

autó1 motor

ALAPÍTVÁ: 194

DETROIT SZTÁRJAI 2015



LEXUS GS F



CADILLAC CTS-V



BMW 6-OS

ÚTDÍJ- KISOKOS



AUDI Q7

325 KILÓS
SÚLYCSÖKKENÉS,
KONNEKTOROS
DÍZEL-HIBRID IS JÖN!

MERCEDES GLE COUPÉ

BEMUTATÓ



TESZT

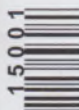
BMW i3

JÁTÉK
HATÁROK
KÖZÖTT

F-1 MILYEN LESZ A MCLAREN-HONDA?



YAMAHA YZF-R1





**TÖBB,
MINT
34 EZER
RECEPT!**

Darázsfészek



Szabó Róbert

A januártól életbe lépett útdíjfizetési rendszerrel alighanem darázsfészekbe tenyerelt a kormány. Lehet persze, hogy a zúgolódások ellenére is sikerül majd teljesíteni a költségvetésben ez ügyben kreált 40 milliárdos célt, a közhangulat elmérgesedése azonban máris megtorpantotta az illetékeseket. Négy megyei matrica 20 ezer forintért a Budapest-Siófok vakációs tengelyen? Fizetős minisztrális a Liszt Ferenc reptérre? Budaörs mostoha helyzete?

Ezeket már mindannyian ismerjük, meg is fogalmaztuk véleményünket, ahogy az éves megyei matricáknak is nyilván utána számolt már minden autós. Értem én, hogy bizonyos A-ból B-be szakaszokon olcsóbb lehet így a közlekedés, de a bevezetés logikája igen homályos. Olyannyira, hogy az útdíjfizetés a kormányzaton belül is ellentmondásokat szült, több csoport pedig az útblokkadás demonstrációkban látja a válaszlépés mikéntjét. A december végén sietősen, így kapkodást és átgondolatlanságot sugalló módon kihirdetett útdíjfizetési szisztéma a kormányzat tagjainak körében is kemény véleménykülönbségeket generált. Hende Csaba honvédelmi miniszter például a választókörzetéhez tartozó Vas megyei M86-os főút Szombathely-Szeleste szakaszának fizetössé minősítése miatt „akadt ki” (itt január 8-án mintegy 60 autós demonstráló lassította a forgalmat), ahogy – többek között – Borkai Zsolt Győr és dr. Cser-Palkóczy András Székesfehérvár fideszes polgármestere is hatásvizsgálatot és megoldást sürget az általa irányított város elkerülő útjait érintő díjfizetés ügyében.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium január végéig gyűjti és elemzi a tapasztalatokat, hogy aztán megvitassa és szükség szerint átdolgozhassa az útdíjfizetési rendeletet. Logikus lépés, bár alighanem kifutódóbb lett volna egy életképes előzetes hatástanulmányt készíteni.



10. oldal

Téli rege: Detroitban már januárban szép az élet



40. oldal

„Ezt itt megnyomod, és gyors leszel – legalábbis reméljük”



36. oldal

Radikális változások a hangvillás szupersport gépen



18. oldal

Már csak ez hiányzott!

14. oldal Íme a valaha volt legerősebb széria-Mini



TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	34

Postaláda

Olvasói levelek, fotók, közérdekű közlemények	8
---	---

Időszerű

Úthasználati díjak	9
--------------------	---

Bemutató

A Detroiti Autószalon újdonságai	10
Mini John Cooper Works	14
Mercedes-Benz GLE Coupé	16
Yamaha YZF-R1	36

Menetpróba

Seat Leon X-Perience téli vezetés	18
-----------------------------------	----

Teszt

BMW i3	20
Nissan Pulsar 1.5 dCi	22



Lexus NX 300h AWD	24
Mazda CX-5 CD175 4WD Aut.	26

Használt autó

Mini (2001-2006, 2006-2013)	15
-----------------------------	----

Járműtechnika

A Volvo háromhengeres motorcsaládja	28
-------------------------------------	----

Tuning

Hírek, újdonságok	29
-------------------	----

Extra

Great Wall autógyár	30
---------------------	----

Tanácsadó

Gyorsszerviz	32
--------------	----

Sport

Hírek, eredmények, versenynaptár	38
Formula-1: Hírek, információk, versenynaptár	40

RÖVIDEN

Motor nélkül

A Shelby American a big blockos Cobra debütálásának 50. évfordulóján mutatta be a 427 Cobra 50th Anniversary névre keresztelt különkiadást. Az 50 darabos kisszériában



készülő modell karbonkarosszériája sötétkék vagy tükörfényes alumínium lehet. A 120 ezer dolláros újdonság érdekessége, hogy motor nélkül szállítja a Shelby, vagyis **A VEVŐRE VAN BÍZVA, HOGY MILYEN ERŐFORRÁST ÉPÍT AZ AUTÓBA.**

Tanpályán

Exkluzív vezetéstechnikai tréninget tartott a Hungaroringen található Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrumban Michelisz Norbert WTCC-pilóta. „Sokkal jobb, hogy a kurzus résztvevői közül többen most találkoztak először olyan helyzettel,



amelyben **ÁT KELLETT ÉRTÉKELNI-ÜK A FIZIKA TÖRVÉNYEIT**, és fontos, hogy nem a közúton, hanem a tanpályán tapasztalhatták meg a hétköznapi autózás esetleges nehézségeit” – mondta Michelisz.

Sporttagozat

15 ÉVVEL EZELŐTT MUTATKOZOTT BE AZ OPEL ELSŐ OPC-MODELLJE.



A 160 lóerős Astra OPC-t (képünkön) számos új típus követte, többek között az első generációs Zafirából és Merivából is készült gyári sportváltozat. Jelenleg az Insignia és az Astra érhető el a palettáról OPC-kivitelben.

Erős évkezdés

Látványos darab a 2-es M Sport csomagos változata. A futómű ültetett



Még egy év sem telt el a BMW 2-es piacra dobása óta, a bajor gyártó máris új modellverziókkal jelentkezik. Ezek között szerepel az új belépőtípus, melyben a háromhengeres, 1,5 literes, benzines turbómotor dolgozik 136 lóerős teljesítménnyel (218i). A 8,8 másodperces gyorsulással büszkélkedő újdonság a legtakarékosabb benzines verzió a 2-es palettáján, vegyes fogyasztása mindössze 5,1 liter. Szintén frissnek számít a 220d összkérékhajtású xDrive kivitele – a 190 lóerős modell márciustól érhető el. Emellett hamarosan rendelhető az M Sport változat (1), mely a 10 milliméterrel ültetett sportfutóművel, a 17 colos, duplaküllös könnyűfém felnikkel, az M aerodinamikai csomag nagy első légbeömlőivel, a jellegzetes küszöbtoldatokkal és a hátsó diffúzorbetéttel különbözik a többi 2-estől. Az „M-hangulatért” az utastérben többek között az Alcantara-borítású első sportülések és a hatszögmintázatú alumíniumbetétek felelnek.

A BMW eközben a Las Vegas-i Szórakoztató Elektronika Kiállításán (Consumer Electronics Show) mutatta be a M4 Concept Iconic Lights tanulmányautót. A modell érdekessége, hogy ebben a modellben debütált a BMW legújabb lézertűsugaras (2): a nagy teljesítményű diódák által kibocsátott fénysugarakat a speciális optikai rendszer egy foszforlemezre irányítja a fényszóró belsejében, amely ezeket a sugarakat olyan



fehér fénné alakítja át, amely nagyon hasonlít a természetes nappali fényre és kifejezetten kellemes a szemnek. Annak ellenére, hogy 30%-kal kevesebb energiát fogyasztanak, a párhuzamos fénycsókák tiszter erősebbek, mint az autóiparban jelenleg használt halogén, xenon vagy LED fényforrások. A BMW lézertűsugaras bevilágított szóróstartománya eléri a 600 métert, amely a hagyományos fényszórótartományok több mint kétszerese.



A 2-eshez is elérhető már a háromhengeres turbómotor



Gesztusérzékelő Golf

A Las Vegas-i Szórakoztató Elektronika Kiállításra jelentkezett a VW a Golf R Touch-csal. A tanulmányautó fő attrakciója a gesztusvezérlés: nincsenek hagyományos gombok a műszerfalán és a középkonzolon, a fedélzeti érzékelőrendszer a tetőbe integrált 3D kamerával figyeli a vezető mozdulatait. Például ha kezünkkel előlről hátrafelé legyintünk, a napfénytető kinyílik, fordított mozdulatsor esetén pedig bezáródik. A Volkswagen szerint az ügyfelek gyorsan hozzászok(hat)nak majd az újfajta műszaki megoldáshoz, hiszen ennek kezdetleges formájával már ma is találkozhatnak a navigációnál, ahol akkor jönnek elő a menüpontok az érintőképernyőn, ha hozzájuk közelíti az ember a kezét.



Megszavazták!

Az új Opel Corsának ítélte oda a 15 tagú zsűri a 2015-ös AUTOBEST díjat. A kizárólag közép-európai országokból érkező döntnökök (köztük Boros Jenő, a Népszabadság újságírója) szavazatai alapján 994 pontot



gyűjtött az új német kisautó, míg a képzeletbeli dobogón a Hyundai i20-as (906 pont) és a Skoda Fabia (871 pont) következett. A díj szempontrendszerében a design, a műszaki tartalom, a környezetbarátság és a biztonsági színvonal mellett az is szerepel, hogy az adott autó milyen ár-érték arányt képvisel és milyen a mögötte lévő szervizhálózat.

Újraértelmezés

A Volvo teljesen új stratégiával újraértelmezi a hagyományos autómárkettinget. Ennek keretében a svéd márka fokozatosan visszafogja aktivitását a nemzetközi autókiállításokon, mindössze kontinensenként egy szalonon vesz majd részt (Európában Gensben, Kínában Sanghajban, az Egyesült

Államokban pedig Detroitban). „Az autósalonok inkább tradicionális események, amelyeken a márkák kiszorítják egymást a sajtó figyelméért folytatott harcban” – mondta Alain Visser, a cég marketingért, értékesítésért és ügyfélszolgálatért felelős alelnöke. Szintén fontos, hogy a Volvo nagy hangsúlyt helyez az online eladásokra, s ez remekül kiegészítheti



a hagyományos márkakereskedői értékesítést. Az új stratégia része a Volvo Personal Service is, amely minden Volvo-tulajdonos számára személyesszerviz-technikust biztosít. Új autójának megérkezésekor a tulajdonost bemutatják szerviztechnikusának, aki ezt követően az autótulajdonlás teljes idejében mind az autóval, mind az ügyféllel törődik.

Itt a jövő!

Dieter Zetsche, a Daimler első embere szerint nem az a kérdés, hogy lesznek-e teljesen automatizált vezetésű autók, hanem az, hogy mikor. Így a Mercedes is erősen ráállt a témára, aminek eredménye az F 015-ös tanulmánymodell, mely a gyártó szerint azt vetíti előre, milyen lehet 2030-ban egy modern autó. Bár a járműben van kormány, erre csupán a jogszabályok miatt van szükség, az F 015-ös ugyanis a navigációba betáplált célhoz teljesen önműködően elviszi utasait – magától parkol, előz, kormányoz, amit bonyolult számítógépes rendszer vezérel a számos kamerától bejövő információ alapján. Az előreutató technikához illő köntösbe csomagolták a modellt, a futurisztikus formán felül pedig az is érdekes, hogy a 3,61 méteres tengelytáv még a hosszított S-osztályt is felülmúlja.



A teljesen automatizált jármű akár guruló irodaként is helytállhat



RÖVIDEN

Bővítés előtt

A Dániában piacvezető e-mobilitás üzemeltető CLEVER és az energetikai és automatizálási technológiaiak beszállítója,



az ABB bejelentette, hogy a CLEVER 100 darab ABB Terra 53 DC gyorsító állomással bővíti töltőhálózatát Dániában és a szomszédos országokban. Az állomások nagy előnye, hogy **TÖBB SZABVÁNNYAL IS KOMPATIBILISEK.**

Varázsceruza

ROBERT MELVILLE-T NEVEZTE KI A MCLAREN AUTOMOTIVE VEZETŐSÉGE A



MÁRKA ÚJ FŐDESIGNERÉNEK. A tervező keze munkáját dicsérik többek között a P1-es szupersportkocsi egyes részletei, de az év második felében bemutatkozó P13-as kódjelű modell már teljes egészében az ő irányítása alatt születik.

Tatár Fordok

Nabereznice Cselniben megkezdte a termelést a Ford második tatárföldi (Oroszország) gyára. **AZ ÜZEM ELSŐKÉNT AZ ÚJ ECOSPORT SZABADIDŐ-AUTÓ ÖSSZESZERELÉSÉT KEZDI MEG,** de még idén elindul az ötajtós Fiesta gyártása is. Az 1500 fővel dolgozó komplexum éves kapacitása 115 000 darab lesz.



HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémesztergályos
mester

**VÍZSZIVATTYÚ-
JAVÍTÁS**

Az Alfától a Zastaváig.

1201 Budapest,
Vörösmarty u. 47.
Telefon: 283-2183

ALAPÍTVÁ 1971-BEN.

Finomhangolás



Több mint négy év gyártási idő után felfrissülve folytatja pályafutását a Citroën kompaktautója, a C4-es. Az eddig 450 ezer példányban eladott ötajtós az enyhén módosított hátsó lámpáról és a diszkréten átrajzolt frontról ismerhető fel – utóbbi esetében a legszembetűnőbb változás, hogy a nappali fény immáron LED-es csik. A megújulást az új kárpitok és a 7 colos érintőképernyő egyaránt jelzik, ám a motorpalettán is akadnak változások. Az eddig 130 lóerős verzióban elérhető 1,2-es, háromhengeres, benzines turbómotor immáron 110 lóerővel is konfigurálható, a méltán népszerű 1,6-os dízel pedig mostantól 100 és 120 lóerős variánsban lesz elérhető.



Rajtra készen

Februárban, Prágában leplezi le a Skoda a Superb vadonatúj, harmadik generációját. A cseh zászlóshajó a VW-konzern széles körben alkalmazott MQB-platfómjára (főleg kompaktok) épül, ám a hírek szerint ennek dacára tovább nő az eddig is gigászinak mondható tengelytávolság és hosszúság. A „kötelező” súlycsökkentésen felül számos új extra lesz rendelhető a Superbhez, de természetesen a motorpalettán is találkozunk majd újdonságokkal. A Skoda egyébként történelme során első alkalommal gyártott egy



naptári év folyamán több mint egymillió járművet. A vállalat Mladá Boleslavi-i gyárában gördült le a szérielősorról a jubileumi modell, egy holdfehér színű Fabia 1.2 TSI.



után

Két új külső fényezés került fel a frissített C4-es opciós listájára



Ágazati erősítés

Együttműködési megállapodást kötött a Nemzeti Befektetési Ügynökség és az Autós Nagykoalíció – a felek elsődleges közös célja a hazai járműipar fejlesztése és érdekképviseletének erősítése. Mivel a Nemzeti Befektetési Ügynökség kormányzati háttérintézményként közvetlen összeköttetést teremthet a vele kapcsolatban álló szervezetek és a szakminisztériumok, illetve az egyéb közigazgatási intézmények között, ideális partner az Autós Nagykoalíció számára. A megállapodás a két szervezet



Nagy kaland

Az Ariel méltán szerzett hírnevet magának az ultrakönnyű Atom sportkocsival, most pedig itt az új Nomad, mely az Atom módosított, terepre szánt buggy verziója. Az újdonság az Atomhoz hasonlóan csövázat kapott, csak itt teljesen körbeveszi az utasokat, hiszen a borulás veszélye is nagyobb. A mindössze 670 kg-os Nomadot a Honda 2,4 literes, négyhengeres

benzinmotorja hajtja 235 lóerővel, így akár supersportkocsikkal is felveszi a versenyt, legalábbis gyorsulásban mindenképpen – a 0-96 km/órás sprintet 3,4 másodperc alatt letudja. A brit manufaktúra felár ellenében az FIA-szabályoknak megfelelő tereprali-versenyautót is készít, de az illetékesek szerint a 12,2 millió

forintnak megfelelő fontba kerülő alapmodell lesz a leginkább népszerű.



Lendületben

A Mazdánál elkészült a hárommilliomodik 6-os modell. A mérföldkövet jelentő globális darabszámot kevesebb, mint 13 év alatt érte el a márka, miután 2002 februárjában megkezdte az első generációs 6-os gyártását hofui telephelyén. A Mazda6-ost aktuálisan Japánban, még mindig a hofui telephelyen gyártják, de ezen felül Kínában, Oroszországban és Vietnámban is van összeszerelő üzem. A márka eközben itthon 2,88%-os decemberi személyautó-piaci ré-



szesedéssel zárta az elmúlt évet, mely rekordmértékűnek számít a márka 22 éves magyarországi történetében. A Mazdának 2015-ben nagy lendületet adhat a teljesen új

2-es, illetve a frissített 6-os (képünkön) és CX-5-ös. Az új CX-3-as a nyár elején, míg a szintén vadonatúj MX-5-ös a nyár végén kerül a hazai márkakereskedésekre.



kommunikációs tevékenységének összehangolására és közös szakmai rendezvények megtartására is kiterjed.

HÍRDETÉS

Tökéletes védelem
 Feltörhetetlen rendszer
 Egyszerű használat

DIAMOND LOCK sebességváltózárok

A maximális biztonságért!

Hatékony védelem az autótolvajok ellen!

MINŐSÉG A LEGJOBB ÁRON!

KABA zárbetét
 Diamond Lock
www.diamondlock.hu

Értékesítők:
 1037 Budapest, Bojtár u. 36.
 Tel./Fax: +36 1 250 4411
 Tel.: +36 20 933 7705
 Email: info@diamondlock.hu
 Web: www.diamondlock.hu

Rovatunkban a szerkesztőségünkhöz eljuttatott elektronikus és postai levelekből, kérdésekből választjuk ki a közérdeklődésre számot tartó írásokat. A szükség szerint szerkesztett változatokat közülük hasábjainkon, s igyekszünk rájuk a lehető leghitelesebb választ, információt adni – amennyiben mód van rá, az érintett harmadik fél állásfoglalásával együtt.

LEVÉLCÍM: Autó-Motor
1082 Budapest
Futó u. 35-37.
jelige: Postaláda
E-MAIL: posta@automotor.hu
TELEFON: 06-1-460-2470

Nem mindegy!

Az ittas vezetés elleni globális fellépés már eddig is több frappáns fotót szült, de alighanem a mostanság keringő izlandi kép a leginkább elgondolkodtató. Fogyasztott alkoholt? Akkor válasszon, hogy melyik autó vigye haza! Taxi, rendőrautó, mentő, vagy hullaszállító – nem mindegy... Gondolkodjunk felelősséggel, mielőtt autóba ülünk!



Friss flotta



Új járőr és bűnügyi személygépkocsikat adott át Orbán Viktor miniszterelnök a Készenléti Rendőrség Kerepesi úti telephelyén a rendőrség országos szervezeti és területi vezetőinek. Az összesen 385 darab, 9,4 milliárd forint összértékű járművek valamennyi területi rendőri szerv munkáját hivatottak szolgálni, hiszen támogatják a Készenléti Rendőrség, a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság, a budapesti és a megyei rendőr-főkapitányságok, valamint a külső határos megyék határrendészeti kirendeltségeinek feladatellátását. Az új autók között Audi A3 Limousine-ok, Audi A6-osok, Audi S4-esek, Mercedes B 220 4Maticok, Mercedes Sprinterek és Skoda Octavia Combik szerepelnek.

Fontos segítség

Csaknem egymillió forint értékű tárgyardományt gyűjtött a Magyar Opel Tulajdonosok Egyesülete (MOTE) a Tűzoltó utcai Gyermekklinika beteg gyerekei javára. Az egy hónapos gyűjtőakció több száz embert – klubtagot, támogatót és partnereget –

mozgatott meg. A teherautók két mikrosütőt, egy hűtőszekrényt, egy televíziót, vendégágyakat, sok játékot és könyvet, a Medicor orvostechnikai eszközöket gyártó cég jóvoltából pedig egy közel félmillió forintos betegőrző monitort szállítottak.



Aktualizálás



ANemzeti Közlekedési Hatóság közleménye szerint új korszak kezdődik a hazai KRESZ-képzésben. Ennek keretében megváltoztatják a közúti járművezető képzésben alkalmazott elméleti vizsgakérdése-

ket mindegyik vezetői engedély kategóriájában. A változtatás hatására a szakértők felkészültebb járművezetőkre számíthatnak, ami a közlekedésbiztonság javulását eredményezheti. Az új „kérdésbankban” nemcsak nagyságrendekkel több a kérdések száma, hanem azok minősége is jobb, az elavult, több évtizedes kérdésrendszert – főleg technikai fronton – naprakész technológiákat is figyelembe vevő adatbázis váltja fel. Az elméleti képzés előírt tananyaga, a vizsga követelményrendszere, a számítógépes vizsgáztatási rendszer, a kérdések megjelenítése, száma és pontozása, valamint a megoldásra rendelkezésre álló idő nem változik.

Mint a katonatiszt!

Igen, fizetünk, mint a katonatiszt, az újév első napjától ugyanis az eddig ingyenes gyorsforgalmi útszakaszok túlnyomó része díjkötelessé vált.

A száraz ténnyel, miszerint a városi elkerülők, az autópályák és a sztrádák eddig díjmentes szakaszaiért is fizetni kell, már mindenki szembesült. Ez van, nincs mit tenni. Az autós háborog, utánaszámol és vagy örül, vagy nem – utóbbiak tábora alighanem jelentős túlsúlyban van. Mindemellett, hogy a megszokott periódikájú „sztrádamatricák” a rendszer részei maradtak, megyei úthasználati jogosultságot jelentő „biletákkal” egészült ki a rendszer. A megyei matricák csak naptári éves periódikára válthatók meg, vagyis az idei vásárlás napjától függetlenül 2016. január 31-ig érvényesek. Békés, Jász-Nagykun-Szolnok és Nógrád megye kivétel, itt ugyanis nincs díjköteles útszakasz.

Összeállításunkban minden aktuális tudnivalót igyekeztünk felsorakoztatni, azonban a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium időközben jelezte, hogy februárban máris felülvizsgálja az új díjfizetési rendszer működését, tehát a későbbi hetek, hónapok során újabb módosulások várhatók. Ezekről is természetesen beszámolunk majd lapunk hasábjain, weboldalunkon (automotor.hu, facebook.com/automotor.hu) pedig folyamatosan frissülő információkkal és letölthető térképekkel jelentkezünk.

SZABÓ RÓBERT

Miért drágább a kisbuszoknak?

A 7 főnél több személy szállítására alkalmas járművek (ilyenek a 9 személyes kisbuszok és a kishasznongépjárművek is) után a heti (10 napos), a havi és az éves megyei termékek esetében kétszeres a tarifa, az éves országos jogosultság változatlanul 42 980 forintba kerül. Az intézkedés célja az ország területén átutazó, kereskedelmi tevékenységet folytató vállalkozások fokozottabb bevonása az útüzemeltetés és útfenntartás költségeinek viselésébe.



Díjmentes „zsákutcák” az M0-áson, avagy magyaros fából vaskarika...

Mindenhol kamerák ellenőrzik a díjfizetés meglétét?

Az M0-ás, a 4-es út és az M2-es díjkötelessé vált szakaszain jelenleg nincsenek fix ellenőrző kapuk telepítve. Az új szakaszokon mobil díjellenőrző autók meghatározott vezénylési terv alapján végzik a díjellenőrzési tevékenységet.

Kell-e „szomszédmegyés” matrica a megyehatáron található lehajtóknál?

Ha a csomópont területe (az autópálya megközelítését szolgáló csomóponti ágakat is beleértve) két megyére is kiterjed, az a két megye bármelyikére érvényes jogosultsággal használható. Országos szinten három ilyen helyszín van: az M1-es autópályán Gönyűnél (Győr-Moson-Sopron és Komárom-Esztergom megye határán), az M6-os autópályán Százhalombattánál (Pest és Fejér) és Dunaföldvárnál (Fejér és Tolna).

Hol nem kell fizetni?

- Az M30-as miskolci elkerülő szakaszán
- Az M31-es autópálya teljes szakaszán
- Az M0-ás autótűt 1. sz. főút és az M5-ös autópálya, az M4-es autótűt (4. sz. főút) és az M3-as autópálya közötti szakaszán, illetve a Megyeri hídon (11. sz. főút és a 2. sz. főút közötti szakasz).

Mely utak váltak fizetőssé?

Az M0-ás bizonyos részei (pirossal jelölve), valamint a környűrűn belül a gyorsforgalmi utak ki- és bevezető szakaszai mellett az eddig díjmentesen használható városi elkerülők és autótűt is elvesztették díjmentességüket. A szabályozás értelmében a díjköteles útszakaszra való felhajtáskor rendelkezni kell érvényes úthasználati jogosultsággal. Egy adott útszakaszra egy érvényes jogosultsággal kell rendelkezni. Ez lehet időalapú (heti-10 napos, havi, éves) vagy területi alapú megyei matrica.

Mennyibe kerül a büntetés?

A 2015. január 31-ig észlelt jogosulatlan úthasználat esetén a pótdíj utólagos elengedésének van helye, amennyiben a pótdíj megfizetésére kötelezett 2015. március 1-jét megelőzően a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. ügyfélszolgálati irodájában szolgáltatási díj (1470 Ft) megfizetése mellett, a jogosulatlan úthasználat helye szerinti éves megyei, vagy éves (országos) jogosultságot vásárol. Ennek értelmében azok, akik a díjköteles szakaszokat januárban matrica nélkül használják, mentesülhetnek a 14 875 forintos pótdíj megfizetésére alól.

						
	D1M	D1	D2	U	B2	
DÍJKATEGÓRIÁK	HETI / 10 NAPOS	ORSZÁGOS	HAVI ORSZÁGOS	ÉVES ORSZÁGOS	ÉVES MEGYEI	
D1M (motorkerékpár)	1 470 Ft	-	-	-	-	
D1 (motorkerékpár, ≤ 3,5 t személygépkocsi 7 főig és ezek vontatmányai is)	2 975 Ft	4 780 Ft	42 980 Ft	5 000 Ft		
D2 (a D1 kategóriába nem tartozó személygépkocsi 7 fő felett, ≤ 3,5 tehergépkocsi, lakóautó)	5 950 Ft	9 560 Ft	42 980 Ft	10 000 Ft		
U (D2 és B2 kategóriák vontatmányai)	2 975 Ft	4 780 Ft	42 980 Ft	5 000 Ft		
B2 (busz)	13 385 Ft	21 975 Ft	199 975 Ft	20 000 Ft		

FORRÁS: NEMZETI ÚTDÍJFIZETÉSI SZOLGÁLTATÓ ZRT.

Ha január, akkor Detroitra szegeződik az autós világ tekintete. Nézzük az új év első sereg-szemléjének friss csemegéit!

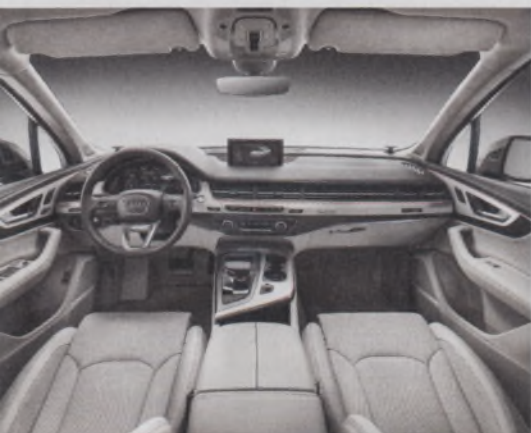
Rajtra készen

Mivel a Detroiti Autószalon lapunk megjelenésének hetében nyílik, kissé korai végkövetkeztetést levonni, de az újdonságok száma mindenképpen kevesebb az elmúlt évekhez viszonyítva: a 37 tavalyi világpremiert (!) aligha tudja majd felülmúlni az ideai esemény. A debütáló modelleket szemügyre véve viszont egyértelműen folytatódik az a trend, miszerint az európai gyártók rögtön nagy durranással kezdik az

évet, és nem várják meg a tavasszal esedékes genfi szalont. Persze olyan típusokat hozott az Audi, a BMW és a Mercedes is Detroitba, melyeknél az USA a fő felvevőpiacok között szerepel. Így az Audi a várva várt Q7-esről, a BMW a frissített 6-osról, míg a Mercedes a kupé-terepjáró GLE Coupéról is lerántotta a leplet – utóbbi modellről és a szintén a szalonon debütáló Mini JCW-ről részletes bemutatónal készültünk (14-17. oldal). Per-

sze egyáltalán nem véletlen, hogy az izmos és nagyméretű autók hagyományosan tobzódhatnak Detroitban. Az eladások felét még mindig a hat- és nyolchengeres monstrok teszik ki, tavaly pedig ismét a Ford F-sorozat volt az Egyesült Államok legnépszerűbb autója (763 000 db) a Chevrolet Silveradót és a Ramet (korábban Dodge Ram) megelőzve.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Audi Q7-es

Az ideai szalon legjobban várt újdonsága kétséget kizáróan az Audi óriási szabadidő-autójának második nemzedéke. A friss Q7-es vaskos keretbe foglalt hűtőmaszkja és szögletes lámpatestjei révén komoly kiállítású darab, 5,05 méteres hosszúsága és 2,99 méteres tengelytávolsága miatt pedig továbbra is gigászi

jármű. A 37 mm-rel rövidebb és 15 mm-rel keskenyebb karosszéria ellenére az Audi állítása szerint a lábtér (+21 mm) és a vállszélesség (+41 mm) is tágasabb az újdonságban, sőt a korábbiéval megegyező magasság ellenére a fejtér nőtt a hátsó ülésorban (+23 mm). Az új Q7-es kapcsán azonban a tömegcsökkentés terén tapasztalható a legnagyobb előrelépés: mivel immáron a karosszéria 41%-a alumínium, és számos egyéb komponensnél (pl. futómű) maximálisan törekedtek a könnyűépítésre, az új generáció átlagosan 325 kg-mal kevesebbet nyom a mérlegen elődjénél. Ez azt jelenti, hogy a 3.0 TDI bázismodell 1995 kg-ot nyom a mérlegen. Ami a motorpalettát illeti, az új generációs V6-os TDI (272 LE) mellett a kínálat részét képezi a 3.0 TFSI, kompresszoros, V6-os benzinmotor (333 LE), illetve elérhető lesz az e-tron quattro dízel-hibrid hajtáslánc is, amellyel a Q7-es a világ első összerékhajtású, dízel plug-in hibrid szabadidő-autója. Az e-tron quattroban a 3.0 TDI motor és a villamos egység összteljesítménye 373 lóerő, ám ennél is jobban hangzik, hogy az 56 kilométeres elektromos hatótáv okán 1,7 literre adódik a szabványos átlagfogyasztás. A technikai színvonal természetesen parádés, a mátrix-LED fényszóró mellett a vetített kijelzős műszerfal és a számos aszisztensrendszer is említésre méltó. Utóbbiak közül új a vontatmánystabilizáló, a keresztirányú forgalomfigyelés, illetve a „holttér-szenzor” – utóbbi jelzést ad az ajtók nyitásakor, ha egy jármű (kerékpáros is) veszélyes közelségben lenne.



Audi RS 3 Sportback

Reneszánszát éli az Audinál az öthengeres motor! Az új RS 3-as ezzel a tradicionális felépítésű erőművel folytatja pályafutását, ráadásul a 2,5-ös turbós egység teljesítménye 340-ről 367 lóerőre nőtt. Arányaiban nem nagy a változás, ezzel azonban mégis sikerült az Audinak a „lényeg”: az újdonság a legerősebb sorozatgyártású kompaktautó, hiszen lepipálta a 360 lóerős Mercedes A 45 AMG-t. A nagy vetélytárs stuttgarti modellhez hasonlóan az Audi is összerékhajtással és hétganges duplakuplungos váltóval érkezik, ugyanakkor a végsebesség tekintetében megint nagy gyomrost ad az ellenfeleknek. Az RS 3-as elektronikusan korlátozott, 250 km/órás végsebességét némi felárért 280-ra emelik.



BMW 6-os

Nem mintha egy fikarcnyit is elavultnak tűnne a BMW 6-os sorozata (kupé, kabrió, Gran Coupé), de három év után szinte kötelező frissíteni. A lehetőfinoman átrajzolt frontrész talán még a kifutó 6-os tulajdonosainak sem tűnik fel, így inkább a belső értékek miatt érdemes odafigyelni a faceliftes típusra. Átdolgozott a head-up display, a Connected Drive navigációs csomag immáron alapárán jár, sőt a benzines modellek (40i 320 LE, 50i 450 LE) esetében szériatétel az állítható csappantyúval rendelkező sport-kipufogórendszer. Az 560 vagy 575 lóerős (Competition) M6 sportmodellek esetében is a gazdagabb alapfelszereltség az említésre méltó: a sorozat csúcsváltozataihoz felár nélkül adják a full-LED-es fényszórókat.



Cadillac CTS-V

Erősebb, mint az Audi RS 6 Avant, a BMW M5-ös és a Mercedes E 63 AMG! Nemcsak ezt hirdeti büszkén az CTS-V sajtóanyaga, hanem azt is, hogy megérkezett minden idők legerősebb sorozatgyártású Cadillacje. Mindezért a 6,2 literes, V8-as, kompresszoros blokk felel, amely a Corvette Z06-ost is repíti. A 648 lóerős csúcsteljesítmény mellett a 855 Nm-es nyomatéktól és a 322 km/órás végsebességtől is leesik az ember álla, pedig a Cadillac szerint a kezelhetőség legalább ennyire letaglózó. A merevebb karosszéria mellett a korábbi modelléhez képest 40%-kal gyorsabban reagáló adaptív futómű és a Brembo fékberendezés miatt is illik komolyan venni az új CTS-V-t. Az újdonságba a GM saját fejlesztésű 8L90 jelű, nyolcfokozatú automata váltója került, így az előddel ellentétben a manuális váltó szerelmesei hoppon maradnak.



Chevrolet Silverado Custom Sport

Az USA-ban tavaly is az eladási statisztikák egyik éllovasa volt a Chevy Silverado óriás pick-up, amely immáron Custom Sport kiadásban is elérhető. A név nagy jelentőséggel bír a Chevrolet-nél, hiszen 1967-ben a legendás Chevy Custom volt az egyik első amerikai pick-up, melynél az „aszfaltos képességek” előtérbe kerültek. Nincs ez másként az új modellnél sem, mely 20 colos felnijeivel és optikai sportcsomagos külsejével egyértelműen épített útra való.



Chevrolet Volt

Lapzártáig mindössze egy kép szivárgott ki a GM villanyautó második generációjáról. Az alap-konceptió nem változik, de a teljesítmény és a megtehető hatótáv tovább nő. Az új Volt premierje viszont nem jelenti azt, hogy féltestvére, az Opel Ampera is megújul, a legfrissebb hírek szerint a villamos modellből nem készül új nemzedék.



i FORD PERFORMANCE

Az új részleg



FORD PERFORMANCE

A Ford az összes nagyteljesítményű autójának fejlesztését egy új divízióhoz, a Performance részleghez „irányította”, vagyis a Ford ST-t, a Ford Racinget és a Team RS-t is összevonta. Ez a különítmény a Mercedes AMG-jéhez vagy az Audi quattro GmbH-jához hasonlóan bizonyos fokig önállóságot fog élvezni. A Ford már azt is elárulta, hogy 2020-ig 12 nagyteljesítményű modellt dobna majd piacra – ezek közül elsőként a Focus RS érkezése várható.

Honda NSX

Igazi mérőföldkő a Honda életében az új NSX premierje. Az újdonság először az Egyesült Államokban kerül piacra (Acura márkajelvénnel), ami érthető is, hiszen a legendás előddel ellentétben nem Japánban, hanem az USA-ban gyártják (Marysville, Ohio). A lapzártáig szériaközeli koncepciójármű

formájában megmutatott újdonság V6-os turbó-motorját a hátsó tengely előtt helyezték el, ám az izmos feltöltött egységet „megfejtették” három villanymotorral (kettő elöl, egy hátul), így a technikai színvonalra aligha lehet panasz.



Infiniti Q60-as

Vadonatúj közepkategóriás kupéjával szeretne borsot törni a német prémiummárkák orra alá az Infiniti: az új Q60-as egyelőre tanulmányautó, de az év végén már szériaváltozatban is bemutatják. A 2+2 üléses újdonság műszaki bázisát a Q50-es szedán adja, így minden bizonnyal a motorpalettát illetően (2,2-es dízel és 2,0 literes, turbós benzines a Mercedestől, illetve V6-os hibrid) sem lesz különbség. A látványos külsejű modell persze jócskán szelidül, mire a szalonokba ér, a 21 colos „turbínafelnik” és egy-két drámai részlet biztosan változnak még.



Hyundai Sonata Hybrid

27 hónapos fejlesztőmunka és mintegy 164 millió dolláros befektetés eredménye az új Sonata Hybrid. Az újdonságban 2,0 literes GDI benzinmotor és egy villanymotor kapott helyet – utóbbit 1,62 kWh-s lítium-ion akkumulátor látja el energiával. A korábbi Sonata Hybridhez képest 13%-kal nagyobb kapacitású akkumulátor ellenére a csomagtartó méretét sikerült növelni mintegy 10%-kal. A 205 lóerős rendszerteljesítményű modellből az év második felében készülhet el a plug-in változat.

tium-ion akkumulátor látja el energiával. A korábbi Sonata Hybridhez képest 13%-kal nagyobb kapacitású akkumulátor ellenére a csomagtartó méretét sikerült növelni mintegy 10%-kal. A 205 lóerős rendszerteljesítményű modellből az év második felében készülhet el a plug-in változat.





Lexus GS F

Miközben az Audi, a BMW és a Mercedes turbóval, a Cadillac és a Jaguar pedig kompresszorral lélegezteti legerősebb nagyautóit, a Lexus tradicionális, atmoszferikus V8-as erőforrásra voksolt az új GS F esetében. A GS történetének első F modellje 473 lóerőt szabadít a hátsó kerekre, az 5,0 literes V8-as maximális fordulatszáma pedig meghaladja a 7100-at. A motor érdekessége, hogy Otto- és Atkinson-ciklus szerint is képes működni – utóbbi a fogyasztásra gyakorol jótékony hatást. Hogy az 523 Nm-es csúcnyomaték ne vesszen el a kerek és az út között, a Lexus itt is beveti az RC F-ben debü-



tált Torque Vectoring differenciálművet (Standard, Slalom, Track üzemmódok). Az 1830 kg-os újdonságot kizárólag nyolcfokozatú automata váltóval lehet majd megvásárolni.



Mercedes-Benz CLA Shooting Brake

A kecskeméti gyártású öszvért Detroitban láthatja először a nagyközönség, bár a fogadtatása kapcsán aligha kell izgulnia a Mercedesnek, hiszen a „mezei” CLA világszerte óriási siker. A márciusban piacra lépő újdonság egyébként a CLS Shooting Brake koncepcióját viszi tovább egy számmal kisebb méretben, vagyis kupék és kombik házasításából született modelltől van szó. Akárcsak a négyajtós CLA, az újdonság is 4630 mm hosszú, ugyanakkor a raktér 25 literrel öblösebb (495 literes), és a hátsó fejtér is tágasabb (+4 cm). A 122-360 lóerő közötti palettán természetesen az összerékhajtású 45 AMG képviseli a csúcst: a 2,0 literes, 360 lóerős turbómotorral 4,7 másodperc alatt katapultált 100-as tempóra.



EZT ÍRTUK A DETROITI AUTÓSZALONRÓL 2004-ben



Cadillac CTS-V és Race Car

A patinás amerikai márka történetének legerősebb modellje debütált Detroitban – a Cadillac CTS-V kereken 400 lóerős teljesítménnyel büszkélkedhet. A 2004-es SCCA sorozatban áll majd rajthoz a sportlimuzin versenyzője, melynek 5,7 literes, V8-as motorja pontosan száz lóerővel tud többet az utcai csúcsmoddellnél.

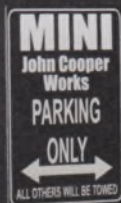


Lexus GS

A harmadik generációs GS sportlimuzin volt a Lexus detroiti standjának fő attrakciója. A korszerűbb és egyben agresszívabb forma továbbfejlesztett, 245 lóerős V6-os, vagy 4,3 literes, 283 lóerős V8-as motort, hatfokozatú, rövid áttételezésű, szekvenciálisan kapcsolható automatikus sebességváltót, valamint összerékhajtást rejt. Természetesen az utastér kidolgozását és az autó felszereltségét is a kor követelményeihez igazították.



Belebújt a kisördög



A jelentős méretnövekedés és a gazdagabb felszereltség dacára az új JCW könnyebb elődjénél

Itt vagyok! – berúgta az ajtót minden idők legmérgesebb szériagyártású Minije, a vadonatúj John Cooper Works izomgolyó!

Trónfosztás történt a harmadik generációs Mini háza táján, s a 192 lovas Cooper S-től átvette a csúcsmo-
dell tisztét a Detroiti Autószalonon debütáló John Cooper Works! A harcias aerodinamika-
i és optikai elemekkel valószínűs látványbomba a gyári tuningos verzió: az agresszívabb kiképzésű orrkötény-nél a ködfényszórók helyére légbeömlő nyílásokat vág-
tak, s erre rimel a hátsó lökhárító kialakítása is, a közepén kivezetett dupla kipufogócsővel. Persze nem kevésbé izgalmas a nagyobb méretű és sportosabb tetőspoiler, sem az egyedi küszöbtoldatok, vagy éppen a 17 colos (opcióként 18-as), JCW Race Spoke stílusú, duplaküllös süllyesztett alufelnik.

Stílusos körítés, majd gombnyomás

Nyomban megugrik a benzingőz-
zel fertőzött ember pulzusa, ahogy a háromajtós Mini pilótafülkéjében meglátja a masszív oldaltámaszaira



Rendeltetésszerű használat közben bizony szükség is lesz a sportülések látványos oldaltámaszaira



szokkal ellátott, integrált fejtámlás sportüléseket. Ezenkívül JCW multifunkciós sportkormány (automata váltó esetén a volán mögötti billentyűkkel), modellspecifikus váltókar, illetve műszeregység és központi kijelző, továbbá alupedál és fekete tetőkárpit felelnek a hangulatfokozásért. Persze a Mini akkor nyújt maximális élvezetet, amikor a billenőkapcsolók között megnyomjuk a vörös pulzáló indítógombot...

Akárcsak az alapokat nyújtó Cooper S, a JCW is 2,0 literes, változó szelepezérlésű és -kiemelésű, közvetlen benzinbefecskendezésű turbómotorra cserélte a korábbi feltöltött 1,6-ost. Úgyhogy a maximális teljesítmény az eddigi 211 helyett 231 lóerőre, míg a legnagyobb forgatónyomaték 260 Nm-ről (töltéssel átmenetileg 280 Nm) 320-ra ugrott. Így aztán megszületett minden idők legizmosabb szériagyártású Minije, mely az aktuális Cooper S-t 39 lóerővel és 40 Nm-rel múlja felül! Az extrém magas hőmérsékletnek különösen ellenálló anyagból készült turbófeltöltőt a kipufogócsonkba



Vagánysáért nem kell a szomszédba mennie a Mini élsportolójának

integrálták, ami gyorsabb és intenzívebb reakciókat eredményez. A nagyobb töltőnyomásnak megfelelően speciális dugattyúkat kapott a négyhengeres, s alacsony ellennyomású sport-kipufogórendszert illesztettek hozzá, mely a vagány hangzást is biztosítja.

Hatfokozatú manuális váltóval 6,3, míg az ugyancsak hatgangos Steptronic Sport automatával 6,1 másodperc alatt rongyol álló helyzetből százra a legdurvább Mini – ez az elődmodellhez viszonyítva 0,2 illetve 0,6 szekundummal jobb,

a Cooper S-t pedig éppen fél másodperccel veri. Hasonlóan megnyerő a JCW előzési rugalmassága (80-120 km/óra 6,3 s) és 246 km/órás csúcssebessége. Az egyenesnél csak a szerpentinben lehet nagyobb élmény a Mini John Cooper Works vezetése, hiszen a futóművet is a combosabb teljesítményhez igazították: az első MacPherson felfüggesztésnél alumínium függőcsapszegeket, továbbá nagy szilárdságú acélból készült segédvázat és szimpla ágyazású lengőkart használtak, ahogy a több lengőkaros

hátsó felfüggesztésnél is nagyobb arányban alkalmazták a merevbb acélt. A fordulóban elektronikus fékdifferenciál segíti a kocsit, a fékrendszert a Brembo szállítja, és opcióként dinamikus lengéscsillapítás-szabályozás is elérhető.

Ugyanakkor a „minimalista” üzemmódban a gyáriak szerint kézi váltóval 6,7 l/100 km-es, míg automatával ennél egy literrel alacsonyabb átlagfogyasztás is elérhető – utóbbi esetben az eddiginél közel 20%-kal gazdaságosabb a JCW.

TZ25



HASZNÁLT AUTÓ MINI (2001-2006, 2006-2013)

Mini autó, maxi hibaforrás

Nyugodtan mondhatjuk, hogy eltalálták a vásárlók igényeit a 2001-ben piacra dobott új Minivel a BMW mérnökei. Azonban muszáj megemlíteni, hogy az új korában bonyolultnak számító technika az évek múlásával egyre több problémát okoz.

Az ADAC tapasztalatai szerint egyébként nagyon kevés alkalommal hagyja ott tulajdonosát az út szélén az autó, ezzel szemben a TÜV-nél átlag feletti a bukások száma a műszaki vizsgákon. Szervíz- és karbantartás-igényes típus-

ról van szó. Az első generációnál a kormányműre, a hátsó fékekre és a kipufogóra kell az átlagnál nagyobb figyelmet fordítani. Kezdetről fogva gondok voltak továbbá a váltóval és a kuplunggal, a 2004-es modellfrissítés keretében Getrag váltót kapott a Mini a korábban alkalmazott R56-os egység helyett. A Chryslerrel közös fejlesztésű és gyártású 1,4 és 1,6 literes benzinmotorok és a Toyotától származó 1,4 literes dizel megfelelő odafigyeléssel problémamentesek. Főleg a kompresz-

szoros benzineseknél jelentkeznek az intenzív használat miatti meghibásodások.

A motorok a francia nászából származtak

A 2006 végén megejtett modellváltás sokaknak csak a második ránézésre tűnik fel, pedig a lemezek alatt nagy a változás: immár a francia PSA-csoporttal közös benzin- és dízelmotor kerül a motortérbe, később pedig a BMW saját fejlesztésű, 1,6 literes dízele állt szolgálatba.



Általánosságban elmondható az összes új Miniről, hogy az elektronikus rendszer bonyolult, és nagyon jól képzett, vagy a típus sajátosságaiban jártas szerelőt kíván. Kis helyre zsúfoltak be sok mindent a mérnökök, ennek megfelelően egy városi tempónál elszenvedett kis koccanás is jelentős anyagi kárral járhat. Azt is érdemes figyelembe venni egy Mini vásárlójának, hogy pótkerék helyett defekt esetén is járóképes abroncsokkal szerelik fel.

LÖVEI GERGELY

Csillag születik?

A Mercedes szorítóba küldte a BMW X6-os ellenfelének szánt GLE Coupé luxus-terepjárót!

Legtöbb SUV-modelljét átnevezi a Mercedes – erről bővebben keretes írásunkban –, a harmadik generációs M-osztály felidős ráncfelvarrássra beutalt, hamarosan érkező változata például GLE néven folytatja pályafutását. Továbbra is ez képviseli majd a hagyományos értékrendet és a praktikumot, de a Detroiti Autószalonon meglepetésre megelőzte vadonatúj, hatásvadász verziója: a műszaki alapjaira építkező, hangsúlyozottan sportos GLE Coupé a fiatalosabb, exhibicionista célközönséget szólítja meg.

Akárcsak a BMW X6-os, a „ganxta Merci” is a luxus SUV-k és a sportkupék kategóriáját ötvözi: őszintén szólva jó lenne előben látni a csillagos nagyvasat, mert a képeken nem tűnik éppen telitalálatnak a karosszéria, illetve a lemez- és üvegfelületek aránya. Így kicsit big foot jellege van, ami az alapáron kínált 20 colos alufelnik (275/50-es abroncsok) is szerepet játszanak, ráadásul opcióként akár két mérettel nagyobb is választhat a kliens. Mindenesetre az X6-osnál hajszállal rövidebb, de

jóval szélesebb és magasabb GLE Coupé (h./sz./m.: 4900/2003/1731 mm, tengelytáv: 2915 mm) tekintélyt parancsoló méretekkal rendelkezik, míg rámenős stílusát részben az E-osztálytól, részben pedig az S Coupétól kölcsönözte.

Nem csak kívül, belül is robusztus

Az utastér öt személynek kínál férőhelyet, de az már látatlanban borítékolható, hogy a lendületesen

ivelt tetővonal miatt magas növekedő felnőttek számára hátul szűkös lesz a fejtér. 1650 literes maximális befogadóképességével viszont a csomagtér 125 literrel múlja felül az X6-osét.

Úgy tűnik, a tervezők belül is grandiózus hatást akartak kelteni, legalábbis a műszerfal iszonyatosan robusztus, a széles középkonzol tetején pedig 20,3 colos TFT-képernyő is trónolhat. Kezelni az érintés érzékeny felülettel ellátott Command vezérlőegységgel lehet,

i ÁTNEVEZÉSEK

Osztálybesorolás

A legendás G-osztály kivételével átnevezi SUV-modelljeit a Mercedes, **HOGY JOBBAN KÖTŐDJENEK A HAGYOMÁNYOS SZEMÉLYAUTÓK OSZTÁLYBESOROLÁSÁHOZ.** Éppen a híres terepjáró előtt tisztelegve mindegyik szabadidő-autó neve G betűvel kezdődik, a középső L rendszerint megjelenik a csillagos márkánál, míg az utolsó betű az osztálykötődést erősíti. Az A-osztályhoz tartozó GLA-nál ugyebár nincs szükség a névváltoztatásra, a korábbi GLK viszont a jövőben a C-osztályba tartozó GLC-ként szerepel majd. Az eddigi M-osztályból GLE lesz, a GL néven ismert óriás pedig az S-osztályhoz köthető GLS nevet veszi fel.



Igényes anyagok, erőteljes formák és hatalmas felületek alkotják a műszerfalat. A középalagúton a Command vezérlőegység és a menetdinamika-szabályzó kapcsolója

Inkább a luxusterepjárók robusztussága, mintsem a sportkupék kecsessége jellemző a GLE Coupéra. Alapáras a LED-es fényszóró





A látványosan ívelt tetővonal és a tömzsi farrész az S-osztályos kupéra hajaz. Széria az elektromos csomagterajtó és a tolatókamera

ami a modern asszisztensrendszerekkel egyetemben a C-, E- és S-osztályból ismerős: egyebek mellett adaptív követésitávolság- és sebességtartó automatika, aktív sáv-tartó berendezés és holtterfigyelés, balesetveszélyre figyelmeztetés gyalogosfelismerő funkcióval és automatikus vészfékezéssel, éjjel-látó rendszer, 360 fokos tolatókamera, automata parkolóasszisztens és tolatáskor a hátsó keresztirányú forgalmat figyelő rendszer is megtalálható a fedélzeten.

Az alapmodellnél dinamikusabb a „terepkupé”

A GLE Coupéhoz szériafelszerelés a 9G-Tronic kilencfokozatú automata sebességváltó, a 4Matic összkerék-hajtás és a Dynamic Select menetdinamika-szabályzó (Egyéni, Komfort, Csúszós útfelület, Sport és Sport+ üzemmódok), a 3,0 literes, V6-os motoroknál pedig már itt is az új jelrendszert alkalmazták. Például a GLE 400-as 333 lóerős és 480 Nm nyomatékú, közvetlen befecskendezésű bi-turbó benzines, míg a GLE 350 d 258 lóerős és 620 Nm-es értékekkel rendelkező turbódízel (a menetteljesítményekkel és fogyasztási adatokkal egyelőre még adós a Mercedes) takar. Ezenkívül bevezették az AMG Sports modellsorozat első tagját, mely az alapkivitelek és a telivér AMG gyári tuningverzió közötti úrt hivatott kitölteni – ugyebár a BMW-nél ugyanez M Performance névre hallgat... Tehát amíg az

AMG GLE 63-as színre nem lép, addig a GLE 450 AMG tölti be a csúcsmo-dell tisztét: a külsőt látványos optikai csomag, az utasteret pedig háromküllős, az alján egyenesre csapott sportkormány, határozott oldaltartást nyújtó sportülések, alumínium pedálsor és karbonhatású dekorelemek teszik sportosabbá.

Persze a nehézbombázónak nem pusztán a fellépése agresszívabb, a két turbóval lélegeztetett 3000-es V6-os például 367 lóerőt és 520 Nm-t teljesít, az összerék-hajtás pedig alaphelyzetben az 50:50 helyett a dinamikusabb 40:60 arányú tengelyek közötti nyomtékelosztással operál. Továbbá az acélrugós helyett alapról Airmatic légrugós futómű, ADS Plus adaptív lengéscsillapítás és közvetlenebb áttételezésű kormány-mű dukál hozzá. Ezenkívül az egyes kerekek célzott fékezését végző elektronikus differenciál funkció és opcióként aktív kanyarstabilizátorok segíthetik a monstrumot a kanyarokban. A GLE 450 AMG verzióban pedig az üzemmódválasztó nem csupán a gázreakciókra, a futóműre, a sebességváltóra és a kormányzásra gyakorol hatást. Bedurvul ugyanis a motorhang is, és visszacsatolás-kor lelkesítő gázfröccsel öblöget, a központi képernyőn a hosszanti és keresztirányú gyorsulást, valamint a bekormányzás szögét jelző grafikonok jelennek meg, de még az intelligens LED-es fényszórók reakciójára is hatással van.



A bi-turbó V6-os ugyanaz, mint a GLE 400-asban, de a „félvér” AMG 34 lóerővel és 40 Nm-rel többet tud

i VETÉLYTÁRS

Ellentétek vonzásában

A 2008-as Detroiti Autószalonon debütált a kategóriateremtő BMW X6-os, melyből **AZÓTA MINTEGY 250 000 DARABOT ÉRTÉKESÍTETEK VILÁGSZERTE.** Tavaly nyáron mutatkozott be a második nemzedék: hossza 4909 mm, szélessége 1989 mm, magassága 1702 mm, tengelytávja 2933 mm, csomagtartója pedig 580/1525

literes. A 306 lóerős X6 xDrive35i és a 450 lovas X6 xDrive50i benzines, valamint az X6 xDrive30d (258 LE), az X6 xDrive40d (313 LE) és az X6 xDrive M50d (381 LE) dízel alkotja a választékot, de ne feledkezzünk meg az 575 lóerős X6 M nagyágyúról sem! Az X6 xDrive30d indulóárára 19 842 000 forint.



T225

Hóhányók

Parkolóban pörgésen kívül sok mindent nem tudtunk meg a Seat Leon X-Perience képességeiről, de csak ennyi havat találtunk az osztrák Alpokban.



Jégen nincs mese, muszáj a kéziféket használni az elforduláshoz

Jó messzire kellett mennünk, hogy december elején havat találjunk, és majdnem az 1664 méteres tengerszint feletti magasságon fekvő Obertauernben is csalódnunk kellett. A szezonindulás előtti utolsó napokban vendégeskedtünk a sikőzpontban, és odafele vezető utunk során csak a finis kilométerein találkoztunk hóval – a navigáció szerint közel 1500 méteren volt a hóhatár, ami bizony nagyon magasnak számít az évek ebben az időszakában – éjjel-nappal mentek a hóágyúk, hogy pótolják a természet mulasztását. Az utolsó turnus voltunk a Seat programján, nekünk legalább egy havas parkoló jutott osztályrészül; a korábbi csoportok közül többen el se indultak a rendezvényre, hiszen hó hiányában semmi újat nem tudtak meg a Leon X-Perience képességeiről (az első menetpróbáról lapunk tavalyi 20-as számában írtunk).

Kóvályog az autó? Tartsa a sáv közepén!

Az első meglepetéssel nem sokkal a Salzburgból való indulást követően szembesültem, az autópályán haladva feltűnően kóválygott az autó: folyamatosan bele kellett nyúlni a kormányba, valahogy nem akart egyenesen haladni a sávban az autó. Először defektre, vagy legalábbis légnyomásvesztésre gyanakodtunk, de a fedélzeti számítógép segítségével ellenőriztük a dolgot,



Ismerős belső design, tiszta vonalakkal és egyszerű kezelhetőséggel



A sávtartó segéd megszokást vagy kikapcsolást igényel. Elsőre furcsa érzés

és ott minden rendben volt. Aztán a menüben való további barangolás közben rájöttünk arra is, hogy a sávtartó segéd szórakozik velünk. Utóbbi a sávelhagyás-figyelő segéd jelét használva aktívan a felfestések között tartja az autót, és már

a vonal elérése előtt beavatkozik – ez az, ami nekünk a kóválygás érzetét adta. Előbb-utóbb biztos hozzászokik a vezető, és a forgalmi sáv mértani középpontját kezdi majd el követni, aki türelmetlen (mi is azok voltunk), az egyszerűen a

i KÉMFOTÓ

Jeti helyett 7-es



A havas tájak legendás alakjával nem találkoztunk ugyan, a következő (G11) BMW 7-es sorozat **EGY ERŐSEN ÁLCÁZOTT PROTOTÍPUSÁVAL AZONBAN IGEN.** Sokáig nem kell várnunk az autóra, a Genfi Autószalonon esedékes a világpremier, ott már mindent megtudunk majd az elődjénél úgy 2 mázsával könnyebb autóról. Utóbbi egyébként részben annak köszönhető, hogy az alapváltozatokba 2,0 literes, négyhengeres motorok (benzines turbó és dízel biturbó) kerülnek.



FOTÓ: FACEBOOK



FOTÓ: LÖVEI GERGELY

„Sport”-ba kapcsolt menetstabilizálóval tényleg sportosan lehet közlekedni csúszós útfelületen is, egyébként a biztonságra törekszik az elektronika

volt lehetőségünk kipróbálni az autó tudását mostoha körülmények között. Némileg nehezítette a dolgot, hogy a pálya egyik felén a hó alatt tükörjég volt, többször is sikerült a félméteres hófalba csúszni. Az autó javára legyen mondva, nyomtalanul múltak el ezek a találkozások, és mindig önerőből ki tudott szabadulni szorult helyzetéből. Az immár 5. generációs, teljesen számítógéppel vezérelt Haldex-kuplungos összkerékhajtás jól tette a dolgát, igaz, pár kört követően igen erős kuplungszaga volt a DSG-váltós autónknak, úgyhogy hosszú távon biztosan nem tesz neki jót a sok farolgatás. Havon (jégen) is jól gyorsul az autó, olyanira, hogy az ember hajlamos túlságosan bátran nekimenni a fordulóknak, és már a kézifék cibálása se menti meg a helyzetet – de legalább van rendes kézifék, ami ilyenkor bizony nagyon is hasznos lehet. A nagyjából 20 perces havon pörgést követően egy tapasztalattal (csúszós úton tényleg jól jön az összkerékhajtás) és vagy 20 kg hóval lettem gazdagabb, utóbbit az út szélén megállva kellett kikaparni a 18 colos felnik küllőit, illetve a hátsó felfüggesztés alkatrészei közül.

Nálunk csak összkerékhajtással lesz

De ennyivel még nem ért véget az ismerkedésem az autóval, végre azt is szerettem volna megtudni, miért volt szükség az X-Perience névre, miért nem volt jó a korábban már alkalmazott Freetrack? Leginkább azért – így a válasz –, mert annál kifejezettebben arról volt szó, hogy az egyterűs modellből megpróbálták szabadidő-autót faragni; az értékesítési darabszámok alapján



Saját erőből jutott ki a hófal fogságából az autó, tolatva. Nem hagyott nyomot a "becsapódás"



Szépek az X-Perience 18 colos felnijei, de rengeteg hó fér beléjük. Máténak ezúton is köszönöm a segítségét – a gőz a forró fékre potyogó hótól származik

kevesebb sikerrel. Az X-Perience pedig nem más, mint egy Cupra-alternatíva. A Seat hagyományosan erős a 150 lóerő feletti kompaktok kategóriájában, és az eddigi FR és Cupra modellek mellé manapság már elengedhetetlen egy szabadidő-autós körítésű kivitel, amellyel a meglévő sportos modellek kínálatát szélesítik. Szó nincs terepjárós képességekről, mindössze az összkerékhajtást találják divatos körítésben. Magyarországra a napokban érkeznek majd meg a Seat Leon X-Perience első példányai, abban a három változatban, ami később is a kínálatot jelenti majd. A hazai forgalmazó úgy döntött, hogy a benzines változatból csak a DSG-váltós kivitt veszi fel az árlistára, a fronthajtású modellek – 1.6 TDI és 1.4 TSI – nálunk nem lesznek elérhetők, azaz csak összkerékhajtással adja a Leon X-Perience-t. A hazai értékesítés derékhadát várhatóan a kézi váltós, 150 lóerős, 2,0 literes TDI adja majd, amely 8 627 000 Ft-os árával a hasonzorú terepjárós csomagolású kombik között jó ajánlatnak számít.

LÖVEI GERGELY

i SEAT LEON X-PERIENCE	1.8 TSI DSG 4x4	2.0 TDI 4x4	2.0 TDI DSG 4x4
Összlökettérfogat (cm³):	1798	1968	1968
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	54/16 turbódízel	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	132/180/5100-6200	110/150/3500-4000	135/184/
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	280/1500-3900	340/1750-3000	380/1750-3000
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4543/1816/1481		
Tengelytáv (mm):	2630		
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1486/524	1492/538	1529/531
Csomagtér (l):	587/1470		
Üzemanyagtank (l):	55		
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	7,2 8,7 7,1		
Max. sebesség (km/h):	221	208	224
Város/országút/vegyes (l/100 km):	8,0/5,6/6,5	5,9/4,4/4,9	5,6/4,5/4,9
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	150	129	129
A modell alapára (Ft):	8 947 000	8 627 000	9 931 000

Van benne spiritusz!

Minden szempontból kilóg a jelenlegi elektromos autók közül a BMW i3-as, a 170 lóerős csúcsteljesítmény csak egy a sok közül.



Rendhagyó formája miatt nehéz észrevétlennek maradni az i3-assal

Úgy megy, mint egy izmos, 2,0 literes dizel – ez volt az első mondatom, miután padlóg nyomtam a BMW új villamos autójának gázpedálját (pardon, menetpedál), ugyanis a hátsó kerekeket hajtó, 170 lóerős elektromotor úgy megrántja a futurisztikus külsejű kapszulát, hogy arra szabályosan rácsodálkozik az ember. Mint valamilyen nagy nyomatékú autóban, az ülésbe passzíroz a gyorsulás (kevesebb, mint 5,0 másodperc alatt ugrik 80-ról 120-as sebességre), csak mindezt szinte teljesen nesztelenül teszi, csupán a gumik és a szél zaja jut be kismértékben az utastérbe. De említhetjük a közvetlen kormányzást (a két végállás között 2,5 a fordulat), a feszes futóművet, vagy az ideális, 50:50 arányú tengelyek közötti súlyeloszlást – ezt a modellt is meg akarták tölteni BMW-s génnel, az eredmény pedig az, hogy a Tesla mellett jelenleg ez az egyetlen villamos autó, melynek vezethetőségére illik a sportos jelző.

120 kilométerig tart a boldogság

Mindezt persze az alacsony súly is felelős, az 1270 kg-os érték pedig nem csak a villamos autók között számít szerénynek, ezzel a tömeggel egy alap 1-es BMW-nél is egy mázsával kevesebbet nyom az i3-as a mérlegen. Az alu-



Igényes és könnyen áttekinthető a futurisztikus belső, ám tárolórekeszből hiány van



A karbon utascella merevsége miatt elhagyhatták a B-oszlopot. A kabin négy átlagos termetű felnőttnek kényelmes

i REMOTE VALET PARKING

Gyere, inasom!

A BMW számos új fejlesztést mutatott be a január 6-9. között rendezett Las Vegas-i Szórakoztató Elektronika Kiállításon. Ezek között szerepelt egy i3-as tanulmányautó, melyet a teljesen automatizált parkolást nyújtó Remote Valet Parking Assistant rendszer-



rel vértettek fel: a lézerszen-
nerek és a parkolóház digitális
tervrajzának információit egyesí-
ti az autó „agya”, így ha a sofőr
okos karórájával aktiválja a jármű
automatizált parkolórendszerét,
**AZ AUTÓ MAGÁTÓL MEGKERESI
A BEÁLLÓHELYET**, függetlenül at-
tól, hogy az melyik szinten van,
majd be is parkol. A Remote Valet
Parking Assistant kikerüli az olyan
váratlan akadályokat is, mint pél-
dául a szabálytalanul parkoló
járművek. Amint az i3-as magától
beállt a kijelölt parkolóhelyre, le-
zárja az ajtókat és türelmesen vár
a sofőr – okos karórán keresztül,
akár hangutasítással történő – hí-
vására.

miniumplatformra épített szén-
szál-erősítésű műanyag utascella
bravúros technikai megoldás egy
sorozatgyártású autó esetében,
hiszen ez leginkább a kis tételben
gyártott szupersportkocsik privi-
legiuma. Állítólag a javíthatóság sem
lesz probléma, mert 9 elemből ra-
gasztják össze a vázat, így a sérült
részt ki lehet vágni és gyorsan pó-
tolni. Az akkumulátor természetesen
a padlóban foglal helyet, meg-
hibásodás esetén pedig a 96 cella
bármelyike egymástól függetlenül
cserélhető.

A 360V-os, 22 kWh-s lítium-ion
telepcsomag háztartási árammal
8 óra alatt tölthető fel (max. 16
amperrel), míg az 50 kWh-s gyors-
töltő pontokon fél óra alatt 80%-os
töltöttségi szintet érhetnek el, de

Teljes értékű

A BMW hatótávnövelő benzinmotorral ellátott verziót is kínál az i3-asból REX (range extender) utónévvel. A modellbe a BMW nagyrobogóiból (C 600 Sport, C 650 GT) ismert, Kymco-eredetű blokkot szerelik, **A SOROS KÉTHENGERES, 650 CM³-ES ERŐFORRÁS VISZONT CSAK ÁRAM-TERMELÉSRE SZOLGÁL**, a hajtásban nem tud besegíteni. Menet közben mindvégig állandó szintre emeli az akku töltöttségi állapotát, amennyiben az egy adott szintig süllyedt. A hátsó tengelynél, a villanymotor mellett elhelyezett benzinmotor és a 9 literes üzemanyagtank jóvoltából 300 kilométerre nő a hatótáv. Ennek jócskán megéri az árát a BMW, hiszen az i3 REX 13 470 000 forinttól vihető haza.

Az utascella szénszál-erősítésű műanyagból, a platform alumíniumból készül. A mindössze 50 kg-os villanymotor fix áttételen keresztül hajtja a hátsó kerekeket

a BMW nem CHAdeMO, hanem CCS csatlakozós, vagyis itthon búcsút inthetünk a villámtöltésnek. Helyette marad az ELMŰ nyilvános oszlopain a 3-4 órás töltés az autó saját kábelével. A töltés egyébként programozható, a gyári okostelefon-alkalmazással azt is beállíthatjuk, hogy mikor induljon az energiafelvétel, például rácsatlakoztathatjuk a hálózatra délután 4-kor, de csak éjszaka kezd tölteni. A lényeg azonban, hogy átlagos használatnál kalkulálva 100 kilométerenként 12,9 kWh-t fogyaszt (kb. 500 forint) az i3-as, vagyis másfél liternyi benzin árából tehetjük meg ezt a távot. Egyébként ha spórolni szeretnénk az akku töltöttségével, érdemes ECO PRO+ módba kapcsolni, ilyenkor ugyanis a sportosan élénk gázreakció tompább lesz (így harmonikusabban is viselkedik az autó), a sebességünk nem megy 90 km/óra fölé, így a megtehető hatótávhoz egyből „hozzáír” 20%-ot a fedélzeti számítógép. A gyári adatok szerint ugyan 130-160 kilométer között mozog a hatótáv, a valóságban előbbi is csak nehezen érhető el, tapasztalataink szerint „biztonságosan” 120 kilométert mehetünk két töltés között.

Az igazsághoz tartozik, hogy a téli használat zabálja a töltöttséget az akkuból, a fűtés, a párasodás eleni légkondicionálás bizony 20%-kal is csökkentheti a hatótávot. Arra is oda kell figyelni, hogy nagyon erős a motorfék, gyakorlatilag sokszor úgy meg tudunk állni a piros lámpáknál, hogy csak elemeljük a lábunkat a menetpedálról (már

ettől felvillan a féklámpa) és nem lépünk az üzemi fékre. Meg lehet szokni, de furcsa, hogy még lejtőn is nyomni kell a menetpedált.

A belső jól passzol a tartalomhoz

A technikai színvonalhoz méltó a belső kialakítás is, amely annak ellenére értékesnek hat, hogy az utastér egy része újrahasznosított anyagokból épül fel. Az egészen érdekes ívű műszerfal és a két kicsinyített lapostévének beillő kijelző mellett a B-oszlop hiánya is különccé teszi az autót – a karbon utascella olyan merev, hogy elhaghatták ezt az elemet. A beszállás egyébként hátra már nem igazán egyszerű, vaskos küszöbön kell átlépni, és hacsak nincsenek előretolt helyzetben az első ülések, nehezen kászálódhatunk be a hátsó sorba. Ha már bent vagyunk, nincs rossz dögünk, az ülések kényelmesek, és átlagos termetűeknek helyből sincs hiány. Viszont függetlenül attól, hogy melyik sorban ülünk, a magas padló szint egyértelművé teszi, hogy hol lapul az akkucsomag.

Az i3-as fontos mérőföldkő a BMW életében, ennek megfelelően nagyon kitett magáért a cég, mely egy szuper villanyautót alkotott, de nagy kár, hogy nálunk az elektromos autózás támogatása gyerekcipőben jár. Nyilván a 11,8 millió forintos vételár erősen behatárolja a vásárlóközönséget, ugyanakkor tény, hogy az i3-as sokat tesz hozzá a BMW „zöld” imázsához.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Háztartási árammal 8 óra alatt tölthetjük fel az autót



Szűkre szabva: mindössze 260 literes az i3-as csomagtere



Szokatlan kombináció: a 19 colos felniken 155 mm széles abroncsok

FOTÓ: HILBERT PÉTER

i BMW	i3
Motor:	váltakozó áramú szinkronmotor a hátsó tengelynél
Max. teljesítmény:	125 kW (170 LE)
Max. nyomaték:	250 Nm
Akkumulátor:	Li-ion, 360V, 22 kWh
Hossz./szél./mag.:	3999/1775/1578 mm
Tengelytáv:	2570 mm
Tömeg/teherbírás:	1270/425 kg
Fordulókör:	9,86 m
Csomagtér:	260/1100 l
0-100 km/h:	7,2 s
Max. sebesség:	150 km/h
Fogyasztás:	12,9 kWh/100 km
Hatótáv:	130-160 km
Alapár:	11 830 000 Ft

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:

BMW MAGYARORSZÁG KFT., 2200 VECSES, AIRPORT BUSINESS PARK, LŐRINCI ÚT 59.
TELEFON: 06-29-555-100

TESZTETT
- rugalmasság
- atmoszféra
- műszaki színvonal

NEM TESZTETT
- kevés tárolóhely
- szűkös csomagtartó
- „virsligumik”

am ÖSSZEGZÉS

Bár a 130 kilométeres hatótáv nem kevés a villamos autók között, mint minden elektromos modellben, itt is megszokást igényel, hogy állandóan figyelni kell a megtehető kilométereket. Az i3-as persze több mint ígéretes: alighanem ez a legjobb „elérhető” villanyautó.

Hosszú kihagyás után a Nissan valami igazán nagy dobással akart visszatérni a kompaktkategóriába. Vajon a Pulsar beváltja a reményeket?

Meg kell hagyni, a manapság divatos crossover témára nagyon ráérzett a Nissan, s a Qashqai és Juke modellekkel már jó ideje tarol a piacon, ahogy az „egyszerűszerű” Note sem megy rosszúl. A hagyományos személyautók terén viszont már jó ideje elvesztették a fonalat: ahogy célt tévesztettek a 2002-2008 között gyártott utolsó Primerával, úgy legutóbb az Almera utódjának kikiáltott Tiida is csúnyán elhasalt az európai piacon. Úgyhogy, amikor a Nissan bejelentette, hogy valami radikális autóval készül visszatérni a kompakt osztályba, amelyik még a VW Golfot, a Ford Focust és az Opel Astrát is cipóra veri, felfokozott kíváncsisággal vártam a végeredményt.

Meglepően tágas, de korántsem forradalmi

Maga a Pulsar név egyébiránt csak mifelénk újkeletű, Ausztráliában és egyes ázsiai országokban már 1978 óta használják a japánok – mi Sunnyként és Almeraként ismertük. Ez az új Pulsar azonban kifejezetten az európai piac számára, Barcelonában készül. Úgy tűnik, a formatervvel kapcsolatban ezúttal biztosra akartak menni a Nissannál, ezért a közönségkedvenc Qashqai stílusjegyeit applikálták rá. Többkevesebb sikerrel – bizonyos szögekből nézve modern és lendületes autó benyomását kelti, más perspektívából viszont furcsák a karosszéria arányai. Miközben 2,7 méteres tengelytávolsága ugyanis az egyik leg-hosszabb a kategóriában, viszonylag rövidnek és magasnak számít a Pulsar. Beülve nyomban érezni is mindezek áldásos hatását: már elöl is kellemesen szellős férőhelyet nyújt, hátul pedig valódi térbajnok. Nem túlzás azt állítani, hogy a második sorban a kompaktok leg-tágasabbika, a lábteret némelyik középkategóriás típus is simán meg-irigyelhetné, és a plafon sincs intim közelségben. Persze a csomagtartó mérete így nem vetekezhét a Skoda Octaviáéval, de azért a 385 liter sem éppen karcsú – pedig a kerékdobok helyrabló módon belógnak. Bővíteni

Nagyon pulzál?

Lendületesen emelkedik az övvonal, de a magasra húzott tetőnek köszönhetően így is nagyok az üvegfelületek és jó a körkilátás



Nem éppen lélekemelő a látvány, amin a fekete fautánczát és zongorálakk betétek sem segítenek



Helyben vagyunk: a hosszú tengely-táv és a magas tetővonal előnye



A befogadóképesség korrekt, de a csomagtér variálhatóságát nem vitték tűzásba

FOTÓ: HILBERT PÉTER

a 60:40 osztású támlák ledöntésével lehet, ám az állítható magasságú álcapadló hiányában jókora lépcső keletkezik a rakétpadlóban.

Nekem a vezetői környezet kissé komornak és ingerszegénynek tűnt, a műszerfalat semleges, letisztult formák alkotják, a felhasznált anyagok és így a minőségérzet csupán átlagos. Viszont könnyen áttekinthető és már a Visia alap kivitel is tartalmaz minden fontosabb kényelmi és biztonsági tételt, beleértve a manuális légkondit, a tempomatot, az elektromos ablakemelőket, az elektromosan állítható visszapillantó tükröket, a fedélzeti számítógépet 5 csíkos TFT-kijelzővel, vagy az MP3-kompatibilis, CD-rádiós audiorendszerrel 4 hangszóróval, AUX-, USB-, és iPod-csatlakozóval, illetve Bluetooth telefonkijáratással. Ez tényleg egy korrekt módon felszerelt alapverzió és nem a szalonokba csábító „beetetőmodell”. A legmagasabb, Tekna szinten pedig az Aktiv Biztonsági Pajzs gyűjtőnéven emlegetett modern vezetéstámogató rendszerek (holttérfigyelés, sávlengésszabályozás, vészfékasszisztens, mozgótárgyérzékelés), az 5,8 csíkos, színes érintőképernyővel rendelkező, okostelefonnal párosítva internetkapcsolatra is alkalmas NissanConnect navigációs és multimédiás egység, valamint a 360 fokos parkolókamera, de még a LED-es fényszóró is szériában jár.

Kettőn áll a vásár: benzines vagy dízel?

A Pulsar motorpalettája nem állítja komoly dilemma elé a vásárlót, mivel pillanatnyilag csak az 1.2 DIG-T (115 LE) turbós benzines és az 1.5 dCi (110 LE) turbódízel közül lehet választani – tavasszal érkezik majd a 190 lovas 1.6 DIG-T, de azt bizonyára nem húzómodellnek szánják. Az indítógomb megnyomására a téli minuszokban a kelleténél lármásabban kel életre a gázolajos. Szerencsére üzemileg már visszafogottabban dörmög, részterheléskor pedig egészen halkan duruzsol a motor. Viszont alapjárat közelében nem

igazán szereti a terhelést és lefulladásra hajlamos, úgyhogy érdemes a szokottnál picit nagyobb gázadással indulni. Eleinte kissé bágyadt, de ahhoz alacsony fordulaton is van elég ereje a négyhengeresnek, hogy kényelmes stílusban vezetve, korai felkapcsolásokkal tartsuk a forgalom ritmusát. 1500-tól kezd erőteljesebben húzni, és az előzési rugalmasság is rendben van, ám ekkor sem érezni igazán fűgének a Pulsart. A dinamikát a pontosan kapcsolható, hatfokozatú sebességváltó hosszúra nyújtott áttételezése fogja vissza: városban rendszerint elég az első négyet használni, mivel az ötödik fokozat nagyjából 80 km/órától jó, sztrádatempónál pedig hatodikban picivel 2500 alatti a fordulatszám. Úgyhogy autópályán csendben, kényelmesen és takarékosan utazhatunk, lakott területen belül pedig a széria start-stop rendszer mérsékli a fogyasztást. Teljes körülmények között az általunk mért 5,3 literes átlag nem is rossz, egyedül azért vagyunk csalódottak, mert nagyon messze van a 3,6 l/100 km-es gyári értéktől.

Amúgy jól vezethető a Pulsar, elektromos szervokormányja közvetlen és pontos, bár kevés visszajelzéssel szolgál, – a hosszanti útbordák kissé megvezetik a topmodell 17 csíkos alufelnijeire szerelt 205/50-es kerekeket. Az elől MacPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztések sincsenek feleslegesen túlfeszítve: az úthibák többségét ügyesen átlépi, miközben a kanyarokat átlagos oldaldőléssel és jóindulatú alulkormányzottsággal, stabilan veszi az autót.

A nagyvonalú alapfelszereltség tükrében csábító a Pulsar 1.2 DIG-T Visia 4 390 000 forintos induló ára. Valószínűleg már csak azért is a benzines turbómotor lesz a népszerűbb választás, mert az 1,5-ös dízel 650 ezerrel drágább. A középső, Acenta kivitel (+600 000 Ft) pedig azért lehet ideális választás, mert sok tételt feláras csomagokban lehet összecsémézni hozzá – merthogy ez az 1.5 dCi Tekna tesztautó már 6 540 000 forintba kerül.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



Az 1,5-ös Renault dízel kicsit hangosabb, mint a Qashqai-ban

i PULSAR NISMO CONCEPT



Hatásvadászat

A japán márka hivatalos gyári tuningcége egyelőre tanulmányautóként mutatta be a Pulsar Nismo változatát. Látványosan merész az aerodinamikailag optimalizált külső: a diffúzorbetéttel és az öblös, középen kivezetett dupla kipufogócsővel spekkelt hátsó lökhárító, a küszöbök, a tetőspoiler, a kerékjáratok szélesítése és a 235/35 R19-es abroncsok. A belsőbe Recaro sportülések, háromküllős

kormány, egyedi műszeregység és alupedálok kerültek. A Nismo mérnökei a felfüggesztést, a fékrendszert és a kormányművet is megpíszkálták, a motort illetően viszont hallgatásba burkolóztak. Persze nagyon nem foghatunk mellé, ha az 1,6 literes turbós benzineset képzeljük bele, hiszen a Juke Nismo-ban is ez található, kétfokozós tuninggal: az alap 200 lóerőt és 250 Nm-t, míg a durvább RS verzió 218 lóerőt és 280 Nm-t tud.



Tetszetős és biztonságos: ötcsillagos Euro-NCAP értékelést kapott

i NISSAN PULSAR	1.5 dCi 110
Összlökettérfogat:	1461 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/8 turbódízel
Max. teljesítmény:	81 kW (110 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	260 Nm 1750-2500/perc
Hossz./szél./mag.:	4387/1768/1520 mm
Tengelytáv:	2700 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1540/1540 mm
Fordulókör:	10,2 m
Saját tömeg/teherbírás:	1352/478 kg
Csomagtér:	385/1395 l
Üzemanyagtank:	46 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	11,5 s
Maximális sebesség:	190 km/h
Város/országút/vegyes:	4,1/3,3/3,6 l/100 km
Tesztfogyasztás:	5,3 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	94 g/km
A modell alapára:	4 390 000 Ft*
A tesztelt modell ára:	5 040 000 Ft

*Pulsar 1.2 DIG-T 115 Visia

TETSZETT
- tágas utastér
- jó ár-érték arány
- nagyvonalú felszereltség

NEM TETSZETT
- átlagos menetdinamika
- minőségérzet
- komor beltér

am ÖSSZEJEGYZÉS

A kommunikációval félre lött a Nissan, a Pulsar ugyanis korántsem radikális vagy innovatív. Inkább egy jóvágású, tágas, gazdagon felszerelt és figyelemre méltó ár-érték arányú családi kompakt.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
NISSAN SALES CENTRAL AND EASTERN EUROPE KFT.,
1117 BUDAPEST, NEUMANN JÁNOS U. 1/C.
TELEFON: 06-1-371-5300

i GAZDASÁGI ADATOK

Értéksökkenés*:

Nissan Pulsar	5 040 000 Ft
1.5 dCi 110 alapár:	
1 év elteltével:	4 350 000 Ft
3 év elteltével:	2 970 000 Ft
5 év elteltével:	2 130 000 Ft

*AZ EURO TAX GLASS'S BECSLÉSE ALAPJÁN.
INFORMÁCIÓ: WWW.EUROTAX.HU

eurotaxglass's
Automotive Business Intelligence



Felszereltségtől függetlenül az összes NX a Lexus „öngyógyító” fényezésével érkezik

Forma és tartalom

Első látásra is beleég az ember retinájába az új Lexus vadrozó arca, noha az NX 300h valójában egy szelíd szabadidő-autó.

Audi Q5-ös, BMW X3-as, Mercedes GLK. Ezekről a modellektől szeretne vásárlókat elhódítani a Lexus, amely több szempontból is más oldalról közelítette meg a középkategóriás szabadidő-autó piacra dobásának kérdéskörét, mint a németek. Bár ebben a szegmensben a dízelmotoros verziók egyértelmű többségben vannak (95%), a japán cég egyáltalán nem kínál gázolajos motort az NX-hez, helyette itt van a roppant kifinomult hibrid rendszer a maga számos előnyével és persze néhány kisebb hátrányával.

Ezzel a hibriddel sem jó sietni

Míg pár évvel ezelőtt a Lexus modellek formaterve ásitóan unalmas volt, az NX egészen más felfogás szerint készült. Ennyire mozgalmass megjelenése egyetlen vetélytársnak sincs, ami egyben azt eredményezi, hogy a számos éllel és ívvel tagolt karosszéria kapcsán nehéz semlegesnek maradni. A rámenős stílussal egyébként szöges ellentétben áll az, amit a vezető tapasztal az ülésben. A nagy kapacitású nikkelfémhidrid akkucsomag jóvoltából tisztán elektromosan gyorsíthatunk akár 65 km/órás sebességre is, majd a legkisebb vibráció nélkül, észre-



Hogy igényes a belső, az nem vitás, ám elsőre nehezen áttekinthető a vezetőhely



Négy felnőttnek kényelmes az NX, csak hátul lehetne nagyobb a fejtér

vétlenül kapcsolódik be a hajtásba a 2,5 literes, Atkinson-ciklusú négyhengeres benzinmotor.

Az egész roppant kifinomultan működik, s ha nem lépünk intenzíven a gázra, alig pörög a benzinmotor, amely ilyenkor annyira halkan dolgozik, hogy a villanymotorok „surrogása” is hallható. Nem vitás,

hogy városi-elővárosi közlekedésben nincs párja egy ilyen hibridnek, de ha elkezdünk sietni, vagy egy hegyi szakaszra érünk, megmutatkozik az árnyoldala is. A 197 lóerős rendszerteljesítményű modell ekkor ugyanis szó szerint megemeli a hangját: a pedál lenyomásakor felbőg a négyhengeres, és gyakor-



Megszokást igényel a Lexus touchpadje

i NX 200t

Turbósítás

Márciusban új taggal bővül az NX kínálata, a hibrid mellé érkezik a sportos beállítottságú sofőröknek ajánlható benzines, turbómotoros kivitel. **A LEXUS ELSŐ BENZINES TURBÓMOTORJA 2,0 LITERES LÖKETTÉRFOGATÚ,** 238 lóerős csúcsteljesítménye révén pedig 7,1 másodperc alatt gyorsítja 0-ról 100-ra a modellt. A végsebessége 200 km/óra.

Még ütősebb

A vásárlói igények miatt az NX-ből is elérhető F Sport verzió. A modell **KIZÁRÓLAG ÖSSZERÉKHAJTÁSÚ KIVITELBEN RENDELHETŐ** magas felszereltséggel (LED-es tompított fény, elektromos mozgatható csomagtérajtó, adaptív tempomat), 15 650 000 forinttól. Az F Sport kivitel a feltűnő optikai tuning (eltérő orrkialakítás, diffúzor, küszöbök, felnik) mellett sportfutóművel büszkélkedhet, így szerényebb oldaldőléssel fordul az autó – az utasokra ható g erőket a kijelzőn is nyomon lehet követni. A 300h mellett a hamarosan érkező 200t verzió is elérhető majd F Sport változatban.



latilag egészen addig állandó fordulaton tartja, amíg nem csökkentjük a gázadás mértékét. Az is érdekes, hogy 100-as tempó felett mintha a villanymotorok nem tudnák kellően segíteni a benzines egységet, előzési rugalmasságban bizony egy modern 2,0 literes dízelmotor kenterbe veri.

A pillanatnyi fogyasztási adatok is arra utalnak, hogy a sűrű városi forgalomban jön ki a hibrid előnye. Míg 130 km/órás tempónál 8,0 liter fogy 100 kilométerenként, addig városban könnyedén eljáratunk 7,0 literes átlaggal. A gyári adatok szerint egyébként mindössze egydecis fogyasztáskülönbség van a fronthajtású és a 4x4-es NX 300h között. Ennek az oka, hogy az AWD-verzióban nincs kardántengely, a hátsó kerekeket ugyanis egy külön villanymotor hajtja, csak amikor arra szükség van (a két kivitel között csúcsteljesítményben nincs különbség). Nyilván egy ilyen rendszer képességei messze vannak egy hagyományos 4x4-esétől, ám az NX-nek úgysem terepen, maximum csúszós útfelületen kell majd helytállnia.

A legmagasabb igényeknek is megfelel

Az már sokkal inkább meglepő, hogy Normal módban is közvetlen a kormány, és hogy forszírozott tempónál is minimálisan dől meg a kocsiszekerény, ha pedig átkapcsolunk a Sport programra (ilyenkor fordulatszámérő is megjelenik a



Közel 20 centi a hasmagasság, mégis bűn lenne terepre vinni az NX-et

műszerfalán), egészen feszes lesz a csillapítás, míg a gázreakciók sokkal közvetlenebbé válnak. Ettől függetlenül egészen jól veszi a döccenőket és az ütegyenletlenségeket az NX, a rugózási komfort nagyon megnyerő.

Mivel az NX a Toyota RAV4-es módosított platformjára épül, igen tágas a kabin, egyedül a hátsó sorban lehetne kicsivel nagyobb a fejtér – az akkumulátorcsomag megemeli az ülés magasságát. Ugyanakkor tény, hogy az ülések tökéletesen formázottak, ráadásul a hátsó sorban is állíthatjuk a támla dőlésszögét. A magasabb felszereltségi szinteken a támladöntés is elektromos, ami összesen három helyről, az ülőlápok széléről, a csomagtérből és a kormány mellől is vezérelhető. A csomagtér mérete a padló alatti rekeszt is beleszámítva 555 literes, viszont meglehetősen magas peremen kell átemelni a pakkokat.

A kidolgozási minőségbe aligha lehet belekötni, minden részleten érződik a gondos munka, viszont elsőre feladja a leckét a „gomberdó” és a multimédiás és navigációs rendszer vezérlésére szolgáló érintésérzékeny kezelőfelület (úgy működik, mint a laptopok touchpadje) – pontosabban nem olyan egyszerű vele az élet, mint a vetélytársak hagyományos rendszereivel. A technikai színvonal természetesen itt is ámulatba ejtő, a head-up displaytől kezdve a radaros sebességtartón át a hátsó keresztirányú forgalomra figyelmeztető rendszerig minden elérhető az NX-hez, amitől egy autó high-tech lehet, sőt a könyöklőben ott lapulhat egy indukciós felület, melynek segítségével vezeték nélkül lehet tölteni egyes okostelefonokat. Az sem mellékes, hogy az NX ára abszolút versenyképes: a 10,95 millió alapár (FWD) a teljes felszereltség és a hibrid hajtás miatt nem szorul magyarázatra. Nem véletlen, hogy a 2015-ös összeurópai Lexus-eladások mintegy harmadát várja a Toyota az NX-től.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Kis nehezítés: magas peremen kell átemelni a csomagokat



Szívó és kipufogó oldalon is változó szelepvezérlésű a 2,5-ös blokk

i LEXUS	NX 300h AWD
BENZINMOTOR	
Összlökettérfogat:	2494 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	115 kW (155 LE) 5700/perc
Max. forgatónyomaték:	210 Nm 4200-4400/perc
ELSŐ VILLANVMOTOR	
Max. teljesítmény:	105 kW (143 LE)
HÁTSÓ VILLANVMOTOR	
Max. teljesítmény:	50 kW (68 LE)
HIBRIDRENDSZER	
Max. teljesítmény:	145 kW (197 LE)
Hosszúság/szélesség/magasság:	4630/1845/1645 mm
Tengelytáv:	2660 mm
Fordulókör:	12,1 m
Saját tömeg/teherbírás:	1785/610 kg
Csomagtér:	555/1600 l
Üzemanyagtank:	56 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,2 s
Max. sebesség:	180 km/h
Város/országút/vegyes:	5,1/5,0/5,1 l/100 km
Testfogyasztás:	7,9 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	117 g/km
A modell alapára:	10 950 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	11 350 000 Ft

* NX 300h FWD (197 LE)

TESZTETT

- kifinomult működés
- technikai színvonal
- kényelmes ülések
- kidolgozási minőség
- rugózási komfort

NEM TESZTETT

- érintésérzékeny kezelőfelület
- intenzív gyorsításnál „felbőgő” motor
- magas csomagtérperem

am ÖSSZEZÉS

Bár az új Lexus külleme kifejezetten sportos, a vezetőülésben megszálja a nyugalom az embert. A hibrid hajtás jellegzetessége miatt nem jó vele sietni, viszont városi körülmények között mindenképpen tisztább és kifinomultabb a dízelmotoros ellenfeleknél. A gyakorlat azt mutatja, hogy autópályán a fogyasztáselőny eltűnik.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
TOYOTA MOTOR HUNGARY KFT.,
2040 BUDAÖRS, BUDAPEK, KELETI 4.
TELEFON: 06-23-885-100

Magas lécc?

175 lóerős biturbó dízel-motor, összkerekhajtás, automata váltó. Nézzük, mit tud a Mazda CX-5-ös legerősebb és legdrágább változata!



Repül az idő! Már három és fél éve annak, hogy a Mazda lerántotta a leplet a CX-5-ösről, hamarosan érkezik is a frissített modell (lásd keretesünket), ám arra mindenképpen kíváncsiak voltunk, hogy mit tud az aktuális verzió csúcsváltozata. A 2,2-es dízelmotor két fő jellegzetessége az extrém alacsony (14:1) sűrítési arány, másrészt pedig a dupla turbós feltöltés. Utóbbi azonban első sorban nem a csúcsteljesítménynek szól (a 175 lóerőt vagy a 420 Nm-es nyomatékot egy turbóval is gond nélkül el lehetne érni), hanem inkább az alacsony fordulaton mutatott élénk gázreakcióknak. Nincs is gond a rugalmassággal, a modell „gyomorból” húz, és gyakorlatilag bőven elegendő az ereje még akkor is, ha öten, csomagokkal megpakolva utazunk.

Az már más kérdés, hogy a 2,2-es hangja nem éppen kellemes: hidegindításkor erősen kelepel, de üzemlelően sem lesz sokkal jobb a helyzet, és bizony állandó sebességnél sem tagadhatná le az autó,



Minden téren átlagos a belső, a központi kijelzőt nagyobbra cserélik



i MODELLFRISÍTÉS

Új bőrbe húzva



Hivatalosan márciusban, a Genfi Autószalonon debütál a Mazda-ossal egy időben ráncfelvarráson átesett CX-5-ös. Utóbbi a 6-oshoz hasonlóan megkapja a márka történetének első full-LED-es fényszóróját és fátádságfigyelőjét, illetve az extralista olyan tételekkel is bővül, mint a hátsó, keresztirányú forgalomfigyelés, az aktív sávtartó (beavatkozik a kormányzásba), illetve a radaros sebességtartó. A külső csak minimális mértékben változik, **A LEGFELTÜNBŐBB A HŰTŐRÁCS MÓDOSÍTÁSA**, a sajtóközlemény szerint pedig a zajszigetelésre nagyobb gondot fordítanak.

Most még méhsejtmintázatú a hűtőmaszk, a CX-5-ös fazonja a közlőgő frissítés ellenére is divatos



hogy dizelmotor dolgozik az orrában. A fogyasztásra viszont nem lehet panasz, a nagy hidegek ellenére is alig kért többet 7,0 liternél, ami a teljesítmény, az összkerekhajtás és az automata váltó fényében nem rossz érték. Lehetne ez kevesebb is, ha a start-stop rendszer nem csak egy szűk tartományban működne, a tapasztalat azt mutatja, hogy igen ritkán és viszonylag rövid időre „lővi le” a motort a vezérlés.

Ennyiben azonban ki is merül a kritika, hiszen a hatfokozatú Skyactiv automata váltó finoman és jó ritmusban kapcsolgat, a kormány a kategória talán legkommunikatívabb darabja, a 175 lóerős verzióhoz alapáron járó összkerekhajtás pedig remek szolgáltatást tesz. Nyilván nem arról van szó, hogy dagonyába való a CX-5-ös, ugyanakkor havas vagy csúszós útfelületen megkérdőjelezhetetlen a rendszer áldásos hatása.

A belsőre ráfér már egy alapos frissítés

Bár a CX-5-ös műszaki színvonal a rendelhető extrák tekintetében hozza az elvárható szintet (városi vészfékező, holtterfigyelő, automata reflektorkezelés stb.), de nyilvánvaló, hogy a belső még a jól felszerelt modelleknél sem hat különösebben értékesnek. A klasszikus japán iskola szerinti elrendezés logikus kezelhetőséget biztosít, nincs túlbonyolítva az autó és magától értetődő minden, egy kivétellel. A központi kijelző nem a fényérzékelőre van kötve, így manuálisan, a műszerfali tekerőgombbal tudunk „váltogatni” az éjszakai és nappali háttér között.

A mindennapi használhatóság terén az év végi ünnepi sürgés-for-

gásban is bizonyított a CX-5-ös. Mivel ekkor egy másik tesztpéldányt, egy világos bőrkárpitos verziót fogtunk munkára, eleinte tartottunk a belső kényességétől. Aggodalmunk szerencsére alaptalan volt, bár természetesen vigyáztunk az utastér esztétikai állapotára, összességében egyáltalán nem volt kényes a középkategóriás Mazda SUV bútorzata. A fokozott igénybevétel ezúttal fényőfa-hazaszállítást, karácsonyi nagybevásárlást, a családlatogatás holmijainak berámolását is magában foglalta, de a gyors és ügyes Karakuri-rendszer (egy kis kar meghúzására lefekszenek a hátsó üléstámlák), valamint az öblös poggyásztér okán valamennyi fronton megoldotta a feladatot.

A 175 lóvas csúcsmodell csak a két legmagasabb felszereltségi szinten (Revolution és Revolution SD) áll rendelkezésre, így annak, aki a 600 000 forintos automata váltót is megrendeli, már legkevesebb 11 009 000 forintot (Revolution) kell a márkakereskedésben hagynia. Valamennyire vigasztalhatja a vásárlójelölteket, hogy a nagy vetélytárs Honda CR-V és a Toyota RAV4-es 2,2-es dizelmotorral, 4x4-es hajtással és automata váltóval gyakorlatilag ugyanezen az árszinten mozog. Ugyanakkor nekem van egy tippem: a 2,0 literes, benzines, 4x4-es, automata váltós kivétel csak minimálissal érződik gyengébbnek, a gyakorlatban alig több, mint egy literrel fogyaszt többet és jóval kulturáltabb. Az igazi érv természetesen az lehet, hogy Revolution felszereltség esetén közel egymillióval olcsóbb (10 039 000 Ft) a tesztelt dizelnél.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Hébe-hóba: a 4x4-es hajtás könnyű terepen is biztosan viszi a CX-5-öst



Vigyori: az utastér világos, a körkilátás és a komfort is dicséretes



Raktáros: szétszerelt babakocsi, csomagok, kistáskák és palackok



Az ülésdöntés jóvoltából a karácsonyfa is kényelmesen hazatért

MAZDA CX-5	CD175 4WD aut.
Összlökettérfogat:	2184 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 biturbó-dízel
Max. teljesítmény:	129 kW (175 LE) 4500/perc
Max. forgatónyomaték:	420 Nm 1800-2600/perc
Hossz./szél./mag.:	4555/1840/1710 mm
Tengelytáv:	2700 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1584/1588 mm
Fordulókör:	11,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1615/505 kg
Csomagtér:	503/1620 l
Üzemanyagtank:	58 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,4 s
Max. sebesség:	204 km/h
Város/országút/vegyes:	6,4/4,9/5,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,3 l/100km
CO ₂ -kibocsátás:	144 g/km
A modell alapára:	6 980 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	11 009 000 Ft

TETSZETT
- közvetlen kormányzás
- 4x4-es hajtás
- Karakuri ülésrendezés
- tágas, kényelmes utastér

NEM TETSZETT
- hangos motor
- ingerszegény belső

am ÖSSZEGZÉS

Szélsőségektől mentes, józan és jól átgondolt modell a CX-5-ös, és bár csúcskivitelben már nem olcsó, a konkurenseknek is rendesen megkérlik az árát. Kíváncsian várom, hogy a frissített típus tényleg halkabb lesz-e az aktuális modellnél.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
MAZDA MOTOR HUNGARY,
1117 BUDAPEST, INFOPARK-SÉTÁNY 1., 1. ÉPÜLET,
TELEFON: 06-1-464-5000

* CX-5 2.0i 2WD (165 LE)

A kevesebb néha több

Középkategóriás Volvo háromhengeres motorral? Igen, már erre sem kell sokat várnunk!

Alighogy bevezette a Volvo a négyhengeres Drive-E motorcsaládot, amelynek izmosabb verziói rövid időn belül az öt- és hathengeres erőforrások helyébe lépnek, most ismét újabb motorok fejlesztésébe kezdtek. A méretcsökkentési trendnek megfelelően kis lökettérfogatú, háromhengeres egységekről van szó, melyek összeszerelése ugyanazonok a gyártósorokon folyik majd, mint a négyhengereseké (Skóvia, Svédország), ez pedig rugalmas előállítását tesz lehetővé, amely mindig képes igazodni a piaci igényekhez. Az új motorcsalád tagjai már most, a tesztelési fázisban is megfelelnek az Euro-7-es környezetvédelmi normáknak.

Tudomány: 180 lóerő lesz a plafon!

Mivel a négyhengeres Drive-E motorok lökettérfogata 2,0 liter (függetlenül attól, hogy dízel vagy benzines), minden bizonnyal 1,5 literesek lesznek az új gázolajos és benzines egységek, hiszen több gyártó szerint is az egy hengerre jutó ideális lökettérfogat 500 cm³. Akárcsak a négyhengereseknél, a különböző teljesítményszinteket itt is a periféria, pontosabban a töltőnyomás, a sűrítési arány, a hajtókarok és dugattyúk változtatásával érik majd el, a furat-lököt, a hengerek közötti távolság, a fő-tengelycsapágycsoporthoz tartozó és az olajteknő is azonos lesz. Mivel az új motor legerősebb verziója (minden bizonnyal a benzines) 180 lóerőt produkál az előzetes adatok szerint, a Volvo már azt tervezi, hogy a 60-as sorozatba is beépíthető legyen – jelenleg csak a Ford Mondeo érhető el háromhengeres motorral a középkategóriában. A kevésbé combos kiviteleknek ugyanakkor még fontosabb szerep juthat, hiszen ezek az egységek alkotják majd a gerincét a következő



Számos részegységet a négyhengeres Volvo motorokból emeltek át



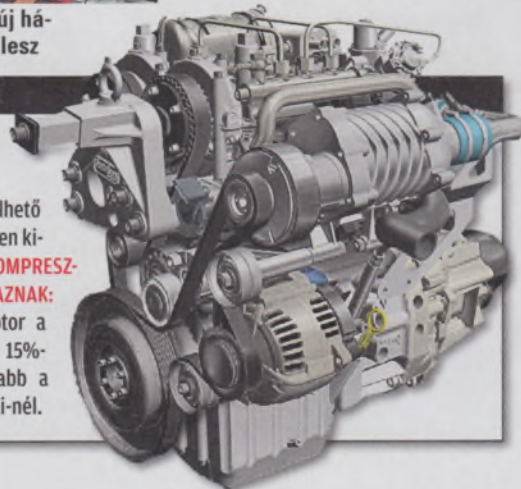
Hasonlóan a négyhengeres Drive-E egységekhez, az új háromhengeres motorcsalád is a skövdei gyár terméke lesz

i RENAULT DÍZEL

Két henger, két ütem!

A Renault a fejlődő piacokon új, két-hengeres dízelmotorral jelentkezik pár éven belül, ha a megvalósítási tanulmány után arra a következtetésre jutnak, hogy pénzügyileg előnyös a lépés. Az egység 740 cm³-es, s 40 kg-mal szerényebb a tömege, mint az 1,5-ös dCi-é. Hogy ilyen parányi löket-

térfogatból értékelhető teljesítményt lehessen kihozni, **TURBÓT ÉS KOMPRESZSZORT IS ALKALMAZNAK:** a 48-68 lóerős motor a számítások szerint 15%-kal lesz takarékosabb a négyhengeres 1.5 dCi-nél.



i PIACI KÖRKÉP

Divatba jöttek

Bár a háromhengeres szívómotorok régóta sok gyártó palettáján megtalálhatók különböző mini- és kisautókban, **A TURBÓSÍTÁSI „HULLÁM” RÉVÉN MÁR SZÁMOS KOMPAKT, ILLETVE EGY KÖZÉPKATEGÓRIÁS MODELL (FORD MONDEO) IS ELÉRHETŐ ILYEN FELÉPÍTÉSŰ MOTORRAL.** A Ford sokszorosan



díjnyertes 1.0 EcoBoost erőforrása (1.0) mellett jelenleg a BMW (1.5), az Opel (1.0), a Peugeot-Citroën (1.2) és a Renault (0.9) kínál háromhengeres turbómotort, illetve az Audi is elkezdte saját 1.0 literesének gyártását, ami elsőként az A1-esbe kerül be. A Hyundai az év második felében elérhetővé teszi az i20-ashoz és az i20 Coupéhoz az új 1.0 T GDI egységet, illetve a Honda is jelentkezik az 1.0 VTEC Turbo motorral, melyet elsőként a Civic kaphat meg.

generációs kompakt sorozat motorpalettájának. Az új kompaktok egyébként a teljesen friss fejlesztésű CMA platformra épülnek majd, melyet eleve úgy terveztek, hogy hibrid hajtású modelleket is lehessen rá építeni, méghozzá a háromhengeres motor integrálásával.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

FOSTLA AUDI Q7

A méret a lényeg



A ritka V12 TDI, hatalmas kerámiafékekkel

Az Audi kifutó Q7-es sorozatának csúcsváltozata a rendkívül exkluzív V12-es TDI. Ez az autó, amely fura keveréke egy birodalmi lépegetőnek és egy versenyautónak, hiszen a 12 hengeres, feltöltött dizelmotor versenygénekkkel rendelkezik. Persze van, akinek ez is kevés, nekik szól a német Fostla tuningprogramja. A már alaptól is igen feltűnő kocsi-ból fóliázással matt fekete szörnyet faragtak. A kinézethez mattított fényszóró- és hátsó lámpaburák



Szélesebb, laposabb, gyorsabb

járnak. Az üvegeket szintén fóliázták, elöl a beeső fény 55, míg hátul a 85%-át szűri ki a fólia – tehát

ittthon nem lenne vizsgaképes az autó. Érdekes módon a felniket is fóliázták, így nem kellett a drága, 11x23 colos Mansory C5-ös keréktárcsákról lemaratni a gyári bevonatot. A motort a vezérlőszoftver módosításával tuningolták, így a gyárilag 500 lóerős autó 592 lóerőt bocsát a kerekekre, az 1000 Nm-es nyomaték 1150-re nőtt – ehhez át kellett programozni a váltóvezérlést is. Az izmosított nagyvad 5 másodperc alatt gyorsul állóról 100 km/órás sebességre.

RÖVIDEN

Exkluzív köpeny

A Carlsson egyedi gumibroncsot fejlesztetett és gyártat a Vredesteinnel. **CSAK 19 COLOS MÉRETBEN ÉS CSAK A MERCEDES C-OSZTÁLYHOZ** (W205) áll a rendelkezésére az UHP (Ultra High Performance) gumibroncs, amely a Carlsson márkajelét is hordja, és kizárólag a tuningcégnél rendelhető. A fejlesztés során alapkövetelményként határozták meg a 300 km/órás sebesség túrését, a pontos iránytartást, a kúszásmentes kanyarodási tulajdonságokat, a csendes futást, az átlag feletti tapadási képességet és fékteljesítményt nedves és száraz úton egyaránt. Az aszimmetrikus profilú gumik Giugiaro Stúdió által megrajzolt mintázata és mérete tengelyenként eltérő: **ELÖL 225/40-ES, MÍG HÁTUL 255/35-ÖS.**



Padlóra küldve

A futómű-specialista KW a Mercedes-Benz C-osztályhoz fejlesztett állítható készletet. A W205-ös kódjelű autohoz háromféle konfigurációt kínálunk, mindegyik rozsdamentes acélból készül, az elérhető legnagyobb mértékű ültetés 70 mm, az alapállapot a gyári-



hoz képest mínusz 35 mm. A Variante 1-esnek csak a magassága állítható, a 2-es változatnál a csillapítás mértéke egyirányban, 16 fokozatban, **A3-ASNAK PEDIG HÚZÓ ÉS TOLÓ IRÁNYBAN IS ÁLLÍTHATÓ AZ ELLENÁLLÁSA.**



JE DESIGN SEAT LEON CUPRA 5F

Kihagyhatatlan



Kicsit túljátszott: 2x2 kocka kémény, kopolytűk és diffúzor-fülek

Megérkezett az új Leon Cupra, és megérkezett hozzá az első tuningcsomag is. Kitől mástól, mint a német JE Design csapattól, akik mindig bátran nyúltak a műanyaghoz, és szívesen alkalmaznak divatos

részleteket. Most sem aprózták el, szélesítőkészletet szabtak az autóra: ez a sárvédőíveken kívül küszöbido-mokból, toldatokból, diffúzorból és hátsó légtérleőlből áll. A sárvédőívek hátsó részét kopolytűszerűen képez-



A kevesebb több lett volna?

ték ki, a hátsó lökhárító toldatán pedig helyet hagytak a két 105x85 mm-es kipufogóvégnek. A gyári kipufogórendszer rozsdamentesre cserélhető, amelynek hangja változtatható, illeszkedve a gyári fedélzeti elektronikához. Hogy ne csak hangja legyen az autónak, a gyári 280 lóerő chiptuninggal 350 lóerőre, a 350 Nm-es nyomaték pedig 440-re duzzad, amellyel 5,7 helyett 5,4 másodperc alatt sprintel 100 km/órara. A futómű fejlesztése során a KW DCC (Dynamic Chassis Control) Plug & Play rendszert építettek be, amellyel 45 milliméteres ültetést értek el. A felnik 9,5x19 colosak, a gumiméret 255/30.

Európában a kínaiak!

Kínai autóval robogunk Bulgáriába, megnézni az ott létesített kínai autógyárat, ahol a mi alkalmi masinánk, a Great Wall H6-os is készült. Ahogy egyéb árucikkekben is, jön a kínai autók inváziója?

Néhány éve mindenki kinevette a kínai autógyártás botladozó kezdőlépéseit: világmárkák menő típusait másolták arcátlanul, de silány minőségben, törésteszen kártyavárként omlottak össze a járműveik, és úgy látszott, hogy Európa előbb uralja el az ő piacukat, mintsem betehetnék a lábukat mihozzánk. Olcsó ruhát tudnak gyártani, na de autót?

A Great Wall (Nagy Fal) volánjánál eltűnődtem, milyen gyorsan változhatnak meg dolgok és megítélések. Kína exportjának jelentős része ma már magas műszaki színvonalú iparcikk, és autógyártása hasonlóan gyors léptekkel fejlődik, mint az anno szintén megmosolygott Dél-Koreáé. Egy teljes mértékben vállalható, normális kocsit a H6-os, amely fejtörést okozhat a konkurenciának, ha megjelenik a magyar piacon, és jó lesz az ára. Érdemes hát szemügyre venni!

Ez bizony nem fapados járat

A H6-os kimondottan tágas SUV, elől is megfelelően nagy férőhelyet kínál, a második sorban pedig még nagyobb: colos felnőtt kényelmesen ülhet hasonló sofőr mögött. Fűthető bőrülés (amelynél, mint tudjuk, csak a szövet jobb), elektromos állítással, jó nagy napfénytető, a sebességrögzítő és a rádió kezelőgombjai a volánon, kulcs nélküli zárnyitás és motorindítás, start-stop, és ha nem is fantáziadús, de izlésficamoktól mentes berendezés – korrektül megoldották feladatukat az Óvilágból átcsábított tervezők.

Hatalmas a poggyásztér is, a pakolást megkönnyíti, hogy egy kivehető tálcával két szintre osztható a hely. Ezzel a kocsival nyugodtan elindulhat sielni vagy nyaralni a csa-



Lovecben még nem pörgött fel a gyártás, de egyelőre nem a tempó a legfontosabb



A Nagy Fal nem a téglakerítést, hanem a márka jelenlétét hirdeti



A kínaiak és a házigazdák nem aprózták el a nyitási ceremóniát

Nem kispályások

A Great Wall Motor Company Ltd-t Baoding városában (Pekingtől 150 km-re) alapították 1984-ben. 60 ezer alkalmazottal évi 1 800 000 gépkocsi előállítására képes. Saját kutató-fejlesztő



Great Wall

tő osztálya, formatervezése és töréstesztlaborja van. A lényeges fődarabokat maga állítja elő, a szerelvényeket neves beszállítóktól vásárolja, s ez az egyetlen kínai autómárka, amely **MEGSZEREZTE TERMÉKEIRE AZ EURÓPAI TÍPUSBIZONYÍTVÁNYT**. 2013-ban 754 ezer autót adott el, Kínában piacvezető a SUV- és a kis platós kategóriában, Kína legnagyobb autóexportőre. Gyártóüzeme van Oroszországban, Iránban, Sri Lankán, Egyiptomban, Szenegálban, Etiópiában, Indonéziában, a Fülöp-szigeteken, Malajziában – és újabban az EU területén is, Bulgáriában.

Great Wall Steed

A két ülésoros, négyajtós pick-up, **1050 KILOGRAMMOS TEHERBÍRÁSA-VAL** és állandó összerakékhajtásával, nem annyira az életstílus-, mint inkább a munkajármű-kategóriába tartozik. 2,0 literes turbódízel motorja 139 lóerős, a 2,4-es benzinmotor pedig 122 lóerőt ad le. Terepfokozata gombnyomással kapcsolható.



Great Wall H6: Bulgáriában világra jött kínai csemete, félig angol felirattal

FOTÓ: GREAT WALL PARTNERS ÉS A SZERZŐ



Nagy helyet kínál a H6-os, dízelmotorja 143 lóerős, nyomatéka 310 Nm



808 literes hátsó, 1725 kg önsúly

lád, buta hiba azonban, hogy nem nyílik elég magasra a csomagtartó ajtaja: épp beüti a fejét az ember a peremébe. A motor hangja mindig jelen van, nagy gáznál olyan csörgéssel aláfestve, amelyet régebben gyenge oktánszámú és minőségű benzinnel produkáltak a motorok. Nem nagyon zavaró, a 2000 kilométeres utazáson sem esett szét tőle a fejünk, de a beszélgetést azért megnehezíti kissé. A jókora kijelző grafikája és menüje pedig elmarad a manapság megszokottól. Igaz, ezt csak az autós zsurnaliszta veszi észre, a tulajdonos ehhez szokik hozzá, és kész, de a navigátor hiányának bizonyára ő sem örül.

A minőségi hatás rendben van, nem zörög-nyikorog semmi, a prémiumautókénál nagyobb illesztési hézagok pedig, például a kesztyűtartó fedelénél, valójában mit sem számítanak. Az ajtó jó hangon csukódik, tisztességesen összerakott autó benyomását kelti a H6-os.

Lomha kezdés, biztató folytatás

Az út elején csalódást keltettek a menetteljesítmények: 120 felett már kinos lassúsággal emelkedett a sebességmérő mutatója. Igaz, még csak 700 kilométer volt a kocsiban – lehet, hogy egy kicsit szorosabban illesztett motort fogtunk ki, amelynek kell némi bejáratás? Csakugyan ez bizonyosodott be, mert hazafelé már a csúcsebesség gyári adatát is felülmúlva 181 km/órát mutatott a GPS, és érezhetően fürgébbek lettek a gyorsítások. Ilyen előzmények után a 7,2 literes fogyasztási adatnak nincs jelentősége, majd egy alaposabb teszt után lehet hitelesebben nyilatkozni róla.

A H6-os állandó összerakékhajtású, felezője nincs. Mivel a hatfokozatú sebességváltó egyesét normálisan (tehát nem túl rövidre) áttételezték, nem várhatunk nagyobb terepbravúrokat a kategóriában megszokottnál: földút belefer

a repertoárba, siratófál már nem. Tetszik viszont a nagy teherbírás és vontatóképesség. A futómű elől-hátul független, ahogy illik. Hangolása komfortos, kanyarokban ezért hintázik kissé a nagy test, de sokkal jobb így, mint nem

egy „sportos” SUV-típusé, amely kemény rugózásával és peres gumijával kirázza az ember lelkét. Ez az autó a nyugodt utazó stílusra való, és azt is ösztönzi. Az ilyen olyan minőségű autópályán például, Belgrád és Nis között, nagyon megkedveltem.

Majdnem olyan nagy, mint a böhönc „szerepjárók”, de azért városban ügyesebben mozog, ha nem is presztizst adó, de tekintélyes jelenség, egy ma még „no name” besorolású márkától, de némi újdonságkínálattal – lehetnek, akik éppen a Great Wall H6-osban találják meg a nekik valót. Hogy hányan, az nyilván jórészt a ma még ismeretlen ártól függ majd.

KARLOVITZ KRISTÓF



A Szófiától 120 km-re található Lovéc közelében épült fel a Litex Motors bolgár cég üzeme, amelyet meglátogattam. Nem előzmények nélküli a bolgár autógyártás, korábban például Renault típusokat állítottak elő, de ez egy teljesen új projekt, zöldmezős beruházás. 2011-ben indultak. Egyelőre nyilvánvalóan nem a tömegtermelés a cél, csak az, hogy ezzel a kínaiak betegyék a lábukat az EU kü-

szőben belülről, itteni gyártónak számitanak. Inkább békés tempóban dolgoznak, de nagyon odafigyelve a minőségre. A fényezetten érkező karosszériákba szerelik be a fődarabokat és a komplett berendezést, **ÉVES KAPACITÁSUK 50 EZER DARAB H6-OS ÉS STEED PICK-UP.** Európai piacuk jelenleg Lengyelországtól Görögorszáig, illetve Olaszországtól Törökorszáig terjed.

China Motors Zrt.

A cég annak a Vadas Tamásnak a személyéhez köthető, aki a Jaguar, a Land Rover és a Hyundai vezérképviselejeként szerzett nevet magának. Cikkünk írásának idején folynak a tárgyalások az importálás feltételeiről és az árakról, illetve idehaza a márkaszervíz-hálózat kiépítéséről.

Az Opel Dakar Team bázisán jártunk, ahol Őri Péter vezető szerelő avatott be minket több gyorsjavítási műhelypraktikába. A legtöbbje civil autókön is alkalmazható.

Nem egyszer hallottuk már, hogy a versenysport a technika igazi megmérettetése, hiszen az utcai körülmények között a legritkább esetben fordul elő olyan terhelés, ami versenyzés közben érhet egy autót. Különösen igaz ez a hosszú távú tereprali versenyekre. Arra kértük őket, avassanak be minket és az Autó-Motor olvasóit, hogy milyen szerviztrükkökkel oldják meg a váratlan feladatokat. Mivel általában a boltokban kapható eszközöket vetnek be, az átlagautósoknak is tanulságos lehet kis tapasztalatszerző túránk.

A problémás részek és a megoldások

Igyekeztünk olyan hibákat, javításokat kimazsolázni, amelyek egy átlagautó esetében is segíthetnek. Tegyük fel, hogy elszakad valamely műanyag- vagy gumicső az autóban, benzincső, hűtőfolyadék-tömlő, vagy valamely szívóoldali cső. Péter két csövet foltozott meg bemutatóként. Az egyik az ablakmosó csöve volt, amelyet kő szakított fel. Mint mesélte, verseny közben nincs idő arra, hogy kifűzzék, így marad a helyén és betekerik javítószalaggal. A szalag különlegessége, hogy önmagához tapad, így fedésben kell feltenni, majd a szélek összevulkanizálódnak. Anyagából adódóan olaj- és benzinálló, így a következő bemutató egy benzincső betekerése volt. Bár nagyon „barkácshangulatú” megoldás, ha a továbbjutás a cél, nem lehetünk szívábajosak.

Mivel sérülékeny helyen van, sokszor éri baj a kipufogót is. Versenykörülmények között nem feltétlenül van lehetőség a cserére, sem hegesztésre. Már csak azért sem, mert a hővédelem okán a rendszer java része hőálló anyaggal van betekerve. Sokkal egyszerűbb bandázsolással megszüntetni a kifújást. Persze nem



GYORSSZERVIZ

A bandázsszalag viszonylag tartóssá teszi a javítást

Ha menni kell



Amikor nem az esztétika számít: az ablakmosó csöve talán így is maradhat, piros szalaggal javítva



A továbbhaladás érdekében meg lehet ragasztani a benzincsövet is



Ajánlatos előre kinyomni a pasztát, főleg, ha az autó alá kell mászni



Csőillesztések tömítésére is jó a 800 fokig hőálló anyag



A szezonközi nagyszerviz természetesen más műfaj, mint a gyorsjavítás

elég feltekerni az üvegszálak szalagot, létezik hozzá egy spéci, hőtűrő anyag. Azt gondoltam, valami drága holmi, de kiderült, hogy átlag 3000 forintért rendelhető egy tubus ilyen kipufogójavító. 800 Celsius-fokig hőálló, és a kipufogógázra köt, majd keményedik ki. Használható csőösszeillesztéseknél is.

Elég ritka probléma, de előfordul, hogy fémeket kell ragasztani. Péter egy szétszakadt diffi-házon mutatta be a műveletet. A történet szerint egy igen durva visszaváltás miatt szállt szét a ház. Mint elmondta, meredek lenne egy ilyen igénybevételű alkatrészen a ragasztás, de egyszerűen nem volt más, amin bemutatthatta volna a dolgot.

Inkább sérült hűtőbordák, nem teherviselő elemek repedéseinek,

hiányainak pótlására használják, hogy ne kelljen azonnal cserélni, legyen idő a fontosabb szerelnivalókkal foglalkozni. A bemutatóra használt Loctite epoxi-anyag különlegessége, hogy fémtöltésű, az éppen használt anyag alumíniumrészecskéket tartalmazott, de létezik vastartalmú is az acél alkatrészek ragasztására. Nagyon gyorsan köt, 2 órát követően csiszolható és nagy szilárdságú. Kétkomponensű, nyomás után össze kell keverni és felvinni a ragasztandó felületre. Ez is kapható a kiskereskedelemben, a kipufogójavító árszintjén, tényleg nincs úrtechnika a szerelőládában. Ha a felhasznált anyagok nem is, a tapasztalat és a szaktudás mégis speciális a csapatban.

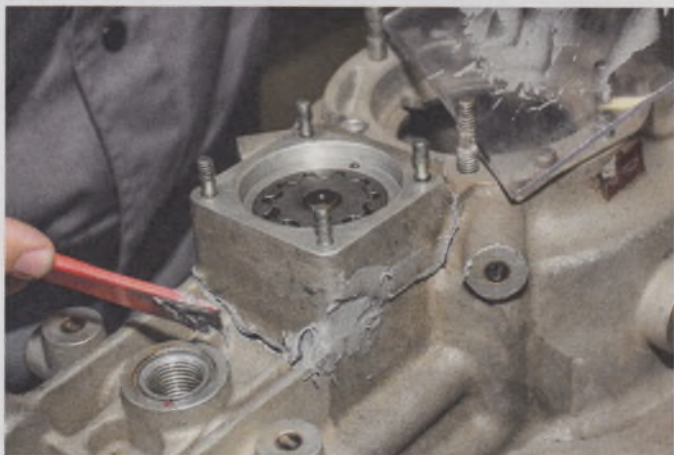
SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Az epoxi alapú fémragasztó két komponensét össze kell keverni



Spatulával lehet felvinni az anyagot a ragasztandó felületre



Kozmetika: a kitüremkedett ragasztóanyag kötés után csiszolható

Kenni, zsírozni

Gyakran használnak szilikonzsirt a berágódások megakadályozására. Így például a fényerkek dugattyúinál is, amelyek élettartamát így meghosszabbíthatják a nagyon mocskos környezetben. Ugyanis a dugókhoz bejutó por- és homokszemcsék átlagon felüli kopást okoznak. Ott alkalmazva a kezelést, növelhető az üzemben/versenyben töltött idő.



Mosás, takarítás

A terepversenyeken fokozott a koszolódás. Így vannak alkatrészek, amelyeket már rutinból takarítanak. Például a fojtószelepházakat, amelyek finom illesztéseiben felgyülik a ragacos kosz. Spéci karburátortisztító spray-vel oldják meg a dolgot.

Minthogy a szerelés sem márkaszerviz-körülmények között, szépen csempézett padlón zajlik, minden alkatrészt az összeszerelés előtt el kell mosni, nehogy homok kerüljön a gépezetbe. Ehhez egyszerű féktisztítót használnak, ami egyben zsirtalanít is.



Nem mindennapi

A nehéz, kavicsos-köves terepszakaszokon jellemző hibaokká vált, hogy kövek szorulnak a csomókállvány és a féltengely széle közé. A bejutó kő megsérti a gumiharangot, kikezdi, vagy szétszakítja, illetve letépi a bilincset, így kosz jut a csuklóba, amely hamar tönkremegy. Megoldásként motoralkatrészek tömítésére fejlesztett anyagot visznek fel körben a bilincs fölé, jó vastagon. Lényegében egy plusz gumiréteg védi így a bilincset és egyben a gumiharang azon részét, amely benyúlik a csomókállványba. Mióta ezt a védekezést bevezették, a köbeszorulásból adódó gumiharang-szakadás ritkává vált.



RÖVIDEN

Rajongói darab

A TW STEEL HOLLAND ÓRAMÁRKA BEMUTATTA A YAMAHA RACING KOLLEKCIÓT, melybe hat különböző modell tartozik. A 40 vagy 45 mm koronaátmérőjű kivitelben kapható karórák közül az egyik leginkább figyelemfelkeltő a Yamaha múltban használt, sárga versenyszínét viselő verzió.



Segítség gyanánt

Piaggio Electric néven elektromos kérekpárt mutatott be az olasz márká. A kisméretű lítium-ion akkumulátor egy 350 wattos villanymotort táplál – utóbbi akár **60 KILOMÉTEREN KERESZTÜL IS BESEGHÍTHET A KERÉKPÁR MOZGATÁSÁBA**, amikor a pedált



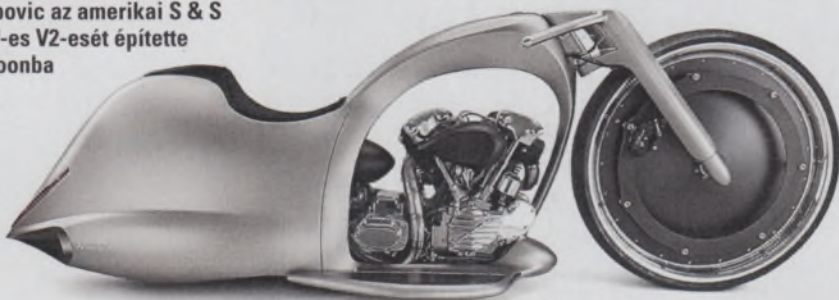
hajtjuk. Érdekesség, hogy – amennyiben nem vagyunk a bicikli mellett – okostelefon segítségével ellenőrizhetjük a töltöttségi szintet.

Magabiztosabban

A Continental bemutatta az Optimised Curve Braking (optimalizált kanyarfékezés) fékrendszerét. Ahogy a motor egyre jobban bedől a kanyarban, a rendszer csökkenti a fékerőt a fékezés kezdetekor, így **A FÉKNYOMÁS FOKOZATOSABBAN ÉPÜL FEL**. Az első modell, amely ezzel a fékrendszerrel érkezik, a tavasszal piacra kerülő BMW S 1000 XR lesz (képünkön).



Az Akrapovic az amerikai S & S 1521 cm³-es V2-esét építette a Full Moonba



Szlovén mestermunka

Az Akrapovic kipufogógyártó és a szintén szlovén Dreamachine Motorcycles összefogásából született meg a Full Moon motorkegypár, mely a Bad Salzfleni Custom Bike kiállításon mutatkozott be. A döbbenetes külsejű gép nevét a 30 colos (!) küllőzés nélküli, karbonból „sütött” első felniről kapta, de a kipufogót magába foglaló, burkolt hátsó rész legalább ilyen különleges. A megjelenés nyilván csak azért lehet ennyire ütős, mert a Full Moon semmilyen szabálynak nem felel meg, még kis sorozatban sem fogják gyártani. A 900 munkaóra so-



rán véglegesített járgánynak oldal-támasza és középállványa sincs, ugyanis a speciális felfüggesztései

révén a motor leengedhető a földre, az alsó kialakítás miatt pedig nem tud eldőlni.

Foggy diadalára

Carl Fogarty 20 évvel ezelőtt, 1994-ben nyerte első superbike vb-címét, a jeles évfordulóra pedig egy korlátozott példányszámban készülő sisakot készített a francia Shark. A modell természetesen a brit zászló színeiben díszel, de hogy egyedi is legyen a kü-lönkiadás, négy da-rab egyes szám és Foggy aláírása is ott díszel rajta. A si-sak termé-

szetesen a Shark csúcsmodellje, a Speed-R Series 2-es, mely a legújabb fejlesztésű kompozitanyagból készült, így tömege mindössze 1450 gramm. A 2015-ös évre egyébként az összes Speed-R Series 2-es módosított hátsó légterelővel és új, beépített napellenzővel készül.



Boldog tulajdonos

Elkészült a Ducati történetének egymilliomodik motorkegypárja. A Borgo Panigale-i gyáregységből ki-



gördült Monster 1200 S egy megszállott Ducati-hívóhoz, Ernesto Passonihoz került, akinek Rupert Stadler (az Audi elnöke), Claudio Domenicali (a Ducati vezérigazgatója) és Luca de Meo (az Audi marketingvezetője) adta át a tűzpiros, 135 lóerős paripát.



Városi stílus

51 kg az újdonság tömege

A spanyol Bel & Bel formatervező cég már évek óta kínálja a Vespa robogóra hasonlító irodai széket, most pedig egy mozgóképes, különleges járművel álltak elő. A modell egy alaposan átalakított Segwaynek tekinthető, hiszen itt is egy trepnin utazunk, de a Vespa robogókat utánzó arca van, ráadásul nem műanyagból, hanem fémből

készül a front, akárcsak a régi olasz robogóké. Az elektromos hajtású gép 35 kilométert tud menni két felöltés között, végsebességét pedig a biztonság érdekében 20 km/óránban maximalizálták. A Bel & Bel Zero Scooter azonban nem olcsó, a 4100 eurós (kb. nettó 1,25 millió Ft) alapárból bizony, „rendes” Vespát is vásárolhatunk.

Jótekonysági darab



A MotoGP-ben szereplő LCR csapat egyik tagjának, Oscar Harónak a fejéből pattant ki az ötlet, hogy egy rózsaszín fényezésű AGV-sisakot dedikáljon jelenlegi és korábbi GP-menőkkel, a fejtető elárverezéséből befolyt összeget pedig jótekonysági célra fordítják. A sisakot Giacomo Agostini, Loris Capirossi, Alex Criville, Wayne Gardner, Jorge Lorenzo,

Randy Mamola, Marc Marquez, Angel Nieto, Dani Pedrosa, Wayne Rainey, Valentino Rossi és Scott Russell is aláírta, de még így is szédületes, hogy 225 000 euróért (kb. 68,6 millió Ft) talált gazdára. Az összeget a spanyol rákellenes szövetséghez és a Riders for health-hez, az Afrikában dolgozó motoros orvosokat támogató szervezethez utalták.

Kékvérű



8 millió forintnak megfelelő angol fontért lehet majd megvásárolni az új Nortont

A brit Norton 2015 év végén küldi sorozatgyártásba az új Dominator 55-t, így négytagúra bővül a kínálat (1948-77 között gyártották az öt Dominantort). A modell a legsportosabb darab lesz a

gyártó palettáján, ami nem meglepő, hiszen nem más, mint a Domiracer utcai változata, stílusos café raceres köntösben. Az újdonságot a többi Nortontól jól ismert 891 cm³-es, 80 lóerős, soros két-

hengeres blokk hajtja, illetve a Brembo féknyergek és az Öhlins első futómű is ismerősek lehetnek, hátul viszont a megszokottól eltérően központi rugós-tagot alkalmaznak.

Vadonba való

Kifejezetten az orosz rendfenntartó erőknek készítette az orosz SIC vállalat a Gran elektromos kerékpárt.



A 3 kW-os villanymotor jóvoltából akár 100 km/órás sebességgel is haladhat a jármű, de ha a vezető is hajt és az erőforrásnak csak rá kell segítenie, akkor ezt akár 220 kilométeren át is tudja a nagy kapacitású lítium-ion akku miatt. A 20 centis rugóút és a terepgumik mutatják, hogy nehéz terepen is helyt kell állnia a modellnek, amelynek legolcsóbb kivitele 1,3 millió forintnak megfelelő rubelt kóstál.

Csúcstámadás!

Hat évvel az előző R1-es premierje után megérkezett az alapjaiban új generáció, melynek nem csak a szokatlan külsejétől lehet hanyatt esni.

Bár az elődön szolid ráncfelvarrást hajtottak végre modelleik-lusa felénél, világos volt, hogy teljesen friss R1-esre van szüksége a Yamahának ahhoz, hogy tartani tudja a lépést a szinte évről évre frissülő Aprilia RSV4-essel, vagy a sokak által etalonnak tartott BMW S 1000 RR-rel. A nagyobb teljesítmény és a csökkentett tömeg mellett több elektronikai újdonság premierje is említésre méltó, így nem csak légből kapott a kijelentés, miszerint utcai Yamaha sportmotor még sosem volt ennyire közel a GP-menők paripáihoz. A radikálisan új külsővel – beleértve az

M1-es versenymotorára hasonlító első légbeömlőt – is hangsúlyozza a Yamaha, hogy a friss R1-essel új korszak kezdődik, az erősen megosztó design ebben a szegmensben pedig akár adu ász is lehet. Azonban az R1-esből biztosan nem lesz tucatmotor: már az előző R1-es is a drágább japán ezresek közé tartozott, de a közel 40%-os áremelkedés azt jelenti, hogy a bázismodell 6,6, míg az R1M 8,25 millió forintot kóstál. Így az R1-es – mint a jelenlegi legdrágább japán superbike – már egyértelműen a Ducati és MV Augusta árszintjét képviseli.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

YAMAHA	YZF-R1
Lökettérfogat:	998 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	147 kW (200 LE) 13 500/perc
Max. nyomaték:	112 Nm 11 500/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Hossz./szél./mag.:	2050/690/1150 mm
Tengelytáv:	1405 mm
Ülésmagasság:	855 mm
Üzemanyagtank:	17 l
Fék elől/hátul:	2x320/220 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	120/70 R17/190/55 R17
Menetkész tömeg:	199 kg
Alapár:	6 598 000 Ft (8 248 000 Ft)

Zárójelben az YZF-R1M vételára

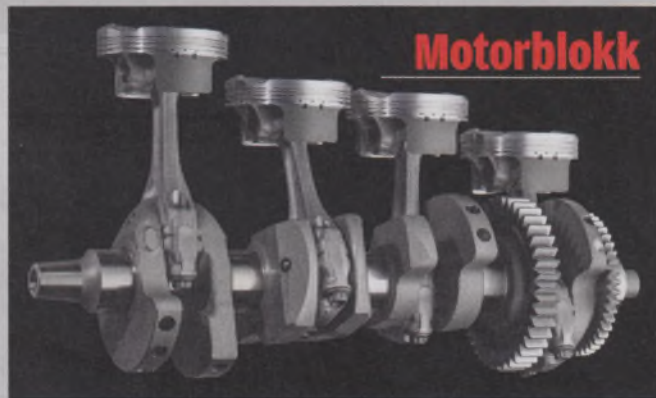
Váz és futómű

A modell alumínium deltabox vázra épül, ehhez illesztették az alumínium lengővillát és a magnézium segédvázat, amely az ülést is tartja. A 10 mm-rel kisebb tengelytávolsággal rendelkező újdonság minden paraméterében állítható futóművel érkezik, elől 43 mm átmérőjű KYB villa (120 mm-es rugóútal) hátul pedig KYB monocross rugóstag dolgozik.

Tömeg-csökkentés

A 8 kg-os fogyókúra azt jelenti, hogy sikerült beférni a „bűvös” 200 kilós tömeg alá – az új R1-es menetkész 199 kg-ot nyom a mérlegen. A következetes könnyűépítés jegyében az üzemanyagtartály alumíniumból (-1,6 kg), a felnik pedig magnéziumból (-0,87 kg) készülnek, illetve itt van a könnyített motorblokk és a korábbinál is kevésbé súlyos váz. A vadonatúj fejlesztésű csúszókuplung 19%-kal kisebb tömegű, mint a kifutó nemzedéke.

Motorblokk



Az új R1-es szíve az elődhöz hasonlóan 998 cm³-es, soros négyhengeres blokk keresztcsíki főtengellyel és eltolt gyújtási sorrenddel (270, 180, 90, 180 fok), ennyiben azonban ki is merülnek az azonosságok. Teljesen új erőforrásról van szó, még a furat-löket sem azonos (a löketet csökkentették). A 200 lóerős egység (+17 LE) 4 kilóval könnyebb a korábbinál, miközben 3 centivel keskenyebb – utóbbi miatt még szűkebbre tudták szabni az egész gépet. Az üzem-

anyag-ellátásról dupla injektorok gondoskodnak, a magasabb csúcs teljesítményhez pedig vadonatúj, könnyített kovácsolt dugattyúkat (alumínium) alkalmaznak, amelyeket külön olajsugár hűt. A hajtókarok érdekessége, hogy egy darabból mart titánötvözetből készülnek, így 40%-kal könnyebbek a hagyományos acél hajtókaroknál. A magas csúcsteljesítményhez (a 200 lóerőt torlónyomás nélkül tudja a blokk) erősen hozzájárul az is, hogy 23%-kal nagyobb az airbox.



Fékek

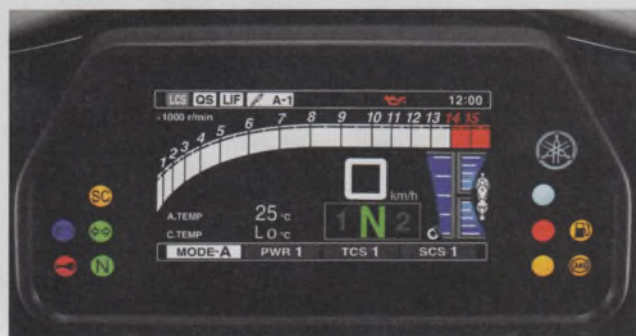
Mivel az elődnél sok kritika érte a fékrendszert, most új megközelítést alkalmazott a Yamaha. Az eddigi hatdugattyús, 310 mm-es tárcsával rendelkező első fékeket négydugattyúsra cserélték, miközben a tárcsa átmérője 10 mm-rel nagyobb – a nyereg természetesen monoblokk. A modellhez immáron alapáron jár a dőlésérzékelős blokkolásgátló (ez az első

ABS-es Yamaha sportmotor), illetve nagy újdonság, hogy az R1-et is ellátták a számos Yamahánál megtalálható UBS (Unified Braking System) rendszerrel. Itt a fékkar húzására hátra is juttat fékerőt a szenzorokkal „operáló” vezérlőelektronika, anélkül, hogy a pedálra lépni kell. Hátra egydugattyús nyeret találunk, mely 220 mm-es tárcsát szorít.

Elektronika

Mivel az Aprilia, a BMW és a Ducati sportgépei egytől egyig felvonultatják a blokkolásgátló és a kipörgésgátló kombinációját, ez a két rendszer természetesen az R1-esből sem hiányozhat. A technikai repertoárban azonban már egykerekezés-gátló és rajtautomatika is szerepel – mindezek összehangolt működését egy hat tengelyes, tehetetlenségi mérőegység alapján vezérli az ECU – a mérőegység másodpercenként 125-ször (!) küld jelet a vezérlés-

nek. A számos új funkció miatt nem meglepő módon a hagyományos, analóg fordulatszámérő műszerfalat egy új TFT-kijelzős egységre cserélték. A hatalmas műszerfal önműködően állítja a fénycsőt, a vezető pedig számos profil közül választhat. A nagy ellenfél BMW S 1000 RR-hez hasonlóan immár itt is van gyorsváltó, a Yamahánál QSS névre keresztelt rendszer segítségével kuplungolás nélkül kapcsolhatunk. A technikai színvonalat full-LED-es fényszóró is emeli.



YZF-R1M

Az új sportmotorból M változatot is készített a Yamaha – az R1M-ből mindössze 500 darab hagyja majd el a gyártósorokat. A kizárólag szürke fénnyel létező modell a bázistípushoz hasonlóan 200 lóerős, ám karbonidomzattal büszkélkedhet, futóműve pedig adaptív Öhlins, mely „automata” üzemmódban

képes a körülményekhez igazodni, például a villa süllyedésének csökkentésével növeli a stabilitást a féktávokon. Joggal lehet büszke a Yamaha a CCU (Communication Control Unit) rendszerre, mely rögzíti a köridőket, a sebességeket, a döntési szöveket – az adatokat vezeték nélkül okostelefonra vagy tabletre is le lehet tölteni.



RÖVIDEN

Diákjeggyel is!

A Hungaroring új, kedvezményes lehetőséget kínál a fiataloknak. A jubileumi, 30. Formula-1-es Magyar Nagydíjra készülve a promóter **HÁROMNAPOS, ÁLLÓ DIÁKJEGYET BOCSÁT KI**, amelyet magyar, vagy nemzetközi diákigazolvánnyal bárki megvásárolhat. Az első tiszteletjegyet Esztergályos Patrik ifjúsági olimpiai bajnok vívó kapta meg.



„A fiatalokat szólítjuk meg ezzel az újítással, amellyel hosszú távon az a célunk, hogy kineveljük a Formula-1-es szurkolók új generációját - nyilatkozta Gyulay Zolt, a Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatója. - A statisztikák alapján a közönségünk átlagéletkora 40 év, ezen szeretnénk egy kicsit változtatni az új diákjeggyel.” **A HÁROMNAPOS DIÁKJEGYBŐL 5000 DARABOT BOCSÁTANAK KI, AZ ÁRA 9990 FORINT.**

Újra kamionok!

25 év szünet után ismét lesz kamionverseny hazánkban: szeptember 5-6-án a legrangosabb kamionos sorozat, az Európa-bajnokság versenyait rendezik a Hungaroringen. Ami még érdekesebbé teszi a viadalt, hogy Kiss Norbert személyében magyar pilóta az Európa-bajnoki címvedő, a 18 esztendő Major Benedek pedig a mezőny legfiatalabb pilótája. A napijegy 4900, a hétvégi jegy 6900 forintba



Roczen bekezdett

AMA SX

Roczen suzukis visszatérése remekül sikerült, a KTM bánhatja távozását...



A legfiatalabb motokrossz-világbajnok folytatja amerikai menetelését. A 21 éves német Ken Roczen a tavalyi szezon végén óriási meglepetésre négy idény után elhagyta a KTM-et - a KTM-mel lett MX2-es világbajnok 2011-ben, majd 2012 és 2014 között két amerikai bajnoki címet szerzett az osztrák márkával - és 2010 után visszaköltözött a Suzukihoz. Visszatérése pedig a lehető legjobban sikerült, hiszen győzelemmel kezdett a szuperkrossz-vb-n. A döntőben hamar az élre állt, végig vezetett, s az övé volt a leggyorsabb

köridő is. Roczen a 3. győzelmét aratta a 450-es szuperkrosszban, ő lett a 14. suzukis győztes Amerikában, míg neki köszönhetően a sárgák 67. sikerüket könyvelheték el. Roczen mellett a csapata is ünnepelhetett, hiszen a legsikeresebb amerikai krosszos, Ricky Carmichael fémjelezte RCH Suzuki története első győzelmét szerezte meg. A Husqvarna is reflektorfénybe került a szezonnyitón. A KTM tulajdonában lévő márka a 450-ben 1976, míg a 250-ben 2001 után szerzett ismét dobogót. Ráadásul a Husky a 450-ben az eddigi legjobb

helyezését érte el a 2. pozícióval. Továbbá az is első ízben fordult elő, hogy a Husqvarna mindkét kategóriában a dobogóra állhatott ugyanabban a fordulóban.

AMA SX (17./1. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Roczen (Suzuki) 25 pont, **2. Anderson** (Husqvarna) 22 pont, **3. Canard** (Honda) 20 pont, **4. Dungey** (KTM) 18 pont, **5. Short** (KTM) 16 pont, **6. Barcia** (Yamaha) 15 pont, **7. Peick** (Yamaha) 14 pont, **8. Tickle** (Suzuki) 13 pont, **9. Alessi** (Suzuki) 12 pont, **10. Reed** (Kawasaki) 11 pont.

Terepen is nyerő

Marc Marquez (képünkön) jelenleg a gyorsasági szakág ura, azonban a fiatal világsztár nagyon kötődik a terepmotorozáshoz. Decemberben megnyert két motokrossz viadalt és egy dirt track versenyt is. Előbb Barcelonában egy dirt track viadalon, a Superprestigio versenyen legyőzte az aktuális amerikai dirt track bajnok Jared Meest. A mezőnyben ott

MOTORSPORT



volt Esteve Rabat, Alex Marquez, Julian Simon, Johann Zarco, Jonas Folger, Troy Bayliss, Toni Elias, Scott Redding, Mika Kallio és Bradley Smith is. Aztán két spanyol motokrossz klubversenyen volt a legjobb - előbb egy 450-es, majd egy 250 cm³-es Hondával. A négyszeres világbajnok Marquez 4 éves korában krosszosként kezdte karrierjét, aztán enduróra váltott, majd visszatért a krosszhoz, ahol junior bajnok is volt hazájában, mielőtt átköltözött volna a gyorsasági szakágba.

Havas kezdés



Botkáék ezüstöt szereztek az ERC2-es divízióban

Hagyományosan az osztrák Janner Ralival vette kezdetét a szezon, ahol idén bőven jutott a hóból. Ilyen körülmények között Kajetan Kajetanowicznak (Ford Fiesta R5) egyszerűen nem volt ellenfele, így a lengyel fergeteges győzelmet aratott: az utolsó kivételével mind a 18 gyorsaságit megnyerte

és 7 percet vert Robert Consanira (Peugeot 207 S2000). Ugyancsak elismerésre méltó Alexey Lukyanuk teljesítménye, aki az első szakaszon kénytelen volt 5 percet vesztelni, hogy a Ford Fiesta R5-ös túlmelegedett motorját visszahűtse, majd a 23. pozícióból küzdötte fel magát a dobogó alsó fokára! Az ERC2

(korábban szériaautók) mezőnyében négyből ketten értek célba, így Vojtech Stajf (Subaru Impreza WRX STi) mögött Botka Dávid (Mitsubishi Lancer EVO IX) megcsípte az ezüstöt. 9 fővel az ERC3 (korábban 2WD) osztályban sem volt nagy tolongás, itt Slawomir Ogryzek (Peugeot 208 R2) és Simone Tempestini

i VERSENYNAPTÁR

A további futamok

Február 6-8.	Lettország
Április 2-4.	Irország
Június 4-6.	Azori-szigetek
Június 25-27.	Belgium
Július 15-17.	Észtország
Augusztus 28-30.	Csehország
Szeptember 25-27.	Ciprus
Október 9-11.	Görögország
November 5-7.	Korziка

i ERC (10/1. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Kajetanowicz (POL) 39 pont, 2. Consani (FRA) 28 pont, 3. Lukyanuk (BLR) 25 pont, 4. Tarabus (CZE) 22 pont, 5. Fischeriehnér (AUT) 14 pont, 6. Hirsch (CZE) és Tlusták (CZE) 8-8 pont, 8. Stajf (CZE) 4 pont, 9. Breen (IRL) 3 pont, 10. Botka (HUN) 2 pont.

Citroën DS3 R3T) mellett Klausz Kristóf (Renault Clio R3) állhatott dobogóra.

Az európai ralibajnokság versenynaptára egyébként tovább szűkült, és a 2015-ös program csak 10 fordulóból áll: a tavaly is elmaradt romániai és a svájci derbivel nem számoltak a szervezők.

FORMULA e

Váltó-áram

Buemi a győzelemmel már holtversenyben második a tabellán



A Formula-1-es Toro Rosso csapattól menesztett Jean-Éric Vergne kapásból letette a névjegyet az elektromos Formula-1-ben, amikor az Andretti-csapat színeiben debütálva megszerezte a pole pozíciót az uruguayi Punta del Estében! Habár Nelson Piquet Jr. (China Racing) jobban kapta

el a rajtot és átvette a vezetést, a francia keményen támadta és sikerült hibára kényszerítenie ellenfelét. A kis Piquet megkoccolta a szalagkorlátot és emiatt elment a futóműve, így Vergne a 13. körben megelőzte. Csakhogy közvetlenül az után küldték pályára a BMW i8-as biztonsági autót (a venturis

Stéphane Sarrazin balesete miatt), hogy elsőként állt ki a boxba autót cserélni. A többiek persze kihasználták a kínálókozó helyzeti előnyt, s miután az átlagos „áramfogyasztást” meghaladó Nick Heidfeld (Venturi) letöltötte boxutca-áthajtásos büntetését, egy másik ex-Toro Rosso-s pilóta, Sebastien



i FORMULA e (10/3.)

Az összetett állás

1. di Grassi 58 pont, 2. Bird és Buemi 40-40 pont, 4. Prost 24 pont, 5. Piquet Jr. és d'Ambrosio 22-22 pont, 7. Montagny és Chandhok 18-18 pont, 9. Alguersuari és Serviá 14-14 pont.

Buemi (e.dams-Renault) találta magát az élen. Vergne őt is alaposan megszorongatta, de az utolsó előtti körben eltört a felfüggesztése és kénytelen volt félrehúzódni. Végül a svájci versenyző kényelmesen nyert Piquet és a pontversenyt vezető Lucas di Grassi (Audi Sport ABT) előtt.

Új pályán a Ferrari

Alonso távozásával és Vettel érkezésével párhuzamosan a vezérkarban is alapos tisztogatást végeztek, csak hogy közben a Mercedes sem ücsörög tétlenül a babérjain.

Vajon mire viszi Sebastian Vettel a Ferrarinál és Fernando Alonso a McLarennél? A Formula-1 március közepén kezdődő új idényének sokmillió dolláros kérdéseire a válasz alapvetően nem annyira rajtuk, mint inkább 2014 sikercsapatán, a Mercedesen múlik majd, amelyről félé, hogy még tovább növeli már eddig is ijesztő előnyét. A holszezonban elvégezhető fejlesztések jóvoltából ugyanis állítólag újabb 50 lóerővel lesz erősebb a hajtásláncuk.

Bár túlzás lenne kizárólag a motornak tulajdonítani a Mercedes tavalyi vb-győzelmeit, a rivális Ferrarinál és Renault-nál sem tagadják, hogy a hibrid turbók első évét jókora technikai hátrányból kezdték, aminek meghatározó szerepe volt az erőviszonyokban. A Red Bull csapatfőnöke, Christian Horner szerint a Mercedes ügyfél-stratégiája – az, hogy a gyári alakulatára koncentrált – jobban működött, mint a Renault-é, amely eleinte az összes partnerét egyformán próbálta kiszolgálni, túlságosan szétaprózva ezzel az erőforrásait. „Muszáj volt áttérniük arra a filozófiára, hogy a Red Bullt gyári csapatnak tekintik” – véli nem túl meglepő módon Horner.

Az új szabály kibabrált a Hondával

Nem csoda, hogy a Ferrari és a Renault minden befolyását latba vetve igyekezett enyhíteni a költségkímélést szolgáló motorfejlesztési tilalmon. Amely egyébként kizárólag az idényre vonatkozik: a holszezonban a hardvert is meg szabad változtatni, jöllehet, csak egy meghatározott kvótarendszerhez igazodva. A gyártók most 32 „zesonnal” gazdálkodhatnak, ami a tel-



Vettel érkezésével több szempontból is új időszámítás kezdődött a Ferrarinál



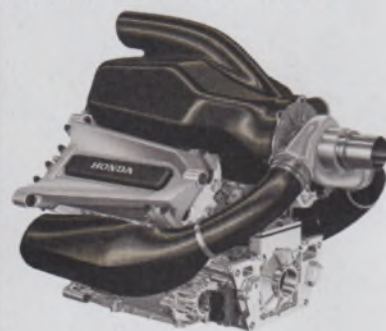
A négyszeres világbajnok következetes fejlesztő hírében áll



Allisont a Lotustól szerződtették



Az új szabályrendszer – elvileg – még nagyobb előnyt biztosít a Mercedesnek



A Hondának február 28-ig véglegesítenie kell idei erőforrását

jes hajtáslánc 48%-ának felel meg, de a kvótájuk 2016-ban 25-re, majd 2019-ig fokozatosan 5-re csökken, tehát a motorok „befagyasztása” fokozatosan történik meg. Habár a Red Bull a személyeskedéstől sem mentes vita tetőfokán még kiszállással is fenyegetőzött, a Mercedes

a fékezhetetlen költsékre hivatkozva kitartóan ellenállt a tilalom enyhítéséért folytatott lobbizásnak. „A motorokat legfeljebb az után szabadna befagyasztani, hogy az összes gyártó szintre fejlesztette a sajátját – mondta Eric Boullier, a McLaren sportigazga-

tója. – Különben akadályozzuk a küzdelmet, ami ellenkezik a sport szellemiségével.”

A patthelyzetet végül a Ferrari új technikai igazgatójának, James Allisonnak sikerült feloldania azal, hogy még múlt novemberben rámutatott: a 2015-ös szabályza-

Korea kimarad

Az előzetes versenynaptár szerint **IDÉN 21. VAGYIS MINDEN KORÁB-
BINÁL TÖBB NAGYDÍJ SZEREPELT
AZ F-1 MENETRENDJÉBEN**, de a dél-koerei futamot a rendező finansziális kreditjeinek hiányában nemrég törölték a programból. Az évad egyébként gyakorlatilag megegyezik a 2014-essel, bár azért van némi változás: az első szakaszban Kína és Bahrein helyet cserélt, Barcelona előtt tavaszi pihenőre vonulnak a csapatok, november 1-jén pedig nagy visszatérő, a mexikóvárosi Autodromo Hermanos Rodríguez komplexum 4,421 km-es aszfaltcsíkja (képünkön) látja ven-



dégül a mezőnyt - **ITT UTOLJÁRA
1992-BEN RENDEZTEK F-1-ES GP-T.**

A németországi futam helyszíne - bár ezt még nem fixálták - minden bizonnyal a Nürburgring lesz,

**a hungaroringi
derbi után pedig
idén is nyári
szünetet tart
a Formula-1-es
világbajnokság.**

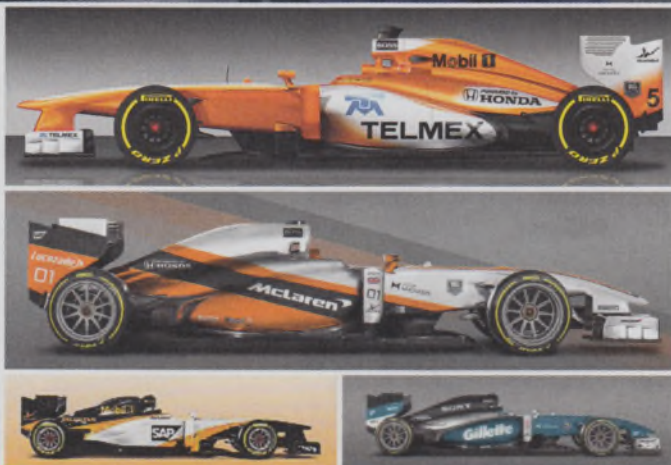
Március 15.	Melbourne (AUS)
Március 29.	Sepang (MAL)
Április 12.	Szanghai (CHN)
Április 19.	Sakhir (BRN)
Május 10.	Barcelona (SPA)
Május 24.	Monte-Carlo (MC)
Június 7.	Montreal (CDN)
Június 21.	Spielberg (AUT)
Július 5.	Silverstone (GBR)
Július 19.	Nürburgring (GER)
Július 26.	Hungaroring (HUN)
Augusztus 23.	Spa-Francorchamps (BEL)
Szeptember 6.	Monza (ITA)
Szeptember 20.	Szingapúr (SGP)
Szeptember 27.	Suzuka (JAP)
Október 11.	Szocsi (RUS)
Október 25.	Austin (USA)
November 1.	Mexikóváros (MEX)
November 15.	Interlagos (BRA)
November 29.	Yas Marina (UAE)

**Alonso és Ron Dennis viharos
mukapcsolata új fejezethez érke-
zett. Vajon ugyanígy mosolyognak
majd az évad végén is?**



tokban nem szerepel az új motor homologizációjának határideje. Az FIA-nál egy ideig azt állították, a gyártóknak ettől függetlenül ugyanúgy február 28-ig elő kell állniuk az idénre szánt végleges specifikációjukkal, mint tavaly, végül azonban lemondtak erről az értelmezésről. Így végül a Renault, a Ferrari és a Mercedes is beoszthatja a 32 zsetonját a szezon későbbi részére, azzal a megszorítással, hogy egy gyártó csak egy specifikációjú motort homologizálhat (ez ugyanis szerepel a sportszabályzatban), vagyis az összes autójába egyszerre kell beszereznie az újat, ami még komoly szervezési nehézségekbe ütközhet.

Ráadásul a könnyítés az F-1-be a McLaren oldalán visszatérő Hondára nem vonatkozik; mivel nekik az idei lesz az első évük, ők február 28. után ugyanúgy csak biztonsági, megbízhatósági vagy költségkímélési okokból változtathatnak a hardveren, mint a többiek tavaly. Hogy ez mire lesz elég a nemcsak motorszállító, hanem várhatóan szint is váltó McLarennél, az a jövő zenéje. A Honda mindenesetre merész célokat tűzött ki maga elé, és bevallottan nyerni megy a Melbourne-i idénynytóra, noha Ron Dennis szerint a megbízhatóságon még tényleg csiszolniuk kell. Ha Alonso az idén Wokingban sem találja meg a számítását, a feltevések szerint a szerződésébe foglalt teljesítményfüggő záradék jóvoltából 2016-ban akár a Mercedeshez is kerülhet, mert ott tárt karokkal várják, amennyiben valamiért nem sikerül hosszabbítaniuk a címvédő Lewis Hamiltonnal. Ebben az eset-



A napokban számtalan grafika született a McLaren-Honda lehetséges designjáról. Pici bökkenő, hogy továbbra sincs főszponzoruk...

ben „Alonso lenne az első számú jelöltünk, aztán Bottas” - ismerte el Toto Wolff.

Végre alapjaiban átszervezik a Ferrarit

Habár Wolff leginkább a Red Bull feltámadásától tart, érdemes lesz odafigyelni a Ferrarira is, ahol Vettel érkezésével párhuzamosan régóta esedékes, a hierarchia minden szintjére kiterjedő átszervezést hajtottak végre. Miután Stefano Domenicali és Marco Mattiacci személyében egy év alatt elfogyasztottak két csapatfőnököt, valamint megszabadultak az elnöktől, Luca di Montezemolótól, a télen végül kirúgták a technikai igazgatót, Pat Fry-t, a főtervezőt, Nick Tombazist, sőt a gumik szakértőjét, Hirohide Hamashimát is, aki anno a Bridgestone F-1-es sportprogramját irányította. Tőlük a Lotustól leigazolt James Allison veszi át a staféta-

botot. A Mercedestől pedig sikerült megszerezniük Jacques Villeneuve és Michael Schumacher egykori versenymérnökét, Jock Cleart is, aki főmérnökként közvetlenül Fry helyére lép. Az új elnök, Sergio Marchionne szerint ugyanakkor az F-1 szabályzatát is át kellene gondolni, mert úgy tűnik, mintha „pár részeg dobta volna össze egy bárban.” Arra az istálló főnöke, a Philip Morris-től szerződöttség Maurizio Arrivabene sem számít, hogy a Ferrari még 2016 előtt igazán ütőképesse válhat, ezért elégedett lenne, ha a tavalyi nullázás után az idén 2-3 versenyt megnyernének. Ebben Vettelé lehet a főszerep, aki eddigi csapattársa, Daniel Ricciardo szerint „könyörtelenül” követeli ki a fejlesztéseket. „Lenyűgöző, ahogy maga köré gyűjti az embereket” - mondta róla. - Úgy kér, hogy meg is kapja, amit akar.” Mi tagadás, erre nagy szüksége is lesz...

FARKAS PÉTER



Csípős western!

A Cadillac a 648 lóerős CTS-V-vel készül borsot törni az európai prémium izomgépek orra alá. Lássuk, mit főztek a boszorkánykonyhában!

Töltődjön fel!

Tanácsadó rovatunkban az akkumulátorok cseréjéről, töltéséről és karbantartásáról írunk.



Törlik magukat

Az Euro-NCAP törésteszten vizsgálta a legújabb autótípusokat. Jön a zárójelentés diagnózisa.



Tigriscsíkos

Bemutatjuk a „sorhármas” Triumph Tiger átdolgozott, 800 cm³-es verzióját.



Na ki a kiráááály?

Beszámolunk az Africa Race és a Dakar Rali eseményeiről.



További témáink

Teszt

- Audi A6 3.0 V6 TDI quattro S tronic
- Peugeot 308 SW 1.2 e-THP
- Volvo XC60 T5 Ocean Race



Használt autó

- Piaci trendek

Időszerű

- Új gépjárművek értékesítése 2014-ben

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztők
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN,
TÓTH ZOLTÁN ZSÓLT

Tervezőszerkesztők
BÍRÓ ÉVA,
RÓKA BARBARA,
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LÖVEI GERGELY

Szerkesztőség
1082 Budapest, Futó u. 35-37,
Telefon: 06-1-460-2470,
fax: 06-1-460-2605
titkarsag@automotor.hu

Titkárságvezető
NYUSTI BERNADETT

Kiadja a Mediaworks
Magazines Kiadó Kft.
1082 Budapest, Futó u. 35-37.

mediaworks
Content first

Felelős kiadó
MIHÓK ATTILA
üggyvezető igazgató

Pénzügyi és Operatív
igazgató
KATONA VIKTOR

Sport, Szórakoztató és
Regionális Üzletág igazgató
PAPP GÁBOR

Marketing és
Üzletfejlesztési igazgató
PISZTER-DOMÁN ÉVA

Hirdetési igazgató
MICZINKÓ KATALIN

Hirdetésfelvétel

Tel.: 06-1-460-4886,
fax: 06-1-460-2579
hirdetes@mediaworks.hu

A hirdetések tartalmi és formai megjelöléséért a Kiadó nem vállal felelősséget. Az elhelyezett fizetett politikai hirdetések nem tükrözik a szerkesztőség vagy a kiadó véleményét. A hirdetések közzétételkor teljes mértékben figyelembe vesszük a gazdasági reklámtevékenységről szóló 1997. évi LVIII. törvény rendelkezéseit, valamint az önszabályzó reklámpiacon kialakult gyakorlatot.

Tilos az Autó-Motor bármely fotóját, írott anyagát részben vagy egészben, illetve átdolgozva átvenni vagy újraközzélni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

Nyomás

Ipress Center Hungary Kft.

Felelős vezető

LAKATOS IMRE ügyvezető
A nyomtatás időpontja
2015/2. hét

67. évfolyam, 1. szám
Munkaszám: 132598
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

Előfizetői tájékoztató

Előfizetéssel, megrendeléssel kapcsolatos információk:
06-40-510-510,
ugyfelszolgalat@mediaworks.hu,
posta@automotor.hu,
valamint munkanapokon 7-17 óráig
a 06-1-460-2470-es telefonszámon.

Előfizetésben terjeszti
a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzletág.
Postacím: 1900 Budapest.
Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, további információ: 06-80-444-444.
Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.
Ügyintézés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu
elofizetes@hungaropress.hu
tel.: 06-1-348-4060,
fax.: 06-1-348-4065
1097 Budapest, Táblás utca 39.
Árusításban terjeszti a Lapker Rt.
és egyéb terjesztő szervezetek.

Megújult a Lakáskultúra

Otthon, dekoráció, kert, életmód: mindez egy helyen!


**MEGÚJULT
KÜLSŐ ÉS
TARTALOM**

395^{Ft}



**Dekorációs ötletek
a téli időszakra**

Középpontban a nappali

10 tipp a modern konyhához

**Asztalterítés fehérrel,
arannyal és ezüsttel**

lakáskultúra

Keresse az újságárusoknál!

AFRICA RACE 2015

nemzeti sport magazin



A sivatagi élet rejtelsei
Egymásra utalva
Ésszel és szenvedéllyel

KERESSE AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL!