2015. MÁJUS 6. | www.automotor.hu

autó 9 motor

ALAPÍTVA: 1948

C-MAX | S-MAX



+8 OLDAL

FORD ÚJDONSÁGOK



RENAULT ESPACE

8,7 COLOS ÉRINTŐKÉPERNYŐ | NÉGYKERÉKKORMÁNYZÁS!

MERCEDES GLC



VW TRANSPORTER



ITT A T6-OS!
Családregény VW módra

KTM RC 125



IDŐSZERŰ
Autó-lopások

BMW 7
Technikai továbbképző



mediaworks
9 770005 079004 15009
SK 1,71 EUR; 195 DIN; 7,2 lej
325 Ft



AVENTICS

VIII. NEMZETKÖZI AVENTICS PNEUMOBIL VERSENY, EGER

Látogasson el Ön is családjával a VIII. Nemzetközi Aventics Pneumobil Versenyre, melyen izgalmas futamok, a szünetekben látványos bemutatók, valamint igazi egri fesztiválhangulat és „HetedHét Próba" vetélkedő várja Önöket!

2015. május 8. péntek

Helyszín: **Eger**

16:30 – 17:30 Felvonulás Eger belvárosába, pneumobilok bemutatkozása,
- Eger, Dobó tér

18:00 – 19:30 Kvalifikációs futam,
- Eger, Érsekkert

2015. május 9. szombat

Helyszín: **Eger, Érsekkert**

10:00 – 10:30 Ünnepélyes megnyitó
10:30 – 12:00 Távolsági futam
12:30 – 14:30 Ügyességi futam
15:00 – 15:30 Gyorsulási futam
15:30 – 17:00 Bemutatók, VIP futam
17:00 – 18:00 Eredményhirdetés



A szünetekben látványos fizikai és járműbemutatók, családi programok, valamint szakmai kiállítás várja Önöket.

AVENTICS Pneumobil

Rexroth Pneumatics



www.aventics.com/hu
www.pneumobil.hu



Miklós-Illés Kálmán
szerkesztő

Hatalmi harcok a Volkswagennél

Lemondott posztjáról Ferdinand Piëch, a Volkswagen-csoport felügyelőbizottságának elnöke, aki egészen mostanáig a VW mindenható urának tűnt – eddig szinte kivétel nélkül érvényesíteni tudta akaratát a cégen belül. De nem csak Piëch távozik, mert felesége, Ursula Piëch ugyancsak „visszaadta" felügyelőbizottsági tagságát. Az események hátterében komoly csata áll, ugyanis **Piëchék megpróbálták leváltani Martin Winterkorn VW-vezérigazgatót.** Piëchék meglepetésére azonban az elnökség – beleértve a VW részvényeit 20%-ban birtokló Alsó-Szászországot képviselő Stephan Weilt és a dolgozói érdekképviselet vezérét, Bernd Osterloh-t is – leszavazta a „bedobott" javaslatot. Az elnökség ezután közölte, hogy javaslatot terjeszt be Winterkorn 2016 végén lejáró szerződésének meghosszabbítására. A csatában tehát Piëch alulmaradt, de **nem biztos, hogy belenyugszik a háború elvesztésébe is,** hiszen a VW részvényeinek 51%-a még mindig a Porsche és Piëch családok kezében van.











Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 42

Bemutató
Az új 7-es BMW 10
Volkswagen Transporter T6 20

Menetpróba
Renault Espace 12
Ford C-Max és S-Max 16
BMW 2 Gran Tourer 18

Teszt
Mercedes-Benz B 200 7G-DCT 22
Smart Fortwo 1.0 24
Honda Civic 1.8 i-VTEC 26
Audi Q3 2.0 TDI 28
KTM RC 125 43

Retró
Ezt írtuk az egyterűekről 23

Használt autó
Mit vegyünk 300 ezerért? 36

Extra
Volvo-múzeum (2. rész) 40

Tuning
Hírek, újdonságok 30

Hang és kép
Újdonságok 33

Járműtechnika
Pneumobilok versenye 34

Tanácsadó
Vezetéstámogatás utólag 38

Időszerű
Gépkocsilopások- és feltörések 2014-ben 37

Sport
Hírek, eredmények 44
MotoGP: Argentína 46
Superbike-vb: Assen 47
Formula-1: Bahreini Nagydíj 48

Még több autós, motoros hír és videó a nagyvilágból!
www.automotor.hu



Új belépő



Hamarosan friss alapváltozattal bővül a győri gyártású Audi TT motorkínálata. A bázismodellt hajtó 1,8 literes, 180 lóerős turbómotor kizárólag fronthajtással lesz elérhető, ugyanakkor a vevő kupé vagy roadster karosszéria, illetve manuális vagy S tronic váltó közül is választhat.

Karrierút



45 évvel ezelőtt kezdte meg működését a Lada togliatti gyára, melyet a Ford dearborni üzemének mintájára valósítottak meg. Az üzem első terméke a Lada 2101-es volt, melynek különböző változataiból - beleértve a Zsigulikat is és a velük rokonságban álló modelleket - közel ötmillió példány készült.

Csípős falat



Mindössze 500 példányt készít a Chevrolet a Corvette Z06-os új C7.R Edition változatából. A legexkluzívabb utcai Corvette-nek tekinthető modell a „mezei" Z06-ostól eltérő belső dekorelemeket, sárga féknyergeket és semi-slick abroncsokat kap.

Nagy név



41 évvel az után, hogy Genfben bemutatkozott az ős VW Scirocco GTS, lehullott a lepel az aktuális Scirocco GTS-változatáról. A modellhez új felniket tervezett a VW, emellett enyhén módosított ülések és golflabdát imitáló váltógomb jellemzik. Az újdonságot 220 lóerős, 2,0 literes turbómotor hajtja.

Mercedes-Benz Concept GLC Coupé

Jövőre találk

Úgy látszik, a Mercedes nem hagyja szó nélkül, hogy a BMW tavaly piacra dobta az X4-es kupé-terepjárót. A Concept GLC Coupé egyértelműen válaszlépés, hiszen ez is középkategóriás, magasépítésű SUV, melynek fara kupés vonalakban végződik. A GLC Coupé ettől függetlenül magán hordozza az új Mercedesekre jellemző vonásokat, ráadásul a tanulmányautó a sárga fényezés és a 21 colos felnik ellenére nagyon is végleges hatást kelt: a várhatóan jövőre piacra kerülő sorozatgyártású változat csak minimálisan különbözik majd a koncepciójárműtől. A Shanghaji Autószalonon leleplezett újdonság hajtáslánca jól bevált, hiszen a gépháztető alatt a 3,0 literes, ikerturbós V6-os benzinmotort találjuk, melynek 367 lóerője kilencfokozatú automatikus váltó közbeiktatásával hajtja mind a négy kereket. Fontos, hogy a GLC Coupé előtt, valószínűleg még idén debütál a GLC, mely a Mercedes új nómenklatúrája szerint a GLK-t felváltó típus lesz.



A tanulmányautó hossza 4,7 méter, szélessége pedig kereken 2,0 méter!

Elrettentő



A kínai FAW (First Automobile Works) Hongqi prémiummárkája új óriás-terepjáróval jelentkezett. Azt mindenki döntse el maga, hogy az LS5-ös designja mennyire sikkes, mindenesetre a „kockaterepjáró" beltere sem semmi, a giccsparádénak beillő kabint a gyártó pedig egyenesen elegánsnak meri nevezni. Az 5,2 méter hosszú monstrum esetében nem fáradoztak a könnyűépítéssel, persze a 2,85 tonnás tömeggel így is elbír a 381 lóerős, 4,0 literes, V8-as blokk (lehet, hogy az Audiétól érkezik?). Az újdonság forgalmazása még idén megkezdődik Kínában, exportálását érthető okokból nem tervezik.

Szívügy



A Jaguar Land Rover az új Discovery Sporthoz is elérhetővé tette a vadonatúj Ingenium dízelmotort. A 2,0 literes egység 150 vagy 180 lóerős kivitelben lesz elérhető az 5+2 üléses szabadidő-autóhoz - a gyengébb kivitel csak kézi váltóval, míg az erősebb manuális és automatikus (kilencfokozatú) egységgel is elérhető lesz. Az első Ingenium-motoros Discovery Sportok szeptemberben érkeznek a márkakereskedésekbe.

HIRDETÉS



kozunk?





Volkswagen C Coupé GTE

Topmodell előzetes

A VW legfrissebb tanulmányautója, a C Coupé GTE elsőre egy „felfújt" Passatnak tűnik, pedig a modell a márka új csúcslimuzinját, a Phaeton utódját vetíti előre. Az újdonság 5071 mm-es hosszával igazi óriás, a Coupé elnevezés azonban erőltetettnek hat, dacára annak, hogy a hátsó szélvédő lapos szögben áll. Mivel a Passatnál nagyobb modellről van szó, a VW itt már a hosszmotoros MLB-építőkészletet alkalmazza. A 2,0 literes TFSI azonban nem egyedül hajt, ugyanis egy villanymotort is találunk az autóban – a rendszerteljesítmény 245 lóerő. Utóbbi akár 130-as tempóra is gyorsíthatja az autót, az akkucsomag pedig 50 kilométeres villamos hatótávot engedélyez.



Chevrolet FNR



Magas iQ

A Sanghaji Autószalonon rántotta le a leplet a Chevrolet az FNR tanulmányautóról, melyet a kínai fejlesztőközpont készített, méghozzá úgy, hogy a GM egyáltalán nem kötötte meg a kezüket. Hogy a mérnökök elengedhették a fantáziájukat, arra nemcsak a meghökkentő külső jó példa, hanem a beépített technika is. Az FNR teljesen önműködően is közlekedhet, fő érzékelői a tetőre szerelt, a jármű teljes környezetét figyelő radar és a körkamera rendszer. A legfőbb érdekesség azonban az, hogy az autó szenzorokkal figyeli a sofőr egészségi állapotát, és ha valami komoly bajt észlel, automatikusan átveszi az irányítást, és a legközelebbi kórházba hajt a beteggel, a rögzített adatokat pedig előre elküldi az adott egészségügyi intézménynek.

HIRDETÉS



Hatmilliós!



67 évvel az után, hogy elkészült a Land Rover első autója, a márka most a hatmilliomodik példányt ünnepelhette. A jubileumi darab egy nyújtott tengelytávolságú Range Rover volt, amely az alkalomhoz illő keretek között gördült le a solihulli üzem gyártósoráról.

Családbővítés



Egy hónap sem telt el a McLaren 570S premierje óta, a britek máris elkészítették az 540C belépőmodellt. Utóbbi 126 ezer angol fontos árával és 540 lóerős teljesítményével is a McLaren-kínálat alsó pólusán helyezkedik el. A sportgépben a márka jól bevált 3,8 literes, ikerturbós V8-asa kapott helyet.



Tudta-e?

DB11-es néven 2017-ben mutatkozik be az Aston Martin új sportkocsija. A hírek szerint a motor (4.0 V8 biturbó) és a sebességváltó (kilencfokozatú) is a Mercedestől érkezik majd!

Audi-újdonságok

Csupa hibrid



Az Audi igazi hibridoffenzívával készült a Sanghaji Autószalonra. A három nóvum közül a Prologue allroad ❶ formai és technikai értelemben is különleges: az 5,13 hosszú, terepes köntösbe



900 Nm-es csúcsnyomatékot „szolgáltat" a V8-as benzinmotor és a villamos egység

Lexus-újdonságok



Fejlődésben

A Lexus ES ❶ mindig is a konzervatív külsejéről volt híres, s nincs ez másképp az új modell esetében sem. A típus, mely továbbra sem lesz kapható az öreg kontinensen, a Lexus szerint az USA-ban és Kínában is óriási népszerűségre számíthat – a külső és belső formákon is látszik, hogy nem az európai ízléshez igazították. Az ES-hez a jól bevált 3,5-ös V6-os benzinmotoron kívül 2,0 literes szívómotor is konfigurálható, ám alighanem a 2,5 literes hibrid modell lesz a legnépszerűbb. A Lexushoz kapcsolódó hír, hogy az NX után a vadonatúj RX-hez ❶ is elérhetővé teszik a friss fejlesztésű benzines turbómotort. A 2,0 literes egység csúcsteljesítményét nem hozta nyilvánosságra a Lexus, csak annyit árultak el, hogy 230 lóerőnél többet produkál majd. Az RX 200t kizárólag összkerékhajtással és hatgangos automatával lesz elérhető.



Gyorsabb megállás

A német Meyle új fékbetétcsaládot mutatott be Platinum néven. A speciális anyagokból és a szokványostól eltérő eljárással készített fékbetétek hatékonyságát egy teszttel bizonyította a cég: száraz körülmények között a gyári fékbetétekkel rendelkező Audi Q7-es 23,49 méter alatt állt meg, míg a Meyle fékbetéteivel ez a távolság 23,35 m-re csökkent. A próbát elvégezték egy „hétköznapibb" autóval is. A VW Golf V-ös esetében sokkal markánsabb a különbség, hiszen 25,47 méter helyett 24,5 méter elég volt a megálláshoz. A tesztről szóló videót az www.automotor.hu-n is megtekinthetik.



VIDEÓ:
automotor.hu/-608767





csomagolt kombiba 734 lóerő rendszerteljesítményű hibrid hajtást építettek (a benzines 4,0 literes, V8-as biturbó), így az autó 3,5 másodperc alatt gyorsul 100-ra. Ennél már csak az a sokkolóbb, hogy az 54 kilométeres elektromos hatótáv miatt 2,4 literre adódik a szabványos átlagfogyasztás. Ráadásul az Audi bevetette a vezeték nélküli töltési rendszerét, amely a későbbiekben sorozatgyártásba is kerülhet. Ami a másik két újdonságot illeti, a Q7 e-tron 2.0 TFSI quattro ❷ és a A6 L e-tron ❸ már sorozatgyártású jármű, igaz, előbbi csak Kínában, Japánban és Szingapúrban lesz elérhető, míg utóbbi a kínai piac kiváltsága marad. A Q7-es új benzines-villamos hajtású verziója (konnektoros) ugyan 6 lóerővel gyengébb a dízel-hibridnél, a 2,0 literes benzinmotor és az elektromotor 367 lóerős csúcsteljesítménye így is remek, a 2,5 literes fogyasztásról nem is beszélve. Az A6 L-e-tronban is 2,0 literes benzinmotor dolgozik, csakhogy itt a villamos egység és a belső égésű motor összteljesítménye kevesebb (245 LE), cserében a fogyasztás még inkább kedvező (2,2 l/100 km).





Friss eredmények

Kilenc új modellt vetett alá törésteszt nek az Euro-NCAP. A vizsgára tett újdonságok közül mindössze három (Suzuki Vitara, Renault Espace, Kia Sorento) érdemelte ki a maximális öt csillagot, ám ennél nagyobb meglepetés, hogy az Audi TT és a Mazda2-es is négycsillagos minősítést szerzett. A közös fejlesztésű Renault Trafic/Opel Vivaro páros érte el az egyetlen háromcsillagos eredményt.

MODELL	Értékelés	Felnőttutas-védelem	Gyermekutas-védelem	Gyalogos-védelem	Biztonsági kiegészítők
Suzuki Viatara	★★★★★	89%	85%	76%	75%
Renault Espace	★★★★★	82%	89%	70%	80%
Fiat 500X	★★★★☆	86%	85%	74%	64%
Mazda2	★★★★☆	86%	78%	84%	86%
Renault Trafic/ Opel Vivaro	★★★☆☆	52%	91%	53%	57%
Audi TT	★★★★☆	81%	68%	82%	64%
Mini Cooper	★★★★☆	79%	73%	66%	56%
Kia Sorento	★★★★★	90%	83%	67%	71%

HIRDETÉS



* Ajánlataink személyautó modellekre: Ford Fiesta 5 ajtós Technology 1,0l EcoBoost (100LE) modell esetén: 2,5% THM, 2 104 326 Ft önerő, 1 486 674 Ft finanszírozott összeg, 36 hónapos futamidő. Ford Focus 5 ajtós Technology 1,0l EcoBoost (125LE) modell esetén: 2,5% THM, 2 772 400 Ft önerő, 2 007 600 Ft finanszírozott összeg, 36 hónapos futamidő. Ford C-MAX Compact Technology 1,0l EcoBoost (125LE) modell esetén: 2,5% THM, 2 993 401 Ft önerő, 2 005 599 Ft finanszírozott összeg, 36 hónapos futamidő. Az akciós finanszírozás 2015.04.01. és 2015.06.30. között megkötött vevőszerződésekre érvényes a készlet erejéig és kizárólag forint alapú zártvégű pénzügyi lízing formában érhető el. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történik, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A THM értéke nem tükrözi a finanszírozás kamatkockázatát. A hirdetés tájékoztató jellegű, nem minősül ajánlattételnek. A Ford Credit pénzügyi szolgáltatásait a Ford magyarországi hivatalos márkafinanszírozója, a Merkantil Bank Zrt. nyújtja. A képen látható autók illusztrációk. Ajánlatainkról érdeklődjön márkakereskedéseinkben, a Ford Vonalon (+36 1 77 77 555) és a ford.hu-n.

Első látásra



A Renault R.S.-verziót készít a nálunk Dacia jelvénnyel forgalmazott Sanderóból! A méregzsák a technikát illetően a Clio R.S.-sel mutat rokonságot, teljesítménye pedig alulról súrolhatja a 200 lóerőt. A Renault Sandero R.S. jövőre kerülhet piacra Oroszországban és a dél-amerikai piacokon.

Vegyes üzemben



Japánban már kapható a Nissan X-Trail hibrid változata. A 147 lóerős, 2,0 literes szívó benzinmotor mellett egy 40 lóerős villanymotort találunk a modellben, mely a japán mérési ciklus szerint 4,8 litert fogyaszt 100 kilométerenként. A villanymotort lítium-ion akkumulátor táplálja energiával.

Hajós program



A Magyar Subaru Klub május 16-án hajókirándulást szervez a Dunán. A Sirona elnevezésű hajó a Jászai Mari tértől indul, a gyülekezés 13:30-kor kezdődik, majd 14 órakor a hajó felszedi a horgonyt. A szervezők szeretettel várnak minden klubtagot és Subaru-tulajdonost. Részletek a www.subaruklub.hu oldalon.

HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémesztergályos mester

VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS

Az Alfától a Zastaváig.

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

ALAPÍTVA 1971-BEN.



Peugeot 308 R HYbrid4

A teljesítményhez illő belsőt kapott a tanulmányautó

A legvadabb 308-as!



Vérmes tanulmányautót készítettek a Peugeot Sport szakemberei a kompakt 308-asból. A 308 R HYbrid4-es külseje sem éppen átlagos a kétszínű fényezéssel, vagy a motorháztetőbe vágott „kopoltyúkkal", az igazi csemege azonban ezúttal nem látszik. A hajtásról ugyanis az 1,6-os, benzines turbómotor és két villanymotor gondoskodik: van elektromos haladást támogató ZEV-mód, Road program 300 lóerővel, végül pedig Track és Hot Lap üzemmódok 400, illetve 500 lóerős csúcsteljesítménnyel! Ha utóbbi teljesítményszintet aktiválja a sofőr, a 308-as az 1 km-es távot állórajttal 22 másodperc alatt tudja le. A 3 kWh kapacitású akkumulátor a benzintank helyére került, az 50 literes üzemanyagtartály pedig a hátsó ülés mögé költözött. Az 1550 kg-os saját tömeg 60%-a terheli az első, 40%-a pedig a hátsó tengelyt.



Felfelé ívelő

A Hyundai európai részlege nyilvánosságra hozta az idei első negyedév értékesítési eredményeit. Az öreg kontinensen 9,7%-kal nőttek a dél-koreai márka eladásai, a 119 855 darabos volumen 3,3%-os piaci részesedést jelent. Az egyik húzómodell az új i20-as volt (képünkön), hiszen a kisautó eladásai az előző év azonos időszakához képest 31%-kal emelkedtek. A márka növekedése aligha áll meg, még az első félévben megérkezik a kereskedésekbe az i20 Coupe, illetve a frissítésen átesett ix20-as, i30-as és i40-es.



Mercedes-Benz C-osztály

Frissített felhozatal



Eddig sem volt szerény a Mercedes C-osztály típuskínálata, de most öt új modellváltozattal bővítették a palettát (limuzin és kombi egyaránt). A C 160-as képében új belépő benzines debütált (az 1,6-os turbómotor 129 lóerőt produkál), illetve a C 200-as (2.0 turbó, 184 LE) és a C 220 d (2.1 turbódízel, 170 LE) is konfigurálható már 4Matic összkerékhajtással. Az erősebb motorra vágyóknak két új alternatíva áll rendelkezésre: a C 300-as (2.0 turbó, 245 LE) mellett érkezik a kizárólag 4x4-es hajtással rendelkezésre álló C 450 AMG, melyben a 3,0 literes, V6-os turbómotor 367 lóerőt állít csatasorba.

Mondja el véleményét!

Rovatunkban a szerkesztőségünkhöz eljuttatott levelekből választjuk ki a közérdeklődésre számot tartó írásokat. A szükség szerint szerkesztett változatokat közöljük hasábjainkon, s amennyiben mód van rá, az érintett harmadik fél állásfoglalásával együtt igyekszünk választ, információt adni. Mondja el véleményét, jelezze, ha bármilyen közlekedési furcsaságot lát, vagy építő jellegű ötlete van!

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

Egyterű? Nem gond!

Aktuális lapszámunkban szépen felsorakoztak a családi egyterű járművek, így természetesen innét sem hiányozhat a téma jeles képviselője. A célgép ezúttal egy nyújtott tengelytávú Trabant, amelyet két masinából ollóztak össze. Ahogy a nagyobb utastér, úgy a feltűnés is garantált!





A legjobb helyek?

A Randstad személyzeti tanácsadó cég felmérése szerint a Mercedes lett a legvonzóbb munkaadó hazánkban, így elnyerte a 2015-ös Randstad Awardot. A második helyre is egy autóipari szereplő, méghozzá az Audi futott be az IBM előtt – a négykarikás cég tavaly az első pozícióban végzett. A „verseny" nagyon szoros volt, hiszen a kecskeméti gyár mindössze másfél százalékponttal előzte meg győri vetélytársát (a Mercedesnél a megkérdezettek 67,58%-a dolgozna szívesen, míg az Audinál 66,08% vállalna munkát). Ami a különdíjakat illeti, az energetika és közműszolgáltatás kategóriában első helyen végzett MOL-nak van még autóipari vonatkozása.

PROMÓCIÓ

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: VIGYÁZZUNK A MOTOROSOKRA!

Figyelemmel, körültekintéssel

Előző lapszámunkban a motoros szezonkezdettel foglalkoztunk: áttekintettük, hogy mire kell figyelni a kétkerekűek vezetőinek. Ezúttal viszont arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy autósként hogyan tudjuk megóvni a motorosok épségét, hiszen esetükben a védőfelszerelés az egyetlen védelmi „vonal". Ilyenkor, a szezon elején azzal kell számolnunk, hogy a motorkerékpárosok a szezon elején nem olyan magabiztosak, hagyjunk megfelelő követési távolságot, előzésnél pedig nagyobb oldaltávolságot.

A lassan haladó segédmotorkerékpárosokat kizárólag akkor előzzük meg, ha ehhez minden feltétel adott, inkább várjunk az ideális körülményekre (szemből nem jön senki), ugyanis miközben előzünk, a motoros is módosíthatja irányát egy úthiba, vagy akár egy széllökés miatt. A motorkerékpárosok közlekedése kapcsán kiemelten fontos, hogy a kisebb tapadási felület miatt a fékút sokkal hosszabb, mint egy autó esetében, tehát még a legújabb, legjobb motor sem képes megállni olyan gyorsan, mint egy gépkocsi – ezt mindig vegyük számításba, ha a közlekedés során egy motorossal kerülünk „interakcióba". Autósként azt se feledjük, hogy gyakran tekintsünk a visszapillantó tükörbe, de ha nem vagyunk benne biztosak, hogy a korábban mögöttünk lévő motoros kikerült-e a holttérből, nyugodtan forduljunk egy pillanatra hátra és győződjünk meg arról, hogy sávot válthatunk. A gépkocsivezetőneki ez egy mozdulat, de a motorosnak akár az életét is megmentheti.

20 éve a baleseteket megelőzésért
ORFK-OBB



www.baleset-megelozes.eu

Parancsnoki híd

A vadonatúj BMW 7-es az idei év egyik nagy szenzációjának ígérkezik. Íme a friss csúcsmodell első részletei!

A luxuskategóriában nem elég, ha vonzó a külső, vagy ha a konkurensekéhez hasonló a műszaki színvonal! A 7-es BMW-nek minden modellváltásnál kötelező hoznia olyan csemegéket, amelyek nemcsak a márkánál, hanem az egész autóiparban is újdonságnak számítanak. Bár az alapjaiban új fejlesztésű, ősszel érkező bajor zászlóshajóról egyelőre csak maszkolt képeket hoztak nyilvánosságra, az is egyértelmű, hogy formai értelemben is határozottan elkülönül a közel hétéves gyártási ciklus után hamarosan nyugdíjba vonuló elődtől.

Tudta-e?

A G11-es és G12-es (nyújtott kivitel) kódjelű újdonság a hatodik generáció a 7-es sorozat 1977 óta íródó történetében.

Hajtáslánc

Az új 7-esben debütál a márka friss fejlesztésű, kettős leömlésű turbófeltöltőjével felvértezett, soros hathengeres benzinmotorja, mely egy sor tömegcsökkentő megoldással (pl. forgattyúsháza, hengerfeje és olajteknője alumíniumból készül) büszkélkedhet. A vásárlói igények miatt természetesen nem hiányozhatnak majd a palettáról az xDrive kivitelek sem, sőt a hivatalos leleplezés után nem sokkal a négyhengeres alapdízel, a 12 hengeres topmodell és a konnektoros hibrid premierje is várható. A modellben nyolcfokozatú automatikus váltó dolgozik majd (vitorlázó funkcióval), mely összeköttetésben áll a navigációs rendszerrel. Így ha például kanyar következik, magától visszavált, illetve ha két forduló között egy rövid egyenes van, nem kapcsol feljebb kényelmi okokból.

Futómű

A tömegcsökkentés nem merül ki a karosszériában, ugyanis a elődmodellekhez viszonyítva a futómű, a fékek és a keréktárcsák könnyítésével a rugózatlan tömegeket mintegy 15%-kal faragták le. Az is nagy szó, hogy a 7-es 50:50 arányú súlyeloszlással büszkélkedhet, illetve az új fejlesztésű, elöl kettős keresztlengőkaros, hátul multilink futómű ezúttal szériában kap elöl-hátul légrugózást. Utóbbi rendszer folyamatosan változó csillapítással és a sebesség függvényében automatikus szintezéssel növeli a komfortot. Szintén újdonság az Adaptive móddal kiegészített Driving Experience Control kapcsoló: a program aktiválásával a rendszer a gázpedál és a kormány mozgása mellett a sebességváltó választókarjának aktuális állását is figyeli, a vezetési szituációhoz alkalmazkodva pedig folyamatosan módosítja a hajtáslánc és a futómű tulajdonságait (gázreakció, váltási pontok, csillapítás). Az sem mellékes, hogy az új BMW-hez négykerékkormányzás is elérhető lesz.



Gesztusvezérlés

Az új luxuslimuzin az első BMW, melyben a márka a kézírás-felismerős iDrive vezérlőfelületet kombinálja érintőképernyővel. Az egyes rendszerek vezérlésére itt van még a hangvezérlés is, illetve világújdonságként a gesztusvezérlés. Utóbbi lényege, hogy az érintőképernyő előtt lévő háromdimenziós szenzorok érzékelik a középkonzol közelében tett egyszerű kézmozdulatokat, amelyekkel a felhasználó számtalan funkciót kezelhet anélkül, hogy megérintené a kijelzőt. Kézmozdulatokkal vezérelhető többek között a rádió hangereje, és fogadhatók vagy elutasíthatók a bejövő telefonhívások, miközben az egyes kézmozdulatokat és az azokhoz rendelt funkciókat az autó tulajdonosa bármikor ízlése szerint módosíthatja.

Ilyen lesz?



Számos kémfotó és komputeres grafika kering a világhálón, hogy milyen lesz az új 7-es! Nem véletlen, hiszen a BMW csúcsmodellje hagyományosan megihleti az önjelölt formatervezőket...



A műszerfal természetesen vetített kijelzős. A navigációs utasítások a fordulatszámmérő helyén is megjeleníthetők



Távvezérlős parkolás

A vadonatúj BMW 7-es sorozat a világ első sériagyártású autója, amelyet tulajdonosa anélkül tud bevezetni a kijelölt parkolóhelyre, vagy garázsba, majd onnan kimanőverezni, hogy bárki is ülne a volán mögött. A kívülről vezérelhető automata parkolófunkciónak köszönhetően a 7-es BMW így egészen szűk parkolóhelyekre is be tud állni – a vezető a Display Key okoskulcs használatával tudja elindítani és megállítani a teljesen automata parkolómanővert. A funkció aktiválásához a járműnek maximum 10 fokos szögben kell a kijelölt parkolóhelynél állnia, miközben a tökéletes parkolási manőverhez mindössze maximum a jármű hosszának másfélszeresére van szüksége. Amennyiben mégis inkább a volán mögül végeznék el a parkolást, az új 7-es vezetője minden korábbinál több segítséget kap a hibátlan végrehajtáshoz – a parkolóasszisztens legújabb, továbbfejlesztett verziója a manőverhez szükséges teljes kormányzási, irányváltási, gázadási és fékezési folyamatot elvégzi a sofőr helyett.





Karosszéria

Miután a BMW az i sorozatnál alaposan „kitanulta" a karbontechnológia fortélyait, most a 7-esnél kamatoztatja ezt a tudást. Az utascella szerkezeti összetételénél, például a B-oszlopnál a szénszál-erősítésű műanyagot ultramagas szilárdságú acéllal egyesítették (a karbonelemekhez illesztik a fémet), amellyel úgy sikerült növelni a cella szilárdságát, hogy a tömeg jelentősen csökkent. Ez a megoldás járul hozzá leginkább ahhoz, hogy az új 7-es átlagosan 130 kg-mal könnyebb elődjénél, ami azt jelenti, hogy a jelenlegi 5-ösnél alig lesz nehezebb.

©2015 MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: BMW



Formáját és koncepcióját tekintve lépést tart a divattal, s az új Espace mindent felvonultat, amire a Renault ma képes!

A változatosság gyönyörködtet

Néha még az úttörők is változó korba lépnek – ez történt az egyterű kategóriát az európai kontinensen 1984-ben meghonosító Renault Espace-szal is. Merthogy az értékesítési adatokat elemezve a franciák még időben kapcsoltak, hogy a szegmens dicsfénye a közelmúltban némileg megkopott. Nem úgy a crossoverek és SUV-k népszerűsége, ami hasít, mint a Franciaország jelképének számító TGV szupervonat. Így aztán a cél szentesíti az eszközt alapon az egykori kategóriateremtő feladta hagyományos értékeit, s az Espace 5. nemzedéke a buszlimuzin és a crossover kategória ötvözéseként született újjá.

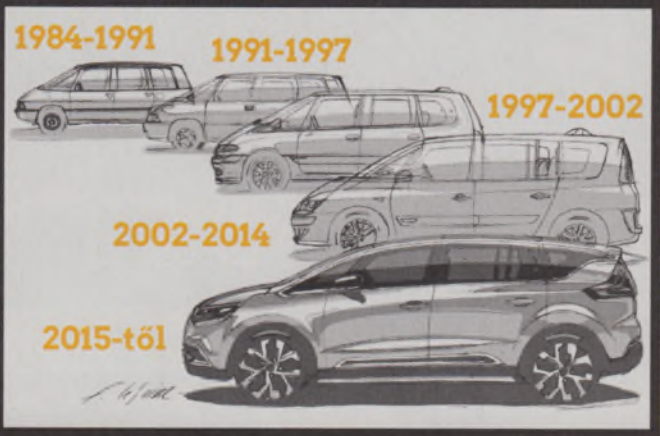
Igaz, utóbbit az képviseli leghangsúlyosabban, hogy a korábbi 120-ról 160 mm-re emelték a szabadmagasságot, miközben a lendületesen ívelt tetővonalat jóval alacsonyabbra (-144 mm) húzták, továbbá méretes, 17-20 colos keréktárcsákat (a legkisebb acél, a többi alufelni) pakoltak az autó alá. Persze a karosszéria markáns domborításai és a látványosan „kivasalt" kerékjáratok, illetve a nagy lemezfelületek és a szűk oldalablakok is rájátszanak a crossoveres hatásra. A Laurens van den Acker nevével fémjelzett aktuális márkaarculat pedig a vonzerejére is jótékony hatást gyakorol.

A KONCEPCIÓ MELLETT nem kevésbé lényeges, hogy immár nincs rövid és hosszú kivitel, az Espace csupán egyféle karosszériaváltozatban készül. Annak ellenére, hogy hossza szinte hajszálra megegyezik a „nagy elől" 4. generációs Grand Espace-szal, arányaik nagyon eltérőek: az új 3 centivel szélesebb és ugyebár sokkal laposabb. Amíg az utastér helykínálatán kevésbé, addig a csomagtér méretén viszont jókora nyomot hagyott, hogy alulról és felülről is „összenyomták" a kasztnit: a maximális befogadóképesség például a korábbi 3050-ről 2101 literre csökkent.

Amúgy az Espace alapesetben ötszemélyes, a 3. üléssor két pótszéke 300 000 forintos opció. Mondjuk a térkínálatot inkább gyerekekre méretezték, felnőttek legfeljebb akkor kuporodhatnak leghátra, ha a középső sor utasai a saját lábterükből áldozva előrébb húzódnak:

A crossoveres fellépés, illetve a sikkes és érzéki vonalak mellett a LED-es fényszórók és hátsó lámpák is szériában járnak az Espace-hoz

Ilyen volt!



Miután a PSA Peugeot-Citroën túl kockázatosnak és drágának ítélte a Matra egyterű koncepcióját, a Renault-hoz fordultak az ötlettel. Az Espace (a francia szó jelentése: tér) végül 1984-ben került gyártásba, az önhordó, tűzihorganyzott acélkarosszériára üvegszál-erősítésű műanyag elemek kerültek. Már az eredeti Espace is 5/7 személyes volt, de nyújtott Grand kivitel csak a 3. generációból készült először. Az első három nemzedék még a Matránál készült, a negyedik generációt viszont már a Renault fejlesztette és gyártotta.



Kellemesek a formák és az anyagok, a temérdek funkció dacára pedig jól áttekinthető a műszerfal

Tudta-e?

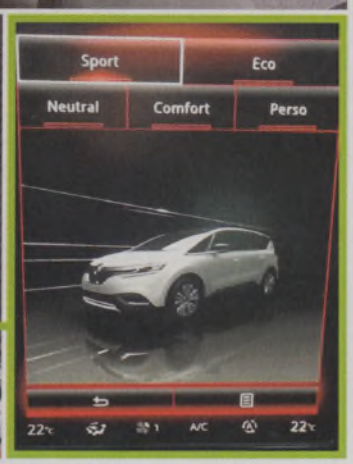
Az új Espace képes automatikusan beparkolni (merőleges, párhuzamos, vagy halszálka irányú) a megfelelő helyre, s akár ki is áll onnan.

itt a három egyenrangú ülés különkülön, jó hosszú sínen csúsztatható, s kis mértékben a támlák dőlésszöge is állítható. Ezenkívül a 3+2 ülést egyesével vagy akár egyszerre is a padlóba lehet süllyeszteni – a művelet pedig nemcsak a csomagtartó oldalfalára helyezett gombokkal, hanem a táblagépre hasonlító 8,7 colos érintőképernyőről is végezhető!

Gyakorlatilag az autó minden funkciója a továbbfejlesztett R-Link 2 multimédiás, navigációs és információs vezérlőegységről érhető el. Kezelését egyszerűsíti, hogy



A Multi-Sense üzemmódválasztó gombja





A táblagép temérdek dolgot tud, például ülésdöntést is



Az ülések oldalán található karokkal, vagy a csomagtartó gombjaival is síkba döntehtők a támlák

a navigációhoz hasonlóan magyar nyelven is tud, de azért így is van pár apróbb buktatója. Persze ahogy az eszköz, úgy ezen keresztül szinte az autó összes paramétere személyre szabható. Például még a Multi-Sense menetdinamika-szabályzó is, ami ötféle (semleges, öko, komfort, sport és egyéni) üzemmódot kínál. Ezek pedig nem csupán a kormányra, a motorra, az automatikus váltóra, az adaptív lengéscsillapításra és a négykerékkormányzásra, hanem a (motor)hanggenerátorra, a légkondira, a masszázsülésekre, valamint a digitális műszeregység színére és grafikájára, illetve a belső hangulatvilágításra (fehér, zöld, kék, piros, lila) is hatással vannak.

NA IGEN, mivel crossover létére az Espace valószínűleg soha nem fog letérni a flaszterről, összkerékhajtás helyett 4Control négykerék-kormányzással operál. Annyi szent, hogy méreteit meghazudtolóan jól manőverezhető, többnyire semlegesen viselkedik és a kanyarokban agilisan fordul - ebben szerepet játszik a 250 kilós súlycsökkentés is. Lendületesen vezethető, de sportosságot hiába keresnénk az Espaceban. Ugyanis a kormányzás kissé érzéketlen, a futómű hangolása pedig alapvetően franciásan komfortos, ami teljesen rendben is van - ezt viszont még „befeszített" gátlók mellett is érezni. Az úthibák többségén magabiztosan átsiklik a Renault, de kanyarban az élesebb keresztbordákról hajlamos elpattogni.

Háromféle 1,6 literes, négyhengeres szerepel a motorpalettán. Természetesen a hatfokozatú manuális váltóval társított, 130 lóerős belépő

Tudta-e?

1984-es bemutatkozása óta

1 250 000 darabnál is többet értékesítettek az Espace-ból. A magyarországi piacról a rendszerváltás előtti és körüli évekből nincsenek adatok, de a nyugati autók importja akkoriban amúgy sem volt jellemző. Hivatalos forrásból 190 db 2., 121 db 3. és 633 db 4. generációs Espace fogyott hazánkban.

gázolajost elegánsan mellőzték a menetpróbán, ugyanakkor a 160 lóerős dCi kétturbós (egy kicsi és egy nagy) dízel és a 200 lovas TCe turbós benzines egyaránt megnyerőnek bizonyult: a hat- illetve hétgangos EDC duplakuplungos automatával karöltve fürgén mozgatják a kocsit. A maga nemében mindkettő kifinomult, a dízel pedig még takarékos is, de az előzési rugalmasság terén és főleg nagy tempóról gyorsítva már kijön a méretcsökkentés árnyoldala.

MINDENT ÖSSZEVETVE az Espace továbbra is abban a legjobb, amiben eddig: csendes, komfortos és biztonságos családi és utazóautó. Ez pedig a minden földi jóval felszerelt, luxuskivitelű Initiale Paris változatra hatványozottan igaz! A 10 irányban elektromosan állítható, fűthető és masszázsfunkciós (gerinc-, lazító és frissítő program választható erősséggel és gyorsasággal) első fotelekben ülve világkörüli útra is vállalkozna az emberfia, ezenkívül nappabőr kárpitozás és háromzónás klíma kényeztet, külön hátsó szabályozással, míg a zene 12 hangszórós, térhatású Bose audiorendszerből csendül fel. A második sorban mindhárom ülést ellátták Isofix gyerekülés-rögzítési ponttal, és a két szélső fűthető is lehet. Az ötcsillagos Euro-NCAP törésteszt mellett pedig tengernyi modern vezetéstámogató berendezés (sávelhagyásra figyelmeztetés, holttérfigyelés, adaptív tempomat, táblafelismerés, head-up display vetített kijelzés, LED-es lámpák automata fényszóróvezérléssel, követési távolságra figyelmeztetés és aktív vészfékező rendszer, tolatóradarok és kamera) szavatolja az utasok biztonságát.

Szuperbusz

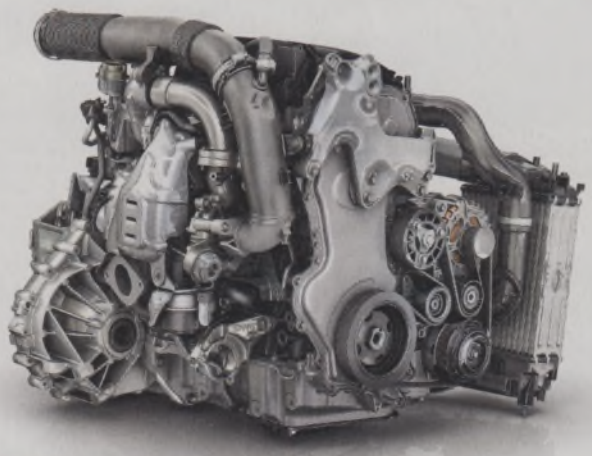
A Matra 1994-ben, az Espace debütálásának és a Renault Formula-1-es szerepelésének 10. évfordulójára készítette el a valaha volt legbrutálisabb egyterűt! Az Espace F1 szénszál-erősítésű műanyagból készült ruhája alatt az 1993-as Williams-Renault FW15C versenyautó technikája található. A 3,5 literes, 800



lóerős V10-es motor 2,8 másodperc alatt katapultálta százra, 6,9 szekundum alatt 200-as tempóra, s 312 km/órás csúcssebességre tette képessé a középmotoros, hátsókerék-hajtású szuperbuszt!



Alaposan összement, de azért így sem kicsi a csomagtér



Egy kicsi és egy nagy turbó lélegezteti az 1,6-os dízelt – ez passzol legjobban az Espace-hoz

4Control

A Renault 2007-ben, a harmadik generációs Lagunanál vetette be először a négykerékkormányzást. Most az Espace esetében **a menetdinamika-szabályzóval is összekapcsolták a szerkezetet:** a választott üzemmódtól függően 50 (komfort), 60 (semleges) vagy 70 km/órás



(sport) sebesség alatt a hátsó kerekek - maximum 3,5 fokos szögben - az elsőkkel ellenkező irányba térnek ki. Ez javítja a manőverezhetőséget és a fordulékonyságot, például az Espace 11,9 helyett 11,1 méteres körön, **kb. akkora helyen meg tud fordulni, mint a Clio** (10,8 m). 50/60/70 km/óra felett az első kerekekkel azonos irányba fordulnak a hátsók, ami semleges viselkedést eredményez és jótékony hatással van az úttartásra, kanyarstabilitásra.

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: RENAULT

RENAULT ESPACE	1.6 TCe 200	1.6 dCi 130	1.6 dCi 160
Összlökettérfogat (cm³):	1618	1598	1598
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó	S4/16 turbódízel	S4/16 bi-turbó dízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	147/200/5750	96/130/4000	118/160/4000
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	260/2500	320/1750	380/1750
Sebességváltó:	7 EDC	6 man.	6 EDC
Hossz./szél./mag. (mm):	4857/1888/1677	4857/1888/1677	4857/1888/1677
Tengelytáv (mm):	2884	2884	2884
Nyomtáv elöl/hátul (mm):	1630/1621	1630/1621	1630/1621
Fordulókör (m):	11,1-12,4	11,1-12,4	11,1-12,4
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1609/801	1622/813	1659/812
Csomagtér (l):	680/2101* 247/614/2035**		
Üzemanyagtank (l):	58	58	58
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	8,6	10,7	9,9
Max. sebesség (km/h):	211	191	202
Város/országút/vegyes (l/100 km):	7,8/5,3/6,2	5,1/4,0/4,4	5,0/4,4/4,6
CO_2-kibocsátás (g/km):	140	116	120
A modell alapára (Ft):	10 400 000	9 390 000	11 000 000

* 5 üléses, ** 7 üléses



Elektromosan is nyílhat az ötödik ajtó



Szép részlet, ahogy az övvonalat és a tetőívet hangsúlyozó krómcsík összefut a D-oszlopon

Megjött a busz

Alaposan felfrissítették a kompakt C-Max modellt, a középkategóriás S-Max pedig teljesen új.


Kevesebb gomb, áttekinthetőbb középkonzol


A C-Max hátsó ajtajai hagyományosan nyílnak,...


...míg a Grand C-Max utasterébe tolóajtókon keresztül jutunk


Minden adott a kiruccanáshoz, mármint a hely és a komfort vonatkozásában

A márka aktuális One Ford arculatához igazították a C-Max és a Grand C-Max megjelenését a formatervezők, ami sokkal több krómot jelent a kocsi orrán. A belső térben a vásárlók visszajelzései alapján dolgoztak a mérnökök, vastagabb oldalablakok és új kárpitok csökkentik a zajszintet. Sokkal egyszerűbb lett a középkonzol megjelenése azáltal, hogy kevés a gomb és a kapcsoló, de igazából a Sync fejegység teszi teljessé az élményt. Egyébként maradt a sokoldalúan alakítható belső. A 150 lóerős motorokkal – 1.5 Ecoboost és 2.0 TDCi – próbáltam a típust, és meglepő módon a benzines vezethető dízelesen, kevés kapcsolással, az 1,5 literes négyhengeres nagyon jól húz már alacsony fordulatról is. A 2,0 literes dízelt úgy áttételezték, hogy városi és országúti tempónál 4. és 6. fokozatban minimális fordulaton pörögjön a motor, továbbá sikerült úgy kényelmesebbre venni a rugózást, hogy a vezetési élmény nem csorbult.

Egy osztállyal feljebb találjuk az S-Max egyterűt, amely a legújabb Mondeo technikáján osztozik. Hátrébb került az A-oszlop, új karaktervonalak jelentek meg az oldalfalon, így maradt az egyterűek között sportosnak számító megjelenés. Az ajtók alsó pereme immár a küszöb alá lóg, így sármentes beszállásnak örülhetnek az utasok. Egyenként állíthatók a második sor ülései, akkor kell előrehúzni őket, ha leghátra is jut utas. Egyébként a fejtér mérete meglepő módon elmarad a C-Maxétól, de azért szűknek így se nevezhető. Összesen 32-féle variációja van az utastérnek, itt kell megjegyezni, hogy az egyes üléseket gombnyomásra tüntethetjük el a padlóban, a felnyitás már kézzel történik.

ÚJDONSÁG, hogy pótkerék is rendelhető – a csomagtér alatt, kívülről hozzáférhető módon helyezték el. Ez volt az egyik olyan tétel, amelyet a tulajdonosok visszajelzése alapján léptek meg, a másik pedig, hogy még kényelmesebb autóra vágytak a vásárlók, aminek érdekében javítottak a zajszigetelésen és több lengőkaros, független felfüggesztést kapott az S-Max. Nem véletlen egyébként, hogy a menetpróbán csak a jelenleg elérhető legnagyobb teljesítményű motorokat próbálhattuk, a vásárlók 70%-a Titanium felszereltséggel és ezekkel vásárolja az S-Maxot. Azért hívták életre a Vignale almárkát, mert igenis van rá piaci igény.

Tényleg sikerült úgy megtartani a sportos vezethetőséget, hogy közben a kényelem se szenvedett csorbát. A 180 lóerős dízel sokkal jobban húz alacsony fordulatról, mint a C-Maxban dolgozó 150 lóerős tár-



Az S-Max már az új Mondeo stílusvilágát és technikáját tolmácsolja



A hatalmas bendő szállítójárművé is teheti a nagy egyterűt

Érkezik a Vignale

Magyarországon első körben négy helyen, újonnan kialakításra kerülő Ford Store márkakereskedésben lesz elérhető a Vignale prémiummárka. Sok vásárló úgy van vele, hogy a cégautó kiválasztására adott költségkeretet egy kis motoros prémiumautó helyett egy fullos Fordra költi. Ők biztos nagyra értékelik majd a kiemelt figyelmet, amelyet a Ford Petrányi és a Ford Szentendre meglévő, illetve a Ford Ivanics és a Ford Solymár új telephelyein kapnak meg. Első körben a Mondeo Vignale forgalmazását kezdik, 2016 elején pedig az S-Max Vignale is csatlakozik majd hozzá.



Adaptív kormányzás

Azonos kormánymozdulatra jobban fordul a kerék a Ford adaptív kormányánál, amelyet a volánba rejtett, villanymotorral módosított áttétellel valósítottak meg. A légzsákot vákuumos technológiával csomagolják, de sikerült elérni, hogy változatlan legyen a kormánykerék megjelenése. A lényeg, hogy szűk helyen könnyedén lehet manőverezni az autóval, míg normál kormányzásnál már fogást kell váltani, annyit kell tekerni a kormányt. A megoldás előnye, hogy bármelyik Ford típusba beépíthető, a bemutatkozás az S-Maxban lesz az év vége felé.





A korszerűbb felfüggesztés javított az S-Max gördülési komfortján

sa, és extrémen csendes az utastér. Ugyanez elmondható a 240 lóerős benzines Ecoboostról is, amelyet hatfokozatú automatikus váltóval próbáltam. Ebből csak a motorfék hiányzott, hiába kapcsolgat vissza az ember a váltó mögötti fülekkel, ha még harmadik fokozatban se lehet érzékelhető lassulást elérni. Ez utóbbi egyébként azért is gond, mert az intelligens sebességkorlátozó rendszer (nem tempomat!), amely a táblafelismerő jele alapján változtatja a limitet, nem lassítja le az autót, hanem hagyja azt kigurulni – nem csak lejtőn kell belefékezni a megengedett tempó tartásához, de bizony sík úton is kell a vezető beavatkozása.

FORD	C-Max 1.5 Ecoboost	Grand C-Max 2.0 TDCi	S-Max 2.0 Ecoboost aut.	S-Max 2.0 TDCi
Összlökettérfogat (cm^3):	1499	1997	1999	1997
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó	S4/16 turbódízel	S4/16 turbó	S4/16 turbódízel
Max. telj. (kW/LE/perc):	110/150/6000	110/150/3500	177/240/5400	132/180/3500
Max. nyomaték (Nm/perc):	240/1600-4000	370/2000-2500	345/2300-4900	400/2000-2500
Sebességváltó:	6 kézi	6 kézi	6 aut.	6 kézi
Hossz./szél./mag. (mm):	4379/1858/1610	4519/1858/1642	4796/1953/1658	4796/1953/1658
Tengelytáv (mm):	2648	2788	2849	2849
Nyomtáv elöl/hátul (mm):	1557/1569	1557/1569	1606/1606	1606/1606
Fordulókör (m):	11,1	11,6	12,0	12,0
Tömeg/teherbírás (kg):	1394/521	1577/723	1704/806	1725/805
Csomagtér (l):	432-1723	65-1867	285-2200	285-2200
Üzemanyagtank (l):	55	60	70	70
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	9,4	9,8	8,4	10,8
Max. sebesség (km/h):	204	202	226	198
Átlagfogy. (l/100 km)*:	7,8/5,1/6,1	5,2/4,2/4,6	10,3/6,5/7,9	5,6/4,6/5,0
CO_2-kibocsátás (g/km):	139	119	180	129
Piaci bevezetés:	júniusban			

*város/országút/vegyes

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: FORD

Folytatásos tö









Tipikus BMW-cockpitot kapott a Gran Tourer is. A helykínálat a középső sorban pazar, leghátul pedig 170 centis magasságig lehet kényelmesen elférni

A BMW tősgyökeres rajongótáboránál finoman szólva is nagy port kavart a 2-es Active Tourer egyterű piacra dobása, hiszen a karosszériaforma (egyterű), a hajtásképlet (alapból fronthajtás) és a motorkínálat (háromhengeres is) sem éppen megszokott a márkától. Azonban a „sor" folytatódik, ugyanis itt a hétüléses kivitelben is elérhető, a 2-es Active Tourernél hosszabb és minden szempontból tágasabb 2-es Gran Tourer.

Bár az újdonságot elnézve látszik, hogy a formatervezők foggal-körömmel igyekeztek felvértezni az autót BMW-s jegyekkel (rövid első és hosszú hátsó túlnyúlás, karaktervonalak), a hatalmas hátsón azért első látásra igencsak szokatlan a kék-fehér logó. Merthogy a 2-es Gran Tourer tényleg gigászi puttonnyal rendelkezik: ha ledöntjük a középső üléssort, 1905 literes rakteret kapunk, ezzel pedig még az 5-ös Touringon is túltesz. Persze a 645 literes alaphelyzeti érték sem piskóta, már csak a 2-es Active Tourer 468 literes értékéhez viszonyítva sem – a magyarázat nyilvánvalóan a több mint 20 centivel nagyobb hosszúságban és a 11 centivel megtoldott tengelytávolságban rejlik.

A HELYKÍNÁLATOT illetően nem is érheti kritika az autót, feltéve, ha az első két sorról beszélünk, a lábtér és a fejeknek jutó tér is hatalmas, de ez az Acitve Tourer ismeretében nem is volt nagy kérdés. Igazából arra voltam kíváncsi, hogy a harmadik üléssor tényleg alkalmas-e ara, hogy felnőttek is eléférjenek? A sajtóeseményen ugyanis azt mondták, 180 centis magasságig elfogadható. Jelentem, én maximum 170 centis magasságig ültetnék oda bárkit, dacára annak, hogy a középső sorban lévő ülések már az alapkivitelben is sinen csúsztathatók, tehát a lábtérrel nincs gond. A többi hétszemélyes kompakt egyterűhöz hasonlóan a

Szalad a szekér

Remek első negyedévet zárt a BMW-csoport, miután 526 ezer BMW, Mini és Rolls-Royce modellt értékesített - ez az érték 8,1%-kal múlja felül a tavalyi év hasonló időszakának eredményeit. Ami a márkák növekedését illeti, a BMW-eladások 5,1, a Mini-értékesítések pedig 28,4%-kal emelkedtek, ugyanakkor a Rolls-Royce 12,9 %-kal kevesebb autót adott el március végéig.

rténet

Ismét új szegmensben próbál szerencsét a BMW, méghozzá a hétüléses családi egyterűk mezőnyében!



Ahogy az egyterűknél illik, az üvegfelületek nagyok, de a vaskos A-oszlop sokat kitakar a látómezőből

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: BMW

BMW 220d	xDrive G. T.
Összlökettérfogat:	1998 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	140 kW (190 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	400 Nm 1750/perc
Hossz./szél./mag.:	4556/1800/1608 mm
Tengelytáv:	2780 mm
Tömeg/teherbírás:	1565/600 kg
Csomagtér:	645/1905l
Üzemanyagtank:	61 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,6 s
Max. sebesség:	218 km/h
Város/országút/vegyes:	5,7/4,7/5,1 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	133 g/km
Alapár:	11 270 000 Ft

A tetősín matt fekete vagy alumínumszínű (feláras) lehet





Távirányítással vagy „láblendítéssel" is nyitható a raktér, melynek maximális befogadóképessége 1,9 m^3!

Választási lehetőség

A 2-es Gran Tourer az alapváltozatokon túl négy további felszereltségi szintet kínál. Az Advantage kivitel olyan racionális „elemeket" tartalmaz, mint a kétzónás klíma, vagy a fékező funkcióval kiegészített sebességszabályzó, a Sport Line, a Luxury Line és az M Sport modell esetében viszont már a külsőségek is nagy hangsúlyt kapnak. Az M Sport kivitel aerodinamikai csomaggal, vaskos M-kormánykerékkel és sportülésekkel rendelkezik.



BMW-ben is inkább csak rövidebb utakra vállalható be a hatodik és hetedik ülés, mert felhúzott térdekkel senki sem szeret utazni.

AKI FANYALOGNA a hajtásképlet miatt, azt szeretném megnyugtatni, hogy normál körülmények között nincs hátránya a fronthajtásnak, ahhoz már durván kell kigyorsítani, hogy érezzük, ez a BMW bizony nem hátul hajt. A kellően direkt kormányzás és a remekül hangolt futómű miatt pedig egy rossz szót sem szólhatunk a vezethetőségre, a kanyargós próbakörön egyértelműen bizonyította az újdonság, hogy egy egyterű is foghatja piszkosul jól az utat. A motorpaletta miatt is kihúzhatják magukat a bajorok, legalábbis az általunk próbára tett 20i és 20d (utóbbi csak xDrive-val konfigurálható) egységek esetében mindenképpen. Előbbi nem is a 192 lóerős teljesítményével, sokkal inkább a kifinomult működésével vett le a lábáról – ez bizony még a modern benzinesek között is példaértékű. A 2,0 literes, turbós benzines azonban nem kelhet versenyre a 20d-vel fogyasztás tekintetében, és ha ez nem lenne elég érv, a 400 Nm-es nyomaték miatt fürgébbnek is érződik, mint a 2 lóerővel izmosabb benzines. Az sem mellékes, hogy a 20d xDrive a többi kivitel 51 literes tankjával szemben 61 literes tartállyal rendelkezik, illetve a nyolcfokozatú automata itt szériatétel.

AZ ÚJDONSÁG ÁRA 7 914 000 forinttól indul a háromhengeres, 1,5-ös, 136 lóerős 18i motorral, vagyis az azonos motorizáltságú Active Tourernél 400 000 forinttal magasabb a belépő. A 20i 8,99 milliós árához viszonyítva látszik, hogy igencsak húzósak a dízel modellek felárai, hiszen a háromhengeres, 115 lovas 16d 8,76, a 2,0 literes, 143 lóerős 18d 9,22, míg a 20d xDrive 11,27 millió forintot kóstál.

Ez már hat!

Volkswagen Transporter T1 Samba
Az 1950-től 67-ig gyártott első széria luxusverziója 23 különálló ablakkal büszkélkedhetett!

A T6-os kétszínű fényezése remekül idézi az úttörő karakterét.



Meglepetések nélkül: egyenes vonalú műszerpult, ismerős kezelőszervek, hűvös atmoszféra



Egyszer már alaposan felfrissítette a most futó Transporter-generációt a Volkswagen, de az Euro-6-os normára való átállás miatt muszáj volt még egyszer, a hírek szerint a következő generáció érkezése előtt 2 évvel megint alaposan átdolgozni a konstrukciót. Az alkalmat arra is megragadták, hogy az MQB-építőkészletnél alkalmazott műszaki újításokat is megkapja a haszonjármű. A forma újdonsága, hogy szögletesebbre vették az első lökhárítót és a hátsó lámpákat, egyébként maradt az egy csíkba foglalt fényszóró-hűtőrács egység. A piaci bevetéskor választható Generation SIX elnevezésű limitált modell kétszínű fényezéssel, és az ezzel megegyező színű utastéri dekorelemekkel jön. Felár ellenében a zárt karosszériákhoz (személy- és kisáruszállító egyaránt) elektronikusan változó lengéscsillapítás is kérhető, míg az elektromos csomagtérajtó-mozgatás a korábbinál csendesebb csukást tesz lehetővé

Figyelem, szót kérek!

Idegenvezetőknek biztosan bejön majd az a funkció, amely a sofőr beszédét a rádión keresztül kihangosítja az összes utasnak, de ennek segítségével az autót vezető családfő is rá tud szólni az utastér másik végletében rendetlenkedő csemetéire.

– arról nem is beszélve, hogy a nehéz és nagy méretű fedéllel sem kell hadakozni. A Multivan és Caravelle modellek esetében az eddig minden esetben járó leghátsó üléspad helyett extraként három, külön-külön állítható ülés is elérhető lesz majd, ami még jobban variálható belső kialakítást eredményez.

A TÁVOLSÁGTARTÓ tempomat DSG-váltó konfigurálása esetén megállásig képes fékezni a Transportert,

Azon túl, hogy tisztelgés az őstípus előtt, népszerűnek ígérkező konfigurációs húzás is a kétszínű fényezés. Ilyen a hatodik generációs VW Transporter!

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: VOLKSWAGEN





Üzleti és politikai körökben is népszerű a típus, s ez vélhetően most sem változik majd



Tolóajtók és ülésbillentés, így leghátra sem nyűg a beszállás

Tudta-e?

Mindegyikben lesz start-stop!

Az immáron az alapfelszerelések arzenáljába tartozó motorleállítónak köszönhetően 15%-kal csökkent a szabványos fogyasztás.

és megjelent a koccanásgátló is. Az európai piacokon lesz csak elérhető az alumíniumblokkos 2,0 literes TDI, amelynél megtartották az elöd teljesítményszintjeit: 84, 102, 150 és 204 lóerővel választható. Ezenkívül még az új, szintén alublokkos 2,0 literes benzines választható 150 vagy 204 lóerővel. A hajtáslánccban egyébként nincs változás, ugyanaz a kézi kapcsolású és duplakuplungos váltó, illetve első- és 4Motion összkerékhajtás kérhető, mint eddig.



Természetesen áruszállítóként is érkezik a T6-os, ott megteszi a lemezfelni is

Izmos turbómotorral és hétfokozatú duplakuplungos váltóval teszteltük a hazánkban is gyártott egyterűt.

Így az igazi?

Tetszett
- biztonsági arzenál
- nyomatékos motor
- tágas utastér

Nem tetszett
- szegényes alapfelszereltség
- csekély oldaltartású első ülések

Tény, hogy általában a dízelmotorok passzolnak leginkább az egyterűekhez, a szerény fogyasztás és a magas hatótáv miatt ez aligha vonható kétségbe. No de mi van akkor, ha nemcsak közlekedési eszközként tekintünk a családi járgányra, hanem szeretnénk, hogy néha mosolyt is csaljon az arcunkra a vezethetősége? Amennyiben utóbbi is szempont, a B-osztály esetében az 1,6-os, benzines turbómotor erősebb, 156 lóerős kivitele szóba jöhet lehetséges alternatívaként. Való igaz, hogy álló helyzetből indulva kicsit lassan kapja el a fonalat az autó, utána viszont egészen dinamikusra veszi a figurát – a magasépítésű, cseppet sem sportos formájú B-osztály ezzel a motorral komoly meglepetést tud okozni a piros lámpától indulva. Az sem mellékes, hogy csendességét tekintve sem lehet összehasonlítani egy dízellel, pedig meglepő módon a gépházteto alján semmilyen hangszigetelés nincs. A jeles bizonyítványhoz már csak okosabban programozott váltó kellene: a Mercedes hétgangos duplakuplungosa nem rossz szerkezet, csak hajlamos későn észrevenni, hogy már nem sietünk és ilyenkor minduntalan pörgeti a motort – a 727 710 forintos felár sem csekély.

A HÁROMÉVES gyártási idő után frissített típus technikai és biztonsági szinvonalára aligha lehet panasz, hiszen full-LED-es fényszóró, éberségfigyelő, sávtartó, holttérfigyelő és aktív parkolóasszisztens is szerepelhet a repertoárban. Bőséges felszereltség esetén csak úgy „repkednek" felfelé a milliók, a tesztelt változat 8,5 milliós alapára inkább csak tájékoztató jellegű. Már csak azért is, mert nem igazán nagyvonalú módon a multifunkciós kormány, a tempomat és a pohártartó is feláras.

Ha ezen túltette magát a kedves vásárló, egy tágas és praktikus egyterűnek örülhet, hiszen a B-osztály hátsó helykínálata a kategóriában az egyik legnagyobb – ennél még a középkategóriás limuzinok sem nyújtanak többet. A minőségi benyomás is jó, a frissített műszerfal nagyon igényes, egyedül a középkonzol tetejére biggyesztett „tablet-kijelző" kelti azt az érzést, hogy utólag rakták oda.





Igényes anyagok, klasszikus Mercedes-hangulat. Sajnos „utólagos" hatást kelt a központi kijelző



Alaphelyzetben közel 500 literes a raktér



A 4,4 méteres hossza dacára hatalmas a hely a B-osztályban. Az ülések oldaltartása csekély

Összegzés

Praktikus és tágas a B-osztály, ezzel a motor-váltó kombinációval pedig élvezetesen is vezethető. Sajnos ezeket a tulajdonságokat és a presztízst drágán mérik, sőt, a jól felszerelt verziók bőven túllépnek a tízmilliós határon.

Mert a gyakorlat teszi

Minden új Mercedes vásárlója ingyenes vezetéstechnikai képzésen vehet részt a Driving Camp zsámbéki pályáján, ahol kiemelt hangsúlyt fordítanak a PRE-SAFE és a többi segédrendszer működésének aktív bemutatására. A programban olyan modulok szerepelnek, mint a váratlanul felbukkanó akadály kikerülése csúszós útfelületen, vészfékezés oldalanként eltérő tapadású útfelületen, hirtelen megcsúszás síkos lejtőn és szlalom váltakozó tapadású útfelületen.

MERCEDES-BENZ	B 200 7G-DCT
Összlökettérfogat:	1595 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	115 kW (156 LE) 5300/perc
Max. forgatónyomaték:	250 Nm 1250-4000/perc
Hossz./szél./mag.:	4393/1812/1590 mm
Tengelytáv:	2699 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1552/1549 mm
Fordulókör:	11,0 m
Saját tömeg/teherbírás:	1425/535 kg
Csomagtér:	488/1547 l
Üzemanyagtank:	50 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,4 s
Max. sebesség:	220 km/h
Város/országút/vegyes:	6,9/4,7/5,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,3 l/100km
CO_2-kibocsátás:	129 g/km
A modell alapára:	7 221 130 Ft*
A tesztelt verzió ára:	8 483 510 Ft

* B 180, 122 LE

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: MERCEDES-BENZ HUNGÁRIA KFT., 1133 BUDAPEST, KÁRPÁT U. 21. TELEFON: 06-1-887-7032

Az EGYTERŰ JÁRMŰ mindig is mozgatta a tervezők fantáziáját, a térgazdálkodás ezen formája tehát nem újkeletű dolog. Nézzük, milyen családbarát masinákról írtunk anno!

1953

A Német Demokratikus Köztársaság autóipara, amely a Szovjetunió segítségével újjáépült és évről évre nagyszerű eredményeket ér el, az 1953-as tervévben újabb hatalmas fejlődés előtt áll. Ezúttal csupán a Phänomen- és a Framo-gyár programba vett típusait mutatjuk be és nem foglalkozunk most a többi nagyüzem – a DKW, EMW, Horch stb. – produkcióival. Képeink azonban szemléltetően bizonyítják, hogy mind a két gyár elsősorban az egységesítésre törekszik, és mind a Phänomen, mind a Framo alaptípusaiból többféle, különböző célú gépkocsik készülnek.



1961



Akárhogyan is forgatunk egy-egy utóbbi évjáratú autós statisztikát, abból minden esetben kiviláglik, hogy igen határozottan tör előre egy új járműcsoport: a kombi autók változatos serege. Olyan kombi, vagyis kombinált autókról van szó, amelyek belső tere úgyszólván pillanatokon belül alakítható át a személy-, illetve az áruszállítás kívánalmainak. Amikor több csomagnak kell helyet biztosítani, szinte eltüntethetők az ülések, míg olyan esetekben, ha négy-öt személynek – esetleg még többnek – kell ülőhely, de kevesebb a csomag, akkor is jól használható az ilyen felépítmény. A Station wagon néven is említhető családi jármű a svéd SAAB-95, amelynek mellső kerekeit háromhengeres, kétütemű motor hajtja.

1972

RAF-3101, az új tízszemélyes korszerű mikrobusz, amelyet a Litván SZSZK területén építkezés alatt álló elgavi autóbuszgyárban fognak előállítani.



1980





A fantáziadús tervezők a közelmúltban bemutatták a nem kevesebb, mint 7 (!) ajtós Polonézt, amelyet főleg reprezentációs célokra alakítottak ki a hagyományos karosszéria egyszerű meghosszabbításával. A maxi-Polonez érdekessége, hogy a középső ajtókon keresztül két teljes értékű, kényelmes üléshez nyílik mód a beszállásra, ellentétben a hasonló „Pulmann" kivitelű autók felcsapható üléseivel.



1994

A ritka sztárok közé sorolhatjuk azt a minibuszcsaládot, amelyet a FIAT és a Peugeot csoport közösen tervezett. Saját emblémával, kormánykerékkel és még néhány aprósággal négy márka hozza ki ugyanazt az autót: a FIAT Ulisse, a Peugeot 806, a Citroën EVasion néven – a Lancia Tau jövőre követi őket. Valamennyi motortérbe 2,0 literes benzinmotor kerül, amely alapváltozatban 123 lóerős, turbóval 150 lovas. Az év későbbi részében vagy jövőre vezetik be hozzájuk a 92 lóerős turbódízelt. A négy márka közös gyárában, Észak-Franciaországban készül az ötajtós, tartósnak ígérkező minibusz – lemezeinek 80 százaléka horganyzott, a hátsó ajtó műanyag. A futómű nem mutat érdekességet, elöl McPherson rugóstagokat látunk, hátul csatolt lengőkar vezeti a rövid tekercsrugókra támaszkodó kerekeket. Annál változatosabb képet mutat az utastér: állítólag több tucat ülésvariáció alakítható ki. A műszerfal teljesen személyautós, ötletes a botváltó elhelyezése, a kormány légzsákos.





Városi bol

Az eredeti koncepció felnőttkorba lépett, vagyis Smart Fortwo újratöltve. Íme a

Ilyen volt!

1998-2007



2007-2014

A Mercedes 1990-ben hívta életre az MCC (Mercedes City Car) projektet, a pöttömnyi városi autóhoz pedig a Swatch óragyárban találta meg a partnert – a név is a Swatch Mercedes Art szavakból ered. A franciaországi Hambachban 1998 októberében indult a sorozatgyártás.



2003-2005 között a városi mikroautó technikájával roadstert is kínáltak.

Az évek során hozzászoktunk már a jellegzetes, kétszínű karosszériához, amelynek csak egy még újabb variációját látjuk. Buborékforma volt az első, mindössze 2,5 méteres Smart, mára pedig egészen autószerű megjelenést kapott azzal, hogy egy apró lépcsőt alakítottak ki a kocsi orrán. A lámpák árulkodnak a harmadik generációs modellről, amelyek formája (elől) és fényképe (hátul) is új. A korábban már tesztelt Forfourhoz (AM 5.) képest 90 centi a hátrány, és 95 kg a súlyelőny. Nem csoda, hogy azonos, 71 lóerős teljesítményű szívómotor mellett teljesen eltérő viselkedést tapasztal az ember. Sajnos nem csak pozitív értelemben.

JELEN ESETBEN narancssárga szövettel vonták be a műszerfalat, amelynek a tükröződése megadja az alaphangulatot, mint egy színes napszemüveg. A belső jól néz ki a passzoló ajtó- és üléskárpittal, és a zongoralakk-fekete kiegészítőkkel, s ez csak egy lehetőség a sok közül. Minden esetben velünk utaznak a Renault személyautókból ismerős kapcsolók és a váltókar, utóbbinak kissé akadozós, nem túl pontos megvezetését is átvették, de még mindig sokkal jobb a helyzet, mintha rá lennénk kényszerítve a komótos robotváltóra. Aki automatára vágyik, annak hamarosan dupla kuplungos szerkezettel kedveskednek.

A csomagtér-válaszfalat egy, a padlóhoz tépőzárral rögzíthető műanyag ponyvával oldották meg. Sokkal hosszabbak az ajtók, ami szűk parkolóhelyen problémát jelenthet. A kapaszkodó és az ablak pereme elérhetetlen messzeségbe kerül az utastól, ráadásul nehéz az ajtó. Annak érdekében, hogy az oldalablak teljesen leengedhető legyen, hátul a kilincsnél – nyugodtan mondhatjuk, hagyományosan – egy apró üveget helyeztek el. Erről a tényről a már országúti tempónál innen nagyon is hallható szélzaj tájékoztat. Apropó, országúti tempó, amíg a négyszemélyes modell itt már ereje határán üzemelt, a 95 kg-mal könnyebb Fortwo érezhetően élénkebb. A 130 km/órás tempó tartása az emelkedőkön itt is nagy fegyvertény, főleg légkondicionáló-használat mellett, de nagy újdonság, hogy nem elektronikus korlátozás, hanem a menetellenállás határozza meg a 151 km/órás csúcssebességet. Azonban az ember nem szívesen halad sztrádatempóval, ilyenkor már hangos a motor, és a kamionok szélárnyékából előbukkanva is jelentős az oldalirányú elmozdulás.

A HOSSZ 89,5 centivel, a tengelytávolság közel 61,7 centivel lett kurtább, ami a londoni taxiknak előírt 7,4 méteres átmérő alá viszi a fordulókör átmérőjét. Valószerűtlenül kis helyen képes megfordulni a kis Smart, de nem kell izgulni, haladás közben nem ideges a kormányzás.

Tetszett
- kis fordulókör
- virgonc viselkedés
- kézi kapcsolású sebességváltó

Nem tetszett
- hangos utastér
- feszes rugózás
- nagy és nehéz oldalajtó

ha

harmadik generáció!



Játékos, fiatalos belső, harsány színvilággal. A kulcson ott figyel a mercis fityegő…



A tömpe orr fedele alatt az üzemi folyadékok tartályaihoz és az akkuhoz férünk hozzá



Szupermini óriási ülésekkel, amelyek tartása már nem igazán különleges



Dróthuzal tartja a lenyíló hátfalat, ráülni nem ajánlatos



Nagyobb tempónál zajossá válik a cseppnyi utaskabin

Tudta-e?

A Fortwo motorja a két ülés mögött kartávolságban, egy fémfedél és némi szivacs alatt dolgozik.



SMART	Fortwo 1.0
Összlökettérfogat:	999 cm^3
Hengerek/szelepek:	S3/12
Max. teljesítmény:	52 kW (71 LE) 6000/perc
Max. nyomaték:	91 Nm 2850/perc
Hossz./szél./mag.:	2695/1663/1555 mm
Tengelytáv:	1873 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1469/1430 mm
Fordulókör:	6,95 m
Tömeg/teherbírás:	880/270 kg
Csomagtér:	190-350 l
Üzemanyagtank:	28 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	14,4 s
Max. sebesség:	151 km/h
Város/országút/vegyes:	4,9/3,7/4,1 l/100 km
Tesztfogyasztás:	5,8 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	93 g/km
A modell alapára:	2 825 030 Ft *
A tesztelt verzió ára:	3 004 100 Ft

* Fortwo Coupé 45 kw

Erről egyébként folyamatosan meggyőződhet a sofőr, hiszen az 1,9 méteresnél rövidebb tengelytáv miatt az egyenesfutás folyamatos korrekcióra szorul, főleg ha nyomvályús szakaszon járunk. Ebben minden bizonnyal az is szerepet játszik, hogy a bólogatási hajlam ellen kifejezetten feszesre hangolták a felfüggesztést, amitől meglepően jól fordul a Fortwo, de nyoma sincs kényelemnek.

ÖSSZEFOGLALVA a Forfour tágasabb, kényelmesebb és csendesebb a Fortwo-nál, miközben alig nagyobb a fordulóköre, amit kompenzál, hogy a rövidebb ajtókkal parkolóházban jobban járunk. A felár jelentős, 850 000 Ft, de ezért egy igazi, kisautós szinten jó képességű autót kapunk, míg ez a kétszemélyes városi bolha érezhetően komoly kompromisszumok eredménye.

Összegzés

Nem sikerült megszabadítani a részben a felépítésből eredő hátrányoktól a Fortwo-t, amelynél sokkal jobb autót is képesek ám készíteni a mérnökök. Elég csak kipróbálni a Forfourt, milyen is a divatos városi jármű.

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: MERCEDES-BENZ HUNGÁRIA KFT., 1133 BUDAPEST, KÁRPÁT U. 21. TELEFON: 06-1-887-7032

Látványfokozás

A Civic frissítése főként az „optikai tuningról” szól, erényei és hátrányai szinte azonosak a felmenőével.

Érdekes, hogy az aktuális, 9. generációs Civic frissített kiadása formai értelemben még mindig a 2005-ben debütált 8. nemzedékre támaszkodik. A most eszközölt változtatásokkal azonban végre „összeállt” a külső, ezért szerintem az új Civicet meglátva már nem a formabontóság jut eszünkbe, inkább egy a sablonostól eltérő, de mindenképpen emészthető design ugrik be. A legfontosabb talán, hogy az immáron full-LED-es kivitelben is elérhető fényszórókat áttervezték, illetve, hogy módosított hátsó lámpaburákat és hátsó légterelőt kapott az autó.

A BELSŐ TÉRBEN a 7 colos érintőképernyő segítségével kezelhető Honda Connect rendszer a fő újítás, amely Android operációs rendszere révén az okostelefonokhoz hasonlóan kezelhető, ráadásul internetrádió vételére, Bluetooth-kapcsolatra és internetböngészésre (álló helyzetben) egyaránt alkalmas, miközben megjeleníti a tolatókamera képét. Ettől függetlenül nekem kusza a belső design, ami viszont nemcsak az ízlés, hanem a praktikum szempontjából is fontos, az a magas üléspozíció. Pontosabban csak a vezető ül a szokásosnál feljebb, ugyanis a Civic üzemanyagtartálya a sofőrülés alatt található – ez azt jelenti, hogy 180 centis magasság felett már zavaró közelségben van a tető. Kár, mert egyébként nemcsak a külméreteit meghazudtolóan tágas a Civic, hanem a csomagtartója is öblös (477 liter), és a variálhatóság is elsőrangú. A hátsó ülések lapját felhajthatjuk a támlákhoz, így nagyobb méretű álló tárgyakat is könnyedén szállíthatunk.

Bár hamarosan megérkezik a várva várt Type R sportverzió, a Civic motorpalettája a frissítés után is meglehetősen szűkös, hiszen az 1,4-es (100 LE) és 1,8-as (142 LE) benzinesek mellett az 1,6-os dízel (120 LE) választható. A 142 lóerős benzinest ugyan nyüstölni kell, hogy menjen, viszont ha magas fordulaton elkapja a fonalat, egészen dinamikussá válik, ráadásul mindig döbbenetesen halk marad. A Civic igazán nagy erénye azonban a zseniális futómű, a közvetlen kormányzás és a pontos váltó – e tekintetben a kategória egyik legjobbja.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: HONDA HUNGARY KFT., 2040 BUDAÖRS, TÖRÖKBÁLINTI ÚT 25/B. TELEFON: 06-23-506-406

Tetszett
- direkt kormányzás
- remekül hangolt futómű
- öblös csomagtartó

Nem tetszett
- nyomatékszegény motor
- túl magas ülés-



A City Brake városi vészfékező az összes Civic esetében a szériafelszereltségbe tartozik



Ez azért nem kevés: 15 gombot helyeztek el a kormányon





Egyszerűen kezelhető a HondaConnect



Szuper megoldás, ha pakolni kell: a hátsó ülőlapok felhajthatók

HONDA CIVIC	1.8 i-VTEC
Összlökettérfogat:	1798 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	104 kW (142 LE) 6500/perc
Max. forgatónyomaték:	174 Nm 4300/perc
Hossz./szél./mag.:	4370/1770/1440 mm
Tengelytáv:	2595 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1540/1540 mm
Fordulókör:	11,2 m
Tömeg/teherbírás:	1207/425 kg
Csomagtér:	477/1378 l
Üzemanyagtank:	50 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,7 s
Max. sebesség:	190 km/h
Város/országút/vegyes:	7,3/4,9/5,8 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,3 l/100km
CO_2-kibocsátás:	136 g/km
A modell alapára:	4 949 000 Ft*
A tesztelt modell ára:	5 799 000 Ft

* Civic 1.4, 100 LE

Tudta-e?

A Honda már javában dolgozik a vadonatúj fejlesztésű 1,0 literes és 1,5-ös benzines turbómotorjain, az aktuális Civic-nemzedékhez azonban nem teszik elérhetővé az új erőforrásokat.

Összegzés

5,77 millió forintos árával nem éppen olcsó az 1,8-as Civic, de érződik rajta, hogy minőségi munka eredménye. Bár alacsony fordulaton bágyadt a benzines, azonos felszereltséggel az 1,6-os dízel majdnem egymillióval drágább!

A finanszírozás hőskora óta jelen vagyunk!

Tavaly is dicséretesen emelkedett, s idén is hasonló pályát követ az új személygépkocsik forgalomba helyezési mutatója. Ebben a magánvásárlóknak is nagy szerepük van!



CIB BANK
VALÓDI LEHETŐSÉGEK

A 2014-es forgalomba helyezési adatok tanúsága szerint az egy esztendővel korábbihoz képest 20,16%-kal (+11 319 db) 67 476 darabra nőtt a forgalomba helyezett új személygépkocsik állománya. Már önmagában ez is örvendetes, 2015-re pedig 75 000 példány körül várható az eredmény.

„A kiszámítható gyarapodásban egyre nagyobb szerepet játszik a magánvásárlói-arány emelkedése. Hozzá kell tenni ugyanakkor, hogy a privát kuncsaftok többsége sokszor tart az új autó beszerzéstől, pedig a fenntartási- és szervizköltségekkel együtt drágább lehet egy többéves használt jármű, mint egy garanciális új, ami ráadásul modernebb biztonsági arzenállal is rendelkezik - véli *Varsányi Ferenc, a CIB Bank autófinanszírozási szakértője.* Érdemes tehát kalkulálni, mielőtt használt gépjárművet vásárolnánk, vegyünk sorra minden lehetséges kiadási-faktort."

- Miben segítheti a CIB Bank a potenciális autóvásárlókat?

- Üzletpolitikánk, cégfilozófiánk ismeretében valamennyi ügyfelünk teljes körű szolgáltatásra számíthat. Cégünk 1999-ben jelent meg az autófinanszírozás pénzügyi területén, tehát közel 16 év tapasztalatával rendelkezünk, s mindezt igyekszünk ügyfeleink számára kamatoztatni. A kezelt portfólió nagyságát tekintve a CIB Lízing hazánkban piacvezető, mi pedig olyan szolgáltatást nyújtunk, ami nem hangzatos terveket és bonyolult számításokat, hanem valódi lehetőségeket kínál ügyfeleinknek. A kölcsönös bizalom az egyik legfontosabb üzleti tényező. Egy univerzális lízingpartner a magánszemély, vagyis a végfelhasználó számára ugyanolyan fontos, mint egy autókereskedőnek, aki pénzügyi partnerének segítségével a vásárlást megkönnyítő és rugalmasabbá tevő termékpalettáját finanszírozza.

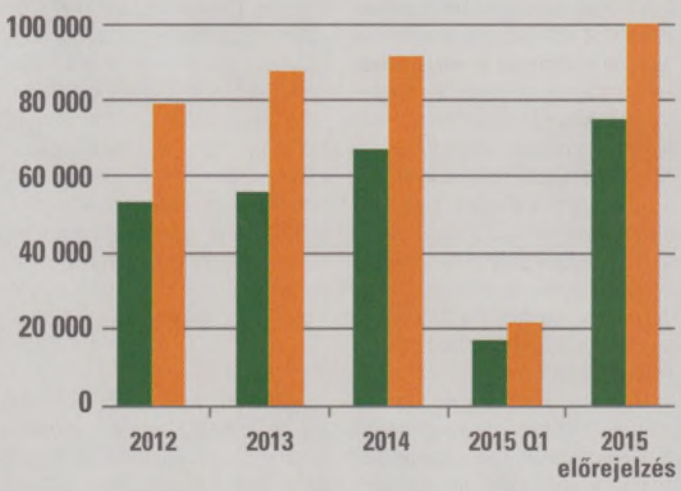
- Az emberek többsége még mindig tart a hitelfelvételtől, magyarán inkább olcsóbb használt autót vesz, mintsem hogy eladósodjon. Önök hogyan győzik meg ügyfeleiket?

- Valóban így van, a vásárlók többsége 1-1,5 milliós autót keres, persze kevés kilométerrel, jó állapotban. Mint tudjuk, ilyen szinte csak a legritkább esetben jön össze, s akkor még nem is beszéltünk a megbízhatóság fenntartásáról, a vélhetően sorozatos szervizdíjakról és egyáltalán a jármű által nyújtott biztonságról és szolgáltatásokról. Erre mondják azt, hogy több került a leves, mint a hús, mi pedig éppen azt szeretnénk elkerülni, hogy az autóvásárlást fontolgatók ilyen zsákutcába jussanak. A döntést természetesen a vásárlók józan elhatározására bízzuk, a tisztánlátáshoz és a körülmények mérlegeléséhez azonban segítséget adunk. Amennyiben rendelkezésre áll egy biztos havi jövedelem, nem ördöngösség 30-40-50 ezer forintos részlettörlesztéssel kalkulálni, mindezt igen alacsony, 5-6% körüli kamat mellett. Kiszámítható, stabil feltételeket kínálunk, s úgy látjuk, ügyfeleinknek valóban ez a legfontosabb.

- Manapság valóban a kiszámíthatóság az egyik legfontosabb tényező, míg a másik a vásárlás ésszerűsége. Egy komoly pénzügyi partnernek e téren is nagy a felelőssége. Merre tart a mai vásárlási trend, milyen egy tipikusan mai, privát ügyfél?

- Ma már realisztikusabban döntenek a kuncsaftok, mint a pénzügyi korlátokat túl szabadon értelmező válság előtt. Egyre fontosabb a család biztonsága és a jármű fenntartási rezsije, magyarán senki sem fogja elkölteni a megtakarításokat csak azért, hogy nagyobb autója legyen, mint a szomszédjának. Egy-egy komolyabb beruházási döntés meghozatala felelősséggel jár, az autóvásárlás pedig éppen ilyen. Ha valakinek 1,5 millió forint áll rendelkezésére, 36-48 hónapos futamidővel gyakorlatilag kockázatok nélkül kiegészítheti ezt egy kb. 2 milliós finanszírozással, amiből már egy új, gyári garanciával rendelkező, korszerű kis- vagy alsó-középkategóriás autót vásárolhat. Ehhez nyújt segítséget a CIB Lízing kedvező finanszírozási ajánlataival. A finanszírozási kedvet a Magyar Nemzeti Bank folyamatos, trendszerű alapkamat-csökkentése még tovább erősíti.

Így változott a hazai piac



Benne van egy



A tesztelt Q3-asba sikerült még belepakolni egy alapmodell értékét – extrák formájában...

Úgy tűnik, mintha a presztízsmárkák közül az Audi venné legkomolyabban a kompakt szabadidő-autó kategóriát. Legalábbis a túrabakancs stílusú Q3-as mellett a BMW X1-es magasszárú tornacipőnek, a Mercedes GLA sima félcipőnek, a Range Rover Evoque pedig egy olyan divatcipőnek tűnik, amit nem szívesen koszolnánk össze.

Talán nem is véletlen, hogy a szegmensen belül a Q3-as szekere szaladt a legjobban, ezért a félidős frissítéskor a tervezők csupán kozmetikai jelleggel nyúltak a formához. Persze a single frame hűtőmaszk fémhatású kerete elég látványos stíluselem, de ezt leszámítva nagyítóval kell keresgélni a változásokat. Mármint az alapkivitelnél..., ugyanis az Audinál mintha az extralista széles körű bővítésére gyúrtak volna rá: például a Basis, Sport és Design felszereltségi szinteken túl többféle optikai készlet is választható, a tesztautó Audi exclusive designcsomagja a terepjárós megjelenést hivatott kidomborítani. Az ugyancsak feláras LED-es fényszórók pedig nem csupán hosszú fényalagutat vágnak az éjszakába, hanem a fénydiódás hátsó lámpákkal és futófényes indexekkel együtt a high-tech megjelenést is hangsúlyozzák.

A MÁSODLAGOS ÜTKÖZÉST megelőző automatikus vészfékezés ezentúl szériában jár a Q3-ashoz, míg opcióként egyebek mellett holttérfigyelő és a kormányzásba beavatkozni képes aktív sávtartó berendezés, valamint parkolóasszisztens segítheti a vezető dolgát. Ezenkívül felár ellenében elektromosan nyílik és záródik a csomagtérajtó, a vásárlói visszajelzések alapján pedig a kemény kalaptartót felcsévélődő takaróroló cserélték. Persze a poggyásztér mérete és az utastér átlagos helykínálata maradt a régiben. A kidolgozásra és a minőségérzetre korábban sem volt panasz, esetünkben pedig a barna nappabőr kárpitozás, az MMI plus navigációs egység és a LED-es belső világításcsomag amúgy is jókorát lendít a nívón. Mégis ezen a ponton érezni leginkább a Q3-as korát, például az új A3-asok műszerfala modernebb, letisztultabb és értékesebb hatást kelt.

Ha a 340 lóerős RS Q3-as sportolót nem számítjuk, akkor ez a quattro összkerékhajtású, automata csúcsdízel a legdrágább Q3-as a kínálatban. 184 lóerőjével és 380 Nm-es nyomatékával a 2,0 literes dízelmotor acélosan húz és élvezetesen gyorsítja az 1,7 tonnás Audit. Minden helyzetben számíthatunk az erőtartalékaira, ugyanakkor többnyire kulturáltan teszi a dolgát, s a 7,4 literes tesztfogyasztásnál lehet takarékosabban is járni. Közben az S tronic hétfokozatú, duplakuplungos automata jó ritmusérzékkel, villámgyorsan és finoman kapcsolgat. A quattro négykerékhajtással pedig mindenféle időjárási körülmények között, vagy éppen laza terepen is magabiztosan haladhatunk. Ezekkel a ballonos téli gumikkal és a feláras adaptív lengéscsillapítással még a gördülési komfort is rendben volt – a szezonváltáskor opciós 19 colos felniket és 255/40-es gumikat kapott az autó. A vezethetőség egyébként így is jó, határozottan fogja az utat, átlagos oldaldőléssel és stabilan fordul az Audi.

alapmodell



Tetszett
- szabadidő-autós forma
- példás minőségérzet
- remek hajtáslánc

Nem tetszett
- pár kicsinyes opció
- felextrázva nagyon drága
- hátsó térkínálat



Jól áttekinthető a műszerfal, de az új Audikhoz képest sok a gomb. Az MMI a középkonzolról kezelhető, a képernyőt kézzel lehet behajtani

Árcédula

A Q3-assal a legnagyobb problémám, hogy így felszerelve **a tesztautó listaára már 19 millió forint**, ami nálam egyszerűen kiveri a biztosítékot – könyörgöm, ez csak egy kompakt SUV! Ennek tükrében pedig még inkább szemet szúr, hogy a zongoralakk dekorbetét, a multifunkciós kormány, a hátsó középső könyöklő pakolórekesszel, a rakodó- és raktércsomag, vagy éppen a tempomat a feláras tételek között szerepel.



Tágasnak tűnik, az erősen döntött hátfal viszont korlátozza a csomagtér befogadóképességét. Támladöntés után kissé emelkedik a padló

AUDI Q3	2.0 TDI quattro
Összlökettérfogat:	1968 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	135 kW (184 LE) 3500-4000/perc
Max. forgatónyomaték:	380 Nm 1800-3250/perc
Hossz./szél./mag.:	4388/1831/1590 mm
Tengelytáv:	2603 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1571/1575 mm
Fordulókör:	11,8 m
Saját tömeg/teherbírás:	1700/525 kg
Csomagtér:	460/1365 l
Üzemanyagtank:	64 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,9 s
Maximális sebesség:	219 km/h
Város/országút/vegyes:	6,5/4,7/5,4 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,4 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	141 g/km
A modell alapára:	8 044 410 Ft*
A tesztelt modell ára:	11 291 950 Ft

* Q3 Basis 1.4 TFSi CoD ultra (150 LE)



Vetélytársainál magasabb és robusztusabb stílusú a Q3-as. A látványcsomag is a SUV-jelleget erősíti

Összegzés

A 2.0 TDI motornak van 120 (8 563 990 Ft) és 150 lóerős (9 084 690 Ft) változata is, a 184 lovas már 9,8 millió forint környékéről indul. A quattro 764 540, míg az S tronic 699 770 forintba kerül, s ezután jönnek még az extrák.

ÉRTÉKCSÖKKENÉS*	
Q3 2.0 TDI quattro S tronic alapár:	11 291 950 Ft
1 év elteltével:	9 475 000 Ft
3 év elteltével:	6 543 000 Ft
5 év elteltével:	4 540 000 Ft

*EUROTAX GLASS'S BECSLÉS WWW.EUROTAX.HU

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTOJA: PORSCHE HUNGÁRIA KFT., 1139 BUDAPEST, FÁY U. 27. TELEFON: 06-1-451-5100.

Macskafogó



Íme egy F-Type kupé a Startech ízlése szerint. Gerjed az étvágyunk!



Az utasteret sajátos steppelés uralja. A kigyúrt F-Type gumimérete 255/30, illetve 305/25

A cél a sportosság fokozása volt, ami úgy tűnik, sikerült is. A fehér bemutatóautóra nagy légbeömlőkkel tagolt lökhárítót szereltek szürke betétekkel. A hátfalajtóra szintén illesztettek egy légterelőt, ettől versenysportos a hangulat, amit tovább fokoz a diffúzorbetét a lökhárító alján, valamint a 2x2-es kipufogóvég. Természetesen mindent a gyárival azonos minőségű PU-RIM műanyagból készítettek. Az utastérben új a fekete-fehér bőrkárpitozás, az ülőrészeken steppelt felületekkel. Bőrből a műszerfalra és az ajtópanelekre is jutott, s emellett új dekorelemeket, sportkormányt és alupedálokat kaphat a Macan.

MOTORTUNINGOT minden modellhez kínálnak, a saját fejlesztésű Technotronic vezérlőegységüket szerelik be. A Macan S hozadéka +50 lóerő és 60 Nm (340 LE/460 Nm), a Macan Turbo szintén 50 lóerővel lehet gazdagabb (400 LE/550 Nm), a Macan S Diesel pedig 42 lóerőt és 90 Nm-t nyer az „üzleten" (258 LE/580 Nm). Sportkipufogó is kérhető, amely pillangószeleppel vezérelt. A futóművet szintén elektronikus modullal tuningolták, amellyel 20 mm-rel hasal lejjebb a kocsi. Felniből 21 vagy 22 colos darabokat javasolnak.

SZÖVEG: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | FOTÓ: STARTECH, TECHART, BRABUS

TECHART PORSCHE MACAN

Nagy dobás!

Motort, futóművet, külsőt és utasteret is módosítottak







A demoautó igen látványos, a fehér szín kiemeli a vonalakat, és megfelelően kontrasztos az utólag felszerelt fekete karbon alkatrészekkel. A lökhárító aljára teljes szélességben koptatót, a küszöbökre „wingletet", a hátsó lökhárító aljára pedig diffúzort szereltek. Szintén karbonból készültek a gépháztető szellőzői, az első sárvédő kopoltyúbetétei, valamint a külső visszapillantó tükrök burkolata. A gyártó információi szerint a légterelő idomok csökkentik a nagy sebességnél az autó karosszériájára ható felhajtóerőt. Érdekes részlet, hogy a hátsó LED-es ködlámpát a Formula-1-es autók mintájára helyezték el a diffúzor közepén. A megjelenés fontos része a 21 colos felnikészlet, amelyekből előre 9, hátra 10,5 col széleseket szereltek fel.

AZ AUTÓ UTASTERE sem mindennapi. Lényegében kiszerelték a teljes belső berendezést és újraformálták azt. A munkához a legfinomabb nappabőrt, tükörpolírozott zongoralakk felületet és valódi karbon dekorelemeket használtak, színekből pedig sötétszürkét, feketét és pirosat. Vörös cérnával varrtak és spéci öltésmintákat alkalmaztak a nagy felületeken, mint az ülés, az ajtópanel, a szőnyegek és a kardánalagút. Mindezeken felül a tetőoszlopok belső burkolatától kezdve a tetőkárpiton át a kormányig mindent újrahúztak.



Karbonmintás tükörházakat és légbeömlő-betéteket is ajánlanak a Macanon.

Most a leggyorsabb!

Az S 63 Coupé AMG alapjaira épült a világ leggyorsabb összkerékhajtású utcai kupéja.



A kipufogóvégek átmérője 75 mm

A tuningcég 850 lóerő és 1450 Nm nyomaték bevetésével 350 km/órás csúcssebességet ért el a csillagos modellel – és elektronikusan korlátozott ez a végsebesség. A gyorsulás is komoly, 3,5 másodperc kell neki, hogy indulás után elérje a 100 km/órás sebességet. A V8-as biturbó motort szétszedték, új főtengelyt kapott, amely által nőtt a lökethossz, s így az löketterfogat is, 5461-ről 5912 cm^3-re. Újak a dugattyúk, és átépítették a hengerfejeket, hogy optimalizálják a gázcserét. Módosították a kipufogórendszert, és a gyárinál nagyobb kapacitású turbófeltöltőket szereltek fel. A rozsdamentes acélból szabott kipufogóba fémhordozós sportkatalizátort szereltek, a rendszer ellenállását pedig pillangószeleppel vezérlik. Nagyobb a karbonból készült légszűrőház, új programot írtak a vezérléshez, a motorhoz pedig hétfokozatú automatikus váltót társítottak.

A BRABUS szélcsatornában ellenőrzött karbon légterelőket fejlesztett: új lökhárító (nagyobb légnyílásokkal), küszöb, hátsó diffúzor és szolid, de hatásos hátsó szárny is készült. A felnik 22 colos Monoblock G Platinum Edition darabok, amelyekre elöl 255/30-as, hátul 295/25-ös abroncsokat szereltek. Az elektronikusan vezérelt futómű szoftverét is átírták, így alaphelyzetben 15 mm-rel csökkent az autó hasmagassága. Belül mindent bőr borít, dekorelemekként pedig karbont illetve bronzszínű betéteket alkalmaztak. A tetőkárpit fekete alcantara.



Tudta-e?

A Brabus által felmérgesített autó sebességmérőjének skálázása 400 km/óráig tart.

A 200 km/órás sebességet 9,4 másodperc alatt éri el



Komoly tervek



A texasi Henessey Performance 1000 lóerős **Cadillac CTS-V** megépítését tűzte ki célul. Ehhez átépítik a motort, új dugattyúkat, hajtókarokat, főtengelyt építenek be, átdolgozzák a hengerfejet, nagyobb kapacitású befecskendező fúvókákat és turbófeltöltőket is pakolnak a motorra.

A fékrendszert karbon/kerámia hibrid tárcsákkal látják el, amire szükség is lesz, hiszen 386 km/órára becsülik a végsebességet.



Új kerekek



A német **Carlsson** bemutatta új Mercedes felnijeit, amelyek a méret és a felületkezelés terén hoznak frissítést. Az 1/5 EVO II-est Diamond Edition ❶ névvel, új színben és 21 colos méretben is kínálják, s hasonló a helyzet az 1/12 EVO Platinum Edition ❷ esetében is.





Újabb világrekord!

Most a G-Power által felkészített M 550d a világ leggyorsabb dízel BMW kombija. Kivételesen nem szedték darabokra a motort, és kompresszort sem tettek a turbók mellé, csupán kifejlesztették a D-Tronic 5 V1-es elektronikus modult. Ennek csatlakoztatásával az újrahangolt vezérlőelektronika 435 lóerőt és 850 Nm nyomatékot csal ki a 3,0 literes, hathengeres triturbó motorból. A gázolajos kombi 4,5 másodperc alatt gyorsul 100 km/órás sebességre, a vége pedig 271,4 km/óránál van. Az elektronika persze nem csak bután tolja az üzemanyagot, a víz-, olaj-, kipufogógáz-hőmérsékletét figyelve – ha a motor túlterhelését észleli – visszaáll a gyári értékrendszer, amíg normalizálódik a helyzet. A tuningcég a repülőgépiparban használt aluötvözetből készült Hurricane RR forgácsolt könnyűfém felniket szerelte az autóra, elöl 9x21, hátul 10,5x21 col méretben, 255/30-as, illetve 295/25-ös gumikkal.

Csúcstechnika



A Larte Design a Tesla Model S-hez készített karosszériaszettet. A szép vonalú autó orrát új hűtőmaszkkal és agresszívre formázott első lökhárítóval teszik sportosabbá. Hátra diffúzort és kis, éles légterelőt szerelnek. A spoilerek anyaga bazaltszállal erősített műanyag. Az azonos átmérőjű acélszálnál (betonacél) négyszer nagyobb szakítószilárdságú bazaltszál könnyebb és olcsóbb az üvegszálnál, képességei pedig a karbonszálas anyagokhoz hasonlók.



Legyen nagyobb!

A német JE Design a Volkswagen Touareg R-Line verziójához alakított ki vonzó tuningszettet. Új a jelvénytelen hűtőmaszk, a mélyebbre nyúló koptatós frontspoiler, a szellőzővel ellátott kerékjárati ív és a hátsó diffúzor. A széria légrugókhoz elektronikus futóműtuningot fejlesztettek, amellyel elöl 60, míg hátul 80 mm-es ültetést értek el. A felnik a saját tervezésű SUV-Select sorozat matt fekete, vagy matt ezüst kivitelek, a méret 10x22 col, a gumik 295/30-asok. A 340 lóerős, V8-as TDI motor teljesítményét 410 lóerőre emelték, a nyomaték 800-ról 930 Nm-re hízott. Ezzel a nagy SUV 5,4 másodperc alatt gyorsul 100 km/órás tempóra.





Intelligens szemüveg



Augmented Vision, azaz „kiterjesztett valóság" névre keresztelte a brit Mini a Quallcomm-mal közösen megalkotott okosszemüveget. A kétségkívül divatos fazonú szemüveg vezetés közben olyan lényeges információkat vetít a lencsére, mint például az aktuális sebesség, vagy az adott útszakaszra érvényes sebességkorlátozás. Ennél sokkal futurisztikusabb, hogy vezetés közben virtuális képet vetítve megalkotja és ezáltal láthatóvá teszi a sofőr üléséből alapesetben láthatatlan, például az A-oszlop és az ajtók által kitakart környezetet. Ha ez nem lenne elég, az intelligens szemüveg a viselő látómezejébe vetíti a jobb oldali visszapillantóba szerelt kamera képét, láthatóvá téve a járdaszegélyt és segítve a parkolási manővert. A szemüveg tudása ennyiben nem merül ki: ha üzenetünk érkezik, kérésre fel is „olvassa" az SMS-eket és az e-maileket!

Huawei CarFi

A láncszem



A Huawei újdonságának használatával az autókban is lehetővé válik a WiFi csatlakozás. A CarFi 150 Mbps-os letöltési sebességre is képes, és egyszerre akár 10 készülék kapcsolódását is támogatja. Az autóvezetők számára olyan praktikus funkciók használatához biztosítja az internet-hozzáférést, mint a parkolást segítő rendszer, a segélyhívó, a gépjármű problémáinak diagnosztizálása, a kihangosítható beszédfelismerő funkció, a valós idejű autópályakörülmények, és a vezető viselkedési mintájának biztonságot szolgáló felismerése. Automatikusan kikapcsol, ha nincs WiFi-kompatibilis eszköz a közelében, s mivel nem akkumulátorral üzemel, a túlmelegedés miatt sem kell aggódni. Szivargyújtóba vagy autós töltő aljzatba illesztve működik, bekapcsolása gombnyomással, vagy Android és iOS rendszerű okostelefonokra letölthető Huawei Hilink alkalmazással is lehetséges. Elit fekete, fabarna és dinamikus vörös színben kapható.

Óramű



A svájci IWC Schaffhausen és a Mercedes-AMG exkluzív karórával ünnepli együttműködésének 10. évfordulóját. Az Ingenieur Automaticból készített AMG GT modell az első karóra a világon, melynek tokozása bór-karbidból készült. Az IWC mindössze 25 példányt dob piacra a luxusórából, melynek designját az új Mercedes sportkocsi ihlette.

Samsung Galaxy S6 és Galaxy S6 edge

Technokrata



A fém és üveg kombinációjából született Galaxy S6 és a Galaxy S6 edge tökéletesen ötvözi a prémiumkategóriás anyagokat a legmodernebb Samsung technológiával. A Galaxy S6 edge biztos fogást és háromdimenziós vizuális élményt nyújt a világ első, mindkét oldalon hajlított kijelzőjével. A jelenlegi legkeményebb üvegből, azaz a Corning® Gorilla Glass® 4-ből kialakított készüléken az előlapi (5MP) és a hátoldali (16MP) kamerák F1.9-es objektívje és a nagy felbontású érzékelői még sötétben is a legkiválóbb képminőséget garantálják, amit egy okostelefonnál el lehet érni. Kompatibilisek a piacon kapható, a WPC és a PMA szabványokat támogató összes vezeték nélküli töltőállomással. A vékony (6,8/7,0 mm - edge) és könnyű (138/132 g - edge) készülékek 14 nm-es, 64-bites platformra épülő mobil processzora, vagyis az új LPDDR4 memóriarendszer és az UFS 2.0 flash memória még jobb teljesítményt és fokozottabb memóriasebességet tesz lehetővé alacsonyabb energiaigény mellett. Az 5,1 hüvelykes Quad HD Super AMOLED kijelző 577ppi-s pixelsűrűséget garantál a vásárlók számára. A világosabb kijelző (600cd/m²) a szabadban is jobban látható. A Galaxy S6 és Galaxy S6 edge 32/64/128GB tárkapacitással, fehér gyöngy, fekete zafír, arany platina, kék topáz (Galaxy S6) és zöld smaragd (Galaxy S6 edge) színekben kapható.

Messzebbre, gyorsa

Magyarországi kezdeményezés nőtte ki magát nemzetközi versennyé. Belestünk a kulisszák mögé...



Beülés és fészkelődés, ahogy egy gokartnál is megszokott



Az alurácselem padlóval is súlyt spóroltak meg

Mérnöktanoncok terveznek-építenek sűrített levegő hajtotta járműveket, és mérik össze a tudásukat a csőrtén. A Budapesti Műszaki Egyetemről (BME) érkezett a meghívás, hogy kipróbálhatjuk a diákok által a VIII. Nemzetközi Aventics Pneumobil Versenyre épített járművet. A kocsit épphogy összerakták, még a finomszabályozás hátra volt, de lényegében úgy nézett ki, mint a versenyen fog május 8-9-én, Egerben. A BME udvarán csoportokba verődött diákok rajzottak a járművek körül, de mint a srácok elmondták, ez mindig így van, ha kitolják a gépeket a placcra. Merthogy a teszt is az udvar közlekedőin folyik.

A BICIKLIKEREKŰ, fémvázas kis járművek elsőre inkább tűnnek pedálos lélekvesztőnek, mintsem géphajtású masináknak – nem is gondolná az ember, hogy mire képesek! A csapat (Műszakik Pneumobil Team) a tavalyi járművet (Popóc) és az újat (Kanóc) is kihozta, hogy lehessen látni a különbséget. A versenykiírás persze keretet ad a járműépítésnek: a maximális hossz 2,5 méter, szélesség 1,7 méter, minimum 3 kerék kell, és a jármű beülős (autószerű), vagy ráülős (quad) lehet. A minimális kerékátmérő 400 mm, a szabad magasság legalább 70 mm, s az összes keréknek fékezettnek (kétkörös) kell lennie.

> A tavalyi BME-gép üvegszálas burkolata nehezebb volt.

Mindkét bemutatott háromkerekű hegesztett alumíniumváz köré épült. A szponzor Aventics biztosítja a pneumatikus alkatrészeket, lényegében az ipari pneumatikában alkalmazott munkahengerekből, szelepekből, részegységekből áll a hajtás. Az elektronikus vezérlés lehet saját tervezésű, vagy a Rexroth programozható logikai vezérlése (PLC). Hogy a munkahenger egyenes vonalú mozgásából hogyan lesz forgómozgás, az a versenyzőkre van bízva. Mint ahogy a vezérlés is, mert viszonylag nagy a hajtásrendszer vesztesége, ami ügyesen csökkenthető. Energiaforrásként két köbméter levegőt kapnak a versenyen, persze sűrített állapotban, egy 10 literes palackban, névlegesen 200 báros nyomással. Az üzemi nyomás az ipari pneumatikus rendszerekben alkalmazott 10 bar lehet – az „üzemanyagtankból" puffertartályba áramoltathatják a redukált nyomású levegőt. A BME csapata fogasléc-fogaskerék megoldással hajt. A léc mindkét irányban fogaskereket pörget ellenirányban dolgozó szabadonfutókkal, így teszik a hajtást folyamatossá. Használtak váltót is, de nagyon nagy, és nem egyenletes a hajtómű terhelése, rendre tönkrementek, mivel a hajtás 200 Nm nyomatékot is tud.

A BESZÁLLÁS persze nem könnyű, hasonló, mint a versenyautókba: láb kinyújt, kétoldalt pedig a váz-



Hárman a csapatból és Dr. Farkas Zsolt felkészítő tanár a BME Gép-és Terméktervezés Tanszékről. A kupák a gárda sikerességét jelzik



A munkahenger dugattyúrúdja és a hajtást átadó fogasléc hátsó helyzetben



Egy saját készítésű vezérlés. A lényeg, hogy hatékonyan működtesse a pneumobilt



Kihasználni a rendelkezésre álló technológiákat: telemetria vezeték nélkül, valós időben

bban, ügyesebben!

ra támaszkodva beereszkedni az ülésbe. A vezetés akár egy gokarté. Fakormányt tekerhetünk, van gáz- és fékpedál, indulhat a móka! A gázpedál lenyomása utat enged a levegőnek, az beáramlik a hosszú löketű, mindkét irányba dolgozó hengerbe, és meglepő élénkséggel lendül neki a jármű. Csak néha szisszen, mint a teherautó légfékje, mikor kiengedi a munkára fogható nyomását vesztett levegőt. Nagyon jól viselkedik az elöl rugózó futómű, s meglepő kanyartempó érhető el a 40-50 km/órás sebességre is képes járművekkel. Egy kollégával rögtönzött háziversenyt rendeztünk, feldobtunk egy érmét, a régebbi, nehezebb kocsit nyertem. Oda a győzelem, gondoltam, de a rajt után állva hagytam a versenytársamat. Bár a vezetői helyzet kényelmetlenebb, s a féket is jobban kell taposni, de mint kiderült, a tavalyi kocsit jól beszabályozták, viszont az újon még dolgoznak.



Mindent megtervez a csapat számítógépen, mielőtt nekiállnak elkészíteni. Hol van már a rajzasztal…

Háromtusa

2008-ban a Bosch Rexroth Pneumatika Kft. szervezte az első versenyt, s azóta is Egerben tartják, mivel ott a cég gyártóhelye. Az első évben 12 magyar egyetem 16 csapata állt rajthoz, míg idén már 24 külföldi járművet várnak hat országból (Csehország, Észtország, Lengyelország, Litvánia, Németország és Románia). A magyar csapatokkal együtt negyvenen versenyeznek a normál kategóriában, míg a szenioroknál nyolc magyar jármű csap össze. A hosszú távú futamot az nyeri, aki a legnagyobb távolságot teszi meg egy palacktöltettel (tavaly 7776 méter). Az ügyességi futamon kieséses alapon selejteznek, míg a gyorsulási derbit az nyeri, aki az adott szakaszt a legrövidebb idő alatt teljesíti (2014: 220 méter/4,229 másodperc/46,6 km/órás célba érési sebesség.

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

PROMÓCIÓ

FESZTIVÁLOZZ és NYERJ EGY HARLEY-T



Mindenkit szeretettel várnak a szervezők

2015. június 10.-14. között Alsóörsön, az Open Road Festen!

... mindegy mivel érkezel, lehet hogy Harley-val távozol!

16.tk OPEN ROAD FEST

TÉGED IS VÁR A NYÁR LEGVAGÁNYABB FESZTIVÁLJA! A 16. Harley Davidson Open Road Fest! Júniusban ismét Alsóörsön dübörögnek fel a már jól ismert motorhangok, számos külföldi és hazai banda koncertjével kísérve. A 2015-ös kirobbanó zenei programban többek között helyet kapott a legendás **EUROPE, KOWALSKY MEG A VEGA, ANNA AND THE BARBIES, HOOLIGANS, TANKCSAPDA, EDDA** és még sokan mások.

Az adrenalin szint fokozására számtalan motoros program, műrepülő- és kaszkadőr show vár. Egy életérzés: a szabadság maga, egy csöpp lázadás, egy igazi barátság, egy őszinte mosoly, egy óriási üvöltés... a Harley élmény, ami évről évre igazi felfedezés.

Mindenképpen váltsd meg jegyedet a fesztiválra, már csak azért is, hogy részt vehess a fesztivál nyereményjátékában, ahol egy **HARLEY-DAVIDSON STREET 750 KERÜL KISORSOLÁSRA.** Ahhoz, hogy Tiéd legyen az év nyereménye, nem kell mást tenned, mint előzetesen regisztrálni az openroadfest.hu oldalon, majd eljönni a fesztiválra és jól érezni magad. A mindent eldöntő sorsolástól két kattintás választ el, így esélyt adsz magadnak arra, hogy a Harley-Davidson Street 750-el gördülj le a Fesztivál Nagyszínpadáról. Fontos, hogy csak érvényes karszalaggal tudsz részt venni a játékban, amelyet a sorsolásig őrizz meg!

A HARLEY DAVIDSON OPEN ROAD FEST NYEREMÉNYJÁTÉKÁBA MÁJUS 15.-TŐL LEHET BEKAPCSOLÓDNI.



www.openroadfest.hu, www. facebook.com/openroadfest

Tömegcikk

Nagy álmaink nem lehetnek, ha korlátozott költségvetésből kell működő autót választani.



Az Astra F gyakori ebben az árkategóriában. A futott kilométer 200-250 ezer körüli



A futómű és az erőátvitel hibája sokszor bontott alkatrésszel is javítható



Parkolási sérülés a lökhárítón – tanuljunk meg vele együtt élni

Hívjon, írjon, segítünk!

Autót venne, de előbb tanácsot kérne? Tanulságos sztorija van, netán átvágták? Tudja a tutit és másoknak is megsúgná? Ne habozzon, vegye fel velünk a kapcsolatot, mi pedig lehetőség szerint szakértő bevonásával igyekszünk segíteni, vagy éppen teret adni tapasztalatai tolmácsolásához!

INFÓVONAL:
posta@automotor.hu
06-1-460-2470

Tudta-e?

A vagyonszerzési illetéknek a nevével ellentétben semmi köze nincs a megszerzett vagyon nagyságához, azt az autó műszaki jellemzői alapján számolják ki.

Először is azzal kell tisztában lennünk, ha mindössze 300 ezerért akarunk használt autót vásárolni, hogy a költségvetés jelentős részét elviszi majd az átírás – eredetvizsgálat, vagyonszerzési illeték, forgalmi engedély, törzskönyv –, ami akár 50-100 ezres tétel is lehet! A vásárlást követően lesz még egy, szintén pár tízezer Ft-os kiadás, hiszen a folyadékok cseréje mellett a futómű- és a fékrendszer átnézése és szükséges javítása is ránk vár. Arról a piaci kategóriáról beszélünk, ahol a „felár ellenében adom hozzá...” fordulatot gyakran olvassuk a hirdetésekben, így viszonyulnak a karbantartáshoz is. Szóval még el se indultunk választani, de az eredetileg 300 ezer Ft-os költségvetés máris 200-250 ezer Ft-ra apadt.

Ennyi pénzért is találunk megkímélt, keveset futott autót, de az jellemzően valamilyen szocialista típus a 80-as évekből, amivel kapcsolatban azt kell észben tartani, hogy a rendszeres használat mellett rendszeres karbantartást is igényel. Csábítónak tűnhetnek a sportkocsik, vagy a nagyobb motorral felszerelt közép- és felsőkategóriás öreg limuzinok, de nem szabad elfeledkezni arról, hogy ezekhez az alkatrész-utánpótlás körülményesebb és drágább. Sokkal reálisabb, ha a 90-es évek közepéről-végéről származó kis- vagy kompaktkategóriás autót választunk, itt már találhatunk blokkolásgátlós-légzsákos példányokat is. Ne legyen márkapreferenciánk, igyekezzünk az utakon még nagy számban futó autót választani; ezekhez bőséges és olcsó az alkatrész-utánpótlás.

Sok esetben találkozunk olyan hirdetéssel ebben az árkategóriában, amely a „korának megfelelő állapoton” túl leírja a problémát: motorhiba, futóműhiba, rozsdás karosszéria. Jellemzően magánszemélyek hirdetnek ebben az árkategóriában, bemondásra ne higgyük el, hogy tényleg csak ennyi a hiba; 5000 Ft-ért már végeznek teljes állapotfelmérést a javítóműhelyekben, ennyi kiadással esetleg több tízezer Ft-ot tudunk megspórolni! Igyekezzünk népszerű, a bontókban is nagy számban megtalálható típust választani, egyszerűbb és olcsóbb lehet egy részegység komplett cseréje, mint a javítás. A diagnosztika, a javítás és a szét- és összeszerelés gyakran többe kerül, mint egy bontott motor és annak beépítése, valamint az ezt követő papírmunka és műszaki vizsga költsége. A futómű javítása is megoldható bontott (bölcső, lengőkar) és új alkatrészek (szilentek, lengéscsillapító) beépítésével. A karosszériahibákkal már óvatosabban kell bánni, általában a javíthatatlan (nincs alkatrész, a munkadíj és fényezés meghaladja az autó értékét) autóktól próbálnak olcsón megszabadulni tulajdonosaik. Rengeteg pénzt és időt emészt fel a lakatolás, egyszerűen nincs értelme ezzel vesződni, nézzünk másik autó után.

Ennyi pénzért csodát nem várhat az ember, csak egy reális állapotú használt autót, amelynél bármikor előfordulhat üzemzavar.



Bontott alkatrészekből nincs hiány – itt egy Astra F műszerfal



Még az ilyen kis sérülések javítása is meghaladhatja a gazdaságos, ésszerű keretet

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: AM ARCHÍV, OLX, WEB

Most viszik...

A téma örök, ahogy az autósok aggodalma is. Nézzünk a számok mögé!



A Hatvani Polgárőr Egyesület és a helyi rendőrség közös akciója során mintegy félezer járművet ellenőriztek

Összefogtak

A 25 éve alakult Hatvani Polgárőr Egyesület nemrégiben közlekedésbiztonsági és gépjármű-felderítési akciót tartott a település körzetében, együttműködve a helyi rendőrség szakembereivel. A polgárőrök korszerű, mobil rendszámfelismerő rendszerét kapcsolták össze a központi nyilvántartás adatbázisával.

Mindent lát!

Az autóvadász szoftver on-line kapcsolatban áll a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatalának rendszerével, ezáltal a lopott kocsikat, a forgalomból kivont, így illegálisan közlekedő, vagy más bűncselekmény elkövetése miatt körözött gépjárműveket is kiszűri a rendszer.

Bizonyára minden autós, motoros fejében megfordult már a görcsös gondolat, nevezetesen „csak nehogy az én járművemet vigyék el!" Sokan sajnos beleesnek a szórásba, vagyis kárvallottak lesznek, az esetek többségében pedig pozitív végkifejlet nélkül zárul a történet. Egyes vélemények szerint az eltulajdonított gépkocsiknak csak egy kis hányada kezd új életet „egészben", a lopott autók zöme illegális bontókban végzi, hogy azután alkatrészeikre szedve próbáljanak hasznot csikarni belőlük.

Az ORFK Kommunikációs Szolgálatától kapott tájékoztató szerint 2014-ben 3796 „személygépkocsi elkövetési tárgyú lopás bűncselekmény" történt hazánkban, míg zárt gépjármű feltörését 6775 esetben regisztrálta a hatóság. Ezek az úgynevezett követő statisztikai adatok az Egységes Nyomozóhatósági és Ügyészségi Bűnügyi Statisztika (ENYÜBS) rendszeréből származnak, s minden esetben a már lezárt eljárások számáról adnak tájékoztatást. Ezek a számok akkor válnak különösen beszédessé, ha a nyomozáseredményességi mutatókat is megemlítjük. Nos, a 3796 db eltulajdonított gépkocsiból mindössze 349-nek bukkantak a nyomára, vagyis csupán 9,2% volt a tavalyi felderítési sikeresség. A 6775 esetben elkövetett autófeltörésnél már kicsivel jobb, 12,4% a nyomozáseredményességi mutató (840 eset), megállapítható tehát, hogy akár gépkocsiról, akár kézitáskáról van szó, az áldozatok többsége alighanem bottal ütheti annak nyomát.

AZ UTÓLOPÁSOK felderítési témakörében közismert és sikeres Nemzetközi Autóvadász Közhasznú Egyesület (www.autovadasz.eu) elemzése szerint tavaly 1024 bejelentés érkezett hozzájuk, ennek 89%-a Budapestről, 11% pedig vidékről. A bejelentések ismeretében a fővárosban a XI. (142 gépkocsi), a II. (107) és a XIV. (99) kerület a „legnépszerűbb", míg vidéken Dunakeszi és Székesfehérvár holtversenyben (11-11 autó) vezeti a feketelistát. Az autóvadász statisztikája szerint a lopási márkarangsort a Volkswagen vezeti a Suzuki, a Toyota, a Ford, az Opel, a Renault, a Seat és a Skoda előtt, míg a modellek közül a Suzuki Swift (6%) a legveszélyeztetettebb.

Ami az autófeltöréseket illeti, az elkövetés leggyakoribb módszere az ablakbetörés (kő, fémtárgy), amit a nyitott állapot figyelemelterelés kihasználása, a zárfeltörés, kis hányadban pedig álkulcs használata követ. A járműben látható helyen lévő táska, a könnyen mozdítható műszaki cikk szinte csábít az autó feltörésére, ezért ajánlatos minden esetben a csomagtartóba, vagy más, nem látható helyre tenni az értékeket.

SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT | FORRÁS: ORFK, AUTOVADASZ.EU | FOTÓ: H. SZABÓ SÁNDOR, WEB

HIRDETÉS

Loptak már el a kocsijából laptopot, tabletet, kézi táskát vagy más értéket szinte másodpercek alatt? A megoldás:

CAR TREZOR

Egyszerűen és gyorsan rögzíthető alumínium doboz, mely anyagának köszönhetően könnyű, nem rozsdásodik és biztonságos tárolást tesz lehetővé!

könnyen rögzíthető a csomagtartóba
2db kulccsal zárható békazár
önnyíló, rugós tető
több méret

zárható
hordozható
lefogatható

METALCONSTRUCT
06 30 953 5580
info@metalconstruct.hu
www.metalconstruct.hu

Felügyeleti szerv

Utólag beszerelhető készülékkel ismerkedtünk. A tudása átlagos, de bizonyos helyzetekben segíthet a balesetveszély csökkentésében.



Ha jármű van a kocsi előtt, folyamatosan jelzi a követési távolságot

Az autó értékcsökkenése miatt nem szívesen fúrják meg a műszerfalat, így a kijelzőt nehéz a látótérbe helyezni. A szélvédő tövében egészen jó a hely



A vezérlés mehet a műszerfal alá, de a kábelezés miatt bontani kell a kárpitot



Fontos a kamera pontos beállítása, hiszen ez küldi az értékelendő jeleket a vezérlésnek



A kalibrálás még a műhelyben megtörténik, az ár kb. 250 000 forint

Nevelő célzat

Érdekes pszichés dolog, hogy az eszköz rendelkezik „tanító" képességgel, tehát a sofőr - hogy ne szólaljon meg, ne idegesítse - ösztönösen kerüli a riasztásra késztető helyzeteket.

Az izraeli fejlesztésű Mobileye passzív vezetéstámogató eszköz egy videóalapú rendszer, amely alapvetően defenzív vezetési stílusra ösztönöz, és figyelmeztet a vezetési hibákra. Különlegessége, hogy lényegében bármely típusú és évjáratú autóba beszerelhető utólag. Mivel a jelfeldolgozáshoz szüksége van az autó által gyűjtött tekre is, amelyeket a kocsi rendszereiből vesz, így általánosságban a canbus rendszerrel épített kocsikba érdemes telepíteni, amelyek a 2000-es évektől terjedtek el. A Mobileye egyes szolgáltatásaiban nem megoldható, hogy egy sávtartó funkció esetén kormánykorrekciót végezzen, vagy az ülés, illetve a volán rezegtetésével figyelmeztesse a vezetőt, és nem is vészfékezhet.

A rendszer része egy intelligens kamera, amelyet az első szélvédő belső oldalára, a lehető legmagasabb pontra, középre rögzítenek. Ez küldi az adatokat a központi egységnek, amely feldolgozza azokat a fék, az irányjelző, a sebesség, az ablaktörlők és az országúti fényszóró jeleivel. Továbbá a rendszer mindkét oldalon méri a jármű kerekei és a sávjelzések közötti távolságot. A vezérlőt a műszerfal alá szerelték be. Ezen túl az utastérbe kerül egy kb. 4 cm átmérőjű kijelző, amelyet a sofőr kívánsága szerint szerelnek be, de érdemes a látóterébe helyezni, mivel ez jeleníti meg az üzeneteket, figyelmeztetéseket. A beszerelést követi a kalibrálás, majd a teszt, amelyhez az importőr (Auto Safety) egyik partnere, az iCell ajánlott fel próbára egy autót, az egyik „rohangálós" műhelykocsijukat. A Ford Transit Connect kisteherautóba tapasztalatgyűjtés miatt telepítették, meg azért, hogy népszerűsítsék, mert az eszköz másodlagos szerepe lehet cégautók esetén a sofőrök forgalombeli viselkedésének figyelése, együtt alkalmazva más elektronikus, GPS-alapú eszközökkel.

IRÁNY A FORGALOM! A kis kijelzőn megjelenő üzenetek és hangjelzés figyelmeztetik a sofőrt, ha nehéz helyzetet értékel a vezérlés. Az eszköz figyeli a követési távolságot, a sávtartást és a sebességkorlátozó táblákat, valamint figyelmeztet hirtelen az autó elé kerülő veszély esetén. Forgalmi helyzetben a kocsi előtt haladó jármű távolságát az adott sebességhez viszonyított követési távolság szorzatában adja meg, azaz az 1-es érték a szükséges minimum, ez alatt hangjelzéssel riaszt mindaddig, amíg ismét 1-es érték fölé nő a követési távolság. Sávelhagyáskor fényjelzéssel és a követésitávolság-riasztástól eltérő hangjelzéssel jelez, a monitor egység mutatja, mely oldalra történt a sávelhagyás. Sebességtúllépéskor ismét más típusú hang- és fényjelzést ad. Ráfutásveszély esetén, (dinamikusan csökkenő követési távolság, bevág elénk egy másik az autó, lelép egy gyalogos stb), adja a legfeltűnőbb hangú riasztást.

A Mobileye a helyzetértékelés, a riasztási mód, a sebességkorlátozó tábla felismerése tekintetében átlagos tudású. Sávnak érzékelhet aszfaltrepedést, ugyanakkor nem érzékeli a sávot koszos, szennyes burkolatnál. Vészhelyzetnek értékelhet szűk utcákban parkoló autókhoz való közeledést, a táblafelismerés pedig az esetek 50%-ában sikeres. Ajánlható minden olyan autóvezetőnek, aki jellegzetes hibájának érzi a követési távolság be nem tartását, a rendszeresen fáradtan, vagy idegesen vezetőknek, akik nem tudnak kellőképpen koncentrálni, s emiatt balesetet okozhatnak.

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

autó motor

ALAPÍTVA: 1948

AUTÓ-MOTOR ELŐFIZETÉSE MELLÉ MOST AJÁNDÉK JÁR!



Éves előfizetés:
6960 Ft

NITRO CIRCUS MOTO MAYHEM

Éves előfizetés + Nitro Circus Motomayhem belépőjegy*

Helyszín: Groupama Aréna
Időpont: 2015.06.14. 20:00 óra
további információ:
www.budapestjump.com oldalon

Előfizetéshez hívja a 06-40/510-510-as telefonszámot, vagy írjon e-mailt az elofizetes@mediaworks.hu e-mail címre!

Az ajánlat azoknak érvényes, akiknek 2015-ben a nevén és címén nincs érvényes előfizetés!

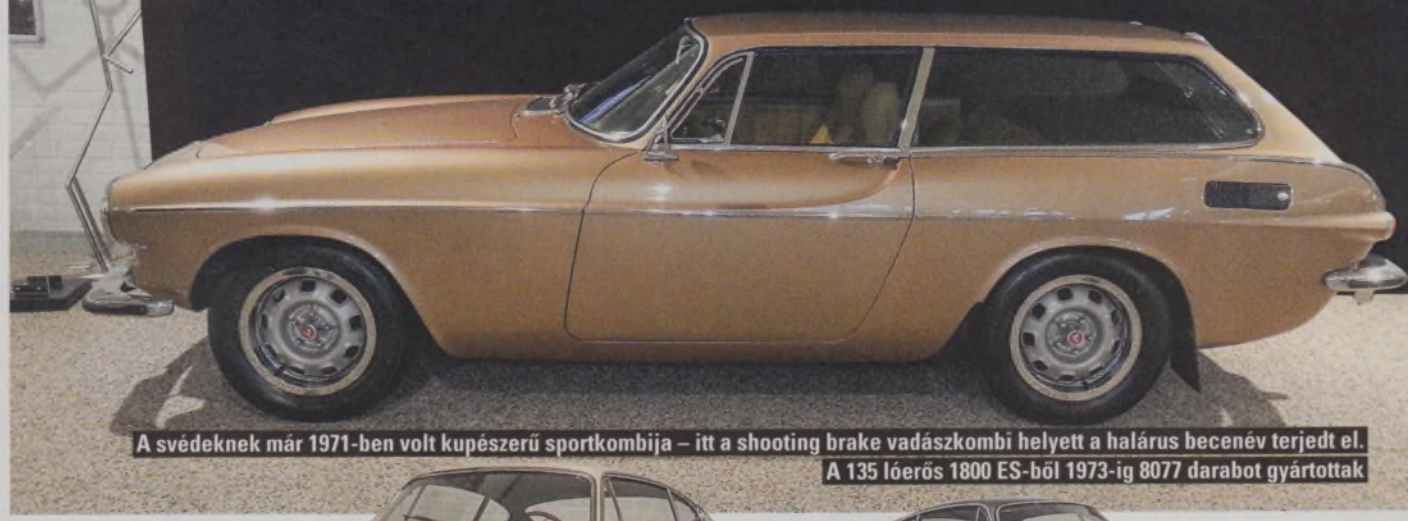
A meglévő előfizetések meghosszabbítóit egy Formula-1 2015 Nemzeti Sport Magazinnal* ajándékozzuk meg.

* A készlet erejéig

Az akció 2015. május 06-tól május 30-ig tart.

Svédasztal

A göteborgi Volvo-múzeumban tett látogatásunkból ezúttal a személyautók kerülnek terítékre.



A svédeknek már 1971-ben volt kupészerű sportkombija – itt a shooting brake vadászkombi helyett a halárus becenév terjedt el. A 135 lóerős 1800 ES-ből 1973-ig 8077 darabot gyártottak



A Volvo második sportkocsikalandja, „Az Angyal" tévésorozatból is ismerős P1800-as már sikeresnek bizonyult. A vajszínű egy Olaszországban készült 1958-as prototípus, a kék 1969-ből az akkori cégelnök, Mr. Gunnar Engellau „szolgálati autója". Az 1,2 tonnás kocsit 2,0 literes, 130 lóerős motor mozgatta

Biztonságtechnika

Az 1950-es évekig nem volt biztonsági öv az autókban, a kétpontos medenceövek 1957-től terjedtek el. 1959. augusztus 13-án, csütörtökön egy fekete Volvo PV544-es volt az első autó, melyet Nils Bohlin találmányával, a hárompontos biztonsági övvel szereltek fel. A svéd márka az első biztonsági gyerekülés fejlesztésében is részt vett, melynek tesztelését éppen egy ilyen modellben végezték: a fémvázra, fából készült 1964-es prototípus nem lehetett valami kényelmes.







TR 704-es (1935) nyújtott tengelytávú, hétszemélyes taxi

65 lóerős 654 De Luxe kivitel, teljes egészében acélkarosszériával

PV36-osból 500 db készült – az első Volvo független kerékfelfüggesztéssel

A PV 650-es sorozat (1929-37) már hathengeres motorokkal készült



Svédországban nem aratott elsöprő sikert az ÖV4-es, a Volvo első személyautója – lévén nyitott. Egy évvel később mutatkozott be a zárt karosszériás PV4-es



A kétüléses P1900-as roadster a márka első sportkocsija: 65 db készült. Csőalváz, üvegszálas kasztni és 1,4 literes, 70 lóerős motor jellemezte

Asztaltársaság

Az AB Volvo két alapítója, Assar Gabrielson és Gustaf Larson ennél az asztalnál ült egymással szemben és innen irányították az autógyárat.



A Volvo első személyautójának, az 1927-es ÖV4-esnek még fából készült a váza, és arra csavarozták rá az acél karosszériaelemeket.



A robusztus és megbízható PV a pálya- és a raliversenyzésben is jeleskedett. Talán legemlékezetesebb győzelmét az 1965-ös Szafari Ralin aratták az indiai Singh testvérek





1986-ban jött a Volvo első fronthajtású modellje, a négyüléses 480-as sportkupé (fekete) egy 120 lóerős, turbómotoros 480 ES. A technikai alapokat az 1988-ban bemutatott 440-esnél (ötajtós ferdehátú és szedán) is felhasználták: a piros a legutolsó példány 1996-ból



Az 1998-2006 között legyártott 400 000 darab S80-asból ez az első példány. Ezzel már a prémiumszegmens felé kacsintgatnak

1991-97 között a kocka formájú 850-est szedán és kombi változatban is gyártották, a T-5R csúcsmodell 249 lóerőt tudott





Az eredeti XC90-es méretarányos „replikája" 201 076 Lego építőkockából áll. Korábban a San Diego-i Legoland élményparkban volt kiállítva

SZÖVEG ÉS FOTÓ: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Igényszint



Mindössze 500 példányt gyárt a **BMW** az új Cruise M-Bike kerékpárból. Az aprólékos kidolgozású modell különböző kábeleit a vázba rejtették, de a vaskos teleszkópszárak és a hidraulikus működtetésű tárcsafékek is komoly vonzerővel bírnak.

Rajongói darab



A Baselworld órakiállításon mutatkozott be a Ducatival együttműködésben készült **Tudor** Fastrider karóra. A svájci Tudor szerint az új Scrambler adott ihletet a 150 méterig vízálló kronográfhoz, mely a motorkerékpárhoz hasonlóan sárga, katonai zöld és Ducati-vörös színben is elérhető.

Benzincseppek



Az új **Bajaj** Platina alighanem a világ legnagyobb hatótávú motorkerékpárja. A 102 cm^3-es egyhengeres egy liter benzinnel 97 kilométert tud menni, vagyis a 11,5 literes üzemanyagtartály 1000 kilométer feletti hatótávval kecsegtet!

Tudta-e?

Az MV Agusta sosem látott modelloffenzívát indít az elkövetkezendő két évben. A gyártó lecseréli az F4-es sportmotort, és egy új négyhengeres túramotor érkezésére is számíthatunk.

Mesteri átirat



A német MMB-től érkezik a műszeregység





A Wrenchmonkees csapata az elsők között vette kezelésbe az idei évre teljesen megújult klasszikus, léghűtéses Yamahát, az XJR1300-ast. A Yamaha Yard Built projekt keretében épített modellel azt ünnepli a dán tuningcsapat, hogy 20 évvel ezelőtt mutatkozott be az XJR (1200-as blokkal). A Skullmonkee névre keresztelt XJR1300-átirat azért érdekes igazán, mert a Wrenchmonkeestől bárki megrendelheti azt a készletet, amelylyel ilyen különlegessé varázsolható a Yamaha új big bike-ja. A tank, az ülés, a fejidom, a kormány és a kipufogó is egyedi gyártású, ahogyan a „retrósárga" színnel világító fényszóró sem szokványos.

Városba és túrára



A Nolan bemutatta új crossover sisakját, az N43E Air helyébe lépő N40 Fullt. A modell levehető állvédője és sildje révén városi motorozásra éppúgy alkalmas, mint hosszabb utakra – az állvédő megfelel a zárt bukósisakokkal szemben támasztott ECE-követelményeknek is. A Lexan héjszerkezetű sisak hat fokozatban állítható, beépített napellenzővel rendelkezik, illetve a belső bélésbe integrált állszíj is növeli a komfortérzetet. A 15 különböző fényezéssel elérhető, 68 500 forintos újdonságot N-Com kommunikációs előkészítéssel látják el.

Végleg bezár?

Az Erik Buell nevével fémjelzett Buell Motorcycles 2009-ben ment csődbe, miután a Harley-Davidson nem akarta finanszírozni tovább a működését, majd EBR néven később feltámadt a cég. Azonban hiába ölt 25 millió eurót az EBR-be



még 2013-ban az indiai Hero, az amerikaiak csődvédelmet kértek, ugyanis komoly adósságállományt halmoztak fel, és a jelenlegi eladási darabszámokkal lehetetlen helyzetbe kerültek. A csődben nemcsak az játszik szerepet, hogy az 1190SX és RX modellek a várakozáson aluli értékesítési számokat hoztak, hanem az is, hogy az EBR hatalmas összegeket ölt a superbike versenyzésbe.

Bizonyíték gyanánt

Ez a sportmotor a legjobb bizonyíték rá, hogy kis teljesítményű géppel is lehet óriásit motorozni!

Kétségtelenül jó érzés, amikor a jobb csuklónkkal szempillantás alatt lehívhatunk tengernyi lóerőt vagy nyomatékot, de az sem rosszabb, amikor egy kisméretű, pehelysúlyú sportmotorral egyik kanyarból a másikba döntünk és szinte teljesen eggyé válunk a masinával. Bár a KTM RC 125 hangja kicsit vicces a „nagyfiús" külső fényében, és a műszerfalon maximum hátszélben láthatunk 120 km/óránál magasabb értékeket, nagy móka a terelgetése, ami a 125-ös Duke-tól származó műszaki alapjainak is köszönhető. A vaskos WP teleszkóp és a nagyobb sportmotorokét megszégyenítő vázzal minden direktnek érződik, gyakorlatilag összecsiszolódási idő nélkül rögtön magabiztosnak érezheti a vezető magát. A Duke-hoz képest módosított villaszög, utánfutás és rövidebb tengelytávolság miatt a mindössze 125 kg-os motor a legkisebb súlypontáthelyezésre „válaszol", a széles kormánnyal kijelölt ívet pedig bombabiztosan tartja. Egyedül a ByBre fék rontja le a bizonyítványt, ugyanis hiába alapból ABS-es a rendszer, ha egy sportmotornál négy ujjal kell húzni a kart. Bár a korábban már tesztelt 125-ös Duke fékeire egyetlen rossz szavunk sem lehetett, itt a kétujjas fékezés utópia maradt.

A 15 LÓERŐS egyhengeres egészen jól veszi a gázparancsot, de azzal számolni kell, hogy a városhatáron túl már nem tartja kényelmesen a forgalom ritmusát – a 10 000-es maximális fordulatig nem élvezetből, hanem szükségből kell kiforgatni. Ezért a kis RC-vel egy idő után elkerültem a gyorsforgalmi szakaszokat, és inkább az országutat választottam. Sokkal inkább meglepő volt a kis KTM komfortja. Nyilván nem arra kell gondolni, hogy országátszelő túrákra tökéletes partner lenne, de sportmotoros viszonylatban kevés terhelést kap a karunk, ami hosszú úton áldásos.

Az RC 125-ös 1,4 millió forinttól kapható, ami elsőre soknak tűnik, de ha körülnézünk a konkurencia háza táján, más megvilágításba kerül: a KTM-mel összehasonlítható Yamaha YZF-R125-ös például 1,65 milliót kóstál.



Szervizintervallum-kijelző és váltóvillám is került a műszerfalra. Az irányjelzőket a tükörszárba integrálták



Ez nem egyszerűen faridom, ez egyben az utasülés!

Tetszett
- komoly futómű
- irányíthatóság
- megvilágított kezelőszervek
- ergonómia

Nem tetszett
- fék nyomáspontja
- holtteres tükrök

Tudta-e?
A KTM RC-sorozata a 125-ös és 390-es Duke-okhoz hasonlóan a Bajajnál készül, az indiai Punéban.

KTM	RC 125
Lökettérfogat:	124,7 cm³
Hengerek/szelepek:	1/4
Max. teljesítmény:	11 kW (15 LE) 9500/perc
Max. nyomaték:	12 Nm 8400/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1340 mm
Ülésmagasság:	820 mm
Üzemanyagtank:	10 l
Fék elöl/hátul:	300/230 mm tárcsa
Gumi elöl/hátul:	110/70 R17/150/60 R17
Száraz tömeg:	135 kg
Teszfogyasztás:	3,9 l/100 km
Alapár:	1 394 000 Ft

Összegzés

Amit ki lehet hozni egy 125-ös sportgépből, azt a KTM megcsinálta. Élvezetes és minőségi motorról van szó, aki pedig gyengécskének találja, annak 400 ezer forintos felárért ott van a 390-es verzió 44 lóerővel.



Versenyzőpalántákra gondolva: a blokkolásgátló deaktiválható

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: KTM CENTAL EAST EUROPE, 82104 POZSONY, ROZNAVSKÁ 24, TELEFON: +421-232-132-506

Amerikában is

A kétszeres MX2-es világbajnok francia **Marvin Musquin** (képünkön) hosszú próbálkozások után bajnok lett Amerikában is. A 26 éves Musquin 2011-ben érkezett az USA-ba, ahol 2014 végéig hullámzó volt a teljesítménye. Idén viszont remekelt a szuperkrosszban: a Keleti-parti 250 cm^3-es bajnokságban a 8 forduló alatt 6 győzelmet és két 2. helyet szerzett, amivel magabiztosan lett bajnok. A KTM ezáltal a 450 után a 250-ben is bajnok lett. Az első 450-es KTM-es szuperkrosszbajnok Ryan Dungey is rivaldafényben maradt, hiszen a 15. fordulóban nyert, míg a 16. fordulóban Eli Tomac mögött a 2. helyen zárt.



AMA SX (17/16. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Dungey (KTM) 365 pont (már bajnok!), **2. Tomac** (Honda) 283 pont, **3. Seely** (Honda) 259 pont, **4. Reed** (Kawasaki) 212 pont, **5. Baggett** (Suzuki) 208 pont, **6. Canard** (Honda) 204 pont, **7. Anderson** (Husqvarna) 200 pont, **8. Tickle** (Suzuki) 183 pont, **9. Short** (KTM) 180 pont, **10. Roczen** (Suzuki) 156 pont.

Suzuki-fölény



A Suzuki gyári csapata, a francia SERT idén ünnepli fennállásának 35. évfordulóját, míg az endurance-vb legsikeresebb modellje, a GSX-R széria idén 30 éves. A jubileumi évet győzelemmel kezdte a Suzuki. A 38. Le Mans-i 24 órán fölényesen diadalmaskodott a márka, az örökranglistán pedig befogta a Kawasakit. A verseny 57. percében Anthony Delhalle bukott, így a SERT visszaesett a 4. helyig egy kör hátrányban. A 6. órában azonban már a Suzuki vezetett, pedig a megsérült Delhalle féltávnál nem bírta tovább, amiért kétfősre olvadt a SERT gárdája. A Vincent Philippe és az újonc Etienne Masson alkotta duó azonban hibátlan volt – 7 kört vertek a második helyezett kawasakis alakulatra.



WTCC

Büntetett előélet

Mivel Yvan Muller (Citroën C-Elysée WTCC) hozott magával egy büntetést Argentínából (Mehdi Bennanival ütközött), a marokkói időmérőn taktikai hadviseléshez folyamodott: a 10. hely környékére „lőtte be" magát, ami a fordított felállásos második versenyen ugyebár az első rajtkockát jelenti. A francia számítása be is jött, bár csak az után, hogy Dusan Borkovic édesapja halála miatt visszalépett – később érkezett a hír, hogy a Proteam istálló Honda Civic WTCC-jét egyszerűen nem tudják a 207 cm magas szerbre szabni, ezért az egész szezont kihagyja. Amíg az RML-Chevroletval versenyzőket motorcsere miatt (továbbfejlesztett verziót kaptak) büntették, addig Michelisz Norbit azért sorolták a negyedik pozícióból hárommal hátrébb, mert a mérlegelésen a minimális súlyhatárnál rejtélyes módon 3 kilóval könnyebb volt a Zengő-Honda. Ezek után első nekifutásra a rajt-cél győzelmet arató López vezényletével elsőprő ötös Citroën-diadal született, mégpedig a



kínai Ma Quin Hua, Loeb, a hazai pályán versenyző Bennani és Muller sorrendben – mögöttük a gyári hondás Tiago Monteirót és Gabriele Tarquinit, majd nyolcadikként Norbit intették le. A második menetben a négyszeres WTCC világbajnokot a kilencszeres ralivilágbajnok végig keményen szorongatta, de nem tudta hibára kényszeríteni, így Muller idei első győzelmét szerezte Loeb és a 10. helyről felzárkózó López előtt – a dobogósokat Tom Chilton (Roal-RML Chevrolet) és Tarquini követte. Mivel a rajtnál kialakult csetepatéban a felügyelők utólag Micheliszt találták vétkesnek, a boxutcaáthajtással egyenértékű 30 másodperces időbüntetést sóztak a nyakába, emiatt az ötödikről a 11. helyre esett vissza. Még csúnyább baleset volt, amikor az utolsó kanyar féktávját alaposan elmérő Mikhail Kozlovsky éppen a csapattárs Rob Huff Lada Vestáját trafálta telibe.

WTCC (12/2. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. López (ARG) 93 pont, **2. Loeb** (FRA) 76 pont, **3. Muller** (FRA) 57 pont, **4. Ma** (CHN) és **Tarquini** (ITA) 38-38 pont, **6. Monteiro** (POR) 36 pont, 16 pont, **7. Bennani** (MAR) 26 pont, **8. Chilton** (GBR) 21 pont, **9. Michelisz** (HUN) 18 pont, **10. D'Aste** (ITA) 12 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Citroën 190 pont, **2. Honda** 118 pont, **3. Lada** 30 pont.

Sérüléshullám

Igazi csillaghullás volt a motokrossz-vb-n. A 10-szeres amerikai bajnok Ryan Villopoto a 4. fordulóban bukott, eltört a farkcsontja, amiért ki kellett hagynia az 5. fordulót is. A 8-szoros világbajnok Antonio Cairoli a 4. fordulóban a 2. helyen végzett, majd az 5. fordulóban ő is balesetet szenvedett. A bal kezében tört el egy csontja. Az 1. futamban kiállt, de a 2. futamot vállalta, a 7. helyen zárt. Max Nagl, Gautier Paulin, Tim Gajser és Jeffrey Herlings viszont elégedett lehet. Az MXGP-ben Nagl előbb begyűjtötte idei 3. nagydíjgyőzelmét, majd a 2. helyen végzett. A hondás Paulin az 5. fordulóban megszerezte idei első GP-diadalát, tehát a Yamaha és a Kawasaki után Hondával is nyerni tudott. Az MX2-ben is örülhetett a Honda. A 4. fordulóban Gajser révén (képünkön) a Honda 2009 után nyert ismét a kiskategóriában. Az 5. fordulóban ellenben Herlings-show volt, a vb-éllovas 2010 óta veretlen a hollandiai Valkenswaardban.



MX-VB (18/5. FORDULÓ)

Az összetett állás

MXGP: 1. Nagl (GER) Husqvarna, 214 pont, **2. Desalle** (BEL) Suzuki, 209 pont, **3. Cairoli** (ITA) KTM, 184 pont.
MX2: 1. Herlings (NED) KTM, 222 pont, **2. Ferrandis** (FRA) Kawasaki, 185 pont, **3. Jonass** (LAT) KTM, 148 pont.

BTCC

Bajnokok tornája

Hét bajnoki cím birtokosa és a sorozat három legsikeresebb pilótája nyerte a doningtoni futamokat. Első nekifutásra Jason Plato (VW CC) lerajtolta pole pozícióból induló csapattársát, Colin Turkingtont és Gordon Sheddent (Honda Civic Type R), majd magabiztosan nyert, miközben ellenfelei mögötte az ezüstért csatáztak – végül utóbbi végzett másodikként. A következő felvonásban Turkington vett remek rajtot és maga mögé utasította Sheddent, aki alaposan visszaesett, amikor a lágy gumik „elfáradtak". Így aztán a címvédő mögött a 7. pozícióból induló Matt Nealt (Honda Civic Type R) és Adam Morgant (Mercedes-Benz A-osztály) intették le. Miután a harmadik menetben egy biztonsági autós fázis összerántotta a mezőnyt féltáv környékén, a versenyben vezető Robert Collardot (BMW 125i M Sport) Neal, Andrew Jordan (MG6 GT) és Shedden is megelőzte a befutóig.



BTCC (10/2. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Neal 75 pont, **2. Turkington** 73 pont, **3. Shedden** 67 pont, **4. Jordan** 63 pont, **5. Plato** 58 pont, **6. Goff** 54 pont, **7. Collard** és **Morgan** 53-53 pont, **9. Smith** 50 pont, **10. Priaulx** 44 pont.





Áááá, jön a Nitro Circus!

Lélegzetelállító show a világ legbátrabb és legőrültebb technikai sportolóinak izgalmas trükkjeivel! – ezt ígéri a világhírű Nitro Circus, amely az idén nyáron látogat először Magyarországra. Az előadás különleges élményt ígér a motorsport fanatikusainak, de azoknak is, akik egyszerűen „csak" szeretnek borzongani mások bátorságán.

Az est szenzációját kétségtelenül a freestyle motokrosszkirály Travis Pastrana – az X-Games (amit az extrém sportok olimpiájának is szoktak nevezni) 17-szeres érmese – jelenti majd, aki a magyar közönség előtt is megcsillantja tudását. Pastrana mellett Josh Sheehan, a dupla hátraszaltó mestere, az X-Fighters bajnoka, vagy az X-Games-győztes Adam Jones, Blake „Bilko" Williams és Sam Sinclair is vállalta a budapesti fellépést. A BMX szerelmeseiről sem feledkeztek el a szervezők: Dusty Wygle, Ethen és Gavin Godfrey bringacsászár is itt lesz. A Nitro Circus magyarországi bulija június 14-én vasárnap este 20 órakor veszi kezdetét a Groupama Arénában.



Újra rendel!

Rossi második győzelme, Marquez második hibája – ennyit a gyorsmérlegről.

Folytatódott Valentino Rossi menetelése, ellenben Marc Marquez nagyot bakizott. Rossi szenvedett az edzéseken, s Katarhoz hasonlóan a 8. rajtkockából indulva zárkózott fel. A Yamaha a végsebesség tekintetében megint versenyképtelennek bizonyult, ugyanakkor csak Rossi volt ütőképes az extrakemény hátsó gumival. Előbb megjavította a pályacsúcsot, majd a hajrában megnyerte a Marquez elleni párbajt. A címvédő ugyanakkor MotoGP-karrierje legnehezebb idénykezdetét kénytelen átélni. Bár tavalyhoz hasonlóan könnyedén szerezte meg a pole pozíciót, majd 23 körön át vezetett, hátulról nekiment Rossinak és bukott. Marquez kálváriája pedig Argentína után is folytatódott: dirt track edzés közben bukott és eltört a bal kisujja, amit műteni is kellett.

A MOTO2-BEN öt év után ismét hallhattuk a francia himnuszt, Johann Zarco ugyanis megszerezte első diadalát a középső kategóriában, amivel Jules Cluzel után ő lett a második francia nagydíjgyőztes a Moto2-ben. Zarco a pole-ból indulva sokáig az 5 fős élbolynak diktálta az iramot, majd a hajrában elhúzott.

Az Amerikai GP után az Argentin Nagydíj is nagyszerűen sikerült a brit motorosoknak. 1978 után fordult elő ismét, hogy 3 kategóriában is brit dobogósok legyenek. A szigetországiak különösen a 22 éves Danny Kent miatt örülhetnek: a 3. körben állt az élre, majd elhúzott és több mint 10 másodperces előnnyel győzött. Kent révén Argentínában 1963 után szólt ismét a brit himnusz.

Tudta-e?

Rossi 17 év után ismét nyert Argentínában, 1998-ban azonban még nem Doktor, hanem Valentinik volt a beceneve.



Zarco révén először vezet francia a Moto2 összetettjében



Kéne már egy vb-arany az angoloknak. Kent lehet a megoldás



Stílszerű: Rossi a 10. vb-címére hajt!



Aleix Espargaro rövid ideig vezetett is az idén visszatérő Suzukival – mögötte Marquez és Rossi

VÉGEREDMÉNY (18/3.)

Argentína

Moto3: 1. Kent (GBR) Honda, **2. Vazquez** (SPA) Honda, **3. Vinales** (SPA) Husqvarna.
Moto2: 1. Zarco (FRA) Kalex, **2. Rins** (SPA) Kalex, **3. Lowes** (GBR) Speed Up.
MotoGP: 1. Rossi (ITA) Yamaha, **2. Dovizioso** (ITA) Ducati, **3. Crutchlow** (GBR) Honda.

Az összetett állás

Moto3: 1. Kent 66 pont, **2. Vazquez** 49 pont, **3. Bastianini** 40 pont, **4. Quartararo** 39 pont, **5. I. Vinales** 33 pont, **6. Binder** 28 pont.
Moto2: 1. Zarco 53 pont, **2. Rins** 49 pont, **3. Lowes** 41 pont, **4. Morbidelli** 33 pont, **5. Folger** 32 pont, **6. Kallio** 31 pont.
MotoGP: 1. Rossi 66 pont, **2. Dovizioso** 60 pont, **3. Iannone** 40 pont, **4. Lorenzo** 37 pont, **5. Marquez** 36 pont, **6. Crutchlow** 34 pont.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS, SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: MOTOGP

A Kawa először duplázott Assenben, míg a supersportban 16 év után nyertek a zöldek.

Kawasaki-nap



Rea (65) 26-ról 50 pontra növelte előnyét, Davies (7) pedig a Ducati 500. érmét szállította

Tudta-e?

Az asseni pálya

1992 óta fogadja a superbike-vb-t, de eddig csak a Ducatinak és a Hondának sikerült a duplázás.

Jonathan Rea a thaiföldi rekkenő forrósághoz hasonlóan a hollandiai hidegben is kettős futamgyőzelmet aratott. Az 1. futamban rajt-cél győzelmet szerzett, miközben folyamatosan visszaverte Chaz Davies támadásait. A 2. futamban puhább gumikat tett fel, sokáig utazott az 5 fős élbolyban, majd a hajrában elhúzott és megint megnyerte a Davies elleni párbajt. Rea révén a Kawasaki első ízben aratott kettős futamgyőzelmet Assenben.

A supersportban 1999 után nyertek ismét a zöldek Assenben. Kenan Sofuoglu és Jules Cluzel folyamatosan előzgette egymást, de a legvégén ütköztek egymással, és a balesetben Cluzel járt rosszabbul. A francia kikényszerült a bukótérbe, csak második lett, a háromszoros világbajnok viszont 2006 és 2007 után újra nyert itt.

MINDEMELLETT magyar sikert is feljegyezhettünk, a 23 éves Kis Viktória ugyanis megnyerte az idén létrehozott Női Európa-kupa 2. fordulóját. A sorozatot a Junior Európa-kupa keretén belül rendezik meg. Assenben a magyar H-Moto Team tagja a 21. helyen végzett, aminek köszönhetően ő lett a legjobb női helyezett. A Női Európa-kupában 14 és 23 év közötti a korhatár, míg a hölgyek ugyanazt a Honda CBR650F típust használják, mint a fiúk. A superbike-vb-n Rizmayer Gábor kétszer a 18. helyen végzett egy kör hátrányban, míg csapattársa, Tóth Imre mindkétszer kiállt technikai gondok miatt. A superstock 1000-es világkupán Sebestyén Péter kétszer is nagyon jól rajtolt, a pontszerző 15. helyen is motorozott, de végül visszaesett a 20. helyre. A superstock 600 Európa-bajnokságban Bódis Richárd ugyan felzárkózott a 34. helyről, de a 22. pozíciónál nem jutott előrébb.

VÉGEREDMÉNY (13/4.)

Assen

Superbike

1. futam: 1. Rea (GBR) Kawasaki, **2. Davies** (GBR) Ducati, **3. Van der Mark** (NED) Honda, ... **18. Rizmayer** (HUN) BMW.

2. futam: 1. Rea, 2. Davies, 3. Van der Mark, ... 18. Rizmayer.

Supersport

1. Sofuoglu (TUR) Kawasaki, **2. Cluzel** (FRA) MV Agusta, **3. Smith** (GBR) Honda.

Az összetett állás

Superbike

1. Rea 190 pont, **2. Haslam** 140 pont, **3. Davies** 123 pont.

Supersport

1. Sofuoglu 80 pont, **2. Jacobsen** 55 pont, **3. Cluzel** 45 pont.

SZÖVEG: HÉGYI ANDRÁS, SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: WSBK

HIRDETÉS



McLaren-Honda:



Alonso nem dünnyög, nem türelmetlenkedik, csak teszi a dolgát. Szerinte Monaco lehet az első mérföldkő

Hiába volt egy plusz évük, hogy felkészüljenek a turbókorszakra, a japánok gyengébben kezdtek, mint tavaly a többi motorgyártó.

Miután Jenson Button rajthoz sem tudott állni, mert az autóján közvetlenül a verseny előtt felfedeztek egy elektromos hibát, a McLaren-Honda ismét kereszttűzbe került. Négy forduló és másfél hónap alatt nem kellett volna messzebbre jutniuk? A másik három gyártóhoz képest volt egy extra évük, melynek során elleshették a többiek trükkjeit – például a Mercedes turbójának szokatlan kialakítását –, és tanulhattak a hibáikból. Mármint elvileg. Mégis több gondjuk van, mint a tavalyi idény előtt bármelyik riválisuknak, és Kevin Magnussen melbourne-i hibájával együtt négy verseny alatt kétszer fordult elő, hogy az egyik autójuk el sem tudott rajtolni. Button autója pénteken mindkét szabadedzésen, aztán a Q1-ben is megállt, másnap pedig versenyezni sem tudott vele.

SOKAN MÁR ELŐRE attól féltek, hogy a heves vérmérsékletű Fernando Alonso rá fogja boritani az asztalt a munkaadóira, amiért a rajtrács végén kell bohóckodnia, erre azonban nem került sor. A kórusba beállva egyelőre ő is kitartóan hajtogatja, hogy „hamarosan jönni fognak a jó eredmények", és nem követelőzik. „Mindannyian elköteleztük magunkat a projekt és a Honda visszatérése mellett. Az egész csapat teljesen egységes – állította Alonso Bahreinben. – A rajtrács végéről az elejére kell tornáznunk a McLaren-Hondát, és a gazdag múlt komoly hajtóerő."

De vajon indokolt-e a McLaren optimizmusa? Ha a hétvégéken elért legjobb köridőkből indulunk ki, nincs különösebb okuk az ünneplésre. Igaz ugyan, hogy a melbourne-i 5,060"-hez képest Sepangban már csak 2,366 másodperc volt a lemaradásuk a Mercedestől, ám az Sanghajban újra 3,493"-re nőtt, és még Sakhirban is 2,468"-re rúgott. Habár a McLaren a Spanyol Nagydíjra is nagy ugrást ígért, Alonso úgy véli, Monacóban lehet először reális esélyük a pontszerzésre. Sürgette ugyan a csapatát, hogy az ő hazai futamán is lépjen szintet, de elismerte, hogy „Monacóban kevésbé számit a motorteljesitmény, ezért ott eredményesebbek lehetünk."

BUTTON MEGJEGYEZTE, hogy „egy bizonyos gyártó" a tavaly szerzett tapasztalatai ellenére még náluk is jobban szenved. Nyilván a Renaultra célzott, nem alaptalanul, ám ettől függetlenül tény, hogy a Hondával rengeteg gond volt a szezon elején. De vajon miért? Mivel Button McLarenjét Bahreinben szokatlanul sokat kellett szerelni, a szakértők végre viszonylag alaposan szemügyre vehették benne a motort, és kiderült, hogy a Honda teljesen egyedi elrendezést választott. Míg a Mercedes a turbót a szokásos helyére, a motor mögé, a kompresszort viszont rendhagyó módon eléje építette be, a Honda máshogy trükközött: ők a turbót és a kipufogógáz hőenergiáját hasznosító MGU-H-t a két hengersor közé helyezték el. Ehhez a többi gyártó által használt, hagyományosnak számító radiális helyett axiális kompresszort fejlesztettek, amelynek kisebb a hely-

Fékhibák

Räikkönent az hozta játékba, hogy a verseny középső etapjában a keményebb keverékű gumikon is pont olyan tempót diktált, mint az élen haladó Hamilton a lágyabbakon, ezért a hajrában, amikor mindketten gumit cseréltek, körönként 1,4 másodperces különbséggel tudott közeledni hozzá. Másrészt viszont nehezen előzte volna meg Rosberget, ha a Mercedesben az utolsó előtti kör elején nem döglik be a fékvezérlés (brake-by-wire). Az utolsó körben ugyanilyen hibába futott bele Hamilton is, de az ő előnye elég nagy volt ahhoz, hogy a leintésig az élen maradjon. A Mercedes főnöke, Toto Wolff utóbb elismerte, hogy a fékek mindkét autójukon a forgalomban melegedtek túl, miközben menekülniük kellett, másrészt egy olyan beállítási változtatásból adódtak, amelyet a maranellóiak péntek esti, rendkívül erős versenyszimulációját látva léptek meg.

Mi lesz velük?



Räikkönen addig hajszolta Rosberget, míg a Mercedes fékvezérlése beadta az unalmast

Tudta-e?

Räikkönen pályafutása 41. leggyorsabb versenykörét futotta. Ezzel az örökranglistán utolérte Alain Prostot, akivel a megosztott 2. helyen áll. Csak Michael Schumacher van előttük, igaz, ő jócskán: neki 77 leggyorsabb köre van.

igénye, mert egy tengelyen több ventilátorból áll. Az axiális kompresszor előnye, hogy szélesebb fordulatszámtartományban működik, cserében viszont nagyobb a tehetetlensége, ráadásul nem képes előállítani akkora töltőnyomást, mint a radiális. Ez utóbbi a gyakorlatban jelenleg nem hátrány, mert az üzemanyag-átfolyási sebességének szabályokban rögzített felső határa (100 kg/óra) közvetve úgyis korlátozza a töltőnyomást. A Honda az MGU-K-t ugyanúgy a motor elé építette be, mint a többiek, az ERS vezérléséből és az akkumulátorból viszont egy közös egységet képezett, elvileg mélyebbre süllyesztve a súlypontot. Ez az elrendezés tette lehetővé a McLaren által „nullaméretűnek" nevezett, rendkívül szűk beépítést, amely az MP4-30-as hátulján is megfigyelhető. Az aerodinamikai előnyöket azonban egyelőre elfedik a rendszer gyerekbetegségei, nem utolsósorban a súlyos hűtési problémák. Eddig elsősorban ezek akadályozták meg, hogy a Honda maximális teljesítményen járassa a motorját.



Négy futam, három győzelem. Hamilton fölénye továbbra is nyomasztó

VÉGEREDMÉNY (19/4.)

Sakhir (BRN) 57 kör = 308,238 km

1.	[1.]	**HAMILTON** (GBR) Mercedes-Benz GP	1 óra 35'05,809" (194,478 km/óra)
2.	[2.]	**RÄIKKÖNEN** (FIN) Ferrari	+3,380"
3.	[3.]	**ROSBERG** (GER) Mercedes-Benz GP	+6,033"
4.	[6.]	**BOTTAS** (FIN) Williams-Mercedes	+42,957"
5.	[4.]	**VETTEL** (GER) Ferrari	+43,989"
6.	[5.]	**RICCIARDO** (AUS) Red Bull-Renault	+1'01,751"
7.	[8.]	**GROSJEAN** (FRA) Lotus-Mercedes	+1'24,763"
8.	[9.]	**PEREZ** (MEX) Force India-Mercedes	-1 kör
9.	[7.]	**KVYAT** (RUS) Red Bull-Renault	-1 kör
10.	[10.]	**MASSA** (BRA) Williams-Mercedes	-1 kör
11.	[15.]	**ALONSO** (ESP) McLaren-Honda	-1 kör
12.	[18.]	**NASR** (BRA) Sauber-Ferrari	-1 kör
13.	[17.]	**HÜLKENBERG** (GER) Force India-Mercedes	-1 kör
14.	[14.]	**ERICSSON** (SWE) Sauber-Ferrari	-1 kör
15.	[19.]	**MALDONADO** (VEN) Lotus-Mercedes	-1 kör
16.	[20.]	**STEVENS** (GBR) Manor-Marussia-Ferrari	-2 kör
17.	[13.]	**MERHI** (ESP) Manor-Marussia-Ferrari	-3 kör
		A versenyt feladta	
18.	[11.]	**VERSTAPPEN** (NED) Toro Rosso-Renault	-7 kör (elektronika)
19.	[12.]	**SAINZ JR.** (ESP) Toro Rosso-Renault	-41 kör (motorhiba)
-	[-]	**BUTTON** (GBR) McLaren-Honda	-47 kör (ERS probléma)

[ ] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör:
RÄIKKÖNEN, 1'36,311", a 42. körben.

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 93 pont, **2. Rosberg** 66 pont, **3. Vettel** 65 pont, **4. Räikkönen** 42 pont, **5. Massa** 31 pont, **6. Bottas** 30 pont, **7. Ricciardo** 19 pont, **8. Nasr** 14 pont, **9. Grosjean** 12 pont, **10. Hülkenberg, Verstappen** és **Sainz Jr.** 6-6 pont, **13. Perez** és **Ericsson** 5-5 pont, **15. Kvyat** 4 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 159 pont, **2. Ferrari** 107 pont, **3. Williams-Mercedes** 61 pont, **4. Red Bull-Renault** 23 pont, **5. Sauber-Ferrari** 19 pont, **6. Lotus-Mercedes** és **Toro Rosso-Renault** 12-12 pont, **7. Force India-Mercedes** 11 pont.

Hosszabbít?

Räikkönen látványosan jobb formában van, mint egy évvel ezelőtt, amiben az is segíti, hogy az idei Ferrari passzol a vezetési stílusához. Ez nem véletlen, a csapat főnöke, Maurizio Arrivabene ugyanis elárulta, hogy múlt decemberben kifejezetten felszólította a mérnököket: szabják a finnre az autót. A tavalyi alulkormányzottság megszűnt, így – bár az időmérőkön mind a négy alkalommal kikapott Vetteltől – Räikkönen versenytempója ismét a lotusos időket idézi. A Bahreini Nagydij alaposabb elemzése azt mutatja, hogy akár Hamiltont is legyőzhette volna, ha másodszor egy-két körrel korábban cserél kereket. A szerződése idén lejár, és a csapat döntheti el, hogy meghosszabbítják-e – Arrivabene elégedett Räikkönennel, de még nem akar dönteni a jövőjéről, „nehogy elaludjon."

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: CSAPATOK

Erőfitogtatás



Beszámolunk a 207 lóerős Opel Corsa OPC, valamint a VW Golf legújabb kombi variánsai, az R, a GTD és az Alltrack menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



Erogén zóna

Randevú az 585 lóerős Mercedes S 63 AMG-vel.

Hív a természet



Teszteljük a Kawasaki sport-túra kategóriás nagyágyúját, a Z1000SX-et.

További témáink

Teszt

- Citroën DS3 1.6 e-HDi
- BMW X4 xDrive28i



- Mazda2 G115
- Volvo V60 T6 R-Design

Tanácsadó

- Felnijavítás

Sport

- WTCC: Hungaroring



Slágergyanú

Nézzük, hogy bizonyít a hazai utakon az új Ford Mondeo!

autó-motor
ALAPÍTVA: 1948

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztők
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN, TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Tervezőszerkesztő
BÍRÓ ÉVA

Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY

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

Szerkesztőségi asszisztens
NYUSTI BERNADETT

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

Felelős kiadó
MIHÓK ATTILA
ügyvezető igazgató

Pénzügyi és Operatív igazgató
KATONA VIKTOR

Napilap Üzletág igazgató
HANÁK TAMÁS

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 megjelenéséért a Kiadó nem vállal felelősséget. Az elhelyezett fizetett politikai hirdetések nem tükrözik a szerkesztőség vagy a kiadó véleményét. A hirdetések közzétételekor 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 újraközölni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

Nyomás
Ipress Center Hungary Kft.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE ügyvezető
A nyomtatás időpontja
2015/18. hét
67. évfolyam, 9. szám
Munkaszám: 132612
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.

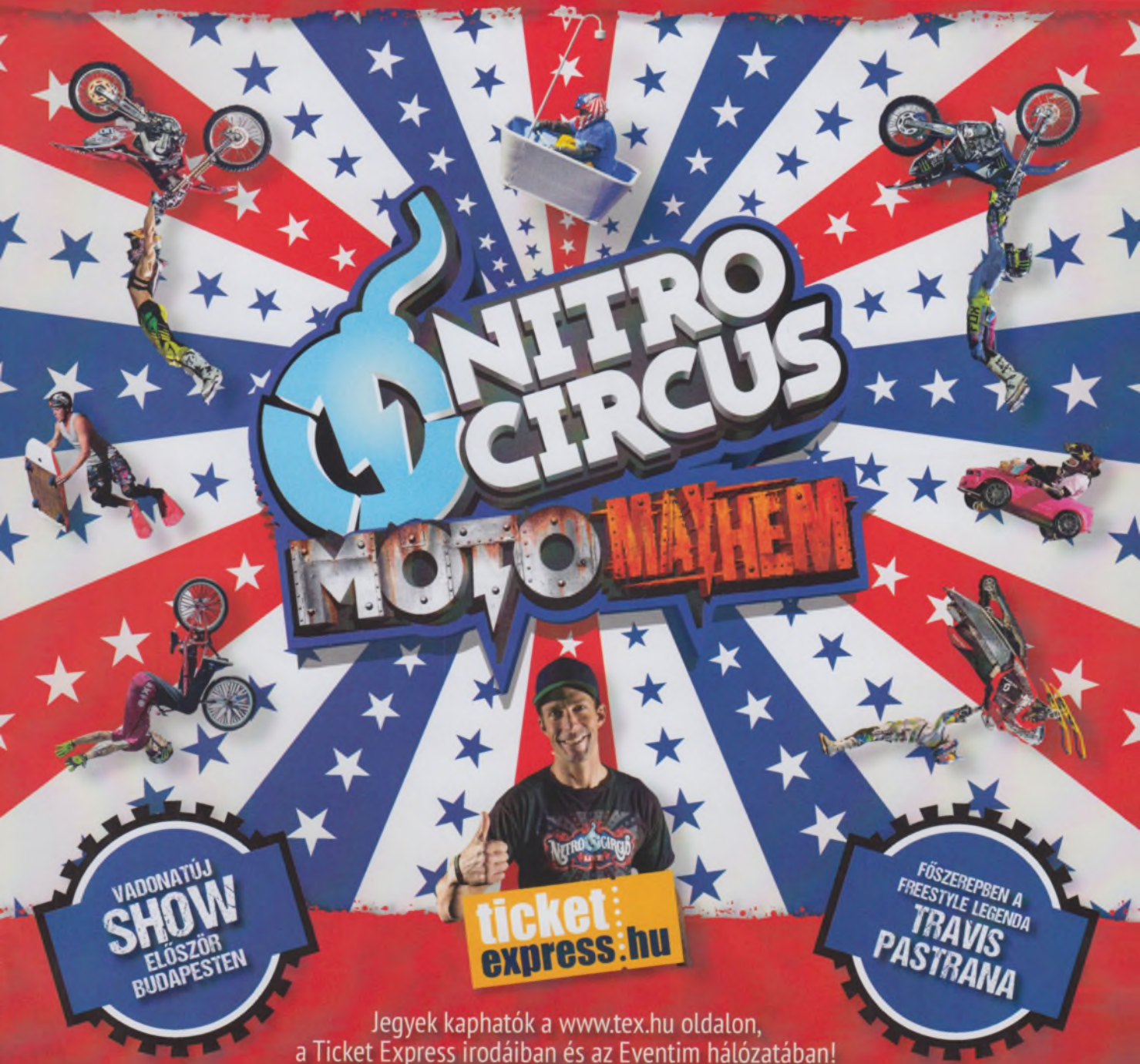
Előfizetésben terjeszti
a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzletág.
Postacím: 1900 Budapest.
Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu,
további információ:
06-80-444-444.
Külföldre előfizethető:
Hungaropress Kft.
Ügyintézés honlapon keresztül:
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 szervek.

VILÁGSZÁM!

A BENZINGŐZ ÜNNEPE

LÉLEGZETELÁLLÍTÓ SHOW A VILÁG LEGBÁTRABB ÉS LEGÖRÜLTEBB TECHNIKAI SPORTOLÓINAK IZGALMAS TRÜKKJEIVEL

2015 JÚNIUS 14 - GROUPAMA ARÉNA



VADONATÚJ SHOW ELŐSZÖR BUDAPESTEN

FŐSZEREPBEN A FREESTYLE LEGENDA TRAVIS PASTRANA

ticket express.hu

Jegyek kaphatók a www.tex.hu oldalon,
a Ticket Express irodáiban és az Eventim hálózatában!

WWW.BUDAPESTJUMP.COM

WWW.FACEBOOK.COM/NITROCIRCUSLIVEBUDAPEST

PARTNEREK:

Red Bull · Burger King · NET'54 · Budapest Jump · Sportklub · Nemzeti Sport · Juventus 103,9 FM

MÉDIA PARTNEREK:


ÚJ
VITARA
ÉLETRE VALÓ!
ALLGRIP
4x4 technológia!
MOBIL-
csatlakozás!
ADAPTÍV
tempomat!
VITARA
SUZUKI
Way of Life!
Suzuki Vitara – üzemanyag-fogyasztás: 3,7–7,1 l/100 km, CO - kibocsátás, vegyes használat mellett: 106–138 g/km.
A kép illusztráció, a változtatás jogát fenntartjuk. További részletek a www.suzuki.hu weboldalon.