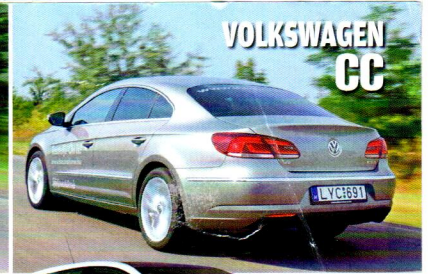


MÉGANE R.S.

VOLKSWAGEN CC



VOLVO V40 R-DESIGN

TOYOTA AURIS HYBRID

autó18 motor

ALAPÍTVÁ: 1948



McLAREN P1



BMW ACTIVE TOURER



DACIA SANDERO



V6-OS ÉS V8-AS KOMPRESSZOROS MOTOROKKAL JÖN A PORSCHE 911-ES ELLENFELE!

JAGUAR F-TYPE

2012
PARIS
MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE
29 SEPT - 14 OCT



JÁRMŰTECHNIKA

VEZETTÜK
A HÁROMHENGERES
BMW TURBÓT!

WTCC NORBI DUPLA DOBOGÓJA!



TANÁCSADÓ



AMIT A FÉKCSÖVEKRŐL TUDNI KELL

ÚJ RENDSZÁMOK JÖNNEK?



9 770005 079004



12018



VOLVO SELEKT, ÖNNEK

A TÖKÉLETES HASZNÁLT VOLVO

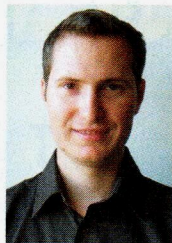


VOLVOSELEKT

- **12 hónapos Volvo-garancia**
- **Több mint 100 pontos átvizsgálás**
- **Szoftverfrissítés**
- **30 napos vagy 1500 km-es cseregarancia**
- **100%-os Volvo biztonság**

Ha használt, de megbízható, kifogástalan állapotú Volvót keres, válassza minőségi használtautó programunkat – ez a VOLVO SELEKT. Kínálatunkba csak a legjobb autók kerülhetnek, amelyek először is átesnek egy szoftverfrissítésen, majd egy több mint 100 pontos, a Volvo rendkívül szigorú elvárásainak megfelelő átvizsgáláson. Így Ön bármelyik autót válassza is, nyugodt lehet döntése felől. Régi-új Volvójához ráadásul 12 hónapra szóló Volvo-garanciát is biztosítunk. S mivel a VOLVO SELEKT programot az Ön elégedettségéért fejlesztettük, akár meg is gondolhatja magát 30 napon vagy 1500 km-en belül, és a kiválasztott autót egy másikra cserélheti. VOLVO SELEKT programunkkal tehát Ön biztosra veheti, hogy másodkézből is tökéletes Volvót vásárol.

Újító kedv



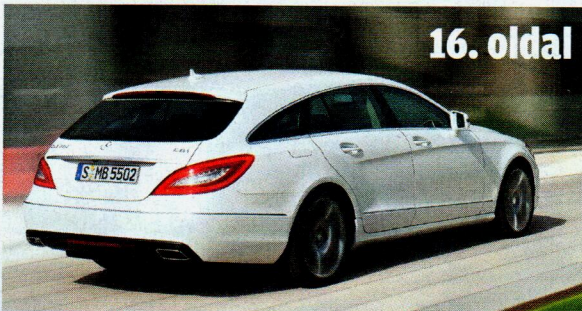
Miklós-Ilés Kálmán

Az idei Párizsi Autószalon újdonságait elnézve (10-13. oldal) egyértelmű, hogy szokatlan és innovatív koncepciókból ezúttal sincs hiány. Van itt elképesztő külsejű Smart Forstars, háromajtós szabadidő-autóként aposztrofált Mini Paceman és konnektorból tölthető, hibrid Mitsubishi Outlander is, azonban porondra lépett egy olyan modell, mely forradalmi léptékűnek mondható a gyártója életében. Egészen pontosan a BMW Concept Active Tourerre gondolok. Arra az autóra, amely három tulajdonsága miatt is kiverheti a biztosítékot a márka kedvelői körében. Egyrészt BMW-nek még sosem volt egyterűje – ami a sportos nimbusszal nyilvánvalóan nehezen fér össze –, másrészt ott van a tény, miszerint fronthajtású. Sőt, hogy még inkább eretnek legyen az autó, a tompa orr alatt egy háromhengeres motor dolgozik. Ez aztán furcsa kombináció! Arról nyilvánvalóan lehet vitatkozni, hogy a hatalmas vesék jól vagy rosszul mutatnak-e egy felpuffasztottnak tűnő egyterűn, azt viszont már most ki merem jelenteni, hogy az új háromhengeres motor több mint ígéretes. Az elsők között próbálhattuk ki az új egységet egy prototípusban (27. oldal), s meg kell hagyni, teljesítményével és karakterisztikájával zavarba ejtette a kétkedőket, többek között engem is. Persze a 2014-ben sorozatgyártású típusként bemutatkozó újdonság fogadtatásáról csak később tudunk beszámolni, az értékesítési adatok tükrében, de ha bejönnek a BMW reményei, miszerint a Mercedes B-osztály vagy akár a VW Touran potenciális vásárlói közül is sikerül majd sokakat elcsábítani, akkor biztos, hogy az Active Tourer fényes jövő előtt áll. Nyilván emlékeznek még a hasonlóan nagy érdeklődést kiváltó X6-os 2008-as premierjére, amikor jó néhányan meg voltak róla győződve, hogy ez az autó sosem lehet sikeres. Nos, a BMW akkor sem tévedett...



36. oldal

Az ígéret földjén egy bronz és egy ezüst Norbi mérlege



16. oldal

A stílusos praktikumot Shooting Brake-nak hívják



39. oldal

Vakvágány: Schumacher ismét randalírozott az éjszakában



9. oldal

Nekünk biztosan nem, de kinek és miért jó a rendszámcsere?



36. oldal

A Kawasaki csatát nyert, de a végső győzelmet a Suzuki aratta

TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	33

Postaláda

Olvasói levelek, fotók, közérdekű információk	8
---	---

Bemutató

A Párizsi Autószalon újdonságai	10
---------------------------------	----



Menetpróba

SEAT Toledo	14
Mercedes-Benz CLS Shooting Brake	16

Teszt

Hyundai i30 wagon 1.6 MPI és Hyundai i30 wagon 1.6 CRDi	18
Renault Mégane R.S. és Renault Mégane 1.2 TCE	20
Peugeot 508 RXH és Peugeot 208 1.6 e-HDi	22
Volkswagen CC 2.0 TDI 4Motion	24
Yamaha WR125X	34

Járműtechnika

Az Audi fejlesztései	26
A BMW fejlesztései	27

Használt autó

SEAT Cordoba 1.4 (2003)	28
-------------------------	----

Tuning

Lancia Dedra kombi	29
--------------------	----

Tanácsadó

Fékcsovek cseréje	30
-------------------	----

Időszerű

Mi értelme a rendszámreformnak?	9
---------------------------------	---

Közlekedésbiztonság

18. rész: Az őszi időjárás veszélyei	8
--------------------------------------	---

Sport

Hírek, eredmények és rali-vb: Wales	36
Gyorsasági motoros GP: Misano, superbike- és supersport-vb: Portimao	38
Formula-1: Szingapúri Nagydíj	39

Szolgáltatás

Kedvezményes vásárlási kuponok	31
Előzetes	42

RÖVIDEN

Biztonságos Subaru

A Subaru BRZ a legmagasabb értékelést szerezte meg a Közlekedésbiztonsági Biztosító Intézet (IIHS) vizsgálatán,



amelyen az autó féllátfedéses frontális, oldalsó, borulási és hátsó törésteesztjét végezték. Ezzel az eredménnyel **A SUBARU ÖSSZES MODELLEJE SZERPEL AZ INTÉZET „LEGBIZTONSÁGOSABB VÁLASZTÁS” LISTÁJÁN.**

Méltó helyen

Új üzemet nyitott Skóciában a bőrkárpitokat készítő Bridge of Weir Leather Company. A kétmillió fontos beruházással épült gyáregységben **70 FŐ KEZDTE MEG A MUNKÁT.** Az üzemből



kikerülő bőrkárpitokat a cég többek között az Aston Martinnak, a Fordnak, a Jaguarnak és a Volvónak szállítja.

Filmszerepben

A JAGUAR LAND ROVER ÖSSZESEN 77 JÁRMŰVET BIZTOSÍTOTT a legújabb James Bond-film, a Skyfall forgatására. A Land Rover Defenderek,



Range Roverek és Jaguar XJ-k a filmben éppúgy szerepet kaptak, mint a forgatást támogató járműként. A film premierjére még idén ősszel sor kerül.

HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

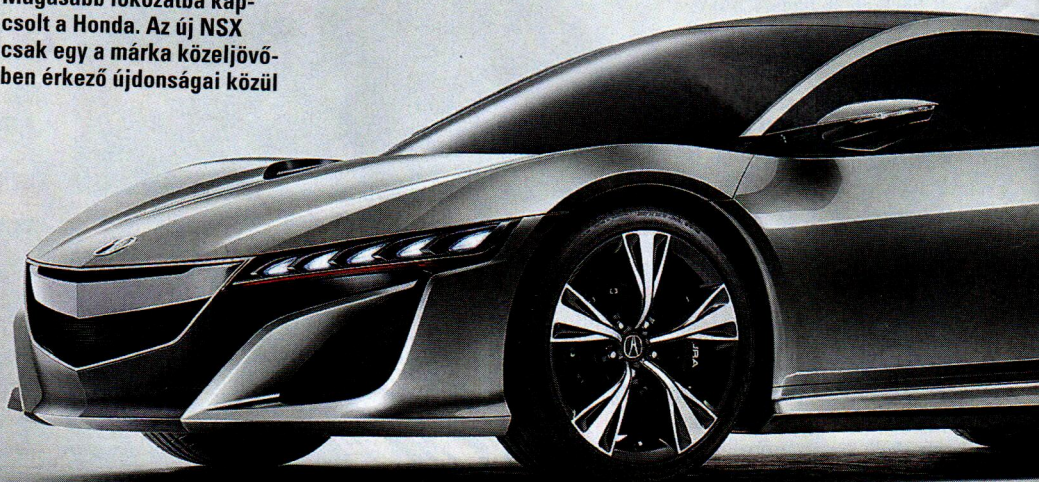
OKMÁNYIRODAI és REGISZTRÁCIÓS ADÓ ügyintézés! Egy nap alatt: RENDSZÁMTÁBLA - AUTOÁTÍRATÁS, műszaki vizsgáztatás, KOLOS-1 eredetvizsgálat!

Elveszett, sérült, egyedi, matrica, „E”, „P” rendszámablák. EU-sítás. Forgalomba helyezés, kivonás. Tel: 06-30-525-7111 www.rendszamtabla.hu

Bőséggkosár a H



Magasabb fokozatba kapcsoltsd a Honda. Az új NSX csak egy a márka közeljövőben érkező újdonságai közül



Végállomás

A hogyan arról korábban beszámoltunk, két francia úriember, Antonin Guy és Xavier Degon nyolc hónappal ezelőtt elképesztő kalandba kezdett. Fejükbe vették, hogy egy elektromos hajtású Citroën C-Zeróval föld körüli túrára mennek. A 25 ezer kilométeres távot sikeresen teljesítő alakulat problémamentesen jutott vissza a túra indulási pontjára, Strasbourgba. Az út során 300 feltöltésre volt szüksége a kis Citroënnak, azaz átlagosan alig több, mint 80 kilométert tud-



tak menni két megállás között. A túra célját a kis csapat elérte, miszerint az embereket meg lehet győzni az elektromos autózás létjogosultságáról.

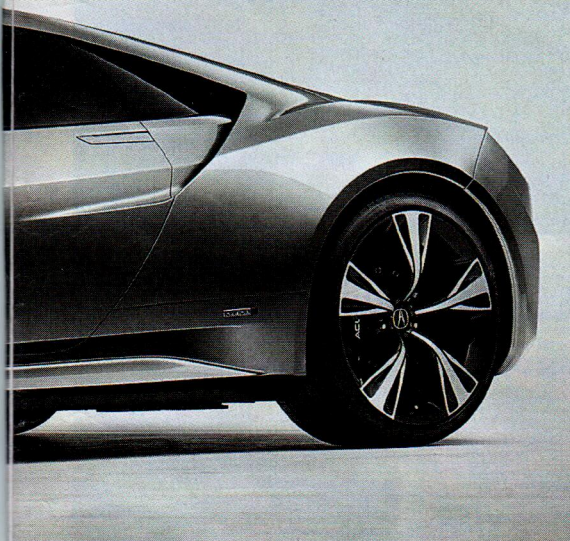
Együttműködésben

A Gillette és a YouTube létrehozta a Gillette Football Clubot, a YouTube új csatornáját. A Gillette Football Club egyesíti a minőségi futballtartalmakat, beleértve a gólokat, az összefoglalókat és a kulisszák mögötti felvételeket a vezető futball-ligákról és klubokról, valamint eredeti tartalmakat és exkluzív programokat tesz elérhetővé.



ondánál

Takanobo Ito, a Honda vezérigazgatója ismertette a márka középtávú terveit, amiben számos érdekes modell szerepel. Immáron hivatalossá vált, hogy két év múlva érkezik Európába az új Civic Type-R, amely a tervek szerint a leggyorsabb fronthajtású autó lesz a Nürburgringen, illetve debütál a koncepcióautóként már bemutatott új generációs NSX. Utóbbiban a Sport Hybrid SH-AWD néven mutatkozik be a Honda nagy teljesítményű, a villanymotorok révén összerékhajtással kombinált hibridrendszere. A márka emellett egy számára új kategóriában, a kompakt szabadidő-autók mezőnyében is szerencsét próbál egy típussal, mely a Jazz következő generációjának padlólemezére épül. Az előttünk álló években több új hibrid modelltől is lerántja a leplet a Honda, s ha minden a tervek szerint alakul, három éven belül elindulhat az új üzemanyagcellás jármű sorozatgyártása, mely Európa mellett Japánban, valamint az Egyesült Államokban is megjelenhet.



Októberi termés

Megjelent az AUTO BILD Magyarország októberi lapszáma. Az e havi repertoárban több újdonság is szerepel: menetpróbán vett képeiről többek között a Ford B-MAX, a Honda CR-V és a Skoda Rapid. Emellett összehasonlító tesztben feszül egymásnak három felső-középkategóriás hibrid, a BMW ActiveHybrid 5-ös, az Infiniti M35h és a Lexus GS450h, míg a maratoni tesztek sorában ezúttal a Jaguar XF kap bizonyítványt 100 ezer kilométer után.



HIRDETÉS

www.erstebank.hu Erste TeleBank: 06 40 222 222

Kedvezmények az Ön ízlése szerint Erste Joker Hitelkártya



Válasszon ízlése szerint, hiszen a nyolc kategóriából az **Ön által választott** három üzlettípusban Erste Joker Hitelkártyával végrehajtott minden vásárlása összegének 4%-át visszatérítjük!* Továbbá minden egyéb üzlettípusban történt vásárlása után a vásárlás összegének 1%-át visszatérítjük Önnek.

Igényeljen **mielőbb**, mert az első 2000 Erste Joker Hitelkártya főkártyabirtokost egy **3000 Ft értékű OMV utalvánnyal** ajándékozunk meg!

THM: 42,73%

*A minden vásárlásra érvényes 1%-os visszatérítés mellett az Ön által választott 3 kategóriához tartozó üzlettípusoknál plusz 3% bónusz visszatérítés jár. A választható kategóriák: Benzinkút, Dívat, Otthon, Barkács-kert, Elektronikai áruház, Utazás, Szépségápolás-egészség, Szórakozás. A Benzinkút kategória esetében maximum havi 30 000 Ft benzinkúton történő vásárlásig ad visszatérítést a bank. Az Erste Bank az üzlet típusát minden esetben a hitelkártyát elfogadó bank által a tranzakcióban megjelölt kereskedelmi kategória kódja (ún. MCC kód) alapján határozza meg. A tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül ajánlattételnek. A részletes kondíciókat és szerződéses feltételeket az Erste Bank mindenkor hatályos Lakossági Hitelkártya Általános Szerződési Feltételei és a vonatkozó Hirdetmény, a vásárlás visszatérítés és a plusz 4% Dívat kategóriás visszatérítési akció részletes feltételeit az Erste Joker Hitelkártya vásárlás visszatérítés Részvételi Feltételek tartalmazzák, amelyek megtalálhatóak a bankfiókokban és honlapunkon, a www.erstebank.hu címen. A Teljes Hiteldíj Mutató (THM) meghatározása az aktuális feltételek, illetve hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, és a feltételek változása esetén mértéke módosulhat. A THM értéke nem tükrözi a hitel kamatkockázatát.

RÖVIDEN

Csak óvatosan

Enyhén felrészülve folytatja pályafutását a Suzuki Grand Vitara. Az újdonság **ISMERTETŐJEGYE A KRÓMOZOTT BETÉTES HŰTŐMASZK**, a módosított



lőkhárító, illetve a frissített felni-választék. A továbbra is három- és öt-ajtós verzióban kapható modellben a beltéri kárpitok is megújultak.

Tüzes motor

A Honda bemutatta HR412E típusjelű vadonatúj versenymotorját, amely a Civic WTCC versenyautókat hajtja majd az FIA Túraautó-világbajnokságon.



A márka R&D központjában, Tochigi-ban kifejlesztett erőforrás egy **1,6 LITERES, NÉGYHENGES, KÖZVETLEN BEFECSKENDEZÉSES TURBÓMOTOR**.

Jön a Cascada!

Sokat sejtető részletfotót hozott nyilvánosságra az Opel a vadonatúj Cascada kabrióról. A gyártó egyelőre annyit árult el a 4,7 méter hosszú



típusról, hogy **50 KM/ÓRÁS SEBESÉGIG MENET KÖZBEN IS CSUKHATÓ-NYITHATÓ VÁSZONTETŐVEL RENDELKEZIK**.

HIRDETÉS

FERRYKER® TURBO

Turbók, turbófeltöltők javítása, forgalmazása



H-1239 Budapest, János apostol utca 186799 hrsz.

Tel.: (+36-1) 287-0256

Fax: (+36-1) 287-0514

Mobil: (+36-30) 9487-717

E-mail: ferrykurturbo@t-online.hu
Internet: www.ferrykurturbo.hu

Frisebb csomagolás

Az október 18-án kezdődő, Sydneyben megrendezésre kerülő Ausztrál Autószalonon debütál a frissített Mazda CX-9-es. A Mazda legnagyobb típusa ugyan továbbra sem lesz kapható Európában, de egyes piacokon, például az Egyesült Államokban nagyon fontos pozíciót

tölt be. Ami a változásokat illeti, az öt méter hosszú szabadidő-autó fiatalosabb orr-résszel büszkélkedhet: az átrajzolt fényszórókban immáron LED-es nappali fény világít, a lőkhárító esetében pedig jóval sportosabbra vették a figurát. Szintén nagy előrelépés van a felszereltség-

ben, ugyanis mostantól automata távolsági fényszóróvezérlést és sávellhagyásra figyelmeztető rendszert is találunk a fedélzeten. Az újdonságot 3,7 literes, V6-os, atmoszferikus benzinmotor hajtja, míg az erőátvitelért hatfokozatú automata sebességváltó felel.

Alapáron jár az összkerekhajtás a nagy Mazdához



Ferrari-rajongóknak

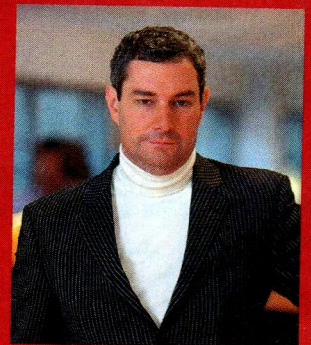
A Ferrari nevével fémjelzett hitelkártyát vezet be az autóversenyzés szerelmeseinek az Erste Bank Hungary Zrt. A kártyával történő vásárlás esetén akár a kifizetett összeg 3 százalékát is visszatéríti a pénzügyintézet, amennyiben a Scuderia Ferrari csapata sikeresen szerepel a Formula-1 előző heti futamán. Ezen felül a kártya birtokosai csatlakozhatnak a Scuderia



Ferrari online közösségéhez, és kedvezményesen vásárolhatnak a márka webáruházában.

Új pozícióban

A Bentleynél komoly változást eszközölt a VW-csoport: az eddigi fődesigner, Dirk van Braeckel



helyét Luc Donckerwolke vette át. A belga szakember feladata lesz, hogy kialakítsa a Bentley új formanyelvét, és friss lendületet adjon a tervező részlegnek. Donckerwolke már több pozícióban bizonyította rátermettségét a VW-csoporton belül, hiszen az ő nevéhez fűződik többek között a SEAT Ibiza és a Lamborghini Gallardo formaterve is.

Megvan a győztes!

A Magyar Autóklub újpesti vezető-technikai központjában tartott országos döntőn a zalaegerszegi Fekete Vivien hódította el a „Magyarország legjobb női autóvezetője” címet. A Suzuki ügyességi versenyére több mint 5500-an jelentkeztek, a döntőben pedig 50 hölgyesőfőr mérkőzött meg a vezetőtechnikai pályán. A győztes egy új Suzuki Splash-sel lett gazdagabb.



Mahindra-invázió

Már megérkeztek Európába a Mahindra XUV 500-as (1) önhordó karosszériás szabadidő-autó első példányai, nálunk az év vége felé várható a forgalmazás megindulása. Gazdag felszereltséggel, összerékhajtással, 2,2 literes, 140 lóerős turbódízzel rendelkezik a hétszemélyes SUV. Emellett még a Quanto (2) nevű, mindössze 4,0 méter hosszú alvázú szabadidő-autó alkotja a kínálatot, utóbbi 1,5 literes, 98 lóerős teljesítményű háromhengeres turbódízzel kerül, ami csak hátul hajt. Későbbre ígérnek négyhengeres, összerékhajtású változatot is. Ezenkívül a Bolero és a Goa pickupt is leváltják egy új modellel, amely várhatóan a jövő



év közepe felé érkezik majd meg Európába. Az indiaiak úgy számolnak, három-négy éven belül már évi 40-50 ezer autót értékesítenek majd Európában.

Jóteköny céllal

A Kia új, világszintű programot indított a hátrányos helyzetű gyermekek megsegítésére. A Green Light Project első állomása Tanzánia, ahol Dar es Salaam városában egy iskola építését finanszírozza a dél-koreai gyártó. Tanzániában emellett több



K2700-es teherautó szolgál majd mobil könyvtárként és mozgó orvosi rendelőként.



Hamarosan jön!

Áprilisban a New York-i Autószalonon láthatta először a nagyközönség az Acura RLX tanulmányautót, a novemberben megrendezésre kerülő Los Angeles-i Autószalonon viszont már a végleges modellel rukkol elő a Honda luxusmárkája. Az új zászlóshajó szedán nemcsak

fiatalosabb és sportosabb formájával nagy durranás, hanem a hírek szerint hibrid verzió is készül belőle. A rendelhető extrák sora méltó a márkához, hiszen ütközéskorrekáló rendszer, aktív sáv-tartó és teljes LED-es fényszóró is elérhető lesz az RLX-hez.



PROMÓCIO

GARANTÁLJUK A TÖKÉLETESSÉGET!

Magyarországon is elindult a Volvo Selekt használtautó-program, amelybe csak az 5 évesnél nem idősebb, 150 ezer kilométernél kevesebbet futott, folyamatosan vezetett szervizkönyves Volvók kerülhetnek be. A legideálisabb minőségi használt Volvót pedig az online kereső segítségével lehet könnyedén kiválasztani.

Egy Selekt Volvo azonban sokkal többet nyújt, mint egy szép, szigorúan ellenőrzött autó, hiszen a még nagyobb nyugalom biztosítása érdekében egy teljes szolgáltatáscsomag is kapcsolódik hozzá. A programkínálatában elérhető Volvo modellekhez ugyanis egy egész Európára kiterjedő, kilométerkorlátozás nélküli, 12 hónapig érvényes Volvo-garancia jár, amely valamennyi fontos mechanikus és elektromos alkatrész díjmentes cseréjét, illetve javítását magában foglalja meghibásodás esetén. Ráadásul a Volvo nem mindennapi garanciájának köszönhetően



elkerülhetők a váratlan kiadások és meglepetések is, hiszen egy Selekt tulajdonos a hasonló, használt autós garanciát nyújtó programoknál szinte mindig jelentkező önrész kifizetése alól is mentesül. Emellett pedig a nap 24 órájában, az egész kontinensen a tulajdonos rendelkezésére áll a Volvo Assistance is, amely több mint egy autóműtő szolgáltatás, hiszen egy egyszerű defektől kezdve

a közlekedési balesetig valamennyi eseményre kiterjed. Függetlenül attól, hogy az autó útközben állt le vagy már otthonról nem tud elindulni, a Volvo Assistance mindent megtesz azért, hogy bárki biztonságosan útnak indulhasson. Amennyiben a gépkocsi a helyszínen nem javítható, a Volvo elszállítja az autót a legközelebbi Volvo márkaszervizbe, vagy 80 kilométeren belül akár

a tulajdonos által preferált márkaszervizbe. Ha a javítást 4 órán, vagy az adott napon belül nem lehet befejezni, akkor a Volvo az autó vezetője és utasai számára egyaránt szállodai elhelyezést biztosít, vagy gondoskodik arról, hogy a bájba jutottak folytathassák utazásukat egy másik közlekedési eszközzel (így például taxival, bérelt autóval, vonattal vagy akár repülőgéppel).

A program szakemberei elkötelezetten dolgoznak azon, hogy egy Selekt Volvo tulajdonosa teljes mértékben elégedett legyen autójával. A maximális biztonság és kényelem érdekében ezért egy 30 napos, vagy 1500 km-es cseregarancia is jár a Selekt modellekhez. Amennyiben ugyanis a tulajdonos mégsem elégedett Volvo Selekt autójával, akkor akár egy másik, azonos értékű Volvo gépkocsira cserélheti azt.

További információ:
www.volvocars.hu/volvoselekt

A Volvo Selekt a tökéletesen felkészített használt Volvót kínálja Önnek

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

LEVÉLCÍM: Autó-Motor, 1535 Budapest, Pf.: 970, jelige: Postaláda
E-MAIL: posta@automotor.hu
TELEFAX: 06-1-488-5579

Derült égből!

Bizonyára nagyot néztek a rali-világajnokság walesi futamának nézői, amikor a pénteki nap nyitányaként egy Bentley Continental GT Sport tűnt fel a Hafren-Sweet Lamb gyorsasági szakaszon. Az örült mutatványt Chris Meeke hajtotta végre, a 21 colos felniken ugráló nagyvas pedig a Top Gear autós tv-show forgatásának kapcsán nyert bebocsátást a WRC-programba!



www.automotor.hu

Szégysentabló

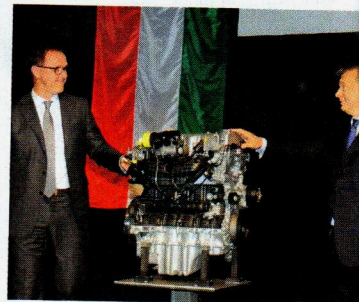


Új, az „egy autóval négy helyre” trend van kibontakozóban. A sajnálatosan tapló manővereknek általában persze a presztízmárkák a főszereplői.

A legmodernebb!

Szeptember 20-án ünnepélyesen is átadták a szentgotthárdi Opel motorgyár Flex-részlegét. Az összesen öt megmunkáló sor (2 főtengey, 2 blokk és 1 hengerfej) 50 másodpercenként készít egy motort. Minden fődarabon van egy RFID rádiós chip, ami „megmondja” a szerszámgépnek, hogy például mekkora nyomatékkel húzza meg az adott csavart, de a munkadarab pozicionálását már emberek végzik a világ legmodernebb motor-

gyárában. Kezdetben 300-an dolgoznak a közepes lökettérfogatú benzines család erőforrásain, ezt követően jön majd az 1,6-os dízel, később pedig a kis lökettérfogatú benzinesek gyártása is beindul. A termelés felfutásával 800-an dolgoznak majd az új, 65 000 négyzetméteres üzemrészben, míg a korábbi Ecotec motorok gyártása 500 fővel tovább folyik. Egyébként amíg Európában csökken az igény ezek iránt, addig az USA-ba egyre többet szállítanak, hiszen



Thomas Sedran, az Opel ügyvezetője és Orbán Viktor miniszterelnök

olcsóbb Magyarországról vinni a négyhengereseket, mint odaát motorgyárat építeni, nem is beszélve a magas minőségről.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG 18. RÉSZ: ŐSZI TANÁCSOK

Figyelem és fegyelem

Nyakunkon az ős, amikor a közúti közlekedési balesetek jellemzően azért következnek be, mert a gépjárművezetők nem a megváltozott időjárási, látási és útviszonyoknak megfelelően vezetik járműveiket. A legtöbb problémát többnyire a változó tapadóképességgel rendelkező útburkolat, valamint a romló látási viszonyok okozzák. Ezért lényeges, hogy minden járművezető megfelelően felkészítse járművét a megváltozott körülményekre, s legyen önmaga is tisztában azzal, hogy az őszi közlekedési viszonyok más járművezetői magatartást követelnek.

Tekintettel a ködös, esős időjárásra, fokozatosan alkalmazkodni kell a megváltozó látási és útviszonyokhoz. Nagyobb követési távolság tartásával megelőzhető az erre az időszakra leginkább jellemző „kocanások” és a velük járó kellemet-

lenségek. Lassabb, körültekintőbb, előrelátóbb vezetéssel elkerülhető a közlekedési balesetek. Lakott területen kívül és belül egyaránt vigyázni kell az úttest mellett haladó gyalogosokra, valamint fokozott figyelmet kell szentelni a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek, iskolák, buszmegállók környékén figyelmen kívül az úttestre lépő gyalogosoknak.

Reggelente egyre több ideig tart, míg beérünk a munkahelyre, ezért fontos, hogy korábban induljunk el otthonról. A reggeli kését ne a sebesség növekedésével próbálják kompenzálni! Azzal ugyanis nemcsak magukat és családtagjaikat, hanem az önkkel egy időben közlekedők testi épségét és életét is veszélyeztetik. Soha ne bocsátkozzanak felesleges előzésekbe, ne zavarják meg a reggeli lassúbb, de egyenletes és biztonságos tempóban haladó forgalmat.



Ősszel korábban sötétedik, így a kerékpárosok szürkületben és sötétedés után is gyakran közlekednek járműveikkel. Ködös, borongós, esős időben romlanak a látási viszonyok, ezért a kerékpárosok helyes kivilágítása nagyon fontos! Jól működő világítás, fényvisszaverő eszközök és megfelelő öltözék (feltűnő színű ruha, fényvisszaverő kiegészítők) használata esetén a kerékpárosok és a gyalogosok a sötétben is jól láthatóvá válnak. Ebben az időszakban fokozottan kell figyelni az oldalszélre is, hiszen a kerékpár könnyen felborul, ha egy nagy sebességű

gépjármű elhalad mellette. Sok baleset oka a szabálytalan kanyarodás, ezért lényeges, hogy a művelet megkezdése előtt a kerékpáros mindig nézzen hátra, s ne feledkezzen meg az irányjelzésről sem!

Ezen alapvető szabályok és tanácsok betartásával minimálisra csökkenthető a balesetek kockázata még a kritikussabb őszi időszakban is. Annyira vigyázzanak másokra és mások értékeire, mint ahogy azt másoktól is elvárják. Figyeljenek egymásra, legyenek partnerek a közlekedésben, s tartsák be a közlekedési szabályokat!

www.baleset-megelozes.eu

PROMÓCIÓ

Mi értelme lenne?



Akár az is megtörténhet, hogy a rendszámcserevel együtt – közbiztonsági okokra hivatkozva – a robotokat is kötelező lesz hatósági jelzéssel ellátni

I KÖZGAZDASÁGTAN

Pro és kontra

Mielőtt azt gondolnánk, hogy a rendszámcsere elsősorban az ide vonatkozó tender alapján kizárólagos gyártási jogot elnyert Plaket Kft.-nek nagy üzlet, tévedünk. Mert igaz, hogy a cég - amelynek megrendelője a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala - rendszámgyártásból származó árbevétele az elmúlt évben 5%-os csökkenéssel 893 millió forint volt, de a 8500 forintos hatósági ár orszlánrésze a költségvetésben landol. **TEHÁT KI KELL MONDANUNK, HOGY AZ EGÉSZ AZ ÁLLAMNAK LESZ NAGY ÜZLET.** A rendszámcsere tehát újabb súlyos terheket ró az autósokra, és emiatt egészen biztosan kevesebb pénze marad a lakosoknak az autócserére. Ez pedig még több kereskedő csődjéhez, **EZEN KERESZTÜL PEDIG AZ ÁLLAMI ADÓBEVÉTEL CSÖKKENÉSÉHEZ VEZET.**

A közlekedőket érintő és sarcoló legújabb procedura már az előzetes fázisban nagynagy kérdőjelet rajzol!



Megyei, sőt járási rendszámokat egy akkora országba, amin néhány óra alatt át lehet hajtani? Szakmailag egyáltalán nem indokolt - mondta az MTI híre kapcsán Knezsik István (képünkön), a mintegy 70 tagot tömörítő Autós Nagykoalíció (ANK) elnöke. A megszellőztetett reform értelmében még az idén döntés születet a területi (megyei, járási) alapú rendszámokról, s amennyiben

a bevezetés mellett dönt az illetékes tárcsa, a műszaki vizsgán egyablakos ügyintézésel történhet meg a rendszámcsere. Egyébként a hazánknál kisebb Szlovákiában is vannak területi rendszámok, ha nem is annyiféle, amennyit a magyar kormány tervez: a határozat szerint csupán járásból 175-öt hoznak létre januártól. Knezsik István rámutatott: a rendszámcsere óriási költségekkal jár, amit a járműtulajdonosok fognak megfizetni.

Először is a rendszámok cseréje mellett új forgalmi engedélyt kell készíttetni, és itt van még a rendszám érvényesítési címkéje is. Egy átrendszámozás - mai áron - 15 085 forintba kerül a tulajdonosnak. A rendszám hatósági díjas, 8500, a forgalmi 6000, a rendszám-címke 585 Ft. Ezt csak új rendszám esetén, illetve a műszaki vizsga alkalmával kell cserélni. 2011 végén valamivel több mint 3,53 millió személyautót, teherkocsit és rendszámot motorkerékpárt tartottak nyilván. Csak a sima rendszámcsere tehát 53 milliárd forintba kerül a járműtulajdonosoknak, vagyis, ha a rendszám árát leszámítjuk, 23,245 milliárd forint folyik be a kincstárba az illetékekből.

De ez még nem minden: ne feledkezzünk meg a használt autók átírásáról sem, hiszen ha más járásban lakik a vevő, mint az eladó, egy autóval kétszer is végig kell vergődni ezt a procedúrát. Hogy ez mekkora állami bevételt jelenthet, jól jelzi, hogy csak az idei első fél évben 192 272 tulajdonosváltást regisztráltak. Mindemellett az összes biztosítási kötvényt is módosítani kell. Ha

a jármű műszaki vizsgája idején kell rendszámot cserélni - ami ugye nem esik egybe a naptári évvel -, mi lesz az éves autópálya-matricák sorsa? Újat kell váltani? Aztán itt vannak a nyilvántartó adatbázisok, amelyek Knezsik István tudomása szerint 3 betű 3 szám rendszerre írt programokkal dolgoznak. Így nem kizárt, hogy akár a szoftverek fejlesztése is elengedhetetlen lesz. vg

EZT ÍRTUK AZ ÚJ RENDSZÁMOKRÓL

1989-ben

Várhatóan jövő év júliusától lép majd érvénybe az a szabály, amely alaposan megváltoztatja az eddig megszokott képet a rendszámfronton.

A változást számos dolog indokolta. A - most már mondhatjuk - elavult rendszer rendészeti nem volt könnyen kezelhető. Időközben a tulajdonviszonyok is megváltoztak, végül is nem szükségképpen kell Tűrendszámmal jelölni a tűzoltóautókat. Végül, de nem utolsósorban kimerülőben van a régebbi rendszer variációs lehetősége.

A rendszám tábla első három egysége



a magyar ábécé 24 betűjéből állhat össze. Azért állhat, mert bizonyos hármas betűcsoportok nem túl izléseles szót képezhetnek, nem is beszélve történelmi múltunkról, ahol is szintén akad jó néhány, három betűből álló szó, amely nem kívánatos... A rendszám anyaga alumínium. 520 mm hosszú, 113 mm magas.

Álcázás nélkül

Nincs több titkolózás és pletyka: a Párizsi Autószalonon végre lehullt a lepel az ősz legfontosabb újdonságairól, melyeket kategóriák szerint veszünk sorra.

Minik és kisautók

Az olcsóautótól az életstílus-párnyig terjed ez a kategória, és szép számmal vannak alternatív hajtású járművek is a porondon. A Citroën DS3 Cabrio vászontejét akár 120 km/órás tempónál is lehet gombnyomásra mozgatni; csak 25 kg-mal nőtt a tömeg a háromajtóshoz képest. A Fiat Panda 4x4 elektronikus differenciálzárrakkal jön, ugyanígy fog kinézni a Panda Trekking, de az csak elsőkerék-hajtású lesz. Ezen kívül megismerhettük még a Panda Natural Power, azaz földgázos változatát is. Az Opel Adam esetén minden az egységiségről szól, a gyár azt ígéri, nem lesz két egyforma a legyártott-kiegészítőkkel felszerelt autók között. A 3,7 méteres mini négyhengeres motorokkal kezd (70-100 LE). A Renault Cliót már korábban megismerhettük, most megkoronázzák a típust az RS bemutatásával - 1,6 literes turbómotor és dupla kuplungos váltó szolgálja a szórakozást. A nagyon apró autók közül a következő Smartot előreljövő Forstars tanulmányt érdemes kiemelni, a 3,55 méteres kupé várhatóan része lesz majd a következő generációs kínálatnak, miközben a 3 méter alatti két-személyes változat is megmarad. A tanulmányt 80 lóerős elektromotor mozgatja. A Toyota végre bemutatta az akkumulátoros-elektromos iQ szériaváltozatát, de sorozatgyártás helyett mindössze 100 darabos tesztflottát készítenek. A 67 lóerős motor által mozgatott városi mini hatótávolsága egy feltöltéssel 90 kilométer körül van. A francia autógyártók nem hanyagolják a praktikus, megfizethető autóra vágyó vásárlókat sem. A Renault fennhatósága alá tartozó Dacia rögtön a Sandero és a Logan új generációját hozta el Párizsba, a korábbiánál sokkal szebb külső-belső megjelenéssel és modernebb műszaki tartalommal - például a 0,9 literes, háromhengeres turbómotor is választható lesz. Ennél jóval vadabb a Hyundai által készített i20-as WRC rali-autó.

Minik és kisautók

CITROËN DS3 CABRIO



FIAT PANDA 4X4



OPEL ADAM



A miniautóknál az Opel Adam az egyik fő sikervárományos

RENAULT CLIO R.S.



SMART FORSTARS



DACIA SANDERO



HYUNDAI I20 WRC



mellyel a rali-világbajnokságba térhet vissza a márka. Az európai fejlesztésű versenyautó már túl van az első teszteken.

Alsó-középkategóriások

Folytatja az új A3-as család bővítését az Audi, de a Győrben készülő lépcsőshátú változatot még nem ismerhetjük meg. Helyette az immár 300 lóerős S3-as és az akár földgázos hajtással is elérhető A3 Sportback áll majd a középpontban. Utóbbinál a gáztankokat mellett 50 literes benzintank egészíti ki, így a hatótávolság meghaladja az 1200 kilométert. A Citroën és a Peugeot a C-Elysée/301 testvérmodellek világpremierjét tartotta itt. A közel 4,5 méteres karosszériában 506 literes csomagteret sikerült kialakítani, az alapmotor az új fejlesztésű, 1,2 literes, háromhengeres benzines lesz. A Kia bemutatta a Pro Cee'd új generációját, de a Hyundaiak is megtetszett az ötlet, és lerántotta a leplet a háromajtós i30-asról. A Mercedes kiállította az új B-osztály akkumulátoros-elektromos változatát, a B Electric Drive-ot előre láthatólag 2014-ben gyártani is fogják – azt még nem tudni, Raststattban vagy Kecskeméten. Ezen kívül itt mutatkozott be a földgázos B 200 CNG, amelynél változatlanul 156 lóerős az 1,6-os turbómotor, és a 125 literes gáztank mellett egy 12 literes biztonsági tartalékként szolgáló benzintank is van. Teljes erővel az új SEAT Leonra koncentráltak a spanyolok Párizsban, a Toledo bevezetésén már sok helyen túl vannak, most a kompakt autó volt az ünnepe. A Toyota rögtön normál- és hibrid hajtással is bemutatta az Auris második generációját és ezúttal már kombi karosszériának is örülhetnek a vásárlók. A Volkswagennél magától értetődően a Golf a nagy durranás, azon belül is elhozták ide a háromajtós karosszériára épülő GTI tanulmányt és a 3,2 litert fogyasztó BlueMotion verziót. Alapból 220 lóerő, retro belső kárpit, jellegzetes piros csík – a rajongók már alig várják az új forró ferdehátút. A Volvo épp csak túl van a V40-es piacra dobásán, s máris elkészítette az autó két egyedi változatát. Az R-Design csomag sokkal sportosabb megjelenéssel ruházta fel a kompaktot, míg a V40 Cross Country esetén emelt hasmagasságot, szabadidő-autós megjelenést és akár összkerékajást is kaphat a kedves ügyfél.

Alsó-középkategóriások

380 Nm-es nyomatékot produkál az új S3-asban a 2.0 TFSI aggregát



AUDI S3



PEUGEOT 301



HYUNDAI i30



KIA PRO CEE'D



TOYOTA AURIS TOURING SPORTS



VW GOLF GTI

Még sosem volt ennyire takarékos a GTI: a vegyes fogyasztás 6,0 liter



VOLVO V40 CROSS COUNTRY



VOLVO V40 R-DESIGN

Középkategóriások, nagyautók, luxusautók

Bár hivatalosan a középkategóriába tartozik az új Mazda6-os kombiváltozata, közel 4,9 méteres hosszával a Wagon már-már a nagyautók felségterületére merészkedett. A látványos köntösbe bújtatott újdonságok egyrészt könnyebbek az elődénél, ami a Skyactiv motorokkal együtt (2,0 és 2,5 literes benzinesek és 2,2-es dízel) jó vezethetőségről és alacsony fogyasztásról gondoskodik. A Cadillac egy osztállyal feljebb, a felső-középkategóriában próbál szerencsét az ATS limuzinnal. Az Opel Insigniával számos tekintetben rokonnak nevezhető típus ugyan hazánkban nem lesz kapható, de Európa bizonyos országaiban forgalmazzák majd 2,0 literes, 276 lóerős, benzines turbómotorral. A luxusautók mezőnyében a Lexus LS premierje fontos. A továbbra is 460-as és 600h változatban létező modell agresszív frontrésszel és új vezetéstámogató rendszerrel büszkélkedhet, aki pedig igazán sportos LS-re vágyik, annak már F Sport csomagos verzió is rendelkezésre áll. Még utóbbinál is jóval sportosabb a Porsche Panamera Sport Turismo, mely tulajdonképpen egy lapos kombi. A meglehetősen formás hátsóval rendelkező modell szinte biztosan sorozatgyártásba kerül, s a hírek szerint lesz konnektoros plug-in hibrid verzió is.

Egyterűek és SUV-k

A BMW igazán kitett magáért, hiszen a szalonon prezentálta első egyterűjét, a Concept Active Tourert. A 2014-ben sorozatgyártásba kerülő újdonság 4,35 méter hosszú karosszériája tágas utasteret és csomagteret rejt, miközben egy háromhengeres, benzines turbómotor egy villanymotorral karöltve, 190 lóerős rendszerteljesítménnyel az első kerekeket (!) hajtja. Mivel a padlóba integrált akkumulátorcsomagot hálózatról is lehet tölteni, a kis BMW szabványos átlagfogyasztása 2,5 liter. A VW kategóriabeli újdonsága a Caddy Cross, amely terepjárós köntössel rendelkezik, ám ez esetben nem csak a csomagolás stimmel, hanem a technika is: a modell összerékhajtással is kérhető. A Kia háza táján a vadonatúj Carens egyterű a fő attrakció, mely a Cee'd-hez hasonló orrészlel nagyon mutatós, ráadásul utastere is nagyobb, mint az elődé. A koreai márkánál a Sorento is frissült, a nagy SUV-t nappali menetfényes lámpájáról

Középkategóriások, nagyautók és luxusautók

MAZDA6



A Wagon verzió csomagterere 522 literes

CADILLAC ATS



LEXUS LS



PORSCHE PANAMERA SPORT TURISMO

4950 mm-es hosszúságával 2 centivel rövidebb az újdonság a „hagyományos” Panameránál



Egyterűek és SUV-k

BMW CONCEPT ACTIVE TOURER



KIA CARENS



MINI PACEMAN



SUZUKI S-CROSS



AUDI CROSSLANE COUPÉ



Sportkocsik



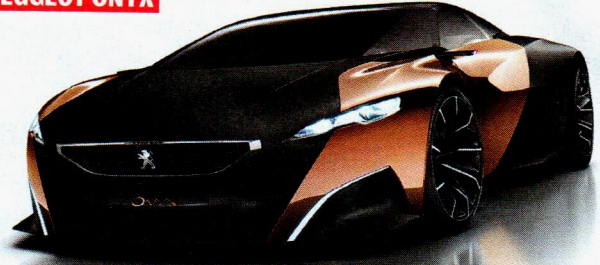
A 495 lóerős topmodell 4,2 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra

JAGUAR F-TYPE

MCLAREN P1



PEUGEOT ONYX



MASERATI GRANCABRIO MC



MERCEDES-BENZ SLS ED



ismerhetjük fel. A modellfrissített típusok táborát gyarapítja a két új fényezésel elérhető Land Rover Defender és az immáron 2,0 literes, benzines turbómotorral is választható, megszépült külsejű Freelander. A szabadidőautók között két izmos újdonságot is találunk, nevezetesen a 382 lóerős, 4,2 literes dízelmotor hajtotta Porsche Cayenne S Dieselt és a 218 lóerős Mini John Cooper Works Countrymant. Utóbbi márkánál azonban a Countryman háromajtós, kupés farral ellátott féltestvére, a Paceman a fő attrakció. Sokkal szélesebb körben lehet majd népszerű a Chevrolet Trax, az Opel Mokkaival közös alapokra épülő és 2013 év elejétől már megvásárolható kompakt szabadidőautó. Ebben a kategóriában versenyez majd a Peugeot 2008-as és a Suzuki S-Cross is, melyek egyelőre tanulmányautók, de kisebb változtatásokkal rövid időn belül sorozatgyártásra érettek lesznek. Hogy a szabadidőautók szegmensét is elérte a környezet-tudatosság szele, jól példázza a konnektorból is tölthető Mitsubishi Outlander Plug-In Hybrid, a teljesen elektromos hajtású Nissan TeRRa, az üzemanyagcellás Hyundai ix35-ös, és az 1,1 litert fogyasztó Audi Crosslane Coupé premierje. Utóbbi modellben háromhengeres, 1,5 literes benzinmotor dolgozik két villanymotorral karöltve.

Sportkocsik

A sportkocsik mezőnyében ezúttal is nagy a tolongás. Itt van például a vadonatúj Jaguar F-TYPE, az XK-nál kisebb, de annál sportosabb újdonság. A hátsókerék-hajtású roadster külseje bombasztikus, s a motorpaletta is ígéretes. A 3,0 literes, V6-os, kompresszoros egység 340 vagy 380 lóerővel választható, míg az 5,0 literes, kompresszoros V8-as 495 lóerőt termel - utóbbival elektronikusan korlátozva 300 km/óra lehet a végsebesség. Nagy tempónál az aktív hátsó spoiler teremt extra leszorítóerőt a nyolcfokozatú automata váltóval ellátott modellnek. A McLaren újdonsága, a P1-es is igazi közönségcsalogató, hiszen a legendás F1-es utódjáról van szó. A jövőre forgalomba kerülő újdonság a McLaren ígéretei szerint mérce lesz a szupersportkocsik között, ebben pedig a cég Formula-1-es tapasztalatait ismerve hiba lenne kételkedni. Az Aston Martinnál sem télenkedtek az utóbbi hónapokban, ugyanis a V12 Vantage kabarióváltozata mellett bemutatkozott az új DB9-es is, 40 lóerővel izmosabb, 517 lóerős, V12-es erőforrással. Szintén az exkluzív modellek sorát gyarapítja a Maserati GranCabrio MC utónevű, 460 lóerőre izmosított csúcsváltozata

és a négykerék-hajtást felvonultató Porsche 911 Carrera 4/4S. A VW-konzern esetében a Porsche mellett az Audi RS 5 Cabriolet és a frissített Lamborghini Gallardo került terítékre, utóbbi új fényezésekkel és morcosabb orrészsel készül. Természetesen a kiállításról az olyan sportkocsi-tanulmányok sem hiányozhattak, mint például a Lexus LF-CC vagy a Peugeot Onyx. Előbbi modell a következő generációs IS-t vetíti előre, így biztosan találkozni fogunk még az

LF-CC-n megismert formákkal, viszont a Le Mans-i versenyautó V8-as motorjával ellátott, 680 lóerős dízel-hibrid Peugeot Onyx inkább csak a figyelemfelkeltést szolgálta. A kiállítás egyik érdekessége az elektromos hajtású Mercedes SLS ED volt, melyben négy villanymotor (minden keréknél egy-egy) 751 lóerőt és 1000 Nm-t produkál. A 250 km hatótávolságú modell végsebessége 250 km/óra.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: LG-MIK

EZT ÍRTUK A PÁRIZSI AUTÓSZALONRÓL 1974-ben

A Volkswagen-konzern keretében készülő Audi-50, amely igazán nagyon hasonlított a VW Golfhoz, először a Párizsi Szalonon mutatkozott be a közönségnek. Hallottunk ott olyan megjegyzést is, hogy hátsó kialakí-

tása olyan, mint a 16-os Renault-é... A vízűtéses, négyhengeres 1093 cm³-es motor keresztben áll, illetve egy kicsit előre dől a kocsori orrán. Az LS típus 50, a GL 60 lóerős. A sebesség 142-152 km/óra.



Vissza a gyökerekhez

Hatalmas, 2602 mm-es tengelytávval rendelkezik az újdonság



Hosszú idő után ismét egy szedánt jelöl a Toledo elnevezés. Vajon a félresiklott, egyterűs előd után meg tudja ismételni a gyártó az első két generáció hangos sikerét?

Ha első látásra a Skoda Rapid ugrik be a Toledóról, az természetesen nem véletlen. Az SEAT újdonsága nem Spanyolországban, hanem a csehországi Mlada Boleslavban készül, a Skoda gyártósorán. Műszaki szempontból nincs számottevő különbség, hiszen a Toledo is az MQB-platformra épül, tengelytávja a Rapidéhoz hasonlóan 2602 mm, s bár négyajtósnak néz ki, a csomagterfedél a hátsó üveggel együtt nyílik fel.

Mérlegen az előnyök és a hátrányok

Ugyan a külső valamivel harmonikusabb, mint a Rapidé, a Toledo inkább felfűjt lépcsős hátúnak, mintsem jól sikerült kompaktnak tűnik. Aki a latin temperamentumot keresi, csalódnia fog, hiszen a formaterv egyszerű és egyben célravezető is. A méretes farrész hatalmas, 550 literes csomagteret rejt, amely az ülések ledöntésével egészen 1,5 m³-ig bővíthető, s mivel



Nem sok fantázia van a beltérben, de az ergonómia jeles



Lábtérből nincs hiány a második sorban

nem csak egy kis fedél nyílik fel, egészen méretes tárgyak elhelyezése sem okozhat problémát. A 4482 mm-es hosszúságnak és a hatalmas tengelytávnak köszönhetően a hátsó sorban megnyerő lábhely fogad – e tekintetben még egy-két középkategóriás is elbújhat a Toledo mellett. Ha már ilyen nagyvonalúan bánik a Toledo a lábakkal jutó térrel, csalódás a kabin szélessége, ugyanis a hátsó sor három főnek szeltében nagyon szűkös.

Szerencsére a vezetőnek jó dolga van a Toledóban, mert ahogy a VW-

konzern modelljeitől megszoktuk, a kezelhetőségbe és az ergonómiába nehéz belekötni, minden logikus és magától értetődő. Hogy mennyire ingerszegény a belső, azt mindenki döntse el maga, de az biztos, hogy a felhasznált anyagok ridegek és kopogósak, de hát hiába, a költségek optimalizálása egy ilyen modellnél kötelező feladat. Mindenesetre minőségérzetre nyomába se ér egy Golfnak vagy Octaviának. Szintén apróbb bosszúságra adhat okot, hogy a vezető oldalán csak két ablakemelő kapcsolót találunk, így

i TÍPUSELŐDÖK

Három generáció

Az első Toledo (1) 1991-ben mutatkozott be a Barcelonai Autószalonon. A modell hamar siker



res lett, hazánkban például 4391 darabot értékesítettek belőle 1998-ig. A 4,32 méter hosszú lépcsős hátú az akkoriban formásnak mondható karosszériájával (Italdesign-tervezés) és

kedvező vételárával is sokakat csábított a szalonokba.



Az 1998-ban debütált második nemzedék (2) nemcsak nagyobb lett (4,44 méteres hosszúság), hanem belül is óriási minőségi ugrás volt az elődhöz viszonyítva, ami a konkurensekhez képest vonzó árral együtt lehetővé tette, hogy itthon 2004-ig 4254 darab fogyjon belőle. **A TOLEDO TÖRTÉNETE 2004-BEN VETT ROSSZ FORDULATOT**, amikor lerántották a leplet az egyterűs jellegű harmadik generációról (3). A 4,46 méter hosszú típus karosszériája ugyan tágas volt, de a szokatlan koncepció miatt nem tudta megismételni a lépcsős hátú elődök sikerét. 2004 és 2009 között mindössze 897 darab talált gazdára hazánkban.



i RIVÁLISOK

Két ellenlábás

A SEAT SZERINT KÉT RIVÁLISA VAN A TOLEDÓNAK, ez pedig a Chevrolet Cruze (1) és a Renault Fluence (2). Az amerikai-koreai lépcsőshá-



tú legolcsóbb verziója 3 449 000 forinttól vihető haza, 1,6 literes, 124 lóerős benzinmotorral. Bár a Cruze 4,60 méterével hosszabb a Toledónál, csomagtere „csak” 450 literes. A Renault Fluence 3 390 000 forintos alapárával (1,6 literes, 110 lóvas benzinmotor) és 4,62 méteres hosszával is jobban áll a vetélytársaknál, s 530 literes csomagtartója is csak kevésse marad el a Toledótól.



A csomagterfedél az üveggel együtt nyílik fel

A kategória egyik legnagyobb csomagtere: 550 liternyi pakkot képes befogadni a Toledo



hiába van hátul is villanyos ablak, előlről nem vezérelhetjük. A SEAT már most ígéretet tett a probléma orvoslására...

3,7 millió forint az új Toledo alapára

A platform mellett a felfüggesztések is azonosak a Rapidéval, ami azt jelenti, hogy hátul multilink futómű helyett egyszerű csatolt lengőkaros felfüggesztést találunk. Nem mint-ha baj lenne ezzel a rendszerrel, de nem rugózik kényelmesen a Toledo, az úthibákat egyből a vezető tudtára adja, cserében a karosszéria oldaldőlése feszítette tempónál sem jelentős. Ettől függetlenül egészen jó vezetni az autót, mert a kormány szervorásegítése ideális,

illetve a sebességváltó karja könnyen jár és rövid utakon kapcsolható. A motorok között az 1,2 literes, háromhengeres, 75 lóerős benzines alapegység kivételével csak turbós egységet találunk. Azonban nem vitás, hogy érdemes beruházni a 85 lóvas 1.2 TSI-re, mely csúcsteljesítményben ugyan csak 10 lóerővel tud többet, de a feltöltő miatt alacsony fordulaton is élettel teli és meglepő könnyedséggel mozgatja a karosszériát. Az már csak hab a tortán, hogy a kis TSI étvágya roppant kedvező (5,1 liter), illetve hogy siri csendben dolgozik. A másik próbára tett verzió, az 1.6 TDI is csendes és kevés rezonanciát juttat az utastérbe, de hiába a 105 lóerő és a 250 Nm-es nyomaték, ha a hosszú áttételezésű ötfokozatú

váltó miatt alacsony fordulaton nem tudunk feljebb kapcsolni. Ha pörgetjük a motort, természetesen megjön a kívánt erő, de egy hatfokozatú váltóval teljesen más lenne az összkép. A dizelből és az 1.2 TSI 105 lóerős változatából lesz takarékos Ecomotive modell is, melyben start-stop automatika és fékenergia-visszanyerés szorítja lejjebb a motorok étvágyát.

A SEAT újdonsága 2013 elején érkezik a hazai márkakereskedésekbe, 3,7 millió forint körüli alapon. Az importőr évi 400 darab Toledo eladásával számol, ami abszolút reális, hiszen ezzel az árral az újdonság nemcsak a magánvásárlók, hanem a flottások és taxisok körében is népszerű lehet.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

i SEAT TOLEDO	1.2 MPI	1.2 TSI 85	1.2 TSI 105	1.4 TSI DSG	1.6 TDI 105
Összlökettérfogat (cm³):	1198	1197	1197	1390	1598
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	55/75/5400	63/85/4800	77/105/5500	90/122/5000	77/105/4400
Max. forgatónyomaték (Nm/min):	112/3750	160/1500-3500	1750/1550-4100	200/1500-400	250/1500-2500
Hossz./szél./mag. (mm):	4482/1706/1461				
Tengelytáv (mm):	2602				
Csomagtér (l):	550-1490				
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	13,9	11,8	10,4	9,5	10,6
Max. sebesség (km/h):	175	183	195	206	190
Átlagfogyasztás (l/100 km):	6,1	5,1	5,4	5,8	4,4
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	137	119	125	134	114
Alapár (Ft):	kb. 3 700 000			2013-tól	

MOTUL

A prémium motorolaj



5 liter motorolaj
+5 liter ingyenes
téli szélvédőmosó



Téli autós motorolaj akció

Technoszintetikus®:

6100 Synergie+ 10W-40 10 600,-
MB 229.3, VW 505.00, BMW Special oil,
OPEL w/o EcoFlex-Service, RN 0700 0710,

100% szintetikus:

8100 X-cess 5W-40 12 700,-
MB 229.5, VW 505.00, BMW LL01, Porsche A40
GM LL-B-025, RN 0710, Fiat 9.55535-H2 -M2 -N2

8100 X-clean C3 5W-40 15 400,-
MB 229.51, VW 505.01, BMW LL04, Porsche A40
GM Dexos2, RN 0710, Fiat 9.55535-S2, Ford 917A

8100 X-clean+ 5W-30 15 900,-
VW 504.00-507.00, MB 229.51, BMW LL04

8100 Eco-clean C2 5W-30 18 400,-
RN 0700, Fiat 9.55535-S1, PSA B71 2290

Márka specifikus:

Specific 504.00-507.00 5W-30 19 200,-
Specific 505.01 5W-30 16 900,-
Specific CNG/LPG 5W-40 15 600,-

További 15 motorolaj megtalálható:



MOTUL

webáruház

www.motulwebaruhaz.hu

www.motul.hu

Dögös kombináció

A négyajtós után itt az ötajtós kupé, sportkombi találásban. Vajon ez is divatot teremt majd?



i CLS 63 AMG

Nagyagyú

A Mercedes-Benz gyári tuningcége máris elkészítette a CLS Shooting Brake átíratát. Sajnos a szakadó esőben nem mertük rendesen megkergetni, de vezetése így is életre szóló élmény volt! Az 5,5 literes biturbó V8-as veszettül harapós, 525 lóerőjével és 700 Nm-es nyomatékával (az Edition1 változat 557 LE/800Nm) puskagolyó módjára lövi ki a kocsit. A szédületes gyorsulást pedig **MENNYDÖRGÉSSZERŰ HANGORKÁN KÍSÉRI**. Állítható a hétfokozatú sport-automata váltó



programozása, a lengéscsillapítás és a menetstabilizáló is, az AMG-gomb megnyomására pedig **MIN-DEN A LEGDURVÁBB ÜZEMMÓDBA KAPCSOL**. Ilyenkor kőkemény, de amúgy hétköznapi használatra is alkalmas izomautó. A kéttónus tömeg mellett azonban a 35,5 millió forintos vételár is súlyos...



A legvagányabb kombi és a legsztább kupé? Vagy a legpraktikusabb kupé és a legcéltalánabb kombi? A CLS Shooting Brake nem a szürke és racionális emberek autója!

Minden autók atyja, a Mercedes-Benz manapság az egyik leginnovatívabb, legfiatalosabb és „legbevállalósabb” autómárkává avansált. Például a CLS 2004-es bemutatásával új kategóriát teremtett és sikerre vitte a „négyajtós kupé” formulát, melynek azóta számos követője akadt. Most pedig újabb merész húzással feltámasztja hamvaiból a kombi tágas csomagtartóját és praktikumát a kupék látványos stílusával és sportosságával ötvöző Shooting Brake rétegszemenst!

Lenyűgöző látványt nyújt, tekintélyes méreteivel együtt is kecsesnek és szoborszerűnek tűnik az autó. Markáns orrkiképzésén és hátsó lámpáin egyértelműen azo-



Elegáns hangulatú utastér ismerős berendezéssel



Pazar látványt nyújt a fapadlós csomagtér, és pakolni is lehet bele

nosítható a CLS-sel való rokonság, míg a hosszúra nyúlt motorháztető, az oldalablakok keskeny és lendületesen ívelő vonala, valamint a keret nélküli ajtók a coupékat idézik. A tervezők pedig csinos, vérbeli sportkombis hátsót rajzoltak a Shooting Brake-nek: a küszöb picit magas és a rakodónyílás lefelé kisé beszükül, ám ennyi még simán feláldozható a design oltárán.

Luxus a csomagterben: fapadló is kérhető

Elegáns, hogy a masszív csomagterajtót szériában villanymotor nyitja-zárja, s mögötte luxusautóhoz méltó, rendkívül exkluzív kialakítású, öblös poggyásztér tárul fel. Ebbe az autóba nem a sáros gumicsizma és a horgászfelszerelés illik, hanem sokkal inkább a golftáska vagy boroskartonok. Apropos, a Mercedes állítása szerint az alaphelyzetben 590 literes csomagtartó 40, míg a bővítést követően (az oldalfalon található karok meghúzására a 60:40 osztású támlák síkba dőlnek) több mint száz karton bort képes elnyelni. Sőt, a puha szőnyeg helyett akár bőrkárpitozás vagy amerikai

cseresznyefából készült padló is kérhető kontrasztos tölgyfa berakásokkal és alumíniumsinekkkel. Olyan hatást kelt, akár egy yacht fedélzete, alig mertem rátenni a bőröndömet – adnak is hozzá védőhuzatot, hogy ne karcolódjon.

Mivel a kupés hatást elsősorban az ablakvonal ívelésével érték el, s a tető nem lejt drámai módon, a hátsó utasoknak tágasabb a fejtere. Egyébiránt az utastér és maga a vezetési környezet megegyezik a négyajtós CLS-ével, ahogy a kényelmi és biztonsági arzenál is.

Meg aztán a 204-557 lóerő közötti teljesítményskálát lefedő, öttagú motorpaletta is. Már a 250 CDI belépőmodell is felettből megnyerő, a 2143 köbcentis dízel lendületesen viszi a csillagos kombi-kupét. Ez az egyetlen négyhengeres a kínálatban, hangját azonban – a kiváló zajcsillapításnak köszönhetően – alig hallani, még erőteljes gyorsításkor is csak távoli dörmögés szűrődik be. Ahogy az összes CLS-hez, ehhez is jó ritmusban és viszonylag gyorsan kapcsolgató, hétfokozatú automatikus sebességváltó jár, fogyasztását pedig motorleállító start-stop rendszer mérsékli. A 350 CDI

nem csupán fölüeny erőtartalékokkal bír és impozáns menetteljesítményekre képes, hanem még kifinomultabb: ezzel valódi Gran Turismo utazóautóvá avanszál a Mercedes. Mint a paletta egyedüli szívómotorja, a 3,5 literes benzines (350 BlueEfficiency) aktívabb vezetési stílust kíván, valódi képességei magas fordulaton bontakoznak ki. Élénken veszi a gázadást és lelkesen pörög fel, miközben a V6-os ékesen gurgulázik. Pontosan vezethető, határozottan fogja az utat és stabilan fordul a Shooting Brake, de a szűk kanyarokban azért érezni a méreteit és a súlyát – az alumíniumból készült gépház-tető, ajtók, csomagterajtó, első sárvédő és egyéb alkatrészek ellenére alából 1,8 tonnát nyom a cirkáló. A CLS 500-ast (ez a 350 CDI-vel együtt 4Matic összkerekhajtással is elérhető) nem nyílt alkalmunk kipróbálni, kárpótolt viszont az AMG-verzió, melyről keretes írá-sunkban olvashatnak.

A CLS Shooting Brake hozzávetőleg 550 ezer forinttal drágább a négyajtós kupénál, így hazánkban 18 638 100 forinttól vehetik birtokba a szerencsés kiváltságosok.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



Alapáron jár a hátsó légrugó, hogy teljes terhelésnél is stabil maradjon és ne „üljön le” a fenéke

i SHOOTING BRAKE

Vadásztársaság

Az angol brake vagy break szó a lovaskocsikat jelölte, míg a shooting brake (vagy break) kifejezést A LŐVÉSZETHÉZ VAGY VADÁSZATHOZ KIALAKÍTOTT LOVASKOCSIKRA HASZNÁLTÁK. A nagyobb va-



dásztársaságok számára például ülésekkel látták el a kocsit, hogy kényelmesebben utazzanak. Jóval később a „motorizált” Shooting Brake modellek (vagy Breakek) AZ 1960-AS, 70-ES ÉVEKBEN, MINDENEKELŐTT ANGLIÁBAN VOLTAK NÉPSZERŰEK: az ismertebbek közé tartozott az 1963-as Aston Martin DB5 Shooting Brake (1), az 1968-as Reliant Scimitar GTE (2) és az 1972-es Volvo P1800 ES (3). Ezek azonban mind háromajtós karosszériával rendelkeztek, míg a Mercedes-Benz CLS Shooting Brake ötajtós.



i CLS SHOOTING BRAKE	250 CDI	350 CDI	350 BE	500 BE	63 AMG
Összlökettérfogat (cm³):	2143 54/16 biturbó dízel	2987 V6/24 turbódízel	3498 V6/24	4633 V8/32 biturbó	5461 V8/32 biturbó
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	150/204/3800	195/265/3800	225/306/6500	300/408/5000	386/525/5250-5750 (410/557/5250-5750*)
Max. forgatónyomaték (Nm/min):	500/1600-1800	620/1600-2400	370/3500-5250	600/1600-4750	700/1750-5250 (800/2000-4500*)
Sebességváltó:	7 aut.				
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4956/1881/1416				
Tengelytáv (mm):	2874				
Fordulókör (m):	11,27				
Saját tömeg (kg):	1800	1910 (1970**)	1830	1955 (2005 **)	1955
Terhelhetőség (kg):	525				
Csomagtér (l):	590/1550				
Üzemanyagtank (l):	80				
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	7,8	6,6 (6,7**)	6,7	5,3	4,4 (4,3*)
Maximális sebesség (km/h):	235	250	250	250	250
Gyári átlagfogyasztás (l/100 km):	5,3	6,0 (6,6**)	7,3	9,2 (9,8**)	10,1
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	139	159 (174**)	169	214 (229**)	235
Alapár (Ft):	18 638 100	19 873 800	20 364 400	24 911 000	35 502 800

*az Edition1 változat adatai, **a 4Matic változat adatai

Nagy feneket kerítették

Ahogy az egy családi kombitól elvárható, az új i30 wagon esetében immár a csomagtartó játssza a főszerepet.

Az új i30-as kombit több szempontból sem lehet egy lapon emlegetni elődjével. Természetesen az ötajtóshoz hasonlóan ez is levetkőzte keleties vonásait, és az európai szemnek tetszetősebb, kifinomultabb stílust öltött magára, valamint a minőségérzet is ugrásszerűen javult. Időközben a Hyundai-nál azt is belátták, hogy az alsó-középkategóriás kombikat mindenekelőtt a csomagtartó méretével lehet eladni, ezért a második generációs i30 wagon már hagyományosabb felfogásban készült. Felmenője a tengelytávolság ötcentis megtoldásával tekintélyes lábteret kínált ugyan a hátsó utasoknak, 415/1395 literes poggyásztartó azonban átlagon alulinak számított a szegmensben.

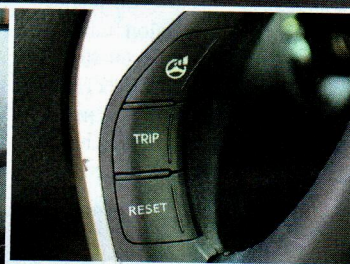
Ezúttal a tengelyek közötti távolsággal nem variáltak, ami most éppen annyival rövidebb, amennyivel korábban megnyújtották. Csak hogy a normál ötajtóshoz képest 185 milliméterrel hosszabb az autó, s mindezt a csomagtér számlájára írták. Így aztán alaphelyzetben 378 helyett 528 literrel gazdálkodhatunk, míg a maximális befogadóképesség 1316-ról 1642 literre nőtt. Mondjuk ebbe valószínűleg a padló alatti rekeszeket és minden egyéb zsezugot is beleszámoltak, legalábbis a csomagterajtót fel-



A B-oszloptól hátrafelé eltér az ötajtós ferdehátú és a kombi változat, a „terebélyes” farrész harmonikusan illeszkedik a formatervbbe



Jó anyagválasztás és precíz összeszerelés jellemzi a könnyen áttekinthető műszerfalat



Az összes i30-ashoz széria a kormányról, gombnyomásra állítható Flex Steering rendszer



TESZT HYUNDAI i30 WAGON 1.6 CRDi LP

Terhességi teszt

Csak egy centivel hosszabb a korábnál, mégis sokkal tágasabb a csomagtere



A nyomatékos dízel-motor még jobban passzol az i30-as kombihoz. Főleg, ha jól megpakoljuk!

Ahogy a benzineseknél az 1.6 MPI, úgy a gázolajos triónál a 110 lóerős 1.6 CRDi jelenti az arany középutat. Ezzel a motorral 5 149 000 forinttól indul a Life felszereltségű i30 wagon, ami az 1,4 literes (90 LE) alapdízelnél csupán 200 ezerrel, a benzineseknél viszont jóval drágább. Papíron a 11,5 másodperces gyorsulás és a 185 km/órás csúcsebesség elma-

tárva nem látszik ekkorának - a gyakorlatban azonban temérdek holmit képes elnyelni a bendője. Az alacsony küszöbnek és a méretes nyílásnak köszönhetően kényelmesen pakolhatunk, legfeljebb a bővítés lehetne egyszerűbb. Sík raktérpadlót ugyanis csak akkor kapunk, ha a 60:40 osztású hát-támlák ledöntése előtt felhajtjuk az ülőlapokat. Ötletes megoldás, hogy a támlák hátfalát könnyen tisztítható műanyagpalackburkolat, viszont könnyen is karcolódnak.

Mivel ezúttal a csomagtér játszása a főszerepet, a hátsó utasok lábtere immár átlagos, de négy felnőtt kényelmesen elfér a Hyundaiban. Már a második felszereltségi szint (Life) is minden fontosabb kényelmi és biztonsági tételt tartalmaz, legfeljebb a 215 ezer forintos Life Plus csomagot (riasztó és távirányító, bőrkormány, ülésfűtés, első kartámasz, tetősín) érdemes pluszba megrendelni. Csak hogy hátsó elektromos ablakemelők ezen a szinten felárért sem kérhetők, s kizárólag a vezetőoldali egyérintéses automata, az is csak lefelé. Egyébként a műszerfal szemrevaló, a minőségérzet és a kidolgozás európai színvonalú, az ergonómia pedig példás.

Tényleg az arany középút az ideális

A 120 lóerős 1.6 MPI szívócső-befecskendezéses motor a háromtagú benzines kínálat középső tagja. Jól túri az alacsony fordulaton, ekkor sem kelletlen a négyhengeres, s egészen 2500-3000-ig rendkívül csendes és kifinomult. Meg aztán takarékos is, amit 6,9 literes teszt-fogyasztásunk is jelez. A lendületes haladáshoz persze porgetni kell, főleg a magabiztos előzésekhöz

vagy nagyobb emelkedőnél ajánlatos visszakapcsolni. Hosszan kihúzatva azonban egyre inkább fel erősödik a hangja - szerencsére a pontosan megvezetett, hatfokozatú sebességváltó áttételezését úgy lőték be, hogy autópálya-sebességnél (130 km/óránál utolsó fokozatban 3500/perc) még nem tolakodó a motorzaj, így a hosszú távú utazások sem fárasztók.

Amúgy is a kényelmes vezetési stílushoz passzol leginkább az i30-as. Már csak azért is, mert a kormányzása közvetlen és pontos ugyan, de meglehetősen steril. Hiába széria a Flex Steering állítható kormánykarakterisztika (komfort, normál és sport), csak a szervórészesítés mértéke változik, míg a visszajelzésből így is, úgy is vajmi keveset kapunk. Természetesen a nagyobb terhelhetőség miatt az i30-as kombi feszebb rugókat kapott, ám a futómű alapvetően komfortos hangolású. A kisebb úthibákat ügyesen lépi át, egyedül akkor válik idegessé az autó, amikor sűrű keresztbordákkal, úthullámokkal találkozik: terhelve javul a helyzet, sokkal nyugodtabban veszi az akadályokat.

A Hyundai most akciósan kínálja az i30-asokat: az ötajtóshoz képest a kombi felára 200-250 ezer forint, így utóbbiba 3,8 millió forinttól ülhetünk bele. 1725

GAZDASÁGI ADATOK

Értéksökkenés*:	
Hyundai i30 wagon 1.6 MPI alapár:	4 599 000 Ft
1 év elteltevel:	3 571 000 Ft
3 év elteltevel:	5 589 000 Ft
5 év elteltevel:	1 826 000 Ft

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

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence



A betüremkedő kerékdoboktól eltekintve jó formájú és szépen kárpitozott a csomagtér, a takaróroló kezelése egyszerű

FOTÓ: HILBERT PÉTER

Már az alapmodellhez is jár a LED-es nappali menettfény



i HYUNDAI i30	wagon 1.6 MPI
Összlökettérfogat:	1591 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	88 kW (120 LE) 6300/min
Max. forgatónyomaték:	156 Nm 4600/min
Hossz./szél./mag.:	4485/1780/1500 mm
Tengelytáv:	2650 mm
Fordulókör:	10,6 m
Saját tömeg/teherbírás:	1219/600 kg
Csomagtér:	528/1642 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,9 s
Max. sebesség:	192 km/h
Város/országút/vegyes:	8,3/5,3/6,4 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,9 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	144 g/km
A modell alapára (1.4i Entry):	3 799 000 Ft
A tesztelt modell ára:	4 599 000 Ft

TETSZETT

- tágas csomagtér, praktikum
- harmonikus formaterv
- minőségérzet
- utazási komfort

NEM TETSZETT

- érzékenen kormány
- első két szinten nem rendelhető hátsó elektromos ablakemelő

am ÖSSZEZÉS

Az Entry belépőmodell az árlistán jól mutat, de a gyakorlatban Life szinten kezdődik az „élet”. Azonos felszereltség esetén a 100 lóerős 1.4 MPI és a tesztelt 120 lovas 1.6 MPI között 450 ezer forint az árkülönbség.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
HYUNDAI HOLDING HUNGARY KFT.,
1182 BUDAPEST, SALLAI ÚT 15.
TELEFON: 06-1-887-5700



Ledöntött üléstámlákkal több mint 1,6 köbméternyi holmi fér a Hyundaiba



A padló alatt rekeszeket alakítottak ki

rad ugyan az 1.6 MPI képességeitől, de a gyakorlatban sokkal kényelmesebben vezethető az autó. Egyenletesen szolgáltatja teljesítményét, a lehető finom turbólyuktól eltekintve már kezdettől fogva egészségesen húz, majd 1800-as fordulattól teljes erőbedobással munkához lát, s csak a piros mező környékén veszít a lelkesedéséből. Az 1900-2750/perc között folyamatosan rendelkezésre álló 260 Nm-es nyomaték egyrészt akkor jön jól, ha alaposan megpakoljuk a kocsit: akár a derekas, 600 kilós terhelhetőségét kihasználva is megbirkózik a plusz súllyal. Másrészt rugalmasságát kiaknázva simán eljárhatunk úgy, hogy az

ideális kapcsolási pontokat jelző nyílra figyelve hamar felpakolgatjuk a fozakatokat. Ilyenkor csendesen duruzsol, és a feláras start-stop motorleállító rendszer nélkül is visszafogottan fogyaszt az 1582 cm³-es dizel - 5,8 l/100 km-es átlagot mértünk.

A tesztelt Business kivitel felára 800 ezer forint a Life specifikációhoz képest, s ennyivel nyilvánvalóbb a felszereltség is: a Life Plus csomag tartalmán felül többek között elektromosan behajtható, LED-indexes visszapillantó tükör, térdlégzsák, tolatóradar, Bluetooth kihangosítás, esőérzékelős ablaktörlő, tempomat és kétzónás légkondi is jár hozzá.

Több, mint élvezet

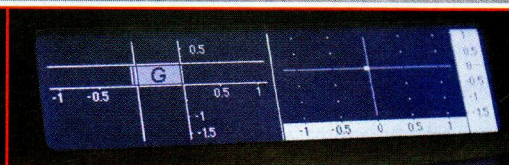
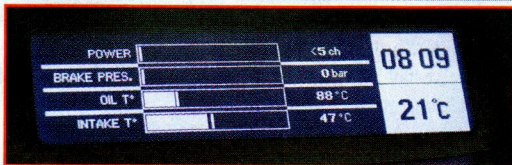
Erős kompaktból sokat találunk a piacon, de olyanból keveset, amelyik rajongás tárgya lehet. A frissített Mégane R.S. egyszerűen magába bolondítja az embert!

Az R.S.-nél látványosabb és erősebb járgány is van a szegmensben, de gyorsabb talán egy se, amire bizonyíték, hogy 8 perc 7,97 másodperc alatt teljesített egy kört a Nürburgring Nordschleifén. Ennél rövidebb idő alatt még egyetlen fronthajtású sportkocsi sem tudta le a 20,8 kilométeres távot, ez pedig óriási elismerés, legyen szó a futóműről, a fékekről vagy a motorról. Persze a 2,0 literes, turbós erőmű nem gyenge eresztés, főleg mióta az év eleji modellfrissítéssel 265 lóerőre izmosodott (+15 LE), a nyomatéka pedig eléri a 360 Nm-t (+20 Nm).

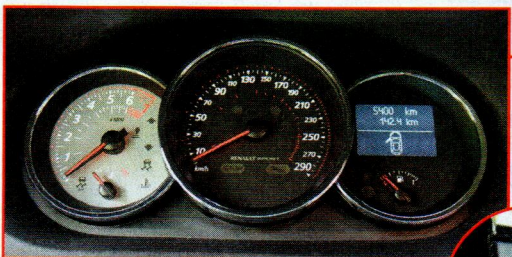
Ha nem sietünk, akár egészen alacsony fordulaton, mindenféle „köhögés” nélkül feljebb kapcsolhatunk. Viszont ha elő akarjuk csalogatni a vadállatot az autóból és jobban kilendítjük a fordulatszám-mérő mutatóját, máris lórúgásszerűen indul meg az R.S., ami az 1,5 baros turbónyomás miatt teljesen érthető. De aki azt hinné, hogy négyhengeres mivolta miatt vékonyka a hangja,



Az önzáró diffíval szinte csodára képes a kanyarokban az R.S.



Az R.S. monitorról többek között az oldal- és keresztirányú gyorsulás is lehívható



290 km/óraig skálázott sebességmérő és váltófény fokozza a hangulatot

Találhattak volna jobb helyet a tempomat kapcsolójának



TESZT RENAULT MÉGANE 1.2 TCe DYNAMIQUE

Egy-kettőre jó

Nem kell rögtön 265 lóerő ahhoz, hogy élvezzük a Mégane-t.

Nagyon jól etalálták a Renault mérnökei, mire is van szüksége egy sportos vezetőnek, de mi a helyzet a hétköznapi autóval? Az ő igényeit vajon mennyire tartották szem előtt? Ezt a kérdést az eddigi legkisebb, 1,2-es motorral felszerelt Mégane teszteleésével válaszoljuk meg.

Kezdjük azzal, hogy a kicsinység relatív, hiszen kapott egy tur-

bófeltöltőt a közvetlen benzinbefecskendezéses négyhengeres, így teljesítménye 115 lóerő, nyomatéka 190 Nm - ráadásul mindezt jóval alacsonyabb fordulaton tudja, mint az 5 lóerővel gyengébb, 1,6-os szívómotor. Az 1,2 TCe motornál nagyon hosszú áttételezést választottak a fogyasztás alacsony tartására. Nekünk volt egy hosszabb autópályás-országutas túránk is az autóval, így nem csoda, hogy sikerült 5,7 l/100 km-re levinni a fogyasztást. Városban motorleállító segíti a takarékoskodást.



Jól áll a kék szín a Mégane-nak, a színre fújt oldalsó védőcsík értelme megkérdőjelezhető

ki kell ábrándítanom: mintha egy hathengeres lenne, olyan mélyről jövő üvöltés hallatszik a trapézvégi kipufogóból.

Bravó! Minimális a hajtási befolyás

A combos motor jóvoltából 6,0 másodperc alatt katalapultál 100 km/órás sebességre az RS, ami önmagában is szép érték, főleg hogy nincs rövidebbre áttételezve a hatfokozatú manuális váltó. Igazából azonban a kanyarodási tulajdonságaival bizonyítja, hogy tulajdonképpen így ahogy van, versenypályára vihetjük. A függőcsapszeges futómű szinte minimálisra csökkenti a hajtási befolyást, a kormány pedig a legkisebb elfordításra is azonnal választ kap. Nem csoda, hogy a vezetőből előbújik a kisördög, mert az R.S.-sel büntetlenül lehetünk gyorsak: itt nem kell tartani a far kitörésétől, az egész autó viselkedése elképesztően semleges, az 1,4 tonnás tömegéből simán letagadhatna két mázsát. Ha kicsit szórakozni akarunk, abban is partner az R.S., hiszen elég Sport módba kapcsolni és a kipörgésgátló engedékenyebb lesz, ami jól jöhet, ugyanis kanyarból való kigyorsításakor az esetek nagy százalékában kénytelen beavatkozni.

Ha megállásról van szó, akkor is nagyot domborít, az elől 340, hátul 290 mm-es tárcsákat felvonultató fékrendszer ellentmondást nem tűrően lassít. De ha ez nem lenne elég, itt van remek játékszernek az R.S. monitor (68 000 Ft), amelynek menüjében állíthatjuk a gázpedál érzékenységét, illetve a központi kijelzőről olyan adatokat is lehívhatunk, mint az oldal- és a hosszirányú gyorsulás. Mivel az R.S. potenciális

vásárlóközönségében olyanok is vannak, akik kifejezetten versenypályára vesznek autót, külön áldás lehet nekik a 480 ezer forintért elérhető extraszfes Cup futómű, amelyhez önzáró differenciál és piros, Brembo féknyergek járnak.

Természetesen a sportosságnak megvan az árnyoldala is, a hazai kátyúhelyzetről pontos képet kapunk, illetve a kemény kuplung miatt nem éppen kellemes a városi araszolás. A sportülések viszont meglepően kényelmesek, a hosszú ülőlap és a kiváló oldaltartás miatt nagy távolságok sem jelenthetnek gondot. A beltérből ugyanakkor hiányzik az a plusz, ami a külsőnél megvan: a vörös „bajusz” a lökhárítón, a komoly diffúzor és a modellfrissítés óta fekete betétes lámpák valóságos hadüzenetet jelentenek, de az utastérben nincs olyan megoldás, amiért hevesebben verhetne a szívünk. Mindez aligha vesz el az autó értékéből, főleg, hogy a Renault nem szállt el az árral. A Mégane R.S. 8 040 000 forinttól vihető haza igen komplett felszereltséggel: a bi-xenon fényszóróktól kezdve a kulcs nélküli indításon át az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerig számos tétel alapáron jár. Ezek után tényleg nem meglepő, hogy a Renault legerősebb modellje erős birtoklási vágyat kelt.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

GAZDASÁGI ADATOK

Értékcsökkenés*:	
Renault Mégane R.S. (265 LE) alapár:	8 040 000 Ft
1 év elteltével:	6 240 000 Ft
3 év elteltével:	4 505 000 Ft
5 év elteltével:	3 147 000 Ft

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

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence



A kagylóülések meglepő módon igen komfortosak, de hátulra nehéz bejutni, és a fejter is szűkös



Széles kerékjáratú ívek teszik határozottá a fellépést

RENAULT MÉGANE R.S.	
Összlökettérfogat:	1998 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	195 kW (265 LE) 5500/min
Max. nyomaték:	360 Nm 3000/min
Hossz./szél./mag.:	4299/1804/1423 mm
Tengelytáv:	2640 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1462/373
Csomagtér:	344 l
Üzemanyagtank:	60 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,0 s
Maximális sebesség:	245 km/h
Város./országút/vegyes:	11,3/6,5/8,2 l/100 km
Testfogyasztás:	8,7 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	190 g/km
A modell alapára:	8 040 000 Ft

TETSZETT

- dögös külső
- bivalyerős motor
- enyhe hajtási befolyás
- irányíthatóság

NEM TETSZETT

- fantáziátlan belső
- lámpa fényereje
- nehézkes beszállás hátra

am ÖSSZEGZÉS

A Mégane R.S. joggal tarthat igényt a legsportosabb fronthajtású modell címére. Motorja és futóműve igazi él-ményautóvá teszi, ráadásul az ára sem rossz.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: RENAULT HUNGÁRIA KFT., 1135 BUDAPEST, RÓBERT KÁROLY KÖRÜT 96-98. TELEFON: 06-1-237-2100

A Dynamique felszereltségre nem nagyon lehet panasz, hacsak az nem, hogy a rádiós fejegységen belül kicsit össze-vissza vannak a gombok; érdemesebb külön a navigáció ülések közé és a rádió kormányoszlopra helyezett vezérlőjét használni. A második sorban átlagos a térkinálat, a felfüggesztés egészen jól kirugózza az úthibákat, a kissé érzéketlen kormányzástól eltekintve a vezethetőség jó.

Egészen jól eltalálták tehát a normál autós igényeit is a Renault Mégane 1.2 TCe-vel, amely az akciósan 4 565 000 forintos árával kedvező ajánlatnak számít a kis turbómotorral szerelt kompaktközött.

LŐVEI GERGELY



Mélyen van a rádiós fejegység, kicsik a gombjai – ettől eltekintve jó a beltér



Kulturált, takarékos, de az áttételezés miatt nem túl virgonc a kis 1,2-es





Megnyerő vonalú az 508-as kombi, melynek kifejezetten jól áll az emelt hasmagasság és az enyhe off-roados köntös

Járt utat...

Az 508-as RXH változatát érzésem szerint csak a büszke francia öntudat hívta életre, fricskának szánták a japán és német konkurenseknek. Nesztek, miénk az első széria dízel-hibrid személyautó!

A hír igaz, már nemcsak a Citroën, hanem a Peugeot is kínál gázolajos hibrid modelleket. A Peugeot rögtön kettőt is, a 3008-as kompakt szabadidő-autó után itt az 508-as kombi átalakított RXH is, potom 11,6 millióért. A hibridség legszembeütőbb külső jele a frontrészen elhelyezett, oldalanként 3-3 „oroszlánkarom” LED-motívum, melyet hazánk fia, Bocsi Attila designer tervezett. Sokan



Igényes a belső, de sehol egy használható méretű rekesz, a könyöklő alatt is pindurka a tároló



A dízel-hibrid folyamatábrára is megjeleníthető a kijelzőn. A robotváltó kurta karja mellett található a hibrid üzemmód forgókapcsolója



ődzkodnak ettől, mondván, hogy túl sok, de legalább elsőre beazonosítható az RXH. A nyomtáv 40 mm-rel szélesebb, a magasság pedig 50 mm-rel nagyobb, ezzel és a sárvédőknél, a lökhárítóknál, valamint a küszöbökönél elhelyezett fényezetlen dekorelemekkel vált teljessé a terepjárós fazon. Belül semmi drasztikus átalakítás, a robotváltó apró karja és a kisebb csomagtér árulkodik arról, hogy egy hibrid autóval van dolgunk. Az 560 literes raktér a plusz akkumulátorok helyigénye miatt sajnos 400-ra csökkent, a villanymotort azonban helytakarékos módon a hátsó futóműbe integrálták.

Gyenge láncszem: kelleetlen robotváltó

A dízelmotor csendesen kel életre, lágy a járása, vibráció vagy bántó lármája nem rontja az összképet. A hibrid egység révén városban

TESZT PEUGEOT 208 1.6 e-HDi

Megnyerő produkció

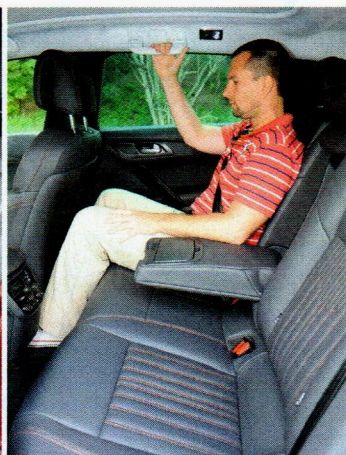
A 92 lóerős 208-as kiegyensúlyozott darab, trendi formája könnyen elcsavarja a hölgyek fejét.

A 208-as tesztautóban az 1,6-os dízel 92 lóerőre „butított” változata szolgált (létezik 115 lóerővel is). Az e-HDi típusjel a primán működő start-stop rendszerre, a váltósegédre és az alacsony gördülési ellenállású köpenyekre utal. Az automatika lassításkor már 20 km/óránál „lelővi” a motort, nem várja

meg, míg megállunk. Az újraindítás azonnali, számottevő vibrációtól mentes – jelenleg ez a piac legkifinomultabb rendszere! Városban megszokást igényel a váltó hosszú áttételezése, a negyediket például csak 60 km/órától érdemes kapcsolni. A motor- és a szélzaj 130-nál sem zavaró, ilyenkor 2500-as fordú-

Bájos a kis 208-as fazonja. A 15-ös kerekek révén józan a rugózási komfort





Az állítható combtámaszok sokat javítanak az első ülések kényelmén. A második sorban tisztességes méretű a hely

araszolva, alacsony tempónál gyakran elég csak a villanymotor erejére támaszkodni, erőteljes gyorsításkor természetesen beröffen a gázolajos. Már normál haladásnál is szembetűnő a robotváltó késlekedése, a váltások nemcsak lassan, hanem darabosan is mennek végbe, egyértelműen ez az autó leggyengébb eleme.

Automatikus üzemben a vezérlőegység önállóan váltogat a hajtásmódok (dízelt és/vagy villanymotor) közül, a ZEV (Zero Emission Vehicle) mód 50%-os akkumuláltsági szinttől kapcsolható, elvileg pedig akár 4 km-t is képes megtenni a HDi segítségével nélkül. Kár, hogy a gyakorlatban pár száz méternél többet nem sikerült tisztán elektromosan hajtunk. Kizárólag Sport állásban érhető el a maximális, 200 lóerős rendszerteljesítmény, de a produkció a vártnál szerényebb tűzijátékkal jár. Kétségtelenül az RXH egyik nagy főrja a „virtuális” 4WD üzemmód: az első kerekeket a dízelmotor, a hátsókat pedig a villanymotor mozgatja, fizikai kapcsolat nincs a tengelyek között. Különösen télen lehet majd macerás, hogy a 4x4-es

rendszer minden újraindítás után manuálisan kell aktiválni – ahogy a ZEV vagy épp a Sport módot is –, a másik hátránya, hogy csak 120 km/óraig aktív. E tempó felett kizárólag a hajtott első tengely és a dízelmotoré a főszerep, tehát inentől kezdve ballasztként vagyunk kénytelenek cipelni a súlyos hibrid-kiegészítőket. A teszt során mért vegyes fogyasztás 6,4 l/100 km, ami meg sem közelíti a gyáriak által beharangozott 4,1 litert. Aki élvezetesen vezethető 508-asra ácsingózik, annak ott a 204 lóerős 2.2 HDi GT, aki pedig igazán takarékoskodni szeretne, válassza bátran a jóval olcsóbb 2,0 literes dízelek (140 vagy 163 LE) valamelyikét.

MOLNÁR JÓZSEF

GAZDASÁGI ADATOK

Értécsökkenés*	
Peugeot 508 RXH (200 LE) alapár:	11 600 000 Ft
1 év elteltével:	7 278 000 Ft
3 év elteltével:	5 233 000 Ft
5 év elteltével:	3 673 000 Ft

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

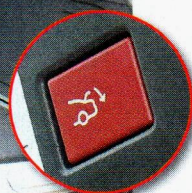
eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence



Sajátos arculat, oldalanként 3-3 „oroszlánkarommal”



Alapesetben 400 l-es a raktér, bővítés után sík teret kapni. Az elektromos fedélmozgatás 160 ezer forint



PEUGEOT	508 RXH
DÍZELMOTOR	
Összlökettérfogat:	1997 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	120 kW (163 LE) 3850/min
Max. forgatónyomaték:	300 Nm 1750/min
VILLANYMOTOR	
Max. teljesítmény:	27 kW (37 LE)
Max. nyomaték:	200 Nm
Rendszerteljesítmény:	147 kW (200 LE)/kb. 450 Nm
Hossz./szél./mag.:	4823/1864/1525 mm
Tengelytáv:	2815 mm
Fordulókör:	12,3 m
Saját tömeg/teherbírás:	1770/555 kg
Csomagtartó:	400 l
Üzemanyagtank:	70 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,8 s
Max. sebesség:	213 km/h
Város/országút/vegyes:	4,0/4,2/4,1 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,4 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	107 g/km
A tesztelt modell alapára:	11 600 000 Ft

TETSZETT

- figyelemfelkeltő fazon
- tágas kabin

NEM TETSZETT

- vételár, értékvesztés
- apró raktér, rekeszek hiánya
- váltó, fogyasztás

am ÖSSZEJEGZÉS

Szép autó az 508 RXH, azonban magas vételára és 200 lóerős teljesítménye miatt joggal várunk el összetettebb produkciót. A robotváltó az 508-as esetében melléfogás, sokat ront az autó komfortos vezethetőségén és a dinamikáján, ahogy a fogyasztás is kiábrándító. A váltó hangolása a hibrid Peugeot 3008-asban valahogy eltalálható.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
PEUGEOT HUNGÁRIA KFT.
1194 BUDAPEST, ANDRÉ CITRÖN U. 1.
TELEFON: 06-1-279-5555



Látványosak a sötét betétek, kár, hogy tükröződnek a szélvédőben



Kisautós méretű a hátsó, a fejtér lehet a szűk keresztmetszet



ráadásul a padlóborítás alatt teljes értékű pótkerék lapul. A pulton lévő fényes, fekete műanyag napos időben tükröződik a szélvédőben, zavarva a kilátást. A 208-as általános minőségérzete jó, de a nyikorgó vezetőülés és a néha önálló életet élő gyári riasztó nem illik a képbe. A kasszáján 4,16 millió forintot kérnek ezért a kivételért, pont annyit, mint az 1.4 e-HDi-ért (68 LE). Az áregyezőséget az indokolja, hogy a gyengébb 1,4-eshez szériatartozékként robotizált 2TR-váltót kínálnak. Egy jó tanács: aki csak kicsit is szeret vezetni, válassza az 1,6-os, kézi váltós Peugeot 208-ast.

laton dolgozik a motor. A 92 lovas Peugeot 10,9 másodperc alatt van százon, előzési rugalmassága a 230 Nm-es nyomatéknak hála megfelelő, a tesztfogyasztás 5,1 l/100 km. Az aprócska, kis átmérőjű kormány nekem speciál furcsa, a második sor kissé szűkös, inkább gyerekeknek ajánlható. Ellenben a 285 literes raktér kellően tágas,

Forma és tartalom



A feszes rugózás miatt jó minőségű úton érzi magát elemében a CC

Passat CC helyett már csak egyszerűen CC-nek hívják a VW négyajtós kupéját, amely a vonzó formán felül gazdagabb alapfelszereltséggel igyekszik magára terelni a figyelmet.

A négyajtós kupé kategóriát a Mercedes „alapította” 2004-ben, a CLS-sel, azóta pedig számos követője akadt, de a tömeggyártók közül máig a VW az egyetlen, amelynek kínálatában szerepel ilyen autó. A számok a wolfsburgi gyártót igazolják, ugyanis a 2008-ban bemutatott Passat CC-ből négy év alatt több mint 300 ezer darab talált gazdára, ami hatalmas teljesítmény, elvégre mégiscsak egy rétegmodellről van szó. A kupés karosszéria nyújtotta magas presztízsérték lehetett a fő oka, hogy a VW megszabadult a Passat névtől, ettől függetlenül nem hiszem hogy önmagában a „CC” jobban csengene.

Még mindig kevés a fej-tér a négyajtós VW-ben

Bár az orrészén és a hátsó fertályon is láthatunk módosításokat, az összkép maradt ugyanolyan, mint eddig, hiszen a CC-t alapvetően a hosszan



Könnyű átláthatóság és vegyes anyaghasználat jellemzi a belsőt



Elöl-hátul kényelmes ülésekkel büszkélkedhet a CC, egyedül a második sor korlátozott fejtere árnyékolja be az összképet

elnyúló C-oszlop és a mindössze 1,4 méteres magasság határozza meg. Az átrajzolt hátsó lámpa, melyből száműzték a két körformát, sokkal

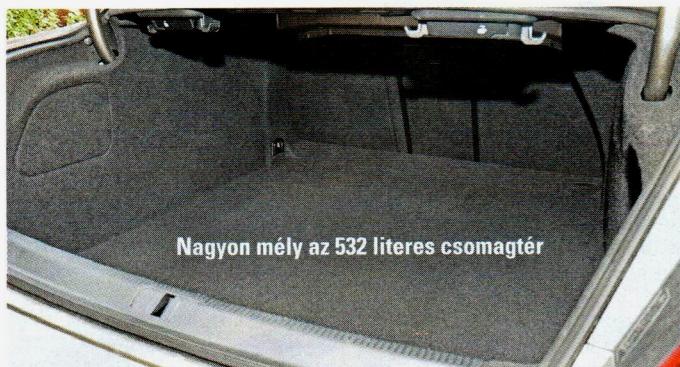
inkább harmonizál az autó elegáns jellegével, de az első fényszórók az elődnél sokkal karakteresebbek voltak, szerintem az újjakkal jobban



A távolságtartós tempomat felára 334 010 forint



Állítható futóművel és parkolóautomatikával igyekszik a vezető kedvében járni az autó



Nagyon mély az 532 literes csomagtér



Ízléses forma, elegáns tálalás: a négyajtós kupé formája jól sikerült

belesimul az átlagba. Viszont ha a belsőt nézzük, autórangjog legyen a talpán, aki észreveszi a különbségeket, hiszen a középső, analóg óra és a klímavezérlő panel új. A műszerfal felső része továbbra is kellemes tapintású, puha anyagból készült, de a dekorbetét alatti területeken rideg, karcos felületek vannak, melyek nem feltétlenül méltók az autóhoz. Sebaj, a CC legalább a kényelem területén nagyot villant, elvégre az elnevezés a komfortkupé rövidítése. Extra kényelmes ülésekben foglalhatunk helyet, melyek esztétikai szempontból sem elvetendő, illetve a 4802 mm-es hosszúság miatt a hátsó lábtér is óriási. Ezek után jogosan merül fel az emberben, hogy akkor miben kevésbé praktikus a CC, mint a Passat? Bár a vásárlói visszajelzések nyomán már ötléses kivitelben is létezik az autó, a hátsó középső ülés inkább csak szükség-helyzetben használható, és markáns különbségként ott van a szűkebb hátsó fejtér - langaléták feje súrolhatja a tetőkárpitot. Kupéhoz mérten ugyanakkor igencsak méretes a csomagtér (532 liter), ráadásul a raktérből egy kallantyú segítségével ledönthetjük az üléseket.

Csendes karosszéria, izmos dízelmotor

A modellváltás során hatékonyabb zajszigetelést kapott a CC, többek között az ajtóknál és a váltóháznál is plusz hangelnyelő betéteket taláunk, így nem csoda, hogy nagyon csendes, pedig a tesztautónkat hajtó 2,0 literes, 170 lóerős TDI brumogása kívülről hallgatva teljesen egyértelművé teszi, hogy dízelmotorról van szó. A 350 Nm nyomatékú egység jó választás a CC-hez: egyrészt a menetdinamika bőven hozza az elvárt szintet (8,6 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra, végsebessége pedig 220 km/óra), másrészt kiválóan dolgozik össze a hatfokozatú DSG sebességváltóval. Utóbbi jól alkalmazkodik a sofőr aktuális vezetési stílusához, egyedül

a csekély motorfék miatt érdemes néha a kormány mögötti váltófülekkel „közbeszólni”. Mivel tesztautónkban a 613 410 forintos felárért elérhető 4Motion összkerekhajtás (lásd keretes írásunkat) dolgozott, a 7,8 literes tesztfogyasztás is érhető - enélkül egy tank naftával az 1000 kilométeres hatótáv is kivitelezhető. Az összkerekhajtásból egyébként száraz úton semmit sem vesz észre a vezető, nagy tempóval bevett kanyaroknál viszont jelentősen csökkenti az alulkormányzottsági hajlamot. Persze valós, gyakorlati előnye csak télen vagy nedves útfelületen mutatkozhat meg. A Passathoz képest a markáns különbséget a futómű adja, ugyanis a CC-nél hiába széria az adaptív lengéscsillapítás, még a komfortos üzemmódban sem rugózik finoman, Sport programban pedig valósággal felüt az úthibákon. Ezt leszámítva a CC kényeztető is tud lenni a rengeteg elérhető extrával és a hihetetlenül gazdag alapfelszereltséggel. Magától képes beállni a parkolóhelyekre, figyeli, hogy fáradtak vagyunk-e, a távolsági fényszórót automatikusan kapcsolja, és a sávtartó önműködően kormányozza vissza az autót a saját sávjába. A tesztelt modell 10 749 660 forintos alapára nem csekély, de ha a motor, váltó és hajtás „triojához” hozzávesszük, hogy többek között az adaptív csillapítás, a bi-xenon fényszórók, a parkolóautomatika, a tolatókamera és a sportülések is alapárak, akkor egyértelmű, hogy ár-érték arányban egészen jól áll a VW újdonsága.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

GAZDASÁGI ADATOK

Értéksökkenés*:	
Volkswagen CC 2.0 TDI DSG 4Motion (170 LE) alapár:	10 749 660 Ft
1 év elteltével:	7 898 000 Ft
3 év elteltével:	5 966 000 Ft
5 év elteltével:	4 444 000 Ft

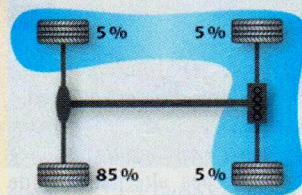
*AZ EURO TAX GLASS'S BECSLÉSE ALAPJÁN. INFORMÁCIÓ: WWW.EURO TAX.HU

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence

4MOTION HAJTÁS

Télen-nyáron

A CC-ben a VW a keresztmotoros építésmód miatt a Haldex-rendszerű összkerekhajtást alkalmazza, ami jóval egyszerűbb, súlytakarékosabb és olcsóbb megoldás, mint a hosszmotoros modelleknél - pl. Audi A4 - használt csigakerekes Torsen-hajtás. A Haldex-rendszer lényege, hogy egy hidraulika által működtetett, a hátsó tengelynél elhelyezett, **LAMELLÁS TENGYELYPAPCSOLÓ SZABÁLYOZZA A NYOMATÉKELOSZLÁST** az ESP-től érkező jelek alapján. Száraz útviszonyok közepette kevés nyomatékot juttat a hátsó kerékre, de ha nyomatékvesztést érzékel (az ESP szenzora



a kerékek megcsúszását figyeli azok g-érzékelői alapján), akkor akár a maximális nyomaték 85%-át is átcsoportosíthatja egyetlen kerékre. A CC esetében az összkerekhajtás a 3.6 V6-os modellnél széria, illetve opcionálisan választható a 2.0 TDI-hez (a 140 lóvasnál csak kézi váltóval, míg a 170 lóerősnél csak DSG-vel konfigurálható.)



A speciális hangszigetelő betétek miatt vált csendesebbé a CC

i VW CC	2.0 TDI DSG 4Motion
Összlökettérfogat:	1968 cm ³
Hengerek/szelepek száma:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	125 kW (170 LE) 4200/min
Max. nyomaték:	350 Nm 1750-2500/min
Hossz./szél./mag.:	4802/1855/1417 mm
Tengelytáv:	2711 mm
Tömeg/terhelhetőség:	1482/468 kg
Csomagtér:	532 l
Üzemanyagtank:	70 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,7 s
Maximális sebesség:	220 km/h
Fogyasztás:	6,6/4,9/5,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,8 l/100 km
CO₂-kibocsátás:	144 g/km
A modell alapára (2.0 TDI, 140 LE):	9 124 060 Ft
A tesztelt verzió ára:	10 749 660 Ft

TETSZETT

- formaterv
- motor/sebességváltó
- gazdag alapfelszereltség

NEM TETSZETT

- túl feszes rugózás
- fabetétes műszerfal
- szűkös fejtér hátul

am ÖSSZEZÉS

A CC árából már prémiummárkák modelljei közül is szemezgethetünk, viszont még mindig jóval olcsóbb, mint egy Audi A7-es vagy egy Mercedes CLS. A szépségnek azonban a szűkös hátsó fejtér esett áldozatul.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
PORSCHE HUNGARIA KFT.,
1139 BUDAPEST, FÁY UTCA 27.
TELEFON: 06-1-451-5100.

A jövő már itt van

Az Audi nem próbálja azonnal megváltani a világot, hanem a meglévő mobilitást szeretné környezetbaráttá tenni.

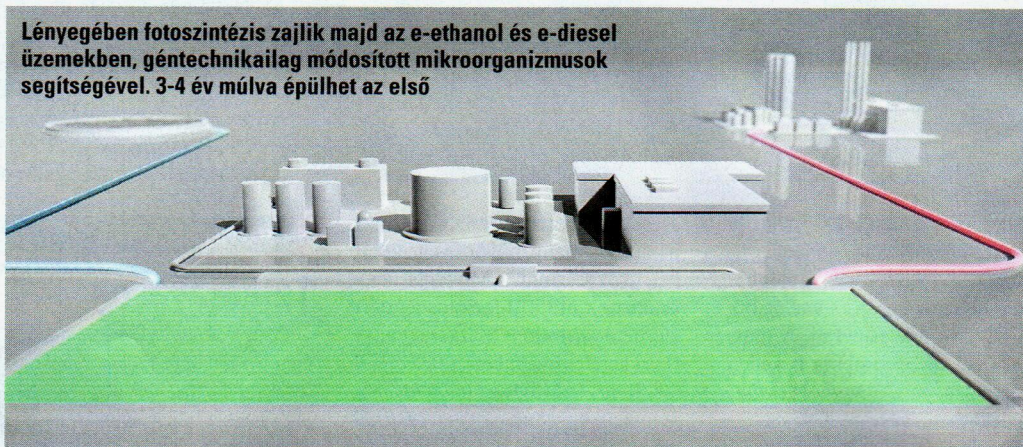
Az Audi tisztában van azzal, hogy hosszú távon elterjednek az elektromos autók, de szerintük fontos a mai közlekedés fenntarthatóságával is foglalkozni. A belső égésű motornak még nincs életképes alternatívája, de ezzel is lehet nagyon környezetbarát módon autózni. Például a levegő CO₂-tartalmából megújuló energia segítségével földgázt készítenek, amelyet aztán autóban lehet elégetni. Az első ilyen üzem már épül a németországi Werlte közelében, a gázt egyszerűen betáplálják a meglévő földgázhálózatba, ahonnan aztán az autók, de az egyéb fogyasztók is kinyerhetik azt. Jövőre indul az ipari méretű termelés, és máris több hasonló létesítményt terveznek, amelyek már mind nyereségesen üzemeltethetők lesznek.

Sok tartalék van a motorokban

Miért ez az egész felhajtás? Mert a fosszilis üzemanyagok végesek, a bioüzemanyagok pedig az ételmszer-termeléstől vonják el az erőforrásokat és változó a minőségük. Az Audi által e-gasnak, e-ethanolnak és e-dieselnek nevezett üzemanyagokkal nincsenek ilyen problémák, sőt, a levegőben lévő CO₂-t kötik meg. Az e-ethanol és az e-diesel előállításához génmódosított mikroorganizmusokat is használnak - ezeknél 2018-ra tervezik a kereskedelmi gyártást.

De az e-üzemanyagokat elégető motorokat is lehet még finomítani. Vegyük például az elektromos turbót: a prototípuson a 3,0 literes, V6-os biturbó dizélből kivették a kisebb feltöltőt, aminek a helyére egy elektromos turbóval hajtott turbina került (1). Ennek előnye, hogy a motor fordulatszámától függetlenül működik, azaz már alacsony fordulattól kezdve hatásos. Erre azért van szükség, mert a fogyasztás csök-

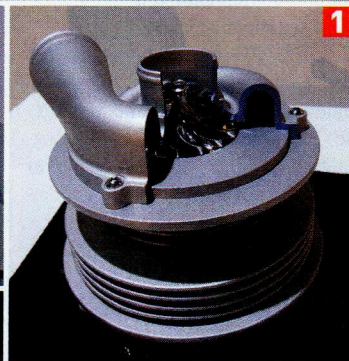
Lényegében fotoszintézis zajlik majd az e-ethanol és e-diesel üzemekben, géntechnikailag módosított mikroorganizmusok segítségével. 3-4 év múlva épülhet az első



Kémiailag megegyeznek az e-üzemanyagok a fosszilisokkal



A1 Plug-In Hybrid: 177 lóerős rendszerteljesítmény



Meg lehet mondani az A1 e-tronnak, mennyi energiát tartalékoljon

mentése érdekében a mérnökök egyre lejjebb szorítják az üzemelési fordulatszámot. Sőt, az Audi már azon dolgozik, hogy teljesen ki is iktassa a belső égésű motort. Az iHEV rendszer lényege, hogy amikor a vezető leveszi a lábát a gáz-

pedálról, a váltó üresbe kapcsol, a motor pedig leáll (2). Gázadásra beindul az erőforrás, zárja a kuplungot az elektronika, és megyünk tovább. A rendszer hatásosságát fokozza a Predictive Efficiency Assist (PEA), amely a navigációs

rendszer adataira támaszkodva például már a dombtető előtt a pedál rezgetésével jelzi, hogy ideje lelépni a gázzal. Kicsit lassul ugyan az autó, de a következő lejtőn se fog nagyon begyorsulni. Városban és országúton egyaránt hatásos a menet közbeni motorleállítás, az eddigi tapasztalatok szerint 10%-kal csökkenthető a fogyasztás.

Ezek mellett természetesen konnektorról tölthető hibridet és teljesen elektromos autót is fejlesztenek az Audi mérnökei, akik egy, a mindenkori igényekhez alakítható elektromos architektúrát készítettek, amelynek komponensei a célnak megfelelően alkalmazhatók vagy épp elhagyhatók. Ennek első példája volt a Q5 hibrid, majd jött az A6 és az A8 hibrid.

LŐVEI GERGELY

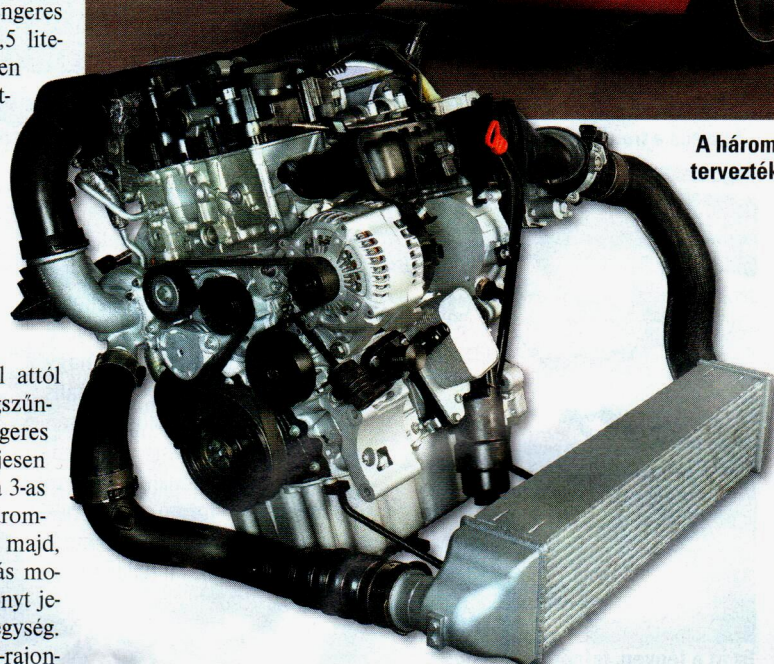
Csak 2014-ben érkezik a háromhengeres turbómotorral ellátott BMW, de mi már ki-próbálhattuk az új szívet egy prototípusban!

A BMW EfficientDynamics program lényege, hogy közös nevezőre hozzák a takarékoságot a nagy teljesítménnyel. Ennek érdekében folyamatosan fejlesztik a meglévő motorokat, de ha szükséges, teljesen új koncepcióval rukkolnak elő. Jó példa erre a vadonatúj, háromhengeres benzines turbómotor. A 1,5 literes egység először a 2014-ben megjelenő i8-as hibrid sportkocsiban lesz elérhető, ám a későbbiekben számos kisebb BMW-ben és Minibe is bekerül. A nagyobb típusokhoz, mint az 5-öshöz vagy 7-eshez, nem lesz választható, ugyanis ezeknél az ügyfélkör egyszerűen igényli a nagy aggregátokat, így nem kell attól tartani, hogy a jövőben megszűnének a hat- vagy nyolchengeres kolosszusok. Az viszont teljesen reális, hogy pár éven belül a 3-as sorozat belépőmodelljét háromhengeres erőforrás hajtja majd, ugyanis egy középkategóriás modell tömege esetén még előnyt jelent egy kis lökettérfogatú egység. Mielőtt azonban a BMW-rajongók kardjukba dőlnek, álljon itt két adat, ami gyorsan eloszlatja a kételyeket: a kis erőforrás 180 lóerőt és 270 Nm-es nyomatékot tud kipréselni anélkül, hogy az a tartósság rovására menne.

Bőduletes nyomaték, különleges hang

Az új háromhengeres tulajdonképpen a soros hathengeres motor „felezésével” jött létre, aminek egyrészt költséghatékonysági okai vannak, másrészt a BMW szerint az egy hengerre vetített ideális lökettérfogat 500 cm³ (ez esetben a legjobb a hengerek töltése). Az új egység, amelyben a gyártó közvetlen befecskendezést és változó szelepvezérlést alkalmaz, modelltől függően 5-15%-kal takarékosabb a hasonló teljesítményű 1,6 literes, négyhengeres turbómotornál. Nagy kérdés azonban, hogy milyen a teljesítményleadás, a vibráció és a hangzás.

Hengermalom



A háromhengeres TwinTurbo egységet úgy tervezték, hogy hosszában és keresztben is be lehessen építeni. A jövőben áramfejlesztőként is megjelenhet elektromos hajtású modellekben



Az új egységet egy BMW 1-esben volt szerencsém kipróbálni, s az eredmény egészen meglepő! Mivel a turbós gépezetnek csak egy kiegyenlítő tengelye van, alapjáraton enyhén remegtetni a karosszériát és a hangja is „kelepelős”, de ahogy rálépünk a gázzra, tökéletesen kismul és elképesztő orgánuma lesz. Bár a BMW váltig állítja, hogy a sorhatósokéra hasonlít a hangja, nekem a háromhengeres Triumph motoroké jutottak eszembe. A 180 lóerős és a 270 Nm-es nyomaték nagyon dinamikussá teszi az 1-es-t, s a karakterisztikája semmiben sem különbözik egy négyhengeresétől. A motor 1200-as fordulattól terhelhető és 6500-nál fut bele a leszabályozásba, a középső tartományban igazán combos, míg felül már csak a hangja nagyobb.

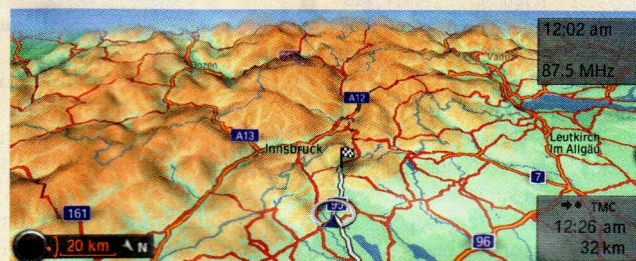
Úgy tűnik, a kisebb méretű modellek esetében ezek az erőforrások a jövő, főleg, hogy a BMW már javában fejleszti a háromhengeres dizelt is. A megszéllőztetett

információk szerint 184 lóerő lehet a csúcsteljesítmény, ami pontosan annyi, mint a számos típusban alkalmazott, 20d jelű, 2,0 literes négyhengeresé.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

i INTELLIGENS VÁLTÓ

Összeköttetésben a navigációval



A BMW olyan intelligens automata sebességváltón dolgozik, mely összeköttetésben áll a navigációs rendszerrel. Így **HA PÉLDÁUL KANYAR KÖVETKEZIK, MAGÁTÓL VISSZAVÁLT,**

illetve ha két forduló között egy rövid egyenes van, kényelmi okokból nem kapcsol feljebb. A rendszer nyilvánvalóan csak a drágább BMW-kben jelenhet meg évek múlva.

A Cordoba legnagyobb előnye, hogy alacsony áráért cserébe óriási rakteret kínál.

Aprópénzért

Az Ibiza-alapokon nyugvó Cordobából létezett sportos háromajtós, családbarát kombi és lépcsőshátú is. A kiszemelt modell az utóbbi, a négyajtós kialakítású kis SEAT, még mai szemmel is egészen gusztusosan néz ki. A decens gyári hátsó spoiler sokat dob a megjelenésen, ahogy a jó állapotú fényezés is dicséretes. Belül már lehangolobb az összkép, a műszerfal csupa kemény műanyagból épül fel, az elrendezés fantáziátlan, az ajtóbehúzó pedig mindenhol csúnyán kopottak. A málló borítású műanyag kapaszkodók a VW-konzern kis- és kompaktautóira jellemző tipushibák, a vékonyka felső festékréteg igen rövid idő alatt lehámlik.

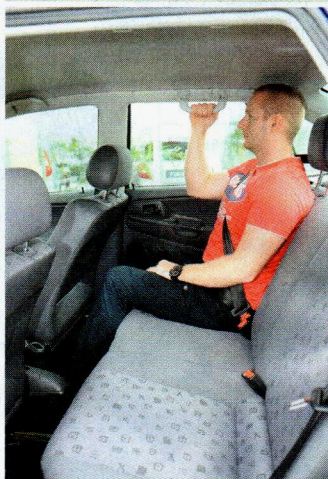
A 60 lóerős 1,4-es leginkább városba ajánlható, aki sztrádára is merészkedne, annak érdemes a 75 lóerős feletti benzines változatokat, vagy az 1,9-es dízeleket (68-110 LE) előnyben részesítenie.

455 literes csomagteret rejt a Cordoba hátsója

A második sorban meglepően nagy a hely, két átlagos termetű felnőtt gond nélkül el tud helyezkedni. Az öblös csomagtartó 455 literes, ami a szegmensben nagynak számít. A raktérfedelet teleszkópok emelik magasra, a rakodónyílás tágas, a hátsó ülések pedig 60:40 arányban osztva dönthetők. Az ADAC hibastatisztikája szerint a legtöbb Ibiza/Cordoba gondját a gyújtásrendszer, a motorvezérlés vagy a kipufogógázvisszavezetés okozza, de a gyertyákkal és az elektromos berendezésekkel is előfordulhatnak problémák. A gyártás elején a dízeleket motorhűtési gondok miatt rendelték vissza, míg a 2000-es, fejlegzsákkal felszerelt változatokat esetleges légszáknyitási szoftverzavar végett vizsgálták át. Gyakori gócpontok: üzemanyagpumpa, önindító, gyújtáskapcsoló, fékmunkahenger és kuplungbowden. Az alapjárat ingadozása, a gyors fékbetét- és tárcsakopás, a beragadó csomagterezár és a szivárgó lengéscsillapítók esete sem ritka, ahogy az izzófoglalatok kontakthibája és a működésképtelen elektromos ablakok sem ismeretlen jelenségek. Sok a piacon a lestra-



Sportos a frontresz, de a látszat sokszor csal, a motortérben szerény, mindössze 60 tagú ménes található



Ez itt a lényeg, felnőttek is gond nélkül elférnek a hátsó sorban



Az ajtóbehúzókat szinte mind-egyik példányban kopottak

pált darab, műszakis Cordobát már 160 000 forinttól (1994) kapni, a sort a 2003-ban forgalomba helyezett, 1,1 milliós példányok zárják. A kínálat bőséges (kb. 320 db), ebből a dízelek száma 60-ra, a kombiké (Vario) pedig 50-re tehető.

MOLNÁR JÓZSEF



„A SEAT Cordoba egy igazi karakteres autó, mely közel 10 év távlatából is jellegzetes megjelenésű. Ára, megbízhatósága és megnyerő tulajdonságai (tágas kabin, nagy csomagter stb.) miatt racionális választásnak számít. Motorikusan akad erősebb változata a kocsinak, a 60 lóerős benzines a nyugodt temperamentumú sofőröknek ajánlható. A visszafogott tempót alacsony fogyasztással hálálja meg az 1,4-es Cordoba.”

Horváth Zoltán
Weltauto márkagazgató



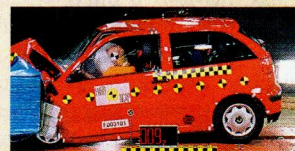
Weltauto
Használt autók garanciával

HIRDETÉS

i ÜTKÖZÉSBIZTONSÁG

Átlagos szint

Mivel a Cordoba az Ibiza kisautó lépcsőshátú változata, így vélhetően az utasbiztonsági mutatók is meg-egyeznek. AZ IBIZÁT 2000-BEN VIZSGÁLTA AZ EURO-NCAP, a teszt során az elérhető ötből három csillagot ért el a spanyol modell. A mindössze egy légszákkal felvértezett Ibiza-ban frontális teszt során (7 pont) a mellkast,



a combot és a lábfejet érte közepes erőhatás, a többi testrészt védelme megfelelő. Oldalirányú ütközésnél (13 pont) a csipőn mérték közepes ütést. A gyalogosgázolási vizsgálaton négyből kétfélszoros minősítést ért el a típus.

i TÍPUS	SEAT
Modell	Cordoba 1.4
Összlökettérfogat	1390 cm ³
Max. teljesítmény	44 kW (60 LE) 4700/min
Max. nyomaték	116 Nm 3000/min
Hossz./szél./mag.	4165/1640/1420 mm
Tengelytáv	2445 mm
Saját tömeg	1020 kg
Csomagtér	455/760 l
Gyorsulás 0-100 km/h	15,9 s
Maximális sebesség	157 km/h
Fogyasztás	6,7 l/100 km
Évjárat	2003
Vételár	840 000 Ft

Az ultragyors reagálású, állig felfegyverzett és hiperül kiképzett egységek rövidítését viseli magán a Lancia Dedra. Pedig ez csak álca!

SWAT - mit is jelent? Egyrészt a Special Weapons and Tactics megnevezés rövidített betűszava, esetünkben viszont Special Way Auto Tuning. Ez sokkal jobban hangzik, s van benne élvezet annak is, aki ellen bevetik. Márpedig a szóban forgó SWAT Lancia Dedra állandóan bevetésen van, hirdetve a tuning jófejségét. Tulaja, Dávid, aki egy Lancia Delta HF Integrale boldog tulajdonosa is, a Dadrát használja napi autónak.

Családi kombiból Military Wagon

A Dedra Dávidnál zuhant a tuning morajló kráterébe, amely matt feketén vetette ki magából. Idővel unalmassá vált a sötétség, így idén tovább alakult a kocsi. A fényezéssel matt feketített autó tetejére fóliaként került a fehér, a feliratok matricák. Átformálták továbbá a gyári lökhárítókat, elől



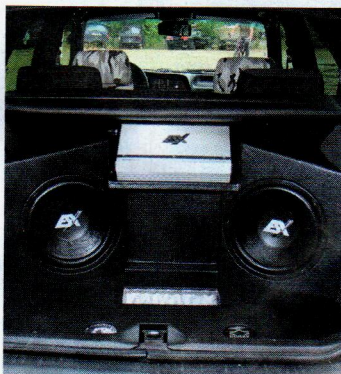
Szépén „legallyzták” a Dadrát, így eltűnt a hátsó ablaktörlő is. A kipufogónyílás nagyon hatásos geg

Fegyverbe!

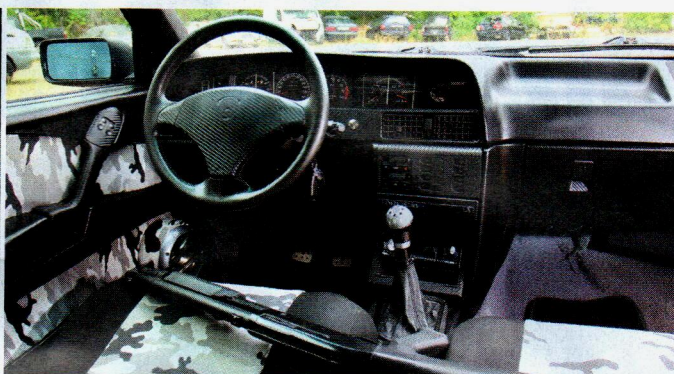
a jobb hűtés okán nagyobb lett a beömlőnyílás, hátul pedig letakarították a felesleges dolgokat. A csomagterfedélről lekapták az ablaktörlőt, és amerikai stílusú szélességjelzőket szereltek fel, a fényszórókat fóliázták. Az utasterben már katonásabb a feeling. Az ajtókárpit betétjei és az ülészetek terepmintásak, a kemény felületek javát pedig karbonfólia borítja. Beépítettek egy vákuummérő órát, a váltógomb egyedí, felül alu, alul igazi karbon.

A kocsi motorja 140 lóerős, 2,0 literes benzines. 50 mm-es csövekből varrtak rá sportkipufogó-rendszert, amelynek vége a kocsi bal hátuljánál, oldalt törí át a lökhárító síkját. Kapott még egy jó nagy direktzűrőt, sportgyertyákat, és nagyrészt feketére mázolták. A futómű is átesett sportosításon. Az első tengelynél a Dedra turbó keményebb rugóit szerelték be, a hátsók FK sportrugók. A gyári lengéscsillapítókat rövidítették és keményítették húzó és toló irányba is.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Mélynyomó és hatalmas erősítők uralják a csomagtartót



Az utasterben terepszínű a környezet, vegyítve a karbonhatású részletekkel. A pedálok és a váltógomb alumínium

KW FUTÓMŰSZETT

Sportlábakon

AKW a BMW aktuális 3-as sorozatához kínálja állítható sportfutómű-sorozatát rozsdamentes kivitelben. Az alapkészletnek a magassága állítható, a Variante 2-esnek a kirugózás-csillapítása, a V3-asnak pedig a ki- és berugózás-csillapítása is. Mindhárom változatnál a futómű magasságál-



lítása a lengéscsillapító házakon elhelyezett menetes gyűrűvel lehetséges. Az első tengelynél 40-64 mm, a hátsónál 30-60 mm a TÜV-

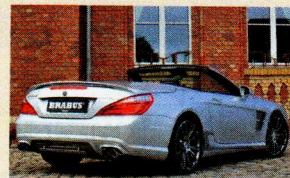


engedélyes ültetés mértéke. A hangozás a lengéscsillapítókon elhelyezett forgatótárcsával lehetséges, 16 illetve 12 fokozatban.

RÖVIDEN

Majd tavasszal!

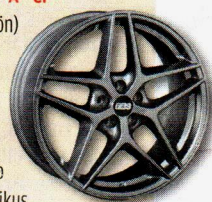
A Brabus bemutatta a Mercedes-Benz SL áthangszerelt változatát. Az 500-as típust Bilstein futómű beszerelésével



25 mm-rel leültették, s újak az első-hátsó idomok és a küszöbök is. A chiptuninggal 435-ről 512 lóerőre (700-ról 820 Nm) húzott motorból rozsdamentes acél sportkipufogó vezet hátra, **AZ INTERCOOLEREK VÍZHŰTÉSŰEK.** A végsebesség 300 km/óra, a százás gyorsulás pedig 4,4 másodperc.

Télálló felnik

A BBS háromféle téli keréktárcsát mutatott be. **A KOMPAKT ÉS KÖZÉPKATEGÓRIÁS AUTÓKRA A CF-MODELLT** (képünkön) javasolják, amely 7,5x17 valamint 8x18 col méretben készül. 19 colos kivitelben készül a nagyobb CH-R kerék a klasszikus BBS keresztműlős mintával. A felületkezelés grafitzürke, a szélesség 8, 8,5, 9,5 vagy 11 col, tehát természetesebb gépekre is jó. A nagydarab SUV-khoz, mint a BMW X5-ös, az Audi Q7-es vagy a Porsche Cayenne, a BBS az SV felnit ajánlja. A felületkezelés matt titán.



Szíverősítő

Haragos kis darab az ABT legfrissebb munkája, az Audi A1 quattro. A 1390 kg-os saját tömegű csöppségnek még



a gyári, 256 lóerős állapotában is jó a súly/lóerő aránya. Hát még, ha az ABT Sportsline új motorvezérlését töltik rá, amellyel **307 LÓERŐRE EMELKE-DIK A TELJESÍTMÉNYE.** A nyomaték eredetileg 350 Nm, ami a tuning által 400 Nm-re húzik. Mindezzel 5,4 másodperc alatt gyorsul százra, tehát 3 tized a nyereség. A károsanyag-kibocsátás és a fogyasztás nem romlott.

FÉKCSÖVEK CSERÉJE

A fékrendszer időszakosan ellenőrizendő elemei közé tartoznak a flexibilis fékcsövek. Ezek elöregedése, szakadása komoly biztonsági kockázatot jelent.

A fékrendszerek egyik leggyakrabban cserélendő és legsérülékenyebb elemei a rugalmas fékcsövek. A koszos környezet, a változó hőmérsékleti viszonyok és a folyamatos deformáció erős igénybevételnek teszik ki ezeket az alkatrészeket, amelyek azért felelnek, hogy a karosszériához képest elmozduló fék munkahengerekhez továbbítsák a fékfolyadékot. A flexibilis fékcsövek többretegűek: a belső cső köré egy, a fékfolyadék nyomása ellenében a cső tágulását akadályozni hivatott erős, hálószerű textilcsövet helyeznek el, és erre építik fel a külső hatások elleni védelmet is adó gumiborítást. Erre – típustól függően – még különféle csőszakaszokat húzhatnak, amelyek a közeli alkatrészek esetleges dörzsölő-koptató hatását hárítják.

A cső öregedésével a külső felület repedezetté válik, akár át is szakadhat, ilyenkor kilátszik a belső réteg. Ez már nagy baj, feltételezhető, hogy a belső cső is öregedett, kevésbé ellenálló a fizikai hatásoknak. A fékcső ilyen állapotában az is előfordulhat, hogy erős fékezéskor kiszakad, az autó fék teljesítménye jelentősen csökken, fékstabilitása erősen gyengül, tehát baleset-veszélyessé válik a kocsí. Ezért a szokásos szervizlátogatások mellett (például a szezonális gumiváltásokkor is) érdemes megvizsgáltatni a fékcsövek állapotát. Ha akár vékony repedéseket veszünk észre, vagy porózussá kezd válni az anyag, cseréltessük ki a csöveket. Nézzük meg a csőcsatlakozásoknál is, mert itt is szeretnek repedezni.

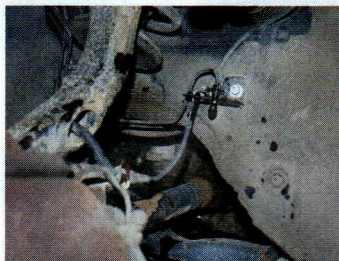
A csere rutínmunka, gyorsan megy, és a fékcső sem drága alkatrész (1500-12 000 Ft). Az autót megemelik, a kereket leveszik, a fékcsövet kicsavarják a helyéről. Az újat visszacsavarják, majd feltöltik a fékolajat és jöhet a légtelenítés.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

A cső tövénél a külső burkolat már teljesen átszakadt, az autó így balesetveszélyes!



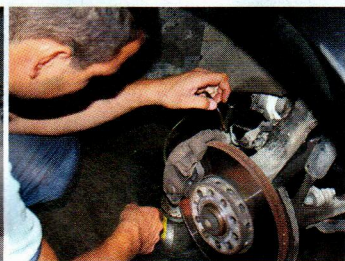
Biztonsági kérdés



A lecsavart fékcső csatlakozását a szerelés idejére érdemes ledugózni



Az új fékcsövek beszerelve, jöhet a fékolaj visszatöltése



A fékcsövek cseréjének műveletorát a légtelenítés zárja

Sportvonalon

A gumi fékcsövek a belső erősítésük ellenére erős fékezéskor a nyomás hatására tágulnak, így a fékezésre szánt energia egy része elvesz a cső „nyújtogatásával”. A dolog kiküszöbölhető a versenysportban használt fékcsövek (teflon és fémszövet) felszerelésével. Az előbbi napi for-



galomban használva rendszeres ellenőrzést igényel, mert nem szabad, hogy megtörjön a cső

Fémszövetű burkolattal ellátott sportfékcsövek

anyaga. A teflon fékcsövet éppen ezért általában motorkerékpárokon alkalmazzák, ahol nem végez a cső olyan intenzív, több irányú mozgást. A fémszövetű csövek már bátrabban alkalmazhatók, a gumicső tágulásának kiküszöbölésével fékezéskor határozottabb lesz a pedálérzet.

autó-motor klub

Kedvezménykuponok minden olvasónknak!

Az Autó-Motor minden hónapban, kedvezményes vásárlási kuponokkal jelentkezik. Az Autó-Motor Klub célja, hogy olvasóink hónapról hónapra értékes termékeket és nívós szolgáltatásokat vásárolhassanak meg kedvezményes áron.

Vegye igénybe kedvezményeinket!

Ha valamelyik kedvezmény felkeltette az érdeklődését, Önnek nincs más dolga, mint kivágni a lap aljáról a kedvezménykupont és partnerünknel érvényesíteni a kedvezményt az akciós időszakban.*

Az egyes kedvezmények igénybevételének részletes feltételeiről a következő oldalon és a kuponokon tájékozódhat.

Válogasson kínálatunkból és vegye igénybe kedvezményeinket!

*Egy vásárláshoz csak egy kupon használható fel.

Kedvezményes otthonbiztosítás!

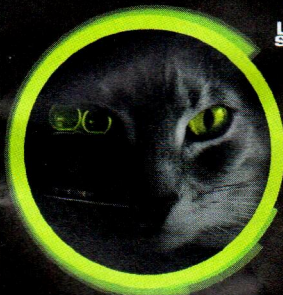
Az Autó-Motor Klub keretében most kedvezményesen köthet otthonbiztosítást.

A nyugalmat és a biztonságot jelentő otthon mindenkinek fontos. Egy nem várt káresemény (pl.: beázás, vihar, betörés, tűz) könnyen kárt tehet benne. A **PostaFészekŐr** otthonbiztosítás ideális megoldás az otthonában vagy féltve őrzött értékeiben keletkezett károk helyreállítási költségeinek fedezésére.

Egy **PostaFészekŐr** szerződés megkötéséhez csak egy kupon használható fel, a Facebook kuponkedvezményel és a Posta Hűségkártya kedvezményel nem vonható össze.

A beváltás feltételeiről és a biztosításról érdeklődjön a postákon!

Együttműködő partnerünk:



Látni és látszani

Látni és látszani
Látja? Nem látja? Na látja!

Nagy őszi országos baleset-megelőzési akció!

www.latnieslatzani.hu



autó-motor klub

WWW.MOTORLAJBOLT.HU

VARTA
Akkumulátorok
Motorkerékpár akkumulátorok

Gyújtó és izzítógyertyák NOK

Gyors országos házhozszállítás



AKCIÓS
KLIPON

AJÁNDÉK
SZÉLVÉDŐMOSÓ KONCENTRÁTUM
(Részletek a hátoldalon)



autó-motor klub

UTAZZON
A KEDVEZMÉNYEKRE
2012. DECEMBER 15-IG



-20%

autó-motor klub

PostaFészekŐr
Otthonbiztosítás

Kulcs otthona
biztonságához

10%

kedvezmény
minden postán
az első éves díjból!

Érvényes:
2012. október 20-ig

autó-motor klub

PostaFészekŐr

Otthonbiztosítás



A **10% kedvezmény** a **2012. október 20-ig** lakott ingatlanokra érvényesen megkötött **PostaFészekŐr** otthonbiztosítás első éves díjából érvényesíthető. Az így megkötött biztosításoknál a kockázatviselésnek a szerződést követő 90 napon belül meg kell kezdődnie.

A kedvezmény igénybevételehez vágja ki a kupont, és vigye magával bármely postára, ahol meg szeretné kötni **PostaFészekŐr** otthonbiztosítását. Szerződéskötéskor adja át a kupont a posta munkatársának, mert a kedvezmény csak így érvényesíthető.

Egy **PostaFészekŐr** szerződéshez csak egy kupon használható fel. A kedvezmény bármely díjfizetési ütemnek megfelelő (havi, negyedéves, féléves, éves) díjra érvényesíthető.

UTAZZON A KEDVEZMÉNYEKRE

2012. DECEMBER 15-IG

Megérkezett a Peugeot nagy, őszi tartozék akciója. Érdeemes ellátogatnia valamely márkaszervizünkbe, hiszen most **20% kedvezménnyel** vásárolhat autójához alufelnit, tetőcsomagtartót, kerékört és vonóhorgot.



PEUGEOT

PEUGEOT + TOTAL + ARAL. Az akció 2012. október 3-tól 2012. december 15-ig tart és csak az akcióban részt vevő eredeti gyári Peugeot tartozékokra vonatkozik (alufelnit, kerékörök, tetőcsomagtartók és vonóhorgok). Az akcióban részt vevő alkatrész csaldok listáját megtalálja a www.peugeot.hu oldalon. Az akció más kedvezménnyel nem összevonható.

UTAZZON A KEDVEZMÉNYEKRE

2012. DECEMBER 15-IG



MOTOROLAJBOLT HU

Motorolajok
ÓRIÁSI
kedvezménnyel

Aral Super Tronic 0W-40 1L 2590 Ft
Aral High Tronic 5W-40 1L 1950 Ft

Castrol EDGE 5W-30 1L 2790 Ft
Castrol EDGE 5W-30 4L 10790 Ft
Castrol EDGE Turbodiesel 5W-40 1L 2390 Ft
Castrol EDGE Turbodiesel 5W-40 4L 9190 Ft
Castrol Magnatec 10W-40 1L 1850 Ft
Castrol Magnatec 10W-40 4L 7190 Ft

Mobil ESP Formula 5W-30 1L 2750 Ft
Mobil ESP Formula 5W-30 5L 13490 Ft
Mobil New Life 0W-40 1L 2650 Ft
Mobil New Life 0W-40 5L 12490 Ft
Mobil Super 2000 XI 10W-40 1L 1590 Ft
Mobil Super 2000 XI 10W-40 5L 7490 Ft

TOTAL Mobil 1
Total Quartz INEO ECS 5W-30 1L 2290 Ft
Total Quartz 9000 5W-40 5L 8250 Ft
Total Quartz 7000 10W-40 5L 6750 Ft

elf
Elf Solaris DPF 5W-30 1L 2190 Ft
Elf Evolution SXR 5W-40 5L 8250 Ft
Elf Competition ST1 10W-40 5L 6750 Ft

BMW Original Quality Longlife-04 5W-30 1L 2490 Ft

Mazda Dexelia Ultra 5W-30 1L 2290 Ft
Mazda Dexelia DPF 5W-30 1L 2390 Ft

Shell Helix Ultra Extra 5W-30 1L 2490 Ft

Cím:
1103 Bp. Gyömrői út 35.
(Kada u. sarok)
Telefon: 06-20-800-2222

MOTOROLAJBOLT HU

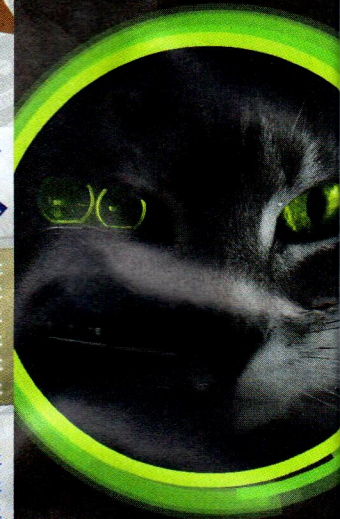


VÁSÁROLJON NÁLUNK ÉS MI MINDEN 5000 Ft UTÁN 1 ÜVEG Wynn's SZÉLVÉDŐMOSÓ KONCENTRÁTUMOT ADUNK AJÁNDÉKBA!

KUPONKÓD: TAF1210
ÉRVÉNYES: 2012 OKTÓBER 31-IG

RENDELJEN MÉG MA, ÉS TERMÉKÉT MÁR HOLNAP MEGKAPHATJA!
Telefon: 06-20-800-2222

és
Látni
szani!

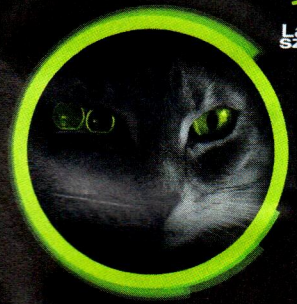


Látni és látszan

Látja? Nem látja? Na látja!

Nagy őszi országos baleset-megelőzési akció

www.latnieslatszani.hu



Látni és látszan
Látja? Nem látja? Na látja!

Nagy őszi országos baleset-megelőzési akció

www.latnieslatszani.hu



Posta Biztosító

Az elérhető gondoskodás

Posta munkatársa tölti ki!

Kötvénytípus: _____

Ügyfél neve: _____

Postai munkatárs SZTSZ-kódja: _____

A zöldek inváziója

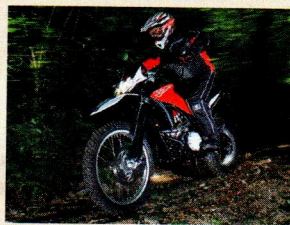
A naked bike-ok kategóriája mellett a sportgépeknél is behúznak a zöldek



3 A Kawasaki három új, 2013-as modelljéről is kiszivárogtatta az első képeket és a legfontosabb információkat. Az egyik ezek közül a Ninja 300-as (1), mely elsősorban a fiatal korosztálynak szól. A nagyobb Ninjakra hajazó külsejével, igényes futóművével és fékeivel vonzóan tűnik a modell, melyben 296 cm³-es, soros kéthengeres erőforrás kapott helyet 39 lóerős teljesítménnyel. A Kawasaki emellett bemutatta a ZX-6R 636-ost (2), vagyis a 2003-2006 közötti ZX-6R-hez hasonlóan ismét 636 cm³-es, négyhengeres aggregát dolgozik a középsúlyú sportolóban. A versenytársakhoz viszonyított lökettérfogatbeli előny meg is látszik a teljesítményen, hiszen 131 lóerőt tud az újdonság. A könnyített fékrendszer és Big Piston villás futómű mellett külön érdekesség, hogy ez a modell az egyetlen jelenleg a 600-as sportmotorok között, melyhez kipörgésgátlót és ABS-t is kínálnak. Ha mindez nem lenne elég, a zöldek a Z800-ast (3) is piacra dobják a következő évben. A 802 cm³-es erőforrással hajtott novum a Z750-es helyére érkezik.

RÖVIDEN

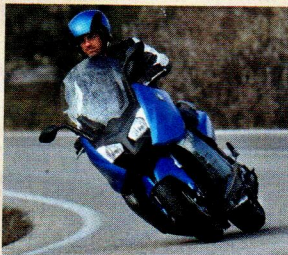
Beárazott Huskyk



Immáron Magyarországon is kapható a Husqvarna két új modellje, a Strada 650-es és enduró féltestvére, a Terra 650-es (képünkön). Mindkét típus 1 949 000 forinttól kapható blokkolásgátlóval, **ÁM A TERRÁBÓL LÉTEZIK ABS NÉLKÜLI KIVITEL IS** 1 879 000 forintért.

Augusztusi rekord

Még sosem adott el augusztus hónapban annyi motorkerékpárt a BMW, mint idén: összesen 7400 darab bajor modell került leszállításra világszerte,



AMI 11,3%-OS NÖVEKEDÉSNEK FELEL MEG a tavaly augusztusban elért eredményhez képest. A siker a C 600 Sport (képünkön) és C 650 GT robotgók bevezetésének köszönhető.

Finomhangolás



Frisítve folytatja pályafutását a Ducati Multistrada. Az olaszok túraendurója az enyhe szépsézetű beavatkozás mellett megkapta a továbbfejlesztett Ducati Safety Packet (DSP) csomagot, amely nyolc üzemmódban állítható kipörgésgátlót és háromfokozatú blokkolásgátlót tartalmaz. A vásárlói visszajelzések miatt módosították a futóművön, illetve a jobb teljesítményleadás érdekében a 150 lóerős, L2-es blokkba is belenyúltak a mérnökök. Az újdonság forgalmazása idén decemberben kezdődik.

Itt az új Adventure!

Hatéves gyártási idő után a KTM 990 Adventure átadja helyét az 1190 Adventure-nek. A régóta várt újdonság közel 200 cm³-rel nagyobb lökettérfogatú V2-es blokkal érkezik, ám az igazi nagy durranás a 150 lóerős csúcsteljesítmény (+35 LE) és a 125 Nm-es nyomaték. A korábbi modellhez képest fontos változás a kipörgésgátló és az elektronikusan

állítható felfüggesztés, illetve a drive-by-wire gázkar és a csúszókuplung megjelenése. A típusból lesz R-változat is, amely módosított futóművéről és a technikából többet láttató idomzatáról ismerhető fel.

Nem veszítette el off-roados képességeit a KTM nagy túraendurója



Tiszteletpéldány



Szeptemberben az MV Agusta „szülővárosa”. Varese adott otthont az 59. Evezős Európa-bajnokságnak. A gyártó az esemény tiszteletére dobta piacra a Brutale 675 Varese különkiadást, mely **KÉK-FEHÉR FÉNYEZÉSEL ÉS EVEZŐMINTÁS TANKFESTÉSSSEL BÜSZKÉLKEDHET.**

Tinédzser L'amour

A 125-ös modellek többségét az alacsony fenntartási költségek és a vonzó vételár adják el, azonban ennek a kategóriának is van egy-két olyan kakukktója, amely valamilyen oknál fogva felfelé lóg ki a szegmensből. A WR125X például 1 238 000 forintos vételárával és nagymotoros megjelenésével sem simul bele a 125-ösök átlagába, hiszen ekkora összegért már 250-est is kaphatunk, az idomok pedig hatásosan gondoskodnak arról, hogy ne legyen kommersz a kinézet: a nagyméretű, 17 colos felnik és a vastag teleszkópok miatt jóval nagyobbak tűnik, mint amekkora.

A B125-ös kategória keretein belül

Az ülésmagasság 875 mm-es értéke ugyan nem teszi lehetővé, hogy apróbb termetűeknek is komfortos legyen (pl. megállásnál), de ezt leszámítva a motor minden paraméterében kompakt, az ülés azonban olyan keskeny, hogy egy 100 km-es távot megállás nélkül nehéz kivitelezni – ha utassal megyünk sűrűbb pihenőkkel számolhatunk, mert hátul még spártaibb a Yamaha. Ugyanakkor a széles kormány és az ideális pozícióban elhelyezett lábtartók miatt akár kényelmes is lehetne. De egy kis szupermotónál nem ez a szempont, itt sokkal jobban számít a futómű és a blokk. A 41 mm belsőcső-átmérőjű villa meggyőző produkciót nyújt városban, az úthibák nem jelentenek különösebb problémát, ahogyan egy-egy magas járdaszigetre való felugratás (255 mm a szabad hasmagasság) és a kocsisorok közötti manőverezés sem okoz gondot. Sőt, akkor sem vall szégyent a futómű, ha kanyargós országútra merészkedünk vele, mert a tempós íveket is szépen, semlegesen tartja.

Bár kétségtelen, hogy 15 lóerőjével jól áll a teljesítményversenyben a WR125X (ez a maximum a B125-ös kategóriában), a sokak által kedvelt, de lassan már feledésbe merülő kétüteműekhez képest ez teljesen más világ. Egyenletesen, kiszámíthatóan



A szupermotós külső és a jól csengő márkanev miatt a WR125X sok fiatalnál szerepel a nyolcadliteres álommotorok listáján. Kipróbáltuk, hogy van-e olyan jó, mint ahogyan kinéz.

Rossz minőségű úton sem vall szégyent a kis Yamaha

Digitális műszeregység, fordulatszámérő nélkül

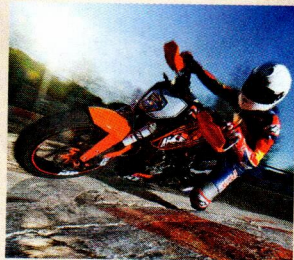


Spárta az ülés, főleg az utasnak Elöl 298 mm-es féktrácsa lassít

i KTM 125 DUKE

A kis herceg

A WR125X-nek egyetlen komoly ellenfele van, ez pedig a KTM 125 Duke. Az indiai gyártású modell A YAMAHÁHOZ HASONLÓAN MINŐSÉGI ÖSSZESZERELÉSŰ, blokkja pedig ugyanúgy 125 cm³-es és 15 lóerős. A meggyőző futómű mellett a vagány külső a Duke nagy ütőkártyája, hiszen 1,1 millió forintos árával az osztrák masina se tartozik az alkalmi vételek közé.



adja le teljesítményét a folyadékűtéses, injektoros kis blokk, hátszélben pedig akár a 115 km/órás tempót is elérhetjük. Ettől függetlenül autópályára a nyomaték rugalmasság miatt inkább ne merészkedjünk, egyébként is 70-80 km/óra az optimális utazósebessége – ilyenkor 3,0 liter körül fogyaszt, de városi (sok gyorsítás-lassítás) használatban inkább 4,0 literhez közelítő étvággal kalkuláljunk.

Az is nyilvánvaló, hogy a fékeknek meg se kottyán a teletankolva is csak 137 kg-os modell lassítá-

sa. Az elől 298, hátul 220 mm-es tárcsával ellátott fékrendszere is ugyanaz igaz, mint a futóműre, vagyis nagyobb teljesítményt is kordában lehetne vele tartani. Szintén dicséret jár a Yamahának a tökéletes hatfokozatú váltóért és a remek összeszerelési minőségért. A legapróbb részleteken is látszik, hogy a Yamaha nemcsak mutatóságra, hanem tartóságra is törekedett. Csupán azt nem értem, hogyan nem fért bele ebbe az árba egy olyan műszerfal, amely a fordulatszámot is mutatja...

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



FOTÓ: HILBERT PÉTER

A fehér mellett fekete színben is elérhető a modell

i WR-TÍPUSCSALÁD

Három modell



A WR modellsorozatnak még három képviselője van a 125X-en kívül. A WR125R enduro (1 158 000 Ft) elől 21, hátul 19 colos felnijeivel, eltérő fejidomával és nagyobb ülésmagasságával különbözik az X-től.

AKI ERŐSEBB WR-RE VÁGYIK, ANNAK MÉLYEN A ZSEBÉBE KELL NYÚLNIÁ, a 31 lóerős WR250R enduróért 2 103 000 forintot, míg a WR250X szupermotóért 2 153 000 forintot kérnek.

i YAMAHA	WR125X
Lökettérfogat:	124,7 cm ³
Hengerek/szelepek:	1/4
Max. teljesítmény:	11 kW (15 LE) 9000/min
Max. nyomaték:	12,2 Nm 8000/min
Sebességváltó:	hatfokozatú
Hossz./szél./mag.:	2095/835/1165 mm
Tengelytáv:	1430 mm
Ülésmagasság:	875 mm
Üzemanyagtank:	8,5 l
Fék elől/hátul:	298/220 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	110/70 R17/140/70 R17
Tömeg feltankolva:	137 kg
Tesztfogyasztás:	3,7 l/100 km
Alapár:	1 238 000 Ft

TETSZETT

- igényes kidolgozás
- könnyű irányíthatóság
- nagymotoros külső

NEM TETSZETT

- magas vételár
- gyenge műszerezettség
- kényelmetlen ülés

am ÖSSZEGZÉS

Gyengeségei ellenére minden porcikájában minőségi motor a WR125X, és ez látszik is az árcédulán. A kényelmetlen ülés komolyan árnyékolja az összképet.

A TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA: YAMAHA MOTOR HUNGÁRIA KFT., 1095 BUDAPEST, MÁRIÁSSY UTCA 7. TELEFON: 06-1-247-1540

HIRDETÉS



YEARS OF FREEDOM

OPEN HOUSE Október 5-6.

Gyere el hozzánk, ünnepeljünk együtt a Harley-Davidson® évfordulóját, ahol akár ki is próbálhatod a 2013-as modelleket. Az első 110 érdeklődő H-D® Jubileumi kitűzött kap ajándékba.

**További részletek
a kereskedésekben vagy
a www.harley-davidson.hu oldalon.**

Harley-Davidson Budapest: Neszmélyi köz 3.,
www.harley.hu

Harley-Davidson Nyíregyháza: Vasvári Pál u. 36.,
www.hdgoldrex.hu

Harley-Davidson Hódmezővásárhely: VSzent István tér 14.,
www.hodharley.hu

• EGY JÓ •
• ALKALOM AZ •
• ÜNNEPLÉSRE •
• ÉS MEGISMERNI AZ •
• IGAZI SZABADSÁGOT •

◆ Harley-Davidson® 110th Celebrations ◆

© H-D 2012. Harley, Harley-Davidson and the Bar & Shield logo are among the trademarks of H-D Michigan, LLC.

RÖVIDEN

Távolságtartás

Mivel a végső értékelésbe ugyanis csak a legjobb nyolc eredmény számít, **A NAGYÁGYÚK IDÉN TÁVOL MARADTAK AZ UKRAJNAI JALTA RALITÓL.** A Ford Fiesta RRC-vel versenyző helyi menő, Yuriy Protasov sorozatos bal-



szerencsése (két defekt, kicsúszás, eltört kormánymű és felfüggesztés) után a háromszoros török ralibajnok, Yazig Avci (Ford Fiesta S2000) simán nyert. Mögötte a fronthajtású Renault Mégane RS-sel Robert Consani a francia márka, míg a harmadikként végző Vizin László és Zsíros Gábor (képünkön, Skoda Fabia S2000) **A MAGYAROK ELSŐ DOBOGÓS HELYEZÉSÉT SZERZTE AZ IRC-BEN.**

i IRC (13/10. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Mikkelsen (NOR) 136 pont, 2. Hanninen (FIN) 93 pont, 3. Kopecky (CZE) 83 pont, 4. Wiegand (GER) 53 pont, 5. Basso (ITA) 40 pont, 6. Flodin (SWE) és Consani (FRA) 28-28 pont, ... 33. Szabó (HUN) 8 pont, ... 40. Puskádi (HUN) 6 pont, 53. Bujdos (HUN) 2 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. Skoda 365 pont, 2. Peugeot 187 pont.

WTCC

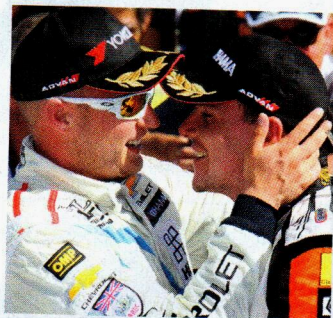
Amerikába jöttem



Többet ésszel: a második futamban Norbi végig arnyékként követte Huffot, mögötte Tarquini próbálkozott – hiába

Látványos és izgalmas show-val mutatkozott be Amerikában a túraautó-vb. A kaliforniai Sonoma versenypályán a pole pozíciós Alain Menu (Chevrolet Cruze 1.6T) az első kanyarban meglökte a seatos Gabriele Tarquinit, s emiatt a másik két Chevyvel Yvan Muller és Rob Huff, valamint az ötödik helyről induló Michelisz Norbi (BMW 320 TC) is elment mellette. Később mégis a svájci húzta a rövidebbet, mivel a szervokormány problémája miatt a negyedik körben kicsúszott, majd feladni kényszerült a versenyt. Huffnak nem sikerült hibára kényszerítenie Mullert, úgyhogy a címvédő idei nyolcadik futamgyőzelmét zsebelte be, míg mögöttük Norbi magabiztosan tartotta a harmadik pozíciót. Második nekifutásra az első körben Stefano D'Aste pör-

dült meg, utána Mehdi Bennani kente gépét a falnak, majd retteggett Yvan nemes egyszerűséggel kiforgatta Franz Engstlert (BMW 320 TC) az élen. Sokba került ez a franciának, merthogy boxutcaáthajtásos büntetést kapott, s csak tizennegyediként végzett – idén először nem szerzett pontot. Az élvolas pozíció és a győzelmért járó 25 pont csapattársa és legnagyobb ellenfele, Huff ölébe hullott, így három fordulóval a vége előtt holtversenyben vezetik a tabellát. A remek formában versenyző Norbi végig keményen szorongatta a britet, ám végül okosabbnak látta befutni Tarquini előtt, biztos másodikként: így a magyar tehetség eddigi legeredményesebb hétvégéjét zárta, és a nem gyári versenyzők bajnokságát 25 pontos előnnyel vezeti Pepe Oriola (SEAT Leon 1.6T) előtt.



Huffy és Norbi, szinte Brezsnyevi...

i WTCC (12/9. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Y. Muller (FRA) és Huff (GBR) 315-315 pont, 3. Menu (SUI) 267 pont, 4. Tarquini (ITA) 193 pont, 5. Coronel (NL) 164 pont, 6. Michelisz (HUN) 152 pont, ... 21. Weber (HUN) 3 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. Chevrolet 761 pont, 2. BMW Customer Racing Team 486 pont, 3. SEAT Customer Technology 472 pont.

SPORT RALI-VB: WALES

Késő bánat

A Loeb-féle monotóniát megszakítva ezúttal Latvala nyert, ám alighanem túl későn...

A hagyományos késő őszi időpontról áthozott korábbi lebonyolítástól függetlenül most is eső, sár és köd emlékeztette a résztvevőket és a nézőket, hogy ez az egyik legnehezebb viadál. A Ford stabil dominanciája ezen a hétvégén sem nyugtatott meg mindenkit, hogy akkor végre-végre, ta-

lán tényleg itt van ismét a Kánaán, és jön az utolsó pillanatokig nyílt, többesélyes csata a bajnoki címért. Most kivételesen egyik favorit sem bakizott, minden olajozottan működött, és nem kis meglepetésre Loeb ezúttal sehogyan sem bírt Jari-Matti Latvalával, de még Petter Solberggel sem.

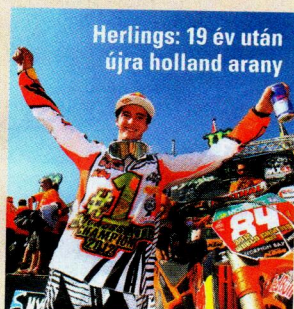


Latvala hetedik WRC-diadalát aratta, de mivel Loeb ezüstöt szerzett, a finn már nem érheti őt utol

MX-VB

KTM-dupla

Egy fordulóval a sorozat zárása előtt eldőlt az MX1-es és az MX2-es vb-cím sorsa. A hollandiai Lieropban rendezett Benelux GP-n és az olaszországi Faenzában megtartott Európa GP-n is Antonio Cairoli és Jeffrey Herlings uralkodott. Mindkét viadalon kettős futamgyőzelemmel diadalmaskodtak, melyeknek köszönhetően a két KTM-es begyűjtötte kategóriája vb-címét. A 27 éves Cairoli a királykategóriában,



Herlings: 19 év után újra holland arany

az MX1-ben már az egymás utáni 4. titulusanál jár, az abszolút listán pedig immár hat vb-címet jegyez. Az örökranglistán befogta a belga Joel Robertet, s már csak a 10-szeres világbajnok, a szintén belga Stefan Everts eredményesebb nála. Az MX2-ben a 18 éves holland Herlings minden idők 3. legfiatalabb világbajnoka, csak a német Ken Roczen és a francia Sebastien Tortelli lett hamarabb világbajnok. Herlings a 3. idényében jutott a csúcsra, s ő a 4. holland világbajnok John van den Berk, Dave Strijbos és Pedro Tragter után. A hollandok 1993 után szereztek ismét vb-címet a krosszban.

Sebastien Loeb formahanyatlása csak azoknak lehetett meglepetés, akik máig sem tudták kiismerni az elzászi csodaember lelkiállapotát, aki mindig csak annyit kockáztat, amennyit éppen szükséges. Most végig szorososan tapadt a 2. helyezett Solberg Fordjára, és a végső pillanatokra halasztotta a döntő csapást, hogy legalább egy ezüsttel mentse a saját és csapata becsületét. Merthogy 3 fordulóval a vége előtt a Citroën gyakorlatilag ismét, azaz nyolcadszor is megnyerte a márkák értékelését, és nagyjából ugyanez mondható Loeb immár 9. vb-koronájáról.

Folytassa, Suzuki!

ENDURANCE-VB

A 35. Le Mans-i 24 órás viadallal befejeződött a 31. endurance-vb sorozat. Az utolsó, 5. fordulóban a Kawasaki diadalmaskodott. A zöldek, akik a Bol d'Or után idén másodszorra nyertek, új rekordot állítottak fel: 844 kör és 3532,14 kilométer! A Kawa a 11. sikerét aratta a Bugatti-pályán, aminek köszönhetően befogta az örökranglistán a Hondát. A Kawa legnagyobb ellenfele a Suzuki volt, amely a 2. helyével megszerezte története 15. címét a hosszú távú vb-n! A Suzuki 1983, 87, 88, 97, 99, 2000, 2002, 2003, 2005, 2006, 2007, 2008, 2010 és 2011 után jutott ismét a csúcsra. A Suzuki vezércsapata, a francia SERT 12. alkalommal nyert vb-t.



Úgy tűnik, a Suzuki alakulata verhetetlen

Orosz rulett

FIA-rendezésű sorozat első ízben látogatott Moszkvába – a vadonatúj, 3,931 km hosszú pályát Hermann Tilke tervezte. A pályaismeret hiányán kívül az időjárás tovább nehezítette a versenyzők dolgát, ugyanis nem sokkal a rajt előtt eleredt az eső: az első két kört a biztonsági autó mögött tették meg, s amikor elengedték a mezőnyt, többek között a pole pozícióból induló, 2-es rajtszámú McLaren (Alvaro Parente-Gregoire Demoustier) és a 3-as Ferrari (Toni Vilander-Filip Salaquarda) az első kanyarban elnézte a fékpontot, a tizedik kanyarban pedig ütköztek. Miután a másik McLarent (Frederic Makowiecki-Stef Dusseldorp) megelőzték, a két Audi R8 LMS csatázott az élen. Csakhogy a végén Oliver Jarvis



Két keserű bronz Jarvisék mérlege

és Frank Stippler tempója jelentősen visszaesett, így a Stephane Ortelli-Laurens Vanthoor duó simán nyert, s a befutóig a Markus Winkelhock-Marc Basseng páros (Mercedes-Benz SLS AMG) is megelőzte a másik négykarikást. A rossz időjárás miatt a másnapi verseny is a Safety Car mögött kezdődött, ám ezúttal fordult a kocka: a vezető Audi fordult szélesen a célegyenes végén, míg a két McLaren magára talált. Makowiecki és Dusseldorp magabiz-

tosan győzött Parente és Demoustier előtt, a bronzot pedig ismét Jarvis és Stippler zsebelte be.

i FIA GT1 (9/7. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Bartels (GER) és Buurman (NL) 127-127 pont, 2. Winkelhock (GER) és Basseng (GER) 121-121 pont, 3. Dusseldorp (NL) és Makowiecki (FRA) 110-110 pont, 4. Ortelli (MC) és Vanthoor (BEL) 90-90 pont, 5. Jager (GER) és Pastorelli (NL) 86-86 pont, 6. Jarvis (GBR) és Stippler (GER) 75-75 pont.

Éppen ezen fejlemények miatt feszül kérdőjelként a harmadik fordulóponthoz a lehetőség a levegőben, nevezetesen, hogy bekövetkezik-e egy földindulás a 2013-as versenyzői szerződések körében? Már hetek-hónapok óta suttogják ugyanis, hogy Latvala elsősorban a Ford ralicsapatának eléggé bizonytalan jövője, másrészt a sok ideji kudarc és melléfogás okán elhagyná eddigi kenyéradóját és a VW-hez szegődik, Sebastien Ogier mellé. Ugyancsak nagy kérdés Loeb jövője. Sokan szeretnék ugyanis, ha visszavonulna és felszabadulna egy hely a jövő reménységének, vi-

szont az „öreg” tett már olyan célzást idén, hogy csak jobban nézne ki, ha tízszeres világbajnokként akasztaná szögére a sisakot.

Nem ilyen világos és nyugodt a helyzet az S2000-es vb háza táján. A walesi értékelést az a Craig Breen nyerte Ford Fiestával, aki pár hónapja egy fatális baleset során veszítette el akkori navigátorát, Garreth Robertset. Breen legyűrte a szörnyű tragédia súlyos emlékét, és újabb futamgyőzelmével holtversenyben a 2. helyre került, így két fordulóval a befejezés előtt még a vb-címre is esélyes.

MARTIN HOLMES

i RALI-VB (13/10. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Loeb 219 pont, 2. Hirvonen 158 pont, 3. P. Solberg 119 pont, 4. Ostberg 114 pont, 5. Latvala 113 pont, 6. Novikov 63 pont, 7. Prokop 40 pont, 8. Neuville 38 pont, 9. Sordo és Ogier 31-31 pont, 11. Al-Artiyah 28 pont, 12. Tanak 26 pont, 13. Araújo 11 pont, 14. Atkinson 10 pont, 15. Delecour és Kuipers 8-8 pont, 17. Mikkelsen 7 pont, 18. Campana, H. Solberg, Rantanen és Ketomaa 6-6-6-6 pont, 22. Sandell, Rajhi, Wilson és Block 4-4 pont, 26. Brynildsen, Trivino, Van Merksteijn Jr., Al-Kuwari, Stohl és Arzeno 1-1 pont.

Következik a Francia Rali, október 4-7.



Cortese (11) mögött Rins (42), Salom (39) és Vinales (25) igyekeznek tartani a tempót

Mindhárom géposztályban győztek a listavezetők, Rossi ismét érmes.

Elhúztak

Pedrosa idén először pont nélkül maradt, ám ebben nagy szerepe volt a gyári Honda-csapat amatőrizmusának – ahogyan a versenyigazgatóság sem ismeri kellően a szabályokat. A FIM elnöke elismerte a hibákat. Először a versenyigazgató Mike Webb, valamint a versenyt lebonyolító IRTA hibázott. Amikor Abraham motorja leállt az első startnál, teljes káosz alakult ki, mert a szabály szerint csak a szerelőket kellett volna beengedni, hogy újraindítsák a motorokat, majd be kellett volna mutatni az 1 perces táblát a rajtig. Ehelyett nem lehetett tudni se az új start időpontját, se a verseny új távját. A gyári Honda-csapat ettől

függetlenül két hibát is elkövetett. Az első gumi melegítőköpenye beszorult az egyik féktárcsába, majd az egyik szerelő merő figyelmetlenségből elállította a váltóelektronika gombját a kormányon, ami miatt Pedrosa gondban volt a felvezető körben. A spanyolnak – a pole helyett a Honda hibája miatt az utolsó helyről volt kénytelen rajtolni – azonban sikerült újraprogramoznia a váltót, amely után nagyon jól startolt is, de az 1. kör 6. kanyarjában kiűtötte őt Barbera.

Pedrosa szerencsétlenségét Lorenzo tökéletesen kihasználta, végig kontrollálta a versenyt és rajtcél győzelmet aratott. Rossi eddigi ducatis karrierje legjobb száraz

versenyét teljesítette, a 2. helyhez azonban az új váz is kellett, amelyet Rossi már tesztelhetett augusztus végén, pont Misanóban. A Ducati az új Junior Teamjével is feltűnést keltett. Az átalakított Pramac csapat gyári támogatást kap 2013-ban, míg a két új pilóta Spies és Iannone lesz.

Cortese alaposan ellépett a többiektől

Marquez 2010 és 2011 után idén is verhetetlen volt Misanóban, pedig igencsak meg kellett izzadnia Espargaró és Iannone ellen. A bal eset miatt 26-ról 14 körösre rövidített Moto2-es verseny az utolsó

VÉGEREDMÉNY (17/12.)

Misano

MOTO3: 1. Cortese (GER) KTM, 2. Salom (ESP) Kalex-KTM, 3. Fenati (ITA) FTR-Honda, 4. Rins (ESP) Suter-Honda, 5. Vinales (ESP) FTR-Honda, 6. Folger (GER) Kalex-KTM.

MOTO2: 1. Marquez (ESP) Suter, 2. Espargaró (ESP) Kalex, 3. Iannone (ITA) Speed Up, 4. Kallio (FIN) Kalex, 5. Rabat (ESP) Kalex, 6. Aegerter (SWI) Suter.

MOTOGP*: 1. Lorenzo (ESP) Yamaha, 2. Rossi (ITA) Ducati, 3. Bautista (ESP) Honda, 4. Dovizioso (ITA) Yamaha, 5. Spies (USA) Yamaha, 6. Bradl (GER) Honda.



Az összetett állás

MOTO3

1. Cortese 225 pont, 2. Vinales 179 pont, 3. Salom 169 pont, 4. Fenati 120 pont, 5. Rins 96 pont, 6. Mashou 81 pont.

MOTO2

1. Marquez 238 pont, 2. Espargaró 185 pont, 3. Iannone 165 pont, 4. Lüthi 161 pont, 5. Redding 115 pont, 6. Kallio 110 pont.

MOTOGP*

1. Lorenzo 270 pont, 2. Pedrosa 232 pont, 3. Stoner 186 pont, 4. Dovizioso 163 pont, 5. Crutchlow 122 pont, 6. Rossi 120 pont.

*MotoGP: 18/13. futam

körben dőlt el, így a spanyol tini már 53 pontos förral vezet.

Cortese hatalmas lépést tett világbajnoki álmai felé, hiszen 32-ről 46 pontra növelte előnyét a Moto3-ban. A pole-ból diadalmaszkodó olasz származású német pilóta legnagyobb ellenfele, Vinales 3 nagydíj óta nem képes az érem-szerzésre, az utolsó körben Salom, Fenati és Rins is jobb volt nála.

HEGYI ANDRÁS

SUPERBIKE- ÉS SUPERSPORT-VB: PORTIMAO

Török triplázó!

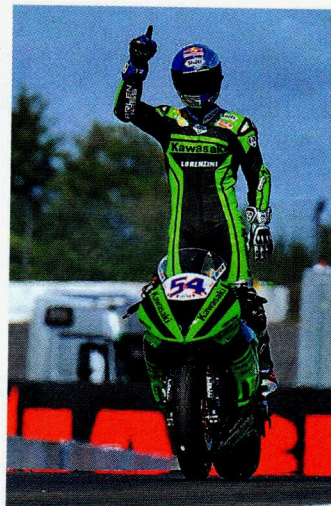
Sofuoglu megszerezte 3. vb-címét a supersport kategóriában!

Sofuoglu (képünkön) idén több sérülése és műtétje is volt, csapata pedig, a Kawasaki Lorenzini májusban súlyos károkat szenvedett az olaszországi földregésekben. A nehézségeket

azonban megoldották, s a csaló-dást keltő tavalyi Moto2-es szezon után egy fordulóval a vége előtt bebiztosította vb-címét. A portugál viadalon a 2. hellyel – idén harmadszor Cruzel nyert – begyűjtötte a 3. vb-aranyát. 2007-ben és 2010-ben Hondával jutott a csúcsra. Sajnos a kategória mindhárom magyarja visszaesett a verseny alatt. Talmácsi Gábor a 9. helyen is motorozott, majd egy nagy haj-

rá után az utolsó körben sikerült a 15. helyen egy pontot kasszíroznia. Tóth Imre a 20., míg Németh Balázs a 21. pozícióban zárt.

A superbike-ban Biaggi óriási lépést tett 2. vb-címe felé. Melandri az 1. futamban bukott, vesesérülés miatt a német futamhoz hasonlóan ismét kétszer nullázott. Sykes az 1. futamban az idei 3. sikerét aratta, de a folytatásban ő sem szerzett pontot, mivel elfüstölt alatta a ZX-10R. Biaggi viszont szerencsés, kiengesztélyezett és megfontolt volt, s egy-egy 4. és 3. helyet szerzett a kiszámíthatatlan pályaviszonyok között. Laverty a 2. futamban begyűjtötte az első apriliás diadalát.



A róka és a nyulak

1997-ben Niki Lauda úgy jellemezte Schumacher és Villeneuve világbajnoki küzdelmét, mint a róka elől menekülő nyúl futását. Most Alonso a nyúl, és több róka is van. Vajon utoléri-e?

Alonso pontosan tudja, hogy ez így nem mehet tovább. Monzában még Vettel volt a közvetlen üldözője, de egy újabb generátorhiba miatt kiesett; Szingapúrban már Hamilton állt mögötte a tabellán, egy váltóprobléma azonban őt is félreállította az útból, a győzelemtől fosztva meg a McLarent. Hockenheimi győzelme óta Alonso két 3. helyet zsebelt be, egyszer (Spában) pedig kilökték a rajtnál, a pontelőnye mégis így alakult: 34, 40, 24, 37, 29. Nem rossz. Ha így folytatja, az ellenfelei pedig egymást váltogatják mögötte, akár ki is húzhatja a szezont végéig, de a Ferrarinál tisztában vannak vele, hogy erre nem lehet világbajnokságot építeni. Alonso a szingapúri Q3-ban 8 tizeddel kapott ki Hamiltontól, ami egyszerűen túl sok. Muszáj fejlődniük.

Alonsónak az a mázlija, hogy a pontokat tekintve Vettel van a sarkában, a leggyorsabb autó viszont egyértelműen Hamiltoné. Még Button is úgy véli, „már mindenkinek nehéz lenne utolérnie Fernandót, kivéve Sebet”, és ez papíron nem is tűnik lehetetlen küldetésnek, hiszen Vettel hátránya 2010-ben ilyenkor még nagyobb (31 pont) volt, végül mégis ő nyerte a vb-t. Csakhogy most számolnia kell vele, hogy a McLaren erősebb a Red Bullnál, ezért Hamilton minden bizonnyal rendszeresen pontokat fog rabolni tőle. Külön nyugtalanító számára az állandóan visszatérő generátorprobléma, amely miatt már 33 pontot veszített, s amit a Renault-nak máig sem sikerült tökéletesen megoldania. A szálakat még jobban összekuszálja, hogy hiába nem nyert egy árva futamot sem, Räikkönen is a képben van, Hamilton 7 ponttal



Hamilton kiesése után Vettel idei második győzelmét aratta, legutóbb tíz futammal ezelőtt, Bahreinben sikerült nyernie



Alonsót egyre inkább szorongatják üldözői. A Ferrarinak gyorsulnia kellene



Kerékcsererekord: a McLarennek sikerült 2,5 mp alá szorítani az időt

megelőzve a 3. helyen áll. Idén annyira ingadozóak az erőviszonyok, hogy ha a végelszámolásnál talán nem is, az egyes versenyeken mindenképpen számolni kell vele; akitől pontokat csen el, az elbukhat miatta. A nyomás a többiekén van. Alonso az egyetlen, aki akár egy kiesést is megengedhet magának. Egyelőre a nyúl áll nyeresre...

Mérleg: büntettek is, meg nem is

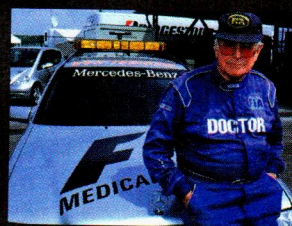
Kimerítő vasárnap éjszakájuk volt a szingapúri sportfelügyelőknek, mert annyi incidenst kellett kivizsgálniuk a verseny után, amennyi máskor egy fél szezonnra is elég. Végül kiosztottak ugyan néhány büntetést, de több döntésükkel vitát kavartak.

Sokan nem értették például, hogy miért nem tettek semmit Rosberg és Webber ellen, akik pedig egyértelműen előnyhöz jutottak az első kanyarkombináció levágásával.

Aztán ott volt Senna és Massa csatája a 43. körben. Habár Massa egy hihetetlen mozdulattal visszanyerte az irányítást Ferrarija felett, miután védekezni próbáló honfitársa csaknem felpasszírozta őt a falra a 12-es és 13-as kanyar között. „Nem volt szép, hiszen már ott voltam mellette, az autóját mégis egyszerűen ráhúzta az enyémmre, nekiszorított a falnak. Őszintén szólva ezt nem engedik meg a szabályok” – dühöngött. A sportfelügyelők azonban már a verseny közben felmentették Sennát azon az alapon, hogy tulajdonképpen ►

i IN MEMORIAM

Sid Watkins 1928-2012



Szeptember 12-én, szívrohamban elhunyt a Formula-1 egykori orvos, a népszerű „prof”, azaz Sid Watkins, aki mindenki másnál többet tett az autóversenybiztonságának fejlesztéséért. Már gyakorló idegsebészként dolgozott, amikor 1962-ben saját költségén egy kis orvosi stábot telepített Watkins Glenbe. Bernie Ecclestone a konstruktőrök szövetségének igazgatójaként 1978-ban kérte fel, hogy legyen az F-1 állandó főorvosa, ám a tevékenységét a pályák eleinte gyanakodva fogadták. Az áttörést Ronnie Peterson halálos balesete hozta meg még abban az évben: Watkins stábját a hatóságok nem engedték oda a helyszínre, ezért azt követelte, hogy a következő versenytől kezdve minden pályán legyen fejlett orvosi infrastruktúra, egy ügyeletes altatóorvos, egy mentőautó, egy mentőhelikopter, és az orvosi autó a rajtnál. Ez a gyakorlat azóta számtalan versenyző életét mentette meg. Watkins, aki egyébként Ayrton Senna jó barátja volt, 2005-ben adta át a helyét Gary Hartsteinnek.

A KULISSZÁK MÖGÖTT

Kicsik csatája

Szingapúrban érdekes fordulatot vett a három kiscsapat küzdelme, amikor az utcai pályák specialistájaként számon tartott Glock 12. lett, s ezzel a



Marussia az eddig sokkal erősebbnek tűnő Caterhamet is átugorva megkaparintotta a 10. helyet a konstruktőri összetettben. Habár ez nem tűnik világraszóló szenzációnak, a Marussia számára valójában felér egy győzelemmel, mert a szezon után kiosztott pénzdíjakban 10 millió euró pluszt érhet, holott az istálló egész idei költségvetése nem több 40 milliónál. A Caterhamnak most több 12. helyezésre, vagy egy ennél is jobbra lesz szüksége ahhoz, hogy visszaelőzze riválisát, ami kemény dióknak tűnik. A csapat egyébként már pénteken annyira elégedetlen volt a teljesítményével, hogy inkább ki sem adta szokásos összefoglaló közleményét. A Szingapúri Nagydíj a harmadik se-reghajtónak, a HRT-nek is fontos mérföldkő volt, mert Barcelona óta először vetettek be új fejlesztést: egy módosított padlólemezt, amit azonban a Marina Bay hepehupás aszfaltján egyelőre nem tudtak rendesen kiértékelni.

Rosberg morog

Bár a Mercedes mindkét versenyzője bejutott a Q3-ba, ott már egyikük sem tett meg mért kört, mivel úgy érezték, a 9-10. rajtkockánál a tempójuk alapján úgysem kerülhetnének előrébb, így viszont legalább szabadon választhattak gumikat a rajthoz. Mindketten csak egy-egy ellenőrző kört teljesítettek, és Schumacher a szabályoknak megfelelően azért került csapattársa elé a rajtrácson, mert alacsonyabb a rajtszáma. Pedig elvileg nem kellene így lennie, hiszen a tavalyi összetettben elért jobb helyezése jogán Rosbergnek járna az alacsonyabb (7-es) rajtszám, de azt Schumacher arra hivatkozva, hogy babonából ragaszkodik a páratlan számokhoz, eddig minden évben elkerülte tőle. Bár Rosberg a szingapúri startnál szinte azonnal megelőzte csapattársát, kijelentette, hogy jövőre nem feltétlenül fog engedni a kérésének.



Sötét ló: Schumacher már megint amatőr hibát vétett az éjszakai futamon. Ezúttal Vergne-t tarolta le

Di Resta a negyedik helyre „ugratott be”. Ez pályafutása eddigi legjobb eredménye



nem is védekezés közben, hanem csak véletlenül követte el a Massa elleni merényletet. „A több autóról különböző körökben készült videofelvételek azt bizonyították, hogy a pályának azon a pontján Senna a szokványos ívét követte akkor is, amikor Massa elkezdett felzárkózni mellé” - indokolták a döntést.

Vettel Monza után ezúttal megszórt egy esetet: azt, amikor a 38. körben, az első Safety Car-fázist követő újraindítás előtt kis híján ütközött a mögötte haladó Buttonnal. Úgy tűnt, ő a fékeket melegítve hirtelen lassított, míg Button a gumikba próbált életet lehelni, ezért épp rálepett a gáza, aminek csaknem katasztrofális következményei lettek. A verseny után mindkettejüket beidéztek a sportfelügyelők, mert a szabályok szerint a Safety Car mögött tilos „kiszámíthatatlanul gyorsítani és lassítani, vagy egyéb, másokat veszélyeztető manőverbe kezdeni”, de végül a Red Bullból és a McLarenből kinyert telemetriai

adatok alapján úgy ítélték, ezúttal egyikük sem tett ilyesmit. Button egyébként már járt pórul hasonló körülmények között: a 2000-es Olasz Nagydíjról úgy esett ki, hogy az élen haladó Schumacher hirtelen beletaposott a fékbe az újraindítás előtt, ezért mögötte többen ugyanígy tettek, a brit azonban csak a kormányt tudta félrerántani, és lecsúszott a pályáról.

Elűszott az egyetlen árva pont is

Webber Szingapúrban megsúzta ugyan a kanyarlevágást a rajtnál, és a 10. helyen eljutott a célig, ám egy másik akciója miatt utólag 20 másodpercet hozzáadtak az idejéhez, amivel elvesztette kinkesversen megszerzett egyetlen pontját is. A büntetést azzal érdemelte ki, hogy amikor az 50. körben megelőzte Kobayashi Sauberjét, a Red Bull mind a négy kerekével lemenekült a pálya szélét kijelölő fehér

i VÉGEREDMÉNY (20/14.)

Szingapúri Nagydíj, Szingapúr	
1. [3.]	SEBASTIAN VETTEL (GER) Red Bull-Renault 59 kör = 299,170 km, 2 óra 00'16,144" (149,250 km/óra)
2. [4.]	JENSON BUTTON (GBR) McLaren-Mercedes +0'08,959"
3. [5.]	FERNANDO ALONSO (ESP) Ferrari +0'15,227"
4. [6.]	PAUL DI RESTA (GBR) Force India-Mercedes +0'19,063"
5. [10.]	NICO ROSBERG (GER) Mercedes GP +0'34,784"
6. [12.]	KIMI RÄIKKÖNEN (FIN) Lotus-Renault +0'35,759"
7. [8.]	ROMAIN GROSJEAN (FRA) Lotus-Renault +0'36,698"
8. [13.]	FELIPE MASSA (BRA) Ferrari +0'42,829"
9. [15.]	DANIEL RICCIARDO (AUS) Toro Rosso-Ferrari +0'45,820"
10. [14.]	SERGIO PEREZ (MEX) Sauber-Ferrari +0'50,619"
11. [7.]	MARK WEBBER (AUS) Red Bull-Renault +1'07,175"
12. [20.]	TIMO GLOCK (GER) Marussia-Cosworth +1'31,918"
13. [17.]	KAMUI KOBAYASHI (JAP) Sauber-Ferrari +1'37,141"
14. [11.]	NICO HÜLKENBERG (GER) Force India-Mercedes +1'39,413"
15. [19.]	HEIKKI KOVALAINEN (FIN) Caterham-Renault +1'47,967"
16. [21.]	CHARLES PIC (FRA) Marussia-Cosworth +2'12,925"
17. [24.]	PEDRO DE LA ROSA (ESP) HRT-Cosworth -1 kör
18. [22.]	BRUNO SENNA (BRA) Williams-Renault -2 kör
19. [18.]	VITALY PETROV (RUS) Caterham-Renault -2 kör
A versenyt feladta	
20. [9.]	MICHAEL SCHUMACHER (GER) Mercedes GP -21 kör (ütközés)
21. [16.]	JEAN-ERIC VERGNE (FRA) Toro Rosso-Ferrari -21 kör (ütközés)
22. [2.]	PASTOR MALDONADO (VEN) Williams-Renault -23 kör (hidraulika)
23. [23.]	NARAIN KARTHIKEYAN (IND) HRT-Cosworth -29 kör (ütközés)
24. [1.]	LEWIS HAMILTON (GBR) McLaren-Mercedes -37 kör (sebességváltó)
[] = rajtpozíció	
A leggyorsabb versenyző	
HÜLKENBERG 1'51,033", az 52. körben	

csíkon túra, s bár azt csak néhány centivel lépte át, a sportfelügyelők szerint így is előnyhöz jutott vele – amivel nehéz vitába szállni.

A legszigorúbb büntetést azonban nem ellene, hanem Schumacher ellen hozták, aki a 39. körben hátról megtorpédózta az éppen Pérezt kívülről előzni próbáló Vergne-t, őt és magát is azonnal kiütve a versenyből. A német először azt állította, műszaki hibára gyanakszik, mert a szokásosnál korábban fékezett – tény, hogy először az ivkúlsó, azaz terhelt kerekei blokkoltak, ami nem normális –, a sportfelügyelőknek viszont később nyíltan elismerte, hogy elbambult, és egyszerűen nem vette kellően figyelembe: a Safety Car-fázis után kihültek a fékjai és a gumijai. Emiatt tíz rajthelyes hátrasorolással sújtották egyik kedvenc pályáján, Suzukában, tekintettel arra, hogy visszaesőnek számít, hiszen Barcelonában Sennát ütötte ki egy féktávon.

Schumachernek a Szingapúri Nagydíj után még a német sajtó is nekiesett, rámutatva, hogy az éjszakai futamról zsinórban már harmadszor esett ki hasonló körülmények között (tavaly Pérezt gázolta le egy előzési kísérlet során), vagyis a látásával talán nem stimmel valami.



Vettel hátránya 29 pont. Alonsóval együtt harmadik vb-címére hajt



Küszködött a Lotus, az időmérőn Räikkönen be sem jutott a Q3-ba

Ráadásul dekoncentrálnak tűnt: Vergne-től például azonnal elnézést kért, de tévedésből „Jean-Marc”-nak nevezte. Ennél is nagyobb ciki, hogy elkésett a Formula-1 főorvo-

sa, a nemrég elhunyt Sid Watkins tiszteletére rendezett néma gyászszünetről, mert rajt előtti rituáléjának hódolva még a toaletten volt...

FARKAS PÉTER

i AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Alonso 194 pont, 2. Vettel 165 pont, 3. Räikkönen 149 pont, 4. Hamilton 142 pont, 5. Webber 132 pont, 6. Button 119 pont, 7. Rosberg 93 pont, 8. Grosjean 82 pont, 9. Perez 66 pont, 10. Massa 51 pont, 11. di Resta 44 pont, 12. M. Schumacher 43 pont, 13. Kobayashi 35 pont, 14. Hülkenberg 31 pont, 15. Maldonado 29 pont, 16. Senna 25 pont, 17. Vergne 8 pont, 18. Ricciardo 6 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Red Bull-Renault 297 pont, 2. McLaren-Mercedes 261 pont, 3. Ferrari 245 pont, 4. Lotus-Renault 231 pont, 5. Mercedes GP 136 pont, 6. Sauber-Ferrari 101 pont, 7. Force India-Mercedes 75 pont, 8. Williams-Renault 54 pont, 9. Toro Rosso-Ferrari 14 pont.

i KÖVETKEZIK

Japan Nagydíj

2012. október 7., Suzuka

A pálya hossza: 5,807 km

Versenytáv: 53 kör = 307,471 km

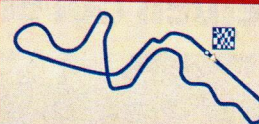
Körrekord edzésen:

Massa (2006, Ferrari) 1'29,599"

Körrekord versenyen:

Räikkönen (2005, McLaren)

1'31,540"



HIRDETÉS

**AUTÓÜVEG
CENTRUM**

PILKINGTON



**BÁRMIKOR, BÁRMI MEGTÖRTÉNHEK.
...ÉS MI BÁRMIKOR, BÁRHOL SEGÍTÜNK!**

**ORSZÁGOS KÉK SZÁM:
06 (40) 200 839**

service@pilkington.co.hu

www.pilkingtonagr.hu



Csengetett, mylord?

Hazánkba látogatott egy fenséges Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé, mi pedig menetpróbára hajtottunk vele.

FELELŐS KIADÓ
Dr. Bayer József ügyvezető igazgató

FŐSZERKESZTŐ
Szabó Róbert

FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES
Tóth Zoltán Zsolt

TERVEZŐSZERKESZTŐK
Bíró Éva, Róka Barbara, Molnár István

WEBSZERKESZTŐ
Lővei Gergely

SZERKESZTŐSÉG
1122 Budapest, Városmajor u. 12-14., A/II.
Postacím: 1535 Budapest, Pf.: 970.
Telefon: (06-1) 488-5568, fax: (06-1) 488-5579.
E-mail: titkarsag@automotor.hu
Internet: www.automotor.hu

TITKÁRSÁGVEZETŐ
Nyusti Bernadett
bernadett.nyusti@axel.springer.hu

HIRDETÉSFELVÉTEL
amhirdetes@automotor.hu,
Tel.: (06-1) 488-5698, fax: (06-1) 488-5579

Direkt Divízió
Tel.: (06-1) 488-5684, fax: (06-1) 488-5667
A hirdetések tartalmi és formai megjelenéséért a kiadó nem vállal felelősséget.

NYOMÁS
INFOPRESS GROUP HUNGARY ZRT.
MUNKASZÁM: 12 0047
FELELŐS VEZETŐ:
LAKATOS IMRE VEZÉRIGAZGATÓ
A nyomtatás időpontja: 2012/39. hét

64. évfolyam, 18. szám
Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.
A kiadványban szereplő fényképek és kéziratok felhasználásához a kiadó engedélye szükséges.

INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

ELŐFIZETŐI TÁJÉKOZTATÓ
Előfizetéssel, megrendeléssel kapcsolatos információk a 06-40-510-510-es helyi tarifával hívható telefonszámon munkanapokon 7:00 és 17:00 között (munkaidőn kívül üzenetregisztráló működik), valamint a 06-1-488-55-80-as faxszámon. Megrendeléseit leadhatja interneten keresztül is a www.aslapok.hu oldalon és elküldheti az elofizetes@axels.hu e-mail címre is.

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzlet.
Postacím: 1900 Budapest.

Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél. e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, további információ: 06-80-444-444.

Mobilon: küldje az **izishop** kódszót a **06-70-70-60-500** számára és töltsse le az iziSHOP Java alkalmazást.

Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.
Ügyintézés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu
elofizetes@hungaropress.hu
tel.: +36-1-348-40-60, fax: +36-1-348-40-65
1097 Budapest, Táblás utca 39.

Árusításban terjeszti a Lapker Rt. és egyéb terjesztő szervek.

Tájékoztatjuk olvasóinkat, hogy a különböző versenyeken, akciókon és rejtélypályázatokon részt vevők által megadott adatok nyilvánlétükben kerülnek. Az adatok megadásával hozzájárulnak ahhoz, hogy azok felhasználásával a kiadónk érdekltségébe tartozó cégek (Axel Springer-Budapest Kiadói Kft., Axel Springer Magyarország Kft., Harlequin Magyarország Kft., Petőfi Lap- és Könyvkiadó Kft., Népszerűség Kft., Hungaropress Sajtóterjesztő Kft.) akcióira, kiadványaira, szolgáltatásaira felhívjuk figyelmüket.

Fejben dől el



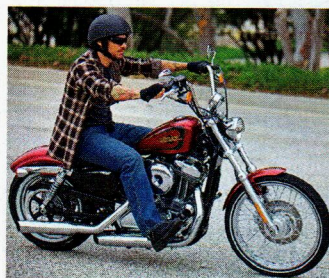
Tanácsadó rovatunkban ezúttal a hengerfejek felújításáé a főszerep.



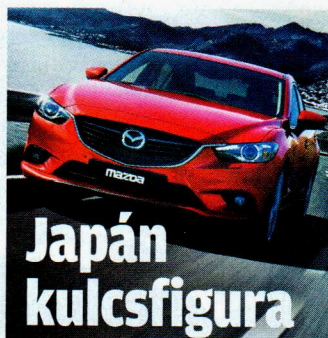
Figyelem, teherforgalom!

Új modellek, fejlesztések és tesztek. Mellékletünkben a haszongépjárművekkel kapcsolatos legfontosabb információkat gyűjtjük csokorba.

Partraszállás



Teszteljük a Harley-Davidson klasszikus vonalú masináját, a Seventy-Two nevű együlélest.



Japán kulcsfigura

Beszámolunk az új generációs Mazda6-os nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



További témáink

Teszt

- Audi A6 hybrid
- Kia Rio 1.1 CRDi

Használt autó

- Volkswagen T5

Sport

- Formula-1: Japán Nagydíj

Fizessen elő az Autó-Motorral!

JELENTKEZZEN MOST!

☎ **Telefonon: (06-40) 510-510**

🌐 **Interneten: www.aslapok.hu**

@ **E-mailen: elofizetes@axels.hu**

✉ **Postán: Axel Springer-Budapest Kiadói Kft., 1525 Budapest, Pf. 110.**

Megrendelem az Autó-Motor magazint negyedévre 1455 Ft, fél évre 2910 Ft, egy évre 5820 Ft példányban.

MEGRENDELÉSI CÍM / Név:

Irányítószám: Település: Utca:
Hsz., em., ajtó: Telefon: Fax: E-mail:

KÉZBESÍTÉSI CÍM (ha más, mint a megrendelési cím)/ Név:

Irányítószám: Település: Utca:
Hsz., em., ajtó: Telefon: Fax: E-mail:

Előfizetéssel kapcsolatos információ, megrendelés a (06-40) 510-510-es telefonszámon. A megrendelőlapot felbontott állapotban az Axel Springer-Budapest Kiadói Kft. ügyfélszolgálat 1525 Budapest, Pf. 110. címre vagy a (1) 488-5580 faxszámra kérjük megküldeni. A megrendelt kiadványt csak az előfizetési díj beérkezése után tudjuk biztosítani. Az átfutási idő 4-6 hét. A feltüntetett előfizetési díjak csak belföldi kézbesítésre érvényesek. Az árváltoztatás jogát a kiadó fenntartja.

GLAMOUR-NAPOK

OKTÓBER 12-14.



3 NAP
150 MÁRKA
 TÖBB MINT
1000 ÜZLET
20-50%
 KEDVEZMÉNY

Főtámogató:



JÁTSSZ ÉS NYERJ!
GLAMOUR ONLINE

További információ a GLAMOUR-ban és a www.glamouronline.hu-n!

AZ ÁNDÓBAN RÉSZT VEVŐK:

ADDIS • AESTHETICA • ALOE VERA • APHRODITE • ARA • ART DECO • AUCHAN • AUTO BILD • BABYLISS • BACI LINGERIE • BAGATT • BÁRSONY ORVOS-ESZTÉTIKA • BATA • BAUSCH+LOMB • BELLA MODE • BERCOLINI • BIRKENSTOCK • BL ÓRASZALON • BOMB COSMETICS • BORGO • BRANCH SHOES • C & A • CALZEDONIA • CAMAIEU • CAREMO • CARPISA • CARUEL SZÉPSÉGPATIKA • CHARLES VÖGELE • CLINIQUE • COLLISTAR • COLUMBIA • COMPLEX ÉTREND-KIEGÉSZÍTŐK • CRISLU • DARLINGTON TEABOLT • DEBENHAMS • DM • DOCKYARD • DOUGLAS • DR. SPILLER • ECCO • E-FIT STÚDIO • ELO • ERSTE • ESPRIT • ESTÉE LAUDER • EUCERIN • FRENCH CONNECTION • FUNDANGO • GAS • GEO • G-STAR RAW • GUESS • HEAVY TOOLS • HELLY HANSEN • HERVIS • HIPPSY • HOTEL CORVUS AQUA • HOTEL PIROSKA • BÜK • IMPERIAL DENTAL • INTERSPORT • INTIMISSIMI • J.PRESS • JACKPOT & COTTONFIELD • JOSEF SEIBEL • KEVIN.MURPHY • KFC • KINDER BUENO MINI • KISKEGYED • KOOKTA • LABELLO • LANÔME • LA ROCHE-POSAY • LÁTOMÁS • LINTIMISSIMI • J.PRESS • JACKPOT & COTTONFIELD • JOSEF SEIBEL • KEVIN.MURPHY • KFC • KINDER BUENO MINI • KISKEGYED • KOOKTA • LABELLO • FASHION • MAX FACTOR • MAYO CHIX • MCDONALD'S • MCCAFFÉ • MISSY • MORRISON'S LIGET • MÜLLER DROGÉRIA • MYROPOLIUM • NDN SPORT • NEW YORKER • NIVEA Q10 • OKÁIDI • ORSAY • PARFOIS • PEPE JEANS • PHIRIS • PIMKIE • PIZZA HUT • PLAYERSROOM • QUATTRO MOBILI • REÁLSZISZTÉMA MENEDZSER SHOP • REDHOT • RENO • REPLAY • RETRO • RUHADOKI • S.OLIVER • SALAMANDER • SAMSONITE • SCHOLL • SCOTCH & SODA • SEBASTIANO • SKINY • SOLANIE • SPORTFACTORY • SPRINGFIELD • STARBUCKS • SWAROVSKI • SZÍNES KÉTHETES • TAKKO FASHION • TALLY WEIL • TAMARIS • TEZENIS • THE BODY SHOP • TIMEOUT • TOM TAILOR • TRIUMPH • TVR-HÉT • ÚJVILÁG ÉKSZER-ÓRA • ULPIUS-HÁZ • VAGABOND • VICHY • VISION EXPRESS • WELLENSTEYN • WOMEN'S SECRET • WOODOO • X-EPL • IVES ROCHER

„Keményen dolgozom,
ügyelek a költségeimre.”

ÉnCégem
Start Net2Go
nettó
1900 Ft
(bruttó 2413 Ft)
havi díjért



HTC Desire C

ÉnCégem Start Net2Go díjcsomaggal

0 Ft kezdőrészlettel
és 24 x havi nettó 1900 Ft (bruttó 2413 Ft)
kamatmentes részletre.

Új hűségidejű üzleti előfizetéssel, külön az előfizetésre
és külön a díjcsomagra vállalt 2 éves hűségidővel.
Egy összegben: nettó 45 600 Ft (bruttó 57 912 Ft).

www.uzletitelekom.hu

Csökkentse költségeit az ÉnCégem Start Net2Go üzleti díjcsomaggal,
melynek havi díja 100%-ban felhasználható beszélgetésre és internetezésre!

A Telekom üzleti díjcsomagjaival Ön képes kézben tartani és racionalizálni kommunikációs költségeit. Nálunk **nem kell kiegészítő havi díjat fizetnie**, sőt, az ÉnCégem Start Net2Go díjcsomag nettó **1900 Ft-os havi díja** (bruttó 2413 Ft) **teljes egészében és rugalmasan felhasználható** belföldi hálózaton belüli és vezetékes **telefonálásra**, valamint belföldi **internetezésre** egyaránt.

Ajánlatunk 2012. szeptember 17-étől visszavonásig vagy a készlet erejéig érvényes, új hűségidejű üzleti előfizetők részére kisvállalkozói megállapodással és 2 éves hűségidővel. A tájékoztatás nem teljes körű. A teljes körű feltételekért, megrendelésért, kérjük, látogasson el a T-Pontokba, illetve a www.uzletitelekom.hu oldalra, vagy hívja a 1435-ös telefonszámot!



Az akcióban egy előfizető a kedvezményt legfeljebb egy alkalommal veheti igénybe, maximum egy készülék erejéig. A készülék bizonyos alkalmazásaihoz mobilinternet, valamint szoftverlicenc vásárlása szükséges, azok letöltése és használata adatforgalmat generálhat. A készülékhez mobil előleg befizetése szükséges lehet. A készülék minden T-Pontban, de csak bizonyos Partner üzletekben, valamint a T-Mobile webshopban érhető el.