

autó14 motor

www.automotor.hu 5K-1,68 EUR, 170 DIN, 65 LEI

ALAPÍTVÁNY



BMW i3 ▲ AZ ELEKTROMOS ÚTTÖRŐ



VOLVO V40 R-DESIGN



CLIO GRANDTOUR



ÚTÉPÍTÉSEK
BEMUTATJUK, HOL TART JELENLEG AZ **MO-ÁS** AUTÓÚT BŐVÍTÉSE



KIA C'ARENS



SEAT LEON ST ▲ 587 LITERES CSOMAGTÉRREL



PORSCHE 911 GT3

DUPLAKUPLUNGOS VÁLTÓ • NÉGYKERÉKKORMÁNYZÁS • 475 LÓERŐ



HONDA
CB1100



EXTRA
HUMMER-ÉPÍTÉS HÁZILAG



FORMULA-1
HAMILTON ÖRÖMCSÓKJA

9770005 079004 13014

MILYEN ÉRZÉS LENNE, HA NEMCSAK ÓVHATNÁ A JÖVŐT, HANEM VEZETHETNÉ IS?



Képzeld el egy olyan világot, ahol az autótulajdonosok a legnagyobb környezetvédők, akik ténylegesen tesznek a fenntartható fejlődésért! Nos, néha az álmok hamarabb valóra válnak, mint gondolnánk! Az új Nissan LEAF most már Magyarországon is elérhető azoknak, akik szeretnék átérezni, milyen élmény lehet a jövőt vezetni - már ma.

Ugye Ön is remek ötletnek tartaná, ha egyszerre lehetne csökkenteni a környezet-szennyezést és az üzemeltetési költségeket is? A Nissan LEAF a világ első 100%-ig elektromos meghajtással működő, tömeggyártásban készülő autója, melyet kifejezetten a mindennapi használatra fejlesztettek ki. A Nissan bebizonyította, hogy a zéró károsanyag-kibocsátás az autópárhán sem álom, hanem igenis valóság, így akár el is felejthetjük a kipufogócsövek látványát. A motorháztető alatt benzín- vagy dízelmotor helyett egy rendkívül dinamikus, elektromos motort találunk, amely 254 Nm azonnali nyomatékot biztosít az utakon való suhanáshoz. Amely a LEAF esetében teljesen hangtalan! Mivel a gyalogosok már megszokták az autók motorhangját, ezért az ő védelmük érdekében egy ki- és bekapcsolható menethangot is beépítettünk.

Az elektromos meghajtás további nagy előnye, hogy akár 80%-kal is csökkenteni lehet a napi üzemeltetési költséget. A Nissan LEAF-fel 100 km megtétele mindössze 550 Ft költséget igényel*. Képzeld el, amint az emelkedő üzemanyagárakra fittyet hányva, egy jóleső mosollyal halad el a benzinkutak mellett!

Ön azt mondaná, a jövő itt van – mi azt mondjuk, ez még csak a kezdet...

A 2011-es Év Autója, a Nissan LEAF, számos innovatív megoldással van felvértezve. Néhány ezek közül, mint például a fékenergia-visszanyerő rendszer, az ECO vezetési mód vagy az áramvonalas karosszéria a hatékonyság, a praktikum és a vezetési élmény növelését szolgálják. Egy sor további fejlesztésnek köszönhetően pedig az autó egy feltöltéssel akár 199 km** távolságot is képes megtenni, amely kategóriájában kiemelkedőnek számít – különösen annak fényében, hogy az autósok 80%-a nem vezet többet napi 100 km-nél.

És mennyi ideig kell tölteni, ha épp rohanásban vagyok? A legújabb CHAdeMO szabványú gyorsító használataval kevesebb, mint 30 perc is elég az akkumulátorok feltöltéséhez 0-ról 80%-ra. Egy speciális töltődoboz segítségével pedig az új LEAF akár otthon is teljesen feltölthető, mindössze 4 óra alatt.

Magyarországon jelenleg 25 db nyilvános 220 voltos, normál, valamint 3 db gyorsítóállomás áll rendelkezésre, és számuk napról napra rohamosan nő! Európában pedig már több mint 20 000 db normál és több mint 800 db gyorsító várja a LEAF-tulajdonosokat.



... kevesebbet fogyaszt, mint egy robogó



... egy kávészünet alatt feltölt



... tágas, akár egy családi autó

Ódákat zenghetnénk a LEAF eleganciájáról, csendességéről és teljesítményéről, de megtapasztalni a magával ragadó élményt egy teszttel vezetéssel lehet csak igazán!

Hangsúlyváltás



Miklós-Ilés Kálmán

A Porsche már többször alaposan próbára tette rajongóinak lojalitását. A léghűtésű motorok kihullása, a később szentségtörésnek számító szabadidő-autó, majd a dízelmotor megjelenése nem egyszer megingathatta a tradíciók iránti hűséget, de a márka valahogyan mindig nyertesén száll ki a doból. Hasonló utat jár be mostanában a BMW is: a soros hathengeres motorok fokozatos mellőzését még viszonylag könnyű megbocsátani, de azt, hogy fronthajtású egyterűvel és egy teljesen elektromos hajtású modellel jelentkezik a gyártó, az már nem semmi! Utóbbi járműről, a 6 évnyi fejlesztőmunka után piacra kerülő i3-asról (lásd a 4. oldalon) azonban nem túlzás azt állítani, hogy korszakalkotó, hiszen ez a müncheniek első villamos hajtású modellje, amely ráadásul szénszál-erősítésű műanyagból készített utascellával rendelkezik. Ha ez nem lenne elég, a kis BMW a korábban csak sci-fiből ismert technikát hozza a hétköznapokba. Az i Remote alkalmazás segítségével a tulaj bármikor adatokat cserélhet járműve és okostelefonja között, ráadásul a kiválasztott parkolóhely és a végső úti cél között is vezet gyalogos navigáció mellett az i3-as intermodális útontervezést is kínál, amely a helyi tömegközlekedési hálózatot is bekapcsolja az útontervezésbe.

A nagy kérdés persze nyilván az, hogy mennyire könnyű egy ilyen autót értékesíteni. Ennek tudható be, hogy az újdonság kereskedelmi bevezetése nem egységesen zajlik a világon: a novemberi piacra lépés az elektromos közlekedés iránti igényt mutató és fejlett közterületi töltési infrastruktúrával rendelkező országokban kezdődik – Magyarország ebbe a körbe (egyelőre) érhető okokból nem tartozik bele. A BMW a piaci igények és a jogi környezet alapján később még pozitívan dönthet a hazai bevezetéséről.



22. oldal

Szolid családi kombi, némi skandináv tuninggal spékelve

16. oldal



A Citroën „olcsó autója” lesz Loeb WTCC-masínája!



34. oldal

S akkor Marquez gondolt egy igazán merészet...

36. oldal



Igen, negyedszer is nyertem és beértem Schumachert!

TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	29

Postaláda

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

Extra

A Hunimog születése	40
---------------------	----

Időszerű

Az MO-ás autót építési munkálatai	9
-----------------------------------	---

Menetpróba

Honda CR-V 1.6 i-DTEC	10
Porsche 911 GT3	12

Teszt

Renault Clio Grandtour Energy 1.5 dCi és Renault Clio Energy 1.5 dCi	14
Citroën C-Elysée 1.2 VTi és Peugeot 301 1.2 VTi	16
Mazda6 Sedan 2.5 Skyactive-G AT	18



Opel Cascada 1.6 SIDI Turbo Ecotec és Opel Zafira Tourer 1.6 SIDI Turbo Ecotec	20
Volvo V60 D5 AWD Aut. Polestar és Volvo V40 T3 R-Design	22
Kia Carens 2.0 GDI Aut.	24
Honda CB1100	30

Használt autó

Audi A4 Cabrio (2006)	26
-----------------------	----

Tuning

Saab 9-3	27
----------	----

Tanácsadó

A behúzó mágnes cseréje, a lengőkar cseréje	28
---	----

Közlekedésbiztonság

14. rész: Biztonságban a kerékpáron	8
-------------------------------------	---

Sport

Hírek, eredmények	32
Superbike- és supersport-vb: Moszkva, gyorsasági motoros GP: Laguna Seca	34
Formula-1: Magyar Nagydíj	36

* A UN/ECE 101. rendeletnek megfelelően számított fogyasztás alapján kalkulált érték (45 Ft/kWh áramdíjjal számolva). ** A UN/ECE 101. rendeletnek megfelelően kalkulált érték normál használatnál a tényleges tartomány számos tényező függvényében változhat, mint pl. a vezetési és töltési szokások, hőmérséklet, terepviszonyok, akkumulátor-életkor, guminyomás, karbantartás, össztömeg, stb. A képek illusztrációk. Nissan Leaf kombinált elektromos áramfogyasztás: 150 Wh/100 km; kombinált CO₂-kibocsátás: 0 g/km.

RÖVIDEN

Pörög a gyártás

Kevesebb mint 16 hónappal a hivatalos gyármegnyitő után **KIGÖRDÜLT A 100 000. MERCEDES A CÉG KECSKEMÉTI ÜZEMÉBŐL:** a jubileumi CLA



magyar tulajdonoshoz kerül. A CLA mellett az A- és B-osztályos modelleket gyártják Kecskeméten.

Újító szellem



Bemutatkozott a Honda Fit harmadik generációja, mely Európában Jazz néven kerül majd forgalomba. Az áttervezett, immáron 133 lóerő rendszerteljesítményű hibrid modell és a duplakuplungos váltó megjelenésén túl fontos, hogy **6,5 CENTIVEL NAGYOBB A LÁBTÉR, MINT AZ ELŐDBEN.**

Komfortosabban

A MOL új töltőállomást nyitott Fóton, az M2-es kihajtójánál, így **361-RE NÖTT A VÁLLALAT HAZAI KÚTIJAINAK SZÁMA.** Az új töltőállomás az első a MOL hálózatában, melynél az LPG-tankolásra a kiszolgáló térben,



a védőtető alatt nyílik lehetősége a vásárlóknak.

HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémesztergályos mester

VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS
Az Alfától a Zastaváig.
1201 Bp. Vörösmarty u. 47.
Telefon: 283-2183
ALAPÍTVÁ 1971-BEN.



Végre hivatalos!

Költségeket nem kímélve, 2007-ben kezdődött a modell fejlesztése

Hosszú várakozás után bemutat- ta a BMW az i3-as sorozatgyártású verzióját, mely az „i” almar- ka első modellje. A BMW-csoport történetének első, kizárólag elektromotorral hajtott típusa 170 lóerős teljesítménye révén igen

fürge, hiszen álló helyzetből 7,2 másodperc alatt gyorsít fel százra. A lítium-ion akkumulátorral ellátott újdonságnak 130-160 kilométeres hatótávot ad meg a BMW, de ez az ECO PRO, illetve az ECO PRO+ üzemmód használatával

20%-kal növelhető. A BMW i3-as emellett hatótávönövelő (range extender) motorral is rendelhető lesz: a 650 cm³-es, 34 lovas, két-hengeres benzinmotor közvetlenül az elektromos egység mellett, a hátsó tengelyen kap helyet.

A range extender segítségével a hatótáv összességében akár a 300 kilométert is elérheti a mindennapos közlekedés során. Következő lapszámunkban részletesen is bemutatjuk a BMW korszakalkotó modelljét.



Az utascella szénszál erősítésű műanyagból készül

Az okos lámpa



A Ford egy olyan, autók közötti kommunikációs eszközt tesz- tel, amely figyelmezteti a forgalom résztvevőit, ha a kocsisor elején valaki vészfékez (még akkor is, ha a fékezés egy utcasarok vagy a többi autótakarásában történik). Az „elektro-

nikus féklámpa” lényege, hogy az elöl haladó autó egy jelet bocsát ki, amelynek nyomán figyelmeztető jelzés villan fel a fékező mögött haladó autók műszerfalán. Ez a technológia azon 20 rendszer egyike, amelyeket a Ford a többi iparági szereplő



közös részvételével folyó Biztonsá- gos Intelligens Mobilitás kutatási projektben fejlesztett. A rendszer a gyakorlatban hosszú idő után terjedhet el, hiszen ehhez a fékező és a követő autókban is benne kell lennie az elektromos eszköznek.

A fél világon át



Nem akármilyen feladat elé állítja a Mazda az új 3-ast: 8 előszériás autó 15 000 kilométert fog megtenni a hirosimai gyártól a Frankfurti Autószaalon helyszínéig. A „Mazda3 kihívás 2013 - Hirosimától Frankfurtig” névre keresztelt túra 9 időzónát érint, átszeli Oroszországot, mielőtt eléri Fehéroroszországot és Lengyelországot. Az autók szeptember 7-én érkeznek Frankfurtba, pont mielőtt a szalon megnyitja kapuit. Egyébként a Tyumen–Moszkva útvonalon kol- légánk, Lővei Gergely lesz az egyik Mazda3-as vezetője!



Duplán fontos

Megkezdődött a Toyota Auris Touring Sports hazai forgalma- zása. A puttynos modell két szem- pontból is különösen fontos a Toyotának: a márka hosszú kihagyás után ismét kínál kompakt kombi, ráadásul a szegmensben elsőként hibrid verziót is. Az újdonság – akárcsak az ötajtós – 2600 mm-es tengelytávolsággal rendelkezik, de hosszúsága 285 mm-rel nagyobb (4560 mm), illetve a könnyű pakol- hatóság érdekében a rakodótér pe-

reme 100 mm-rel alacsonyabban, mindössze 624 mm magasán húzó- dik. Az alaphelyzetben 530 literes, bővítve pedig 1658 literes csomag- térral rendelkező modell egy moz- dulattal dönthető Easy Flat hátsó ülés-ekkel, két magasságban beál- litható csomagterpadlóval és két állásban használható kalaptartóval büszkélkedhet alapáron. Az újdonság az 1,33 literes (99 LE) benzin- motorral 4 190 000 forinttól vihe- tő haza, ezen felül választható az

1,6-os 132 lóerővel (5 180 000 Ft), míg a dizelpártiaknak az 1,4-es, 90 lóerős (5 455 000 Ft) és a 2,0 literes, 124 lovas (6 385 000 Ft) motorok állnak rendelkezésre. A 136 lóerő rendszerteljesítményű Hybrid (6 980 000 Ft) 3,8 literes átlagfogyasztása és 88 g/km-es CO₂-kibocsátása révén szerezhet hivatelt – a Toyota hazai importőre szerint az idei évre tervezett 400 darabos eladásnak 25%-át teszi majd ki a vegyes hajtású verzió.

Hótaposó



Bemutatkozott a VW Golf Variant ös- szkerék-hajtású, 4Motion kivite- le. A ferdehátú Golfhoz hasonló- an a kombi 4x4-es verziója is csak

kézi váltóval és dízelmotorral érhe- tő el, az 1,6-os 105, míg a 2,0 literes egység 150 lóerőt teljesít. A Haldex- rendszerű öszzkerék-hajtással felvé-

tezett újdonság vegyes fogyasztása 4,5 illetve 4,8 liter – ezzel a legtaka- rékosabb öszzkerék-hajtású model- lek egyike a Variant 4Motion.

Szentségtörés?

Fontos bejelentést tett a Mercedes és az Aston Martin: a két fél közöt- ti megállapodás értelmében az AMG leányvállalat V8-as motorokat, míg az anyacég elektromos hajtásrendszere- ket szállít majd a brit sportkocsigyártó jövőbeli modelljeihez. Az Aston ettől függetlenül megtartja V12-es erőforrá- sait is, vagyis a csúcsmo- dellekben még sokáig szolgálatban maradhatnak a 6,0 literes aggregátok. A motorszállító sze- repért cserében a Mercedes 5%-os ré- szesedést „nyert” az Aston Martinban.



RÖVIDEN

Ránézésre

A Suzuki nyilvánosságra hozta az első fotót a szeptemberi Frankfurti Autószalonon debütáló terepjárójáról.



Az iV-4 névre keresztelt tanulmányautó egy új, kompakt méretű típust vetít előre, amely DIVATOSSÁGÁVAL ÚJ SZÍNT CSEMÉSZHET A SUZUKI KÍNÁLATÁBA.

Teljes gázon

A Kia zsolnai üzeme 6%-kal több, összesen 158 900 DARAB AUTÓT GYÁRTOTT AZ ÉV ELSŐ HAT HÓNAPJÁBAN, mint 2012 azonos időszakában. Az új háromajtós Pro



Cee'd, valamint a GT sportmodellek sorozatgyártásával az üzem most - indítása óta először - teljes kapacitással termel.

Évfordulós Passat

40 ÉVVEL EZELŐTT MUTAKOZOTT BE A VW PASSAT első nemzedéke. A jelenleg a 7. generációnál járó típusból hosszú pályafutása során több, mint 20 millió darab készült, vagyis a VW egyik leg sikeresebb modellje lett.



HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

OKMÁNYIRODAI és REGISZTRÁCIÓS ADÓ ügyintézés! Egy nap alatt: RENDSZÁMTÁBLA - AUTOÁTÍRATÁS, műszaki vizsgáztatás, KOLOS-1 eredetvizsgálat! Elveszett, sérült, egyedi, matrica, „E”, „P” rendszám táblák. EU-sítás. Forgalomba helyezés, kivonás. Tel: 06-30-525-7111 www.rendsamtablya.hu

Sikkes puttonyos



A Leon ST bázismodelljének tömege mindössze 1233 kg, vagyis 45 kg-mal több, mint az ötajtósé

Az alsó-középkategória egyik legnagyobb kombija az új Seat Leon ST, melynek forgalmazása jövő év elején kezdődik hazánkban.

A friss típus 4,54 méteres hosszával 27 centivel múlja felül az ötajtóst, így nem meglepő, hogy hatalmas, 587-től egészen 1470 literig bővíthető

csomagterrel büszkélkedhet. A motorpaletta megegyezik a három- és ötajtós verziókéval, vagyis 1,2-2,0 literes erőforrások állnak rendelkezésre

86-184 lóerő közötti teljesítménnyel. A nagyközönség előben először a Frankfurti Autószalonon csodálhatja meg az autót.



Opcióként változtatható lengéscsillapítást is kérhet a vevő



A 9. fokozat



Bemutatkozott az első sorozatgyártású, kilencfokozatú személyautó automata váltó. A Mercedes 9G-Tronic egységét az E 350 BlueTEC verzió kapja meg elsőként, de a későbbiekben számos típusban megjelenik majd. Az E 350 BlueTEC 3,0 literes dízelmotorja esetében a hétfokozatú verzió 6,9 literje helyett 6,4 litert fogyaszt az autó az új váltóval, amely a 4 decibellel alacsonyabb zajszinttel emeli a nívót.

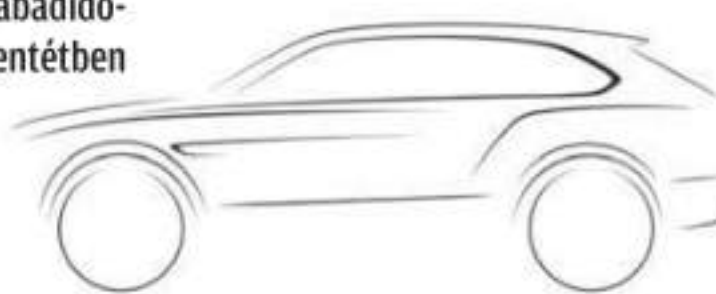


PROMÓCIÓ

2016-os premier!

Hivatalosan bejelentette a Bentley, hogy a VW vezetősége zöld jelzést adott egy új SUV sorozatgyártására. A márka történetének első szabadidőautója a várakozásokkal ellentétben nem hasonlít majd az EXP9-es tanulmányautóra, mivel a közönség visszajelzései negatívak voltak. A Crewe-ben

gyártandó SUV 1000 új munkahelyet teremt a gyártóbázison. A modell piaci bevezetését 2016-ra igéri a Bentley.



Alkatrészgyártó fellegvár

A Continental Automotive Hungary Kft. budapesti alkatrészgyára az Új Széchenyi Terv Középmagyarországi Operatív Program keretében uniós támogatással bíró beruházásokat hajtott végre. A kis és kompakt szervóvezérlő egységek gyártástechnológiájának kialakítására fordított beruházás összköltsége 1,4 milliárd forint, ebből az uniós forrás mértéke 177,8 millió. A beruházással párhuzamosan befejeződött a szintén részben uniós támogatással megvalósuló, 1,6 milliárdos Electronic Brake System (EBS) telephelybővítés első és második szakasza. A szervóvezérlő részlegén 90, míg a kibővített telep- és raktárhelyeken 42 új



munkahely jött létre. Ezenkívül az anyacég jóváhagyta a helyi beszállítók arányának eddig péld nélküli növelését (akár 80%), ami további magyar cégeknek jelenthet komoly megrendeléseket.

Hírnök



A Mini a Vision tanulmányautó-ával enged bepillantást a márka jövőjébe. Az ikonikus kisautó következő generációját előrevetítő modell Anders Warming designfőnököt és csapatát dicséri. A mostani modellhez képest a leginkább feltűnő különbséget a laposabb szögben álló lámpatestek jelentik, melyekben a karima szolgáltatja a nappali menetfényt.



Vakmerő kaland?

Ma már nem is tűnik olyan vakmerő kalandnak hirtelen felindulásból bepattanni az autónkba és a világot magunk mögött hagyva, mobilunkkal a zsebünkben nekivágni a nagyvilágnak. Az elmúlt évek műszaki fejlesztései nemcsak a gépjárművek műszaki jellemzőin és felszereltségén érhetőek tetten, de a mérnöki zsenialitás a telekommunikációs szektor fejlesztéseiben is megmutatkozik. Ha pedig okostelefonunk is társunk a kalandban, a világ bármely tájáról szinte bármit el tudunk intézni segítségével.

A nem is olyan régi, 6-7 éves mobiltelefonok már megmosolyogtatóak, ha figyelembe vesszük, erőforrásaiknak és a rájuk töltött alkalmazásoknak köszönhetően mit tudnak a mai, modern készülékek. Manapság már vásárolhatunk és fizethetünk is velük - ez azonban nem keverendő össze a mobilbankolással, ami már megszokott szolgáltatási forma. Ezt az intézmények „mobil vásárlás szolgáltatásnak” vagy „mobil fizetés szolgáltatásnak” nevezik. Segítségével vásárolhatunk autópálya-matricát, fizethetünk parkolójegyet vagy mozijegyet, de akár bankszámlánk terhére befizethetjük sárga csekkjeinket, de akár átutalást is indíthatunk. Az igénybe vehető szolgáltatások körével kapcsolatban érdeklődjünk mobilszolgáltatónknál vagy számlavezető bankunknál. A szolgáltatás lényege, hogy egy előre feltöltött egyenleg ke-

retéig vagy utólagos fizetéssel vásárolunk (amikor mobilszámlán vagy a havi bankszámlakivonaton ellenőrizhetjük utólag a vásárolt termék, szolgáltatás összegét), és a kommunikáció SMS-ben történik. Amennyiben szolgáltatásról (például parkolásra) van szó, annak kezdetét és végét szintén SMS üzenetekkel bonyolítják. Nyugat-Európában már egyre inkább elterjedt gyakorlat a legmodernebb, úgynevezett közeli rádiófrekvenciás kommunikációs technológia (Near Field Communications - NFC). Ennek használata során az erre alkalmas mobiltelefon elég egy pillanatra odaérinteni vagy közel tartani az adott POS-terminálhoz, amely máris érzékeli és a telefonba, valamint a terminálba beépített chip segítségével azonosítja a vevőt, és végrehajtja a tranzakciót. Sok helyütt fizetnek így például a tömegközlekedési eszközökön.

www.penziranytu.hu

A Pénziránytű Alapítvány kezdeményezésére megvalósuló „Pénzügyi Iránytű Programot” támogatják:



Rovatunkban a szerkesztőségünkhez 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

Így is lehet!

A kínai Qu Zhibo ügyes kezű barkácsoló, hiszen potom 135 ezer forintnak megfelelő jüanból összehozta ezt a maszek mini-Hummer masinát. A minőséget és a részletgazdagságot most hagyjuk, fontosabb a szándék, s hogy egy moped blokkja akár 30 km/órás sebességre is fel tudja gyorsítani. Hogy Hummert lehet profi módon is készíteni háziilag, arról a lapunk 40-41. oldalán található Extra rovatban teszünk tanúbizonyságot!



www.automotor.hu

Szégyentabló



A helyszín az egyik miskolci hipermarket parkolója, ahol delikvensünk rögtön négy helyet is igénybe vett Audi A3-asával.

Idén is lesz Golf-találkozó!

Immár második alkalommal rendez a Volkswagen Golf-találkozó a Hungaroringen. A szeptember 21-i rendezvény, ahol bemutatkozik az új Golf GTI és a Golf Variant is, változatos programokkal várja az érdeklődőket. A vezetéstechnikai pályán a résztvevők próbára tehetik tudásukat, az ingyenes gyors-szervizben a VW szakembereivel átvizsgálhatják Golfjukat, míg a gokartpályán kiélhetik versenyszrenvedélyüket. Mindezekon kívül

a látogatókat női és gyerekprogramok mellett koncerttel és további meglepetésekkel is várják. A Golf-találkozóról bővebb információ a www.golftalalkozo.hu oldalon található, ahol lehetőség van az előzetes regisztrációra is, hiszen ez mindenképpen szükséges azon Golf-tulajdonosok számára, akik autójukkal szeretnének a paddock részre kiválasztott 300 gépkocsi között állni, vagy a versenypályán körözni.



Az új Golf GTI és a Variant is látható lesz a Hungaroringen

PROMÓCIÓ

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG 14. RÉSZ: BIZTONSÁGBAN A KERÉKPÁRON

Több és kevesebb

Bár a kerékpározás egyre inkább reneszánszát éli immár Magyarországon is, azért az utakon ma még nem a biciklisek számítanak a legnagyobb létszámú csoportnak. Ehhez képest meglepően sok személyesülés balesetet okoznak kerékpárosok. A 2012-ben történt 15 174 személyesülés baleset csaknem 13 százaléka írható kerékpárosok számlájára (1970 eset). A közlekedésbiztonsági szakemberek elmondása szerint az elmúlt két évtizedben ez volt a legmagasabb arány, s a legutóbbi öt évben folyamatos emelkedés tapasztalható. Ugyancsak riasztó adat, hogy a 2012-ben közúti balesetben elhunytak 14 százaléka kerékpárral közlekedett, miközben 2008-ban még csak 10,9% volt az arányuk.

Ha megvizsgáljuk az okokat, elmondható, hogy vidéken fő-

ként a nem megfelelő láthatóság (mellény, prizma és lámpa hiánya főként az idősebb korosztálynál) húzódik meg a balesetek hátterében, míg a városokban a szabályok be nem tartása (szabálysmeret hiánya ill. tudatos áthágása) a fő baleseti ok. A kerékpáros közlekedés biztonságát sokan és sokféleképpen próbálták javítani, de igazi együttműködésre van szükség ahhoz, hogy érdemi javulás következzen be. A végső cél elérését segíthetik mindazon szervezetek, amelyek döntéshozóként részt vesznek a közutak tervezésében. Ugyanakkor a legátgondoltabb és legkorszerűbb úthálózat sem ér önmagában semmit, ha a gépjárművezetők és maguk a kerékpárosok nem tesznek meg minden tőlük telhetőt. Előbbiek azzal, hogy figyelnek a védtelenebb drótszamarasokra és betartják a



szabályokat, míg utóbbiak az említetteken kívül azzal, hogy előrelátóan, megfontoltan közlekednek, s gondoskodnak megfelelő műszaki felszerelésről a saját biztonságuk érdekében.

Az infrastruktúra az utóbbi időszakban örvendetes fejlődésnek indult, s igazán biztató, hogy

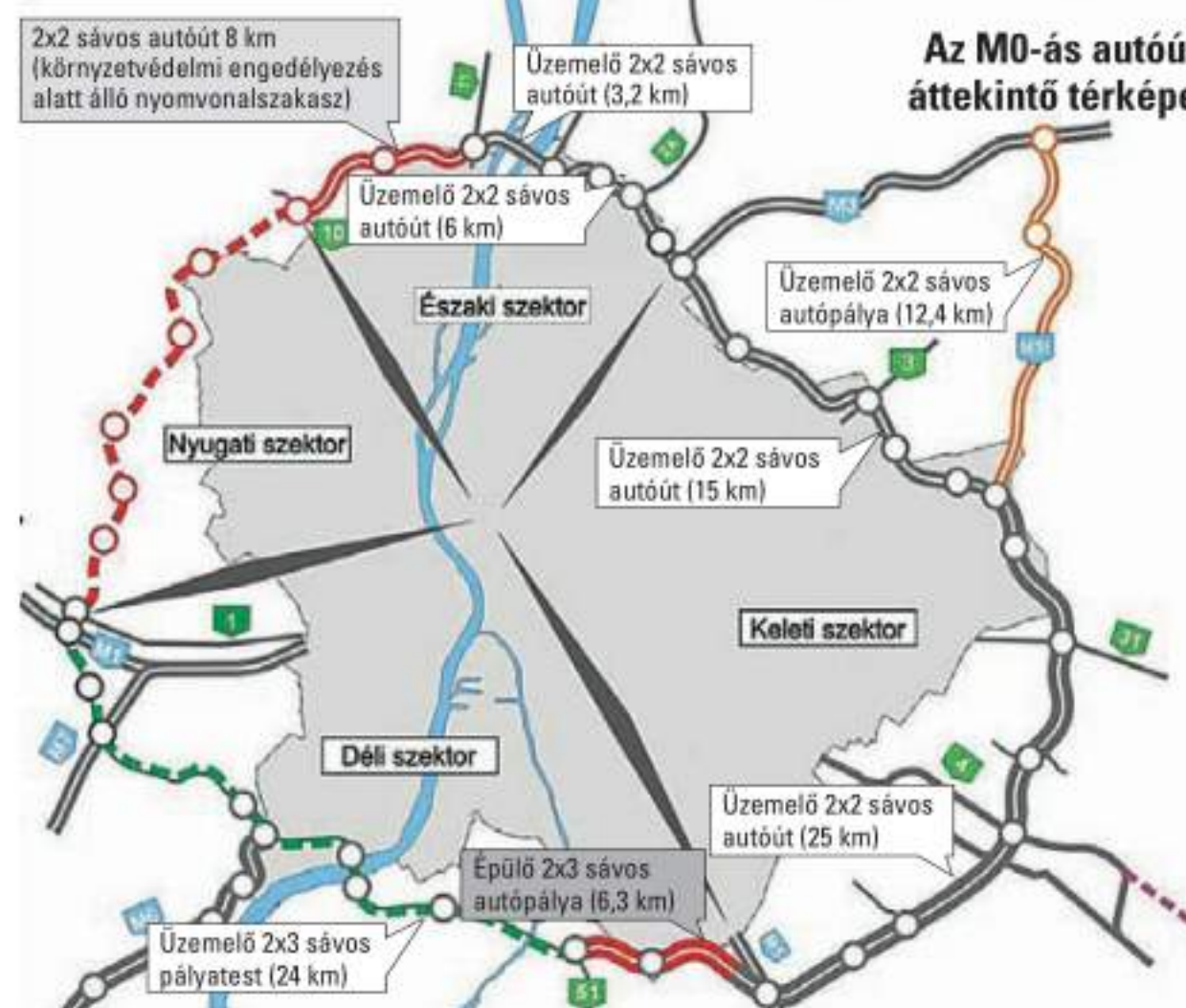
elkészült a Nemzeti Kerékpáros Konceptió 2014-2020 című összeállítás, ami újabb nagyszabású fejlesztéseket vetít előre. Előbb-utóbb remélhetőleg minden közlekedő belátja, elfogadja és betartja a „Védd a sérülékeny közlekedőket!” alapelv igazságát: az autóval közlekedőnek fokozottan óvnia kell a nála sérülékenyebb kerékpárost és gyalogost, a kerékpárral közlekedőnek, pedig a nála védtelenebb gyalogosokra kell fokozottan odafigyelnie. S a kerékpározás még népszerűbbé válása tovább javítja majd a drótszamar híveinek felkészültségét és hozzáállását is, így a kerékpárosokra koncentráció jövőbeni közúti ellenőrzések a jelenleginél is jóval kevesebb hiányosságokat, szabálysértést tárnak majd fel. Ha mindez megvalósul, biztosan megfordíthatók a romló statisztikai trendek, s nálunk is kézzelfoghatóvá válik, hogy minél többen közlekednek kerékpárral, annál nagyobb a közlekedésbiztonság.

www.baleset-megelozes.eu

Pályán maradni



Közel a befejezéshez a déli M0-ás szektort a korábbi 2x2 sávú keleti szakasszal összekötő 6,3 kilométeres pályatest



sor. Ennek átadásával megszűnik az M0-ás folytonossági anomáliája az M5-ös találkozásánál, valamint a teljes déli szektor 2x3+1 sávossá válik, jóval nagyobb forgalmi kapacitással. A bővített pályaszakaszokon a megengedett sebességhatárt 110 km/óra emelik.

Felújítják a régi hídszerkezetet

Az átadás nem jelenti azt, hogy a munkák megszűnének a környéken. A régi pályatesten eltüntetnek a nyomvályúsodást, ez okozhat időszakos fennakadásokat. Majd jövőre, a közbeszerzési eljárás lefolyásától függően, de legkésőbb 2016-ig az M6-os és az 51-es út között a régi útpályán megmaradt aszfaltburkolatot is az új típusú

betonra cserélik. Emellett jövőre a régi Hárosi Dunahíd (Deák Ferenc-híd) rekonstrukciója is megtörténik, ami nagy falat lesz, mert a hidon alapvető szerkezet-erősítési munkákat is végeznek majd. A híd - bár ezt az autósok nemigen vehetik észre - hosszirányban kedvezőtlen alakot vett fel, ami elsősorban üzemeltetési gondokat okoz időről időre. Amikor mindez elkészül, várható, hogy jó ideig csak kisebb karbantartási munkák folynak majd. Hogy valós környékéről beszélhessünk, ahhoz meg kéne épülnie a nyugati szektornak (az M1-es és a 10-es út között), valamint az északi szektor 10-es és 11-es út közötti szakaszának, mindkettő 2x2 forgalmi és 1-1 leálló sávval. A 10-es és 11-es út közötti szakaszra már

FINANSZÍROZÁS

Közös érdekek

Az autópálya-építések jelenlegi finanszírozásában az EU is részt vesz. Loppert Dániel, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kommunikációs vezetőjének elmondása szerint az M0-ás augusztusban átadandó új szakaszának 10 milliárd forintos költségéből **AZ ÚJ SZÉCHENYI-TERV AZ ÖSSZEG 85%-ÁT BIZTOSÍTOTTA.** Hasonló a támogatottsági arány az elkészült bővítési munkáknál is, ahol csak a Hárosi Duna-ági és a Soroksári Duna-ági hidak bővítési költsége 16 milliárdot emésztett fel.

jogerős környezetvédelmi engedély van. Egy 2011-es kormányzati döntés nyomán 2016-ra kellene az utóbbi szakaszunk elkészülnie, de addig legfeljebb az építési engedély megszerzése lehet reális cél, ha az előkészítés folytatása 2014-től biztosítható lesz EU-s forrásból. A 10-es utat az M1-essel összekötő szakaszra több nyomvonalváltozat készült, azonban a Budai Tájvédelmi Körzet védeltsége miatt a tervek nem véglegesek, az építkezés kezdete reálisan 2020-2022 közé prognosztizálható. Miként az északi szakasz is több ponton alagútba bújna (pl. Békásmegyert szomszédságában), úgy a nyugatihoz is több alagutat fűrnének, ami természetesen nagyon megdrágítja a beruházásokat.

DOMBÓVÁRI MIHÁLY

A kis dízellel is dinamikus és rendkívül takarékos a Honda szabadidőautója



Takaréklángon

A Civic után a CR-V is megkapta a Honda 1.6 i-DTEC motorját. Vajon elbír a kis dízel a kompakt SUV-val?

A míg a negyedik generációs CR-V 2.0 i-VTEC benzines változata kezdettől fogva elérhető front- és négykerék-hajtással is, addig a 2.2 i-DTEC dízelt kizárólag összkerekesként kínálja a Honda, borsos, 9 399 000 forintos indulóárral. Márpedig a kompakt szabadidőautók kategóriáján belül az utóbbi időben lendületesen bővül a szimpla kétkerék-hajtású gázolajos verziók aránya, mely jelenleg 29% környékére tehető. Ezt a trendet lovagolják most meg a CR-V 1.6 i-DTEC változattal a japánok.

Tehát a négyhengeres dízel lökettérfogata 2199 helyett 1596 cm³, így a „nagytestvér” 150 lóerős teljesítményével és 350 Nm-es forgatónyomatékával szemben 120 lóerőt és 300 Nm-t biztosít. Ugyanakkor a kisebb motor könnyebb is 47 kilogrammal, s a fejlesztés során nem kevésbé fontos szerepet játszott a belső súrlódás csökkentése (1500/percnel hozzávetőleg 40%-kal alacsonyabb), ami a fogyasztáson és károsanyag-kibocsátáson kívül a gázreakciókra ugyancsak előnyös hatást gyakorol. Ezenkívül a hatfokozatú manuális sebességváltó tömegéből 7 kilót sikerült lefaragniuk, és az áttelevezését is picivel rövidebbre vették a mérnökök, az összkerek-hajtás mellőzésével pedig további 62 kg-ot „spóroltak”. Mindent összevetve az



A három kijelző kicsit sok, de amúgy kellemes a vezetőhely

1,6 literes dízelmotorral felszerelt CR-V 116 kilóval kevesebbet nyom a mérlegen, mint a 2,2-es.

Éhségstrájk: a legtakarékosabb kompakt SUV

A gyakorlatban pedig a kis gázolajos meglepően jól boldogul a testes szabadidőautóval. Már alapjáraton fogva egészségesen húz és primán nyomtatékával szemben 120 lóerőt és 300 Nm-t biztosít. Ugyanakkor a kisebb motor könnyebb is 47 kilogrammal, s a fejlesztés során nem kevésbé fontos szerepet játszott a belső súrlódás csökkentése (1500/percnel hozzávetőleg 40%-kal alacsonyabb), ami a fogyasztáson és károsanyag-kibocsátáson kívül a gázreakciókra ugyancsak előnyös hatást gyakorol. Ezenkívül a hatfokozatú manuális sebességváltó tömegéből 7 kilót sikerült lefaragniuk, és az áttelevezését is picivel rövidebbre vették a mérnökök, az összkerek-hajtás mellőzésével pedig további 62 kg-ot „spóroltak”. Mindent összevetve az

hangját. Gyári adatok szerint azonban ez a kategória legtakarékosabb modellje, átlagban beéri 4,5 liternyi (2.2 i-DTEC: 5,8 l/100 km) gázolajjal. Ennek elérésében start-stop rendszer és a gazdaságos vezetést támogató Econ üzemmód segíti.

Az első MacPherson futóműnél a lengéscsillapítókat, míg a hátsó több lengőkaros felfüggesztésnél a szilentblokkokat és a kanyarstabilizátort is az autó kisebb tömegéhez igazították. Elméletileg az elektromos szervokormány is finomhangoláson esett át, de szemernyi sem tűnt közvetlenebbnek (ütközéstől ütközésig 3,16 fordulat) és érzékletesebbnek. Mindenesetre így is személyautósan vezethető a Honda, agilisán kanyarodik és átlagos oldaldőléssel, stabilan fordul, a feszes futómű miatt azonban érzékenyebb az úthibákra.

A CR-V 1.6 i-DTEC értékesítése szeptemberben veszi kezdetét Comfort és Lifestyle felszereltséggel, árát pedig a hasonló motorizáltságú és kivitelű Hyundai ix35 és Kia Sportage modellekhez (kb. 7 millió Ft) igyekszik belőni a Honda.

HONDA-EREDMÉNYEK

Öreg motoros

A Honda idén ünnepli alapításának 65. évfordulóját. **BELSO ÉGÉSŰ MOTOROK GYÁRTÁSÁBAN VILÁG-ELSŐ** a japán márka, tavaly 25,4 millió darabot készítettek. Persze a 4 110 000 személygépkocsin és 15 912 000 motorkerékpáron kívül ez a kerti és mezőgazdasági gépek, illetve csónak- és egyéb motorokat is tartalmazza. Ezenkívül a Honda az energetikai berendezések, robotika, s egy ideje már a repülés



terén is érdekelt, az első Honda Jet sugárhajtású magánrepülő 2014-ben adják át az ügyfélnek. Az 1,6 literes dízelt (képünkön) az európai igényeknek megfelelően tervezték, s a 2.2 i-DTEC motorral együtt az angliai Swindonban készült: a kimondottan dízelmotorok összeszerelésére beállított gyártósor maximális kapacitása napi 500 darab, tehát két műszakos termelés esetén **138 MÁSODPERC ALATT KÉSZÜLHET EL EGY I-DTEC MOTOR.**



Kompakt méretei ellenére az utastér és a csomagtartó is tágas

HONDA	CR-V 1.6 i-DTEC
Összlökettérfogat:	1596 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	88 kW (120 LE) 4000/perc
Max. nyomaték:	300 Nm 2000/perc
Hossz./szél./mag.:	4570/1820/1685 mm
Tengelytáv:	2630 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1570/1580 mm
Fordulókör:	11,0 m
Tömeg/teherbírás:	1541/547 kg
Csomagtér:	589/1669 l
Üzemanyagtank:	58 l
0-100 km/h:	11,2 s
Maximális sebesség:	182 km/h
Város/országút/vegyes:	4,8/4,3/4,5 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	119 g/km
A modell alapára:	szeptembertől

TZ25

Lazítson kedvenc magazinjával, szuper áron!

Lepje meg a Család többi tagját is! A kedvezmény összegét költse magára!



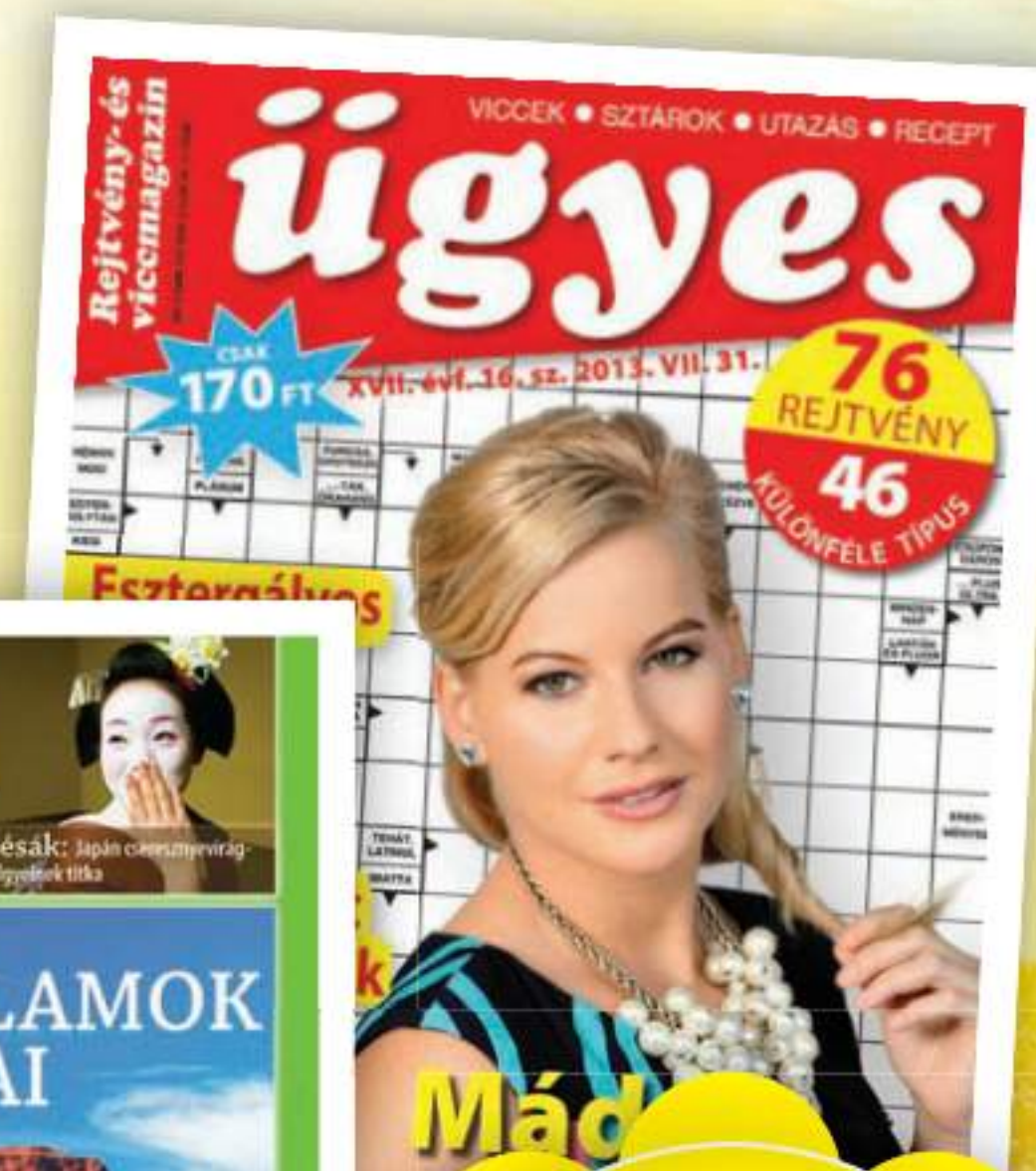
6 hónapra, 3000 Ft helyett csak **2550 Ft**
KEDVEZMÉNY: **450 Ft**

12 hónapra, 6000 Ft helyett csak **3900 Ft**
KEDVEZMÉNY: **2100 Ft**



6 hónapra, 3875 Ft helyett csak **3300 Ft**
KEDVEZMÉNY: **575 Ft**

12 hónapra, 7750 Ft helyett csak **4250 Ft**
KEDVEZMÉNY: **3500 Ft**



6 hónapra, 2220 Ft helyett csak **1890 Ft**
KEDVEZMÉNY: **330 Ft**

12 hónapra, 4440 Ft helyett csak **3120 Ft**
KEDVEZMÉNY: **1320 Ft**

MOST FIZESSEN ELŐ A KIVÁLASZTOTT MAGAZINRA VAGY MAGAZINOKRA!

Elérhetőségek: (06-40) 510-510, elofizetes@axelspringer.hu, www.axelspringer.hu/elofizetesek

Akció ajánlatunk 2013. augusztus 31-ig, kizárólag belföldi kézbesítés esetén érvényes. Azokra a megrendelőkre vonatkozik, akiknek a megadott kézbesítési címéhez az elmúlt 3 hónapban nem tartozott a választott lap előfizetése. Megrendelését követően az előfizetési díj kiegyenlítésére számlacsekkeket küldünk. Az előfizetés időszakáról és az első kézbesítendő lapszámról a számlacsekken talál információt. Az előfizetési díj számlacsekken megadott határidőig történő kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekken megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat. Az adatkezelésre vonatkozó rendelkezéseket az Előfizetői Üzletszabályzatban találja a www.axelspringer.hu/elofizetesek oldalon. Akciókód: 2400

Ha nem is a legizmosabb, de a 991-es generáció eddigi leg-
élesebb 911-ese a GT3-as



A normál 911-esekhez képest a GT3-as vezetése olyan, mintha egy versenyautóval szagatnánk a közúton - és nem is járunk messze az igazságtól...

Pengeélen táncolva

A míg a legendás Porsche 911-esből több mint 840 000 darabot gyártottak az elmúlt 50 évben, addig a GT3-as eddigi két generációja és különféle változatai 1999 óta összesen 14 145 példánnyal vették ki részüket ebből. A GT3-as ugyanis a 911-es hívők keménymagját veszi célkeresztbe, akik hajlandók némi komfortot és kifinomultságot sutba vágni a vegytiszta, vérpezsdítő vezetési élményért! Egyébként a tulajdonosok 80%-a versenypályán is használja sportkocsiját, a vadonatúj GT3-as pedig pontosan úgy néz ki, mintha egyenesen a Nürburgringről vagy éppen Le Mans-ból szabadult volna ki az utcára.

A GT3 Cup versenygép egyenes ági leszármazottjaként agresszív fellépése kétséget sem hagy afelől, hogy nem egy hétköznapi 911-essel van dolgunk! Már a splitter koptatóval megspékelt orrköténybe is jelentős méretű levegőbeömlőket vágtak, míg a csomagterfédel előtt szellőzőnyílás feszül, de mindenekelőtt a hatalmas, fix hátsó szárny (a terelőlap dőlésszöge állítható) látványától szökik egekbe az ember pulzusa - az üveg- és szénszal-erősítésű műanyagból készült gépházatát a farmotorhoz vezető gyújtókamrá légbeömlővel és szellőzőcsatornával látták el. Azért a középén kivezetett dup-



Szigorúan kétüléses a hasított bőrbe és szálcsiszolt fémbe burkolt pilótáfülké. A sportülések határozottan tartanak, a kormány fogása remek



Ahogy egy vérbeli sportkocsioh illik, központi helyen a fordulatszám-mérő. A piros mező sokat sejtetően csak 9000-nél kezdődik

la kipufogócső, a hátsó lökhárító diffúzorbetéte, az aerodinamikussporttükrök, vagy éppen a 20 colos, egyetlen központi csavarral rögzített, kovácsolt alufelnik (elől 245/35, hátul 305/30-as abroncsok) is megérnek egy misét.

Megjelenésén kívül pedig a lemezek alatt rejlő technikával is a versenysportot idézi a GT3-as! A 3,8 literes, közvetlen befecskendezésű szívómotor alapjai ugyan a 400 lovas Carrera S-től származnak, de a hathengeres boxert gyakorlati-



A középalagútról kapcsolható a váltó, a lengéscsillapítás és a kipufogórendszer sportos beállása

lag teljes egészében átdolgozták és alaposan kihegyezték. Egyebek mellett kovácsolt dugattyúkat, titánium hajtókarokat, hidraulikus változó szeleplemelést és nagy teljesítményű, szárazkarteres kenést kapott. A 125 lóerő/liter specifikus teljesítménynél csak az indítja be jobban a fantáziát, hogy extrém magas fordulatra, egészen 9000-ig pörgethető a motor! A gázadásra vesztül harap a boxer és puskaolyóként lövi ki a kocsit (3,5 másodperc alatt gyorsítva százra), de az igazi tűzijáték csak 4000-nél kezdődik: ekkor teljesítményben és hangzásban is rátesz még egy lapáttal, s a végén már olyan harsányan üvölt, akár egy szelídített versenyautó.

Pengeéles, de félelmetesen sokáig jóindulatú

A 475 lóerős és 440 Nm-es nyomatékot hétfokozatú, duplakuplungos automata továbbítja a hátsó kerekhez. Bizonyára a manuális váltók elvakult rajongóinál kiveri a biztosítékot, hogy ilyen opcióként sincs, csak hogy ez nem akármilyen PDK! Kevesebb mint 1 tizedmá-

sonperc alatt cseréli a fokozatokat, manuális üzemmódban hagyja leszállózási pörögni a motort, a kapcsolási érzet pedig - ha nem is olyan durva és nyers módon - a versenyautó szekenciális váltóját idézi. Noha az áttételeket rövidebbre vették, országúton már a második fokozatban is áthághatjuk a szabályokat (123 km/óránál van vége), s az utolsó sem amolyan fogyasztáskímélő utazóáttétel, 315 km/órás csúcsebességét hetedikben éri el a GT3-as. Laza cirkáláskor viszonylag finoman dolgozik és hamar felkapcsolgat, sportprogramja gombnyomásra aktiválható, de kézzel kapcsolgatni az igazi élvezet. Ezt a váltókar használatával (ahogy a versenysportban, magunk felé húzva felfelé, előretolva pedig visszakapcsolunk) vagy a kormány mögötti fülekkel is megtehetjük. Utóbbinak van egy speciális funkciója: ha bármelyik fokozatban egyszerre meghúzzuk mindkét billentyűt, azt a hatást érzük el, mintha kinyomnánk (oldjuk) a kuplungot. Elengedve pedig villámgyorsan zár (mintha leugranánk a kuplungpedálról), tehát a tökéletes kilövést biztosító rajtprogramon kívül hülígn módra, gumifüstöléssel is indulhatunk, de valójában a kocsit stabilizálására és destabilizálására (pl. vizes úton) szolgál.

Ha már itt tartunk, a korábban hosszabb tengelytáv (+102 mm) és szélesebb nyomtáv (elől +54 mm, hátul +31 mm) mellett számos dolog biztosítja a kezes viselkedést. Először is, az adaptív lengéscsillapítással megtámogatott futómű érezhetően keményebb. A németországi tükörsima aszfalton Normal állásban ugyan elviselhető volt a rugózás, Sport módban viszont már érdemes kerülgetni a besüllyedt csatornafedeleket és

űthibákat - némi túlzással persze, de egy pénzérmén áthajtva még azt is megmondjuk, hogy fej vagy írás. Azután a hátsó ívbelső kerék célzott fékezésére finoman betessékeli a fenekét a kanyarba, míg kigyorsításkor az elektronikus vezérlésű, teljesen zárható differenciál segíti a tapadást, a farmotor zavaró tömeglengéseit pedig aktív motorfüggésztés (elektromos impulzusra megváltozik a mágneses folyadék viszkozitása) nyeli el. Végül az új generációs 911 Turbo/Turbo S modellekkel egyetemben a Porsche most először a GT3-asnál is bevettette a négykerékkormányzást: 80 km/óra alatt az első kerekkel el- lenkező irányba térnek ki a hátsók, ami javítja a fordulékonyt és szűkíti a fordulókört, míg felette a kerek azonos irányba fordulnak, ezzel fokozva a kanyarstabilitást. Az egészről csupán annyit érezni, hogy a GT3-as ragadozó módjára veti rá magát az ívekre, félelmetes kanyarsebességre képes, miközben rezzenéstelenül, sztoikus nyugalommal fordul. Kormányzása roppant közvetlen és precíz, az elektromechanikus rásegítés el- lenére pedig visszajelzésekben is bővelkedik. Próbaautónkat az opciós karbon-kerámia féktárcsákkal szerelték fel (elől 410, hátul 390 mm-es átmérő, hat- és négydugattyús nyergek), melyek brutálisan lassítják a gépet, de erejük érzéssel adagolható, s a fáradékonyságot természetesen hiből sem ismerik.

Nincs mit szépitni, ez a Porsche egy pengeéles, utcára szelídített versenyautó. Őszintén szólva közúton nem is volt bátorságom kikapcsolni a menetstabilizáló rendszert és a kocsit határait feszegetni - a GT3-as egyértelműen versenypályáért üvölt!

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

PORSCHE 911 GT3/GT2 Szívó kontra turbó

Habár az alumínium kiterjedt alkalmazása és a súlycsökkentés dacára - a méretnövekedés és a belezsúfolt csúcstechnika miatt - 35 kilóval nehezebb elődjénél, a Nürburgringen mégis 15 másodpercet vert rá, **5 725"-ES KÖRIDEJE CSAK 2 SZEKUNDUMMAL MARAD EL AZ ÖSSZKERÉKHAJTÁSÚ 911 TURBO S (560 LE/700 Nm) izomgépétől.** Egyébként a luxusautó és a hétköznapi használatra is kiválóan alkalmas telivér sportkocsi tökéletes esszenciáját nyújtó 911-estől a



GT3-as az első lépés a versenypálya felé vezető úton: a Club Sport csomagban bukócsövezzel, hatpontos biztonsági övekkel, áramtalanító kapcsolóval és tűzoltó készülékkel is rendelhető. Amíg a GT3-as a szívómotoros Carrera S, addig a következő lépcsőfoknak számít, ugyancsak **HÁTSÓKERÉK-HAJTÁSÚ GT2-ES (620 LE/700 NM) A 911 TURBO ALAPIAJRA ÉPÜL** - ez még csak az előző, 997-es generációból létezik. Korábban mindkettőből készült teljesen lecsupaszított és kikönnnyített RS-verzió (képpünkön a Porsche 911 GT2 RS 997), melyet nagy durranásként bizonyára az aktuális, 991-es típus modellciklusának végére tartogat a Porsche.

A karosszéria torziós merevsége 25%-kal nőtt, sok a könnyűfém elem. Csúcsebességnél 122 kilónyi leszorítóerőt termelnek a látványos spoilerlek

PORSCHE	911 GT3
Összlökettérfogat:	3799 cm ³
Hengerek/szelepek:	8/6/24
Max. teljesítmény:	350 kW (475 LE) 8250/perc
Max. nyomaték:	440 Nm 6250/perc
Hossz./szél./mag.:	4545/1852/1269 mm
Tengelytáv:	2457 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1551/1555 mm
Tömeg/teherbírás:	1430/290 kg
Csomagtér:	125+260 l
Üzemanyagtank:	64 (90*) l
0-100 km/h:	3,5 s
Max. sebesség:	315 km/h
Fogyasztás:	18,9/8,9/12,4 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	289 g/km
A modell alapára:	44 931 536 Ft





A kombi kivitel felára 200 000 forint – ennyit megér a nagyobb raktér és a jobb variálhatóság

A kis mindenenes

Manapság egy kisautónak (is) sok elvárásnak kell megfelelnie, a Clio kombi kivitele pedig nem ijed meg a kihívásoktól.

Komódszállítás, netán egy 2,5 méter hosszú létrát vagy az egyhetes családi nyaralás holmiját kell berámolni? Nem probléma, a Clio Grandtour ügyes fuvaros módjára rugalmasan alkalmazkodik a tulaj és az aktuális rakomány igényeihez.



A vidám hangulat nem teljes, a műanyag betétes kormánykarima például csúszik, a csillogó középkonzol pedig könnyen koszolódik



Hátsó kilincs az ajtókeretben



Lehetne nagyobb is a hely a második sorban

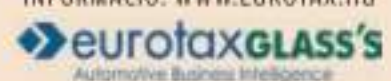


R-Sound: Clio V6 motorhanggal

GAZDASÁGI ADATOK

Értéksökkenés*	
Renault Clio Grandtour Energy 1.5 dCi (90 LE):	4 510 000 Ft
1 év elteltével:	3 097 000 Ft
3 év elteltével:	2 320 000 Ft
5 év elteltével:	1 720 000 Ft

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



Fellépése ráadásul kifejezetten bájos, formája arányos, ezzel a 90 lovas Energy dizellel pedig nyerő kombinációt alkot.

Hátsó gondolatok: Grandtour-praktikák

A kombi raktere a padlóalatti rekeszrel (85 l) együtt 443 liter, az osztva dönthető ülések lehajtása után pedig közel 1,4 m³-es teret nyerünk. A hátsó küszöb alacsony, csupán 604 mm, így a nehéz tárgyak beemelése nem ördögösség. A csomagtérpadló használaton kívül a hátsó támlákhoz rögzíthető, a roló és a térelválasztó háló pedig a padlóba sülyeszthető. A jobb első ülés lapjára hajtható, utóbbi révén akár 2480 mm hosszú tárgyak is gond nélkül szállíthatók a kabinban. A csomagtérroló vászna olcsó, spröd anyagból készült, ráadásul nehézkes a behúzása, könnyen kiugorhat a helyéről. A kabin négy felnőttnek rövid távon megfelel, hátul három személy azonban már szűkösen kuperog, a szélesség csekély. Az utasoldali ülés fejtámlája nem állítható, ez különösen a támla lehajtásakor zavaró. A kabin designja fiatalos, formák és színek játéka az egész, kár, hogy egyes műanyagok kemények, kifejezetten könnyen karcolódnak, és találni egy-két átgondolatlan részletmegoldást. A sebességszabályozó és -korlátozó gombjait a kézifékkar mellé helyezték, a középső szellőzőrostélyok pedig nem állíthatók vízszintesnél lejjebb. Függetlenlégszák nincs, a feláras pótkerék pedig egy számmal kisebb, mint az autón lévők (16"). A navigátor az Expression szintől széria, az R-Link navigá-

ós és multimédiás fejegység felára 120 000 forint – a GT-változatban alap. Az R-Linkhez igényesebb hangrendszer (4x20 helyett 4x35 W) és számos letölthető webes alkalmazás is dukál. Az egyik legmókásabb az R-Sound Effect alkalmazás, melynek segítségével beállíthatjuk annak a járműnek a motorhangját, amelyeket a kocsis hangszóróin keresztül hallani szeretnénk. Az R-Sound Effect figyel a gázpedál állását és a fordulatszám függvényében élethűen adja vissza mondjuk a V6-os Clio duruzsolását. Nem aprózzák el a Clio Grandtour prospektusában a dolgokat, ott ugyanis azt állítják, hogy „Az új Energy dCi 90 egyszerűen a legjobb a dizelmotorok között!” – és ebben van igazság. A kis lökettérfogatú, nyolcszelepes gázolajos 90 lóerős és 220 Nm leadására képes, utóbbi pedig nemcsak papíron, hanem a valóságban is 1750-es percnkénti fordulatszám-tól biztosítja. Hangja visszafogott, lefulladás hajlam nem jellemzi, ereje még teljes terhelés esetén is megfelelő, ráadásul nem egy izákos darab. A mért 4,7 l/100 km-es tesztátlag baráti, pláne az állandó klimahasználat tükrében. A városi fogyasztást start-stop rendszer mérsékli, míg lakott területen kívül az aktív hűtőlamella-rendszert optimalizálja a léghellenállást. A hűtőmaszk spalettái csak akkor nyitnak ki, amikor a motornak tényleges hűtésre van szüksége. Az ötgangos váltó átlagos darab, talán egyedül a hátramenet kapcsolása karcos kissé, az áttételezése megfelelő – 100 km/óránál 2000, 130-nál 2600-as fordulatszámmal kell számolni. A futómű kellő biztonsági

tartalékokkal rendelkezik, a Clio Grandtour tisztességesen fordul és a rugózása is korrekt. A kombi Clio klíma nélküli alapverziója (1.2 16V, 75 LE) már 3,19 milliótól elvihető, ha azonban a 90 lovas dízel a cél,

akkor legalább 4,51 milliót kell a kasszában hagyni. A dízel-automata pártiaknak jó hír, hogy 410 000 forintért dupla tengelykacsolós EDC-váltó is rendelhető.

MOLNÁR JÓZSEF



FOTO: HILBERT PÉTER

2,5 méter hosszú tárgyak is elhelyezhetők az utastérben

CLIO GRANDTOUR	Energy 1.5 dCi	TESZTET
Összlökettérfogat:	1461 cm ³	- megnyerő forma
Hengerek/szelepek:	54/8 turbódízel	- variálhatóság
Maximális teljesítmény:	66 kW (90 LE) 4000/perc	- R-Link rendszer
Maximális forgatónyomaték:	220 Nm 1750/perc	- 5 év/100 000 km garancia
Hosszúság/szélesség/magasság:	4267/1732/1445 mm	NEM TESZTET
Tengelytáv:	2589 mm	- karcolódó belső műanyagok
Nyomtáv elől/hátul:	1506/1506 mm	- fix utasoldali fejtámla
Fordulókör:	10,6 m	- függönylégszák hiánya
Saját tömeg/teherbírás:	1121/515 kg	am ÖSSZEZÉS
Csomagtér:	443/1380 l	Pofás jószág a Clio Grandtour, ráadásul a divatozás oltárán nem szenved csorbát a praktikum sem. A raktér kellően öblös, a padlóbetét tetszés szerint variálható, a jobb első ülés is dönthető, a térelválasztó háló pedig gyorsan rögzíthető.
Üzemanyagtank:	45 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	11,7 s	
Maximális sebesség:	178 km/h	
Város/országút/vegyes:	4,1/3,3/3,6 l/100 km	
Tesztfogyasztás:	4,7 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	93 g/km	
A modell alapára:	3 190 000 Ft*	
A tesztelt verzió ára:	4 510 000 Ft (Expression)	

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

*1,2 16V Authentique, 75 LE

Francia életérzés

A rugózási komfortot leszámítva ez a sikkes Clio ízig-vérig francia.



A Renault Clio már önmagában kisvagány, ráadásul ahogy a mellékelt példa is mutatja, remekül személyre szabható. Aki nem „fázik” a büszke francia nemzeti öntudattól, akár ilyen trikolor matricázással is kérheti autóját, ami jól passzol a kék fényezéshez. Ezzel pedig nagyszerűen harmonizál a belső kék színvilága (kellemesebb is a szemnek, mint a harsány piros), a trikolor motívum pedig a kissé csúszós műanyag kormánybetéten és a szellőzőrostélyok szegélyének díszítésén is visszaköszön. Bizonyos kiegészítők csak a második felszereltségi szinttől választhatók, de egyesével vagy különféle designcsomagokban, jutányos 75 ezer forintért is megvehetők. Noha elődjéhez képest megnőtt (vi-



Kívül-belül vidám a Trendy designcsomaggal esinosított Clio



szont laposabb) a kis francia, továbbra is csak elől kellően szellős az utastér, felnőttek számára hátul a láb- és a fejtér egyaránt szűkös – a keskeny és nem elég nagy szögben nyíló ajtók pedig nemcsak a beszállást, hanem a gyerekülés beszerelését is körülményessé teszik. A csapothatú Clio 205 mm-rel rövidebb a kombinál, így a csomagtér 300/1146 literes, de a 60/40 osztású üléstámlák ledöntése után lépcső keletkezik a padlóban. Viszont négy méteres kurtasága miatt a szűk városi utcákban vagy parkoláskor jobban manőverezhető. A kormányzás direkt és pontos, bár férfiszemmel kissé könnyű és élettelen, miközben a futómű a kellenél feszesebb a hazai útvisszonyokhoz. Az 1461 köbcéntis, 90 lóerős dízelmotor ebben is

éppen olyan jól muzsikált, mint a Grandtourban: gyári adatok szerint az 50 kilós súlykülönbség dacára meneteljesítményeik és fogyasztásuk hajszálra megegyeznek – a túlnyomórészt autópályás használat miatt ennél 5,1 literes tesztfogyasztást számoltunk. Akármilyen jó is az Energy 1.5 dCi változat, mégsem számíthat komoly sikerre az árérzékeny kisautószegettségben, hiszen csak a második, Expression szinttől, 4 310 000 forintot induló árral érhető el. A start-stop rendszer nélkülözhető, szintén 1,5 literes, 75 lóerős dízel ennél 340 ezerrel olcsóbb, s Authentique alapfelszereltséggel (3 670 000 Ft) is konfigurálható, de az 1,2 literes (75 LE) benzinmotorral már hajszálal hárommillió alatt is kapni Cliót.

TZTS

Az alapmotorral sem kell szégyenkeznie a PSA kis szedánjának. Sőt!

Korábban már teszteltük a PSA kisautó-újdonságainak csúcsmo-
dellejt, az 1,6-os benzines és dízel-
motoros változatokat (AM 2013/4.),
most pedig az alapverziót próbálhattuk
ki. Kiderült, hogy az 1,2 literes három-
hengeresrel a legharmonikusabb a konstrukció.

Persze nem szabad túlságosan sokat elvárni egy jó nagy méretű, de kis motorral felszerelt autótól, de azt legalább magabiztosan hozza a C-Elysée. Nem okoz gondot a forgalom ritmusának tartása, elképesztően csendes és vibrációmentes az erőforrás. Jelen esetben 72 lóerő a teljesítmény, s a tempós haladáshoz nagyon kell horgolnia a motort, hiszen jó hosszú áttétel választotta. Az előzéseket gondosan meg kell tervezni, nem lehet csak úgy tessék-lássék módon megkezdni azt. Érdemes azonban megjegyezni, hogy a légkondicionáló használatát érezni, hallhatóan megkönnyebbül a háromhengeres, amikor lekapcsol a klímakompresszor. Az ötfokozatú, kézi kapcsolású váltónak a márkától/konzern-től megszokott módon kis erővel használható a karja, azonban a kulissza akadozik. Határozott kézzel vagy öreguras megfontoltsággal tudja magát túltenni ezen a sofőr.

Alapszinten nem bővíthető a csomagter

Azoknak lesz tökéletes választás az autó, akik A-ból B-be szeretnének eljutni különösebb extra igények nélkül. Ők egy kényelmes



Szemből megszólalásig hasonlít a C4-esre, egyébként a Peugeot-nál karakteresebb a megjelenése



Nyári forrásban jól jön a légkondi felár (30 000 Ft), MAX funkciója. Világos betétet kap a Citroën műszerfala, a minőség rendben van



Nagyra nőtt emberek is kényelmesen elférnek hátul

A másik véglet



Nagy a csomagter, a praktikus kiegészítők a tartozékok között vannak



FOTÓ: HILBERT PÉTER

szedánt kapnak meglepően jó áron. Nemcsak azért van rugózás, mert a viszonylag kis felni miatt magas a gumibroncs oldalfala, hanem hardveresen is jól csillapítja az útegyenetlenségeket a fel-függesztés. Érdemes egy felszereléssel az alapváltozat fölé menni. A szériafelszerelés se szegényes: négy légszák, ABS, menetstabilizáló, szervokormány, számítógép és távirányítás központi zár van többek között a fedélzetén. A következő szint mindezt légkondicionálóval, elektromos tükörállításal, ködfényezésrel, osztva ledönthető hátsó üléstámlával fejeli meg - igen, az alapváltozatban nem bővíthető a csomagter!

Az alapvető autófunkciókat tökéletesen ellátja az 1,2 literes C-Elysée, tágas, kényelmes és takarékos kocsit, egészen jó áron. Sokkal többet nem érdemes tőle várni, de akinek ennyi elég, az elégedett lesz vele.

LŐVEI GERGELY



Csendes és vibrációmentes a kis háromhengeres. Nem túl virgong, de legalább a fogyasztása is mérsékelt

CITROËN C-ELYSÉE WTCC

Loeb olcsó autója

Akármekkora sztár is a kilencszeres ralivilágbajnok és Pikes Peak-győztes Sébastien Loeb, jövőre a Citroën olcsó autójával áll rajthoz a WTCC-ben. A franciák ugyanis a C-Elysée-ből faragtak versenyautót: a lépcsőshátú kasznit aerodinamikailag a legelőnyösebb, továbbá lehetőségük nyílik a latin-amerikai, mediterrán, kínai, orosz és kelet-európai piacokon hírvést csinálni a kocsinak, ahol a világbajnoki sorozat megfordul. Ugyanakkor szép kis fricska lesz, ha az ellenfeleket egy olcsó autóval kalapálják el, még akkor is, ha az utcai C-Elysée-nek és a versenyautónak gyakorlatilag semmi köze egymáshoz. A 4577 mm hosszú és 1950 mm széles C-Elysée WTCC tengelytávja 2700 mm, elől-hátul 1750 mm-es nyomtávon terpeszt, s a szabályok szerint versenyzővel együtt 1100 kilót nyom a mérlegen. A DS3 WRC RALI-VERSENYAUTÓBÓL SZÁRMAZÓ 1.6 LITERES TURBÓMOTOR 380 LÓERŐT ÉS 400 NM-T TELJESÍT, ami hatfokozatú szekvenciális sebességváltón keresztül jut az első kerekhez - a 10x18 colos felniken 660x275 mm-es Yokohama slick abroncsok feszülnek.



CITROËN C-ELYSÉE 1.2 VTi Tendance

Összlökettérfogat:	1199 cm ³
Hengerek/szelepek:	53/12
Max. teljesítmény:	53 kW (72 LE) 5500/perc
Max. forgatónyomaték:	110 Nm 3000/perc
Hosszúság/szélesség/magasság:	4427/1748/1466 mm
Tengelytáv:	2652 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1501/1478 mm
Fordulókör:	10,9 m
Saját tömeg/teherbírás:	1029/456 kg
Csomagtér:	506
Üzemanyagtank:	50 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	14,2 s
Max. sebesség:	160 km/h
Város/országút/vegyes:	7,0/4,3/5,3 l/100 km
Testfogyasztás:	5,7 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	124 g/km
A modell alapára:	2 840 000 Ft

TETSZETT

- csendes motor
- kényelmes felfüggesztés
- tágas utastér

NEM TETSZETT

- menetteljesítmények
- hátul nincs fejtámla
- alaptól nem bővíthető csomagter

am ÖSSZEĞZÉS

Egy szinten az alapváltozat felett már egészen jó ajánlat az 1,2-es C-Elysée, amelynek a legnagyobb konkurenciája a vele lényegében azonos Peugeot 301-es. Közlekedésre tökéletes, és nem terheli nagyon a pénztárcát sem.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: CITROËN HUNGÁRIA KFT., 1194 BUDAPEST, ANDRÉ CITROËN ÚT 1., TELEFON: 06-1-348-4848

TESZT PEUGEOT 301 1.2 VTi

Családi kapcsolat

Hasonlít a Citroënre, de azért felismerhetően más a 301-es



Oroszlános körítéssel is elérhető a sokoldalú kis szedán.

Autóskártyában igazi patthelyzetet jelent, ha a Citroën C-Elysée és a Peugeot 301-es csap össze. Olyannyira össze van hangolva a két autó árázása, hogy az egyes extrák felára is forintra megegyezik a testvérmodelleknél. Annyi az eltérés, hogy a Peugeot-nál kedvező hitelezéshez kötik a plakátokon hirdett 2,4 millió Ft-os árat, a Citroënnél pedig használtautó-csereprogram keretében lehet ezt elérni. Ezek nélkül azonban már a Peugeot áll nyerésre, hiszen ott 2,7 millió a



Sötét a Peugeot műszerfalbetétje, egyébként ugyanazok a kapcsolók

A kormánytól balra találjuk a csomagter nyitógombját



Két évtized és egy kategória az eltérés a két Peugeot szedán között

„feltételek nélküli” akciós ár, míg a Citroënnél 2,84 millió Ft ugyanez.

Az én szívemhez azonban inkább a Peugeot áll közelebb, de csak azért, mert a családi autóm is egy ehhez nagyon hasonló darab: egy 1997-ben gyártott, 1,4-es, 74 lóerős, lépcsőshátú 306-os. Még a szín is egyezik. Az egykori kompaktautó érezhetően szűkebb a mai kisautónál, a menetdinamika nagyjából egyforma, de az

újdonság sokkal csendesebb. Másik érezhető eltérés, hogy amíg a 16 esztendősi autó 6,5-7,0 liter körül fogyaszt évszaktól függően, addig az újdonság nyáron 5,7 l/100 km-es fogyasztással üzemel - utóbbiban ráadásul légkondi is van. Az eltérő tankmerek miatt mindkettővel nagyjából 800 kilométerenként kell tankolni menni, ami dicséretes egy benzines autótól.

Lehengerlő stílusban

A szépség nem minden, a Mazda6-os elbűvölő formája mögött értékes tartalom is lapul.

Nem ugrom neki a szemét gyönyörködötető vonalak elemzésének, inkább elmesélek egy rövid kis sztorit. A teszthet alatt ketten is megtaláltuk a piros lámpánál és egy áruház parkolójában, hogy érdeklődjenek a 6-os limuzinról, az egyik sofőr egy Audi A6-os, míg a másik egy vadonatúj BMW 7-es tulajja volt – kell ennél öszintébb elismerés?!

Én már el is felejtettem a dízelt!

Ekkora autóhoz, hosszú utakra dízel-motor kell – tartja a közhely, de ez a 2,5-ös Skyactive benzinmotor borítja a papírfóliát. A világ legmagasabb sűrítési arányú (14:1), tömeggyártásban előállított benzines aggregátójával állunk szemben. A csökkentett belső súrlódásnak, az egyedi dugattyúalkatásnak, a blokkból speciálisan kivett kipufogócsöveknek, az i-ELOOP fékenergia-visszanyerésnek és a primán működő start-stop rendszernek köszönhetően extrém takarékosról (tesztátlag 7,1 l/100 km) beszélhetünk. Mindezt szériában hatfokozatú automatikus sebességváltóval is megfajulták. Ugyan nem a ma már szinte mindenhol porondon lévő dupla tengelykapcsolós kivétel, ennek dacára gyorsan dolgozik, kapcsolási üteme hibátlan, és a motorfékhatást is remekül aknázza ki. A csupán 1360 kg önsúlyú Mazda6-os 7,8 másodperc alatt éri



Látványból jelest érdemel a Mazda6 Sedan, ráadásul a gyöngyházfehér fényezés nagyon jól áll neki!



Hatásos a klímaberendezés, mely ECO-állásban még nagy kánikula idején is huzatmentesen képes lehűteni a kabin

el álló helyzetből a 100 km/órát, 130 km/óránál 2500-on cövekkel a fordulatszámérő. A kabin nagyobb tempónál is csendes, a 19 colos kerekek ellenére elfogadhatóan rugózik a Mazda, a kormányzás közvetlen, egyszóval minden klappal az élvezetes autózáshoz.

A fülke igényesen kidolgozott, a világos bézs bőrkárpitok helyett lehetőleg válasszunk sötétebb árnyalatot, mert gyorsan koszolódnak. A TomTom navigáció felára baráti (139 000 Ft), kezelése nem ördögösség, azonban grafikája már idejét múlt. A hátsó a nyúj-

GAZDASÁGI ADATOK

Ertékcsokkentes*:	
Mazda6 Sedan 2.5 Skyactive-G (192 LE) Revolution alapár:	9 499 900 Ft
1 év elteltével:	6 800 000 Ft
3 év elteltével:	4 662 000 Ft
5 év elteltével:	3 242 000 Ft

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



tott tengelytávnak köszönhetően extrémén tágas, legalábbis a lábtér, a fejtér is elmegy, de itt a 180 cm felettieknek már hozzáérhet a frizurájuk a plafonhoz. A 6-os limuzin gyenge pontja a raktér, a közel 4,9 méteres hossz tükrében ugyanis relatíve aprócska, 489 literes helyet rejt. Kritika illeti még az üledöntés csomagterben elhelyezett mechanikáját, ugyanis

szerettem. Jelenleg egy 2,0 literes turbódízel példányt használok, de előtte volt benzinesem is. Ha választanom kéne utóbbi kettő közül, a benzinesre voksolnék! A gázolajos blokk néhány alkalommal már megviccelt, relatíve magasak az alkatrészarak, ráadásul az enyémnek valami rejtélyes oknál fogva belülről rozsdásodik a csomagterajtaja, ellenben a benzinnel, melyet a kötelező inspekciókon kívül sohasem kellett szervizbe vinnem.

FOTÓ: HILBERT PÉTER



A méretes kasztni és a nagy motor dacára mindössze 1360 kg a Mazda6-os önsúlya



A csomagteréből csak a támla reteszése oldható

a fogantyún lévő piktogrammal elmentben azzal csak a támla reteszése oldható, a döntés feladata már ránk marad. Amúgy kellően öblös a rakodónyílás, és a bővítéskor keletkező legszűkebb pontján is könnyedén átférnek az 1 méter széles tárgyak.

A 2,5-ös motorral ellátott Mazda6-os kizárólag a legmagasabb, Revolution csomaggal és automatikus váltóval kapható, így 9,5 milliót kóstál – hasonló konfigurációban a 2,2-es, 175 lóerős dízel 570 000 forinttal kerül többé. Mindezek tükrében kíváncsian várom a szintén „éhezőművész”, de olcsóbb 2,0 literes benzinesek (145 LE, 6 499 900 Ft-tól/165 LE, 7 819 900 Ft-tól) produktumát!

MOLNÁR JÓZSEF



Gigantikus a hátsó lábtér, a világos bőrkárpit azonban kényes

MAZDA6 SEDAN	2.5 Skyactive-G AT	TESZTETT
Összlökettérfogat:	2488 cm ³	- lehangoló forma
Hengerek/szelepek:	54/16	- fogyasztás, dinamika
Max. teljesítmény:	141 kW (192 LE) 5700/perc	- automata sebességváltó
Max. forgatónyomaték:	256 Nm 3250/perc	- tágas kabin
Hossz./szél./mag.:	4870/1840/1450 mm	NEM TESZTETT
Tengelytáv:	2830 mm	- érzékeny világos kárpit
Nyomtáv elől/hátul:	11595/1585 mm	- támladöntés
Fordulókör:	12,0 m	- navigáció grafikája
Saját tömeg/teherbírás:	1360/640 kg	am ÖSSZEĞEZÉS
Csomagtér:	489 l	A Mazda6-os igazi telitalát, nemcsak a formája, hanem a technikai színvonala és a kivitelezése is abszolút élvonalbeli. Úgy néz ki, hogy a Skyactive technológia brilirozik az automata 2,5-ös benzinesnél, a 7,16 literes tesztátlag „dízelgyilkos” eredmény! Az 5 év/150 000 kilométeres garanciavállalás nagyvonalú ajánlat.
Üzemanyagtank:	62 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,8 s	
Maximális sebesség:	223 km/h	
Város/országút/vegyes:	8,5/5,0/6,3 l/100 km	
Testfogyasztás:	7,16 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	148 g/km	
A modell alapára:	6 499 900 Ft*	
A tesztelt verzió ára:	9 499 900 Ft	

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

*2.0 Skyactive-G Emotion, 145 LE

HIRDETÉS

A TULAJDONOS VÉLEMÉNYE Nagyban más

Az új Mazda6-os mellett az enyém szinte eltörpül, sokkal komolyabb, nagyautósabb lett a fellépése. Számomra megdöbbentő a hátsó lábtér mérete és a fülke igényes kidolgozása – én így képelek el egy igazi prémiumautót! A saját autóm egyébként már a sokadik Mazdám, a két generációval ezelőtti 6-osomat nagyon

Testünk kiegészítéseként egy vérbeli Mazdában, Buzás Zoltán igazságügyi szakértő mondta el véleményét a 6-os limuzinról.



Próbáld ki a MyMenu-t!

Hívd a *111#-et!

Az 5 Ft-os ajánlat meghatározott időre szól, hálózaton belüli hívásokra vonatkozik és 2013. 06. 20. és 2013. 08. 31. között érvényes.

Az 5 Ft-os percdíj az erre vonatkozó szolgáltatás megrendelésével érhető el. A Telenor MyMenu használata – a kód hívása és a menüben történő navigálás – díjmentes. A menüben megrendelhető szolgáltatások díjkötelesek, melynek összegéről a megrendelés előtt nyújtunk tájékoztatást a MyMenu rendszerében. Az információ a készülék képernyőjén megjelenik, de nem tárolódik el a készülék memóriájában. Így tovább – vagy kilépés esetén nem kereshető vissza. További részletek: 1220. www.telenor.hu, facebook.com/telenorhungary

MyMenu *111#

5 Ft-os kártyás percdíj

+ egyéb hasznos szolgáltatások

telenor



Műszaki és formai értelemben is az Astra tekinthető a Cascada kabrió bázisának, ugyanakkor méretei és kvalitásai alapján jogosan sorolja a középkategóriába az Opel.



Szintugrás

A méretes krómcsíkról hátulnézetből is könnyű felismerni az autót

A hangzatos Cascada névvel (spanyolul vizesést jelent) kétségtelenül előnyösebb pozícióba kerülhet az Opel, mint ha mondjuk egy Astra néven érkezett volna az autó, főleg, hogy méretei alapján olyan modellekkel került ligába, mint például az Audi A5 Cabriolet. Annak ellenére, hogy ez nagy ugrásnak tűnik az elődnek tekinthető Astra TwinTop után (23 centivel hosszabb annál), az Opelnél egészen komoly hagyományai vannak a



Vaskos kormány és túlsúfolt középkonzol jellemzi a Cascadát



Jelest érdemelnek az ülések

EXTRÁK

A bőség zavara

Az Opel jó szokásához híven számos innovatív extrát kínál, ezek között pedig **TÖBB VEZETÉSTÁMOGATÓ ESZKÖZT IS TALÁLUNK**. Egyebek mellett táblafelismerés, holtterfigyelés, ütközésvészélyre való figyelmeztetés



(képpünkön), automata parkolósegéd és intelligens fényszóró is kérhető. A téli napokra is gondolva a Cascada extralistáján kormánykerékfűtést és állófűtést is találunk. Utóbbi egyébként az egyik legdrágább opció az autohoz, ugyanis 429 000 forintot kell érte fizetni.

„nagy” kabrióknak, csak nem a közelmúltban kell keresni őket (Monza, Kapitán, Rekord C). A Cascadával kapcsolatban egyébként teljesen egyértelművé tette stratégiáját az Opel: elsősorban azoknak szánja az autót, akik egy középkategóriás kabrióra vágyanak, de nem akarják kifizetni a prémiummárkák súlyos felárát. Ennek megfelelően ára (a bázismodell 6,99 millió forintot kóstál) jóval olcsóbb azoknál, ugyanakkor kicsivel drágább a kompakt kabrióknál.

Ha szigorúan vesszük, a Cascada az egyetlen tömegyártó által kínált középkategóriás kabrió, de kivitelezése miatt egészen közel áll a prémiummárkák termékeihez. A középkonzol ugyan túlságosan sok gombot vonultat fel, a belső gondos kivitelezésről árulkodik, főleg, hogy a biztonsági övet egy kis teleszkóp nyújtja előre. A potenciális vásárlójelölteket nyilvánvalóan az sem hagyja majd hidegen, hogy a Cosmo felszereltség esetén extra hangszigetelésű tető jár a Cascadához, illetve némi plusz pénzért cserében távirányítással is nyitható a sapka. A 17 másodperces vetkőzés és zárás nem csak álló helyzetben kivitelezhető, hiszen 50 km/órás sebességig működtethető a rendszer. Ami a szélvédelmet illeti, egészen a megengedett autópályatempóig huzatmentes az utastér, feltéve, ha feltesszük a szélterelőt – utóbbiból két- és négyesemélyes használatra valót is találunk az autóban. Igen, a Cascada olyan kabrió, amelyben négyen is elférnek, igaz, a méret alapján valamilyen nagyobb lábtérre számítottam. A hátsó sor egyértelműen kisebb természetűeknek való, ugyanakkor az

ülések formázása hátul is megnyerő. A csomagtér viszont egyértelműen csalódást okoz, legalábbis, ha lenyitjuk a tetőt. Az autó zárt állapotában ugyan 380 literes a csomagtartó, de a tető lenyitása előtt a csomagtérben egy elemet el kell húznunk, hogy elférjen a tető mechanizmusa, a maradék hely pedig finoman szólva sem jól használható.

Szentgotthárdi motorral vitézkedik

Menet közben a Cascada egyértelműen amolyan komfortkabrióknak tűnik, mert hiába a futómű feszeségét és a gázreakciót állító „Sport” mód, az 1,7 tonnát is meghaladó tömeg miatt nem lesz a szerpentinek királya. A kormány ugyan közvetlen, ám ez az autó valahogy nem csábít száguldásra. Mondom ezt annak ellenére, hogy a tesztautóban a vadonatúj, szentgotthárdi gyártású, 170 lóerős turbómotor munkálkodott. Az 1,6 literes egység azonban nem a csúcsteljesítménnyel vett le a lábamról, hanem az egyenes teljesítményleadással. Nagyobb szívómotorokat megszégyenítő a nyomatékgörbéje, s mint valami jó dizelmotornál, egészen alacsony fordulaton is feljebb kapcsolhatunk. Fogyasztása már nem annyira kimagasló, nekünk 9,3 literes fogyasztást sikerült regisztrálni vegyes üzemben. A motor kapcsán azonban az volt a meglepő, hogy a feltöltő hangja nagyon markánsan kivehető. Ritka, amikor a turbó „szuszogása” ennyire hallható, ugyanakkor a járáskultúra nagyon maga szintű – az 1,6 SIDI egység kategóriájának egyetlen kiegyensúlyozó tengelyes aggregátja.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Átlagos természetűeknek lehet kényelmes a hátsó sor



A nagy fordulókör a Cascada zavaró pontja

FOTÓ: HILBERT PÉTER

CASCADA	1.6 SIDI Turbo ECOTEC	TESZTET
Összlökettérfogat:	1598 cm ³	- izléses forma
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	- nyomatékos, kulturált motor
Max. teljesítmény:	125 kW (170 LE) 6000/perc	- minőségi kidolgozás
Max. forgatónyomaték:	260 (280*) Nm 1650-3200/perc	- komfortos utastér
Hossz./szél./mag.:	4696/1839/1443 mm	NEM TESZTET
Tengelytáv:	2695 mm	- óriási fordulókör
Nyomtáv elől/hátul:	1587/1589 mm	- nagy tömeg
Fordulókör:	12,2 m	- gombrengeteg a belsőben
Saját tömeg/teherbírás:	1733/407 kg	am ÖSSZEZÉS
Csomagtér:	380 l	Feleltébb igényes és minőségi darab a Cascada, s ha hátul kisebb természetűek utaznak, akkor négy személynek is kényelmes.
Üzemanyagtank:	56 l	A túl nagy tömeg miatt nem csábít száguldásra az autó, pedig az 1,6-os SIDI valóban briliáns.
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,6 s	
Max. sebesség:	222 km/h	
Város/országút/vegyes:	8,0/5,3/6,3 l/100 km	
Tesztfogyasztás:	9,3 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	148 g/km	
A modell alapára:	6 990 000 Ft **	
A tesztelt verzió ára:	7 590 000 Ft	

* ideiglenes túltöltéssel, ** Cascada 1.4 Turbo, 120 LE

Vigyort az apának!

Átmeneti túltöltéssel 280 Nm-es nyomatékot produkál a turbómotor



A 170 lóerős benzines turbómotor a Zafira Tourert is parádésan mozgatja, ugyanakkor nem feltétlenül mondanám racionális választásnak.

A Zafira Tourer már többször vendégszerepelt szerkesztőségünkben, mostani teszt példányunk azonban a többi fölé emelkedett, legalábbis ami a teljesítményt illeti. A 170 lovas SIDI egység a kompakt egyterűt is dinamikus mozgatja, sőt lassú csodát, a műszaki adatok szerint jobban gyorsul,



Igényes kidolgozás és rengeteg hely várja az utasokat



mint a Cascada, ami nem semmi egy hétszemélyes, 4,6 méternél is hosszabb egyterűtől (9,2 másodperc) – az ok minden bizonnyal az alacsonyabb tömegben és a rövidebb váltóátvételésben rejlik. A rugalmasság mellett a 212 km/órás végsebesség is tiszteletet parancsoló a modelltől, és persze az a kulturáltság, ahogyan ez erőforrás dolgozik. Ha ehhez hozzávesszük a 7 200 000 forintos alapárát, akkor mondhatnánk, hogy megéri, hiszen azonos felszereltséggel 7 890 000 forint a 2.0 CDTI 165 lóerős kivitele, de a 9,4 literes átlagfogyasztás elgondolkodtató. Egy magasépítésű, 170 lóerős benzines modelltől nyilvánvalóan nem kifejezetten

rossz ez az érték, csak a modern dizelek egyszerűen annyival takarékosabbak, hogy a jelentős ártöbbletet is képesek behozni aránylag belátható futásteljesítmény mellett. Egyébként a Zafira Tourer a túlságosan feszes és néhol idegesnek tűnő rugózását leszámítva ideális társ a hétköznapi életben: variálhatósága elképesztően sokrétű, középen akár könyöklőt is hajtogathatunk az ülésből, és ha úgy hozza a helyzet, átlagos természetűek a harmadik ülésorban is aránylag jól elférnek. Külön kiemelném a modelltől elképesztően hosszú extralistáját és az igényes berendezést: utóbbi két területen egyértelműen a kategória egyik élmenője a Zafira Tourer.

Csupa olyan dolog a V60-as újdonsága, amit nem érdemes kipróbálni. Persze, van itt más is!

Nagyobb hűtőrácsáról lehet könnyen felismerni a Volvo V60-as legfiatalabb változatát, amelynél a megjelenésén kívül az aktív biztonságot is javították azzal, hogy a számítógépes algoritmus már nemcsak a gyalogosokat, hanem a kerékpárosokat is képes felismerni és automatikusan lefékezni az autót veszély esetén. Azonban a tesztautó átadásakor arra kértek, lehetőség szerint egyik funkciót se próbáljam ki... Az alapfelszerelésnek számít a City Safety automatikus fékezési funkcióval önkéntlenül is megismerkedik az ember, hiszen például sorompós parkolóba be- és kihajtáskor gyakran életbe lép. Ettől eltekintve jól végzik a munkájukat a különféle segédtek, holtterfigyelés, sávartó, távolságtartó tempomat stb.

A vitaminkúra nem nálunk érvényesül

A tesztelt verzió másik újdonsága a Polestar-tuningos motor volt. Az időközben biturbó dizellel nemesedett D5-ös 215 LE/440 Nm-es teljesítményét 230 LE/470 Nm-re emelik a szoftver átírásával. A

Tiltott gyümölcs



Mindent tud, amit tudni lehet a közepkategóriában, mégis szerény a megjelenés. Ez az egyik aduja



Monitor informál műszerek helyett – változtatható a megjelenés. Kényelmesek az ülések az első sorban, nagyok és jól tartanak

POLESTAR TUNING

A sarkcsillag

1996-ban azzal a céllal alapították a Polestart, hogy az versenyeztesse a Volvo autót – eleinte a 850-es kombikat – a Brit Túraautó Bajnokságban (BTCC). Az évek során aztán egyre szorosabb lett az együttműködés a gyár és a csapat között, utóbbi 2005-ben Göteborgba helyezte át székhelyét, és 2006-tól átvette a motorfejlesztést is. A 2010-es C30 Polestar versenyautó olyan népszerű lett, hogy az autógyár eldöntötte a Polestar Performance gyári tuningkészletek piacra dobását.



EZEKET A KIEGÉSZÍTŐKET A VOLVO MÁRKAKERESKEDÉSEKBE LEHET MEGVÁSÁROLNI, további információk a www.polestar.se címen találhatóak, a weboldalon magyar nyelvű menü is választható.

Jól mutat az új orr a V60-ason



300 000 Ft a 15 lóerő felára. Itthon megkérdejelezhető az értelme

különbőség a forgalmazó elmondása szerint 130 km/órás tempó felett érezhető, tehát hazánkban – hivatalosan – nem tapasztalható az előnye. De legalább hátrányát se érezni nagyon, a hatfokozatú, automatikus váltóval és összkerekhajtással felvértezett autótól elfogadható a 7,6 literes fogyasztási átlag. A teljesítmény ismeretében nem okoz meglepetést, hogy fürge is lehet az autó, az már annál inkább, hogy ha kanyarban adunk nagyobb gázt, hirtelen küldi a hátsó tengelyre a nyomatókat az összkerekhajtás, és ilyenkor az autó se tudja, hogy keresztbe álljon, vagy az ESP-beavatkozásnak megfelelően próbáljon befordulni.

Nem a sportos vezetők autója a Volvo V60-as dizel csúcsváltozata, sokkal inkább azoknak a tetszését nyeri majd el, akik valami extrára vágnak, legyen szó teljesítményről, kényeztetésről és biztonságról, de ezt nem feltétlenül szeretnék mutogatni a külvilág felé. S nem feltétlenül kell nekik a tágas utas- és csomagtér: a második sor térkinálata és a csomagtér mérete is elmarad attól, amit egy közepkategóriás kombitól vár az ember. Az alapár az összkerekhajtású, automatikus sebességváltós D5-ösnél 11,5 millió Ft-tól indul, és még jó pár milliót ott lehet hagyni a kereskedésben úgy, hogy a külső megjelenést még nem is bolygattuk meg.

LÓVEI GERGELY

VOLVO V60	D5 AWD Aut. Polestar
Összlökettérfogat:	2400 cm ³
Hengerek/szelepek:	55/20 biturbó-dizel
Max. teljesítmény:	169 kW (230 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	470 Nm 1750-2250/perc
Hossz./szél./mag.:	4635/1825/1484 mm
Tengelytáv:	2776 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1588/1585 mm
Fordulókör:	11,3 m
Saját tömeg/teherbírás:	1800/480 kg
Csomagtér:	430 l
Üzemanyagtank:	67,5 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,5 s
Max. sebesség:	225 km/h
Város/országút/vegyes:	8,6/5,2/6,4 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,6 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	169 g/km
A modell alapára:	7 890 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	11 440 000 Ft

TETSZETT
- teljesítmény
- biztonsági rendszerek
- jó vezethetőség

NEM TETSZETT
- szűk hátsó sor és csomagtér
- kanyarban óvatosan kell bánni a gázpedállal

am ÖSSZEĞEZÉS
Úgy hozza a prémiumautók szintjét a Volvo V60-as, hogy közben nem irigyek rá az emberek. Azonban a karosszéria lehetne tágasabb, és lehetnének olcsóbbak a remek biztonsági segédtek.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
VOLVO AUTÓ HUNGÁRIA KFT.
1044 BUDAPEST (KÜLSŐ) VÁCI ÚT 50-58.
TELEFON: 06-1-238-8100

TESZT VOLVO V40 T3 R-DESIGN Svéd szépség



R-Design ismertetőjegyek: szürke tükörházak, krómozott ablakkeretek



Szép rajzú, 17 colos felnik

A V40-es palettájából most az attraktív, sportos fazonú R-Design csomagos T3-as változatot tettük próbára.

Az autó alakja lenyűgöző, az összképet pedig csak fokozza a kék metálfényezés, a tetszetős formájú, 17 colos könnyűfém felni, a matt szürke külső tükörházak és a dupla kipufogóvég. Utóbbiak mind az R-Design csomag részét képezik, melyeket a tükörházakba integrált indexek és kilépőfények, LED-es nappali menetlámpák, hátsó tetőspoiler és krómozott ablakkeretek egészítenek ki. A kabin hangulata megmaradt letisztultnak, semmi flanc, ugyanakkor az R-Design szolidan sportos ismertetőjegyei (himzett kárpit, szálcsiszolt alumíniumbetétek, egyedi kézifékkar és váltógomb) határozott



A kabin szálcsiszolt betéteit a külső fényezéshez passzoló szegéllyel látták el – izléses kombináció



Tetőspoiler és dupla kipufogóvég fokozza a sportosságot

karaktert kölcsönöznek a belsőnek. Stílusos a sötét tetőkárpit, a kényelmet pedig első-hátsó könyöklő fokozza. Az 1,6-os, 150 lóerős turbós blokk alacsony fordulaton is jól terhelhető, készségesen pörög fel, nagyobb tempónál sem fogy ki a szuszából, fogyasztása (saját mérés: 7,4 l/100 km) sem túlzó. A start-stop rendszer gyorsan és finoman dolgozik, a rugózási komfort kielégítő, a hatgamos váltó pedig pontosan megvezetett. Bosszúságra ad okot a nehézkes első támlaállítás, a vastos B-oszlop miatt nincs elég hely a kéznek a forgókar tekeréséhez. A második sor kissé szűkös, ráadásul a látványos, de helyrabló panorámatető (350 000 Ft) miatt apró a fejtér. A csomagtér sem egy hodály (324 l), de legalább alatta szükségpótkereket (20 000 Ft) és nem defektjavítót találni. Az alap V40 T3-as 6,4 millióba kerül, a legolcsóbb, gazdagon stafirungozott R-Design Kinetic kivitelért pedig 7,51 milliót kérnek.

A Kia Carens olyan, mint ha a Cee'd Kombit egy kicsit túlfújták volna, arányai inkább személyautósak, mintsem egyterűsek. Szerencsére az árát is így lótták be!



Öszvér járat

A Carens nem egy magas felépítésű, buszos egyterű, az aktuális Suzuki Splash miniautó például csak 2 centivel alacsonyabb nála!



Igényesen kialakított a pult, de a szellőzés kezelőpanelja túl mélyre került



A kormányzás érzéketlen



10 irányban állítható a vezetőülős

Számomra a lapos Carens egyfajta furcsa átmenet a kombik és az egyterűek között. Utóbbi kategóriához tartozik, azonban számos ponton nem igazán tudja felvenni a versenyt az általában hosszabb, magasabb és tágasabb konkurensekkel. 492 literes raktere csupán átlagos, ráadásul ebben már benne vannak a padló alatti rekeszek is. Ha most nagyon egyszerűsítsem a dolgot, akkor egy Cee'd Kombi vagy egy Venga is erős belső konkurenciát jelenthet a Carensnek. Utóbbinak azonban van egy-két adu a tarsolyában, az egyik - igaz, felárért, de legalább elérhető - a harmadik ülésor (250 000 Ft), a másik, hogy bitang jól árazták be. A hasonló teljesítményű ellenfelek zöménél jelentősen olcsóbb, miközben 7 éves garanciája továbbra is élvonalbeli.

Az ötüléses Carens hozza az egyterűek variálhatóságát, elől és hátul is tágas. A második sorban három egyforma ülés található, melyek egymástól függetlenül tologathatók, s beállítható a támlák kívánt dőlésszöge is. Rejtett üregek, ki-



Üléstologatás, támladöntés, rolók, asztalkák, saját szellőzés és ülésfűtés fokozza a kényelmet a második sorban

ELLENFELEK

Ritka madarak

A 166 lóerős Carensnek **MINDÖSZ-SZE HÁROM, ÖTÜLÉSES KÖZVETLEN PIACI RIVÁLISA AKAD.** A Peugeot 5008-as mellett az Opel Zafira Tourer és a VW Touran is kínál hasonló teljesítményű (140-170 LE) benzines-automata konfigurációt.



Peugeot 5008 1.6 THP aut.	
Teljesítmény:	156 LE/240 Nm
Csomagtér:	578/1754 l
Vételár:	6 815 000 Ft



Opel Zafira Tourer 1.6 SIDI Turbo aut.	
Teljesítmény:	170 LE/280 Nm
Csomagtér:	710/1860 l
Vételár:	7 450 000 Ft



VW Touran 1.4 TSI DSG	
Teljesítmény:	140 LE/220 Nm
Csomagtér:	695/1989 l
Vételár:	7 000 470 Ft

hajtható asztalkák (terhelhetőség: 3 kg), tágas pohártartók, lapjára hajtható anyósülés és hűthető kesztyűtartó fokozzák a praktikumot. A raktérrel alatti rész túlságosan lapos, térfogata sem túl nagy, de legalább a padló alatt találni mély rekeszeket, melyek könnyedén elnyelnek akár egy kosárnyi árut is. A hátsó küszöbnél méretpontos mélyedéseket alakítottak ki, így nemcsak a kötelező tartozékoknak, hanem a használaton kívüli rolónak is jut hely. A csomagtér oldalfalán a világítást egy kivehető elemilámpa szolgáltatja, mely az ajtó felnyitásakor az oldalán, kézbe véve pedig a fejrésznél bocsát ki fényt. A sokat pakolóknak azonban mindezek az apróságok nem képesek maradéktalanul pótolni az ellenfelek általában 100-200 literrel nagyobb hátsóját.

Minőségi kabin, ügyes átrendezhetőség

A kabin hangulata megnyerő, az összeszerelési pontosság és a felhasznált anyagok túlzás nélkül élvonalbeliek. Az első ülések minden igényt kielégítenek, a sofőrre elektromosan állítható, még az ülőlap hossza is személyre szabható. Utóbbi nem kihúzható, hanem kihajtható, ami sokkal komfortosabb megoldás. A tikkasztó hőségben, pláne borkárpit esetén, aranyat ér a hatásos ülésszellőztetés - P6 Bőrülés csomagban 580 000 forint. Sajnos nem minden extra működött ennyire kifinomultan, nyugodtan spóroljunk meg például a véletlen sávellhagyásra figyelmeztető rendszert (P8 csomagban 250 000 Ft) és a parkolóasszisztent (190 000 Ft) is. Előbbi csak akkor kezd el pityegni, mire már a fél kocsisáttal átléptük a felező- vagy épp a záróvonalat, míg utóbbi csak az idegeket borzolja. Bevallom, hogy 4-5 alkalomnál többször nem is próbálkoztam a párhuzamos beállításra képes parkolóautomatikával, mert mindannyiszor beégettem. Aktiváltam, indexeltem, kiválasztottam, hogy orral vagy farral szeretnék beállni, de sehogy sem akarta jóváhagyni a

kiszemelt helyet. A fedélzeti menü és a navigáció sem ismeri a magyar nyelvet, ráadásul utóbbi néha furcsa helyeken szeretne visszafordítani, ezenkívül különösen városban hiányoltam a gyakoribb sávinformációs extra segítséget.

Jó, de nálunk nem rúghat labdába

A tesztelt Carens a létező legsutább motor-váltó konfigurációval volt megáldva. No, nem azért, mert annyira rossz, csak éppen országot és kontinentet tévesztettek vele. A benzines-automata egyterű-párosítások, pláne 160 lóerő felett, Európában gyakorlatilag elhanyagolható piacrészt tesznek ki. Az Egyesült Államokban, Oroszországban vagy épp Dél-Koreában oké, viszont nálunk a dízelek a kelendőek. Az ok nagyon kézenfekvő, kell a combos nyomaték, hiszen zömében több utassal és sok csomaggal használják az autókat a tulajok, valamint elsődleges szempont az alacsony fogyasztás. Nos, utóbbi két ponton bizony elvéri az automata Carens 2.0 GDI. A közvetlen befecskendezésű, változó szelepezérlésű benzines selymesen, szinte észrevétlenül jár, ereje városi, elővárosi ingázáshoz korrekten. Azonban autópályán és előzésnél már szenved, érezni a nyomatékhiányt, s ilyenkor az automata is kissé lomhán kapcsol vissza. Amúgy a hatfokozatú szerkezet ára egészen emészthető (300 000 Ft), ahogy a 2.0 GDI kivétel is - az 5,55 milliós vételár egyáltalán nem túlzó. A tesztfogyasztás két személyvel, állandó klímahasználat mellett 9,16 l/100 km-re adódott.

A kormányzás rásegítése három állásban (normál, komfort, sport) változtatható, de alapvetően csak szemfényvesztésről van szó, érzékeltebbé egyik állásban sem válik. Mindez hirtelen kikerülési manővernél nagyon zavaró, ahogy az ilyenkor kifejezetten erősen megdőlő kasztni is. A futómű hangolását egyértelműen komfort irányába tolták el, ami nem akkora vétek, hiszen egy békés családi járgányról van szó. Gondolom, most már mindenki arra kíváncsi, hogy akkor mivel érdemes venni az új Kia Carens egyterűt? A válasz egyszerű: az 1,7-es CRDi-vel! A 115 lóerős gázolajos 5,45 milliótól érhető el, akinek ez kevés, választhatja a nagyobb teljesítményű (136 LE) HP kivételt, melynek felára csupán 150 000 forint. A combosabb verzió előnye, hogy rendelhető hozzá automatikus váltó.

MOLNÁR JÓZSEF



A csomagtérrelő használaton kívül a padlóba süllyeszthető



A raktérvilágítást kivehető lámpa biztosítja



Egyterű vagy kombi? Innen nézve ezt nehéz eldönteni a Carensről

FOTÓ: HILBERT PÉTER

KIA CARENS	2.0 GDI aut.
Összlökettérfogat:	1999 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Maximális teljesítmény:	122 kW (166 LE) 6500/perc
Maximális forgatónyomaték:	213 Nm 4700/perc
Hossz./szél./mag.:	4525/1805/1610 mm
Tengelytáv:	2750 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1569/1582 mm
Fordulókör:	11 m
Saját tömeg/teherbírás:	1445/555 kg
Csomagtér:	492/1650 l
Üzemanyagtank:	58 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,8 s
Maximális sebesség:	200 km/h
Város/országút/vegyes:	10,6/6,3/7,9 l/100 km
Tesztfogyasztás:	9,16 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	184 g/km
A modell alapára:	4 749 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	5 849 000 Ft (EX)

*1,6 GDI (135 LE), LX

TETSZETT
- minőségi belső kialakítás
- tetszetős formavilág
- ülésfűtés/hűtés
- hosszú garancia

NEM TETSZETT
- visszafogott dinamika
- átlagos méretű raktér
- indirekt kormányzás
- sávellhagyásra figyelmeztetés

am ÖSSZEĞEZÉS

A Carens raktere csupán átlagos méretű, akár egy kis kombi. A nyomatékszegény 2,0 literes benzines-automata páros felejtethető, ebbe az autóból dizelmotor kell és kész!

A TESZTÁRTÓ SZÁLLÍTÓJA:
KIA MOTORS HUNGARY KFT.,
1137 BUDAPEST, BUDAFOKI ÚT 56.
TELEFON: 06-1-371-2000

Le a kalappal!

Javában dübörög a nyár, így az Audi A4-esnek nem a limuzin vagy a kombi, hanem a kabrió változatát szemeltük ki.

A hazai A4 Cabrio repertoár körülből 25-30 darabot számlál, a kínálat zöme (60%) dízelüzemű. A legolcsóbb, 2002-es példányok 1,9 milliótól érhetők el, a sort pedig a 2008-ban forgalomba helyezett, 5,5 millió darabok zárják. Kedveltek a 3,0 literes dízelek, az ok pedig egyértelmű – ezek a modellek kínálják a nagy teljesítmény és a tűrhető fogyasztás legjobb egyvelegét.

Elektromosan nyitható tető és V6-os dízel

Az A4 Cabrio vászonkapucnija alig fél perc alatt, gombnyomásra nyitható-csukható. A kabin akár a normál A4-esé, az átláthatóság alapvetően rendben, csak a navigátor körül találni a kellően több és apróbb gombokat. Az ülések kényelmesek, jól tartják a testet, a hátra történő beszállás pedig nem ördögösség – az első ülések ugyanis elektromosan előrecsúszthatók. A csomagter nyitott tető esetén 245, míg zárttal 315 literes, a terhelhetőség 480 kilogramm.

A 3,0 literes, 233 lóerős dízel úgy húz, akár egy mozdony, a 450 Nm-es nyomaték és a kényelmes, hatgangos triptonic automata remek túrakabrió farag az autóból. A nagy gázolajos nem ismeretlen a chiptuninggal foglalkozók körében, szoftveres beavatkozással könnyedén kipróbálható a V6-osból 280 lóerős és 530 Nm is! Az összerékkihajtás révén nincsenek tapadási, erőátviteli problémák, de azért kanyarokban érezni némi orrtolást és alulkormányozottságot – az A4 Cabrio önsúlya az extra merevítéseknek köszönhetően 180 kilogrammal több, mint a limuziné. A kormányzás közvetlen, a futómű sportosan feszes, ami a magyar úthálózat tükrében sokszor komoly kihívást jelent. A kiszemelt példány világosbézs, fáberakásos kabinja az elegáns vonalat erősíti, a sötét-ezüst, vagy a fekete-bordó bőr kombinációja sokkal fiatalosabb. Ajánlott az egykor hátul törött példányokat kerülni, ugyanis fennállhat a tetőme-



A vászonkapucni kb. fél perc alatt tűntethető el, nélküle igazán elegáns az A4 Cabrio



Sporttáska igen, de bőrönd már nehezen préselhető be
Ízlés kérdése, hogy kinek melyik belső színösszeállítás jön be



Rövidebb távon akár felnőtteknek is megjárja a második sor

chanika sérülése, ami beázáshoz és pontatlan vászonmozgatóhoz vezethet.

Vásárlás előtt érdemes különös gondot átvizsgálni a drága iztógyertyákat, a váltóolajat (főleg az automatáknál), a turbót, a motor tartó bakokat és a quattro-hajtás állapotát. Az esőszensor néha háklis, a klímát, a navigációt és a CD-tárat is próbáljuk ki. A navi néha lefagyhat, ilyenkor általában az újraindítás megoldja a problémát, a beragadó CD-tár viszont a legtöbb esetben szétzereléssel igényel.

MOLNÁR JÓZSEF

Az anyagban szereplő **A4 kabrió** ugyan már nem fiatal példány, ennek ellenére a nyitott tetőjű autók között még mindig magas presztízzsel bír. A hazai kínálatban nem túl sok hasonló gépkocsi található, így szinte unikumnak számít az utakon! A 3,0 literes dízelmotorral akad takarékosabb választás, de a minőségére és a teljesítményére biztosan nem lesz panaszunk, főleg, miután meghallottuk a kellemesen duruzsoló V6-os hangját.



Horváth Zoltán
Weltauto márkáigazgató

A4 CABRIO	3.0 TDI V6 quat. tipt.	TETSZETT
Összlökettérfogat:	2967 cm ³	- elegáns forma
Hengerek/szelepek:	V6/24 turbódízel	- elektromos tetőmozgatás
Maximális teljesítmény:	171 kW (233 LE) 3500/perc	- dinamika, stabilitás
Maximális forgatónyomaték:	450 Nm 1400/perc	NEM TETSZETT
Hossz./szél./mag.:	4575/1780/1390 mm	- markáns vételár
Tengelytáv:	2642 mm	- karcolódó műanyagok, kijelző
Saját tömeg/teherbírás:	1790/480 kg	
Csomagtér:	245/315 l	
Üzemanyagtank:	63 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,8 s	
Maximális sebesség:	242 km/h	
Város/országút/vegyes:	12,0/6,4/8,5 l/100 km	
Évjárat/futásteljesítmény:	2006/114 347 km	
Vételár:	5 190 000 Ft	

am ÖSSZEZÉS

Az A4-es alkalmanként akár négy felnőtnek is megjárja, persze két fő esetén az igazán kényelmes. Zárt, főleg akusztikus tetővel (extra) meglepően csendes az autó. Élvezetes a 3,0 literes V6-os orgánuma.

Váratlan házasság



A matt fekete fólián túl az új lökhárító és a motorháztető légnyílása változtatja a megjelenést



Az aktuális, legfontosabb motorüzemi jellemzők a középkonzolon

A 17 colos BBS felnik mögött bújnak a nagyteljesítményű fékek

Óvólévegekkel, egyedileg készült a kipufogórendszer, más a lökhárító

A korábban számításba se vett Saab márka, azon belül is a 9-3-as vonzereje lett sorsfordító.

Hondát használt, Audiért ment, Saabot vásárolt. Talán így foglatható össze Almási Zoltán találkozója a svéd márkával, amikor 2002-ben szalonból vásárolt egy Saab 9-3-ast, a 2,0 literes, 185 lóerős, benzines turbómotorral.

4 éven át nem történt semmi, akkor Zoli látott egy svéd Maptun ajánlatot, amelynek installálásával autója 225 lóerőre erősödve elérte a gyári Vigen topmodell teljesítményszintjét. Ez az első találkozás a tuninggal gátakat szakított át. A Maptun munkásságának alapos tanulmányozása után egy nagy ugrással a „Stage 1” szintről a „Stage 6” szintre való lépést határozta el, és az átépítés 2007 nyarán el is kezdődött, miközben szemé előtt a 315 lóerős ígéret lebegett. 2,5 hónapig tartott a munka, amelynek az alapja a nagyobb turbó beszerelése. Új leömlőt gyártottak, átalakították a hűtőventilátor környékét, megnövelték az intercooler méretét, nagyobb kapacitású befecskendező

fűvókákat és Valbro üzemanyagpompákat szereltek be, erősebbre cserélték a hajtókarokat és dugattyúkat. A motor hőháztartásának egyensúlyban tartásáért beszereltek olajhűtőt és a motorháztetőre szellőzőnyílást vágattak. Azonban ez olyan mértékű átépítés volt, hogy a beállításokkal csak 2009-re állt össze rendesen az autó. De a „hangya” újra elindult, és még nagyobb turbót szereltek az autóra. Emiatt túl meleg lett a feltöltött levegő (90 fokosra rohant a szívócsőbe), így az intercooler méretét ismét növelni kellett. Természetesen a kipufogórendszert is lecserélték, egyedi, 76 mm-es csőből varrt rendszer nyúlik a kocsí alatt, mégpedig versenykatalizátorral.

A munka java 2011-re elkészült, akkor a külalakra változtatott a matt fekete fólia felrakása. Zoli sokat kísérletezett szinterkuplunggal, végül a nehéz kezelhetőség, illetve a vibrációk miatt erősített Sasch-szettet használ. A tuning finomításában nagy segítség volt, hogy idén tavasszal a svéd Maptun tulajdonosa járt Magyarországon és segített a motor hangolásában. Amióta a nagy turbó dolgozik a motoron, az elsődleges üzemanyag az etanol (E85). Ezzel a mérések szerint 410 lóerőt és bő 500 Nm nyomatékot termel a gép. Benzinnel 30 lóerővel gyengébb. A jelenlegi elsődleges probléma a nagy turbólyuk eltüntetése és az induláskori tapadás fenntartása. Így beszerelték az „Racelogic traction control” rendszert, amely rajtprogrammal is rendelkezik, ennek a beállításán munkálkodnak. Hamarosan erősebb szeleprugókat is beszerelnek, hogy a maximális fordulatszámot emelhessék, majd módosítanak a hengerfejen és a hengerfejpakoláson is.

A titok a folyamatos fejlődésben rejlik

A jelentősen megnövelt teljesítmény miatt az autó más képességeit is fejleszteni kellett. Az eredeti 288 mm átmérőjű első féktárcsákat az AP Racing 330 mm-es tárcsáira cserélték, elől 8, hátul 6 dugattyús D2 racing féknyergekkel. A futóművön is változtatni kellett. Kemény szilentelek kerültek a gyáriak helyére, a rugók alacsonyabbak, a gátlók állítható keménységűek. Elöl-hátul fesze-

DOMBÓVÁRI MIHÁLY

RÖVIDEN

Angol telivér

A főként Fordokra szakosodott német Loder1899 legutóbbi munkája a Jaguar XF-et érintette. A chiptuning a 3,0 literes, V6-os dízelmotorból a gyári



271 HELYETT 310 LÓERŐT CSALOGAT KI, míg a nyomaték 600-ról 680 Nm-re nőtt. Lökharítótoldatokat, hátsó diffúzort és szárnyat, valamint új oldalközpolyákat szereltek fel. A felnik 21 colosak, a futómű 35 mm-rel alacsonyabb, és van sportkipufogó is.

Színes egyéniség

A negyedik generációs Range Roverhez szabott divatrúhát a Hamann Motorsport. 80 mm-rel szélesítették a sárvédőket, újak a lökhárítók és a küszöbidomok, szellőzőket



vágták a gépházátöbte, s egyedi a hűtőrács. Az autóra 23 colos felniket csavaroztak (305/30 R23-as gumik), a 40 mm-es ültetésről **ELEKTRONIKUS FUTÓMŰVEZÉRLÉS GONDOSKODIK.**

Lelkesítő kupék

Az ABT Sportsline az Audi TT-RS és RS plus személyre szabhatóságáról gondoskodott. Mindkét modellhez sportkipufogót, **19 VAGY 20 COLOS FELNIKET KÍNÁLNAK**, de nagyobb fékekkel és 30 mm-es ültetést adó rugószettel is lehet változtatni az autók. A teljesítményt a 2,5-ös TT-RS-nél 130 lóerővel, 470 lóerőre emelik, a nyomaték 630 Nm lesz – a végsebesség eléri a 285 km/órát. A TT-RS plus esetében 80 lóerő a ráadás, így már 440 paripa viszi az autót.



A BEHÚZÓMÁGNES CSERÉJE

Amikor a gyújtáskulcs elfordításakor a műszerfali fények kigyulladását nem követi semmi, joggal gyanakodhatunk rá, hogy a hibát az indító berendezés környékén kell keresni.

Talán a Zsiguli volt az utolsó, magyarországi kereskedelmi forgalomban kapható autó, amelyhez járt a kurbli, nyílást alakították ki a lökhárítón és a homlokfalon, s volt persze körmös csavar a főtengelyvégen. Tehát akár emberi erővel is indulhatott a motor – azért némi ügyesség és tapasztalat is kellett. Minthogy a kurbli már a múlté, szerelőhöz kell vinni a hektikusan induló autót. A hibajelenségből következtetni lehet a meghibásodás okára is. Amikor a kulcsot elfordítva kattantást hallunk, az jelzi, hogy dolgozik a behúzómágnes, de az indító nem forgatja a motort. Ha forgatná, de rémes hangok jönnek, illetve korábban az indítás végzetével csengő-daráló hangok hallatszóttak, akkor a bendix a bűnös. Ha pedig se kép, se hang, vélhetően a behúzómágnes a hibás.

Ezen múlik az életet adó kontaktus

Utóbbi alkatrész feladata, hogy az indítómotor és a motor lendkerekének fogaskoszorúja között mechanikai kapcsolatot létesítsen, tehát egy fogaskereket tol a fogaskoszorúhoz, amelyen át forgatja az indító a főtengelyt. Amikor a kapcsolat létrejön, akkor kap áramot az indító és forgat. A behúzómágnes cseréjéhez ki kell szerelni az indító egységet. A mágnes házat rendszerint rászerelik az indítómotorra, így közös egységet képeznek. Ezt az egységet kell megbontani a kiszereelés után, hogy a mágnes cserélhető legyen. Szerencsére ez külön



A szétszerelt indító megtisztított elemeinek összerakása

Az indítás kulcsa



A kiszert darabokat érdemes letakarítani az összerakás előtt



Az összeszerelt indító próbája a beszerelés előtt – ne hagyjuk ki!



Az indító ki- és beszerelése általában nehézkes művelet

beszerezhető alkatrész. A csere kapcsán érdemes kitakarítani a hozzáférhető, illetve szétszedett elemeket, és megkenni a fogaskerek tengelyét, valamint a mozgó mechanikát. Az összerakott indító egységet érdemes a beszerelés előtt tesztelni, ehhez csak akkumulátor és két vezeték kell. Ha működik, mehet vissza a helyére. Ez utóbbi így egyszerűen hangzik, de a legtöbb autónál bizony nehézkes és bonyolult művelet, mert mindenképpen a motortér mélyére kell nyúlni. Sokszor egyszerűbb a kocsi alól közelítve kiszerezni az indítót, mint esetünkben, amikor egy Opel Corsa volt a szerelés alanya.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

A lengőkar cseréje

Az autópárhuzonban jó 20 éve kezdtek elterjedni az új generációs lengőkarok, amelyek egybeszereltek a gömbfejrel és a szilentekkel. Korábban ez három önálló alkatrészt jelentett, természetesen ennek megfelelően olcsóbban javíthatóként. Esetünkben a szilent szakadt el, emiatt kellett cserélni a teljesen jó öntött lengőkart és a szintén jó gömbfejet is. Persze szerelési szempontból egyszerűbb egy csere, nem kell szilentet préselni ki és be, csak hát a bekerülési költség nagyobb. Gyártótól függően egy lengőkar ára 17 000-40 000 forint is lehet.



A szakadt szilent rontotta a futástulajdonságokat



A félig kiszert lengőkar a teljesen jó gömbfejrel



Nyomatékirály: 175 Nm-t tud a sorhatos egység

Egy újabb verzió

Alaposan átírta a túromotorok erőviszonyait, most pedig egy újabb verzióval keserítik meg a konkurens életét. A K 1600 GT Sport változata alacsony ple-

zijével és módosított ülésével különbözik az említett típusoktól, sőt azokkal ellentétben fényes fekete felülettel és Sakhir orange narancsszínű fényezéssel is választható. Az augusztusban gyár-

tásba kerülő modell hajtásáról 1600 cm³-es, soros hathengeres erőforrás gondoskodik, melynek 160 lóerős teljesítménye kardantengely közbeiktatásával jut el a hátsó kerékhez.

Sikervárományos?



A Nolan N86-os nyerte a Német Autóklub (ADAC) legutóbbi, független bukósisaktesztjét, melyen összesen 11 zárt túrasport-fejvédő vizsgázt. A sisakokat négy szempontból – biztonság, kilátás, aerodinamika és zajszint, kezelés és komfort – vizsgálták a szakemberek. Az N86-os előnyei között szerepel, hogy plexijének le- és felszereléséhez nincs szükség szerszámokra, illetve a karcálló plexihez alapáron jár a szilikonos tömítésű Pinlock párasódásgátló. Az N86 modelleket Microlock2 csattal szerelik fel, amelynek jellegzetessége a dupla csatos kialakítás.



Gazdagok játékszere

Az utóbbi időben egyértelműen A-lefelé terjeszkedik az MV Agusta, ettől függetlenül azokra is gondol, akik valami igazán különlegeset akarnak. Nekik szól a Brutale 1090 Corsa kiadása, amely a „mezei” 1090-eshez hasonlóan 156 lóerőt produkáló soros négyhengeres blokkal készül, de

számos apró változtatás miatt mégis jóval exkluzívabb. A kézzel varrt ülés mellett említésre méltók a kovacsolt kerekek és az Öhlins villa, illetve ott van a piros-fehér fényezés és a szénszálas anyagból készített sárvédők is. A modell ára Olaszországban 20 900 euró (kb. 6,2 millió forint).



265 km/óra a csúcs Brutale végsebessége

RÖVIDEN

Drágaságom

A Vespa hazai importőre megkezdte a 946-os robogó forgalmazását. A formás újdonság **A MÁRKA KÍNÁLATÁNAK FELSŐ PÓLUSÁN HELYEZKE- DIK EL** annak ellenére, hogy blokkja csak 125 cm³-es. A manuális módszerekkel készített modell vételára 2 694 900 forint.



Védelmi vonal

Hosszú távú együttműködési megállapodást kötött a BMW Motorrad és a Dainese, melynek keretében **KÖZÖSEN FEJLESZTENEK BŐRRUHÁKAT.** Az együttműködés első közös terméke, a D-Air „lég-protectorokkal” ellátott DoubleR RaceAir egyrészes bőrruha lesz, amelyet kifejezetten pályahasználatra terveznek.



A múlt szelleme

A Moto Guzzi legnagyobb példányszámban eladott modellje, **A V7-ES IMMÁRON FEKETE-NARANCS SZÍN-ÖSSZEÁLLÍTÁSSAL IS RENDELHETŐ.** Ezzel a verzióval az 1975-76 között gyártott 750 Sport S-nek állít emléket a mandellói motorkerékpárgyártó.



A nép akarata



Természetes testhelyzetet vesz fel a vezető a nyeregben, de az alacsony ülés magasság miatt kisebb termetűeknek kényelmes igazán a CB1100-as

A Honda retrógépét tulajdonképpen a közönség erőszakolta ki a gyártótól. Vajon beváltja az újdonság a hozzá fűzött reményeket?



Gyönyörű látvány a léghűtési blokk és a 4 az 1-be csökögyő

Miközben az európai motorospiac még mindig nem talált magára és a csekély eladási darabszámok miatt egyre inkább veszít jelentőségéből, különösen meglepő, hogy a Honda azért vette fel európai kínálatába a CB1100-ast, mert gyakorlatilag kikövetelte tőle a közönség. Azt persze már a Honda 2009-ben, a Tokióban bemutatott koncepciómodell premierje után le-mérte, hogy egy ilyen motorra lenne igény, de hogy pont a szenvedő Európában a potenciális vásárlójelöltek nyomására kerüljön bevezetésre egy olyan típus, ami itthon több mint hárommillió forintba kerül, erre azért senki sem számított.

A blokk csábereje: halk duruzsolás és 93 Nm

Hogy mire föl ez a nagy izgalom a modell kapcsán? A CB1100-as számos vonásában örzi a legendás CB750 Fourt, olyannyira, hogy tulajdonképpen a modernkori megfelelőjének tekinthető. Kerek lámpa, egyszerű formavilág, acél bölcsőváz és egy léghűtési sornégyes blokk jellemzi, amely látványának sem utolsó, mert a bordázott egységből gyönyörűen kanyarognak le a leöm-



Egyszerű, könnyen leolvasható műszerfal, fokozatjelző nélkül

lők - vélhetően ezekbe a részletekbe szeretett bele a Honda elnöke, Takano Ito, aki luxusautó helyett nap mint nap egy CB1100-assal jár be irodájába. Egyébként már az első találkozáskor feltettem magamnak a kérdést, hogy egy nem igazán nagy testű motorba miként préselték bele egy ekkora blokkot? Ha nem nézzük a kipufogót és persze a kormányvégeket, az erőforrás a legszélesebb pontja a CB1100-asnak, s ha a nyeregben ülünk, a tank alól kikandikál a blokk két szélé. Mégsem lesz igazán izmos kiállású a motor a 41 mm-es teleszkópok és a keskeny gumik miatt, ennek ellenére a gondosság a tanktól elkezdve a kipufogón át a Com-Star stílusú felnikig mindenhol észrevehető. Az egyetlen stílusidegen részlet a CB1100-ason a két krómozott műszer

közé ékelte digitális kijelző - ez nem feltétlenül illik a modellhez, ráadásul az aktuális fokozatot nem mutatja. Mondjuk a 90 lóerős egységnek szinte mindegy, hogy melyik fokozatban van, gyakorlatilag 50-nél már kapcsolhatjuk az ötödiket, rángatásnak vagy erőlködésnek nyoma sincs. Ilyen műszerszerű erőforrással ritkán találkozik az ember, még a soros négyhengerekek között is különösen finom, hangja azonban nincs sok, még akkor sem, ha elkezdjük pörgetni, pedig itt nincs vízköpeny, ami csillapítaná a zajokat. A 93 Nm-es nyomatékot produkáló, 16 szelepes egység 3000-es fordulattól kezd el rendesen húzni, s ha a 7000-es jelzés fölé lendül a motor, akkor tényleg tűzessé válik. De a békés vezetői stílus illik a motorhoz a legjobban, mert fejlődöm híján szél-



védelme a nullával egyenlő, így hiába a hosszú ötödik fokozat, autópályán nem élvezet vele menni. Ennek megfelelően tesztfogyasztásunk is alacsonyabb lett a vártnál, a 4,6 literes átlag azonban körülményektől függetlenül is remek teljesítmény egy 1100 cm³-es modellről.

Sajnos az utasnak nincs jó dolga a nyeregben

Menet közben kellemesen csalódtam a manőverezhetőségben: az említett, „vékony” villa és a két oldalsó rugótag nem sok jóval kecsegtetett, pedig városban parádésan teregethető a gép, könnyedén és stabilan fordul. Ha fokozzuk a tempót, gyorsan el lehet érni a futómű határait (hátsul csak 89 mm a rugóút), ám mindig kiszámítható és kezes marad, biztonsgérzetünk pedig nagyban növeli a különösen jól adagolható fék (az ABS alapáras). Az igazsághoz azonban hozzá tartozik, hogy hiába ideális a kormány magassága, a 795 mm-es ülés magasság egyértelműen a kisebb termetűeknek kedvez, a magamfajta hórihorgasoknak nem ez lesz a legkényelmesebb motor. Utassal is csak akkor lehet komfortos a CB, ha nem „túlmeretes”, mert ahogyan a fotókon is látszik, megle-

hetősen rövid az ülőlap, arról nem is beszélve, hogy nincs kapaszkodó és a lábtartó is magasra került.

Bármennyire is az az érzésem, hogy kicsit túlárazták a motort (ez a Hondánál az utóbbi időben egyébként nem igazán fordult elő), az eladási adatok mást mutatnak: a 3 230 000 forintos ár ellenére itthon is jól fogyott a modell, hiszen június végéig kilenc darabot adtak el. Összeurópai szinten 1170 példány kelt el az újdonságból, vagyis üzleti szempontból is remek döntés volt a CB1100-as piaci bevezetése.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Szerény a hátsó rugóút

YAMAHA XJR1300

Az utolsó mohikán



Nehéz ellenfelet találni a CB1100-asnak, hiszen a hagyományos big bike-okból egyre kevesebb van. Ha az 1000 cm³ feletti kategóriát nézzük, akkor a Yamaha állócsillaga, az XJR1300-as a Honda fő ellenlábasa. Ugyan farrésze sportosabb kialakítású, az XJR1300-AS IS EGYÉRTELMŰEN A HAGYOMÁNYTISZTELET JEGYÉBEN KÉSZÜLT: léghűtéses, soros négyhengeres blokkja 98 lóerőt teljesít, ami jól mutatja,

hogy inkább nyomatékra (108 Nm) hangolták az 1251 cm³-es egységet. Akárcsak a CB1100-as, ötfokozatú váltóval készül a modell, ami pedig a további hasonlóságokat illeti, a Yamaha 765 mm-es ülés magassága is alig tér el a Hondától. Ami az ár összehasonlítást illeti, ezúttal nem a papírforma jön be (a Yamahák általában drágábbak), ugyanis az XJR1300 2 748 000 forintos árával kifejezetten kedvező ajánlat.

Rövid ülés, pont megfelelő párnázással



Nyugodt tempóban meglepően keveset fogyaszt az újdonság

HONDA CB750 FOUR

Ősidők

A CB1100-as szellemi elődjének az 1969-ben debütált CB750 Fourt tekinthetjük, melyet korának legfejlettebb motorjaként tartották számon. A hatalmas sikereket elérő típus léghűtésű, 736 cm³-es erőforrása 67 lóerővel büszkélkedett - ekkora teljesítmény akkoriban nagy szó volt, főleg a 218 kilós tömeg fényében. A CB750 Four **CSÚCSSEBESSÉGE ELÉRTÉ A 200 KM/ÓRÁT.**

HONDA	CB1100	TETSZETT
Lökettérfogat:	1140 cm ³	- időtálló forma
Hengerek/szelepek száma:	54/16	- nyomatékos blokk
Maximális teljesítmény:	66 kW (90 LE) 7500/perc	- kiváló fékhatás
Maximális forgatónyomaték:	93 Nm 5000/perc	NEM TETSZETT
Sebességváltó:	ötfokozatú	- túl alacsony ülés magasság
Hossz./szél./mag.:	2195/835/1130 mm	- vételár
Tengelytáv:	1490 mm	am ÖSSZEZÉS
Ülés magasság:	795 mm	Nem kell iszonyatos teljesítmény és elektronikus őrangyalok armadája ahhoz, hogy egy motor igazán jó legyen. Nagy összegben mernék rá fogadni, hogy ugyanúgy klasszikus lesz a CB1100-asból, mint a CB750-esből.
Üzemanyagtank:	14,6 l	
Fék elől/hátul:	2 x 296/256 mm tárcsa	
Gumi elől/hátul:	110/80 R18/140/70 R18	
Menetkész tömeg:	248 kg	
Tesztfogyasztás:	4,6 l/100 km	
Alapár:	3 230 000 Ft	

A TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA: HONDA HUNGARY KFT., 2040 BUDAÖRS, TÖRÖKBÁLINTI ÚT 25/B. TELEFON: 06-23-506-406.

RÖVIDEN

Célegyenesben

A vadonatúj helyszínen, a lausitzringi gyorsasági pálya mellett lebonyolított Német GP-n hatalmas lépést tett a vb-cím felé Antonio Cairoli és Jeffrey Herlings (képünkön). Az MX1-ben Cairoli az 1. futamban simán ki kapott Clement Desalle-tól, de a 2. futamban ugyanilyen simán nyert is.

A 30. vb-címét jegyző KTM beérte az örökgránglistán a Suzukit



Persze ehhez az is nagyban hozzájárult, hogy egyik legnagyobb riválisa, Gautier Paulin durván bukott az 1. futamban az élről. Elvesztette az eszméletét, agyrázkódást szenvedett. Az MX2-ben a 19 éves Herlings az idei 11. duplázásával **AZ EGYMÁS UTÁNI 13. NAGYDÍJGYŐZELMÉT ÜNNEPELHETTE.** Ez rekord a vb történetében, hiszen Herlings főnöke, Stefan Everts „csak” 12-szer nyert zsinórban. A Német GP-n pedig az is eldőlt, hogy a KTM bezsebelte az MX2 egyéni vb-címét is, hiszen már csak Herlings vagy Jordi Tixier lehet világbajnok. Az MX3-ban az idei második Ukrán GP-n Martin Michek megszerezte idei első sikerét, ezzel ő is bejelentkezett a vb-címért. További hír, hogy az MX3-ból törölték a Brazília és a Horvát GP-t, így csak 9 forduló lesz a vb.

MX-VB (17/13.)

- MX1:** 1. Cairoli (ITA) KTM, 611 pont, 2. Desalle (BEL) Suzuki, 503 pont, 3. De Dycker (BEL) KTM, 479 pont, 4. Paulin (FRA) Kawasaki, 465 pont, 5. Strijbos (BEL) Suzuki, 397 pont, 6. Searle (GBR) Kawasaki, 375 pont.
MX2: 1. Herlings (NED) KTM, 642 pont, 2. Tixier (FRA) KTM, 483 pont, 3. Butron (ESP) KTM, 416 pont, 4. Charlier (FRA) Yamaha, 365 pont, 5. Coldenhoff (NED) KTM, 362 pont, 6. Ferris (AUS) Yamaha, 341 pont.
MX3: 1. Gercar (SLO) Honda, 241 pont, 2. Michek (CZE) KTM, 229 pont, 3. Walkner (AUT) KTM, 223 pont, 4. Krestinov (EST) Kawasaki, 205 pont, 5. Smola (CZE) KTM, 144 pont, 6. Bertuzzo (ITA) Yamaha, 120 pont, ... 51. Hugyezc (HUN) KTM, 7 pont.
*9/6. forduló

Közel, távol



Furcsamód senki nem győzött a Norisringen...

Laurent Aiello 2002-es győzelmétől kezdve az Audi most került a legközelebb ahhoz, hogy megismételje sikerét a hazai versenynek számító Norisringen. A nürnbergi utcai pályán ugyanis a Mercedes egyeduralkodónak számít az elmúlt 10 évben, s ezúttal is a csillagos márka színeiben versenyző Robert Wickens csipte meg a pole pozíciót – pályafutása során az elsőt. Habár a 2007-es bajnok, Mattias Ekström (Audi) csak a 9.

rajtkockából indult, de folyamatosan tört előre, felzárkózását pedig két biztonsági autós fázis (előbb az audis Timo Scheider fulladt le a rajtnál, majd a 12. körben Martin Tomczyk kente falnak a BMW-jét) is segítette. A 35. születésnapját ünneplő svéd háromnegyed távnál vette át a vezetést, s második kerécsereje után sikerült visszatérnie az élre. Ekström a 2011-es szezonzáró óta először nyert, csakhogy a nagy ünneplés közepette édesapja,

Bengt még a parc fermében, a mérlegelés előtt egy palack vizet öntött a zsebébe, amit tilt a szabályzat, ezért kizárták. Természetesen az Audi fellebbezett, ám furcsa döntés született: a kizárást jóváhagyták, de mivel Ekström a pályán nem szerzett jogtalan előnyt, senkit nem léptettek előrébb, így győztest sem hirdettek. Tehát a mercedeses Daniel Juncadella és Christian Vitoris előtt Wickens lett a második.



Ekkor még Ekström örülhetett

- DTM (10/5. FORDULÓ)**
Az összetett állás
VERSENYZŐK: 1. Rockenfeller (GER) 69 pont, 2. Spengler (CDN) 67 pont, 3. Vitoris (GER) 55 pont, 4. Paffett (GBR) 47 pont, 5. Wickens (CDN) 45 pont, 6. Farfus (BRA) és Wittmann (GER) 33-33 pont, 8. Werner (GER) 22 pont, 9. Ekström (SWE), Juncadella (ESP) és Hand (USA) 20-20 pont.
KONSTRUKTÓRÓK: 1. BMW 192 pont, 2. Mercedes-Benz 177 pont, 3. Audi 111 pont.



Túlélőtúra

Kopecy magabiztosan halad a bajnoki cím felé

A romániai murvás-aszfaltos derbin kezdetben a rali-világbajnokságba jövőre visszatérő Hyundai frissen igazolt tesztpilótája, Bryan Bouffier és a címvédő román bajnok, a legendás Francois Delecour nyüstölte egymást az élen két Peugeot 207 S2000-essel. Csakhogy előbbinek a 4. szakaszon eltört a felfüggesztése, ami a motort is megrongálta és kiesett, míg utóbbinak

kilyukadt a hűtője, és a túlmelegedés miatt félperces hátrányba került. Így a Skoda Fabia S2000-essel a pontverseny vezető Jan Kopecy állt az élre, akit korábban a szervokormány hibája hátráltatott. A cseh versenyző végül 10 szakaszgyőzelemmel söpörte be idei 4. futamgyőzelmét. Delecour több mint háromperces hátrányban, a biztos második helyen ért célba, míg har-

ERC (12/7. FORDULÓ)

- Az összetett állás**
1. Kopecy (CZE) 185 pont, 2. Breen (IRL) 114 pont, 3. Bouffier (FRA) 99 pont, 4. Delecour (FRA) 75 pont, 5. Ketomaa (FIN) 39 pont, 6. Loix (BEL) 37 pont, ... 21. Botka (HUN) 15 pont, ... 25. Puskádi (HUN) 13 pont, ... 43. Hadik (HUN) 4 pont.

madikként a gyomorrontásból felépülő Toshi Arai végzett egy széria Subaru Imprezával. A szériaautók kategóriájában közvetlenül a japán mögött másodikként és az abszolút 5. helyen végzett Botka Dávid (Mitsubishi Lancer EVO IX-R4), Puskádi János pedig a 8. pozícióban zárt a Skoda Fabia S2000-essel. A kétkerekesek mezőnyében Lukács Kornél (Citroën C2 R2 Max) a pillangószelep hibája miatt az élről csúszott vissza és esett ki, Besseney Zoltánék (Honda Civic Type-R3) pedig egy defekt és az eltört kipufogó után a 6. helyen (összetett 15.) fejezték be a versenyt.



NYERJEN MINDENNAP A NEMZETI SPORTTAL!

HAJRÁ!

KAPARJA LE A MATRICÁT A CÍMLAPON: 3 EGYFORMA IKON NYER!

TÖBB MINT 150 ÉRTÉKES NYEREMÉNY VÁR GAZDÁRA!

NÖVELJE NYERÉSI ESÉLYÉT ONLINE! TÖLTSE FEL A MATRICA KÓDJÁT! WWW.NSO.HU/EXTRA

A JÁTÉK IDŐTARTAMA: 2013 JÚLIUS 22. – AUGUSZTUS 18.



Gyászol a széria alapú vb, az orosz viadalon a 25 éves, olasz Andrea Antonelli vesztette életét.

A széria alapú világbajnokságok új tulajdonosa, a MotoGP-t is irányító spanyol Dorna mindig is hangosan kiállt a versenyzők biztonsága érdekében. Nos, ez a kiállás egy csapásra kérdésessé vált az orosz versenyen, hiszen 2013. július 21-én szörnyű tragédia történt Moszkvában a supersport futamán. Szakadó esőben, katasztrofális látási viszonyok közepette elhunyt a tapasztalt Andrea Antonelli. Sokak szerint – olyan sztárokkal az élen, mint Max Biaggi és Marco Melandri – ugyanis megelőzhető lett volna a tragédia, ha a Dorna sokkal jobban figyelembe veszi a versenyzők biztonságát. A versenyzők a szervezőket, konkrétan a Dornát okolják mindenért, de a Dorna természetesen másképp látja az esetet. Carmelo Ezpeleta elnök azt mondja, hogy a pilótáknak igenis van joguk visszalépni a versenytől. Szerinte a felvezető kör pont arra van, hogy a versenyzők megítéljék az aszfalt minőségét, majd kézfel-emeléssel jelezhetik a zsűri felé a nemtetszésüket. Xavier Alonso, a Dorna felelőse a széria vb-ben, még messzebb ment. Szerinte nem volt veszélyes a pálya, sem a szakadó eső...

Az eső a superbike I. futamának a hajrájában kezdett szakadni. Az utolsó körökben az élen haladó Melandri a célegyenesben többször is felemelte a bal kezét annak érdekében, hogy a intsék le a viadalt. Nem



Itt még Davies állt az élen, de a csapattárs Melandri később megelőzte a britet

Halálos eső



Ez volt a superbike történetének első kerékcsere viadala

IN MEMORIAM Andrea Antonelli



A kawasakis versenyző 2005 óta volt tagja a széria alapú sorozatoknak. 2007-ben a superstock 600-as Eb-n 2. volt, összesen 93 versenyt teljesített a superstock 600-ban, 1000-ban és a supersport-vb-n, míg a superstock géposztályokban többször volt dobogós. Nagyon készült a futamra, hiszen karrierje legjobb rajtpozícióját szerezte meg 4. helyével.

történt semmi... Aztán következett a supersport futama, amelyben még jobban esett. A pálya 900 méteres egyenesén átláthatatlan vízfal alakult ki a felverődő eső miatt. Ebben a felhőben következett be a tragédia az 1. körben. Böven 250-es tempó felett Antonelli hátulról belerohant a yamahás Massimo Roccoliba és elesett. Sokan bravúros módon ki tudták kerülni, a hondás Lorenzo Zanetti viszont képtelen volt rá, mivel ő sem láthatta. Zanetti motorja pont Antonelli tarkóját találta el. Massimo Corbascio, a superbike-vb vezető orvosa szerint 38 tonnás ütéset kapott a szerencsétlen olasz motoros feje, így nem élhette túl koponyasérüléseit.

Bombahír: végleg kiszáll a BMW!

A tragédia után pár nappal még egy ügye lett a Dornának, pontosabban hatalmas pofont kapott a BMW-től. A bajor márka ugyanis váratlan módon bejelentette, hogy kivonul mind a superbike-vb-ből, mind a superstock 1000-es világtúpából. Ugyebár tavaly a BMW már megszüntette a gyári csapatát, és idén már csak gyári támogatott alakulattal indult. Még idén a bajorok eladták a Husqvarnát, amellyel az enduro-vb-n, valamint a Dakaron volt jelen a BMW.

A bejelentés főleg azért volt meglepő, mert Moszkvában, a tavalyi Donington Park-i viadal után, az S1000RR története második duplázását aratta a superbike első kerékcsere viadalán. Esőben sem szakítják félbe a futamot. A boxkiállítás alatt a gumicsere mellett módosítani lehet a felfüggesztések beállításait, valamint a motorelektronikát is. Melandri megszerezte idei 3. győzelmét és is-



A rajt után még száraz volt a pálya – elől Laverty (58), mögötte Sykes



Öröm a dobogón: ezt követően kellett volna lefűjni a teljes programot



Az Alfa 4C, a sorozat új felvezető autója Moszkvában debütált

VÉGEREDMÉNY (15/8.)

Moszkva

SUPERBIKE

1. FUTAM: 1. Melandri (ITA) BMW, 2. Davies (GBR) BMW, 3. Badovini (ITA) Ducati, 4. Rea (GBR) Honda, 5. Fabrizio (ITA) Aprilia, 6. Guintoli (FRA) Aprilia.



2. FUTAM: Törölték

SUPERSPORT

Törölték

Az összetett állás

SUPERBIKE

1. Guintoli 239 pont, 2. Sykes 235 pont, 3. Melandri 207 pont, 4. Laverty 190 pont, 5. Davies 174 pont, 6. Baz 144 pont.

SUPERSPORT

1. Lowes 140 pont, 2. Sofuoglu 106 pont, 3. Foret 85 pont, 4. VD Mark 73 pont, 5. Zanetti 68 pont, 6. Scassa 63 pont, ... 24. Talmácsi 4 pont.

mét bejelentkezett a vb-címért. Chaz Davies április után ismét dobogóra állhatott, s Moszkvában még a Ducati szerzett érmet, amely a márka idei első dobogója volt. Az Aprilia viszont idén először érem nélkül maradt, ám a sérült Sylvain Guintoli mégis visszavette az összetett első helyét. Ebben az is közrejátszott, hogy Tom Sykes alatt kigyulladt a Kawasaki. A superbike 2. futamát a sajnálatos események és a mostoha időjárás (?) miatt törölték.

HEGYI ANDRÁS-SZABÓ RÓBERT

SPORT GYORSASÁGI MOTOROS GP: LAGUNA SECA

Dugóhúzóban

Már Marqueznek is van egy emlékezetes előzése a Dugóhúzóban. Pont Rossi ellen!

Folytatódott a Marc Marquez-show! A kaliforniai Laguna Secában ugyan először járt a spanyol motoros, azonban mégis ő lett az első újonc, aki győzni tudott a nehéz vonalvezetésű pályán. Marquez nem igazán startolt jól,

ezért Valentino Rossi és Stefan Bradl elhúzhatott. Marquez előbb Rossit előzte meg, méghozzá nem is akárhogyan. Ugyanúgy tett, mint 2008-ban Rossi Casey Stoner ellen. A Dugóhúzó-kanyarban kívülről, a pályavonalat elhagyva vágott be a Doktor elé. Aztán következett Bradl, akit a 19. körben fékezett ki. Ezt követően Marquez ellépett és fölényesen szerezte meg idei 3. győzelmét. Természetesen egy újabb rekorddal, ismét megjavít-



Marquez (93) a pályatest mellett vágott be Rossi elé – újabb szemtelen manőver a szupertinitől!

va az amerikai Freddie Spencer egyik csúcsát. Marquez 20 évesen és 154 naponan nyert meg két egymás követő nagydíjat a királykategóriában, míg Spencer 1983-ban 21 éves és 104 napos volt, amikor duplázott.

Rossi hiába kezdett nagyon jól, az YZR-M1-es nagyon gyorsan megette a gumikat. A szatellit hondás Bradl megszerezte az első német pole-t és a pályafutása első érmét is a királykategóriában – 1989 után született ismét német dobogó a királykategóriában. A szintén privát hondás Alvaro Bautista, aki végig ott loholt Rossi mögött, az idei legjobb eredményét érte el 4. helyével. A sérültek pár-

baját az 5. helyért Pedrosa nyerte Lorenzo előtt, ők ketten fájdalomcsillapítókkal motoroztak. A nagy nevek közül Cal Crutchlownak ment a legrosszabbul, a szatellit yamahás az első futómű gondjai miatt csak a 7. helyen zárt.

A Ducatinak nem kisebb problémát kellene megoldania, mint hogy gyári versenyzői ne kapjanak körönként 1 másodpercet egy olyan rövid pályán, mint Laguna Seca. A Ducatinál elsősorban Nicky Hayden volt a középpontban, hiszen a 2006-os világbajnok nem hosszabbított szerződést az olasz márka, azaz 5 szezon után elhagyja a bolognai vörösök gyári csapatát.



VÉGEREDMÉNY (18/9.)

Laguna Seca

MOTOGP: 1. Marquez (SPA) Honda, 2. Bradl (GER) Honda, 3. Rossi (ITA) Yamaha, 4. Bautista (SPA) Honda, 5. Pedrosa (SPA) Honda, 6. Lorenzo (SPA) Yamaha.

Az összetett állás

MOTOGP: 1. Marquez 163 pont, 2. Pedrosa 147 pont, 3. Lorenzo 137 pont, 4. Rossi 117 pont, 5. Crutchlow 116 pont, 6. Bradl 84 pont, 7. Dovizioso 81 pont, 8. Bautista 71 pont, 9. Hayden 65 pont, 10. A. Espargaro 52 pont.

A hőség hőse



247 000 fővel új nézőcsúcs született!
A korábbi, 241 ezres rekord 2008-ból származott

A rekordszámú néző előtt Lewis Hamilton saját magának okozta a legnagyobb meglepetést, amikor a Mercedesnek papíron nem kedvező melegben fölényes győzelmet aratott.



Vettel sokáig nyüglődött Button mögött - ez is kellett Hamilton fölényéhez

Ez az egyik legforróbb verseny volt, amire emlékszem, a csapatunk ilyen körülmények között rendszerint szenved a gumikopással, most mégis úgy érzem, mintha csak a parkban sétálgatnék. Tényleg nem értem... - mondta az első mercedeses győzelmét a Hungaroringen arató Hamilton. - „Az összes létező vezetéstechnikai trükköt bevettem, hogy vigyázzak a gumijaimra, de nyilván mindenki más is ugyanígy tett. Nekem ma valamiért beváltak.”

Szombaton, amikor a friss lány gumikon egy hihetetlen körrel előhódította a pole-t a pálya középső szektorát ellaszáló Sebastian Vettel elől, Hamilton nem revesett az örömtől. Erre minden oka megvolt: a vasárnapra beigért gumiolvasztó hősnél rosszabb körülményeket

a Mercedes szempontjából el sem lehetett képzelni. Nekik már eddig is az okozta a legnagyobb fejfájást, hogy állandóan megfőzték a hátsó Pirelliket, ami az 50 fokosnál is forróbb aszfalton elkerülhetetlennek tűnt. „Szívás, hogy nem harcolhatok majd ezekkel a sráccokkal” - ismerte el Hamilton lehangoltan.

A tetejébe a Mercedes a Német Nagydíj után büntetésből nem vehetett részt a fiatalok tesztjén sem, ahol a többi csapat kipróbálta az új, 2012-es szerkezetű, de 2013-as keverékű gumikat. Bár a Pirelli megosztotta velük az adatokat, ez mégsem ugyanaz volt, mintha ott lettek volna, ezért lépéshátrányban vágta neki a magyarországi hétvégének. Az új abroncsokban a futófelület alatti, acélból készült védőpalástot visszacserezték a ta-

valyi kevlárra, ami elvileg kevésbé melegszik. A Pirelli sportprogramjának főnöke, Paul Hembery az időmérő után mégis őszintén állította, hogy a Mercedes a versenyen szenvedni fog.

Ám a kedvezőtlen előjelek ellenére nem kapcsolt védekező üzemmódba. Végig lenyugózóan vezetett, a Twitteren arra a megrázó kijelentésre készítette Alex Zanardit, hogy ha választania kellene két hétköznapi láb és Hamilton egyik lába közül, habozás nélkül az utóbbi mellett döntene. Mondhatnánk, hogy Hamiltonnak mázlija is volt, hiszen üldözői, Vettel és Romain Grosjean reménytelenül beragadtak Jenson Button mögé. Ez azonban nem lenne igazságos, mert az első kerékcseréje után neki is a pályán kellett megelőz-

nie a McLarent; ami Vettelnek 13 körébe telt, azt ő egyetlen kör alatt megoldotta. A harcnak tulajdonképpen ez volt a fordulópontja: Hamilton a következő három etapban hátradott, és élvezte a vezetést a pályán, melynek történetében negyedik győzelme révén, Michael Schumacherrel holtversenyben immár ő a legsikeresebb pilóta.

Monacóban és Montrealban még vaklármának bizonyult, hogy a Mercedes végre eligazodott a Pirelliken, de ezt a Hungaroring után már nehéz kétségbe vonni. S ha a tempójuk a szezon végéig megmarad, ki merné állítani, hogy nem futtathatják meg Vettelt a vb-címért? Hamilton még csak 4. az összetettben, Alonsótól azonban 9, Räikköntől pedig 10 pontra van, és a 10 eddigi futamból hét-



A pole pozíciós Hamilton remekül rajtolt, majd ugyanilyen elánalán folytatta, így 4. magyarországi győzelme abszolút megérdemelt



Maldonado ideai első pontját szerezte (tavaly ugyanekkor 29 pontja volt), Rosberg alatt pedig itt még csak a gumi, később azonban a Merc-motor is elfüstölt

re a Mercedes kaparintotta meg a pole pozíciót. Vettel 48 pontos előnye tetemes, de egyetlen hétvége alatt megelőzhető, ha úgy jön ki a lépés.

Grosjean újabb vészőfutása

Grosjean a mennyet és a poklot is megjárta. Kezdetől fogva gyorsabbnak tűnt Räikkönennél, akinek meggyűlt a baja az új, alulkormányzottságot okozó első gumikkal, s idei legjobb edzéseredményét elérve meg is szerezte a 3. rajtkockát a Hungaroringen. A versenyen azonban sorozatos balhékba keveredett, és hiába tűnt esélyesnek sokáig a győzelemre is, végül csak a csalódást keltő 6. helyen intették le. Grosjean kálváriája már az idő-

mérő után elkezdődött, amikor az autója megbukott a szokásos technikai ellenőrzésen, mert a padlólemeze a jobb oldalon túl hajlékony volt. A Lotusnak a telemetriai adatokra és a visszajátszásra támaszkodva sikerült bizonyítania, hogy az alkatrész eredetileg nem volt szabálytalan, csak eltört az egyik merevítője, amikor a Q2-ben nagy ütést kapott a 11-es kanyar rázókövében. Grosjean tehát megtarthatta az eredeti rajthelyét.

A Lotusnál úgy látták, a versenyt másnap az tette tönkre, hogy beragadt a rajtnál keményen védekező Vettel mögé. „Sokkal gyorsabb vagyok, mint ezek a srákok!” - mondta a rádióba az eleinte Hamiltont és Vettelt követő Grosjean bosszúsán, pedig a legrosszabb akkor még hátra volt.

Az első kerékcseréje után ugyanis a némethez hasonlóan ő is a két boxkiállásra játszó Jenson Button mögé érkezett vissza, s amikor Vettelnek 13 kör után végre sikerült megelőznie a McLarent, Grosjean gyorsan követni akarta a vetélytársát, hogy ne maradjon le tőle. A sikánnál megtámadta Buttont, de csak úgy tudott eléje kerülni, hogy levágta a kanyart, amiért utólag boxutcai áthajtással sújtották - azaz hozzáadtak az idejéhez 20 másodpercet. Ezzel további helyet már nem veszített, mivel eredetileg 21,6 másodperccel végzett a McLaren előtt.

Többször került neki az, hogy Felipe Massát a 30. körben kívülről előzte meg a gyors 4-es kanyarnál. A sportfelügyelők ugyanis szabálytalanul ítélték a manőve- ▶

HÍREK

Hungaroring: 2021!

Az idei verseny előtt két órával, a Red Bull motorhome-jának legfelső szintjén Bernie Ecclestone és Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszter aláírta a Magyar Nagydíj szerződésének 5 évre történő meghosszabbítására vonatkozó dokumentumot, melynek értelmében **A FOMULA-1 2021-IG BIZTOSAN MINDEN ÉVBEN ELLÁTOGAT MAJD A HUNGARORINGRE.** Bár jövőre visszatér a versenynaptárba a viszonylag közeli Red Bull Ringen (az egykori A1-Ringen) megrendezésre kerülő Osztrák Nagydíj is, Ecclestone az Autó-Motornak azt mondta, a magyar verseny emiatt nem forog veszélyben. Hozzátette azt is, hogy a pálya újraszfaltozásán túl - amit a Hungaroring Sport Zrt. alelnöke, Gerstl Péter szerint még az idén ősszel, vagy jövő kora tavasszal elkezdene - más fejlesztésre nem volt szükség a szerződés meghosszabbításához.

Pénzbírság

Alonsónak mázlija volt, hogy megtarthatta az 5. helyét, mert a verseny során háromszor is jogosulatlanul nyitotta fel Ferrarijának hátsó szárnyát - akkor, amikor nem volt egy másodpercen belül az előtte haladóhoz képest. Erre az FIA technikai ellenőre, Jo Bauer lett figyelmes, aki hivatalból jelentette is a szabálytalanságot a sportfelügyelőknél. A Ferrarit végül csak 15 ezer eurós pénzbírsággal sújtották, mert kiderült, hogy a hibát ők követték el: **ELFELEJTETTÉK EDZÉSMÓDRÓL VERSENYMÓDBA ÁTKAPCSOLNI A DRS-T A FUTAM ELŐTT,** ezért a rendszer az előzési zónákban mindig lehetővé tette Alonso számára, hogy felcsapja a hátsó szárnyát. Miután rájöttek a problémára, rádióin tájékoztatták a spanyolt, hogy mikor használhatja a DRS-t, pedig erre normális esetben van egy jelzőfény a műszerfalon. A Ferrarinál úgy vélték, Alonso emiatt összességében még veszített is, de a sportfelügyelők szerint a teljes versenytávon

legfeljebb egy másodpercet nyerhetett vele, ezért hoztak enyhe ítéletet.

HÍREK

Kegyelempon

Bármilyen hihetetlenül hangzik, Maldonado a Williams idei első pontját szerezte meg a szezon tizedik fordulóján, a Magyar Nagydíjon, és még ezt is az tette lehetővé, hogy Rosberg 5 körrel a leintés előtt, motorhiba miatt kiesett. Három héttel korábban, a Nürburgringen a teljesítményük alapján esélyesebbnek tűntek rá, hogy betörjenek a legjobb tíz közé, **DE AZ ELRONTOTT KERÉKCSERÉK KIÜTÖTTÉK ÖKET A NYEREGBŐL.** Maldonado, akinek tavaly még győznie is sikerült a Spanyol Nagydíjon, azt mondta, nagyon reméli, hogy a Hungaroringen megtört a jég, és mostantól folyamatosan szerezhet pontokat.

Betétfutatok

A GP2 élvivője, Stefano Coletti nem távozhatott felszabadultan a Hungaroringről, ahol egyetlen ponttal sem lett gazdagabb, így az előnye egy héttelve alatt 27-ről 6 pontra csökkent üldözőjével, Felipe Nasrral szemben (képpünkön hátul, előtte Ericsson). Bár győzelmet Nasrnak sem sikerült aratnia, begyűjtött egy 3. és egy 5. helyet. Az első futamon az egykori F-1-es versenyző, Jonathan Palmer 22 éves fia, Jolyon diadalmaskodott, mert ügyesen taktikázott a gumikkal, egy szép előzést követően 15 másodperccel érve célba a svéd Marcus Ericsson előtt. A második futamon pedig a fordított rajtrácson a pole-ból rajtoló Nathanael Berthon aratta első GP2-es győzel-



mét. A GP3 versenyeinek legemlékezetesebb pillanata egy ijesztő bal eset volt szombaton, amikor **EMANUELE ZONZINI FELÜLRŐL RÁESETT LUIS SÁ SILVA AUTÓJÁRA AZ ELSŐ KANYARBAN** - szerencsére mindketten a saját lábukon szálltak ki a pilótafülkéből. Az első helyen a finn Aaro Vainiót intették le, míg másnap az ifjabb Carlos Sainz csapattársa, a román Robert Visoiu lett a befutó. A Porsche Mobil 1 Supercup meglehetősen egyoldalú küzdelmet hozott, hiszen a bajnokság élvivője, Sean Edwards a pole-ból úgy aratott győzelmet, hogy közben ő futotta meg a verseny leggyorsabb körét is, 16 pontra növelve az előnyét Nicki Thiimmel szemben.



Hamilton és Räikkönen valahol elől a távolban, Vettel mögött Grosjean és Alonso szedi a lábát. A fiatal francia később kényszerűen hátrébb sorolt



Pérez révén a „másik” McLaren is pontokat szerzett, a konstruktóri táblán azonban „csak” a Force Indiával viaskodik a wokingi istálló

rét, mert szerintük a Lotus mind a négy kerekével lement közben a pályáról. Ez védhető álláspont volt, de azért felmerül a gyanú, hogy a priusza miatt túl szigorúan bírták Grosjeannal, hiszen maga Massa sem talált kivétlnivalót az akciójában.

Alonso tényleg a Red Bullhoz tart?

A Magyar Nagydíj napján menetrend szerint felpörgött a nyári uborkaszezonban mindig teljes erővel tomboló pletykamalom, ezúttal azzal a sokkoló hírrel borzolva a kedélyeket, hogy Alonso is versenyben van Mark Webber megüresedő pilótaüléséért a Red Bullnál. Miután Daniel Ricciardo a fiatalok júliusi tesztjén, Silverstone-ban vezethette az

istálló autóját egy fél napig, és a kipördülésével együtt is jó benyomást keltett, úgy tűnt, már csak ő és Kimi Räikkönen esélyes rá, hogy jövőre Vettel csapattársa legyen. Räikkönen a Hungaroringen az Autó-Motornak megerősítette, hogy a Lotusnál - akárcsak tavaly - idén sem kapta meg hiánytalanul a fizetését. Bár ennek a menedzsment szerint csupán az az oka, hogy az új befektető, az Infinity Racing még nem utalta át a csapat számára a beígért első részletet, a probléma a Red Bull felé terelheti Räikkönent. A Lotus ugyan szokatlanul nagy szabadságot biztosít neki, ami nem mellékes szempont, ám amikor Silverstone-ban erről kérdeztük, Christian Horner célzott rá, hogy a Red Bulltól is megkapná a kivételes bánásmódot. „Hülyeség

lenne leigazolni egy Räikkönent, aztán olyan módon banni vele, ami az ő esetében nyilván nem működne...” - mondta. Alonso úgy került a képbe, hogy a Magyar Nagydíj első edzésnapján sokan látták, amint a menedzsere, Luis Garcia Abad a paddockban Hornerrel beszélget. Noha mindketten azt állították, csak egy másik spanyolról, az ifjabb Carlos Sainzról volt szó, megbízható források szerint Alonso szerződéses is felmerült közöttük. Ő eddig szilárdan kitartott amellett, hogy a Ferrarinál szeretné befejezni a pályafutását, de nem lenne meglepő, ha a sorozatos kudarcok miatt elvesztette volna a hitét a csapatban. „Nem megy sehová, már csak azért sem, mert szerződése van” - szögezte le ugyanakkor a Ferrarit irányító Stefano Domenicali. Alonso



A 28. Magyar Nagydíj győztes koreográfiája rácáfolt a Mercedes kánikulai gumiprobémáira



Vajon Räikkönen és Vettel már a jövő évi stratégiáról beszél?



Räikkönen, Brawn, Hamilton és Vettel

elvéleg valóban 2016 végéig írt alá a maranellói istállóhoz, viszont nem kizárt, hogy a szerződésében szerepel valamilyen teljesítményfüggő záradék, amely lehetővé teszi számára a korábbi távozást. Az persze kérdés, hogy szeretne-e a Red Bullhoz már beilleszkedett Vettel csapattársa lenni. A Magyar Nagydíjat követő válságértekezleten a Ferrari elnöke, Luca di Montezemolo a csapat összes jelenlévő mérnökének céltatosan egy-egy kést ajándékozott, hogy azt szorítsák a foguk közé a szezon második felében. „A Ferrari összes nagy bajnokát megkértük, hogy a csapat érdekeit mindig helyezték a maguké elé. Az ilyen pillanatokban nyugodtnak kell maradnunk” - figyelmeztette telefonon Alonsót is. Ez csak olaj volt a tüzre...

FARKAS PÉTER



Alonso mostanában nem repes az örömtől...



A dobogótól messze volt, de a leggyorsabb versenykört azért megfutotta Webber

VÉGEREDMÉNY (19/10.)

HUNGARORING (HUN)		70 kör = 306,630 km
1.	[1.] HAMILTON (GBR) Mercedes GP	1 óra 42'29,445" (179,507 km/óra)
2.	[6.] RÄIKKÖNEN (FIN) Lotus-Renault	+10,938"
3.	[2.] VETTEL (GER) Red Bull-Renault	+12,459"
4.	[10.] WEBBER (AUS) Red Bull-Renault	+18,044"
5.	[5.] ALONSO (ESP) Ferrari	+31,411"
6.	[3.] GROSJEAN (FRA) Lotus-Renault	+52,295"
7.	[13.] BUTTON (GBR) McLaren-Mercedes	+53,819"
8.	[7.] MASSA (BRA) Ferrari	+56,447"
9.	[9.] PÉREZ (MEX) McLaren-Mercedes	-1 kör
10.	[15.] MALDONADO (VEN) Williams-Renault	-1 kör
11.	[12.] HÜLKENBERG (GER) Sauber-Ferrari	-1 kör
12.	[14.] VERGNE (FRA) Toro Rosso-Ferrari	-1 kör
13.	[8.] RICCIARDO (AUS) Toro Rosso-Ferrari	-1 kör
14.	[20.] VAN DER GARDE (NLD) Caterham-Renault	-2 kör
15.	[19.] PIC (FRA) Caterham-Renault	-2 kör
16.	[21.] BIANCHI (FRA) Marussia-Cosworth	-3 kör
17.	[22.] CHILTON (GBR) Marussia-Cosworth	-3 kör
18.	[18.] DI RESTA (GBR) Force India-Mercedes	-4 kör
19.	[4.] ROSBERG (GER) Mercedes GP	-6 kör
A versenyt feladta		
20.	[16.] BOTTAS (FIN) Williams-Renault	-28 kör (hidraulika)
21.	[17.] GÜTIERREZ (MEX) Sauber-Ferrari	-42 kör (sebességváltó)
22.	[11.] SUTIL (GER) Force India-Mercedes	-51 kör (hidraulika)

[] = rajtpozíció
A leggyorsabb versenykör
 WEBBER 1'24,069", a 61. körben

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Vettel 172 pont, 2. Räikkönen 134 pont, 3. Alonso 133 pont, 4. Hamilton 124 pont, 5. Webber 105 pont, 6. Rosberg 84 pont, 7. Massa 61 pont, 8. Grosjean 49 pont, 9. Button 39 pont, 10. di Resta 36 pont, 11. Sutil 23 pont, 12. Pérez 18 pont, 13. Vergne 13 pont, 14. Ricciardo 11 pont, 15. Hülkenberg 7 pont, 16. Maldonado 1 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Red Bull-Renault 277 pont, 2. Mercedes-Benz GP 208 pont, 3. Ferrari 194 pont, 4. Lotus-Renault 183 pont, 5. Force India-Mercedes 59 pont, 6. McLaren-Mercedes 57 pont, 7. Toro Rosso-Ferrari 24 pont, 8. Sauber-Ferrari 7 pont, 9. Williams-Renault 1 pont.

KÖVETKEZIK

Belga Nagydíj

2013. augusztus 25., Spa-Francorchamps

A pálya hossza: 7,004 km
Versenytáv: 44 kör = 308,052 km
Körrekord edzésen: M. Schumacher (2002, Ferrari) 1'43,726"
Körrekord versenyen: Prost (1993, Williams) 1'41,095"



FOTÓ: HILBERT PÉTER, KRAELING ÉS CSAPATOK

A világ valamikor az Öbölháború idején szembesült az akkor még HMMWV néven futó katonai terepjáróval. Köztük volt Arnold Schwarzenegger is, aki addig járt a típust készítő AM General nyakára, amíg azok el nem készítették a civil változatot, a többi pedig már történelem. Szó szerint, hiszen a márkajogokat 1999 decemberében megszerző General Motors Corporation idő közben becsődölt, jogutód nélkül megszűnt, majd a katonai változatokat készítő AM General is leállt már a sorozatgyártással. Az USA fegyveres erői most tesztelik a lehetséges utódokat.

Minden a szélvédőkerettel kezdődött

Magyarországon az amerikai filmek kívül a taszári bázis kapcsán találkozhattak az emberek az évek során Hummer H1-es néven futó autóval, ha másként nem, hát a vonatokon, amelyek százsámra hordták ezeket. Drágasága miatt meglehetősen ritka látvány mifelénk az alumíniumkarosszériás, független kerékfelfüggesztésű jármű, ennek megfelelően nem egyszerű hozzájutni egy-egy példányhoz. Még ha sikerül is összeszedni a pénzt, akkor is ott van a rengeteg egyedi alkatrész, vagy épp a karosszéria javíthatóságának kérdése – az extrém méretek miatt bizony terepen megkarcolódik az oldalfal, és nem minden bokorban tudnak alumíniumot hegeszteni.

Itt jön a képbe S. Sándor szerző, a magyar veterán járművek nagy rajongója, és nem utolsósorban a fémmegmunkálás szakértője. Őt találta meg egy ismerőse, hogy készítsen neki egy szélvédőkeretet, fénykép alapján.

– Mégis, mihez? – kérdezte a mester.

– Hát, ő már vagy 20 éve imádja a Hummer H1-et, és szeretne magának építeni egyet. Kicsit ért a fémmegmunkáláshoz, de a vékony szélvédőkeretet nem meri bevállalni, egyébként mindent megcsinál majd saját maga – bizonygatta a Hummer-rajongó. Ezt követően beszélgetések sorozatán keresztül sikerült odáig eljutni, hogy jobb lesz az, ha nem csak a szélvédőkeretet, de az egész karosszériát inkább profi csinálja meg. Hiába néz ki ugyanis messziről doboz formájúnak az autó, valójában tele van különleges részletekkel.

Az egyszerűség kedvéért – később terepen is használni fogják, így fontos a javíthatóság – vaslemezről készült a karosszéria, ami tökéletes mása az eredetinek. Volt ugyan pár



Igy nézett ki az autó, amikor elhagyta a műhelyt. A munka kisautók alapján indult, de egy igazit is le kellett mérni ahhoz, hogy tökéletes legyen az eredmény



Kárpitozásra vár az utastér, ahol a gyárinál kb. 10 centivel több hely jut az utasoknak

Emlékmás

Hummer + Unimog = Hunimog!
Vaskarosszériás terepjáró-utánzat egy magyar faluból. Hoppá!



Pontosan lemért profilok a gyári alukarosszériáról. Az utánzat akár gyári elemekkel is javítható, a forma stimmel



Innen szép nyerni: erre az Unimog alváza épült fel a vas karosszéria

HMMWV Katonából civil

Az AM General még 1979-ben kezdte az USA katonai tenderekre megfelelő könnyű katonai szállítójármű tervezését. A KORAI PROTÓTÍPUSOK KÖZÖTT MÉG FARMOTOROS JÁRMŰ IS VOLT, de elég hamar a GM technika mellett – orr-középmotor – tették le a voksukat a fejlesztők. 1983 márciusában indult a sorozatgyártás, a civil változatot annak köszönhetjük,



hogy Arnold Schwarzenegger beleszeretett az Öbölháborús tudósításokban látható járműbe, és addig járt az AM General nyakára, amíg azok 1992-ben piacra nem dobták a páncélozás és fegyverzet nélküli változatot. Az alumíniumkarosszériás, körben független felfüggesztésekkel rendelkező jármű azért lett óriási, mert a harcokocsik nyomtávjával rendelkezett, ami megkönnyítette a hadsereg logisztikáját. **HÁZANKBAN SAJNOS SZOMORÚ EMLÉKE IS VAN A H1-ESNEK.** Apátfalván ugyanis egy osztrák férfi egy ilyen terepjáróval gázolta halálra Kenéz Imre rendőr törzszászlóst.

FOTÓ: S. SÁNDOR ÉS A SZERZŐ

kis méretű modell inspirációnak, de az igazi áttörést az jelentette, hogy a megrendelő egy ismerősétől pár órára kölcsönkért egy „gyári” H1-et, amelynek aztán minden részletét fel tudta mérni Sándor. Minden egyes mélyedés, lemez hullám ott van, ahol az eredetin, csak egy példa: a ledönthető szélvédőkeret zsanérjain oldalt gyárilag látszanak a körfűrész nyomai, és ugyanez megfigyelhető az utánzaton is. Amíg a gyárban az alumíniumlemezek merevítését szolgáló hajlításokat présgép végzi, az utánzaton például egyenként kellett a plató alján lévő domborítások végét a helyére hegeszteni, a hátsó kerékjáratok tetején lévő süllyesztéseket pedig egyenként kikalapálni. A fémtest a gyárhoz hasonlóan levehető – a vászontető rudazatának és burkolatának megoldása már egy másik mester feladata lesz –, a jövőbeni garázsban a tető alá függesztve pihen majd nyaranta.

Igazi műszaki öszvér a Hunimog

Az utastér kialakítása okozott némi fejtörést, hiszen annyit kellett módosítani az AM General konstrukción, hogy a már meglévő pedálsor és alváz használható legyen. Egy Unimog alól származik az alváz, amely már a megfelelő méretűre nyújtva jött ide, a motor egy 7,3 literes, V8-as Ford turbódízel, amirehöz annak saját automatikus váltója és egy GMC pick-



Csendélet munka közben: a plató nem egyszerű doboz...

Ív, mélyedés, horonyvég – rengeteg darabból áll össze minden



Egyszerűnek tűnik az oldalfal, de egy ilyen bonyolult szerszámot kellett gyártani a megformáláshoz



Az ajtóknál túl sok zsigorítót használt a műanyagos, és a kerekek is nagyobbak lesznek a végleges változaton

6WD MILITARY

Egyedi masina

2008-ban írtunk (AM 24.) a **FEJÉR GYÖRGY ÁLTAL TERVEZETT HÁROMTENGELYES „MAGYAR HUMMERRŐL”**. A mindössze 1,8 tonnás masina hasmagassága 175 mm-es tartományban állítható, hajtásában egy 2,5 literes, öthengeres Audi dízelmotor és VW Syncro



sebességváltó is közreműködik. A GM részegységeket is felvonultató 6WD Military becsült

teljesítménye 160-180 lóerő.

upból szerzett osztómű csatlakozik, az Unimog portálhidjain gördül majd a Hunimog. A változás egyébként pozitív, oldalanként 8-10 centivel lesz majd több hely az utasoknak – aki már ült Hummer H1-esben, vagy látta már annak utasterét, az igenis tudja értékelni ezt a jelentéktelennek tűnő bővülést is. Pontos értéket az utastér kárpitozása után lehet majd mondani.

Hogy erre mikor kerül sor? Jelen pillanatban még nem lehet megválaszolni ezt a kérdést. Egy 20 éves szerelem beteljesülése lesz majd a Hunimog, a magyar gyártású Hummer-Unimog hibrid, és a megrendelő a tökéletességre törekszik. Jelen pillanatban épp csak készen van a karosszéria, még hátra van a technika beüzemelése – kardanok, hűtőrendszer kialakítása –, a fényezés, az utastér összerakása. Még mielőtt bárki azt hinné, hogy olcsó mulatságról beszélünk: a több éves munkát is beleszámítva nem nagyon lesz olcsóbb a Hunimog a valódi H1-esnél, azonban néhány szempontból jobb lesz annál: magyar viszonyok között is karbantartható lesz az autó, amely ráadásul merevebb karosszériával rendelkezik az eredetienél. Sándor egyébként már újabb járműveken dolgozik, most megint van ideje a tulajdonában lévő egyedi magyar autók foglalkozni. De hogy mi lesz a következő nagy alkotás, az egyelőre legyen titok.

LŐVEI GERGELY



Müncheni mérföldkő

Az i3-as a BMW első elektromos autója, mi pedig mindjárt be is mutatjuk töviről-hegyire!

Örömfaktor

Teszteljük a Citroën DS3 Cabriót és a Chevrolet Camaro Convertible verzióját.



A cseh vitéz

Beszámolunk a Skoda Octavia RS menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.

A hagyományok útján

Vadiúj modellel jelentkezett a Yamaha, az XV 950-es a tradíciókra épít.



Felületkezelés

Tanácsadó rovatunkban - egyéb műveletek mellett - a rozsdás féktárcsák szervizelése is terítékre kerül.



További témáink

Teszt

- Dacia Dokker 1.5 dCi
- Subaru Forester 2.0D
- BMW M135i



Használt autó

- Toyota Yaris 1.3 (2007)

Sport

- Rali-vb: Finnország

autó-motor

ALAPÍTVÁ: 1948

Kiadja az Axel Springer-Budapest Kiadói Kft.

FELELŐS KIADÓ

Dr. Bayer József ügyvezető igazgató

FŐSZERKESZTŐ

Szabó Róbert

SZERKESZTŐK

Molnár József és Tóth Zoltán Zsolt

TERVEZŐSZERKESZTŐK

Bíró Éva, Róka Barbara, Molnár István

WEBSZERKESZTŐ

Lövei 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@axelspringer.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

IPRESS CENTER HUNGARY KFT.

MUNKASZÁM: 123626

FELELŐS VEZETŐ:

LAKATOS IMRE ÜGYVEZETŐ

A nyomtatás időpontja: 2013/31. hét

65. évfolyam, 14. szám

Kéziratokat, képeket és rajzokat nem

örzünk 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 (munkanapokon kívül szombatreggeli műsorkor),

valamint a 06-1-488-55-80-as faxszámon. Megrendeléseit

leadhatja interneten keresztül is

a www.axelspringer.hu/elfozetesek oldalon és elküldheti

az elfozetes@axelspringer.hu e-mail címre is.

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzlet.

Postacím: 1900 Budapest.

Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a

hírlapokat kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelfozetes@posta.hu,

további információ: 06-80-444-444.

Mobilen: küldje az **izishop** kódszót a **06-70-70-60-500**

számára és töltsse le az izishop Jawa alkalmazást.

Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.

Ügyműködés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu

elfozetes@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 meg-

adott adatok nyilvántartásunkba kerülnek. Az adatok meg-

adásával 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.

EUROPA NR.1

autóslapja

399
forint

2013. JÚLIUS-AUGUSZTUS 399 forint

Auto Billet MAGYARORSZÁG

AUDI A1 E-TRON WANKEL-MOTORRAL

AUTÓS NYARALÁS UTAZÁSI KISKÖK

204 LŐERŐ • 6 279 000 FORINTOS ALAPÁR!

KIA CEE'D GT

POLO GTI FIESTA ST

CLIO R.S. CORSA OPC

ÖSSZEHASONLÍTÓ TESZT KISKATEGÓRIÁS IZOMAUTÓK

208 GTI

9 ECO abroncs **GUMITESZT** 205/55 R16-os méretben

PEUGEOT 5008 100 000 km

TARTALOM

Hírek

Információ..... 6
Új gyártóbázisok, Ford-Mercedes-Nissan együttműködés, továbbá az Év Motorja díj nyertes erőforrásai.

Premier..... 8

Exkluzív

A hónap képe..... 4
Guinness-rekord Mazda MX-5-ösökkel, ahol ezúttal a mennyiségi szempontok domináltak.

Bemutató

BMW 4 Coupé és BMW X5 12
Új modellsorozat a 3-as Coupé leváltására, valamint harmadik generáció a nagy szabadidő-autóból.

Vredestein Ultrac Vorti R 28
Prémium gumiköpeny, amelynél még a futófelület designja is kulcskérdés volt.

Menetpróbák

Audi A3 Limousine 14
Audi A1 e-tron és Audi A3 Sportback g-tron 15
Kia Cee'd GT és Kia Pro Cee'd GT 16
Bőven hétmillió forint alatti árával is kellemetlen perceket okoz majd a riválisoknak a 204 lovas nóvum.

Hyundai ix35 17
LED-es nappali fény és új benzinmotor a palettán.

Lexus IS 300h és Lexus IS 250 18
Citroën C4 Picasso 20
Térben és lélekben hű maradt felmondáshoz, de a formák és a szolgáltatások terén merőben új az egyszerű.

Skoda Superb 22
Jeep Grand Cherokee 23

Összehasonlító tesztek

Kiskategóriás izomautók 30
GTI-lázban égnek a kicsik, a Peugeot 208-as ráadásul hatmillió alatt kelleti magát.

Kompakt kupék 38

Termékteszt

Eco-gumiabroncsok 205/55 R16-os méretben 24
Korszerű köpenyek, amelyek segítenek a spórolásban. De vajon más paramétereik is hozzák a kívánt szintet?

Tanácsadó

Nyaralás autóval 29
Kicsival kelj utra a család? Miért ne, csak legyen minden rendben! Összeszedtük a legfontosabb ellenőrzni valókat a hosszú út előtt.

Maratoni teszt

Peugeot 5008 1.6 THP 44

Fizessen elő az Autó-Motorra!

JELENTKEZZEN MOST!

Megrendelem az Autó-Motor magazint negyedévre 1575 Ft, fél évre 3150 Ft, egy évre 6300 Ft példányban.

MEGRENDELÉSI CÍM/ Név:

Irányítószám: Település: Utca:

Hsz., em., ajtó: Telefon: E-mail:

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

Irányítószám: Település: Utca:

Hsz., em., ajtó: Telefon: E-mail:

Előfizetéssel kapcsolatos információ, megrendelés a (06-40) 510-510 telefonszámon. A megrendelést felbélyegzett borítékban az Axel Springer-Budapest Kiadói Kft. Ügyfélszolgálat, 1525 Budapest, Pf. 110. címre kérjük megküldeni. A megrendelt kiadványt csak az előfizetési díj beérkezése után tudjuk biztosítani. Az áttételi idő 4-6 hét. A feltüntetett előfizetési díjak csak belsődíj kézbesítésre érvényesek. Az árváltoztatás jogát a kiadó fenntartja.

Megjelent a legújabb szám!

Keresse a hírlapárusoknál!

Előfizetéssel kapcsolatban hívja a (06-40) 510-510-es telefonszámot.

Megrendeléseit leadhatja interneten keresztül is a www.axelspringer.hu/elfozetesek oldalon és elküldheti az elfozetes@axelspringer.hu e-mail címre is.