

# autó4 motor

ALAPÍTVÁ: 1948


**FRANCIA  
TAGOZAT**

TWINGO • 108 • C1



FORD FOCUS

ADAM ROCKS



AUDI TT

CIVIC  
TYPE R

# GENF

ÍME, AZ IDEI ÚJDONSÁGOK!


**16 különböző  
HAJTÁS-  
LÁNCCAL**


# JEEP RENEGADE



VW TOUAREG



MV AGUSTA ARANY 38 ÉV UTÁN ▶


**HANG ÉS KÉP  
MULTIMÉDIA**
**HASZNÁLT AUTÓ**

 SEAT LEON  
CUPRA R  
1999-2005  
LAND ROVER  
FREELANDER  
1998-2006

**HASZNÁLT AUTÓK BEHOZATALA**  
DRÁGÁBB LEHET A FORGALOMBA HELYEZÉS




# OTO CHILI

## A KOCKAHAS GÉP

éget mint  
a tűz!



**Szentgyörgyi Romeo**  
személyi edző, life coach,  
kétszeres Európa-bajnok,  
hatszoros sport-aerobik világbajnok



## Cserebogár



Szabó Róbert

Igazán ritka az olyan alkalom, hogy egy autógyártó valamely meghatározó modelljével gyökeres változtatást merjen eszközölni. Márpedig a legújabb, harmadik generációs Renault Twingo kapcsán abszolút ez történt, hiszen az 1992-ben bemutatkozott, stílusreemtő úttörőhöz viszonyítva szinte teljes fordulatot vett a napokban Genfben debütáló újdonság.

Ugye, mindenki emlékszik az első Twingo-kiadás minimál designjára! Pici, békaszemlápák, emelőbillentyűs külső kilincsek, műanyag belső. A hallatlanul sikeres nemzedék 15 éven keresztül állt szolgálatban, a franciák csak 2007-ben hozakodtak elő a második generációval. Nos, ezen már keresve sem találtuk azokat az egyedi megoldásokat, amelyek az elődöt repítették az eladási statisztikákban, igaz, ekkorra már a konkurens is jól álltak az individualista kisautók frontján. A franciásan vicces, sikkes első Twingo tehát magasra tette a mércét, s büszkén oldotta az olykor túlságosan is szürke városképeket. Sárga, piros, zöld, vagy kék fényezés egyre ment és megy szerencsére még ma is, nem kell különösebben nyújtogatni a nyakunkat, hogy megpillantsunk egyet-egyét a forgalomban.

A rövidesen piacra lépő harmadik generáció unikális gyártói bátorságról tesz tanúbizonyságot. A Renault meg merte lépni azt, ami enyhén szólva is lutrinak számít, háromajtósából ötajtóssá, orrmotorosból farmotorossá és fronthajtásából hátsókerék-hajtásúvá konstruálta át a városi minit! Mindez persze tudatos fejlesztőmunka eredménye, a legújabb Twingóban ráadásul úgy lesz nagyobb hely, hogy a kasztni 10 centivel rövidebb felmenőjénél. Mit mondjak, merész szemléletváltás, az biztos, egy ekkora egyéniség esetén azonban még ez is belefér. Vidám, őszinte és különöc masina marad.



10. oldal

Öt ajtó, farmotor, hátsókerék-hajtás: igen, ez az új Twingo!



19. oldal

Különös frigy: japán családi egyterű, BMW dízelmotorral



38. oldal

Laverty kontra Suzuki: jött, látott és rögtön győzött is



40. oldal

Ez is Amerika: felkelsz egy kávéra és csodákat látsz...

## TARTALOMJEGYZÉK

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Hírek, információk    | 4  |
| Motorkerékpáros hírek | 33 |

## Postaláda

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

## Időszerű

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| Használt autók értékesítése 2013-ban | 9 |
|--------------------------------------|---|

## Extra

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Cars and coffee, Irvine | 40 |
|-------------------------|----|

## Bemutató

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| A Genfi Autószalon újdonságai | 10 |
| Ford Focus                    | 18 |
| BMW R 1200 RT és BMW S 1000 R | 34 |

## Menetpróba

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Toyota Verso 1.6 D-4D | 19 |
| Seat Leon Cupra       | 20 |
| Ram 1500 5.7 HEMI V8  | 22 |

## Teszt

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| Nissan Micra 1.2 CVT                                               | 24 |
| Skoda Octavia RS 2.0 TSI DSG és Skoda Octavia Combi RS 2.0 TDI DSG | 26 |
| Range Rover Evoque SD4 Aut.                                        | 28 |

## Használt autó

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Seat Leon Cupra R (1999-2005)     | 21 |
| Land Rover Freelander (1998-2006) | 29 |

## Járműtechnika

|                      |    |
|----------------------|----|
| ZF 9HP sebességváltó | 28 |
|----------------------|----|

## Tuning

|                              |    |
|------------------------------|----|
| JE Design Volkswagen Touareg | 30 |
|------------------------------|----|

## Hang és kép

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Navigációs újdonságok | 31 |
|-----------------------|----|

## Tanácsadó

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| Izzítógyertya és adagolófűvóka javítása | 32 |
|-----------------------------------------|----|

## Közlekedésbiztonság

|                                                    |   |
|----------------------------------------------------|---|
| Közlekedik a család közlekedésbiztonsági vetélkedő | 8 |
|----------------------------------------------------|---|

## Sport

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| Hírek, eredmények                           | 36 |
| Superbike- és supersport-vb: Phillip Island | 38 |
| Formula-1: Hírek, információk               | 39 |



## RÖVIDEN

## Elismerésül

A Menedzserek Országos Szövetsége a Ford magyarországi ügyvezetőjét, Kővágó-Laky Andreát választotta



a 2013-as „Év Menedzserének”. A **DÍJ FENNÁLLÁSÁNAK TÖRTÉNETÉBEN KŐVÁGÓ-LAKY ANDREA AZ ELSŐ NŐI DÍJAZOTT.** Az ügyvezető közel 20 éve dolgozik a Ford Közép-és Kelet-Európai Értékesítő Kft.-nél.

## Tüzes példányok



Elképzelhető, hogy egy kisebb visszahívási akciót hirdet a Porsche, miután **AZ ÚJ GT3-AS TÖBB PÉLDÁNYBAN TŰZ KELETKEZETT.** Az eddig 800 darabban értékesített utcai versenyautó tulajdonosaitól azt kérte a gyártó, hogy ameddig nem tisztázzák a tüzesetek okát, ne használják járműveiket.

## Elnöki szerep



A Honda vezetősége Toshiaki Mikoshibát nevezte ki európai leányvállalatának élére. Az 1980 óta a Hondánál tevékenykedő Mikoshiba a karrierjét Japánban folytató Manabu Nishimaét váltja. **AZ ÚJ ELNÖK IGENCSEK MOZGALMAS IDŐSZAK ELÉ NÉZ,** hiszen 2015 folyamán négy új modellel jelentkezik a Honda az öreg kontinensen.

HIRDETÉS

**LŐRINCZ TIBOR**  
vas- és tévesztérgályos mester  
**VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS**

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

## Hangzatos



Az 500L palettájára felkerült 1.4 T-Jet benzinmotor átlagfogyasztása 6,9 liter



A Fiat lerántotta a leplet az 500L Beats Editionról. A modell kívülről kétféle színű szürke-fekete fényezéséről (matt vagy fényes) ismerhető fel, ám a lényeg belül található. A modell audiorendszerét a híres előadóművész és lemezkiadó, Dr. Dre, valamint az Interscope Geffen A&M Records lemezkiadó elnöke és producere, Jimmy Iovine a Fiat-csoport hangmérnökeivel együttműködve fejlesztette ki. A modell bemutatójával egy időben a Fiat bejelentette, hogy az 500L mostantól 120 lóerős, 1,6-os dízelmotorral és 120 lóerős, 1,4 literes benzines turbómotorral is konfigurálható.

## Gyorsabban, biztonságosabban

A Pest Megyei Kutató-Mentő Szolgálat járműveinek biztonságos célba érését a Goodyear új abroncsokkal támogatja. A mentőszolgálat autói éves szinten közel 100 000 kilométert tesznek meg a legkülönbözőbb időjárási és útvizonyok között, hogy életet mentsenek, ami komoly próbára teszi járműveiket. „Sem a sár, sem a nedves, havas utak, sem a jég nem jelenthet akadályt abban, hogy biztonságosan és időben a mentés helyszínére érkezzünk” – mondta el Balázs László, a Pest Megyei Kutató-Mentő Szolgálat elnöke.



## Figyelmet érdemelnek



Új, takarékosra „kihegyezett” típusokkal bővült az Audi palettája. Az A3-as után az A4-esből (limuzin és kombi), az A5-ösből (kupé és Sportback) és az A6-osból (limuzin és kombi)

is elkészültek az ultra verziók, melyekben közös pont a 2,0 literes dízelmotor, az optimalizált aerodinamika, az ültetett futómű és a nyújtott váltóátvezetés. Az A4-esekben 136 vagy 163 lóerőt

teljesítő dízelmotor 3,9 illetve 4,2 litert fogyaszt (limuzin), míg az A5-ösökhöz csak az izmosabb, 163 lovas egység kérhető (kupé: 4,2, Sportback: 4,3 l/100 km). Az A6 ultra a másik két típusal

ellentétben 190 lóerővel jön, opcióként pedig hétgangos automatával is elérhető. Az S tronic váltó esetében egy decivel csökken a fogyasztás (limuzin: 4,4, Avant: 4,5 l/100 km).

## Szép és kombi



Már alaphelyzetben is tágas az 507 literes raktér, és akkor még ott van a padló alatt rejtőző 117 literes rekesz, ahol két darab, a repülőgépeken használatos kézipoggyász méretű bőrönd is elfér. A hátsó ülés nem csak a padlóba hajtható egy mozdulattal, de az ülőlapját felemelve tudunk nagy magasságú tárgyakat is szállítani ez előtt. Amíg Magyarországon az ötajtós Civic Sport felszereltségtől indul, a kombinál van egy Comfort nevű alapváltozat, így lehet, hogy a puttynos 5 499 000 Ft-os indulóárával (1.8-VTEC, 142 LE) a legolcsóbb Civic modell. Azonos felszereltségi szintnél 250 000 Ft a felára a nagy hátsónak, de meg kell jegyezni, hogy néhány extráról le kell mondani (alupedálók, mélynyomó, panoráma-napfénytető). A Civic Tourer 1.6-os dízelmotorral (120 LE, 6 449 000 Ft) is konfigurálható.



Mindössze 56 centi magas a rakodóperem

## Új struktúra

A PSA Peugeot-Citroën bejelentette, hogy a kínai Dongfeng és a francia állam 800-800 millió eurós részvénytársaságot vásárolt a konszernből, így utóbbi két fél 14-14%-os részesedést szerzett a francia vállalatból. Ennek eredményeként a Peugeot család 25%-os tulajdoni aránya 14%-ra csökkent, vagyis három - azonos szavazati aránnyal rendelkező - főreszvényes irányítja majd a PSA-t. Az üzlet bejelentésével egy időben az is elhangzott, hogy várhatóan csak 2016-ban lesz újra nyereséges a cég, illetve hogy a Dongfenggel jelenleg is meglévő partneri kapcsolatot elmélyítik: közös fejlesztőközpontot hoznak létre a Távol-Keleten, ahol a tervek szerint 2020-ban már évi 1,5 millió Peugeot és Citroën készül majd. A bejelentéssel az is hivatalossá vált, hogy a General Motors megvált 7%-os tulajdonrészétől, de bizonyos területeken folytatják az együttműködést.

PSA PEUGEOT CITROËN

## Összefogás



A Magyar Gyermekmentő Alapítvány két kiemelt támogatója, az Apollo Vredestein Kft. és az Extrém Digital Zrt. adományának köszönhetően megvásárolhatták a negyedik mentőautóról hiányzó respirátort (lélegeztetőgépet), melyet mostanáig kölcsönöztek. Az adomány értéke mintegy hárommillió forint.



## RÖVIDEN

## A Jaguar arca



José Mourinhohoz, a Chelsea labdarúgócsapat vezetőedzőjéhez került az új Jaguar F-Type Coupé első angolai példánya. Az 51 éves portugál szakembert **A KÖZELMŰLTBÁN KÉRTE FEL A PATINÁS BRIT GYÁRTÓ**, hogy legyen a márka nagykövete.



## Munkamegosztás

A BMW-csoport bejelentette, hogy idén nyártól **A HOLLANDIAI BORN-BAN, A VDL NEDCAR GYÁRÁBAN IS KÉSZÜL MAJD AZ ÚJ MINI**. A VDL Nedcar kedvező elhelyezkedése nem



csupán logisztikai szempontból előnyös a BMW számára, hanem azért is, mert a Mini oxfordi, swindoni és Hams Hall-i üzeméből álló brit gyártási hálózatának közelében található.

## Márkahűség

**ELKÉSZÜLT A BMW DINGOLFINGI GYÁRÁBAN A KIENCMILLIOMODIK AUTÓ.** A jubileumi darab egy M6 Gran Coupé volt, melyet Dirk Werner



gyári BMW-versenyző adott át Dirk Schulz hamburgi üzletembernek. Az évtizedek óta BMW-rajongó Schulz az átadási ceremónián elárulta, hogy a Gran Coupé után a következő szerzeménye egy i8-as lesz.

HÍRDETÉS

## KERES-KÍNÁL

**HONOSÍTÁS, OKMÁNYIRODAI és REGISZTRÁCIÓS ADÓ ügyintézés! Egy nap alatt: RENDSZÁMTÁBLA - AUTÓ-ÁTÍRATÁS, műszaki vizsgáztatás, eredetvizsgálat!**

Elveszett, sérült, egyedi, matrica, „E”, „P” rendszámablak. EU-sítás. Forgatombia helyezés, kivonás.

Tel: 06-30-525-7111 [www.rendszamtabla.hu](http://www.rendszamtabla.hu)

KOLOS-1

## Itthon a GLA!

Megkezdődött a vadonatúj Mercedes GLA hazai forgalmazása. Az A- és B-osztály technikájával érkező szabadidő-autó legolcsóbb változata a kizárólag fronthajtással elérhető 200-as kivitel (1,6-os benzines turbómotor, 156 LE), amely 8 559 710 forinttól vihető haza. A 2,0 literes, 211 lóerős benzines turbómotorral ellátott 250-es verzió front- vagy összkerekhajtással is rendelhető, ettől függően 10 372 940 vagy 11 007 940 Ft az alapára. Ami a dízeleket illeti, a 2,1 literes egység 136 vagy 170 lóerős változata áll rendelkezésre. A 136 lovas GLA 200 CDI 9 469 970 forinttól (4Matic: 10 759 020 forint), míg a 170 lovas GLA 220 CDI 10 875 860 forinttól (4Matic: 11 534 990 forint) rendelhető. A 200-as és a 200 CDI front-hajtású változatán kívül mindegyik GLA-hoz alapáron jár a hétfokozatú duplakuplungos sebességváltó.



Az alapárhoz illően prémium a belső. A GLA a Mercedes rastatti gyárában készül

## Dupla dinamit

Új dizelmotorral jelentkezik a Renault. Az Energy dCi 160 Twin Turbo névre keresztelt egység az első sorozatgyártású, 1,6-os dizelmotor, melyben két feltöltőt alkalmaznak. Az 1598 cm<sup>3</sup>-es, 160 lóerős egységben egy kisméretű turbó (könnyen fordulaton ébredő nyomatékért, ami a gyakorlatban annyit tesz, hogy a maximális nyomaték (380 Nm) 90%-a 1500-as fordulatonál ébred. Az 1800

baros befecskendezéssel dolgozó egység a jelenlegi 2,0 literes dCi-khez képest 25%-kal kevesebb üzemanyagot igényel, és értelemszerűen ennyivel szerényebb a CO<sub>2</sub>-kibocsátás is. Arról egyelőre nincsen hivatalos információ, hogy az új egység hosszú távon nyugdíjazza-e a 2,0 dCi-t.



Itt a Renault eddigi legnagyobb literteljesítményű dízele!

## Játékosan

A kőszegi SOS Gyermekfaluban volt az első állomása annak a rendezvénysorozatnak, amelynek keretén belül összesen 2500 db futball-labdát adományoz a Chevrolet 11 kelet-európai ország hátrányos helyzetű gyermekeinek a „One World Futbol” program jegyében. Az első száz focilabdát Kassai Viktor, a 2011-es év



legjobbjanak választott futballbírója adta át az SOS Gyermekfalu Kőszeg gyermekeinek, egy kis ügyességi bemutatóval megfűszerezve, miután a labdákat előválasztotta egy Chevrolet Traxból.

A kezdeményezés része annak a hároméves együttműködésnek a Chevrolet és a One World Futbol project között, amelynek keretén belül másfél millió focilabdát fog-nak szétosztani.

## Sikertörténet

Még egy év sem telt el a Peugeot 2008-as piaci bevezetése óta, a kiskategóriás szabadidő-autó máris elérte a százezres gyártási darabszámot. Ehhez háromszor is szükségessé vált a mulhouse-i üzemben a gyártási kapacitást növelni, elérve így a napi 680 darabszámot, ami azt jelenti, hogy bevezetése óta kétszeresére nőtt a volumen. A mulhouse-i üzemről látja el a Peugeot a legtöbb piacot az új crossoverrel (Kinát és Latin-Amerikát kivéve), de a franciák azért is büszkék a modellre, mert a 2008-as „Garantáltan Francia Termék” védjeggyel látták el, hiszen alkatrészeinek 73%-át Franciaországban gyártják.



Rövid idő alatt igazi bestseller lett a 2008-asból



## Befektetne? Először tájékozódjon, utána döntsön!

Sokan döntenek úgy, hogy az évek során félretett, számlán lekötött és ott kamatozó megtakarításukat befektetik. Ám, mint pénzügyekben mindig, a befektetések tervezésekor és kezelésekor is kötelező az óvatosság és a körültekintő magatartás.

A befektetéssel foglalkozó pénzügyi szolgáltatók (bankok, brókercégek) mellett is rengeteg „kihagyhatatlan” ajánlat csábítja a befektetőket. Befektetési szolgáltatót úgy érdemes választani, hogy először is leellenőrizzük a jelöltünket. Ezt legegyszerűbben a Budapesti Értéktőzsde honlapján ([www.bet.hu](http://www.bet.hu)) tehetjük meg, ahol naprakész nyilvántartásokat találunk a szolgáltatók méretéről, tőkeerejéről, piaci aktivitásáról, forgalmáról – ez utóbbitól következtethetünk ügyfélkörének nagyságára is.

Fontos továbbá, hogy ne felejtünk be pusztán egy telefonbeszélgetés alapján, amelynek során az üzletkötő jóformán csak a befektetés előnyeit sorolja fel, a kockázatokat nem. Amikor elhelyezzük a pénzt a szolgáltatónál, azt sohasem készpénzben tegyük, hanem utaljuk saját, névre szóló számlánkra. Azzal is jó, ha tisztában vagyunk, hogy a szolgáltatók a jutalékból élnek, azaz annál több pénzt keresnek, minél többet kereskedünk, függetlenül, attól, hogy nyerünk vagy veszünk egy-egy üzleten.

## Védett befektetések

- A Befektetővédelmi Alap az Országos Betétbiztosítási Alaphoz hasonlóan működik. A BEVA által azok a befektetők vannak biztosítva, akik a felszámolás alatt álló befektetési szolgáltatóval érvényes - pl. értékpapírszámla-vezetésre vonatkozó - szerződést kötöttek, és e szerződés alapján a befektetési szolgáltató a nevükön értékpapírvagyont tart nyilván, amit viszont a szolgáltató nem tud a számukra kiadni. Nyitrait Győző, az OTP Bank Értékpapír és Vagyontervezési Szolgáltatások Főosztályának Igazgatója, a BEVA Igazgatótanácsának tagja hozzátette: a BEVA-védelem független az értékpapír típusától, devizanemétől és kibocsátójától, azaz minden olyan befektetési szolgáltatónál vezetett értékpapírszámlán elhelyezett értékpapírra vonatkozik, amely tagja a BEVA-nak. A BEVA személyenként és hitelintézetként összesen legfeljebb 20 000 euro összeghatárig fizet ki kártalanítást.



S végül: aláírás előtt mindenképpen fontoljuk meg a befektetés lejárat előtti értékesítésének következményeit, ugyanis az sokszor jelentős költségekkel járhat. Saját gondosságunkon túl a Befektetővédelmi Alap (BEVA) is védi befektetéseinket – de

csak egy bizonyos összeghatárig! Az Alap tagjai díjbefizetései és egyéb bevételei felhasználásával abban az esetben nyújt kártalanítást a befektetőknek, amennyiben valamely tagja felszámolás alá kerül, fizetéseképtelenné válik.



között is javulnak. A LEDriving FOG akár 70%-kal kevesebb elektromos energiát fogyaszt egy hagyományos ködlámpával szemben. A lekerekített forma és a 90 milliméteres átmérő alkalmassá teszi az új lámpát, hogy akár az autó átalakítása nélkül is beszerelhető legyen az eddigi ködlámpák helyére.

PROMÓCIÓ



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

## Végrendelet

Homoksríban végezte ez a jobb sorsa érdemes kisteherautó Új-Zéland keleti partján, a Ninety Mile Beachen (90 mérföldes tengerpart). A valójában csak 55 mérföld hosszú partszakasz homokja apály idején annyira kemény, hogy akár busszal is ráhajthatunk, dagálykor viszont víz alá kerül, s bizony, jaj annak, aki nem húzza el időben a csíkot...



FOTÓ: MÁRTON ATTILA OLIVER

## Új utakon

Idén újabb, ezúttal a gyorsforgalmi hálózatra is kiterjedő útfelújítási program veszi kezdetét. Az uniós forrásból 314 kilométeren megvalósuló fejlesztések a tervek szerint 2015 végéig minden szakaszon befejeződnek majd. A gyorsforgalmi úthálózaton 180 km hosszban, 27,1 milliárd forint tervezett összköltséggel végezhet el beavatkozásokat a közútkezelő. A fejlesztések az M1-es, M3-as, M7-es autópályát és az M30-as

autóutat érintik több szakaszon, jellemzően az egyik pályafelhaladón. Az országos főúthálózaton további 134 km hosszban, 21,7 milliárd forint tervezett összköltséggel felújítás elvégzése válik lehetővé. A programba a közútkezelő javaslatai alapján a 3., 4., 441., 52. és 74. számú főutak egyes szakaszai kerültek be. A tervezett kivitelezési költségek az itt található közúti hidak felújítását is fedezik. A munkálatok a támogatási szerződés aláírása és a fennmaradt tervezési feladatok elvégzése után, várhatóan idén ősszel kezdődhetnek.



A fejlesztések eredményeként, a szűk keresztmetszetek megszüntetésével a tranzitforgalom gyorsabban, kevesebb akadállyal haladhat át az országon. A leromlott burkolatminőségű, nyomvályús útszakaszok, hidak rendbetételével várhatóan csökken a balesetek és torlódások száma, javul az egyéni és közösségi közlekedés, az áruszállítás színvonala. A folyamatos, gyors és biztonságos eljutásnak köszönhetően teljesülhet az átmenő forgalom TEN-T-ben (Transzeurópai Közlekedési Hálózat) tartásának alapvető célja.

FORRÁS: MAGYAR KÖZÚT

PROMÓCIÓ

**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: „KÖZLEKEDIK A CSALÁD” KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI VETÉLKEDŐ**

## Játékos vetélkedő, gépkocsi fődíjjal!

Az elmúlt évek kedvező tapasztalata alapján az ORFK-OB idén is meghirdeti a „Közlekedik a család” közlekedésbiztonsági vetélkedősorozatot, amelynek fődíja tavalyhoz hasonlóan egy személyautó, mégpedig egy Skoda Rapid Spaceback. A vetélkedővel az ORFK-OB szeretné felhívni a figyelmet a szülői példamutató magatartás fontosságára és a család közösségnevelő erejére.

A verseny kapcsán Kiss Csaba r. alezre-des, az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság főtákará elmondta: „Szeretnénk elérni, hogy a közlekedők széles rétegei, legyenek azok gépjárművezetők, utasok, gyalogosok, vagy kerékpárosok, a biztonságos, KRESZ-szabályokon alapuló és ezáltal balesetmentes közlekedést válasszák.”

A vetélkedősorozatról Kiss Csaba azt is elmondta, hogy a te-

rituli rendőri szervek és a Skoda márkakereskedések 2014. április 15. és június 30. között 20 helyszínen (alapvetően megyeszékhelyen, illetve a fővárosban) szervezik meg. A versenyre nevezhet minden olyan család, ahol az egyik szülő rendelkezik érvényes „B” kategóriás vezetői engedéllyel, továbbá 8-17 éves gyerek(ek)e)t nevelnek. Tehát az egy- illetve

többgyerekes családok jelentkezését várják. A vetélkedősorozat keretén belül játékos közlekedésbiztonsági feladatokkal kell teljesíteni. Lesz tesztlapkitöltés, egyszerű autós ügyességi pálya teljesítése, a gyerekek részére puzzle összerakása, esetleg kerékpáros ügyességi feladat. Kérjük, jelentkezzenek minél többen, hiszen a személygépkocsi megnyerésére mindenkinek lehetősége van. A további részletekkel később jelentkezünk.



A tavalyi vetélkedőn első helyen végzett család Kiss Csaba rendőralezredestől, az ORFK-OB főtákarától vette át a nyereményautót

[www.baleset-megelozes.eu](http://www.baleset-megelozes.eu)



FORRÁS: DATAHOUSE ÉS KEKCH

## Bejött a számítás

A várakozásoknak megfelelően 2013-ban is emelkedett a használt autók piacán létrejött adásvételek száma.

A 2012-es évhez képest tavaly 9,9%-kal gyarapodott az eladott használt járművek száma, ami plusz 40 006 db autót jelent. 2013-ban összesen 444 482 db használt autó talált új gazdára, a kereskedések azonban csak kis mértékben, mindössze 1,9%-kal tudták növelni forgalmukat. A Das WeltAuto hálózat például 34 márkakereskedéssel rendelkezik, éves forgalmuk 6104-ről 6322 darabra nőtt, ami átlag feletti, több mint 3%-os gyarapodást jelent.

### Népszerű típusok, illetékváltozás

Tavaly az alsó-középkategóriában regisztráltak a legtöbb átirást (143 265 db), de a kisautók (121 620 db) és a felső osztályba tartozó modellek (66 817 db) is keresettek voltak. Az összeített márkaversenyt az Opel (62 728 db) nyerte, második a Suzuki (47 508 db), míg harmadik a VW (42 996 db). Területi szempontból még mindig Budapest áll az élen (54 627 db), ezt követi Pest (29 177 db), majd Borsod-Abaúj-Zemplén megye (23 397 db). A legkevesebb átirást Vas (9545 db), Tolna (8776 db) és Nógrád megyében (5989 db) regisztráltak. Az országhatáron belül gazdát cserélt típusok „krémjét” az Opel Astra, a Suzuki Swift és a Ford Focus modellek alkotják. Érdekes, hogy a Lada például a 19. helyre

került (6293 db), a Trabant a 26. (1683 db), de Wartburgból is eladtak 950-et. Ha a másik végletet pécézzük ki, ott a Porsche brillírozott (291 db), Maseratiból 26, Ferrariból 18, míg Lamborghiniból 3 használt példány cserélt gazdát.

Nem szabad elmenni a rekordnövekedést (+32,1%) produkáló, külföldről behozott használt autók mellett sem. Míg 2011-ben 31 312, 2012-ben 53 531, addig tavaly 70 700 darab használt jármű érkezett az országhatáron kívülről! A külföldről behozott autók esetében a felsőkategóriába tartozók (19 396 db) a legkeresettebbek, ezt követik az alsó-középosztályosok (15 161 db), majd az egytérűek (11 823 db). A márkarangsor a VW (10 301 db) vezeti a BMW (7615 db) és az Opel (7001 db) előtt, a típusok között pedig a BMW 3-as sorozata áll az élen, amit a VW Passat és a Golf követ.

A jelentős ütemben növekvő külföldi használtautó-behozattal vélhetően visszafogja majd az idén januártól bevezetett új vagyonszerzési illetékrendszer. Mindössze egy szó (!) került bele az eddig hatályos illetéktörvénybe: „Gépjármű és pótkocsi tulajdonjogának, vagyoni értékű jogának megszerzése tekintetében az ajándékozási és visszatérő vagyonátruházási illetékre vonatkozó rendelkezéseket akkor kell alkalmazni, ha a gépjárművet, pótkocsit belföldön vették, veszik nyilvántartásba, kivéve, ha nemzet-

Változott a külföldről behozott autók utáni vagyonszerzési illetéktörvény



közi szerződés másként rendelkezik.” Magyarul hiába külföldön vásárolt használt autóról van szó, az első forgalomba helyezése akkor is belföldi vagyonszerzésnek számít. A törvényalkotók célja – a plusz bevételen felül – nyilván az volt, hogy a piacon eddig markánsan jelen lévő, nyitott adásvételi szerződéssel, külföldről behozott autókat hirdető kereskedők ilyen irányú tevékenységét megszüntessék.

MOLNÁR JÓZSEF

### I VAGYONSZERZÉSI ILLETÉK

| Jármű teljesítménye (kW)                                  | Jármű gyártásától számított kora |           |           |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------|-----------|
| 1 kW = 1,36 lóerő                                         | 0-3 év                           | 4-8 év    | 8 év      |
| 0-40                                                      | 550 Ft/kW                        | 450 Ft/kW | 300 Ft/kW |
| 41-80                                                     | 650 Ft/kW                        | 550 Ft/kW | 450 Ft/kW |
| 81-120                                                    | 750 Ft/kW                        | 650 Ft/kW | 550 Ft/kW |
| 121-től                                                   | 850 Ft/kW                        | 750 Ft/kW | 650 Ft/kW |
| Pótkocsi legnagyobb össztermege max. 2500 kg: 9000 Ft     |                                  |           |           |
| Pótkocsi legnagyobb össztermege 2500 kg felett: 22 000 Ft |                                  |           |           |



# Tavaszi termékek

Lapunk megjelenésének hetében nyitja kapuit a Genfi Autószalon, ahol több mint 40 világpremiert tartanak. Kalandozzanak velünk az újdonságok között!

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN ÉS TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

## BMW 2-es Active Tourer

Ősszel jönnek az újdonságból az M Sport csomagos és az xDrive összerékhajtású kivitelek



Extraként rendelhető a Smart Opener funkció: láblendítésre nyílik fel a csomagtérajtó



A bajor márka hírhű rajongóinak szemében ez a kocsi felér a szentségtöréssel. A 2-es sorozat második tagja ugyanis egy kompakt családi egyterű, ráadásul a BMW történetének első fronthajtású modellje – ha szépen csilingel majd a kassza Münchenben, akkor ennyi imázsrombolás részükről belefér. Persze

a 4342 mm hosszú, 1800 mm széles és 1555 mm magas (tengelytáv: 2670 mm) karosszérián feltűnnek a jellegzetes stílusjegyek, mint a BMW-vesék, a fényszórók anyagszeméi, vagy a hokiütő formájú C-oszlop, s kiváló menetdinamikai tulajdonságokat ígérnek. A tágas utastér praktikus és rugalmasan variálható

a 40:20:40 osztású hátsó üléstámlákon kívül opcióként az anyósülés is ledönthető, így a csomagtér 468-ról 1510 literre bővíthető. Kezdetben három turbófeltöltésű motor alkotja a választékot: a benzinesek közül a 218i-ben 1,5 literes háromhengeres dolgozik 136 lóerővel (9,3 s; 200 km/h; 4,9 l/100 km), míg

a 225i 1998 cm<sup>3</sup>-es négyhengerese 231 lóerőt tud (6,8 s; 238 km/h; 6,0 l/100 km) – a hatfokozatú manuális helyett ez utóbbihoz szériában nyolcgangos automata jár. A dízelpártiaknak egyelőre a 2,0 literes, 150 lóerős négyhengeressel felszerelt 218d-vel kell beérniük (8,9s; 205 km/h; 4,1 l/100 km).

## Audi TT Coupé



Az Audi már megerősítette, hogy TTS sportverzió is készül majd az újdonságból

Ahogy a hivatalos grafikákon látható, a vadonatúj, harmadik generációs TT formaterve visszakanyarodik az 1998-as, eredeti sportkupé „Bauhaus” stílusához –

persze modernebb és élesebb kiadásban. A „single frame” hűtőmaszk például még látványosabbá vált, a négy karika pedig az Audi R8-as mintájára felköltözik a

V-alakú domborítással megspékelt motorháztetőre. Technikailag a mátrix-LED fényszóró mellett az autó másik nagy újdonsága a hagyományos középkonzolt

felváltó digitális műszeregység. Egyébiránt az A3 Limousine és Cabriolet után a TT lesz a harmadik Audi, amelyik teljes egészében Győrben készül.

## Citroën C1-es, Peugeot 108-as és Toyota Aygo



A PSA Peugeot-Citroën és a Toyota 1995 után ismét kooperációban, a csehországi Kolínban gyártja majd miniautó triumvirátusát. Megjelenését tekintve az új C1-es, 108-as és Aygo az eddigienél is határozottabban különbözik egymástól, így a bum-

fordítól kezdve az elegánsan át a vagányig mindenki megtalálhatja a számára megfelelőt. A három- vagy ötajtós változat mellett a franciák gombnyomásra elhúzzható, vászontetős kivitelben is kínálják 3,47 m hosszú és 1,62 m széles csöppesgü-

ket, melynek csomagtere 40 literrel, 180-ra nőtt – a Toyotáról még nincs hivatalos információ. Az egyediséget kétszínű fényezés és matricázás szavatolhatja, a vídám utastér pedig jól felszerelhető. Az alaphangon 840 kilós autó mozgatható

háromhengeres benzinmotorokra bízta: a Toyota-származású 1,0 literes 68 lóerős, míg a PSA-fejlesztésű 1,2-es 82 lóerőt teljesít – előbbihez ötfokozatú manuális helyett opcióként robotizált sebességváltó kérhető.



### Aston Martin V8 Vantage N430

Feszesebb futómű és közvetlenebb kormányozhatósága jellemzi a harci díszbe öltöztetett modellt, melynek hajtásáról 436 lóerős, 4,7 literes V8-as erőmű gondoskodik. A karbon ülésváz és az új felírt 20 kg-os tömegcsökkentést hoznak a mezei Vantage-hez képest.



### Audi S1

231 lóerőjével és összerékhajtásával a kiskategória egyik nagymenője az S1-es (képünkön). A három- vagy ötajtós kivitelben elérhető mérgezsák mellett az RS 4 Avant Nogaro selection limitált változata is az Audi újdonságait gyarapítja.



### Audi S3 Cabriolet

Teljesse vált az S3-as család, ugyanis a háromajtós, a Sportback és a Limousine után megérkezett a kabrió kivitel is. A 300 lóerős 2,0 TFSI egységgel (széria összerékhajtás) ellátott újdonság három különböző színű vászontetővel lesz konfigurálható.



### Bentley Continental GT Speed

635 lóerőre izmosított, W12-es turbómotorjával az eddigi legerősebb és egyben a leggyorsabb (331 km/h) utcai Bentley a Continental GT Speed (kabrió változatban is). A brit márka emellett bemutatja a Flying Spur V8-as verzióját (507 lóerő).



### BMW X3

Az alapos frissítésen átesett X3-as immáron full-LED-es fényszóróval és head-up display-jel is kérhető, míg a motorpaletán a 2,0 literes dízel 150 vagy 190 lóerős változata az újdonság – előbbi sDrive kivitelben is elérhető.



### BMW 4-es Gran Coupé

11 centivel hosszabb és 1 centivel magasabb a kétajtós kupénál az új, ötajtós 4-es. A 143-306 lóerő közötti motorokat felvonultató újdonsággal nyilvánvalóan az Audi A5 Sportback felségterületére tör a BMW.



### Citroën C5 Cross Tourer

Az előző lapszámunkban részletesen bemutatott C4 Cactus mellett a C5-ös terepjárós változata is gyarapítja a francia márka újdonságait. Összerékhajtás híján a 15 mm-rel emelt hasmagasság lehet a modell segítségére, ha mostoha körülmények közé tévedne.



### Fiat Panda Cross

A Panda 4x4-es extrém külsejű kivitelének tekinthető a Cross verzió. Az újdonság nemcsak látványban, hanem 24 fokos első és 33 fokos hátsó terepszögével is felülmúlja a hagyományos 4x4-es változatot.



## Jeep Renegade



A kis crossoverek közé sorolható modell új platformra épül. Őrzi a jeepes jegyeket, de egy ideig biztosan szoknunk kell

A Grand Cherokee-hez hasonlóan a Renegade-hez is elérhető lesz a UConnect multimédia

Lefelé bővíti kínálatát a Jeep, a kiskategóriás SUV-k dinamikusan bővülő szegmensét „rémisztgetik” a Renegade világmodellel. Az Amerikában tervezett és Olaszországban készülő autó formaterve (a márka hagyományaihoz híven) finoman szólva is kalandvágyó, mintha a Wrangler modernkori karikatúrája lenne – egyébként a

Renegade-ből is létezik olyan, amelyiknek kiserelhető a tetőpanelet. Ugyanakkor kétség sem férhet hozzá, hogy terepjáró képességeivel alaposan lepipálja majd a mezőnyt: a gazdaságosság jegyében az alapmodellek ugyan fronthajtásúak, de fejlett Selec-Terrain összerakékhajtással és terepfelezővel is elérhető az autó. Sőt, készített

tek egy keményvonalas Trailhawk kivitt is: 220 mm-es szabadmagasság, 480 mm-es gázlómélység, 30,5 fokos első és 34,3 fokos hátsó terepszög! Amúgy a hajtásláncot 16-féle kombinációból választhatja ki az ügyfél, ez a Jeep történetének eddigi legszélesebb kínálata. A palettán öt benzines (1.6 E.torQ – 110 LE/152 Nm, 1.4 MultiAir

Turbo – 162 LE/250 Nm, 1.4 MultiAir2 Turbo – 140 LE/230 Nm, vagy 170 LE/250 Nm, 2.4 MultiAir2 – 186 LE/236 Nm) és három dízel-motor (1.6 Multijet II – 120 LE/236 Nm, 2.0 Multijet II – 140 LE/350 Nm, vagy 170 LE/350 Nm), valamint öt- vagy hatfokozatú manuális, hatfokozatú duplakuplungos és kilencgangos automata váltó szerepel!

Kompakt méretek: 4,2 méteres hosszúság és 350 literes csomagtartó

## Ferrari California T



Az összehajtogatható keménytetős kupé-kabrió második generációja az F12-es és FF modellekére hasonló orr-részt kapott, de mindenekelőtt azért jelentőségteljes, mert az 1987-es F40-es után a Ferrari visszatér a turbómotorhoz. A maranellói mérnökök jelentősen átdolgozták a Maserati (Quatt-

roporte és Ghibli) származású egységet: a 3855 cm<sup>3</sup>-es V8-asból 560 lóerőt és 755 Nm-t hoztak ki, ami 3,6 másodperces gyorsulásra és 315 km/órás csúcsebességre elegendő, ennek dacára az átlagfogyasztás – a széria start-stop rendszernek is köszönhetően – 15%-kal mérséklődött.

## Hyundai Intrado



A dél-koreai márka kétajtós, négyüléses SUV-tanulmányának nem csupán a formaelvezete, hanem a repülőgépgyártásból merített anyaghasználat, illetve hajtáslánc is merészen újszerű. Az Intrado könnyű és nagy merevségű acélból préselt, minimalista stílusú karosszériaele-

mei ugyanis egy speciális, szénszálas-erősítésű műanyagból készült térfalós vázra kerülnek. Hajtásáról a Hyundai új generációs hidrogén-tüzelőanyagcellás egysége gondoskodik, mely a 36 kWh kapacitású akkumulátorral 600 kilométeres hatótávolságot biztosít.



### Honda Civic Type R

Pengeéles tanulmányautóval mutatja meg a Honda, mire számíthatunk a 2015-ben érkező végleges Type R kapcsán. A pörgős szívomotorok búcsút intenek, helyére 2,0 literes turbós erőforrás érkezik 280-300 lóerővel.



### Hyundai PassoCorto

A torinói IED designiskola és a Hyundai közös kreációja az új sportkocsi, amely szigorúan tanulmányautó, gyártását nem tervezik. A mindössze 4,1 méter hosszú modellbe 260 lóerős, 1,6-os turbómotort építettek.



### Jaguar XFR-S Sportbrake

Immáron kombi kivitelben is elérhető a Jaguar XFR-S. A 300 km/órás végsebességre korlátozott Sportbrake-ben a li-muzinhoz hasonlóan 550 lóerős, 5,0 literes, kompresszoros V8-as egység dohog.



### Kia Soul EV

A márka első sorozatgyártású, elektromos modellje 130-160 kilométert képes megtenni két feltöltés között, végsebességét elektronika korlátozza 144 km/órán. A Soul EV mellett a Kia másik újdonsága az enyhén frissített Sportage (LED-es hátsó lámpa, új extrák).



### Koenigsegg One:1

A tömeg-teljesítmény arányra utal a svéd újdonság neve, hiszen az 1340 kg-os torpedó 1340 lóerőt produkál. A Koenigsegg egyenesen a Bugatti Veyron (430 km/h) sebességrekordját akarja megdönteni a modellel!



### Lamborghini Huracán

Ismét egy legendás bikáról nevezte el típusát a Lamborghini. A Huracán persze elsősorban a technikája miatt érdekes, hiszen a karbon-alumínium karosszériás újdonságot 610 lóerős, V10-es szívómotor hajtja, a hét áttételt pedig duplakuplungos váltó cseréli.



### Land Rover Discovery XXV Special Edition

25 évvel ezelőtt mutatkozott be a Discovery, ennek tiszteletére különkiadás-sal jelentkezik a márka. Az XXV Special Edition egyedi bőrkárpitozást, metálszürke fényezést, illetve fekete tükröket és hűtőmaszkot kapott.



### Range Rover Evoque Autobiography Dynamic

Itt a kis Range topverziója! A Ford polcáról érkező 2,0 literes, benzines turbómotor 285 lóerőt teljesít a modellben, míg a maximális nyomaték 400 Nm. A csúcs-Evoque kizárólag összerakékhajtással és kilencfokozatú automata váltóval lesz elérhető.



## Mazda Hazumi

A Mazdától az utóbbi években már megszoktuk, hogy látványos tanulmányautókkal előlegezi meg végleges modelljeit. A Hazumiban (japánul kiugrott jelent) egyenesen a következő generációs 2-est köszönthetjük, természetesen a Kodo formanyelv legújabb értelmezésében, látványos megoldásokkal. Minden bizonnyal az újdonsághoz elérhető lesz a szalonon debütáló, teljesen friss fejlesztésű 1,5 literes Skyactiv-D dízelmotor is.



A 6-os és a 3-as piaci sikerei jó felvezetést adhatnak az új Mazda2-esnek



## Opel Adam Rocks

Egyediségből jelelt érdemel az Adam új változata, hiszen a Rocks nem csak 15 mm-rel megemelt futóművével és szabadidőautós külsejével mutat újat, de itt van az alapáron járó, hátracsúsztható vászon-tető is. Utóbbi gombnyomásra, 5 másodperc alatt szalad végig a tető teljes hosszán. A Rocks érkezésével együtt új motorokat kap a bázis Adam is: az 1,0 literes, háromhengeres, benzines turbómotor 90 vagy 115 lóerővel áll rendelkezésre (a kínálat többi darabjához nem nyúltak). A friss egységekhez új fejlesztésű, hatfokozatú manuális váltót társít az Opel.

## Renault Twingo



### EZT ÍRTUK A RENAULT TWINGÓRÓL 1992-ben

Szakítva a hagyománnyal, az új Renault kisautó nem sorszámot visel. Az R négyes és az R ötös követője a Twingo névre hallgat. Az 1,2-es motor 55 lóerős, végsebessége 150 kilométer

óránként. A felszereltség sem kicsi: ötfokozatú a váltó, színezett üvegek, hátsó ablaktörlő. A kiskocsi - vagy inkább középkocsi - 1993 nyarától kerül a magyar Renault-hálózatba.



A még bemutatás előtt álló új generációs Smarttal közös padlólemezre épül a Twingo harmadik nemzedéke, mely finoman szólva is komoly változásokon ment keresztül. Az eddigi koncepcióval (csak háromajtós kasznit, orrmotor, fronthajtás) szemben az újdonság ötajtós kivitelben lesz elérhető, míg az autó farában lévő - lapzártáig meg nem nevezett - motor a hátsó kerekeket hajtja. Az új felépítés több szempontból előnyös, például a Renault szerint egyrészt agilisabb az autó, másrészt annak ellenére nőtt az utastér mérete, hogy az új Twingo 3,5 méteres hosszával 10 centivel kurtább az elődnél. Az újdonság az első generációhoz hasonlóan hátracsúsztható vászon-tetővel is

elérhető lesz, ami némi kárpótlást jelenthet a csupán billenthető hátsó ablakok miatt. A Twingo mellett a Kwid is újdonság: az előző lapszámunkban bemutatott koncepciómodell érdekességei a felfelé nyíló ajtók és a tetőbe telepített fedélzeti drón. Utóbbi automatikusan vagy kézi vezérléssel repülhet, valós idejű képet adva az előttünk lévő forgalmi helyzetről.



Az új Twingo a mai trendeknek megfelelően teret ad az egyéniség kifejezésére. Számos dekorelemmel dobható fel a külső



### McLaren 650S

Az MP4-12C és a P1-es közé pozicionált újdonság neve a 3,8 literes, iker-turbós V8-as teljesítményére utal. A 333 km/órás végsebesség mellett a 3,0 másodperces gyorsulás is a Ferrari 458 Speciale és a Lamborghini Huracán méltó ellenfelévé teszi a 650S-t.



### Mercedes S-osztály Coupé

A kristályokkal díszített lámpa és a futómű kanyardőlés funkciója (mérésli az utasokra ható erőket) a CL-utód fő újdonsága. A kezdetben 455 lóerős benzinmotorral elérhető kupé mellett az S-osztály limuzin új, négyhengeres dízel-hibrid kivitele is debütál. Az S 300 Hybrid átlagfogyasztása 4,4 liter.



### Mercedes V-osztály

Fiatalabb formaterv és számos vezérléstámogató rendszer jellemzi a Viano-utódot. A kétféle tengelytávolsággal és három karosszériahosszal elérhető modell 126, 163 vagy 190 lóerős, 2,1 literes dízelmotorral lesz konfigurálható.



### Mini Clubman Concept

A legtöbb európai országban még csak most kezdődik az új Mini forgalmazása, ennek ellenére már a Clubman is a sorozatgyártásra vár. A friss típus elődjével ellentétben négy, hagyományos ajtóval rendelkezik, 4,2 méteres hosszával pedig 26 centivel múlja felül a korábbi nemzedéket.



## Volvo Concept Estate

A Volvo szerint az újdonság egyenesen az 1970-es években gyártott P 1800 ES formatervének újraértelmezése



Gigászi méretű, 21 colos felniket kapott az Estate Concept

Az utóbbi években a Volvo több látványos koncepcióautóval mutatta meg, milyenek lesznek következő generációs modelljei. A legújabb ilyen tanulmányautó a Concept Estate, mely egyenesen a V70-es utódjának tekinthető, ám a felépítésen kívül nincs sok közös vonásuk, ugyanis az újdonságot a Concept Coupéhoz és a Concept XC Coupéhoz ha-

sonló köntösbe csomagolták. A skandináv nappalik idézõ beltér érdekessége, hogy a középkonzolon a hagyományos nyomó- és tekerõgombok helyét egyetlen világos és letisztult irányító panelként veszi át az érintõképernyõ. Az olyan, már megszokott tablet funkciókat, mint a simítást, vagy az össze- és széthúzást vegyíti a rendszer olyan új

megoldásokkal, amelyeket kifejezetten az autós környezetre fejlesztettek. „Sokkal többrõl van szó annál, mint hogy egy nagyméretû tabletet építenek a műszerfal közepébe. Olyan digitális környezetet hoztunk létre, amely teljesen integrálódik az autóbba.” – mondta Thomas Ingenlath, a Volvo Car Group formatervezési alelnöke. A még

idén piacra lépõ vadonatúj Volvo XC90-nel kezdõdõen valamennyi új generációs modellben megjelenik majd. A Volvo emellett lerántja a leplet a már komoly múltá visszatekintõ, nagy presztízstû Ocean Race kivitelekõrõl (V40, V40 Cross Country, V60, XC60) és a V70/XC70-es sportfutóműves, fényes fekete elemekkel díszített Dynamic verzióiról is.

A Skodánál teret kap az eddigienél lényegesen érzelmegazdagabb formanyelv, legalábbis az új VisionC esetében biztosan. Az Octavia-méretû modell nem más, mint egy közepkategóriás kupé öt ajtóval és lapos karosszériával. Kíváncsiak vagyunk, hogy a tanulmányautó után meddig kell várni a sorozatgyártású verzióra! A Skoda egyébként igazi modellinváziót indít a következõ években, melynek célja, hogy 2018-ra évi 1,8 millió autót értékesítsen.



## Skoda VisionC

Az 1.4 TSI CNG-vel is működő változata került a tanulmányautóba. A CO<sub>2</sub>-kibocsátás 91 g/km!



## VW Golf GTE



Technikai szempontból alighanem az új GTE a jelenlegi Golf-kínálat legfejlettebb darabja: az 1,4-es benzines turbómotorhoz egy villanymotort kapcsoltak melyek együttesen 204 lóerõt termelnek. A lítium-ion akkumulátorcsomag jóvoltából 50 kilométert tud menni tisztán elektromos

módban az újdonság. A dinamikát se érheti kritika, a 7,6 másodperces gyorsulás mellett a 217 km/órás sebesség is ígéretes. A hibrid hajtás természetesen ezúttal is követel némi kompromisszumot: a „bázis” Golf 380 literes csomagtartójával elentében a GTE raktere csak 290 literes.



### Opel Astra OPC Extreme

Az Astra OPC Cup versenyautó közvetlen leszármazottjának tekinthető a bukócsövekkel, hatpontos biztonsági övekkel és karbon karosszériaelemekkel ellátott OPC Extreme. A 300 lóerős újdonság erősen limitált példányszámban lesz kapható az év közepétől.



### Peugeot 308 SW

8 centivel hosszabb elődjénél az új kombi, amely a méretnövekedés jóvoltából immáron 610 literes csomagteret kínál. Az újdonságban mutatkozik be a 120 lovas 1.6 BlueHDi dízelmotor és a háromhengeres, 1,2-es e-THP benzines turbómotor 130 lóerővel.



### Qoros 3 Hatch

Íme egy kínai márka, melyet érdemes komolyan venni! A Qoros 3-as ötajtós változata formai szempontból az egyik legjobban sikerült kínai modell, s ha hinni lehet az ígéreteknek, a limuzinhoz hasonlóan a Hatch is ötcillagos minősítésre számíthat az Euro-NCAP-tól.



### Rinspeed Xchange

Az idén 20 éves svájci cég a Tesla Model S-ből készített önmagát vezetni képes autót. Az Xchange érdekessége, hogy a volán közzépre tolható, illetve hogy az első két ülés a menetiránnyal ellenkező irányba fordítható. Nem véletlen, hogy a Rinspeed egyenesen utazó irodának titulálja a tanulmányt.



### Skoda Octavia Scout

33 mm-rel megemelt hasmagasság, kályhaezüst lökhárítóbetétek és fényezetlen műanyag elemek jellemzik a szabadidőautót. Az újdonságban már az ötödik generációs Haldex-összerakékhajtás felel a magabiztos előrejutásért. A vontatható tömeg 25%-kal, két tonnára nőtt.



### SsangYong XLV

A tavaly rekordbevételt és 2012-hez viszonyítva 20%-os értékesítési növekedést elérő koreai márka a hétüléses XLV-vel jelentkezik. Az 1,6-os dízelmotorral és villanymotorral ellátott tanulmányautó módosított formában a márka ígérete szerint 2015-ben kerülhet gyártásba.



### Volkswagen Polo

Átrajzott külsővel és új extrákkal, például full-LED-es lámpával és adaptív lengéscsillapítással jön a Polo. A CrossPolo kivitelben (képünkön) is elérhető modell 1,0 literes (60, 75, 90 LE), 1,2-es (90 vagy 110 LE) vagy 1,4-es (150 LE) benzínmotorokkal, valamint 1,4-es dízelekkel (75 vagy 90 LE) áll rendelkezésre.



### Volkswagen Scirocco

40 évvel ezelőtt debütált a mára legendássá vált Scirocco, így nagyon adta magát, hogy frissítsenek rajta. Az óvatosan módosított külső és belső (új műszerek) mellett a motorpaletta is vitamingszorgalmasabb (125-280 LE), illetve a 2.0 TDI új verziója itt is megjelent 150 vagy 184 lóerővel.



# Az új kedvenc?

Harmonikusabb kül-sővel, új extrákkal és friss motorokkal debütált a ráncfelvarráson átesett Focus. Szeptemberben érkezik a hazai márkakereskedésekbe.

A három éve piacon lévő harmadik generációs Focus kissé megosztó külleme ellenére igazi telitalálatnak bizonyult, amire ékes bizonyíték, hogy 2012-ben és 2013-ban is a világ legnépszerűbb új autója volt – tavaly 11 millió példányban értékesítették. Hogy ez a pozíció az elkövetkezendő években se kerüljön veszélybe, igen alapos frissítésre szánta el magát a Ford. A nyolc különböző országban – Németországban, USA-ban, Oroszországban, Kínában, Thaiföldön, Vietnámban és Argentínában – készülő újdonságnak kevésbé egyedi a külseje, ami annak köszönhető, hogy letisztultabb az orr-rész, nincs rajta annyi trükk. A frissített Fiestáról ismerős, hatalmas, trapéz alakú hűtőmaszk megjelenése mellett említésre méltó, hogy az eddigi háromszöget formáló levegőnyílásokat eltüntették, s átrajzolták a fényszórókat, melyek már adaptív bi-xenonok is lehetnek.

Az üléspórába után kijelenthetjük, hogy a belső is összeszedettebb, a teljesen áttervezett középkonzon sokkal kevesebb a gomb, de a modell mit sem veszített „vezetőközpontú” kialakításából. A frissítés másik fontos hozadéka az opcionálisan elérhető Sync 2-es rendszer, amely 8 színes érintőképernyős kezelőfelületet kapott. A hangvezérlést alaposan továbbfejlesztették, így amellyel, hogy



8 színes, érintőképernyős kezelőfelületet kapott a Sync 2-es rendszer

az audiót és a navigációt érhetjük el ily módon, ha például azt mondjuk, hogy „éhes vagyok”, a navigátor automatikusan feldobja a legközelebbi éttermeket.

## Új erőforrások bővítik a motorkínálatot

Műszaki területen sem maradt érintetlenül a Focus. Bár a futóművet és a kormányzást eddig sem érthette kritika, módosított gátlók és átfésült elektrohidraulikus volán kerülnek az új modellbe, illetve a vezetéstámogató rendszereken is csiszoltak. A városi Active City Stop automa-

tika 30 helyett immáron 50 km/órás sebességről képes lefékezni az autót, ha az előttünk lévő hirtelen fékezne, vagy ha váratlanul gyalogos lépne elé. Szintén fontos, hogy a parkolóautomatika új funkciója révén a Focus immáron a parkolóhelyről merőleges útra is ki tud állni, miközben figyel a keresztirányú forgalmat.

A motorkínálatot alaposan ráncba szedte a Ford, hiszen új egységek jelentek meg. A kék ovális márkapalettáján a Focus az első, melyhez elérhetővé válik a Romániában gyártott, új 1,5-ös EcoBoost benzines turbómotor (150 vagy 180 LE), mely az 1,6-ost EcoBoost leváltására született.



Két új fényezés, a Glace Blue világoskék és a Deep Impact Blue sötétkék (lásd az ötajtós) került a palettára

## FORD MYKEY

### Okos védőháló

A FOCUS EGYIK FONTOS ÚJ OPCIÓJA A MYKEY RENDSZER. Az elnevezés egy programozható kulcsot takar, melynek lényege, hogy ha például a szülő odaadja gyermekének az autót, beállíthatja, hogy ne legyen kikapcsolható az ESP és az Active City Stop, sőt még az audiorendszer hangereje és az elérhető legnagyobb sebesség is maximalizálható!



8 színes, érintőképernyős kezelőfelületet kapott a Sync 2-es rendszer

Ahelyett, hogy saját 1,6-os dízelmotort fejlesztett volna a Toyota, a BMW-től szerezte be az egységet.

Miközben 5 évvel ezelőtt a nagyobb, 2,0 literes dízel-motorral ellátott kompakt egyterűkre aránylag komoly kereslet mutatkozott, az értékesítési adatok arról árulkodnak, hogy pár esztendő alatt nagyot fordultak a dolgok. Tavaly, aki dízel egyterűt vett hazánkban, annak közel 70%-a vokolt 1,5-ös vagy 1,6-os gázolajosra, s az összeurópai hadszíntéren is hasonló változáson ment keresztül a piac. Vagyis jól látszik, hogy a Versónak is szüksége volt az új dízelre. A fejlesztés kezdetekor világossá vált, hogy az 1,4-es dízel (90 LE) kevés a modellhez, s mivel a kis erőforrást nem lehet felfűrní a vékony hengerfal miatt, erről gyorsan le is tettek a mérnökök. A 2,0 literes dízel lökettér-fogat-csökkentése sem jöhetett szóba (gyakorlatilag ez a 2,2-es downsizing változata), így két alternatíva maradt: hatalmas költségekkel fejleszteni egy új 1,6-ost, vagy valamelyik gyártótól beszerezni egy már befutott egységet, és néhány periférius részen módosítva (pl. kettős tömegű lendkerék, motorelektronika) „beilleszteni” a Versóba. Így esett a választás az Ausztriában készülő (Steyr-üzem) BMW egységre, amely a Toyota szerint megbízhatóságát, fogyasztását, tömegét (-20 kg a 2,0 litereshez képest) és karakterisztikáját tekintve az egyik legjobb.

## Étvágytalan a bajor dízelmotor

Tény és való, hogy az üzemelegesen is állandóan jelenlévő dízelhangon és a kissé lassú start-stop rendszeren kívül nehéz belekötni a motorba: alacsony fordulatról jól húz és pörgötte sem gyengül el, e tekintetben felülmúlja a 124 lóerős 2.0 D-4D-t. Arról ugyan nincsenek tapasztalataink, hogy hét személyrel is elegendő-e az erő, de a menetpróba benyomásai alapján a legtöbb forgalmi szituációban nem éreztük a plusz lóerők hiányát. Az igazi bravúrt azonban a fogyasztás jelenti, a próbaúton a gyári vegyes átlagot (4,5 liter) könnyedén hoztuk, igaz, több volt az autópályás és országúti szakasz, mint a városi. Ha már autópálya: mivel a 2,0 literes verzióéval megegyezik a váltóat-



Meglepő időzítés: egy évvel a frissítés után tette elérhetővé a Toyota a Versóhoz a BMW dízelt



Átgondolt, de kissé unalmas a belső. Újak a világos kárpitok, a módosított váltógomb és a továbbfejlesztett multimédiás rendszer

tétel, 130-as tempónál az 1,6-os is 2200-as fordulaton „pihen”. A hatfokozatú manuális váltó egyébként remek darab, csuklóból, kis erővel kapcsolhatjuk a fokozatokat. Aki ellenben automatára vágya, azt ki kell ábrándítanom, ugyanis ilyen kivitel nem lesz elérhető az 1.6 D-4D Versóból.

A hazánkban áprilisban piacra kerülő modell nem csak a privát

vásárlóknak lehet ideális, a 2,0 litereshez (6,3 millió forint) viszonyított kedvezőbb ár és szerényebb cégautóadó miatt a Toyota szerint a flottaadásoknak is új lendületet adhat. Természetesen a BMW-vel kötött megállapodás ennyiben nem ér véget: minden bizonnyal az Auris/Corolla párosban is hamarosan feltűnik az 1,6-os egység.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Áthangolt felfüggesztéseket kapott a Verso 1.6 D-4D

## 2014-ES FRISSTÉS

### Apró léptekkel

Bár a frissített Verso tavaly óta kapható, az 1,6-os dízel megjelenésével egy időben NÉHÁNY KISEBB VÁLTOZÁSRÓL SZÁMOLHATUNK BE: új külső színek, friss felnivalaszték, és egy új világos kárpit jellemzi, a kézi váltós verziók váltógombját pedig átterveztek. Szintén friss a Touch 2 névre keresztelt multimédiás egység, mely új funkciókkal és szebb felbontású kijelzővel szerezhet magának híveket.



| TOYOTA                       | Verso 1.6 D-4D           |
|------------------------------|--------------------------|
| Összlökettér-fogat:          | 1598 cm <sup>3</sup>     |
| Hengerek/szelepek:           | 54/16 turbódízel         |
| Max. teljesítmény:           | 82 kW (112 LE) 4000/perc |
| Max. nyomaték:               | 270 Nm 1750-2250/perc    |
| Hossz./szél./mag.:           | 4460/1791/1620 mm        |
| Tengelytáv:                  | 2780 mm                  |
| Tömeg/teherbírás:            | 1520/720 kg              |
| Csomagtér:                   | 484/1740* l              |
| Üzemanyagtank:               | 55 l                     |
| 0-100 km/h:                  | 12,7 s                   |
| Max. sebesség:               | 185 km/h                 |
| Város/országút/vegyes:       | 5,5/3,9/4,5 l/100 km     |
| CO <sub>2</sub> -kibocsátás: | 119 g/km                 |
| Piaci bevezetés:             | áprilisban               |

\* ötiléses verzió



# Vérpezsdítő unalom

Városban már-már unalmas jármű a Leon Cupra, de ha kiszabadul a zsúfolt-ságból, nagyot lehet vele autózni.

Az eddigi legerősebb sorozatgyártású Seat az új Leon Cupra fickósabb változata a maga 280 lóerőjével – az előd több mint 300 lóerős limitált szériás változatai utólag lettek átalakítva. Ennek ellenére nem a forró ferdehátúak közé tartozik, sokkal inkább egy jó erőben lévő túraautó. Ennek oka pedig a márka hazájában, Barcelonában keresendő. A szűk forgalmi sávokon folyamatos a csúcsforgalom, ha épp nem a pirosshullám vagy az építkezések, akkor a többi autó akadályozza az előrejutást. Ilyen környezetben előny a közvetlen kormányzás jelentette jó manőverezhetőség, de a kőkemény felfüggesztés már gondot okozhat. Szerencsére utóbbin gombnyomásra tudunk változtatni, hiszen az elektronikus vezérlésű lengéscsillapítás széria. Ellenben alig pár percre a várostól remek hegyi serpentineken lehet csapni, de addig is el kell jutni valahogy. A katalán autópályákat telepakolták sebességmérő kamerákkal, ennek megfelelően ott sem lehet száguldozni, cserében itt a távolságtartás tempomat, és a holtterfigyelő segéd, aminek segítségével ilyenkor számíthatunk leginkább.

## Versenypályán él igazán a Leon Cupra!

A városban remekül jön a motor „dízeles” nyomatéka, a 350 Nm-es maximumot már 1750-tól tudja a 2,0 literes négyhengeres (a 265 és a 280 lóerős változat egyaránt), épp ezért nem kell rögtön visszakapcsolni, ha megtorpan a sor. Össze tudja magát szedni anélkül, hogy feltartanánk bárkit – ez a kézi váltós Cuprára igaz. A DSG-váltó ilyenkor észrevétlenül kalandozik a fokozatok között, levéve egy nagy terhet a vádlinkról, cserében sokkal óvatosabban kell bánni a gázpedállal, hiszen nem kell sok ahhoz,



Rácsbetét, jelvény, felni – nem kéri tudásával a Cupra. A Leon alaphő is elég sportos megjelenésű



Ha sikerül ide bejutni, meglepően tágas tér vár az itt utazókra. A minőségi bőrkárpit széria



Nem csoda, hogy remek az oldaltartás, egyébként meg kényelmesek is a kagylóülések

FOTÓ: SEAT ÉS A SZERZŐ

hogy azt higgye, itt az ideje egy kidolgozott gyorsításnak. Ennek oka, hogy az ember Cupra állásban használja a robotváltós kocsit a városban is, mert ilyenkor olyan szépen dörög a kipufogó visszacsapásoknál, ami még a dugóban araszolást is élvezetes időtöltéssé teszi.

Végül azért eljutottunk a menetpróba célállomásához, a Castellói versenypályára. A sziklába vágta pályája legalább annyira kanyargós volt, mint a helyi serpentinek, és volt egy hatalmas előnye azokhoz képest. Kordában tudták tartani az újságírókat, hiszen fellevezető autó haladt a négy kocsi álló konvoj élén. Hogy mindenkinek legyen sikerélménye, egy benzines FR (1.8 TSI, 180 LE) haladt a Cuprák előtt, és bizony a gyári pilóta nem kímélte a gépét. Onnan lehetett látni, hogy ő már a határon autózik,

## LEON CUPRA R

### Még fokozzák!

Első körben 265-280 lóerővel indul a Leon Cupra forgalmazása, de várhatóan még az év vége előtt a kereskedésekben lesz a Cupra R is, bőven több, mint 300 lóerős teljesítménnyel, keményebb felfüggesztéssel, még sportosabb hangolással. Megnevelik a fékrendszer teljesítményét is,



a hétköznapi változatoktól legkönnyebben a sárga féknyergek alapján lehet majd megkülönböztetni. A korai hírekkel ellentétben mégsem lesz összerakéshajtás a Cupra R.



hogy mindig villogókat (vészfék-asszisztens működik) fékezett a kanyarok előtt, míg a Cupráknak csak normális lassítást kellett produkálniuk. A kanyarokból kigyorsítva tényleg jól működik az elektronikus vezérelt, többtárcsás fékkel (legfeljebb 1600 Nm-es erővel dolgozó) önzáró differenciálmű. Nincsenek hajtási befolyások a kormányon, akkor is egyenesen gyorsít az autó, ha történetesen félig aszfalton, félig rázókövön tapossuk padlógát a gázpedált. Persze ilyenmire egy fékezéses differenciálzár is képes, ami miatt a mechanikus sperrdifi jobb az előbbinél, az az állórajt. Olyankor egy pillanatra se vesz vissza a motorteljesítményből a számítógép, hanem hagyja, hogy füstölő kerékekkel induljunk. Vagy némileg civilizáltabb módon, nagy gázzal elgyorsítsunk az akár poros aszfalton.

Márpedig a városban szinte sztoikusán viselkedő Leon Cuprából itt már előbújik a kisördög. Közúton nagyon nehéz úgy autózni vele, hogy ne legyen veszélyben a jogsítványunk/életünk, és közben élvezhessük a zseniális motorhangot, ami úgy 4000-tól felfelé határozza meg a hangulatot. Még a robotváltó se rontja az élményt, hiszen a kormányon elhelyezett fülekkel be tudunk avatkozni a műsorba. De nem árt, ha gyorsabbak vagyunk a számítógépnél. Nekem többször is sikerült addig várni a felkapcsolással, hogy mire meghúztam a billentyűt, a váltó magától elkapcsolt, és hirtelen 2-esből 4-esbe ugrott. Aztán amikor legyőztem a kényszert, hogy mindenképpen én váltsak, kiderült, magától is megtalálja az ideális átté-

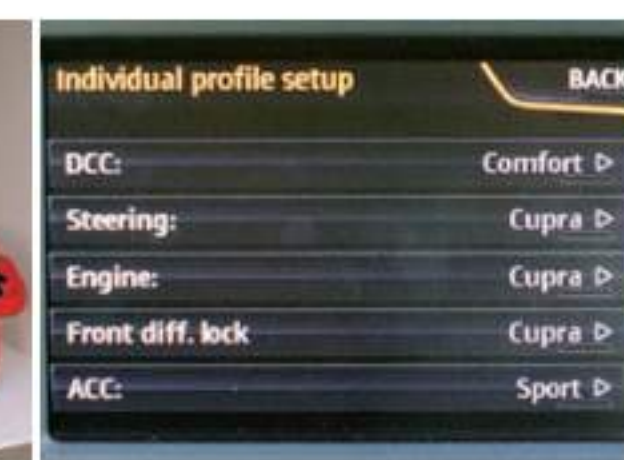


Bírták a versenypályát: elől 34, hátul 31 centisek a féktárcsák

telt a DSG. A versenypályát elhagyva tökéletes levezetés volt a kamerákkal kordában tartott autópálya és a délutáni csúcsforgalom, hiszen az ember akaratlanul is visszavesz ilyenkor a tempóból. Ami jó, hiszen a Leon Cupra bizony képes függőseget okozó teljesítményre...

Az új SEAT Leon Cupra a hétköznapi és a hétvégek során is ki tudja szolgálni tulajdonosának igényeit, feltéve, hogy nem vágyik a kombi karakterére, hiszen – egyelőre – csak ötajtós és SC karosszériával kérhető a sportmodell. A háromajtósban ugyan megnehezíti a hátra beszállást a jól megformált kagylóülés, amelynek támlája nem dől annyira előre, mint a normál SC-ben. Ha sikerül ezen a szűk keresztmetszeten túljutni, kellően tágas ülésen találja magát az ember – a háromajtósban csak kétszemélyes a második sor, így szélteben nagyobb a hely, mint az ötajtósban. Hazánkban március közepén kerül fel az árlistára az autó, a legolcsóbb (265 LE, manuális váltó, SC karosszéria) 8,7 millió Ft-os indulóárral rendelkezik majd, ehhez lehet kérni DSG-váltót is, míg a 280 lóerős modell nálunk csak kézi kapcsolású váltóval lesz elérhető.

LŐVEI GERGELY



Kényelmes futómű, minden más bekeményítve. Itthon is így lesz jó



Alul nyomatékos, fent remekül szól a 2,0 literes turbómotor



Három- és ötajtós karosszériával indul a forgalmazás, de nem zárhatjuk ki a kombi érkezését sem

| LEON CUPRA                          | 265                             | 265 DSG                   | 280               | 280 DSG                   |
|-------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|-------------------|---------------------------|
| Összlökettérfogat (cm³):            | 1984                            |                           |                   |                           |
| Hengerek/szelepek:                  | 54/16 turbó                     |                           |                   |                           |
| Max. telj. (kW/LE/perc):            | 195/265/5350-6600               | 195/265/5350-6600         | 206/280/5700-6200 | 206/280/5700-6200         |
| Max. nyomaték (Nm/perc):            | 350/1750-5300                   | 350/1750-5300             | 350/1750-5600     | 350/1750-5600             |
| Hossz./szél./mag. (mm):             | 4271/1816/1434 (4236/1810/1423) |                           |                   |                           |
| Tengelytáv (mm):                    | 2631 (2596)                     |                           |                   |                           |
| Saját tömeg/teherbírás (kg):        | 1395(1375)/495                  | 1421(1395)/489 (495)      | 1395(1375)/495    | 1421(1395)/489 (495)      |
| Csomagtér (l):                      | 380-1210 (380-1150)             |                           |                   |                           |
| Üzemanyagtank (l):                  | 50                              |                           |                   |                           |
| Gyorsulás 0-100 km/h (s):           | 6,0 (5,9)                       | 5,9 (5,8)                 | 5,9 (5,8)         | 5,8 (5,7)                 |
| Max. sebesség (km/h):               | 250                             |                           |                   |                           |
| Fogyasztás (l/100 km):              | 8,7/5,5/6,6                     | 8,4/5,7/6,6 (8,2/5,4/6,4) | 8,7/5,5/6,6       | 8,4/5,7/6,6 (8,2/5,4/6,4) |
| CO <sub>2</sub> -kibocsátás (g/km): | 154                             | 154 (149)                 | 154               | 154 (149)                 |
| Vételár (Ft):                       | kb. 8,7 millió                  |                           |                   |                           |
|                                     | március közepétől               |                           |                   |                           |

Zárójelben a háromajtós (SC) adatai

## HASZNÁLT AUTÓ

### Seat Leon Cupra R (1999-2005)

Első generációs Leonból 130 eladó példányt találunk, ebből a Cupra és Cupra R modellek száma kb. 15-re tehető – utóbbiak árai 1,1 és 3 millió forint között mozognak. A Leon sportmodelljei között sok a lestrapált, törött példány, vásárlásnál fordítsunk nagy gondot a kismélt négykerékű állapotára. Az 1,9-es dízelek (150 LE) és a 2,8-as benzinesek (204 LE) tapadási nehézségeit összerakéshajtással lehet kiküszöbölni, míg a Cupra R-el elől hajtának. Utóbbi típus a kismélt példány is, mely 6 éve van gondos gazdája tulajdonában. A közösen megtett 100 000 kilométer alatt (télén nem használták a kocsit) nagyobb problé-

ma nem volt az autóval – olajcsere 8000 km-enként, 150 000 km-nél megtörtént a vezérlés cseréje is. A trafók 40 000 km-nél többet nem bírnak, ellenben a futómű, a motor és a kuplung is strapabíró. A fékek cseréje kissé borsos (323 mm tárcsaátmérőjű, 4 dugattyús Brembo fékek), de a hatásfokukra nem lehet panasz. A hatgangos váltó pontosan kapcsolható, a fogyasztás egészen baráti (átlag 9,0 l/100 km), a Recaro ülések pedig eszményiek – nemcsak elől, hanem hátul is kettő van belőlük! Az 1,8-as turbós Cupra R 209 lóerős, de igényes motor- és kipufogó tuninggal könnyedén és üzembiztosan „felhúzható” 260 lóerőre. MJ



Emészthető a Cupra R ár-érték aránya: ezt az újszerű, eladó példányt tulajdonosa 2,1 millióra tartja





# Gulliver Lilliputban



A Ram-en kifejezetten hitelesnek tűnik a harsány krómozás, míg a gigászi hűtőmaszk, a pingpongasztalnyi méretű motorháztető erőteljes domborítása és a 20 colos könnyűfém felék (275/60-as négy évszakos gumikkal) robusztusságot kölcsönöznek neki

Hazai pályán próbáltuk az amerikai óriás pick-upot. Nem csak a járókelőknek volt szokatlan jelenség...

Miközben Ausztriában dolgozó, magyar származású kollégámtól átveszem a menetpróbára felkínált amerikai pick-upot, leparkol mellém egy Porsche Cayenne. Szinte játékaútnak tűnik, ahogy a Ram 1500-as vezetőfülkéjéből lenézünk rá. Nem evilági autó ez, s mellbevágó méretei bizony felkészületlenül érik az embert: a hosszú tengelytávú Mercedes S-osztálynál közel 60 centivel, a Hummer H1-esnél pedig több mint egy méterrel hosszabb, utóbbinál valamivel magasabb is, és csak kicsit keskenyebb. A belvárosból kifelé végig úgy éreztem magam, mint Gulliver Lilliputban. A sávokat nagyon szűknek érzem, a mélygarázsokat, parkolóházakat, illetve a gyorséttermek autós behajtóit pedig a legjobban messze elkerülni. Az ok prózai: egy négy sávos út is kevés, hogy egy íven megforduljon...

A vezetőfülkébe felkapaszkodva, magasan a forgalom felett trónolunk, akár egy parancsnoki hidon. Habár a kormány csak magasságban állítható, az ideális vezetési pozíció kialakítása könnyen megy, ugyanis az üléseken kívül a pedálsor is elektromosan mozog és három



Stílusában és méreteiben a belső is tipikusnak amerikai: hatalmas középvezet, óriási rekeszek



Az automata váltó forgókapcsolója alatt az összkerekhajtás gombjai



Az érintőképernyőről is aktiválható az ülésfűtés/szellőztetés

beállítást lehet tárolni a memóriában. Egyszerűbbé és kényelmesebbé teszi a használatot, hogy az európai specifikációban kilométeres az óra, és a fedélzeti számítógép is mindent metrikus mértékegységekben közöl: a műszeregyeségek közötti képernyő

A légzugók állása a műszeregyeség személyre szabható kijelzőjén

információtartalma személyre szabható, és a menüben lapozgatva szé- dültes mennyiségű adat jeleníthető meg. Laramie szinten a felszereltség is gazdag, egyebek mellett szé- ria a kulcs nélküli nyitás és indítás, a fűthető-szellőztethető bőrülések,

## DODGE MÁRKA

### Jubileumi év

A kosfej ugyan büszkén feszít az 1500-as hűtőmaszkján, s kívül-belül még számtalan helyen feltűnik, hivatalosan már csak Ram-nak hívják az autót – a Chrysler-csoport ugyanis nemrégiben leválasztotta a Dodge-ról a pick-up és teherautó üzletágat. Egyébként ÉPPEŒ IDÉN ÜNNEPLI JUBILEUMI, 100. ÉVFORDULÓJÁT AZ AMERIKAI MÁRKA.



A Dodge fivérek, Horace Elgin Dodge és John Francis Dodge, 1900-ban eredetileg autókalkatrész-gyártásra alapítottak vállalkozást, majd

**1914 novemberében készítették el első saját autójukat!**



Magasan trónolunk, a kényelmes bőrfotelekből jól rálátni a forgalomra



Hátul nem túl tágas a Crew Cab lábtere, a támla dőlésszöge meredek

a kormányfűtés, a tíz hangszórós és mélynyomós Alpine hifi, a 8,4 colos, érintőképernyős navigáció és a tolatókamera. Ugyanakkor jó amerikai szokás szerint a felhasznált anyagok minősége elég vegyes, a kellemes bőrkárpitozás értékéből kopogós műanyagok, valamint kályhaezüst és fautánzatú betétek vonnak le. Praktikus pohár- és palacktartókkal, illetve tárolórekeszekkel nem spóroltak az utastérben, de aki egynél több utast szeretne szállítani, a Crew Cab helyett jobban jár a Quad Cab változattal. Esetünkben ugyanis hátul kiszámított a lábtér, s az üléstámlák dőlése elég meredek. Jobb is ezeket (40:20:40 arányban) ledönteni és mondjuk „zárható” csomagtartóként használni.

### Mozgó hirdetőtábla: minden szem rászzegeződik

Bár a homlokfelülete akkora, mint az amerikai Sziklás-hegység, a gazdaságosság jegyében például aktív hűtőrács-szabályozással javítottak a Ram alaktényezőjén – Cw 0,39-ről 0,36-ra. A tömegcsökkentés érdekében a létraalváznál nagy szilárdságú acélokot használtak, a motorháztető és a futómű egyes alkatrészei pedig alumíniumból készültek. Lényegesebb azonban, hogy az eddigi hidraulikus helyett elektromos kormánysszervót és ZF nyolcfokozatú automata váltót kapott az autó, míg az 5.7 HEMI V8-as (félgömb alakú égéstér) immár változó szelepvezérlésű és részterhelésnél képes négy hengert lekapcsolni: az egész- ből semmit nem érezni, csupán egy zöld Eco jelzés világít a műszerfa- lon. Kényelmes vezetési stílus mellett nagyjából hozza is az amerikai szabvány szerinti fogyasztást, autó- pályán 130-nál laza 2000-et forog a

motor és 12-13 liter „csordogál le” a torkán, városban pedig 15-16 litert iszik. Persze sokkal szórakoztatóbb, amikor a 16 szelepes (!) 401 lóerője és 556 Nm-es nyomatéka nekifeszül a 2,5 tonnás óriásnak, és sportko- csikat megszégyenítő módon 6,9 másodperc alatt gyorsítja százra. Dinamikusan megy és közben lel- kesítően gurgulázik a pick-up, de ilyenkor benyakal vagy 20-25 litert. Jól is fordul, a súlypontja azonban magas, úgyhogy nem nagy élmény vele kanyarogni.

A Ram mivel inkább inkább státuszszimbólum, mint munkagép, úgyhogy a 850 kg teherbírású platón a szalmabálánál hitelesebben mutat egy quad vagy krosszmotor, utánakötte pedig a lakókocsi, a lőszállító vagy a motorcsónak – akár 3,8 tonnát is elhúz. Az opciós légrugózásnak pedig a szintki- egyenlítésen túl más előnye is van: tíz centiméteres tartományban állítható a futómű. Parkoláskor és nagy sebességnél automatikusan alacsonyabbra engedi az autót, tere- pen pedig gombnyomásra két foko- zatban megemelhető. Aszfalton is magabiztosan mozog és többnyire komfortos, de terepen brilirozik igazán a pick-up! Maximális sza- badmagassága 27 centiméter, első terepszöge 23,9, a hátsó 27,8 fok. Hátsókerekhajtásról menet közben kapcsolhatunk „összkerékre” és ál- ló helyzetben aktiválhatjuk a terep- felezőt. Olyan ez a kocsi, mint egy faltörő kos: átmegy mindenben!

Az osztrák importőr az európai szabályok szerinti átépítéssel együtt (a dollár- és euróárfolyam függvé- nyében) hozzávetőleg nettó 10 mil- lió forinttól kínálja a Ram 1500 5.7 HEMI V8-ast, a Laramie felszerelt- ség 2,5 millióval drágább.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

## 2014 RAM 1500 ECODIESEL

### Olajozottan

A nagyobb teherbírású Ram 2500/3500-as modellekhez eddig is kínáltak dízelmozgatót (6,7 liter Cummins sorhatos; manuális: 355 LE/881 Nm, automata: 375 LE/1084 Nm), de a „kis” 1500-as csak az idei modellévben kapott egyet. A Fiat-konzernben, mint a Chrysler-csoport tulajdonosán keresztül **AZ OLASZ VM MOTORI DÍZELHEZ JUTOTT HOZZÁ.** A Jeep Grand Cherokee-ban is megtalálható 3,0 literes V6-os teljesítmé- nye 240 lóerő és 569 Nm, s ugyan- csak a ZF nyolcfokozatú automatája kapcsolódik hozzá: átlagfogyasztása



kb. 8,4 l/100 km. Az egyetlen bökke- nő, hogy azonos felszereltség esetén **2850 DOLLÁRRAL (KB. 650 000 FT) DRÁGÁBB AZ 5.7 HEMI V8-ASNÁL.** Ehhez képest az USA-ban három nap alatt 8 ezer rendelés érkezett rá – az osztrák forgalmazó májusra ígéri.



Nem csak a méretei, a két kipufogócsövön keresztül szoló V8-as gurgulázás miatt is felfigyelnek rá



Szépen burkolt a kerékdobok között 1295,4 mm széles, megvilágítható plató

| RAM                     | 1500 5.7 HEMI V8            | TETSZETT                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Összlökettérfogat:      | 5654 cm <sup>3</sup>        | - lehangzó megjelenés                                                                                                                                                                                                                                  |
| Hengerek/szelepek:      | V8/16                       | - acélos, kifinomult V8-as                                                                                                                                                                                                                             |
| Max. teljesítmény:      | 295 kW (401 LE) 5600/perc   | - terepképességek                                                                                                                                                                                                                                      |
| Max. forgatónyomaték:   | 556 Nm 3950/perc            | - teherbírás/vontatás                                                                                                                                                                                                                                  |
| Hossz./szél./mag.:      | 5816,5/2017,4/1970,4 mm     | <b>NEM TETSZETT</b>                                                                                                                                                                                                                                    |
| Tengelytáv:             | 3569,4 mm                   | - vegyes anyagválasztás                                                                                                                                                                                                                                |
| Fordulókör:             | 13,9 m                      | - városba túl nagy                                                                                                                                                                                                                                     |
| Saját tömeg/teherbírás: | 2550/850 kg                 |                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Platóméret:             | 1712,4/1686,9/508,6 mm      | <b>am ÖSSZEZÉS</b>                                                                                                                                                                                                                                     |
| Üzemanyagtank:          | 98 l                        | A tengerentúlon munkagép, eu- ropai viszonylatban nagy teljesít- ményű luxusautó a Ram 1500-as. Városban körülményes a hasz- nálata, de hosszú távú utazásra és vontatásra ideális partner – a dízelmozgatóval valamivel nagyobb létjogosultsága lesz. |
| Gyorsulás 0-100 km/h:   | 6,9 s                       |                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Maximális sebesség:     | 170 (200*) km/h             |                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Város/országú/vegyes:   | kb. 15,7/11,2/13,8 l/100 km |                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Tesztfogyasztás:        | 14,8 l/100 km               |                                                                                                                                                                                                                                                        |
| A modell alapára:       | kb. nettó 9 984 000 Ft      |                                                                                                                                                                                                                                                        |
| A tesztelt modell ára:  | kb. nettó 12 470 000 Ft**   |                                                                                                                                                                                                                                                        |

\* kére az elektronikus sebességkorlátozás feloldásával, \*\* Ram 1500 5.7 HEMI V8 SLT



Új arccal folytatja pályafutását a Micra, amelynek még mindig a város a terepe.

A 2010-ben bemutatott Nissan Micra a múlt év végén egy alapos modellfrissítésen esett át, az utódra még várunk kell pár esztendő. Addig is az épp aktuális családi megjelenéshez igazították a városi autót, de immár nem a kis gömböc jelző illik rá, hanem a kis aranyos. Minimálisan hosszabb az orr, hátul pedig a csomagterfedél peremére helyezett műanyag betétet tették nagyobbá a lökhárító megjelenését.

## Dilemma. Dekoráció vagy hasznos tételek?

Egészen jól kiemeli az autó vonalait a zöldeskék metálfény (110 000 Ft), amelyet tovább fokoz a külső krómcsoport (120 000 Ft). Ez utóbbi mindössze könnyen sérülő (tehát annak létét megkérdőjelező) oldalsó díszleceket, tükrőház- és kilincsborítást jelent. Értelmesebben is el lehet költeni ezt a pénzt, például vehetünk kiterjesztett garanciát, 4 év/100 000 km (40 400 Ft), vagy 5 év/150 000 km (94 300 Ft) időtartamra, vagy ha egy kicsit még hozzáteszünk, akkor ott az Auto AC csomag (150 000 Ft). Ez a nevet adó digitális légkondicionáló mellett fényes fekete középkonzolt, azon belül kerek szellőzésvezérlést ad, kiegészítve esőérzékelős ablaktörlővel és automatikus fényszórókapcsolással. Igazság szerint kell is az ezüstös keretbe foglalt fekete középső rész ahhoz, hogy ne legyen unalmas a belső hangulat, hiszen a szürke különböző árnyalatain kívül nem nagyon látunk mást. Választhatunk ugyan belső krómcsoportot (45 000 Ft), ahogy az a tesztautóban is látható, de ezért három gyűrűt és egy csomagter-peremvédőt kapunk, ami nem túl jó ár/érték arány, hiszen alig látjuk azt, mire költöttük a pénzt. Nem változtatjuk állandóan a légbefúvók irányát, a CVT-váltó okán nem kell törődni a kapcsolásokkal sem, a peremvédő ugyan hasznos, de kiváltható például egy pokróccal, ha nagyon sokat pakolunk hátra.

Erre nem vagyunk nagyon rászorulva, hiszen a Micra továbbra is a nyitott és zárt tárolóhelyek garmadáját nyújtja – az elől uta-



# Felvidult

Kicsit bumfordi a megjelenés, de ez passzol a karakteréhez

FOTÓ: HILBERT PÉTER



A fekete középkonzol a nagy újdonság belül, minden más a frissítés előtt is megvolt



Átlagos oldaltartásúak az ülések Rengeteg a tárolóhely elől

| i NISSAN                      | Micra 1.2 CVT           | TETSZETT                        |
|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Összlökettér-fogat:           | 1198 cm <sup>3</sup>    | - fokozatmentes váltó           |
| Hengerek/szelepek:            | S3/12                   | - előrebillenthető hátsó ülések |
| Max. teljesítmény:            | 59 kW (80 LE) 6000/perc | - rengeteg tárolóhely elől      |
| Max. forgatónyomaték:         | 110 Nm 4000/perc        |                                 |
| Hosszúság/szélesség/magasság: | 3825/1665/1520 mm       |                                 |
| Tengelytáv:                   | 2450 mm                 |                                 |
| Nyomtáv elől/hátul:           | 1450/1455 mm            |                                 |
| Fordulókör:                   | 9,3 m                   |                                 |
| Saját tömeg/teherbírás:       | 1020/405 kg             |                                 |
| Csomagtér:                    | 265/1132 l              |                                 |
| Üzemanyagtank:                | 41 l                    |                                 |
| Gyorsulás 0-100 km/h:         | 14,5 s                  |                                 |
| Max. sebesség:                | 161 km/h                |                                 |
| Város/országút/vegyes:        | 6,7/4,6/5,4 l/100 km    |                                 |
| Tesztelt fogyasztás:          | 6,6 l/100 km            |                                 |
| CO <sub>2</sub> -kibocsátás:  | 125 g/km                |                                 |
| A modell alapára:             | 2 699 000 Ft*           |                                 |
| A tesztelt verzió ára:        | 3 319 000 Ft            |                                 |

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:  
NISSAN SALES CEE KFT., 1117 BUDAPEST,  
INFOPARK SÉTFÁNY 3/B, TELEFON: 06-80-333-888

\*1.2 (80 LE) MIT, VISIA

## i MICRA-ROKON

### Családi kombi



A Datsun márka visszatérése a Micra alapjára épülő Go típusúval indul, amelynek Go+ néven lesz 4 méter hosszú kombi/egyterű változata is. Utóbbinál ráadásul KÉT PÓTÜLÉST IS LEHET KÉRNI A RAKTÉRBE, AZAZ HÉTSZEMÉLYES UTASTÉRREL IS RENDELKEZHET. A



Datsunban is az 1,2 literes, háromhengeres dolgozik, de 64 lóerőre visszavett teljesítménnyel, a kézfékkar pedig nem az ülések között, hanem a műszerfalon található. Azzal tették olcsóbbá az autót, hogy például a második sorban már nincsenek fejtámlák, hiányzik a hátsó ablaktörlő, és több egyéb, mifelénk már alapvetőnek tartott felszerelés is.



Városban remekül manőverezhető a kis Micra, autópályán már ereje végén jár

zók. Rögtön két kesztyűtartó is van, a kettő között meg egy polcot is találunk, az előválasztó kar előtt két pohártartó, a kézfékkar mellett pedig több apró rekesz áll készenlétben. Az ajtókon a klasszikus zsebeket találjuk, elől a palackok számára öblösebb résszel. Az első utas lábterébe helyezett elektromos csatlakozással azonban vigyázni kell, nehogy sérüljön a kábel.

Az 1,2 literes, 80 lóerős háromhengeres egészen kulturáltan dolgozik, konstrukciójának sajátos hangját kellemes dörmögéssé csököntették. Megvan az a tulajdonsága, hogy nem emeli fel a hangját a fordulatszám növelésével sem, igaz, a fokozatmentes automatikus váltó mellett nagyon kíméletlen gázpedálkezelés kell ahhoz, hogy ilyen érjünk el. Jól illik az alapvetően városi használatra belőtt au-

tóhoz. Dugóban araszolás, emelkedőn elindulás? A CVT-váltós Micra vezetőjének ez nem jelent gondot, ahogy a parkolóhelyre való be- és kiállásnál is könnyű dolga van. Országúton még elfogadható teljesítményt nyújt, az előzéseket jó alaposan meg kell fontolni, autópályán pedig már érezhetően a komfortzónáján kívül mozog. A nagyon könnyű kormányzás ilyenkor már teljesen érzéketlen, s egy kisebb emelkedő is komoly akadállyal tűnik.

A Micra 1.2 CVT 3 319 000 Ft-os indulóárjához számíthat. Azonban érdemes befizetni a 300 000 Ft-tal drágább Acenta szintre, az osztott hátsó ülés (dönthető a támla, majd az egész ülés előre-buktható), a tempomat, az állítható magasságú vezetőülés és a három hátsó fejtámla megér ennyit.

LŐVEI GERGELY

## EZT ÍRTUK A NISSAN MICRÁRÓL 1992-ben

A fiatalos belső tér eleve jókedvet ébreszt az emberben. Minden kapcsoló elérhető közelségben, újszerű a műszerfal, s rengeteg hely van az apróságoknak. Már az elődje is kitűnően kezelhető autó volt, de az új Micrát még kellemesebb vezetni. Nagyon sokat javított az autó stabilitásán, hogy a tengelytávot 6 centiméterrel, az első kerekek nyomtávolságát 1,5 centiméterrel megnövelték. A két erőforrás közül a kisebbik egy kissé lusta, az 1,3 literes sokkal jobban illik ehhez a karosszériához. Dinamikus, már-már sportosan gyorsít, s



ÚJ ÉV, ÚJ AKCIÓK,  
ÚJ OLVASNIVALÓK

Népszerűek.  
Együtt vannak.  
Szenzációs  
kedvezményrel  
megrendelhetőek!

Autózás  
minden mennyiségben



**EGYÜTT**  
6 hónapra,  
5 240 Ft helyett,  
44% kedvezményrel,  
csak 2 920 Ft

**Elérhetőségek:**  
(06-40) 510-510, [elofizetes@axelspringer.hu](mailto:elofizetes@axelspringer.hu),  
[www.axelspringer.hu/elofizetesek](http://www.axelspringer.hu/elofizetesek)

Akciós ajánlatunk 2014. március 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](http://www.axelspringer.hu/elofizetesek) oldalon. Akciókód: 2522



Figyelték már a ring-be lépő profi bokszolók átszellemült arcát? Alig várják a gongot, hogy üthesse nek – ilyen az Octavia RS 2.0 TSI DSG is!

Agresszív autó az RS? Persze, mit vártak?! Piszok jól néz ki, a látványos kék fényezést szemérmetlenül nagy hátsó spoiler, tisztességes 18 colos felnik és lökhárítóba integrált kipufogóvezeték teszkieljesíti. Ez azonban nem csak amolyan cicomázás, a Skoda pucájában vér is van, méghozzá nem is kevés!

### Váltóláz: némi finomhangolás ráért volna

Nem tudom, hogy ez a tesztautó egyedi jelensége vagy sem, de elég idegesítő, hogy hideg reggeleken, közvetlenül indulás után, finom gázpedálkezelés mellett legkorábban 2750-es percenkénti fordulatszámra hajlandó csak felkapcsolni a DSG. A hatgangos, dupla kuplungos automata (576 580 Ft) egyértelműen a sportos habitusú sofőrök munkáját támogatja: a váltások villámgyorsan mennek végbe, a kart magunk felé, a végálláson hajszaúnyit túlhúzva pedig a DSG sportprogramja aktiválható. Ez eddig szép és jó, de mi van akkor, amikor csak úgy haladni szeretnénk, nem pedig a kocsisorok között cikázni? A váltó finomhangolása nem tökéletes, D-ben, normál üzemmódban idegesen, a szükségesnél magasabb fordulatszámon hajlandó csak feljebb kapcsolni.



Belül alapvetően a már megszokott design fogad

A 220 lóerős TSI 350 newtonméteres nyomatéka 1500-tól lehívható, ennek tükrében nem csoda, hogy dinamikus elindulásnál és ki-

gyorsításnál a kipörgésgátló szinte állandóan aktív. A rajtprogramot hanyagoljuk, tapadási nehézségek miatt sokkal inkább ciki a mutat-



A vezetői profilválasztó lehetőség opció

A navi kezelése körülményes, a térkép grafikája idejétmúlt



A feláras fekete hűtőmaszk szegély fokozza az RS amúgy is morcos ábrázatát

# Nyugodj már le!



Látványos sportülések elöl, átlagos oldaltartással. A hátsó sor tágas, itt könyöklő és szellőzőrostély is emeli a komfortot

130-nál. A kipufogóhang szolid, és szintén hasonló jelzővel lehet illetni a hanggenerátor tevékenységét is. Utóbbi a TSI sportos hangját erősíti fel a kabinban, az intenzitása változtatható, de egyik állásban sem igazán meggyőző. Az automatahoz hasonlóan a sportfutamú is inkább pályán brilirozik. Nincs irgalom, a megerősített stabilizátorok, a keményre hangolt rugózás és a 15 mm-rel mélyebbre ültetett futómű a csekély oldaldőlést és a stabil kanyarvételt szolgálják. Kerüljük a kátyúkat, keresztbordákat, mert ezeken áthajtva nagy ütéseket szenved el az autó, meg persze az

utasok is. Igazából ez a két pont (váltó, futómű), ahol az Octavia RS egyértelműen nem ér(het) fel a konszerntárs VW Golf GTI szintjére. Nyilván nem véletlen, hogy a harmonikusabb Golf GTI-hez állítható futómű-karakterisztika is rendelkezhető, a Skodához ugyanakkor nem. Az RS-tulajoknak be kell érniük a vezetői profilválasztás által kínált opciókkal (Normál, Sport, Eco, Individual). Utóbbiak hatással vannak például a motor, a kormányzás, a kanyarfényszóró és a klíma működésére, valamint a kipufogóhangra. Az már más lapra tartozik, hogy egy ilyen kaliberű autónál arcátlanság a vezetői profilválasztásért 71 120 forintot felszámolni.

Két tipp a harmonikus Octavia RS 2.0 TSI-re vágyóknak: válaszdak nyugodtan a kézi váltós verziót és elégedjenek meg az alapáron kínált 17 colos felnikkel. Utóbbival valamelyest mérsékelhető a spród rugózás, míg előbbivel javulnak a menetdinamikai és a fogyasztási mutatók is.

| GAZDASÁGI ADATOK                              |              |
|-----------------------------------------------|--------------|
| Értékesítőkénés:                              |              |
| Skoda Octavia RS 2.0 TSI DSG (220 LE) alapár: | 7 949 220 Ft |
| 1 év elteltével:                              | 6 000 809 Ft |
| 3 év elteltével:                              | 4 223 022 Ft |
| 5 év elteltével:                              | 3 006 832 Ft |

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

eurotaxglass's

Automotive Business Intelligence



A kétoldalú csomagtér tálcá egyike Csenedesen jár a 2.0 TSI, kár, fele gumirozott, a másik textil hogy a hangja nem hívalkodóbb



A „versenykék” metálfényezés felára 146 050 forint

| SKODA OCTAVIA RS 2.0 TSI DSG |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| Összlökettér:                | 1984 cm <sup>3</sup>          |
| Hengerek/szelepek:           | 54/16 turbó                   |
| Max. teljesítmény:           | 162 kW (220 LE) 4500-6200/min |
| Max. forgatónyomaték:        | 350 Nm 1500-4400/min          |
| Hossz/szé./mag.:             | 4685/1814/1449 mm             |
| Tengelytáv:                  | 2680 mm                       |
| Nyomtáv elöl/hátul:          | 1535/1506 mm                  |
| Fordulókör:                  | 11,3 m                        |
| Saját tömeg/teherbírás:      | 1445/542 kg                   |
| Csomagtartó:                 | 590/1580 l                    |
| Üzemanyagtank:               | 50 l                          |
| Gyorsulás 0-100 km/h:        | 6,9 s                         |
| Maximális sebesség:          | 245 km/h                      |
| Város/országút/vegyes:       | 8,1/5,4/6,4 l/100 km          |
| Testfogyasztás:              | 7,87 l/100 km                 |
| CO <sub>2</sub> -kibocsátás: | 149 g/km                      |
| A modell alapára:            | 7 372 640 Ft*                 |
| A tesztelt verzió ára:       | 7 949 220 Ft                  |

\*Octavia RS 2.0 TSI, 220 LE

| TETSZETT                                                                                                                                                                                                                                                      |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| - dinamika                                                                                                                                                                                                                                                    |  |
| - tágas kabin és raktér                                                                                                                                                                                                                                       |  |
| - kényelmes ülések                                                                                                                                                                                                                                            |  |
| NEM TETSZETT                                                                                                                                                                                                                                                  |  |
| - navigáció                                                                                                                                                                                                                                                   |  |
| - ideges DSG-váltó                                                                                                                                                                                                                                            |  |
| - feszes rugózás                                                                                                                                                                                                                                              |  |
| am ÖSSZEZÉS                                                                                                                                                                                                                                                   |  |
| Igazi túrautó az Octavia RS, de nem olyan perfekcionista, mint a konszerntárs Golf GTI. Futómű-karakteristikája nem állítható, automatája kissé idegesen teszi a dolgát, ellenben tágasabb, komibént is elérhető, és nem utolsósorban jóval olcsóbb a VW-nél. |  |
| A TESZTÁUTÓ SZÁLLÍTÓJA: PORSCHE HUNGARIA KFT., 1139 BP., FÁY U. 27. TELEFON: 06-1-451-5100                                                                                                                                                                    |  |

### TESZT SKODA OCTAVIA COMBI RS 2.0 TDI DSG

## Hosszútávfutó

A 2.0 literes TDI dizelzaja szolidan átjárja a kabin, a hangszigetelésre fordíthatnak volna nagyobb figyelmet. A 184 lóerős gázolajos combos, 380 Nm-es nyomatéka kiváló utazóautót varázsol az Octavia RS kombiból. A hatgangos DSG-automata jobban illik a dizelhez, mint a benzineshez, kevésbé agresszív a kapcsolási karakteristikája. Az előzési rugalmasság rendjén való, a nyomatékmaximum 1750-es fordulatszámtól ébred, a százás sprintet 8,3 másodperc alatt abszolválja. 130 km/óránál 2250-

es percenkénti fordulatszámon dolgozik a 2.0 TDI, a fogyasztás szerény (tesztátlag 6,2 l/100 km), azonban az 50 literes üzemanyag-tank tükrében az egy tankolással megtehető hatótáv még így sem igazán kiemelkedő (kb. 800 km). Kritika illeti a kissé lassan magára találó start-stop rendszert, az extrém bárdolatlan futóművet, mely mindennemű komfortot nélkülöz. Utóbbiért nyilván a látványos 19 colos felnik (157 480 Ft) és a peres, 225/35-ös gumik is okolhatók – 18 colos kerekekkel sem éppen

Az Octavia Combi RS-t takarékos dízelmotorral fogtuk vállatára.



A dupla kipufogóvég közül a jobb oldali kamu, de a bal mögé sem érdemes bekukkantani...

eszményi, de sokkal emészthetőbb a helyzet. A részletek kidolgozása néhol elnagyolt: a sofőr ülőlapján a textil gyűrött, a széleken a bőr/műbőr szegély már most töredezett, a hátsó lámpaburában egy pók nézett velünk farkasszemet, a bal fényszórómosó pedig néha nem ment vissza teljesen a házába. A benzinesnél egyébként nem tapasztaltunk hasonlókat. A kombi kivitel hossza megegyezik az ötajtóséval, 3 mm-rel magasabb, raktere pedig 20 literrel tágasabb. A jókora ajtó felemeléséhez és lecsukásához izomerőre van szükség – az elektromos mozgató felára 113 030 forint. Az Octavia RS Combi 2.0 TDI 7,66 milliótól vásárolható meg, az automata kivitellel felára 576 ezer forint.



Ez a kombi kivitel igazi erőssége: gigászi a 610 literes csomagtér



A használaton kívüli roló a padlóba süllyeszthető  
A csapnivaló rugózás fő okozója a 19 colos felni



# Kilencedikbe kapcsoló!



Az Evoque-ból két és fél év alatt 270 ezret adtak el világszerte. A hollywoodi gyár 50 éves története során először 24 órás műszakban üzemel!

Joggal tart igényt fokozott figyelemre a 2014-es „bébi” Range, hiszen ez a világ első SUV-je, amelyben kilencfokozatú automata váltó dolgozik!

Az utóbbi években igazi háború dúl, hogy melyik gyártó mennyi fokozatot kínál, ennek eredményeként gombamód megszáporodtak azok a modellek, amelyek hét- és nyolcfokozatú automatákkal választhatók. Olyannyira, hogy már a kompaktkategóriában is van nyolcgangos modell (BMW 1-es). Ezek után teljesen nyilvánvaló volt, hogy a következő lépés a kilencedik fokozat lesz: a versenyben a Mercedes és a Land Rover állt az élre, ugyanis az E 350 BlueTEC tavaly szeptemberétől kapható a saját fejlesztésű 9G-Tronickal, míg az Evoque-hoz 2013 utolsó negyedétől elérhető a ZF 9HP-jével (a bejelentést a Land Rover tette előbb, 2013-ban a Genfi Autósalonon).

A korábbi hatgangos automatát nyugdíjazó 9HP a 240 lóerős, benzines topmodell esetében alapáras, míg a 150 és 190 lovas, PSA-eredetű dizelekhez 716 661 forintos felárért kérhető. Nem mellesleg a gyár szerint a 190 lovas dízelmotor esetében hetedecis fogyasztáscsökkentést (5,7 liter) jelent. Az átlagember mércéjével nyilvánvalóan szép kis summáról van szó, azonban nem vitás, hogy az Evoque árkatóriájában (10 millió forint feletti alapár) nem fogja földhöz vágni a vásárlókat. Főleg, hogy a 9HP esete igazolja, egy jó automata váltó még azokat is megtérítheti, akik a manuális szerkezetekre esküsznek. Egyszerűen nem tudok mondani olyan szituációt, amivel za-



Kényelmes ülések és átlagos helykínálat jellemzik az Evoque-ot

varba lehetne hozni: finoman indul, alacsony fordulaton kapcsol feljebb és tökéletesen vált vissza, ha egy lejtőn nagyobb motorfőkre lenne szükségünk. Nem mehetünk el szó nélkül a pontosan mérhető dolgok mellett sem. Míg a hatgangos Evoque 190 lovas dízelmotorja 130-as tempónál 2200-as főtengelyfordulaton dolgozik, addig a friss verzió mutatója 1750-en cövekel, aminek előnyét nem kell magyarázni: a plusz két fokozat a motorzajra és a fogyasztásra is jó tékony hatást gyakorol. A 7,7 literes tesztfogyasztással elégedettek voltunk, figyelembe véve, hogy a rövid tesztprogram miatt leginkább városban használtuk az autót, arról nem is beszélve, hogy mégiscsak egy közel 200 lóerős, összerakéshajtású, magasépítésű modelltől van szó.

## Nem tömegtermék: vastagon fog a ceruza

Bár az Evoque-ot fájó szívvel venném ki egy kiadós dagonyázásra, tény és való, hogy a 9HP bizonyos szempontból javítja a terepképességeit: az új

váltó első fokozata sokkal rövidebb, mint a hatgangosé, ami természetesen vontatáskor is komoly előnyt jelenthet. Egyébként a 2,2 literes dízel is a helyzet magaslatán van, ugyanis négyhengeres létere egyáltalán nem tolakodó a hangja, és vibrációt alig juttat az utastérbe. A dinamika területén is jó pontokat szerez a modell, a 420 Nm-es nyomaték miatt gyakorlatilag sosem érezzük az erő hiányát. Talán csak a közvetlenebb kormányzást hiányolhatjuk, mert a futómű is remek kompromisszumot képvisel a feszség és az úthibaelnyelő képesség között.

Az Evoque kétségtelül remek és stílusos autó, ám közel sem a racionalitásról szól. A mindössze 4,35 méteres hosszúság és a 420 literes csomagtér miatt nem nehéz tágasabb szabadidő-autót találni a szegmensben, és akkor az árakról még nem is beszélünk. A tesztelt modell alapára közel 13 millió forint, ám a rengeteg elérhető extra miatt könnyedén elérhetjük a 18-20 milliós szintet is.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Magas és széles a rakodóperem



Az Evoque hátulról is igazi látványbomba

FOTÓ: HILBERT PÉTER

## VEZETÉSTÁMOGATÁS

### Védőháló

A 2014-es modellévre TÖBB ÚJ VEZETÉSTÁMOGATÓ RENDSZERT KAPOTT AZ EVOQUE. A modell immáron önállóan képes a parkolóhelyekről való kiállásra is, és magától lefékező, ha hirtelen lassítana az előttünk lévő. Az újdonságok sorát gyarapítja a sávhagyásra figyelmeztető rendszer és a táblafelismerő.



Forgótárcsás váltómenü, alatta a 4x4-es hajtás üzemmódkapcsolója

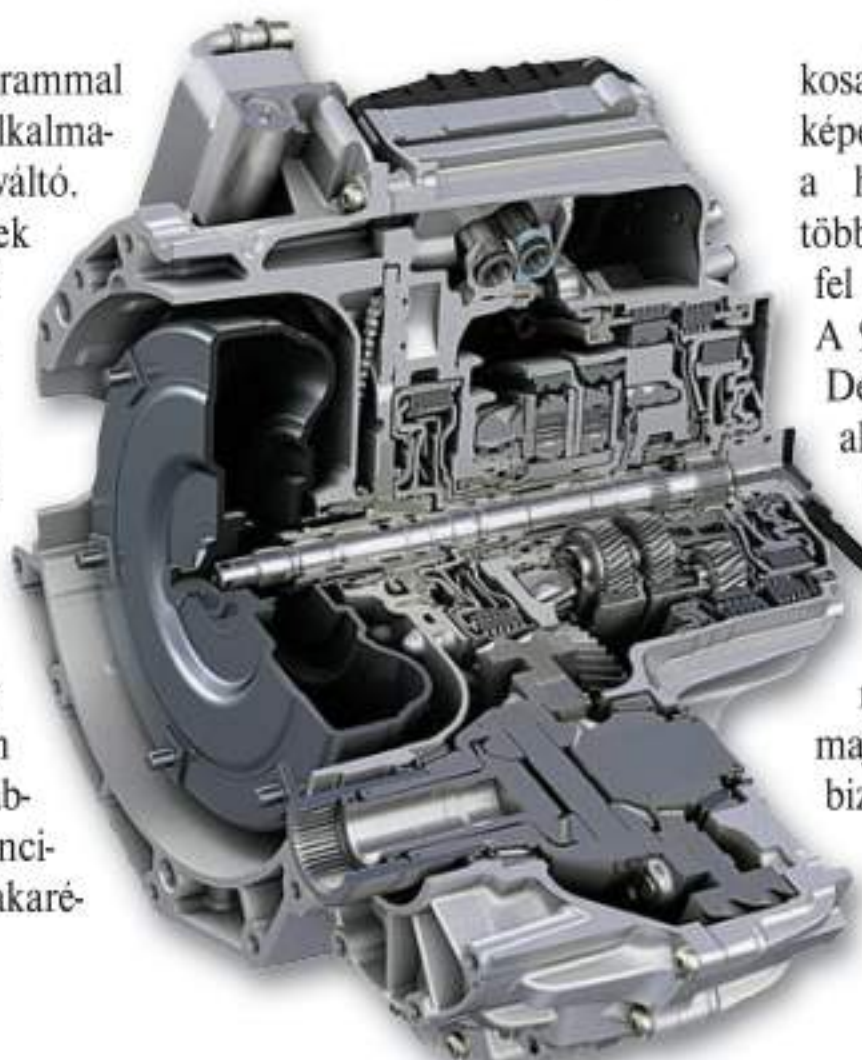
## JÁRMŰTECHNIKA ZF 9HP SEBESSÉGVÁLTÓ

# A felszín alatt

AZF eddig is szoros kapcsolatban állt a Jaguar-Land Roverrel, hiszen a cégcsoport számos modelljében a németektől érkező nyolcgangos váltó teljesít szolgálatot, ám most még szorosabbra fűzték a viszonyt: a 9HP elnevezésű kilencfokozatú váltó fejlesztésében a Land Rover is részt vett. Az új sebességváltót keresztben beépített erőforrásokhoz tervezték (első- vagy összerakéshajtással egyaránt), így számos luxusmodellben biztosan nem kap helyet. A 9HP a helykihasználás miatt önmagában megér egy misét, hiszen annak ellenére, hogy plusz három áttételt tartalmaz, mindössze 6 mm-rel

hosszabb, ráadásul 7,5 kilogrammal könnyebb is, mint az eddig alkalmazott, hatfokozatú sebességváltó. A kompakt befoglaló méretek számos újszerű kialakítási megoldásnak köszönhetőek, ilyen például az új hidraulikus forgólapátos szivattyú, a terebélyes, hagyományos tengelykapcsolókat kiváltó két darab körmös tengelykapcsoló, vagy az intelligens módon egymásba illesztett fogaskerék-sorozatokat. Külön érdekesség, hogy amíg a korábbi hatfokozatú váltó szekvenciálisan kapcsol, a 16%-kal takaré-

Technikai szempontból igazi érdekesség a kilencgangos váltó, amely a helykihasználás kisebb csodájának tekinthető.



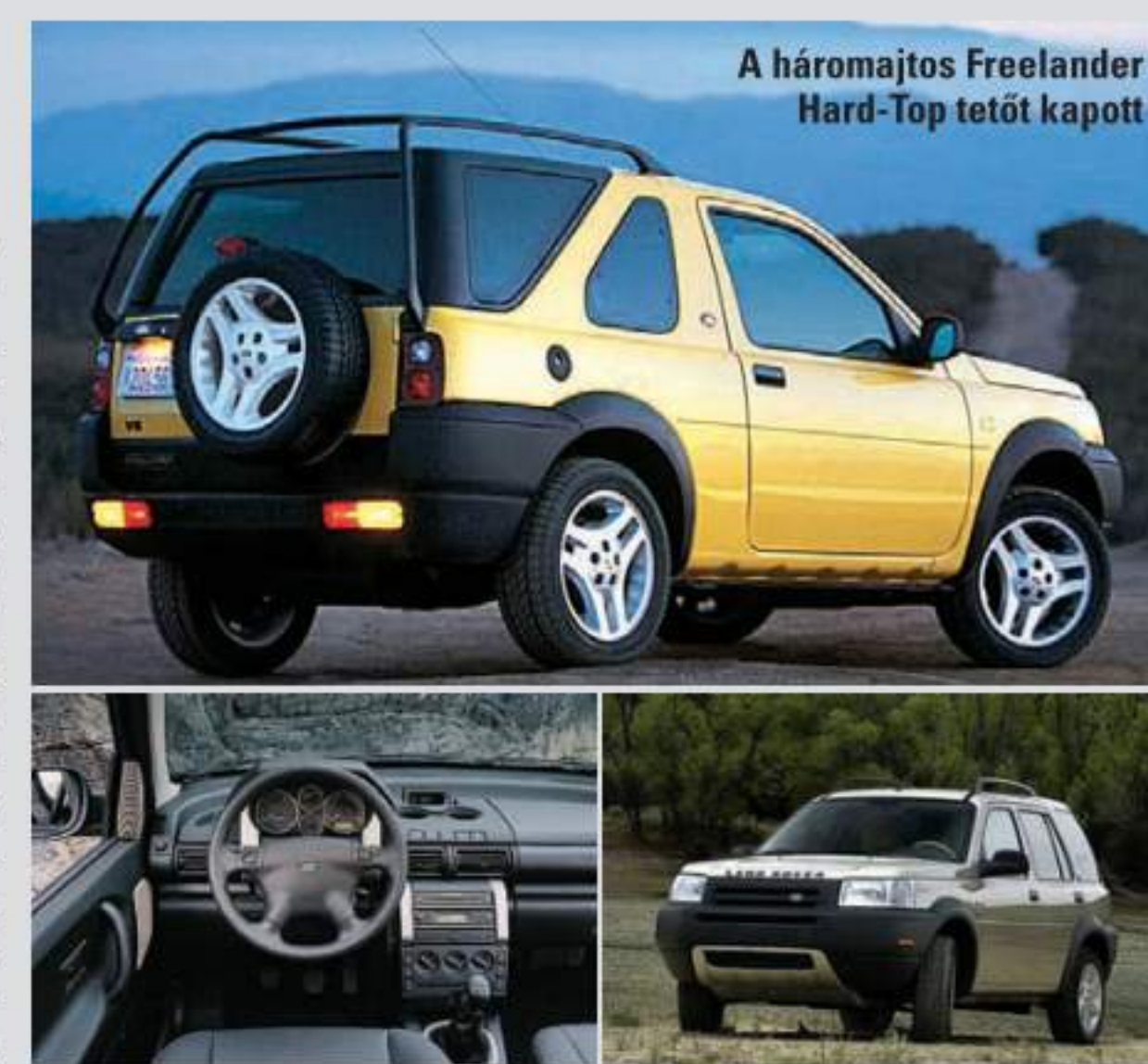
kosabb üzemet eredményező 9HP képes átugrani egyes fokozatokat, s a hidrodinamikus nyomatékváltót többfázisú csillapítással szerelték fel a finomabb indulás érdekében. A 9HP-t a ZF Gray Court-i (USA, Dél-Karolina) üzemében gyártják, ahol a tervek szerint idén 800 ezer darab készül majd belőle. Mivel a sebességváltó alkalmas arra, hogy hibrid modellekbe is beépítsék, valószínűleg hamarosan több típusban is debütál majd. A következő modell, melyben biztosan megtaláljuk a 9HP-t, a Jeep Cherokee és Renegade, valamint a Chrysler 200-as lesz.

## HASZNÁLT AUTÓ

# Land Rover Freelander (1998-2006)

Ha van típus, ami nem öregítette a Land Rover márkát megbízhatóságának hírért, az a Freelander. Az első generációból, különösen a gyártás kezdetén, sok slendriánul összerakott, problémás darabot találni. Az eladó használt példányok száma 120-ra tehető, a kínálatban a 2,0 literes, 112 lóerős dízelek (kb. 70%) dominálnak. Árak tekintetében 700 000 és 2,4 millió forint közötti a szórás. Az 1,8-as benzinesek (117 LE) gyengék és magas a fogyasztásuk, jobb választás a 2,5-ös (177 LE) kivétel. Az összeszerelési minőség átlag alatti, sok az elektromos probléma (ablakmozgatás, elsőfűtő műszerfali kijelzők, lég-

szákhiba, ABS üzemmód stb.), de a gyújtás, a kuplung- és a váltószerkezet is rövid életű. Az ajtók, különösen a csomagtérajtó, sokszor beragadnak, az 1,8-as blokk hajlamos a túlmelegedésre, a lejtmenetvezérlő általában üzemképtelen, a kabin műanyag burkolatai pedig hamar meglazulnak, zörögnek. A típussal ismerkedőknek, leendő tulajdonosoknak egy tipp: a motortérnyitót az utas lábterében keressék, ne a vezetőoldalon. A Freelander az Euro-NCAP töréstesztjén szerény 3 csillagot zsebelt be, frontális ütközéskor különösen az elől ülék lábfeje, mellkasa és combja lehet drasztikus erőhatásnak kitéve.



A háromajtós Freelander Hard-Top tetőt kapott



RÖVIDEN

Gyors paripa



A Duke Dynamics a módosított BMW Z4-essel nyitja a tavaszt. A 35i benzínmotoros gép teljesítménye 335 lóerő, ami jó élményt ígér. **A KOCSI OLDALANKÉNT 9 CM-REL SZÉLESEBB** a felszerelt új idomok által. Ez persze magával hozta, hogy cseréljék a lökhárítókat és a motorháztetőt is. A felül 9x20, hátul 11x20 colos SSR Executor CV01-es modellek, alattuk 5 mm-es nyomtávszélesítéssel.

Luxus-sport

A Carlex Design által fejlesztett idomokkal sportosabbá tehető az Audi R8-as. Az új első lökhárító mélyebbre



nyúlik, s átrendezték a légbeömlőt is, hogy hatékonyabb legyen a fékek hűtése. Az új küszöbhidomok a lapos-ságot hangsúlyozzák, az új farrész pedig megengedi új kipufogók felszerelését. **VAN TOVÁBBÁ HATALMAS HÁTSÓ SZÁRNY ÉS MÓDOSÍTOTT TÜKÖRBURKOLAT IS.**

Mélybe küldték

A Vogtland futómű-specialista az új BMW 4-es sorozathoz kínál ültetőrugókat. A szolidabb elől 15, hátul 10 mm-rel ültet, **A KOMOLYABB ELŐL 30, HÁTUL 25 MM-T VESZ EL A HASMAGASÁGBÓL.** A rugók anyaga krómmal-szilíciummal ötvöztött acél, amelyet Németországban készítenek két év garanciával.



# Nagyon vad!



A JE Design a Touareg R-Line változatot építette át. A módosítások lényegében mindenre kiterjedtek.



A tuningműhely VW márkaemléma nélkül kínálja a Touareget



**H**a már a gyártó 4 centiméterrel megnyújtotta a Touareget az előmodellhez képest, a tuningcég ki is szélesítette az autót. Mindezt úgy, hogy az R-Line felszereltséghez is megfelelő legyen az új építőkészlet. A nagydarab SUV-ra a négy izmos kerékjárat-szélesítésen túl új hűtőmaszkot, frontspoilert, hátsó kötényt és hátsó légtérletet illesztettek. A műanyagok poliuretánból készültek, és TÜV-minősítéssel rendelkeznek, nem rontják tehát a kocsis passzív biztonsági képességeit.

## Szélesebb és laposabb test, erősebb dízelek

A 4,2 literes dízelmotort a gyári 340-ról 410 lóerőre pumpálták fel, a nyomaték 930 Nm. Így a több mint kétfélszáz tonna 5,4 másodperc alatt sprintel százra, a végsebessége pedig eléri a 250 km/órát. Plusz pénzért garanciát vállalnak a motorra és a hajtásláncra. A 3,0 literes dízel is felhúzzák, mégpedig 240-ről 285 lóerőre, továbbá a futómű-elektro-nikát is meghekkelték, így 35 mm-es ültetést értek el. Nagy autóra nagy kerék illik, ennek megfelelően 10x22 colos gurigákat raktak fel 295/30-as abroncsokkal. Mivel szélesebbek a kerékjáratok, az első tengelynél 30, míg a hátsónál 40 mm-rel lóghatnak kiejebb a kerekek. Az utastérben a tetőt, az oszlopokat, a műszerfal, valamint az ajtóburkolatok felső részét alcantarával húzták be.

DM



## KENWOOD MODELLEK

### Offenzíva

A Kenwood szép számmal rukkolt elő új, multimédiás és navigációs fejezetekkel. A DNX4230TR ki-fejezetten kamionosok/lakóautósok részére készül, az egyedi térképadat-bázis révén a súlykorlátozásokat és a behajtási tilalmakat is figyelembe veszi a szoftver. A DDX5025BT és

7025BT 2DIN-es, LED-kijelzős mul-timédiás készülék. A DNR8025BT és a DDX7025BT WiFi, valamint Kenwood Cloud szerver hozzáférés-sel is rendelkezik. A DNX4250BT, az 5250BT és a 7250DAB mindegyike Garmin navigációval kap-ható, utóbbi egység DAB tunert is tartalmaz. Az idei kínálat csúcson a DNN6250DAB és a 9250DAB mo-dellek találhatók.

## FORD FIVE

### Virtuális valóság

A Ford nemrégiben moder-nizálta Virtuális Laborját, a hivatalosan FiVE néven emlegetett (Ford immersive Vehicle Environment) projekt központi eleme egy nagy, sötét szoba. A közel 74 m<sup>2</sup>-es helyi-ség „ékköve” egy 4,5x2,7 méte-res vetített kijelző, a mérnökök Virtuális Valóság öltözetet is kapnak, a speciális szett része még egy különleges szemüveg, zseblámpa és fényceruza. A la-borban bármelyik Ford modell 3D-s műszerfalát tetszőleges szögben tanulmányozhatják. Tavaly a FiVE segítségével mintegy 8 millió dollár fejleszté-si költséget takarítottak meg!



## BMW-SAP EGYÜTTMŰKÖDÉS

### Kéz a kézben

A BMW Group fejlesztői egy 7-es prototípusba építették be az SAP-vel közösen megvalósított, felhőal-pu navigációs alkalmazást. A jövő virtuális piactere névre keresztelt projekt lényege, hogy a felhasználók az útvonal mentén valós idejű, célirá-

## Figyelemelterelés

A Genertel felmérést készített, hogy vezetés közben a különfé-le eszközök mennyire vonják el a so-főrök figyelmét. A vezetők leggyak-rabban a zenelejátszó/hifi kezelése miatt (46%) veszik le tekintetüket az útról. Ezt követi a kihangosító nélküli telefonálás (22%), a menet közbeni cimbevétel (18%), valamint az SMS-ek és e-mailek írása, olvasá-sa (12%). A Genertel adatai szerint az utoléréses, vagy a sávellahagyásos balesetek jelentős része mögött ál-talában utóbbi tevékenységek vala-melyike áll.

## GENERTEL-FELMÉRÉS



## GARMIN MONTERRA

### Kalandoroknak

A Garmin palettáján megjelent a Monterra (199 900 Ft), mely el-sősorban szabadterei felhasználásra ajánlott. A GPS-térképes készülék Android rendszerrel rendelkezik, utóbbi révén elérhető például csil-lagtérkép és röppályakészítő prog-ram is. A Monterra gumirozott burkolatot és ellenálló üvegkijelzőt kapott. Praktikus, hogy a navigátor tölthető lítium-ion akkumulátor-al, vagy 3 db AA alkáli elemmel is használható. A 3D MapMerge technológia révén a Monterra el-térő rendszerű térképek (pl.: ma-gassági adatok+műholdfelvételek) ötvöztetésére is képes.



## NNG ELISMERÉS

### Díjazták

A z iGO navigációs rendszert fejlesztő NNG csatlakozott a Bridge Budapesthez. Utóbbi egy nonprofit szervezet, mely-



nek célja, hogy előadásokkal, workshopokkal ösztönözze a jövő kreatív fiatal mérnökeit, feltalálóit. Az NNG-t érintő további hír, hogy a 2013/2014-es European Business Awards közönségsvotátán elnyerte a magyarországi „National Public Champion” díjat. Utób-bival az NNG továbbjutott a második fordulóra, ahol 29 európai ország cégeivel mérhe-ti össze képességeit.



IZZÍTÓGYERTYA ÉS ADAGOLÓFÜVŐKA JAVÍTÁSA

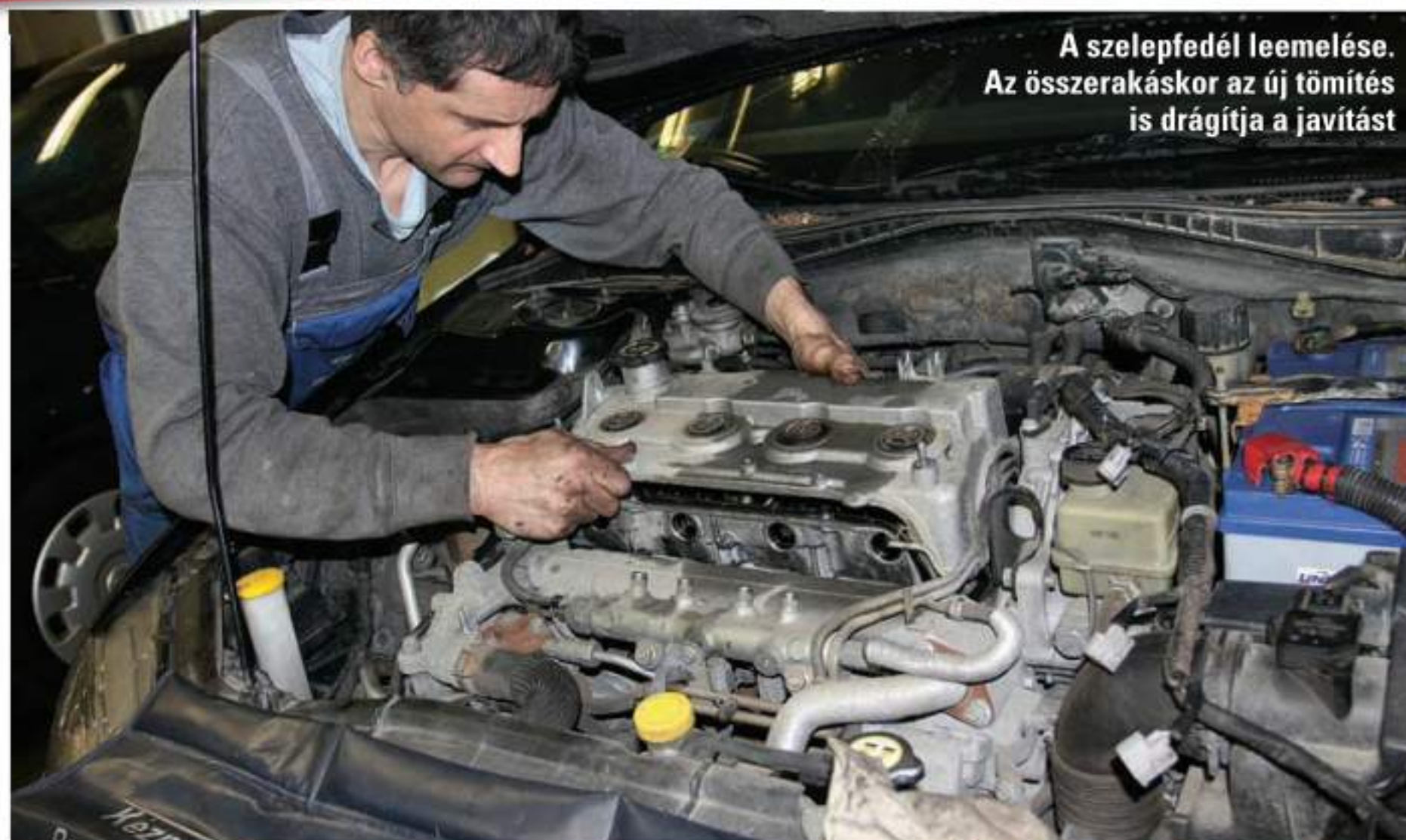
Minden technikának megvannak a jellegzetes hibapontjai. Ez alól a modern dízelmotorok sem mentesek.

**B**ár az autógyártók azt sugallják, hogy az újabb típusok egyre kevesebb törődéssel is beérik, ez még sincs így. Gyakorta a gondozás elmaradása vezet egy későbbi, drágán javítható meghibásodáshoz.

Első alanyunk egy utolsó generációs Opel Vectra dízel. A tulajdonos izzítógyertya cseréjére jelentette be az autóját. De, mint annyiszor, az izzítógyertyák „begyógyultak” a hengerfejbe. A szerelők szerint ez általános jelenség, az izzítók élettartama jelentősen megnőtt, ritkán kell kivenni, bőven van ideje az összenövésre. Utánakérdeztünk az autóiportörök műszaki szakembereinél is, akik megerősítették az információt. Okként az elektrokorróziót jelölték meg, vagyis az alumínium hengerfejbe csavart acél alkatrész kölcsönösen hat egymásra. A szerelők súlyosbító körülményként említették még az alkalmazott finommeneteket. Megelőzőként érdemes lenne úgy 40 000 km-enként, vagy kétfévente kicsavarni és megtisztítani az izzítókat – de ezt igazán senki nem teszi meg, mert nem szerepel az autók karbantartási utasításaiban.

## Drágább volt a leves, mint a hús

Az izzítógyertyák kisereléséhez lebontották a motorburkolatokat és az útban lévő alkatrészeket. Szárazon a gyertyák nem mozdultak. Jött a hosszantartó áztatás csavarlazítóban és a csodatevő fékolajban. Egy izzító engedett a szelíd módszereknek, egy pedig betört. Ezt követte a lánghegesztővel történő melegítés, majd próbálkozás a gyertya kifűrésével, hogy belülről feszítve lehessen megmozdítani – egyik megmozdulást sem követte siker. Végül úgy döntöttek, leszerelik a hengerfejet. A kiemelt hengerfejről leszerelték a tartozékokat, majd újra próbálkoztak a fűróval, hátha. Végül, hogy nagyobb kárt ne okozzanak, gépműhelybe



A szelepfedél leemelése. Az összerakáskor az új tömítés is drágítja a javítást

## Dízelbajok



A finommenet érzékenyebb a korrózióra, könnyebben megszorul



A csöveket ledugózzák, nehogy szennyeződés kerüljön a motorba



Az Opel hengerfeje már a munkasztalon. Végül gépműhelybe került



Az alkatrészek számozása könnyíti az összeszerelési folyamatot



Nagyoló pucoláson a fűvőkák. Rendszeres karbantartás kéne...



A kiserelés után természetesen a hozamszelepet is megtisztították

szállították a hengerfejet, ahol ki-munkálták az izzítókat és újravágták a furatok meneteit. Ez is elvitt egy napot, majd a felfrissített hengerfejet visszatért a szervizbe. Ekkor kezdheték az összeszerelést az új tömítésekkel. Így az izzítógyertya cseréje az egyszerű kicsavarom-be-csavarom felőrs művelet helyett közel háromnapos kaland lett, az új gyertyák árának többszöröséért.

Korábban szabadult a Vectra melletti állás alanya, egy Mazda6-

os dízel. Ennél az egyenetlen alapjárat miatt kérték az adagoló fűvőka tisztítását. Ugyanis a nagy-nyomású, modern dízelmotorok különösen érzékenyek a koszra, amire teljesítménycsökkenés és növekvő fogyasztással reagálnak. A fűvőkák kisereléséhez le kellett szedni a közös-nyomócsőből a hengerfej üzemanyag-csatornájába vezető fémcsöveket, majd a szeleplekít is. Így hozzáférhetővé váltak az adagolófűvőkák, amelye-

ket beszámoztak, majd kisereltek. A fűvőkák mellett az így könnyen kiserelhető hozamszelepet is kiemelték, szintén a tisztítás okán. A fűvőkákat előbb drótkoronggal megszabadították a ráégett koromtól, majd a hozamszeleppel együtt ultrahangos tisztítószekőbe helyezték. A tisztítás után összeszerelték az autót, amely már a próbauton jelezte, hogy meghálálja a gondozást.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

# KÉT KERÉKEN



Láthatósági fénnyezéssel is elérhető az új X-lite X-1003-as

## Túrázók figyelmébe



**V**adonatúj felnyitható túrásakat mutatott be az X-lite. Az X-1003 névre keresztelt modell nyolc méretben, három különböző nagyságú, külső kompozitűhéjjal debütált. Az X-1003-as állrészt a Nolan Group által szabadalmaztatott, speciális Dual Action nyitószerszeggel mozgatja, amelynek egyik jellegzetessége, hogy az állrészt elliptikus pályán mozog, ami csökkenti a sisak méretét és légellenállását az állrészt nyitott

helyzetében, a másik pedig, hogy minimálisra csökkenti az állrészt véletlen felnyílásának esélyét. A nyitás két gomb segítségével, de egy kézzel végezhető el: az állrészt csak akkor nyílik ki, ha először aktiválják az alsó biztonsági kapcsolót, majd utána a felső kioldógombot. Az X-1003-as zárt és nyitott sisakokra érvényes homologizációval is rendelkezik, ami azt jelenti, hogy mindkét fejezetben teljesíti a vonatkozó

biztonsági előírásokat. Az újdonsághoz beépített napellenző is tartozik, amely a sisakhéj bal oldalán elhelyezett csúszkával szabályozható. A legtöbb X-lite bukósisakhoz hasonlóan az X-1003-as is rendelkezik előkészítéssel a gyári N-Com X-Series BX4 PLUS kommunikációs rendszer beépítéséhez. A modell láthatósági és két dekorfénnyezéssel, valamint hat alapszínben rendelhető 149 000 forinttól.

## Tapadókorongok

**K**ét új gumiabronccsal erősíti termékpalettáját a Dunlop. A kifejezetten motokrossz gépekhez kínált abronccokat a világbajnoki küzdelemben részt vevő Honda és a Kawasaki csapatokkal



együtt fejlesztették ki, és elődeiknél szélesebb tartományban alkalmazhatók. Az MX32-es egy lágy-középkemény terepre megfelelő gumi, amely jelentős fejlődést mutat a kanyarban való tapadás, az iránytartás, a csúszásgátlás, az egyenes irányú vonóerő-átvitel, valamint a tartósság tekintetében. Az MX52-es közepes és kemény talajon nyújt jobb általános teljesítményt, lényegesen javított iránytartással, csúszásgátlással, illetve kanyarban való tapadással.

## Formaorgia

**V**égre hivatalosan is bemutatkozott a Lotus Motorcycles első modellje, a C-01-es. Az újdonságról nyugodtan mondhatjuk, hogy egyedi külsővel rendelkezik, gyakorlatilag a tank kialakításától kezdve az oldalsó burkolatokon át az ülésig minden gondos munkáról és kreatív tervezésről árulkodik. A C-01-esre persze nem csak megjelenése miatt lehet azt mondani, hogy különleges, az 1200

cm<sup>3</sup>-es, 200 lovas, V2-es blokk is unikum. A karbonvázás modellből mindössze 100 darab készül majd, a példányokat pedig egyenesen a gyűjtőknek szánja a gyártó.



A német Kodewánál zajlik majd a C-01-es gyártása



## RÖVIDEN

### Tiniálom

Alapos frissítésre küldte a Yamaha az YZF-R125-ös sportmotort. A nagytetvér R6-oséhoz hasonló lámpák



és légbefúvó mellett a **RADIÁLIS RÖGZÍTÉSŰ FÉKEK JELENTIK A LEGFŐBB VÁLTOZÁST.** A módosított egyhengeres blokk a korábbihoz képest 11%-kal kevesebb üzemanyagot is beéri.

### Palettabővítés

A Triumph elkészítette a Thunderbird óriáscirkáló LT-változatát: a módosított fejdíj mellett a gyári dobozok, a támlás ülés és a kényel-



mesebb vezetési pozíciót eredményező kormány a modell legfőbb ismérvei. Az újdonságot a ma kapható legnagyobb sorkettes egység hajtja. Az 1700 cm<sup>3</sup>-es blokk **CSÚCS-TELJESÍTMÉNYE 94 LŐERŐ.**

### Amerikai életérzés

Az amerikai Victory a Gunner bobberrel bővíti kínálatát. A minimalista stílusú gép kétféleképpen fényez-



sével és **EGYSZEMÉLYES ÜLÉSÉVEL IGAZI LÁTVÁNYBOMBA,** de az 1700 cm<sup>3</sup>-es, V2-es blokk is mosolyt csalhat a vezető arcára.



A kinek tetszik a K 1600-as zászlóshajó, annak minden bizonyítással az R 1200 RT is inyére való. A boxermotoros túrázó fejdoma megtestesztően hasonlít a „hatlövétű” 1600-osra, ám a kiálló hengerek gyorsan elárulják, ez bizony nem lehet más, csak az új RT. A modellt nem kisebb feladattal kellett megismételnie, netán felülmúlnia a neves felmenő sikerét, ennek érdekében pedig anyait-apatit beleadott a BMW. Például annak érdekében, hogy a kisebb termetű motorosok számára is optimális legyen az új nagyvas, a kormány-ülés-lábtartó ergonomiai háromszöge 20 milliméterrel alacsonyabbra került. Ennek megfelelően a vezetőülésen kívül a kormány és a lábtartók is mélyebben helyezkednek el, illetve az utasülés és lábtartóját is 20 milliméterrel süllyesztették a tervezők, ami az utas fel- és leszállását teszi könnyebbé. A márkától megszokott módon ezúttal is állítható az ülés (805 vagy 825 mm-es magasság), és extraként két további ülésváltozat (magas: 830 vagy 850 mm, alacsony: 760 illetve 780 mm) is szerepel a kínálatban.

## Tehermentesíti a vezetőt az újdonság

Mindent a komfortért – nagyjából így lehet jellemezni a modell friss szolgáltatásait. A fokozatmentesen állítható, elektromos mozgatószélvédőnek immáron memória-funkciója is van (és a gyújtás-lekapcsolásakor önműködően a leg-  
alacsonyabb pozíciójába süllyed), de említhetjük a tempomatot (210 km/óraig), a fűthető üléseket, az abroncsnyomás-ellenőrzőt, az automata fényszórókapcsolást (nappali fényről átvált tompítottá), a

A BMW boxer-motoros túragépeinek legszebb hagyományait folytatja az új R 1200 RT, miközben a technikai fejlesztések új szintre emelik.



A központi zár jóvoltából egyszerre nyithatjuk mindkét oldaldobozt, az audiorekeszt és a topcase-t



A bal oldali markolaton lévő tekerőgombbal „barangolhatunk” a menüben. A tempomat felára 99 100 forint



Méteres darab: a tükrökkel együtt 983 mm a szélessége

# Komfortzóna

10 fokos tartományban dönthető TFT-kijelzőt vagy a Pro váltoasztisztent is. Utóbbi rendszert az S 1000 RR-ről vették át és a tengelykapcsoló működtetése nélküli gangolást teszi lehetővé. Szintén újdonság, sőt egyenesen világ-újdonság az opcióként elérhető visszagurulásgátló, amely igen-csak jó szolgálatot tehet, elvégre menetkészen közel három mázsa az R 1200 RT tömege.

Ami a futóművet és a blokkot illeti, alapvetően az R 1200 GS túraenduro elemei köszönnek

vissza, így például a dinamikus futóműállítás itt is elérhető: elől és hátul egy-egy rugóútszenzor érzékeli az egyes felfüggesztések függőleges irányú mozgásait, amelyek alapján – további paraméterekkel kiegészítve – a rendszer a pillanatnyi menetkörülmények, illetve a motoros manőverei függvényében alakítja önműködően a csillapítás karakterisztikáját. Az 1170 cm<sup>3</sup>-es, 125 lóerős motorblokk nagy újdonsága az elődhez képest, hogy immáron a GS-hez hasonlóan lég/vizhűtésű, pontosabban az erő-

## ELADÁSOK

### Belehúztak!

Miután a BMW Motorrad 2013-ban történetének legjobb évét zárta (115 ezer darab értékesítése), **IDÉN JANUÁRBAN IS ÚJ REKORD SZÜLETETT.** Az év első hónapjában 5438 BMW motorkerékpár talált gazdára, ami nemcsak 12,9%-kal múlja felül a 2013 januári eredményeket, de egyúttal ez volt a márká történetének legsikeresebb januárja.

forrás különösen nagy termikus igénybevételű komponenseit hűti a víz. Nagy újdonság, hogy a boxer BMW túragépek között először az R 1200 RT-ben jelent meg a motorral közös házba épített olajfűrdős, antihoppingos kuplung és sebességváltó.

A „kvarckék”, matt szürke és „ébenfa metál” fényezésekkel elérhető újdonság 5,4 millió forinttól rendelhető a hazai márkakereskedésekben, természetesen az ABS-ért és a kipörgésgátlóért nem kell plusz pénzt fizetni. Való igaz, hogy ez az összeg egy kisebb vagyon, azonban az elmúlt évek tapasztalatai alapján meg lennék lepődve, ha pont ez a modell ne futna be fényes karriert.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Intelligens rendszer: az R 1200 RT fényszórója sötétedéskor vagy alagútba érve a nappali fényről automatikusan tompítottá vált

| i BMW              | R 1200 RT                |
|--------------------|--------------------------|
| Lökettérfogat:     | 1170 cm <sup>3</sup>     |
| Hengerek/szelepek: | 82/8                     |
| Max. teljesítmény: | 92 kW (125 LE) 7750/perc |
| Max. nyomaték:     | 125 Nm 6500/perc         |
| Sebességváltó:     | hatfokozatú              |
| Tengelytáv:        | 1485 mm                  |
| Ülésmagasság:      | 805/825 mm               |
| Üzemanyagtank:     | 25 l                     |
| Fék elől/hátul:    | 2 x 320/276 mm tárcsa    |
| Gumi elől/hátul:   | 120/70 R17/180/55 R17    |
| Menetkész tömeg:   | 274 kg                   |
| 0-100 km/h:        | 3,8 s                    |
| Alapár:            | 5 428 000 Ft             |



3,1 szekundum alatt gyorsul 100-ra az újdonság

## BEMUTATÓ BMW S 1000 R

# Tekintetvonzás

Sportmotoros génekkel büszkélkedhet a BMW új csupasz gépe, az S 1000 R!

Amióta a bajorok kínálatában megjelent az S 1000 RR (2009), folyamatosan spekulált rajta a szakajtó, hogy mikor jön a csupasz változat. Nos, végre itt az újdonság, amely S 1000 R néven kerül forgalomba, meglehetősen versenyképesnek mondható

3 898 000 forintos áron. A vételár nem szorol igazán magyarázatra, ha figyelembe vesszük, hogy a 999 cm<sup>3</sup>-es soros négyhengeres blokk a szupersportolóból származik, annyi különbséggel, hogy átdolgozott csatornákkal kialakított hengerfejet, új bütyökprofilokat és ennek megfelelően áthangolt motorvezérlést kapott. A 193 lóerős S 1000 RR-hez képest az újdonság „csak” 160 lóerőt tud és 2000-rel alacsonyabb a maximális fordulatszámhatár (12 000/perc),

de 7500-as percnkénti fordulattal 10 Nm-rel magasabb forgatónyomatékot produkál.

Említésre méltó az a technikai arzenál, amely azt szolgálja, hogy ki lehessen motorozni a 160 lóerőt: van itt verseny-ABS, dőlésszög-érzékelős kipörgésgátló, üzemmodkapcsoló (Rain és Road) és elektronikus szabályzású, „dinamikus” futómű. Sőt, az elektronika az első kerék felemelkedését felismerő funkcióval rendelkezik, így engedi a „kontrollált” egykerekezést. Bár a hidváz teljesen megegyezik az RR-ével, a 65,4 fokos kormány-agy szöge 0,8 fokkal nagyobb, 98,5 milliméteres utánfutása pedig 5 milliméterrel hosszabb,

míg a tengelytáv az S 1000 R esetében 1439 milliméterre (+22 mm) nőtt. Az újdonság egyébként a szegmensben egyedülként alumínium üzemanyag-tartállyal büszkélkedhet, így a modell feltankolt tömege 207 kg. Az alapáron kormányhengés-csillapítóval ellátott S 1000 R-hez számos opciót kérhetünk, például körödörmérő és programozható „váltóvillám” is rendelkezésre áll. Persze azt sem szabad elfelejteni, hogy az S 1000 R komoly hatást gyakorol az érzelmekre: a BMW-től megszokott módon aszimmetrikus frontrész nemcsak agresszív, hanem egyúttal egyedivé és könnyedén beazonosíthatóvá teszi az újdonságot.



A két fő ellenfél az Aprilia Tuono és a KTM 1190 Super Duke lehet





## RÖVIDEN

### Nyeretlenül vezet

Ryan Villopoto önmagához viszonyítva halványabb formában teljesít a superkrossz-vb-n. Zsinórban négy fordulóban nem tudott nyerni, mégis vezeti a tabellát. **KIEGYENSÚLYOZOTTABB, MINT LEGNAGYOBB RIVÁLISAI.** A 7. fordulóban Villopoto izzadságszagú 4. helyet szerzett, majd azt követően lett második, hogy elvesztette a párbajt Ken Roczen ellen. A német sztár azonban egy héttel korábban csak a 6. helyen végzett.



James Stewart (7), aki 2015-ben is marad a Suzukinál, a 7. fordulóban fölényesen diadalmaskodott, ám a 8. fordulóban egy bukás után csak a 11. helyen zárt. Ryan Dungey (5) az elmúlt két fordulóban a legtöbb pontot szerezte egy-egy 2. és 3. hellyel.

## AMA SX (17/8.)

### Az összetett állás

1. Villopoto (Kawasaki) 166 pont, 2. Roczen (KTM) 157 pont, 3. Stewart (Suzuki) 140 pont, 4. Dungey (KTM) 136 pont, 5. Brayton (Yamaha) 130 pont, 6. Reed (Honda) 111 pont, 7. Barcia (Honda) 109 pont, 8. Short (KTM) 94 pont, 9. Hahn (Honda) 83 pont, 10. Tickle (Suzuki) 77 pont.

## Cserealap

A 9-szeres ralivilágbajnok ezüstérmes GT-csapata, a Sébastien Loeb Racing a tavaly használt McLaren MP4-12C versenyautókat **AUDI R8 LMS ULTRÁKRA CSERÉLTE.** A tervek szerint a francia GT- és a Blancpain Endurance-sorozatban állnak majd rajthoz, de a WTCC-re koncentrálni Loeb aligha erősíti majd saját gárdáját.



# Villeneuve visszatér!

## FIA RALIKROSSZ-VB

A kanadai versenyző ezúttal a ralikrosszban próbálja ki magát, de a hírek szerint idén az Indy 500-ra is visszatér



Az egykori IndyCar-bajnok, kétszeres Indianapolis 500-as győztes és az 1997-es Formula-1-es világbajnok Jacques Villeneuve is rajthoz áll az újonnan alapított FIA ralikrossz-vb-n! A 42 esztendősen versenyző az Albatec Racing istálló Peugeot 208-asát vezeti majd, melyet már ki is próbált a franciaországi Dreux-ban. „Az autó remekül vezethető és az ereje lenyűgöző, ki ne élvezné, amikor 600 lóerővel játszik?” – nyilatkozta a kanadai pilóta. Egyébként a május 3-án, Portugáliában induló 12 fordulós világbajnokság igen népszerű, a Ford (Olsbergs MSE), a Peugeot (Hansen Motorsport) és

a VW (Marklund Motorsport) is gyári támogatású csapattal indul, míg a Prodrive a Mini, a Forde Holte Motorsport pedig a Hyundai i20-as alapjaira épített „supercar” kategóriás versenyautót. Ott lesz a mezőnyben a 2003-as rali-világbajnok Petter Solberg (Citroën DS3), a Dakar mellett autós hátra szalotjáról ismert Guerlain Chicherit (Mini), illetve Ken Block (Ford Fiesta) is beugrik három futamra. A Gymkhana és X-Games sztár alapvetően az amerikai Globális Ralikrossz Bajnokságra (GRC) összpontosít. Amúgy az ex-F-1 és IndyCar versenyző, Michael Andretti ralikrosszcsapata nemrég

mutatta be azt a VW Beetlet, amelyikkel ebben a sorozatban vesz majd részt. Két pilótájuk, Tanner Faust és Scott Speed a továbbfejlesztett VW Polóval kezdi a szezont, s június környékén váltanak a több mint 560 lóerős TSI turbómotorral felszerelt, összkerekhajtású Bogarra.



## MOTO2 ÉS MOTO3

Miller márkát váltott és új körrekordot jegyzett



## Rekordok

A Moto2-ben és a Moto3-ban is megkezdődtek a hivatalos tesztek, amelyeken három új pályarekord született. A Moto3-ban Valenciában és Jerezben, míg a Moto2-ben

Jerezben motoroztak a régi pályacsúcsok alatt. A Moto3-ban Valenciában és Jerezben is az első 8 helyen csak KTM, illetve KTM-blokkos gép, Husqvarna illetve Kalex-KTM végzett. A Mahindra és az új Honda, az NSF250RW egyelőre versenyképtelen az osztrák márkával szemben.

A KTM-es pilóták közül az olasz Niccolò Antonelli és az ausztrál Jack Miller (képünkön) emelkedett ki. Valenciában Antonelli volt a leggyorsabb, 5 ezreddel (1'39,454") volt jobb a pályacsúcsnál. Jerezben viszont Miller volt az első, ő 6 tizedet (1'46,046") faragott a régi pályarekordból. A Moto2-ben a Kalex motorok 2013-as formában vannak, elsősorban a belga Marc VDS Racing csapat jóvoltából. A tavalyi vb-harmadik Esteve Rabat Valenciában a legjobb volt, majd Jerezben csapattársa, Mika Kallio mögött a 2. helyen zárt. Valenciában a spanyol Rabat 0,2 másodperccel (1'35,155") elmaradt a pályacsúcsától. Ellenben a finn Kallio Jerezben 6 tizeddel (1'42,169") motorozott a pályarekord alatt.



## Meglepetéseember

A 20 éves orosz Vasily Gryazin (Ford Fiesta S2000) lendületes kezdése alaposan meglepte a mezőnyt a havas-murvás lettországi derbin. A Skoda legújabb finn felfedezettje, Esapekka Lappi 30,2 másodperces hátrányból fordított, s az első napot 2,6 másodperces előny-

nyel zárta. Másnap Gryazinnak még sikerült visszavágnia, de ezután Lappi átvette az irányítást, és egy 360 fokok megpördülés ellenére is magabiztosan nyert. Mögöttük a Peugeot 207 S2000-estől bronzéremmel búcsúzó Craig Breen (a következő versenyen már az új 208

T16-ost használja) végzett, a lengyel bajnok, Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) maga mögött tartva. A magyarok közül a szériaautó-kategóriás Lukács Kornél (Mitsubishi Lancer EVO IX R4) vezetői, Hadik András (Subaru Impreza STi R4) pedig motorhiba miatt esett ki, míg Klausz Kristóf (Renault Clio R3) a 2WD osztály 13. és az abszolút 32. helyén zárt.

Habár a havas minibajnokságba számított volna bele, az erős havazásra és a várható rossz időjárási viszonyokra hivatkozva a romániai harmadik fordulót törölték a versenynaptárból – illetve a tervek szerint október 9-11. között aszfaltos futamot rendeznének. Így aztán mindössze két verseny alapján kihirdették az Ice Masters „jégmester” címet, melyet – a szakaszgyőzelmeket is figyelembe véve – az osztrák Janner Rali győztese, Robert Kubica kapott.

## VERSENYNAPTÁR

### A folytatás

|                   |                |
|-------------------|----------------|
| Március 28-30.    | Görögország    |
| Április 17-19.    | Irorság        |
| Május 15-17.      | Azori-szigetek |
| Június 19-21.     | Belgium        |
| Július 18-19.     | Észtország     |
| Augusztus 29-31.  | Csehország     |
| Szeptember 19-21. | Ciprus         |
| Október 9-11.     | Románia*       |
| Október 23-25.    | Svájc          |
| November 6-8.     | Korziha        |

\*Rögöben

## ERC (12/2. FORDULÓ)

### Az összetett állás

1. Kubica (POL) és Lappi (FIN) 39-39 pont, 3. Gryazin (LVA) 37 pont, 4. Pech (CZE) 30 pont, 5. Breen (IRL) 25 pont, 6. Baumgartner (AUT) 24 pont.

## VERSENYNAPTÁR

### DTM 2014

|                |                      |
|----------------|----------------------|
| Május 4.       | Hockenheimring (GER) |
| Május 18.      | Oschersleben (GER)   |
| Június 1.      | Hungaroring (HUN)    |
| Június 29.     | Nürburgring (GER)    |
| Július 13.     | Moscow Raceway (RUS) |
| Augusztus 3.   | Spielberg (AUT)      |
| Augusztus 17.  | Nürburgring (GER)    |
| Szeptember 14. | Lausitzring (GER)    |
| Szeptember 28. | Guangzhou (CHN)      |
| Október 19.    | Hockenheimring (GER) |

versenyt tartanának az USA-ban, mely megalapozná egy új, a másik kettővel azonos technikai szabályokat alkalmazó amerikai széria létrehozását. Így a három bajnokság akár 2017-től átjárható lenne egymás között.

# Házhoz jönnek!

A hagyományoknak megfelelően a németországi Hockenheimringen indul és ott is fejeződik be a Német Túraautó-bajnokság 10 fordulóból álló szezona. A magyarországi rajongók számára örömteli hír, hogy 26 év után visszatér hazánkba a DTM mezőnye! Kínába 2004 és 2010 után immár harmadszor látogat a sorozat, de Sanghaj helyett ezúttal Guangzhou megapoliszban, speciálisan a DTM számára tervezett utcai pályán versenyeznek majd – ezenkívül még két külföldi futam, Oroszország és Ausztria kapott helyet a menetrendben. Ugyan-

kor az angliai Brands Hatch és a hollandiai Zandvoort Park kiesett az idei programból. Azon kívül, hogy az Audi, a BMW és a Mercedes egyes csapatai megkeverték a pilótafelállásokat, néhány régi-új arc is érkezett a mezőnybe. A négykarikások például a márka LMP- és GT-programjába átigazolt Filipe Albuquerque helyére a 21 éves svájci Nico Müllert igazolták le. A BMW Andy Priaulx-t és Dirk Wernert két újoncra, a Red Bull által támogatott 22 esztendősnél fiatalabb António Félix da Costára és a 27 éves belga Maxime Martinra cserélte. A Mercedes gőzerővel készül

az idei szezonra, mivel a Daimler jubileumi, 120. évfordulóját ünnepli az autósportban. Egyelőre csak két pilótát jelentettek be: a 2005-ös bajnok, Gary Paffett mellett 2010-es bajnokuk, a Formula-1-ben üléstől nélkül maradt Paul di Resta erősíti a stuttgarti márkát. Némi spekulációra adhat okot, hogy nemrégiben egy másik egykori F-1-es versenyző, az orosz Vitaly Petrov tesztelt a Mercedesnek.

Ugyancsak izgalmas hír, hogy jövőre – Japánban vagy Kínában – közös futamot tervez a DTM és a Japán Super GT sorozat. Ezután 2016-ban egy közös bemutató



Június 1-jén a Hungaroringen élvezhetjük az Audi, a BMW és a Mercedes-Benz összecsapását



# Újabb mérföldkövek

Laverty szenzációsan kezdett, 95 futam után győzelemre vitte a Suzukit!



Laverty rögtön az első versenyén nyert a Suzukival, az MV Agusta pedig 38 év után győzött ismét vb-futamon!

Egy év után Eugene Laverty és Sylvain Guintoli ismét felosztotta egymás közt az ausztrál szezonnyitót Phillip Islanden, mégis óriási különbség van a tavalyi és az idei győzelmeik között. A tavalyi vb-második Lavertyt ugyebár kitette az Aprilia, ő pedig átszerződött az évek óta gyengélkedő Suzukihoz. Laverty nagyon hamar összebarátkozott a GSX-R 1000-essel, amelynek nyergében az előszezon teszték első számú meglepetése volt. Az 1. futamban Laverty a 7. helyről felzárkózott, majd maga mögé utasította az addig az élen harcoló Marco Melandrit és Sylvain Guintolit. Az új motorosnak köszönhetően a Suzuki 2010 után diadalmaskodott ismét a superbike-ban. Lavertynek és a Suzukinak mégis nagyon felemás

napja volt. A 2. futamban is győzelemért csatázott, de a Gixxer elfüstölt alatta. A futamot egyébként ekkor megszakították, s az aktuális állás alapján hirdettek végeredményt. Melandri elfékezte magát, csak a 8. helyen zárt, a pole pozíciós Guintoli viszont azt követően vezet a vb-t, hogy közel 4 hónapig volt kényszerpihenőn.

## Az EVO-ban egyelőre jobb a zöldek

A Kawasaki számára viszont 1996 óta továbbra is tabu maradt Phillip Island. A zöldek 18 éve nyeretlenek itt, pedig a Ninja volt az egyedüli motor, amely a versenyen elérte a 320 km/órát. A címvédő Tom Sykes jobban kezdett, mint tavaly: 7. és 3. helyének köszönhetően 3 ponttal többje van, mint egy éve, ám Loris Baz kétszer is megelőzte világ bajnok társát. Az új EVO kategóriában viszont a legjobb volt a Ninja, hiszen David Salom mindkét futamban megnyerte a kategória értékelését. Az EVO gépek azonban nem versenyképesek a superbike

motorokkal. Bár az is igaz, hogy Sylvain Barrier, Luca Scassa és Michel Fabrizio sérülés miatt hiányzott a mezőnyből, míg a Pirelli még nem vetette be az EVO kategóriának szánt gumiját.

A supersportban 2005 után vereséget szenvedtek a japán márkák, mégpedig a legendás olasz márkák, az MV Agusta jóvoltából. Az MV Agusta, amely a gyorsasági vb-n 75 vb-címet szerzett, 1976 után diadalmaskodott ismét világbajnoki viadalon (a superstock 1000-ben nyert ugyan a közelmúltban az MV Agusta, de az a sorozat „csupán” világbajnok). A történelmi sikert az a Jules Cluzel szerezte meg, aki idén új csapattal az MV Agustánál. Cluzel az 5 körös sprintversenyben – az eredeti versenyt félbeszakították, mivel egy szétrobbanó motorból olaj került a pályára – gigászi párbajt nyert meg. A kurta idény nyitó viszont két sztárnak nem sikerült: a háromszoros világbajnok Kenan Sofuoglu és a vezérhondás Michael van der Mark is bukott, miközben a győzelemért csatáztak.

HA-SZR

## MAGYAR VERSENYZŐK

### Majdnem pontos

Eseménydús volt a Tóth-csapat bemutatkozása a superbike-vb-n, ahol mindössze egy kétnapos teszt után debütált az alakulat. Sebestyén Péter a versenyhét elején rendezett teszten bukott, válsérülést szenvedett. Ennek dacára vállalta a motorozást, de egy térsérülés miatt le kellett mondania a versenyzést. Sebestyént még Ausztráliában megműtötték. Tóth Imre (képünkön) ellenben mindkét futamban helytállt. **KARRIERJE ELSŐ SUPERBIKE MEGMÉRÉTTETÉSÉN EGY-EGY 16. ÉS 19. HELYET SZERZETT.**



## VÉGEREDMÉNY (14/1.)

### Phillip Island

#### SUPERBIKE

**1. FUTAM:** 1. Laverty (IRL) Suzuki, 2. Melandri (ITA) Aprilia, 3. Guintoli (FRA) Aprilia, 4. Giugliano (ITA) Ducati, 5. Baz (FRA) Kawasaki, 6. Rea (GBR) Honda, ...  
**2. FUTAM:** 1. Guintoli, 2. Baz, 3. Sykes (GBR) Kawasaki, 4. Giugliano, 5. Rea, 6. Haslam (GBR) Honda, ... 19. Tóth.

#### SUPERSPORT

1. Cluzel (FRA) MV Agusta, 2. Coghlan (GBR) Yamaha, 3. De Rosa (ITA) Honda, 4. Marino (FRA) Kawasaki, 5. Tamburini (ITA) Kawasaki, 6. Wahr (GER) Yamaha.

### Az összetett állás

#### SUPERBIKE

1. Guintoli 41 pont, 2. Baz 31 pont, 3. Melandri 28 pont, 4. Giugliano 26 pont, 5. Laverty és Sykes 25-25 pont, 7. Rea 21 pont, 8. Davies 17 pont, 9. Salom 13 pont, 10. Canepa 11 pont.

#### SUPERSPORT

1. Cluzel 25 pont, 2. Coghlan 20 pont, 3. De Rosa 16 pont, 4. Marino 13 pont, 5. Tamburini 11 pont, 6. Wahr 10 pont, 7. Gowland 9 pont, 8. Russo 8 pont, 9. Menghi 7 pont, 10. Gamarino 6 pont.

Egyelőre a tempó és a megbízhatóság szempontjából is a Mercedes jelenti a viszonyítási pontot, miközben a Red Bull tovább küszködik.

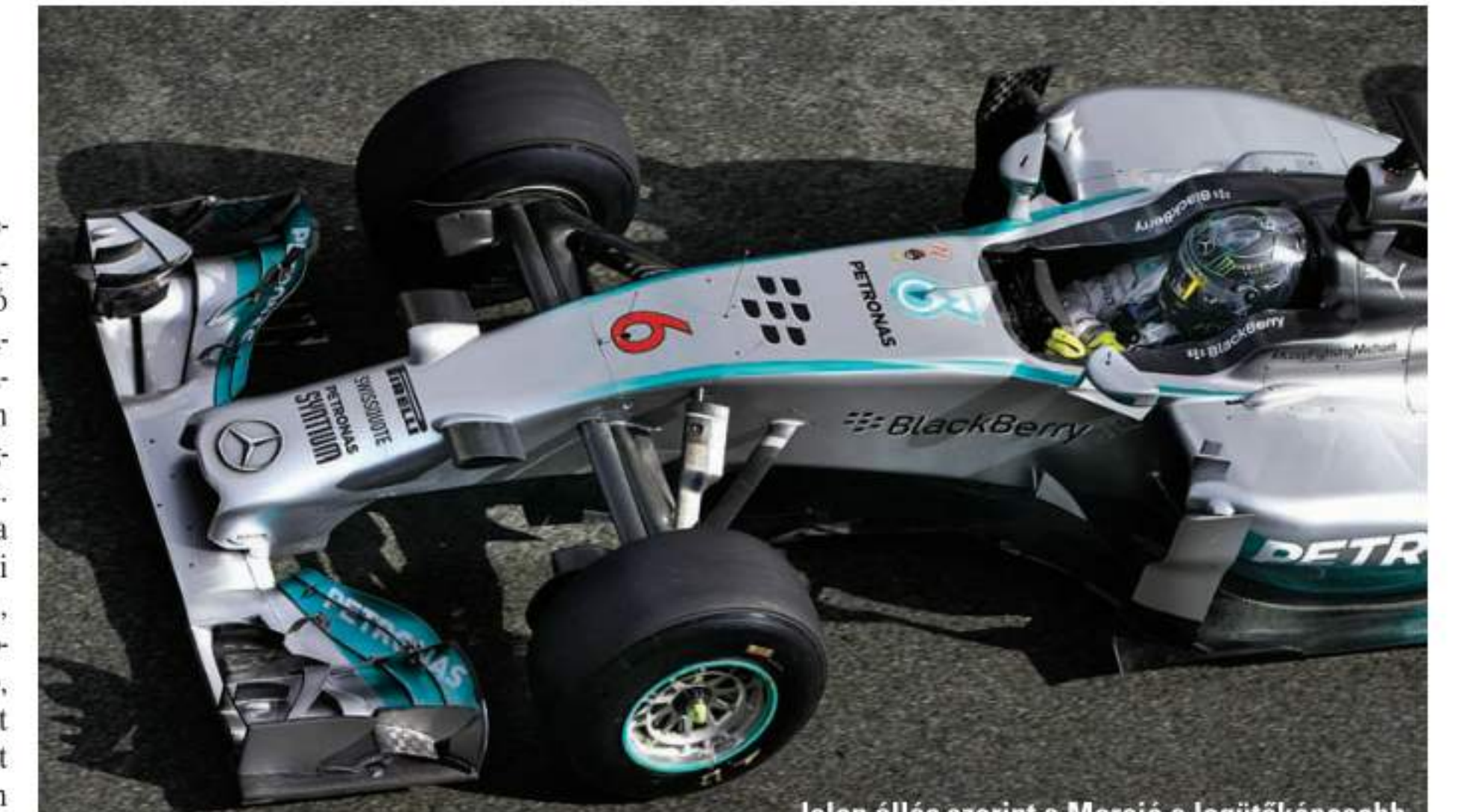
Az Ausztrál Nagydíj előtti hetekben érthető módon mindenkit leginkább a várható erőviszonyok kérdése foglalkoztattott, pedig még az sem tűnt nyilvánvalónak, hogy az autók egyáltalán képesek lesznek megtenni egyváltban a futam 305 km-es távját. A csapatok a január végi jerezi és a február közepén rendezett bahreini teszten szembesültek vele igazán, hogy milyen nehezen jutnak dűlőre az eddigénél sokkal komplexebb, kettős hibrid rendszerrel felszerelt V6-os turbómotorokkal. Egyrészt az egyes motorszállítók nagyon eltérően álltak a felkészülésben, másrészt az istállók is küszködtek a hajtáslánc integrációja terén.

A leggyengébben a Renault állt. Míg a Mercedes partnerei a tesztelés első nyolc napja alatt 10 082 km-t tettek meg, a francia gyártó csapatai csupán 4019-et. Bár ez önmagában nem hangzik súlyos problémának, az igazság az, hogy az új motorokkal minden méter számít, és a deficit a sok műszaki hiba bizonyítéka. Ráadásul a Renault futásteljesítménye a Caterhamnak és annak köszönhetően, hogy a Mercedeshez hasonlóan négy – a Ferrarinál eggyel több – csapatuk van, még szebbnek is tűnik a valóságosnál, a Red Bull és a Lotus ugyanis Bahreinben alig 600 km-t tudott megtenni. A Williams egyetlen nap alatt is többet teljesített ennél.

## Horner szerint Briatore a bűnbak!

A Renault-nál elismerték, hogy nyolc nap után tartottak nagyjából ott a felkészüléssel, ahol a második napon szerettek volna. A részegységek (a kinetikus és termikus motor-generátor, a turbó és a belső égésű motor) összehangolását végző vezérlésük továbbra sem működött tökéletesen, ami a Red Bull főnöke, Christian Horner szerint még egy 2009 előtti döntésre vezethető vissza. A francia cég gyári alakulatát akkoriban irányító Flavio Briatore úgy határozott, az új KERS-t nem a Renault Viry-Chatillon-i bázisán,

# Lépéselőnyben



Jelen állás szerint a Mercie a legütőképesebb autó, Rosbergék nyugodtan várhatják a rajtot



A Ferrari egy motorvezérlési trükk révén féktávokon spórol az üzemanyaggal!



Boullier már McLaren-es öltözékben

Massa korábbi mérnöke, Rob Smedley is átigazolt a Williamshez



## BAHREINI TESZTEREDMÉNYEK, FEBRUÁR 19-22.

| Csapat                  | Versenyző  | Körirdő   | Km   |
|-------------------------|------------|-----------|------|
| 1. Mercedes             | Rosberg    | 1'33,283" | 1705 |
| 2. McLaren-Mercedes     | Magnussen  | 1'34,910" | 1602 |
| 3. Force India-Mercedes | Hülkenberg | 1'36,445" | 1153 |
| 4. Ferrari              | Alonso     | 1'36,516" | 1553 |
| 5. Williams-Mercedes    | Massa      | 1'37,066" | 1748 |
| 6. Sauber-Ferrari       | Gutiérrez  | 1'37,180" | 1288 |
| 7. Lotus-Renault        | Maldonado  | 1'38,707" | 601  |
| 8. Toro Rosso-Renault   | Kvjat      | 1'38,974" | 752  |
| 9. Red Bull-Renault     | Ricciardo  | 1'39,837" | 628  |
| 10. Caterham-Renault    | Kobajasi   | 1'39,855" | 1369 |
| 11. Marussia-Ferrari    | Chilton    | 1'42,511" | 157  |

Bár az előzetes becslések szerint a szabálymódosítások miatt a tempónak kezdetben 4-5 másodperccel gyengülnie kellett volna, Nico Rosberg a bahreini teszt utolsó napján **EGYETLEN MÁSODPERCRE KÖZELÍTETTE MEG TAVALYI, POLE POZÍCIÓS KÖR-IDEJÉT!**

FARKAS PÉTER



Elő de Rosa, nyomában Cluzel (16) és Coghlan (88)



Számos autószalonon megfordultam már, de ezért a spontán összejövetelért megérte a világ másik végén, szombat hajnalban felkelni!

**H**a már egyszer Kaliforniába vetődik az ember, jobb dolga is lehetne, mint hogy felkeljen szombaton hajnali 5-kor, hogy felkeressen egy parkolót Irvine-ban. Szóval, ezért kell a kávé. Igaz, az autóktól, melyekért voltaképpen megyünk, amúgy is rögvést kipattan az ember szeme. A helyi Cars and Coffee (kocsik és kávé) rendezvényt ugyanis elképzelni sem lehet, amíg nem látta valaki, kelet-európai fejjel pedig még ezután is nehéz feldolgozni... Az autórajongók „kis összeroffenése” az internetes oldalakon, fórumokon és közösségi portálokon önszerveződő módon jött létre, s egy ideje minden szombaton megtartják. A szöbeszéd szerint azért hajnalban, hogy a „bolondériájuknak” hódoló apukák ne a hétvégi, családi programoktól rabolják az időt. 10 óra környékén már elkezd kiürülni a parkoló, addig viszont szédületes a felhozatal: jól megférnek itt egymás mellett az amerikai, európai és ázsiai modellek ugyanúgy, mint az ismert és kevésbé ismert veteránautók és klasszikusok, egzotikus szupersportkocsik, legendás versenyautók, vagy szénné tuningolt verdák és hot-rodok. Bugatti Veyronból éppen a negyedik parkol be, tucatszám van itt Ferrari, Lamborghini és Porsche, az amerikai izomautók pedig szinte hétköznapiak számítanak. A tulajdonosok büszkén mesélnek kedvenceikről, a közönség pedig testközelből, ingyen (mínusz a kávé) láthatja álomautóit. Mivel a kocsik lábon érkeznek és távoznak, egy kis motorbőgés vagy kigyorsítás keretében némi showműsor is befér - persze csakis legális keretek között, mivel a rendőrség felügyeli az eseményt. Mellesleg Amerikában 12 városban tartanak Cars and Coffee rendezvényeket, kontinensünkön pedig Madridban, Párizsban, Monacóban, Torinóban és Hamburgban szerveztek már hasonlót, de nemrégiben Budapesten is volt egy próbálkozás.

1225

# Mesehabbal



**CHEVROLET VAN ÉS FORD MODELL-A HOT ROD**

„Áldozd fel a komfortot a stílusért és a sebességért cserébe” - ez a Slim's Fabrication jelszava, amit az 1956-os Chevy Van furgonon tökélyre is vittek. A lemezeken kívül szinte mindent kidobáltak a kocsiból (még az üléseknek is csak a váza maradt), a raktérbe pedig Chrysler-származású Mopar 440-est (7.2 V8) építettek be, kb. 700 lóerőre felszerelve - és ez az USA-ban rendszámot kaphat. Azért ez a patkánystílusú hot-rod sem ajándék a BMW V8-as motorjával.



**STANLEY GŐZGÉP**

Ez a hibátlan állapotú Stanley Steamer gőzgép is lábon érkezett - legalábbis a város széléről. 1914-ig szimplán kipufogták, a későbbi változatok, mint ez is, már visszaforgatják a vizgőzt, így jelentősen csökkent a vízfogyasztás. Kéthengeres motorjuk jó nyomatékos, ezért közvetlenül hajtja a hátsó tengelyt, a gőzgép 100 km/óra feletti sebességre képes.



**SUZUKI HAYABUSA NITRO**

1999-es bemutatkozásakor a Suzuki Hayabusa a világ leggyorsabb motorja volt 300 km/óra feletti csúcsebességével. A második generáció 1340 cm<sup>3</sup>-es, soros négyhengerese már 197 lóerőt tudott, de a gyorsulási versenyekre és sebességrekordok hajszolására még ez is kevés. Ezért a két nitropalack, ami segíti az égést és drasztikusan fokozza a teljesítményt.



Az Isetta alapvetően egy olasz tervezésű törpeautó, de több európai ország is megvette a licencét. A BMW például 1955 áprilisától 1962 májusáig 161 728 darabot gyártott belőle. Ez itt egy „nyújtott me-

gelytávú” (1700 mm), négyszemélyes Isetta 600-as. 582 cm<sup>3</sup>-es, 19,5 lóerős motorja az R67-es motorkerékpártól származik, s hozzávetőleg 100 km/órás csúcsebesség elérését tette lehetővé.

Egy fantasztikus Porsche 917-es replika: a zuffenhauseni márka ezzel aratta első abszolút győzelmét a Le Mans-i 24 órásan 1970-ben, majd 71-ben. 12 hengeres boxermotorja 4,5, 4,9 vagy 5,0 literes volt, turbófeltöltéssel 1100 lóerőt préseltek ki belőle. Négyen is az 1 700 000 USD (mai árfolyamon 382,5 millió Ft) értékű Bugatti Veyronnal érkeztek. A 8,0 literes, W16-os motort négy turbó lélegezteti, így mesebeli 1001 lóerőt produkál a (hivatalosan még) világ leggyorsabb autója.

**PORSCHE 917 ÉS BUGATTI VEYRON**



**LAMBORGHINI COUNTACH, DIABLO, BMW M1 ÉS FERRARI 512 BB**

Gyermekkorom meghatározó szupersportautói egymás mellett. A Lamborghini Countach 1985-ben bemutatott 5000QV verziójából mindössze 610 példány készült: 5,2 literes, 48 szelepes, V12-es motorja 455 lóerőt teljesített.

Mellette utódja, az 1990-2001 között gyártott (2884 db) Diablo. A V12-es méretét 5,7-ről (492 LE) később 6,0 literre növelték, a csúcsot az 590 lóvas GTR jelentette. A legendás BMW M1-esből (1978-1991) még ennél is kevesebb,

mindössze 456 darab készült. A Giorgetto Giugiaro által tervezett középmotoros kupét 3,5 literes, soros hathengeres motor repítette 272 lóerővel. Végül jobb szélén egy 360 lóerős Ferrari 512 BB a 80-as évek elejéről.

**FORD T-MODELL ÉS GT40**



Két legendás Ford: a mások mellett Galamb József és Farkas Jenő által tervezett Ford T-model a világ első nagy sorozatban, futószalagon gyártott autója volt. A megfizethető árú „Bádog Böskéből” 1908 szeptemberétől 1927 októberéig több mint 15 millió darabot gyártottak. 2,9 literes, soros négyhen-

geres, 20 lóerős motorjával 60-70 km/órás sebességre volt képes. A 40 hüvelyk (1,02 méter) magas „Ferrari-verő” Ford GT40-es Le Mans-ban szerzett hírnevet magának, amikor 1966 és 69 között zsinórban négyszer nyert. Jó pár példány megfordult belőle, valószínűleg a többségük igényes replika.

**FORD MUSTANG**



A Ford Mustang itt tucatautónak számít. Persze, ahogy a mellékelt példa is mutatja, számos tuningcég igyekszik kielégíteni az egyedi igényeket. Az eredeti Mustangok (1964-73) már valamivel ritkábbak, de azért ezekből is akad itt jó pár.



**BISIMOTO PORSCHE 911**

A Bisimoto tuningcég gépe érdekes hibrid: az első, még léghűtéses 911 Turbo (930-as) kasznijába a vízhűtéses boxermotort pakolják bele, két masszív feltöltővel megspékelve. Azt állítják, a 771 lóerős szörny nemcsak megbízható, hanem hétköznapi használatra is tökéletesen alkalmas...





## Újratöltve!

Beszámolunk az új generációs Mini nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



## Nagy test, nagy hely, nagy élvezet

Teszteljük a Toyota felújított klasz-szikusát, a Land Cruisert és a hétüléses Citroën Grand C4 Picassót.



## Kakukktojás



Kipróbáljuk a Can-Am Commander Electric elektromos hajtású munkaquadot.

## Ezt elszabták...

Olcso alkatrész, silány minőséggel: a gyakori probléma a karosszéria-elemek sem kíméli. Tanácsadó rov-tunkban a minőség kulcsfontossága is terítke kerül.



## További témáink

### Menetpróba

- Ford Transit

### Teszt

- Opel Mokka 1.7 CDTI 4x4

### Használt autó

- Citroën Xsara Picasso  
- Toyota Land Cruiser

## autó-motor

ALAPÍTVÁ: 1948

Kiadja a Julius Magazines 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

Lővei Gergely

### SZERKESZTŐSÉG

1122 Budapest, Városmajor u. 12-14., A/I.

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: 128556

FELELŐS VEZETŐ:

LAKATOS IMRE ÜGYVEZETŐ

A nyomtatás időpontja: 2014/9. hét

66. évfolyam, 4. 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 és helyi tarifával hívható telefonszámon munkanapokon

7:00 és 17:00 között (munkaidőn kívül üzenetregisztrációval),

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

leadhatja interneten keresztül is

a www.axelspringer.hu/elfizetesek oldalon és elküldheti

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

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzlet.

Postacím: 1900 Budapest.

Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a

hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlelofizetes@posta.hu,

további információ: 06-80-444-444.

Mobilon: küldje az izshop kódszót a 06-70-70-60-500

számra és töltsse le az izshop Java alkalmazást.

Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.

Ügylezés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu

elfizetes@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 rejtveny pályázatokon részt vevők által meg-

adott adatok nyilvántartásunkba kerülnek. Az adatok mega-

dásával 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.

# AMTS

## AUTÓ, MOTOR ÉS TUNING SHOW

MAGYARORSZÁG LEGNAGYOBB AUTÓS-MOTOROS KIÁLLÍTÁSA ÉS SHOW-JA

**MÁRCIUS 21-23.**  
**HUNGEKPO**  
**2014**



**RENGETEG ÉLMÉNY, EGY BELÉPŐVEL!**



**NEMZETKÖZI TUNING ÉS HIFI SHOW, KIÁLLÍTÁS, TALÁLKOZÓ ÉS VERSENY +**  
**LÁTVÁNYOS PROGRAMOK EGÉSZ NAP, TÖBB MINT 1000 KIÁLLÍTOTT JÁRMŰ +**  
**EXTRÉM AUTÓS ÉS MOTOROS BEMUTATÓK, 3 NAP TISZTA ADRENALIN +**  
**MAGYAROK A VILÁG JÁRMŰGYÁRTÁSÁBAN KIÁLLÍTÁS +**



A vezető magazin

**INFÓK, ÉS ONLINE JEGYVÁSÁRLÁS: WWW.AMTS.HU**

## Fizessen elő az Autó-Motorral!

### JELENTKEZZEN MOST!

Telefonon: (06-40) 510-510

Interneten:  
www.axelspringer.hu/elfizetesek

E-mailen:  
elfizetes@axelspringer.hu

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

Megrendelem az Autó-Motor magazint ☐ negyedévre 1620 Ft, ☐ fél évre 3240 Ft, ☐ egy évre 6480 Ft ☐ példányban.

### MEGRENDÉLÉSI 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 belföldi kézbesítésre érvényesek. Az árvalótartás jogát a kiadó fenntartja.