2015. NOVEMBER 4. | www.automotor.hu

autó motor 22

ALAPÍTVA: 1948



TÉLI GUMIK
BEMUTATÓK | ADAC-TESZTEK



MÉG IDÉN JÖN A KUGA FÖLÉ POZICIONÁLT NAGY SUV!

FORD EDGE

F-1



MEGVAN!
Hamilton harmadik királysága!

TESZT



LAND ROVER DISCOVERY SPORT

MOTOGP



SZÉGYENFOLT

CITROËN DS 60 éves

GRAN TOURER BMW





mediaworks
9 770005 079004 15022
SK 1,71 EUR; 195 DIN; 7,2 lej
325 Ft

Mert a változás életforma.

Vadonatúj Hyundai Tucson



Már **5.799.000 Ft-tól!**

www.hyundai.hu

HYUNDAI | NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

EURO2016 FRANCE

5 ÉV korlátozás nélküli garancia

A kép illusztráció. A hirdetésben feltüntetett ár ajánlott fogyasztói ár, mely a Hyundai Tucson 1.6 GDi Life modellre vonatkozik. Az ajánlat tájékoztató jellegű, a részletekről kérjük érdeklődjön márkakereskedőjénél vagy a www.hyundai.hu oldalon. Az új személygépkocsi fajlagos üzemanyag-fogyasztási és CO_2-kibocsátási adatai megtalálhatóak az üzemanyag-gazdaságossági ismertetőben, amely ingyenesen hozzáférhető minden eladási helyen, a Fogyasztóvédelmi Felügyelőségen és a www.hyundai.hu oldalon.



Miklós-Illés Kálmán
szerkesztő

Végre jönnek a reális fogyasztási adatok?

Azt hiszem, felesleges ragozni, mekkora károkat okozott a dízelbotrány a VW-csoportnak, de kicsit távolabbi perspektívából nézve az is egyértelmű, hogy közvetve majdnem minden gyártót érint az ügy. A dízelmotorokba vetett hit meginogni látszik, ami komoly fejtörést jelent valamennyi, Európában piacon lévő tömeggyártónak, ugyanis az öreg kontinensen számos ország van, ahol a dízelek részaránya (új autóknál) 60% feletti. **Így aztán a Peugeot, a Citroën és a DS márkákat tömörítő PSA-csoport, amely dízelfronton különösen erős (és sok vesztenivalója is van), azt tervezi, hogy egy teljesen új fogyasztás- és emissziómérési rendszert vezet be a vásárlói bizalom helyreállításához, ehhez pedig egy külső, független céget bíznának meg.** A kidolgozás alatt lévő mérési ciklus szerint életszerű körülmények között rögzítik majd az egyes modellek fogyasztását és károsanyag-kibocsátását, ami természetesen azt jelenti, hogy magasabb értékek szerepelnek majd a papíron, de akárhogy is nézzük, ez a vevőnek lenne jó.









Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 37

Extra
60 éves a Citroën DS 48

Bemutató
Ford Edge 10
A Honda tanulmánymodelljei 38

Menetpróba
Audi A4 Avant 12

Teszt
Land Rover Discovery Sport TD4 190 14
BMW 220d xDrive Gran Tourer 18
Seat Ibiza SC 1.2 TSI 20

Tuning
Hírek, újdonságok 22

Szerviz sztori
Tempomat beépítése 24

Tanácsadó
Évszakos átállás, praktikus teendők 26

Téli gumiabroncsok
Hírek, termékinfók 28
ADAC-tesztek 34

Retró
Ezt írtuk a téli autózásról 36

Sport
Hírek, eredmények 40
DTM 42
Superbike- és supersport-vb: Katar 43
Gyorsasági motoros GP: Phillip Island és Sepang 44
Formula-1: Amerikai Nagydíj 46

Autószállítók



25 évvel ezelőtt alakult a gépjárműlogisztikával foglalkozó Hödlmayr magyarországi leányvállalata. A Hödlmayr Hungária 40 millió eurós árbevételével tavaly a csoport teljes forgalmának mintegy 18%-át bonyolította le.

Másképpen



Sajátos kampányt indított a Nissan és a Sárvári Gyógy- és Wellnessfürdő. A városban egy Nissan Leafet állítottak hadrendbe, hogy felhívják a figyelmet az elektromos autózás előnyeire. **A jármű ingyen szállítja a turistákat a helyi fürdő és a város múzeuma között,** ahol az ország egyik legnagyobb huszárkiállítása látható.

4x4-es évforduló



A BMW 30 évvel ezelőtt jelentkezett először összkerékhajtású modellel a 325i Allrad képében, mely 37:63% arányban osztotta el a motor teljesítményét az első és a hátsó tengely között. A 4x4-es verzió jelölése a premier után nem sokkal 325iX típusnévre változott - a modellből 1988-tól kombi kivitel is rendelkezésre állt.

Tudta-e?

A Jaguar mérlegeli, hogy az F-Pace szabadidő-autóból érdemes-e elektromos hajtású modellt piacra dobni. Ha igen, akkor az lenne a márka történetének első villamos autója!

Mini Cabrio

Kalap nélk



Tovább folytatódik a Mini modellpalettájának megújulása: a három- és ötajtós típusok, valamint a Clubman után a vászontetős Cabrio is megérkezett, mely 98 mm-rel hosszabb, 44 mm-rel szélesebb és 7 mm-rel magasabb, mint elődje, miközben tengelytávolsága 28 mm-rel nőtt. A „váltakozó", Caribbean Aqua metálfényezéssel is elérhető újdonság tetőmozgatása teljesen elektromos, emellett pedig az is fokozza a komfortot, hogy az első ülések szélesebb állíthatósági tartományokkal, míg a hátsók hosszabb ülőlapokkal rendelkeznek. A csomagtartó térfogata zárt tetővel 25%-kal, 215 literesre nőtt, amely lenyitott tetővel 160 literre mérséklődik. A piaci bevezetésekor az új Cabrio háromféle motorváltozattal lesz elérhető: a 136 lóerős, 1,5-ös és a 192 lóerős, 2,0 literes benzinesek mellett dízel változat (1,5 liter, 116 lóerő) is konfigurálható.

Rejtett bukókeret (boruláskor jön ki) emeli az új Mini biztonsági színvonalát

Audi RS 7 Sportback performance



A jóból sosem elég

Audi RS 6 Avant performance



Kisebb meglepetésre nem a plus, hanem a performance utónevet kapták az Audi RS 6 Avant és RS 7 Sportback új változatai, melyek 605 lóerős teljesítményükkel 45 paripával tesznek túl a kiindulási alapokon. A 4,0 literes, turbós V8-as nyomatéka is nőtt, túltöltéssel immáron 750 Nm-t (+50 Nm) szabadít a nyolcfokozatú automatikus váltóra és az összkerékhajtásra. A 3,7 másodperces 0-100-as sprintidő mellett az is komoly fegyvertény, hogy a Dynamic Package megrendelésével a végsebességet 305 km/óráig tolja ki az Audi. A légrugós felfüggesztéssel rendelkező újdonságok 20 mm-rel közelebb kerültek a talajhoz, mint a „sima" RS-ek, kívülről viszont csupán a 21 colos felnijeikkel mutatnak újat.





Technológiai újítások

A Ford valenciai gyárában, ahol a Galaxy, a Mondeo és az S-MAX modellek készülnek, az iparágban elsőként strucctollakat használnak abból a célból, hogy a nyers karosszérián ne maradjon por a fényezés megkezdése előtt. A strucctollak egyenként akár 76 cm hosszúak is lehetnek; ugyanakkor kevesebb, mint 3 grammot nyomnak, és akár öt évig is lehet használni őket. A rendszer felépítése egy autómosóéhoz hasonlít, és úgy tervezték, hogy egyetlen szemcse se ragadhasson az autóhoz.

Szintén érdekes a Ford és a Szentpétervári Állami Műszaki Egyetem közös projektje. A két fél közösen fejlesztette ki egy rendkívül megbízható adatkommunikációs rendszer prototípusát, ami a jövő kommunikáló autóiban alkalmazható. A kutatócsoport ugyanazokat a többcsatornás csatlakozási elveket alkalmazza, mint amelyek alapján a Nemzetközi Űrállomás űrhajósai egy földi robotot irányítottak joystick segítségével az űrből. A hároméves közös projekt elsődleges célja egy megbízható kommunikációs technológia kifejlesztése volt, amely az autóvezetőket és szolgáltatókat összekapcsolja a felhőben tárolt információkkal és szolgáltatásokkal.



Villamosítási stratégia

A Volvo Cars nyilvánosságra hozta villamosítási stratégiájának egyes részleteit, melynek keretében a modellkínálat minden tagját plug-in hibrid hajtásláncal szerelik fel, elsőként a 60-as és 90-es sorozatoknál – a tavasszal érkező vadonatúj S90-es limuzin is elérhető lesz hibridként. A márka emellett egy új, kisebb méretű, részben elektromos hajtású modellcsaládot állít négy kerékre, valamint 2019-re egy teljesen elektromos üzemű típust is bevezet. Jön továbbá a friss 40-es széria, melynek alapját egy új platform, a CMA moduláris padlólemez adja.



HIRDETÉS



Tovább zöldülnek



A Toyota bejelentette új célkitűzését, mely szerint **2020-ra a teljes modellpalettára vetített CO_2-kibocsátásnak 22%-kal kell csökkennie.** Ebben szerepet játszhat a Mirai üzemanyagcellás modell (képünkön), melyből 2020-ban már évi 30 ezer példány készül a tervek szerint.

Négymotoros



Januárban lesz egy éve, hogy a Honda bemutatta a Honda (Acura) NSX-et, de csak most ismertették a műszaki adatokat. A 7500-as fordulatszámra képes, 3,5 literes, V6-os, biturbó blokk és a három villanymotor (kettő az első tengelyen, egy a hátsón) összteljesítménye 573 lóerő. Az akkucsomag miatt nem éppen karcsú az NSX, **a modell tömege 1725 kg.**

Évfordulós Pappas



10. születésnapját ünnepli a Pappas Auto Magyarország Kft., mely egy évtized alatt a magyar autópiac meghatározó szereplőjévé vált. A 2014-es üzleti évet 50 milliárd forintot meghaladó árbevétellel záró cég jelenleg hat telephelyet üzemeltet hazánkban, ebből kettőt Budapesten.

HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémesztergályos mester

VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS

Az Alfától a Zastaváig.

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

ALAPÍTVA 1971-BEN.

Mercedes-Benz G-osztály

Jó az öreg a



Ósmasszívum: a G-osztály a frissítés után is hű maradt önmagához

Újabb töltőpontok



A Budavári Önkormányzat két, elektromos járművekhez szükséges ABB gyorstöltőt adott át a Budai Vár és környéke közlekedésének fejlesztését célzó európai uniós program keretében. A Terra 53 CJG átlagosan 15-30 perc alatt képes menetkészre feltölteni a megfelelő csatlakozóval ellátott elektromos autó akkumulátorát. Minden ABB-töltőt internet alapú kapcsolódó szolgáltatásokkal látnak el, hogy az üzemeltető könnyen össze tudja kapcsolni a töltőket különböző szoftverrendszerekkel, mint például back-office, fizetési, vagy smart grid rendszerek. Ez a funkció lehetővé teszi a távfelügyeletet, a testreszabott hibadiagnosztikát és javítást, valamint a szoftverfrissítést és fejlesztést.

Ausztrál kaland



A világ legnagyobb napelemes járműversenyéről, a Bridgestone World Solar Challenge-ről elégedetten tért vissza a Kecskeméti Főiskola csapata, ugyanis a MegaLux-szal a hetedik helyen végeztek. A feladat az volt, hogy minél gyorsabban megtegyék a Darwin és Adelaide közötti 3022 kilométeres távolságot – a MegaLux az első olyan magyar jármű, amely megtett 3000 kilométert kizárólag napenergiával. Ehhez pontosan 43 órára és 4 percre volt szüksége, ami mindössze 5 óra 8 perccel több, mint a győztes holland csapat eredménye. A MegaLux 80 km/órás átlagsebességre volt képes!

Új modell, új motorcsalád

A Honda hivatalosan is bejelentette, hogy 2017-ben jön a Civic tizedik kiadása, melyben két új turbós benzinmotor debütál. Az 1,0 és 1,5 literes egységek teljesen friss fejlesztési irányvonal szerint készülnek, a kis tehetetlenségű turbófeltöltő mellett pedig természetesen változó szelepvezérlés és közvetlen befecskendezés segít hatékonyabbá tenni. A Honda eközben azt is elárulta, hogy az ötajtós Civic kizárólag a swindoni (Egyesült Királyság) üzemében készül, ahol 270 millió fontos beruházást eszközölnek a 2017-es gyártásindításig.



háznál



Mercedes-Benz GLE 450 AMG 4Matic



5,7 másodperc alatt sprintel 100-ra az újdonság

Fefrissülve folytaja pályafutását a Mercedes kínálatában állócsillagnak számító G-osztály. A modell kívülről az átrajzolt lökhárítókról és új felnijeiről ismerhető fel, belül pedig a 11,4 centi képátlójú, multifunkciós kijelző és a csőbe bújtatott műszerek árulkodnak a ráncfelvarrásról. A motorpalettán több újítás is van, hiszen a 3,0 literes dízel (immáron G 350 d) 211 helyett 245 lóerős, az AMG G 63-as teljesítménye 544 lóerőről 571-re emelkedett, míg az AMG 65-ös csúcsragadozó 612 helyett már 630 lóerőt állít csatasorba. A G 500-as verzió esetében viszont új blokkot alkalmaznak: az 5,5 literes, szívó V8-as helyére megérkezett az AMG C 63-asból ismert 4,0 literes, biturbó V8-as, mely 422 lóerőt és 610 Nm-t teljesít a modellben - ez 35 lóerővel és 80 Nm-rel több, mint a felmenő produktuma.

A Mercedes emellett lerántotta a leplet a GLE 450 AMG-ről, mely a GLE 450 AMG Coupéhoz hasonlóan 367 lóerős, 3,0 literes, biturbó benzinmotorral és 9G-Tronic váltóval érkezik. Az AMG 63-as alá pozicionált jármű kipufogórendszere és futóműve is eltér a „mezei" változatokétól.

HIRDETÉS



Assassin's Creed Syndicate

London bandái









Tavaly ilyenkor a trikolor kékjébe, fehérjébe és vörösébe burkolt nagy francia forradalom szolgált a templomos rend és az assassin testvériség századok óta zajló titkos háborújának kulisszájaként. A felvilágosodás eszméi számára véres ösvényt taposó Párizs helyett idén a 19. század második felének legmozgalmasabb városába, Hasfelmetsző Jack, Charles Darwin, Alexander Graham Bell és Viktória királynő Londonjába látogathatunk el. A nyüzsgő metropolis élethű másában kedvünkre felfedezhetjük a korabeli Trafalgar teret, vasútra, gőzhajóra és konflisra válthatunk jegyet. De felkapaszkodhatunk a Big Ben óratornyának tetejére és éjszakai kirándulást tehetünk a hírhedt Whitechapel negyedbe is, dacolva azzal, hogy 1868-ban a rendőrség még nem áll a helyzet magaslatán, s így a közbiztonság hagy némi kívánni valót maga után. Az utcákat uraló bandák kíméletlen háborújába mi magunk is beleavatkozhatunk boxerrel, sétapálcába rejtett karddal és az orgyilkosok emblematikus csuklópengéjével téve pontot a verekedéssé fajult nézeteltérések végére. Sőt, a kizsákmányolt társadalmi csoportok életkörülményein is javíthatunk Charles Dickens és Marx Károly legnagyobb örömére. Az Assassin's Creed Syndicate tökéletes alkalom arra, hogy megismerkedjünk a sorozattal, amely a Szentföldön zajló keresztes háborúktól kezdve, a reneszánsz Itálián át egészen az amerikai függetlenségi háborúig – sőt egy alkalommal a Karib-tenger kalózai közé – repítette játékosok millióit az elmúlt évek során. Minekutána nem csupán a korszak és a helyszín hat az újdonság erejével, hanem a két főhős, Jacob és Evie Frye személye is, semmilyen hátrányt nem szenvedünk, ha kihagytuk volna a korábbi részeket. Később amúgy is bepótolhatjuk őket, érdemes.

Mondja el véleményét!

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

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

Ne térjen ki a feladat elől!

Közeleg a tél, s bármennyire sem szeretnénk, nyakunkon a zord időjárás, és a közúti balesetveszély kockázata is fokozódik. Nem árt hát jobban odafigyelni az utakon, gondot fordítani a járművek évszakos átállására, hogy a napi ingázás, az ünnepi rokonlátogatás és a tervezett kikapcsolódás se legyen rémálom a volán mögött...



Jubiláló fejlesztőközpont



Létrehozásának 10. évfordulóját ünnepli októberben a Bosch Budapesti Fejlesztési Központ, amely az autóipari mérnökök számát tekintve a Bosch-csoport második legnagyobb európai kutatás-fejlesztési központjává nőtte ki magát. Az indulást követő második évben már 300 mérnök, 2012-ben pedig már ennek több mint kétszerese, 700 szakember volt a Budapesti Fejlesztési Központ munkatársa, majd még dinamikusabb fejlődés következett: **2013 őszén 900 mérnök dolgozott a legmodernebb autóipari fejlesztéseken, mostanra pedig már 1300 szakember munkálkodik a központban. A gyors ütemben növekvő fejlesztési feladatokhoz és a bővülő mérnöki létszámhoz igazodva idén augusztusban adták át a Bosch Fejlesztési Központnak is helyet adó új központi épületet Budapesten. A komplexum felépítésére 2011 óta 32 milliárd forintot költött a Bosch.** A céghez kapcsolódó hír, hogy a németországi Renningenben új kutatóbázist nyitottak (képünkön), ahol 1700-an végeznek alkalmazott ipari kutatást. A vállalat mintegy 310 millió eurót fektetett az új telephely létrehozásába! A kutatások olyan területekre összpontosulnak, mint a szoftvertechnika, a szenzortechnológia, az automatizálás, a vezetéstámogató rendszerek, valamint az akkumulátor-technológia és az egyre fejlettebb hajtásláncok.

Enyészet

„Autóimádó emberként gondoltam, megosztom egy embertelen, vagyis „autótlan" sorsra ítélt négykerekű képét Baranya megyéből. Jó-jó, a bontóban még ennél jobb állapotú autókat is találni, de azok sorsát már eldöntötték. Ez az autó viszont se nem megy, se nem bontásra vár. Számomra az az érthetetlen, hogy ha valaki egyszer pénzt fizet valamiért, később hogy nem érdekli, hogy azt ezzel a módszerrel ki is dobta az ablakon. Jelen esetben letette egy parkolóba."



TISZTELETTEL: CS. TAMÁS

Akár egy hullámvasút

Az Opten céginformációs szolgáltató elemzése szerint az elmúlt két év komoly nyomot hagyott a taxis piacon (2013 szeptemberében lépett életbe a fővárosban a taxik formai és árazási szabályozása). Az új rendszer és a közösségi fuvarszolgáltatásokkal folytatott verseny megtizedelte a cégeket a piacon, de a talpon maradt társaságok minden korábbinál eredményesebben működnek. 2013-ban még közel 1000 társaság működött az országban, ami idén szeptemberre 900 alá esett, miközben az összesített alkalmazotti létszám 1200-ról 2000-re emelkedett. A 10 legnagyobb taxitársaság közül csupán egy nem tudta növelni a bevételeit.



JÖN, JÖN, JÖN!
MEGJELENÉS 11.11.

autó motor extra
KÜLÖNKIADVÁNY

68 OLDALON



SUV és családi egyterű értékesítési adatok

Gyerekülések biztonsági tesztje

Alternatív hajtású szabadidő-autók

Keresse az újságárusoknál!

Nekünk szól

Az európai kínálat csúcsára érkezik a Ford közepes méretű szabadidő-autójának második generációja.



Ilyen volt!

2007-2014

A Lincoln MKX-szel közös CD3-platformra épülő első generáció csak benzinmotorral készült, a 2.0 Ecoboost mellett 3,5, majd 3,7 literes Duratec V6-ossal is lehetett rendelni Amerikában. A hatfokozatú automatikus váltó kézi opció híján alapáron járt hozzá.

Amióta globálisan gondolkodik a Ford, nincs többé amerikai és európai modell, minden típusuk világautónak születik, és egyszerre próbál megfelelni nemcsak az eltérő előírásoknak, hanem a különböző vevői igényeknek is. Ezt úgy lehet a legegyszerűbben megoldani, ha az igényes európai piacot veszik alapul, ekkor nagy meglepetés már nem érheti őket a világ más pontján sem. Így készült az ízig-vérig amerikai Edge új generációja.

MÁR A FORMATERVÉN IS látszik, hogy kevésbé tolakodó, mint elődje, pedig láthatóan figyeltek rá, hogy éppen annyi eredeti vonást megtartsanak, hogy a német prémiumhármassal szemben legyen egy kis előnye. Hasonlóan lavíroz a két piac ízlésvilága között, mint a Mondeo, melynek műszaki alapjaira épül. Legalább annyira látszik behemótnak, mint lendületesnek, ami ebben a kategóriában szinte már elvárás. Hogy pontosan melyik is az a kategória, az árazás fogja eldönteni, ugyanis több mint 4,7 méter hosszú, így hasonlóan túlmutat a BMW X3-ason, mint a Mondeo a müncheni 3-as sorozaton.

Színvonalas szolgáltatásokat ígér a Ford, egyértelműen prémiumtermékként kezelik jövőbeli legnagyobb és legdrágább európai modelljüket. A beltér ízlésvilága és anyagai is a Mondeóra emlékeztetnek, extrái között olyan újdonságok szerepelnek, mint a 180 fokos orrkamera, vagy a belső zajokat audiorendszerrel generált, ellentétes hanghullámokkal kioltó technológia. Az okostelefonos kapcsolatot már a hangvezérléssel irányítható Sync 2 biztosítja, az asszisztensrendszerek közül nem hiányozhat az adaptív tempomat, az akadályokat észlelő és a sávtartó elektronika, a holttérfigyelő és a táblafelismerő sem. Mindegy, hogy anyuka vagy apuka ül a kormánynál, besegít a parkolásba is, akár az automatikus segédre, akár saját szemére és végtagjaira hagyatkozik, adaptív kormányzása a sebességhez igazítja az áttételezést. Elérhető lesz a légzsákként felfújódó hátsó biztonsági



Az utasoldalon is elérhető lesz a térdlégzsák

Csak ötüléses készül, a sok hely mind a csomagoké lehet





öv is. A hátsó ezúttal szigorúan a második sort jelenti, mert a testes karosszériából csak ötszemélyes változat készül, hétülésesnek továbbra is a Galaxy/S-Max páros marad, szintén ezen a padlólemezen.

HA EURÓPA, akkor dízelmotor, egyelőre csak a 2,0 literes TDCi lesz választható, a 180 lóerős hatfokozatú kézi, a 210 lóerős hatfokozatú Powershift automatikus váltóval. Az Edge még idén a szalonokba kerül, modern összkerékhajtási rendszere, amely 16 ezredmásodpercenként ellenőrzi a tapadást és önállóan osztja el a szükséges nyomatékot a kerekek között, várhatóan az alapfelszereltség része lesz.



Hárman vannak, ketten jönnek

Jelenleg a második generációjánál jár a Focus műszaki alapjaira tervezett Kuga, amely idén új színekkel, áttervezett, nyitható üvegtetővel és Sync 2 rendszerrel frissült. Fölé érkezik majd az Edge, míg alá pozicionálták az EcoSportot. A Fiesta testvérmodellje a Frankfurti Autószalonon egy enyhe frissítéssel jelent meg, a magyar importőr egyelőre nem forgalmazza.

SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: FORD

Ilyen volt!



1991-1995

A kombi csak a harmadik 80-as generáció frissítésekor érkezett, 94-ben jött a Porsche-gyárban összeszerelt, 315 lovas RS2 Avant is.



1996-2001

Itt debütált a VW-csoport új, hosszmotoros padlólemeze, s ekkor már a 380 lóerős RS 4 Avant volt a zászlóshajó.



2001-2008

Itt is bemutatkozott a fokozatmentes Multitronic sebességváltó, illetve V8-as motor is elérhető volt.



2008-2015

A limuzinhoz képest már csak fél évet kellett várni a negyedik generációs középkategóriás kombira.



A legapróbb, mikronos részletekre is kiterjedt a mérnökök figyelme az új A4 Avant tervezésekor.

Tökéletes k



A D-oszlopba rejtett sínen felszalad a kalaptartó a csomagtérfedél nyitásakor, majd elektromotorral mozgatva le is csukódik magától a roló. Bővítés után nem sík a padló

A középkategóriás Audi modellsorozat történetében először fordul elő, hogy egyszerre indul a lépcsős hátú és a kombi változat forgalmazása – a 6 centivel nyújtott tengelytávú limuzinra már nem kell sokáig várnunk. Az Avant menetpróbáján leginkább arra voltam kíváncsi, milyen újdonságot tudnak még elmondani az A4-esről röviddel a lépcsős hátú menetpróbáját követően? Nem meglepő módon a minőségről volt szó.

A KAROSSZÉRIA oldalán végigfutó karaktervonal például nem egy egyszerű mélyedés, hanem egy olyan térbeli forma, amely minden fényviszony között jól kirajzolja a fény/árnyék határt. Bő 4 méteren húzódik mindkét oldalon, több karosszériaelemen keresztül, ráadásul a jobb oldalon még a tanksapkát is keresztezi. A különféle anyagokon eltérő technológiával fényeznek, így a fényezés vastagsága is eltérő – a mestersablon kialakításánál figyelembe vették ezt a pár mikronos eltérést is, úgyhogy amikor az ember a kezével végigsimít a már lefényezett karosszérián, az illesztési hézagtól eltekintve nem akad meg a keze.

Van egy, kifejezetten a kombi karosszériához köthető újdonság, mégpedig a g-tron elnevezésű földgázos változat. Ennél a padlólemez hátsó részét teljesen átalakították annak érdekében, hogy a négy darab acélházas karbontartálynak és a kis méretű benzintanknak helyet találjanak; az utastér mérete nem változik, de a csomagtérpadló alatt már nincs tárolórekesz, és az a fiók is hiányzik, ahol a praktikus csomagrögzítési tartozékokat lehet szállítani, továbbá nincs hely hátsó differenciálműnek sem. Az A4 g-tron első kerekeit a 2,0 literes,

ombi







Mérges megjelenést kölcsönöz a dupla fénycsík, pedig valójában egy szelíd utazóautó az A4-es

AUDI A4	2.0 TDI 150	3.0 TDI 272
Összlökettérfogat (cm^3):	1968	2967
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel	V6/24 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	110/150/3250-4200	200/272/3250-4250
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	320/1500-3250	600/1500-3000
Hossz./szél./mag. (mm):	4726/1842/1427	4726/1842/1427
Tengelytáv (mm):	2820	2820
Nyomtáv elöl/hátul (mm):	1572/1555	1572/1555
Fordulókör (m):	11,6	11,6
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1430/600	1660/570
Csomagtér (l):	480-965	480-965
Üzemanyagtank (l):	40	58
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	8,9	5,3
Max. sebesség (km/h):	221	250
Város/országút/vegyes (l/100 km):	4,6/3,4/3,8	5,4/4,6/4,9
CO_2-kibocsátás (g/km):	99	129
Piaci bevezetés:	2016 elején	



Még a fényezések közötti mikronos eltéréseket is figyelembe vették a karosszériánál

Remek a virtuális műszeregység, aki teheti, ne sajnálja rá a felárat

B-ciklus szerint működő turbómotor áthangolt, 170 lóerős változata hajtja, a gázüzemű hatótáv több mint 500 km. A forgalmazása csak később indul, és sajnos nem is lehetett kipróbálni...

A LIMUZINNÁL az 1,4-es alapmotorral kezdtem az ismerkedést (AM 19), most rögtön a legerősebb A4-est, a 272 lóerős, 3,0 literes V6 TDI-t választottam. Ennél nem a hétfokozatú duplakuplungos, hanem a nyolcfokozatú hagyományos automatikus váltót használják, de mivel ez is észrevétlenül kapcsolgat – ha egy kicsit lassan is több fokozatnyi ugráskor –, az utasok ebből semmit nem érzékelnek. Sajnos a 600 Nm-es nyomaték és a közel 300 lóerő sem nyilvánvaló, hiszen a gázpedál lenyomására ugyan megindul a középkategóriás Audi, de nem olyan vehemenciával, ahogy azt az ember elvárja. Aki sietni akar, annak ezért tennie kell – Dynamic módba kapcsolni a menetprogram-választóval, illetve a váltókart áthúzni S, azaz Sport fokozatba. Alaphelyzetben kényelemre és fogyasztásra optimalizált utazóautó a legerősebb A4-es, de ezen szerencsére lehet változtatni.

A 2,0 literes négyhengeres TDI-t ezúttal 150 lóerős teljesítménnyel és kézi kapcsolású váltóval, ultra, azaz fogyasztásoptimalizált kivitelben vittem el egy körre. Rögtön feltűnt az elképesztően hosszú áttételezés, az 5. fokozat csak 70 km/óra felett kapcsolható, városi tempónál emelkedőn a 4. fokozat is épp csak elviszi a karosszériát – megoldást jelenthet, ha befizet az ember a hétfokozatú, duplakuplungos váltóra. Természetesen ahogy a többi A4-esnél, ennél sem hallani semmit a motor működéséből – az Audi kínálatában jelenleg csak az A8-as belseje olyan csendes, mint az új középkategóriásé.

Tudta-e?

Már 1996-ban készült dízel-elektromos hibrid A4 Avant: a Duo névre hallgató autóban az 1,9 literes, 90 lóerős TDI és egy 29 lóerős villanymotor hajtott – akkumulátorról 50 km volt a hatótáv. 60 ezer márkás vételára miatt mindössze 90 darabot készítettek.



SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: AUDI

Ilyen volt!



1997-2003

Már a BMW-érában mutatták be a Land Rover kompakt, önhordó szabadidő-autóját Freelander néven, amely szegmensében egészen 2002-ig a legnépszerűbb jármű volt az európai piacon. Három- vagy ötajtós karosszériával készült, utóbbinál a hátsó szélvédőt is le lehetett engedni.



2003-2006

Az alaposan felfrissített első generációs autóval hosszabb távra tervezett a Land Rover, de az MG Rover megszűnése miatt nem volt többé 1,8 literes, négyhengeres és 2,5 literes, V6-os benzinmotor, ezért előrehozták a modellváltást.



2006-2014

A Ford-korszak szülötte a második generációs Freelander, amely csak ötajtós karosszériával készült, a csúcsmotor immár keresztben beépített, soros hathengeres erőforrás volt. A 2001-től kínált BMW dízelt azzal a 2,2 literes egységgel váltották fel, amely az új Discovery Sportban is szerepet kapott.

Belépőmodelljének megjelenését és nevét is diszkósította a Land Rover. De fordítsuk komolyra a szót!

Nagy durranás!

Sokkal felnőttesebb lett a Discovery Sport megjelenése az elöd Freelanderhez képest, a lemezek alatt pedig egyenesen a Range Rover Evoque technikája rejtőzik. Egészen a B-oszlopig egyforma a két szabadidő-autó váza, s hogy sokkal több legyen az utasok rendelkezésére álló tér, nyolc centit nyújtottak a tengelytávolságon. A hasonló méretű vetélytársakhoz képest kifejezetten tágas az utastér az első két sorban, és a csomagtér méretére se nagyon lehet panasz. Ha megveszi az ember a 16 centis sínen tologatható hátsó padot, az öt ülőhely megtartása mellett tetőig pakolva 981 literes a raktér, bővítés után pedig 1698 liter áll rendelkezésre. Aki befizet a két hátsó pótülésre (ehhez rögtön adják a tologatható középső sort), annak le kell mondania a teljes értékű pótkerékről. A pakkok miatt még patakon átkelve sem kell aggódni, hiszen 60 centis a gázlómélység, miközben a raktérpadló 77,8 centis magasságban húzódik.

AZ UTASTÉRREL kapcsolatos meglepetések a használat során jelentkeznek: maga a műszerfal klasszikus felépítésű, a középkonzolra csoportosították a kapcsolókat, ennek tetején trónol az érintőképernyő, egyébként a volán küllőin elhelyezett kapcsolókkal barangolhatunk az analóg műszerek között elhelyezett multifunkciós kijelző menüjében. A kilencfokozatú automatikus váltó vezérlője csak a gyújtás ráadását követően bújik elő rejtekéből, a kormány mögötti fülekkel van lehetőség a manuális beavatkozásra. Tárolórekeszből nincs sok, de ami van, az kifejezetten nagy méretű és jól használható, az utas előtti polc funkciójára nem sikerült rájönni – keskeny és széles, ami elég kicsi ahhoz, hogy ideférjen, az kanyarban oldalra csú-



Tetszett

- nagy és jól alakítható belső tér
- kényelmes hangolású felfüggesztés
- könnyű használhatóság

Nem tetszett

- minőségérzet
- hangos erőforrás

SUV-biblia!

Tudja Ön, hogy milyen újdonságok képviselik a szabadidő-autókat a 2015-2016-os modellévben? Hogy már a Jaguar, a Lamborghini és a Maserati is szerepet vállal a SUV-kategóriában? Hogy milyen alternatív hajtású hobbiterepjárók léteznek? Hogy milyen terepkombik vannak a piacon? Hogy hányféle összkerékhajtási rendszert építenek az autókba és ezek miképpen működnek? Nos, számos érdekes információ mellett ezekre a kérdésekre is választ adunk november 11-én megjelenő Autó-Motor Extra különkiadványunkban, sőt, a 68 oldalon a legújabb családi egyterű típusoknak, a gyermeküléseknek és a lapunk 1948-tól íródó történetéből ide vágó fejezeteknek is teret adunk.





Nem topkategóriás a felhasznált műanyagok minősége. Felár ellenében rengeteg készüléktöltési lehetőséget vásárolhatunk





Nagyméretű és kényelmes fotelek várják az embert az első sorban. Középen még az üvegtető alatt is van elég fejtér, itt épp hátul rögzített a 16 centis sínen tologatható pad

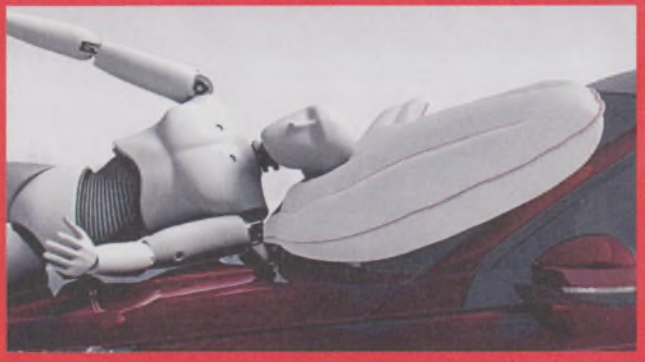
szik. A fedélzeti menü (műszeregység) idegen nyelven kommunikál, de az érintőképes fejegység már magyarul – navigálás esetén akár szóban is, de ez csak egyirányú, hangvezérlés nincs. Nem mindig sikerült jól a magyarítás, a különféle terepprogramok között kalandozva – kicsit furcsa logika alapján kell használni a középkonzol alján elhelyezett kapcsolósort, hiszen a szimbólumok nem kapcsolók, két kapcsolóval kell váltani – találkozunk például a „Kerékvágás sárban" funkcióval, amely további magyarázatra szorul. Nem kell a kis méretű ábrák alapján megtippelni, mire jók az egyes terepprogramok, részletes leírást is kapunk arról, milyen talajtípusra optimalizálták az elektronikus beavatkozó rendszerek működését. Azonban egy országúti mintázatú abroncsokkal felszerelt járműnél ezek inkább csak a kalandvágyat, nem pedig a sofőr merészséget fokozzák, arról nem is beszélve, hogy a tágas belső térhez nagyméretű külső is tartozik; a 11,6 méter átmérőjű fordulókörrel nehezen megy majd a fák közötti manőverezés, nem is beszélve az igényes metálfényezés sérülésveszélyéről. A sarazást azonban jól bírja a legkisebb Land Rover, a küszöbre ráhajló ajtók távol tartják a sarat attól a résztől, ahol az ember lába esetleg nekiér a karosszériának, de cserében amikor nagynyomású mosóval tisztítjuk a karosszériát, nem hagyhatjuk ki a falcok takarítását sem.

A PIACI BEVEZETÉSKOR kínált, és a tesztautónkban is szereplő 2,2 literes dízelmotorról már kezdettől fogva tudni lehetett, hogy alig fél évig lesz csak a kínálatban, jövőre már váltja az új fejlesztésű, 2,0 literes dízel változatlan teljesítménnyel. Nem muzsikál rosszul a még PSA-Ford közös fejlesztésű négyhengeres, ám különösen hidegen ha nem is zavaróan hangos, de jól hallható a működése. Az erősebb, 180 lóerős kivitel nagyon jó erőben van, a kilencfokozatú automatikus váltó működését is sikerült annyira lenyugtatni, hogy hirtelen gázadásra nem próbál mindenképpen a lehető legalacsonyabb áttételig visszakapcsolni, hagyja, hogy nyomatékból oldja meg a helyzetet az erőforrás. Noha a neve arra utal, a sportos haladást nem igazán kedveli a Discovery Sport, mivel az acélrugós felfüggesztés hangolása kényelmes, ezért gyorsan vett kanyarban már erősen dől a felépítmény, cserében az úthibákat is egészen jól kisimítja. A sok fokozat leginkább autópályás utazásnál jön jól, ahol alacsony fordulaton tudunk haladni. A teszt során 8,1 literes átlagot mértünk, ami egy ekkora méretű és teljesítményű, összkerékhajtású szabadidő-autótól abszolút jó produkció.

A KÖZÉPKATEGÓRIÁS prémium szabadidő-autók mezőnyének pontosan a közepére árazták be a Land Rover belépőmodelljét, például a 180-200 lóerős motorral felszerelt összkerékhajtású vetélytársak egy bő 1 millió Ft-os sávon belül mozognak, a számtani közép 12 millió Ft – a Discovery Sport listaára 180 lóerős dízellel és összkerékhajtással 11 999 000 Ft. Árban az arany középutat képviseli a brit versenyző, méretét nézve egyértelműen az élen jár, minőségérzet tekintetében azonban még lenne mit javítani – nem akartak konkurenciát teremteni az Evoquenak. Természetesen ebben a piaci szegmensben nem szabad azon meglepődni, hogy a tesztautó ára a 18 milliót is meghaladja, az ellenfeleknél sem ússzuk meg sokkal olcsóbban a rengeteg kényelmi- és biztonsági extrafelszerelést.

Vigyáz ránk a külső légzsák!

Nem csak az utastérben helyet foglaló emberekre vigyáz légzsák, a motorháztető végén lévő szürke színű betét a gyalogoslégzsák fedele. Gázoláskor az innen kirobbanó légpárna akadályozza meg, hogy a kemény szélvédőnek ütődjön az áldozat feje, ezzel csökkentve a sérülésveszélyt.



DISCOVERY	Sport TD4 190
Összlökettérfogat:	2179 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	140 kW (190 LE) 3500/perc
Max. forgatónyomaték:	420 Nm 1750/perc
Hossz./szél./mag.:	4589/1894/1724 mm
Tengelytáv:	2741 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1621/1630 mm
Fordulókör:	11,6 m
Saját tömeg/teherbírás:	1884/756 kg
Csomagtér:	981-1698 l
Üzemanyagtank:	54 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,9 s
Max. sebesség:	188 km/h
Átlagfogyasztás:	6,3 l/100 km
Tesztfogyasztás:	8,1 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	161 g/km
A modell alapára:	11 199 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	11 999 000 Ft

* TD4 150, 5 sebességes





Viccesnek hatnak a hatalmas hátsó fejtámlák, a lábtér alapján csak kisgyermekek utazhatnak itt kényelmesen. A csomagtér hatalmas, a padló magasan húzódik. Egy prémiumautótól minimum furcsa, hogy az alapváltozatban 74 930 forint felárat kérnek a kalaptartóért...

Járt utat járatlanért nyugodtan el lehet hagyni a kis Land Roverrel, feltéve, hogy az utcai mintázatú abroncs is megbirkózik a feladattal

Összegzés

Tágas és kényelmes óriásnak tűnik az egyébként a középkategóriás SUV-k táborát gyarapító Discovery Sport, amelynél a legnagyobb kritika a beltérben felhasznált műanyagok minőségét érheti, a kissé zajos motort rövidesen lecseréli a gyár. Aki ennél többre vágyik, annak már más kategóriában kell nézelődnie.



A TESZTAUTÓT BÉRELTÜK: AUTO PALACE HUNGARY KFT. 1194 BUDAPEST, NAGYKŐRÖSI ÚT 152. TELEFON: 06-1-882-8900.



Magas üléspozíció és nagy üvegfelületek jellemzik a BMW-t. A harmadik sor jó szívvel csak gyermekeknek ajánlható

Tetszett
- erőtartalék
- motor és váltó összhangja
- tágas második sor
- tipikus BMW-cockpit

Nem tetszett
- kemény futómű
- vaskos A-oszlopok
- 2. és 3. sorban rövid ülőlapok

Már a 2-es Active Tourer piacra dobása is nagy húzás volt a BMW részéről, de ha van modell, amely szakít minden hagyománnyal, az a Gran Tourer!

Praktikus okok

Most nem mennék bele abba a meddő vitába, hogy egy hétszemélyes, egyterű karosszériával rendelkező autó méltán viseli-e orrán a propelleres logót, mert minden komoly hagyományokkal rendelkező márka rajongótábora meglehetősen érzékeny a változásokra. Van már dízel Porsche, összkerékhajtású Ferrari és négyhengeres, turbós Ford Mustang, szóval amiatt, hogy az autóipari szereplők igazodnak a folyamatosan változó igényekhez (és igényeket is akarnak kelteni), még senkinek sem kell a kardjába dőlnie. Persze nem mondom, hogy a BMW újdonsága hátulnézetből szépségdíjas termék, de egy hétszemélyes autó sosem lesz olyan szívdöglesztő látvány, mint egy 4-es kupé, még akkor sem, ha történetesen a rövid túlnyúlásokkal, a karaktervonalakkal és a lámpákkal a BMW utalni akart a többi, hagyományos modelljére.

ÉS HOGY MILYEN BELÜL? Egyrészt sokkal több a tárolóhely, mint a többi BMW-ben (még a középső szélső ülések alatt is van egy-egy rekesz), az ülések gombnyomásra ledönthetők, a harmadik sorban is találunk pohártartókat, a kalaptartó pedig szépen elbújtatható a csomagtérpadlóban, ha kinyitnánk a két hátsó pótszéket. Sőt, a csomagtér befogadóképessége öt ülés esetén 645 liter, amivel simán lepipál még egy 5-ös Touringot is! Azonban az Active Tourerhez képest 11 centivel megtoldott tengelytáv bármennyire is gigászivá teszi a második sor helykínálatát, a harmadik üléssort (+262 900 Ft) jó szívvel csak rövid utakra ajánlanám. De nem azért, mert kicsi a lábtér (a középső sorban lévő ülések sínen csúsztathatók, tehát ezzel nincs gond), hanem mert felhúzott lábakkal lehet csak utazni. Az első sorban ilyen jellegű problémák nincsenek, ráadásul az állítható comb-



A Gran Tourer head-up displayt és kézírásfelismerő felülettel vezérelhető navigációt is felvonultat – utóbbi felára 828 600 forint!



Fuvarmester: bővítve közel 2 m³-esre duzzad a raktér

A kalaptartó elbújtatható a csomagtérpadlóban



Tudta-e?

A 2-es Gran Tourer legtakarékosabb változata a 3,9 literes fogyasztási átlaggal büszkélkedő 16d, melybe az 1,5 literes, háromhengeres gázolajos 95 lóerős verzióját építik.

A testvériség jegyében

Nézzük, hogy az új családi egyterű BMW mennyivel nagyobb a kiindulási alapjának tekinthető 2-es Active Tourernél!





BMW 2-ES	Active Tourer	Különbség	Gran Tourer
Hosszúság:	4342 mm	+214 mm	4556 mm
Tengelytávolság:	2670 mm	+110 mm	2780 mm
Csomagtér:	468 l	+177 l	645 l*

*öt üléssel

BMW 220d	xDrive Gran T.
Összlökettérfogat:	1998 cm³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	140 kW (190 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	400 Nm 1750/perc
Hossz./szél./mag.:	4556/1800/1608 mm
Tengelytáv:	2780 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1561/1562 mm
Fordulókör:	11,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1565/600 kg
Csomagtér:	645/1905 l
Üzemanyagtank:	61 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,6 s
Max. sebesség:	218 km/h
Város/országút/vegyes:	5,7/4,7/5,1 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,5 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	133 g/km
A modell alapára:	7 730 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	11 270 000 Ft

* 216i Gran Tourer, 102 LE

támaszú, opciós első sportülések kényelméhez nem is férhet kétség. A vezető szemszögéből jó a magas üléspozíció is, de vannak olyan forgalmi szituációk, amikor a vaskos A-oszlopok miatt észnél kell lenni.

Egyébként meg a 190 lóerős, 2,0 literes csúcsdízellel és az összkerékhajtással amúgy sincs oka a sofőrnek panaszra, főleg, hogy az Aisintől érkező nyolcfokozatú automatával remek összhangban van a nyomatékos motor. Bár a blokk hangja kelepelős, nagyon dinamikusan mozgatja az egyterűt, és telepakolva is mindig számíthatunk az erőtartalékokra. Mindennek tetejébe a fogyasztásra sem panaszkodhatunk, a start-stop automatika pedig finoman indít – a keresztben beépített erőforrás miatt nem rázkódik meg úgy az autó, mint a „hosszmotorosok" esetében. Az egyterűs viszonylatban közvetlen kormányzás és a csekély oldaldőlésű karosszéria abszolút hozza a BMW-érzést, de utóbbi tulajdonság a rugózási komfort rovására ment, a 2-es Gran Tourer egyértelműen a jó utakon mozog otthonosan.

A GRAN TOURER ÁRA meglehetősen borsos, függetlenül attól, hogy melyik motorváltozatról van szó, hiszen a háromhengeres, benzines bázismodell is alulról súrolja a nyolcmilliót. Mivel prémiumtermékről van szó, ezzel még nincs is különösebb gond, az viszont felettébb furcsa, hogy a BMW mennyire fukar az extrákkal – a 11 270 000 forintos 20d xDrive-nál ugyanúgy feláras az automata légkondicionáló, mint a 16i-nél. Aki viszont le tud mondani az összkerékhajtásról, annak is minimum 10 050 000 forintot kell fizetni a 20d-ért, míg a teljesítményben hasonló 20i (192 lóerő) 8 980 000 forintot kóstál. Csak halkan jegyzem meg, hogy a nagy dízel több mint egymilliós felárából azért sokáig lehetne tankolni a csúcsbenzinest...



Az alapmodell 16 colos felniken érkezik, a csúcsverzió 18-ason gördül

Összegzés

Az új BMW a csúcsdízellel vezetési élmény tekintetében túlmutat a konkurenseken, a praktikum területén meg hozza az elvárható kötelezőt. Igényes és jól összerakott a 2-es Gran Tourer, de ennek rendesen megkérik az árát. A tesztelt hajtáslánccal és néhány extra kiválasztásával az ár könnyedén felkúszhat 15 millió forintra.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: BMW MAGYARORSZÁG KFT., 2200 VECSÉS, AIRPORT BUSINESS PARK, LŐRINCI ÚT 59. TELEFON: 06-29-555-100.



Tetszett
- frissített formaterv
- anyagminőség
- multimédiás rendszer
- könnyű kezelhetőség

Nem tetszett
- lötyögős váltó
- magas vételár

Célratörő

A változás nem nagy, de látványos, a frissítés jót tett az FR-csomagos Ibizának.

Hiába a latinos temperamentum, nem a Seat a Volkswagen konszern legsikeresebb márkája. Bár a Leon bevezetésével nyertek egy kis időt, az Ibiza hét év után is csak egy frissítésre volt jó a menedzsmentnél. Döntésük érthető, az aktuális Polo műszaki alapjaira épülő kisautó ma sem tűnik elavultnak. Az első-hátsó lámpák és lökhárítók átrajzolása is kifejezetten előnyére változtatta, annyira, hogy el is gondolkodtam, eddig miért nem így nézett ki.

GONDOLKODNI VALÓT bőven ad még az Ibiza, már csak a motorkínálatával is. 1,0 literes turbós benzinese (110 LE) a Polóhoz nem konfigurálható, 1.2 TSI-ből viszont csak a gyengébbik, 90 lóerőssel szerelik fel, ötfokozatú kézi váltóval. Benzines fronton ennél feljebb már csak a 192 lóerős Cupra van, ez különösen akkor fájó, ha az FR-csomagot választjuk, ami egy lightos sportmodell volt, most viszont nem több egyszerű felszereltségnél. Bár a sportosabb lökhárítók, a sportkormány és sportülés, sőt még a logó is feldobják, annál jobban hiányzik egy kis motorerő, mert így csak annyit jelent, „Formás Ruhában". Gyengének mégsem nevezném, a Mátrában kiderült, hogy szintkülönbséggel nehezített kanyarokból is kellő dinamizmussal képes kijönni. Autópályán is becsületesen tartja a tempót, és alacsonyan a fordulatot, de egy hatodik ezen csak javítana. Modern turbómotorként mindent nyomatékból old meg, ami többnyire takarékos közlekedési eszközzé teszi. Csak mindezt olyan szendén adja elő, hogy a latinos tűz az első gázadásnál kialszik, autóban és sofőrjében egyaránt.

Nem is az élmény, a fiatalos stílus az Ibiza igazi vonzereje. Annyira különbözik a Polótól, hogy az már komoly érv lehet mellette, főleg abban a kategóriában, ahol elsősorban érzelmi alapon születnek a döntések. Vadonatúj, okostelefonokkal szinkronizálható multimédiás rendszerével az Y generációnak is bejöhet.



Jól tartanak az ülések, okos a fedélzeti rendszer



SEAT IBIZA	SC 1.2 TSI
Összlökettérfogat:	1197 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	66 kW (90 LE) 4400-5400/perc
Max. forgatónyomaték:	160 Nm 1400-3500/perc
Hossz./szél./mag.:	4043/1693/1428 mm
Tengelytáv:	2469 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1465/1457 mm
Fordulókör:	10,5 m
Saját tömeg/teherbírás:	1043/489 kg
Csomagtér:	292 l
Üzemanyagtank:	45 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,7 s
Max. sebesség:	184 km/h
Város/országút/vegyes:	6,4/4,0/4,9 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,4 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	116 g/km
A modell alapára:	3 631 480 Ft*
A tesztelt verzió ára:	4 592 450 Ft

*1.0 MPI

Ilyen volt!



2009-2015

A frissítés előtt 150 lóerős 1.4 TSI turbós benzinmotort, hétfokozatú DSG-t, XDS elektonikus differenciálzárat és sportfutóművet jelentett az FR típusjelzés.

Tudta-e?

A megújult Ibiza két új színben rendelhető, de a külső tükrök és a hűtőrács keretének díszítését is megválaszthatjuk. Újdonságként színben passzoló kárpitozással és akár kéttónusú könnyűfém felnikkel is személyre szabhatjuk.



Dízelből az 1,4-es TDI választható, 75, 90, vagy 105 lóerővel

Összegzés

Spanyol létére tapintható az Ibizán a német perfekcionizmus, bármennyire is más érzés ülni az alapjait adó Polóban, ugyanazt az átgondolt konstrukciót kapjuk jó ergonómiával, hátul is tágas utastérrel, használható méretű csomagtartóval. Az FR árából akár egy Golfba is ülhetünk.

SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: LŐVEI GERGELY | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: PORSCHE HUNGARIA KFT., 1139 BUDAPEST, FÁY U. 27. TELEFON: 06-1-451-5100

Volvo Drive-E motorcsalád





A Volvo autói mindig is a világ élvonalába tartoztak, legendás biztonságuk és műszaki nívójuk megkérdőjelezhetetlen. A formai tálalás mögötti csúcstechnológia egyik legszemléletesebb példája a Drive-E motorcsalád bemutatkozása. A hajtáslánc-kínálat a vezetési élmény új dimenzióját nyitotta meg, ahol a teljesítmény és a vezetési élmény már nem függ a hengerek számától. A 2,0 literes, négyhengeres Drive-E motorok közül a dízelüzemű a világelső i-Art technológiával van felszerelve, a legerősebb benzinmotor pedig a kategóriájában legkiválóbb kompresszor-turbófeltöltő kombinációval büszkélkedik. **A működés lényege, hogy alacsony fordulatszám-tartományban a töltőkompresszor megfelelő nyomatékot biztosít, nagyobb szívómotorhoz hasonló érzetet adva a benzinmotornak, a turbófeltöltő pedig a légáramlás létrejöttekor indul el. A Drive-E benzinmotor további fejlesztései közé tartoznak a súrlódást csökkentő módosítások - például a vezérműtengely golyóscsapágyai -, a nagy sebességű, folyamatosan változó szelepvezérlés, valamint a motor intelligens hűtőrendszere, mely egy teljes mértékben változtatható vízszivattyúval működik.**

www.volvocars.hu



A Volvo Drive-E benzines választékának első lépcsőfokán a 122 lóerős V40 T2-es helyezkedik el, a modell bruttó vételára 5 950 000 forint*.



*2015. DECEMBER 31-IG TÖRTÉNŐ MEGRENDELÉS ESETÉN

A közvetlen befecskendezésű benzines változatok teljesítményskálája 122 és 320 lóerő közötti. A motorokhoz igény szerint új, nyolcfokozatú automatikus sebességváltó csatlakozhat - roppant komfortos vezetési élményt és kiváló üzemanyag-takarékosságot nyújtva. A Volvo mérnökei házon belül fejlesztették ki a Drive-E motorokat, amelyek a Volvo Cars svédországi, Skövdében található modern motorgyártó üzemében készülnek.

„Olyan kisebb, intelligensebb motorokat készítettünk, amelyek a többhengeres motoroknál izgalmasabb vezetési élményt nyújtó teljesítménygörbékkel rendelkeznek, azonban a négyhengeresek üzemanyag-takarékosságát biztosítják. A hálózatról tölthető hibrid technológiával és egyéb elektromos rendszerekkel ráadásul a nyolchengeres motorok teljesítménytartományát is elértük. - jelentette ki Derek Crabb, a Volvo Cars hajtásrendszerek fejlesztéséért felelős részlegének alelnöke."





A végsebesség 308 km/óra, a CO_2-kibocsátás 0,8%-kal nőtt

Túlerős Cayenne



A TechArt a Porsche Cayenne-hez kínál kifinomult tuninglehetőséget. A lényeg, hogy a Turbo modell új feltöltőkészlettel izmosítható, a beavatkozás végén 700 lóerő (+180 LE) és 920 Nm (+170 Nm) lesz a nagydarab SUV produktuma. A készlet része hengersoronként egy-egy új turbó, szívócsonk, sportlégszűrő és a Techtronic elnevezésű elektronikus vezérlőegység. A százas sprint csupán 3,9 másodpercet igényel, míg 0-ról 200-ra 13,8 szekundum alatt lép a tuningolt Cayenne.

HIRDETÉS



Megint széles



A Lumma CLR X6R nem más, mint az új generációs BMW X6-os szélesített verziója. Az autóra olyan műanyag idomokat szereltek, amelyekkel 40 mm-rel öblösödtek a sárvédők. Persze újratervezték a lökhárítókat és a küszöbidomokat is, előre pedig új ködlámpákat és nappali fényeket is integráltak. A hátsó lökhárító közepén vezették ki a fura egységbe fogott 100 és 70 mm átmérőjű kipufogócsöveket. A motorháztetőn két szellőzőnyílást vágtak, kérésre új gépháztetőt faragnak karbonból. A cég ültetést is vállal, 40 mm mínuszt igérnek a rugóikkal, míg felniként az első tengelyre 10x22 colos, hátra 12x22 colos darabokat szereltek, 295/30-as és 335/25-ös köpenyekkel. Motortuningot az xDrive50i-hez ajánlanak, ezt 450-ről 555 lóerősre izmosítják, a nyomaték 650-ről 792 Nm-re nő.

Öregszik, de törekszik

Ilyen VW Golf IV-esbe is ritkán fut az ember, ha viszont igen, akkor jobb félreállni az útjából. A német HPerformance egy R32-est a HPA EFR550 jelű turbószettel szerelt fel, beépítettek kovácsolt dugattyúkat, vízhűtésű intercoolert és 70 mm átmérőjű verseny kipufogórendszert. A végeredmény több mint duplájára növeli a gyári tudományt: 550 lóerő (+309 LE) és 730 Nm (+410 Nm), de nincs még vége! Az elektronikus turbónyomás-szabályzó szelep segítségével az alapértékként beállított 1,3 bar fölé is állítható a töltőnyomás, ekkor még komolyabb teljesítmény is elérhető. A futóműhöz is hozzányúltak, állítható KW szettet szereltek be, valamint növelték a fékek teljesítményét. A felnik HRE modellek 8,5x19 col méretben. Mindezt bárkinek megcsinálják cirka 11 millió forintért...



Gyorsjárat

Úgy tűnik, a német tunerek világában már nem a VW Transporter az egyedüli sláger, hiszen egyre több az átépített Mercedes V-osztály is. A bajor Vaeth tuningcsapat gyönyörű 20 colos felniket szerelt az autóra, amelyekre 265/35 R20-as gumikat húztak. Bevetettek továbbá egy kis chiptuningot, amellyel 225 lóerőre



emelték a V 250 CDI teljesítményét (+85 LE) és 500 Nm-re a nyomatékát (+60 Nm). Kérésre egyedi multimédia-rendszert építenek be.



Lehet fokozni

A Mercedes-AMG C 63 S teljesítményét kevesellte a Wimmer Rennsporttechnik. A lóerőgyűjtéshez klasszikus és elektronikus tuningot is bevetettek, így az 510 lóerős kiindulási alapból teljes sportkipufogó-rendszer felszerelésével és a vezérlő program módosításával 640 lóerőt értek el, ami 130 lovas többletet jelent. Hogy látványra is dögösebb legyen az autó, BBS CH felniket szereltek fel, előre 8,5x19, hátra 9,5x19 col méretben. A határozottabb útfekvés érdekében KW sportfutóművet építettek be.



SZÖVEG: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | FOTÓ: GYÁRTÓK

HIRDETÉS

KW street comfort

KOMFORTOS
ÜLTETÉS



SATISFACTION GUARANTEED OR MONEY BACK!*



*A kampány 2015. november 1-től 2016. január 31-ig tart.

www.MediaTel.biz

THE PERFECT SUSPENSION FOR EVERY PURPOSE.

O.CT Tuning Kft.
Légszeszgyár utca 17.
Pécs
Phone: +36703831073
eMail: info@oct.tuning.hu

KW

www.KWsuspensions.de

Legózzatok, fiúk!

Előző számunkban megmutattuk, hogy Zsolt milyen nagyautós extrákkal vértezte fel a VW Golf V-öst. Most a tempomat következik!



MÉG JÓ, HOGY MINDEN ALKATRÉSZ RENDELHETŐ A GYÁRBÓL, ÍGY A BAJUSZKAPCSOLÓ IS

A kopasz kormányagyról levehető a régi és feltehető az új bajuszkapcsoló, ami vezérli a sebességtartó automatikát



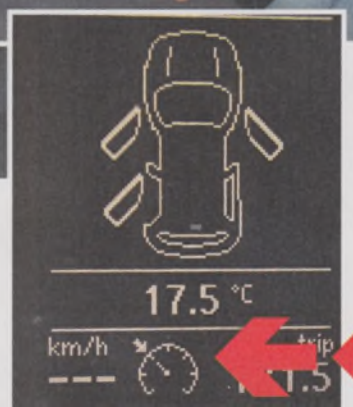
NEM JÓ FERDÉN VISSZARAKNI

A kormányt mindig össze kell jelölni a kormányaggyal a leszerelés előtt



A LÉGZSÁK VISSZAILLESZTÉSEKOR NEM SZABAD ÖSSZEKUTYULNI A VEZETÉKEKET

A műanyagokkal óvatosan kell bánni, jó ideje már, hogy a gyártók minden elképzelhető helyre elektronikus csatlakozókat és részegységeket rejtenek



A laptopos „okosítás" eredményeként a középső kijelző alján megjelent a sebességtartó automatika ikonja. Ja, működik is!

OTT A JEL!!!

Hogy igazán jól működjön, kéne még egy automatikus váltó és egy követésitávolság-asszisztens. **NA, MAJD LEGKÖZELEBB!**

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBOVÁRI MIHÁLY

autó motor

ALAPÍTVA: 1948

DÍJAZZUK HŰSÉGÉT
ÉVES ÉS FÉLÉVES AUTÓ-MOTOR ELŐFIZETÉSE MELLÉ MOST AJÁNDÉK JÁR!





Éves előfizetés +
FORMULA-1 MAGYAR NAGYDÍJ Nemzeti Sport Magazin*

Éves előfizetés:
6960 Ft



Féléves előfizetés:
3540 Ft

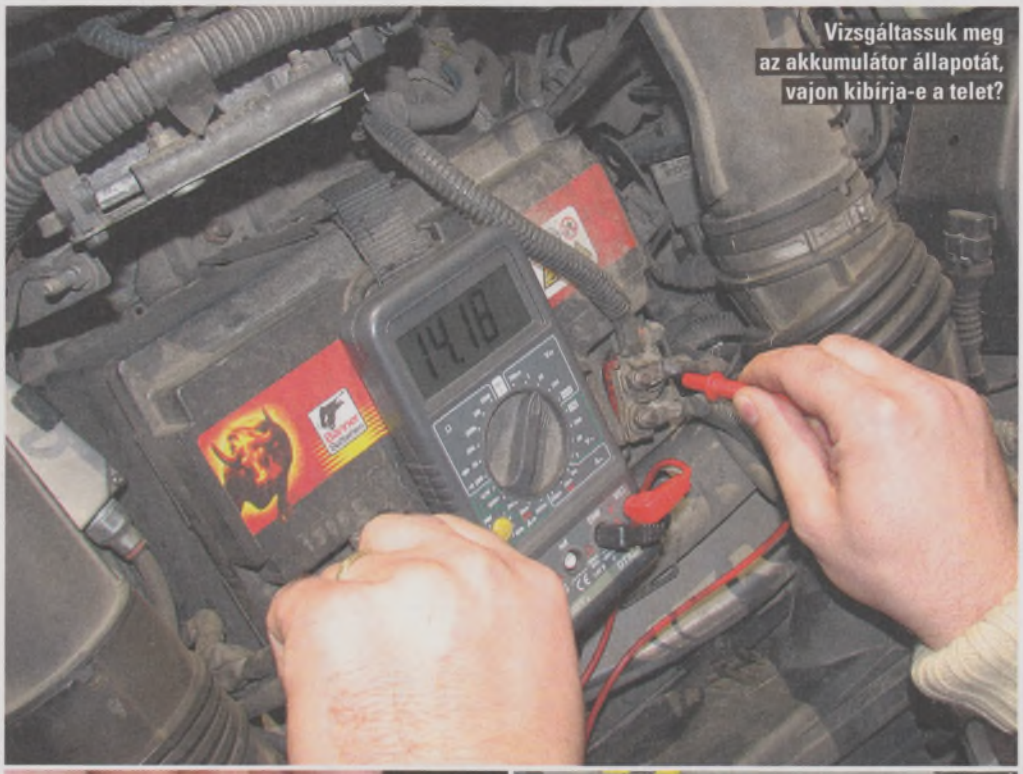
Féléves előfizetés +
AUTÓ-MOTOR ECO MAGAZIN*

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

* A készlet erejéig
A akció 2015. október 1-től december 1-ig tart.

Elő a gondosko

Az autó sok tekintetben olyan, mint az ember: törődést, gondoskodást igényel. Ne habozzunk hát, különösen tél előtt!



Vizsgáltassuk meg az akkumulátor állapotát, vajon kibírja-e a telet?

A téli gumik felszerelésével sokan úgy érzik, hogy megtették, amit az évszak megkövetel tőlük. Pedig az abroncsokon túl is van mit tenni az autóval. Fontos a lámpák jó állapota, érdemes a fényszórók beállítását ellenőriztetni szakszervizben, illetve átnézni, hogy minden fényjelző megfelelően működik-e. Ha gond van, fel kell tárni és megszüntetni a hibát, legyen az érintkezési probléma, vagy egyszerű izzócsere. A műanyag burás fényszórók mára egyeduralkodókká váltak. Hátrányuk, hogy sokkal inkább hajlamosak a mattulásra, mint az üvegburák. A karcosodással a fényterítésük is romlik, érdemes az ilyen burát felpolíroztatni.

AZ ABLAKOK KÖRÜL is akad tennivaló. Elsősorban a takarításuk, ugyanis a belső felületen vékony, opálos koszréteg alakul ki a használat során, amelyet időnként ablaktisztítóval érdemes letakarítani – ez a réteg különösen az alacsonyan beeső fényben gátolja a kilátást, ugyanis szórja, teríti a fénysugarakat. Erősebb opálosodást okoz a párásodás, amelynek több oka lehet. Gyakorta felejtik a vezetők bekapcsolva a szellőzőrendszer belső keringetését, elsőként ezt érdemes ellenőrizni. Az eltömődő pollenszűrő, vagy szellőzőrács is okozhat ilyen tünetet – egyrészt akadályozzák a légcserét, másrészt magukba szívják a nedvességet. A tisztítás és a csere a megoldás. Gyors beavatkozáshoz megteszi a páratörlő szivacs is. Párásodást okozhat továbbá, ha az autó szőnyegei túl sok vizet szívnak magukba, ezért érdemes egyrészt gumiszőnyegeket használni, másrészt újságpapírt tenni alájuk, ami felszívja a vizet és átnedvesedve kidobható.



Minden világítótest működjön! Az izzócsere otthon is elvégezhető a legtöbb típuson



A fényszórók beállítása is időszakosan elvégzendő feladat

HIRDETÉS





Érdemes az üvegfelületeket belülről is alaposan megpucolni

dással!

Az ablakmosó berendezés működőképessége is kulcskérdés. Alapvető, hogy fagyálló folyadékkal legyen feltöltve a tartály. De ekkor sem szabad fagyos reggelen az indulás után, a kocsi megmelegedése előtt ablakot mosni, vékony rétegben ugyanis ugyanúgy ráfagy a hideg szélvédőre, mintha tiszta vizet öntenénk rá. A fagyállósága arra szolgál, hogy a tartályba és a csővezetékbe ne fagyjon bele a folyadék. A hűtővíz mennyiségét és fagyállóságát is ellenőrizni kell, amit a benzinkutaknál megtesznek a kollégák.



Az őszi „hulladék" bizony képes eltömíteni a szellőzőrendszert, ami párásodáshoz vezethet

A TÉLI REGGELI indulásban alapkérdés, hogy jó állapotú legyen az akkumulátor, s még a korszerű autók telepei is igénylik az évenkénti legalább egyszeri feltöltést külső áramforrásból. Hosszabb élettartammal hálálják meg a gondoskodást. Szervizben ellenőriztessük az akku és a töltőrendszer állapotát.

Az autók télen a garázsban érzik legjobban magukat. Ha ez nincs, de van lehetőség egy fedett kocsibeálló készítésére, érdemes megtenni, mert csak nagy hidegben kerül sor arra, hogy kaparni kelljen a jeget a fedél alatt álló autó szélvédőjéről. Mikor ez sem megoldható, és az autót ritkán használják, érdemes leponyvázni. Használhatunk persze övvonalig érő ponyvát, vagy a szélvédő letakarására szolgálót: egyszerűbb levenni, mint a jégkaparóval küzdeni.

VÉGEZETÜL érdemes néhány téli kelléket bepakolni a kocsiba. Például hókefét és zárolajozót, mert bizony a zárak is be tudnak fagyni, és nem csak a ma már alig használt zárbetétek, hanem a zárszerkezetek is.

Ablaktörlő

Az átláthatóságot nagyban ronthatja a rossz ablaktörlő. A csíkot húzó, maszatoló lapátgumiélek megérettek a cserére. A hatékony aeroblade lapátoknak megkérik ugyan az árát, ám tényleg szépen törölnek, és adapterrel a régi típusú karokra is felszerelhetők. Fagyveszély esetén tanácsos felhajtani a lapátokat, vagy nem nedvszívó anyagot, például ponyvadarabot tenni alájuk.





A bekapcsolva felejtett belső keringetés is okozhat párásodást



Újságpapírral csökkenthető a szőnyeg nedvszívása



Az ablakmosót is fel kell tölteni fagyálló folyadékkal



A fedett beálló előnye, hogy alatta kevésbé párásodik a kocsi, a csapadék sem éri, ezáltal nincs, ami ráfagyjon

HIRDETÉS

coverwise
Méretre szabott minőség

Prémium autóponyva minden típusra

Ponyváink már télen is bizonyítottak!

Útmutató az autótakarókhoz:
coverwise.hu/autotakaro

Keresse partnereinknél!

Autentik Csoport

Ivanics Csoport



Tel.: 06-20-433-3329

www.autotakaro.hu

SZÖVEG: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | FOTÓ: ARCHÍV

Időgép



Október 21-én ünnepelték a rajongók a Vissza a jövőbe napot. A trilógia 1989-es második részében erre a dátumra utaztak előre a főszereplők az időgépnek átalakított DeLoreannel, **melynek felnijein stílusosan Goodyear gumik feszültek.**

Futózva, hatékonyan



Négy új terméket mutatott be a futózott abroncsok piacát erősítő Bandag. A hajtott tengelyre szánt W990+ váltózó téli útviszonyok mellett, az U-AP 001-es a nagyvárosi utcákban remekel, a pótkocsira való M852-es szélsőséges, havas-jeges körülmények között állja a sarat, míg az M788-as enyhébb éghajlaton teljesít jól.

Egész évre



Az európai időjárási és útviszonyokhoz igazította új négy évszakos gumitípusát a Hankook. A 14-18 colos méretben kapható Kinergy 4S **aszimmetrikus mintázata vegyíti a nyári és téli gumik tulajdonságait,** hogy minden évszakban a teljesítmény és a biztonság közötti egyensúlyban tartsa az autót. A negyedik generációs fejlesztés már a várhatóan 2018-ban életbe lépő, új jelölési rendszernek is megfelel.

téli gumiabroncsok

A kooperáció jegyében



Közös projektbe fogott a Hankook és a Vibram. A Hankook a Vibram cipőinél alkalmazott technológiát használta fel legutóbbi koncepcióabroncsaihoz, miközben egyidejűleg lehetővé tette a Vibram számára, hogy az abroncs technológiáját beépítse lábbelikínálatába. Összesen öt terméket mutattak be: a Hankook Tire két terepabroncs-koncepcióval jelentkezett (DynaMIX és DynaSYNC), a Vibram pedig három koncepciócipőt, a DynaTREK, a DynaSTRYKE BKL és Omnifuse modelleket hozta ki. A Hankook Tire DynaMIX és DynaSYNC abroncsainak futófelületét a Vibram túracipők talpán található rugalmas blokkok ihlették. Ezeket a talpmintázati blokkokat úgy tervezték, hogy a talajfelület változásaira reagálva változtassák érintkezési helyzetüket.

Nagyot szól!

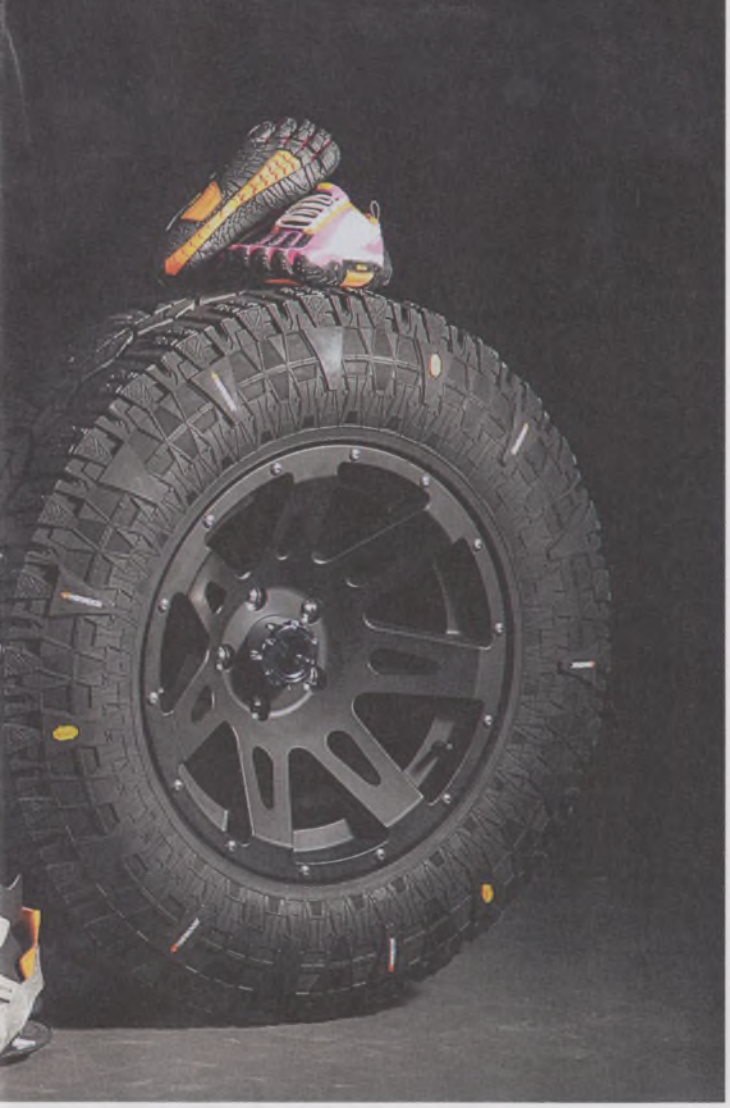


A Vredestein abroncsmárka Ibizán jelentette be a kétszer is a világ első számú DJ-jének megválasztott DJ Hardwellel, valamint a spanyol fejlesztőpilótával, Carmen Jordával való együttműködését. Az egyedülálló zeneszámban, amelynek alapját a Vredestein abroncsok által kínált technikai adatok képezik, DJ Hardwellt Carmen Jordá vezetési tapasztalata inspirálja majd. A Hardwell és Carmen Jordá által készített mixhez egy, a DJ-t és az autóversenyzőt egyaránt megjelenítő videoklip is tartozik majd. „Ezzel a kampánnyal újrapozicionáljuk a Vredestein márkát, amely mostantól az autójáért és a versenyzés örömeért rajongó fiatalabb közönséget célozza meg" – mondta Marco Paracciani, az Apollo Tyres marketingigazgatója. A rajongók és szurkolók egy keverő és egy laptop segítségével maguk is elkészíthetik a saját mixüket. A pályázatokat DJ Hardwell bírálja el, a legjobb öt zeneszámot pedig díjjal jutalmazza a Vredestein.

Új gumimárka



A Hankook bejelentette új gumiabroncsmárkája, a Laufenn elindítását az európai piacon. A termékek elsősorban a cég csúcstechnológiás magyarországi (Rácalmás) üzemében készülnek majd, s 2016 tavaszától lesznek elérhetők. Kezdetben öt sorozatot kínálnak: S FIT EQ (nyári személyabroncs a nagy teljesítményű szegmens számára, 15 és 19 col között), G FIT EQ (nyári személyabroncs a túraszegmens számára, 13 és 17 col között), X FIT VAN (nyári gumiabroncsok a SUV/egyterű szegmens számára, 14 és 16 col között), i FIT (szögetlen téli SUV személyabroncs a nyugat- és közép-európai piacokra, 13 és 18 col között) és az i FIT ICE (szögekkel felszerelhető téli SUV személyabroncs Skandinávia és Oroszország számára, 13 és 18 col közötti méretekben).



Partnerkapcsolat

A 2015. január 26-án kiírt gumiabroncs-beszerzésre vonatkozó hazai nyílt közbeszerzési pályázat győzteseként a Pirelli márka lett az Országos Mentőszolgálat járműállományának hivatalos beszállítója. Idén tavasztól Pirelli Carrier és Carrier Winter mintázatú abroncsokkal szerelik fel a Mentőszolgálat gépjárműállományát futásteljesítmény-garanciával. A Formula-1 kizárólagos gumiabroncs-beszállítója idén első ízben vált a Mentőszolgálat hivatalos partnerévé.

Csak halkan!



A Mercedes Michelin Pilot Sport 3-as abroncsokkal szállítja az S-osztály AMG-kiviteleit (limuzin és kupé). A tapadási tulajdonságok mellett a csekély gördülési zaj a Pilot Sport 3-asok ismérve, ugyanis itt is alkalmazzák a Michelin Acoustic technológiát. Ennek lényege, hogy az abroncs belsejébe poliuretán habréteget visznek fel, ami elnyeli a futófelület és az útfelületi egyenetlenségek találkozásakor keletkező gördülési zajt. A Michelin Acoustic technológia a belső zajszintet 15-20%-kal csökkenti, ugyanakkor az abroncs egyéb teljesítményére nincs kedvezőtlen hatással.

HIRDETÉS

Matador

Utazzon 300.000 Ft értékben!



Vásároljon és szereltessen 4 db Matador téli gumiabroncsot és vegyen részt nyereményjátékunkban!

A REGISZTRÁLTAK KÖZÖTT EGY 300.000 FT ÉRTÉKŰ UTAZÁSI UTALVÁNYT SORSOLUNK KI!



4x

Vásároljon és szereltessen az akcióban részt vevő üzletekben 4 db MATADOR téli gumiabroncsot!

A promóciós matricával ellátott számláról készítsen egy képet! (szkennelje be, vagy fotózza le akár telefonja segítségével)

Látogasson el a matadorjatek.marso.hu oldalra és regisztráljon a számla képével és adatai megadásával a nyereményért!

A PROMÓCIÓBAN CSAK MAGÁNSZEMÉLYEK VEHETNEK RÉSZT!

Az akció érvényes: 2015.Október 19.-2015. December 5. Sorsolás: 2015 december 9.
Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljeskörű. A részletekről érdeklődjön a kereskedőknél, a www.marso.hu oldalon vagy a 06-40/20-40-80 számon!

marso

Lassulási versenyző



44 év tapasztalata és 60 millió eladott abroncs áll a Goodyear UltraGrip sorozat mögött. Most a Performance típussal bővült a kínálat. A blokkok összekapcsolódását elősegítő rendszerrel és blokkaktivátorokkal készül, **a hidrodinamikus mintaárkok javítják a felúszással szembeni és a sárkiszorítási képességét nedves és latyakos utakon.** Legfontosabb tulajdonsága, hogy legjobb versenytársainál is 3%-kal rövidebb fékutat garantál.

Extrém gumik



A Hankook első gumigyártóként nyerte el a Red Dot Award formatervezési díjat (mobilitás kategória). A dél-koreai cég a Pforzheimi Egyetemmel közösen három koncepcióabroncsot hozott létre, amelyek **formatervezési szempontból igazi különlegességek.**

Évszakváltó



A Michelin CrossClimate 2015 májusa óta van kereskedelmi forgalomban az európai piacokon, s év végére az előrejelzésekhez képest több mint 30%-kal megnőhet iránta a kereslet. A CrossClimate olyan gumiabroncs, amely **nyári abroncsként téli használatra is minősítést kapott.**

téli gumiabroncsok

Szupermaratoni



Rainer Zietlow Marius Biela operatőrrel és Sam Roach bloggerrel közösen új világrekordot állított fel a dél-afrikai Cape Agulhas és a norvégiai Nordkapp között. A 19 000 kilométeres utat 9 nap, 4 óra és 8 perc alatt tették meg. Ez a leggyorsabban megtett út rekordja. A Goodyear-Wrangler HP All Weather abroncsokkal felszerelt Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI autót vezető Cape-to-Cape 2.0 csapat ezzel saját korábbi világrekordját (21 nap, 16 óra) döntötte meg.

Folytatásos történet



A Michelin nyert a Nemzetközi Automobil Szövetség által a Formula e világbajnoki sorozat számára gumiabroncs, illetve hozzá kapcsolódó szolgáltatások beszállítására kiírt pályázaton. A francia abroncsgyártó így a 2018-19-es versenyszezon végéig marad a sorozat egyedüli abroncsszállítója. „Nagyon örülünk, hogy a FIA újfent bizalmat szavazott nekünk, és így továbbra is részt vehetünk ezen a versenysorozaton, melynek születésénél a Michelin a kezdetektől fogva bábáskodhatott" – mondta Pascal Couasnon, a Michelin Motorsport vezetője. A Sport EV gumiabroncs egyébként merőben más, mint a hagyományos pályaabroncsok. Az együléses versenykategóriában először fordul elő, hogy 18 colos pántátmérőjű kerekekkel versenyeznek a járművek: ezáltal maguk a versenygépek esztétikusabbak, nem utolsósorban pedig a sport hozzájárul a technológiatranszferhez.

Hópihe



A Hankook bemutatta az európai piacra fejlesztett téli gumiabroncsok új generációjába tartozó Winter i*cept RS2-es modellt, amelyet kompakt és középkategóriás autókhoz fejlesztettek. A 14-17 colos méretben elérhető, 165-225 mm-es szélességgel rendelkező újdonság V-alakú futófelületi mintázata 28%-kal több lamellát tartalmaz, mint az elődé, illetve megnövelték a mintaárkok és mintaelemélek hosszát is. Ezen felül a barázdált, 3D-s lamellák növelik a vonóerő-átvitelt a gumiabroncs futófelületén.

Teljesítmény télen is



A Hankook az „ultranagy-teljesítményű" gumiabroncsok közé sorolja a Winter i*cept evo2-est amely mostantól SUV-változatban is elérhető lesz. A közép- és nyugat-európai téli időjárási feltételeknek megfelelően optimalizált abroncs új szilikakeverékkel készül, amely a kettős funkciójú aszimmetrikus futófelületi kialakítással jobb teljesítményt nyújt havon, illetve jobb vonóerő-átvitelt és fékteljesítményt biztosít nedves és száraz útfelületen. A Winter i*cept evo2-es 16 és 20 col közötti méretekben, 195-275 mm közötti futófelületi szélességgel, míg a Winter i*cept evo2 SUV 16-21 col közötti méretekben, 215-295 mm közötti futófelületi szélességgel érhető el.



Igények szerint

Bármennyire is hasznos a téli gumi, nem mindenki szeret egyszerre két garnitúra abroncsot felnire szerelve készenlétben tartani, és sokan a tárolást sem tudják megoldani. A Nokian négy évszakos Weatherproof gumija az All Weather technológiával egyesíti a téli és a nyári szezonban elvárt tulajdonságokat. Havon, nedves úton is biztosan tapad, stabil, kényelmes vezethetőséget és tartósságot kínál. Akik télre speciális abroncsot választanának, mostantól megrendelhetik a világ első A osztályú nedves tapadással rendelkező téli gumiját, a Nokian WR D4-est. Blokkoptimalizált bordázata, Twin Trac Silica gumikeveréke extrém körülmények között is jobb tapadást, biztonságosabb kormányzásérzetet nyújt. A futófelület minden egyes blokkjának és bordájának pontosan meghatározott alakja és szerepe van. 14 és 20 col között, Q-W sebességosztállyal készül. A WR C3-as köpeny kisáruszállítókon és teherautókon használható személyautókra jellemző kényelem és alacsony gördülési ellenállás mellett. A 22 tagú kínálat 14 és 17 col közötti méretben érhető el.

Támogatói szerep

Még éppen csak látszanak az Apollo Tyres újonnan épülő gyöngyöshalászi gyárának alapjai, a cég már Magyarországon is megkezdte a „Care for Society" programját. Ennek keretében az Apollo a gyöngyöshalászi óvoda korszerűsítését támogatja. Megnyitása után az Apollo Tyres gyöngyöshalászi gyára évente 5,5 millió db személyautó- és kisteherjármű-, valamint 675 000 db busz- és tehergépjármű-abroncsot fog előállítani az európai piacra, több száz embernek biztosítva munkalehetőséget a régióban.



Goodyear-MAN kooperáció

Európa-szerte a Goodyear lett a MAN kizárólagos abroncsbeszállító partnere, amelynek részeként a MAN ProfiDrive® által használt mind a 25 nyerges vontató és tréler a legújabb, prémiumkategóriás Goodyear abroncsokkal lesz felszerelve, köztük az üzemanyag-hatékony FUELMAX-szal, a futásteljesítményre összpontosító KMAX termékvonal abroncsaival és a vegyes alkalmazású, országútra és terepre egyaránt alkalmas Omnitrac II-vel. A MAN abroncsainak karbantartását is a Goodyear végzi, s az abroncsjavító műhely irányítását is átveszi. A partnerség keretében emellett a Goodyear fogja kiképezni a MAN oktatóit az abroncsokhoz kapcsolódó témakörökben.

Születésnap



20 éves az Abroncs Kereskedőház Kft. Az 1995-ben alapított cég mára több szegmensben vívott ki piacvezető pozíciót. A tavaly közel 19 milliárdos forgalmat generáló vállalat **ma már 300 kollégával dolgozik, és folyamatosan fejlődik az export piacokon.**

Új vezetővel



Francesco Gori stratégiai tanácsadóként folytatja pályafutását az Apollo Tyres Ltd. igazgatótanácsának csapatában. A kinevezés a vállalat nemzetközi terjeszkedésének egyik fontos mérföldköve is egyben, hiszen a jövőben ennek a stratégiának a támogatása és az új piacok menedzselése, fejlesztése is a feladatai közé fog tartozni. Gori 2006-tól 2012-ig a Pirelli ügyvezetői igazgatójaként a vállalat 33 éves fennállásának egyik legsikeresebb időszakát érte el.

Városálló



Kifejezetten a mostanság divatos szabadidő-autókhoz fejlesztette új, négy évszakos abroncsát a BF Goodrich. Az új Urban Terrain T/A októberben került forgalomba Európában, és rögtön három üzemben (a franciaországi Choletban és Roanne-ban, illetve a lengyelországi Olsztynban) gyártják majd. Mivel a szabadidő-autók nem kimondottan alkalmasak igazi terepjárásra, a BF Goodrich az épített úton mutatott jellemzőkre összpontosított - **90%-ban országúti és 10%-ban terephasználatra tervezték.** Az újdonság 16, 17 és 18 colos változatban érhető el, a szélesség 215-255 mm közötti.



Terjeszkedés

Baján, 735 m² alapterületen kezdte meg működését az első magyarországi Hankook Masters partner, a Ma-Vi Gumiszerviz Kft. A Hankook Masters programot azzal a céllal hívta életre a vállalat, hogy a megcélzott régiókban kapcsolatot építsen ki stratégiai helyeken lévő, prémium kiskereskedelmi egységekkel, valamint következetes és kiemelkedő márkatámogatást nyújtson számukra. Európán kívül a világ más tájain is folyamatosan terjeszkedik a program.

Új arculattal



Európa-szerte egységes, modern megjelenést kapnak a Vredestein és az Apollo gumiszervizek, és lesznek közös bázisok is. Az első, már az új minőségi és megjelenési követelményeknek megfelelő szervizt Budapest III. kerületében adták át - Vredestein márkára hangolva. A Vredestein magyarországi jelenléte úgy indult, hogy Bécsből 100 darab téli abroncsot hoztak Magyarországra 24 évvel ezelőtt. Azóta azt a filozófiát vallják, hogy az ügyfelekkel kapcsolatot ápoló cégekre és szervizekre koncentrálnak, ennek köszönhető a mostani fejlesztés is. A Római Gumi Kft. a Vredestein abroncsgyár segítségével készítette el az épület terveit, majd ezt követően húzták fel rekordidő alatt a háromállásos szervizt. Európában a következő hetekben hat országban hét ilyen Vrdestein és Apollo szerviz nyílik.

Teljes a választék

Tavasszal kezdte legújabb, UltraGrip Performance Generation One elnevezésű téli abroncsának piaci bevezetését a Goodyear, és szeptembertől érhető el a teljes választék, ami 15-19 col közötti pántátmérővel összesen 38 méretet jelent. Nagy méretű és teljesítményű autókra szánták a gumit, a középvonalhoz képest változó szögben állnak az egymással összekapcsolt lamellák, előbbi kanyarban javítja a tapadást, utóbbi pedig a futófelület deformációját csökkenti. Kopásjelzőt is elhelyeztek a mintázatban, amelyre pillantva a felhasználó azonnal látja: megfelelő-e még a profilmélység. A Dunlop Winter Sport 5-ös abroncsának is tavasszal indult a piaci bevezetése, és ennél is szeptemberben teljesedett ki a választék: 15-19 col közötti átmérővel összesen 46 méretben választható a kifejezetten sportos autókra szánt gumi. Itt is változó szögben állnak a lamellák a középvonalhoz képest, az előbbihez és egy átlagos téli abroncshoz viszonyítva több blokkot helyeznek el a futófelületen, havon tehát több a tapadó él, nedves úton pedig több csatorna van a futófelület alá szorult víz elvezetésére.





téli gumiabroncs

VÉGRE TÉL VAN!



AKH
ABRONCS KERESKEDŐHÁZ

Biztos kapcsolat, 1995 óta!

Az újszerű profil kialakítás és a tökéletesített gumikeverék a legkeményebb téllel is megbírkózik. Az Eurowinter HS449 a téli időjárási viszonyokat is jól leküzdi. Tapasztalja meg a téli abroncsok új generációját! Már kapható a gumi kereskedésekben.

A FALKEN EUROWINTER HS449

A versenypályákról az utakra.

FALKEN
High Performance Tyres

falkentyre.com

Széles középme

Kétféle méretben összesen 35 téli abroncsot tesztelt az ADAC, ezek közül öt kapott jó minősítést, de széles az ajánlott abroncsok választéka is.

Az ADAC Német Autóklub és a Warentest Alapítvány két méretben, a kisautóknál használt 165/70 R14T és a kompakt autóknál elterjedt 205/55 R16H méretben összesen 35 fajta abroncs tudását vizsgálta. Végeredményben öt végzett jó minősítéssel, 25 esetben ajánlott lett az eredmény, 1 elégséges és 4 kifogásolható. Lássuk a részleteket!

ÁLTALÁNOSSÁGBAN elmondható, hogy sok abroncsgyártó a nedves útfelületen elért teljesítményből feláldoz egy keveset annak érdekében, hogy a termék havas-jeges, száraz útfelületen jobban működjön, kisebb legyen a gördülési ellenállása és a kopása. Amíg a vízelvezetéshez mély hosszanti árkok szükségesek, a havon tapadáshoz keresztirányú árkokra van szükség, és nem lehet a végtelenségig növelni ezek méretét, mert akkor nem marad olyan felület, ahol az abroncs az aszfalttal érintkezik. A kompromisszum keresése azt jelenti, hogy a legtöbb abroncs kiugró tulajdonság nélkül általánosan jól teljesít, ahogy mindez az eredményekből is egyértelműen látszik. A széles középmezőny azt jelenti, hogy könnyen találhat az ember vezetési szokásainak és pénztárcájának megfelelő abroncsot.

A 165/70 R14T méretosztályban a Goodyear UltraGrip 9-es és a Michelin Alpin A4-es lett a legjobb, egyaránt 2,2-es osztályzattal. A Goodyear a legjobb nedves útfelületen és ennek a legkisebb a gördülési ellenállása, míg a Michelin a legkisebb kopással jeleskedik. A 2,3-as eredménnyel harmadik helyre szorult Dunlop Winter Response 2-es havas-jeges útfelületen és a gördülési ellenállásnál remekel. A 205/55 R16H méretosztályban a Continental ContiWinterContact TS 850-es 2,0-ás osztályzatával győzött, nedves, havas felületen és a kopásnál lett a legjobb. Szintén jó minősítéssel és 2,4-es osztályzattal végzett a Yokohama W.drive V905-ös, ami száraz aszfalton remekel.

A KISEBB ABRONCSOKNÁL a Matador MP54 Sibir Snow végzett elégséges eredménnyel, az Aeolus Snowace AW02, a Linlong Green-Max Winter HP és a Mentor M200-as lett kifogásolható, a nagyobb abroncsoknál az Avon Ice Touring ST zárt kifogásolható minősítéssel; az összes esetben a nedves útfelületen mutatott gyenge teljesítmény volt az oka a leminősítésnek.

Tudta-e?

Az idei szezon téli gumiabroncsainak vizsgálatánál a kiskategória képviseletében Volkswagen Polo, míg a kompaktok reprezentánsaként VW Golf típusok voltak a „mérőautók".

KISKATEGÓRIÁS AUTÓK TÉLI GUMIJAINAK TESZTJE





Méret 165/70 R14 T (190 km/óráig)	Abroncscímke (fogyasztás/ nedves fékút/zajszint)	Száraz úton	Nedves úton	Hó	Jég	Zajszint	Fogyasztás	Kopás	Végeredmény	ADAC-értékelés	Összegzés
Súlyozás		15%	30%	20%	10%		5%	10%	10%	100%	
Goodyear UltraGrip 9	E/B/68	2,5	1,8	2,2	2,5		2,9	1,9	2,0	**2,2**	+ nagyon kiegyensúlyozott téligumi legjobb nedves eredményekkel, relatíve jól viselkedik a havon, alacsony fogyasztás
Michelin Alpin A4	F/C/70	2,0	2,5	2,1	2,5		3,4	2,2	0,5	**2,2**	+ nagyon kiegyensúlyozott téligumi legjobb száraz eredményekkel és kopással, havon jó
Dunlop Winter Response 2	C/B/65	2,4	2,5	1,9	2,3		2,9	1,6	2,5	**2,3**	+ nagyon kiegyensúlyozott téligumi, legjobb havon és jégen, valamint a fogyasztásnál
Fulda Kristall Montero 3	E/C/68	2,2	2,6	2,0	2,5		3,1	2,0	2,0	**2,6**	+ különösen jó havon, jó száraz útfelületen – a legjobbakhoz képest nedves aszfalton gyenge
Bridgestone Blizzak LM 001	E/C/71	2,1	2,7	1,9	2,7		3,4	2,0	1,5	**2,7**	+ legjobb havon, jó száraz aszfalton, alacsony kopás – kicsit gyenge nedves aszfalton és jégen
Continental WinterCont. TS 850	E/C/71	2,0	1,9	1,9	2,7		3,1	1,9	1,5	**2,7**	+ legjobb száraz aszfalton és havon, különösen jó nedves útfelületen, alacsony fogyasztás és kopás – kicsit gyenge jégen
Falken Eurowinter HS449	F/C/69	2,1	2,7	2,7	2,3		2,9	2,1	2,5	**2,7**	+ legjobb jégen, jó száraz aszfalton – kicsit gyenge nedves útfelületen és havon
Uniroyal MS plus 77	E/C/71	2,8	2,5	2,1	2,9		3,0	2,2	2,0	**2,9**	+ jó havon – kicsit gyenge száraz aszfalton és jégen
Pirelli Winter Snowcontrol S3	F/B/71	3,0	2,3	2,7	2,3		3,4	2,3	2,5	**3,0**	+ legjobb jégen, nedves útfelületen is jó – kicsit gyenge száraz és hóval borított aszfalton
Semperit Master-Grip 2	E/C/71	2,5	2,7	2,1	3,0		2,7	2,2	2,5	**3,0**	+ jó havon – relatíve gyenge jégen
Barum Polaris 3	F/C/71	2,3	3,1	2,5	2,7		3,2	2,3	2,0	**3,1**	+ jó száraz aszfalton – kicsit gyenge nedves útfelületen és jégen
Firestone Winterhawk 3	E/C/71	2,2	3,5	2,3	2,8		3,3	1,8	0,5	**3,5**	+ legjobb kopás, alacsony fogyasztás, jó száraz aszfalton és havon – relatív gyenge nedves útfelületen
Matador MP54 Sibir Snow	F/C/71	2,6	3,6	2,5	2,7		3,3	2,3	2,0	**3,6**	– gyenge nedves útfelületen
Aeolus Snowace AW02	F/C/71	3,5	5,5	2,3	2,8		3,7	1,9	2,0	**5,5**	+ jó havon, relatíve alacsony fogyasztás – kifogásolható nedves útfelületen, gyenge száraz aszfalton
Linglong Green-Max Winter HP	F/C/71	3,3	5,5	3,0	2,5		3,3	1,9	2,0	**5,5**	+ relatíve alacsony fogyasztás – kifogásolható nedves útfelületen, viszonylag gyenge száraz aszfalton
Mentor M200	F/C/72	2,7	5,5	3,5	3,0		4,5	2,1	0,5	**5,5**	+ legjobb kopás – kifogásolható nedves aszfalton, gyenge havon és jégen, kissé hangos

Az aláhúzott részeredmények leértékeléshez vezetnek a végső összesítésben. Az egyforma eredménnyel záró abroncsok ábécérendben kerülnek megjelenítésre. Az abroncscímkék a gyártók saját adatait tartalmazzák.
Eredményhatárok: 0,5-1,5 (nagyon jó), 1,6-2,5 (jó), 2,6-3,5 (kielégítő), 3,6-4,5 (elégséges), 4,6-5,5 (kifogásolható)

téli gumiabroncsok

zőny



Torz tükör

Az aktuális ADAC és Warentest Alapítvány téligumiteszt arra is rávilágít, hogy az abroncsokon szereplő matricán lévő adatokban sem lehet nagyon bízni. Például a kompakt méretnél a Michelin Alpin 5-ös és az Avon Ice Touring ST egyaránt B minősítésű nedves tapadást kap az uniós jogszabály szerint, a gyakorlatban azonban a Michelin fékútja 36,2 méter, míg az Avon gumijával felszerelve 44,5 méterre van szüksége ahhoz, hogy nedves aszfalton 80 km/óráról 20 km/órára lassuljon az autó.



KOMPAKT- ÉS KÖZÉPKATEGÓRIÁS AUTÓK TÉLI GUMIJAINAK TESZTJE

Méret
205/55 R16 H
(210 km/óráig)





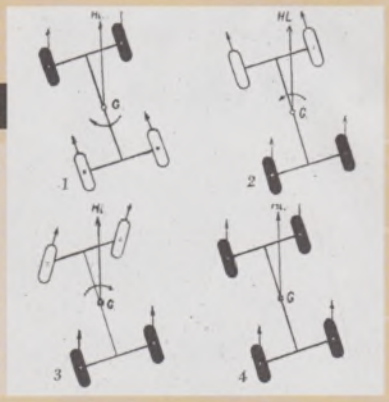
	Abroncscímke (fogyasztás/ nedves fékút/zajszint)	Száraz úton	Nedves úton	Hó	Jég	Zajszint	Fogyasztás	Kopás	Végeredmény	ADAC-értékelés	Összegzés
Súlyozás		15%	30%	20%	10%	5%	10%	10%	100%		
Continental WinterCont. TS 850	C/C/72	1,9	2,0	1,9	2,5	2,9	1,8	1,5	**2,0**		+ nagyon kiegyensúlyozott, legjobb nedves útfelületen, havon és kopásnál, jó száraz aszfalton, alacsony fogyasztás
Yokohama W.drive V905	E/C/72	1,7	2,5	2,5	2,5	3,3	2,1	2,5	**2,4**		+ nagyon kiegyensúlyozott abroncs legjobb száraz aszfaltos eredménnyel, még jó vizes útfelületen és havon
Goodyear UltraGrip 9	C/C/69	2,7	2,1	1,9	2,5	2,5	1,6	2,5	**2,7**		+ legjobb havon és fogyasztásnál, különösen jó nedves útfelületen – kicsit gyengébb száraz aszfalton
Nokian WR D3	C/C/72	2,1	2,9	1,9	2,5	2,9	2,2	2,5	**2,9**		+ legjobb havon, jó száraz aszfalton – kicsit gyengébb nedves útfelületen
Bridgestone Blizzak LM 001	E/C/72	2,1	2,4	2,0	3,0	3,2	2,0	2,0	**3,0**		+ nagyon jó havon, jó száraz és nedves útfelületen, alacsony kopás – relatíve gyenge jégen
Falken Eurowinter HS449	F/C/71	2,1	2,7	2,6	2,4	3,1	2,6	3,0	**3,0**		+ jó száraz aszfalton – kissé magas fogyasztás és kopás
Vredestein Snowtrac 5	E/C/69	2,2	2,9	2,0	2,0	2,7	1,8	3,0	**3,0**		+ legjobb jégen, jó havon és szárazon, alacsony fogyasztás – relatíve gyenge nedves útfelületen és kopásnál
Firestone Winterhawk 3	E/C/72	2,2	3,1	2,6	2,8	3,1	1,8	2,0	**3,1**		+ jó száraz aszfalton, alacsony fogyasztás és kopás – viszonylag gyenge nedves útfelületen
Fulda Kristall Control HP	E/C/69	2,5	3,1	2,4	2,8	3,7	1,9	2,0	**3,1**		+ alacsony fogyasztás és kopás – relatíve gyenge nedves útfelületen
Barum Polaris 3	F/C/71	3,2	2,9	1,9	2,5	2,7	1,9	2,5	**3,2**		+ legjobb havon, alacsony fogyasztás – gyengébb száraz és nedves útfelületen
BF Goodrich g-Force Winter	C/C/71	2,3	3,2	2,5	2,5	3,5	1,7	1,5	**3,2**		+ legjobb kopás, alacsony fogyasztás – kissé gyenge nedves útfelületen
Michelin Alpin 5	E/B/68	3,2	2,0	1,9	2,2	3,7	2,4	2,5	**3,2**		+ legjobb nedves útfelületen és havon – gyenge száraz aszfalton
Sava Eskimo HP	E/C/68	2,5	3,2	2,3	2,8	3,5	2,0	2,0	**3,2**		+ egész jó havon, alacsony kopás – gyengélkedik nedves útfelületen
Semperit Speed-Grip 2	E/C/70	3,2	2,4	1,9	2,3	2,9	2,4	2,5	**3,2**		+ legjobb havon, jó nedves útfelületen is – relatíve gyenge száraz aszfalton
Kumho WinterCraft WP51	F/C/70	3,0	3,3	2,2	2,5	3,0	2,3	2,5	**3,3**		+ jó havon – kissé gyenge száraz és nedves útfelületen
Viking SnowTech II	F/C/72	3,3	2,9	2,0	2,0	3,7	2,1	2,5	**3,3**		+ legjobb jégen, különösen jó havon is – viszonylag gyenge száraz és nedves útfelületen
Kleber Krisalp HP 2	C/C/72	2,5	3,4	2,5	2,8	3,7	2,1	1,5	**3,4**		+ legjobb kopás – gyenge nedves útfelületen
Toyo Snowprox S953	E/C/71	2,4	3,5	2,9	3,3	4,0	1,8	2,5	**3,5**		+ alacsony fogyasztás – gyenge nedves útfelületen, havon és jégen
Avon Ice Touring ST	E/B/69	1,9	4,8	3,2	3,3	3,8	2,4	2,5	**4,8**		+ különösen jó száraz aszfalton – kifogásolható nedves útfelületen, gyenge havon és jégen

Az aláhúzott részeredmények leértékeléshez vezetnek a végső összesítésben. Az egyforma eredménnyel záró abroncsok ábécérendben kerülnek megjelenítésre. Az abroncscímkék a gyártók saját adatait tartalmazzák.
Eredményhatárok: 0,5-1,5 (nagyon jó), 1,6-2,5 (jó), 2,6-3,5 (kielégítő), 3,6-4,5 (elégséges), 4,6-5,5 (kifogásolható)

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FORRÁS ÉS FOTÓ: ADAC

Gépkocsik megcsúszási „kisokosa", maszek abroncsfejlesztés, levegőnyomás-kalauz, manőverezési tanácsok és tapadásteszt is szerepel visszatekintésünk aktuális fejezetében. Tél tábornok régen is fokozott figyelmet követelt magának.

1953



1. A gépkocsi viselkedése az első kerekek lefékezése esetén. Az első kerekek a hajtási irányban (H. i.) csúsznak, a hátsó kerekek a kocsi hátulját befelé vezetik. Ilymódon a kocsi egyenesbe jön. **2.** A gépkocsi viselkedése a hátsó kerekek lefékezése esetén. A tapadásukat megtartó első kerekek a kocsi elejét tovább térítik ki balra, a hajtási irányban csúszó kerekek a kocsit még jobban kitérítik az egyenesből. A kocsi így megfarol, esetleg forgásba is jön. **3.** A faroló gépkocsit a vezető a tapadásukat megtartó első kerekek jobbra való túlkormányzásával visszairányíthatja a hajtási irányba. **4.** Az összes kerék megcsúszása esetén a kerekek a hajtási irányban csúsznak tovább.

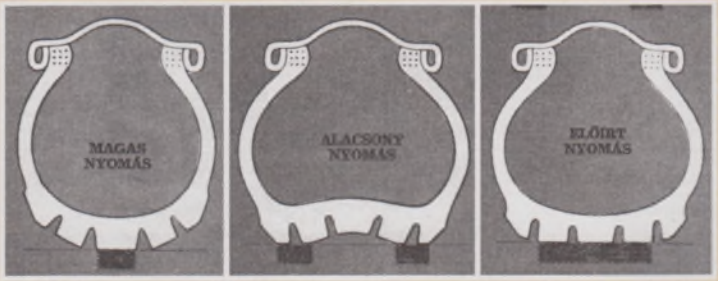
1965



A speciál „futó" néven már sokan, különösen a Dunántúlon ismerik azt a gumiabroncs-mintát, amelyet Papp József gumijavító kísérletezett ki, és egy idő óta műhelyében a futózásoknál alkalmaz. Az általa futózott gumiabroncsok jellemzői a 6-10 mm vastag, úgynevezett oldalkapaszkodók, ezek a 10-20 mm magasságú, egymástól 4-5 cm távolságra elhelyezett bordák. Ezzel a különleges futófelülettel ellátva meglepően jó tulajdonságokat mutatnak a különféle járművekre felszerelt köpenyek. Számos nagy vállalat gépkocsielőadója, gépkocsivezetője írta meg kedvező tapasztalatait.

1978

A hanyagság legtipikusabb esete az alacsony és magas légnyomás. A túlnyomás következtében a kerék a megengedettnél jobban pattog, magasabb igénybevétellel terhelve a futóművet, vázat. A magas légnyomástól dagadó gumi futófelületének közepe kopik. Ellenkező esetben: a kis légnyomástól a gumi futófelületének közepe „elhagyja magát", és a keményebb peremekre támaszkodik. Következésképpen a két széle kopaszodik. Járulékos hiba, hogy az ily módon jobban igénybe vett oldalfal vászonszerkezete egy idő után „fellazul", majd eltörik. A hőmérséklettel a nyomás változik. Nagy hőmérséklet-ingadozásokkor a nyomás ellenőrizendő.



1984



Váratlan síkosságtól a kanyarban irányt veszthet az autónk. Semmiféle típusra, meghajtási módra nem adható úgynevezett tipikus kitörési hajlandóság. Ha az autó első kerekei túl közel kerülnek a kanyar széléhez, elveszszük a gázt, kerüljük az elsietett, éles mozdulatokat és fékezést. Amennyiben a tempó lecsökkent - és az első kerekek ismét kormányozhatók -, az autót könnyed gázadással lehet stabilizálni. Ha a kocsi fara a kanyarban befelé lendül (befarol), a kormányt azonnal - de nem szaggatott mozdulatokkal - a csúszás irányába fordítjuk és előre mutató első kerekekkel vesszük ki a farolásból. Teljes megpördüléskor (de soha egyenes hajtáskor!) a teljes befékezés is megakadályozhatja a legrosszabbat. Ez olyan fogás, amelyet a raliversenyzők gyakrabban alkalmaznak, ha éppen úgy adódik.

1990

A Michelin cég és a Mazda szakemberei Finnországban egy befagyott tó jegén összehasonlító tesztet végeztek a 121-es, fronthajtású, a 323-as összkerékhajtású és a 929-es orrmotoros, hátsókerék-hajtású Mazda modellekkel. Az elindulási, gyorsítási és fékezési tulajdonságokat értékelték, valamint az autók kapaszkodóképességét vizsgálták. A teszthez MXV és MXV2 típusú nyári és X M+S 100 típusú téli gumikat használtak. A kísérlet azt bizonyította, hogy jól megválasztott tengelyterhelés-eloszlású autóknál a hajtási mód kisebb súllyal esik latba, mint a helyes gumitípus kiválasztása - azaz fontos a tapadás megnövelése.



A vizsgált Mazda modellek kapaszkodóképességének határai téli úttesten



A ZX-10R esetében újdonság a Power Mode rendszer, mely három menetprogramot (Full, Middle, Low) tartalmaz

Erősen zöld

A Kawasaki szinte mindent megnyert a superbike-vb-n a ZX-10R-rel, amit csak lehetett, ennek ellenére folyamatosan fejlesztik az alapját adó utcai modellt is. Átdolgozták az airboxot, a tipus megkapta a Brembo legújabb fékrendszerét, illetve hosszabb lengőkar (+16 mm) és rajtautomatika bevezetése mellett döntöttek. Bár a 200 lóerős csúcsteljesítmény nem változott, a könnyített főtengely miatt gyorsabban pörög fel az erőforrás.
A Kawasaki emellett modernizálta a ZZR 1400-ast is, a zöldek „hyperbike-ja" immáron teljesíti az Euro-4-es normákat. A kínálatban új a Performance Sport verzió, mely Brembo fékekkel, Öhlins rugóstaggal és Akrapovic kipufogóval büszkélkedhet.



A ZZR 1400-as Performance Sport változata Brembo M50 monoblokk féknyergeket kapott



Játék a gravitációval

A BMW Concept Stunt G 310-es az első, kézzel fogható bizonyítéka annak, hogy a bajor márka kis lökettérfogatú, naked bike piacra dobásán dolgozik. A koncepció fejlesztésében a négyszeres motoros kaszkadőr világ- és Európa-bajnok Chris Pfeiffer is részt vett, az eredmény pedig a BMW szerint egy roppant kezes és agilis motor. A modell viszont önmagában már azzal is érdekes, hogy formai szempontból új területre merészkedtek a tervezők. Ahogy Edgar Heinrich, a BMW Motorrad dizájnrészlegének vezetője összefoglalta, az újdonság „mágnesként vonzza a tekinteteket, s minden porcikájában a gravitációval játszik."

Kooperációban



A magyar származású Jeff Palhegyi csapatával, a JP Designnal karöltve készítette el a Yamaha USA a DT-07-es koncepciómotort, mely nem más, mint egy MT-07-es flat track versenymotorrá alakítva. A stílusos gép **a Yamaha 60. évfordulóját ünneplő sárga fényezést kapott.**

Süketszoba



Az amerikai Sena a floridai AIMExpo-n bemutatta az Intelligent Noise Control technológiával ellátott sisakját, melynek érdekessége, hogy **gombnyomásra teljesen kiszűri a külső zajokat.** Biztonsági megfontolásból a „zajkioltó" rendszer gombnyomásra kikapcsolható.

Nooormális?



A brit Gary Rothwell új egykerekezős sebességrekordot állított fel, amikor **az elvingtoni repülőtér kifutópályáján 337,5 km/órás tempót ért el.** Rothwell egy 540 lóerős, turbós Suzuki Hayabusával vitte véghez a hajmeresztő mutatványt!

Tudta-e?

Már az előző, 2012 és 2014 között gyártott BMW S 1000 RR-hez is elérhető az ABS Pro. A rendszer lényege, hogy akkor is megakadályozza a kerekek blokkolását, ha hirtelen hozzuk működésbe a fékkart vagy pedált a motor döntött helyzetében.

A változatos

Ha Tokyo Motorshow, akkor az őrült és sorozatközeli tanulmányok sem

Legyen szó olasz vagy japán márkákról, a gyártók hagyományosan a novemberi EICMA-ra, vagyis a Milánói Motorkiállításra tartogatják a legnagyobb újdonságokat. A kétévente megrendezésre kerülő Tokyo Motorshow azonban azért fontos, mert itt hemzsegnek a koncepciómodellek, amelyeknek ugyan csak töredékéből lesz kézzel fogható, megvásárolható motor, de azzal, hogy betekintést engednek a jövőbe, legalább olyan izgalmasak, mint a szériagépek. A Honda, mint japán cég és mint a világ legnagyobb motorkerékpár-gyártója, ezúttal is kitett magáért Tokióban!

GROM50 Scrambler Concept

Scrambler stílusú motor 50 cm^3-es blokkal? A Honda megcsinálta, méghozzá egyből két, egymástól jelentősen különböző prototípust is épített a GROM50-esből. Mivel a modell egyes piacokon roppant sikeres, nem lenne meglepő, ha az átiratokkal nagy szériában is jelentkeznének.





Neowing



Meghökkentésből jeles! A Honda háromkerekűje olyan, mintha egy sci-fiből ugrott volna elő, és ennek megfelelően a döbbenetes külső mögött érdekes technika lapul. A négyhengeres boxerhez villanymotort társítottak, az első felfüggesztés kialakítása pedig szintén megér egy misét. A hajtáslánc és a futómű fejlesztése során szerzett tapasztalatokat biztosan fel tudja majd használni a Honda, de a Neowing ebben a formában nem kerül sorozatgyártásba.

Concept CB és CB1100 Custom Concept





Az eladási sikerek, a rajongói visszajelzések és a piacon elfoglalt helye miatt nem kell sok merészség kijelenteni azt, hogy a CB1100-as úton van ahhoz, hogy legendává váljon. A Honda persze tovább üti a vasat, és két új verzióval mutatja meg, miképp alakulhat(na) a típus jövője. A Concept CB a kínálatban lévő EX-kivitelnél is retrósabb jármű, míg a CB1100 Custom Concept sportos, café raceres változat. Fényes króm helyett szinte az egész testét fekete festék borítja, ülése szigorúan egyszemélyes, tükreit pedig a kormányvégekhez tolták ki.

ság gyönyörködtet

hiányozhatnak a felhozatalból. Nézzük, a Honda mivel készült a seregszemlére!

Light Weight Super Sports Concept

A márka erőteljesen nyomul a kis lökettérfogatú sportmotorok szegmensében, és a sikerért mindent meg is tesznek. Az új generációs sportgépek előfutára a Light Weight Super Sports Concept, melynek bizonyos formai megoldásai az új CBR500R-en már láthatók is.



Itt a CBR500R!



Alig kétéves gyártási idő után megújult a Honda 500-as sportmotorja. Hogy az új fejidom sokkal komolyabbá teszi a modellt, az csak egy dolog, ugyanis immáron az első felfüggesztés rugó-előfeszítése változtatható, a fékkar állítható, illetve egy új, rövidebb kipufogódobot alkalmaznak a tömegközéppontosítás jegyében. A blokk maradt 48 lóerős.

Super Cub és EV-Cub Concept







Íme, az új fejlesztésű, kivehető akkumulátor!



A Honda folyamatos modernizálással 1958 óta gyártja a Super Cubot, amely a legnagyobb példányszámban készült jármű a világon - napjainkig több mint 90 millió darabot szállítottak le. A japán cég új Super Cub prototípusa a jelenlegi modell következetes továbbfejlesztésének tekinthető, melyből EV-Cub Concept néven elektromos változatot is bemutattak. Utóbbi érdekessége, hogy az akkucsomag kivehető, így ha tölteni kell, akár fel is lehet vinni a lakásba, vagy az irodába.

CB1300 Super Bol D'Or Custom Concept



A CB1300-as big bike és annak burkolt testvére már évek óta hiányzik a Honda európai kínálatából, ennek ellenére Japánban még mindig népszerűek (a naked változat ott Super Four néven fut). Az idomos modellből nagyon ízléses tanulmánymotort kreáltak, amely nyugodtan sorozatgyártásba is kerülhetne. A Super Bol D'Or Custom Concept a legjobb példája annak, hogy a fekete alapszín és a piros részletek sosem mennek ki a divatból!



SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HONDA

Szerencsej

Rali-VB



Ogier túllőtt a célon, a bónuszpontokért vívott Power Stage-en zúzta le a Polo WRC-t

Viharos vég

A legendás Akropolisz Ralit gyakorlatilag elmosta a záporeső, 2 napot és 6 szakasznyi dagonyázást követően ugyanis úgy döntöttek a szervezők, hogy **az utolsó napra tervezett 3 gyorsaságit törlik a programból.** Ekkor éppen Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) vezetett 10 másodperccel a bajnoki címért vívott küzdelemben egyetlen ellenfelének számító Craig Breen (Peugeot 208 T16) előtt, míg 15,3 szekundummal lemaradva a hazai pályán versenyző Lambros Athanassoulas (Skoda Fabia R5) érkezett célba. Mivel az össztáv 69%-át teljesítették, a teljes pontokat kiosztották, így **egy fordulóval az évad vége előtt „Kajto" behozhatatlan előnyre tett szert a pontversenyben.** Az ERC2 (szériaautók) kategóriájában az abszolút 5. helyen végző Botka Dávid (Mitsubishi Lancer Evo IX) magabiztos győzelmet aratott Dominykas Butvilas (Subaru Impreza WRX STi) és a görög Lambros Kirkos (Mitsubishi Lancer Evo IX) előtt, s ezzel a szezonzáró svájci derbi előtt átvette a vezetést a tabellán.



Sobiesław Zasada és Krzysztof Holowczyc után Kajetanowitz a harmadik lengyel versenyző, aki bezsebelte az ERC-bajnoki címet

ERC (10/9. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Kajetanowicz (POL) 230 pont (már bajnok!), **2. Breen** (IRL) 162 pont, **3. Lukyanuk** (BLR) 124 pont, **4. Consani** (FRA) 79 pont, **5. Tarabus** (CZE) 75 pont, **6. Magalhaes** (PRT) 68 pont, ... **20. Botka** (HUN) 22 pont.

Francia mámor



Nagy évük volt idén a francia krosszosoknak. A kétszeres világbajnok Marvin Musquin megnyerte az első amerikai bajnoki címét a 250-es Keleti-parti szuperkrosszban, az MXGP-ben Romain Febvre óriási meglepetésre világbajnok lett, míg a 69. motokrossz csapat-vb-n a franciák első ízben megvédték a címüket. A gallok fantasztikus párbajban győzték le az amerikai válogatottat, s először tudtak nyerni hazai pályán. A franciák 2001 és 2014 után harmadszor hódították el a Peter Chamberlain-trófeát. Febvre kettős futamgyőzelemmel nyert az Open kategóriában, Musquin egy-egy 4. és 3. pozícióval az MX2 legjobbja lett, Gautier Paulin pedig egy-egy 7. és 5. finissel a 4. helyen zárt az MXGP-ben. A szövetségi kapitány Pascal Finot is nagyon boldog lehet, hiszen idén vette át a francia válogatott irányítását, és egyből történelmi győzelemre vezette fiait. Az amerikai válogatott (Justin Barcia, Jeremy Martin, Cooper Webb) a 31. érmét, ezen belül is a 7. ezüstjét gyűjtötte be, a harmadik helyezett Belgium (Jeremy Van Horebeek, Ken De Dycker, Julien Lieber) viszont már az 59. dobogóját könyvelhette el a Nemzetek Krosszán. A magyar válogatott 2011 után hiányzott ismét.

áték



Mikkelsenék „ajándék" aranya egyben azt is jelentette, hogy a norvég páros megszilárdította bronzos helyét a tabellán

Az évad egyetlen vegyes talajú versenyén némi hátrányból indultak a tabellát vezető volkswagenesek, hiszen elsőként rajtolva a „söprögető" hálátlan szerepe jutott nekik a murvás pályákon. Némi meglepetésre rövid ideig az új kihívás felé kacsingató, vagy legalábbis a WRC csúcskategóriából jövőre egyet visszalépni szándékozó Robert Kubica (Ford Fiesta RS WRC), Mads Östberg (Citroën DS3 WRC) és Hayden Paddon (Hyundai i20 WRC) diktálta az iramot. Nem spóroltak viszont a gumikkal, így aztán a katalán rali leghosszabb gyorsaságiján az ex F-1-es versenyző dupla defekt, a norvég lassúdefekt, míg az új-zélandi egyszerűen tapadásvesztés miatt esett vissza. A rákövetkező két aszfaltos napon pedig a szokásos koreográfia, magyarul a VW Polo R WRC-k erőfölénye érvényesült. Ráadásul még egyhangúbbá vált a verseny, amikor Jari-Matti Latvala fékhibája után Sébastien Ogier kényelmes 50 másodperces előnyre tett szert. Legfeljebb a második helyért folytatott, késhegyre menő csata szolgált némi izgalommal Latvala és Andreas Mikkelsen (VW Polo R WRC) között – előbbi defektet kapott, utóbbi megpördült, így 1,4 másodperces különbséggel vágtak neki az utolsó szakasznak. Csakhogy a harmadik világbajnoki címét már két fordulóval ezelőtt bezsebelő és magabiztosan vezető Ogiernek nem kellett volna semmit bizonyítania, de az extra pontokért zajló Power Stage-en saját bevallása szerint némi szórakozásra vágyott, és a céltól 4 km-re a szalagkorlátnak csapta autóját! A váratlan fordulatot a célban egy tévériporter közölte Mikkelsennel, aki ledöbbenve, hitetlenül ült a kocsijában, navigátora, Ola Floene pedig könnyekben tört ki: a márkatárs Latvalát 3,1 másodperccel megverve, 64. WRC-futamán a norvég páros megszerezte első győzelmét – a hazai közönség előtt versenyző Dani Sordo (Hyundai i20 WRC) állhatott fel a dobogó legalsó fokára. A Turán Frigyes-Zsiros Gábor duó pedig az abszolút 16. és a WRC2 kategória előkelő 6. helyén végzett egy Ford Fiesta R5-össel.

VÉGEREDMÉNY (13/12.)

Spanyolország

1. Mikkelsen-Floene (NOR/NOR) VW Polo R WRC, 3 óra 21'04,8", **2. Latvala-Anttila** (FIN/FIN) VW Polo R WRC, +3,1", **3. Sordo-Marti** (ESP/ESP) Hyundai i20 WRC, +21,2", **4. Östberg-Andersson** (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +1'06,3", **5. Meeke-Nagle** (GBR/IRL) Citroën DS3 WRC, +1'08,2", **6. Paddon-Kennard** (NZL/NZL) Hyundai i20 WRC, +1'23,3", **7. Prokop-Tomanek** (CZE/CZE) Ford Fiesta RS WRC, +4'14,2", **8. Neuville-Gilsoul** (BEL/BEL) Hyundai i20 WRC, +8'01,9", **9. Tidemand-Axelsson** (SWE/SWE) Skoda Fabia R5, +8'56,8", **10. Kopecky-Dresler** (CZE/CZE) Skoda Fabia R5, +9'07,5",... **16. Turan-Zsiros** (HUN/HUN) Ford Fiesta R5, +18'29,8".

Szakaszgyőzelmek: Ogier 7, Latvala 6, Mikkelsen 4, Tanak 3, Paddon, Kubica és **Östberg** 1-1.

Az összetett állás

Ogier 238 pont (már világbajnok!), **2. Latvala** 180 pont, **3. Mikkelsen** 154 pont, **4. Östberg** 110 pont, **5. Meeke** 94 pont, **6. Neuville** 90 pont, **7. Evans** 81 pont, **8. Sordo** 77 pont, **9. Paddon** 74 pont, **10. Tanak** 63 pont.

Következik a Brit Rali, november 12-15.

Áramerősség

Buemi kiemelkedett a 10 F-1-es veteránt számláló mezőnyből, míg Villeneuve koccant és egy kör hátrányban, a 14. helyen ért célba



A technikai szabályzat alapján az elektromos Formula-1 második szezonjában az egyes konstruktőrök saját villanymotort, invertert és sebességváltót fejleszthettek, a Williams akkumulátor teljesítményleadását pedig versenykörülmények között 150-ről 170 kW-ra (204/231 LE) csavarták fel. Ennek dacára a Pekingben tartott szezonnyitón továbbra is az e.dams-Renault bajnokcsapat fölénye érvényesült: Sébastien Buemi és csapattársa, Nicolas Prost foglalta el az első rajtsort. A svájci sima rajt-cél győzelmet aratott, miközben megfutotta a leggyorsabb versenykört, így „mesterhármasával" a sorozat történetében az első versenyző, aki a maximális 30 pontot gyűjtötte. A kis Prostot viszont lerajtolta Nick Heidfeld (Mahindra Racing) és később Lucas di Grassi (Audi Sport Abt) is megelőzte. Csakhogy az autócserénél a Mahindra csapat nehezen boldogult a biztonsági övvel, így a német visszaesett ellenfelei mögé. A tavalyi után ezúttal látványos ütközés nélkül ismétlődött meg a Heidfeld-Prost csata, de végül nem ez döntötte el a bronzérem sorsát: utóbbi autójáról leesett a jobb hátsó kerék-rögzítő csavar és megrongálta a hátsó szárny oldallapját, ezért kiintették a versenyből. Ezek után Buemi, illetve di Grassi mellett végül Heidfeld állhatott dobogóra.

FORMULA e (11/1. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Buemi 30 pont, **2. di Grassi** 18 pont, **3. Heidfeld** 15 pont, **4. Duval** 12 pont, **5. D'Ambrosio** 10 pont, **6. Turvey** 8 pont.



Fordult a kocka

Wehrlein a sorozat legfiatalabb bajnoka, a futamok többségét az Audi nyerte, de végül a Mercedes és a BMW örülhetett. Zárszámadás a prémiumgyártók hadszínteréről.

Idén nagyot fordult a „szerencse" az Audival: az év elején zsinórban négy, amúgy az idei 18-ból 10 futamot megnyertek, ám végül egyik címet sem sikerült bezsebelniük... A Nürburgringen például Lucas Auer (Mercedes-AMG C 63 DTM) pályafutása során először csípte el a pole pozíciót, bár nem sokáig örülhetett, merthogy a rajtot követően a 7. helyig esett vissza. Az első kanyarba Maxime Martin (BMW M4 DTM) és a Mercedes ifjú csillaga, Pascal Wehrlein próbált meg beférni, a koccanás miatt pedig utóbbit a BMW-s Bruno Spengler és Edoardo Mortara (Audi RS 5 DTM) is megelőzte. A középmezőnyben az újonc Tom Blomqvist (BMW M4 DTM) meglökte Jamie Greent, a keresztbe forduló Audit pedig a márkatárs Miguel Molina trafálta telibe: a Mercedes-Arena kanyarnál némi karbon és olaj került a pályára, úgyhogy félbeszakították a futamot. Az újraindítást követően Martin elhúzott ellenfeleitől és karrierje második győzelmét aratta, miközben Spengler a 15. körig tudta védeni a második pozíciót, majd némi „festékcsere" után Mortara maga mögé utasította. Persze három körrel később egy defekt miatt amúgy is a boxba kényszerült, így a bronzérem Wehrlein ölébe hullott, míg negyedikként a 14. pozícióból felzárkózó Gary Paffett (Mercedes-AMG C 63 DTM) zárt. A másnapi futamon Molina fölényes rajt-cél győzelmet aratott: a spanyol immár ötödik alkalommal indulhatott az élről, és 67. versenyén először sikerült révbe érnie. Mögötte a kis Blomqvistet előbb Paul di Resta (Mercedes-AMG C 63 DTM) vadászta le a 9. körben, majd csapatutasításra kénytelen volt elengedni a bajnoki címre matematikailag még esélyes Bruno Spenglert (BMW M4 DTM) a befutónál. Hasonlóképpen „menekült" előre a pontversenyt vezető Wehrlein is a 9. helyről az ötödikig, miközben kétszer is „DRS-re van szükségem" felszólítással kért segítséget rádión a márkatársaktól. Mivel két legnagyobb ellenfele, Mortara és Mattias Ekström (Audi RS 5 DTM) nem szereztek pontot, a Mercedes-AMG F-1-es tesztpilótája magabiztos előnnyel érkezett a hockenheimi fináléra.

AZUTÁN, HOGY a szezonzáró első versenyén a BMW-s Martintól már a 2. körben átvette a vezetést, Timo Scheider (Audi RS 5 DTM) közel öt év után először nyert – a belga versenyzőt még Green is megelőzte a befutóig. Mivel ellenfelei kiestek, Ekström pedig csak mögötte végzett, Wehrleinnek elég volt nyolcadikként befutnia, hogy bajnokká avanzsáljon. Habár a kettős győzelem után másnap Green, Ekström és Mortara jóvoltából az Audi hármas diadalt aratott, ez már kevésnek bizonyult: végül a konstruktőri cím a BMW-nél, a csapatbajnoki arany pedig a gooix/Original Teile Mercedes-AMG istállónál landolt.

Tudta-e?

A szezonzáró időpontjában egy nap híján 21 esztendős Wehrlein a DTM történetének legfiatalabb bajnoka.



Az Audi mindent beleadott, idén azonban egyetlen trófeát sem vihetett haza



Green így füstölgött a megcsípett év végi ezüst feletti örömében



Wehrlein magabiztos előnnyel ülhetett fel a DTM trónjára

DTM (9/9. FORDULÓ)

Végeredmény

VERSENYZŐK: 1. Wehrlein (GER) 169 pont, **2. Green** (GBR) 150 pont, **3. Ekström** (SWE) 147 pont, **4. Mortara** (SWI) 143 pont, **5. Spengler** (CDN) 123 pont, **6. Wittmann** (GER) 112 pont, **7. Martin** (BEL) 94 pont, **8. di Resta** (GBR) 90 pont, **9. Paffett** (GBR) 89 pont, **10. Rockenfeller** (GER) 83 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. BMW 602 pont, **2. Audi** 595 pont, **3. Mercedes-Benz** 534 pont.

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: CSAPATOK

Csavar a végén

A szezonzárón az idei erőviszonyokhoz képest egészen más eredmények születtek.

Az Aprilia az idény egyik legnagyobb vesztese. A noaleiek 2014-ben begyűjtötték az egyéni és a gyártói vb-címet is, idén viszont esélytelenek voltak a csúcsra jutni. A villanyfényes katari derbin viszont hengerelt a mezőny legerősebb gépe, a megközelítőleg 215 lóerős RSV4 RF. A februári idénynyitó után nyert ismét az Aprilia, amely idén először kettős futamgyőzelmet aratott. Az 1. futamban az újonc Jordi Torres megszerezte első sikerét a superbike-ban. Az eddig egyedüralkodó britek azonban gyorsan javítottak, hiszen a 2. futamban Torres csapattársa, Leon Haslam a szezonnyitó után ismét nyerni tudott.

A SZEZON ELSŐ SZÁMÚ főszereplőjének, a Kawasakinak viszont továbbra is tabu maradt Katar, a losaili pálya. Már 7. alkalommal látogatott a mezőny Katarba, ám a Kawa idén sem tudott nyerni. Az újdonsült világbajnok, Jonathan Rea ugyan mindkét futamban győzelemért küzdött, ám a 2. futamban kiállni kényszerült, mivel a gép felmondta a szolgálatot. Rea ennek ellenére nagyszerű szezont zárhatott.

A supersportban sem sikerült megszereznie első katari győzelmét a Kawasakinak, azonban a négyszeres világbajnok, Kenan Sofuoglu 2. helye teljesen elegendő volt ahhoz, hogy a Kawasaki az egyéni mellett a gyártói vb-címet is begyűjtse. A Honda és a Yamaha mellett a Kawa a 3. márka, amely ugyanabban a szezonban mindkét vb-trófeát hazavihette. Katarban Sofuoglut az újonc Kyle Smith győzte le, aki egyébiránt a vb 41. győztese.

MAGYAR SZEMPONTBÓL IS nagyon sikeres volt a szezonzáró. A Tóth-csapat és Rizmayer Gábor is a karrierjük legjobb versenyét tudhatta magáénak. Rizi első ízben szerzett mindkét futamban pontokat. Ilyenre csak Harmati Árpád volt képes 1989-ben, amikor is kétszer a 11. helyen zárt az olaszországi Pergusában. Rizi emellett a legtöbb pontját is begyűjtötte egy versenyen. A Team Tóth is csapatrekordot ért el, hiszen először szerzett mindkét futamban pontokat – ifjabb Tóth Imre is pontszerző lett. Egy másik magyar csapat, a Schmidt Racing is feltűnést keltett, ugyanis bejelentette, hogy 2016-ban teljes idényt fut a supersport-vb-n, valamint a superstock 600-as Európa-bajnokságon.



Hiába Haslam (91) és Torres (81) győzelme, az Aprilia kiszáll a superbike-ból

Tudta-e?

Torres győzelme vetett véget a brit versenyzők idei, 24 futam óta tartó veretlenségi sorozatának.



Torres még a dobogón is húzta a gázt – Rea és Sykes megérti ezt...



Rizi mindkét futamban pontot szerzett



A kicsit későn formába lendülő Smith jövőre a CIA Honda csapatnál folytatja



Smith a kilencedik brit futamgyőztes a vb-n

WSBK (13/13. FORDULÓ)

Katar

Superbike

1. futam: 1. Torres (ESP) Aprilia, **2. Rea** (GBR) Kawasaki, **3. Sykes** (GBR) Kawasaki, ... **13. Rizmayer** (HUN) BMW, ... **17. Tóth** (HUN) BMW.

2. futam: 1. Haslam (GBR) Aprilia, **2. Davies** (GBR) Ducati, **3. Sykes**, ... **13. Rizmayer, 14. Tóth.**

Supersport

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

Végeredmény

Superbike

1. Rea 548 pont, **2. Davies** 416 pont, **3. Sykes** 399 pont, **4. Haslam** 332 pont, **5. Torres** 247 pont, **6. Guintoli** 218 pont, ... **29. Rizmayer** 9 pont, **30. Tóth** 7 pont.

Supersport

1. Sofuoglu 233 pont, **2. Jacobsen** 196 pont, **3. Zanetti** 158 pont, **4. Cluzel** 155 pont, **5. Smith** 116 pont, **6. G. Rea** 97 pont, ... **36. Chrobák** 1 pont.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS, SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: FACEBOOK, WSBK

Szomorú vasár



Az eset, ami vélhetően örökre szégyenfolt marad. Sem Rossi, sem pedig Marquez nem viselkedett sportemberhez méltóan!

Szuperizgalmas finálé lehetett volna, de Rossi és Marquez szégyenteljes párbaja mindent elhomályosított.

A MotoGP legutóbbi két futamán fantasztikus dolgok történtek. Az Ausztrál Nagydíjon minden idők egyik legemlékezetesebb versenyét láthattuk, Valentino Rossi, Marc Marquez, Andrea Iannone és Jorge Lorenzo a 27 körös versenyen 52 alkalommal előzte meg egymást a győzelemért folytatott küzdelemben. A kvartettből végül Marquez került ki győztesen. Malajziában is egy gyári hondás parádézott. Daniel Pedrosa rajt-cél győzelmet aratott, aminek köszönhetően 2012 után nyert ismét a pole-ból. Az Ausztrál és a Malajziai Nagydíjon az is eldőlt, hogy csak a szezonzárón avatnak világbajnokot a királykategóriában. Első ízben két yamahás, Rossi és Lorenzo között dől el a vb-cím. A spanyol a legutóbbi két nagydíjon 18-ról 7 pontra csökkentette hátrányát. Az viszont már eldőlt, hogy a Yamaha idén triplázott, hiszen a csapat- és az egyéni vb-cím mellett már a gyártói vb-arany is a hangvillásoké. A Yamaha 14. alkalommal lett a legjobb gyártó a királykategóriában.

SAJNOS AZONBAN az előbbi események mind háttérbe szorultak egy nagyon csúnya konfliktus miatt. Malajziában minden idők egyik legsportszerűtlenebb nagydíjára került sor a vb történetében, ugyanis nagyon durván összeakaszkodott egymással Rossi és Marquez. A vita még Ausztráliában kezdődött, amikor is a nagydíj után Rossi azzal vádolta Marquezt, hogy direkt belassult előtte annak érdekében, hogy Lorenzót segítse a vb-cím megszerzésében. Rossi aztán Malajziában még durvábban, a teljes nyilvánosság előtt letámadta Marquezt, mondván: egyértelmű, hogy ellene motorozik, és hogy mindenben Lorenzót támogatja. A szópárbaj a versenyen szégyenteljes módon tettlegességig fajult. Marquez ugyan semmiféle szabálytalanságot nem követett el, azonban mégis egyértelmű volt, hogy provokálja Rossit. 17-szer előzték meg egymást, mígnem Rossi bedőlt Marquez provokációjának és elvesztette a fejét. Szinte vészfékezésre kényszerítette Marquezt, és teljesen szándékosan kivezette a pálya külső ívére. Aztán összement



Tudta-e?

Pedrosa aratta a spanyolok 100. nagydíjgyőzelmét a 2002 óta létező MotoGP-ben.



Oliveira (44) komoly nyomás alá helyezte Kentet (52), aki amúgy már csak 2 pontra van a tróntól

nap



Az ausztrál futam viszont dicsőségtablóra kerülhet – még a Iannone (29) által szétcsapott sirály sem szomorította a nézőket

a két motoros, a spanyol bukott, míg Rossi folytathatta. A Doktor állítja, hogy nem rúgta meg Marquezt, a versenybíróság is az ő állítását erősítette meg, Marquez viszont ennek az ellenkezőjét vallja. De nem is ez a lényeg: mindketten nagyon sportszerűtlenek voltak, ez pedig nagyon rossz fényt vet a MotoGP-re. A versenyigazgatóság nem volt képes azonnal reagálni a durva eseményekre, csak jóval a nagydíj után büntették meg Rossit. Aki lehet, hogy nem utazik el Valenciába, ugyanis szerinte jogtalanul kapott büntetést, aminek értelmében a szezonzárón az utolsó helyről kell majd rajtolnia. Marquez motorozását is sportszerűtlennek ítélte meg a zsűri, mondván, direkt lassította Rossit, azonban a spanyolt furcsa módon mégsem büntették meg.

A MOTO3-BAN is a szezonzárón dől el a vb-cím sorsa, míg a kiskategóriában is volt egy kisebb botrány. A toronymagas esélyes Danny Kent – aki idén 70 ponttal is vezetett – egyszerűen még a dobogóra is képtelen. Ausztráliában idén másodszor bukott és harmadszor maradt pont nélkül. Kent szerint Francesco Bagnaia és Niccoló Antonelli ment neki, míg az olaszok szemében a brit volt a hunyó. Malajziában ugyan végig a dobogóért küzdött Kent, de csak a 7. helyen intették le, azaz két verseny alatt 56-ról 24 pontra csökkent az előnye. Miguel Oliveira ellenben fantasztikus formában van: idén 110 pontos hátrányban is volt Kent mögött, viszont az elmúlt 5 nagydíjon parádézott. Különösen a legutóbbi két futamon volt elemében, hiszen első ízben nyert meg egymás után két viadalt. Ausztráliai és malajziai győzelmével feljött az összetett 2. helyére és kiharcolta, hogy a vb-címért küzdhessen Valenciában. A szezonzárót pedig tűkön ülve várják a britek és a portugálok. Kent révén a britek 1977 után ismét végre világbajnokok lehetnek, míg a portugálok az első vb-címüket ünnepelhetnék.

A Moto2-ben az idei világbajnok Johann Zarco ugyan Ausztráliában idén harmadszor lemaradt a dobogóról (7. hely), azonban Malajziában azonnal javított. Az utolsó körben megnyerte a párbajt Thomas Lüthi ellenében, s idei 8. győzelmével beállította Marc Marquez és Esteve Rabat rekordját: Zarco a harmadik a Moto2-ben, aki 14 érmet gyűjtött egy szezonban.



Itt még Lüthi az élen, de a friss világbajnok Zarco (5) a befutó előtt legyűrte a svájcit



Hayden grimaszol egy ausztrál állatfarmon, de vele kapcsolatban fontosabb, hogy jövőre már a superbike-vb-n versenyez a Ten Kate Honda színeiben

Rekordvadász

Valenciában új pont- és éremrekordot érhet el a MotoGP-be készülő Zarco, Marquez mellett pedig ő lehet a második versenyző, aki egy idényben 9 nagydíjgyőzelmet könyvelhet el.

VÉGEREDMÉNY (18/17.)

Phillip Island

Moto3: 1. Oliveira (POR) KTM, **2. Vazquez** (SPA) Honda, **3. Binder** (RSA) KTM.

Moto2: 1. Rins (SPA) Kalex, **2. Lowes** (GBR) Speed Up, **3. Baldassari** (ITA) Kalex.

MotoGP: 1. Marquez (SPA) Honda, **2. Lorenzo** (SPA) Yamaha, **3. Iannone** (ITA) Ducati.

Sepang

Moto3: 1. Oliveira, 2. Binder, 3. Navarro (SPA) Honda.

Moto2: 1. Zarco (FRA) Kalex, **2. Lüthi** (SWI) Kalex, **3. Folger** (GER) Kalex.

MotoGP: 1. Pedrosa (SPA) Honda, **2. Lorenzo, 3. Rossi** (ITA) Yamaha.

Az összetett állás

Moto3: 1. Kent 253 pont, **2. Oliveira** 229 pont, **3. Bastianini** 196 pont, **4. Fenati** 176 pont, **5. Antonelli** 174 pont, **6. Vazquez** 155 pont.

Moto2: 1. Zarco 343 pont (már világbajnok!), **2. Rins** 214 pont, **3. Rabat** 206 pont, **4. Lowes** 175 pont, **5. Lüthi** 163 pont, **6. Folger** 161 pont.

MotoGP: 1. Rossi 312 pont, **2. Lorenzo** 305 pont, **3. Marquez** 222 pont, **4. Pedrosa** 190 pont, **5. Iannone** 188 pont, **6. Smith** 171 pont.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS, SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: DPPI, REPSOL HONDA, MOTOGP

A legnagyobbak

A „régi nagyokat” hajlamosak vagyunk érinthetetlen félistenként kezelni, pedig a rekordok, ahogy Jackie Stewart



A két német ábrázata mindent elárul, ahogy Hamilton önfeledt szökkenése is

Egyenmotorok

Az FIA az USA Nagydíj után megerősítette, hogy 2017-ben megpróbál bevezetni egy alternatív, a jelenleginél olcsóbb motorformulát is, amelyre pályázatot ír ki a független gyártóknak. A lépést az kényszerítette ki, hogy az ellenfelek által túl veszélyesnek ítélt Red Bull egyik jelenlegi beszállítótól sem tudott erőforrást szerezni, és a bonyolult, 1,6 literes, V6-os turbók eleve túl drágák – évente mintegy 20 millió euróba kerülhetnek –, a Ferrari pedig megvétózta egy költségplafon bevezetését. Az FIA az „egyenmotor” paramétereit nem árulta el, de a híresztelések szerint az IndyCarban használatoshoz hasonló 2,2 literes biturbóról lenne szó, amelyhez egy egyszerűsített KERS-t kapcsolnának. Mivel párhuzamosan használnák az 1,6 turbókkal, a kétféle motorformula teljesítményét összhangba kellene hozni egymással, ami nem igérkezik könnyű feladatnak.

Juan-Manuel Fangio? Jim Clark? Ayrton Senna? Michael Schumacher? Ha majd legközelebb fellángol a vita arról az egyébként minden bizonnyal eldönthetetlen kérdésről, hogy ki volt a Formula-1 történetének „legnagyobb” versenyzője, már nyugodtan bedobhatjuk Lewis Hamilton nevét is. Habár a legújabb sikeres generáció tagjaira könnyű egészen a következő megjelenéséig zöldfülűként tekinteni, három világbajnoki cím semmiképpen nem félvállról vehető eredmény. Hamilton a győzelmek számát nézve már két héttel korábban, az Orosz Nagydíjon lepipálta, Austinban pedig a vb-címek tekintetében is utolérte az idolját, Sennát.

„Fogalmam sincs, mi lesz most. Senki más nincs, akire felnézhetnék, akinek az eredményeit be akarnám állítani, vagy túl akarnám szárnyalni” – ismerte el a verseny után, majd évődni kezdett a mellette ülő Sebastian Vettellel. „Nyugi, mindent meg fogok tenni, hogy ne szerezhess hetet!” – mondta neki, amikor Vettel felvetette, hogy most kettejüknek együtt van annyi vb-címe, mint az ő példaképének, Schumachernek. A Ferrari-uralom lezárultával a legtöbben még úgy hitték, a következő korszak Fernando Alonsóról fog szólni, ő azonban rosszul helyezkedett, az évek elrepültek, és a meghatározó párossá Vettel meg Hamilton lépett elő. A mítoszok hatalmán túl nincs semmilyen racionális ok, amiért Hamilton teljesítményét az F-1 korábbi nagy ászaié mögé kellene sorolnunk. Ami a veleszületett tehetséget és a nyers tempót illeti, méltó utódja Jim Clarknak, rámenősségben pedig nem sokkal marad el Sennától és Schumachertől. Ha jó napot fog ki, Nico Rosberg semmivel sem lassabb nála, de hiányzik belőle az a kíméletlenség, amely emberileg talán megkérdőjelezhető tulajdonság, a sikerhez azonban régóta elengedhetetlen, mert a kerék-kerék elleni szituációkban szó szerint döntő fontosságú.

TÖKÉLETES PÉLDA volt erre az USA Nagydíj is. Hiába szerezte meg sorozatban harmadszor a pole-t, egyértelművé téve a tempóját, Rosberg a rajt után éppúgy elvesztette a vezetést, mint Japánban. Ezek azok a helyzetek, amikor a rámenősség dönt; Hamilton mindkét esetben a sportszerűség határait feszegette, az előzés közben szinte leterelve a pályáról a csapattársát, de amíg ezt megússza következmények nélkül, addig csak a végeredmény számít. Sokan túlságosan „jófiúnak” tartják Rosberget. Hamilton szerintük azért képes rákényszeríteni az akaratát, mert tudja, hogy mindent meg fog tenni az ütközés elkerülése érdekében – ha móresre akarja tanítani a csapattársát, Rosbergnek

között

mondta, arra valók, hogy megdöntsék őket.

Tudta-e?

Az F-1 történetében egyedül Fangiónak sikerült kettőnél több csapattal vb-t nyernie: öt címét négy különböző alakulat szineiben szerezte.



Button (képünkön) ezúttal értékes pontokat szerzett, Alonso azonban megjárta az új erőforrással



Hamilton már az első féktávon odavágott Rosbergnek – ahogy tette azt már párszor az évben



Vettel ismét érmet szerzett, s továbbra is viaskodik az év végi ezüstért

VÉGEREDMÉNY (19/16.)

Austin (USA) 56 kör = 308,405 km

1.	[2.] **HAMILTON** (GBR) Mercedes-Benz GP	1 óra 50'52,703" (166,888 km/óra)
2.	[1.] **ROSBERG** (GER) Mercedes-Benz GP	+2,850"
3.	[13.] **VETTEL** (GER) Ferrari	+3,381"
4.	[8.] **VERSTAPPEN** (NED) Toro Rosso-Renault	+22,359"
5.	[5.] **PEREZ** (MEX) Force India-Mercedes	+24,413"
6.	[20.] **SAINZ JR.** (ESP) Toro Rosso-Renault	+25,619"
7.	[11.] **BUTTON** (GBR) McLaren-Honda	+28,058"
8.	[12.] **MALDONADO** (VEN) Lotus-Mercedes	+32,273"
9.	[15.] **NASR** (BRA) Sauber-Ferrari	+40,257"
10.	[3.] **RICCIARDO** (AUS) Red Bull-Renault	+53,371"
11.	[9.] **ALONSO** (ESP) McLaren-Honda	+54,816"
12.	[17.] **ROSSI** (USA) Manor-Marussia-Ferrari	+1'15,277"

A versenyt feladta

13.	[4.] **KVYAT** (RUS) Red Bull-Renault	-15 kör (kicsúszás)
14.	[6.] **HÜLKENBERG** (GER) Force India-Mercedes	-21 kör (ütközés)
15.	[14.] **ERICSSON** (SWE) Sauber-Ferrari	-32 kör (elektronika)
16.	[18.] **RÄIKKÖNEN** (FIN) Ferrari	-32 kör (kicsúszás/fék)
17.	[7.] **MASSA** (BRA) Williams-Mercedes	-34 kör (lengéscsillapító)
18.	[10.] **GROSJEAN** (FRA) Lotus-Mercedes	-47 kör (fékhűtés)
19.	[16.] **BOTTAS** (FIN) Williams-Mercedes	-52 kör (lengéscsillapító)
20.	[19.] **STEVENS** (GBR) Manor-Marussia-Ferrari	-56 kör (fékhiba)

[ ] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör

VETTEL, 1'40,071", az 51. körben.

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 327 pont (már világbajnok!), **2. Vettel** 251 pont, **3. Rosberg** 247 pont, **4. Räikkönen** 123 pont, **5. Bottas** 111 pont, **6. Massa** 109 pont, **7. Kvyat** 76 pont, **8. Ricciardo** 74 pont, **9. Perez** 64 pont, **10. Verstappen** 45 pont, **11. Grosjean** 44 pont, **12. Hülkenberg** 38 pont, **13. Nasr** 27 pont, **14. Maldonado** 26 pont, **15. Sainz Jr.** 18 pont, **16. Button** 16 pont, **17. Alonso** 11 pont, **18. Ericsson** 9 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 574 pont (már világbajnok!), **2. Ferrari** 374 pont, **3. Williams-Mercedes** 220 pont, **4. Red Bull-Renault** 150 pont, **5. Force India-Mercedes** 102 pont, **6. Lotus-Mercedes** 70 pont, **7. Toro Rosso-Renault** 63 pont, **8. Sauber-Ferrari** 36 pont, **9. McLaren-Honda** 27 pont.

egyszer végre bele kell állnia a védekezésbe, még ha emiatt a kiesést is kockáztatja. Habár Rosberg később revansot vett a csapattársán, akit az elmúlt két év során először sikerült élesben megelőznie, és végül pár körrel a leintés előtt, egy másik megcsúszás miatt vesztette el a biztosnak látszó győzelmet, a Mercedesnél is úgy látták, hogy Hamilton ezúttal túl messzire ment. „Nem akarom elrontani Lewis örömét, mert megérdemli a címet, de muszáj lesz elbeszélgetnünk vele arról az incidensről – vélte Wolff. – Szerintem Nicónak volt oka mérgesnek lenni miatta. Túl kemény volt."

Hamilton azonban a harmadik címmel a zsebében aligha fog azon rágódni, hogy megbántotta-e csapattársát. Sennához hasonlóan őt sem ilyen fából faragták. A régi nagyok közül sem volt feltétlenül mindenki ennyire dörzsölt – Jackie Stewart például nem sűrűn szorította le a pályáról a csapattársait –, de megváltoztak az idők. A Formula-1 már legalább 30-40 éve nem a gáláns úriemberek sportja. Ami pedig az eredményeket illeti, Hamilton mindössze a 10. versenyző az F-1 történetében, aki legalább három vb-címet nyert, és ebből az elit klubból csak a hetedik, aki két különböző csapattal is feljutott a csúcsra. Hiába nehéz megbocsátani neki, hogy nemrég még apuci kölyökképű kedvenceként tűnt fel a színen, azóta hosszú utat járt be, és a versenyzői kvalitásaihoz nem férhet kétség.

EKÖZBEN az előző generáció utolsó mohikánjainak egyike, Kimi Räikkönen két verseny alatt másodszor követett el látványos hibát, sokakban megerősítve azt a képet, hogy ideje lenne nyugdíjba mennie. Miután Szocsiban egy túl optimista előzési kísérlet közben összeütközött Valtteri Bottasszal, amiért megbüntették – bár ő utólag is kitartott amellett, hogy újra megpróbálná –, Austinban slickekre váltva megcsúszott a nedves aszfalton, és a védőkorlátba csapódott. Onnan csak nagy nehézségek árán tudott kikecmeregni. Räikkönen ezúttal elismerte a felelősségét – a kanadai megpördüléssel és az ausztriai balesettel együtt már negyedszer vesztett pontokat a saját hibájából. Szerencséjére a Ferrari konstruktőri 2. helye nem forog veszélyben, és a csapat menedzsmentje értékelte az erőfeszítéseit. Sergio Marchionnének, a cég elnökének kifejezetten tetszett a Bottas elleni támadása Szocsiban, mert az elszántság jelét látta benne, Maurizio Arrivabene szerint pedig a Ferrari harci szellemét tükrözte, hogy Räikkönen mindenáron tovább akart menni az austini kicsúszása után. Úgy tűnik, egyelőre élvezi a bizalmukat...

Van kiút?

Alonso Austinban kapta meg a Honda új fejlesztésű hajtáslánc át, amit két héttel korábban, az Orosz Nagydíj pénteki edzésnapján már kipróbált. A japán cég mind a négy megmaradt zsetonját ráköltötte a belső égésű motor fejlesztésére, de a spanyol nem volt elragadtatva az eredménytől – bár a Honda teljesítménye állítólag 20 lóerővel nőtt. Alonso egyébként egy ideig még az 5. helyen is haladt, és úgy érezte, ez lett volna pályafutása egyik legjobb versenye, a motorja azonban a végén vesztett az erejéből – a gyanú szerint az injektor vagy egy szenzor meghibásodása miatt –, és pontot sem sikerült szereznie. A McLarennél ezért még nem döntötték el, hogy Button is megkapja-e az új motort valamikor.

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: CSAPATOK



Guruló n

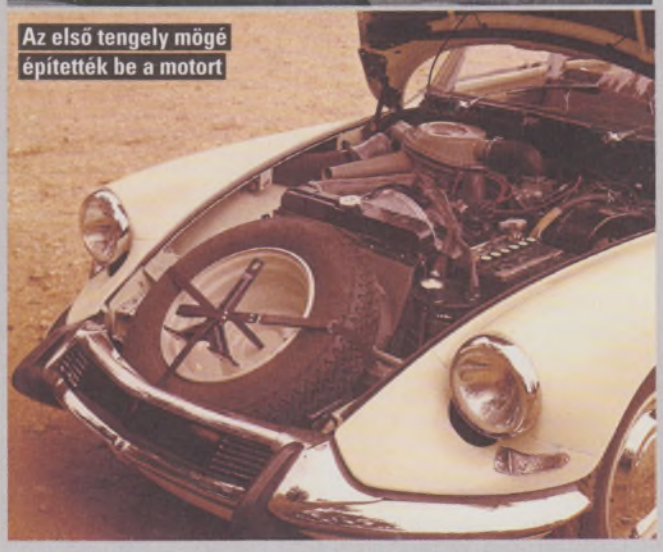
A francia istennőn nem fog az idő, ma is ugyanolyan kívánatos, mint 1955-ben.

Futurisztikus autót gyártani bátorság, de olyan autót tervezni, ami hat évtized múltán is kilóg a sorból, művészet. Talán ez a legjobb szó arra, amit a Citroën valaha gyártott leginnovatívabb és egyben legmegkapóbb modellje képvisel az autótörténelemben. Korszakok jönnek-mennek, a divat, az ízlés és az igények állandóan változnak, de a DS örök. Szépsége, kényelme a mai fogalmaink szerint sem hasonlítható semmi máshoz, technikai tudásának jelentőségét pusztán azért vagyunk képtelenek felfogni, mert extrái általánossá váltak.

Pedig elég csak odaképzelni magunkat az 1955-ös Párizsi Autószalonra, ahol a nagyközönség először nézhette tágra nyílt szemekkel a formatervező, Flaminio Bertoni és a mérnök, André Lefèbvre munkáját, majd rendelt a kiállítás első napján 12 ezer példányt úgy, hogy még ki sem próbálta Paul Magès új, hidropneumatikus felfüggesztését. Hasonló technika már a nagy elől Traction Avantban is elérhető volt, ahogy félautomata sebességváltó és szervókormány is létezett más gyártók kínálatában, ennyi kreativitás egyetlen autóban mégis elég volt ahhoz, hogy a DS húsz éven át tartó piaci siker, valóságos legenda és a veteránosok szíve csücske legyen. Világelsőséget is szerzett, tárcsafék addig még egyetlen szériaautóba sem került alapáron. Talán túl sok újdonságot is sikerült belezsúfolni, amivel nemcsak a Citroën forradalmi szemléletét, hanem kényességét is megalapozta, de ahogy a mondás tartja, „a szépségért szenvedni kell". Üvegszálas teteje, tölcsért formázó hátsó indexei, keret nélküli ablakai és gombaalakú fékpedálja mellé 1968-ra mechanikus kanyarfényszórót is kapott a Robert Opron tervezte bura alá. Bár szedánként az igazi, kombi és kabrió változatban is népszerű volt, 1975-ig közel 1,5 millió fogyott belőle világszerte. Még új korában ikonná vált, jelentősége nem csak ipartörténeti, a francia nemzeti identitás egyik szimbólumaként tekinthetünk rá.



Így van középállásban az egyküllős kormány



Az első tengely mögé építették be a motort

A megmentő

A Charles de Gaulle elleni 1962-es Petit-Clamart merénylet során az OAS terrorszervezet több mint 180 lövést adott le az elnöki konvojra. A tábornokot és családját szállító szériakivitelű DS defektes kerekei ellenére is irányítható maradt, így sértetlenül úszták meg a támadást. Hálája jeléül de Gaulle a Citroën pénzügyi nehézségei kellős közepén megmentette a márkát a felvásárlástól.



Tudta-e?

A helyi piacok számára több mint 120 ezer DS-t szereltek össze Angliában, Jugoszláviában, Dél-Afrikában és Ausztráliában.



Mentőként is bevált a kombi egyszerűbb, ID kivitele

nítosz

A filmsztár

A 60-as, 70-es években nemcsak a francia utcakép, hanem filmek, sorozatok meghatározó szereplője is volt a DS, mintegy 2000 hazai és külföldi produkcióban tűnt fel. A francia film egyik legendája, Louis de Funès nem csak a vásznon vezette gyakran, magánemberként is DS-szel járt. Élvezettel várta ki, ahogy indulásnál megemelkedik az autó, nem számított, mennyire volt sietős a dolga.





Kabrió és kupé is készült a Chapronnál

Tiszteletadás gyanánt

A pár hónappal ezelőtt külön márkává kinevezett DS rögtön a névadó autó bemutatásáról megemlékező „Limited Edition 1955" modellekkel indít. A DS3-ashoz, DS4-eshez és DS5-öshöz választható különleges megjelenés része minden esetben a már majdnem fekete Encre-kék fényezés, amihez még bőrkárpitot 1955-ös logókkal, matt-arany színű márkajelzéseket, a külső tükörházra lézergravírozással felvitt mintát és néhány, jól látható ponton elhelyezett DS60 matricát álmodtak a tervezők. A jubileumi szériából egy 180 lóerős dízellel és a hatfokozatú automatikus váltóval felszerelt DS5-ös járt nálunk: nos, olyan jól eltalálták a motor-váltó összehangolását, hogy fel sem merül a sofőrben, hogy szükség lenne manuális beavatkozásra. Szóval üdítő kivétel a prémiumautók világában a DS5-ös, amelynél csak a sportos hangolású futómű zökkent vissza a hétköznapok világába. Sajnos a hidropneumatikus felfüggesztést nem hozták vissza még a jubileumi széria erejéig sem...



SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: CITROEN, HILBERT PÉTER, WEB

Jövendőmondó



Felsorakoztatjuk a Tokyo Motorshow újdonságait.

Kér egy feketét?



Lássuk, milyen az élet az 5,0 literes, V8-as Ford Mustang volánja mögött!



Kitaposott ösvényen

Egyre népszerűbbek a szabadidő-autók, amelyek táborából a Hyundai Tucsont teszteljük.

Harcoska



Stílusával a nagyokat idézi a kis lökettérfogatú Kawasaki Z300-as naked bike. Oké, de mit tud valójában?

További témáink

Teszt

- BMW 640d Gran Coupé
- Lexus NX 200t
- Mini Cooper D

Használt autó

- Csalók markában

Tuning

- Chrysler Voyager pick-up



autó-motor
ALAPÍTVA: 1948

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT
Szerkesztő
BALOGH BENCE
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN
Tervezőszerkesztő
BÍRÓ ÉVA
Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN
Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY
Szerkesztőség
1082 Budapest, Futó u. 35-37.,
Telefon: 06-1-460-2470,
fax: 06-1-460-2605
titkarsag@automotor.hu
Szerkesztőségi asszisztens
NYUSTI BERNADETT

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

mediaworks Content first

Felelős kiadó
RÓNAI BALÁZS
vezérigazgató
Pénzügyi és operatív igazgató
KATONA VIKTOR
Országos Napilap Üzletág igazgató
HANÁK TAMÁS
Értékesítési és Marketing igazgató
DOOR TAMÁS

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

A hirdetések tartalmi és formai megjelenéséért a Kiadó nem vállal felelősséget. Az elhelyezett fizetett politikai hirdetések nem tükrözik a szerkesztőség vagy a kiadó véleményét. A hirdetések közzétételekor teljes mértékben figyelembe vesszük a gazdasági reklámtevékenységről szóló 1997. évi LVIII. törvény rendelkezéseit, valamint az önszabályzó reklámpiacon kialakult gyakorlatot.
Tilos az Autó-Motor bármely fotóját, írott anyagát részben vagy egészben, illetve átdolgozva átvenni vagy újraközölni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

Nyomás
Ipress Center CE Zrt.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE igazgatósági tag
A nyomtatás időpontja
2015/44. hét
67. évfolyam, 22. szám
Munkaszám: 133 568
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

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

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

Előfizetési árak:
1 havi: 590 Ft, negyedéves: 1770 Ft
féléves : 3540 Ft, éves: 6960 Ft

peugeot.hu

PEUGEOT 308

Már 3 990 000 FT-tól*



PEUGEOT i-COCKPIT | ÚJ PureTech BENZINMOTOROK | VEZETÉST SEGÍTŐ RENDSZEREK**

A PEUGEOT A TOTAL-T AJÁNLJA.

A Peugeot 308 Access 1.2 PureTech motorral szerelt 82 LE változatának kombinált üzemanyag-fogyasztása 5,0 l/100 km, CO_2-kibocsátása 114 g/km.

*Jelen ajánlat a 2015. október 5. és 2015. december 31. között megkötött adásvételi szerződésekre érvényes, használt autó beszámítása és új Peugeot 308 vásárlása esetén. A kedvezmény más akcióval vagy kedvezménnyel nem vonható össze. A hirdetésben szereplő bruttó 3 990 000 Ft indulóár a Peugeot 308 Access 1.2 PureTech motorral felszerelt 82 LE változatára vonatkozik. A kép illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű és nem minősül szerződéses ajánlatnak, továbbá a Peugeot Hungária Kft. fenntartja a kondíciók változtatásának, valamint az akció visszavonásának jogát. Az akció részleteiről érdeklődjön a Peugeot-márkakereskedésekben, illetve keresse fel a www.peugeot.hu honlapot!
**Access felszereltség esetén a következő vezetést segítő rendszerek érhetők el a széria részeként: fedélzeti számítógép, sebességfüggő szervokormány, tempomat és sebességhatároló.

PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION

PEUGEOT



ÚJ MICHELIN CROSSCLIMATE ABRONCS
KÉSZÜLJÖN FEL MINDEN IDŐJÁRÁSI HELYZETRE!

A Michelin megalkotta a CrossClimate gumiabroncsot, amely forradalmi teljesítményének köszönhetően elsőként képes megbirkózni a kiszámíthatatlan időjárással: kiváló fékezés száraz illetve nedves burkolaton ("A" osztályzat) és nagy vonóerő havon (3PMSF téli minősítéssel rendelkezik).

Tesztelje a MICHELIN CrossClimate újítást itt: **www.crossclimate.michelin.hu**

MICHELIN
A haladás szolgálatában