

autó & motor

ALAPÍTVÁ: 1948



HASZONGÉPJÁRMŰ

HÍREK • BEMUTATÓK • TESZTEK
HASZNÁLT JÁRMŰ • PIACI STATISZTIKÁK **MELLÉKLET**

Újdonságok

BMW VISION FUTURE LUXURY



SZÉRIA BI-XENON • EURO-6-OS DÍZELEK • VITORLÁZÓ FUNKCIÓ

VW TOUAREG



MERCEDES CONCEPT COUPÉ SUV



LEXUS NX: F SPORT IS LESZ!



TRABANT CABRIO



MI TÖRTÉNT A WTCC-BEN?



SUZUKI V-STROM



PEUGEOT 2008 DKR



FORMULA-1
HAMILTON A HARMADIK
FUTAMÁT
NYERTE ZSINÓRBAN!



MV AGUSTA
F3 AGO



VAN, AMIT ÉRDEMES KIPRÓBÁLNI



SX4 S-CROSS

5 érv a Suzuki mellett

- Biztonság
- Alacsony fogyasztás
- Megbízhatóság
- Magyar termék
- Okos döntés

A kép illusztráció. Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 4,2-5,9 l/100 km. CO₂-kibocsátás: 110-135 g/km. A tájékoztatás nem teljes körű, részletek a márkakereskedőknél, és a suzuki.hu oldalon

IGAZI MAGYAR. ÉS JAPÁN.



Way of Life!

am BEVEZETŐ

20 éve már



Szabó Róbert

1994. május 1. Szomorú dátum ez a Formula-1 rajongóinak, de megkockáztatom, hogy mindenkinek, aki valaha is hallotta Ayrton Senna nevét. Édesanyám például soha nem ült le megnézni egyetlen versenyt sem, mégis könnyes szemmel fogadta „ennek a mosolygós fiúnak” a halálhírért. Senna több volt, mint egy egyszerűen szerethető, kedvelhető sportember, akit sokan persze utáltak is gyakran sportszerűtlenül rámenős, öntörvényű stílusáért. Egyvalamit azonban nem lehet, mégpedig elvitatni fantasztikus talentumát. Őszintén bevallom, én abszolút Senna-rajongó voltam, képgyűjteménnyel, VHS kazettákon dokumentált portréfilmekkel, sárgára festett ágylepedőből készített szurkolói molinóval, és megannyi sikerélménnyel. Hogy mi fogott meg benne? Nem tudom, de amikor a Toleman volánjánál megcsillantotta képességeit, a JPS Lotusban már mint kedvencemet köszöntöttem.

Sennával kapcsolatban természetesen sokszor vetődik fel a kérdés: vajon mire lett volna képes, mit tudott volna még elérni, ha nincs a tragikus, páratlanul szerencsétlen baleset? Jobb volt, mint Schumacher, vagy nem? Mit tudott volna egy későbbi, jobb és biztonságosabb autóban? Kérdések, amelyekre sosem kapunk választ, de valahogy mindig jó feszegetni ezeket, mert legalább összemosás a Formula-1 technikai korszakait. Ja, és még valami, amit bizonyára minden Senna-hívő repesve várt, nevezetesen, hogy egyszer szerződést kapjon a Ferrarinál. Istenem, de sokszor láttam magam előtt, amint a vörös autó az ő sárga sisakjával gurul ki a boxból...



4. oldal

Countryman: szolid frissítés, erősebb Cooper S verzió



34. oldal

2008 után visszatért a Suzuki 1000 cm³-es túraendurója



40. oldal

Két szupertehetség, akikre már máshogy gondolunk



22-32. oldal

Újdonságdömping: fókuszban az áruszállító járművek



38. oldal

Lorenzo látszólag elégedett, de a mosolya nem őszinte

TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	33

Postaláda

Olvasói levelek, fotók, közérdekű közlemények	11
---	----

Menetpróba

Volkswagen Polo	12
Peugeot 308 SW	13
Mercedes-Benz E-osztály Coupé és Cabrio	14

Teszt

Renault Mégane Grandtour 1.5 dCi 110 S&S és Renault Clio Grandtour 1.5 dCi EDC	16
Suzuki V-Strom 1000	34

Használt autó

Renault Clio Grandtour (2008-2012)	17
------------------------------------	----

Tuning

Trabant Cabrio	18
----------------	----

Tanácsadó

Apró karbantartási munkák	20
Csavarlazítás, hűtőtömítés, tömlőszigetelés	21

Közlekedésbiztonság

„Együtt közlekedünk”	11
----------------------	----

Haszongépjármű-melléklet

Hírek, információk	22
Piaci eredmények, I. negyedév	25
Ford Transit Courier bemutató	27
Opel Vivaro, Renault Trafic bemutató	28
Citroën Jumper, Fiat Ducato, Peugeot Boxer bemutató	29
Toyota ProAce 2.0 D-4D Panel Van L2H1, Toyota Yaris Van 1.4 D-4D és Toyota Hilux 2.5 D-4D teszt	30
Toyota Hiace használt autó (1995-2012)	31
Seat Ibiza Van 1.2 TDI és Renault Kangoo 1.5 dCi teszt	32

Sport

Hírek, eredmények	36
WTCC: Marrakesh és Paul Ricard	37
Gyorsasági motoros GP: Austin és Rio Honda	38
Superbike- és supersport-vb: Aragon és Assen	39
Formula-1: Ayrton Senna emlékére	40
Formula-1: Kínai Nagydíj	41

RÖVIDEN

Fejlődésben



A VOLVO IDÉN ÜNNEPLI TORSLANDAI GYÁREGYSÉGÉNEK 50. ÉVFORDULÓJÁT. A jubileum egybeesik az üzem történetének legkomolyabb fejlesztésével, ugyanis Torlanda átáll egy rugalmas gyártási rendszerre. Itt készül majd a még idén bemutatkozó, vadonatúj XC90-es.

Trendkövető



Hybrid Concept néven mutatta be hibrid hajtású tanulmányautóját a Bentley. A Mulsanne csúslimuzinból készített koncepcióautóról ugyan nem hozott nyilvánosságra adatokat a gyártó, a cég vezetősége elárulta, hogy **2020-RA A MODELLEK 90%-A ELÉRHETŐ LESZ PLUG-IN HIBRID KIVITELBEN.**

Íme, a győztes!



Az Audi A3-as nyerte el a 2014-es „VILÁG ÉV AUTÓJA” (World Car of The Year) címet. Ez már az Audi második összetett sikere a tíz éve létrehozott szavazáson, ahol 2005-ben az A6-os vitte a prímet. Az A3-as sikeréhez hozzájárult, hogy elérhető háromajtós, Sportback, Cabriolet és Limousine kivitelben is.

HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL
HONOSÍTÁS, OKMÁNYIRODAI és REGISZTRÁCIÓS ADÓ ügyintézés! Egy nap alatt: RENDSZÁMTÁBLA - AUTÓ-ÁTÍRATÁS, műszaki vizsgáztatás, eredetvizsgálat!
 Elveszett, sérült, egyedi, **KOLOS-I** matrica, „E”, „P” rendszám táblák. EU-sítás. Forgalmába helyezés, kivonás.
 Tel: 06-30-525-7111 www.rendsamtablya.hu

Ívek és vonalak



Ha sorozatgyártásba kerül, új szintet vísz a Mercedes palettájára a terepjáró-kupé öszvér

Úgy látszik, a Mercedes megirigylte, hogy a BMW komoly sikereket ér el az X6-ossal, mert a Concept Coupé SUV (1) a bajor modell koncepciójának megfelelően drabális méretű, ugyanakkor kupés hátsóval rendelkező, sportos szabadidő-autó. Bár hivatalosan a Mercedes



tanulmányautóként említi a modellt, a 22 colos felniket és néhány apró részletet leszámítva akár ebben a formában is sorozatgyártásba kerülhet. A külön megjelölést fokozza az „Alu-Beam” karosszériafejezés, mellyel az 1930-as évek ezüst nyílához hasonló csillogó szint eleveníti fel a Mercedes. A gyártó szerencsére nem csak az SUV-szegmensre fókuszál, amit jól mutat, hogy nyilvánosságra hozták az első fotókat új sportkocsijukról, a GT-ről (2). Ugyan a galéria a beltérre korlátozódik, annyit már elárult a márka az újdonságról, hogy az SLS AMG után a hivatalosan Mercedes-AMG GT névre keresztelt modell lesz a második az AMG által fejlesztett típusok. A SL-nél könnyebb és kisebb nívóban vadonatúj V8-as, 4,0 literes turbómotor teljesít majd szolgálatot.



Dagadó izmok

A Chevrolet utóijára 1964-ben kínált a Corvette Z06-osból nyitott tetejű verziót, ám 50 év után megtört a jég: az aktuális Z06-os immáron Convertible kivitelben is elérhető. A zárt tetejű modellhez hasonlóan a kabrióban is 6,2 literes, kompresszoros, V8-as erőforrás dohog, amely 634 lóerős csúcsteljesítményével a valaha készült legerősebb nyitott tetejű Cheyvyé teszi a típust. A 861 Nm-es nyomatékot hétfokozatú kézi váltó, vagy a Chevrolet vadonatúj, nyolcgangos automatája továbbíthatja a hátsó kerekhez – ezeken 335



mm (!) széles abroncsok feszülnek. A Z06-os a nagyobb teljesítményen felül számos részletben különbözik a Stingray kabriótól, például karbon motorháztető, agresszívabb front és

Ilyen lenne a Q4-es?

Az Audi nyilvánosságra hozta a pletykák szerint Q4-es néven forgalomba kerülő TT Offroad Concept képeit és műszaki adatait. A modell tulajdonképpen nem más, mint a győri gyártású TT kupé megemelt, ötajtós átírata, olyannyira, hogy a beltérben is sok a közös vonás. A hagyományos műszerfali órákat hatalmas TFT-monitor helyettesíti, és a TT mintájára az újdonság is a légbeömlőkbe integrált klímavezérlő felülettel rendelkezik. Nem kevésbé izgalmas a hajtáslánc: a 2,0 literes TFSI benzinmotor és a villanymotor kombinációja 408 lóerős rendszerteljesítménnyel kecsegtet, miközben az 50 kilométeres elektromos hatótáv miatt 1,9 liter a modell átlagfogyasztása.



5,2 másodperc alatt sprintel 100-as tempóra a TT Offroad Concept



Ránctelvarrás után

Mindössze egyetlen fotót hozott nyilvánosságra a Toyota a frissített Yarisról. Mivel a típus iránt élénk kereslet mutatkozik, nem csoda, hogy csak óvatosan nyúltak a modellhez. A frontrészen leginkább az új Agyórol ismerős, X-alakot formáló hűtőmaszk és lökhárítóbetétek feltűnőek, miközben a beltérben új színek és – a Toyota szerint – jobb minőségű anyagok fogadják a vezetőt és az utasokat. A modell továbbra is 1,0 és 1,3 literes benzines, 1,4-es dízel és full-hibrid verzióban lesz elérhető. A Toyota emellett prezentálta új generációs 1,0 és 1,3 literes benzinmotorját is (még nem ezek kerülnek a frissített Yarisba). Az erős



örvénylést keltő, új kialakítású szívónyílással rendelkező egységek 30, illetve 15%-kal takarékosabbak a jelenlegi, azonos löketterfogató Toyota motoroknál. A két motor érdekessége, hogy az 1,0 literest a Daihatsuval közösen fejlesztették, illetve hogy az 1,3-asnál Atkinson-ciklust alkalmaznak.

Világhálón BFGoodrich

A BFGoodrich új, immár magyar nyelvű weboldalán tájékozódhatnak a márka vásárlói az aktuális újdonságokról, az autójukhoz való abroncsokról, valamint az azokon látható címkek jelentéséről. Frissült a

HIRDETÉS

NEMZETKÖZI
 GYERMEKMENTŐ SZOLGÁLAT
 MAGYAR EGYESÜLET

VALÓSÍTSD MEG
 ÖNMAGAD!



DE NE FELEDKEZZ MEG
 RÓLUNK SEM!

KÖSZÖNJÜK, HOGY GONDOLSZ RÁNK ADÓD 1%-ÁVAL!
 ADÓSZÁMUNK: 19622158-1-42

RÖVIDEN

Legendás

Az RM Auctions egy igazi ritkaság elárverezésére készül: a május 10-i monacói liciten az a Maserati 350S



kerül kalapács alá, mellyel STIRLING MOSS INDULT 1956-BAN A MILLE MIGLIÁN - az autó fékhíza miatt alaposan összetört a versenyen, de később restaurálták. Az aukciósház illetékei szerint 4-5 millió euró közötti áron kelhet el az autó.

Igény szerint

A Peugeot kifejezetten a kínai piacra tervezte a 408-as limuzint. Az Év Autója címet bezsebelő 308-as négy-



ajtós változata EGÉSZEN FORMÁS HÁTSÓVAL BÜSZKÉLKEDHET, miközben a hatalmas tengelytávolság miatt jókora hátsó lábteret kínál.

Névöröklés

Míg Európában az ix25-ös név a Hyundai miniegyterűjét illeti, addig Kínában egy új crossover tanulmányt jelöl. A Hyundai kínai piacra tervezett szabadidő-autója minimális változta-



tásokkal AZ ÉV VÉGÉN KERÜL SOROZATGYÁRTÁSBA, az ottani igényeknek megfelelően benzinmotorokkal.

HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémestergályos mester
VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS

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

Erődemonstráció

Már négy év annak, hogy a VW Touareg (1) második nemzedéke piacra lépett, így eljött az ideje a ráncfelvarrásnak. A wolfsburgi terepjáró új kiadását valószínűleg csak az avatott szeműk tudják egyből megkülönböztetni a kifutó modelltől, hiszen az átrajzolt lökhárítók, illetve a módosított hűtőmaszk és a mostantól széria bi-xenon fényszórók újak. Fontos változás, hogy már az összes Touareghez alapra jár az ütközéskorú rendszer, sőt, a „vitorlázó” funkciót is tudja az autó motorverziótól függetlenül. A 204-380 lóerő közötti motorpalettán a legfőbb újdonság, hogy a V6-os TDI-k (204 vagy 258 LE) az SCR-katalizátor alkalmazásával teljesítik az Euro-6-os normát. A beltér is tartogat frissítést: itt új dekorbetétek és kárpitok, valamint Street View és Google Earth navigáció emeli a nivót.

A VW emellett két tanulmányautóról is lerántotta a leplet. A New Midsize Sedan (2) koncepció a neve ellenére nem a Passat rokona, sokkal inkább a Golf négyajtós, „CC” megfelelőjének tekinthető. A feltűnően formás és lapos modellbe 220 lóerős, 2,0 literes turbómotort épített a VW, így igen gyors az NMS: 6,5 másodperc



A frissítés hozadékai: Google Earth-ös navigáció és lapított kipufogóvezeték



alatt gyorsul 100 km/óra, végsebessége pedig 244 km/óra. Még ennél a modellnél is gyorsabb a Golf R400-as (3), amely hivatalosan ugyan tanulmányautó, ám a nemzetközi szaksajtó már tényként kezeli, hogy minden idők legerősebb

Golfjaként hamarosan gyártásba kerül. A nevének megfelelően 400 lóerős modell (2.0 TSI) teljesítményét összerakékhajtás segít kiaknázni, a vizuális élményért pedig középen kivezetett kipufogók és látványos spoilerzés felelnek.

SUV-k Kínának



Két kompakt szabadidő-autóval jelentkezett a Citroën. Az újdonságok közül a DS 6WR (1) hamarosan kapható lesz, igaz, a dögös, gazdagon krómozott modellt kizárólag a kínai piacra szánja a márka. Az ottani igényeknek megfelelően csak benzinmotorral kínálják majd a modellt, az 1,6-os THP turbómotor 160 vagy 200 lóerős teljesítménnyel választható, míg az erőátvitelért mindkét verzió esetében hatgangos automata váltó felel. A Citroën másik SUV-újdonságát,



a CX-R Conceptet (2) is a kínai piacra tervezték. A jövő év elején gyártásba kerülő típust a Citroën a kínai partnerével, a Dongfeng Motor Group-pal közösen fejleszti.

Stílusosan

Előző lapszámunkban még csak a forradalmi, „átlátszó” gépháztetejét tudtuk megmutatni az új Land Rover Discoverynek, mostanra azonban lehullt a lepel az egész autóról. A Discovery Vision Concept premierjekor bejelentette a márka, hogy a jövőben a Discovery név nem egyszerűen egy típust jelöl, mint eddig, hanem modellesaláddá válik, ugyanis a 2015-re esedékes sorozatgyártás a Sport verzióval veszi kezdetét. A friss platformra épülő modell csupán néhány részletmegoldásá-



val emlékeztet a mostani típusra, az egyes formajegyekkel a Range Roverek által kijelölt utat követik a tervezők. A márkához kapcsolódó hír, hogy a Range Rover Hybrid immáron nyújtott tengelytávolságú karosszériával is elérhető. Az LWB utónevű verzió 186 mm-rel bősegebb hátsó lábtérrel örvendeztetni meg az utasokat.

Az új Murano!



Növekedési hormon

A január-márciusi időszakban 50 221 db új Mazdát adtak el az európai piacon, ami 26,3%-os plusznak felel meg 2013 azonos időszakához képest.

Hazánkban ebben a periódusban a Mazda 132%-os rekordnövekedést könyvelhetett el, mellyel 2,13%-ra nőtt a márka piaci részesedése.



Miután a Nissan Resonance tanulmányautó előrevetítette az új Murano formáját, már számítani lehetett arra, hogy az új generáció részleteiben sem hasonlít majd a kifutó nemzedékre. Az agresszívebb orrkiképzés ezúttal azonban egyáltalán nem öncélú, a Nissan aerodinamikailag sokkal hatékonyabbá tette a Muranót, amiben az aktív lamellák is szerepet játszanak. A belsőt elnézve sem lehet okunk panaszra:

a korábbinál finomabb anyagok mellett említésre méltó, hogy letisztultabb a formaterv, ami nagyrészt annak köszönhető, hogy a központi érintőképernyő megjelenésével 25-ről 10-re csökkent a középkonzolon található gombok száma. Az új Murano kezdetben 3,5 literes, 260 lóerős, V6-os benzinmotorral lesz kapható, az európai kivitel pedig minden bizonnyal dízel erőforrással is elérhetővé válik.

HIRDETÉS

ÚJ SZÉCHENYI TERV

Nem lesz több gondod, ha roncsautód legális bontósnak adod!

„Roncsautókkal a fenntarthatóság, a környezetvédelem és a közlekedésbiztonság szolgálatában”

KEOP-6.1.0/B/11-2011-0177

RÖVIDEN

Kézivel az igazi?

Az Egyesült Államokban nagy népszerűségnek örvendő Chevrolet SS limuzin a vásárlói visszajelzések miatt rövidesen KÉZI VÁLTÓVAL IS ELÉRHETŐ LESZ. A 6,2 literes, V8-as motorral ellátott modell extralístája is bővül, ugyanis az év második felétől adaptív futómű is elérhető lesz hozzá.



videon KÉZI VÁLTÓVAL IS ELÉRHETŐ LESZ. A 6,2 literes, V8-as motorral ellátott modell extralístája is bővül, ugyanis az év második felétől adaptív futómű is elérhető lesz hozzá.

Beárazott Lexus

Megkezdődött a Lexus GS 300h hazai forgalmazása. A GS-sorozat történetének első négyhengeres modellje



12 470 000 FORINTTÓL VIHETŐ HAZA. A 2,5 literes benzinmotor és a villanymotor összteljesítménye 220 lóerő, míg az átlagfogyasztás mindössze 4,7 liter.

Vegyes vérvonal

A Lamborghini Urus szabadidő-autó csak 2016 KÖRNYÉKÉN LÉP PIACRA, ám azt már most tudni lehet, hogy hol lesz a gyártási helyszín. Meglepő módon nem Olaszországban készül majd az autó, hanem



a VW-csoport pozsonyi üzemében, ahol a VW Touareg és az Audi Q7-es összeszerelése is folyik.

Fényűzés felsőfokon



A BMW jövőbeli csúcsmo­delljét vetíti előre a Vision Future Luxury tanulmányautó

Úgy látszik, a BMW-tervezők fejében is komolyan megfordult már, hogy milyen lenne egy a 7-esnél nagyobb, még elegánsabb és nem utolsósorban még exkluzívabb limuzin. Erre enged következtetni a Pekingsi Autószalon egyik legnagyobb sztárja, a BMW Vision Future Luxury. Noha az esetleges sorozatgyártásról vagy a modellel kapcsolatos tervekről nem nyilatkozott a gyártó, az biztos, hogy a kínálat igazi „koronaékszere” lenne. Az autó orrán trónoló, gigászi méretű



hűtővesék, a LED-es fényszóróknál mintegy tízszer hatékonyabb lézertámpák, vagy a kupés farész mind-mind nagyon látványosak. Szerencsére a tervezőknek a beltérnél sem fogott el a fantáziájuk, hiszen az első ülések szénből készült váza teherbírelő elemként funkcionál. A hagyományos műszerfalat helyettesítő, hatalmas TFT-monitor mellett az is érdekes, hogy a hátsó ülésen két monitor és egy, a könyöklőből kivethető táblagép teszi teljessé az infotainment rendszert.

Mustang-lázban



A Ford 300 000 dollárért (kb. 70 millió Ft) adta el a Barrett-Jackson Aukciósház floridai árverésén azt az egyedi építésű 2013-as Ford Mustang GT modellt, amely a Need for Speed című film egyik főszereplőjeként tűnt fel a mozivászonon. Az árverés bevétele a Henry Ford Egészségügyi Rendszer kaszóját gazdagítja: a nonprofit szervezetet Henry Ford alapította az Edith and Benson Ford Szív- és Érendszeri Kutatóintézet támogatására. A Mustanghoz kapcsolódó hír, hogy az OPI új körömlakkso-



zatot mutatott be a modell 50. évfordulójára. Az OPI Ford Mustang kollekcióban hatféle Mustang-hatású színárnyalat található: az OPI szerint a színek egytől-egyetlen a Mustang szellemiségét, szenvedélyét és egyediségét idézik.

Két póluson



Tovább folytatja ázsiai előmenetelét a Ford, aminek két új, a kínai piacra tervezett modell a bizonyítéka. Az új Escort (1) a Focushoz hasonlóan a kompakt modellek mezőnyébe sorolható, ám a kizárólag lépcsőshátú kivitelben létező újdonság az árérzékenyebb vevőkört szolgálja meg. Ennek megfelelően valamivel szűkebb lesz a motorpaletta, és a rendelhető extrák száma is. A kék ovális márká másik újdonsága az Everest terepjáró (2), amelyet a Ford kínai társvállalkozása, a JMC gyárthat majd 2015-től. A robosztus külsejű újdonság formáját a Ford ausztrál leányvállalata alkotta meg, az eredmény pedig igen figyelemreméltó. Az Everest a hírek szerint öt- és hétüléses kivitelben lesz kapható.



Megérkezett a 25. évfordulós MX-5-ös!

Legendás Mazda

A Mazda MX-5-öst egyetlen sportkocsirajongónak sem kell bemutatni. Az 1989-ben debütált roadsterből napjainkig 940 ezer példány talált gazdára, amivel minden idők legnagyobb darabszámában eladott kétüléses sportkocsija. A Mazda a típus fontosságának megfelelően elkészítette a 25. évfordulós különkiadást, amely 25th Anniversary Edition néven kerül forgalomba. A jubileumi modell Soul-piros fényezésével, fekete tetejével és fehér bőrüléseivel igencsak feltűnő darab, s hogy a vezetőknek is sok öröme legyen az autóban, a futóműelemeket a Bilsteintől szerzi be a Mazda. Az MX-5-ös következő generációjának premi-



erje egyébként már nincs messze: a japán gyártó a New York-i Autószalonon prezentálta a harmadik, bemutatás előtt álló nemzedék hajtásláncát – ez az első Skyactiv hajtáslánc, melynél hátsókerék-hajtást alkalmaznak. A hírek szerint a következő MX-5-ös kb. egy mázsával könnyebb lesz a jelenlegi, szintén pehelysúlyúnak számító modellhez viszonyítva.

Győri lendület



A Lányok Napja rendezvényen az Audi Hungaria fiatal hölgyek érdeklődését szeretné felkelteni a műszaki szakmák és az innovatív technológiák iránt: összesen ötven, 16 és 18 év közötti középiskolás lány kapott tájékoztatást az autópia­r elérhető karrierlehetőségeiről, és nyert bepillantást a vállalat mindennapjaiba. Az egész napos rendezvény keretében a fiatalok egy gyárlátogatás során betekintést kaptak a V6 TDI motor gyártási folyamatába és a TT-összeszerelés rejtelmeibe. Az oktatóközpontban gyakorlati ol-

dáról is megismerkedhettek a karosszériaépítő, gépész, autógyártó és autóvillamossági szerelő szakmákkal, az ezekhez kapcsolódó munkafolyamatokat pedig maguk is kipróbálhatták.

Az Audi Hungariához kapcsolódó hír, hogy a Győr-Ménfőcsanak és Iparkamara a Megyei Gazdaságért Díjjal tüntette ki a vállalatot, elismerve ezzel hozzájárulását a régió gazdaságához. „Ma már közvetlenül több mint 10 500 audis munkatársnak és szolgáltatónknak, beszállítóinknak, valamint partnereinknek keresztül további mintegy 10 000 embernek nyújtunk biztos megélhetést és vonzó jövőképet Győrben.” – mondta Dr. Knáb Erzsébet, az Audi Hungaria személyügyekért felelős ügyvezető igazgatója a díjátadón. A vállalat ezen felül újabb három évvel meghosszabbította a Győri ETO FC-vel kötött támogatási szerződést.

TAVASSZAL ÚJ LENDÜLETBEN!

Kedvenc magazinjai SZENZÁCIÓS ÁRON megrendelhetőek!



6 hónapra, 3 120 Ft helyett, 5% kedvezménnyel, csak 2 970 Ft



EGYÜTT 6 hónapra, 5 120 Ft helyett, 30% kedvezménnyel, csak 3 590 Ft

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

Akciók ajánlatunk 2014. május 31-ig, kizárólag belföldi kézbesítés esetén érvényes. Azokra a megrendelőkre vonatkozik, akiknek a megadott kézbesítési címéhez az elmúlt 3 hónapban nem tartozott a választott lap előfizetése. Megrendelését követően az előfizetési díj kiegyenlítésére számlacsekkeket küldünk. Az előfizetés időszakáról és az első kézbesítendő lapszámról a számlacsekken talál információt. Az előfizetési díj számlacsekken megadott határidőig történő kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekken megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat. Az adatkezelésre vonatkozó rendelkezéseket az Előfizetői Üzletszabályzatban találja a www.axelspringer.hu/elofizetesek oldalon. Akciókód: 2607

RÖVIDEN

Új központban

ELKÖLTÖZIK A TOYOTA AMERIKAI KÖZPONTJA - jelentette be a gyártó. A márka 1957 óta a kaliforniai



Torrance-ből igazgatta újvilági tevékenységét, ám mostantól a texasi Planóban lesz a székhelyük. A váltás oka, hogy így közelebb lesz a központ a gyártási helyszínekhez.

Az első darab

800 000 dollárért, azaz kb. 180 millió forintért kelt el a kínai Honqi L5-ös első példánya. A retró stílusú jármű



műszaki szempontból igen érdekes, hiszen amellett, hogy 6,0 literes, V12-es motor hajtja, összerakhatóság és HIDROPNEUMATIKUS FELFÜGGESZTÉS JELLEMZI.

Elsőrangú

A NÉMET ZF 9HP SEBESSÉGVÁLTÓJA elnyerte az Automotive News magazin PACE (Premier Automotive Suppliers' Contribution to Excellence) díját. Az új váltó elsőként a Range Rover Evoque-ba került be,



de hamarosan a Jeep Cherokee-hoz és a Chrysler 200-ashoz is elérhető lesz.

Fő a határozottság



Az új NX full-LED-es fényszóróval és F Sport optikai tuning-csomaggal is elérhető lesz



Végre hivatalosan, sorozatgyártású modellként mutatták be a Lexus új középkategóriás szabadidő-autóját. Az RX kistestvéreinek tekinthető NX-ről sok minden elmondható, de visszafogottsággal biztosan nem lehet vádolni: az IS szedánról ismerős formák vagányra és már-már túljátszottá teszik lemezruháját, miközben a beltér a mai trendeknek megfelelően méretes központi kijelzőt és head up display is felvonultat. A típus technikai új-

donságai között szerepel a Lexusban elsőként megjelenő Panoramic View Monitor körkamera, a friss fejlesztésű adaptív futómű, illetve a márka első benzines turbómotorja. Utóbbi az NX 200t csúcsmo- dellé vált: a 2,0 literes egység 238 lóerőt és 350 Nm-es nyomatékot produkál, míg az erőátvitelért egy szintén új, hatgangos automata váltó felel. A turbós blokk érdekessége, hogy a sorozatgyártású motorok között elsőként kombinálták a vízűtéses

Hajlított kijelzővel

Az LG bemutatta az 55EA970V jelzésű televízióját, mely hajlított formájával, mindössze 4,3 cm-es képernyővastagságával és a lebegő képernyő illúzióját keltő átlátszó állványával igazi unikum. A 138 cm-es képátlójú kijelzőt úgy hajlították meg, hogy minden

képpontja egyenlő távolságra kerüljön a szemünktől, megszüntetve ezzel a széleken tapasztalható torzulást. Az 1 399 000 forintot kóstáló 55EA970V az új generációs 3D képközponttal és Smart funkciókkal is a legmagasabb szintű otthoni szórakozást szolgálja - utóbbi kezelését az LG morgásérzékelés távirányítója teszi egyszerűvé.



Polgárpukkasztók



Felfrissülve folytatja pályafutását a Mini Countryman (1) és a Paceman (2). A szabadidő-autó és annak kupé verziója módosított lökhárítókat és légbeömlőket kapott, illetve új színek kerültek fel a palettára. Újdonság, hogy a Cooper S kivétel 1,6-os turbómotorja 184 helyett immáron 190 lóerőt teljesít, illetve hogy a Countryman és a Paceman egyaránt elérhető John Cooper Works verzióban (218 LE) is. A Mini emellett egy igazi különlegességgel is jelentkezett: a Paceman Adventure (3) egy mindössze egy példányban létező tanulmányautó. A pick-up karosszéria mellett a tetőre helyezett potkerék és a kiegészítő fényszórók is igazi látványbombává teszik a modellt.

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

LEVÉLCÍM: Autó-Motor, 1535 Budapest, Pf.: 970, jelige: Postaláda

E-MAIL: posta@automotor.hu

TELEFAX: 06-1-488-5579



Eközben Kínában...

A 29 éves Wang Jiam nem sokat teketóriázott, szétdarabolt egy-egy Nissan furgont és Volkswagen Santanát, majd addig hajtogatta, kalapálta és hegesztette az acéllemezeket, mígnem egy Lamborghini Reventon replika ki nem kerekedett belőle. A maszek lélekvesztő állítólag 160 km/órás tempóra képes - mi valahogy nem ülnék be mellé!

Új Suzuki-nagyfőnök

A Magyar Suzuki Zrt. jelenlegi vezérigazgatója Ryoichi Oura (képünkön) adja át a társaság vezetését. Hisashi Takeuchi az anyavállalat, a Suzuki Motor Corporation (SMC) terméktervezési vezérigazgatójává lép elő. Ryoichi Oura eddig is a Magyar Suzuki Zrt. gyártási területének egyik kulcsszereplője volt. Új szerepében kettős pozíciót fog betölteni, mint gyártásért felelős vezető, s

mint a Magyar Suzuki Zrt. vezérigazgatója. Ryoichi Oura 1960-ban született. Vegyész-mérnöki diplomáját a Yokohamai Egyetem Mérnöki Karán szerezte. Karrierjét 1984-ben kezdte a Suzuki Motor Corporation kötelékében, a festőüzemi gyártástervezésért felelt a cég székhelyén. 1990-ben egy éven keresztül részt vett a dél-koreai festőüzem létrehozásában. Miután egy évtizedet töltött el az MSC

székhelyén, egy újabb üzem felállításával és működtetésével bízták meg az Egyesült Államokban, a georgiai Atlantában. Azt követően, hogy négy évet töltött az USA-ban, visszatért az SMC kosai üzemébe, hogy a festőüzem vezetéséért feleljen. A Magyar Suzuki esztergomi gyárába 2011-ben került gyártásért felelős vezetőként. Ryoichi Oura nő, egy gyermek édesapja, szabadidejében pedig szeret golfozni.



PROMÓCIÓ

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: „EGYÜTT KÖZLEKEDÜNK!” KAMPÁNY

Kampány a leginkább védetelenekért

A közúti közlekedés legvédtelenebb szereplői a gyalogosok, a kerékpárosok és a motorkerékpárosok, akik gyakran kerülnek kiszolgáltatott helyzetbe egymással, de legfőképpen a közlekedés többi résztvevőjével szemben. Biztonságuk fokozása az egyik legnagyobb feladatunk, így nem véletlen, hogy az ORFK-ÖBB a Magyar Kerékpáros Klubbal közösen meghirdette az „Együtt közlekedünk” kampányt.

A kezdeményezés célja az előzékes, partnerségi viszonyon alapuló közlekedés elősegítése, illetve a közúti közlekedés legsérülékenyebb résztvevőinek érintettségével bekövetkező közúti közlekedési balesetek számának csökkentése. Az ÖBB szerint egy ilyen program kiváló lehetőség arra, hogy valamennyi közlekedő egyenjogú partnerként fogadja el a gyalogosokat, a kerékpárosokat és a motorkerékpárosokat is.



A biztonságos közlekedésben nyilvánvalóan nagyon fontos a partnerség, de mindig ki-kimagaslóan teheti és tegye is a legtöbbet fokozása az egyik legnagyobb feladatunk, így nem véletlen, hogy az ORFK-ÖBB a Magyar Kerékpáros Klubbal közösen meghirdette az „Együtt közlekedünk” kampányt.

A kezdeményezés célja az előzékes, partnerségi viszonyon alapuló közlekedés elősegítése, illetve a közúti közlekedés legsérülékenyebb résztvevőinek érintettségével bekövetkező közúti közlekedési balesetek számának csökkentése. Az ÖBB szerint egy ilyen program kiváló lehetőség arra, hogy valamennyi közlekedő egyenjogú partnerként fogadja el a gyalogosokat, a kerékpárosokat és a motorkerékpárosokat is.

A biztonságos közlekedésben nyilvánvalóan nagyon fontos a partnerség, de mindig ki-kimagaslóan teheti és tegye is a legtöbbet fokozása az egyik legnagyobb feladatunk, így nem véletlen, hogy az ORFK-ÖBB a Magyar Kerékpáros Klubbal közösen meghirdette az „Együtt közlekedünk” kampányt.

A kezdeményezés célja az előzékes, partnerségi viszonyon alapuló közlekedés elősegítése, illetve a közúti közlekedés legsérülékenyebb résztvevőinek érintettségével bekövetkező közúti közlekedési balesetek számának csökkentése. Az ÖBB szerint egy ilyen program kiváló lehetőség arra, hogy valamennyi közlekedő egyenjogú partnerként fogadja el a gyalogosokat, a kerékpárosokat és a motorkerékpárosokat is.

www.baleset-megelozes.eu

Tisztítóóra



Walter da Silva alkotásához csak óvatosan nyúltak

A MirrorLink leképezi az okostelefont



Új a háromküllős kormány és a csöműszer



Komfortos, de határozottan fogja az utat. Az új elektro-mechanikus kormányval is jól vezethető

Láthatóan nem vadonatúj, de a félidős modernizáció apropóján tisztára mosták a VW Polót.

A mi azt illeti, a formatervező csapatnak nem volt túl megterhelő dolga a 2010-es Év Autójának választott, ötödik generációs VW Polo frissítésekor. Reszelgettek kicsit a lökhárítókra és a könnyűfém félhímen, kikeverték nyolc új színt, háromdimenziós hatású lámpatesteket terveztek, de a jóváágású szolid megjelenés alapvetően maradt a régi. Más különben az új Polót akkor lehet a legkönnyebben megkülönböztetni a kifutó modelltől, ha megrendelik hozzá a LED-es fényszórót. Ezzel pedig el is érkezünk a ráncfelvarrás egyik kulcspontjához. Igen, a kiskategóriában elsőként már ilyen és még számos felsőkategóriás extrát is kínál a VW. Például a modern vezetéstámogató berendezések közül egyebek mellett megtalálható a fedélzetten a fáradságfigyelés, az ütközésvészélyre figyelmeztetés és automatikus vészfékezés, a koccanásgátló, valamint a radaros követésitávolság- és sebességtartó automatika is. Sőt, a Polóhoz ezentúl alapáron jár az ütközés utáni automa-

tikus fékezés: koccanás vagy baleset érzékelésekor a fékek önműködően aktiválódnak, ezáltal csökkentve a másodlagos ütközés (például hogy a kocsit belerohanjon az előtte állóba) esélyét – a vezető bármikor felülbíráhatja a rendszert. Ezenkívül tolatókamera is rendelhető, de akár önmagától is be tud parkolni a kis VW.

Teljesen megújult, EU6-os motorkínálat

Az utastérben a legnagyobb újdonságérték a második generációs multimédiás és navigációs rendszerek képviselik. A csúcsmo- dellel közelítéserzékelés képernyője 6,5 colos, 800x480-as felbontással és szép grafikával, az opciós MirrorLink funkció pedig egy az egyben tükrözi az okostelefont, melyet – az alkalmazásokat is beleértve – innen lehet vezérelni.

A frissítés másik sarokpontja az EU6-os motorpaletta volt: a benzines alapmodellekhez feláras, a

többihez viszont széria a start-stop rendszer és a fékenergia-visszanyerés, így a korábbinál akár 21%-kal takarékosabb és tisztább a Polo. Ismerkedésünként egyébként éppen az up!-ból származó 1,0 literes háromhengeresrel kezdtük. Bizony a tempós haladáshoz már városi forgalomban is nyüstölni kell a 60 lovat, országúton pedig ajánlatos alaposan megfontolni az előzéseket – a szívómotornak létezik 75 lóerős verziója is. Hazánkban várhatóan az 1.2 TSI lesz a legnépszerűbb, 90 turbóerővel pedig tényleg sokkal meggyőzőbb a Polo produkciója. Fürgén gyorsít, kellemesen rugalmas és autópályán is magabiztosan mozog, miközben a négyhengeres többnyire csendesen teszi a dolgát. Ráadásul kizárólag ehhez a modellhez a Komfort (115 570 Ft) és a Komfort Plus (139 700 Ft) csomagokat most Dupla Komfort néven (első ködfényszóró, fényszórómosó berendezés, fűthető ablakmosó fűvőkák, könyöktámasz elöl, fűthető első ülések, parkolóradar elől-hátul, tempomat) mindössze 77 ezerért biztosítja a VW, így 3 990 000 fo-

rintért egy jól felszerelt és kedvező ár-érték arányú Polót kaphatunk. A 110 lovas változatra legfeljebb azért éri meg beruházni, mert öt-helyett hatfokozatú manuális váltó jár hozzá, illetve ehhez már a hétfokozatú, duplakuplungos automata is rendelhető.

Érdekes volt, hogy a friss fejlesztésű háromhengeres 1.4 TDI dízel kétféle teljesítményszintje között milyen markáns a különbség. Amíg a 75 lóerős nem igazán szereti, amikor alacsony fordulaton terhelik, addig a 90 lovas zokszó nélkül viseli, ha korán felkapcsolgatunk, s utóbbi nemcsak csendesebbnek tűnt, hanem a hangszíne is kellemesebb, kevésbé berregős. A 75 lóerősől viszont készült BlueMotion kivitel, mely aerodinamikus orrkötényével, letakart hűtőmaszkjával és alacsony gördülési ellenállású bronzsával papíron csupán 3,1 litert fogyaszt. Szerintem a 60-110 lóerős közötti motorválasztékhoz felesleges extra az állítható lengéscsillapítású sportfutómű, de a hamarosan érkező 150 lovas BlueGT vagy 192 lóerős GTI-verziókhoz majd jó lehet.

TZS

VOLKSWAGEN POLO	1.0 MPI 60 [BMT*]	1.0 MPI 75 [BMT*]	1.2 TSI BMT 90	1.2 TSI BMT 110	1.4 TDI BMT 75 [BM**]	1.4 TDI BMT 90
Összlökettérfogat (cm ³):	999	999	1197	1197	1422	1422
Hengerek/szelepek:	53/12	53/12	54/16 turbó	54/16 turbó	53/12 turbódízel	53/12 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	44/60/5000-6000	55/75/6200	66/90/4800	81/110/5000	55/75/3000-3750	66/90/3500
Max. forgatónyomaték (Nm/min):	95/3000-4300	95/3000-4300	160/1400-4000	175/1500-4000	210/1500-2000	230/1500-2500
Sebességváltó:	5 man.	5 man.	5 man./7 DSG	6 man./7 DSG	5 man.	5 man./7 DSG
Hossz./szél./mag. (mm):	3972/1682/1453					
Tengelytáv (mm):	2470					
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1050/520 [1055/515*]	1050/520 [1055/515*]	1107/513 [1139/511]	1135/495 [1163/497]	1152/498 [1165/455**]	1151/519 [1165/525]
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	15,5	14,3	10,8 (10,8)	9,3 (9,3)	12,9	10,9 (10,9)
Maximális sebesség (km/h):	161	173	184 (184)	196 (196)	173	184 (184)
Gyári átlagfogyasztás (l/100 km):	5,0 [4,7*]	5,1 [4,8*]	4,7 (4,7)	4,8 (4,7)	3,4 [3,1**]	3,4 (3,5)
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	114 [106*]	116 [108*]	107 (109)	110 (109)	88 [82**]	88 (92)
Alapár (Ft):	3 154 010	3 340 700	3 635 020	4 224 300	-	4 528 160

Zárójelben az automata változat adatai. * Opcióként BlueMotion Technology (start-stop rendszer, fékenergia-visszanyerés) csomaggal felszerelve. ** BlueMotion kivitel (aerodinamikus orrkötény, letakart hűtőmaszk, alacsony gördülési ellenállású bronzsák).

A nagy esélyes



610 literes raktérével és vadonatúj, háromhengeres benzines turbómotorjával kerül reflektorfénybe az új 308-as SW.

Körülbelül 200-300 ezer forinttal lesz drágább az SW az ötajtós verzióval

MOTORGYÁRTÁS

Születési helye

Franciaország északi részén, a Francaise de Mécanique DOUVRINI GYÁREGYSÉGÉBEN KÉSZÜLNEK AZ ÚJ 1,2-ES, BENZINES TURBÓMOTOROK. Az 1.2 e-THP-kból egyelőre naponta mindössze 80 darab hagyja el a gyártósort, hiszen kezdetben a 308-as mellett csak a Citroën C4-eshez lesz elérhető az egység (később a Peugeot és a Citroën palettáján több modellhez is konfigurálható lesz). A douvrini üzemben készülnek emellett a PSA jól ismert 1,4-es és 1,6-os szívómotorjai, az 1,4-es dízele és a BMW-vel közösen jegyzett, 1,6-os, turbós benzínmotor is.



Az extralistáról full-LED-es fényszórót is kérhetünk

Az alsó-középkategóriás kombiakra újabban már csak erőltetve illik a „kompakt” jelző, s nincs ez másképpen az Év Autója címet bezsebelő 308-as puttonyos verziójánál sem: az ötajtósos képest 33 centivel nagyobb karosszéria 4,58 méteres hosszúságot jelent. Ami azonban a gyakorlatban sokkal fontosabb, hogy a tengelytávolság 11 centit nőtt, illetve hogy a 610 literesre bővülő csomagterével sikerült maga mögé utasítani a VW Golf Variantot (605 liter). A gigászi befogadóképesség ugyanakkor nem minden, hiszen a csomagter oldalfalában elhelyezett karokkal egy mozdulattal ledönthetők az ülések (közel sík rakfelületet kapunk), illetve ott vannak a rögzítőfülek, a sines csomagterrendező és a 12 voltos aljzat is. Ezek után érhető, ha a Peugeot becslései szerint minden harmadik eladott 308-as egy SW-kivitel lesz.

Az első próbakör az 1.2 e-THP motorral

A kombi verzió érkezésével jelent meg a 308-asban a továbbfejlesztett Park Assist parkolásegítő rendszer, amely nemcsak az automatikus, merőleges beállást (és kiállást) teszi lehetővé, hanem a párhuzamos parkolást is, illetve ott van a Driver sportsomag, ami gombnyomásra jobb gázreakciót csalogat elő. De a legnagyobb újdonság kétségkívül a háromhengeres benzines turbómotor megjelenése. A mindössze 1198 cm³-es aggregát 110 és 130 lóerős kivitelben lesz elérhető – mi utó-



Első osztályú minőség fogadja a Peugeot vezetőjét, de a kisméretű volánt és a magasan elhelyezett műszereket itt is szokni kell

bit tettük próbára a nemzetközi bemutatón. A motor szinte alig juttat vibrációt az utastérbe, ez alapján aligha lehetne megkülönböztetni egy négyhengerestől, a karakterét viszont szokni kell. 1800-as fordulaton alatt nem szereti a terhelést, ami a hosszú fokozatokkal együtt azt

eredményezi, hogy általában egy fokozattal lejjebb kell kapcsolnunk a fordulónál és kihajtoknál, mint ami megszokott. Az erővel természetesen nincsen gond, a 130 lóerős és a 230 Nm-es nyomaték kifejezetten dinamikus képes mozgatni az autót, fogyasztása pedig a menetpróba alapján a gyakorlatban alig haladja meg a hat litert. Jó hír, hogy automata váltó is rendelke-

zésre áll a modellhez, méghozzá robotizált helyett hagyományos, hatgangos automatát kínálnak. Aki mindenáron izmosabb benzines motorra vágya, annak a 156 lóerős, 1,6-os turbós gépezet áll rendelkezésre, a dízelpártiaknak pedig a jól ismert 1,6-os (100, 115 és 120 LE) és 2,0 literes (150 LE) egységek ajánlhatók.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Az oldalban elhelyezett karral is ledönthetjük az üléseket. A raktér maximális befogadóképessége 1,7 köbméter

PEUGEOT	308 SW 1.2 e-THP 130
Összlökettérfogat:	1198 cm ³
Hengerek/szelepek:	53/12 turbó
Max. teljesítmény:	96 kW (130 LE) 5500/perc
Max. forgatónyomaték:	230 Nm 1750/perc
Hossz./szél./mag.:	4585/1804/1461 mm
Tengelytáv:	2730 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1420/420 kg
Csomagtér:	610/1705 l
Üzemanyagtank:	53 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,0 s
Max. sebesség:	199 km/h
Város/országút/vegyes:	5,9/4,0/4,7 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	109 g/km
Piaci bevezetés:	júniusban

Az E-osztály típuskínálatából ezúttal nem a jól ismert főszereplőkre, hanem az exkluzív verziókra koncentráltunk.



A korábbi négylámpás fényszóróra már csak a LED-es fénycsíkok emlékeztetnek

Exkluzív mellékszerelők

A tavalyi év elején mélyreható felidős modellfrissítésen esett át az E-osztály. Első ízben nyilván az eladások dandárját adó limuzin és kombi variánsok kerülnek reflektorfénybe: a menetpróbán készült tudósításunkat 2013/3., míg első tesztünket 2014/1. lapszámunkban olvashatták. Ilyenkor kevesebb figyelmet jut a többi karosszériaváltozatra, márpedig prémiummárkához méltó módon kupé és kabrió kivitelben is kínálják az E-osztályt – egy hazai rendezvény kapcsán most ezeket vezettük röviden.

Amíg a limuzin és a kombi esetében izlés szerint kétféle megjelenés közül lehet választani, addig a sportos és emocionális vonalat képviselő kétajtós verzióknál értelemszerűen szóba sem jöhet a klasszikus „állócsillagos” orrképzés. Sőt, a fiatalosabb Avantgarde kivitelével összehasonlítva hangsúlyozottan lendületesebb a hűtőmaszk és az orrkötény rajzolata, de még a fényszórók is élesebb kontúrt kap-

tak. Persze ezen túlmenően a karosszéria dinamikusabb arányai, valamint a B-oszlop mellőzése és a keret nélküli ajtók is izgalmasabbnak mutatják az összképet. Meg aztán a kupé látványosan ívelő tetővonal! A kabrió vászontetővel és nélküle is harmonikusan mutat: a fekete, kék, piros vagy barna színben választható felsőt gombnyomásra, 20 másodperc alatt veszi le, akár menet közben, 40 km/órás sebességgel. A könnyökölbe integrált kis fedél alatt olyan szépen elrejtették a kapcsolókat, hogy lányos zavaromban hirtelen nem is találtam, amikor a fotós kolléga szölt, hogy a képekhez dobjam le a textilt.

Mínta a normál E-osztályokhoz képest a kupében és a kabrióban kicsivel mélyebben ülnénk, a felfújható légkamrákkal testalkatunkhoz igazítható, feláras multikontúr ülés pedig egyszerűen pazar – kanyarban a megfelelő oldali párnák pumpálásával fokozza az oldaltámasztást. A ráncfelvarrás során valamivel

nívósabbá vált a berendezés, de igazán látványos előrelépés nem történt – immár a vadonatúj C-osztályban is modernebb környezet fogad. Naprakész viszont a 11 új vagy továbbfejlesztett vezetéstámogató rendszert magában foglaló Intelligent Drive (intelligens vezetés): egyebek mellett az aktív sávtartó például beleavatkozhat a kormányzásba, képes automatikusan beparkolni az autót, míg a gyalogosokat és a keresztirányú forgalmat is érzékelő BAS Plus balesetveszély esetén automatikusan fékez. A Pre-Safe Plus pedig a kocsi mögötti területet pásztázza, s amikor a ráfutásos ütközés veszélyét érzékeli, az elakadásjelző nagyfrekvenciájú villogtatásával figyelmezteti a másik sofőrt, míg álló helyzetben növeli a féknyomást, hogy elkerülje a másodlagos ütközést vagy csökkentse a mértékét.

Amúgy elől bőséges, hátul már kiszámított a négyszemélyes utastér helykínálata, s ide bekaszálódni még a kabriónál is csak akkor

MODELLTÖRTÉNET

Nemesi vérvonal



Az E-osztály története egészen az 1950-es évekig, nevezetesen az W120 Ponton Mercedesig vezethető vissza. Az „E” típusnevet a W124-es típus ráncfelvarrása idején, 1994-ben használták először. **MÁIG AZ E-OSZTÁLYBÓL ÉS TÍPUSÉLŐDEIBŐL VILÁGSZERTE 13 MILLIÓ PÉLDÁNYT ADOTT EL A MERCEDES** – csak az elmúlt évben 242 562 darabot (+7,6%) értékesítettek. Az E limuzin, kombi, kupé és kabrió mellett külön kasztot képvisel a gyári tuningos E 63 AMG csúcsmoделl: amíg a „hátsókerekes” verzió 557 lóerővel és 720 Nm-rel birkózik, addig az összerékű E 63 AMG S 4Matic esetében az 5,5 literes, V8-as biturbó 585 lóerőt és 800 Nm-t tud.



Jórészt azonos a kupé és a kabrió négyszemélyes, luxuskivitelű utastere. A műszerfal kissé idejétmúlt

könnyű, ha le van engedve a tető. Persze csomagtér tekintetében sem ezek a modellsorozat „legerősebb” és legpraktikusabb darabjai, de nem is ezért veszik őket.

Kivételes autohoz kivételes motor passzolna

Sokkal inkább a sportosság és a luxus ideális elegye miatt, ami a legjobb túraautókra jellemző. Miközben a limuzin és a kombi E-osztályhoz képest a kupé agilisabban viselkedik és határozottabbak a reakciói, a hosszú utazásokhoz is ideális partner. A kormányzás kelően direkt és érzékletes, a rásegítés mértéke is jól eltalált, pontosan irányítható az autót. Határozott az egyenesfutása és az opciós sportfűtőművel kanyarban is stabilan fordul, miközben rossz minőségű úton sem gyötrelmes a komfort, tisztességesen kirugózza a hibákat. A kabriónál ilyenkor már érződik, hogy a karosszéria kevésbé merev, a feláras légrugós futóművel viszont kellemesen suhan: sport helyett előnyösebb is a normál vagy a komfort állás, ahogy az autóval is jobb lezseren cirkálni, mint csapadni. Extraként az ülések légsál funkciója (a fejtámlákba épített szellőzőnyílásokból meleg levegőt fúj a tarkóra) tolhatja ki a kabriószeszt. A szélvédő felső keretébe integrált, 40 km/órás sebességnél kiemelkedő légtérrelének viszont nem tapasztaltam a gyakorlati hasznát, nem lett tőle huzatmentesebb vagy csendesebb az autót.

Pedig a Mercedesnél azt állítják, hogy ez a kategória leghalibabb kabriója – hát, ezzel a dízel-

motorral biztosan nem! Mondjuk a hatféle benzines (184-408 LE) és három gázolajost (170-252 LE) számláló palettáról választhatunk volna szerencsésebben is. Talán ez a 2143 cm³-es, két turbóval lélegeztetett dízel passzol legkevésbé a kupéhoz és a kabrióhoz. Nem mintha bágyadt lenne, hiszen már 220 CDI kiszerelésben is 170 lóerőt és 400 Nm-t tud, míg 250 CDI jelöléssel 204 lovat és 500 Nm-es nyomatékot küld a hátsó kerekre – felára kb. 250-260 ezer forint. A menetteljesítmények élvezhetőek ugyan, a négyhengeres motor kerregős hangja azonban nem illik a sportosan elegáns kupéhoz és még inkább a kabriózáshoz, beárnyékolja a vezetési élményt.

Ha már semmiképpen sem benzines, akkor legyen a 350 BlueTec dízel, melyet a limuzin és a kombi esetében már a vadonatúj fejlesztésű, kilencfokozatú automatával konfigurálnak – utóbbival tettünk egy röpké próbát. A 3,0 literes, V6-os motorban megvan a teljesítmény (252 LE/620 Nm), a kifinomultság és a markáns motorhang kombinációja, ami méltó a Mercedeshez, a váltó pedig gyorsan és szinte észrevétlenül teszi a dolgát. Persze ennek már a vételára is izmosabb. Egyébiránt az E-osztály limuzin és kupé kivitele között még emészthető a motorváltozattól függően 203-698 ezer forintos különbség, utóbbi 13 milliótól indul. A kabrióknak viszont becsülettel megéri az árát a Mercedes, a kupénál 1 270 000-1 400 000 Ft-tal drágább.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

PIACI EREDMÉNYEK

Elsőségre hajtva

A friss és egyre fiatalosabb modellkínálat nagyon bejött a Mercedesnek, tavaly ugyanis rekordévet zárt a stuttgarti márka: globálisan 1 641 680 darab személygépkocsit értékesítettek, ami 10,7%-os növekedésnek felel meg. Ráadásul a Daimler AG ügyvezető igazgatója és a Mercedes-Benz elnöke, Dr. Dieter Zetsche ígérete szerint a modelloffenzíva tovább folytatódik: 2020-ig több mint 30 új, vagy felújított típussal jelentkezik a Mercedes, és **A VILÁG ELSŐ SZÁMÚ PRÉMIUMMÁRKÁJÁVÁ KÍVÁN VÁLNI**. Magyarországon 2013-ban is a Mercedes volt a legdinamikusabban fejlődő presztízmárka, tavaly 1587 darab személygépkocsit adtak el, ami 28,6%-os bővülés 2012-höz képest.



Több fokozatban állítható a légsál befúvási erőssége



Szép a tetőmozgató gomb kialakítása, a konzolt fedél takarja



Nincs ellenfelük: az Audi A5-ös és a BMW 4-es kisebb, míg a 6-os BMW sokkal drágább náluk

MERCEDES-BENZ	E 220 CDI Coupé	E 250 CDI Cabriolet
Összlökettérfogat (cm ³):	2143	2143
Hengerek/szelepek:	S4/16 biturbó dízel	
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	125/170/3000-4200	150/204/3800
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	400/1400-2800	500/1600-1800
Sebességváltó:	7 aut.	
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4703/1786/1397	4703/1786/1398
Tengelytáv (mm):	2760	
Nyomtáv elől/hátul (mm):	1538/1541	
Fordulókör (m):	11,15	
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1715/470	1845/470
Csomagtér (l):	450	390/300
Üzemanyagtank (l):	66	
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	8,3	7,7
Max. sebesség (km/h):	234	243
Város/országút/vegyes (l/100 km):	5,8/3,9/4,6	5,8/4,2/4,8
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	119	126
Alapár (Ft):	13 163 130	15 198 940

Az aktuális Mégane-generációnak vélhetően ez az utolsó frissítése, a változtatások elenyészők.

A jelenleg piacon lévő kompaktok közül a Mégane (2008-tól) kategóriája második legidősebb darabja, egyedül a Fiat Bravo (2007-től) korosabb nála. Ezzel alapvetően nincs nagy probléma, csak a konkurensek zöme már mind megújult, látványosabb design és naprakészebb biztonsági arzenál jellemzi azokat.

Facelift: essünk túl a kötelező körön

Vegyük sorra a frissítés elemeit: új első lökhárító, integrált LED-es nappali menetfény (feláras), nagyobb márkaemléma, átrajzolt motorháztető és sárvédők jelentik a változásokat. Belül az R-Link multimédiás navigációs fejelet (210 000 Ft) az új elem, melyhez többek között Driving Eco² funkció is dukál - fogyasztási statisztika, vezetési tippek stb. A palettán az eddigi 90 lovas dizel teljesítménye 5 lóerővel gyarapodott, valamint immár négy tagot számlál az Energy motorcsalád. Utóbbiakhoz azok a kiemelkedően takarékos, kis lökettérfogatú motorok tartoznak, melyeket Stop&Start és fékenergia-visszanyerő rendszerrel láttak el: 1.2 TCe (115, 130 LE), 1.5 dCi (110 LE) és 1.6 dCi (130 LE). Tesztalanyunk motorházteteje alatt az 1,5-ös dizel 110 lóerős, Stop&Start rendszerrel ellátott vál-

Az utolsó dobás



A feláras LED-es nappali menetfények a frissítés során a fényszóróházból a lökhárítóba költöztek



Az új R-Link rendszert leszámítva itt minden maradt a régiben

Hátul tágas hely várja az utasokat

STYLING PACK

Túraruhában

Egyre felkapottabbak az off-road köntösbebújtatott életmódkombik, ilyen csomagot (Styling Pack, 159 900 Ft) pedig a Mégane kombihoz is kínálnak - **TERMÉSZETESEN 4X4-ES HAJTÁS NÉLKÜL**. A terepjárós beütésű első és a diffúzorbetétes hátsó lökhárítókön kívül ajtóélvédők és alumíniumszínű küszöbborítások dukálnak a felcíomázott franciához.



tozata dolgozott, tehát ez a blokk már az Energy generáció tagja. Ezt azért fontos leszögezni, mert a szintén 1,5-ös és 110 lóerős, Stop&Start nélküli, vagy EDC-automata kivitelek a korábbi dCi-generációhoz tartoznak. Utóbbiak maximális nyomatéka 240 Nm - az Energy kivitelé 260 Nm -, valamint gyári átlagfogyasztásuk 0,7-0,9 l/100 km-rel magasabb. A gázolajos csendesen jár, jól veszi a fordulatot, bár 1500-as fordulat alatt kell egy kis idő, amíg felépül a turbónyomás. Ezt azonban finoman és gyorsan lépi át, bántó turbólyukeffektusról nem beszélhetünk. A Stop&Start működése kissé hektikus, néha hidegen, közvetlenül indítás után leállítja az aggregátot, üzemelegén meg nem, ám az újraindítás kellően gyors.

A hatgatos váltó pontosan megvezetett, áttételezése jól eltalált, 130 km/óránál kb. 2200-as fordulatszámra dolgozik a motor. A fogyasztás alacsony, a közel 1,4 tonnás önsúly és a méretek tükrében az 5,0 literes tesztátlag baráti. A kormányzás közvetlensége átlagos, tempós kanyarokban lehetne valamivel több a visszajelzés. Az R-Link rendszer jól működik, a navigáció (TomTom) kezelése egyszerű, sávinformációs funkciója látványos, de az alapgrafika eléggé silány.

A kabin tágas, az ülések kényelmesek, a műszerfal ergonomiája azonban mit sem javult. A tesztelt motor kizárólag Business kivitelben érhető el, ehhez a LED-es menetfények 55 000 forintot kóstitálnak, a sávelhagyásra figyelmeztető (kizárólag a csúcskivitelhez csomagban 210 000 Ft) nem is rendelhető, ahogy hátsó szellőzőrostélyok sem járnak az autóhoz. Xenon fényszórót ne is keressünk, az a teljes Mégane-paletta opciói listáján sem szerepel - ki érti ezt 2014-ben, közvetlenül a frissítés után?! A csomagter átlagosan tágas, ebben a méretosztályban a legtöbb ellenfél már 550-615 liter közötti bendóval büszkélkedhet. A támlák osztva dönthetők, a sík padlóhoz fel kell hajtani az ülőlapokat, sajnos a Business csomagban nem fektethető lapjára az anyósülés, pedig egy kombinál ez hasznos tétel. A már említett Business szinten a normál 110 lóerős 1.5 dCi 5,15 milliót kóstitál, az EDC-váltós automata 5,51 millióért vihető el, míg a Stop&Start rendszeres Energy változat 5 250 000 forintért kellei magát.

MOLNÁR JÓZSEF



Választható a kipufogóhangzás

Az üléstámlák osztva dönthetők



Az ötajtóshoz képest 250 000 forint a kombi karosszéria felára

FOTÓ: HILBERT PÉTER

MÉGANE GRANDTOUR 1.5 dCi 110 S&S	TETSZETT
Összlökettérfogat:	1461 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/8 turbódízel
Max. teljesítmény:	81 kW (110 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	260 Nm 1750/perc
Hosszúság/szélesség/magasság:	4559/1804/1507 mm
Tengelytáv:	2703 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1546/1547 mm
Fordulókör:	11,05 m
Saját tömeg/teherbírás:	1375/489 kg
Csomagtér:	491/1567 l
Üzemanyagtank:	60 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	12,4 s
Maximális sebesség:	190 km/h
Város/országút/vegyes:	3,9/3,2/3,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	5,0 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	90 g/km
A modell alapára:	3 940 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	5 250 000 Ft

NEM TETSZETT

- kulturált motor
- tágas belső
- sok rekesz

NEM TETSZETT

- átlagos méretű raktér
- egyféle felszereltség

am ÖSSZEĞEZÉS

A szolid frissítéssel a Renault a Mégane ráncait szerette volna leplezni, ám ez csak részben sikerült. Még mindig egy használható, alapvetően jó autóról van szó, csak már érezni a konstrukció korát. Az 5 év/100 000 km-es garancia megnyugtató.

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

* 1,6 16V (110 LE) Authentique

TESZT RENAULT CLIO GRANDTOUR 1.5 dCi EDC

Színe és fonákja

A dízel Clio kombi szerethető járgány, automatával azonban már elgondolkodtató a helyzet.



Sikkes kisautó a Clio Grandtour, a sárga színválasztás látványos

A Clio-nál az 1,5-ös dCi 90 lovas változata elérhető Energy, normál, vagy automata kivitelben. A dupla tengelykapcsolós EDC az ötből csupán két felszereltségi csomaggal (Zen/Intense) konfigurálható, az Energy dízelhez képest 410 000 Ft a felára. A 4,99 milliótól elérhető dízel-automata Clio Grandtour azonban elég faramuci jószág. A dCi zaja meglepően markánsan bejut a kabinba, nemcsak hidegindításnál, hanem részterhelésnél és gyorsításnál is. Az EDC kissé



Jól variálható a csomagtér

bárdolatlanul dolgozik, sokszor csak indokolatlanul magas fordulatszámra vált feljebb, miközben elvileg a 220 Nm-es nyomaték 1750-től kiaknázható. Gázvételnél extrém erős motorfékhatás, erőteljes gyorsításnál vagy előzésénél pedig némi tétovázás tapasztalható a visszaváltásnál. Annak dacára, hogy hatfokozatú váltóról beszélünk, kissé rövid a végáttétel (130 km/óránál 2600/perc), mégis igen takarékosnak bizonyult a Renault: lakott területen kívül beírta 3,7 literrel, míg városban sem küszört a fogyasztás 5,2 fölé! A rugózás kemény, ebben nyilván a 16 colos kerekek is közrejátszanak. A térkínálat átlagos, a hátsó fejtér már szűkös, ellenben a csomagtartó használható méretű, 443 literes. A praktikumot dönthető utasülés és padló alatti csomagtérroló-vájt is javítja.

HASZNÁLT AUTÓ

Clio Grandtour (2008-2012)

Használt Clio Grandtourból itthon nagyjából 25 eladó példányt találni, az árak 1,4-től 2,7 millióig terjednek. A kínálat 75%-a dízel, az 1,5-ös dCi-nek létezik 68/75, 86/90 és 106 lóerős kivitele is. Benzines téren az 1,2-es blokk jelent alternatívát, melynek szívó változata 75, míg a turbós TCe 100 lóerős. A formás Grandtour puttonya 439 literes, mely ülésdöntés után 1277-re növelhető, így kisebb családok igényeit is képes kielégíteni.

Az előforduló hibák listáján megtalálni a lemerülő akkumulátort, a hibás fényszórókat és a rozsdásodó, beálló hátsó fékeket/

kézfékhezmozgatókat. Kritikus pont az önindító, a gyújtótekercs, a dízelek befecskendező szenzora és a hák-lis motorvezérlés. Gond lehet az indításgátlóval, a nedvességet kapó gyertyákkal, a defektes üzemanyag-pumpával és az ablaktörlőkkel. Az alapjárat ingadozhat, érdemes az autót alulról is szemügyre venni, előfordulhat váltóolajszivárgás. Az elektromos rendszer néha furcsa jelenségeket produkál, általában kontakthiba, vagy zárlat áll a háttérben. A dízeleknel figyeljünk a generátor, a feszültségszabályozó, a turbó és a porlasztócsúcsok állapotára, ezek gyakori és költséges problémáknak számítanak.

A legolcsóbb, 6 éves példányok 1,4 milliótól kaphatók



Az idei Tuning Show Autó-Motor különdíját egy Trabantnak adtuk. Na de milyen Trabinak?!

NDK western



Koppra ültetve nagy a Trabant-hatás, de mindent überel a lenyitható tető, és hogy nyugodt az autózás az „élő” forgalmival

Komolyan nézegettük a autót, beszélgettünk, majd előkerült a tulajdonos, Vincze Tamás is aki mesélni kezdett. Amit leelőször megemlített, hogy Trabant kabriója teljesen legális, mindent, amit beszerelt és átalakított, azt engedélyeztette, így a forgalomban is Trabant Cabrió szerepel. Persze Tamás elmesélte, hogy maga az engedélyeztetés és legalizálás szinte több időt vett igénybe, mint az átépítés, de megérte.

A munka 2008-ban kezdődött, és 2009-ben autózhatott először a



Jobbra a légrugózás vezérlésének műszerei. Még a padlószőnyeg is házilagos munka



Vincze Tamás, Szabó Róbert fő-szerkesztő és az Autó-Motor díja

nyitott tetejű, új forgalmis autóval. Volt mivel tölteni az időt. Az alvázat 60x40-es zártszelvény kerettel erősítette, a karosszéria felső részét pedig 5/4-es gázcsőből hegesztett keret merevít. Tamás németországi munkája idején egy zwickaui Trabi-márkatalakozón merített ihletet az átépítéshez, ettől kezdve belelendült. A ponyvát és annak a keretét a német Ostermann tuningcégtől vásárolta, így nagyban leegyszerűsítette a munkát a fontos alkatrészeszerzésével.

Azért a kocsi alatt is van csemege

Persze a kocsi átalakítása nem merült ki a „kabrióításban”. Bármennyire is kétüteműnek tűnik, de ez a Trabi négyütemű, csupán a modernizált karosszériaelemeket Tamás átszerelte a kétüteműre. Így a motorháztetőt, a hűtőmaszkot, a köténylemezt, a lökhárítókat, a hátsó lámpákat, és a jobb hátsó sárvédőt, amelyen eredetileg ott volt a tanknyílás. Most a csomagtartóban lévő tankot a csomagterfedél felnyitásával lehet tölteni. Jutott energia olyan dolgokra is, mint az első lámpák cseréjére a Golf I-es vízűveges fényszóróra, és hátul is fehér indexes a lámpasor. A 80-as éveket idéző sporttükörök Opel Mantaról valók. Bár Tamás nem volt nagyon közlékeny a négyütemű motor kapcsán, kívülről annyit látni, hogy sportlégszűrőt szerelt rá és hengerenkénti leömlős kipufogórendszert szabtak a kocsi alá. Amúgy annyit mondott, hogy a hengerfejen mókoltak, s hogy kicsit több benzint kap – érthető, hiszen valami titoknak is kell maradnia...

Elölre a Golf I GTI féktárcsáit szerelték fel, ami éppen elfér a Trabi 13 colos, kerekai alatt. Az AMTS-en 13 colos fehérre fújt könnyűfém felniket viselt az autó 175/50 R13-as gumikkal, de Tamás megjegyezte, hogy a kedvence a Trabant versenyfelni, csak az épp



Bőr helyett hangfalselyembe burkolt utastér, sportkormánnyal



Nyomtalan a négyütem, pedig az az alap. Még mindig kapni alkatrészt



A szolnoki Vincze Tamás senkit sem avat be a motor rejtelseibe...

felújításra vár. Érdemes megjegyezni, hogy a télen fontos felszereléssel bővült a kabrió Trabi repertoárja: állítható magasságú légrugós

rendszert szereltek alá! Elöl FK Edition3-as sportülésekben lehet ülni, körben mindent újrakárpított Tamás. A műszerfalat hangfal-

NYEREMÉNYAUTÓ

Gazdára lelt!

2014 tavaszán minden eddiginél több, 44 000 látogató volt kíváncsi az AMTS-re, ahol a szervezők a teljes árú jegyet vásárlók között egy, lapunkban már bemutatott (AM 2014/1.) tuningolt VW East sorsoltak ki. A NYITHATÓ TETEJŰ KOCSIT EGY HÓDMEZŐVÁSÁRHELYI HÁZASPÁR NYERTE, ők először voltak a show-n. Bujáki Istvánné



jegyet húzták ki a sorsoláson, az autót persze a férjével együtt vitte el: sofőrrel stílusosabb. A KOCSIT A PORSCHE HUNGARIA VOLKSWAGEN ÁTADÓTERMÉBEN A TUNING SHOW SZERVEZŐJÉTŐL, NOKTA BALÁZSTÓL VEHETTÉK ÁT.

selyemmel vonta be, és ide szerelte a légrugós rendszer vezérlőegységeit, kontrollműszereit. Újragyártotta az ajtópaneleket és a hátsó könyöklőket, mindbe beszabott egy-egy háromutas JBL hangszórót, plusz az elsőbe csipogókat. Ezeket hajtja az Alpine fejegység, de nem ám magában, előbb a hátsó ülés mögé rejtett két erősítőbe futnak a jelek. Onnan jutott annyi kimenet, hogy a csomagtartóban lakó mélyládát is meghajtsák.

Az egész Trabant-projektben nem csak az az elismerésre méltó, hogy emléket állít egy korszaknak, valamint legális átépítésként jó példát mutat és sok ötletet vonultat fel, hanem, hogy javarészt a tulajdonos munkájának köszönhető a végeredmény. Még egyszer gratuláció a négykerekűhöz!

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBOVÁRI MIHÁLY

Trabimánia!

A Trabant sokakat megihlet a tuning kapcsán, az ügyeskező építők szívesen dolgoznak vele/rajta. Íme néhány variáció a témára!



Clean motor-térrel, korai barokk lökhárítóval és maszkkal, trükkös motorháztető-nyitással szigorú fényszórókerettel, lemezfelni, polírozott tetőcsomag-tartóval



Kétütemű kinézetű négyütemű, NSZK felnikkel, okosított motorral



Kombiérzés amcsi árnyékolóval, kétszínű kasznival, leültetve



Kétütemű megjelenés, bőrbelső, alukilincsek, cult-felnik és sporttükörök



Krómtükörök, Golf-lámpák, polírfelnik és sportülések

Több olyan szerviz-anyagot meg lehet vásárolni egyszer használatos mennyiségben is, amellyel autó-karbantartást végezhetünk. Néha olyan anyag is bevethető, amely nem autójavításra készült.

Az autók használat közben több olyan kopás, sérülés is keletkezik, amelyek egyszerű munkával, könnyen hozzáférhető eszközökkel javíthatók. Bár ma már az autók kezelési útmutatója nem említi, de jó pár olyan alkatrészt találhatunk a kocsikban, amelyek igénylik a rendszeres kenést. Ennek elmaradása nehézkes működtetést és fokozott kopást okoz.

Ilyen például az ajtózsánérok kenése, amelyek nyekergéssel-csikorgással jelzik a zsirhiányt, vagy az egyterű típusokon alkalmazott tolóajtó sínjeinek kenése. Ez utóbbihoz ajánlható a spray kiszerezésű fújható kenőanyag, amelyet egyeseken használva nagy eséllyel nem kenjük össze a karosszériát. Előnyös olyan anyagot választani, amely nem folyik meg és melegben sem „izzad” – utána akár biciklilánc kenésre is jó.

Ügyes anyagválasztás, házi mesterfogások

Elhanyagolt terület továbbá az utastérben az ülésállító sínek környéke. Itt a gyári kenőanyag lassan leszárad, a maradék pedig annyi koszt szed össze, amelytől elveszti kenőképességét. A használat legyőzi a gyártók igyekezetét, akik próbálják porvédetté tenni a sínket. Ide tubusos kenőzsírt alkalmazunk, olyat, amely ugyancsak bírja a meleget és a helyén marad. Ez fontos, hogy a kárpitozás ne sérüljön. A talált anyag neve Plastilub, akkumulátorsaru kenésére is jó, nem okoz korróziót, mert nem tartalmaz savakat és zsírt sem, továbbá nem bántja a műanyagokat. Ha már kengetünk, érdemes az ajtók, csomagterfedél tömítőgumijait is

APRÓ KARBANTARTÁSI MUNKÁK



Zsírozás előtt érdemes a tolóajtók sínjeit kitisztítani. Lehet kefével, vagy sűrített levegővel is

Házi feladatok



A fújható kenőanyag egyszerűvé teszi a zsírozást



A kédergumit szilikonzsírral óvhatjuk, s nem ragad a kasztnihoz



Az utastérben is jól tapadó, hőre nem folyósodó zsírt használjunk



A sérülés kifúrtuk, majd feltöltöttük a kétkomponensű ragasztóval



Száradás után finom csiszolóval hoztuk síkba a javítást



Műanyagápolóval az öreg kocsitükörháza is szebbé tehető



A fűtőszál érintkezője már visszarakasztva

kenőanyaggal kezelni. Így a nagy melegben sem ragad össze nyáron a fémmel, nem szárad ki és repedezik meg, s majd télen sem fagy össze. Szintetikus szilikonzsírt használtunk, ezt is találtunk tubusban.

Korosodó autónál előforduló hiba, hogy az ablakfűtés érintkezője leválik a szélvédőről. Bármivel nem lehet visszarakasztani, mert

a műanyagbázisú ragasztók nem vezetnek az elektromosságot. Tehát a csatlakozó a helyén lesz, csak éppen nem érintkezik. A Loctite gyárt vezetőképes ragasztót, eddig ipari felhasználásra készült, de rájöttek, hogy az autószervezekben is használni kell, így kis mennyiségű csomagolást is kialakítottak. A fémzacskóból kiszabadítva fényérzékeny, kétkomponensű ragasztót találunk műanyagba töltve. A nagyobb mennyiséget kell a kisebb felé tolva átszakítani a kettőjüket elválasztó fóliaforrasztást, majd még mindig a zacskóban össze masszírozni, hogy elkeveredjen. Ha megvan, kinyomva használható érintkezőragasztásra, akár forrasztás helyett is.

Két éve tettünk szert egy kétkomponensű gyorsragasztóra, amely átlátszó, és akár „bolhát” is lehet belőle építeni. Most új funkciót találtunk ki neki. Köfelverődéses fényszóró sérülését töltöttük fel vele. Pár perc múlva kikeményedett az anyag, aminek a feleslegét reszelővel és finom csiszolópapírral tüntettük el. Így már nem ázik be a lámpa, és a sérülést is csak közelről látni. Végül egy kis szépségként műanyagápolóval a fényezetlen tükörháznak adtuk vissza az eredeti „fényt”.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

EZT ÍRTUK A HÁZI ÖTLETEKRŐL 1974-ben

A Zsiguli jó utazási kényelmet nyújt, elegendő tájékoztatást adnak a motor üzeméről, az elektromos berendezésekről az ellenőrző lámpák, műszerek. Néhány aprósággal azonban növelhetjük a kényelmet és a biztonságot. A rádiós kardándoosok elterjedésével a kocsik egy részében kihasználatlan maradt a speciális rádiófedél, ide helyezhetünk el különböző kapcsolókat és egy kis barakcsalással a szivargyújtót, amely így jobban kézre esik. Eredeti helyén ugyanis kikerült a látótérből, s rágyújtáskor elvonja a figyelmet.

A kézi tűzoltó készülék immár tartozékává vált a gépkocsinak. Elhelyezése azonban nemegyszer fejtörést okoz. Igaz, a gyárak ellátják a készüléket függesztőbilinccsel, a kocsiban azonban nehezen lehet könnyen hozzáférhetően és főleg új lyuk fúrása nélkül elhelyezni. Szinte önmagától adódik az ötlet, ha már van a kocsiban kardándoos, annak oldalán lemezcsavarral felszerelhető a tűzoltó készülék.



Apró ötletek

Szervizeknek



A szer a hőtágulás segítségével fejti ki hatását

Újszerű csavarlazító spray-t találtunk. A Loctite fejlesztette anyag a csavarra fújva lefagyasztja azt. Ezáltal a hőtágulás miatt csökken a mé-

rete, épp annyira, hogy megroppanhasson a menetet bénító korrosztott anyag a csavarra fújva lefagyasztja azt. Ezáltal a hőtágulás miatt csökken a mé-

Hogy ne fogyjon!

A jó idő érkezéssel előjönnek a hűtőrendszer rejtett hibái. A hűtők hajlamosak 10 éves kor felett a szivárgásra, ami anyagfáradás, vagy külső behatás eredménye lehet. A hűtőcsere nem olcsó mulatság, így mielőtt nekiáll az ember, érdemes kipróbálni egy tömítő adalékot. A kipróbált szert a táglási tartályba kell önteni, majd járni a motort. Ha minden jól megy, az apró szivárgásokat megszünteti.



A tömítőanyag a hűtőrendszerbe jutva gátolja a szivárgást

Gyorsbandázs



A sérült csőszakasz betekerésekor figyelni kell rá, hogy a szalag mindig átfedésben legyen. Sok esetben „életmentő” lehet

Speciális gumi gyorsbandázst próbáltunk, amely gumicsővek, szilikoncsövek gyorsjavítására való. A gumiszalag önmagához érve „összenő”, azaz vulkanizálódik. A hibás részt be kell tekerni, olyan, mint

ha egy csőhéjat gyártanánk. Kibirja a hűtővíz nyomását, az átlagos turbók töltőnyomására való. A gumiszalag önmagához érve „összenő”, azaz vulkanizálódik. A hibás részt be kell tekerni, olyan, mint

RÖVIDEN

Kiválasztották

A Goodyear legutóbb piacra dobott KMAX és FUELMAX abroncsai első-szerelésű kivitelben érhetőek el az



Iveco Stralis teherautó-családjához. A Goodyear nagy futásteljesítményű és üzemanyag-takarékos abroncsainak 11 KÜLÖNBÖZŐ TÍPUSÁT ÉS MÉRETÉT SZERELIK GYÁRILAG A STRALISOKRA.

Új biodízel motor

A Scania újabb környezettudatos taggal bővítette Euro-6-os motorcsaládját: a 16 literes, 580 lóerős, V8-as



motor már 100%-os biodízel üzemként (EN 14214) is rendelhető az R-szériás tehergépkocsikba. Ezzel az aggregáttal ÖTTAGÚRA BŐVÜLT A SCANIA BIODÍZEL MOTORJAINAK CSALÁDJÁ, amelyek teljesítménye 320 és 580 lóerő közötti.

Vezetőváltás

Molnár Tamás (képkönnön) váltja Gyöngyössi Istvánt az Iveco Magyarország Kft. ügyvezető igazga-



tói posztján. Molnár Tamás korábban vevőszolgálati referensként dolgozott az Iveco hazai képviselőjénél, majd a márka athéni irodájában felelt többek között A MEDITERRÁN TÉRSÉG MÁRKAKERESKEDŐI HÁLÓZATÁNAK FEJLESZTÉSÉÉRT.

Nulla emisszió

Az evopro bemutatta a MODULO buszcsalád elektromos hajtású prototípusát, a MODULO Medio Electricet, amely a mérnökiroda zéró emissziós városi tömegközlekedési koncepciójának legújabb mérföldköve. A 8 méter hosszú, 65 fős befogadóképességű prototípus elektromos hajtással és nullemisszióval rendelkezik. Ultrakönnnyű, kompozit szerkezetű, gyűrűszerű, standard modulokból épül fel, melyekkel a jármű hossza és befogadóképessége szabályozható. A MODULO Medio Electric a hasonló méretű hagyományos buszokhoz képest 20%-kal kisebb tömeggel és 40%-kal nagyobb utaskapacitással büszkélkedhet. A MODULO buszcsalád termeléséről már előrehaladott tárgyalások folynak a NABI-val, a közeljövőben a szériagyártás beindítása várható!



Spórolós gumik



A pótkocsikhoz kifejlesztett Conti EcoPlus HT3-as követően a kormányzott tengelyre szerelhető Conti EcoPlus HS3-as, illetve a hajtott tengelyre tervezett Conti EcoPlus HD3-as teszi teljessé a Continental termékínát. Az autópályás közlekedésre optimalizált Conti EcoPlus paletta a leköszönő generációhoz képest akár 1,9 l/100 km-es üzemanyag-megtakarítást is elérhetővé tesz. A leköszönt szériához képest kb. 26%-kal alacsonyabb a Conti EcoPlus HS3-as gumiabroncsok gördülési ellenállása. A fogyasztás csökkentéséhez az oldalfalakhoz használt új fejlesztésű alapanyag-keverék, a fu-

tófelület kétrétegű kialakítása, illetve a gumiabroncs sajátos mintázata is hozzájárul. Minden Conti EcoPlus HS3-as kormányzott tengelyre szánt abroncs futófelülete tartalmaz egy speciális indikátort, melynek segítségével a hibás futóműbeállítás könnyen és gyorsan felismerhető, ennek köszönhetően pedig megelőzhető az abroncs rendellenes kopása. A Conti EcoPlus HT3-as pótkocsia-broncs futófelülete jobb tapadást biztosít, javítva ezzel a kanyarodóképességet és a fékerő átvitelét. A Conti EcoPlus abroncsok élettartama meghosszabbítható, ugyanis az új generáció tagjai is újrafutóztathatók.

Üzemanyag

A Renault Trucks három olyan modellcsaládból is kínál teherautókat, amelyek biodízelrel is üzemeltethetők. Ezeknek a járműveknek a motorját megújuló energiaforrásokból származó, kizárólag növényi olajokból és állati zsíradékokból előállított bio üzemanyag táplálja. Az Euro-6-os járműveket a DT15 240 lóerős motorral, vagy a DT18 320 lóerős változatával látják el. Ezek a motorok 30 (B30), illetve 100 százalékban (B100) biodízelt tartalmazó üzemanyaggal üzemeltethetők. Teljesítményüket tekintve a biodízelrel működő motorok ugyanolyan hatékonyságot és nyomatékot kínálnak, mint hagyományos dízelüzemű társaik. A biodízel motorok az alábbi járműcsaládokat érintik: Renault Trucks D Cab 2.1, D WIDE és C.



Amikor gáz van!

A Magyar Gázüzemű Közlekedési Klub Egyesület (MGKKE) üdvözli, hogy a Fővárosi Önkormányzat hatvan darab új, sűrített földgázzal (CNG) hajtott, háromtengelyes IVECO teherautót állított üzembe. A Fővárosi Közterületfenntartó Zrt. részére vásárolt Stralis típusú kamionok a hához

menő szelektív hulladékgyűjtési program keretében kerülnek Budapest utcáira. A 300 lóerős, 26 tonna össztömegű földgázüzemű jármű emissziója az Euro-6-os kibocsátási határértékek alatt van és nagymértékben járul hozzá a légszennyezettség és a járművek által keltett zajterhelés mérsékléséhez.

Kiállítási darabok

Látogatócsúcsot döntött a NiT Hungary által szervezett idei BUSEXPO. A szektor legnagyobb hazai eseményén több mint 500-an vettek részt. A 2700 négyzetméteren felvonuló 33 kiállító között a hazai és külföldi buszgyártók, valamint a beszállítóipar képviselte magát. Itt debütált a Credo autóbuszgyár új, többfunkciós helyközi autóbúsa, a Credo Inovell 12 kétszárnyú, megnövelt szélességű utasajtóval rendel-

kező változata. A jármű elővárosi és közepes távú belföldi forgalomra is alkalmas. Az üzemeltetők számára ez azt jelenti, hogy több, eltérő kategóriájú járművet is kiválthatnak az új Inovelllel. Az érdeklődők szintén a BUSEXPO-n tekinthették meg hazánkban először az üzemanyag-hatékonyságot fokozó beépített sofőrkorrigáló rendszert és a háromtengelyes, rángásmentes váltójú luxus turistabuszt is.



Futózva, 5 év garanciával!

Az Új Széchenyi Terv Észak-Alföldi Operatív Program keretén belül a MARSO Holding Kft. 98 999 610 forintos vissza nem térítendő támogatásban részesült a Nyiregyházi Ipari Parkban lévő teherabroncs újrafutóztató üzem megvalósításához. A projekt teljes nettó költsége 197 999 220 forint, a beruházás révén 14 fős létszám-bővítésre is sor kerül. Az újrafutóztató alapanyaga az elhasznált, lekopott gumiabroncs, azaz karkasz. Ez, ha megfelelő a minőségi követelményeknek, az abroncson nincsenek egyéb sérülések, akkor újrafutóztatható. Az ügyfelek általában 1 héten belül hozzájutnak az újrafutóztott abroncsaikhoz, melyek az újakhoz képest – saját karkasz biztosítása esetén – körülbelül 60%-kal kedvezőbb áron vásárolhatók meg! Az újrafutóztott teherabroncsokhoz termékfelelősségi biztosítás jár, ami a gumi hibájából bekövetkezett káreseményre nyújt fedezetet. A MARSO Holding Kft. az újrafutóztott darabokra – a piacon egyedülálló módon – 5 év garanciát vállal.



RÖVIDEN

Bővülő flotta

Új Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI rohamkocsikkal bővült az Országos Mentőszolgálat állománya. A 10 au-



tós flotta **RÉSZÉ ANNAK A FOLYAMATOS FEJLESZTÉSNEK**, ami 2012 szeptemberében indult, és összesen 200 jármű beszerzését (ebből 178 a rohamkocsi) jelenti.

Nagykövetek

Átadták hazánkban az Ambassador Program keretében az első 5 db Renault Trucks Ambassador T nyerges



vontatót. Az Ambassador program lényege, hogy **EGYEDI FINANSZÍROZÁSI KONSTRUKCIÓT KÍNÁLTAK** azon kiemelt ügyfeleknek, akik a vontatóikon az „AMBASSADOR RENAULT TRUCKS” feliratot viselik.

Transzfer

A budapesti II. kerületi önkormányzat Értelmi Fogyatékosok Nappali Otthona egy új, **22 SZEMÉLYES VW CRAFTER KISBUSZT VEHETETT ÁT**. Az új kisbusz lehetőséget teremt arra, hogy



a 20 fő ellátottat otthonukból az intézménybe, majd haza tudják szállítani.

Izmos



A Volvo FH16 Euro 6 értékesítése megkezdődött, ami a maga 750 lóerőjével és 3550 Nm nyomatékával a világ legerősebb tehergépjárműve! A Volvo FH16 első

Euro 6 verziójának szállítása június elején várható. További hír, hogy a Volvo Trucks bejelentette a 2014-es Teherautó-vezetők Fogyasztási Versenyét. Az európai régió ország-

gaiban júliusig zajlanak a selejtezők, a legjobb 3 sofőr a kelet-közép-európai döntőből meghívást kap a világdöntőre, mely 2014. szeptember 19-én kerül megrendezésre.

Iveco Daily: újratöltve!



A z új Daily megtartotta a klasszikus alvázszerkezetét, de optimalizálták a raktér kihasználhatóságát és hozzáférhetőségét. A tengelytáv, a teljes hossz és a raktérhossz egymáshoz viszonyított arányának újratervezése lehetővé tette a furgon kapacitásának (11-20 m³) növelését. A módosított tengelytávolságnak és a rövidebb

hátsó túlnyúlásnak köszönhetően szűk helyen javult a manőverezési képesség. A 3,5 tonna összgerdülőtömeg valamennyi modellt új első felfüggesztéssel szerelték fel, amely elősegíti a jármű tökéletes irányítását, valamint a kényelem és a maximális rakodókapacitás növelését. A szimpla hátsó kerekes modellekhez új hátsó felfüggesztést tervez-

tek, mely körülbelül 55 milliméterrel csökkenti a rakodóplatform magasságát. Az előző modellhez képest több mint 5%-kal lett alacsonyabb a fogyasztás. A fülkében javult az ergonómia, kisebb a bejutó zaj mértéke, valamint hatékonyabban vált a légkondicionáló rendszer. Az új Daily júniustól érhető el az Iveco európai forgalmazóinál.

Új mentőautókkal



Két, közel 74 millió forint értékű, a koraszülöttmentéshez szükséges felszerelésekkel kibővített Mercedes Sprinter mentőautót vett át a Magyar Koraszülött és Újszülött Mentő Alapítvány. A zalaegerszegi és nyiregyházi centrumoknál szolgálatot teljesítő speciális járműveket adományokból és az SZJA 1%-ából befolyt összegből vásárolták.

Tömeg, közlekedés, védelem

A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) megrendelésére a VO-LÁNBUSZ Zrt. új járműparkkal veszi át az autóbuszos közösségi közlekedés szolgáltatási feladatait a főváros forgalmában is fontos szerepet betöltő agglomerációs vonalakon. Az új, alacsonypadlós és akadálymentesített járművekkel elsőként Pécel, Rákócscsaba és Rákoskeresztúr lakói utazhatnak a 169E nappali és a 956-os éjszakai busz vonalán. Az állami tulajdonú közszolgáltató 11 milliárd forintból összesen 167 autóbust szerezett be, melyek közül mintegy 150 darab áll fokozatosan forgalomba. A Rába-Volvo autóbuszok a továbbfejlesztett, csökkentett károsanyag-kibocsátású Euro 5 EEV motorral rendelkeznek. A MAN járműveket a közösségi közlekedésben Magyarországon először megjelenő Euro-6-os



normának megfelelő aggregáttal az egyik legkorszerűbb automata sebességváltóval konfigurálták. A buszokat felszerelték a FUTÁR utastájékoztató rendszerrel, valamint antigrafiti védelemmel, ami megelőzi az üvegfelületen karcolás, savazás és festékszórás által okozott károk keletkezését.

Frissen, üdén

A Renault Trucks lerántotta a leplet az új Masterről, mely 2,8-tól 4,5 tonnáig terjedő változatokban kapható. Az új Renault Master megújult formatervvvel, új teljesítményszintekkel, biturbó technikával (135 és 165 LE), alapfelszerelésként beépített

ESC-vel és ECO-üzemmóddal kívánja meghódítani az ügyfeleket. A 2,3-as dízelmotorok 110, 125, 135, 150 vagy 165 lóerővel érhetőek el, valamint kézi vagy robotváltóval konfigurálhatók. Alapfelszerelés a visszagurulás-gátló, a vészfék-asszisztens, a tapadást javító



Extenden Grip, a pótkocsi-stabilizáló és a borulásvédelmi rendszer. Az extralista is igen gazdag: abroncsnyomás-ellenőrző, napellenzőbe integrált kiegészítő tükrök vagy épp kavicfelverődés elleni fólia is elérhető.

IDŐSZERŰ PIACI EREDMÉNYEK, I. NEGYEDÉV

Szépen alakul

Örvendetes módon nem csupán a személyautóknál, hanem a haszongépjárművek kategóriában is pozitív eredményeket hozott az idei első három hónap. A 3,5 tonna alatti áruszállítók szegmensében a tavalyi 2278 darabos produkum 3090-re nőtt, ami plusz 812 járművet és 35,6%-os előrelépést jelent. Ezen az eredményen a dobozos furgonok (1513 db), a modul egyterűek (1000 db) és a pick-upok (577 db) osztoznak. Ami a típusrangsort illeti, a furgonoknál a Fiat Ducato (282 db) a listavezető, a személyautó „alapú” modul egyterűeknél a Dacia Dokker Van (154 db), míg a pick-upok osztályában a Ford Ranger (167 db) áll

az élen. Mivel a márkák rendszert több típussal is képviseltetik magukat a három kategóriában, az abszolút összesítés némiképp átalakul: itt a Ford (525 db) a főnyertes, majd a Fiat (367 db), a Peugeot (343 db), a Volkswagen (337 db) és a Citroën (284 db) alkotja a top 5-ös tábor. A nehéz haszongépjárműveknél a 2013-as január-márciusi időszakban forgalomba helyezett 970 darabtal szemben az idei első negyedévben 989 új jármű állt forgalomba. A 19 darabos (+2%) növekmény nem tekinthető nagy volumennek, éves szinten azonban már nagyobb lehet az elégedettség. 52R



A Fiat még a frissítés előtti Ducatóval áll az élen: a típus hazai piaci részesedése 18,64%

RÖVIDEN

Próbaüzem

A Carrefour France megbízásából a STEF logisztikai vállalat **18 HÓNAPON ÁT TESZTELTE** egy 16 tonnás elektromos kísérleti járművet. A Midlum



alapjaira épített teherautó hatótávolsága 120 km, feltöltési ideje pedig 8 óra. A tesztüzem alatt 16 000, hibamentes kilométert tettek meg a járművel, és 600 tonna árut mozgattak.

Aprólékos

Dennis Bosman szenvedélye a Lego, legutóbbi makettjei között szerepel egy 212 centiméter hosszú, 1:13 mé-



retarányú Scania R 500 mélyágyas nehézgépszállító jármű félpótkocsival, amely nagyjából 20 000 Lego-kockából épült fel. Az R500-as Scania vontató és a hozzá kapcsolt pótkocsi elkészítése **NAGYJÁBÓL KÉT ÉVET VETT IGÉNYBE!**

Szépségdíjas

Az új Volvo FH több ezer nemzetközi terméket győzött le **LENYŰGÖZTÉ A DESIGNSZAKÉRTŐK TESTÜLETÉT,**



ezzel megnyerte az egyik legrangosabb If termékdizajn díjat. Az új Volvo FH a szállítványozási design és speciális járművek kategóriában indult.

Fájdalomcsillapító



A Volvo Trucks tanulmánya szerint az európai teherautó-vezetők több mint fele küszködik hát-, nyak- és vállfájdalmakkal. Az új Volvo Dinamikus Kormányzás lehetővé teszi a teherautó minimális erőfeszítés melletti irányítását, így csökkenti a járművezető sérülésének kockázatát. A Dinamikus Kormányzás jelentősen csökkenti az út egyenetlenségei miatt szükséges kormánymozdulatokat. A rendszer nemcsak könnyebbé és kényelmesebbé teszi a kormányzást a járművezető számára, hanem hosszú távon az izmok és az ízületek igénybevételét is csökkenti. Átlagos utakon kis sebességgel haladva a Volvo Dinamikus Kormányzás megközelítőleg 75%-kal mérsékli a kormánykerék elfordításához szükséges erőt. Rossz úton szinte teljesen megszünteti a kormánykerék rezgését, 95-100%-ban kiküszöbölve azt. Mindez az automatizált I-Shift sebességváltóval együtt azt jelenti, hogy a járművezetőre nehezedő nyomás jelentősen csökken.

Versenyre fel!

Több ezer tehergépkocsivezetőt várnak a szervezők a Scania világszintű járművezetői versenyére, amelynek részeként a Fiatall Európai Tehergépkocsi-vezető 2014 (YETD 2014) viadali megrendezésre kerül. A versenysorozat a magyar járművezetők 2014. augusztus 8-ig, a regisztrációs időszak zárásáig nevezhetnek a www.scania.hu/yetd2014 oldalon. Itt egy elméleti teszt kitöltésével adhatnak számot tudásukról, az



eredmény függvényében a legjobbabbak továbbjutnak a regionális elődöntőkbe, majd gyakorlati feladatok megoldása után a top 12 versenyző kvalifikálja magát az országos döntőbe. Az országos döntő legjobb teljesítményét nyújtó résztvevő fogja képviselni Magyarországot a 2015. áprilisában megrendezésre kerülő európai döntőn, ahol a győztes jutalma egy 100 000 euró értékű Scania nyerges vontató.



Takarék bajnokok

Az új Goodyear FUELMAX termékcsalád üzemanyag-takarékosság tekintetében A-besorolást kapott. A FUELMAX S kormányzott, a FUELMAX D húzó, míg a FUELMAX T pótkocsia bronzos.



Egy 50 teherautóból álló flotta üzemeltetője évente akár 256 000 eurót is megtakaríthat, ha FUELMAX abroncsokat használ, szemben egy D-takarékossági osztállyal rendelkezőhöz képest. A FUELMAX négy évszakos húzó abroncsok ráadásul megfelelnek a téli gumikkal szemben támasztott követelményeknek is. A Goodyear összes haszongépjármű-abroncsaihoz hasonlóan

a FUELMAX abroncsok újravághatók és futózhatók.

A Transit Courier hossza még a 4,2 métert sem éri el, ellenben raktere akár 2,4 m³-es is lehet!

A Courier áruszállítóval a Ford a kiskategóriás furgonok mezőnyébe lép, a néhány púpos hátú mini és a már jóval népesebb tábortól kompakt modellek közötti rést tölti be. Árpolitikáját tekintve jól illeszkedik a márka haszonjármű-palettajába: a 75 lovas dízel esetében például csupán 50 000 forinttal drágább a Fiesta Vannél, a városi áruterítés során manőverezési „hátrányt” jelentő hosszabb Transit Connectnél azonban 454 ezerrel jutányosabb.

Vérpezdítő motorpaletta, hasznos extrák

A Transit Courier igazi újdonsága, hogy nemcsak a szegmensekben megszokott dízelmotorokkal (1.5 TDCi, 75 LE vagy 1.6 TDCi 95 LE) rendelhető, hanem turbós benzinnel is. Az Év Motorja díjat is besöpörő 1.0 EcoBoost aggregát 100 lóerős kivitelben konfigurálható hozzá. A menedzsimadatokra pillantva pedig nem kérdéses, hogy a csöpp háromhengeressel lehet a legélvezetesebben terelgetni a Couriert. A 170 Nm-es nyomaték már 1400-as fordulatszámotól rendelkezésre áll, üresen pedig a százasként abszolválása csupán 12,3 másodpercet vesz igénybe.

Természetesen figyeltek a praktikus kiegészítőkre is, ilyen például az ülés alatti fiók, az oldalsó tolóajtó, a tolatóradar vagy a MyFord Dock. Utóbbi egy jópofa univerzális dokkoló és töltő egység, melybe okostelefont vagy épp hordozható navigátort lehet biztonságosan és esztétikusan rögzíteni. A fülkében tetőpolc kapott helyet, az opciós listán pedig háromféle válaszfal közül lehet csemegézni – létezik zárt, üveges és mozgatható rácsos kivitel is. Utóbbi forja, hogy a ledönthető és süllyeszthető jobb első üléssel párban jár, aminek révén akár 2593 mm hosszú tárgyak is szállíthatók a



Az apró óriás

A dönthető utasülés és a mozgatható rács révén akár 2593 mm hosszú tárgyak is beférnek az apró Fordba



Háromféle raktérelválasztó közül lehet csemegézni, létezik zárt, ablakos és rácsos kivitel

i TRANSIT COURIER KOMBI

Brigádtag

A TRANSIT COURIER ELÉRHETŐ CSAPAT- ÉS ÁRUSZÁLLÍTÓ KOMBI KIVITELBEN IS. Utóbbi ötszemélyes fülkével, zárt hátsó traktus-



sal rendelkezik, a második sorú ülések ledöntése után pedig 1656 literes a raktere. A COURIER KOMBIHOZ TÉRD- ÉS FÜGGŐNYLÉGSZÁKOK IS RENDELHETŐK.



A műszerfal kialakítása akár egy személyautóé, az ülés alatt fiók, a pult tetején pedig univerzális dokkoló is lehet



i TRANSIT COURIER	1.0 EcoBoost	1.5 TDCi	1.6 TDCi
Összlökettérfogat (cm ³):	999	1498	1560
Hengerek/szelepek:	53/12 turbó	54/8 turbódízel	54/8 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	74/100/6000	55/75/3750	70/95/3800
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	170/1400-4000	190/1700-2000	215/1750-2500
Hossz./szél./mag. (mm):	4157/1976/1747		
Tengelytáv (mm):	2489		
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1115/650	1135/660	1135/660
Raktér (m ³):	1,9/2,4*		
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	12,3	16,0	14,0
Maximális sebesség (km/h):	173	157	170
Város/országút/vegyes (l/100 km):	6,8/4,7/5,4 (6,2/4,7/5,2)	4,7/3,7/4,1 (4,4/3,6/3,9)	4,7/3,6/4,0 (4,4/3,5/3,8)
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	124 (119)	108 (103)	105 (100)
Nettó vételár (Ft):	2 999 000	3 145 000	3 595 000

* start-stop rendszerrel, * behajtható elválasztó ráccsal

Kisebb lökettérfogatú motorok, magasabb szintű takarékoság és nagyobb raktér jellemzik az új Vivaro/Trafic duót.

Az Opel Vivaro és a Renault Trafic testvérmodellek látványosan megújultak, az elegánsabb és modernebb köntös nagyon szemrevaló. Nagyobb hűtőmaszk, lámpatestek, oldalsó pengemotívum, döntött szélvédő és LED-es nappali világítás emelik a design színvonalát. A normál (L1, 3098 mm, 5,2 m³) és a hosszú tengelytávú furgon (L2, 3498 mm, max. 8,6 m³) raktere a 21 cm-es „toldásnak” köszönhetően megnőtt, így az L1-es kivitelbe is gond nélkül befér 3 Euro-raklap!

Élhetőbb kabin, és 1,6-os dízelmotorok

A fülke kialakítása már-már személyautós, ehhez passzol a Vivaro/Trafic modellek vezethetősége is. Kicsérélték az első üléseket, a magasabb sűrűségű szivacsoszáknak hála javult az oldaltartás, a vezetői pulpitus pedig a korábbihoz képest 36 mm-rel lejjebb süllyeszthető, valamint előre-hátra 18 mm-rel hosszabb tartományban szabályozható. A középső ülést lehajtvá elforgatható laptopasztal (max. 17 col) varázsolható elő, ami akár mobiltelefon- (a kormány jobb oldalán) és tabletartóval (a rádió felett) egészíthető ki. A kabinban 14 kisebb-nagyobb rekesz várja a holmit, összesen 90 liter térfogattal! Az extralistán megtalálni többek között kétféle multimédiás és navigációs rendszert, kulcs nélküli, kártyás bejutást-indítást, tolatókamerát és az utasoldali napellenzőbe épített nagylátószögű tükröt is.

Persze a raktér sem fukarkodik az extráknak, a „belső galéria” például a mennyezet közelébe pakolható csövek biztonságos szállítá-



üzlettársak



Csőszállításra ott a mennyezeti konzol, de a válaszfali csapóajtó is hasznos

sára szolgál. Terhelhetősége 13 kg, hosszúsága 2 m, magassága pedig 25 cm. Az utasoldali dupla válaszfali csapóajtónak köszönhetően a normál kivitel raktérhossza 3,75, míg a nyújtott változaté 4,15 méter. Ennél hosszabb tárgyak szállítása-
kor hasznos lehet az önmagában is zárható bal hátsó ajtószárny, a jobb pedig nyitott állapotában úgy rögzíthető, hogy az nem takarja el a rendszámtáblát.

A 2,0 literes dízeleket nyugdíjazták, helyüket mindkét modellben a Renault féle 1,6-os gázolajosok vették át. A motorpalettán az egy változó geometriájú turbóval ellátott darabok 90 vagy 115 lóerősek, míg a dupla turbós egységek 120 vagy 140 lóerővel állnak rendelkezésre. A fogyasztás a korábbi kiviteléhez képest nagyságrendileg 1 literrel csökkent. Az 1,6-osok karbantartásmentes vezérműláncsal készülnek, olajcsere-periódusuk pedig 2 év vagy 40 000 km. Az új modellek itthoni forgalmazása ősszel indul, az emelt tetős kivitelekre (H2) azonban 2015-ig várni kell.

MOLNÁR JÓZSEF



A tolatókamerát a jobb panorámakép miatt a felső féklámpához helyezték

VIVARO/TRAFIC*	90**	115**	120***	140***
Összlökettérfogat (cm ³):	1598	1598	1598	1598
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel	S4/16 turbódízel	S4/16 biturbó-dízel	S4/16 biturbó-dízel
Max. telj. (kW/LE/perc):	66/90/3500	84/115/3500	88/120/3500	103/140/3500
Max. nyomaték (Nm/perc):	260/1500	300/1750	320/1500	340/1750
Hossz./szél./mag. (mm):	4999/1956/1971			
Tengelytáv (mm):	3098			
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1661-1683/1075-1235			
Raktér (m ³):	5,2			
Város/országút/vegyes (l/100 km):	7,8/5,7/6,5 (7,1/5,5/6,1)	7,8/5,7/6,5	(6,6/5,5/5,9)	7,6/5,8/6,5 (7,0/5,6/6,1)
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	170 (160)	170	(155)	170 (160)
Nettó vételár (Ft):	őszől			

0) Stop&Start rendszerrel, * L1HL, ** 1,6 CDI/DCI, *** 1,6 BiTurbo CDI/DCI/Energy DCI



Látványosan változott a belső, a ledönthető középső utasülés támlájában laptoptartó lapul

HASZONGÉPJÁRMŰ-MELLÉKLET

Hármasikrek

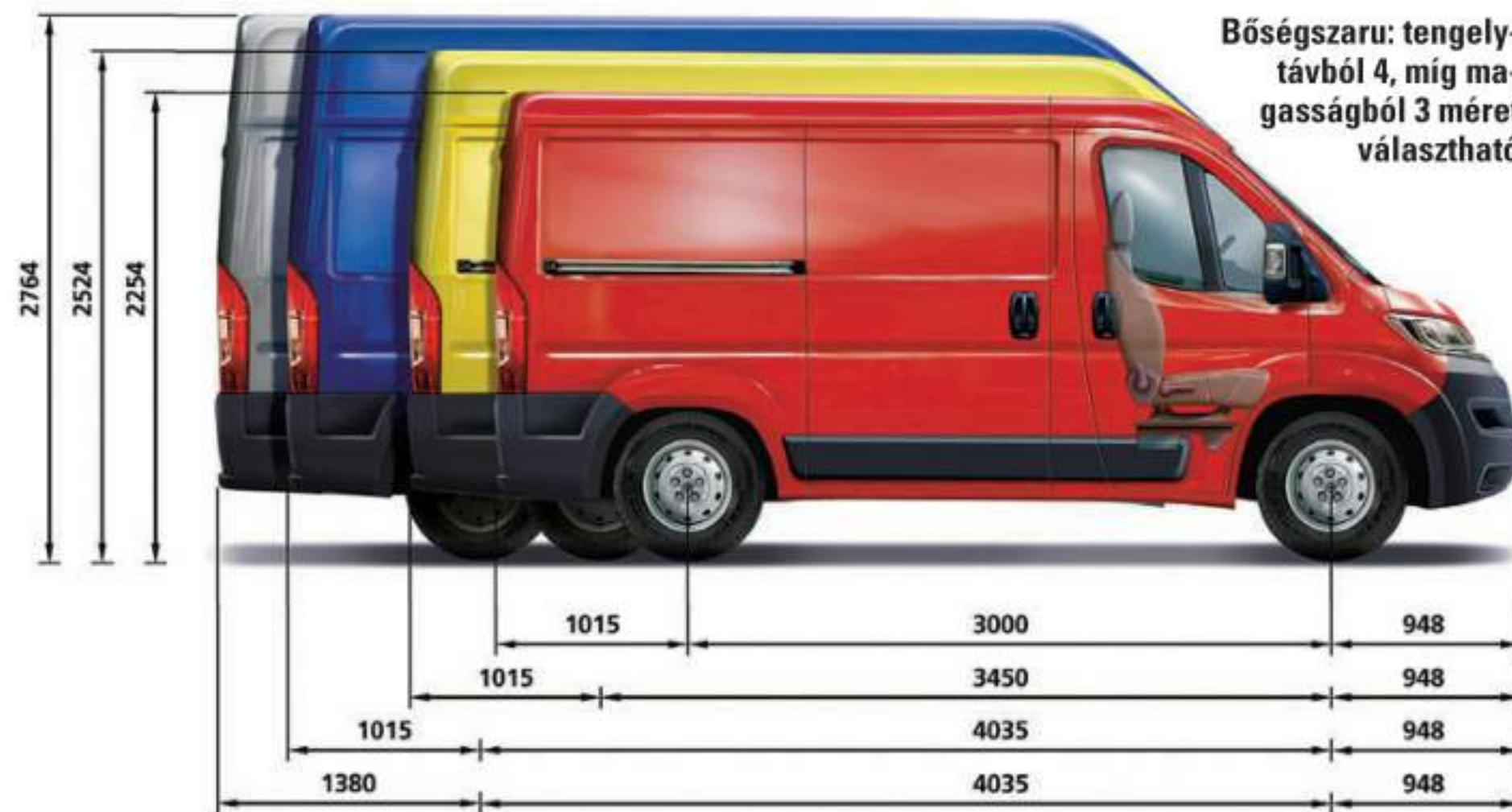
Komoly frissítésen esett át a Jumper-Ducato-Boxer trió, a kényelem fokozása mellett az alacsony üzemeltetési költségekre is fókuszáltak.

A mi mindhárom modellt érinti, az a markánsabb frontrész-kialakítás, belül új anyagok, nagyobb pohártartók, komfortosabb első ülések és immár széria Bluetooth kihangosító, valamint MP3-as rádió is dukálnak a furgonokhoz. A divatosabb hűtőmaszkról és az új rajzolatú, 16 colos félniőről könnyű felismerni a facelift utáni modelleket, más az első diszlec, és elérhetővé vált a LED-es nappali menetfény. Új elem a pult tetejéről, középről kihajtható táblagép, vagy jegyzetömbtartó, az 5 colos érintőképpel rendelkező navigátor és tolatókamera. A költséghatékonyság jegyében az első lökhárító három elemből épül fel, így egy sérülés után jóval olcsóbb a csere, hiszen a teljes ütköző helyett elég lehet csak egy vagy két elem pótlása.

Hatékonyabb motorok, alacsonyabb költségek

Javították a karosszéria merevségén, precízebbek az illesztések, nagyobb teljesítményű fékeket építettek be, nőtt továbbá egyes futómű- és váltóalkatrészek élettartama. A korábbi tolatókamerát lecserélték, megerősítették a hátsó ajtószervezetet, valamint csökkentették a fülkébe bejutó szélzaj mértékét. A fogyasztást Stop&Start rendszer mérsékli, a fenntartási költségeket pedig 2 év/48 000 km-es olajcsere-periódus, valamint élettartam-garanciával rendelkező vezérműláncos kialakítás csökkenti. Az optimalizált súlyelosztás és az elsőkerék-hajtás révén az alapmodelleken 15 colos kerekek találhatók - olcsóbb az abroncs, valamint hozzájárulnak a kisebb fogyasztáshoz. A biztonsági lista bővült, immár lejtmenet-szisztens, véletlen sávelhagyásra figyelmeztető, visszagurulás-gátló, változó ráségítésű szervokormány, légrugós felfüggesztések és jelzőtábla felismerő is kérhető.

A három típusnak mindössze egyetlen közös aggregátja van, a 3,0 literes dízel, mely 180 lóerős és 400 Nm leadására képes. A Fiat Ducato alapmotorja a 2,0 Multijet



Bőségsszaru: tengelytávból 4, míg magasságból 3 méret választható



Öthonos a pult kialakítása, újak a szellőzés kapcsolói, navigáció és tolatókamera is rendelhető



Kényelmesebbek az első ülések

A fényszóróba integrált LED-es nappali menetfények (extra) feldobják a megjelölését



RAM PROMASTER

Arcostárs

A Fiat amerikai hódító útjának a haszongépjármű szektorban való aktív részvétel is fontos állomása.



A LEKÖSZÖNŐ DUCATÓT MÓDOSÍTOTT HŰTŐMASZKAL DOBTÁK FEL, ÍGY SZÜLETETT MEG A RAM PROMASTER, mely 3,0 literes dízellel, vagy 3,6 V6-os benzineszel vásárolható meg. A Mexikóban gyártott Promastert egyelőre nem érinti az aktuális facelift, de a későbbiek során vélhetően ez a modell is megkapja majd az újdonságokat.

II-es (115 LE, 280 Nm), aki erősebb aggregátra vágyik, válassza a 2,3-as kivitelű 130 (320 Nm), vagy 150 lóerővel (350 Nm). A Citroën és a Peugeot 2,2-es HDi-eket kínál 110 (250 Nm), 130 (320 Nm), vagy 150 (350 Nm) lóerővel. A francia duónál mindegyik változathoz hatfokozatú kézi váltó jár, míg a 2,0 literes Ducatéhoz csak ötgangos, ellenben a Fiat a 2,3-as

és a 3,0 literesekhez is elérhetővé tette Comfort Matic automatáját. Az alaposan átdolgozott, Euro 5+ károsanyag-kibocsátási normának is eleget tevő Jumper, Ducato és Boxer furgonok raktere 8 és 17 m³ közötti, természetesen alvázalvas felépítmények, lakóautó bázisok és 4x4-es kivitelek (Dangel) is konfigurálhatók.

MOLNÁR JÓZSEF

A ProAce nem lesz slágermodell a hazai haszongépjárműves piacon, ezzel tisztában vannak a Toyotánál is, de kellett nekik.

Ha most lényegre törő akarok lenni, azt mondom, hogy önmagában a ProAce bitang nehéz helyzetben van, ugyanis a francia-olasz testvérmodellek árban mind jóval alágérnek. Jogos a kérdés, hogy akkor ki fog ilyet venni? A Toyotánál nem akarták elveszíteni azon ügyfeleket, akiknek a flottamegrendelése egy hasonló méretű furgon hiánya miatt hiúsulna meg. Szóval „ha kell, van ilyen” is alapon felkerült a modellpalettára a ProAce.

Gyors és ügyes fuvaros „az idegen jövevény”

A 2,0 literes, 128 lóerős dizelmotor dinamikája és rugalmassága akár egy jobb személyautóé, üresen kifejezetten fickósan lehet telergetni a ProAce-t. A százás sprintet mindössze 12,2 másodperc alatt letudja, végsebessége 170 km/óra – persze utóbbi adatok nem mérvadók, pláne annak tükrében, hogy kb. 110-től olyan erős a szélzaj, hogy minden kedvünk elillan a száguldozástól. Jó, hogy hatfokozatú váltó jár a 2,0 literes dizelnél, rossz, hogy annak kapcsolási pontossága csapnivaló. A 320 Nm már 2000-es fordulattól kiaknázható, egészen egyenletes az erőleadása, a tesztfogyasztás 7,5 l/100 km.

Kellett és kész



Ismerős, ugye? Persze, hiszen már évek óta piacon van, csak épp Citroën, Peugeot vagy Fiat emblémával



A nyújtott tengelytávú, alacsony tetős kivitel raktere 6 m³

Az oldalra nyíló hátsó ajtó két állásban is rögzíthető

TESZT TOYOTA HILUX 2.5 D-4D

Vérbeli munkaeszköz

A Hilux minden egyes porcikáján érződik, hogy munkára és terepjárára tervezték.

A Toyota pick-upja dupla fülkés kivitelben, 2,5-ös dizelmotorral és néhány praktikus kiegészítővel felvértezve járt szerkesztőségünknel. A kabin kidolgozására és a felhasznált anyagokra a szolid és a strapabíró jellemzők illenek. Az alap gázolajos megelégedően jól muzsikál, a 144 lóerős motor maximális nyomatéka 343 Nm, ami alig marad el a nagyobb, 3,0 literes (360 Nm) egységétől. Az aggregát csendes, az ötgangos váltó áttételezése eltalált (100 km/óránál 2000/perc), és a fogyasztás (9,6 l/100 km) is emészthető. Hasznos opció a

platóbélés, az első csőrő, a frontrészt óvó rács és a tolatóradar is. Utóbbi hátulütője, hogy extra lökhárítót igényel, ami miatt a platóajtót nem lehet vízszintesnél lejjebb állítani. A felaras terep gumik meglepően csendesek, aszfalton is stabil vele az autó, murván pedig aranyat érnek. Az alvászás/hátsó laprugós konstrukció fürja a remek off-road képesség: az első terepszög 30, a középső 25, a hátsó 22 fok, míg az oldaldőlés 48 fokos. A dupla kabinos Hilux terhelhetősége 695-790 kg közötti, platója 1545 mm hosszú, alapára pedig nettó 5 815 000 forint.



A Hilux nem „villantós”, hanem igazi munkás pick-up



Utólag felszerelt csőrő és a hozzá tartozó távirányító



Hasznos a tolatóradar, csak a plusz lökhárító nem kéne

TOYOTA YARIS VAN 1.4 D-4D

Városi mitugrász

A Toyota legkisebb haszongépjárműve a háromajtós Yaris Van, melynek oldalablakait sötétített fóliával borították, az utasteret pedig masszív rács választja el a 960 literes raktértől. Utóbbi legnagyobb hosszúsága 1320 mm, szélessége 1270 mm, míg magassága 940 mm.



A PADLÓALATT TELJES ÉRTÉKŰ PÓTKERÉK LAPUL, A TERHELHETŐSÉG 440 KG. A kabinban az ülések mögött jókora rekeszeket találni, amúgy minden megegyezik az alap Yariséval. A 90 lóerős dízel jól húz, a dinamika megrakodva is korrekt, a hatgangos váltó kellően pontos, az átlagfogyasztás (4,7 l/100 km) pedig szerény. Zavaró, hogy nincs fordulatszámérő, a világítást pedig nem a gyújtásra kötötték, így azt állandóan manuálisan kell kapcsolni. Az 1,0 literes benzines (69 LE) kivétel nettó 2,62 milliótól indul, az 1,3-as (99 LE) felára 170 ezer, míg a **TESZTELT 1,4-ES GÁZOLAJOS 3,23 MILLIÓ FORINTÉRT VIHETŐ EL.**



csoport. Az 1,0 literes benzines (69 LE) kivétel nettó 2,62 milliótól indul, az 1,3-as (99 LE) felára 170 ezer, míg a **TESZTELT 1,4-ES GÁZOLAJOS 3,23 MILLIÓ FORINTÉRT VIHETŐ EL.**

Praktikus a dupla utasülés, és a tetőn lévő hosszú polc

A háromfős pad elfogadhatóan kényelmes, közepén kb. 170 cm-es magasságig még a lábnak is jut elegendő hely. Ha itt nem viszünk utast, a támlából irattartó hajtható ki, az apróbb holmit a nyitott műszerfali rekeszekbe és a tetőpolcra lehet pakolni. A raktér szélessége a kerékdobok között is eléri az 1250 mm-t, hosszúsága 2584 mm, magassága 1449 mm, a 6 m³-es hátsóba pedig akár 3 Euro-raklap is befér. Pakolni az oldalsó toloajtón és a két-szárnyú hátsó ajtón keresztül lehet, utóbbi 90 vagy 180 fokban tárható oldalra. A strapabíró padlóbelés és az erős rögzítő horgok is jó szolgálatot tesznek. Az üvegezett hátsó ajtónak, de még inkább a kis holterű tükröknek hála szűk helyen könnyű manőverezni. Az L2H1 modell (L2 = hosszú tengelytávolság, H1 = alacsony tető) terhelhetősége 1116 kg.

A ProAce alapmotorja az 1.6 D-4D (90 LE), mely nettó 5,18 milliótól rendelhető, a tesztelt példány 6,08 milliótól indul, de a 2,0 literes dizelnél létezik egy 163 lóerős kivétel is, mely 6 450 000 forinttól kapható. A bevezetési kedvezmény révén 5 év/160 000 km-re hosszabbított garanciával, valamint finanszírozás igénybevétele estén akár 508 000 forintos árengedménnyel kecsgetnek a Toyotánál.

MOLNÁR JÓZSEF



A ProAce is megörökölte az állítható kipörgésgátló rendszert



110-es tempó felett már zavaró a szélzaj

ProAce	2.0 D-4D P.V. L2H1	TESZTET
Összlökettérfogat:	1997 cm ³	- erős 2.0 D-4D
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel	- raktér
Max. teljesítmény:	94 kW (128 LE) 4000/perc	- 3 fős pad
Max. forgatónyomaték:	320 Nm 2000/perc	NEM TETSZETT
Hossz./szél./mag.:	5143/1895/1980 mm	- szélzaj
Tengelytáv:	3122 mm	- pontatlan váltó
Nyomtáv elől/hátul:	1570/1604 mm	- vételár
Fordulókör:	11,9 m	am ÖSSZEGZÉS
Saját tömeg/teherbírás:	1772/1160 kg	A Toyotának szüksége volt egy Hiace-pótlóra, gyors megoldásként pedig lecsaptak a Citroën Jumpy/Peugeot Expert/Fiat Scudo klónra. A egyetlen árleszorító versenyt vívó ellenfelekkel szemben a több százezer forinttal borsosabb árú Toyotának azonban szerények az esélyei.
Raktér:	6 m ³	A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
Üzemanyagtank:	80 l	TOYOTA MOTOR HUNGARY KFT.,
Gyorsulás 0-100 km/h:	12,2 s	2040 BUDAÖRS, BUDAÖRS, KELETI 4.
Maximális sebesség:	170 km/h	TELEFON: 06-23-885-101
Város/országút/vegyes:	7,6/5,8/6,4 l/100 km	
Tesztfogyasztás:	7,5 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	168 g/km	
A modell nettó alapára:	5 180 000 Ft*	
A tesztelt verzió nettó ára:	6 080 000 Ft**	

*1.6 D-4D (90 LE) L1H1 Terra, **Luna, üveges hátsó ajtóval

HASZNÁLT AUTÓ

Toyota Hiace (1995-2012)

Itthon az eladó Hiace típusok száma 35-re tehető, az árak 700 ezer és 5 millió között mozognak. Bár a modellt egyes európai piacokon 2012-ig forgalmazták, hazánkban a legfiatalabb példány 2009-es. Annak dacára, hogy létezett benzines is, a magyarországi kínálat 100%-a dízel. A szívódízelek elég lomhák, a turbósok már más lapra tartoznak, különösen a 2.5 D-4D kivitelek (95 vagy 117 LE) fűgék, sztrádan is megállják a helyüket. A tulajok gyakran panaszkodnak a kabinban lévő kevés és/vagy kicsi rekeszre, a gyenge fűtésre-hűtésre, és a 100 km/órától erősen szélzajos kabinra. A hátsókeres

változatok esőben, hóban, sárban elindulásnál könnyen kipörögnek, téli körülmények között egy-egy emelkedő megmászása komoly kihívást jelenthet. A dízelek alapvetően strapabírók, de rengeteg a végtelékig elhasznált példány, ha egy ilyet fogunk ki, az izzítógyertyák és a porlasztócsúcsok cseréje komoly költség lehet. A rozsdavédelem kifogásolható, a vörösbarna pikkely nemcsak a szokásos kerékjáratú íveknél, hanem az ajtók felületén, az üvegezés környékén is gyakran megjelenik. Egyes futóműalkatrészek (pl. lengőkarok, gömbfejek) elég borsos áron kaphatók.



Utópótlás: a ProAce mellett a kifutott Hiace, melyet több helyen is rozsdavirágok csúfítanak



Gazdag felszereltségével nem éppen kedvező ajánlat a spanyol haszonjármű.

Nem adja olcsón egyetlen haszonjárművét a Seat, az Ibiza Van 1.2 TDI (75 LE, 180 Nm) nettó ára 3 816 000 Ft. Ezt meglátva sokan inkább a konkurenciához rohannak, pedig a felszereltséget nézve nem is drágább a spanyol haszonjármű, csak épp nincs belőle fápados. Légkondi, ESP, légszákó – minden szériában a fedélzeten. A raktér kihasználhatóságát gátolja a kalaptartó: a három darabból álló kemény polc nehézkesen kezelhető, és akadályozza az egyébként is nehezen hozzáférhető első rész megközelítését. A rakteret filckárpit borítja, így amennyiben nem rögzítjük az árut, fékezéskor előrecsúszva hatalmasat csattan a fém válaszfalon. A 451 kg-os terhelhetőség a haszonjárművé átalakított kisautók között elfogadható érték.

A kis háromhengeres TDI teljesítményleadása egyenletes, de az 1500-2000 közötti fordulatszám-tartományban borzasztóan vibrál, zavaró hangot ad. A hosszú átté-

Városi szaladós



Keveset fogyaszt az 1.2 TDI, de túlárazták. Alig drágább a 90 lóerős 1.6 TDI

lezésű váltó csak ötfokozatú, tehát nehezen tudjuk elkerülni ezt. De nem kell aggódni, könnyen meg lehet ettől szabadulni, a 90 lóerős, már négyhengeres 1.6 TDI felára mindössze nettó 76 000 Ft – ennyit megér a nyugalom. Az 1.2 TDI javára írható az alacsony fogyasztás, tesztátlagunk 4,8 l/100 km.



Nem tudjuk hova rejteni a kalaptartót, ha épp nincs rá szükségünk

A legegyszerűbb belsőt kapja a Van, de a fontos extrák megvannak

TESZT RENAULT KANGOO 1.5 dCi

Országutak vándora

Nagy és olcsó – de alapból szó szerint csupasz is a Renault kompakt dobozautója.

Sokoldalúan megközelíthető a Kangoo raktere, alapból jár a jobb oldali tolóajtó, de erről lemondhatunk – ilyenkor nettó 80 ezret spórolunk. A bal oldali tolóajtó felára nettó 100 ezer, de kérhetünk zsiráfetűt is nettó 105 ezerért, vagy 38 centivel nyújtott karosszériát nettó 300 ezerért. Aki ennél olcsóbban szeretne nagyobb rakteret, kérhet nyitható válaszfalat nettó 60 ezerért – ekkor 2502 mm hosszú lehet a raktér, de a sofőr egyedül utazik. Nettó 60 ezerért kérhetünk növelt terhelhetőséget (650 helyett 800 kg) is. Érdemes áldozni az üvegezett hátsó ajtókra (nettó 60 ezer), ez nagyban megkönnyíti a manőverezést.

Az utastérben nincs sok tárolóhely, de a fej felett lévő hatalmas polc mindenért kárpót. Mára



Nem lehet túlságosan nagy a 2,5 méter hosszú rakomány keresztmetszete. A hatalmas tér felerősíti a zajokat



Kellemes a vezető munkahelye

szinte tökéletesre csiszolták a kis 1,5 literes dizelt, a tesztautóba szerelt 90 lóerős változat csendes, finom járású, és 5,4 l/100 km-es tesztfogyasztásával takarékos is. Érdemes azonban kiemelni, hogy a váltó csak ötfokozatú, sztrádatempónál bizony már magas a fordulat – ilyen körülmények között biztosan magasabb lesz a fogyasztás is. A próbált Renault Kangoo nettó 4 090 000 Ft-os ára jó, de ezért a pénzért csak egy légszákót és ABS-t kapunk, ahogy a raktérnél, úgy az utastérnél is felárat kell fizetni a sok hasznos kiegészítőért.

LŐVEI GERGELY



A dán csáberő

299 kg-os száraz tömegével nem éppen pehelysúlyú a Lauge Jensen Viking



240 mm-es hátsó abroncsot kapott az újdonság



A dán Lauge Jensen eddig egyetlen modellt kínált a méregdrága, 42 800 eurós Great Dane képeben, ám most egy harmadával olcsóbb típusal jelentkeztek, amelyből a tervek szerint sokkal többet tudnak majd eladni. A Viking névre keresztelt újdonság a Great

Dane-hez hasonlóan hamisítatlan cruiser, ám a modell sokkal letisztultabb és „emészhetőbb” külsejű, nincsenek rajta giccses és túljátszott részletek. Mindez persze aligha véletlen, hiszen a tervezésbe bevonták Henrik Fiskert, aki a Fisker Automotive előtt az Aston Martin és a BMW

designrészlegein is munkálkodott. Az újdonságban a Harley-Davidsontól érkező, ám növelt teljesítményű V2-es dolgozik. A 100 lóerős egység 210 km/órás sebességgel gyorsíthatja a márka eddigi hagyományaihoz hűen szigorúan manufaktúrális módszerrel készülő Vikinget.

Bérszolgáltatás

A Kawasaki magyarországi képviselete új motorbérleti szolgáltatást indított el. A most bevezetésre kerülő bérleti lehetőség nem csak a márkával ismerkedő, vagy éppen a vásárlás előtt állók számára nyújt segítséget, hanem azoknak is, akik egyszerűen csak motorozni szeretnének. A kínálatban a J300-as robogótól a Versys 650-esen át a ZX-6R 636-ig (képpünkön) számos modell megtalálható. A bérlet napi ára hétköznaponként modelltől függően 9900 Ft+áfa és 15 900 Ft+áfa között változik, de az importőr külön árakat szabott a hétvégi bérletnek (péntek-hétfő). A motorok kivétel nélkül keveset futott, casco biztosítással rendelkező gépek.



A kijelzőt a visszapillantóba integrálták

Egyediségből jeles!

Bár a Johammer J1-es elektromos hajtású motorkerékpár első blikkre egy szurreális tanulmánymotor-nak tűnhet, az osztrák cég modellje készen áll a gyártásra. A típus több dolog miatt is különleges: elől nem teleszkópot, hanem lengővillát találunk futómű gyanánt, a műszereket a tükörházba integrálták, illetve

itt van a döbbenetes formájú burkolat is. A 14 lóerős villanymotorral ellátott jármű 120 km/órás sebességre képes, hatótávolsága pedig annak megfelelően lehet 150 vagy 200 kilométer, hogy a 12 vagy a 14 kW/órás akkumulátorcsomagot rendel meg a vásárló. A különlegesség ausztriai alapára 23 000 euró.

RÖVIDEN

Élő legenda



A 15-szörös gyorsasági motoros világbajnok Giacomo Agostini tiszteletére különkiadású verziót készített az MV Agusta az F3-as sportmotorból. Az AGO utónévvél illetett újdonságból **MINDÖSSZE 300 DARAB KÉSZÜL**, mindegyik az olasz trikolor színösszeállításában, karbonelemekkel és kovacsolt felníkkel.

Sportos, túrázós



S-Speed néven új sporttúra csizmát mutatott be a TCX. A modell viselőjének lábát poliuretánból készített láb-szár- és bokaprotector védi a sérülésektől, míg a szellőzésért a felsőrészen elhelyezett betétek felelnek. Az S-Speed **VÍZZÁRÓ MEMBRÁNNAL ELLÁTOTT KIVITELBEN IS KAPHATÓ**.

Alsóörsi program

Június 4-8. között kerül megrendezésre Alsó-örsön a jubileumi, 15. Harley-Davidson Open Road Fest. A hazánk legnagyobb motoros fesztiváljára látogatókat vezetett túrák, motorosfelvonulás, összesen **31 KONCERT ÉS SZÁMOS EGYÉB SZÍNES PROGRAM** várja.



A nagy visszatérés

Hosszú kényszer-pihenő után teljesen új formában tért vissza a Suzuki palettájára a V-Strom 1000-es. Nézzük, mit tud a gyakorlatban!



Az előd Showa villájával szemben az új modell KYB teleszkópjai minden paraméterükben állíthatók

i MODELLTÖRTÉNET

Komoly tényező

A V-Strom története 2002-ig nyúlik vissza, ekkor mutatkozott be az 1000-es modell. A szintén V2-es blokkal ellátott 650-es verzió érke-



zésére 2004-ig kellett várni, amely olyan népszerű lett, hogy **SOKSZOROSAN TÚLSZÁRNYALTA AZ 1000-ES ELADÁSI SIKEREIT.** 2008-ban, amikor még mindkét modell egyszerre volt a piacon, a 650-esből 17 400, az 1000-esből pedig 3200 példány kelt el világszerte. A 2011-ben frissített 650-es (képpünkön) hazánkban is nagyon népszerű, tavaly 59 darab fogyott belőle itthon, amivel az On-off kategória második helyére jutott fel a BMW R 1200 GS mögé. A 69 lóerős 650-es vételára 2 248 000 Ft.

tó, és amíg jó minőségű az út, addig széles a mosoly az arcunkon. Ha döntve érünk akár egy kisebb úthálámra, a 43 mm-es Kayaba teleszkópok (az előde Showa volt) mintha nem lennének a helyzet magaslatán, szerintem túlságosan feszesek. Ebből egyenesen következik, hogy nagy hasmagasság ide vagy oda, a V-Strom 1000-es terepen nem érzi magát otthonosan.

Sajnos a fékrendszerrel sem voltam maradéktalanul elégedett, ami meglepő, elvégre a 310 mm-es dupla tárcsák és a monoblokk, a radiális rögzítésű első Tokico nyergek sok jóval kecsesetnek. Nem a fékhatással van gond, mert nagyon gyorsan meg tudunk állni, sokkal inkább az adagolhatósággal. A tesztgép fékkarja kifejezetten szivacsos érzést keltett, mert intenzív lassításnál (amikor már a blokkolásgátló is dolgozik) nem keményedett fel igazán.

Pro és kontra: komfort és szélvédelem

Meg kell hagyni, hogy az újratervezett üléspozíció magas szintű komforttal örvendezteti meg a vezetőt. A kormányvegyéket 3, míg a lábtartókat 1,5 centivel hátratólták, az eredmény pedig természetes, de aktív testtartás, miközben az utaskényelemlről sem feledkeztek meg – még nagyobb termetűeknek is ideális a hátsó ülés. A szélvédelem viszont nem kimagasló, a kézzel három szögben, illetve szerszámmal még további három állásban rögzíthető kis plexilap kb. 80 km/órás tempóig nyújt megfelelő védelmet. Nem feledkezhetünk meg még egy dologról a V-Strom kapcsán: érdekes, hogy a vezető szémszögéből nézve túraenduros viszonylatban egészen kompaktnak hat a motor, ami a korábbinál keskenyebb tanknak köszönhető (22-ről 20 literre csökkent az ürtartalma).

Az új V-Strom 1000-es 3 698 000 forinttól vihető haza (alapárás ABS és kipörgésgátló), ami az egyik legjobb ajánlat a kategóriában. A szegmens „nehézfűi”, a terepen jobban elboldoguló BMW R 1200 GS (4,62) és Yamaha Super Ténéré (4,59 millió Ft) jóval drágábbak, de a nagy ellenfélnek tekinthető – a Suzukihoz hasonlóan kevésbé offroados – Kawasaki Versys 1000 is 3,89 millió forintot kóstál.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Meredekbő villaszög (25,3 fok) és két centivel nagyobb tengelytáv jellemzi az új generációt

i KIPÖRGÉSGÁTLÓ

Az őrangyal

A Suzuki első motorkerékpár-kipörgésgátlója négy tizedmásodpercenként „monitorozza” az első és a hátsó kerék perdületét, az aktuális sebességfokozatot, a gátmarkolat és a vezérműtengely állását. Amennyiben a hátsó kerék sebessége meghaladja az elsőét, vagyis túlpörög a kerék, a rendszer az említett adatok figyelembevételével elveszi az erőt (csökkenti a motorba jutó levegő mennyiségét és beavatkozik a gyújtásba). A vezető 1-es, 2-es és Off (kikapcsolva) módok közül választhat. **AZ 1-ES PROGRAM MÉG ENGEDI A KERÉK ELFORGÁSÁT,** ami terepen nagy segítség lehet, a 2-es üzemmód viszont az abszolút biztonságot tartja szem előtt:

a legkisebb kipörgést is csírájában elfojtja.



Igen praktikusak, és nem melleleg szép kidolgozásúak a gyári kofferek



A dögös, kétdobos kipufogókialakítás sajnos a múlté

FOTÓ: HILBERT PÉTER

destova hat éve annak, hogy be-szűntette a Suzuki a V-Strom 1000-es európai forgalmazását (a modell blokkja nem teljesítette az Euro-3-as normát), így égető szüksége volt már a márkának arra, hogy megérkezzen az utód. A Suzuki ki is használta a rendelkezésére álló időt, hiszen vadonatúj modellel jelentkezett, melyről nem túlzás azt állítani, hogy csupán a neve azonos a felmenőével. Ugyan az új V-Strom 1000-es is a túraendurók közé sorolható, a Suzuki nem a tereptulajdonságokra gyúrt, sokkal inkább az épített úton való élvezetes terelhetőség és a túrakalmasság volt a tervezési prioritás.

A motorkerékpár-gyártás egyik alapigazsága, hogy jó váz nélkül nincs jó motor, így teljesen új alapot terveztek. A váz ugyan továbbra is alumíniumötvözetből készül, de merevségét úgy sikerült növelni, hogy közben 13%-kal szerényebb a tömege. Ha ez nem lenne elég, a blokk sem sokban hasonlít a korábbira: 996 helyett 1037 cm³-es a folyadékűtésű V2-es, amelyben



Több újdonság: fokozatjelző, fedélzeti számítógép és állítható fényerő

immáron hengerenként két iridium gyújtógyertyát, 10 fűvókás injektort (a korábbinál négyfuratos volt) találunk. De említhetjük a teljesen új hűtési rendszert, az optimalizált generátort, vagy a csúszókuplung megjelenését is. Vagyis nagyon odatette magát a Suzuki, miközben – vélhetően a költségoptimalizálás miatt – továbbra is kitart a lánchajtás mellett. A jellegzetes hanggal rendelkező V2-es karaktere igen

meggyőző, mindössze azt tudom felróni, hogy magas fordulaton kissé „elfogy”, 7000-tól nem tesz rá még egy lapáttal. A 100 lóerős blokknak azonban tengernyi a nyomatóka, és a legtöbb nagy V2-essel ellentétben nem akar kiugrani a vázból, ha alacsony fordulatról intenzíven gyorsítunk. Nyilvánvaló, ha nem sportmotorok nyergében „szocializálódtunk”, a 100 lóerős teljesítményt sosem érezzük majd



A bal oldali markolaton állíthatjuk a kipörgésgátlót

kevésnek – a nyomatóka egyébként sok munkát ad a széria Suzuki motorkerékpáron először alkalmazott kipörgésgátlónak (részletesebben keretes írásunkban). Ehhez vegyük hozzá, hogy a V-Strom 1000-es a számos súlycsökkentő megoldás (pl. az egydobos kipufogóval 4,7 kg-ot spóroltak) révén csak 228 kg menetkészben, és máris nyilvánvalóvá válik, hogy eléggé agilis. Döbbenetesen kis erővel kanyarodásra bírha-



16%-kal takarékosabb elődjénél az újatervezett V2-es

SUZUKI	V-Strom 1000	TESZTETT
Lökettérfogat:	1037 cm ³	- komfortos üléspozíció
Hengerek/szelepek:	V2/8	- nyomatókos blokk
Max. teljesítmény:	74 kW (100 LE) 8000/perc	- ár-érték arány
Max. forgatónyomaték:	103 Nm 4000/perc	- alacsony tömeg
Sebességváltó:	hatfokozatú	NEM TESZTETT
Hossz./szél./mag.:	2285/865/1410 mm	- fék adagolhatósága
Tengelytáv:	1555 mm	- túl feszes futómű
Ülésmagasság:	n.a.	
Üzemanyagtank:	20 l	
Fék elől/hátul:	2x310/260 mm tárcsa	
Gumi elől/hátul:	110/80 R19 / 150/70 R17	
Menetkész tömeg:	228 kg	
Tesztfogvasztás:	6,2 l/100 km	
A modell alapára:	3 698 000 Ft.	

A TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA: MAGYAR SUZUKI ZRT., 2040 BUDAÓRS, KELETI U. 2. TELEFON: 06-23-803-990

am ÖSSZEZÉS

Hivatalosan túraendurónak minősül a V-Strom 1000-es, de nyilvánvaló, hogy jó minőségű úton van elemében, terepre túl nagy a gép és feszes a futómű is. Ár-érték aránya okán könnyű szemet hunyni a kisebb hibák felett.

Francia forradalom?

RÖVIDEN

Négyszeresen



A 26 éves Ryan Villopoto (képünkön) a világ legjobb szuperkrosszosa maradt, hiszen **EGYMÁS UTÁNI 4. BAJNOKI CÍMÉT SZEREZTE** az amerikai bajnokságban, amely egyben a szuperkrossz vb kiírása is. Villopoto az első 13 fordulóban csak 3-szor nyert, ellenben a legutóbbi 3 viadalon verhetetlené vált, s immár a 40. győzelménél jár a 450-es géposztályban.

i AMA SX (17/16.)

Az összetett állás

1. Villopoto (Kawasaki) 343 pont (már világbajnok), **2. Dungey** (KTM) 282 pont, **3. Stewart** (Suzuki) 271 pont, **4. Roczen** (KTM) 265 pont, **5. Barcia** (Honda) 232 pont, **6. Short** (KTM) 207 pont, **7. Brayton** (Yamaha) 196 pont, **8. Hill** (Suzuki) 144 pont, **9. Tickle** (Suzuki) 126 pont, **10. Hahn** (Honda) 122 pont.

Magyar sikerek

Közel másfél évtized után **ISMÉT MAGYAR SIKEREKNEK ÖRÜLHETTÜNK A MOTOKROSSZ EURÓPA-BAJNOKSÁGON**: a KTM-es Szvoboda Bence és Szőke Márk (képünkön) rajtot nagyszerűen a vadonatúj EB-n. A kétütemű EMX300-as sorozatot (200 és 300 cm³



közötti gépek indulhatnak) idén indították útjára. A szeria versenyait a vb-vel egy időben és ugyanazon a helyszínen rendezik. A bulgáriai nyitányon a 22 éves Szvoboda a 4., míg a 19 éves Szőke az 5. helyet szerezte meg az összesítésben. A felzött pályán a 2. futamban a vb-pontszerző Szvoboda a nagyon előkelő 3. helyen zárt, míg Szőkét a 6. helyen intették le.

Oroszlántámadás

Miután a Peugeot bejelentette, hogy 25 éves kihagyást követően jövőre visszatér a Dakar Ralira, közreadták a 2008 DKR első hivatalos fotóit. Habár néhány stíluseleme hasonlít a városi szabadidő-autóéra, a bestiálisan agresszív versenyautónak nyilvánvalóan egyetlen alkatrésze sem azonos a közúti modellével. A technikai részletekről egyelőre csak annyit árultak el, hogy a 2008 DKR hátsókerék-hajtású, így a rendkívül kompakt és minimális túlnyúlásokkal rendelkező kétajtós gépet 37 colos, azaz 94 cm átmérőjű Michelin gumiabroncsokkal szerelheték fel. Egyébként a Peugeot 1987 és 1990 között sorozatban négyszer nyerte meg a Dakart, előbb a 205 T16 Grand Raid, utóbb a 405 T16 Grand Raid versenyautóval. A 2008 DKR volánja mögött a 2010-es győztes és kétszeres rali-világbajnok Carlos Sainz, valamint a motorral ötszörös Dakar-győztes Cyril Despres ül majd, aki először indul

DAKAR



A Peugeot hátsókerékes sivatagi ragadozóját Sainz, Despres és vélhetően Peterhansel próbálja majd megszelídíteni



négycerékével a maratoni sivatagi show-n, s az utóbbi három évben domináló Mini All 4 Racing csapatot kell legyőzniük. Ebben pedig vélhetően Stephane Peterhansel is a segítségükre lesz, hiszen a hírek szerint a 11-szeres Dakar aranyérmes jövőre már a Peugeot színeiben indul a szupermaratonin!

Mindkét aktuális világbajnok javított az elmúlt két fordulóban. Az MXGP-ben Antonio Cairoli azt követően nyert az 5. fordulóban, hogy a hazai nagydíján lezserelt, míg az MX2-ben Jeffrey Herlings a sérülése miatt kihagyott Brazil GP után két győzelemmel tért vissza. Tavaly az olaszországi Arco di Trentóban két futamgyőzelemmel diadalmasodott Cairoli, idén viszont még a dobogóra sem ért fel. Az első futamban volt egy ütközése a rajtnál, majd a 2. futamban kétszer is bukott. Egy-egy 6. és 4. helyezéssel az 5. helyen zárt. Egy héttel később viszont egyből korigált Bulgáriában. A sártengerben egy-egy 2. és 1. helyet begyűjtötte az idei 3. sikerét. Clement Desalle is elégedett lehet, hiszen az elmúlt két fordulóban ő szerezte a legtöbb pontot. Arco di Trentóban begyűjtötte karrierje 16. nagydíjgyőzelmét, aminek köszönhetően feljött a tabella 2. helyére Cairoli mögé. Az MX2-ben még szorosabb csata folyik, a kétszeres világbajnok Herlings azonban bírja Arnaud Tonus nyomását, hiszen



MX-VB

Desalle egyelőre tapad Cairoliira

i MX-VB (18/5. FORDULÓ)

Az összetett állás
MXGP: 1. Cairoli (ITA) KTM, 222 pont, **2. Desalle** (BEL) Suzuki és **Van Horebeek** (BEL) Yamaha, 194-194 pont.
MX2: 1. Tonus (SWI) Kawasaki, 198 pont, **2. Herlings** (NED) KTM, 194 pont, **3. Coldenhoff** (NED) Suzuki, 176 pont.



A korábbinál erősebb, gyorsabb és agresszívabb TC1 kategóriás versenygépekkel új korszak kezdődött a WTCC történetében. Az újonc Citroën kíméletlenül kezdett

Ahogy az előjelek alapján várható volt, a Citroën debütálása finoman szólva is elsöprően sikerült.

Nem csak logisztikailag jelentett kihívást, hogy a marokkói szezonnyitó és a második forduló között csupán egy hét volt, de a pótalkatrészek hiánya miatt mindenkinek vigyázni kellett az új technikára Marrakeshben, az utcai pálya betonfalai között. Ám a második edzésen Gabriele Tarquini egy elmért féktáv után a bukóteréből jött volna vissza a pályára, amikor az ugyanott hibázó Gianni Morbidellit megdobta a rázókö és oldalba trafálta a Hondát: a megsérült bukócsövezés miatt előbbi rajthoz sem állhatott a versenyen, és még Franciaországra is az idővel versenyt futva kellett újjáépíteni a Civicet, míg utóbbi kénytelen volt kihagyni az időmérőt. Egyébiránt José María López szerezte meg a Citroën első pole pozícióját, mégpedig Yvan Muller és Sébastien Loeb előtt – Mullert később két pozícióval hátrébb sorolták, amiért levágott egy sikánt. Akárhogy is, debütáló futamán lehangolte a mezőnyt és López-Loeb-Muller sorrendben sima hármas győzelmet aratott a francia márka. Mögöttük 8 másodperces hátrányban Tom Chilton (Roal-Chevrolet), majd a legjobb hondásként csúnyán lemaradva Tiago Monteiro (+20,495") intették le – ehhez Dusan Borkovic (Campos-Chevrolet) 10 másodperces büntetése is kellett, amiért a csapat kiszedte az SD-kártyát



Norbi számára nehéz volt az idei kezdet



Loeb néha kissé agresszívan hámozta át magát a mezőnyön

a fedélzeti kamerából. Michélsz Norbi (Zengő-Honda) annak ellenére javított egyet 8. rajtpozícióján, hogy René Münnich (Münnich-Chevrolet) durván bomzdukt előtte, de a végére elment a kormányoszerv, ráadásul az utolsó előtti körben a rázóköre csúszva ugratott egyet, s ketten is elmentek mellette – a második futamon már el sem tudott indulni.

Tűlfűtött volt a hazai publikum előtt

Itt az első sorból induló és hazai közönsége előtt bizonyítási vágytól égő Mehdi Bennani (Proteam-Honda) keményen beleforgatta a falba Tom Coronelt (Real-Chevrolet), aki átvágódott a



Tarquini láthatóan nem boldog a franciák fölénye miatt

sem a francia, sem López autójában, ezért a mezőny végére száműzték őket. A vizes pályán Muller harmatgyenge rajtot vett az élről, Tarquini és Norbi is megelőzte, ám csakhamar magára talált és kényelmesen nyert. Loeb közben úgy jött át a mezőnyön, mint kő a vajon, s egészen a második helyig tört előre. Próbálta követni López is, aki a kellenél kicsit agresszívebben védekező Michélszsel koccant: a Civicnek elment a kormányja és Norbi végül hetediknek esett vissza, míg az argentin a Honda idei első dobogóját szerző Tarquini mögött ért célba. A második menetben Lópeznek sikerült az utolsó sorból előrefutnia és Muller előtt látta meg a kockás zászlót, a dobogó legelső fokára pedig Monteiro állhatott fel. Norbit még az elején meglökte Huff és visszaesett 13-nak, innen a 8. pozícióig tudta viszküzdeni magát.

i WTCC (12/2. FORDULÓ)

Az összetett állás
VERSENYZŐK: 1. López (ARG) 85 pont, **2. Loeb** (FRA) 73 pont, **3. Muller** (FRA) 65 pont, **4. Tarquini** (ITA) és **Valente** (FRA) 31-31 pont, **6. Monteiro** (POR) és **Chilton** (GBR) 30-30 pont, **8. Bennani** (MAR) 16 pont, **9. Borkovic** (SRB) 15 pont, **10. Michélsz** (HUN) 14 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Citroën 186 pont, **2. Honda** 103 pont, **3. Lada** 75 pont.

A tökéletes katona

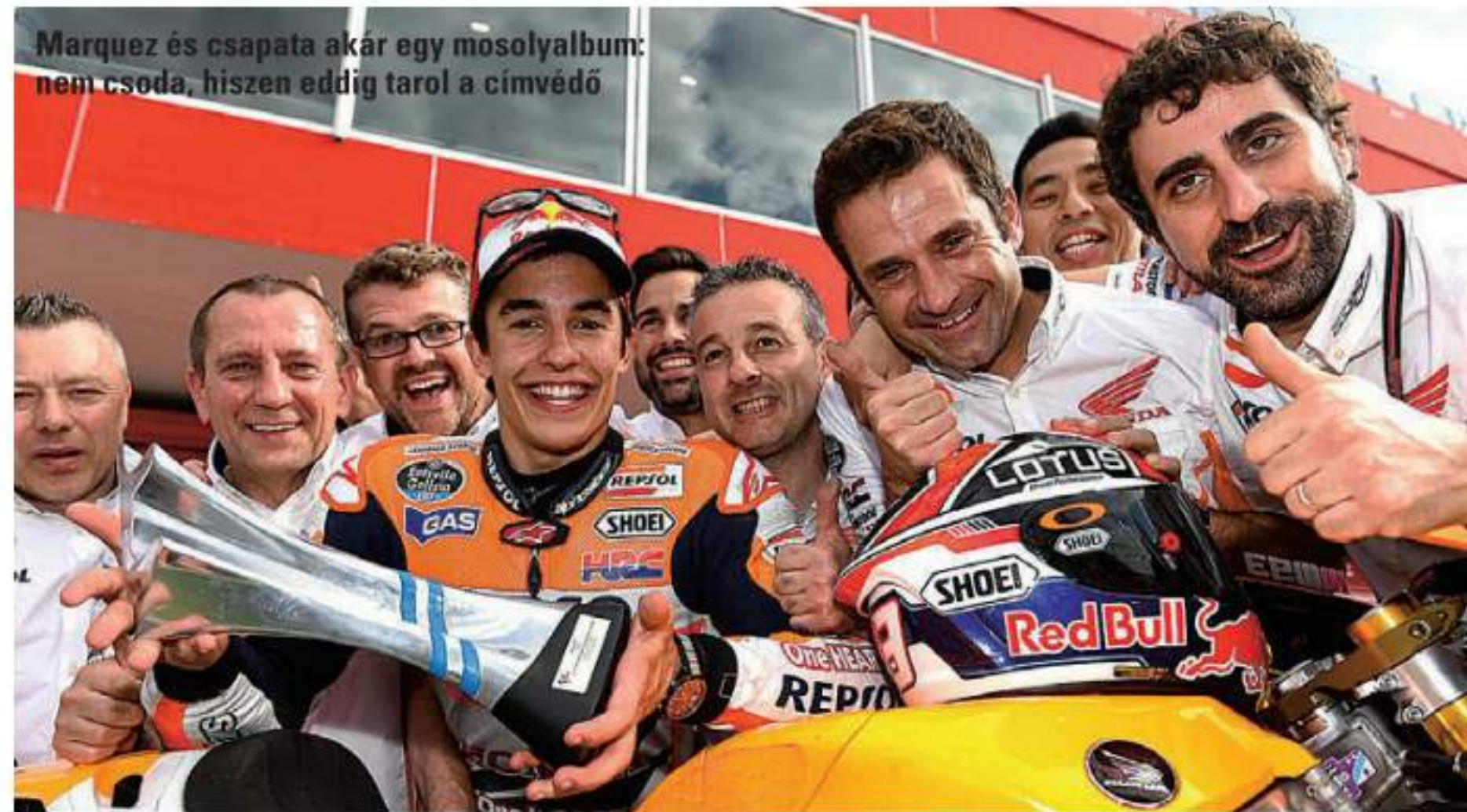
Marc Marquez egyelőre az edzéseken és a versenyeken is verhetetlen.

Marquez már a 3. pole pozíciójánál és a 3. győzelménél jár, ilyenre pedig utoljára a 15-szörös világbajnok, Giacomo Agostini volt képes 1971-ben. Az Amerikai Nagydíjon rajt-cél győzelmet aratott, a csapattárs Dani Pedrosa pedig senkitől sem zavartatva lett második. Argentínában – a dél-amerikai országba 1999 után tért vissza a vb – egészen más volt a forgatókönyv, de a hondásoknak mégsem volt riválisuk. Pedrosa egy felzárkózás után lett második a hajrában, míg Marquez nagyon taktikusan előbb „utazott”, majd könnyedén lelépett.

A rivális yamahásoknak nagyon sok gondjuk van. Jorge Lorenzo Katar után az USA-ban is óriási hibázott. Nagyon durván élénke a rajtját, amiért áthajtásos büntetése után csak a 10. helyen zárhatott. Argentínában aztán idén először dobogóra állhatott azt követően, hogy nagyon sokáig vezetett, ám esélye sem volt arra, hogy maga mögött tartsa a gyári hondásokat. Valentino Rossi motorján az USA-ban ledarálódott első gumi jobb oldala, így dobogó helyett csak a 8. hely jutott neki. Argentínában viszont összeakadt Stefan Bradl-lal, amiért csak a 4. helyig tudott előrejönni. A Ducati még nagyobb technikai hátrányban van. Ez még akkor is igaz, ha az Amerikai Nagydíjon Andrea Dovizioso 3. helye révén a bolognai vörösök 2012 után ismét dobogóra állhattak.

Rabat, a majdnem tökéletes

A Moto2-ben is csak a spanyol himnuszt hallhattuk eddig, s a középső kategóriában is van egy pilóta, aki kiemelkedik a mezőnyből. Esteve Rabat kiegyensúlyozott, és már két győzelemnél jár. Az Amerikai GP-n ugyan a pole-já ellenére sem volt esélye a győzelemre, Argentínában viszont óriási fölényrel rajt-cél győzelmet aratott. Rabat mellett két, a Moto3-ból felköltöző újonc is főszereplő volt. A tavalyi Moto3-



Marquez és csapata akar egy mosolyalumból nem csoda, hiszen eddig tarol a címvédő



Kallio (36) és Rabat: a csapattársak uralják a Moto2-es pontversenyt



Amerikában Miller (8), Argentínában viszont már Fenati (5) nyert

as világbajnok, Maverick Vinales oktatót Austinban, így Marquez mögött Vinales a 2. legfiatalabb győztes a Moto2-ben: 19 évesen és 91 napon nyert az USA-ban. Argentínában aztán bukott Vinales, miközben érdemelt csatázott. Sito Pons csapata mégsem maradt dobogó nélkül, hiszen a Moto3 tavalyi bronzérmese, Luis Salom megszerezte az első érmét a Moto2-ben.

A három kategória közül a Moto3-ban vannak a legnagyobb izgalmak. A Honda teljesen egyen-

rangú ellenfele lett a KTM-nek, azonban nem csak Honda-KTM párbaj van, hiszen egy új KTM-es „belharc” is kialakult. A folyamatosan dobogós Jack Miller első számú ellenfele immár Romano Fenati, aki Millerhez hasonlóan idén igazolt át a KTM-hez. Miller Austinban a szezonnyitó után ismét nyert, míg Argentínában úgy lett harmadik, hogy az utolsó kanyarban volt egy ellentmondásos ütközése Fenati-val. A 18 éves olasz pilóta 2012-ben berobbant az elite-be, ám tavaly versenyképtelen volt.

Aztán idén tagja lett Valentino Rossi új KTM-es csapatának, a Sky Racing Team VR46-nak, és ismét csatlakozott a legjobbakhoz. Austinban csak ezredekkel maradt le Miller mögött, de Argentínában már ő volt az erőszakosabb, többet kockáztatott és nyert.

HA-SZR

VÉGEREDMÉNY (18/2-3.)

Austin

MOTO3: 1. Miller (AUS) KTM, 2. Fenati (ITA) KTM, 3. Vazquez (SPA) Honda.
MOTO2: 1. M. Vinales (SPA) Kalex, 2. Rabat (SPA) Kalex, 3. Aegerter (SWI) Suter.
MOTOGP: 1. M. Marquez (SPA) Honda, 2. Pedrosa (SPA) Honda, 3. Dovizioso (ITA) Ducati.

Río Hondo

MOTO3: 1. Fenati, 2. A. Marquez (SPA) Honda, 3. Miller.
MOTO2: 1. Rabat, 2. Simeon (BEL) Suter, 3. Salom (SPA) Kalex.
MOTOGP: 1. M. Marquez, 2. Pedrosa, 3. Lorenzo (SPA) Yamaha.

Az összetett állás

MOTO3: 1. Miller 66 pont, 2. Fenati 49 pont, 3. Vazquez 42 pont, 4. A. Marquez 40 pont, 5. Rins 35 pont, 6. Mashou 24 pont, 7. Kornfeil 21 pont, 8. Kent 18 pont, 9. Loi 17 pont, 10. I. Vinales 17 pont.
MOTO2: 1. Rabat 70 pont, 2. Kallio 42 pont, 3. M. Vinales 38 pont, 4. Corsi 33 pont, 5. Aegerter 29 pont, 6. Lüthi 26 pont, 7. Simeon és West, 20-20 pont, 9. Salom és Lowes, 18-18 pont.
MOTOGP: 1. M. Marquez 75 pont, 2. Pedrosa 56 pont, 3. Rossi 41 pont, 4. Dovizioso 34 pont, 5. Iannone 25 pont, 6. Bradl 24 pont, 7. Lorenzo 22 pont, 8. A. Espargaro 21 pont, 9. Smith 20 pont, 10. P. Espargaro 18 pont.

Koronavédelem

Tom Sykes igen jól áll a címvédési harcban.

A spanyolországi Aragon évek óta a Kawasaki tesztpályája, azonban 2011 és 2013 között mégsem nyertek rajta. Idén aztán mindent bepótolt Sykes és Loris Baz. Megszerezték az első két rajtkockát, majd mindkét futamban dupláztak. Assenben nem volt kawasakis diadal, de Sykes mégis elégedett lehet, hiszen növelte az előnyét az összetettben. Az 1. futamban látványos felzárkózás után lett második, majd a 2. futamban a szakadó esőben inkább megelégedett a 4. helyel. Baz viszont első pole-já után idén először érem nélkül maradt. Jonathan Rea és a Honda viszont remekelt. Aragonban még sosem volt dobogós helye hondásnak, idén viszont igen. Rea aztán 2012 után nyert ismét Assenben, az idén debütáló CBR1000RR SP tehát megszerezte első győzelmét.

Az Ápriliánál ellenben felemás a hangulat. Amíg Sylvain Guintoli az első számú üldözője Sykesnak, addig Marco Melandri nem hozza az elvárt eredményeket. A Ducatinál is hasonló a helyzet. Davide Giugliano nagyon hajt, ellenben Chaz Davies majdnem olyan csalódás, mint Melandri. Giugliano Aragonban is érdemelt küzdött. Assenben viszont már megszerezte a Ducati idej első dobogóját. A Suzuki viszont azért lehet bánatos, mert a szezonnyitón elért sikereket nem képes megismételni. Eugene Laverty alatt már elfüstölt egy blokk, ráadásul Assenben kétszer is bukott. A Suzukinak mégsem volt teljes kudarc az elmúlt két forduló, hiszen a még mindig sántikáló Alex Lowes megszerezte első érmét a vb-n.

Immár három győztes márka van

A supersportban az első három fordulóban 3 különböző győztest avattak, és az élvonalosok kiléte is versenyről versenyre változik. A sorozat történetében másodszor fordult elő, hogy 3 különböző márka nyert az első 3 viadalon. 2004-ben a Suzuki, a Honda és a Yamaha nyert, míg idén az MV Agusta után a Kawasaki és a Honda diadalmas-



Sykes egyelőre a címvédési terveknek megfelelően szerepel



Marino (21) fejet hajtott van der Mark előtt, de a tabellát ő vezeti



Rea újra a dobogó tetejére állt



Németh az erős top 10-ben végzett



Lowesnek voltak nehéz pillanatai is, de Assenben jött az első érem

HA-SZR

MAGYAR VERSENYZŐK

Nehéz kenyér...

Németh Balázs 2007 után visszatért a superstock 1000-es sorozatba, ahol új csapatban és új motorral indul. Németh a Suzuki és a Honda után idén a kawasakis olasz Pedercini alakulatban versenyez. A bemutatkozása Aragonban még nem sikerült, hiszen az 1. körben bukott, de Assenben a szakadó esőben a 9. helyen végzett. Talmácsi Gábor csapata, a hondás Talmácsi Racing is debütált. A superstock 600 Európa-bajnokságon Bódis Richárd egy-egy 20. és 24. hellyel mutatkozott be. A superbike-világbajnokságon Tóth Imre folyamatosan benne van a legjobb 20-ban. Ausztrália után Assenben ismét nagyon közel volt a pontszerzéshez: a 2. futamban a 16. helyen végzett. Sebestyén Péter visszatért a sérülése után, és Aragonban ő is mindkét futamban a legjobb 20-ban végzett EVO BMW-jével. Assenben motorhiba miatt előbb kiintették, majd a 2. futamban el sem tudott rajtolni a sérült blokk miatt.

VÉGEREDMÉNY (13/2-3.)

Aragon

SUPERBIKE

1. FUTAM: 1. Sykes (GBR) Kawasaki, 2. Baz (FRA) Kawasaki, 3. Rea (GBR) Honda, ... 18. Tóth (HUN) BMW, ... 20. Sebestyén (HUN) BMW.
2. FUTAM: 1. Sykes, 2. Baz, 3. Melandri (ITA) Aprilia, ... 17. Tóth, 18. Sebestyén.

SUPERSPORT

1. Sofuoglu (TUR) Kawasaki, 2. Van der Mark (NED) Honda, 3. Marino (FRA) Kawasaki.

Assen

SUPERBIKE

1. FUTAM: 1. Guintoli (FRA) Aprilia, 2. Sykes, 3. Rea, ... 20. Tóth.
2. FUTAM: 1. Rea, 2. Lowes (GBR) Suzuki, 3. Giugliano (ITA) Ducati, ... 16. Tóth.

SUPERSPORT

1. Van der Mark, 2. Marino, 3. Cluzel (FRA) MV Agusta.

Az összetett állás

SUPERBIKE

1. Sykes 108 pont, 2. Guintoli 96 pont, 3. Baz 93 pont, 4. Rea 89 pont, 5. Melandri 69 pont, 6. Giugliano 59 pont, 7. Davies 47 pont, 8. Laverty 46 pont, 9. Haslam 44 pont, 10. Lowes 36 pont.

SUPERSPORT

1. Marino 49 pont, 2. Van der Mark 45 pont, 3. Coghlan 44 pont, 4. Cluzel 41 pont, 5. De Rosa 34 pont, 6. Tamburini 29 pont, 7. Sofuoglu 25 pont, 8. Zanetti 24 pont, 9. Rolfo 19 pont, 10. Wahr 16 pont.

Már 20 éve nélküle...

Május 1-jén múlt 20 éve, hogy Ayrton Senna, a Formula-1 történetének minden bizonnyal leghíresebb versenyzője életét vesztette az imolai balesetben, örökre átfórmálva azt a sportot, amelyet annyira szeretett. Gyermeki lélek és vérprofi versenyző egy személyben.



Senna nem ismerte a vereség fogalmát, a műszaki hibákra mint a sport velejárójára gondolt



Nagy generáció képviselője volt, itt éppen Mansellel diskurál



Schumacher és Senna: fényes karrier és szomorú sors az övék

A mai napig milliók bálványozzák, és halálának évfordulóján világszerte tartottak megemlékezéseket – többek között San Marinóban is, ahol már régebben szobrot állítottak a tiszteletére. Senna életében és halálában egyaránt nagy hatást gyakorolt az F-1-re. „Emlékszem, hogy iskolás koromban a tankönyveim borítójára és a szobám falára sem lányok, hanem Ayrton képeit ragasztottam” – idézi fel Fernando Alonso, míg Lewis Hamilton, aki korábban kipróbálhatta Senna régi McLarenjét, nem titkolja, hogy ha választhatna, a 80-as és 90-es évek fordulóján szeretne versenyezni. „Az autók akkoriban nagyon veszélyesek voltak – mutatott rá. – Amikor Silverstone-ban az övét vezettem, igyekeztem keményen nyomni a gázt, de szörnyen

védtelemnek éreztem a fejemet. Gondoltam is, hogy aszta, ezek a srácok!”

Megosztó személyiség, de abszolút zseni

Senna a volán mögött született virtuóz volt, az időmérőkön futott utánozhatatlan körei kétségkívül a legnagyobb sportteljesítmények közé tartoznak az F-1 történetében. Néha, mint az 1988-as Monacói Nagydíj kvalifikációján, amikor 1,4 másodpercet vert meg a 2. helyezett Alain Prost is, szinte a testéből kilépve, transzcendens élményként élte meg őket. „Egyszerre ráébredtem, hogy már nem tudatosan, hanem az ösztöneimmel vezetek, átkerültem egy másik dimenzióba. Olyan volt,

mintha egy alagútban lennék” – mesélte. Monacóban, ahol a falaktól centikre kellett manőverezni, a határokat magabiztosan letapogató kifinomult érzékei a kockázatvállalási hajlandóságával ötvözve fantasztikusan sikeresé tették: hatszor nyert ott, többször, mint bárki más. Ugyanilyen földöntúli teljesítményre volt képes esőben is, a vizes aszfalton csalahatlan ösztönrel találva meg a legjobban tapadó nyomvonalat. Erre a képességére a sok gyakorlással már fiatalon szert tett. Martin Brundle, aki az F-1 előtt, a brit F3-ban a fő ellenfele volt, jól emlékezett egy silverstone-i esős versenyre, amelyen Senna a gyors Stowe környékű külső ívén kikerülte őt. „Oké, Senna kicsúszott, ma már nem kell harcolnom vele” – gondolta, erről

azonban szó sem volt: Brundle egyszerűen megelőzte. Senna hihetetlenül precízen érezte az autóját. Pat Symonds, aki a Benetton kifizetője a kockázatvállalási hajlandóságával ötvözve fantasztikusan sikeresé tették: hatszor nyert ott, többször, mint bárki más. Ugyanilyen földöntúli teljesítményre volt képes esőben is, a vizes aszfalton csalahatlan ösztönrel találva meg a legjobban tapadó nyomvonalat. Erre a képességére a sok gyakorlással már fiatalon szert tett. Martin Brundle, aki az F-1 előtt, a brit F3-ban a fő ellenfele volt, jól emlékezett egy silverstone-i esős versenyre, amelyen Senna a gyors Stowe környékű külső ívén kikerülte őt. „Oké, Senna kicsúszott, ma már nem kell harcolnom vele” – gondolta, erről

Minden erőnye dacára ugyanakkor Senna öröksége nem egyértelműen pozitív. Ahogy a mellette 1994-ben tesztpilótaként dolgozó David Coulthard fogalmazott, „a valóságban két Ayrton létezett: az egyik az autóban, a másik az autón kívül. A pilótafülkében koncentrált, könyörtelen és elhivatott volt. Azon kívül viszont kedves, odaadó és pontos.” Ez a kettősség sokakat zavarba ejtett. Bernie Ecclestone szerint Senna lelkében „mindenféle konfliktusok zajlottak.” A pályán gyakran keveredett balhéba, és sokszor akkor sem volt hajlandó meghátrálni, ha ezzel veszélyeztette ellenfele testi épségét. Az Alain Prosttal folytatott rivalizálásnak valósággal a megszállottjává vált, ami abban csúcspontot ért el, hogy az 1990-es Japán Nagydíjon, miután a versenyirányítás a kérése ellenére nem tette át az első rajtkockát a pálya másik oldalára, szándékosan kilökte őt, így biztosítva be magának a második világbajnoki címet. Ezzel rossz példát mutatott a következő generációnak, mindenképp Michael Schumachernek, aki nem titkolta, hogy tőle tanulta a pályafutását végigkísérő „győzelem bármilyen” mentalitást.

Ahogy Johnny Herbert mondta, Senna neve egyet jelentett a gyorsasággal. Kevés szubjektív lista van, amelyen nem sorolják minden idők legjobb három pilótája közé, az már azonban személyes megítélés kérdése, hogy ő volt-e a legnagyobb. Egyesek meg vannak győződve erről, míg mások úgy vélik, a karizmatikus egyénisége által kiváltott intenzív érzelmek torzítják a versenyzőként való megítélését. Brundle szerint Senna különleges volt, de nem feltétlenül a legjobb. „A legközelebb alighanem Schumacher állt hozzá, őt viszont a feje, Ayrton pedig a szíve irányította – mondta. – Schumacher volt a teljesebb értékű versenyző, de Sennának jobbabbak voltak a veleszületett képességei.” A pole pozícióktól eltekintve Prost is eredményesebbnek bizonyult nála.

Ennek azonban Senna töretlenül élő mítosz szemponyjából nincs jelentősége. A halála éppúgy átfórmálta a Formula-1-et, mint az élete: az imolai tragédia által kiváltott sok nélkül a versenyzés aligha vált volna olyan biztonságossá, hogy a következő két évtized során egyetlen pilóta se veszítse életét a pályákon, ami a sportág múltjának ismeretében hihetetlen eredmény.

FARKAS PÉTER

Räikkönen nyomás alatt

Bár Fernando Alonso és Kimi Räikkönen párharca a 2014-es szezon egyik legizgalmasabb szálának ígérkezett, az első négy versenyen csalódást okozott. Alonso a bahreinit leszámítva mindegyik időmérőn gyorsabb volt új csapatársánál, és az összes futamon előtte ért célba, ami még a finn honfitársát, Mika Häkkinent is arra a kijelentésre készítette, hogy Räikkönennek sürgősen össze kell kapnia magát. „Alonso egyelőre magabiztosan uralkodik felette, mégpedig nem kis különbséggel – mutatott rá. – Már négy verseny lement, és azt vártam tőle, hogy mostanra beilleszkedik. Az autója nem olyan katasztrofális, hogy ne tudjon mit kezdeni Alonsóval.”

A Mercedes dominanciájának árnyékában Alonso is megszenved a Ferrarival, de legutóbb, a Kínai Nagydíjon legalább idén először feljutott a dobogóra – ironikus módon épp azután, hogy Stefano Domenicali lemondása miatt, az F-1-ben ismeretlen Marco Mattiacci személyében új főnök került a csapat élére. Räikkönen, aki Sanghajban alulkormányzottsággal küzdve csak 8. lett, a versenyt követően ingerülten reagált arra, hogy egy újságíró megkérdőjelezte a motivációját. „Ha nem lennék motivált, nem lennék itt – vágott vissza. – Még egyetlen verseny sem volt,



Vajon Mattiacci érkezésével változnak a dolgok a Ferrarinál?



Hamilton valósággal megtalodott, most ő a vb esélyese

amelyen mindennel elégedettek lennénk volna. Eddig nehezen alakultak a dolgok, de csak minél több kilométerre van szükségünk a problémák megoldásához.”

i VÉGEREDMÉNY (19/4.)	
SANGHAJ (CHN) 54 kör = 294,164 km	
1. [1.] HAMILTON (GBR) Mercedes-Benz GP 1 óra 33:28.338"	(188,824 km/óra)
2. [4.] ROSBERG (GER) Mercedes-Benz GP	+18,062"
3. [5.] ALONSO (ESP) Ferrari	+23,604"
4. [2.] RICCIARDO (AUS) Red Bull-Renault	+27,136"
5. [3.] VETTEL (GER) Red Bull-Renault	+47,778"
6. [8.] HÜLKENBERG (GER) Force India-Mercedes	+54,295"
7. [7.] BOTTAS (FIN) Williams-Mercedes	+55,697"
8. [11.] RÄIKKÖNEN (FIN) Ferrari	+1:16,335"
9. [16.] PEREZ (MEX) Force India-Mercedes	+1:22,600"
10. [13.] KVYAT (RUS) Toro Rosso-Renault	-1 kör
11. [12.] BUTTON (GBR) McLaren-Mercedes	-1 kör
12. [9.] VERGNE (FRA) Toro Rosso-Renault	-1 kör
13. [15.] MAGNUSSEN (DEN) McLaren-Mercedes	-1 kör
14. [22.] MALDONADO (VEN) Williams-Mercedes	-1 kör
15. [6.] MASSA (BRA) Williams-Mercedes	-1 kör
16. [17.] GÜTTERREZ (MEX) Sauber-Ferrari	-1 kör
17. [19.] BIANCHI (FRA) Marussia-Ferrari	-1 kör
18. [18.] KOBAYASHI (JAP) Caterham-Renault	-1 kör
19. [21.] CHILTON (GBR) Marussia-Ferrari	-2 kör
20. [20.] ERICSSON (SWE) Caterham-Renault	-2 kör
A versenyt feladta	
21. [10.] GROSJEAN (FRA) Lotus-Renault	-26 kör (sebességváltó)
22. [14.] SUTIL (GER) Sauber-Ferrari	-49 kör (motorhiba)
[] = rajtpozíció	
A leggyorsabb versenyző	
ROSBERG 1:40,402", a 39. körben	

i AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Rosberg 79 pont, 2. Hamilton 75 pont, 3. Alonso 41 pont, 4. Hülkenberg 36 pont, 5. Vettel 33 pont, 6. Ricciardo és Bottas 24-24 pont, 8. Button 23 pont, 9. Magnussen 20 pont, 10. Perez 18 pont, 11. Massa 12 pont, 12. Räikkönen 11 pont, 13. Vergne és Kvyat 4-4 pont.
 KONSTRUKTÓRÓK: 1. Mercedes-Benz GP 154 pont, 2. Red Bull-Renault 57 pont, 3. Force India-Mercedes 54 pont, 4. Ferrari 52 pont, 5. McLaren-Mercedes 43 pont, 6. Williams-Mercedes 36 pont, 7. Toro Rosso-Renault 8 pont.



Jól van, gyors és megbízható voltál, s egyelőre a Ferrarinál is jobb vagyunk – Hamilton akár ezt is mondhatta volna autójának



Családbarát megoldás

Beszámolunk a Ford Tourneo Courier nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.

Tudásuk legjava



Teszteljük a BMW középkategóriás kabriójának 428i jelű verzióját, valamint a világ legerősebb sorozatgyártású négyhengeres autóját, a 360 lóerős Mercedes-Benz A 45 AMG-t.



Egy 160 lóerős csupaszbestia, amely hideg fejet és biztos kezet kíván. Teszten a BMW S 1000 R.



További témáink

Teszt
- Nissan Qashqai dCi 130 All mode

Tuning
- A világ leggyorsabb dízelautója



Sport
- WTCC: Hungaroring és Slovakia Ring

Kiadja a Julius Magazines Kft.

FELELŐS KIADÓ:
Dr. Bayer József ügyvezető igazgató
FŐSZERKESZTŐ: Szabó Róbert
SZERKESZTŐK:
Molnár József és Tóth Zoltán Zsolt
TERVEZŐSZERKESZTŐK:
Bíró Éva, Róka Barbara, Molnár István
WEBSZERKESZTŐ: Lóvei Gergely

SZERKESZTŐSÉG:
1122 Budapest, Városmajor u. 12-14., A/II.
Postacím: 1535 Budapest, Pf.: 970.
Telefon: (06-1) 488-5568, fax: (06-1) 488-5579.
titkarsag@automotor.hu, automotor.hu
TITKÁRSÁGVEZETŐ: Nyusti Bernadett
bernadett.nyusti@axelspringer.hu

HIRDETÉSFELVÉTEL:
amhirdetes@automotor.hu,
Tel.: (06-1) 488-5698, fax: (06-1) 488-5579
Direkt Divízió
Tel.: (06-1) 488-5684, fax: (06-1) 488-5667
A hirdetések tartalmi és formai megjelenéséért a kiadó nem vállal felelősséget.

NYOMÁS:
IPRESS CENTER HUNGARY KFT.
MUNKASZÁM: 128560
FELELŐS VEZETŐ: LAKATOS IMRE ÜGYVEZETŐ
A nyomtatás időpontja: 2014/18. hét
66. évfolyam, 8. szám
Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza.
A kiadványban szereplő fényképek és kéziratok felhasználásához a kiadó engedélye szükséges.
INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

ELŐFIZETŐI TÁJÉKOZTATÓ
Előfizetéssel, megrendeléssel kapcsolatos információk a 06-40-510-510-es helyi tarifával hívható telefonszámon munkanapokon 7:00 és 17:00 között (munkaidőn kívül üzenetregisztráló működik), valamint a 06-1-488-55-90-as faxszámon. Megrendeléseit leadhatja interneten keresztül is a www.axelspringer.hu/elfozitesek oldalon és elküldheti az előfizetes@axelspringer.hu e-mail címre is.

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzlet.
Postacím: 1900 Budapest.
Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, további információ: 06-80-444-444.

Mobilon: küldje az izishop kódszót a 06-70-70-60-50 számra és töltsse le az izishop Java alkalmazást.
Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.
Ügyműködés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu
elfozites@hungaropress.hu
tel.: +36-1-348-40-60, fax: +36-1-348-40-65
1097 Budapest, Táblás utca 39.
Áruszállítást terjeszti a Lapker Rt. és egyéb terjesztő szervek.

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

Tájékoztatjuk Tisztelt Olvasóinkat, hogy 2014. március 1-től az Autó-Motor kiadvány kiadója az Axel Springer Budapest Kiadói Kft. leányvállalata, a Julius Magazines Kft.
A kiadó személyében bekövetkezett változás semmilyen mértékben nem érinti a kiadvány értékesítési (előfizetés/árusítás) technológiáját. Az Axel Springer Budapest Kiadói Kft. részére az előfizetők által megadott előfizetési adatokat a továbbiakban a Julius Magazines Kft. kezeli a előfizetési szolgáltatás teljesítése érdekében.

EUROPA NR.1

autóslapja

399
forint



AZ RX KISÖCCSE



Megjelent a májusi szám!

Keresse a hírlapárosoknál!

Előfizetéssel kapcsolatban hívja a (06-40) 510-510-es telefonszámot. Megrendeléseit leadhatja interneten keresztül is a www.axelspringer.hu/elfozitesek oldalon és elküldheti az elfozites@axelspringer.hu e-mail címre is.

TARTALOM

Hírek

Információ..... 8
Premier..... 10
Főszerepben a New York-i és a Pekingi Autószalon újdonságai, avagy koncepciók minden mennyiségben.

Exkluzív

A hónap képe..... 6
50 éves a Ford Mustang, az autópálya egyik ikonja. A jeles jubileum előtt a generációk felsorakoztatásával tisztelgünk.

Menetpróba

Audi S1 és S3 Cabriolet..... 16
Kia Soul..... 18
A dél-koreai márká divatautója komolyabbá vált, ráadásul már nem a Rióval, hanem a Cee'ddel áll közeli rokonságban.
Kia Sportage..... 19
Volkswagen e-Golf..... 19
Az idén 40 esztendő Golf immár elektromos verzióban is kapható. A normál külső fejtett hajtásvariációt takar.
Porsche 911 Targa..... 20

Összehasonlító teszt

Középkategóriás prémiummodellek..... 22
A friss Mercedes-Benz C-osztály honfitárs riválisával, az A4-es Audival és a 3-as BMW-vel tartja első randevúját.
Luxusterepjárók dízelmotorral..... 28

Technika

Műszerfali jelzőfények magyarázata..... 36
A piktogramok többségét ismerjük, de vajon azok műszaki jelentésűek? Kisokos a könnyebb eligazodás érdekében.



Riport

Baltikumi életkép..... 38
Kihnu szigete egy méltán különleges hely, ahol a 86 esztendő nagymamának is van oldalkocsis motorkerékpárja.

Maratoni teszt

Chevrolet Orlando 2.0 D AT..... 44
A márká ugyan elhagyja az európai porondot, a családi egyterűtől még jó darabig kapható lesz. Nézzük a típus bizonyítványát!

Fizessen elő az Autó-Motorra!

JELENTKEZZEN MOST!

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

MEGRENDELÉSI CÍM / Név: _____

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

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

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

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