

autó20 motor

www.automotor.hu | Sk: 1,74 EUR, 175 DIN, 6,7 LEI

ALAPÍTVA: 1948



▲ VOLKSWAGEN PASSAT

**AZ SX4
S-CROSS ALAPJAIN
120 LÓERŐS
MOTOROKKAL
ÉRKEZIK!**



SUZUKI

**FEBRUÁRBAN INDULHAT
A GYÁRTÁS ESZTERGOMBAN**

OPEL CORSA



TESZTEK

**MITSUBISHI
OUTLANDER
PHEV**



**CITROËN
C4 CACTUS
EGY FRANCIA
FORRADALMÁR**



BMW

S 1000 RR



199 LE



F-1

**TÖBB CSAPAT IS
CSÖDELJÁRÁS ALATT!**

Hagyja maga mögött a kötöttségeket.



Az új Passat és Passat Variant Bi-Turbo motorral. Pont olyan dinamikus, mint Ön.

Az új, 240 lóerős Passat modellekkel dinamikus, de biztonságos élmény a vezetés. Ez az érzés abban a 6,1 másodpercben a legintenzívebb, amikor az autó az 500 newtonméteres forgatónyomatéknak köszönhetően nulláról 100 km/óra gyorsul. Ehhez az egyedi teljesítményhez a 4Motion összkerekhajtás garantál megfelelő tapadást az autó, és biztonságos utazást vezetője számára.



Das Auto.

Az új Passat és Passat Variant kombinált átlagfogyasztása: 4,1-5,5 liter/100 km, CO₂-kibocsátása: 104-140 g/km.

A róka fogta csuka esete



Farkas Péter

Ahogy közeleg a világbajnokság vége, úgy lesznek egyre izgalmasabbak, kesze-kuszábbak a pilóta-piac történései. Fernando Alonso és a maranellói vörösök például kölcsönösen sarokba szorították egymást, mindennek köszönhetően a Ferrarinál a bőség zavara idézett elő tragikomikus helyzetet az USA Nagydíj előtti napokban. Nem túl elegáns, de ez van. Október elején, a szukai hétvégén még úgy tűnt, Alonso került kutyaszorítóba, amikor kiderült, hogy Sebastian Vettel elhagyja a Red Bullt, és minden valószínűség szerint az ő helyét foglalja majd el Maranellóban. Alonso bizonyára maga akart dobantani a Ferraritól, de miután egyértelművé vált, hogy megvan az utódja – tehát nem maradhat –, romlott az alku-pozíciója az állásbörzén, mégpedig elsősorban legvalószínűbb új munkaadóival, a McLarennel illetve a Hondával szemben.

Szorult helyzetéből azzal vághatta ki magát, hogy Austin előtt ultimátumot adott a Ferrarinak: csak akkor megy el, ha tetemes, állítólag 50 millió dolláros végkielégítést kap. Ez kis híján a teljes fizetése lenne 2016 végéig, ameddig a szerződése eredetileg szól. A ravasz lépésre feltehetően az jogosítja fel, hogy az idő előtti szakítás feltételei csak számára teljesülnek, a Ferrari nem küldheti el őt önkényesen, mert ahhoz túl jól szerepelt a világbajnokságon. A csapat nem akar lépési díjat fizetni valakinek, aki úgyis faképnél akarja hagyni őket, de elképzelhető, hogy mégsem lesz más választásuk, mert 2015-re három versenyzőnek (Vettelnek, Alonsónak és Kimi Räikkönennek) is érvényes szerződése van velük. Bizarr? Nem kicsit.



14. oldal

Opel Corsa: itt a népszerű kisautó ötödik kiadása!



19. oldal

Csak kombiként létezik a Leon emelt hasú összkereke



36. oldal

LOL! A tortakrém alól az új WTCC-aranyérmes vigyorg



40. oldal

Papírforma és fejre állt koreográfia a szezonzáró előtt



26. oldal

Egy autó, ami a szokásosnál több érdekességet hordoz

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	33

Postaláda

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

Bemutató

Suzuki Vítara	12
A BMW 2015-ös motorkerékpár-újdonságai	34

Menetpróba

Opel Corsa E	14
Seat Leon X-Perience	19
Volkswagen Passat B8	20
Audi A6	22

Teszt

Citroën C4 Cactus 1.6 e-HDi 92 ETG6	24
Mitsubishi Outlander PHEV	26

Használt autó

Opel Corsa	14
------------	----

Tuning

BMW E21	28
---------	----

Tanácsadó

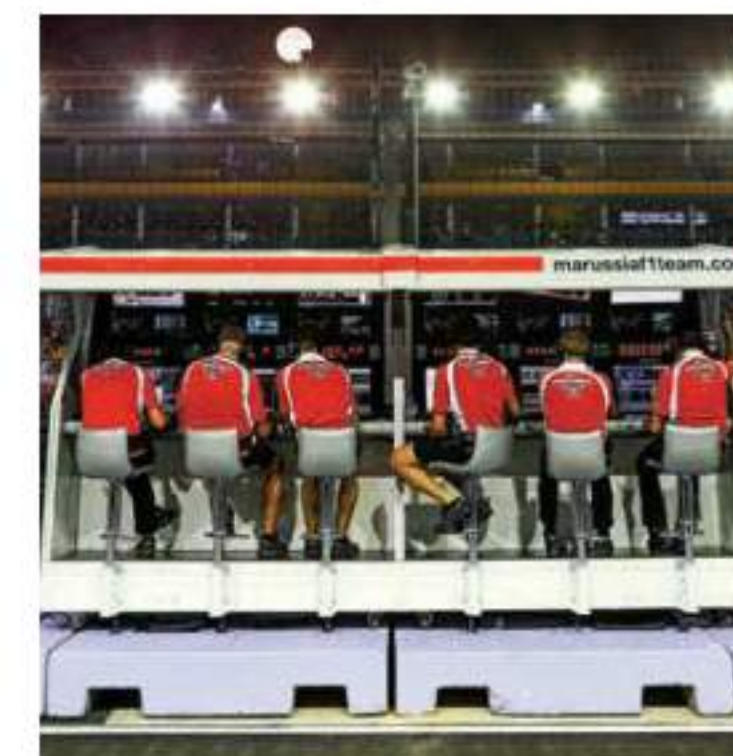
Sportlégszűrő beszerelése	30
Töltőlevegő-hűtő csőszerkezetének gyártása	31
Kopásvédelem, gyújtógyertya cseréje	32

Közlekedésbiztonság

Látni és látszani	11
-------------------	----

Sport

Hírek, eredmények	36
Rali-vb: Spanyolország, rali-OB: Pécs	38
Formula-1: Hírek, információk	39



Gyorsasági motoros GP: Phillip Island és Sepang	40
---	----

RÖVIDEN

A harmadik helyszín

Miután a Mazda2-es gyártása júliusban megkezdődött Japánban (Demio), majd szeptemberben



Thaiföldön, **A CÉG MEXIKÓI ÜZEMÉBEN IS ELINDULT AZ ÚJ KISAUTÓ GYÁRTÁSA.** A salamancai komplexum nem csak összeszerelő egységként működik, ugyanis teljes motorgyártó részleggel is rendelkezik.

Jön az orosz V12-es

A hosszú ideje tervezés alatt álló új orosz elnöki limuzinról friss részletek szivárogtak ki. A hírek szerint az oroszok a Porschtét bízták meg



az erőforrás fejlesztésével, amely egy **V12-ES TURBÓS EGYSÉG LESZ LEGALÁBB 600 LÓERŐVEL.** A ZMZ által gyártott modellből „polgári” változatok is készülnek majd, mellyel a német luxusautók felségterületére merészkednek az oroszok.

Búcsú az Accordtól?

A brit és német autós lapok már tényként közlik, hogy **2015 KÖZEPÉN A HONDA LEÁLL AZ EURÓPAI ACCORD GYÁRTÁSÁVAL.** Állítólag a Honda közléptávon nem is tervezi, hogy utódot



fejlesszen a középkategóriás modellnek. A márka 1976-ban vezette be az Accordot, azóta a típus a nyolcadik generációnál (képünkön) tart.

HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

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

Elvesztett, sérült, egyedi, **KOLOS-1** matrica, „E”, „P” rendszámablák. EU-sítás. Forgalomba helyezés, kivonás.

Tel: 06-30-525-7111 www.rendsamtablya.hu



Ducati-szívvvel

A 0,9 literes fogyasztással büszkélkedő dízel-elektromos VW XL1-es után elkészült az XL Sport, mely a kiindulási alaphoz hasonlóan extrém küllemével és inyc technikai megoldásaival is felhívja magára a figyelmet. A karbonkarosszériával és felfelé nyíló ajtókkal büszkélkedő különlegességbe a világ legerősebb V2-es motorkerékpár-blokkját építette a VW: a német óriáskonzern kötelékébe tartozó olasz Ducati csúcsmotortól, az 1199 Superleggerából származik az 1200 cm³-es, 200 lóerős L2-es motor, amely a legerősebb kéthengeres erőforrás a piacon. A 890 kg-os tömeg fényében nem meglepő, hogy roppant fürge az XL Sport, a 0-100-as sprint mindössze 5,7 se-



kundumot vesz igénybe, míg a végsebesség 270 km/óra. A hétfokozatú, duplakuplungos automata váltóval ellátott modell egyébként nem csak hajtásláncát tekintve különbözik

az XL1-estől, ugyanis 40 centivel hosszabb és 18 centivel szélesebb. Azonban míg az XL1-es 250 darabos szériában készül, addig az XL Sport gyártását nem tervezi a VW.



Hajba kapjuk!

A head & shoulders kifejlesztette új, innovatív Anti-Hair Fall (hajhullás elleni) tonikját, amely erőt ad a hajnak, és segít megővni azt a későbbi hajhullástól. A készítmény nedves és száraz hajon egyaránt alkalmazható, naponta egyszer, a szokásos hajformázás előtt. Az eredmény már az első használat után észrevehető a speciális „hármasthatású, aktív komplex” összetevők által alkotott keveréknek köszön-



hetően. Utóbbi titka a panthenol, a niacinamid és a koffein tökéletes kombinációja. Ez a kifinomult készítmény jótékonyan hat közvetlenül a fejbőr védőrétegre, azonnali és tartós hajerősödést eredményezve. Serkenti a mikrokeringést és fokozza a vérellátást. Az összetevők átjárják a haját, és kívül-belül egyaránt erősítik a hajszál szerkezetét. A head & shoulders Anti-Hair Fall kollekción az innovatív tonik mellett 2 az 1-ben sampont is tartalmaz.



Csekély darabszámban

A z Audi az R8 competitionnel készült a Los Angeles-i Autószalonra. Az újdonság mindössze 60 darabos kizárólag az Egyesült Államokban le-

het majd megvásárolni. A modell az R8 LMX 570 lóerős, 5,2 literes, V10-es szívómotorjával érkezik, de annál sportosabb a körítése, hiszen fényes fekete elemekkel tűzdelték tele az

autót. Az Audi egyébként már javában fejleszti a közép motoros sportkocsi új generációját, így elképzelhető, hogy ez a különkiadás az aktuális R8-as utolsó nagy dobása.



Platós Duster

A Sao Paulo-i Autószalon egyik újdonsága a Renault Duster Oroch tanulmányautó, mely ugyan hivatalosan koncepciómodell, azonban hamarosan sorozatgyártásba kerülhet. A nálunk

Dacia-jelvényes Duster platós változata nagy lendületet adhat a Renault dél-amerikai eladásainak, hiszen az ottani piacokon az újonnan eladott kisteherautók 75%-a pick-up.

Kitüntetés

A Volkswagen-konzern „Best Apprentice Award 2014” díjjal tüntette ki legjobb szakmunkástanulóját. Hazánkban Vig György, az Audi Hungaria autóelektronikai műszerész szakmunkástanulója

részesült az elismerésben. A nemzetközi kitüntetést 11 hölgy és 32 férfi szakmunkástanuló kapta meg 35 konzern telephelyről, a világ 5 kontinensének 18 országából. Ők kiváló teljesítményükkel és szakmai kompetenciájukkal érdemelték ki az elismerést.



Dr. Knáb Erzsébet, az Audi Hungaria személyügyekért felelős igazgatója, Vig György és Rupert Stadler, az Audi AG igazgatótanácsának elnöke

RÖVIDEN

Behúzott a GM!

Június és szeptember között 2,4 millió autót értékesített az amerikai General Motors - **ILYEN ERŐS IDŐSZAKOS ELADÁSOKRA 1980 ÓTA NEM VOLT PÉLDA.** A siker az új generációs



Chevrolet és GMC pick-upoknak valamint a vártnál nagyobb népszerűségnek örvendő Buick Encore-nak (Opel Mokka) köszönhető.

Kuplung nélkül

A Lotus bejelentette, hogy a kupéként és kabrióként (Roadster) is elérhető Exige S **MOSTANTÓL AUTOMATA VÁLTÓVAL IS KONFIGURÁLHATÓ.**



A Toyotától származó, 3,5 literes, 350 lóerős, kompresszoros V6-os blokkhoz hatgangos automatát társítottak, amellyel 3,9 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra-ra az autó.

Légszágundok

Világszerte 850 000 db, 2012 után gyártott A4-est hív vissza soron kívüli



szervizlátogatásra az Audi. A légszágvezérlő szoftver esetleges meghibásodása miatt **EGYES ESETEKBE NEM NYÍLNAK KI AZ ELSŐ LÉGPÁRNÁK.** A hiba orvoslása a márkaszervizekben mindössze 20 percet vesz igénybe.

HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémestergályos mester
VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS

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

Kötelező kör

Miután a kompakt- és kiskategóriás szabadidő-autók szegmensében is dühörognek az eladások, érthető, hogy a Mazda sem akar maradni a buliból. A november végén esedékes Los Angeles-i Autószalonon debütál a hiroshimai cég új kisméretű SUV-je, a CX-3-as, mely nem meglepő módon a CX-5-ös nagytestvér és a roppant sikkes 3-as stíluselemeit vonultatja fel. Az egyelőre számítógépes grafikán „megszellőztetett” modellről nem árult el műszaki adatokat a Mazda, mindenesetre az új 2-esben debütált 1,5-ös dízelmotor érkezését szinte biztosra vehetjük, ahogyan az is valószínű, hogy az 1,5-ös szívó benzinmotor is szerepel majd a kínálatban. A Mazda eközben



azt is bejelentette, hogy a kaliforniai seregszemlén két frissített típusról is lerántja a leplet: az említett CX-5-ös és a 6-os (szedán és kombi) modernizált külsővel és beltartalommal folytatja pályafutását.

Főreszvényes

AAA AUTO

Az Abris Capital Partners magántőke-befektetési alap szerződést írt alá az AAA AUTO csoport többségi részesedésének megvásárlásáról. Az illetékes versenyhatóságok jóváhagyásának megszerzését követően az Abris kb. 95%-os részesedést szerez a csoportban. Az AAA AUTO-t alapító Anthony James Denny, aki 81,4%-os üzletrészt teljes egészében eladta az Abrisnak,

igly nyilatkozott az ügyletről: „Az Abris magántőke-befektetési alap kiváló minőségű és rendkívül nyereséges részesedéshez jutott egy olyan társaságban, amely régóta sikeres Kelet-Közép-Európában, és a regionális terjeszkedésnek köszönhetően jelentős további profít növekedési potenciállal rendelkezik.”

Gyártásban az i20-as

A Hyundai megkezdte a vadonatúj i20-as kisautó gyártását Törökországban. A márka európai részlege által tervezett



modell forgalmazása még idén megkezdődik hazánkban, 1,2-es vagy 1,4-es benzines, illetve 1,1-es vagy 1,4-es dízelmotorokkal. A Hyundai törökországi gyára fontos szerepet tölt be a márka életében, hiszen kizárólag itt készülnek az európai forgalmazású i10-es és i20-as modellek. 1997-es felavatása óta a gyár több mint egymillió gépkocsit állított elő, a jelenlegi termelési kapacitás eléri az évi 200 000 darabot.

Innovatív töltőpont



A Graphisoft Park a Budapest Taxival közösen létrehozta a főváros első „eTaxi Droszt”-ját, ahol lehetőség nyílik az elektromos autók villám-töltésére. Természetesen az eTaxiállomásra telepített gyorsított nemcsak a Budapest Taxi gépjárműveit, hanem akár a Park dolgozóinak elektromos autót is ki tudja szolgálni.

Bravó!

A nagy presztízsértékkel bíró Red Dot Design Concept Award Mobility kategóriájában eddig jellemzően tanulmányautók taroltak, most azonban a magyar Policsányi István egy vízi jármű tervéért kapta meg a nagy elismerést. A benyújtott pályamű címe „New Voyage

Experience Accessible to Everyone”, mely egy 80 személyes, balatoni közforgalmi hajózására vizionált típus terve. A forma egyszerre ötvözi a modern gyártástechnológiával elérhető új vonalvezetést, a természetből elcsent formákat és a magyar géphajózás különböző koraiból átvett stílus-elemeket. Külsejét egyszerre ihlette a vízi emlíősk áramvonalas teste és az 50-es, 60-as évek néhány méltán világsikerű olasz motorcsónakja.



NYERJE MEG ÁLMAI UTAZÁSÁT!

VÁSÁROLJON 4 DB MATADOR TÉLI GUMIABRONCSOT ÉS REGISZTRÁLJON JÁTÉKUNKBA!

Az első 150 regisztráló ajándéka egy **Matador termosz**, a játék végén pedig az összes regisztráló között kisorsolunk egy **300.000 Ft értékű utazási utalványt!**



nokian TYRES

ÜNNEPELJE VELÜNK A TÉLI GUMIABRONCS FELTALÁLÁSÁNAK 80. ÉVFORDULÓJÁT!

VÁSÁROLJON 4 DB NOKIAN TÉLI ABRONCSOT ÉS REGISZTRÁLJON JÁTÉKUNKBA!

AZ ELSŐ 400 JÁTÉKOS 5000 FT ÉRTÉKŰ ÜZEMANYAG UTALVÁNYT KAP AJÁNDÉKBA!

5000 Ft
ÜZEMANYAG KÁRTYA

A promócióban csak magánszemélyek vehetnek részt! Az akciók érvényesek: 2014.10.13 - 2014.12.07. Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljes körű! Részletekről érdeklődjön a www.marso.hu weboldalon, vagy a 06-40/20-40-80 kék számon!



nokian WR A3 WR D3



FELEJTSE EL AZ IDŐJÁRÁS JELENTÉST A NOKIAN TESZTKEDVENC ABRONCSAIVAL!



A NOKIAN kizárólagos magyarországi forgalmazója a MARSO Kft.

RÖVIDEN

Új területen

Stefano Domenicali, a Ferrari F-1-es csapatának korábbi vezetője **NOVEMBERTŐL AZ AUDINÁL FOLYTATJA KARRIERJÉT.** A korábbi pletykákkal ellentétben nem veszi át Wolfgang Ullrich helyét az Audi Sport élén,



ugyanis a „szolgáltatások és mobilitás” terület első embere lesz a 49 éves olasz.

Kínából Kínának

A kínai Chengduban nyitotta meg új gyárát a Jaguar Land Rover, ahol a Range Rover Evoque összeszerelésé



folyik. A tervek szerint a kis Range mellett **HAMAROSAN MÁS MODELLEK GYÁRTÁSA IS MEGKEZDŐDIK MAJD AZ OTTANI PIACRA,** a termelési volumen a felhúttatás után elérheti az évi 130 ezer darabot.

Összefonódtak

Együttműködési megállapodást írt alá a német Brabus tuningcég az autótápolási termékeket gyártó, szintén német Sonaxszal. A kooperáció jegyében az autókijáratásokon a Sonax



termékeit is megjeleníti a Brabus, illetve **A TUNINGMŰHELY ÉRTÉKES VISSZAJELZÉSEKSEL SZOLGÁL** majd a Sonax jövőbeli fejlesztéséhez.



Vadító Pulsar

A Nissan is hamarosan beszáll a hot hatch-ek közötti harcba, legalábbis erre utal a Pulsar Nismo tanulmányautó premierje, mely a Renault Mégane R.S. vagy a Seat Leon Cupra kihívójának tekinthető. A modell teljesítményét ugyan nem hozták nyilvánosságra, de az különösen érdekes, hogy milyen jól sikerült az alpból szelíd küllemű Pulsar megvadítása. Szélesített kerékjáratú iverket, piros dekorcsíkokat, illetve versenyautókat idéző diffúzort és középen kivezetett kipufogókat kapott, míg a beltérben alcantara bevonatú kormány és vörös számlapú fordulatszám-mérő fokozza a hangulatot. A sajtóközlemény szerint a fékeket, a felfüggesztéseket és a kormányművet is jelentősen átalakították. Mindemellett Sao Paulóban mutatta be a Nissan a Kicks névre keresztelt koncepcióját, mely egy látványos, kompakt szabadidő-autó. A 4,3 méter hosszú modell mutatja, hogy a Nissan az SUV-k szegmensének további bővülésében bizik: ha sorozatgyártásba kerülne, a Juke és a Qashqai „sormintáját” követné.



A Kicks (rúgások) típusnév a labdarúgást támogató Nissannal most különösen aktuális

Haladni a korrall

Innovációs bemutató keretében jelentette be együttműködését a Simple és a Samsung. A kezdeményezések között



szerepel, hogy a magyar mobilfizetési megoldáson dolgozó csapat a koreai gyártó legújabb készülékére, a Magyarországon decemberben debütáló Gear S okosórára is fejleszt majd. Ezen felül bejelentették, hogy a Simple alkalmazás még idén újabb szolgáltatásokkal bővül: parkolhatunk, „autópálya-matricát” vehetünk, taxizhatunk és a szórakozóhelyek aktuális programjaiba is beleshetünk majd a mobilunkkal.



Új szívvel

Bár az aktuális Ford Kuga egyáltalán nem koros, a kék ovális márka modernizálja népszerű szabadidő-autóját. A változások elsősorban a motorpalettát érintik: a 140 lóerős, 2,0 literes dízel helyébe 150 lóerős egység lépett, míg a 163

lóerős motort 180 lovas kivitel váltotta. Bár a vásárlók 83%-a a dízel motorokat preferálja a Kuga esetében (az idei év első kilenc hónapja alapján), egy új benzint motort is találunk a kínálatban. Az 1,6-os, 150 lovas EcoBoost helyére ugyanilyen

teljesítményű, 1,5-ös egység került, amely 180 lóerővel is elérhető. Az új erőforrások megjelenésével alapfelszerelés lett a motorleállító és az aktív hűtőrács, az extrafelszerelések listáján pedig három új külső szín és egy új utastéri hangulat jelent meg.



Különös verseny

Az ALD Automotive (flottake-Ázel és lízingcég) egy egészen különös versenyt szervezett Angliában: számos autót tesztelve azt mérték, hogy valós körülmények között, közúti forgalomban haladva melyik kocsi tud legtöbbet lefa-

ragni hivatalos üzemanyag-fogyasztási adatából. A „győztes” a Ford Fiesta ST lett (1,6-os, benzines turbómotor, 180 lóerő), ugyanis a gyári 5,9 literes adathoz képest mindössze 3,6 liter volt az átlagfogyasztása a 494 kilométeres távon, vagyis az autó a gyári adatnál 39%-kal kevesebb benzinnel érte be.

Ázsiai modell



A McLaren kifejezetten az ázsiai régióknak szánja új modelljét, a 625C-t. A friss típus gyakorlatilag a 650S gyengébb kivitele, hiszen a motortérben a 3,8 literes, iker turbós V8-as 650 helyett 625 lóerőt teljesít. Az ottani körülmények miatt finomabban rugózó futómű kerül a kupé és kabrió verzióként egyaránt elérhető újdonságra.



Szokatlan kiárusítás

Detroit városának pénzügyi nehézségei jól ismertek, többek között arra sincs elegendő forrás, hogy a parkolóórákban kicseréljék az akkumulátorokat. A városvezetés ezért most a saját tulajdonában lévő járműgyűjteményét (használaton kívüli, régi darabok) szeretné értékesíteni aukción – az árverésre szánt darabok között egészen különleges járművek is vannak. A gyűjteményben olyan masinák is szerepelnek, mint kukásautó vagy köz-



tisztasági kocsi, de az illetékesek szerint a 70-es években gyártott villamosokra is sokan szeretnének majd lecsapni.

PROMÓCIÓ

Ha szoros a verseny, a legapróbb részleteket sem lehet figyelmen kívül hagyni – ez ugyanúgy igaz magára a Volvo Ocean Race világszerte ismert vitorlásversenyre, mint a Volvo Ocean Race modellekre. Ezekben az autókban is egy világraszóló kaland várja, amelynek nap mint nap részese lehet. Szélsőséges viszonyok között a verseny során az egyik legfontosabb szempont a biztonság, ahogy a Volvo Ocean Race modellekben is a legkorszerűbb biztonsági és vezetéstámogató rendszerek övlik Önt. Akár a mindennapok során használja autóját, akár a várva várt kalandokra indul, a sokoldalú Volvo Ocean Race modellek mindig hűségesebb útjaitársai lesznek.

Volvo Ocean Race modellek

RÖVIDEN

Az új arc az Audinál

November 19-én, a Los Angeles-i Autószalonon egy új tanulmányautóval jelentkezik az Audi - ez az első, mely az új designfőnök, Marc Lichte



(képünkön) vezetésével születik. A koncepciómodell azért ígérkezik nagy durranásnak, mert **EZEN A TÍPUSON MUTATJA BE ÚJ DIZÁJNYELVÉT A MÁRKÁ.**

Mokka: átütő siker

A piaci bevezetése óta eltelt két év alatt **TÖBB MINT 300 000 MEGRENDELÉS FUTOTT BE AZ OPEL MOKKÁRA.** Az utóbbi időszakban



még jobban megugrott az értékesítési volumen, ugyanis a legutóbbi 100 ezer megrendelés az elmúlt hét hónapban érkezett.

Drága mulatság

A Bentley és a Vertu együttműködésének eredménye a Vertu for Bentley



mobiltelefon. A mindössze 2000 példányban piacra kerülő készülék burkolata titánból készül, **MELYET VALÓDI BŐRBETÉTEK ÉS GYÉMÁNTBERAKÁSOK DÍSZÍTENEK.** Vételára több mint borsos: 12 500 eurót, azaz kb. 3,8 millió Ft-ot kérnek érte.



Döbbenetes számok

Az amerikai Trion manufaktúra hosszú fejlesztőmunka után hivatalosan is bemutatta a Nemesis (!) lóerős teljesítménnyel - utóbbi szupersportkocsit. A modell eleve felhívja magára a figyelmet külön formájával, de a műszaki tartalom annál inkább érdekes, főleg, hogy négy különböző kivitel létezik. A GT és RR verziókban V8-as ikerturbós motor dolgozik 1400, illetve 2000 (!) lóerős teljesítménnyel - utóbbi végsebessége meghaladja a 380 km/órát. Nem kevésbé különleges az ER változat, melyben négyhengeres benzines turbómotor és két villanymotor dolgozik 1200 lóerős

összteljesítménnyel, de a leginkább a tisztán elektromos hajtású Nemesis E az elképesztő. Utóbbinál minden egyes keréknél egy-egy villanymotort helyeztek el, az eredmény pedig 1000 lóerő. A hatótávról ugyan nincs információ, de a Nemesis E 305 km/órával is százulhat.

Ötletes és jópofa

Nem csak a VW ünnepelte, hogy 40 évvel ezelőtt mutatkozott be az első Golf. A Bavarian Crono német órágyártó piacra dobta a „VW Golf I 1974” modelljét, melynek érdekessége, hogy számlapja az első Golf sebességmérőjének számlapját mintázza. Egy „golfos” modellel azonban nem elégedett meg a Bavarian Crono: a GTI típus szerelmeseinek szólnak a „VW Golf I GTI 1976” és a „VW Golf I GTI 1982” modellek, melyek a sportverzió műszerfalát idézik. A svájci szerkezetű karórák 185 eurótól kaphatók.



Népszerűsítő akció

A nyolcadik alkalommal megrendezett, tisztán földgáz üzemű járművek részvételével zajló Blue Corridor Rally egyik idei állomása

8th BLUE CORRIDOR RALLY

Budapest volt. A Szentpétervárról indult és az Adriai-tengernél befutó konvojja a projekt célja az, hogy az útbájtett városokban a lehető legtöbb emberrel megismertesse a földgázt, mint tiszta és mindenki számára elérhető üzemanyagot.



Jubileumi darab

Legördült a másfél milliárdos autó a BMW lipcsei üzemének gyártósoráról. A jubileumi példány egy fehér 2-es Active Tourer volt, mely egy baden-württembergi ügyfél megrendelésére készült. A lipcsei gyárat naponta 750 autó hagyja el: a 2-es Active Tourer mellett jelenleg a 2-es Coupé, az X1-es, valamint a 1-es ötajtós változata készül itt, tavaly szeptemberben az elektromos hajtású i3-as. 2014 májusában pedig a plug-in hibrid i8-as sportkocsi gyártása is megkezdődött. A termelés 2005. márciusi beindítása óta a BMW Group több mint kétegy milliárd eurót investált a létesítményébe, s az elmúlt három év során több mint 1400 új munkatársat vett fel.

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

LEVÉLCÍM: Autó-Motor
1082 Budapest
Futó u. 35-37.
jelige: Postaláda

E-MAIL: posta@automotor.hu

TELEFON: 06-1-460-2470

Drága a nafta?

Mindenre van megoldás, mint azt az alábbi életkép is bizonyítja. Az 1 lóerős masina egy ukrán faluban pihen, Zaporozsec teste büszkén feszít a „hajtómű” mögött. Környezetszennyezés nuku, a sávtartó automatika ösztönös, úgyhogy nyugodtan adhatják drágán a benzint. A fotót Dr. Krón István küldte be szerkesztőségünkhöz, köszönjük!



Működő rendszer

Hatvanban átadták a Robert Bosch Elektronika Kft. segítségével felújított óvodát és iskolát. A gyár egy rendezvényen arra szerette volna felhívni a figyelmet, hogy nemcsak felújított termeket, óvodai szobákat, vagy épp német nyelvoktatást kínál a gyerekeknek, hanem segít fejlesztésükben és a sport megszeretésében.

A Bosch Hatvan városával együttműködve indított óvodás csoportokat, az intézmény nyitva tartását pedig a cég munkavállalóinak beosztásához igazították. A kicsiket életkoruknak megfelelő különböző programok várják, van zene- és táncoktatás, úszás, lovaglás, német nyelvoktatás, és rendszeres kirándulásokat is szerveznek.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: LÁTNÍ ÉS LÁTSZANI

Amikor a láthatóság még fontosabb

Az őszi hónapokban a megváltozott időjárási viszonyok miatt a gépjárművezetők veszélyeztetettsége jelentősen megnő, ezért megfelelően világítsuk ki a járműveket és ellenőrizzük a berendezéseket. Éppen ezért már harmadszor indul az ORFK-OBK őszi kampánya, amely a láthatóság és észlelhetőség fontosságára hívja fel a figyelmet. A kampány során december 12-ig a gépjármű-tulajdonosok (üzemben tartók, gépjárművezetők) részére lehetőség nyílik arra, hogy járműveket a programhoz csatlakozó partnerszervezetekben átvizsgáltsák, illetve hogy az őszi-téli időjárási körülményekre, a megváltozó látási és útvizsnyonyokra felkészítsék. Ezen túl a járművezetők látásának

térítésmentes vizsgálatára is lehetőség van, a kezdeményezéshez csatlakozó optikusok által (a szervezetek és optikusok listája a www.latnieslatszani.hu honlapon található). Az akcióban részt vevő autósok igazolólapot kapnak a regisztrált szervezektől, amelyet az igazoltató rendőrnek kell bemutatni az ellenőrzés során. A rendőrségi közúti gépjárművilágítás-ellenőrzésnél könnyített lehet az eljárás, ha az autós az előzetes átvizsgálást igazoló lapját bemutatja - a rendőrség novembertől a kampány végéig a forgalomban részt vevő, valamint az álló járművek kivilágítására vonatkozó rendelkezések megtartását kiemelten ellenőrzi. Ne feleddünk meg arról sem, hogy az őszi vége felé komoly mér-



tékben csökken a hőmérséklet. A téli gumik felszereléséről ebben az időszakban az esetben gondoskodjunk, hiszen ként fagyos hajnalok komoly veszélyforrást jelenthetnek.

www.baleset-megelozes.eu

Az SX4 S-Cross után újabb esztergomi gyártású szabadidő-autóval jelentkezik a Suzuki. Íme, a vadonatúj Vitara!



A kékes lámpabura alatt LED-es fényszórót találunk – a diódás rendszer természetesen opció

Már javában zajlanak a próbagyártások, hogy jövő év elején, február környékén megkezdődhesen az új esztergomi Suzuki sorozatgyártása – a „nagytestvérhez”, az SX4 S-Crosshoz hasonlóan csak innen látja majd el a Suzuki a piacokat (több mint 60 ország). Bár a márka nem hozta nyilvánosságra a termelési volument, Ruska Viktória, a Suzuki vállalati kommunikációs vezetője lapunk kérdésére elmondta, hogy a gyárban nem lesz létszámbővítés, vagyis továbbra is 3100 fő dolgozik majd az üzemben.

Személyre szabhatóság és friss extrák

Az új Vitara az S-Crosshoz viszonyítva 10 centivel rövidebb tengelytávolsággal és a 12,5 centivel kurtább hosszúsággal rendelkezik, ami mutatja, hogy megfelelő távolságra helyezték el egymástól a két típust a termépalettán. Ami a megjelenést illeti, ennél különbözőbb nem is lehetne a két modell, hiszen míg az S-Crosson a kereked formák dominálnak, addig a Vitara kissé szögletesebb, határozottabb élekkel tagolt lemezuhat kapott, ami az opcionális terepcsomaggal még inkább látványossá teszi. A korábbi Vitara-nemzedék (lásd keretes irásunkat) ismeretében mondjuk ez érthető is, de a 18,5 centis hasmagasság mutatja, a terepképességek ezúttal nem játszottak túl fontos szerepet.

Hazai portéka



A 4x4-es kivitelemnél az összkerékajátás programkapcsolóját a váltókar mögé helyezték

Sokkal inkább „ráfeküdt” a márka a vezetéstámogató rendszerekre, ami indokolt is, hiszen a modernebb megoldások eddig hiányoztak modelljeikből. A Suzukik közül elsőként a Vitarához lesz rendelhető távolságtartós tempomat és városi koccanásgátló. De ezúttal a Suzuki az egyénre szabhatóság területén is olyan irányba mozdult el, amire koráb-

ban nem volt példa: egy sor külső és belső dekorelemmel igazíthatja saját ízléséhez a vásárló az autót, a színes műszerfali betétek például a külső fényezésre rimelhetnek. Ettől függetlenül a beltér semmi extravagáns megoldást nem tartogat, elvégre a kapcsolók, a kormánykerék, a műszerfal kivétel nélkül ismerősek lehetnek a Swiftből és az S-Crossból. Az új Vitara gyári

navigációval is büszkélkedhet, az opciós listáról érintőképernyős készüléket konfigurálhatunk.

Csak két motor közül választhatunk

Ami a műszaki alapokat illeti, az új Vitara az SX4 S-Cross padlólemezére épül (a karosszéria javarészt ultranagy szilárdságú acél), de nem

i ELŐDMODELL

Keményvonalas

A Vitara első generációja háromajtós kivitelben debütált 1988-ban, de a vásárlói visszajelzésekre reagálva 1991-re elkészült az ötajtós verzió, amelyben megjelent a 16 szelepes benzinmotor. 1994-ben már 2,0 literes, V6-os egység is szerepelt a palettán, illetve debütált az újonnan fejlesztett Drive Select (választható üzemmódú) 4x4-es osztómű. A modell aktualizálása ezután sem ért véget, hiszen 1996-ban turbódízel motorral is elérhetővé tette a Suzuki. A Vitara kilenc és fél évig, 1998-ig volt gyártásban, amikor átadta helyét a Grand Vitara első nemzedékének. A típusból összesen 1,1 millió példányt gyártottak.



Attraktív: narancs-ezüst színösszeállításban is lehet majd rendelni az új Vitarát



Minden világos? Két különálló, csúsztatható elemből áll az üvegtető

csak a platform egyezik meg, hanem a motorpaletta is. Az 1,6 literes, változó szelepvezérlésű szívó benzinmotor és a Fiatból vásárolt 1,6-os dízel is 120 lóerővel érkezik, még hozzá fronthajtással. A benzines alaptól ötfokozatú kézi váltót kap, a dízel hatgangos manuálisat, ám extraként egy teljesen új fejlesztésű hatfokozatú automata egység is rendelhető lesz. Az opciós listán természetesen összkerékajátás is szerepel, amely nem meglepő módon az S-Crossból átemelt All Grip rendszer, ami pedig a futóművet illeti, elől MacPherson, hátul csatolt lengőkaros felüggesztésekkel találkozunk. Jó hír, hogy nincs dobfékes verzió, már az alapmodell is négy tárcsafékkal hagyja el a gyártósort. Külön érdekesség, hogy az új

Suzuki elképesztően könnyű, a benzines bázismodell például 1075 kg-ot nyom a mérlegen, ami a fogyasztásra és a károsanyag-kibocsátásra is jótékony hatást gyakorol.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Az 1,6 literes, 120 lóerős dízelmotor a Fiatból érkezik

SUZUKI VITARA	1.6 VVT	1.6 DDiS
Összlökettérfogat (cm ³):	1586	1598
Hengerek/szelepek:	54/16	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	88/120/6000	88/120/3750
Max. nyomaték (Nm/perc):	156/4400	320/1750
Hossz./szél./mag. (mm):		4175/1775/1610
Tengelytáv (mm):		2500
Saját tömeg (kg):		1075/1230
Csomagtér (l):		375/1120
Üzemanyagtank (l):		47
CO ₂ -kibocsátás (g/km):		123/106
Forgalmazás:		2015 tavaszától

EZT ÍRTUK A SUZUKI VITARÁRÓL 1998-ban

Az itthon kapható terepjárók közül a Suzuki Vitara a második legkedvezőbb árfekvésű típus. Két karosszériaváltozata közül a tulajdonképpen csak 2+2 üléses, háromajtós kivitel még a legolcsóbbnál, a Nivánál is kisebb, míg a szerkesztőségünknek járt ötajtós modell már egy kisautó kényelmét kínálja, olyan járulékos szolgáltatásokkal kiegészítve, amilyeneket egy személyautó nem képes nyújtani. Masszív, alváz felépítésével, egy-

szerű (középső differenciálmű vagy viszkokuplung nélküli), de könnyen kezelhető, megbízható és hatékony összkerékajátásával akár úgy is tekinthetjük, mint az igazi nagy – és jóval többre kerülő – terepjárók kis- és lekcicsinyített változatát. A városi közlekedésben és a szűk ösvényeken egyaránt előnyös zanzásítás hosszirányban jól sikerült, négy 175 cm körüli magasságú utas számára elegendő láb- és fejtér áll rendelkezésre.



Elegendő mozgékonyaságot szavatol, de nagy fordulatszámú hangos az 1,6-os motor

Nem új, kicserélték



Attraktív vonalak, lendületesség: az alap maradt a régi, a legtöbb részlet azonban új a Corsa életében

Nem „több”, hanem jobb autó kell a Corsa-vásárlóknak, ennek megfelelően fejlesztették tovább a kisautót.

Az Opel következetesen ötödik generációs Corsáról beszél, de az átalakítás során szemmel látható módon nem nyúltak a kocsiszekrényhez. Természetesen rögtön azt szeretnénk volna megtudni a gyári szakemberektől, hogy miért is történt ez így, és meglepő választ kaptunk: a vásárlók akarták ezt. Arról volt szó, hogy már jó régen elkezdődött a vásárlói igények felmérése, és hamar kikristályosodott, hogy a kuncsaftok nem akarnak a jelenleginél (akkor még a Corsa D volt kapható) nagyobb autót, hiszen a 4 méteres karosszériával még könnyen lehet parkolni, és a belső tere is kellően tágas. Ennél „több” autó nem kell az átlagos Corsa-vásárlóknak, így nem nyúltak az alaphoz. Ellenben minden mást kicseréltek, vagy alaposan módosítottak, ezért beszélnek generációváltásról.

A vásárlói visszajelzésekből még két olyan problémát emeltek ki, amelyet megoldottak. Először



A számok itt is „opelesen” követik az ívet, s van vízhőfokmérő is



Szép, működését tekintve azonban elmarad a várakozástól a navigáció

is gyakran panaszkodtak arra, hogy télen sokáig tart a páramentesítés. Ez ellen az extralistán található Thermatec fűthető szélvédővel lehet védekezni, amely az üvegre szótt hullámos fémdrótot jelent. Ezen felül még sportosabb viselkedést kértek az ügyfelek, ennek a kérésnek a teljesítése már komolyabb beavatkozást kívánt.

Kilencféle motorral kezd, de lesz még több is

Ide vehetjük az új felfüggesztést, merevebb lett az első segédkeret, módosítottak a geometrián, újak a rugók és a lengéscsillapítók, s kicserélték a hátsó torziós hidat is. Az új kormánygép áttételezése nagyon közvetlen, a vezető legkisebb kézmozdulatára is azonnali reakciót ad a Corsa, ennek megfelelően elsőre idegesnek tűnhet a vezetése, de hamar hozzá lehet szokni, leszámítva a visszajelzés teljes hiányát.

A motorkínálat változása csak részben sorolható ide, az 1,0 literes szívómotor azért tűnik el, mert nem akarnak házon belüli konkurenciát a jövő nyáron érkező Karl miniautónak. Egyébként több benzines turbómotor is megjelent a kínálatban, a Szentgotthárdon gyártott új, 1,0 literes háromhen-



Vízszintes központos, az elődhöz képest kevés gombbal, kapcsolóval



Sportos fazon: a háromajtósól értelemszerűen gyenge a körkilátás

geres turbómotor 90 vagy 115 lóerővel választható (50 000 Ft a különbség), és van még az 1,4 literes négyhengeres alapuló 100 lóerős. Az újdonság varázsa ellenére utóbbi lesz várhatóan a legnépszerűbb, azon egyszerű oknál fogva, hogy jelentősen olcsóbb az újdonságnál: azonos felszereltség esetén 380 000 Ft-tal kell kevesebbet fizetni a 100 lóerős turbómotorért, mint a 90 lóerősért! Ráadásul az 1,0 literes turbómotor nem kérésre a Selection alapszinten, így aki egyszerűen csak a legolcsóbb változatokat nézi, 670 000 Ft különbséget fedezhet fel az erősebb motor javára. Mindkettőhöz egyébként az új fejlesztésű, hatfokozatú, kézi kapcsolósú váltót adják, és a motorleállító is széria ezeknél.

Egyébként nehéz választani a felkínált erőforrások közül, az 1,2-es, 70 lóerős alapotornál mindössze 50 000 Ft-tal drágább a 75 lóerős 1,4-es, és még további 50 000 Ft ráfizetésével már 90 lóerőt tud ugyanez a blokk. Az immár Euro-6-os tisztaságú 1,3-as dízel várhatóan csak mellékszereplő lesz, hiszen úgy 1 millióval drágább a szívómotoroknál, 580 000 Ft-tal pedig a legolcsóbb benzines turbónál. Ráada-

ul az olcsó autózás híveinek gyári LPG-s változat is van a 90 lóerős szívó benzinesből, szűk félmillióval olcsóbban. S akkor még itt vannak a robotváltós (Easytronic 2.0) vagy épp hagyományos, hatfokozatú automatával felszerelt változatok. Mi ez, ha nem a bőség zavara? S még be sem mutatkozott az új OPC, amely bőven 200 lóerő feletti teljesítménnyel kapja majd meg az új, alumínium 1,6-os turbómotort...

Noha az ügyfelek kérését teljesítették, miszerint nem akarnak nagyobb autót – csak 2 centivel

növelték a teljes hosszt –, a formatervezők nem tudták visszafogni magukat, és saját módszereikkel megnövelték a Corsa méretét. Ahová csak nézünk, karaktervonalat látunk, a lámpák elől-hátul szélesebbek és laposabbak lettek, külön kiemelték, hogy drágább ugyan, hogy a csomagterfedélre került a világítástest egy darabja, ennek ellenére ragaszkodtak hozzá – ettől tűnik hosszabbnak és szélesebbnek az autó. Ennél nagyobb a belső tér változása: amíg az elődnél még függőlege-

sen helyezték el a központosított, az új modellnél igyekeztek mindent szelvényben elnyújtani. Ennek az átalakításnak esett áldozatul a központosított, a rádió vagy érintőképernyős IntelliLink fejegység nagyon mélyre került a szellőzés paneljével együtt, olyannyira, hogy az már a használhatóságot is befolyásolja.

A navigáció bizony segítségért kiált

Frankfurtban lehetett kipróbálni az újdonságot, a 115 lóerős turbómotorral, és először is az esti csúcsforgalom közepén. A dugóban araszolásnál kiderült, hogy óvatosan kell bánni a gázpedállal, ha egyszer túljutunk a turbólyukon, hamar felpörög a kis erőforrás. Akadozva kapcsolható váltó és hangos hátsó ablaktörlőmotor volt még az észrevétel a rövidke vezetés során. Másnap is egy 115 lóerős turbómotorral felszerelt példányba ültem, és noha csak egy számjegy volt az eltérés a rendszámmon, mintha teljesen kicserélték volna a Corsát: vajpuhán lehetett kapcsolni a váltót, hangja nem volt a hátsó ablaktörlőmotoroknak – az előszéria



Csupán 2 centivel nőtt a hossz, de hely van elég – embernek, technikának

HIRDETÉS

Ne döntsön nélkülünk! Corsa vásár az Üllői úton! Hívjon most: +36 70 4500 402

5 év garancia
Opel Toth

1191 Budapest, Üllői út 194.
www.opel-toth.hu

Opel Corsa Selection
1.0, 5 ajtós, 65LE, Fehér, Royal kék
havi díj: **19 489 Ft**
fűthető tükör, tempomat, klíma



Opel Corsa Selection
1.2, 5 ajtós, 85LE, Fehér
havi díj: **22 488 Ft**
fűthető tükör, tempomat, klíma



Opel Corsa Active
1.4, 5 ajtós, 100LE, Carbon flash metál
havi díj: **24 590 Ft**
esőszenzor, ködlámpa tempomat, klíma



A hirdetés nem minősül ajánlattételnek! Az Opel Toth fenntartja magának a jogot az ajánlatok módosítására és visszavonására. Saját erő: 50%. Futamidő: 84 hónap. THM: 7,02%. A finanszírozó a hitelbírálatához szükséges dokumentumok meghatározásának, valamint a hitelbírálatnak a jogát fenntartja. A részletekért forduljon kereskedésünkhöz. A képek illusztrációk. Az ajánlatok a készlet erejéig, vagy visszavonásig érvényesek. Kombinált használat esetén a feltüntetett modellek átlagfogyasztása: 3,5-7,8 l/100km, CO2 kibocsátása: 94-178 g/km.



Bekezdés: néhol hiányosak a gyár által közölt műszaki adatok, örömteli azonban, hogy a vételárakkal máris tisztában vagyunk!

varázsa, a gyár emberei természetesen megesküsznek arra, hogy utóbbit kapják majd az ügyfelek. Egyvalami azonban mindkét kipróbált példányban közös volt, a szinte használhatatlanul lassú navigáció. Később jönnek a szóbeli utasítások, a képernyőre pillantás se segít, mert a grafikon is úgy 50 méterrel van lemaradva a kis nyíl a jármű való helyzetétől. Ha netán tévedünk, kb.

1 km-t haladunk, mire újratervez. S nem csak a frankfurti felhőkarcolók zavarják a jelet, hiszen a semmi közepén lévő körforgalomból kihajtva kezd el mondani a hang, hogy akkor a második kihajtot válasszuk. Konstruktív hibáról van szó, a BringGo alkalmazás az okostelefon GPS-vevőjét használja helymeghatározásra, és a kábellel való csatlakoztatást követően a váltó előtti kis

fiókban pihen a készülék, kicsit betolva a középkonzol alá, ezen felül az új Thermatec szélvédő is gyengíti a jel vételét. Utólagos navi lehet a megoldás, amelyhez egy tartót is kialakítottak a műszerfal tetején.

Az újdonság varázsa mellett az olcsó löerök élményét is megadja a vásárlónak az Opel Corsa E, feltéve, hogy az új tulaj megelégszik a benzinmotorral. Nyugtató helyett

immár serkentő hatású a viselkedése, legyen szó a vezetési élményről, vagy az ember vérnyomását pillanatok alatt megemelni képes gyári navigációról. A bevezetési akció keretében általános, 410 000 Ft-os árkedvezménnyel nyugtatja a kedélyeket a magyar forgalmazó, így sikerült a lélektani 3 millió Ft alá vinni az indulóárát.

LŐVEI GERGELY

i OPEL CORSA	1.2 70	1.4 75	1.4 90	1.4 90 LPG	1.4T 100	1.0T 90	1.0T 115	1.3D 75	1.3D 95
Összlökettérfogat (cm³):	1229	1398	1398	1398	1364	999	999	1248	1248
Hengerek/szelepek:	54/16	54/16	54/16	54/16	54/16 turbó	53/16 turbó	53/16 turbó	54/16 turbódízel	4/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	51/70/5600	n.a.	66/90/6000	66/90/6000	74/100/3500-6000	66/90/3700-6000	85/115/5000-6000	55/75/3750	70/95/3750
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	115/4000	n.a.	130/4000	130/4000	200/1850-3500	170/1800-3700	170/1800-4500	190/1500-2500	190/1500-3500
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4021/1736/1479 (4021/1746/1481)								
Tengelytáv (mm):	2510								
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1120/455 (1163/442)	1141/444 (1162/452)	1141/444 (1162/452)	n.a.	1199/466 (1237/458)	1163/472 (1199/466)	1163/472 (1199/466)	1199/466 (1237/458)	1199/466 (1237/458)
Csomagtér (l):	280-1090 (285-1120)								
Üzemanyagtank (l):	45								
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	16,0	n.a.	13,2	n.a.	11,0	11,9	10,3	n.a.	11,9
Max. sebesség (km/h):	162	n.a.	175	n.a.	185	180	195	n.a.	182
Város/országút/vegyes (l/100 km):	6,7/4,6/5,4	n.a.	6,6/4,3/5,2	n.a.	6,6/4,4/5,2	5,4/3,4/4,3	6,0/4,3/4,9	4,6/3,3/3,8	3,7/3,0/3,3
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	126	121	117	n.a.	122	102	115	100	87
Alapár (Ft):	2 990 000*	3 040 000*	3 090 000*	3 510 000*	3 410 000*	4 080 000**	4 130 000**	3 990 000*	4 140 000*

* Selection, ** Colour Edition, zárójelben az újított változat adatai

HASZNÁLT AUTÓ OPEL CORSA

Innen és túl

Meglepő módon nem generációk alapján (hagyományosan az ábécé betűivel jelezve, tehát A, B, C és D) lehet megítélni az Opel kisautójának megbízhatóságát, hanem Ecotec előtti és utáni autókról beszélhetünk: a hengerenként négyselepes motorok 1997-ben érkeztek a második generáció modellfrissítésével egy időben. A gondot az jelenti,

hogy ezek a három- és négyhengeres erőforrások nagyon kényesek a kenőanyagra, ennek megfelelően a gyári 30 ezer kilométeres csereperiódust nem ajánlatos tartani. Legkésőbb 10 ezer kilométert követően, illetve évente egy alkalommal (ez lehet kevesebb futás is) kell olajat cserélni ezekben! A 30 ezer után cserélt szűrőket jellemzően már összerop-

pantja az olajpumpa szívó hatása, annyira el vannak tömődve, a sok lerakódás gondot okoz a hengerfej olajfuratainak és a vezérműlánc feszítőjét is tönkretelheti.

A hengerenként kétszelepes motorok örök életűek lehetnek a megfelelő karbantartás mellett (az olajcsere itt is 10 ezer km/évente), ahogy azt a megkerdezett szerelő, Varga Zoltán több mint 900 ezer (!) km-t futott, 45 löerős B Corsája is bizonyítja. Először 880 ezer km-nél kellett megbontani a motort, mert kifújt a hengerfejtömítés, persze

ekkor már bőven 1 l/1000 km felett volt az olajfogyasztás. Nem volt értelme felfűrni a motort, 930 ezernél egy bontott erőforrás került a gyári helyére. A Corsára általánosságban visszatérve a megszokottnál gyorsabban kell cserélni még a gyújtótárfőt és a benzinpumpát is, de egyik sem nevezhető tipushibának. Az öregebb példányoknál a korból adódóan rozsdásodhat a karosszéria, nem csak látható helyen, vásárlás előtt tehát muszáj alulról is alaposan átvizsgálni a kiszemelt példányt.



Bankkártyával jobban jár!

Fizessen MasterCard® vagy Maestro® kártyájával, és nyerjen!

Most az Öné lehet a heti 25 db 50 000 Ft értékű vásárlási utalvány egyike.

Használja kártyáját 2014. október 1. és november 30. között, regisztráljon a honlapunkon, és válaszoljon a heti kvízkérdésre az értékes nyereményekért! Minél több vásárlási tranzakciót rögzít, annál nagyobb eséllyel vesz részt a nyereményjátékban.

Keresse a kedvezménykuponokat is, és váltsa be partnereinknél:



Regisztráció, kuponletöltés és játékszabályzat a www.otpbank.hu/fizessenkartyaval oldalon.



A tájékoztatás nem teljes körű. A termékek és szolgáltatások részletes feltételeit és díjait a bankfiókban és a www.otpbank.hu honlapon közzétett vonatkozó hirdetések, üzletszabályzatok tartalmazzák. Jelen hirdetés a figyelem felkeltését szolgálja, nem minősül ajánlattételnek. A nyereményjátékban az alábbi betéti kártyák vehetnek részt: MasterCard®, MasterCard® PayPass™, Maestro®, Maestro® PayPass™.

Használja a mellékelt kuponokat, és fizessen OTP MasterCard® vagy Maestro® bankkártyájával 2014. október 1. és november 30. között!



-10 Ft/liter normál üzemanyagra
-20 Ft/liter prémium üzemanyagra

Beváltási időszak: 2014. október 1. és november 30. között.



A kupon 2014. 10. 01. – 2014. 11. 30. között a kijelölt MOL-töltőállomásokon 20 Ft/l kedvezményre jogosít EVO NEO benzín vagy EVO NEO Diesel, illetve 10 Ft/l kedvezményre jogosít 95 Benzín, Diesel vagy Mol eco+ Autógáz (LPG) tankolása esetén, a tankolás teljes mennyiségére. A kedvezmény a kútnál érvényes árból kerül levonásra. A kupon kedvezménye más engedményekkel nem vonható össze, készpénzre nem váltható át. A vásárlás alkalmával 1 db kupon használható fel. A kedvezmény igénybevételéhez a kupon átadása kötelező. További részletek és a kijelölt kutak listája a MOL-töltőállomásokon vagy a www.mol.hu weboldalon.



A kedvezmény csak az OTP Bank által kibocsátott OTP MasterCard® és Maestro® betéti kártyákkal való fizetés esetén érvényes!



OTP családi menük,
akár **40% kedvezmény**nel

Beváltási időszak: 2014. október 1. és november 30. között.



OTP családi menük	OTP menü kedvezményes ára	Megtakarítás
OTP Családi menü „A” Happy Meal menü + McChicken szendvics + 0,25l-es szénsavas üdítő vagy jeges tea	1350 Ft	akár 32%
OTP Családi menü „B” Happy Meal menü + Big Mac szendvics + McChicken szendvics + kis burgonya + 0,4 l-es szénsavas üdítő vagy jeges tea	1990 Ft	akár 40%

A kupon kedvezménye más engedményekkel nem vonható össze, készpénzre nem váltható át. A vásárlás alkalmával 1 db kupon használható fel. A kedvezmény igénybevételéhez a kupon átadása kötelező. A részt vevő éttermek listája megtalálható a www.mcdonalds.hu oldalon.

A kedvezmény csak az OTP Bank által kibocsátott OTP MasterCard® és Maestro® betéti kártyákkal való fizetés esetén érvényes!



20% kedvezmény
20 000 Ft feletti vásárlás e-sétén

Beváltási időszak: 2014. október 1. és november 30. között.



A kupon kedvezménye akciós termékekre nem vonatkozik és más engedményekkel nem vonható össze, készpénzre nem váltható át. A vásárlás alkalmával 1 db kupon használható fel. A kedvezmény igénybevételéhez a kupon átadása kötelező.

A kedvezmény csak az OTP Bank által kibocsátott OTP MasterCard® és Maestro® betéti kártyákkal való fizetés esetén érvényes!



15% kedvezmény
minden könyvre*
*A tankönyveket kivéve.

Beváltási időszak: 2014. október 1. és november 30. között.



A kupon kedvezménye a bolti árból értendő és más engedményekkel nem vonható össze, készpénzre nem váltható át.

A vásárlás alkalmával 1 db kupon használható fel.

A kedvezmény igénybevételéhez a kupon átadása kötelező.

A kedvezmény csak az OTP Bank által kibocsátott OTP MasterCard® és Maestro® betéti kártyákkal való fizetés esetén érvényes!



A CBA üzletekben is kedvezmények várják!

Az akció ideje alatt, ha OTP MasterCard® vagy Maestro® bankkártyájával fizet, **minden 5000 Ft után 500 Ft értékű kupont** kap a pénztáraknál, melyet a következő 5000 Ft feletti vásárlásakor válthat be.

A promócióval kapcsolatos további információkat keresse a hivatalos játékszabályzatban a www.otpbank.hu/fizessenkartyaval weboldalon. A tájékoztatás nem teljes körű. A termékek és szolgáltatások részletes feltételeit és díjait a bankfiókban és a www.otpbank.hu honlapon közzétett vonatkozó hirdetések, üzletszabályzatok tartalmazzák. Jelen kiadvány a figyelem felkeltését szolgálja, nem minősül ajánlattételnek.

Titkos csúcsmo­dell

A Leon X-Perience testesíti meg mind- azt, ami a Seat már- kára jellemző.

Azt mondják a Seat emberei, hogy a Leon X-Perience a gyár csúcsmo­dellje, amelyben egyesül mindaz, ami a márkára jellemző: sportosság, kalandvágy, praktikum. Ilyenkor nagyvonalúan elfelejtik, hogy a kínálatban van ennél nagyobb és drágább autó, az Alhambra egyterű – azt azonban nem Martorellben készítik, és valója- ban csak a márkajelzései utalnak a spanyol márkára...

Részletes személyleírás a kuncsaft­ról

Visszatérve a terepjárós körítés- sel megáldott kombira, pontosan kikutatták, ki lesz a vásárlója: 52 éves férfi, akinek otthonából már kirepültek a csemeték, és most kezdi újra felfedezni az ak- tív életet. Sokat sportol, és az eh- hez szükséges felszereléseket kell szállítania – ehhez rengeteg ki- egészítőt talál a gyári tartozékok katalógusában. Egyébként mini- mális pluszt nyújt az X-Perience, egészen pontosan 27 mm-rel került feljebb az ST karosszéria. Ettől még nem lesz igazi terepjá- ró, a menetpróbán kialakított off- road szakaszon például 15 km/ óras maximális tempót engedtek; mondjuk a jó fényképek ked- véért ide is 18 colos felnikkel felszerelt példányokat állítottak be, és volt néhány éles pere- mű szikla. Az összerék­hajtás széria­felszerelés, az ötödik gene- rációs Haldex-kuplungot használó rendszer szükség esetén elektro- nikus differenciálzárok segítsé- gere hagyatkozhat. Még országúti tempónál sem érezni, hogy mag- sabbra került a tömegközéppont, a többi Leonhoz hasonlóan jól vezethető a csúcsmo­dell.

A forgalmazás 2015 január- jában indul a kínálat csúcsával: a 2,0 literes TDI 150 lóerővel és kézi váltóval (8 627 000 Ft), vala- mint 180 lóerővel és DSG-váltóval (9 931 000 Ft) lesz választható, míg a benzinmotorokra vágyók az 1,8 TSI-t konfigurálhatják DSG-



Az összkerekes, emelt X-Perience csak kombiként elérhető



Mostoha talajon jól jön a magasabb has



A volánkarima belsején típuslogó díszleg



Tehát 52 éves, szabadidejét aktívan töltő férfi a képzeletbeli célvásárló. A cuccai jól elférnek majd



A fejlesztéskor különös gondot fordítottak az utastér pormentességére

i X-PERIENCE 2.0 TDI	
Összlökettérfogat:	1968 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	110 kW (150 LE) 3500-4000/perc
Max. nyomaték:	340 Nm 1750-3000/perc
Hossz./szél./mag.:	4543/1816/1481 mm
Tengelytáv:	2630 mm
Tömeg/teherbírás:	1492/538 kg
Csomagtér:	587-1470 l
Üzemanyagtank:	55 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,7 s
Max. sebesség:	208 km/h
Fogyasztás:	5,9/4,4/4,9 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	129 g/km
Alapár:	8 627 000 Ft

Műszaki színvonalát tekintve zseniális az új Passat, de vajon milyen autó valójában?

A reptéri parkolóban rögvest három technikai demonstrációval vette kezdetét a nyolcadik generációs VW Passat menetpróbája. Elsőként a vontatmányasszisztenszt próbáltuk, majd a 360 fokos és akár 3D-hatású képet nyújtó Area View parkolókamerától esett le az állunk, végül a merőleges helyre orral is benavigáló, továbbfejlesztett parkolóasszisztenszt vizsgáztattuk – mindezekről bővebben keretes írásunkban olvashatnak.

S ez még csak a kezdet, mert tényleg van itt minden, mi szem-szájnak ingere (városi koccanásgátló gyalogosfelismerő funkcióval, radaros sebesség- és követés távolságtartó automatika, holtterfigyelés, sávelhagyásra figyelmeztetés, sávtartó automatika, ütközésveszélyre figyelmeztetés, tolatáskor a hátsó keresztirányú forgalom figyelése, intelligens LED-es fényszórók, vetített kijelzés stb.), melyek közül még két érdekességet emelnék ki. A dugóasszisztensz leveszi az araszolást terhét a sofőr válláról, automatikusan a sávban tartva az autót, illetve fékezéssel és gázadással szabályozva a követési távolságot. A mérnök azt mondta, hogy 12 km/óra alatt akár hátra is dőlhet a vezető, felettel viszont „sikít” a rendszer, hogy fogja meg a kormányt – a VW-nél már lobbiznak a jogi környezet enyhítéséért. A vészhelyzeti asszisztensz pedig akkor lép életbe, ha a sofőr bármilyen okból (pl. rosszullét) nem reagál a balesetveszélyre figyelmeztető hang- és fényjelzésre, övrátgátsra, fékezésre: ezután a vészvillogót aktiválva álló helyzetig lassítja és a sáv szélére kormányozza az autót.

Letisztult vonalak, lendületesebb arányok

Szóval a Passat egy technikai zseni, s a sztereotípiának megfelelően igazi „kockafej”, de a VW CC négyajtós kupétól kölcsönzött stílusjegyekkel és a tökéletesített arányokkal ez jól áll neki. Miközben akkorán látszik, akár a Skoda Superb, valójában 2 mm-rel rövidebb elődjénél a limuzin és kombi változatban készülő autó. A tengelytáv ugyanis 79 mm-rel nőtt (az első túlnyúlás 67, a hátsó



Szinte a kerékjáratig húzták a hűtőmaszkkal „egybefolyó” fényszórókat – jó szélesnek mutatják az autót

Technikai zseni



A temérdek funkció ellenére jól áttekinthető a műszerfal. Szép részlet a hűtőmaszkot mintázó szellőzőrostély



Sokféle nézet és gyönyörű grafika jellemzi a digitális műszeresegységet



Minden irányban tágasabb és igényesen berendezett az utastér

ÉRTÉKESÍTÉS

Tetszési index

Az összes modellváltozatot beleértve 1973 óta közel 22 millió Passat készült világszerte – bár a gyáriak alkalmasint érdekesen számolták az egyes nemzedékeket, ha ők azt mondják, fogadjuk el, hogy ez a nyolcadik generáció. Tavaly 1,1 millió példányt értékesítettek a középkategóriás VW-ből, ami annyit tesz, hogy **MINDEN 29. MÁSODPERCEN ELADTAK EGY PASSATOT VAGY MAGOTANT**, ahogy Kínában hívják. Ez percenként 2, óránként 126 és naponta több mint 3000 db Passatot jelent –

globálisan a VW legnagyobb darabszámban eladott modellje és a legnépszerűbb német üzleti autó!



Alaphelyzetben is tágas és egyszerűen bővíthető a csomagter, a teherbírás is tisztességes

13 mm-rel rövidebb), egyúttal 12 mm-rel szélesebb és 14 mm-rel laposabb a korábnál. Ehhez képest az utastér minden irányban tágasabbá vált, míg a limuzin csomagterére 21 literrel 586-ra, a Varianté pedig 47 literrel 650-re nőtt – a kombihoz elektromos csomagterajtó és „láblengetős” funkció is rendelhető, ami nyitáskor és záráskor egyaránt működik.

A vezetőhely modernebb és igényesebb, s felár ellenében az analóg műszeresegység az Audi TT-nél megismert digitálissal helyettesíthető. Itt azonban a középkonzolra is került egy érintőképernyő, akár fejlett multimédiás és navigációs fejezővel, internetkapcsolattal, MirrorLink okostelefon-integrációval, miegyébbel.

Gazdag karosszéria- és motorválaszték

Egyelőre háromféle motorral veszi kezdetét a forgalmazás, s a menetpróbán is ezekkel vezethetjük az autót. Mivel mindegyikhez széria a start-stop rendszer és a fékenergia-visszanyerés, valamint a Passatnak sikerült átlagosan 85 kilót lefogynia, hozzávetőleg 20%-kal gazdaságosabb a korábnál. 150 lóerőjével így az 1,4 literes benzines turbómotor is tisztességesen viszi. Viszonylag gyorsan összehajlik magát, 1800-as fordulattól

élénken pörög fel és kellemesen húz. Azért előzésnél és emelkedőn érezni, hogy ez egy kis löketterfogató motor, úgyhogy ajánlott egyet-kettőt visszagangolni a pontosan kacsolható hatfokozatú váltóval. Részterheléskor két hengert lekapcsolva spórol az 1.4 TSI ACT, de a 4,9 literes gyári átlagfogyasztás azért távol áll a valóságtól. Minden bizonnyal az ugyancsak 150 lóerős, 2,0 literes dizel lesz a legnépszerűbb választás: 340 Nm-es nyomatéka a legtöbb helyzetre megoldást jelent, ezzel már egészen lendületes, egyúttal takarékos is a Passat, manuális helyett pedig hatfokozatú, duplakuplungos automatával is rendelhető.

Az igazi nagygyű azonban a 240 lovas és 500 Nm nyomatékú bi-turbó (egy kicsi és egy nagy feltöltő) TDI: ez már „gyomorból” hatalmasat húz és soha nem akar kifogni az erőből, bárhonnán, bármikor intenzíven gyorsítja az autót. Éppen ezért kizárólag 4Motion négykerékajhajtással és hétfokozatú DSG-vel kínálják, ami persze a vételárán is visszaköszön. Mindegyik próbaautót DCC adaptív lengéscsillapítással szerelték fel, így gombnyomásra lágyabbá vagy keményebbé tehető a hangolás, a futómű pedig ideális kompromisszumnak bizonyult a kényelem és a dinamika között. Persze az üzemmódszabályzóval

a gazdaságostól a normálon át a sportosig az autó egész karaktere a vezető izléséhez igazítható, de akár teljesen személyre is szabható az egyes paraméterek. A progresszív kormányzás (2,1 fordulat) megrendelése esetén pedig egészen közvetlen autót kapunk, amit kanyargós szakaszon is jó vezetni. Pontosán követi a kormánymozdulatokat, szépen mozog és kiszámíthatóan viselkedik – a csúcsmodelet XDS+ fékdifferenciál funkció is segíti a fordulókban.

Hazánkban már felvesznek rendelést a B8-as Passatra, az első ügyfélautók pedig december végén, 2015 elején érkeznek – jövőre 1000 darab értékesítése a cél. A közeljövőben tovább bővül a motorpaletta is, benzines fronton az 1.4 TSI (125 LE), az 1.8 TSI (180 LE) és a 2.0 TSI (220, 280 LE), míg a gázolajosoknál az 1.6 TDI (120 LE) és a 2.0 TDI (190 LE) jelenik meg a kínálatban. Ugyancsak jön a Párizsi Autószalonon leleplezett konnektoros hibrid is: az 1.4 TSI benzines és a villanymotor összteljesítménye 218 lóerős, s 50 kilométert képes megtenni kizárólag elektromosan. Ezenkívül új karosszériaváltozatok, nevezetesen a szabadidőautós jelmezbe bújtatott Passat Alltrack és a CC négyajtós kupé bevezetése is várható.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



Direction fixed

A trélerasszisztensz a gyakorlatlan vezetőknek segít utánfutóval tolatni. Amikor gombnyomásra aktiváljuk a rendszert, egy piktogram jelenik meg a kijelzőn, majd a tükörállító gombot használva lehet beállítani, hogy melyik irányba és milyen szögben szeretnénk a vontatmánnyal tolatni. **EZEK UTÁN A PASSAT ELVÉGI HELYETTÜNK A MEGFELELŐ KORMÁNYMOZDULATOKAT** és irányba állítja a szerelvényt, miközben megőv például a bebecsklástól. Hang-



súlyozni kell azonban, hogy csakis ebben segít, s a manőver továbbra is nagy figyelmet igényel: mivel a tréleren nincs tolatóradar, **AKADÁLY ESETÉN NEM IS FOG SÍPOLNI**. Az eddigi tolatókamerához képest az Area View képes 3D-s madártávlati nézetet létrehozni, a térben érzékelve az autó körüli akadályokat. Ezenkívül 17 különböző kamerapozíció állítható be, a szoftveresen összeállított képet körbe lehet forgatni és nagyítani.

VOLKSWAGEN PASSAT	1.4 TSI ACT BMT	2.0 TDI BMT	2.0 TDI SCR BMT 4Motion
Összlökettérfogat (cm ³):	1395	1968	1968
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	54/16 turbódizel	54/16 bi-turbó dizel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	110/150/5000-6000	110/150/3500-4000	176/240/4000
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	250/1500-3000	340/1750-3000	500/1750-2500
Sebességváltó:	6 man.	6 man./6 DSG	7 DSG
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4767/1832/1456 [4767/1832/1477]		
Tengelytáv (mm):	2791		
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1387/628 [1429/646]	1475/620 [1501/614*] [1505/640 [1541/664*]]	1721/614 [1735/650]
Raktér (l):	586/1152 [650/1780]		
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	8,4 [8,6]	8,7 (8,7*) [8,9 (8,9*)]	6,1 [6,3]
Maximális sebesség (km/h):	220 [218]	220 (218*) [218 (216*)]	240 [238]
Átlagfogyasztás (l/100 km):	4,9 [5,1]	4,1 (4,5*) [4,1 (4,6*)]	5,3 [5,4]
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	115 [119]	108 (118*) [109 (121*)]	139 [140]
Vételár (Ft):	8 546 060	8 767 190	12 099 670

[* a Variant adatát, * DSG-váltóval

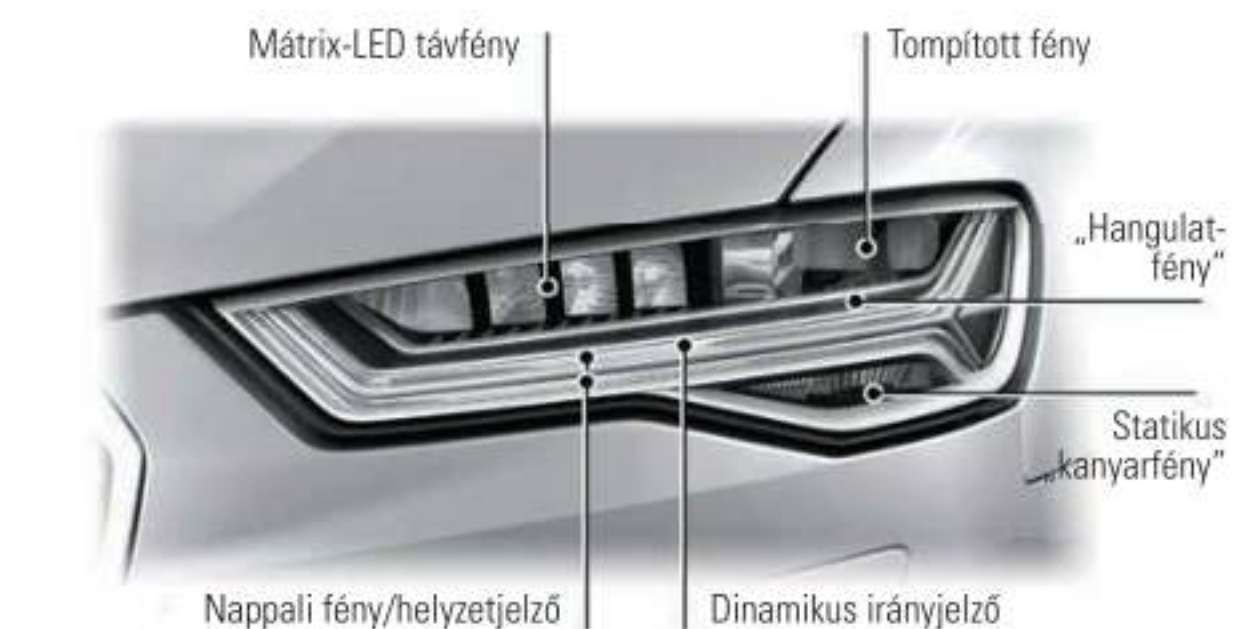


Diszkréten sportos az S line kivitel lemezruhája

Csiszolás után

Hűvös, már-már érzelmentes autó az A6-os, de nehéz vitatni, hogy a modellfrissítés után sok szempontból 100%-os a produkciója.

Égészen egyszerűen fagyos az A6-os tekintete! Az A8-asban debütált mátrix-LED fényszóróval és a korábbiánál sarkosabb vonalú hűtőmaszkkal nem kell egy kis határozottságot a szomszédba mennie az új Audinak. Ahogy az autóstársak a tükörből meglátják a jellegzetes fénycsíkokat, rögtön szabaddá válik az út az autópályán, még akkor is, ha közel sem nyomulósan közlekedünk. Azonban bármennyire is tekintélyt parancsoló a fellépés, nekem nem emelkedik meg a pulzusom a külsőtől, az A6-os ugyanis kissé steril, legalábbis a limuzin és a kombi biztosan (az allroad, az S6-os és az RS 6 Avant más tézta). Az Audi szerintem abba a „hibába” esett, hogy a nagy arculati egységesítés miatt egy laikus szemlélő alig tudja megkülönböztetni egymástól az azonos karosszériafelepítésű (pl. limuzinok) modelleket. A pletykák szerint azonban hamarosan kisebb designforradalom jöhet a márkánál, így az is lehet, hogy a hatalmas single frame arc sem marad meg örökké.



715 010 Ft az új mátrix-LED fényszóró felára, mely gyakorlatilag „körbevilágítja” a szembejövő, mozgásban lévő autót annak vakítása nélkül



A „főműszerek” közötti kijelző megjeleníti a navigációs utasításokat



A legmagasabb szintű komfort jellemzi a frissített típust

AUDI S6 ÉS RS 6 AVANT

A nagyágyúk

A németországi Autobahn nagymenői az A6-os sorozat csúcsmoდეlei, a limuzin és kombi kivitelben elérhető S6-os (25 020 220, illetve 25 850 800 Ft), valamint az RS 6 Avant (még nincs hazai ára). Mindkét típusban a dupla turbós, 4,0 literes V8-as egység dolgozik (a feltöltő-



ket a hengerek között helyezték el), ám míg az S6-osban 450 lóerő és 550 Nm a produktum, addig **AZ RS 6 AVANTÁL 560 LÓERŐVEL ÉS 700 NM-ES NYOMATÉKKAL GAZDALKODHAT A SOFÓR.** A csúcs A6-osok kizárólag összerékshajtással jönnek, az S6-osban hétgangos S tronic váltó (duplakuplungos) cseréli az áttételeket, az überkombi RS 6-osban pedig nyolcfokozatú, hagyományos automata váltót találunk – csak ez bírja



el a nyomatékokat. Utóbbi modellnél egyébként a 250 km/órás korlátozott csúcsebesség 305 km/óra emelhető, míg a 0-100-as sprintet fél másodperccel gyorsabban (3,9 s) letudja, mint az S6-os.



i A6 LIMOUSINE	1.8 TFSI
Összlökettérfogat:	1798 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	140 kW (190 LE) 4200-6200/perc
Max. forgatónyomaték:	320 Nm 1400-4100/perc
Hossz./szél./mag.:	4933/1874/1455 mm
Tengelytáv:	2912 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1610/505 kg
Csomagtér:	535/995 l
Üzemanyagtank:	65 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,9 s
Max. sebesség:	233 km/h
Város/országút/vegyes:	7,5/5,0/5,9 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	138 g/km
Alapár:	11 799 950 Ft

Akárcsak az A8-asnál, indexeléskor a diódák nem egyszerre, hanem a kocsik közepétől kifelé egymás után villannak fel

Szörszálhasogatónak kell ahhoz lenni, hogy valaki bele tudjon kötni az A6-os belterébe, az anyagminőség tekintetében bizony egyértelműen a négykarikás nagyautónak áll a zászló a kategóriában. Mindeközben a funkcionalitás is példás, a számos szolgáltatás ellenére semmit sem kell keresni, minden magától értetődően működik. Az A6-os egy csomó terhet levesz a vezető válláról, vagy legalábbis megpróbálja könnyebbé tenni a dolgát. A mátrix-LED fényszóró a navigációtól kapott információkat felhasználva előre bevilágítja a kanyarba, vagy például az infotainment rendszer immáron képes menet közben lehívni és felolvasni a legújabb híreket, illetve online frissíteni a navigációs adatbázist. De említhetjük azt is, hogy az éjjelati felismeri a gyalogost, és a képernyőn „bekeretézéssel” hívja fel rá a vezető figyelmét.

A helykináltról csak annyit, hogy a hét centi híján ötméteres karosszéria és a 2,9 méteres tengelytáv fejedelmi teret ad, ráadásul az A6-os ülései is első osztályúak.

Világpremier: műanyagrugós futómű

A modellfrissítés technikai szempontból sokkal lényegesebb változásokat hozott, hiszen a 190 lóerős 2.0 TDI új, takarékosra hangolt ultra verziója a világon elsőként műanyag rugókat kapott. Az üvegszál-erősítésű epoxi-rugók a gyártó szerint pont ugyanúgy viselkednek, mint az acél (-40 és +50 fok között), ugyanakkor közel 40%-kal könnyebbek, ami a négy rugónál összesen 4,4 kg tömegcsökkentést jelent. A gyakorlatban lehetetlen

megkülönböztetni a „normál” futóműves modelltől, vagyis enyhén feszes a felfüggesztés.

Ami a motorpalettát illeti, az új generációs 3.0 TDI V6-os dizelmotor (218, 272 LE), a 326 lóerőre izmosodó biturbó dizel és a 150 vagy 190 lóerővel elérhető 2.0 TDI ultra modellek mutatják, hogy a gázolajos verziók képezik továbbra is a kínálat gerincét, ugyanakkor a benzineseket is fejlesztették azzal együtt, hogy a Hybrid verzió gyártását beszüntették (három év alatt mindössze 4000 darab fogyott belőle). A 3.0 TFSI V6-os kompresszoros egység 333, míg a 2.0 TFSI 252 lóerőre izmosodott, új benzines belépőként pedig megjelent a kínálatban az 1,8-as, szintén turbós egység, mely 190 lóerővel áll rendelkezésre. Bár utóbbinak kissé morgós a hangszíne, nagyon csendes és kiegyensúlyozott motor, amely dízelesen nyomatékos – egészen alacsony

fordulaton is terhelhető és egyenletesen húz a leszabályzásig. A próbakör után az volt az érzésem, hogy tulajdonképpen a V6-os benzinesnek csak a csodás hangja miatt van létjogosultsága, mert ez a viszonylag kis motor is dinamikus viszti a nagy testet, amit a 7,9 másodperces gyorsulás és a 233 km/órás végsebesség is mutat. Az meg kifejezetten jó, hogy a 320 Nm-es nyomaték miatt egészen „szellőse” szabhatták az áttételezést, hiszen a hatgangos kézi váltó esetén 2200-at fordul a főtengely 130-as tempónál (a modell S tronic automatával is elérhető).

A típusfrissítéssel egyébként törölték a kínálatból a korábban a fronthajtású modellekhez kínált fokozatmentes Multitronic váltót, helyére pedig egy teljesen új tervezésű, hétgangos, duplakuplungos automata egység érkezett.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

Vezetéstámogató rendszerek

Egy egész sor vezetéstámogató rendszer szolgálja az új A6-osban ülők kényelmét és biztonságát. Az alábbi ábrán jól látható, hogy számos kamera és szenzor lehet a fedélzeten, amelyek egymással kommunikálnak.

Első kamera

- sávartó
- adaptív tempomat „stop&go” funkcióval
- sebességhatár-kijelzés
- Audi pre sense (vészhelyzetben övek meghúzása, fékezés)
- adaptív fényszóró

Ultraszagos oldalszenzorok

- parkolóasszisztens
- madártávlati képkijelzéssel

Ultraszagos szenzorok elől

- adaptív tempomat „stop&go” funkcióval
- parkolóasszisztens madártávlati képkijelzéssel

Infravörös kamera

- éjjelati rendszer gyalogos-felismeréssel

Tolatókamera

- parkolássegítő kamera
- parkolóasszisztens
- madártávlati képkijelzéssel

Ultraszagos szenzorok hátul

- parkolóasszisztens
- madártávlati képkijelzéssel

Hátsó radar

- holtterfigyelő
- Audi pre sense hátsó érzékelő

Ütközés-szenzorok

- légszákak
- ráfutásvédelem

Első radar

- adaptív tempomat „stop&go” funkcióval
- Audi pre sense (vészhelyzetben övek meghúzása, fékezés)

Tövis nélkül?

Ezzel a meghökkentő járgánnyal ismét a legjobb formáját hozza a kreatívan különc Citroën. Persze nincsen Cactus tövis nélkül...



Szerethető, bájosan bumfordi autó a Cactus. A motorháztető és a lökhárító-merevítés alumíniumból készült

A Citroën nagyon érzi az egyterűépítés csínját-bínját, amit jól mutat az eredeti Xsara Picasso, majd az utód C4 (Grand) Picasso, valamint a kiskategóriás C3 Picasso sikere. Úgy tűnik, a vevőket még a futurisztikus bevállalós formaterv sem riasztja el, sőt: 2013. júniusi bevezetése óta az aktuális, „robotzsarus” arcú C4 (Grand) Picassóból 125 ezer darabot értékesítettek az európai piacon, s az ideai első félében a legnépszerűbb kompakt egyterűnek bizonyult kontinensünkön. Ezen felbuzdulva pedig a franciák a vadonatúj C4 Cactusszal megint odaszárnak egyet az ellenfeleknek!

Beskatulyázni sem könnyű a Cactust

Ezúttal a crossover szegmenst, nevezetesen a Nissan Juke-ot, az Opel Mokkát, a Renault Capturt, illetve a konszernstestvér Peugeot 2008-ast és társait veszik célba. „Hivatalból” legalábbis, merthogy a Citroënhez felárért sincs négykerékthajtás, de még csak a hasmagasságát sem emelték meg. A franciák azt tették, amihez a legjobban értenek, és a jól bevált, egyterűre felfújt gombóc receptjét szabadidő-autós stílusjegyekkel fűszereztek. A vég-



Ízlésesen modern a vezetőhely. Az utasoldali légzsákokat a tetőbe építették



Ime a kényelmes kanapéülés. Középről könnyűkló hajtható le

Hátul is jól elférni, az ablakokat viszont csak kibillenteni lehet

C4 CACTUS AIRFLOW 2L

Levegővétel

A Párizsi Autószalonon debütált koncepció a Cactusban rejlő lehetőségeket demonstrálja: aktív aerodinamikai elemekkel 20%-kal javították a légellenállását, alacsony gördülési ellenállású, 155/70 R19-es keskeny és nagy átmérőjű abroncsokat kapott, SÚLYÁT PEDIG TOVÁBBI 100 KILOVAL, EGÉSZEN 865 KG-IG FARAGTÁK LE - ennek érdekében az alumínium és a nagy merevségű acélok mellett szénszál-erősítésű műanyagot, kompozit anyagokat és áttetsző



polikarbonátot is bevetettek. A tanulmányautó a Hybrid Air hajtásláncot kapta: ezt 1,2 literes, 82 lóerős, háromhengeres PureTech benzinmotor, sűrített levegős energiatároló egység, a két motorból és hidraulikus szivattyúból álló egység és bolygóműves automata váltó alkotja. Ez 30%-kal csökkenti az üzemanyag-fogyasztást, így a C4 Cactus Airflow 2L ELMÉLETILEG BEÉRI 2 LITER BENZINNEL 100 KILOMÉTERENKÉNT!

GAZDASÁGI ADATOK

Értécsökkenés*:	
Citroën C4 Cactus 1.6 e-HDi 92 ETG6 alapár:	5 400 000 Ft
1 év elteltével:	3 710 000 Ft
3 év elteltével:	2 760 000 Ft
5 év elteltével:	1 980 000 Ft

*AZ EUROTAX GLASS'S BECSLÉSE ALAPJÁN. INFORMÁCIÓ: WWW.EUROTAX.HU
eurotaxglass's
Automotive Business Intelligence

eredmény meggyőző, a Cactus robusztusnak, amolyan igazi nagyvárosi „kétrécharcosnak” látszik! A hatásért mindenekelőtt a kocsi franciásan különc egyéniségét biztosító Airbump karosszériabetétek felelnek: a rugalmas poliuretán felület alatt levegőkapszulákat alakítottak ki, melyek ideális esetben védelmet nyújtanak a kisebb sérülésekkel szemben. Persze ezt nem akartuk élesben tesztelni, úgyhogy hasznosságát az idő, illetve a leendő tulajdonosok döntenek majd el. Mi egy bevásárlókocsival kísérleteztünk, aminek az eleje pont a védőzónába futna bele - az első ajtóknál az éleknek sem esik baja véletlen rányitáskor, a hátsók viszont nincsenek biztonságban. Egyébként az Airbump elemek fekete, szürke, bézs vagy csokoládébarna színben kaphatók, így harmonizálnak vagy éppen látványos kontrasztot képeznek a karosszéria fényezésével. Ehhez adjuk hozzá a szokatlan elrendezésű lámpákat, s letisztultan egyszerű formavilága dacára a Citroën akkora feltűnést kelt, mintha egy tanulmányautóval közlekednénk az utcán - és tényleg, hiszen a 2013-as Frankfurti Autószalonon leleplezett koncepcióhoz képest alig változott.

Felépítésén kívül a Cactust azért is nehéz kategorizálni, mert a C4-es megjelölés ellenére a C3-as kisautó módosított padlólemezére épül. Szélessége és magassága utóbbihoz, tengelytávja viszont a kompakthez áll közelebb. Így aztán a fedélzetén négy átlagos termetű felnőtt és csomagjaik kényelmesen elférnek. A csúcfszereltségű autóban stílusosan berendezett utastér fogad: szép részlet és külön figyelmet érdemel, hogy a kesztyűtartó fedele a luxusmárkák kiegészítőit idézi, az ajtóbehúzó pedig táskafülekre emlékeztetnek. Szintén hangulatos a robotizált sebességváltó esetén járó kanapéülés, noha gyakorlati haszna nincs, mert elől így is, úgy is csak két személy utazhat, az ülőlap bakhátas kiképzése miatt pedig aludni sem kellemes itt. Az ülések viszont süppedően puhák és kényelme-



A C4-esnél 200 kg-mal könnyebb a Cactus - egészen komfortos és könnyen is vezethető

sek, ám az ideális vezetési pozíció kialakítása kicsit tovább tart a kelleténél, mert a multifunkciós kormány tengelyirányban nem, csak magasságban állítható. Mögötte pedig a műszeregység helyett egy képernyőt találunk (a la BMW i3), ami a leglényegesebb információkra szorítkozik - azért a fordulatszámérő még ráférhetett volna. A kezelési koncepció a legutóbbi Peugeot-Citroën modellekből ismerős, a középkonzol 7 csos, színes érintőképernyőjén keresztül vezérelhetjük a klímát, az audio- és multimédiás rendszert, valamint az opciós navigációt. Ezen jelenik meg a tolatókamera képe is, de 320 000 forintért a Cactus akár önmagát is képes bekormányozni a parkolóhelyre.

A remek dízelmotort elnyomja a buta váltó

Szép dolog a tömegcsökkentés és figyelemre méltó a dízelmotoros tesztkocsi 1,1 tonnás önsúlya, de a franciák helyenként elvetették a súlykot: az még hagyján, hogy az első elektromos ablakemelőknel nincs automata fel-le funkció, de a hátsó ablakok csak kibillenthetők, a panoráma-üvegtetőnek nincs árnyékolója (kiváncsi lennék, a nyári kánikulában mit ér a hő-, fény- és UV-védelem), a hátsó ülőlap pedig csak egyben dönthető.

Ugyanakkor a könnyű autót fűrgén mozgatja az 1,6 literes, 92 lóerős e-HDi gázolajos. Rugalmassága, csendes és kulturált járása miatt ugyancsak szeretjük ezt a négyhengerest, s remek partnernek is tartanám a Cactushoz..., de kizárólag a hatfokozatú robotváltóval kínálják - manuális váltó a benzinesekhez és a 100 lovas BlueHdi-hez van. Akármennyit is fejlesztettek ezen a mérnökök, a hosszú kapcsolási időkkel még

mindig bólogatóssá és hullámvóvá teszi a vezetést. Csak azoknak tudom ajánlani, akiket mindez nem zavar és élből utálják a sebességváltás, illetve a kuplungolás terhét. Pedig a Cactus amúgy egyszerűen és természetes módon vezethető autó. Kormányzása könnyű, a fékerő jól adagolható, és a futómű is kellemes hangolású, szépen lép át a kisebb úthibákat - kanyarban

viszont az egyszerű, csatolt lengőkaros hátsó felfüggesztés hajlamos elpattogni a keresztbordákról. A start-stop rendszer jóvoltából városi forgalomban eljárhatunk 4,0-4,5 literrel, míg autópályán 5,2 környékén eszik. Mindent összevetve a 4,8 literes tesztfogyasztást a nagy „hőkuszpókusz” miatt tartom átlagosnak.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



A csomagokat jókora küszöbön kell átemelni. A támla csak egyben dönthető, és sajnos lépcső is keletkezik a padlóban

CITROËN C4	Cactus 1.6 e-HDi 92 ETG6	TETSZETT
Összlökettérfogat:	1560 cm ³	- extravagáns stílus
Hengerek/szelepek:	54/8 turbódízel	- látványos, izléses belső
Max. teljesítmény:	68 kW (92 LE) 4000/perc	- térkiháználás
Max. nyomaték:	230 Nm 1750/perc	- kulturált és nyomatékos dízel
Hossz./szél./mag.:	4157/1729/1530 mm	NEM TETSZETT
Tengelytáv:	2595 mm	- ETG6 robotváltó
Nyomtáv elől/hátul:	1479/1480 mm	- franciás túlzások
Fordulókör:	11,2 m	am ÖSSZEZÉS
Tömeg/teherbírás:	1130/475 kg	Az 1,2-es, benzines alapmotorral (82 LE) jó vételnek tűnik a 4,2 millió forinttól induló Citroën, de ebben még nincs klíma. A dízelmotor viszont felhajtja az árat, a tesztelt 92 lóerős, robotváltós Cactus már alaphangon 5,4 millióba, Shine Edition csúcfszereltséggel pedig 6 180 000 forintba kerül.
Csomagtér:	348/1170 l	
Üzemanyagtank:	50 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	11,4 s	
Max. sebesség:	182 km/h	
Város/országút/vegyes:	3,9 /3,5/3,6 l/100 km	
Tesztfogyasztás:	4,8 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	94 g/km	
A modell alapára:	4 190 000 Ft*	
A tesztelt modell ára:	5 400 000 Ft	

A TESZTÁUTÓ SZÁLLÍTÓJA: CITROËN HUNGÁRIA KFT., 1194 BUDAPEST, ANDRÉ CITROËN U. 1. TELEFONSZÁM: 06-1-348-4848

*1,2 PureTech 82 LE

Csupa progresszivitás

A konnektorból tölthető Outlander PHEV számomra az idei év legérdekesebb tesztautója volt, mert kicsit a jövőt hozta el a jelenbe.

Bár a gyártók egymás után mutatják be a plug-in hibrid modelleket, Magyarországon a Mitsubishi Outlander PHEV az első ilyen típusú, kereskedelmi forgalomban elérhető SUV. Ezeknek a modelleknek a lényege, hogy a normál hibridekhez képest sokkal nagyobb akkumulátoruk van (melyeket hálózati áramforrásból fel lehet tölteni), így a kellően erős villanymotor(ok) segítségével akár 50 kilométert is képesek megtenni tisztán elektromosan, ha nem megyünk egy bizonyos sebesség fölé. Az Outlander PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) is így működik: ha kifogy a szufla az akkuból, a 2,0 literes benzinmotor generátorként tölt (65 km/óra alatt), sőt akár közvetlenül is képes bekapcsolódni a hajtásba 65 km/órás sebesség felett.

Lóerők, amperok, líterek és forintok

Mivel az első és a hátsó tengelyen is egy-egy 82 lóerős villanymotor kapott helyet (csúcsnyomatékuk eltérő), nem meglepő, hogy tisztán elektromosan is egészen dinamikus az autó, gyakorlatilag szempillantás alatt ugrik 80-as tempóra az Outlander – a nyomaték azonnal lehívható. Az elektromotorokkal 120 km/órás tempóig gyorsulhat az autó, ilyenkor persze vésszen csökken a villamosan megtehető hatótáv. Amennyiben városban vagy elővárosi ingázásra használjuk a modellt, a gyakorlati hatótáv 42-45 kilométer között alakul. Az is remek, hogy menet közben nemcsak az akkumulátorban lévő energia megőrzését kérhetjük egy dedikált gombbal (járó benzinmotornál), hanem a telep feltöltését is, hogy például egy belvárosi szakaszhoz érve emissziómentesen mehessünk. Mivel a 12 kWh-s lítium-ion akkumulátorcsomagot (300V) nem engedély teljesen lemeríteni a vezérlés, saját tapasztalat szerint 9 kWh-t



Jövőautó: távvezérléssel (okostelefonnal) bekapcsolhatjuk az elektromos fűtést és ellenőrizhetjük a töltöttségi állapotot is



Egyszerű anyagok jellemzik a belteret, de az illesztések pontosak



A 45 mm-rel megemelt hátsó ülésor ellenére maradt fejter

Az ülések kényelmesek, ám ez a kárpit könnyen koszolódik



A „váltókkal” is állíthatjuk a rekuperáció erősségét

i OUTLANDER CSALÁD

Családban marad

Az új plug-in hibrid modell mellett természetesen továbbra is az Outlander-kínálat részét képezik a hagyományos benzines és dízel verziók. **AZ OUTLANDER BELÉPŐ-MODELLJÉNEK ELSŐ KERKEIT 2,0 LITERES, 150 LÓERŐS ATMOSZFERIKUS MOTOR HAJTJA** (6 990 000 Ft) ötfokozatú kézi váltó közbeiktatásával, míg a 4x4-es verzió esetében már alaphoz jár a CVT-automata (8 990 000 Ft). A dízelpártiaknak a 150 lóerős, 2,2-es gázolajozó jelent alternatívát, mely kizárólag összkerekhajtású kivitelben létezik. Hatgangos kézi váltóval 8 390 000, míg automata erőátvitellel 10 090 000 Ft az alapár.

i PLUG-IN HIBRID SUV-K

Felvillanyozók?



1 Az Outlander PHEV-en kívül jelenleg a Porsche Cayenne S E-Hybrid (1) a másik, hazánkban megvásárolható, konnektoros töltésű szabadidő-autó. A 26 930 880 forintos stuttgarti modellben 3,0 literes, kompresszoros benzinmotor dolgozik egy 95 lóerős villanymotorral együtt – **A RENDSZERTÉLJESÍTMÉNY 416 LÓERŐ.** Ennek megfelelően sportosak a menettulajdonságok, a nagy Porsche 5,9 szekundum alatt gyorsul 0-ról 100-ra, végsebessége pedig 243 km/óra. A modell a vezető stílusától függően 18-36 kilométert tud menni tisztán elektromos módban (max. 125 km/órás tempóval) a 10,8 kWh-s akkucsomag jóvoltából, így a vegyes fogyasztás 3,4 literre adódik. A Porsche azonban nem marad sokáig vetélytárs nélkül, ugyanis tavasszal érkezik az új Volvo XC90-es (2), melynek T8-as jelű



2 topváltozata 400 lóerős rendszer-teljesítményű, dacára annak, hogy a motortérben egy „mindössze” 2,0 literes, turbós-kompresszoros benzinmotort találunk. A csúcs-Volvo 40 kilométert mehet villamos hajtással, az előzetes adatok alapján vegyes fogyasztása 2,5 liter/100 km.

vesznek fel a telepek kicsivel kevesebb, mint öt óra alatt a hálózathoz (230V, 10A), gyorsítottól viszont 30 perc alatt 80%-os szintet is elérhetünk. A mostani lakossági áramdíjakkal kalkulálva ez 346 forintos költséget jelent, ami egészen káprázatos, hiszen kevesebb mint egy liter üzemanyag árából mehetünk több mint 40 kilométert helyi károsanyag-kibocsátás nélkül.

A tesztelhetem egyébként tipikus autóhasználatot próbáltam modellezni: a hétköznapi ingázásokat a munkahely és a lakóhely között két feltöltéssel (összesen 85 km) abszolváltam, majd hétvégén egy hosszabb próbát (421 km) is beiktat-



230 V-os hálózathoz körülbelül 5 óra a töltési idő

A töltőcsatlakozónak külön rekeszt alakítottak ki a csomagtérpadlóban

tam némi városi közlekedéssel, ahol értelemszerűen sokat dolgozott a benzinmotor. A teljes 506 kilométeres távon 27 liter üzemanyagot fogyasztott az autó (5,3 l/100 km), amihez hozzájön a két feltöltés költsége. Azonban ha valaki a spórolás megszállottja, a váltófülekkel fokozhatja a visszatérlelt hat lépcsőben („motorfék” erőssége), de szerintem tisztán villamosan eleve kicsit átáll az ember agya a finom „gázkezelésre”. Nyilván kíváncsiak voltunk arra is, hogy milyen sietni a PHEV-vel: nagy tempóról is szépen gyorsít (a 150 lóerős, 2,2-es gázolajozónál például 0,9 másodperccel jobb a nyomaték rugalmassága 120-ról 140 km/óra), de akárcsak a Toyota Priusnál, padlógázra itt is felbög a motor, vagyis nem kellems tövig nyomni a pedált.

A futóművön még volna mit csiszolni

Mivel a benzinmotor nagyon finoman kapcsolódik be a hajtásba, alighanem a futómű nevezhető az egyetlen olyan negatívumnak, ami komolyabb bosszúságot okozhat. A kisebb döccenőket is észreveszi, a nagyobbakon meg egyenesen bukácsol, ami elől is, de hátul különösen zavaró. Ha nem vesszük számításba az egyszerű belső anyagokat, már csak az érdem elmarasztalást, hogy felfoghatatlan módon a központi kijelzőn minden egyes indítás után feljön a nyelvvalasztás menüje. Egyébként a kényelmes üléseknek és a korrekt hátsó helykínálatnak is örülhetünk, meg persze a 463 literes csomagtérnek, ami mindössze 14 literrel kisebb, mint a többi Outlanderé. Az akkucsomag és a villanymotor miatt 19 mm-rel megemelt hátsó padló viszont azt eredményezte, hogy a PHEV kizárólag ötüléses kivitelben létezik.

A Mitsubishi újdonsága 12,5 millió forinttól vihető haza, ebben az árban pedig gyakorlatilag minden fontos, elvárható felszereltségi tétel

benne van (pl. xenon fényszóró, automata klíma). Szép kis összeg, az biztos, de ha konfigurálunk magunknak egy hasonló ellátmányú dízel, automata SUV-t, az már rögtön relativizálja a dolgokat.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



A PHEV-ből nincs hétüléses verzió. A csomagtér 463 literes

MITSUBISHI	Outlander PHEV	TESZTETT
BENZINMOTOR		- hajtáslánc működése - rugalmasság - szerény fogyasztás - komfortos utastér
Összlökettérfogat:	1998 cm ³	
Hengerek/szelepek:	5/4/16	
Max. teljesítmény:	89 kW (121 LE) 4500/perc	
Max. forgatónyomaték:	190 Nm 4500/perc	
ELSŐ VILLANYMOTOR		NEM TESZTETT
Max. teljesítmény:	60 kW (82 LE)	- rugózási komfort - egyszerű beltér - kicsi benzintank
Max. nyomaték:	137 Nm	
HÁTSÓ VILLANYMOTOR		
Max. teljesítmény:	60 kW (82 LE)	
Max. nyomaték:	195 Nm	
HIBRIDRENDSZER		am ÖSSZEZÉS
Max. teljesítmény:	149 kW (203 LE)	Nemhogy működőképes, hanem egyenesen remek az Outlander PHEV koncepciója! Ugyan kisebb negatívumok vannak, igéretes és nem utolsósorban versenyképes termékről van szó. Persze az egész autónak csak úgy van értelme, ha lehetőség szerint minél többet használjuk elektromos módban. A közel 50 kilométeres hatótáv lehetővé teszi, hogy napokig úgy járjunk az autóval, hogy gyakorlatilag egyáltalán ne induljon be a benzinmotor.
Hossz./szél./mag.:	4655/1800/1680 mm	
Tengelytáv:	2670 mm	
Fordulókör:	10,6 m	
Saját tömeg/teherbírás:	1810/500 kg	
Csomagtér:	463 l	
Üzemanyagtank:	45 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	11,0 s	
Max. sebesség:	170 km/h	
Átlagfogyasztás:	1,9* l/100 km	
Tesztfogyasztás:	5,3 l/100km	
CO ₂ -kibocsátás:	135 g/km	
A modell alapára:	6 990 000 Ft**	
A tesztelt verzió ára:	12 490 000 Ft	

* teljes feltöltött akkumulátor esetén. ** Outlander 2.0 MIVEC 2WD (150 LE)

A TESZTÁLTÓ SZÁLLÍTÓJA: MM IMPORT KFT. 1149 BUDAPEST, MÓGYORÓDI ÚT 34-40. TEL.: 06-1-422-3910

Mielőtt eladná a haver

Minek csináltad, ha máris eladod? - kérdeztem a barátomat, mielőtt beültem az amerikai lökhárítós, rendesen átdolgozott BMW E21-esbe. Ezt be kell mutatni, mielőtt új gazdája lesz!

Rendszerint nem kérek meg senkit, hogy vezethessem a tuningautóját, magánautókat nem tesztelünk. Ez esetben itt a kivétel, de itt sem én kértem, hanem Miki ajánlotta fel, hogy ugyan menjünk már egy kicsit, mert mint a költő mondta: „Jobb ízű a falat, ha mindnyájan esznek”. Először ő kunkorodott velem, majd helyet cseréltünk. Már eleve izgalmasnak ígérkezett a dolog, mert nagyobbbrészt végigkövettem a kocsi sztoriját. Ha két autóból egymásra talál...

Csupa ingyenség a lemezek alatt

A maszek adatinformációknak köszönhetően tudtam, hogy szinterkuplungot taphatok, hogy a motor már rég nem 20-as, hanem



A kipufogó az elejétől a végéig egyedi. Amcsi kinézethez motor-kerékpár-rendszer dukál



Igy van jól: bőrillat, sportos hangulat, fordított váltókulissza, billenőkapcsolók és kiegészítő műszerek

28-as, a vezérműtengely 296 fokos Schrick, karburátorok helyett pedig Motronic benzinfecskendezés itatja a hengereket. A diffi persze önzáró, a váltó is sport, ahogy a mokatörvénykönyv előírja. Volt vele munka rendesen, a teendők javát az M3 Box műhely végezte. Azt is tudtam, hogy egy gramm rozsdasincs a kasznin, tehát illik vigyázni rá. Ultrapatika a gép, a BMW-Audi-Volkswagen Kft. legényei rakták össze. Ja, és az akkumulátort, mint a nagyoknál, a csomagtartóba költöztették.

Jónak ígérkezett a futómű is az állítható Koni gátlókkal. A járdaszegélyeket ajánlatos kerülni, nehogy baja legyen a hiperritka BMW Z1-es felniknek, ezeken 205/50 R16-os gumik feszülnek. A géptérben van rugótorony-merítő is, aki tudja mire jó és ismeri, nem mond nemet az ilyenre.

Tehát akkor induljon végre a masina!

Mikor én fészkeltem be magam a Recaro ülésbe, nem fintorogtam. Egyébként ücsörögni is jó a kocsiban, teljesen újra lett kárpitozva, persze bőrrel, amelyből az ajtókra és a műszerfalra is jutott. Volt, amit Miki többször is áthúzatott, hogy tökéletes legyen. A varrasmintákat pedig az akkor még az én BMW E21-es eredeti prospektusomból nézte, ezt a „bibliát” nemrég elcseréltük egy 1977-es Automobil Revue-ért. Zene is jutott a kocsiba,



Ezek az amerikai lökhárítók nagyon megszigorítják a gépet. Még fényszórómosó is van



Hatalmas dírekszűrő nyeli a levegőt. Szépen berendezett a tér

Hányan emlékeznek még a Z1-esre? S a felnijére? Ez itt az!

modern Clarion fejegység, kb. 400 watt teljesítménnyel. Néha ez is kell, de nem kapcsolunk be.

Már az emlékek miatt is jó beleülni egy ilyen gépbe: most milyen kicsinek hat, pedig akkoriban a Ladák után milyen nagyok tűntek! Finom elindulás, óvatoskodó első lépések. Majd egyre jobban kihúzatott motor, mert kiderül, adja magát a gép, a hangja felemelő, főképp, ha 3000 felett jár a fordulatszám, ott kezd élni igazán. Megviccelünk pár mai műanyag autót, a fordított kulisszas Getrag sebességváltó nemigen jut túl magas fo-

kozatba a városi „rendetlenkedés” közben. Nagyon lelkesen gyorsul a bömös, felrántja a kis kasznit a motor, el is kél az E34-esből származó fékrendszer. A hátsó tárcsafékek pedig korhűek, a 323i-ből jöttek.

Olyan játék ez, amit reggeltől estig lehetne folytatni, de hát más dolgunk is akad. Irány vissza a kiindulási pontra, parkolás, és még egy kis molyolás a kocsikörül: még a csomagtartót is kikárpitoztattad? Még ezt is megcsináltad? Tényleg nincs hiba? Te, és tényleg miért adod el?

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

RÖVIDEN

Új KW futóművek

Az Audi Q5-ös, a BMW M4-es, a Mercedes-Benz CLS 63 AMG és **MÉG TÖBB MINT 30 AUTÓTÍPUS TULAJDONOSA ÖRÜLHET**, mert csúcscsbe teheti új verdáját. A német KW sport-



rugó- és állítható magasságú sportfutómű offenzívába kezdett. A rugók az adott típus gyári értékeihez képest 20, 30 vagy 40 mm-es ültetést adnak, míg az állítható futóműveknél 25-50 mm közötti az ültetés mértéke. A KW sportrugói az adaptív futóműrendszerekhez (pl. Audi Dynamic Ride Control, Porsche Active Suspension Management) is megfelelnek.



Twingo-fejlesztés

Alig értek meg az első Renault Twingók a szalonokba, a tuningcégek máris lecsaptak az ígéretes modellre. A futómű-specialista Vogtland **LÁGYNAK ÉREZTE A KOCSI RUGÓZÁSÁT**, ezért fejlesztettek 30 mm-es ültetést adó sportrugókészletet. A rugó krómmal, szilíciummal ötvözött acélból készül, progresszív karakterisztikájú, változó tekercselésű.



Igy kevésbé ráz, a nagy oldaldőléseket és a berugózásokat viszont nem engedi.

STARTECH RANGE ROVER SPORT

Szélesített óriás



Az utólagos sárvédőív-elemek plusz 6 centi szélesítést adnak

Bár karcsúbb a bátyjánál, a Range Rover Sportot mégsem sorolnánk a könnyed városi autók közé. Főleg akkor nem, ha bekerül a Startech műhelyébe és felszerelik rá a brutális szélesítő

készletet. A tuningcég a 3,0 literes dízel TDV6 modellből készített demóautót, rászelve a 60 milliméteres szélességnövekedést hozó új sárvédőelemeket. De nem csak ez új a kocsin, látványos új lökhá-



Szebben nem lehet? Kissé különös a 2x2 kipufogóvég elhelyezése

ritókat, toldatokat, karbondiffúzor és küszöbidomot is felszereltek, a sárvédőkopolytük betéteit, a tükörborításokat pedig karbonszálasra cserélték. A nagy kerékjáratok alatt így már elférnek a 11x23 colos kerek, amelyekre 305/30 R23-as gumikat húztak. A felnik bár nagyobbak, 15%-kal könnyebbek a gyáriaknál. A kocsi alá rozsdamentes sportkipufogó rendszert szereltek, amelynek hangja elektronikusan vezérelt pillangószeleppel szabályozható. A futómű beállítá-



Újrakárpitozott a belső, az anyagfelületek és az öltések váltakoznak

sait elektronikus modullal módosították, minden állapotban 25 mm-rel alacsonyabb a hasmagasság. A teljesítményt tuningboxszal 292-ről 323 lóerőre növelték, a nyomaték 600-ról 680 Nm-re nőtt. A nagyvas kerek, amelyre 305/30 R23-as gumikat húztak. A felnik bár nagyobbak, 15%-kal könnyebbek a gyáriaknál. A kocsi alá rozsdamentes sportkipufogó rendszert szereltek, amelynek hangja elektronikusan vezérelt pillangószeleppel szabályozható. A futómű beállítá-

TECHART PORSCHE MACAN

Nem is olyan kicsi



A vitaminkúra után 450 lóerőt és 620 Nm nyomatékot tud a Macan

A TechArt elkészítette a teljes tuningcsomagot a kisebb Porsche SUV fejlesztésére, a Macan így frontspoilerrel, küszöbidomokkal, hátsó szárnyal, toldattal és diffúzorral lehet gazdagabb. Mindezt poliuretánból készült, elérhető karboncsomag is, ekkor a könnyebb és drágább anyagból vannak a tükörházak, az első koptatók és a

kis hátsó légtérrel. A látványon kívül plusz teljesítményt is kínálnak: a Macan Turbo 3,6 literes, V6-os motorjának 400 lóerőjét 50-nel több a gyári 550-nél. A százás sprintet 4,4 másodperc alatt futja az autó, a végsebessége 271 km/óra emelkedett. Mindez természetesen szoftveres tuning, ha valaki többet



akar, rendelhet „motoröltöztető” készletet és kipufogórendszert – utóbbit akár utastérből hangolható folytszelep-vezérléssel. A légrugós gyári futóművet szintén elektronikus úton kényszerítik alacsonyabbra, az ültetés 20-60 mm között szabályozható. Az autóra felszerelhető legnagyobb felni 22 colos, előre 9,5, hátra 10,5 col szélességben javasolják – akár egyedi színben is kérhetők. A demóautót teljesen újrakárpitozták, a dekorelemek lehetnek lakkozottak, vagy fa- illetve karbonanyagúak. Átváriálták a sportkormányt, borbé hűzték a műszerfalat, s alupedálokat szereltek be.

Idei 17-es lapszá- munkban „jó öreg” VW Passatom (14 éves 1.8T) szoftveres tuningjáról írtunk. Akkor és ott a tuningcég két további lépést javasolt, ebből az egyiket már túl is vagyunk.

Persze nem olyan nagy lépések ezek, csak akkor, ha az embernek le kell győznie az élettartam, valamint az úraeladhatósági esélyek csökkenésének képzeteit. Tehát az O.CT Stage 1-es jelölésű szoftveres tuning mellé az ígéretek teljesüléséhez a tuningcég javasolta az új lefűvöselep beszerelését, valamint a gyári papírszűrő sportlégszűrőre való cseréjét. E kettőből az első a megrendelési szakaszban van, a második már dolgozik a kocsiában.

Nem tesz kárt a sportlégszűrő?

A sportlégszűrő mindig is a viták keresztüztüében állt. Az ellenzők érve között szerepel, hogy a gyár nem illet tervezett a kocsikba, tartanak a szűrőképességtől, a kimódoltabb elmék a szívási-kipufogási ellenállás egyensúlyának felborításáról beszélnek. A sportlégszűrő alkalmazása elleni vélemények között turbómotoros autóm esetében olyan is elhangzott, hogy a „turbó úgylis átolja” a levegőt a szűrőn. Ez igaz, de nem mindegy, milyen ellenállással.

Mi is a sportlégszűrő? Klasszikusan egy speciális szövet, vagy újabb szivacs szerkezet, amely csak hordozója a szűrőanyagoknak, nevezetesen a szűrőolajnak. Előnye egyrészt, hogy csökkenti a szívási veszteséget, másrészt – bár az ára átlag négyszerese a papírbetétnél – azonban az élettartama megfelelő gondozás mellett sokkal hosszabb (túlélheti az autót is). Természetesen ez utóbbi nem azt jelenti, hogy nem kéne költeni a szűrőtémára többet, ugyanis a sportlégszűrő tisztításához megvásárolandó a speciális tisztítófolyadék, valamint a szűrőolaj, amellyel



SPORTLÉGSZÜRŐ BEÉPÍTÉSE
Ma már nem kell tuningboltból rendelni, általános autóalkatrész-kereskedelmi cégtől vásároltam. Nagy kínálatból lehetett választani, de győzött a klasszikus K&N. Íme a szűrő és a regeneráló készlet

A lejtő az lejtő



Méretösszevetés: minden oké, mehet a csere. A gyártó 1 millió kilométer garanciát vállal a termékre!

a művelet után be kell fűjni. Saját korábbi tapasztalatom, ami egybe- vág a közösség tapasztalataival és a gyártói ígéretekkel, hogy a normál szűrő cserperiódusában kell tisztítani, de legalább évente egyszer. Az autógyártók vélhetően két okból nem tesznek olajfilmes szűrőt a szériaautókba: az egyik ok, hogy drága, a másik, hogy a gondozás elhagyásával elkoszolódva vagy kiszáradva a sportszűrőn átjuthat

a szennyeződés, szemben a papírszűrővel, ami eltömődve „csupán” lefojtja a motort.

Itt is szabad a választás lehetősége

Térjünk a lényegre, a cserére! Sportlégszűrő lehet csereszabatos, vagyis (nem vastagságra) azonos méretű a papírszűrővel, ezeket hívják betétszűrőnek. Ezek a termé-

kek minden átalakítás nélkül beilleszthetők a gyári helyére. Vannak ezen túl a direktzűrők, amelyek felszereléséhez a szívóoldal átalakítása, a szűrődoboz kivétele szükséges. Az újabb generációs, főképp a változó szívócső-hosszúságú motorok nem feltétlenül szeretik ezt a beavatkozást. Vannak továbbá az ezek hátrányait kiküszöbölő, úgynevezett boxos direktzűrők, amelyek házba építettek, nem



A pumpás tisztítófolyadék átlagosan ötszöri alkalomra elég



A szűrőolajat spray-ből lehet a filterre fűjni, gyárilag nem olajozott



A sportbetétszűrő behelyezése könnyebb, mint a papírszűrőé, ez ugyanis vékonyabb felépítésű

szívják a motort meleg levegőjét, viszont elég drágák. Én a betétszűrőt választottam, amelyet átlag 16-20 000 forintért kínálnak. Egyben megrendeltem hozzá a tisztítófolyadékot és az olajat is, amely spray készítésű.

A beszerelés rémesen egyszerű, mintha a papírszűrőt cserélnénk, csak mivel jóval alacsonyabb (ötödolyan vastag csak) a papírnál, sokkal könnyebb volt a helyére tenni. A berakás és a nejlomból való kicsomagolás előtt

összemértük a gyári szűrővel, nehogy rossz méret legyen, s persze alaposan beolajoztuk a szívóoldalon. Tapasztalatokat még nem említenék, majd ha már túl leszek az első 1000 kilométeren.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

Csőgyár

A turbófeltöltésű autók javításánál, illetve teljesítménynövelésénél is felmerülhet a köztes hűtő újracsovezése. Ilyen igény eredhet az anyag előregedéséből, baleset okozta kárból, a gyári csövek magas ára miatt, vagy egy új, a gyárinál nagyobb töltőlevegő-hűtő beszerelése okán. Esetünkben pont egy harmadik forgatókönyv vált valóra, szívómotort építettek át turbósra, így a csovezés, valamint a töltőlevegő-hűtő elhelyezése teljesen egyedi. A hosszú hathengeres motor jórészt kitölti a gépteret, így nem volt könnyű elhelyezni a hűtőt, amely fekvő helyzetben került a vízűtő alá. Ide kellett eljuttatni a csöveket, amelyek a turbótól szállítják a forró, nagynyomású levegőt a hűtőhöz, majd a hűtőt visszavissza a szívótorkokhoz. A munkát végző Wittmann Zsolt rozsdamentes acélcsővekből és szilikoncscsővekből állította össze a rendszert. Az acélrészeket maga gyártotta le, ez komoly



Illesztgetés, tervezés



Egy kész csőkiágó, mehet a polírozóhoz



Hegesztés előtt...



...hegesztés után

tervezést és pontos kivitelezést igénylő feladat. Egyenes csövekből készített íveket, ahol szükséges volt, ott szűkítette az eredeti átmérőt. Végül a kész cső ment a polírozóhoz, így már nem látni a varratnyomokat, olyan mintha eleve húzott csövet látna a szemlélődő.



A töltőlevegő-hűtő egyedi elhelyezése

Kopásvédelem

ALIQUI MOLY a már meglévő Atermékei továbbfejlesztésén is dolgozik, legutóbb a két legfontosabb kopás ellen védő adalékanyag, a Cera Tec és a Motor Protect vált hatékonyabbá. „A két adalékanyag formuláját újra javítá-



ni tudtuk” – mondta David Kaiser (képünkön), a LIQUI MOLY kutatási és fejlesztési vezetője. A Motor Protect úgynevezett Friction Modifier anyagot tartalmaz, amely vegyileg védi a motort a kopás ellen. Hatóanyagai lerakódnak a fémfelületekre, kisimítják a felület struktúráját, és ott egy reaktív réteget képeznek, amely csökkenti a fémek közvetlen egymás közötti érintkezését. A Cera Tec kettős védelmet biztosít. Szintén tartalmaz vegyi védőanyagot, ezenkívül azonban fizikai védelmet is biztosít: a rendkívül apró kerámiarészecskék szilárd kenőanyagként működnek.



A fém kitűnően csúszik rajtuk. A kerámiarészecskék annyira aprók, hogy gond nélkül áthaladnak az olajsűrűn és minden olajfuraton. A Cera Tec és a Motor Protect csökkenti a sűrűsödést a motorban, és ennek köszönhetően kisebb lesz a kopás mértéke. Ez megnöveli a motor élettartamát, és hozzájárul az üzemanyag-fogyasztás csökkentéséhez is. A Cera Tec már a régi receptúra szerint is kétszer olyan jól védte a motort, mint a Cera Tec nélküli motorolaj, állapította meg a Németországban működő bevizsgáló labor, a Labor von Automobile Prüftechnik Landau.

Gyertya: a suszter cipője?



Már jó 20 éve, hogy a klasszikus gyertyakulccsal nem lehet motorhoz közelíteni. Itt spéci feltűző van a szár végén

Autóban 60 000 kilométerenként kell a gyújtógyertyákat cserélni, ami ugye olyan hosszú periódus, hogy könnyű róla megfeledkezni. Egészen addig, amíg elő nem fordulnak gyújtáskimaradások, továbbá néha dadogó alapjárat, hidegen fulladó motor. Csupa olyan

jelenség, ami korábban nem volt, de persze más probléma is okozhatja. Csatlakoztattuk a diagnosztikai eszközt, és kerestük a fals levegő eredőjét. Néhány pillanat múlva a homlokra csaptam és felütöttem a szervízkönyvet, amiben gyors számolással könnyen eljutot-

A bal oldali gyertyát bizony rendszeren leharcoltam

tam az eredményig, hogy bizony 16 000 km-rel léptem túl a csereperiódust (ha azelőtt sem cserélték benne, amikor még nem az enyém volt, akkor 75 000 km-rel). A régi gyertyák még gyári jelölésűek voltak, és bizony kormos, elégett elektródákkal végezték a dolgukat.

EZT ÍRTUK A GYÚJTÓGYERTYÁKRÓL 1984-ben

A Bakony Művek 1980. június 27-én írta alá a szerződést a Smiths Industries Ltd. angol céggel, és ezzel a hazai gyújtógyertyagyártás történetében új fejezetet nyitott.

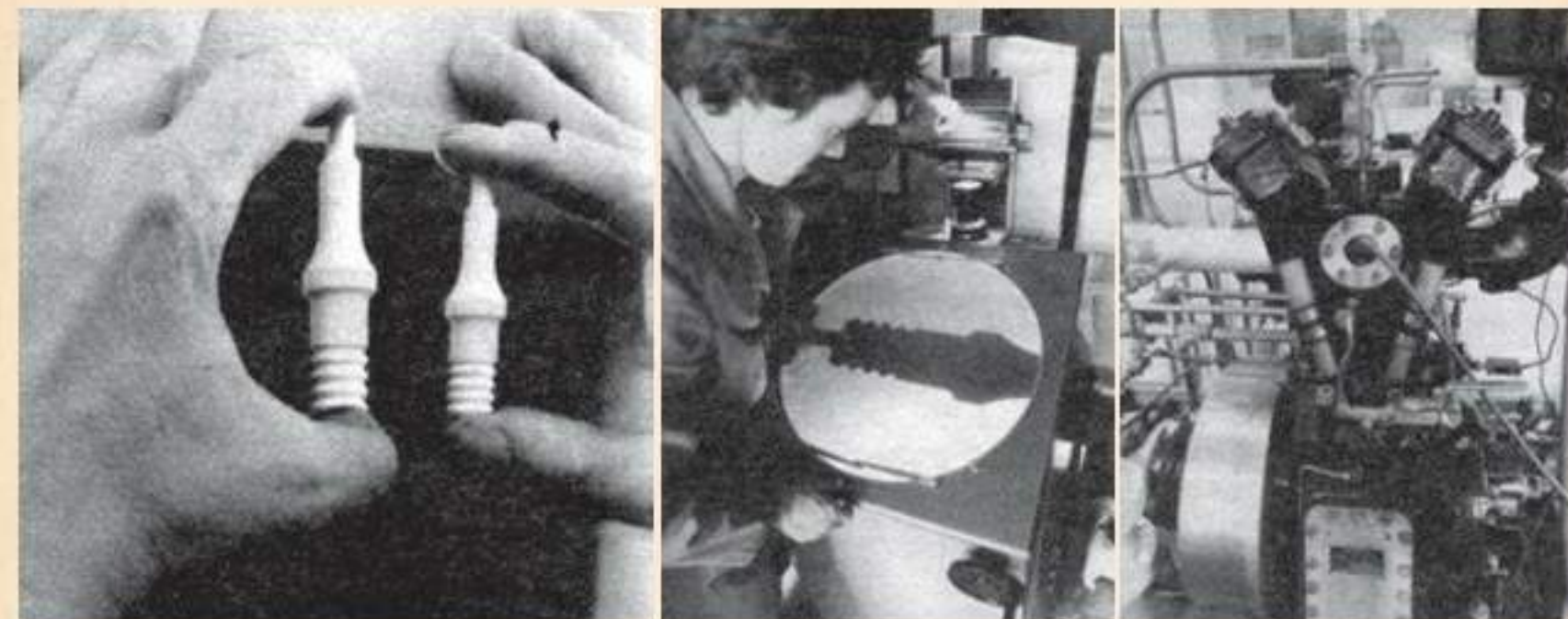
Miért a KLG?

A gyújtógyertyagyártás rekonstrukciójának megvalósítása érdekében a Bakony Művek ajánlatokat kért a világ élvonalába tartozó gyártóktól. Az ajánlatok közül leginkább a Smiths cégé felelt meg számunkra különös tekintettel az alábbi indokokra:

- a cég egy világszínvonalat képviselő és világszerte ismert gyújtógyertya előállítója,
- tervezője és gyártója a gyújtógyertyagyártásban használt speciális berendezéseknek, amelyeket a többi nagy gyertyagyártóknak is a Smiths cég szállít, vagyis

ők a gyártás teljes vertikumára kiterjedő know-how birtokosai,

- jelentős tapasztalatokkal rendelkezik a gyújtógyertya gyártása terén (1912 óta készítik a KLG gyújtógyertyákat - folyamatosan továbbfejlesztve),
- 10 éven keresztül az új gyártónak átadják a konstrukcióban, illetve a gyártástechnológiájukban bevezetett változtatásokat,
- a világon 16 gyár (a Bakony Műveknél felépült a 17.) dolgozik Smiths-licenc, illetve gyártási technológia alapján,
- használható a márkanév,
- a szerződéskötéstől számított 2. évben megkezdődhetett a próbagyártás.



A kerámia szigetelőtest alakhűségét projektoron ellenőrzik. A legfontosabb paraméter a hőérték, ennek pontos beállítását szolgálja az amerikai gyártmányú Labeco hőértékmérő berendezés, amit az OMF és az Ipari Minisztérium támogatásával szerzett be a Bakony Művek

Befoltozva!

Az európai piacon eddig hatalmas hézag tátongott a Yamaha „belépő” sportmotorja, az YZF-R125-ös és a 600-as YZF-R6-os között. Ezt a lyukat foltozza be az iwatai gyártó az új YZF-R3-assal, melyben 320 cm³-es, soros kéthengeres blokk dolgozik 42 lóerős teljesítménnyel - ezzel alaposan túlszárnyalta a 300-as Honda és Kawasaki sportgépeket. Az A2-es jogosítvánnyal is vezethető újdonság küllemére sem lehet panaszunk, hiszen a fejedom és az egész megjelenés igényes, viszont az elől szimpla tárcsafék (széria a blokkolásgátló) és a hagyományos villa (nem fordított teleszkóp) mutatja, hogy a költségek kordában tartása is fontos tényező volt. Annak ellenére, hogy a külme-
retek szinte megegyeznek az R6-oséval (az 1380 mm-es tengelytáv is), az R3-as menetkészen mindössze 169



Egyre bővül a kis lökettérfogatú sportmotorok szegmense. Itt a Yamaha R3-as!

kilót nyom a mérlegen! A Yamaha egyébként az év végére tartogatja idei legnagyobb újdonságát: novemberben, a Milánói Motorszalonn (EICMA) debütál az új generációs R1-es szupersportgép.



Hajtóerő

A Ducati bemutatta vadonatúj Testastretta DVT erőforrását, mely az első sorozatgyártású, változó szelevezérlésű motorkerékpár-blokk. A DVT-egység (Desmodromic Variable Timing) esetében hűek maradtak az L2-es felépítéshez és a dupla gyújtógyertyákhoz, ugyanakkor a változó szelevezérlés révén nyomatékosabb, finomabb gázvétellé és mindezek mellett alacsonyabb fogyasztással (-8%) rendelkező blokkról van szó. Azt egyelőre nem jelentette be a Ducati, hogy az 1198 cm³-es, 160 lóerős egység mely modell(ek)be kerül be, de nem lepődünk meg rajta, ha tavasztól a Multistrada túraenduró és a Diavel powercruiser már a DVT-motorral készülne.



Bébicruiser



A Kawasaki azon kevés motor-kerékpár-gyártó közé tartozik, amelynél a viszonylag kis lökettérfogatú, soros kéthengeres blokkal ellátott cirkálóknak komoly hagyománya van. Ezt a vonalat folytatják a zöldek az új Vulcan S-sel, mely az ER-6-os sorozatból ismert, 649 cm³-es, 61 lóerős erőforrással érkezik. A modell a mai cruiserok többségéhez hasonlóan klasszikus és modern formajegyeket is felvonultat, de a 220 kg-os tömeg mutatja, hogy



a fém alkatrészek helyett a műanyagok vannak túlsúlyban. Ez persze jót tesz a könnyű irányíthatóságnak, amiben a mindössze 160 mm széles hátsó abroncsnak is szerep jut. A modell fehér, fekete vagy lila fényezéssel lesz megvásárolható.

RÖVIDEN

Új palettán

Jövő tavasztól lesz elérhető a német Schubert sisakgyártó új, nyitott állrésű fejevédeje, a Metropolitan 1-es. A sissakkommunikációs rendszerrel is kínált



modell A KÜLÖNBÖZŐ SZÍNEKBE ELÉRHETŐ NAPELLENZŐVEL ÉS PLEXI NÉLKÜL IS VISELHETŐ - utóbbi esetben sild szerelhető a plexi helyére.

Kedvező jel

Motorosbarát töltőállomással alakította a budapesti Árpád fejedelem útján található egységét a MOL. ASZFALTFESTÉS JELÖLI A MOTOROS KÜTOSZLOPOKAT, melyek a parkoló-



hoz közel vannak, illetve távol esnek a teherautók által használttól. A motorosossal is ellátott töltőállomás mosdója sisaktartóval teszi egyszerűbbé a kétkerekűn érkezők dolgát.

Megállás!

A 2015-ös modellévre ÚJ ELSŐ FÉKKEL LÁTJA EL A HARLEY-DAVIDSON A SOFTAIL MODELLEKET (képünkön a



Softail Deluxe). A változás részeként a féknyereg és a munkahenger is új tervezésű, így amellyel, hogy gyorsabban megállítja a motort, 40%-kal kisebb erőt kell kifejteni a fékkarra, hogy ugyanolyan lassulást érjünk el, mint a korábbi Softailek esetében.



Versenypályára optimalizálva: a Pro menetprogramok között slick gumihoz igazítottat is találunk

Letámadás!

i BMW	S 1000 RR
Lökettérfogat:	999 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	146 kW (199 LE) 13 500/perc
Max. nyomaték:	113 Nm 10 500/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1425 mm
Ülésmagasság:	815 mm
Üzemanyagtank:	17,5 l
Fék elől/hátul:	2x320/220 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	120/70 R17/190/55 R17
Menetkész tömeg:	204 kg
0-100 km/h:	3,1 s
Forgalmazás:	januártól

Ha az volt a BMW célja, hogy komoly fejfájást okozzon a konkurenciának, a feladat kipipálhatónak tekinthető. A bajorok három vadonatúj, meglehetősen ígéretes modellel jelentkeztek.

A BMW Motorradnak aligha lehet panasa, hiszen azon kevés márkák közé tartozik a müncheni cég, amelyek évek óta növekvő eladásokat könyvelhet el. A kétkerekűeket gyártó részleg idén szeptember végéig 100 217 példányt értékesített világszerte (+7,6% 2013 hasonló időszakához viszonyítva), ami azért nagy szó, mert történetük során először sikerült a január-szeptember viszonylatban átlépni a 100 ezres eladási darabszámot. Az újdonságokat elnézve azonban mérget vehetünk rá, hogy a kék-fehérek „ostroma” nem ér véget. Az összeállításunkban görcső alá vett új S 1000 RR, R 1200 R és R 1200 RS után még idén két friss típussal jelentkeznek a BMW Motorrad.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

S 1000 RR: még élesebb kiadás

A BMW az S 1000 RR első generációjával (2009) úgy a körmére lépett a japán és olasz ellenfeleknek, hogy azóta a szuper-sportmotorok szegmensében az aszimmetrikus arcú gép a mindenki által legyőzni kívánt főellenség. A németek persze nem csúcsulnak a babérokra és lerántották a leplet a hosszú évek óta fejlesztett második nemzedékről. A külső ugyan továbbra is erősen megosztó, de annyi szent, hogy a technikára nem lehet panasz. A soros négy-

hengeres blokkban átdolgozott geometriájú hengerfejet, könnyebb szívószelepeket és rövidebb utakkal rendelkező szívórendszert alkalmaznak, ami az új szívóoldali vezérműtengellyel és a módosított térfogatú airboxszal együtt azt eredményezi, hogy a csúcsteljesítmény 193-ról 199 lóerőre nőtt. Ahogy egy modellváltásnál elvárható, a tömeget is csökkentették, igaz, a 4 kg-os „faragás” az 1 kg-mal könnyebb akkumulátorból és a 3 kg-mal szerényebb tömegű

kipufogóból jön össze – utóbbi immár nélküli az elődobot. Ahogy a felmenő, úgy az új típus is elképesztő elektronikai csomaggal van felvértezve. A verseny-ABS és a dőlésszög-érzékelős kipörgésgátló mellett a HP4-esből ismert DDC futómű is komoly fegyvertény, illetve itt van a tempomat, mely a kategóriában elsőként az új BMW-ben jelent meg. A pályanapok szerelmeseit nyilván izgatja majd az opciós Pro váltóasszisztens (kuplungolás nélkül kapcsolhatunk) és a boxutcai sebességkorlátozó.



Több információt mutat az átdolgozott LCD-kijelző



A Brembo szállítja a fékeket

i RIDER'S EQUIPMENT

Az új kollekción

A BMW bemutatta a 2015-ös Rider's Equipmentet, amelybe számos új termék, többek között sisakok, ruhák (motoros és utcai),



csizmák, táskák és kiegészítők (pl. szemüvegek) is tartoznak. Az új fejezők között szerepel az egyszerűen csak GS névre keresztelt sisak (képünkön), melynek héja teljes egészében karbonból készült, így **A TÖMEGE MINDÖSSZE 1500 GRAMM**. A ruházati termékkörben nagy szerepet kaptak a retró stílusú darabok, a hölgyek pedig a korábbinál szélesebb palettáról csemegézhetnek.

15 lóerővel erősebb és sokkal sportosabb elődjénél az új boxermotoros roadster



R 1200 R: újracsomagolt klasszikus

A BMW kínálatában amolyan állócsillag volt az eddigi R 1200 R, hiszen a klasszikus vonalvezetésű, boxermotoros naked bike családfája egészen az ősb-MW motorig, az R32-esig vezethető vissza. Ehhez képest a 2015-ös modellnél mintha a hagyományok nem játszottak volna fontos szerepet, legalábbis a boxermotor (1170 cm³, 125 LE) leszámítva. A kerek fényzőröt nappali fényre, „megbolondított”, hatszögletű lámpa váltotta fel, illetve a hátsó fertály is jóval modernebb és spor-

tosabb. A műszerfalon a két analóg órát is eltemette a BMW, mostantól csak a sebességről tájékoztat a mutató, a fordulatszámérő a lapos digitális részbe integrálták. A legfontosabb változás azonban, hogy Telelever futómű helyett fordított teleszkópvillát alkalmaz a BMW, ráadásul a dinamikus vonóerő-szabályzás (DTC) ebben a BMW-ben is megjelent. A radiális Brembo féknyereg mellett az is fontos, hogy az új R 1200 R kulcs nélküli indítással teheti könnyebbé tulajdonosának életét.



Analóg sebességmérő és digitális fordulatszámérő



A gyári kiegészítőkkel túrára alkalmassá tehető a modell

i BMW	R 1200 R
Lökettérfogat:	1170 cm ³
Hengerek/szelepek:	B2/8
Max. teljesítmény:	92 kW (125 LE) 7750/perc
Max. nyomaték:	125 Nm 6500/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1515 mm
Ülésmagasság:	790 mm
Üzemanyagtank:	18 l
Fék elől/hátul:	2x320/276 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	120/70 R17/180/55 R17
Menetkész tömeg:	231 kg
0-100 km/h:	3,3 s
Forgalmazás:	februártól

R 1200 RS: sportos túragép



Az opciók között navigációs rendszer is szerepel



760, 790 vagy 840 mm-es ülés-magasságok közül választhatnak a vásárlók



i BMW	R 1200 RS
Lökettérfogat:	1170 cm ³
Hengerek/szelepek:	B2/8
Max. teljesítmény:	92 kW (125 LE) 7750/perc
Max. nyomaték:	125 Nm 6500/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1530 mm
Ülésmagasság:	820 mm
Üzemanyagtank:	17,5 l
Fék elől/hátul:	2x320/276 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	120/70 R17/180/55 R17
Menetkész tömeg:	236 kg
0-100 km/h:	3,3 s
Forgalmazás:	májustól

Az 1976-ban bemutatott R 100 RS volt a világ első olyan sorozatgyártású motorke-rekpárja, amely szélszatórnában kifejlesztett, vázra erősített teljes burkolatot kapott. Túrázáshoz és sportmotorozáshoz is alkalmas modellként tulajdonképpen ez a

gép teremtette a sporttúra kategóriát, melybe megérkezett az utódnak tekinthető R 1200 RS. Ami a modell felépítését illeti, acélcsőből készült hidvázsal rendelkezik (természetesen a blokk teherbíró elem), elől fordított teleszkóp, míg hátul Paralever felfüggesztés

tapasztja az útra. Az erőforrás tekintetében az R 1200 GS-ben debütált „vizes” boxerre vokolt a BMW, az 1170 cm³-es blokk 125 lóerőt produkál – a teljesítményt már alaptól is két menetprogram és kipörgésgátló tartja kordában. Hogy a BMW részéről nem

csak marketingszöveg a modellel biggyesztett sporttúra jelző, azt több dolog is bizonyítja. Elérhető hozzá a Pro váltóasszisztens, az akár betonkeményre is állítható Dynamic ESA futómű, illetve alapáron radiális, négydugattyús első fékekkel érkezik (Brembo).

RÖVIDEN

Tisztelt Bajnok!

A 2014-es bajnoki címet új szerződés-sel és a Toro Rosso csapatnál **EGY FORMULA-1-ES TESZTLEHETŐSÉG-GEL HÁLÁLTA MEG A BMW MARCO WITTMANNNAK.** Továbbá elismerésük



jelül elkészítették az M4-es sportkupé DTM Champion kiadását. A német versenyző rajtszámának megfelelően mindössze 23 darabos limitált szériát gyártanak az Alpine fehér fényezésű, a motorháztetőn és a csomagtartón az Ice-Watch versenyautó színeit, a 23-as rajtszámot, valamint az oldalablakokon WIT DTM Champion 2014 feliratot viselő egyedi M4-esből.

Jön az Infiniti!

Az Infiniti jövőre gyári támogatású csapatként indul a Brit Túraautó-bajnokságban, mégpedig egy olyan nonprofit alakulatként, melynek cél-



ja, hogy **FELHÍVJA A FIGYELMET A BRIT HADSEREG EJTŐERNYŐS EZREDÉBEN MEGSÉRÜLT KATONÁK ÉS CSALÁDJUK TÁMOGATÁSÁRA.** Szerelőként az afganisztáni háborúban megsérült ejtőernyősök is dolgoznak az „Infiniti Support Our Paras Racing” csapatban, célkitűzésük pedig, hogy egyik bajtársukat pilótának képezzék ki. A 2015-ös szezonban

a két Q50-es versenyautót Richard Hawken és Derek Palmer Jr. vezeti majd.



López történelmet írt: autósportban utoljára 57 évvel ezelőtt, Juan Manuel Fangio szerzett világbajnoki címet Argentínának

A tangókirály

Japánban most először a suzukai J-versenypályán a teljes Formula-1-es nyomvonalat használta a mezőny. A Citroënek José María López, Yvan Muller és Sébastien Loeb sorrendben kisajátították az első három rajtkockát. Csakhogy Loeb gyengén indult, így Hugo Valente (Campos-RML Chevrolet) és Tom Chilton (Roal-RML Chevrolet) is megelőzte, míg Muller a 7. körben defektet kapott. Ezek után López kényelmesen nyert és idei 9. győzelmével – egy fordulóval a szezon vége előtt – behozhatatlan előnyre tett szert a pontversenyben: első teljes WTCC-szezonjában megszerezte saját maga és a TCI-es korszak első világbajnoki címét!

A végén Valentének elfogyott a gumija, úgyhogy Chilton, Loeb és Michelisz Norbert (Zengő-Honda) is maga mögé utasította. A fordított rajtrácsos 2. menetben Gabriele Tarquini magabiztos rajt-cél győzelmet aratott, és hazai pályán behúzta a Honda idei második győzelmét. Norbi az 5. helyről remekül rajtolt, Gianni Morbidellit (Münnich-RML Chevrolet) és Tom Coronelt (Roal-RML Chevrolet) is megelőzve feljött harmadiknak, majd az első kör végén Dusan Borkovicnál (Campos-RML Chevrolet) is bepróbálkozott, aminek koccanás lett a vége, úgyhogy inkább megelégedett a bronzos helyezéssel.

SALAKMOTOR GP

Örökifjúság

Az amerikai Greg Hancock a salakmotorozás nagy öregje, aki 40 éves kora felett lett igazán nagy sztár. A kaliforniai vaspapucsos 1993 óta szerepel a vb-n, de 40 éves kora alatt csak egyszer volt képes egyéni vb-címre, 1997-ben. A negyedik iksz felett viszont sokkal eredményesebbé vált: 2011-ben 41 évesen és 113 napon minden idők

legidősebb salakmotoros világbajnoka lett, s e rekordját idén megjavította, ugyanis 44 évesen és 130 napon szerelte meg 3. vb-arányát. Hancock fő erénye a kiegyensúlyozottság volt, hiszen amellet, hogy csak egy GP-győzelmet aratott, 8 nagydíj döntőjébe is bejutott.

SALAKMOTOR GP

Végeredmény

- 1. Hancock (USA) 140 pont, 2. Kasprzak (POL) 132 pont, 3. Pedersen (DEN) 121 pont.



WTCC (12/11. FORDULÓ)

Az összetett állás

- VERSENYZŐK: 1. López (ARG) 422 pont (már világbajnok), 2. Muller (FRA) 305 pont, 3. Loeb (FRA) 275 pont, 4. Monteiro (POR) 174 pont, 5. Michelisz (HUN) 169 pont, 6. Tarquini (ITA) 167 pont, 7. Coronel (NED) 148 pont, 8. Chilton (GBR) 144 pont, 9. Morbidelli (ITA) 108 pont, 10. Bennani (MAR) 85 pont.
- KONSTRUKTÓRÓK: 1. Citroën 927 pont (már világbajnok), 2. Honda 649 pont, 3. Lada 371 pont.



Hancock további sikerekre tör, esze ágában sincs visszavonulni

Öt év után

Miközben a Brands Hatch-i szezonzárón Jason Plato, Sam Tordoff (mindkettő MG6 GT) és Colin Turkington (BMW 125i M Sport) egymást előzte az élen, mögöttük jökorra baleset alakult ki: az öt kieső között volt a konstruktóri címért hajtó két gyári hondás, ráadásul Matt Neal helikopterrel kórházba kellett szállítani röntgenvizsgálatra. Ugyan csapattársa végül előzékenyen átengedte a győzelmet Platónak, de a 32 éves Turkington számára elegendő volt harmadikként célba érni, hogy 2009 után elhódítsa második bajnoki címét. A következő menetben többször is gazdát cserélt az első hely: előbb a felszabadult Turkington lerajtolta mindkét MG-t, csakhogy a szalagkorlátba csapódott Alain Menu (VW CC) miatt pályára kellett küldeni a safety cart. Az újraindításnál Plato a kavicságyba lökte a BMW-t, megtorpanását kihasználva pedig Mat Jackson (Ford Focus ST) állt az élre. Kicsúszása után rövid ideig Rob Collard diktálta az iramot, de visszaesett, amikor a lágy gumik elfogytak a BMW-n. Tőle a Mercedes



Turkington másodszor a csúcson

A-osztállyal Adam Morgan vette át a vezetést, akit a befutóig ugyan levezdázott Plato, később azonban 20 másodperces büntetést szóltak rá korábbi incidense miatt. Így aztán Morgan a csillagos márká történelmi, első győzelmét szerezte a sorozatban az MG konstruktóri címét begyűjtő Tordoff és Collard előtt. Végül az idei utolsó futamot Gordon Shedden (Honda Civic Tourer) nyerte, mögötte pedig az újonc Jack Clark és Jackson (mindkettő Ford Focus ST) végzett.

- BTCC (10/10. FORDULÓ)**
- Végeredmény**
- 1. Turkington 434 pont, 2. Plato 399 pont, 3. Shedden 349 pont, 4. Jackson 316 pont, 5. Jordan 310 pont, 6. Collard 277 pont, 7. Tordoff 255 pont, 8. Neal 207 pont, 9. Smith 201 pont, 10. Morgan 185 pont.



Plato (balról) később bűnhődött tette miatt



ERC
Elsőprő fölény

Al Rajhi hatalmas fölényrel diadalmaskodott



Az Audi konstruktóri arannyal mentette a munda becsületét

Egészen későn, a szezon hajrájában kapta össze magát, vagy ha úgy tetszik, szegődött az Audi mellé a szerencse, hiszen a hockenheimi szezonzárón már csak a konstruktóri cím fergott kockán. Az időmérőn Miguel Molina, Mattias Ekström és Edoardo Mortara sorrendben a négykarikás márká pilótái elfoglalták az első három rajtkockát. Azonban Molina csapnivalóan rajtolt, Mortara a 2. kanyarban elfékezte magát és szélesen fordult, Ekström pedig meglepő módon alternatív taktikát választva a kemény gumikon kezdett. Ezek után az 5. pozícióból induló Jamie Green (Audi RS 5 DTM) állt az élre és magabiztosan vezetett. Csakhogy a kerékcsere után fordult a kocka, a 7. helyen, nagyjából 20 másodperces hátrányban haladó Ekström rohamot indított a lágy gumikon, a tavalyi bajnok Mike Rockenfellerrel a nyomában. Már a 2. és 3. pozícióban tartottak, amikor 5 körrel a vé-

ge előtt a mercis Daniel Juncadella balesete miatt beküldték a biztonsági autót. Az újraindításkor a kemény gumikon autózó Green képtelen volt maga mögött tartani a zsinórban 2. futamgyőzelmét arató Ekströmöt és Rockenfellert, de még az új specifikációjú DTM Mercedes AMG C-Coupéval versenyző Paul di Resta és az idei bajnok, Marco Wittmann (BMW M4 DTM) is megszorongatta a befutóig. Az Audi végül a pódiumot kisajátítva harmadik győzelmet aratott, s egyúttal megnyerte a konstruktóri címet.

- DTM (10/10. FORDULÓ)**
- Végeredmény**
- VERSENYZŐK: 1. Wittmann (GER) 156 pont, 2. Ekström (SWE) 106 pont, 3. Rockenfeller (GER) 72 pont, 4. Viotoris (GER) 69 pont, 5. Mortara (CH) 68 pont, 6. Tomczyk (GER) 49 pont, 7. Martin (BEL) 47 pont, 8. Wehrlein (GER) 46 pont, 9. Scheider (GER) 44 pont, 10. Green (GBR) 43 pont.
- KONSTRUKTÓRÓK: 1. Audi 411 pont, 2. BMW 380 pont, 3. Mercedes 219 pont.

Habár a Ciprus Rali első teljes napját Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) 3,8 másodperces előnnyel zárta, a többnyire murvás második napon esélye sem volt Yazeed Al Rajhival (Ford Fiesta RRC) szemben. A szaúd-arábiai versenyző egy megpördüléssel együtt is kapásból átvette a vezetést, a 12. szakaszon pedig keményen odalépett és leiskolázta az egész mezőnyt, turbóproblémával küszködő ellenfelével egyetemben. Al Rajhi végül magabiztosan, 48,9 másodperces előnnyel nyert Kajetanowicz és Abdulaziz Al-Kuvari (Ford Fiesta) előtt, Vizin László (Peugeot 207 S2000) pedig a 13. pozícióban végzett – így az idei 9. futamon a 8. különböző győztest avatták a sorozatban, a lengyel aszfaltmenő pedig a pontok alapján megszerezte az ERC murvamester címet. A szériaautók mezőnyében a ciprusiak kisajátították

a dobogót Christos Demosthenousszal (Mitsubishi Lancer Evo IX) az élen, míg Ranga Péterék (Mitsubishi Lancer Evo IX-R4) az ötödik szakaszon műszaki hiba miatt kiestek. A Bessenyei Zoltán-Nyírfás Julianna (Honda Civic Type R) páros annak ellenére lehengerlő győzelmet aratott a „kétkeres” kategóriában, hogy a 7. szakaszon borultak: a 15-ből 12 szakaszt megnyerve, 6 perccel adva a helyieknek, ismét a 2WD pontverseny élére álltak.

- ERC (11/9. FORDULÓ)**
- Az összetett állás**
- 1. Lappi (FIN) 123 pont, 2. Wiegand (GER) 104 pont, 3. Kajetanowicz (POL) 94 pont, 4. Breen (IRL) 74 pont, 5. Pech (CZE) 63 pont, 6. Gryazin (LVA) 53 pont, 7. Tanak (EST) és Magalhaes (POR) 44-44 pont, 9. Kubica (POL) és Consani (FRA) 39-39 pont, ... 65. Bessenyei (HUN) 1 pont.

Helyzeti előny

Sébastien Ogier 1977 óta csupán az ötödik raliversenyző, akinek sikerült a címvédés!

A spanyol derbi a sorozat egyetlen vegyes talajú futama: a barcelonai közönségszórakoztató menet (ezt Andreas Mikkelsen nyerte) után az első teljes nap murvás, a következő kettő aszfaltos szakaszokon zajlott. Amennyire a „söpörgetés” miatt hátrányt jelentett elsőként rajtolni Sébastien Ogier számára, éppen annyira előnyt is, mivel a felvert por egyre rontotta a látási viszonyokat. Az áldozatok sorát Kris Meeke nyitotta, aki falnak csapta Citroën-jét és dupla defektet kapott, de csak egy pótkereket vitt magával.



Ogier megvédte címét, ami az elmúlt 37 évben keveseknek sikerült

Latvala jött fel a 7. pozícióból. A finn versenyzőnek azonban nem volt veszténivalója, hiszen mindenképpen Ogier előtt kellett végeznie, hogy életben tartsa matematikai esélyét. Úgyhogy eszeveszett üldözésbe fogott, s a fennmaradó 10 aszfaltos gyorsaságiból nyolcat megnyert, de végül ez is kevésnek bizonyult és 11,3 másodperccel alulmaradt: a 23 esztendőes Ogier idei 7. győzelmet aratva megszerezte zsinórban második világbajnoki címét! Mikko Hirvonen (Ford Fiesta RS WRC) megfontoltan ezúttal kifizetődött és idén másodszor állhatott dobogóra. TZZS



Hirvonen ezúttal érmet szerzett, de az összetettben már elúszott a dobogó

VÉGEREDMÉNY (13/12.)

Spanyolország

1. Ogier-Ingrassia (FRA/FRA) VW Polo R WRC, 3 óra 46:44,6", 2. Latvala-Anttila (FIN/FIN) VW Polo R WRC, +11,3", 3. Hirvonen-Lehtinen (FIN/FIN) Ford Fiesta RS WRC, +142,2", 4. Östberg-Andersson (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +213,3", 5. Sordo-Marti (ESP/ESP) Hyundai i20 WRC, +222,2", 6. Neuville-Gilsoul (BEL/BEL) Hyundai i20 WRC, +401,0", 7. Mikkelsen-Floene (NOR/NOR) VW Polo R WRC, +402,9", 8. Prokop-Tománek (CZE/CZE) Ford Fiesta RS WRC, +806,8", 9. Paddon-Kennard (NZL/NZL) Hyundai i20 WRC, +912,4", 10. Al-Attiyah-Bernacchini (QAT/ITA) Ford Fiesta RRC, +1239,8".

SZAKASZGYŐZELMEK: Latvala 8, Ogier 4, Mikkelsen 2, Meeke, Paddon és Neuville 1-1.

Az összetett állás

1. Ogier 242 pont (már világbajnok!), 2. Latvala 211 pont, 3. Mikkelsen 150 pont, 4. Hirvonen 108 pont, 5. Östberg 92 pont, 6. Neuville 91 pont, 7. Meeke 84 pont, 8. Evans 71 pont, 9. Prokop 42 pont, 10. Sordo 40 pont.

Következik a Brit Rali, november 13-16.

SPORT RALI-OB: PÉCS

Ötből három

Egy kicsit olyan volt, mint a hullámvasút, csak az volt a kérdés, vajon a célba érkezés pillanatában fent, vagy lent lesznek-e...

A Mecsek Rali nem csupán a hagyományai, hanem a jó pályái miatt is kedves a mezőny nagy része számára, más kérdés, hogy amikor pénteken délután leszakadt az ég, jó néhányan vakarták a fejüket az árpádtetői szakasz rajtjánál. Ugyanis az erőlejelzéseknek megfelelően a legtöbben száraz aszfaltra való gumival mentek fel a hegyre – köztük volt a Herczig Norbert-Igor Bacigal kettős is. Pedig a Skoda-páros számára hatalmas volt a tét: nyerni kellett ahhoz, hogy élet-

ben tartsa esélyeit a bajnoki címért folyó küzdelemben. Időközben ugyanis kiderült, hogy nem a pécsi viadal az utolsó a szezonban, hiánypótlásként ugyanis bekerült a nap-tárba az osztrák Waldviertel Rali (november 6-8.). Szóval Herczigék rosszul választottak gumit péntek délutánra, és bár pengeélen táncoltak, amikor slick gumikon a határokat feszegették, végül nem kerültek ledolgozhatatlan hátrányba. S volt egy teljes szombatjuk a felzárkózásra: lépésről lépésre haladtak előre,



Herczigék eddig három nyertek az ötből, kemény lesz a végjáték!

a hat szakaszból ötöt megnyertek, úgyhogy a nap végére már közel félperces előnyük volt. Végül nyertek is, más kérdés azonban, hogy így is maradt még 10 pont hátrányuk a címvédő Kazár Miklós-Szöke Tamás kettőssel szemben. TA

RALI-OB (6/5. FUTAM)

1. Herczig-Bacigal (Skoda Fabia S2000) 1 óra 12:16,5", 2. Kazár-Szöke (Ford Fiesta RS) +27,1", 3. Botka-Mihalik (Mitsubishi Lancer EVO IX R4) +124,0", 4. Hadik-Kertész (Subaru Impreza) +129,3", 5. Ollé-Tóth (Ford Fiesta S2000) +141,0", 6. Vincze-Kuti (Mitsubishi Lancer EVO IX R4) +255,6".

Az összetett állás

1. Kazár 90 pont, 2. Herczig 80 pont, 3. Botka 52 pont, 4. Ollé 49 pont, 5. Hadik 41 pont, 6. Krózsér 37 pont.



Nem kicsi a fejetlenség a Caterham istállónál, október végén már a hivatalos weblapjuk és a sajtóoldaluk sem volt elérhető...

Az F-1 két, még talpon maradt legfiatalabb csapata négy év után szinte egyszerre dőlt be, megnyitva a háromautós istállók felé vezető rögzös utat.

Összeomlás!

Október utolsó előtti hétvégéjéig sötét időszak volt a Formula-1 számára: a Caterham és a Marussia ellen alig pár napos különbséggel indult csődeljárás. A mezőny két legkisebb csapata el sem tudott utazni Austinba, ahol ezért a 2005-ös Monacói Nagydíj óta – amelyről a BAR-t kizárták egy technikai szabálytalanság miatt – a legkevesebb, mindössze 18 autót neveztek a versenyre. Habár a licencüket nem veszítették el, mert Bernie Ecclestone felmentette őket az indulási kötelezettség alól, a két istálló jövője hosszabb távon is erősen kétséges. Sorstársuk, a világbajnoki sorozathoz szintén 2010-ben csatlakozó HRT már 2012-ben megszűnt, de úgy látszott, a Caterham és a Marussia valamelyest stabilabb lábakon áll. Csakhogy az előbbi tulajdonosa, a malajziai Tony Fernandes ráunt a folyamatos veszteségekre, és nyáron eladta a csapatát egy rejtélyes, akkor nem is nevesített svájci/közel-keleti befektetőcsoportnak, az Engavestnek.



A tulajdonosi adok-veszek kissé ködös, mindenki magyarázkodik



A Marussia mélyrepülése vélhetően nem a balesettel kezdődött

Fernandes felel az alakulat sorsáért, mivel soha nem iratta át a céget az Engavestre, csak hogy Fernandes szerint erre azért nem került sor, mert a befektetőcsoport nem teljesítette a kötelezettségeit. Vagyis nem fizette vissza a csapat tartozásait, holott ezt is vállalta a szerződés megkötése során. A szövvényes sztori legabszurdabb szála, hogy a CSL igazgató-

jává állítóg egy takarítót, a korábbi bukaresti futballistát, Constantin Cojocart neveztek ki!

Eközben a csendben fizetéképtelenné vált Marussia önmaga ellen kért csődeljárást. Számukra Jules Bianchi szörnyű balesetével kezdődött a fekete hónap. Szocsiban csak egy autót indítottak, majd a tulajdonosuk – az orosz milliárdos, Andrej

Cseglakov – Fernandeshez hasonlóan úgy döntött, bedobja a törölközőt. A Marussia kilátásai azonban egy árnyalatnyival jobbak, mert igaz ugyan, hogy becslések szerint 30 millió brit fontnyi tartozást halmoztak fel, de Bianchi monacói eredményének köszönhetően az USA Nagydíj előtt még a konstruktóri összetett 9. helyén állnak, s ha ezt sikerül megtartaniuk a szezon végéig, akkor 35 millió font pénzdíjra számíthatnak. A mellékük kirendelt egyik csődbiztos, Geoff Rowley azt állította, októberig senkit nem menesztettek a csapat kb. 190 alkalmazottja közül, és mindenki megkapta a fizetését is. A Marussia jövője azon múlik, hogy sikerül-e bevót találniuk, amire lehet esélyük. Egy brit-indiai acélmágnás testvérpár, Baljinder Sohi és Sonny Kaushal állítóg 55 millió fontos ajánlatot tett az istállóra, és lapzártnékor optimista volt, hogy sikerül nyélbe ütnie az üzletet.

Noha a kis csapatok az F-1 története során rendszeresen jöttek-mentek, a Caterham és a Marussia összeomlása akár a sportág egész struktúráját átrendezheti. Az Ecclestone-nal kötött keretszerződés ugyanis elvben arra kötelezi a nagyokat – első körben alighanem a Ferrarit, a McLaren és a Red Bull –, hogy kettő helyett három autót indítsanak, ha a mezőny létszáma a kritikus 20 alá csökken. Erre idén még biztosan nem kerül sor, de jövőre is nehéz lenne megvalósítani. Ki fizeti a harmadik autó költségeit? Hogyan számítanak bele a pontjai a konstruktóri összetettbe? Még számos részletet tisztázni kell.

FARKAS PÉTER

Csak egy maradt

Mivel a középső kategóriában Esteve Rabat a csúcsra ért, a szezonzárón már csak a Moto3-asok vb-tróféájáért dúl majd ádáz csata.

A 25 éves Esteve Rabat 2005-ben mutatkozott be a vb-n, s idén nem kis erőfeszítések árán lett világbajnok. Ugyan már 3 esztendősen motorra ült, de utána 12 éves koráig gokartozott. Aztán Ricky Cardus, egy másik későbbi vb-menő hatására visszaült két kerékre. Rabatnak, aki először a szülei tudta nélkül kezdett el motorversenyezni, anyagi gondjai sohasem voltak, hiszen a családja az egyik leghíresebb ékszerkereskedő Spanyolországban, de az eredmények nem igazán jöttek. Az egykori 125 cm³-ben 2006 és 2010 között versenyzett, 2008-ban Marc Marquez csapattársa is volt, ám csak pár dobogós helyezésre volt képes. Igaz, ebben döntő szerepe volt annak is, hogy közel 180 centis, azaz túl természetes volt a kiskategóriában. 2011-ben igazolt Moto2-be, ahol az első két szezonban szintén nem ment neki igazán. 2013-ban viszont már érezhető volt Rabat hatalmas mennyiségű edzőmunkája: hetente többször is Almeriában motorozik, s együtt tréningezik a Marquez testvérekkel. 2013-ban a 3. helyen zárt, idén pedig - átszerződve a belga Marc VDS Racinghez - fölényesen lett világbajnok. Imár a 10. pole-jánál jár, ami új rekord a Moto2-ben, a versenyeken pedig folyamatosan hozza kiegyensúlyozott formáját, aminek köszönhetően az elmúlt két fordulóban eldöntötte a vb-cím sorsát.

Ausztráliában nagyon sokszor hibázott, ám így is kiharcolta magának a 3. helyet, így a Marc VDS Racing megszerezte első csapat vb-aranyát. Malajziában a táv feléig vezetett, de az első gumija elkezdett csúszkálni, amiért ismét meg kellett elégednie a 3. hellyel. Ez azonban tökéletesen elég volt ahhoz, hogy Rabat világbajnok legyen.

Egy másik spanyol, Maverick Vinales is rivaldafénybe került a vb hajrájában. Amióta leszerződött a Suzuki új MotoGP-alakulata,



Rabat a 17. spanyol világbajnok, míg a hispanok már 43 tróféával büszkélkedhetnek



Munkában az elit: Rabat (53), Vinales (40), Kallio (36) és Aegerter (77)



Kallio (balról) és Vinales az összetett ezüstért vívhat a szezonzárón

2015-ÖS ÉVAD

Fontos bejelentések

Jövőre immár nem 160, hanem csak 158 kiló lesz a MotoGP-masínák minimális tömege. Eredetileg költségsökkentés miatt vitték fel a motorok súlyát, de időközben kiderült, hogy a többletsúly csak növeli a költségeket. 2015-ben az Aprilia is feljebb lép. Az olasz gyár privát csapatokon keresztül ugyan 2012 óta jelen van a MotoGP-ben, azonban **JÖVŐRE MÁR LESZ EGY GYÁRI TÁMOGATOTT ALAKULATA IS A NOALEIEKNEK.** Az Aprilia és az őshonföldnek számító Gresini csapat 4 éves szerződést kötött. Az új prototípus Aprilia-ra azonban 2016-ig várni kell, azaz a Gresini csapatban 2015-ben még az open kategóriás ART Aprilia-t láthatjuk Alvaro Bautistával, aki két éves kontraktust kötött a márkával. Mindemellett Pit Beirer, a KTM sportigazgatója bejelentette, hogy 2015-ben elkezdődnek az új KTM prototípus tesztelése, amellyel **2017-BEN TÉR VISSZA A MÁRKA A MOTOGP-BE.**

Vinales bombaformában motorozik: immár a negyedik győzelménél jár azt követően, hogy Phillip Islanden és Sepangban is nyert. A pontok tekintetében Vinales a legjobb újonc a Moto2 történetében, hiszen már több pontot gyűjtött be, mint 2011-ben Marc Marquez.

A nagy kérdés: Marquez vagy Miller?

A Moto3-ban csak a szezonzárón dől el a vb-cím sorsa. Ez elsősorban Jack Miller elszántságának és agresszivitásának köszönhető. A vezér KTM-es gyűjtötte a legtöbb pontot az elmúlt két nagydíjon, aminek köszönhetően 25-ről 11 pontra csökkentette a hátrányát az élvonalas Alex Marquez mögött. Alex Rins, Romano Fenati és Efen Vazquez matematikailag esélytelen arra, hogy befogja Marquezt. Fenati kétszer is nullázott. Előbb kilökte őt Vazquez, majd technikai hiba miatt kiállt. Vazquez ugyan megszerezte az idei második győzelmét, de túl későn támadt fel, ezért vb-cím nélkül kell elhagynia a Moto3-at az életkora miatt. Rins



Marquez és Rossi: idén ők a MotoGP kategória főszereplői

kétszer is harmadik lett, s immár az örökranglistán neki van a legtöbb dobogója a Moto3-ban, azonban ő is vb-cím nélkül kénytelen felköltözni a Moto2-be.

A szezon utolsó harmadában teljesen megváltoztak az erőviszonyok a MotoGP-ben, a Yamaha felzárkózott a Honda technikai színvonalára. Az elmúlt két nagydíjon Valentino Rossi gyűjtötte a legtöbb pontot, ahogyan a Yamaha is. Rossi Ausztráliában a 8. helyről rajtolva nyert azt követően, hogy Marquez bukott az 1. helyről. A 250. MotoGP-nagydíján 2005 után „vette be” ismét az ausztrál pályát, ahol két rekordot is beállított. Casey Stonerhez hasonlóan immár neki is 6 győzelme van Phillip Islanden, míg a versenybeli leggyorsabb köröket illetően utolérte honfitársát, Giacomo Agostinit a MotoGP örökranglistáján. A 108. győzelménél járó Rossi is 69 nagydíjon motorozta a leggyorsabb kört. A hangvillások 2008 után a dobogó mindhárom fokát elfoglalták, míg 2009 után fordult elő ismét, hogy a Yamaha zsinórban négy győzelmet aratott a MotoGP-ben. A gumidokkal küszködő Jorge Lorenzo a második lett, míg Bradley Smith a 34. nagydíján megszerezte az első dobogóját a MotoGP-ben.

Sepangban viszont a Honda-Marquez páros visszavágott a Yamaha-Rossi duónak, méghozzá ugyanúgy rekordokkal. Marquez először az edzésen állított fel új csúcsot: ő az első a királykategóriában, aki 13 rajtelsőséget szerzett egy szezonban. A rajtja viszont nem sikerült, összement Lorenzóval, s visszacsúszott a 8. helyre. De nagyon hamar felzárkózott, hogy aztán mindkét yamahást megelőzze. Marquez közel két hónap után diadalmaskodott ismét, míg idei 12. sikerével beállította Michael Doohan 1997-es rekordját.

HEGYI ANDRÁS-SZABÓ RÓBERT



Marquez vezető helyről dobta el a vasat Phillip Islanden



Redding (45) marad a MotoGP-ben, ám átigazol a királykategóriában debütáló Marc VDS csapathoz



Mi lesz itt a végén? Marquez (12) és Miller (8) mellett Rins (42) és Vazquez (7) is kulcsszereplő lehet

VEGEREDMÉNY (18/16-17.)

Phillip Island

MOTO3: 1. Miller (AUS) KTM, 2. A. Marquez (SPA) Honda, 3. Rins (SPA) Honda.
MOTO2: 1. M. Vinales (SPA) Kalex, 2. Lüthi (SWI) Suter, 3. Rabat (SPA) Kalex.
MOTOGP: 1. Rossi (ITA) Yamaha, 2. Lorenzo (SPA) Yamaha, 3. Smith (GBR) Yamaha.

Sepang

MOTO3: 1. Vazquez (SPA) Honda, 2. Miller, 3. Rins
MOTO2: 1. M. Vinales, 2. Kallio (FIN) Kalex, 3. Rabat.
MOTOGP: 1. M. Marquez (SPA) Honda, 2. Rossi, 3. Lorenzo

Az összetett állás

MOTO3: A. Marquez 262 pont, 2. Miller 251 pont, 3. Rins 226 pont, 4. Vazquez 212 pont, 5. Fenati 174 pont, 6. Masbou 160 pont, 7. Bastianini 122 pont, 8. I. Vinales 121 pont, 9. Kent 116 pont, 10. Binder 102 pont.
MOTO2: 1. Rabat 326 pont (már világbajnok!), 2. Kallio 289 pont, 3. M. Vinales 274 pont, 4. Lüthi 169 pont, 5. Aegerter 162 pont, 6. Zarco 130 pont, 7. Corsi 100 pont, 8. Cortese 85 pont, 9. Morbidelli 75 pont, 10. Salom 72 pont.
MOTOGP: 1. M. Marquez 337 pont (már világbajnok!), 2. Rossi 275 pont, 3. Lorenzo 263 pont, 4. Pedrosa 230 pont, 5. Dovizioso 174 pont, 6. P. Espargaro 126 pont, 7. Smith 119 pont, 8. A. Espargaro 117 pont, 9. Bradl 109 pont, 10. Iannone 102 pont.



Átlényegülés után

Beszámolunk az új Kiadású Ford Mondeó és a Skoda Fabia, valamint a frissítőkúrán átesett Mercedes-Benz B-osztály nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



Családi körben

Ötödik generációjához érkezett a Renault Espace. Lássuk, mivel rukkolt elő a családi egyterűek műfajának nagy karaktere!



Utánlövés

A milánói EICMA kiállítással zárul az európai motoroszezon. Felsoroljuk a seregszemle legfontosabb újdonságait.



Talpunk alatt

Tanácsadó rovatunkban a téli gumiabroncsokkal kapcsolatos aktualitásokat gyűjtjük csokorba.



További témáink

Teszt

- BMW 218i Active Tourer

Járműtechnika

- Mercedes Electric Drive

Sport

- Formula-1: Amerikai és Brazil Nagydíj

autó-motor

ELŐZETES

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztők
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN,
TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Tervezőszerkesztők
BIRÓ ÉVA,
RÓKA BARBÁRA,
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY

Szerkesztőség
1082 Budapest, Futó u. 35-37.,
Telefon: 06-1-460-2470,
fax: 06-1-460-2605
titkarsag@automotor.hu

Titkárságvezető
NYUSTI BERNADETT

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

mediaworks
Content first

Felelős kiadó
MIHÓK ATTILA
ügyvezető igazgató

Pénzügyi és Operatív igazgató
KATONA VIKTOR

Sport, Szórakoztató és Regionális Üzletág igazgató
PAPP GÁBOR

Marketing és Üzletfejlesztési igazgató
PISZTER-DOMÁN ÉVA

Hirdetési igazgató
MICZINKÓ KATALIN

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

A hirdetések tartalmi és formai megjelöléséért a Kiadó nem vállal felelősséget. Az elhelyezett fizetett politikai hirdetések nem tükrözik a szerkesztőség vagy a kiadó véleményét. A hirdetések közlésekor teljes mértékben figyelembe vesszük a gazdasági reklámtevékenységről szóló 1997. évi LVIII. törvény rendelkezéseit, valamint az önszabályozó reklámipiacon kialakult gyakorlatot.

Tilos az Autó-Motor bármely fotóját, írott anyagát részben vagy egészben, illetve átdolgozva átvenni vagy újraközzélni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

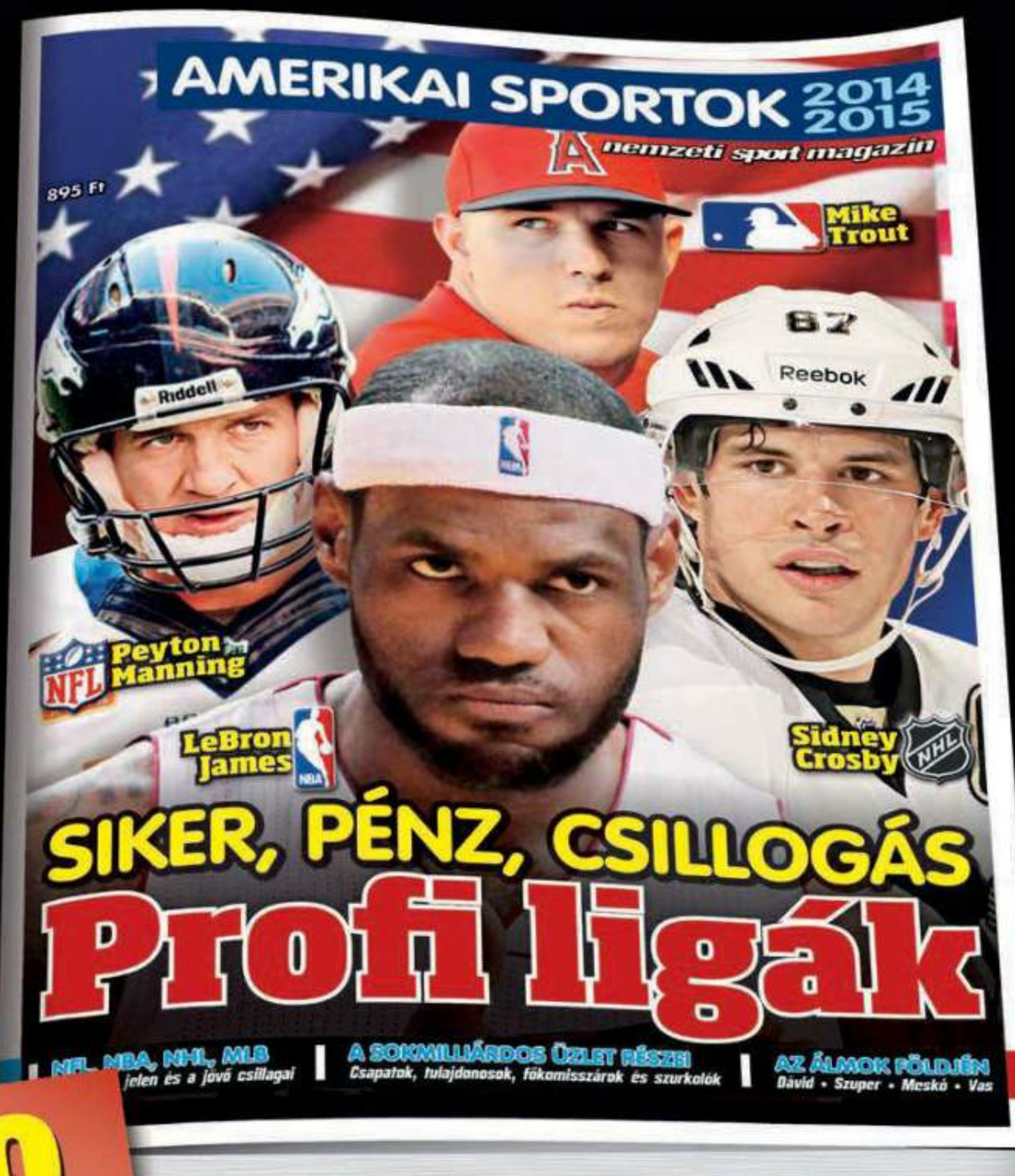
Nyomás
Ipress Center Hungary Kft.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE ügyvezető
A nyomtatás időpontja
2014/44. hét
66. évfolyam, 20. szám
Munkaszám: 128572
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

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

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

AMERIKAI SPORTOK 2014 2015

nemzeti sport magazin



100
oldalon

NFL, NBA, NHL, MLB
A múlt, a jelen és a jövő csillagai
A sokmilliárdos üzlet részei
Az álmok földjén

KERESSE AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL!