

www.automotor.hu | SK: 174 EUR, 175 DIN, 6,7 LEI

# autó17 motor

ALAPÍTVÁ: 1948



NEGYEDIK GENERÁCIÓ  
**MAZDA**  
2015 **MX-5**



A FREELANDER UTÓDJA  
**LAND ROVER**  
**DISCOVERY**  
**SPORT**

JÖN AZ ÚJ VÁSZONTETŐS  
**BMW 2 CABRIO**



RESZKESS,  
PRÉMIUM  
KATEGÓRIA!

310 KM/ÓRA A VÉGE!

**MERCEDES**  
**AMG GT**



BRIT ÚJDONSÁG A NÉMETEK VADÁSZTERÜLETÉN!

# JAGUAR XE

VÁROSI TEREPMINI

**OPEL ADAM**  
**ROCKS**



**HONDA NM4**  
**VULTUS**



**KIA SOUL**

**SUZUKI SX4 S-CROSS**



9 770005 079004



14017

ITT A LADA VESTA WTCC! >>>  
ÚJ AUTÓVAL TÁMADNAK AZ OROSZOK!





Már az újságárusoknál!

### A felháborodás hulláma

Zak Noyle nem így képzelte el a témáját. Amikor az amerikai fotográfus Dede Suryana indonéz szörfösökről akart akció közben portrét készíteni, a magányos Java szigeti öböl szemétdombhoz hasonlított. Minden civilizációtól távol hulladékok, papírtartók és üres sörösdobozok verődtek a vízben. Indonézia néhány nagy területén nincs működő szemétszállítás. A hulladékok az utcára, a folyókba vagy a tengerbe ömlik – amely aztán újra a strandokon köt ki. Noyle és Suryana ennek ellenére elkészítették a fotókat. Hogy megmutassák, mivé lesz a tökéletes hullám álma, ha az ember nem tanulja meg óvni a környezetét.

# TUDÁS KALAND INSPIRÁCIÓ

## Ön tudja?

- Hogyan fogad adatokat a rádió?
- Hogyan álcázza magát a hawaii kurtafarkú tintahal?
- Hogyan lett Robert Bruce Skócia királya?
- Miért nincs szó bizonyos illatokra sok nyelvben?
- Mi az új reménység a dengue-láz elleni küzdelemben?

Válaszok a legfrissebb GEO magazinban.

**Rendelje meg most!**

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



**GEO**  
Az ismeretterjesztő magazin

am BEVEZETŐ

## Arrivederci!



Szabó Róbert

Luca di Montezemolo október 13-ig látja el a Ferrari elnöki teendőit, onnantól kezdve Sergio Marchionne lesz a mindenható. Ezek a száraz tények, a globális érdeklődést kiváltó fejcsere mögött azonban sok-sok minden rejtőzik. Mindenekelőtt a Ferrari Formula-1-es csapatának sikerelensége, ami a Schumacher-éra óta tartó vegetáció miatt jókora szálkává hizott a Fiat vállalatcsoport elnöki posztján trónoló Marchionne szemében. Persze az sem elhanyagolható, hogy Marchionne és Montezemolo finoman szólva nem ért egyet a márka jövőjével kapcsolatban. A nagyfőnök vélhetően modernebb offenzívát képzel el, mint az e téren konzervatív gondolkodású Montezemolo.

A leköszönő vezető 23 esztendő átívelő elnöki munkásságára amúgy nem lehetett panasz, hiszen az utcai autós üzletág az elmúlt években folyamatosan rekordnyereséget termelt, a Ferrari képzeletbeli tortáján azonban mégiscsak a Formula-1 a díszgyertya. Nos, itt már sebezhető volt Montezemolo: a vörösök Kimi Räikkönen 2007-es egyéni vb-címe, valamint a gárda 2008-as konstruktori aranya óta egyik tabellán sem végeztek az élen, ami – valljuk be – már-már meszeszerűen érthetetlen.

Montezemolo megkésétt tűzoltásként idén lemondásra kényszerítette a csapatfőnök Stefano Domenicallit, akinek helyét éppen az amerikai piacért felelős Marco Mattiacci töltötte be. A dolgok ettől kezdve (május) némiképp felgyorsultak, s bár eredmény azóta sincs, Marchionne a jövőt illetően minden korábbinál gyökeresebb változásokkal jelzi törekvéseit. Montezemolo feje több mint jelképes momentumként „hull porba”, most már csak arra kell figyelni, hogy a mérnökök ütőképes autót építsenek, s amúgy nehogy kerekelt oldjon Fernando Alonso. Az ő helyét aligha veheti át Marchionne...



10. oldal

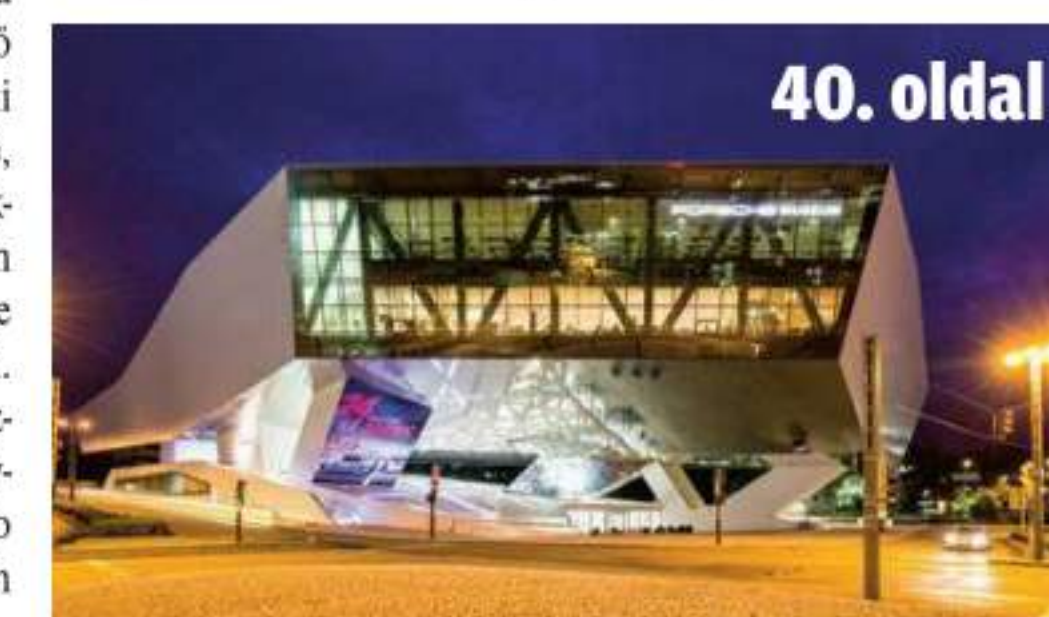
Szúrósabb tekintettel és új alapmotorral jön az Audi A6-os.



Jaguar XE: mit szól ehhez a németek „szentháromsága”?



Marquez Lorenzónak is felejtethetetlen pillanatokat szerzett.



Porsche Múzeum: a hely, ahol lüktet a történelem.



12. oldal

Recesszió ide vagy oda, a Mazda MX-5-ös őrzi a lángot.

### TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	30

### Postaláda

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

### Extra

Porsche Múzeum	40
----------------	----

### Bemutató

Mazda MX-5	12
Jaguar XE	14

### Menetpróba

Opel Adam Rocks	16
-----------------	----

### Teszt

Audi A3 Cabriolet 1.4 TFSI CoD S tronic	18
Kia Soul 1.6 CRDi	20
Suzuki SX4 S-Cross 1.6 DDiS 4WD	22
BMW X4 xDrive30d	24
Honda NM4 Vultus	32

### Használt autó

Audi A3 Cabriolet (2008-2012)	19
Kia Soul (2008-2013)	21

### Tuning

Volkswagen Golf III TDI	26
-------------------------	----



### Tanácsadó

Turbós autó chiptuningja	28
--------------------------	----

### Időszerű

Új gépjárművek értékesítése	11
-----------------------------	----

### Sport

Hírek, eredmények	34
Gyorsasági motoros GP: Silverstone	36
Superbike- és supersport-vb: Jerez	37
Formula-1: Olasz Nagydíj	38

RÖVIDEN

Vagányabban



A vadonatúj, második generációs Hyundai i20-as mellé hamarosan megérkezik az új, háromajtós verzió. A Coupé utónévvvel illetett típus **ERŐTELJESEN KÜLÖNBÖZIK MAJD AZ ÖTAJTÓSTÓL**, sportosabb külleme miatt pedig feljebb pozícionálja a márkát. Az újdonság a „normál” i20-ashoz hasonlóan Törökországban készül majd.

Indiai nóvum

Az indiai piacra fejlesztette a Suzuki az új Ciaz limuzint. A teljesen új padlólemezre épülő lépcsőshátú 4,5 méter



hosszú és **510 LITERES CSOMAGTÉRREL RENDELKEZIK**, az indiai útviszonyok miatt pedig 17 centi a hasmagassága. A motorpalettát 1,25-ös dízel (90 LE) és 1,4-es benzines (92 LE) egy-egy alkotja.

Búcsúzóul

A VW a csekély kereslet miatt **HAMAROSAN BEFEJEZI AZ EOS FORGALMAZÁSÁT AZ EGYESÜLT ÁLLAMOKBAN**, de előtte még piacra dobja a Final Edition változatot. A modell alapáron bőrüléseket és alumínium dekorelemeket kap, illetve sportfutómű is jár hozzá.



HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

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

**KÖLOS-1**

Elveszett, sérült, egyedi, matrica, „E”, „P” rendszámotláb. EU-sítás. Forgalomba helyezés, kivonás.

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

Komolyabb Yaris



Már hazánkban is rendelhető a felújított Toyota Yaris, amelynél a forma megújulása mellett elég alaposan megváltoztatták a műszaki tartalmat is. Az új tűzfal, az erősebb szélvédőragasztó, a több ponthegeztés miatt 20%-kal merevebb a karosszéria, miközben a felfüggesztést kényelmesebbre hangolták. A várhatóan legnépszerűbb középső, Active felszereltség ugyan 50 000 Ft-tal többé kerül az eddiginél, de cserében menettefny,



keréknyomás-ellenőrző, magyar fedélzeti menü, hátsó tárcsafék és bicikakules is dukál hozzá. Az alapmodell, a háromajtós, 1,0 literes Live 2 790 000 Ft-ért kelleti magát.

Kapkodtak érte

Az előző lapszámunkban bemutatott, vadonatúj Volvo XC90-es kizárólag online megvásárolható First Edition



kivitelének összes példánya 4 órával a megjelenése után elfogyott! Az 1927 darabos kiszéria kapcsán Alain Visser, a Volvo Car Group értékesítési, marketing és ügyfélszolgálati alelnöke elmondta: „Nagyon elégedettek vagyunk, de számítottunk arra, hogy autóink hamar elfognak”. A First Edition modellek a Volvo alapításának évét ünneplik.



Választási lehetőség

Eddig a Peugeot 308-as második nemzedéke nagy siker, amit az Év Autója cím és a 150 ezer eladott példány is jelez. Most azonban tovább folytatódik a sztóri, ugyanis a jön a 308 GT, mely benzines vagy dízel változatban, illetve ötajtós vagy kombi karosszériával

is elérhető lesz. Az 1,6-os benzines turbómotor 205 lóerőt, míg a 2,0 literes dízel 180 lóerőt tud – előbbi csak kézi váltóval, míg utóbbi kizárólag hatgangos automatával konfigurálható. A teljesítményhez képest mindkét modell nagyon takarékos, hiszen a benzines 5,6, míg a dízel

4,0 literrel beéri száz kilométerenként (ferdehátú változat). A morcos kinézetű, alapáron LED-es fényszórókkal büszkélkedő újdonságokban merevebb rugókat és hatásosabb fékrendszert találunk, s az elektromos kormányszervo működését is áthangolták.

Az indigókék metálszint direkt a GTI-hez „keverte ki” a Peugeot



Az új csodafegyver



A transaxle elrendezés miatt nem orrnehéz az autó, a súlyelosztás az első és hátsó tengely között 47:53 arányú



Mindössze 231 kilós a GT alumínium karosszériája, az autó saját tömege pedig 1615 kg

Egyenesen a Porsche 911-es babérajaira tör a Mercedes a vadonatúj AMG GT nevű sportkocsival. A modellt a már nem gyártott SLS AMG módosított alumíniumvázára épül, de formailag teljesen önálló alkotás, ráadásul az említett típusnál közel 10 centivel rövidebb. A teljes mértékben AMG-fejlesztésű típus a Mercedes szerint versenypályás használatkor éppúgy remekel, mint közúton, bár előbbi felhasználási körre inkább az S verzió való. Mindkét alváltozat a Mercedes új generációs 4,0 literes, V8-as motorját kapja, ám míg a bázismodell 462 lóerőt és 600 Nm-t termel, addig az S kivétel 510 lóerővel és 650 Nm-es nyomatékkal büszkélkedhet. Ahogy az Audi és

a BMW nagyteljesítményű V8-asainál, úgy a Mercedes erőforrásánál is a két hengercs között helyezték el a turbófeltöltőt, illetve fontos, hogy ez az egyetlen jelenlegi száraz karteres Mercedes motor. A topmodell menetteljesítményei letaglózóak, a 0-100-as sprint 3,8 szekundumig tart, míg a végsebesség elektronikusan korlátozva 310 km/óra! A hétfokozatú duplakuplungos váltóval ellátott GT-k közül az erősebb elektronikusan vezérelt, változó zárású differenciálművel, 36 helyett 39 centis első féktárcsákkal és adaptív lengéscsillapítókkal érkeznek, de ezen felül rendelhető még aktív motor- és váltótartó bak, valamint karbon-kerámia fékrendszer, 40 centis első tárcsákkal.

Ideális kompromisszum

Négy évszázados gumiabroncsok terén több mint 20 éve piacvezető Vredestein bemutatta az új generációs Quatrac 5-öst. Fejlesztése a hollandiai Enschedében történt és többféle új technológiai megoldást vonultat fel. Például az innovatív, aszimmetrikus futófelület-kialakítást: a száraz és nedves útfelületekre optimalizált külső rész jó kezelhetőséget, kormányzási pontosságot és oldalirányú tapadást nyújt, az aszimmetrikus hosszirányú barázdák pedig (szélei különböző szögeket zárnak be

a futófelülettel) javítják az abroncs merevségét és nagyobb stabilitást biztosítanak. Ugyanakkor hideg vagy havas felületeken a továbbfejlesztett lamellatechnológiával készülő belső oldal, valamint a gumiabroncs közepén, a lamellák között elhelyezkedő háromdimenziós tapadókarmok garantálnak megfelelő tapadást. A Vredestein Quatrac 5-ös rendelkezik a „három hegycsúcs és hópehely” szimbólummal, valamint a szabványos M&S köddal is, tehát megfelel a téli gumiabroncsokat kötele-

zővé tevő országokban érvényben lévő irányelveknek. A teljes szilikakeverék mellett egy speciális polimerkombináció teszi kopásállóvá és tartóssá a futófelületet, az alacsony gördülési ellenállás, a vizes felületeken mért kis féktávolság és az alacsony gördülési zaj miatt pedig kiérdemelte a zöld EU-s gumiabroncs-jelölést. Az elsősorban kompakt és középkategóriás autókra szánt Vredestein Quatrac 5-ös a 185/65 R15 H (210 km/h) és 225/45 R 17 V (240 km/h) méret között 12-féle változatban készül.



RÖVIDEN

Régi név, újult erő

Az új generációs SRT Viper nem hozza az előzetesen elvárt értékesítési adatokat, ezért rövid gyártási idő



után frissítik. **AZ SRT NÉV HELYETT VISSZATÉRNEK A DODGE MÁRKAJELZÉSHEZ**, illetve 5 lóerővel izmosították a 8,4 literes, V10-es óriásmotort (653 LE). Takarékosabb megfontolásból a hatodik fokozat hosszabb áttételt kapott.

Átigazolás



23 éves munkaviszony után **ANDY PALMER ELHAGYTA A NISSANT, ÉS AZ ASTON MARTIN VEZÉRIGAZGATÓJAKÉNT FOLYTATJA PÁLYAFUTÁSÁT.**

Az 51 éves, mérnök végzettségű Palmer a Nissan termékfejlesztési, marketing és elektromos jármű részlegét igazgatta, illetve az Infiniti elnökeként is ténykedett. Az Auto-Express magazin 2012-ben az autópár legbefolyásosabb britjének választotta Palmert.

Gyártásindítás

**MEGKEZDÖDÖTT AZ ÚJ FORD MUSTANG GYÁRTÁSA** a márka Flat Rock-i üzemében (Michigan). Mivel az amerikai piac prioritást élvez, az első Mustangok hivatalos kézből csak 2015-ben érkeznek Európába. A Mustang történetében

**ez az első alkalom, hogy globálisan kapható lesz (120 országban).**



# Másik dimenzió



A Range Rover Evoque vonásai köszönnek vissza az új Discovery Sportról



A dízel alapverzió fronthajtású kivitelben is elérhető lesz



A Freelandert váltja a Land Rover palettáján a vadonatúj Discovery Sport. Bár a márka a kompakt SUV-k közé sorolja a modellt, a 4,6 méteres hosszúság és az opcióként elérhető 5+2-es üléskonfiguráció is mutatja, nem kisméretű járműről van szó. Az elődjénél jóval áramvonalasabb karosszéria több helyen a

Range Rover Sportot idézi, és a beltér is sokkal minőségibb hatást kelt, miközben a gyártó a terepképességekről sem feledkezett meg. A 25 fokos első, a 31 fokos hátsó és a 21 fokos középső terepszög, valamint a Terrain Response üzemmódválasztóval és a 600 mm-es gázlómélységgel zord körülmények között is otthonosan mozog



## Zöldhullám

A Ford és a DTE Energy közös munkával építi meg Michigan állam legnagyobb napermű-telepét a Ford Világközpontjánál (Dearborn). A projekt eredményeképpen 360 fedett parkolóhely és 30 töltőpont épül majd a Ford dolgozói által használt plug-in járművek, többek közt a Ford Fusion Energi és C-MAX Hybrid Energi modellek számára. A létesítményben egy kiosk is helyet kap, ahol a látogatók részletes információkhoz juthatnak a napenergiáról és a Ford új parkolójáról. A napelemes tetőszerkezet össze-

sen 1,038 megawatt elektromos áram előállítására lesz képes, ami 158 átlagos méretű háztartás energiaszükségletének felel meg. Az Ohio állambeli Cincinnati Állatkert parkolója mellett ez lesz a Közép-Nyugat-Amerika második legnagyobb napelemes létesítménye, és áramtermelésével jelentősen csökkenti majd azt az energiamegtartást, amit a Ford jelenleg a hálózatról vesz fel irodái működtetésére. A napermű-telep beindítása megközelítőleg évi 794 tonna széndioxid-emisszió megtakarításával jár.



## Tisztasági csomag

Két évvel azután, hogy a Mitsubishi a Párizsi Autószalonon bemutatta az azóta rendkívül sikeresre vált Outlander PHEV hálózatról is tölthető hibrid SUV-t, a

japán márka az idei szalonon is leplez el egy PHEV (1) gépjárművet. Az Outlander PHEV Concept-S a „normál” Outlander továbbgondolása, sportosabb formatervvel



és a Mitsubishi szerint fokozott vezetési élménnyel. A márkához kapcsolódó további hír, hogy a Mitsubishi olaszországi forgalmazója 23 darab i-MiEV elektromos autót (2) szállít a Carabinierinek, az olasz katonai rendőrségnek. A modellek nagyvárosok történelmi központjaiban, valamint a 2015-ös milánói Expo zéró emissziós területein teljesítenek majd szolgálatot.



## Új bőrben

Az alaposan felfrissült az Infiniti felsőközépkategóriás limuzinja, a korábban M jelzéssel futó Q70-es (1). A modell nagy szenzációja, hogy a Q50-eshez hasonlóan megkapja a Mercedes 2,2 literes, 170 lóerős dízelmotorját. A kínálat európai csúcsmoделlje továbbra is a 364 lóerő rendszerteljesítményű hibrid marad, melyben 3,5 literes, V6-os benzínmotor és villanymotor dolgozik karöltve. Az óvatosságot átrajzolt külső mellett a módosított futómű és a madártávlati képet mutató „körkamera” megjelenése az újdonság. Az Infiniti emellett azt is bejelentette, hogy a Párizsi Autószalonon debütál a Q80-as (2) tanulmányautó. A kupé modellt egyelőre egy skiccn mutatta meg a gyártó, de annyit már tudunk róla, hogy ez lesz az Infiniti új zászlóshajójának előfutára.

## Kapunyitás

Barcelona trendi kerületében, az El Born negyedben nyílt meg a Mazda Space, a japán márka új rendezvényközpontja. A tér nem kizárólag a Mazda-kereskedők, újságírók vagy a Mazda-tulajdonosok látogatására épült, nyitva áll közösségi programok

lebonyolítására is. A moduláris, 1000 m<sup>2</sup>-es földszinten zajlanak majd az új modellbemutatók, a konferenciaterem pedig a vállalat más eseményeinek ad helyet. A Mazda Space-ben olyan ritka modellek is láthatók lesznek, mint a Cosmo Sport, a 360 Coupe, a Carol, vagy az MX-5 első generációjának egy gyári állapotú példánya.



## Végleges helyszín

Az elektromos autót gyártó Tesla Nevada államot választotta az öt-milliárd dolláros beruházás keretében felépülő, Gigafactory nevű akkumulátorgyár helyszínéül. Az új üzemre azért van szüksége a márkának, hogy

lejjebb tudja szorítani az akkumulátorok előállításának költségét a saját gyártás által, így pedig megfizethetőbb modellekkel is előrukkolhat. A létesítmény a tervek szerint 2020-tól mintegy 6500 főt foglalkoztat majd.



## FALKEN High Performance Tyres 20 EURÓS TANKOLÁSI KUPONT KAP AJÁNDÉKBA!

**Október 15-től** a Falken magyar vevőit különleges Dankeschön (köszönet) várja: A Falken köszönetet mond: tanke (tankolj)! Aki október 15-től november 30-ig egy készlet téli modellet (Eurowinter HS449 vagy Landair LA/SL S112) vásárol, 16 colosnál 10 eurós, 17 colos vagy nagyobb méretűnél 20 eurós tankolási kupont kap ajándékba.



RÖVIDEN

Le a kalappal!

Német lapértékelések szerint a Mercedes az S-osztály Coupé (képünkön) alapjára új kabrió modellt tervez.



vez. A hírek szerint vászontetővel érkező újdonság **JÖVŐRE SZÉRIAÉRETT FORMÁBAN FOG BEMUTAKOZNI**, mégpedig V8-as és V12-es benzines turbómotorokkal.

Szervizlátogatás

Az Audi mintegy 70 ezer darab, 2012 márciusa és decembere között gyártott, 3,0 TDI motorral ellátott A4-es, A5-ös, A6-os, A7-es, Q5-ös és Q7-es modelljét hívja vissza soron kívüli



szervizlátogatásra a fékrásegítő esetleges meghibásodása miatt. Az érintett autók fékei működnek, „csak” **A SÓFÖRNEK ERŐTELJESÉBEN KELL A PEDÁLRA LÉPNI A LASSÍTÁSHOZ.**

Helyzetbe hozzák



A VW CC az importautókat sújtó vám miatt ritka látvány az utakon Kínában, de hogy a világ egyik legnagyobb autópiacon se maradjon széles körben elérhető, négyajtós VW kupé nélkül, **BEMUTATTÁK A SHANGHAI VW ÁLTAL KÉSZÍTETT LAMANDÓT.** Az MQB-platformos modell

**csak a helyi piacra készül, 1,4 vagy 2,0 literes turbós benzinmotorral.**

# Újabb családtag



A kupéhoz képest átlagosan 160 kilót szedett fel magára a 2-es Cabrio

Jövő februárban kezdődik a BMW 2-es Cabrio (1) forgalmazása, mely a nagyszerű, több mint 130 ezer példányban értékesített 1-es Cabrio utódjának tekinthető. Utóbbi tipushoz képest jelentősen nőttek a méretek, hiszen a hosszúság 72 (4432 mm), a szélesség 26, a tengelytáv pedig 30 mm-rel gyarapodott, ráadásul a karosszéria 20%-kal merevebb a korábbinál. Az újdonság elektromos mozgatható, továbbfejlesztett akusztikai tulajdonságú vászontetővel rendelkezik,



az 50 km/órás sebesség nyitható-zárható „kapucni” (20 másodperc művelet) fekete, antracit vagy barna színben érhető el. A 2-es Cabrio kezdetben 184 (20i) vagy 245 ló-

erős (28i) 2,0 literes, benzines turbómotorral, 326 lóerős, sorhatos, 3,0 literes, benzines turbómotorral (M235i) és 190 lóerős, 2,0 literes dizelmotorral (20d) lesz kapható.



Az M4 Cabrio esetében a külsőre és a technikai tartalomra sem lehet panasz



A nyitott tetejű 2-es premierjével egy időben megkezdődött az M4 Cabrio (2) hazai forgalmazása: az újdonság 23 595 000 forinttól vihető haza, azaz 1,8 millióval drágább a kupénál. A 431 lóerős, 3,0 literes, sorhatos turbómotorral ellátott modell összehajtogatható keménytetővel rendelkezik - a tető gombnyomásra 20 másodperc alatt teljesen lenyitható, és amennyiben szükséges, 18 km/órás sebesség alatt akár menet közben is mozgatható. A modell 4,6 másod-

perc alatt gyorsul száz tempóra (hatgangos kézi váltó), ám ha valaki hajlandó 1 297 800 forintot áldozni a hétfokozatú DKG-váltóra, úgy 4,4 másodperc csökken a szintidő. Az M4 Cabrio motorháztetője és első sárvédői alumíniumból készülnek, ami a számos egyéb súlycsökkentő megoldással együtt azt eredményezi, hogy száz kilóval könnyebb az M3 Cabrióhoz képest. A modell 4,6 másod-

# Szobor vagy autó?



Míg Kínában eleve külön márkaként vezette be a Citroën a DS nevet, most Európában is kiszervezik az almarkát, és több országban külön kereskedőhálózatban forgalmazzák majd a DS3-as, DS4-es és DS5-ös modelleket. Az első európai, DS márkaemlémas modell a Divine tanulmányautó, amely az ötajtós felépítés és a 4,2 méteres hosszúság miatt ugyan átlagosnak tűnik, de az üvegtető és a számos izgalmas részlet egészen különlegessé teszi. A beltérnél még jobban elengedhették a fantáziá-

jukat a tervezők, az iparművészeti alkotásnak is beillő középkonzol és utaskabin teljesen egyedi, illetve itt van a kormány mögött található, meglehetősen futurisztikus, háromdimenziós holografikus kijelző is. A modellbe 270 lóerős, 1,6-os turbómotort építettek.



# Brit-olasz frigy



Az Aston Martin Zagato Virage Shooting Brake a brit sportkocsigyártó és az olasz karosszériaépítő manufaktúra összefogásának legújabb közös gyümölcse. A szépséges vonalú modellel teljes lett az Aston Martin centenáriumi Zagato trilógiája, mely 2013-ban a DBS Coupé Zagato Centennialal és a DB9 Spider Zagato Centennialal kezdődött. A DBS Coupé alapjaira épülő Shooting Brake a három közül a legharmonikusabb külsővel büszkélkedhet, a kombi és kupé házítása tökéletesen sikerült. Az újdonságba 517 lóerős, 6,0 literes motor került, ám a hírek szerint a neve elhallgatását kérő tulaj egyetlen méter sem tesz majd meg az autóval, ugyanis műalkotásként és nem közlekedési eszközként tekint rá.

**Az Aston Martin fennállásának 100. évfordulóját ünnepli az új kupé-kombi**

# Kupés hátsóval



A Honda a Párizsi Autósalonon prezentálja az új HR-V tanulmányautót. A modell az oly népszerű, kisméretű szabadidő-autók táborát erősíti majd, ám a Honda olyan szempontból a saját útját járja, hogy kupés hátsót rajzolt az újdonságnak. A márka szerint a HR-V megkapja a Magic Seat ülésrendszert, így praktikumból valószínűleg jelest érde-

mel majd. A műszaki adatokat és a végleges modell piaci bevezetésének időpontját csak a premieren hozza nyilvánosságra a gyártó.



# Művészpallánták

Hetvenöt országból összesen 662 898 alkotást küldtek be a gyermekeknek kiírt, Toyota Dream Car Art Contest rajzversenyre. A három különböző korosztályban indulók (7 éves korig; 8-11 és 12-15 év) közül a vietnami Thanh Mai Bui (6 éves) „Szuper rák autó” koncepciójért, a 10 éves thaiföldi Jirawat Yodsing „Wat Pho masszáz autó” tervéért, valamint a romániai Iasmina-Maria Raceanu (16 éves) „Storyota” autójáért nyerte el az aranyérmet. Magyarország négy éve vesz részt a nemzetközi rajz versenyen és minden évben sikerült díjakat nyer-

niük a kreatív magyar gyerekeknek, melynek jutalmául Japánba utazhattak. Szerencsére idén is volt magyar nyertes: a 14 éves Gelányi Kata (rajza képünkön) egy különdíj jóvoltából elutazhatott szüleivel Japánba a díjátadó ünnepségre.



RÖVIDEN

Ritkaságok

Egyedi roadsterekkel ünnepli 25. évfordulóját a Panoz: a 25-25 darabos szériában készülő 25<sup>th</sup> Anniversary Edition Esperante Spyder és Spyder



GT áttervezett felfüggesztéssel és karbon aerodinamikai csomaggal érkezik. A Fordtól származó V8-as motor 430, 530 VAGY 800 LÓERŐS KIVITELBEN ÁLL RENDELKEZÉSRE.

Megbízatás



A Porsche Hungaria tulajdonosai újabb négy évvel, 2018. DECEMBER 31-IG MEGHOSSZABBÍTOTTAK EPEL JÁNOS ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ MEGBÍ-

ZATÁSÁT. Az idén nyáron lejárt előző megbízatást változatlanul hagyva Eppel János továbbra is a legnagyobb hazai importőr értékesítésért és marketingért felelős ügyvezetője, a pénzügyi, bevétel- és informatikai területeket pedig a „társügyvezető” Peter Gstattner felügyeli.

Új fronton

A Kia Motors egymilliárd dolláros beruházással új gyárat épít Mexikóban - jelentette be Enrique



Peña Nieto mexikói elnök és Hyung-Keun Lee, a Kia alelnöke (képünkön). A 300 000 darabos éves kapacitását új üzemmel A KOREAI MÁRKA GLOBÁLIS GYÁRTÁSI MENNYISÉGE ÉVI 3,37 MILLIÓ PÉLDÁNYRA NŐ.



5,7 liter az új, 190 lóerős benzines alapmodell átlagfogyasztása

# Penge tekintet

Felfrissülve folytatja pályafutását az Audi A6-os és összes modellverziója (A6 Avant, S6, S6 Avant, RS 6 Avant, A6 allroad quattro). A modellápolás keretében enyhén módosították a hűtőmaszkon és a lámpákon - az első fényforrás immáron mátrix-LED-es is lehet, amivel nagyon karakteres az A6-os arca. Az új belső színárnyalatok és az automata váltó módosított előválasztó karja nyilván kevés vásárlót hoz lázba, viszont a motorpalettán számos újítás történt. Új belépőmodellként megjelent a 190 lóerős, 1,8-as TFSI ultra, a 3,0 literes kompresszoros benzines pedig immár 333 lóerős. Dizelfronton a 218 vagy 272 lóerővel elérhető, új generációs 3,0 V6 TDI a nagy szám, illetve a korábbi V6-os frissített, biturbó kivétel is elérhető 320, míg competition változatban 346 lóerővel. A 190 lóerős 2.0 TDI ultra verzió érdekessége, hogy a fém csavarrugókat üvegszál-erősítésű műanyagból készült darabokra cserélik, ami javítja a rugózási komfortot és 4,4 kg-mal csökkenti a tömeget. Ami a sportmodelleket illeti, az S6-os 4,0 literes



Csupa kényelem: légrugós futóművel is elérhető a model

V8-asa 420 helyett már 450 lóerőt teljesít, ám az RS 6-os azonos felépítésű blokkja a továbbiakban is 560 lóerős. Fontos újítás, hogy a fokozatmentes Multitronic váltó eltűnt a kínálatból, így motorvariációtól függetlenül hétgangos S tronic, vagy nyolcfokozatú hagyományos automata váltóval készülnek a kuplungpedál nélküli A6-osok.

## Húzó iram

Tizenhárom évvel a BMW Group által kifejlesztett új Mini bemutatása után legördült a hárommilliomodik Mini az oxfordi gyártószalagról. A jubileumi autó egy ötajtós, a brit zászlót ábrázoló modell, amelynek ünnepélyes elkészültekor jelen voltak a BMW Group gyártásért, illetve a Mini márkáért felelős igazgatótanácsi tagjai.



3 MILLIONTH MINI.

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, 1535 Budapest, Pf.: 970, jellege: Postaláda  
E-MAIL: posta@automotor.hu  
TELEFAX: 06-1-488-5579

## Így is lehet!

Ugye milyen szép és méltóságteljes a Jaguar autók orrán ugró nagymacska? Bár 2008-tól már csak a kerek emblémás verziókat láthatjuk az új Jaguarocon, az ismeretlenség homályába burkolózó ezermesterünk alighanem nosztalgizálni vágyott. A motorházfedélre szegecselt konzolra egy csőfogót gyógyított, ám mivel egy jókora nyelvet is kreált neki, maszek Jaguarja inkább sárkányra hajaz...



## Nagyberuházás

Hazánk újabb régiója iratkozik fel az autóiipari beszállítók világtérképére, a Heves megyei Gyöngyöshaláson épül fel ugyanis az indiai Apollo márka új gumibroncsgyára! Az üzembem személyautó- (négy évszakos, nyári és téli), könnyű tehergépjármű-, valamint nehéz tehergépjármű- és autóbuszabroncsokat gyártanak majd. Az Apollo 440 millió eurós zöldmezős beruházása (ebből 95,7 millió euró az állami támogatás) 975 új munkahelyet hoz létre Gyöngyöshaláson. Az előzetes tervek alapján 250 000 tonna éves kapacitással kezdi működését a gyár, amely a termelés felutását követően évi 900 000 tonna abroncsot lesz képes előállítani.

## IDŐSZERŰ ÚJ GÉPJÁRMŰVEK ÉRTÉKESÍTÉSE

# Megyünk előre!

Apró kivételekkel augusztusban is folytatódott a forgalomba helyezések pozitív tendenciája.



A kivonulás híre nem tett jót a Chevroletnek: 232 darabbal kevesebb autó fogyott (-50,33%), mint egy évvel korábban (461 db)

Júliusi riportunkat (AM 2014/15.) a motorkerékpárok kategóriájának eredményeivel kezdtük, s mivel a kétkerekűek piaca csak nem akar átlendülni a holt-ponton, amolyan felkiáltó jelként most is velük nyitunk. A 2013-as augusztushoz mérten 10,9% a visszaesés, mindez a 139 darabos értékesítés mellett 17 darabos elmaradást takar, az első nyolc hónap tükreben (1482 db) pedig 103 db

## i HASZONGÉPJÁRMŰVEK

### Teher alatt

A 3,5 tonna alatti haszongépjárműveknél 1229 darabot hozott az augusztus (+225 db/+22,4%), AZ ÉVES MÉRLEG PEDIG 9635 DARABON ÁLL (+3082 db/+47,0%). A nehéz haszongépjárművek szegmense 69 példánnyal gyarapodott (összesen 335 db/+25,9%), ugyanitt az éves „számláló” pedig 2890 db-nál áll (+210 db/+7,8%). Autóbusból pontosan 20 példánnyal kevesebb fogyott, mint egy évvel korábban (-83,3%), az éves összevetésben gyakorlatilag stagnál a személyszállító járművekre jellemző kis volumen (+0,8% = +2, összesen 267 db).



Eddig a Fiat Ducato a beszteller kisárszállító (1033 db), s még a kifutó verzió is kapható

# Boldog újjászületést!

A japán roadster negyedik nemzedéke kőkeményen rágyúrt a látványra



i MAZDA MX-5	Méretek
Hosszúság:	3915 mm
Szélesség:	1730 mm
Magasság:	1235 mm
Tengelytávolság:	2315 mm

A legendás MX-5-ös 25. születésnapján a Mazda leleplezte a minden porcikájában új generációt!

Három földrészen, az Egyesült Államokban, Japánban és Európában egyazon időben debütált a Mazda MX-5-ös vadonatúj, negyedik generációja. Mivel az időpontot értelemszerűen a legfontosabb, amerikai piacoz igazították, a spanyolországi Barcelonában szeptember 4-én, hajnali 3 órakor vette kezdetét a bemutató. Hogy a japán roadsterről lehullt a fekete lepel, rögvést nyilvánvalóvá vált, hogy akik az elmúlt 25 évre jellemző evolúciós lépések folytatását remélték, csalódní fognak. Ugyanakkor örömtáncot lejtethnek azok, akik már régóta vágyták a formai forradalmat: az MX-5-ös átalakulása látványosabb, mint valaha, története során összesen nem változott még ekkorát! Persze nem véletlen, hogy a Mazda elérkezettnek látta az időt a drasztikus váltásra, hiszen az eladási darabszámok generációról generációra csökkenő tendenciát mutattak. Másrészt pedig az MX-5-ös életciklusa hosszabb az átlagosnál, tehát az ND kódjelű negyedik nemzedéknek – egy köztes ráncfelvarrással – uszkve kilenc év múlva is fiatalosan frissnek kellene látszania.

Szóval, a japán tervezők egy modern vágású, dögös és szexi kétüléses, nyitott sportkocsit alkottak,



Az izgalmas pilótafülke körülveszi a vezetőt és utasát

melyben első pillantásra szerintem könnyebb felfedezni a Mazdát, mint az MX-5-öst. Előlnézetből legalábbis a Kodo stílusirányzat meghatározó formajegyeit, például az ötszögletű hűtőmaszkot, a szűk metszésű fényszórókat, vagy a keréktárcák érzéki domborítását, még lendületesebb és merészebb vonalakkal komponálták meg. Hátról viszont a lámpatestek miatt kissé Jaguar F-Type utánérzése támadhat a szemlélőnek, míg a végtelenül hosszú és lapos orr-résszel (gőzöm sincs, hogy az aktuális gyalogosvédelmi előírások mellett hogyan tudták ennyire mélyre engedni a gépháztetőt), illetve a hátralt utascellával a BMW Z4-est idézheti a sziluetdje. Merthogy a

formán kívül az MX-5-ös arányai is megváltoztak: elődjéhez viszonyítva a hossza 80, a tengelytáv viszont csak 15 mm-rel kurtább, miközben egy centivel szélesebb és alacsonyabb is a kocsi

## Kisebb súly a nagyobb vezetési élményért

Többek között a méretcsökkentés, a SkyActiv technológia és a grammstratégia jótékony hatásaként az újdonságnak hozzávetőleg 100 kilót sikerült lefogynia! Pontos adattal egyelőre nem szolgáltak, de a mostaniból kiindulva valahol 1 tonna alatt lehet majd az alapmodell önsúlya. Ez pedig az MX-5-ösökre jellemző Jinba Ittai (ló és

## i PROTÓTIPIKUSOK Hidrogén, villany!

Az első generációnál **KÉTFÉLE ÉRDEKES MX-5-ÖS PROTÓTIPIKUSAL IS KÍSÉRLETEZETT A MAZDA.** Például az RX-7-es módosított Wankel-motorja hidrogénüzemű (képünkön) volt az egyikben – az alumínium üzemanyagtartályok a csomagtartóba kerültek. A gazdaságosság jegyében visszafogták a teljesítményt, így 13 másodperces gyorsulást és 150 km/órás csúcsebességet tudott a roadster. Az elektromos MX-5-



ös gépháztesteje és csomagterfele alá 16 nikkel-kadmium akkumulátor került, ami 450 kilóval, 1410-re növelte a kocsi súlyát. Ez figyelemre méltó 170 kilométeres hatótávot biztosított, de **ROSSZ HATÁSSAL VOLT A DINAMIKÁRA:** az egyenáramú villanymotor 21,5 másodperc alatt gyorsította százra és 130 km/órás csúcsebesség elérésére tette képessé az MX-5-öst.

lovása) vezetési élmény egyik alapköve, akár csak a tengelyek közötti ideális, 50:50 arányú súlyelosztás és az alacsony tömegközéppont. Meg aztán a pörgős benzinmotor, a joystick-szerű sebességváltó, az igényes futómű (elől kettős keresztlengőkaros, hátul több lengőkaros), valamint a precíz és érzéketes kormányzás. Hivatalos technikai információk híján ezek egy részéről jelenleg csak találgathatunk. A sajtóanyag például hosszabban beépített, SkyActiv orr-közép motorokról beszél, ahol a többes számon van a hangsúly. Legjobb tudomásunk szerint a 2,0 literes (kb. 160-180 LE) mellett az 1,5-ös (kb. 120-140 LE) négyhengeres jöhet még szóba. A teljesítmény pedig SkyActiv hatfokozatú manuális vagy az aktuális MX-5-öshöz is rendelhető és az Aisinnel közösen továbbfejlesztett hatgangos automatán keresztül juthat a hátsó kerekhez. Ez a prototípus 16 colos alufelniken és 195/50-es abroncsokon támaszkodott, de az amerikai beszámlók 205/45 R17-es gumikról is említést tesznek.

Egy röpké üléspróbát is tehetünk a kiállított jobb kormányos, japán specifikációjú modellben: a kisebb külső méretek dacára a hely-

ínlat mintha valamivel szellősebb lenne. Az üléspozíció ugyanis még a korábbinál is mélyebb, így aztán a magasabb kollégák is jól elfértek az autóban. Egyedül azt tették szóvá, hogy a multifunkciós kormány tengelyirányban továbbra sem, csak magasságban állítható. A felhasznált anyagok viszont sokkal igényesebbek, érezhetően javult a minőségérzet. Igaz, ez egy csúcscsúszelerségű verzióknak tűnt, borkárpittal, kanyarkövető fényszóróval, holtterfigyeléssel és sávellhagyásra figyelmeztetéssel. Ezenkívül az újabb Mazdákból ismerős (CX-5-ös, 6-os, 3-as) MMI vezérlőegység és a nagyméretű érintőképernyő, illetve az MZD Connect multimédiás/navigációs rendszer is megjelent a roadsterben.

Szerencsére a vászontető pófonegyszerű kezelése azonban maradt a régieben: központi rögzítőkar kiold, textil hátradob és már élvezhetjük is a nyitott autózás élményét – a szóbeszéd szerint később lesz összehajtogatható keménytetős Roadster Coupé is. Mármost a fontosabb európai piacokon 2015 júliusától, hazánkba viszont előreláthatólag csak jövő nyár végén fut majd be a vadiúj MX-5-ös.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Lágyan hullámzó oldalvonal, érzéki domborítások. Formás, de nem éppen egyedi az MX-5-ös fenéke



Sportosabb arányok: a rövidebb túlnyúlások és a hátralt pilótafülke mellett laposabb is a Mazda



## MODELLTÖRTÉNET

# Kósa ötletből bestseller

Hall-san, Ön szerint milyen autót kellene gyártanunk? - tette fel 1979-ben a kérdést a vele interjút készítő amerikai újságírónak Kenichi Yamamoto, a Mazda akkori kutatási és fejlesztési igazgatója. Bob Hall pedig a hirosimiai központ 401-es szobájában álló táblára egy kétüléses, nyitott sportkocsit vázolt fel - mindezt akkor, amikor a klasszikus brit roadsterek kihalófélben voltak. Végül a Miata - ahogy Észak-Amerikában az MX-5-öst hívják - 1989 februárjában, a Chicagói

Autószalonon debütált, és minden képzeletet felülmúlóan sikeresnek bizonyult. Az 1,6-os, 115 lovas motor mellett 1994-től 1,8 literes egészítette ki a kínálatot 130 lóerővel. 1997-ben Tokióban mutatkozott be a második nemzedék, a jellegzetes bukólámpák helyett fix fényszóróval: bár kívülről megújult, igazából ez volt a legmarkánsabb változás a pár milliméterrel nagyobb és biztonságosabb (két légszák, övfeszítők) roadsteren. Az 1597 cm<sup>3</sup>-es motor végig 110 lóerőt

tudott, míg a 2001-es frissítéskor az 1840 köbcentis 140-ről 146 lovasra izmosodott, s öt- helyett hatfokozatú kézi váltót lehetett rendelni hozzá. 2000 májusában elkészült az 532 ezredik példány, s ekkor a Guinness Rekordok Könyvébe is bekerült az MX-5-ös, mint a világ legnagyobb darabszámú eladott kétüléses sportkocsija - ezt a rekordot azóta is tartja. A harmadik generáció a 2005-ös Genfi Autószalonon gördült először a nagyközönség elé, s mindössze a

## i ELADÁSI DARABSZÁMOK

1. generáció (NA: 1989-1998):	431 506 db
2. generáció (NB: 1998-2005):	290 123 db
3. generáció (NC: 2005-):	+225 494 db
Összesen (2014 júliusig):	+947 123 db

kerek oldalsó indexlámpák maradtak érintetlenül. Az 1,6-ost ejtették a kínálatból, az alapmotor tisztét az 1798 cm<sup>3</sup>-es vette át 126 lóerővel, újdonságként pedig megjelent a 160 lovas „kétezer”. Az igényekre reagálva egy évvel később piacra dobták az összehajtogatható keménytetős Roadster Coupé verziót, mely csupán 37 kilóval nehezebb a vászontetősnél, és gombnyomásra 12 másodperc alatt dobja le a felsőjét.



2. GENERÁCIÓ (1998-2005)

1. GENERÁCIÓ (1989-1998)

3. GENERÁCIÓ (2005-TŐL)

A karosszéria nagy része újrahasznosított alumíniumból készül. A márka célja, hogy 2020-ra 75%-ban reciklált anyagokból gyártsa autóit



# Felkerült a radarra!

Régóta vártuk már és most végre megérkezett a Jaguar vadonatúj közepkategóriás limuzinja. Nézzük, mivel készül borsot törni a konkurencia orra alá az XE!

A 2001-2009 között gyártásban lévő X-Type-pal nem jöttek be a Jaguar számításai, hiszen az autó utód nélkül vonult nyugdíjba. Miután azonban a Tata átvette a brit márkát a Fordtól, rögtön világossá vált, hogy a nagyobb értékesítési darabszámok eléréséhez nélkülözhetetlen egy közepkategóriás modell. Ezúttal a költségesebb és nehezebb utat választotta a Jaguar, mint az X-Type esetében: Ford-platform helyett új, moduláris padlólemezre épül az XE, és teljesen friss, négyhengeres motorcsaládot fejlesztettek hozzá. A solihulli gyárat 1,5 milliárd fontos beruházás keretében bővítették, és 1700 új munkavállalót vettek fel, az Ingenium erőforrások készítéséhez pedig egy teljesen új üzemet húztak fel Wolverhamptonban. A kuncsaftok szempontjából azon-



InControl néven az XE-ben mutatkozik be a Jaguar új infotainment rendszere. Okostelefonos vezérléssel előre beindíthatjuk az autót, hogy mire beülünk, kellemes legyen a hőmérséklet

ban az az érdekes, hogy az XE a felmenővel szemben hátsókerék-hajtású, ami a roppant alacsony tömeggel együtt egyből a BMW 3-as alternatívájává teheti.

## A V6-os topmodell mindössze 1474 kilós

A bajor modellel nem csak a hátsókerék-hajtás-konceptió miatt lehet párhuzamot vonni. Bár a Jaguar sajtóanyaga hosszasan részletezi, hogy az F-Type dombor-

ulatái adtak ihletet az XE tervezésekor Ian Callum designfőnöknek, szerintem az első fényszórók kontúrja kísértetiesen hasonlít a 3-as BMW-ére. A sportosan elegáns lemeztűz egy teljesen alumínium platformra húzták rá, illetve a karosszéria számos eleme (pl. motorháztető) is ebből az anyagból készül, így a 340 lóerős benzines csúcsmo- dellel is mindössze 1474 kg-ot nyom a mérleg- en – ennél több mint egy mázsával nehezebbek a hasonló teljesítményű vetélytár-

JAGUAR	XE S
Összlökettérfogat:	2995 cm <sup>3</sup>
Hengerek/szelepek:	V6/24 kompresszor
Max. teljesítmény:	240 kW (340 LE) 6500/perc
Max. nyomaték:	450 Nm 4500/perc
Hossz./szél./mag.:	4672/1850/1416 mm
Tengelytáv:	2835 mm
Saját tömeg:	1474 kg
0-100 km/h:	5,1 s
Max. sebesség:	250 km/h
Átlagfogyasztás:	8,3 l/100 km
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	194 g/km
Forgalmazás:	2015 közepétől



Dupla kipufogóvég és 20 colos felnik jelzik a 340 lóerős topmodell potenciálját



Tucatnyi belső hangulat közül választhatnak majd a vásárlók



12,5 centivel nagyobb a tengelytáv az X-Type-hoz képest

sak. Ez annak fényében is nagy szó, hogy az XE érdemben nem kisebb ellenfeleinél (lásd keretes irásunkat), a 4,67 méteres hosszúsággal tulajdonképpen a szegmens „közepére” lótte be a Jaguar az újdonságot.

Az alumínium széles körű alkalmazásának köszönhetően ugyanakkor nemcsak könnyű az XE, hanem az eddigi legmerevbb karosszéria- struktúrájú Jaguar limuzin is. Sőt, a 0,26-os alaktényező is rekord- alacsony a márka eddigi négyajtó-

sai közül, illetve ez az első Jaguar elektromos szervokormányval és All Surface Progress Control rendszerrel. Utóbbi a Land Rover terepjárásra optimalizált kipörgésgátló rendszerekkel szerzett, több évtizedes tapasztalatára építve javítja a tapadást, ami lássuk be, egy hátsókerék-hajtású autónál fontos. A rendszer a hatékonyabb előrejutás érdekében csúszós úton, lejtőn vagy emelkedőn is képes a fékezésbe, illetve a gázpédál kezelésébe kismértékben beavatkozni. A modell

repertoárjából természetesen nem hiányozhatnak a modern vezetéstámogató „okosságok” sem: táblafelismerő, sávtartó asszisztens, távolságtartós tempomat, holtérszenzor, parkolóasszisztens és fedélzeti wifi is elérhető.

## Bőven lesz választási lehetőség

A Jaguar büszkén, a „vezető autójaként” aposztrofálja az XE-t, ennek megfelelően először az S utónév topmodell specifikációit hozta nyilvánosságra. A 3,0 literes, V6-os, kompresszoros benzinmotor az XK kivételével mindegyik Jaguarhoz elérhető, az XE-hez pedig a 340 lóerős variáns konfigurálható. A szélvészgyors V6-os kivételén azonban sokkal népszerűbbnek ígérkeznek a 2,0 literes, négyhengeres Ingenium motorok (benzines és dízel egyaránt). A két-millió kilométeres közúti tesztelésen átesett motorokról egyelőre annyit tudni, hogy a dízel belépő 163 lóerővel érkezik (380 Nm), 99 g/km-es CO<sub>2</sub>-kibocsátása révén pedig a legtakarékosabb Jaguar lesz (a dízelnek semmi köze az XF-ben használt, PSA-eredetű 2,2-eshez). Utóbbi verzió hatgangos manuális váltóval is elérhető lesz, az erősebb motoroknál pedig alapáron jár majd a nyolcfokozatú ZF automata váltó.

A 2015 közepén esedékes piaci bevezetéssel még nem lövi el összes puskaporát a Jaguar, ugyanis összerék-hajtású és kombi kivitelek érkezése is várható. Az igazi nagy durranás azonban az XE sportváltozata lesz, melyről annyit árultak el, hogy 300 km/óra feletti végsebességgel rendelkezik majd. Vagyis nem lepődhetünk meg, ha az 5,0 literes, V8-as kompresszoros blokk is helyet kap az újdonság orrában.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

## PIACI RIVÁLISOK



Audi A4	
Motorpaletta:	120-333 LE
Hossz./szél./mag.:	4701/1826/1427 mm
Tengelytávolság:	2808 mm
Alapár:	8 025 510 Ft (A4 1.8 TFSI, 120 LE)



BMW 3	
Motorpaletta:	116-431 LE
Hossz./szél./mag.:	4624/1811/1429 mm
Tengelytávolság:	2810 mm
Alapár:	8 049 000 Ft (316i, 136 LE)



Infiniti Q50	
Motorpaletta:	170-364 LE
Hossz./szél./mag.:	4790/1820/1445 mm
Tengelytávolság:	2850 mm
Alapár:	9 294 000 Ft (Q50 2.2d, 170 LE)



Lexus IS	
Motorpaletta:	208-223 LE
Hossz./szél./mag.:	4665/1810/1430 mm
Tengelytávolság:	2800 mm
Alapár:	9 290 000 Ft (IS 250, 208 LE)



Mercedes C-osztály	
Motorpaletta:	116-211 LE
Hossz./szél./mag.:	4686/1810/1442 mm
Tengelytávolság:	2840 mm
Alapár:	9 088 030 Ft (C 180, 156 LE)



Volvo S60	
Motorpaletta:	115-304 LE
Hossz./szél./mag.:	4635/1825/1484 mm
Tengelytávolság:	2776 mm
Alapár:	7 990 000 Ft (S60 D2, 115 LE)



# Uraim, hajrá!

Az Opel Adam sikeres, alapvetően női miniautó, melyre nagyjából 1,5 év alatt több mint 100 000 megrendelés érkezett.



Az alap gumiméret 215/45 R17-es, de 20 000 forintért 225/35-ös köpenyek és 18 colos felnik járnak



A decens króm kipufogóvégről, az ezüstbetétes ütközőről és a fényzetlen kerékjáratú idomokról ismerhető fel a terepjárós köntösű Adam

Az Adam-tulajdonosok zöme nő (70%), az Opel törekvése pedig az, hogy az eddigienél több férfi kuncsaftot csábítson el. Az eszközök is megvan hozzá, a koncepció bemutatkozása óta csupán 12 hónap telt el, és máris itt a dögös Rocks kivitel, mely elsősorban az uraknak szól!

## Mutatós darab, új, hazai motorokkal

Az Adam „fickós” változata egy gazdagon stafirungozott, látványos külső-belső elemekkel felvértezett miniautó. A Rocks a normál kivitelhez képest 49 mm-rel hosszabb, a 15 mm-rel megemelt futómű révén pedig a szabad hasmagassága eléri a 140 mm-t. A rugózást, a csillapítást, a stabilizátorokat és a kormányzást is módosították. Széria a 17 colos felni, mely akár 18-asra is cserélhető. A futómű stabil, a kormányzás kellően direkt, a City üzemmód pedig parkoláskor emeli a rásegítés mértékét. Egy terepjárós köntösű típustól azonban több komfortot várunk, az óriási felni továbbította ütések sokat rontanak az összképen.

Az ezüstös első-hátsó lökhárítóbetétek és a fényzetlen műanyag elemek igen látványosak, az Opel formatervezői sikerrel jártak, ugyanis a bájos, lágy vonalakat néhány kiegészítővel valóban eltöltik a maskulin jelleg felé. Új külső metálszínek, belső kárpitok jelentek meg, az egyedi variációs lehetősé-



Nagyon ütős a kék belső, az extralistán holtférfigyelő, tolatókamera és kormánykerékfűtés is szerepel



Silány megoldás az egyszerű navigációra a Bringo alkalmazás...



A Rocks esetében széria az elektromosan mozgatható vászontető

gek tárháza szinte végtelen – kulcsok, felnik, matricák stb. A Rocks esetében széria a krómozott kipufogó, valamint a vászontető. Utóbbi gombnyomásra, mindössze 5 másodperc alatt nyílik ki, háromrétegű felépítése révén (középen neoprén bevonat) pedig nemcsak vízhatlan, hanem rendkívül jó zajszigetelő tulajdonságokkal is bír. A tető ugyan 140 km/órás tempóig elektromosan mozgatható, de 90 felett már azért elég huzatos a kabin, sztrádnán nem ajánljuk a „kabriózást”. Az egyediség jegyében a vászonkapucni fekete

varázsolni. A négyszemélyes kabin a valóságban 2+2 ülésesként kezelendő – felnötteket hátra csak alkalomadtán, és rövid távon ültessünk. A csomagter miniautós, két, repülőre felvihető kabinpoggyász gyakorlatilag kitölti a rendelkezésre álló 170 literes teret. A raktér az 50:50 arányban dönthető támlákkal egészen 663 literig növelhető. A belső miniautós mércével igényes, a kabin izlésünknek leginkább megfelelő textúrájú és színű betétekkel lehet otthonossá

## i VW CROSS UP!

### Ki volt előbb?



Az Adam Rocks pozicionálása háromajtós, városi mini crossover, **AZ OPEL BÜSZKÉN HIRDETI, HOGY ŐK AZ ELSŐK EBBEN A „MONDVA-C SINÁLT” KATEGÓRIÁBAN.** A furmányos kategóriameghatározásra azért van szükség, mert a VW korábban már kínált az up!-ből cross verziót (képünkön). Utóbbi modell azonban ötajtós, ráadásul nálunk nem is forgalmazzák. A VW felfüggesztéseit 15 mm-rel megemelték – pont mint a Rocks esetében –, egyedi első-hátsó lökhárítóbetéteket és belső kiegészítőket tartalmaz a cross csomag. A Fiat Panda 4x4-es mérete szerint ugyan beleillik a mezőnybe, de hajtásláncát és ötajtós kaszniját tekintve kilóg a sorból.



Az IntelliLink multimédiás rendszer szinte „könyörög” az okostelefonért, a Bringo navigációs applikációt is ezen keresztül vehetjük igénybe. Sok jót azonban nem tudunk elmondani róla: időigényes az aktiválása, nagyobb bukkanókon kilazulhat a töltőkábel, ami újbóli indítást (kb. 2-3 perc!) igényel, a szoftver többször lefagyott, és sokszor csak késve mutatta a helyzetünket, vagy épp nem adott egyértelmű vizuális útmutatást a bonyolultabb keresztesedésekben. Az egész Bringo működése hektikus és bosszantó.

## Plusz 25 lóerő csak 50 ezer forintba kerül

Az Adam motorpalettájának legnagyobb rákfenéje a bágyadt aggregátokban volt keresendő – legalábbis eddig. A szentgotthárdi gyártású 1,0 literes, háromhengeres blokkokat először az Adam kapta meg, a menetpróbán az erősebb, 90 helyett 115 lóerős verziót vezettük. Az alumínium motorblokk révén az aggregát súlya mindössze 106 kilogramm. A 999 cm<sup>3</sup>-es benzines nagynyomású, közvetlen befecskendezéssel, változó szelepezéssel, szükség szerint működő vízpumpával, integrált kipufogócsonkkal, turbóval és start-stop rendszerrel van felvértezve. Mindkét 1,0 literes maximális nyomatéka 170 Nm, amit 1800-as fordulatszámtól szállítanak, a különbség csak abban áll, hogy a 115 lovas verzió magasabb tartományban is nyútolható. Ahogy a mostani Opelek, az Adam sem ép-

pen pehelysúlyú (saját tömeg: 1156 kg-tól), ennek dacára a 0-100-as sprintet még éppen sikerült 10 másodperc alá szorítani. A gyorsulás és a rugalmasság rendjén való, az 1,0 literes jól türi a magasabb fordulatszámot, kifejezetten vehemensen viselkedik. Hangja mondhatni elenyésző, ami igaz a csekély rezonanciaszintre is: akusztikailag optimalizálták a hengertömböt, az olajteknőbe pedig kiegyensúlyozó tengelyt építettek. Fogazott vezérműszíjjal és speciális zajnyelő burkolattal látták el a háromhengerest. Hab a tortán, hogy a négyhengeresek ötfokozatú váltója helyett a turbósokhoz egy új, M1X közeljű, hatgatos egységet fejlesztettek. A váltókar megvezetése jó, a gyors visszkapcsolások sem ütköznek akadályba, azonban a magasan fogó kuplungot szokni kell. A szükségesnél feljebb lévő kiemelési pont különösen városi araszoláskor, sűrű megállás-elindulás esetén igényel nagyobb figyelmet. A remek kis váltó kompakt méretű, súlya nem éri el a 40 kilót, masszív szerkezete pedig tartósan képes elviselni akár 220 Nm-t is.

A Rocks verzió az Adam palettáján a legdrágább kivitel képviseli, új 1,0 literes motor (90 LE) esetén 5,04 millióról beszélünk, a 115 lóerős kivitel felára elenyésző, 50 000 forint. Akit hidegen hagynak a háromhengeresek, de igényt tartanak a Rocks csomagra, és beérik szerényebb teljesítményű aggregáttal is, azok már 4,34 millióért hazavihetik a 75 lovas 1,2-essel.

MOLNÁR JÓZSEF



Súlycsökkentés jegyében mellőzték a láncvezérlést, az 1,0 literes blokk csupán 106 kilós

i OPEL ADAM ROCKS	1.0 Twinport Turbo 90	1.0 Twinport Turbo 115
Összlökettérfogat (cm <sup>3</sup> ):	999	999
Hengerek/szelepek:	54/12 turbó	54/12 turbó
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	66/90/4000	85/115/5200
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	170/1800-3700	170/1800-4500
Hossz./szél./mag. (mm):		3747/1720/1493
Tengelytáv (mm):		2311
Saját tömeg/teherbírás (kg):		1156/354
Csomagtér (l):		170/663
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	11,9	9,9
Maximális sebesség (km/h):	180	196
Város/országút/vegyes (l/100 km):	5,3/3,6/4,2	6,1/4,1/4,9
CO <sub>2</sub> -kibocsátás (g/km):	99	114
Alapár (Ft):	5 040 000	5 090 000

Lassan beköszönt az igazi ősz, de mi még a nyártól búcsúztunk el egy remek kabrióval!

# Nyári emlékek



Zárt tetővel remek a zajvédelem, de kétségtelen, hogy nyitott állapotban a legütősebb az A3 Cabriolet

A Győrben készülő A3 Cabriolet szakított elődje kissé sarkos és túlságosan is racionális vonalaival, a stílusos és könnyed, de azért erőt sugalló design nagyon megnyerő. Az A3-as kabinjában négy személy foglalhat helyet viszonylagos kényelemben – nyilván a hátsó sor nem gigászi, de átlagos termetű felnőtteknek megjárja.

## Ilyen motor nincs is! Vagy mégis?

A tesztautó motorházteteje alatt az 1,4-es erősebb, hengerlekapcsolás funkcióval felvértezett, 125 helyett 140 lóerős változata lapult. Utóbbi aggregát azonban a gyártásbeindítást követően csak egy rövid ideig szerepelt a kínálatban, helyét gyakorlatilag a vele megegyező műszaki paraméterekkel megáldott 150-es kivitele vette át. Mivel csak utóbbi kapható már, ezért annak az adatait tüntettük fel a műszaki táblázatban. A lényeg azonban ugyanaz, a 140/150 lóerős, turbós benzines abszolút kielégíti a józan autózás megkövetelte igényeket. A 250 Nm-es



Akár az első osztályon: prima, tarkófütes sportülések

nyomaték alacsony, már 1500-as percnkénti fordulatszámot leghívható, a motor hangja szolid, kihúzatva pedig inkább érces, mintsem bágyadt négyhengeres muzsika szűrődik be a kabinba. A hétfokozatú S tronic váltó (697 230 Ft) jó választás hozzá, kapcsolási kultúrája kifinomult, a nehezebb jobb lábúaknak pedig ott a sport üzemmód, de babrálhatnak a volán mögötti fülékkel



Hátul két átlagos termetű felnőtt utas is tisztességesen elfér

is. Egy kifogásunk azonban lenne, ugyanis a választott állástól függetlenül nulla a motorfékhatás. A kormányzás közvetlen, a futómű biztonságra hangolt, azonban a karosszérián érezni némi csavarodást. Utóbbi mértéke ugyan elenyésző, de járdaszegélyre való fel- vagy leálláskor, valamint kátyúba hajtván hallható, ahogy az extra merevítések dacára megnyekken a kasztni. Részterhelésnél az 1,4-es



Makula: a csomagter felső pereménél kibuggyant a kárpit



A 280-320 literes hátsó ülésdöntéssel egészen 680-ig bővíthető

CoD motor lekapcsol két hengert, ezzel takarítva meg némi üzemanyagot. A folyamat olyan profin történik, hogy ha nem lenne a műszerfalán egy tájékoztató felirat, akkor csak tippelhetnénk, hogy most épp két- vagy négyhengeres módban suhanunk. A tesztelt alatt egy hosszabb túrát tettünk négy fővel, dugig megpakolt csomagtartóval, szóval a teljes terhelés közelében jártunk, így a 7,47



A „vetkőzés” nemcsak álló helyzetben, hanem menet közben, 50 km/órás tempóig is végrehajtható. A fekete betétes felnik is látványosak

l/100 km-es átlagfogyasztás korrekt értéknek tekinthető. Azt csak halkán jegyzem meg, hogy a több órás út során a hátra kényszerülő felnőttek nem panaszkodtak, ugyan térbőségben sem szenvedtek, de elértek – ritka az ilyen egy kompakt vászontetősben.

## A tetőnyitás akár menet közben is lehetséges

A Cabriolet siphája gombnyomásra akár menet közben (max. 50 km/óraig) is eltüntethető. A folyamat megkezdéséhez a raktérben elhelyezett tetőtároló rekeszt kell a helyére pattintani, a gombot nyomva tartani, és máris ledobja hacukáját az A3-as. S milyen szexi nyitott tetővel az Audi! Jól áll neki a kabrió állapot, azonban ne felejtjük el felhelyezni a kissé körülményesen rögzíthető, bosszantó mód feláras (116 840 Ft) szélterelő hálót. Utóbbival országúti tempónál is relative huzatmentes a kabin, a szélvédelem nagyon hatásos. A vászontetőre visszakanyarodva ajánlott az akusztikus változatát (91 440 Ft) megrendelni, ugyanis zárt állapotban gyakorlatilag nincs különbség a többi A3-ashoz képest. Az üléstámla felső szélébe integrált tarkófütes (165 100 Ft) három fokozatban állítható, és

hűvösebb napokon remek szolgálatot nyújt. A tetőmozgató gomb szerencsétlen módon közel került az elektromos rögzítőfék kapcsolójához, vigyázzunk, nehogy véletlenül utóbbit használjuk menet közben. A raktér kupé állapotban 320, míg kabrióként használva 280 literes. A méretével nincs is gond, az elmegy, azonban a zegzugos kialakítás sokat ront a használhatóságán. A támlák a csomagter oldalán elhelyezett karokkal osztva dönthetők, az átrakódó nyílás azonban nagyon szűk. A makulátlan minőségű A3 Cabriolet egyetlen szépséghibáját is a hátsó traktusnál fedtük fel, a csomagter felső pereménél a textilborítás és a gumiszigetelés találkozásánál elállt egymástól a két elem. Apróság, tudom, szerviz sem kell hozzá, csak egy ügyes kezű tulaj, de ebben az ársávban ez finoman szólva sem megszokott... Aki divatos A3 Cabrioletre vágyik, annak legalább 8,4 milliót (1.4 TFSI, 125 LE) kell a kereskedésben hagynia, míg a 150-es verzió S tronic váltóval 9,4 milliót kóstál. Persze vannak erősebb aggregátok is: az 1.8 TFSI (180 LE) 9,7, míg a 2.0 TDI (150 LE) 10,5 milliótól kapható, a 300 lóerős S3-as csúcsmo- dell pedig hamarosan elérhető lesz.

MOLNÁR JÓZSEF



FOTÓ: HILBERT PÉTER

A3-as műszerfal: precíz kidolgozás, finom részletek, hibátlan ergonómia

A3 CABRIOLET	1.4 TFSI CoD S tronic	TESZTETT
Összlökettérfogat:	1395 cm <sup>3</sup>	- jó szélvédelem
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó	- remek akusztikus tető
Max. teljesítmény:	110 kW (150 LE) 5000-6000/perc	- kabin- és raktérméret
Max. forgatónyomaték:	250 Nm 1500-3500/perc	- síkkes fazon
Hossz./szél./mag.:	4421/1793/1409 mm	<b>NEM TESZTETT</b>
Tengelytáv:	2595 mm	- motorfékhatás hiánya
Fordulókör:	10,9 m	- tetőnyitó kapcsoló elhelyezése
Saját tömeg/teherbírás:	1380/500 kg	<b>am ÖSSZEZÉS</b>
Comagtér:	280-320/680 l	Stílusos és elegáns vonalú kabrió az itthon készülő, nyitható tetőjű A3-as, formai szempontból telitalálat. Szimpatikus és józan darab az 1,4-es TFSI-vel, a hétköznapi igényeket bőven kielégíti.
Üzemanyagotank:	50 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,9 s	
Maximális sebesség:	222 km/h	
Város/országút/vegyes:	6,0/4,3/4,9 l/100 km	
Testfogyasztás:	7,47 l/100 km	
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	114 g/km	
A modell alapára:	8 440 650 Ft*	
A tesztelt verzió ára:	9 416 010 Ft	

\*1.4 TFSI (125 LE) Attraction

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: PORSCHE HUNGARIA KFT., 1139 BP., FAY U. 27. TELEFON: 06-7-451-5100

## HASZNÁLT AUTÓ

### Audi A3 Cabriolet (2008-2012)

A vizsgált használt A3 Cabriolet típusból itthon körülbelül 10 eladó példányt találni, az árak 3,9 milliótól indulnak és egészen 9,8 millióig tartanak. A kínálat zöme meglepő módon dízel változat – az 1,9-es (105 LE) vagy 2,0 literes PD TDI-k (140 LE) dominálnak. Elvéve találni 1,4-es (125 LE) és 1,8-as TFSI-t (160 LE), valamint az adagolófűvókás dízeleknél fényekkel kulturáltabb járású 2.0 CR TDI-t (140 LE) is. Az Audi bizonyos 2008 és 2009 között gyártott, hatfokozatú S tronic váltóval ellátott példányait szoftverfrissítés miatt hívta szakmúhelybe. Ezenkívül egyes 2010 és 2012 között készült 2.0 CR TDI modelle-

ket rendeltek szervizbe, az ok, hogy a magasnyomású üzemanyagpumpa vezetéket kellett cserélni. 2008-ig az adagolófűvóka hibája, háklis motorvezérlés (benzines és dízel modelleknél egyaránt), a gázolajosoknál a kapituláló turbó, valamint a generátor leállása borzolta a kedélyeket. 2009-ig gyújtáskulcsprobléma, míg 2010-ig a rendellenes működésű kipufogógáz-visszavezetés okozott fejtörést. A PD TDI-k jellemzője a magas olajfogyasztás, érdemes az olajcserét korábban, 15 000 kilométerenként megejteni. Az A3-as a hibastatisztikák szerint az élményhöz tartozik, alapvetően megbízható típus.



Már 4 millió forint alatt is találni eladó példányokat



Eredetiségét megőrizte, s lélekvándorlása során minden szempontból tökéletesebbé vált a második generációs Soul.

Szokványostól eltérő koncepciójával és stílusával igazi vagány kis különecnek számított a 2008-as Párizsi Autószalonon debütált Soul (lélek). Egy ideje azonban a kisautók, egyterűk és szabadidőautók jellemzőit vegyítő crossover más szempontból is kilógott a Kia soraiból, hiszen még a koreai márka látványos minőségjavulása előtt született. Éppen ezért a második nemzedéket az alapoktól kezdve átterveztek – mégpedig szó szerint, ugyanis a Cee'd módosított padlólemezére épül! Nem kevésbé lényeges, hogy immár a karosszéria 66%-a nagymerevségű acélból készül, így a torziós merevség 29%-kal javult.

Mindezek jóvoltából pedig a továbbfejlesztett futómű is hatékonyabban képes ellátni a feladatát: a régi és az új Soul vezethetőségét és gördülési komfortját nem lehet egy lapon említeni. Nyoma sincs már a korábbi botladozásnak, a feszes hangolás dacára a segédkeretre szerelt MacPherson első és a csatolt lengőkaros hátsó felfüggesztésekkel (függőlegesen beépített, hosszabb lengéscsillapítók) magabiztosabban lépi át az úthibákat és egyenlenségeket a Kia. Ugyanakkor kanyarban kevésbé dől meg a magasépítésű kasztni, jóindulatú alulkormányzottsággal, stabilan fordul az autó. Kormányzása ugyan pontosabb, de továbbra is elég szintetikus érzést nyújt, vizsajelzésből sajnos szemernyivel sem kapunk többet. Pedig szériában jár hozzá a FlexSteer funkció, a gombnyomásra azonban csak a szervorégités erőssége (Komfort, Normál, Sport) változik.

### Ugyanolyan maradt, mégis teljesen más a Soul

Egyébként az új Soul az élő példa arra, hogy egy sokszoros díjnyertes formatervet is lehet még csinítani. Miközben ragaszkodtak az egységességét és egyéniségét adó mókás karakterhez, a 2012-es Track'ster koncepcióról származó stílusjegyek lényegesen modernebb és határozottabb megjelenést kölcsönöznek neki. Egyszerűsített érettebb és értékesebb autó benyomását kelti – nem csak kívül, belül is.

Csak EX szinten jár a LED-es nappali menetfény, a 16 colos alufelni, a tükröházakba integrált index és a sötétített üvegezés



# Szívvvel, lélekkel



Sokkal modernbbé és igényesebbé vált a belső. Praktikus részletmegoldásokban sincs hiány



Két átlagos felnőtt hátul is jól elfér, a középső hely spártai



Feszes tömésű, kényelmes ülések, kontrasztos varással

Az utastérben kellemesebbek a formák és igényesebbek a felhasznált anyagok, így sokat javult a minőségérzet. Ez főképp a gazdagon felszerelt EX kivitelre igaz, melynél egyebek mellett Supervision mű-

szeregség (4,3 colos TFT-kijelző), bőrkormány és sebességváltó-szoknya, automata légkondi, sebesség-tartó/határoló automatika, elől és hátul is fűthető ülések, középső könyöklők, valamint tolatókame-

GAZDASÁGI ADATOK	
<b>Értéksökkenés*:</b>	
Kia Soul 1.6 CRDi alapár:	5 044 000 Ft
1 év elteltével:	3 732 000 Ft
3 év elteltével:	2 713 000 Ft
5 év elteltével:	1 906 000 Ft

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

ra emelik a nivót. A navigációs rendszer a 8 colos, színes érintőképernyővel 450 000 forintba kerül, míg további extrákat kétféle csomagban lehet kérni – kényelem csomag (bőrülések, elektromosan állítható vezetőülés, fűthető és szellőztethető ülések elől, fűthető kormánykerék) és techno csomag (aktív xenon fényszórók, automata parkolásegység, napfénytető, 17 colos alufelni, tetősín, krómhatású kilincsek).

### KIA SOUL EV

#### Felvillanyozva

A dél-koreai Gwangjuiban nemrégiben megkezdődött a Kia első, globálisan forgalmazott elektromos autójának gyártása, **S A TERVEK SZERINT ÉVI 5000 DARAB SOUL EV GÖRDÜL MAJD KI AZ ÜZEMBŐL.** A 27 kWh kapacitású, nagy teljesítményű lítium-ion/polimer akkumulátor 212 kilométeres hatótávot biztosít a kocsinak, **NORMÁL HÁLÓZATRÓL PEDIG 5 ÓRA ALATT FELTÖLTETHETŐ.**



110 lóerős és 285 Nm forgatónyomatékú villanymotorja az előzetes mérések alapján nagyjából 11 másodperc alatt gyorsítja százra a Soul EV-t, melynek csúcsebessége 145 km/óra környékén van.

A méretnövekedés (hosszúság és tengelytáv +20 mm, szélesség +15 mm) hozományként valamivel szellősebb az utastér helykinálata, de azért tágasnak nem mondanám. A csomagtartó 340-ről 354 literre nőtt, a padló alatt jökora pakolórekeszeket találni, szükség esetén pedig a 60:40 osztású támlákkal a befogadóképesség 1367 literig (+127 l) bővíthető.

Az 1,6-os benzineszt és dizelt felvonultató motorpalettáról mi utóbbit próbáltuk. Gond nélkül tarthatjuk a forgalom ritmusát akkor is, ha korán

felkapcsolgatunk, de azért számítsunk rá, hogy a változó geometriájú turbóval lélegeztetett CRDi alul kissé bágyadt. Olyan 1800-as fordulattal tart a hatásszünet, ezután élénkebben pörög fel és derekasan húz a négyhengeres: a 128 lóerős és a 260 Nm kellő dinamikával mozgatja a Soult, és az előzési rugalmasság is rendben van. A 11,2 másodperces gyorsuláson és a 180 km/órás csúcsebességen nem is annyira, meredek emelkedőn viszont érezni, hogy a motor küzd az 1,4 tonnás tömeggel. Nagy sebességnél pedig ehhez jön még a csinos homlokfelület által gerjesztett légellenállás, úgyhogy sztrádatempóról komótosan lépked tovább a Soul.

Részterhelésnél csendesen és simán jár a dizel, egyedül hűtővíz-nyeresebb egy picit a kelleténél, de a hangja nem válik toladóvóvá. A hatfokozatú sebességváltó kissé hosszú utakon és átlagosan kapcsolható, az áttételezése viszont jól eltalált – 130 km/óránál hatodikban laza 2500-at forog a főtengely. 300 ezer forint ellenében automata váltó rendelhető az autohoz, a 100 000 forintos Eco Dynamic csomagot (start-stop rendszer és alacsony gördülési ellenállású abroncsok) viszont csak a manuális-hoz lehet konfigurálni. Tesztautóink utóbbi hóján is elfogadható, 6,3 literes átlagfogyasztást produkált – többnyire városi használat mellett.

Csakhogy a tetemes felár a dizel ellen szól: az 1,6 GDI benzinmotorral és LX alapfelszereléssel a Soul indulóára akciósan 3 899 000 forint, ennél az 1,6 CRDi 1 145 000 forinttal drágább, az LX felszereléséért pedig további 485 ezret kérnek.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



Még inkább kiemeli a Soul vidám karakterét a kétszínű fényezés, melyből négyféle választható



6 centivel szélesebb a csomagternyílás. Bővíte egészen tágas is

KIA SOUL	1.6 CRDi	TETSZETT
<b>Összlökettérfogat:</b>	1582 cm <sup>3</sup>	- látványosabb, modernbb forma
<b>Hengerek/szelepek:</b>	5/4/16 turbódízel	- igényesebb utastér
<b>Max. teljesítmény:</b>	94 kW (128 LE) 4000/min	- vezethetőség, rugózási komfort
<b>Max. forgatónyomaték:</b>	260 Nm 1900-2750/min	- erős, kulturált dízel
<b>Hossz./szél./mag.:</b>	4140/1800/1605 mm	
<b>Tengelytáv:</b>	2570 mm	<b>NEM TETSZETT</b>
<b>Nyomtáv elől/hátul:</b>	1576/1580 mm	- dizelmotor felára
<b>Fordulókör:</b>	10,6 m	- steril kormányzás
<b>Saját tömeg/teherbírás:</b>	1383/537 kg	
<b>Csomagtér:</b>	354/1367 l	
<b>Üzemanyagtank:</b>	54 l	
<b>Gyorsulás 0-100 km/h:</b>	11,2 s	
<b>Maximális sebesség:</b>	180 km/h	
<b>Város/országút/vegyes:</b>	6,1/4,4/5,0 l/100 km	
<b>Tesztfogyasztás:</b>	6,3 l/100 km	
<b>CO<sub>2</sub>-kibocsátás:</b>	132 g/km	
<b>A modell alapára:</b>	3 899 000 Ft*	
<b>A tesztelt modell ára:</b>	5 044 000 Ft	

**am ÖSSZEZÉS**  
Stílusosabb megjelenése, igényesebb berendezése és jobb minősége mellett a 7 év, vagy 150 ezer kilométeres Kia garancia is vonzóvá teszi a Soult. A dizelmotor felára viszont túlzás.

**A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:**  
KIA MOTORS HUNGARY KFT.,  
1117 BUDAPEST, BUDAFOKI ÚT 56.  
TELEFON: 06-1-371-2000

\*Kia Soul 1.6 GDI LX

### HASZNÁLT AUTÓ

## Kia Soul (2008-2013)

A Soul első generációja nem volt túl népszerű itthon, sokkal inkább a hasonló árkategóriában játszó, de praktikusabb és gazdagabb motorpalettájú Cee'd futott be. A hazai használt kínálatban csupán négy eladó példányt találni, az árak 2,3 és 2,9 millió forint között mozognak. A Soul kifejezetten megbízható, strapabíró típus, a szervizeknek a kötelező karbantartásokon kívül nem igazan akadt más dolguk. A tulajok a feszes hangolását, rideg csillapítással rendelkező futóműre, a kemény utastéri műanyagokra és a kissé szűkös méretű raktérre szoktak panaszkodni. A magas építés révén nem ér le könnyen az autó orra,

hasa, valamint egyszerű a ki- és a beszállás. Egyes 2011 és 2012 között példányokat a vezetőoldali övfeszítő cseréje miatt rendeltek vissza, a körülbelül 30 perces szervizművelet a tulajoknak természetesen költségmentes. A vagány Kia 2009-ben az Euro-NCAP töréstsztjén a maximális, 5 csillagos minősítést érdemelte ki. Felnőttutas-védelme 87%-os, a gyermekeké 86%-os, míg a gyalogos-gázolási próbán 39%-ot, a biztonsági kiegészítőire pedig 86%-ot kapott. Az 1,6-os benzinesek (122 LE) átlagosan 7-8 literrel érik be 100 kilométerenként, míg a szintén 1,6-os CRDi-k (116 LE) megelégszenek 6,0 liter körüli átlaggal.



Ritka madárnak számít a hazai piacon a használt Soul



Az SX4 S-Cross dízelmotoros verziója ugyan takarékos darab, a benzineshez viszonyított felára azonban szinte lehetetlen helyzetbe hozza.

Az esztergomi gyártású crossover első teszthe (AM 2013/18.) nyilvánvalóvá tette, hogy a fogyasztásra nem lehet panasz, az 1,6-os, benzines, összerékújítási verzió 6,8 litert gurított le a torkán, ami az alacsony tömegnek, a crossoverek között remeknek számító aerodinamikai együtthatónak és a hosszú ötödik fokozatnak köszönhető. Nos, ezek után az elején lelévöm a pontot: a Fiatól származó 120 lóerős, 1,6-os dízellel 5,9 literes fogyasztást regisztráltunk, ami az autó méretét és az összerékújítást figyelembe véve korrekt érték, ám a gázolajos kivétel 800 000 forinttal drágább a benzinesnél, ami az 1,0 liter körüli fogyasztásáért csak nagyon magas futásteljesítmény mellett térül meg. Persze nem csak a felár sok, a fronthajtású dízel 6 100 000, míg a 4x4-es 6 700 000 forintos alapára sem csekély. Még akkor sem, ha az alapfelszereltségbe tartozik a tempomat, a hat légzsák, vagy az abs nyomást ellenőrző rendszer.

### Vannak ennél kifinomultabb dízelek is

Nehéz megmondani, hogy hol van a „fájdalomhatár” a dízelmotorok felárát illetően, de szerintem félmillió forint felett már nehéz helyzetbe kerülhetnek az azonos teljesítményű benzinesekkel szemben.



A 16 colos felnikkel ellátott alapverziót leszámítva mindegyik S-Cross 17-es keréktárcsákat kap



Az aktuális Swifttel megkezdett irányt követi a műszerfal



Nagyobb termetűeknek sem szűkös a második sor



Jól formázottak és hosszú távon is komfortosak az SX4 S-Cross első ülései. A vállszélesség kifejezetten szellős

# A spórolás ára

## MAGYAR TERMÉK NAGYDÍJ

### Az elismerés jele

AZ SX4 S-CROSS ELYNERTE A MAGYAR TERMÉK NAGYDÍJ CÍMET ÉS A MŰOSZ GAZDASÁGI SAJTÓ DÍJÁT.

Az autó - a Splash és a harmadik generációs Swift nyomdokain - a Magyar Suzukinak immár a harmadik nagydíjas modellje. A Magyar Termék Nagydíj civil kezdeményezés, amely a minőségudatos szemlélet elterjesztését tűzte ki legfőbb



feladatáknak, ezzel is segítve a minőségi követelményekre fogékony fogyasztói magatartás kialakulását. A Magyar Termék Nagydíjat és a Magyar Újságírók Országos Szövetségének Gazdasági Sajtó Díját a Magyar Suzuki Zrt. nevében Ryoichi Oura vezérigazgató és Dr. Urbán László vezérigazgató-helyettes vette át a Parlament felsőházi termében.

## 1,6-OS DÍZELEK

### Népszerű darabok

Az utóbbi években **EGYMÁS UTÁN DOBTÁK PIACRA A GYÁRTÓK AZ 1,6-OS DÍZELMOTOROKAT.** Ennek az az oka, hogy a legtöbb esetben a takarékos és a dinamika területén sem kell kompromisszumot kötni. A Fiaton kívül jelenleg



a VW-csoport (VW, Audi, Skoda, Seat), az Opel, a Renault-Nissan Szövetség, a Honda, a Hyundai-Kia és a BMW-csoport (Mini) gyárt 1,6-os dízelmotort. Utóbbi cég a Toyota-t is ellátja (Verso) az említett erőforrással, míg a PSA-konzern (Peugeot-Citroën) és a Ford közös fejlesztésű 1,6-osokat használ. A Volvo a korábbi Ford-kapcsolat révén **TÖBB MODELLJÉBE IS BEÉPÍTI AZ ERŐFORRÁST.**

A Suzuki esetében pedig az a helyzet, hogy a meglepően nyomatékos atmoszférikus benzines kellemebb társ a dízelnél: bár utóbbi erőtartáléka egészen jó, a kelepő hang és a turbólyuk jelensége sem teszi vonzóvá, a start-stop rendszer pedig csak a legmagasabb, Elegance Plus felszereltséghez jár. A váltásra figyelmeztető jel túl optimista, ugyanis sokszor már 1600-as fordulaton jelzi a feljebb kapcsolást, ám hogy ne a „halott” zónából kelljen gyorsítanunk, érdemes 2000 fölé pörgetni a motort. Kicsit az az érzésem, hogy a Fiat motorja felett mintha eljárt volna az idő, a konkurens egységek többségétől, főleg a frissektől (pl. Honda) a kulturáltság és az erőleadás tekintetében is elmarad. Így az egyetlen nyomós ok a dízel mellett a nagyobb hatótáv. Mivel az SX4 S-Crossnak kisautókéhoz hasonló méretű az üzemanyagtartálya (47 liter), jól jön, hogy körülbelül 100 kilométerrel többet tudunk megtenni. Egyébként a 320 Nm-es nyomaték révén megvan az erő az autóban, ha ugyanis nem engedjük leesni a fordulatot, szépen húz a Suzuki és nem érezni vérszegénynek - ezért is bosszantó, hogy a motorkarakterisztika finomhangolásra szorulna. A váltó egyébként igen hosszú áttételezés-



A tizféle fényezés közül a „zöldcitrom” metál a leginkább figyelemfelkeltő

FOTÓ: HILBERT PÉTER

sű, ami kifejezetten jól jön hosszú utakon, és a kapcsolhatóság sem rossz. Ám a hátrameneti fokozatot a hatos mellett jobb hátul találjuk (a váltógyűrűt fel kell húzni), ami szerintem a legrosszabb helye a rükcercnek, mert egyáltalán nem esik kézre. A dízel SX-4-eshez nincs automata váltó, az a benzines kivétel (CVT) privilégiuma.

A kissé feszes futómű miatt nyoma sincs határozott karosszériadőlésnek, az S-Cross gyakorlatilag ugyanolyan jól fogja az utat, mint az alacsonyabb építésű modellek, viszont az úthibák kifognak rajta. Ebből és a 16,5 centis szabad hasmagasságból is látszik, hogy az opciós AllGrip összerékújítás ellenére nem a keményvonalas szabadidő-autók közé tartozik. Az sem mellékes, hogy a kormányzás meglepően közvetlen, sőt olyannyira, hogy autópályán az egyenesfutás nem tökéletes.

### Egyszerű és praktikus az S-Cross belseje

Az SX4 S-Cross kabinjában egyetlen öncélú formai megoldás sincs, minden letisztult, és a kezelhetőségben sincsenek logikai bukfenek. Egy-két kapcsoló kifejezetten múltidéző, de az anyagminőség korrek, és az illesztések sokkal drágább modelleket idéznek. Modern vezérléstámogató rendszereket és gyári navigációs rendszert azonban ne keressünk az extralistán, ami lehet, hogy nem hiányzik majd sok vásárlónak, de a fix felszereltségi szintek nem engednek túl sok lehetőséget a személyre szabásra.

Családi autó lévén azonban a helykinálat az egyik legfonto-

sabb tényező, s e tekintetben jól áll a modell. Kényelmes ülések fogadják az utasokat, elől és hátul egyaránt, egészen nagyvonalú lábtérrel, illetve a Suzuki a tárolórekeszekről sem feledkezett meg (mind a négy ajtót úgy alakí-

tották ki, hogy mindegyik oldalzsebében elfér egy-egy 1,5 literes palack). Az sem elhanyagolható, hogy a 430 literes raktér tisztességes méretű és a dupla padló révén különösen jól használható.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



160 literrel nagyobb az S-Cross csomagtere a „sima” SX4-esénél

SUZUKI SX-4	S-Cross 1.6 DDiS 4WD	TESZTETT
Összlökettérfogat:	1598 cm <sup>3</sup>	- kényelmes ülések
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel	- funkcionális belső
Max. teljesítmény:	88 kW (120 LE) 3750/perc	- takarékos
Max. forgatónyomaték:	320 Nm 1750/perc	<b>NEM TESZTETT</b>
Hossz./szél./mag.:	4300/1765/1575 mm	- árképzés
Tengelytáv:	2600 mm	- nincs gyári navigáció
Nyomtáv elől/hátul:	1535/1505 mm	- dízelmotor karaktere
Fordulókör:	10,4 m	<b>am ÖSSZEZÉS</b>
Saját tömeg/teherbírás:	1305/565 kg	Nem vitás, hogy az SX-4 S-Cross az eddigi legjobb esztergomi Suzuki, de a dízel változat ára indokolatlanul magas, ráadásul a motor karakterisztikája nem megnyerő. Ez a modell egyértelműen benzinnel ajánlható.
Csomagtér:	430-1269 l	
Üzemanyagtank:	47 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	13,0 s	
Max. sebesség:	175 km/h	
Város/országút/vegyes:	5,7/4,0/4,6 l/100 km	
Testfogyasztás:	5,9 l/100 km	
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	120 g/km	
A modell alapára:	4 490 000 Ft*	
A tesztelt típus ára:	6 700 000 Ft	

\* SX4 S-Cross 1.6 fronthajtás

A TESZTÁUTÓ SZÁLLÍTÓJA: MAGYAR SUZUKI ZRT., 2040 BUDAÖRS, KELETI ÚJ. 2. TELEFON: 06-23-803-990

Az X6-os által kitaposított útra lépett a BMW a vadonatúj, középkategóriás kupé-terepjáró öszvér X4-essel.

Egy-egy új modell piacra dobása előtt komoly elemzést végeznek a gyártók, hogy milyen fogadtatásra számíthatnak az újdonságok, de talán arra még a BMW se számított az első X6-os bemutatásakor, hogy ilyen sikeres lesz. A kategóriateremtő (Sports Activity Coupé) modell első nemzedékéből 2008-tól napjainkig 250 ezer példány kelt el, pedig a koncepcióra a racionális jelző illik utolsóként. A modell egy szabadidő-autó és egy kupé megkérdőjelezhető házasításából született, ugyanakkor a vagány és tiszteletet parancsoló külső, az igényes műszaki megoldások gyorsan népszerűvé tették. Az X6-ossal megkezdett sormintát követi az X4-es is, annyi különbséggel, hogy a kiindulási alap nem az X5-ös, hanem a középkategóriás SUV-k között induló X3-as volt.

### Egy BMW, amely pirosban is jól mutat

A vásárlók zöme valószínűleg a szokásos fehérben, feketeben és a szürke különböző árnyalataiban rendeli majd meg az X4-est, azonban a formák, élek és ívek sokkal jobban átjönnek az olyan „élő” színek esetében, mint amilyen a tesztautó Melbourne-vörös fényezése is. Nem mintha alából nem lenne elég látványos a 20 centis hasmagasságú kupétést az agyoncsépett, de hatásos formai trükknek számító domborodó kerékjáratú ívekkel, vagy a határozott kiállású frontésszel. A BMW egyébként zseniálisan gyúrta össze a szögletes és kerek formákat, elég, ha az első fényszórókat nézzük meg. Az optikai hatást azonban tovább fokozhatjuk az M aerodinamikai csomaggal, így a felénk, a lökhárítók és a küszöbök is jóval sportosabbak lehetnek, mint a bázismodell esetében.

A formai szempontból zsuorított X6-osnak tűnő újdonság a nemrégiben frissített X3-as padlólemezére épül, s bár a lejtős tetőív miatt hosszabbnak tűnik, az X4-es valójában csak 13 mm-rel múlja felül. Az azonos tengelytáv miatt nem meglepő, hogy a hátsó sorban is elegendő a lábtér, ugyanakkor hivatalosan hiába ötszemélyes az



# Nyomkövető

A szépség fontosabb a praktikumnál: esős időben nagyon hiányzik a hátsó ablaktörlő



Az X4-es is vezetőközpontú, a vaskos M-es kormány remek fogású. Az opciók között kézírás-felismerős touchpad is szerepel



A lábtér elegendő, ám a fejtér meglehetősen szűkös

Piros pont: a sportülések eszményi kényelmet nyújtanak

autó, a hátsó ülések formázottsága olyan, hogy a középső hely csak szükségmegoldásként jöhet szóba. Kissé faramuci a helyzet, hogy a két hátsó, szélső ülés kényelme fantasztikus, miközben a kupés tetőív

miatt a magasabb termetűek frizurája már súrolhatja a tetőkárpitot. Szerencsére elől más a helyzet, és itt a nagyobb üvegfelületek miatt is szellősebbnek érezni az autót – egyedül a fix magasságpontú

### i BMW X4

#### Második felvonás



Decembertől lesz kapható hazánkban a X6-os BMW második nemzedéke. Az elődjénél 3 centivel hosszabb és ugyanennyivel magasabb újdonsághoz már KEZDETTŐL FOGVA ELÉRHETŐ LESZ A HÁROMSZEMÉLYES HÁTSÓ ÜLÉSRŐL, aminek bemutatására az első generációnál éveket kellett várni. Az aktuális X5-ös vonásait magán hordozó modell gazdag szeriáfelszereltséggel érkezik, többek között a 19 colos felni, a bi-xenon fényszóró, a bőrkárpit, a kétzónás klíma és az elektromos csomagterelő-nyitás is az alaptartozékok sorát gyarapítja. Az X5-össel ellentétben kizárólag hat- vagy nyolchengeres újdonsággal lehet konfigurálni az újdonságot (258-450 LE). A modellből M-kivitel is készül, mely a 4,4 literes, biturbó V8-as legújabb változatát kapja majd.



A maximális raktérkapacitást (1,4 m<sup>3</sup>) nem érheti kritika. Az elektromos raktérajtó-mozgatás alapján jár az X4-eshez

biztonsági övekbe lehet belekötni. Az X3-ashoz viszonyítva 20 mm-rel alacsonyabban ül a vezető, de így is eléggé magas ahhoz, hogy kicsit felülről tekintsen a forgalomra – a szabadidő-autók esetében sokaknál ez komoly érv. Pedig vezetés közben simán letagadhatná a modellt, hogy emelt hasmagasságú, ugyanis elképesztően agilis a méretéhez és a tömegéhez viszonyítva. A feszes futómű mellett az alapán járó változó áttételű sportkormány és a hátsó kerekek közötti változó nyomtélkelesztés nagyon élvezetessé teszi az X4-est.

### Csak összerékshajtással konfigurálható

Míg az X3-as hátsókerékshajtással is elérhető, addig az X4-es kizárólag összerékshajtással kapható, ráadásul a 20d (190 LE) bázismodell kivételével mindegyik verziónál széria a nyolcfokozatú automata váltó. A tesztautóban azonban nem az alapegység, hanem a 258 lóerős 3,0 literes munkálkodott. A sorhatos motornak létezik 313 lóerős kivitele is, de a gyengébbik egységgel is roppant gyors az X4-es, hiszen 5,8 másodperc alatt gyorsul 100-ra – érdekes, hogy ez az érték csupán

pár tizeddel marad el az E46-os M3-as 0-100-as sprintidejétől. A lényeg azonban, hogy alapjáratól erőteljesen húz a motor és 1500-as fordulattól már rendelkezésre áll az 560 Nm-es csúcsmomaték. Az 1,9 tonnás testet olyan könnyedséggel mozgatja a nagy dizel, mintha nem is lenne tömege az autónak, így még a német autópályákon sem lehet szegyenkeznivalója, ugyanis töretlenül gyorsít nagy tempóról is. A nyolcfokozatú automata remek partnere a motornak, tökéletes az összhang, így nincs indokolatlan visszakapcsolás vagy késői felváltás. Talán csak a start-stop rendszer újraindítása lehetne finomabb, de hosszirányba beépített motorról lévén szó, érthető, hogy a szokásosnál jobban megrázza a karosszériát.

A 12,9 millió forintos alapárral rendelkező 20d ígérkezik a legnépszerűbb X4-esnek, mivel a 30d már 15 995 000 forintot kóstál. Utóbbi modell 1,3 millió forinttal drágább az X3-as xDrive30d-nél, ami az extravagáns külsőt és a gazdagabb alappalátmányt nézve nem sok ebben az árkategóriában. A kérdés azonban, hogy a szerény hátsó fejtér miatt mégis hányan döntenek majd inkább az X3-as mellett.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Mintapéldány: a sorhatos erőmű finoman jár és roppant nyomatékos

### i MERCEDES CONCEPT COUPÉ SUV

#### A BMW-t utánozza a Mercedes?

Tavasszal, amikor az X4-es debütált, a Mercedes is jelentkezett egy kupé-terepjáró öszvérrel, igaz, a Concept Coupé SUV nem szériaértett típus, hanem tanulmányautó. A modell kidolgozottsága arra enged következtetni, hogy RÖVIDESEN VÉLGEGES FORMÁBAN IS BEMUTATKÖZHAT, méghozzá az ML alapjaira ültetve. A közel 5 méter hosszú és mindössze 1,74 méter magas koncepcióba 3,0

literes, 333 lóerős, V6-os benzines turbómotort épített a márka, míg az erőátvitelért kilencfokozatú automata váltó felel.



Az 1,5 millió forintot kóstáló M csomagba többek között sportfutómű is tartozik

FOTÓ: HILBERT PÉTER

i BMW	X4 xDrive30d	TESZTET
Összlökettérfogat:	2993 cm <sup>3</sup>	- vezethetőség, dinamika
Hengerek/szelepek:	56/24 turbódizel	- komfortos ülések
Max. teljesítmény:	190 kW (258 LE) 4000/perc	- műszaki tartalom
Max. forgatónyomaték:	560 Nm 1500-3000/perc	- dögös külső
Hosszúság/szélesség/magasság:	4671/1881/1624 mm	<b>NEM TESZTETET</b>
Tengelytáv:	2810 mm	- szűkös fejtér
Nyomtáv elől/hátul:	1616/1632 mm	- nehezen csukódó ajtók
Fordulókör:	11,9 m	- biztonsági öv fix magasságpontja
Saját tömeg/teherbírás:	1895/590 kg	<b>am ÖSSZEZÉS</b>
Csomagtér:	500-1400 l	Az egyetlen komoly kifogás az X4-es ellen a szerény hátsó fejtér, egyébként minden tekintetben hozza az elvárható magas szintet. A látványos külső miatt ezzel az autóval garantáltan nem maradunk észrevétlenek.
Üzemanyagtank:	67 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	5,8 s	
Max. sebesség:	234 km/h	
Város/országút/vegyes:	6,5/5,6/5,9 l/100 km	
Testfogyasztás:	8,1 l/100 km	
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	156 g/km	
A modell alapára:	12 949 000 Ft*	
A tesztelt verzió ára:	15 995 000 Ft	

\* X4 xDrive20d, 190 LE

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:  
BMW MAGYARORSZÁG KFT., 2200 VECSES,  
AIRPORT BUSINESS PARK, LŐRINCI ÚT 59.  
TELEFON: 06-29-555-100

Nem azért meglepetés ez az autó, mert a tulajdonos ajánlódékba kapta, inkább azért, mert senki nem várta tőle, hogy egy Golfba fog beleülni.

**H**ogy értelmet adjunk a bevezetőnek, eláruljuk, hogy Dávid megszállott olasz autós, a Golf mellett jelenleg is birtokol egy Lancia Delta HF Integralet. Sokáig a mindennapos kocsija a lapunkban korábban bemutatott Lancia Dedra SW volt (AM 2012/18.). A múlt idő egy figyelmen kívül hagyható szöveg, aki nem adta meg a „jobb kezét”, és Dávid autójának letarolta az orrát totálkáros szintre.

S jött a dilemma, legyen újra-élesztve a leharcolt Dedra, vagy vásároljon egy másik autót? Hősünk osztott-szorított és amellett döntött, hogy új kocsi kell. De mi is legyen az? Mivel már van neki otthon egy olasz, amivel kifejezetten olasz autós találkozókra lehet járni, így más nemzetek gyártotta típusok kerültek a képbe. Innentől már gyorsan alakultak a dolgok, minden egy irányba vezetett: az újabb típus, mivel napi használatos lesz, fogvasszon keveset, legyen hozzá sok és olcsó alkatrész, valamint mutasson is, és nem árt, ha van körülötte valami közösség. Minthogy Dávid barátja a BMW-t lelötte (Mitsubishiból ült át), maradt a VW, ami megfelel a kritériumoknak. Így aztán lett a VW Golf,

# Meglepetéééés!



A fekete-piros színjáték és a felnik narancsos színe nagyon passzol egymáshoz. Még tumbol a mattörület



Nagyon szép állapotban maradt a Golf utastere. A rend kedvéért persze kapott pár tuningaproságot, kiegészítő műszert, hifit



Maradt a klasszikus vonulat: karbonfólia a gyári tükrön

A divattáskaminta 3D-s reinkarnációja az első sárvédőn. Jópofa

ahhoz aztán van minden, normál és tuningalkatrész egyaránt, ráadásul dízelként majdhogyanem termeli a gázolajat. Mivel egyik barátja pont kiprobált egyet, gyorsan meglett a kiszemelt.

## Szolid motortuning, de még nincs vége...

Már mőkoltak rajta rendszeren, így csak tovább kellett fejleszteni a megvásárlás után az autót. Az első körben a futóművet cserélték le egy Koni szettre, aminek állítható a magassága és a keménysége is. Ezek után jöhetett a kasztni szépítgetése. Kijavították a kisebb-nagyobb hibákat, a diszlecektől letisztított lökhárítókat tovább pucolták, a csomagterajtóról eltűnt az embléma, valamint a hátsó ablaktörő. Majd az egész felület Grafityp fóliával húzták be, ennek a különlegessége, hogy matt piros színe napfényben narancsosan ragasztották le, így adott a piros-fekete sportkontraszt. A kereksgéért a tükröket és a hűtőmaszkot is karbonmintára fóliázták. A bevonáskor olyan felületeket is egyszínűre húzták, ami nem szokványos, például a sárvédő-szélesítéseket és diszleceket. Gegre is jutott energia, bár a fotókon nem igazán látszik, de a jobb első sárvédőn és a tanksapkafedélen háromdimenziós (mintha dombormű lenne) fóliamintát faragtak, az elhíresült Louis Vuitton táskák stílusában, kicsit autósra hangolva. Nem feltűnő, de ha észreveszi valaki, garantált a tetszés.



Koppig ültetett futómű a fotózáshoz. A dízel kipufogóvég itt nem álca



Egyszerű és tiszta hifibeépítés a csomagtartóban. Golfhoz golfütő...

Előre projektoros fekete hátlámpákat szerelt be (ezek hasonlítanak a Golf IV-es lámpáira): erre azért is volt szükség, mert a gyári indexet kiszécskítették a lökhárítóból. Hátra piros-füstszínű lámpák kerültek. Az utastérben is akad változás, a GTi ülések, a Dedra váltógombja, egy turbónyomásmérő az A-oszlop tövében, valamint a gyári műszeregységet modernizálta LED-ekkel, a háttérteret karbonozta, a kijelző panelt negatívítottá, így

most szép piros számok jeleznek mindent. Hifi terén a Dextrából kibontott cuccok költöztek át új installációba. A motorhoz is hozzányúltak, kapott egy chipet és 60-as csőből szabott kipufogórendszert egy hátsó dobbal. Jött még a sport betétszűrő, egy módosított adagoló, de már megbeszéltek a csapat új VW-specialista szerelőjével, hogy a fejlesztés nem áll le.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

## RÖVIDEN

### Sportos busz

Az ABT-Sportsline a VW T5-öshöz kreált tuningcsomagot. **A SZETT DARABJAI A SZEMÉLY- ÉS A TEHERSZÁLLÍTÓ VÁLTOZATOKRA EGYARÁNT FELSZERELHETŐK**, az ajánlat futómű része sport-



rugókból és 20 colos ABT CR felnikből áll. Utóbbiak kétszínűek, a sötét tónus antracit. A karosszéria nemesítéséhez színe fűjt hűtőmaszkot, lökhárítóbetéteket, és kis hátsó szárnyat ajánlanak.

### Tökéletesen gyári

Az utólagos fejegetések piacán a gyártók egyre inkább törekednek az eredetivel csereszabatos darabok előállítására. A Clarion legújabb fejegetése az RMT400N, amelyet a VW-modellekbe száznak. A navigációval is ellátott készülék fogad DVD-t, CD-t, van USB- és iPod/iPhone-dokkolója, képes a Bluetooth-kapcsolatra, és a VW-extrák kezelésére. **MINDEN VW-HEZ JÓ, AMIT 2003-TÓL NAPJAINKIG GYÁRTOTTAK.** Színes kijelzője 7 colos. MP3, WMA, AAC, DivX, MP4 és AVC fájlkat is ismer, párhuzamos funkcióüzemeltetésre képes (a sofőr navigál, az utasok DVD-t néznek). Természetesen telefonkihangsításra is alkalmas.



### Drága autókra

A TechArt új felnit mutatott be a Porsche 911 Turbo, Turbo S és GT3-as modellekhez. A súlycsökkentett, 20 colos, öt dupla küllővel tervezett Formula IV Race felnik **KÜLÖNLÉGSÉGE A KÖZÉPCSAVAROS KI-ALAKÍTÁS**, így nagyobb a torziós szilárdságuk. Tömegük a korábbi típushoz képest 1 kg-mal csökkent. Kétféle felületkezeléssel, 9x20-tól 12x20 colos méretig szállítják. Az első-hátsó tengelyre ajánlott gumiméret 245/35 és 305/30.



AC SCHNITZER BMW 2

## Már megint feltolják



Brutális felnik, csinosítgatás itt-ott, és persze vitaminkúra!

**A**z AC Schnitzer a BMW 2-es sorozathoz ajánl tuningcsomagokat. A motorok terén a 220i például 184-ről 245 lóerőre izmosítható, az M235i teljesítménye pedig 326-ról 380 lóerőre fokozható. Ez utóbbi nem csak chiptuningot kap, beépítenek nagyobb méretű töltőlevegőhűtőt is, amelynek felülete 80%-

kal nagyobb. Kérhetők új hátsó kipufogódobok kétféle csővéggel, valamint sportfutómű, amellyel alaptípustól függően 30-40 mm-rel csökkenthető a hasmagasság. A külső megváltoztatásához karbon tükörburkolatot, diffúzort, valamint kis hátsó szárnyat kínálnak. A felnikinál 18, 19 és 20 colos modellekből áll.

DELTA 4X4 JEEP GRAND CHEROKEE SRT8

## Nagy kerék a nagyfőnöknek

A malomkönyi felnik mutatósak és könnyebbek is egyben



**Ó**riási, 11x23 colos Elements4 fantázianévű felniket csavarozott a német Delta 4x4 az új Jeep Grand Cherokee SRT8-as alá. A bivalyerős terepjáró a nagy

kerekre 305/30 R23-as méretű Continental Cross Contact UHP gumikat kapott, hogy megfelelő legyen a tapadás. A tuningcég felhívja a figyelmet, hogy nem csak

egyszerű látványelemről van szó, az általuk kínált felni-gumi kombinációval a gyári készlethez képest jó 20%-kal csökkenthető a rugózatlan tömeg.

## Küzdelem a lóerőkért

Hosszú ideig tartó elmélkedés után döntöttem: jöjjön, aminek jönnie kell, „chippeljük” meg az autót! Végül is a turbómotorok szeretik ezt.

**P**ersze minden az ajánlatok begyűjtésével kezdődött. Széles a spektrum, 30 000-tól negyedmillió forintig terjed. Minthogy tizenéves autóról van szó, értelemszerűen nem a felső plafon volt a keresési alap. A tuningműhelyek névsora után jöhetett a második szűrő, az ismerősök tapasztalatai. Szinte mindenki mond jót is, rosszat is, végül nagyjából megszületett a választás, de ez nem jelenti azt, hogy azonnal indultam volna. Minthogy egy 250 000 km-t futott autóról van szó, irány a kedvenc szerviz, ahol több karbantartási fázist is elvégeztettem, hogy ne a hardver apró hibáin múljon a lóerőgyár felépítésének ideje.

### Online kapcsolatból született lóerők

Minthogy egyéb ügyekben is többször serteptéltem a pécsi O.C.T Tuning háza táján, végül rájuk esett a választás. A tuningcég ígérte szerint a gyárilag 150 lóerős AWT motorkódú Volkswagen Passat az új program által 195 lóerős teljesítményt, az eredeti 210 Nm nyomaték helyett pedig 280-at tud majd. Ez a „Stage1” csomag, amelyhez nem kell drágább részeségeket cserélni. De nem ájulunk azonnal, ha valójában lesz belőle 170 lóerő, nekem már az is eredmény.

Reggel érkeztem, majd Páva Gábor, a főnök és tuningguru összeszedte a szükségeseket és kigördítette a szerelő kocsiát az enyém mellé. De kiderült, én is vállalom, nem is egyszer. Gábor két készüléket hozott ki, mégpedig az O.C.T által fejlesztett Ipro két generációját. A nagyobbakat csak megmutatni hozta, azzal az újabb típusokat lehet

### TURBÓS CHIPTUNING



A csatlakozás közben, a kapcsolat létrejött, indulhat az online tuning!



Programküldéskor a cég ajánlásokat is tesz a jobb végeredményért



Ürömfaktor: csak megmutatjuk, a csatlakozó összedugása nélkül



Az autó működik és remélhetőleg vitalitásában gazdagodva



A lefűvószelep nem engedi el teljesen a töltőnyomást a rendszerből



Sportlégzsűrőnek kisebb az ellenállása, könnyíti a motor munkáját



Emlékeztető, hogy vége az olcsó üzemanyagok használatának

kommunikál-e a vezérlés: hát persze igen, hiszen mint korábbi cikkeimből kiderült, én is vállalom, nem is egyszer. Gábor két készüléket hozott ki, mégpedig az O.C.T által fejlesztett Ipro két generációját. A nagyobbakat csak megmutatni hozta, azzal az újabb típusokat lehet

tuningolni, jóval fejlettebb darab, köztes ellenőrzésekre is képes a munka alatt. A kisebb, régebbit csatlakoztatta az autómhoz, a kapcsolat létrejött, a gép letöltötte a kocsim vezérlőjéből a szükséges információkat. Ezután internetkapcsolatra állt, és az O.C.T svájci,

Vidnauban található központjával vette fel a kapcsolatot, és lőtte át a letöltött adatokat. Gábor azt mondta, hogy úgy képzeljem el, hogy egy diszpécser szobában ülnek a távoli kollégák és fogadják, ellenőrzik a beérkező adatokat. A tapasztalatok szerint ha gyorsan



A megoldás kulcsa: előtérben a régebbi, hátul az újabb Ipro modell

jön a válaszprogram, rendben van az autó, ha bármi hibára következhetnek az adatokból, az esetben újabb kiolvasást kérnek.

Gyorsan megjött a válasz, nem hiába, karbantartott, józan életű kocsi a tuningalany. Ezután jöhetett az új program feltöltése: Gábor elindította, majd mondta, hogy kis időt igénybe vesz, ne piszkáljuk a kocsit, mert ha a feltöltés megszakad, akkor se gyári, se tuningprogram nem lesz, mehetek haza vonattal. S itt visszautalt az új generációs egységre, azzal ilyen nem fordulhat elő. Persze így mégsem kértem kávét, kinyílt a csipám, és mantráztam, hogy: minden rendben lesz! Rendben is volt. Az Iprot lekötötte a mester, majd bepöccintette a motort, amely vidáman kelt életre. Ezt többször is, nehogy becsapjon. Minthogy munka közben további tuningajánlásokat tett a rendszer, úgy értelmeztem, hogy azok szükségessé az ígért eredmény eléréséhez. Jól gondoltam: a sportlégzsűrőt meg is rendeltem, ez csökkenti a szívási veszteséget, és újítottam lefűvószelepet is, amely a gyárinál

stabilabb turbónyomásban segít, és fémházas, nem műanyagból van, jobban bírja a gyűrődést. Tehát vannak még feladatok.

### Sajnos az olcsóbb benzin már tabu

Hazafelé nem csaptam ész nélkül a lovak közé, csak kóstolgattam a kocsit. Lényegében minden fordulatszám-tartományban erőteljesebb lett, és amitől nagyon félttem, hogy eltűnik az alsó „komfortzóna”, nos az nem történt meg. Nőtt a rugalmasság is, a fogyasztás pedig azonos tempó mellett, de már légkondival 3 decivel lett alacsonyabb. Fontos még, hogy a jó eredményhez kerülendő a 95-ös oktánszámú benzin, 98-ast vagy 100-ast igényel az autó, tehát a ménes fenntartásáért abrakolni kell. De megjegyzem azt is, hogy egyes gázpedálállásoknál nem durva, de jól azonosítható torpanásokat is észrevettem, most ezen dolgozunk, hogy minden kerek legyen. Természetesen a felmerült hibákról és megoldásokról is beszámolunk a későbbiekben.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

## Az üzemanyag-ellátásért

**M**ár a szívómotorok tuningja-  
kor is javasolta a BMW-guru  
Witmann Zsolt a benzinnyomás  
növelését. Van, amikor ez már el-  
engedhetetlen, és pontosan a tur-  
bómotoroknál van így. Ugyanis az  
új programok által felemelt turbó-  
nyomással több levegő jut a heng-  
erekbe, ehhez több üzemanyag is  
szükséges. Nem biztos, hogy a fel-  
adatot megoldja a gyári rendszer.  
Ez pedig veszélyes dolog, ugyanis  
a turbómotorok hengerterét belülről  
hűti a dús keverék üzemanyaga,  
ha ez a felesleg nincs, hajtva  
a motort túlhevülhet a hengerter,  
a szelepek, a dugattyútető megol-  
vadását okozva. Így gondoskodni  
kell az üzemanyag-ellátásról. Az  
egyik megoldás a nyomásszabály-  
zó cseréje. Motoromban 3 báros a  
nyomásszabályzó, ezt a képen lát-  
ható 4 bárosra lehet cserélni. Per-  
sze jön az újabb dilemma, hiszen  
a megnövelt nyomással megugrik  
a fogyasztás is. Zsolt javaslatára az  
állítható nyomásszabályzó. Így a  
„gyorshajtáshoz” fel lehet csavar-  
ni, lesz elég üzemanyag, a napi  
rutinhoz meg mehet békésen, ke-  
veset fogyasztva az autó.



## Nyisd ki a raktárt!

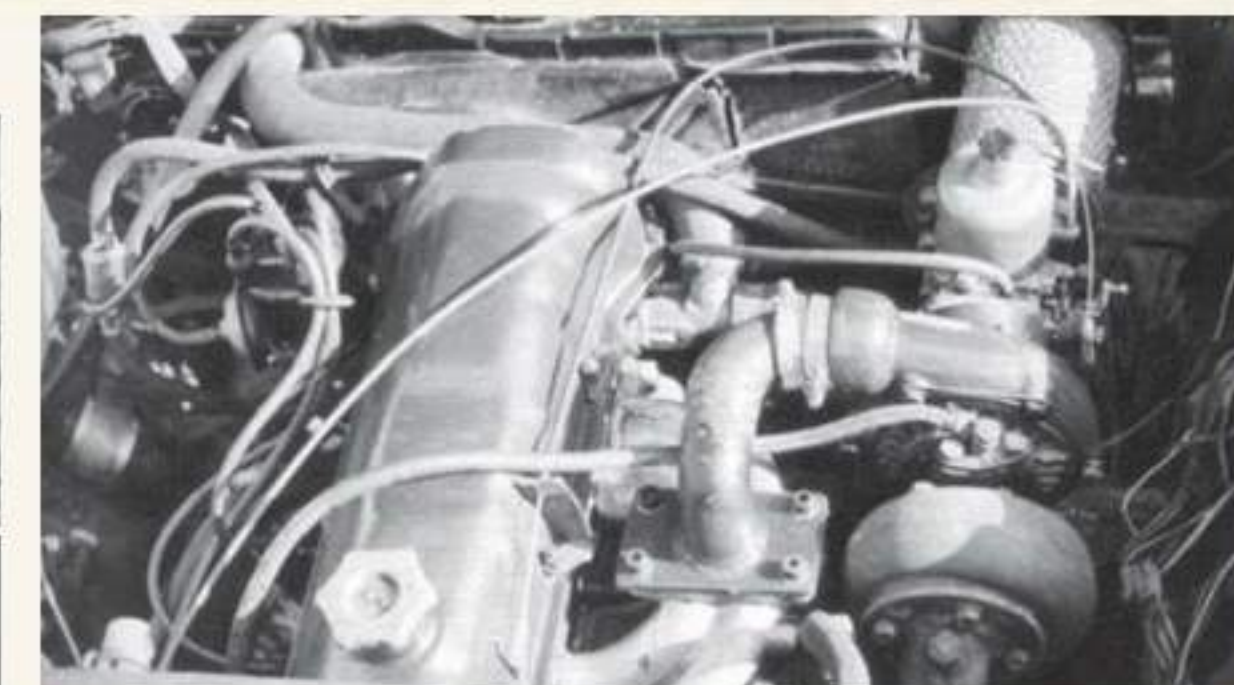


**A** lefűvószelep és a sportlégzsűrő  
Autáni kutakodásban több olyan  
holmi is előkerült, amelyek az 1.8  
T motorok tuningjának kellei.  
Rögtön itt egy új kipufogócsont,  
százezer forintot belüli tétel.  
Ugyanis az 1.8 T motorok gyári  
csontján az 1-es, 2-es henger elé  
építik be a turbót, azoknak nagyon  
rövid, a többieknek hosszabb a kö-  
nyöksöve, nem a legtekintélyesebb  
a gázlengés, a hengerek „öblíté-  
se”. Ezt a hibát küszöböli ki az új  
csont, azonban nem csereszabatos  
darab. A kipufogórendszert át kell  
hozzá szabni, így egyedi munka a  
felillesztése. A talpa ráadásul a na-  
gyobb turbóra szabott, így nekem,  
amíg lejjebb nem jutok a „lejtőn”,  
a kis turbóval nem pálya.

nyöksöve, nem a legtekintélyesebb a gázlengés, a hengerek „öblítése”. Ezt a hibát küszöböli ki az új csont, azonban nem csereszabatos darab. A kipufogórendszert át kell hozzá szabni, így egyedi munka a felillesztése. A talpa ráadásul a nagyobb turbóra szabott, így nekem, amíg lejjebb nem jutok a „lejtőn”, a kis turbóval nem pálya.

### EZT ÍRTUK A TURBÓS LADÁRÓL 1985-ben

„A mostani turbómotor nem csak abban különbözik a korábbitól, hogy ezen a szívókarburátoros megoldás mellett döntöttem, vagyis itt a turbó elé került a karburátor így - egyszerűbben megoldva - a kész benzin-levegő keveréket préseli be a motorba, hanem például abban is, hogy már átkonstruált, komoly tetőszekettel ellátott dugattyúkat készítettem. A gyári dugattyúkból forgácsoltam le annyit, hogy a súrtási arány 1:7,8-ra csökkent. A szívóturbónak nagy előnye, hogy nem igényel különösebb átalakítást az üzemanyag-ellátásban. Csupán egy kiszámított, nagyobb teljesítményű porlasztót kellett illeszteni hozzá. Az AC-pumpa is



jól bírja így. Egy hibája van ennek a megoldásnak; nem bírja a tartós motorfék-, illetve üresjáratú üzemet, ugyanis ekkor a szívócsőben erős vákuum keletkezik.

Szívóhatás alá kerül a turbina is, ami elkerülhetetlenül olajat szív el a csapágyától” - mesélte a kiskunlacházi Kiss Jenő Zoltán a Holset turbóval felvértezett Ladájáról.

**RÖVIDEN**

**Sporttagozat**

Az indiai Hero bejelentette, hogy az év elején tanulmánymotorként debütált HX250R-t novembertől sorozatgyártásba küldi. A 31 lóerős paripa



FEJLESZTÉSÉBEN AZ AMERIKAI ERIC BUELL RACING IS RÉSZT VETT, így nem légből kapott a Hero állítása, miszerint az újdonság az egyik legagilisabb gép lesz a 250-es szegmensben.

**Stílusosan**

A Nutcase Helmets eddig kerékpározáshoz és különböző extrém sportokhoz kínált fejvédőket, most azonban MOTOROSSIAKKAL BŐVÍTETTÉK A PORTFÓLIÓT. Az új termékek nyitott



állrészerű, retró stílusú darabok, amelyek két különböző plexivel választhatók, S és XL közötti méretben.

**Jelentős kár**

Komoly kár érte a solihullai National Museumot, ugyanis ismeretlen tettesek több mint 100 olyan kupát loptak el, melyek a múzeumigazgató szerint pótolhatatlanok - a tárgyak közül



több A 30-AS ÉVEKBEN RENDEZETT MOTORVERSENYEKRŐL VALÓ. Az egészben az a pikáns, hogy a kupák nagy része egyszerű nikkelből készült, vagyis „csupán” eszmei értékű van.

Csupa csillogás: rengeteg króm díszíti a Freewheel frontját



## Súlyos példány

Kéttagúra bővült a Harley-Davidson trike-kínálata. A „denevéridomos” Tri Glide Ultra Classic mellé megérkezett a klasszikus külsejű Freewheeler (frontja leginkább a Fat Boyra hasonlít), amely 540 kg-os menetkész tömegével igazi nehézbombázó. Míg a Tri Glide-ot elsősorban hosszú utakra ajánlja a Harley a kiváló szélvédelem miatt, addig a teljesen csupasz fronttal megáldott nóvum inkább rövidebb kiruccanásokra

való, már csak a magas ape hanger kormány okán is. Az elől 19, hátul pedig 15 colos kerekeken gördülő újonság nagy előnye a hatalmas koffer, amelyben két full-face bukósik is gond nélkül elfér. A modell fékrendszerének érdekessége, hogy a pedál az első és hátsó féket egyszerre működteti, míg az első fék külön is adagolható a karral. A Freewheelerhez alapáron jár a tempomat, a lábbal működtethető rögzítőfék és az elektromos hátra-

meneti fokozat. A modell hajtásáról a márka 1690 cm<sup>3</sup>-es, léghűtéses V2-ese gondoskodik.



**Az olcsóság ára?**

A felnyitható állrészrel rendelkező bukósikok egyre népszerűbbek, így nem meglepő, hogy az olasz Givi bemutatta az X.14 Shiftet. A modell az egyik legolcsóbb nyitható állrészű sisak lesz a piacon (137 eurós indulóár), de talán pont ezért némi kompromisszumot követel a használata. Míg például a Nolan vagy a Schuberth ilyen típusú sisakjai nyitott állapotban is megfelelnek a hatályos biztonsági előírásoknak, addig az X.14 Shift hivatalosan csak zárt állapotban használható, ugyanis csak ekkor nyújt megfelelő védelmet. A láthatósági fényezésel is elérhető újdonsághoz beépített napellenző rendelhető.



**A különc francia**

A francia Midual hosszú évek fejlesztése után végre elkészítette a végleges Type 1-est, mely 2016-tól lesz megvásárolható. A manuális módszerekkel gyártott, hagyományos küllemű big bike-ből mindössze 35 darab gyártását tervezik, egyenként 200 000 dolláros, azaz közel 47 millió forintos áron. Ezek után természetes, hogy a fékeket a Brembo, míg a felfüggesztéseket az Öhlins szállítja, a döbbenetesen magas vételár oka azonban a saját blokk fejlesztési költségeiben



rejlik. A Midual erőforrása első blikkre semmi különösét nem tartogat, hiszen egy 1034 cm<sup>3</sup>-es, 100 lóerős, kéthengeres boxerről van szó, azonban az egység keresztben (!) kerül beépítésre, vagyis a dugattyúk a motor hossz tengelye irányában mozognak.



Igazi ritkaság lesz az utakon a Midual Type 1-es

## Csődben a Horex!

Csődeljárás indult a német Horex motorkerékpár-gyártó manufaktúra ellen. A példányként közel tízmillió forintos, hathengeres gépeket készítő cégbe több mint 10 millió eurót fektettek különböző társaságok az elmúlt években, de a motorok iránti szerény kereslet miatt nemcsak hogy teljesen esélytelené vált a tőke megtérülése,

hanem komoly adósságokat is felhalmozott a vezetőség. A Horex menedzsmenete ettől függetlenül bizik a folytatásban, kérdés, hogy lesz-e olyan befektető, aki képes megmenteni a márkát.

Rossz hír Augsburból: leállt a Horex VR6-os gyártása



**Hanghatás**

A szlovén Akrapovic a Yamaha MT-09-eshez is kínál már karbonpalástoskipufogórendszert. Amellett, hogy a gyári kipufogónál 3,8 kg-mal könnyebb az Akrapovic rendszer, a közepes fordulatszám-tartományban 6 Nm többletnyomatékot hoz,

Jobb hangzással és pluszteljesítménnyel kecsegtet az új kipufogó



illetve a csúcsteljesítményt 7 lóerővel növeli. Az Akrapovic kipufogó 8,5 decibellel hangosabb 5000-es fordulaton, mint a gyári.

## Régi név, új koncepció

1975 után ismét lesz H2-es típusnevű modellje a Kawasakinak!



A Kawasaki megerősítette, hogy a kölni Intermot kiállításon leplezi le a Ninja H2-es nevű sportmodelljét. A H2-es név korábban már jelölt egy háromhengeres, 500 cm<sup>3</sup>-es Kawasakit (képünkön) 1972 és 1975 között, amelynek a márka sportos arculatának megalapozásában komoly szerepe volt.

Az új modellnek is nemes feladat jut, ugyanis a zöldek szerint a friss H2-es örökre meg fogja változtatni a motorosvilágot. A nagy szavak annak szólnak, hogy a hírek szerint kompresszoros feltöltésű blokkot kap a nóvum, ami méltó módja lenne a 30 éves Ninja-sorozat megünneplésének.

Őszi áruhanás!  
A hétköznapi autósok kedvelt lapja,  
**óriási kedvezménnyel lehet az Öné!**

6 hónapra 3240 Ft helyett, **40% kedvezménnyel, csak 1950 Ft**

- praktikus tanácsok
- új és használt autók, motorok
- tuning
- haszongépjárművek
- járműtechnika
- autó-motor sport

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

Akciós ajánlatunk 2014. szeptember 30-ig, kizárólag belföldi kézbesítés esetén érvényes. Azokra a megrendelőkre vonatkozik, akiknek a megadott kézbesítési címéhez az elmúlt 3 hónapban nem tartozott a választott lap előfizetése. Megrendelését követően az előfizetési díj kiegyenlítésére számlacsekkeket küldünk. Az előfizetés időszakáról és az első kézbesítendő lapszámról a számlacsekken talál információt. Az előfizetési díj számlacsekken megadott határidőig történő kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekken megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat. Az adatkezelésre vonatkozó rendelkezéseket az Előfizetői Üzletszabályzatban találja a [www.axelspringer.hu/elofizetesek](http://www.axelspringer.hu/elofizetesek) oldalon. **Akciókód: 2645**





A drámai külső mögött jól bevált technika lapul. A fényszóró full-LED-es

# Te jó ég!

Kigúvadt szemek és leesett állak kísérik a Honda NM4 Vultus útját - ez a motor olyan, mintha egyenesen egy Batman-képregényből lépett volna elő!

Ha valaki figyelemfelkeltő, az utca népét megbabonázó motorra ácsingózik, ne keresgéljen tovább a tűzpiros Ducatik, hathengeres BMW-k, vagy sorszámozott MV Agusták között! Ez a Honda garantáltan feltűnést kelt, akármerre járunk vele, ha tankolunk, megáll az élet a benzinkúton, ha pedig megpihenünk egy parkolóban, hamar egészen komoly társaság gyűlik össze az NM4 Vultus vizslatására. Motort ennyire még sohasem bámultak meg alattam, ami valamennyire érthető is: az újdonság tavasszal megmutatkozott be tanulmányként, majd pár hónap múlva úgy döntött a cég, hogy piacra dob egy 500 darabos szériát. Nagy tételben kockázatos volna egy ilyen motort gyártani, de a kis példányszám miatt nem kell attól tartani, hogy egyetlen darab is a kereskedők nyakán marad. Amerikában például a nyár



25 különböző színárnyalatban pompázhat a teljesen digitális műszeresség. Vannak egészen extrém árnyalatok is



A DCT-váltó sport módban magasabb fordulaton kapcsol



Öblös, vízhatlan rekeszt helyeztek el a fejedomban



A rögzítőfék karját a bal oldali tükör alatt találjuk



A hátsó ülés felhajtva támlaként funkcionálhat

## HONDA CTX700D

### Rokontélek

A Vultus műszaki értelemben a CTX700D-vel, a márka tavaly debütált baggerével áll szoros rokonságban (váz, fék, futómű). A szín-



tén **KIZÁRÓLAG DUPLAKUPLUNGOS AUTOMATA VÁLTÓVAL ELÉRHETŐ** modellben még az első generációs soros kéthengeres blokk dolgozik (az NC700-as sorozatban mutatkozott be), így itt 750 helyett 669 cm<sup>3</sup>-es az egység, és ennek megfelelően teljesítménye is kevesebb hét lóerővel (48 lóerő). A CTX700D hazai vételára 2 698 000 Ft.

eleje óta komoly tülekedés folyik a „rendszeres koncepciómodellért”, amiben nyilván a kedvező vételárnak is szerepe van. Ahhoz képest, hogy egy messzemenőig egyedi gépről van szó, nem túlzás a 3,5 millió forintba becsült hazai vételár, ennek pedig az az oka, hogy a modell műszaki alapja a CTX700D-től származik, beleértve a viszonylag egyszerű acélvázat és a duplakuplungos automata váltót is. A Honda hazai importőre csak jövőre kap kvótát az NM4 Vultusból, így pontos vételár is csak később lesz.

A Vultus külsejét nem lehet elintézni egy-két szóban, ez a motor olyan, hogy leállítja az ember és hosszan tudja nézegetni. Hogy szépnek nevezhetjük-e, abban erősen kételkedem, mindenesetre nagyon részletgazdag a járgány, és ami nagyon fontos, hogy minden formai részlet „rimel” egy másikra. A csápként előmeredő idomokat és a lámpa alakját elnézve nem véletlen, hogy a Vultus (latinul arcot jelent) nevet kapta a modell, ugyanis pontosan az volt a célja a tervezőgárdának, hogy „élőt” alkosson. Keita Mikura, a Vultus projektvezetője szerint végre olyan motort állított talpra a Honda, amely egyszerűen szenvedélyből született. Az már más kérdés, hogy szükség van-e 25 különböző színárnyalatot felvonultató műszerfalra (van rózsaszín is), vagy olyan matt fényezésre, amin minden ujjlenyomat meglátszik, de hát ez a gép tényleg nem a racionalitásról szól.

### A Vultus nem a serpentinek királya

Az azonban egyértelmű, hogy a forma oltárán sok mindent feláldoztak. A kormányt minden egyes komolyabb elfordításkor a térdemhez ütöttem, de említhetjük a minimális szélvédelmet, vagy a 650 mm-es ülésmagasság és az előretolt lábtartók miatt felvett, nem éppen természetesen üléspozíciót is. Utóbbi miatt combbal egyáltalán nem tudunk rászoritani a tankra, így az irányíthatóság is némi csorbát szenved. A körülöttem lévőket szerintem azt gondolták, hogy egy kezdő ül a motoron, aki első métereit teszi meg egy nagyobb géppel, mert különösen kis tempónál nehezen lehet elegánsan közlekedni vele. Erről persze a 200 mm széles hátsó abroncs is tehet. Jól néz ki egy ilyen gumi, annyi szent, de ettől nagyon nehezen dönthető a mo-

tor - kifejezetten vártam már, hogy mikor lesz végre egyenes az út, ami kissé abszurd dolog egy kétkerekű nyergében. A rugózási komfort tekintetében sem lehet dicsegni a Vultust. A merevvázaz Harleykhöz tudnám hasonlítani, vagyis azokat az úthibákat, amiket egy átlagos motor meg sem érez, itt komoly megrázkódtatást jelentenek a derekunknak. Aprópó, derék! A Vultus egészen minimálkomfortosra sikeredett utasülése felnyitható, így ha nem ül mögöttünk senki, a hátsó ülőlapp a vezető deréktámaszáként funkcionálhat. Ötletes és egyben remekül működő megoldás!

### Döbbenetesen keveset fogyaszt a Vultus

A Vultus fékrendszere ismét rácsafolt arra a közhiedelemre, hogy csak a kéttárcsás első fékek lehetnek harapósak. A 320 mm-es szimpla tárcsa bőven elég a 245 kg-os tömeg lassításához, illetve az sem mellékes, hogy a nyomáspont úgy, ahogy van, tökéletes, a Honda blokkolásgátlója pedig még mindig az egyik legjobb a piacon. A hajtáslánc is magas színvonalat képvisel. Ugyan kirobbanó erőt nem kell várni a 745 cm<sup>3</sup>-es, 55 lóerős blokktól, de alacsony fordulaton is egészen nyomatékos, ráadásul annak ellenére egészen jó hangja van, hogy soros kéthengeres egységről van szó. A márka széles körben alkalmazott blokkja egyedül akkor lesz „kevés”, ha sportosan akarunk közlekedni, mert a 6500-as fordulatszámhatár nagyon alacsony. A Honda soros kéthengere viszont ezúttal is bizonyította étvágytalanságát. Igaz, hogy nagyrészt cirkáló tempóban használtam a motort, de a 3,6 literes érték így is parádés! Ezt nem lehetne megvalósítani a duplakuplungos automata váltó nélkül. Érzésem szerint kicsit átprogramozták a többi DCT-váltós Hondához képest, mert itt kis gázadásnál nem remeg be a motor, így tulajdonképpen csak jót lehet róla mondani. Finoman, mindenféle megtorpanás nélkül kapcsolat fel (akár már 2000-es fordulaton), és a motorféket remekül adagolja. Bár a manuális beavatkozás lehetősége itt is megvan (két kapcsoló a bal oldali kormányvégen), szerintem teljesen felesleges. Tény és való, hogy az automata váltó egy ilyen nagy motoron elsőre szokatlan, de nagyon gyorsan hozzá lehet szokni, mert a vezetési komfortot magasabb szintre emeli.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

## YAMAHA GEN-RYU

### A Yamaha elfeledett zsenije

Ősszel lesz kilenc éve annak, hogy a Yamaha bemutatta a Tokyo Motorshow-n a Gen Ryu koncepciómodellét, amely felépítését és megjelenését tekintve is közel áll az NM4 Vultushoz. Ugyan tervezték a modell sorozatgyártását, de közbejött a 2008-as válság, így az egyik legkülönlegesebb japán

tanulmánymotorként vonult be a történelembe. A forma azonban nem minden, ugyanis **A GEN-RYU-T HIBRID HAJTÁSSAL LÁTTÁK EL**, az YZF-R6-os 600 cm<sup>3</sup>-es négyhengere mögé egy villanymotort is beépítettek. A Yamaha követési távolságot érzékelő rendszerrel is felszerelte a modellt.



Közös tengelyen foglal helyet a két „fokozatú” és a két kuplung. A sorkettes blokk főtengelye 270 fokok elékelésű



HONDA	NM4 Vultus
Lökettérfogat:	745 cm <sup>3</sup>
Hengerek/szelepek:	52/8
Max. teljesítmény:	40 kW (55 LE) 6250/perc
Max. nyomaték:	68 Nm 4750/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú, duplakuplungos automata
Hossz./szél./mag.:	2380/933/1170 mm
Tengelytáv:	1645 mm
Ülésmagasság:	650 mm
Üzemanyagtank:	11,6 l
Fék elől/hátul:	320/240 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	120/70 R18/200/50 R17
Menetkész tömeg:	245 kg
Tesztfogyasztás:	3,6 l/100 km
Alapár:	kb. 3 500 000 Ft

**TESZTETT**  
- egyediség  
- takarékoság  
- váltó működése

**NEM TESZTETT**  
- manőverezhetőség  
- alacsony fordulatszámhatár  
- szélvédelem

### am ÖSSZEĞZÉS

A Honda motoroképárookra pár kivétellel a racionalitás jellemző, de a Vultus ennek pont az ellenkezőjét képviseli. Hemzseg az öncélú megoldásoktól és a formai trükköktől, aminek az eredménye egy átlag alatti manőverezési képességekkel megáldott, nagyon különleges motor.

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

**RÖVIDEN**

**Újabb arany!**

Spa-Francorchampsban, a Seat Leon EuroCup legutóbbi fordulójában első nekifutásra magabiztos rajt-cél győzelmet aratott a francia Julien Briché, Weber Gábor viszont gyengén indult a második pozícióból a pálya poros oldalán, így Stefano Comini és Stian Poulsen is megelőzte. Ahogy egymással csatáztak, **AZ 5. KÖRBEN COMINI ÉPPEŊ GÁBOR ELÉ PÖRDÜLT A LA SOURCE KANYARNÁL ÉS ÜTKÖZTEK** - a biztonsági autót is be kellett küldeni. Végül Manuel Gíao és Pol Rosell állhatott még a dobogóra, mögöttük pedig Tóth Norbert és Ficza Ferenc (képünkön) végzett. A második menetben utóbbi remek rajtot vett és az ötödikről két helyet ugrott előre, majd hamarosan levadászta Rosellt és kökemény csatában, az utolsó métereken sikerült maga mögé utasítania Paulsent is, miután ellenfele jobb első gumijáról levált a futófelület. Így a 18 éves szegedi srác 0,144



másodperces különbséggel az idei második győzelmét szerezte, s a norvéggal holtversenyben vezet a tabellán. **CSAKHOGY AZ UTOLSÓ KANYARBAN TÖRTÉNT KOCCANÁS MIATT UTÓLAG 1 MÁSODPERCES BÜNTETÉST SZABTAK KI RÁ,** de a csapata fellebbezett a döntés ellen, így a végső határozatig minden maradt a régiiben.

**A dobogósok mögött Tóth, Fran Rueda és Weber zárt, míg Bús Edina a 16. után egy 17. helyezést könyvelhetett el.**

**WTCC**



Meg kell hagyni, vagány kiállású versenygépet faragtak a Vestából!

**Orosz fegyverkezés**

A Moszkvai Autókiállításán a Lada WTCC csapat két versenyzője, a 2012-es világbajnok Rob Huff és a kétszeres brit túraautó-bajnok James Thompson leplezte le az oroszok vadonatúj csodafegyverét: a Vesta WTCC versenyautó már a következő szezon elején bevetésre kerül, tehát mindössze egyéves használat után nyugdíjba küldik az idei technikai szabályok szerint épített Granta TC1-es gépet. Az alapokat a márka teljesen új fejlesztésű, Vesta nevű kompakt utcai autója nyújtja, mely 2015 szeptemberében kerül gyártásba. Méretei, hosszabb tengelytávja és hatékonyabb aerodinamikája a Vesta WTCC-t sokkal

alkalmasabbá teszi a versenyzésre, tervezésekor pedig a tömegesökentésre is kiemelt figyelmet fordítottak, ugyanis a Grantával nem sikerült elérni a minimális súlyhatárt. Egyébként nemcsak versenyautót, hanem szint is vált a Lada

Sport, pirosról sárga-feketere. Idén ugyanis lejár a szerződésük a Lukoilal, de most bejelentették, hogy hároméves (2015-2017) szponzori szerződést kötöttek a ROSNEFT-tel, egy másik orosz olajipari vállalattal.



Az új Lada már jövőre ringbe száll

**BTCC**

**Előnyszerzés**

Habár Sam Tordoff (MG6 GT) HZsinórban a második pole pozícióját szerezte, Rockinghamben sem sikerült győzelemre váltania azt. Colin Turkington ugyanis lerajtolta a hátsókerekes BMW 125i M Sporttal és először nyert ezen a pályán, míg harmadiként a másik MG-vel gépszekedő Jason Platónak lengtet a kockás zászló. A második felvonásban Turkington magabiztos rajt-cél győzelmet aratott, így két fordulóval a szezon vége előtt meg-



nyugtató előnyre tett szert a pontversenyben - az MG versenyzői ezúttal fordított sorrendben kö-

**BTCC (10/8. FORDULÓ)**

**Az összetett állás**

1. Turkington 366 pont, 2. Plato 311 pont,
3. Shedden 302 pont, 4. Jordan 255 pont,
5. Collard 242 pont, 6. Jackson 234 pont,
7. Neal 198 pont, 8. Tordoff 184 pont,
9. Austin 139 pont, 10. Smith 138 pont.

vették. Az utolsó futam végeredménye szintén a rajtnál dönt el: amikor a hátsókerek-hajtású (!) Audi A4-essel Rob Austin megelőzte a kétszeres bajnok Alain Menu (VW CC), aki visszatérése óta így is az első dobogós helyezését szerezte, mögöttük pedig a címvédő Andrew Jordan (Honda Civic) futott célba.



**MX-VB**

**Újra és újra**

A királykategóriában már az utolsó előtti fordulóban eldőlt a vb-cím sorsa, a papírfórmanak megfelelően Antonio Cairoli megszerezte 8. vb-címét. 81 pontos előnnyel várta a 16. fordulót, mégsem volt könnyű dolga. Folyamatosan szemüveggondokkal küszködött, a bal szeme be is gyulladt, családi okok miatt nem volt vele Braziliában a vezető szereleje, míg az 1. futamban volt egy ütközése is. Ennek dacára világbajnok

lett az 5. helyével. A 2. futamban javított, hiszen a 3. helyen intették le, aminek köszönhetően a nagydíjon bronzérmes lett. Az idei második brazil nagydíjon az MXGP-ben az összetett 2. helye is elkelt. Jeremy Van Horebeek - ő volt az egyetlen, akinek még matematikai esélye volt Cairoli ellen - bokasérülést szenvedett az edzésen. Bizonytalan volt az indulása, ám bedagadt bokával is vállalta az 1. futamot. Cairoli el-

len tehetetlen volt, de 13. helyével megszerezte az összetett ezüstöt. Cairoli mellett még Max Nagl és Romain Febvre lehetett elégedett. Nagl kettős futamgyőzelemmel 2010 után ismét GP-győzelmet aratott, a Hondának pedig begyűjtötte az első sikerét az MXGP-ben. Az MX2-ben is történelmi sikert láthatunk. Febvre a 3. vb-idényében és a 43. nagydíján megszerezte első GP-diadalát, amely egyben a Husqvarna

Miközben Cairoli menetrend szerint újabb vb-címet szerzett, a Husqvarna Febvre (képünkön) jóvoltából először nyert az MX2-ben!

**MX-VB (17/16. FORDULÓ)**

**Az összetett állás**

- MXGP:** 1. Cairoli (ITA) KTM, 705 pont (már világbajnok), 2. Van Horebeek (BEL) Yamaha, 596 pont, 3. Strijbos (BEL) Suzuki, 530 pont, ... 47. Németh (HUN) KTM, 8 pont.  
**MX2:** 1. Herlings (NED) KTM, 594 pont, 2. Tixier (FRA) KTM, 571 pont, 3. Febvre (FRA) Husqvarna, 534 pont.

első nagydíjgyőzelme is volt a 2004 óta létező MX2-ben. Az MX2-ben egyébként csak az utolsó nagydíjon dől el a vb-cím sorsa. Jordi Tixier ugyan 8 nagydíj után először lemaradt a dobogóról, azonban mégis 23 pontra tudta csökkenteni a hátrányát a sérült Jeffrey Herlings mögött. Herlings pedig egyáltalán nem biztos, hogy tudja vállalni a szezonzárót, mivel komplikációi adódtak a felépülése során.

**ERC**

**Pechszéria**

A csehországi Zlín Ralin rájárt a rúd az élmenőkre: az aszfaltos futam 4. szakaszán Kevin Abbring vezető pozícióból esett ki a Peugeot 208 T16-os műszaki hibája miatt, a pontversenyt vezető Esaekka Lappi (Skoda Fabia S2000) lecsúszott az útról, Craig Breen (Peugeot 208 T16) pedig egy fának ütközött. Ekkor a visszavonulását éppen egy évvel ezelőtt bejelentő és azóta először rajthoz álló Roman Kresta vette át a vezetést, de a következő gyorsaságán a Skoda Fabia S2000-es elrepedt kipufogócsöve miatt időt veszített, majd búcsúzott is a cseh. Végül a pechsorozat az ugyancsak hazai pályán versenyző Vaclav Pech-



Jan Kopecky már a turbómotoros Fabia R5-öst tesztelte előfutóként

nek (Mini JCV S2000) kedvezett, aki első ERC futamgyőzelmét aratta, s egyúttal 7. cseh bajnoki címét söpörte be. Jaromir Tarabus (Skoda Fabia S2000) kicsúszása után a skodás Sepp Wiegand és a helyi Tomas Kostka (Ford Fiesta R5) meccsel a második helyért: előbbi defekt, utóbbit szervogondok hátráltatták, így 0,2 másodperces előnnyel a német szerezte meg az

**ERC (12/8. FORDULÓ)**

**Az összetett állás**

1. Lappi (FIN) 123 pont, 2. Wiegand (GER) 104 pont, 3. Breen (IRL) 70 pont, 4. Pech (CZE) és Kajetanowicz (POL) 63-63 pont,
6. Gryazin (LVA) 53 pont, 7. Tanak (EST) 44 pont, 8. Kubica (POL) és Consani (FRA) 39-39 pont, 10. Abbring (NLD) 38 pont, ... 61. Besseney (HUN) 1 pont.

ezüstöt, és 19 pontra csökkentette hátrányát a tabellán. A szériaautók mezonyében Hadik Andrásék (Subaru Impreza STi R4) az utolsó szakasz előtt váltóhibával estek ki az élről, úgyhogy a cseh Martin Brezik (Mitsubishi Lancer EVO IX) nyert, míg a 2WD kategóriában Lukács Kornél (Citroën DS3 R3) hetediként végzett - Besseney Zoltán egy sportsérülés miatt nem indult.

Marquez legutóbb dobogóra sem állhatott, most azonban győzelemmel köszörülte ki a csorbát.

A Cseh Nagydíjon elszenvedett kudarca után Marc Marquez azonnal tudatta, hogy a brnói eset csak véletlen kisiklás volt. Előbb megszerezte idei 10. pole pozícióját, majd a 11. sikerét ünneplhetette. Ami egyben az idei legnehezebb győzelme is volt, hiszen Jorge Lorenzo és a Yamaha az eddigi legversenyképebb formáját mutatta a Marquez-Honda duó ellenében. A verseny java részében Lorenzo diktálta az iramot, míg az őt üldöző Marquez folyamatosan hibázott. Aztán a hajrában Marquez taktikát váltott, ő lett a kezdeményező. Az utolsó két körben Lorenzo már nem tudott válaszolni, aminek köszönhetően Marquez 2010 után ismét nyert Silverstone-ban. A 3. helyért is emlékezetes csata folyt Daniel Pedrosa, Andrea Dovizioso és Valentino Rossi között. A trió küzdelmét végül Rossi nyerte, aki még sosem volt dobogós Silverstone-ban. A Doktor tehát dobogón ünneplhetette azt is, hogy immár ő rendelkezik a legtöbb indulással a királykategóriában: 246. nagydíján versenyzett, amellyel a brazil Alex Barrost előzte meg.

### Rabat végre meghódította Nagy-Britanniát

Esteve Rabat számára nagyon hosszú ideig tabu volt a Brit Nagydíj, mind a Donington Parkban, mind Silverstone-ban. 2006 és 2013 között 3 versenyen nullázott, s egyetlen éremre sem volt képes. Idén azonban a 9. próbálkozásra sikerült megtörnie az átkot, ráadásul győzelemmel! Pedig csak a 4. helyről startolhatott, s az elején nem volt olyan gyors, mint az élmenők. Sokáig úgy tűnt, hogy Mika Kallio lesz a biztos befutó, Rabat azonban feltámadt a hajrára. Az utolsó körökben fantasztikus oda-vissza előzetések mentek közöttük, szabadon küzdhettek, hiszen a Marc VDS alakulaton belül nincs csapatsorrend. Végül a célegyenes döntött, a kigyorsításnál Rabat volt a jobb. A győztes Marc VDS csapat a nagydíj után is reflektorfényben maradt, a belga alakulat ugyanis bejelentette, hogy két évre leigazolta a Moto3-ból Marc Marquez

# Kiköszörülve!



Marquez és Lorenzo: ez tényleg szoros küzdelem volt!



Jeremy McWilliams 7 év szünet után, 50 esztendősen indult újra. A Moto2-ben karbonvázás géppel – törött orrcsonttal – a 29. helyen zárt!



Rins (jobbról) újra 3. a tabellán

### VÉGEREDMÉNY (18/12.)

**Silverstone**  
**MOTO3:** 1. Rins (SPA) Honda, 2. A. Marquez (SPA) Honda, 3. Bastianini (ITA) KTM.  
**MOTO2:** 1. Rabat (SPA) Kalex, 2. Kallio (FIN) Kalex, 3. Vinales (SPA) Kalex.  
**MOTOGP:** 1. M. Marquez (SPA) Honda, 2. Lorenzo (SPA) Yamaha, 3. Rossi (ITA) Yamaha.

### Az összetett állás

**MOTO3:** 1. Miller 179 pont, 2. A. Marquez 166 pont, 3. Rins 150 pont, 4. Vazquez 145 pont, 5. Fenati 135 pont, 6. Masbou 125 pont, 7. I. Vinales 99 pont, 8. Bastianini 87 pont, 9. Oliveira 84 pont, 10. Kent 73 pont.  
**MOTO2:** 1. Rabat 233 pont, 2. Kallio 216 pont, 3. M. Vinales 166 pont, 4. Aegerter 123 pont, 5. Corsi 100 pont, 6. Lüthi 92 pont, 7. Zarco 72 pont, 8. West 65 pont, 9. Salom 62 pont, 10. Cortese 58 pont.  
**MOTOGP:** 1. M. Marquez 288 pont, 2. Pedrosa 199 pont, 3. Rossi 189 pont, 4. Lorenzo 157 pont, 5. Dovizioso 129 pont, 6. A. Espargaro 92 pont, 7. P. Espargaro 88 pont, 8. Iannone 81 pont, 9. Bradl 74 pont, 10. Smith 65 pont.

HA-SZR

A két hónapos szünet utáni első forduló dupla bajnokavatást és magyar pontokat hozott!

A jerezi derbi Marco Melandrinak sikerült a legjobban, hiszen a malajziai fordulóhoz hasonlóan itt is tarolt. Óvatosan kezdett, az 5-6. helyen kímélte a gumikat, majd fokozatosan zárkózott fel. Aztán a verseny hajrájában mindkétszer befogta és megelőzte a csapattárs Sylvain Guintolit, akinek amúgy sokkal nagyobb esélye van a vb-cimre, mint Melandrinak. Az Apriliánál tehát nincs csapatsorrend – pontosan ezért többen kritizálják is a noalei márkát, hiszen tavaly ugyanezen ok miatt már elvesztették a vb-címet. Ha lenne felsőbb utasítás, Guintoli 10 ponttal közelebb kerülhetett volna az élvonal Tom Sykeshoz, aki csak szenvedett Jerezből.

Pedig a Kawasaki-duó eleinte remekelt: Loris Baz a pole-ból, míg Sykes a 3. helyről indulhatott. A versenyen azonban egészen mások voltak az erőviszonyok. Baz az 1. futamban bukott – ütközött Melandrival előzés közben –, míg a folytatásban csak a 7. helyen zárt. Sykes az 1. futamban úgy végzett az 5. helyen, hogy előtte többen is buktak. A 2. futamban aztán javított, de a 3. helynél előrébb nem vezethetett, így 44 pontos előnye 31 pontra csökkent Guintolival szemben. Sykes mégsem lehet teljesen elégedetlen, ugyanis az átalakított naptár egyre inkább neki kedvez. Az előzetes tervekhez képest már nem 3, hanem csak 2 forduló van hátra, az orosz forduló után a dél-afrikai versenyt is törölték.

### Az új bajnokok: Van der Mark és Faccani

A supersport-vb-n és a superstock 600-as Európa-bajnokságon új aranyérmest avattak. A 20 éves olasz Marco Faccani idén debütált az STK 600-as Eb-n, s újoncként fölényesen lett kontinensbajnok. Jövőre már a supersport-vb-n láthatjuk, ahol a háromszoros világbajnok, Kenan Sofuoglu csapattársa lesz a kawasakis Puccetti alakulatnál. A 22 éves holland Michael Van der Mark két éve volt superstock 600-as Európa-bajnok. Tavaly a 4. helyen végzett a supersport-vb-n, ám idén már ő lett a

# Fontos pontok



Van der Mark már két futammal a zárás előtt lezárta a vb-vitát



Bódis (94) 20 pontjával a tabella 13. helyén áll. Még javíthat is ezen



Rizmayr a szezon végéig marad Sebestyén Peti korábbi motorján

### VÉGEREDMÉNY (12/10.)

#### Jerez

##### SUPERBIKE

**1. FUTAM:** 1. Melandri (ITA) Aprilia, 2. Guintoli (FRA) Aprilia, 3. Davies (GBR) Ducati, ... 16. Rizmayr (HUN) BMW, ... 18. Tóth (HUN) BMW.  
**2. FUTAM:** 1. Melandri, 2. Guintoli, 3. Sykes (GBR) Kawasaki, ... 14. Rizmayr.

##### SUPERSPORT

**1. Van der Mark (NED) Honda, 2. Jacobsen (USA) Kawasaki, 3. Marino (FRA) Kawasaki.**

### Az összetett állás

##### SUPERBIKE

**1. Sykes** 352 pont, **2. Guintoli** 321 pont, **3. Rea** 285 pont, **4. Melandri** 267 pont, **5. Baz** 262 pont, **6. Davies** 188 pont, **7. Laverty** 154 pont, **8. Giuliano** 153 pont, **9. Elias** 151 pont, **10. Haslam** 150 pont, ... **27. Rizmayr** 3 pont, ... **29. Tóth** 2 pont.

##### SUPERSPORT

**1. Van der Mark** 185 pont (már világbajnok!), **2. Marino** 109 pont, **3. Cluzel** 107 pont, **4. Zanetti** 90 pont, **5. Coghlan** 88 pont, **6. Jacobsen** 87 pont, **7. Sofuoglu** 86 pont, **8. Rolfo** 71 pont, **9. De Rosa** 67 pont, **10. Kennedy** 56 pont.

legjobb. Jerezből egy hármas csapatban diadalmasan indult a pole-ból indulva. Van der Mark, aki tavalyhoz hasonlóan idén is megnyerte a szuzukai 8 órát, jövőre már a superbike-ban versenyzik.

A Jerezből induló magyar motorosok közül Rizmayr Gábor és Bódis Richárd nagyon elégedett lehet. Talmácsi Gábor versenyzője, a superstock 600-as Európa-bajnokságban szereplő Bódis a 20. helyről rajtolva egészen a 7. helyig motorozta fel magát. A superbike-vb-n szereplő Rizi előbb csak egy helyet maradt le a pontszerzésről, ellenben a 2. futamban már két pontot gyűjtött. Rizi az első magyar, aki több futamban is pontszerzésre volt képes a superbike-ban, hiszen idén már volt pontszerző Amerikában is. Németh Balásznak, Tóth Imrénének és Somosi Alexandernak ellenben nem a terve szerint alakultak a dolgok. A Junior Európa Kupán Somosi a 18. helyen zárt, Tóth a superbike-vb-n csak az 1. futamban ért célba, míg Németh a superstock 1000-es világbajnokságban hatalmasat bukott és idén másodszor pont nélkül maradt.

HA-SZR

# Vissza a feladónak!

Rosberg végzetes elfékezései beindították az összeesküvés-hívők fantáziáját, de a Mercedes belviszálya Monzában is a szokásos kerékvágásban folytatódott. A békekötés csak álom.

**A** látszat nagy úr. A Mercedes a Belga Nagydíjon történt ütközés után mindent megtett, hogy a külvilág szemében és a csapaton belül egyaránt rendezze Nico Rosberg és Lewis Hamilton viszonyát, ám ez a legjobb esetben is csak optikai tuning volt. Rosberg kényszeredett beismerő vallomása, miszerint Spában rosszul mérte fel a helyzetet, illetve Hamilton rózsaszín közleménye, amelyben a munkakapcsolatuk stabil alapjairól áradozott, abban a pillanatban vált végleg hiteltelenné, hogy öketten az Olasz Nagydíj csütörtök délutánján megjelentek a hivatalos sajtótájékoztatón. Szinte megfagyott körülöttük a levegő, a hallgatóság fázósan húzta össze magát a székeken.

Különösen Rosberg tűnt ijesztően zilálnak. Szombatra kicsit összeszedte magát, és a délelőtti edzésen elszendvedt váltóproblémák dacára az időmérőn egészen jól megszorongatta Hamiltont.



Rosberg eleinte jól tartotta magát, ám később nem tudott mit kezdeni Hamilton offenzívájával



Massa és Bottas újabb remekelésével a Williams megelőzte a Ferrarit

A versenyen elkövetett két, rá nem jellemző elfékezés azonban világosan árulkodott a lelkiállapotáról. Vajon még nem tért magához a spái affér után, vagy a világbajnoki küzdelemmel járó nyomás alatt kezd megroppanni? „Nem, semmi köze nincs Spához – mondta az Autó-Motornak. – Azt már a hétvége előtt magam mögött hagytam. Ma egyszerűen azért hibáztam, mert Lewis nagyon gyors volt. Ebben nincs semmi különös.”

Rosberg kifejezetten vidámnak, vagy legalábbis megkönnyebbültnek tűnt az előnyt 29-ről 22 pont-ra zsugorító vereség után, és ez olaj volt a tűzre azoknak, akik a hibái mögött összeesküvést gyanítottak. Bár a Mercedes a pletykák szerint

(euróban) hat számjegyű összeg befizetésére kötelezte Rosberget a belgumi ütközés miatt, ök úgy vélték, a büntetés része volt az is, hogy Monzában nem nyerhet – vagyis direkt fékezze el magát kétszer a Rettifilónál, másodszor már átengedve ezzel a vezetést a rajtnál hátraeső Hamiltonnak. A Mercedes főnöke, Toto Wolff kiszámíthatóan reagált a felvetésre. „Csak a paranoiásoknak támadhat ilyen ötletük – mondta. – Ha mi találtuk ki, állati jól kivitelezte! Nicóra nagy nyomás nehezedett, mert Lewis borzasztóan gyors volt.”

## Nehéz féktávok, Hamilton könyörtelen volt

Egyesek gyanúsak találták azt is, hogy Rosberg meg sem próbált elfordulni a síkban, hanem mindkétszer simán továbbengedte az autóját a célegyenesben lévő szervízútra. Ez valóban nem volt véletlen, viszont nem volt benne semmi hátsó szándék sem. „Mindkét versenyzőnket előre eligazítottuk, hogy amennyiben elrontják a féktávot, inkább válasszák a bukóteret, ne fékeznek állóra a kerekeket, hátha úgy be tudnak kanyarodni – magyarázta Paddy Lowe, a Mercedes technikai főnöke. – Egy kockásra fékezett gumi ugyanis veszélybe sodorta volna az egykiállós stratégiát, Nico tehát helyesen döntött.”

Monza a féktávok szempontjából az egyik legnehezebb pálya. Nem elég, hogy bő 350 km/órás tempóról kell lelassítani a célegyenes végén, a szélsőségesen kis leszorítóerőtől az autók tapadása eleve gyengébb a szokásosnál. Noha a megnyírbált aerodinamika miatt az idén kisebb a különbség a többi pályához képest, mint a korábbi években volt, a versenyzőknek így is időbe telik alkalmazkodniuk a monzai körülményekhez. „Továbbra is érezzük, hogy itt sokkal kisebb a leszorítóerő” – mondta Rosberg még szombat délután, amikor erről kérdeztük. – Például sokkal előbb kell fékezniük, mint máshol.” Erre még rátett egy lapáttal az is, hogy mivel kimélni akarta a hátsó fékeket, Rosberg előrébb tolta a fékerelosztást. A hibái csupán azt bizonyították, hogy ő sem immunis a nyomásra.

Amely al a Monzában a Mercedes szerint is külön ligában játszó Hamilton bődületes gyorsasága helyezte. Az ő hétvégeje már megint nem alakult zökkenőmentesen: a péntek délutáni szabad-



Fagyos kényszermosoly Rosbergtől és Hamiltontól, igazi Massától



Alonso idén először kényszerült kapitulálni, az ERS „végzett” vele



Räikkönen is csak szenvedett, de legalább pontot mentett a vörösöknek

edzésen időt veszített egy elektronikai gikszer miatt, a rajtrácson megsérült az első szárnya, ezért gyorsan ki kellett cserélni, aztán nem működött az autójában a startelektronika, és kapásból vett két pozíciót. Ezeket visszazserezte, s végül Rosberget is annak ellenére keményen szorongatta, hogy a rádióan arra kérték, átmenetileg vegyen vissza a tempójából a gumik kímélése érdekében.

„Nem tagadtam meg semmilyen utasítást. Nagyon jóban vagyok a versenymérnökömmel, folyamatosan kapcsolatban állunk a futam alatt, és ő végig tanácsokkal segít – mondta Hamilton. – Csak tudtam, hogy ha nyomást fejték ki Nicóra, lesz lehetőségem előzni.” A nagyszerű monzai

győzelem Hamilton saját érdeme volt, nem valamilyen titokzatos háttéralkué. Ez már időszerű volt: miután az előző öt futamból négyen Valtteri Bottas állhatott dobogóra, ezúttal végre Felipe Massán volt a sor a Williams versenyzői közül, hogy maximálisan kihasználja az istálló átütő formáját. Mégpedig stilszerűen éppen előző csapata, a Ferrari hazájában, miközben öök csak 2 pontocskát tudtak keservesen összekaparni a pirosító lelátók előtt. Massa számára azonban ez nem jelentett semmilyen elégtelt. „Nincs üzenetértéke. A Ferrari csak egy az ellenfeleink közül – jelentette ki. – Hihetetlen éveket éltem át ott, úgyhogy örökre a szívembe zártam őket.”

i VÉGEREDMÉNY (19/13.)	
MONZA (ITA) 53 kör = 306,720 km	
1. [1.] HAMILTON (GBR) Mercedes-Benz GP	19'10,236" (232,449 km/óra)
2. [2.] ROSBERG (GER) Mercedes-Benz GP	+3,175"
3. [4.] MASSA (BRA) Williams-Mercedes	+25,026"
4. [3.] BOTTAS (FIN) Williams-Mercedes	+40,786"
5. [9.] RICCIARDO (AUS) Red Bull-Renault	+50,309"
6. [8.] VETTEL (GER) Red Bull-Renault	+59,965"
7. [10.] PEREZ (MEX) Force India-Mercedes	+102,518"
8. [6.] BUTTON (GBR) McLaren-Mercedes	+103,063"
9. [11.] RÄIKKÖNEN (FIN) Ferrari	+103,535"
10. [5.] MAGNUSSEN (DEN) McLaren-Mercedes	+106,172"
11. [21.] KVYAT (RUS) Toro Rosso-Renault	+111,184"
12. [13.] HÜLKENBERG (GER) Force India-Mercedes	+112,606"
13. [12.] VERGNE (FRA) Toro Rosso-Renault	+113,099"
14. [16.] MALDONADO (VEN) Lotus-Renault	-1 kör
15. [14.] SUTIL (GER) Sauber-Ferrari	-1 kör
16. [17.] GROSGJEAN (FRA) Lotus-Renault	-1 kör
17. [18.] KOBAYASHI (JAP) Caterham-Renault	-1 kör
18. [19.] BIANCHI (FRA) Marussia-Ferrari	-1 kör
19. [22.] ERICSSON (SWE) Caterham-Renault	-2 kör
20. [15.] GUTIERREZ (MEX) Sauber-Ferrari	-2 kör
A versenyt feladta	
21. [7.] ALONSO (ESP) Ferrari	-25 kör (ERS rendszér)
22. [20.] CHILTON (GBR) Marussia-Ferrari	-48 kör (kicsúszás)
[ ] = rajtpozíció	
A leggyorsabb versenyző	
HAMILTON 128,004", a 29. körben	

i AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS	
VERSENYZŐK: 1. Rosberg 238 pont, 2. Hamilton 216 pont, 3. Ricciardo 166 pont, 4. Bottas 122 pont, 5. Alonso 121 pont, 6. Vettel 106 pont, 7. Button 72 pont, 8. Hülkenberg 70 pont, 9. Massa 55 pont, 10. Räikkönen 41 pont, 11. Perez 39 pont, 12. Magnussen 38 pont, 13. Vergne 11 pont, 14. Grosjean és Kvyat 8-8 pont, 16. Bianchi 2 pont.	
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 454 pont, 2. Red Bull-Renault 272 pont, 3. Williams-Mercedes 177 pont, 4. Ferrari 162 pont, 5. McLaren-Mercedes 110 pont, 6. Force India-Mercedes 109 pont, 7. Toro Rosso-Renault 19 pont, 8. Lotus-Renault 8 pont, 9. Marussia-Ferrari 2 pont.	

A Williams 3-4. helye Monzában azért is volt szimbolikus, mert a konstruktóri összetettben újra megelőzték a Ferrarit, de ennek a másik maranellói veterán, Rob Smedley sem tulajdonított jelentőséget. Szerinte nem jelent előnyt, hogy ő és Massa kívül-belül ismeri az ellenfelet. „Előnyt legfeljebb az jelent, ha ismerjük az autójuk erős és gyenge pontjait” – mondta az Autó-Motornak az Olasz Nagydíj után. – Nekem nem számít, hogy ki ellen harcolunk. Csak örülök, hogy az élmezőnyben vagyunk, és olyan erős csapatok ellen küzdhetünk, mint a Ferrari.” Habár Bottas csalódott volt, hogy a régi Hamiltonnál is pocsekább rajt miatt elszalasztotta a győzelmet a Williams számára legkedvezőbb pályának tartott Monzában, Smedley szerint a csapat megtette, amit lehetett. „Csodákat nem várhattunk, úgyhogy abszolút elégedett vagyok – jelentette ki. – Azzal kezdtek a hétvégét, hogy a 3-4. helyen akarunk végezni, és így is történt, vagyis elértük a célunkat.”

FARKAS PÉTER

## Luca di Montezemolo távozik!

Október 13-tól Marchionne (balról) veszi át a Ferrari elnöki posztját Montezemolótól

Történetének egyik leggyengébb hazai versenye után a Ferrarinál közben új fejezet kezdődött: a cég elnöke, Luca di Montezemolo bejelentette, hogy október 13-án, amikor bevezetik a New York-i tőzsdére a Fiat Chrysler Automobiles-t, lemond a tisztségéről. A távozásáról már Monzában pletykáltak, de ott még kiállt az újságírók hada elé a Ferrari motorhome-jának ajtájába, és bőszen tagadott, azt állítva, hogy legalább 2016-ig marad, és kizárólag ő dönti el, hogy mikor megy. Ez kicsapta a biztosítékot a Fiat vezérigazgatójánál, Sergio

Marchionnénél, aki nem rejtette véka alá, hogy Montezemolóval nem értettek egyet a Ferrari jövőjével kapcsolatban. A cég igazgatótanácsának későbbi ülésén egyébként várhatóan rekordprofitot jelentenek be, az F-1-es istálló azonban 2007 óta nem nyerte meg az egyéni és 2008 óta a konstruktóri vb-címet. Fernando Alonso, akire a McLaren is nem titkoltan vadászik, az Autó-Motornak még az Olasz Nagydíj hétvégéjén azt mondta, Montezemolo esetleges távozása nem fogja befolyásolni a döntését, hogy a csapathoz marad-e.

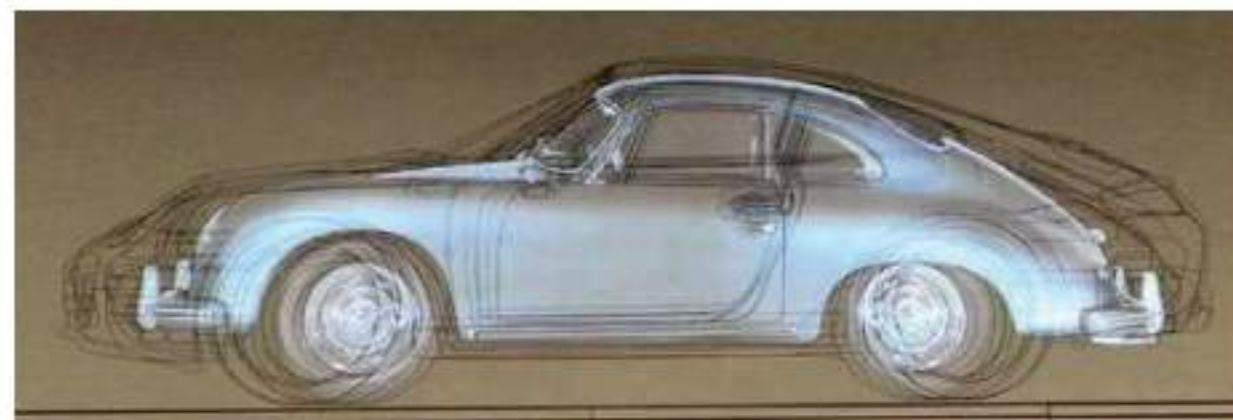


# Élő történelem

Ha már a Panamera S E-Hybrid menetpróba (AM 2014/16.) Stuttgartban zajlott, természetesen ellátogattunk a grandiózus Porsche-múzeumba.

A kárcsak a stuttgarti márka sportautói, a Porsche Múzeum futurisztikus épülete is impozáns látványt nyújt. Lenyűgöző méretei ellenére Delugan Meissl bécsi építész 24 000 m<sup>2</sup>-es alkotása légién könnyednek tűnik. Pedig azt mondják, hogy építéséhez majdnem annyi acélt (kb. 6000 tonna) használtak fel, mint a párizsi Eiffel-toronynál.

A Porsche történelmének új otthona 2009. január 31-én nyitotta meg kapuit, s a látogatószám azóta bőven túl van már a kétfélmillión. A fogadószintről hosszú mozgólépcső vezet fel az 5600 m<sup>2</sup>-es kiállítói területhez – ezenkívül irodahelységek, ajándéküzlet, kávézó, étterem, könyvtár, valamint egy restauráló műhely is helyet kapott



Jól megfigyelhető a 356-os, illetve utódja, a 911-es folyamatos változása – a legszélső körvonal az aktuális 991-es generáció

az épületben. A múzeum gyűjteménye mintegy 500 autóból áll, melynek 90%-a járóképes. Rendszeres időközönként változik maga a 80-100 autót felvultató kiállítás is, ami nemcsak Porsche-fanatikusoknak, hanem laikus érdeklődőknek is sok érdekességgel szolgálhat.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: TZSZ

## Porsche Diesel traktor



Nem a Cayenne volt az első dízel Porsche, hanem ez az 1959-es traktor. 1644 cm<sup>3</sup>-es, kéthengeres motorja 25 lóerős, sebessége 20 km/óra.

## Porsche 356/2 Coupé

„Először körülnéztem, de nem találtam az autót amiről álmodtam, ezért úgy döntöttem, hogy magam építem meg” – mondta Ferdinand fia, Ferry Porsche, és megalkotta a 356-ost. Ez már farmotoros (1086 cm<sup>3</sup> négyhengeres boxer, 40 LE) volt, két hátsó



szükségüléssel és kisméretű csomagtaratóval. Az ausztriai Gmündben kézzel készítették 52 példányt, 1950. húsvét nagycsütörtöke pedig azért nevezetes dátum, mert a stuttgarti üzemből ekkor gördült ki az első 356-os. Az alumíniumkarosszériás 356 Roadster (605 kg, 1488 cm<sup>3</sup>/70 LE) kifejezetten az amerikai piacra készült.



## Egger-Lohner C.2 Phaeton (P1)

Lovaskocsinak látszik, pedig elektromos automobil 1898-ból! Számos alkatrészébe begravírozták a „P1” jelzést, ugyanis hivatalosan ez az első négykerékű, amit Ferdinand Porsche tervezett. Kompakt villanymotorja (130 kg) stabilan 3, túltöltéssel rövid ideig 5 lóerőt teljesített, így akár 35 km/órás sebességre gyorsíthatta a kocsit. A féltónus „Tudor” akkumulátor 80 kilométerre, avagy 3-5

órás üzemidőre volt elegendő. Egy évvel később a P1-es megnyerte az elektromos automobilonak számára kiírt 40 kilométeres versenyt Berlinben – ez volt az első Porsche-győzelem. 1902-ben viszont nyoma veszett és csak nemrégiben találtak rá egy osztrák pajtában. Azt leszámítva, hogy az ülések és az akku eltűntek, viszonylag jó állapotban volt, úgyhogy nem restaurálták.

## Volkswagen Typ 1 Bogár és Porsche Typ 356 „Nr.1” Roadster



Ferdinand Porsche 1934 januárjában prezentálta az olcsó német népaútó terveit, de ez már a nyolcadik kompakt kocsija volt. Habár az első léghűtéses, farmotoros (1131 cm<sup>3</sup>, 25 LE), hátsókerék-hajtású Bogár négy évvel később elkészült, az igazi tömeggyártás csak a II. világháború után, 1945-ben vette kezdetét – egészen 2003-ig 21 529 464 darab készült belőle. Az 1948-as Typ 356 Roadster volt az első autó, amelyik a Porsche nevet viselte. A



középmotoros sportkocsiba a VW négyhengeres boxere került 35 lóerőre izmosítva. A mindössze 585 kilós kocsit 135 km/órás csúcsebességre volt képes.

## Porsche 911 2.0 Coupé

A 356-os utódja az 1963-as Frankfurti Autókiállításon mutatkozott be. Eredetileg 901-esnek hívták, de a Peugeot már levédette a számot, úgyhogy a nullát egyesre cserélték és megszületett a legendás 911-es. 1991 köbcentis, hathengeres boxer motorja 130 lóerőt teljesített, csúcsebessége 210 km/óra volt.



## Porsche 911 Carrera RS 2.7 Coupé és 911 Turbo Nr. 1



240 km/órával korának (1973) leggyorsabb német autója volt a jellegzetes „kacsafarkú” RS. 2,7 literes boxer motorja 210 lóerőt teljesített. 1974-ben mutatkozott be a Porsche első szériagyártású, teljesítményfokozóval ellátott modellje, a 260 lóerős 911 Turbo.

## Porsche 959 Coupé és Boxster Studie

A 911-es alapjaira, alapvetően B-csoportos rallyautónak fejlesztették a 959-est. 1986-1989 között 292 db utcai autót is építettek belőle – a 420 000 márkás vételár ellenére



hamar elkapták. Annak idején a világ leggyorsabb autója volt: a 2849 cm<sup>3</sup>-es, hathengeres, bi-turbó boxer motor 450 lóerőre 317 km/óraig gyorsította. Előtte az 1993-as Detroiti Autókiállításon leleplezett Boxster tanulmány, a kis Porsche sorozatgyártása három évvel később vette kezdetét.

## Porsche 911 Carrera Coupé rendőrautó

1996. július 15-én készült el az egymilliomodik Porsche sportkocsi. Mivel senkivel sem akartak kivételezni, a jubileumi modellt Baden-Württemberg tartomány rendőrségének ajánlották fel. A 993-as szériából származó 911-es 3,6 literes, hathengeres boxere akkor 285 lóerős volt.



## Porsche 935/78 „Moby Dick” és 936/77 Spyder

A hírdet „fehér bálna” minden idők legerősebb 911-ese volt: a 3211 cm<sup>3</sup>-es, hathengeres boxer turbó motorja 845 lóerőt termelt. Sebessége a 366 km/órát is elérte, mégsem volt nyérő, a tetemes fogyasztás miatt ugyanis gyorsan kiürült a 120 literes tank. 1978-ban a 24 órás Le Mans-i futamon nyolcadikként ért célba. A 936-os (2142 cm<sup>3</sup> hathengeres boxer turbó, 540 LE) viszont a márka egyik legsikeresebb versenyautója három Le Mans-győzelemmel. 1976-ban első turbómotoros Porscheként nyert, egy évvel később a Jacky Ickx-Jürgen Barth-Hurley Haywood trió vitte sikerre, majd 1981-ben még egyszer diadalmaskodott.



## Porsche 911 GT1

Az 1996-os Le Mans-i 24 órás debütált az első közép motoros 911-es (3200 cm<sup>3</sup>, hathengeres boxer bi-turbó, 600 LE), a GT1-es versenyautó. Akkor a 2. és a 3. helyen végeztek, míg 98-ban a jelentősen továbbfejlesztett (karbonkarosszéria és

fékek) géppel megszerezték a Porsche 16. és maig utolsó Le Mans-i abszolút győzelmét. A homologizációhoz 20 darab utcai autót is építettek – 1997-ben a vételár 1,5 millió német márka volt. A középen-hátul beépített 3163 cm<sup>3</sup>-es, 544 lóerős hathengeres bi-turbó boxer motor 310 km/órás csúcsebességhez segítette a kocsit.

## Porsche Carrera GT



Az 5733 cm<sup>3</sup>-es V10-es motort eredetileg versenycélokra fejlesztette a Porsche, de a szabályokat időközben megváltoztatták, úgyhogy végül a Carrera GT-be építették be.

A 612 lóerős, 330 km/órás csúcsebességre képes karbonkarosszériás szupersportkocsiból 2004-2007 között 1270 darab készült.



## Régi név, új forma és tartalom

Beszámolunk a legújabb generációs Audi TT és a felrészített Ford Focus nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



### További témáink

#### Bemutató

- A Párizsi Autósalon újonságai

#### Menetpróba



- Volkswagen Golf GTE

#### Használt autó

- Audi TT (2006-2014)  
- Renault Twingo (1993-2006)



## Nosztalgia-hullám

Minden adott: csupasz test, küllős kerék, erős és nyomatékos boxermotor. Ez a BMW R NineT.

## Átlényegülés

Tuning rovatunkban ezúttal egy E36-os sorozatú BMW 3-as kombi fedl felbáját.



Kiadja a Julius Magazines Kft.

#### FELELŐS KIADÓ:

Dr. Bayer József ügyvezető igazgató

#### FŐSZERKESZTŐ:

Szabó Róbert

#### SZERKESZTŐK:

Molnár József és Tóth Zoltán Zsolt

#### TERVEZŐSZERKESZTŐK:

Bíró Éva, Róka Barbara, Molnár István

#### WEBSZERKESZTŐ:

Lővei Gergely

#### SZERKESZTŐSÉG:

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

Postacím: 1535 Budapest, Pf.: 970.

Telefon: (06-1) 488-5568, fax: (06-1) 488-5579.

titkarsag@automotor.hu, automotor.hu

#### TITKÁRSÁGVEZETŐ:

Nyusti Bernadett

bernadett.nyusti@axelspringer.hu

#### HIRDETÉSELVÉTEL:

amhirdetes@automotor.hu,

Tel.: (06-1) 488-5698, fax: (06-1) 488-5579

#### Direkt Divízió

Tel.: (06-1) 488-5684, fax: (06-1) 488-5667

A hirdetések tartalmi és formai megjelenéséért a kiadó nem vállal felelősséget.

#### NYOMÁS:

IPRESS CENTER HUNGARY KFT.

MUNKASZÁM: 128569

FELELŐS VEZETŐ: LAKATOS IMRE ÜGYVEZETŐ

A nyomtatás időpontja: 2014/37. hét

66. évfolyam, 17. szám

Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza.

A kiadványban szereplő fényképek és kéziratok felhasználásához a kiadó engedélyre van szüksége.

INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

#### ELŐFIZETŐI TÁJÉKOZTATÓ

Előfizetéssel, megrendeléssel kapcsolatos információk a 06-40-510-510-es helyi tarifával hívható telefonszámon munkanapokon 7:00 és 17:00 között (munkaidőn kívül üzenetregisztrációs működésként), valamint a 06-1-488-55-80-as faxszámon. Megrendeléseket leadhatja interneten keresztül is a [www.axelspringer.hu/elfozetesek](http://www.axelspringer.hu/elfozetesek) oldalon és elküldheti az [elfozetes@axelspringer.hu](mailto:elfozetes@axelspringer.hu) e-mail címre is.

**Előfizetésben terjeszti** a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzlet.

Postacím: 1900 Budapest.

Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: [hirlapelfozetes@posta.hu](mailto:hirlapelfozetes@posta.hu), további információ: 06-80-444-444.

Mobilon: küldje az **izishop** kódszót a **06-70-70-60-500** számra és töltsse le az iziSHOP Java alkalmazást.

Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.

Ügyműködés honlapon keresztül: [www.hungaropress.hu](http://www.hungaropress.hu)

elfozetes@hungaropress.hu

tel.: +36-1-348-40-60, fax: +36-1-348-40-65

1097 Budapest, Táblás utca 39.

Árusításban terjeszti a Lapker Rt. és egyéb terjesztő szervezetek.

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

Tájékoztatjuk Tisztelt Olvasóinkat, hogy 2014. március 1-jétől az Autó-Motor kiadvány kiadója az Axel Springer Budapest Kiadói Kft. leányvállalata, a Julius Magazines Kft.

A kiadó személyében bekövetkezett változás semmilyen mértékben nem érinti a kiadvány értékesítési (előfizetési/árusítási) technológiáját. Az Axel Springer Budapest Kiadói Kft. részére az előfizetők által megadott előfizetési adatokat a továbbiakban a Julius Magazines Kft. kezeli az előfizetési szolgáltatás teljesítése érdekében.



# MEGÚJULT a 10. születésnapját ünneplő Auto Bild Magyarország!



ÁTDOLGOZOTT  
MEGJELENÉS

INFORMATÍVABB  
SZERKEZET

ÚJ DESIGN  
VÁLTOZATLAN ÁR



## Fizessen elő az Autó-Motorral!

<b>JELENTKEZZEN MOST!</b>		Megrendelem az Autó-Motor magazint	negyedévre 1620 Ft,	fél évre 3240 Ft,	egy évre 6480 Ft	példányban.
<b>MEGRENDELÉSI CÍM / Név:</b>						
Telefonon: (06-40) 510-510	Interneten: <a href="http://www.axelspringer.hu/elfozetesek">www.axelspringer.hu/elfozetesek</a>	Irányítószám: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	Település: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	Utca: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	E-mail: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	
E-mailen: <a href="mailto:elfozetes@axelspringer.hu">elfozetes@axelspringer.hu</a>	Postán: Axel Springer-Budapest Kiadói Kft., 1525 Budapest, Pf. 110.	KÉZBESÍTÉSI CÍM (ha más, mint a megrendelési cím)/ Név:				
		Irányítószám: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	Település: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	Utca: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	E-mail: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	

Keresse az újságárosoknál!  
Előfizetési ajánlatainkért kattintson a [www.axelspringer.hu/elfozetesek](http://www.axelspringer.hu/elfozetesek) weboldalra!