2015. DECEMBER 16. | www.automotor.hu

autó motor

25
26

ALAPÍTVA: 1948

GSX-R 1000 SUZUKI 2017

2,0 LITERES, NÉGYHENGERES MOTOROK, 190-407 LÓERŐ!

MOST +16 OLDALON! | 2016-OS DUPLA ÓRIÁS-POSZTERNAPTÁR A LAPBAN!

VOLVO S90

BMW 3: CSALÁDREGÉNY

40 éves a márka legnépszerűbb autója

mediaworks Content first

9 770005 079004 15026

SK 2,19 EUR; 210 DIN; 9 lej

395 Ft

LADA

9 szalon, 5 év garancia, 1,99 milliós alapár!

Karácsonyi előfizetői akció!

Autó-Motor és Nemzeti Sport-előfizetése mellé most ajándék jár!

Negyedéves Nemzeti Sport előfizetés (6 napos)
12 900 Ft



Összesen: 14 670 Ft

Negyedéves Autó-Motor előfizetés
1 770 Ft



Most ajándék
VÁSÁRLÁSI KUPON
5 000 Ft ÉRTÉKBEN!
Az utalvány bruttó 5 000 Ft összértékű vásárlásra jogosít az Akadémiai Kiadó webshopjában (www.akademiaikiado.hu)



Előfizetési határidő: 12. 18.
Előfizetési időszak: január, február, március
Érdeklődni: 06-40/200-548 telefonszámon, vagy elofizetes@mediaworks.hu e-mail címen.

A kupon 2015. december 31-ig váltható be az Akadémiai Kiadó webshopjában (www.akademiaikiado.hu) nyomtatott könyvek, szótárak vásárlása esetén.

hevezető



Szabó Róbert
főszerkesztő

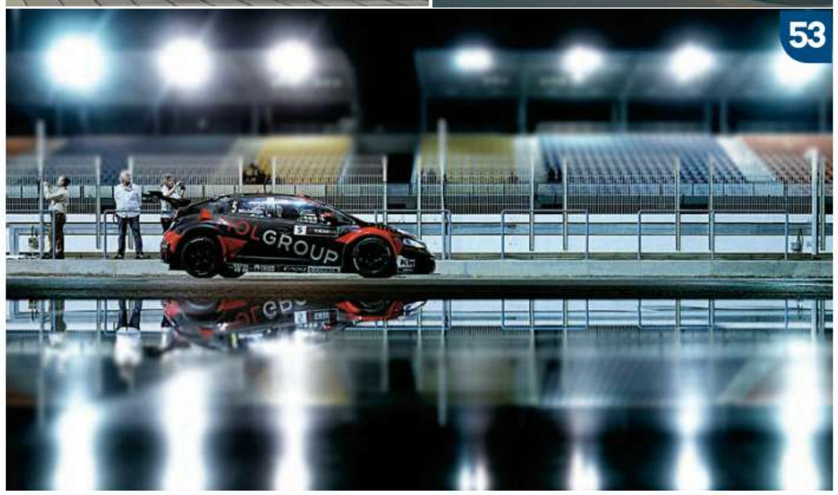
Kapós lehet a visszatérő Lada

Nem vitás, hogy **kétmillió forint alatti árával a négyajtós Granta lesz a 2016-os hazai új személygépkocsi-piac egyik legütőképesebb ajánlata,** más kérdés azonban, hogy miként fogadja a nagyközönség a reformer Lada márkát. A név mindenkinek ismerős, a kilenc értékesítési és szervizpont egész jól lefedi az országot, az **5 év vagy 100 000 kilométeres garancia** pedig igazán csábító. A valódi vonzerőt persze az említett modellen fityegő **1 999 000 forintos árcédula** jelenti – sokaknak nyilván döntő szempont lesz, hogy tényleg új autóba ülhetnek. Lehet, hogy életükben először és utoljára, s itt mindenféle köntörfalazás nélkül a pénztárcákra és a kuncsaftok életkorára gondolok...
Évtizedekkel ezelőtt rang volt ladásnak lenni, az exszovjet márka aztán eltűnt a rengetegben, az érintett vásárlóközönség pedig Skodára, Suzukira és az újjászületett Daciára nyergelt át. Utóbbit is elfogadta a piac, s gyaníthatóan így lesz majd a Ladával is. Rajta leszünk az „ügyön", hasábjainkon nyomon követjük majd az eladások alakulását. Addig is **itt van egy kis nosztalgiázás a KGST-éra kulcsfiguráival** – rendhagyó összehasonlításunkért lapozzanak a 60. oldalra!









Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 47

Extra
40 éves a BMW 3-as 38
Best of Merkur 60

Bemutató
Volvo S90 12
Mercedes-Benz E-osztály 14
Suzuki GSX-R 1000 48

Menetpróba
Renault Mégane 16
Lexus RX 20

Teszt
Honda HR-V 1.5 i-VTEC CVT 22
Mini Cooper D Clubman 24
BMW 216d Active Tourer 26
Renault Kadjar 1.2 TCe 28
Skoda Superb 2.0 TDI DSG 30
Audi Q7 3.0 TDI quattro 32

Tuning
Essen Motor Show 34

Használt autó
Piaci statisztika 42

Szerviz sztori
Különös szerelem 43

Tanácsadó
Kuplungjavítás 44

Hang és kép
Hírek 46

Retró
Ezt írtuk a tuningról 37
Ezt írtuk a KGST-autókról 65

Sport
Hírek, eredmények 50
WTCC 53
Rali-vb: Nagy-Britannia 54
Dakar Rali 55
Formula-1: Szezonértékelés 56

Bajnoki autó



A Mercedes-AMG az A 45-ös World Champion különkiadásával ünnepli az idei Formula-1-es világbajnoki címeket (egyéni és konstruktőri). **A modell a W06 Hybrid versenyautóra hajazó színekben pompázik**, a Petronas-zöld árnyalat pedig a felniken is visszaköszön. A modell 381 lóerős teljesítményével a világ legerősebb sorozatgyártású négyhengeres autója.

Komoly kínálat



Az Alfa Romeo Giulia középkategóriás sportszedán az 500 lóerős QV topváltozattal debütált, azonban most kiszivárgott a teljes motorpaletta. **A hírek szerint lesz 2,2-es dízel 150, 180 vagy 210 lóerővel** (utóbbi csak 4x4-gyel és automatikus váltóval), illetve elérhető lesz egy 2,0 literes, turbós benzinmotor 200, 250 vagy 280 lóerős csúcsteljesítménnyel.

Luxus Dél-Koreából



A Hyundai immáron külön márkaként jegyzi a Genesist – a név eddig a Hyundai zászlóshajó típusait jelölte. A Genesisnek több típusa is bemutatkozik majd a következő években, formájukért pedig az a Luc Donckerwolke felel majd, aki korábban a VW-csoportnál töltött be designeri posztot. Az első Genesis típus a G90-es, mely a Hyundai Equus átdolgozott kiadásának tekinthető.

Csúcshódítás

Porsche 911 Turbo és 911 Turbo S



Januárban, a Detroiti Autószalonon rántja le a leplet a Porsche a 911 Turbo frissített kiadásáról. A kupé és kabrió változatban elérhető modell 3,8 literes, biturbó hathengerese 20 lóerővel produkál többet, vagyis a 911 Turbo 540, míg a 911 Turbo S immáron 580 lóerővel büszkélkedhet, a maximális fordulatszám pedig 7200-ra emelkedett (+200/perc). A kizárólag PDK-váltóval és összkerékhajtással elérhető modellek nagy újdonsága a turbónyomás-megtartó rendszer: amikor a sofőr lelép a gázról, csak a benzinbefecskendezést szakítják meg és a pillangószelep nyitva marad, így amikor megint gázt ad a sofőr, a motor késlekedés nélkül reagál.



Az új Porschékhez alapáron járnak a kerámia féktárcsák, ami érthető is, hiszen a Turbo S 330 km/órával is száguldhat!

Feszültségkeltés



A Citroën a Bolloré Bluesummer elnevezésű elektromos autó alapjaira építve éleszti újjá a legendás Méharit. A hivatalosan E-Mehari néven bemutatkozó modellnek nincsenek oldalablakai, cserében az utastér vízálló. A jópofa strandautó műszakilag meglehetősen egyszerű, ne keressünk benne menetstabilizálót, ABS-t, vagy légzsákokat, sőt a világításon és a rádión kívül nincs olyan elektromos fogyasztó, ami „lopna" a hatótávolságból. Az első kerekeket egy 68 lóerős villanymotor mozgatja, a 110 km/órás csúcssebességgel még az autópályaszakaszok igénybevétele is megkockáztatható. A 30 kWh kapacitású akkuteleppel ideális körülmények között 200 kilométer lehet a hatótávolság. Normál konnektorról 8 óra alatt lehet feltölteni a teljesen lemerült akkut.



Gyártási jubileumok

Az év végén három gyártási jubileumot is ünnepelt a VW-csoport. A wolfsburgi gyárban elkészült a 43 milliomodik autó, amely egy hófehér Touran volt. Emellett a zwickaui üzem az ötmilliomodik legördült példánnyal, egy tornádópiros Golf Alltrackkel hívta fel magára a figyelmet. A VW kötelékébe tartozó Skoda központi gyárában, az 1905 óta működő Mladá Boleslav-i létesítményben is ünnepelhettek: a teljes gyártási volumen elérte a 12 millió példányt.



Baleseti statisztika

Az ORFK-OBB nyilvánosságra hozta a 2015. január 1. – november 30. közötti időszak baleseti statisztikáit. Ebben az időszakban összesen 14 975 személysérüléses közúti balesetet regisztráltak hazánkban, 3,68%-kal többet, mint az elmúlt év azonos időszakában. A halálos kimenetelű balesetek terén 5,63%-os, a súlyos sérüléssel járó baleseteknél 4,32%-os, a könnyű sérüléseseknél pedig 3,3%-os növekedés tapasztalható. Idén november végéig 579 fő vesztette életét közúti balesetben, vagyis a halálos áldozatok száma 36 fővel nőtt. Jó hír viszont, hogy az említett időszakban „csak" 1415 személy okozott balesetet szeszesitaltól befolyásolt állapotban, ami 3,48%-kal kevesebb, mint az előző év azonos időszakában.



Bombaárakkal kezd a Lada!

Kilenc értékesítési ponton kezdődik hazánkban a Lada modellek forgalmazása – a két budapesti telephely mellett Csornán, Kiskunhalason, Pécsett, Érden, Kecskeméten, Debrecenben és Békéscsabán is van hivatalos márkakereskedés és szerviz. A piacra lépés kezdetekor három modell szerepel az árlistában: a Granta (szedán és ötajtós), a Kalina (ötajtós, kombi és terepkombi) és a 4x4 (Niva) egyaránt 5 évre vagy 100 000 kilométerig szóló garanciával rendelkezik. A 4,26 méter hosszú Granta szedán változata (képünkön) az 1,5 literes benzinmotor 86 lóerős változatával (van 96 lovas is) a magyar piac legolcsóbb új autója, az indulóár 1 999 000 Ft (az ötajtós 2 199 000 Ft). A nagyra nőtt kisautók közé sorolható Kalina (4,08 méteres hosszúság) ötajtósként 2 199 000 Ft-tól, kombiként 2 349 000 Ft-tól, míg Kombi Cross kivitelben 2 599 000 Ft-tól kapható az 1,5-ös, 86 lóerős benzinmotorral. A 4x4-essel (Niva) is alaposan alátesz a konkurenciának a Lada, a modell 2 799 000 Ft-os alapárával Magyarország legkedvezőbb árfekvésű összkerékhajtású autója.

Lada piaci bevezetés



520 literes a lépcsőshátú Granta csomagtere

Retro kísértet



A legendás Skoda RS130-as reinkarnációjának tekinthető a csehországi Hoffman & Novague manufaktúra R200-as nevű modellje – a Audi 4,2 literes, 430 lóerős V8-asával ellátott masina kézi váltójával és hátsókerékhajtásával klaszszikus sportkocsi. A szuperautó bármennyire is hajaz az RS130-asra, ha megnézzük a részleteket, igazi „vegyesfelvágott". Az első fényszórók a Bentleytől (Mulsanne), míg a hátsó lámpák a Lamborghinitől (Gallardo) érkeznek. A Hoffman & Novague összesen 30 példány gyártását tervezi.

Megalománia



A Bugatti hivatalosan is bejelentette, hogy Chiron néven kerül forgalomba a Veyron utódjának tekinthető szupersportkocsi. **Az újdonságot már tavasszal, a Genfi Autószalonon kiállítja a Bugatti,** de a termelés csak az év második felében indulhat meg. A 2,2 millió eurós vételár mellett 1500 lóerős teljesítményről szólnak a hírek.

Fényesen csillog



A Goodyear és az FC Bayern München, a német Bundesliga legsikeresebb labdarúgócsapata 2016. január 1-jétől platina fokozatú támogatói kapcsolatba lépnek. **A több évre szóló megállapodás** tartalmazza a pálya körüli hirdetési felület használatát minden hazai Bundesliga mérkőzésen és számos egyéb hirdetési jogot.

Játékosan



A Hungaroring és a Groupama Tanpálya megnyitotta új értékesítési pontját, illetve üzlethelyiségét Budapesten, a Duna Plaza második emeletén, ahol mostantól megvásárolhatók a pályán nyújtott szolgáltatások. Itt kapott helyet a Miniring Boxutca, mely azt a célt szolgálja, hogy **a gyerekek játékos körülmények között tudjanak meg a lehető legtöbbet a biztonságos közlekedésről.**

Elosztó



Hétmillió eurós beruházás keretében **a Michelin jelentősen átalakította a Vácott üzemelő logisztikai központját.** Az új irodaépület mellett 30 000 m²-re bővült az üzemcsarnok területe a telephelyen, mely Csehországtól Albániáig, Ausztriától Bulgáriáig 15 ország abroncskiszállítását fogja irányítani a régióban.



Citroën Space Tourer, Peugeot Traveller és Toyota Proace

Hárman párban

Eredetileg a városi kisautók kapcsán kezdett együttműködésbe a PSA és a Toyota, majd 2013-ban lépett a következő szintre a kooperáció, amikor a közepes méretű haszonjárművekre is kiterjesztették azt (a Toyota Proace a Citroën Jumpy és Peugeot Expert alapjaira épült). Most viszont egy teljesen új tervezésű járműcsaláddal rukkoltak elő, melynél egyedül a Toyota maradt a korábbi típusjelölésnél, a Citroën és a Peugeot modelljei immáron Space Tourer és Traveller néven kerülnek piacra. A számos változatban, többek között egy vagy két tolóajtóval, teherautó változatban és járóképes alváz formában is elérhető típusok a PSA-konszern sevelnordi üzeméből gördülnek majd ki – a forgalmazás 2016 első felében indul.





Szabadtéri élmények

McLaren 675LT Spider



Mindössze 500 példányt gyárt majd a McLaren a 675LT új, nyitott tetejű Spider kiviteléből. A kupéhoz hasonlóan 3,8 literes, 675 lóerős, ikerturbós V8-as hajtja az újdonságot, mely 285 450 angol fontos alapárával a P1-es után a McLaren második legdrágább utcai autója. A Spider mindössze 40 kilóval nehezebb a kupénál, vagyis 1270 kg-ot nyom a mérlegen (vezető nélkül).

A háromrészes keménytető 30 km/órás sebességig mozgatható

Művészi véna

Az immáron 40 éves múltra visszatekintő BMW Art Cars kollekció 17 guruló műalkotásához 2016-ban újabb modell társul: az elismert múzeumigazgatókból és kurátorokból álló zsűri ezúttal két nemzetközileg kimagasló művészt kért fel az új Art Carok tervezésére. Az 1978-ban született kínai alkotó, Cao Fei, valamint az 1931-es születésű amerikai legenda, John Baldessari egy-egy BMW M6 GT3 versenyautót festenek át saját elképzelésük szerint, a műalkotások



pedig ezt követően nem csupán múzeumokban, de a versenypályákon is megjelennek majd.



HIRDETÉS

coverwise
Prémium autótakarók egyedi méretezéssel
Kérje ingyenes anyagmintánkat!
www.autotakaro.hu
Jég, sár, eső, hó: ponyváink már télen is bizonyítottak!





Coverwise - a méretre szabott minőség
tel.: 06-20-433-3329
A mi ajándékunk 15% kedvezmény.
Az ajánlat a 2015. dec. 1. és dec. 31. között leadott rendelésekre érvényes.
Alfa Amore alfaamore.hu
FritzenFest fritzenfest.hu
New Duett duett.hu
partnereink:
Ivanics Csoport Székesfehérvár • Budapest
Autentik Csoport Mosonmagyaróvár • Tatabánya • Sopron • Csorna • Győr
C-Mobil Kft. Szeged cmobil.hu



Az év gyára



A Skoda Vrchlabíban működő gyára nyerte el a Produktion magazin és az A.T. Kearney tanácsadó cég „Év Gyára 2015" díját (a márka 2012 óta készít itt DSG sebességváltókat). **A cseh cég már javában dolgozik a kapacitásbővítésen,** márciusra a jelenlegi 1500-ról napi 2000 darab váltóra emelkedik a gyártási volumen.

Így az igazi?



A Lamborghini Huracán immáron **hátsókerék-hajtású változatban is elérhető.** Az LP580-2-es jelű újdonságba is a győri gyártású, 5,2 literes V10-es kerül, de az LP610-4-eshez képest 30 lóerővel szerényebb, 580 lóerős a teljesítmény és

33 kg-mal alacsonyabb a tömeg.

A hátsókerékhajtáshoz igazították a menetstabilizátort és a differenciálművet is.

Bővítés alatt



Azt követően, hogy a Ferodo az év elején jelentős bővítést hajtott végre hidraulikai termékeinek portfóliójában, most további **701-féle huzallal (kézifék és tengelykapcsoló) jelent meg a piacon,** lefedve ezzel az összes jelentős huzalszerelési igényt. Az új huzalokat simább csúszást biztosító, alacsony súrlódási tényezőjű, speciális bevonattal látják el, amely egyben korrózióvédelmet is nyújt, minimálisra csökkentve a kábelek karbantartásigényét.

Szuperszedán

Lincoln MKZ



Le se tagadhatná az MKZ a Ford Fusionnel (Mondeo) való rokonságot

Jövőre hibrid hajtású verzióval bővül a kínálat

Az új Lincoln MKZ a nagymúltú amerikai márka történetének legerősebb modellje, a friss fejlesztésű, 3,0 literes, V6-os, turbós benzinmotor (kifejezetten a Lincoln számára gyártja a Ford) 400 lóerőt produkál, amit hatékony összkerékhajtás segít az aszfaltra vinni. Ugyan a pokolian erős motor és a külső okán nem gondolnánk, de az MKZ szoros rokonságot ápol a Ford Mondeóval (Amerikában Fusion). A Ford elérhetővé tette a típushoz a legmodernebb vezetéstámogató segédeit a 2017-es modellévű újdonsághoz, így van például a torlódássegéd, amely dugóban araszolva követi az előttünk lévő autót.

Láthatósági tényező



Az Osram új taggal, a LEDriving FOG PL-lel bővítette nappali menetfény és ködlámpa termékcsaládját. A nappali fény funkciót ellátó LED fényforrások alul és felül két kifliívet alkotnak, míg a középen elhelyezkedő lencse ködlámpaként funkcionál. A gyártó a ködlámpalencse mögé egy színes belső burkolatot helyezett el, ezáltal kikapcsolt állapotban a lámpatest belső (ködlámpa) része arany, ezüst, kék, narancs vagy rózsaszín árnyalatban tükröződik, így illeszkedhet az adott autó fényezéséhez.



Állandó fejlesztésben

A Volvo folyamatosan tanulmányozza, hogy a jövőben hogyan helyezhetné új alapokra az ügyfelek első találkozását és ismerkedését leendő gépkocsijukkal, illetve hogyan újíthatná meg a gépkocsi-értékesítés folyamatát. Így jött képbe a világ első teljesen vezeték nélküli, holografikus számítógépe, a Microsoft által fejlesztett HoloLens, amellyel az autókonfigurálás új szintre lép. A HoloLens bármilyen nézetből meg tudja mutatni az autót, és a lemezek alá is betekintést enged!

A Microsoft emellett egy másik autóipari projektben is részt vesz, ugyanis az ABB-vel közösen egy új, globális hozzáférésű elektromos járműveket kiszolgáló gyorstöltő szolgáltatási platformot hoznak létre.

Hibrid újdonság

A belgiumi Busworld kiállításon mutatkozott be a Scania hibrid hajtású, Citywide autóbusza, amely elővárosi és rövidtávú helyközi személyszállításra alkalmas. A hibrid hajtáslánc a Scania 9,0 literes, 320 lóerős, akár 100% biodizellel vagy hidrogénezett növényi olajjal is üzemelő motorját, illetve egy 150 lóerős villanymotort takar. A villamos egység hajtásához szükséges, 1,2 kWh energia tárolásáról egy, a tető elejébe beépített, buborékforma alakú fedéssel elrejtett, lítium-ion akkumulátor gondoskodik. A svéd márkához kapcsolódó hír, hogy 2016. január 1-jétől Henrik Henriksson veszi át az elnök-vezérigazgatói posztot a visszavonuló Per Hallbergtől. Henriksson 2012 óta tagja a vállalat felsővezetésének, jelenleg ő az értékesítésért és marketingért felelős alelnök.





Henrik Henriksson



Kínai prémium

A Citroënből levált DS márka legújabb modellje a 4S, melyet a kínai piacon forgalmaznak majd. A kínai gyártású kompakt, mely hátulnézetből erősen hajaz a Mercedes A-osztályra, kizárólag benzinmotorral és automatikus váltóval lesz kapható (1.2, 130 LE, 1.6 160 LE, 1.8 200 LE).

HIRDETÉS



Új korszak kezdődött



A Bentley crewe-i gyártosoráról legördült a Bentayga első példánya. A négy évig fejlesztett modell kapcsán eszközölte a eddigi legnagyobb beruházását a Bentley, ugyanis összesen 840 millió angol fontot fektetett a Bentayga-projektbe. December elejéig már 6000 megrendelés érkezett a Bentley első szabadidő-autójára.

Három lélek



A Hyundai nyilvánosságra hozta az első képet az IONIQ-ról, mely a márka új, alternatív hajtású, globális modellje. A típus érdekessége, hogy három különböző hajtáslánccal kínálja majd a márka, vagyis **lesz tisztán elektromos, hibrid és plug-in hibrid változat is.** A nagyközönségnek januárban mutatkozik be Dél-Koreában.

Az utolsó mohikán



Az FCA-csoport 2017-től beszünteti a legendás SRT (Dodge) Viper gyártását. Bár a modell kézi összeszereléssel és a ma elérhető legnagyobb széria erőforrással (8,4 literes, V10-es) dicsekedhet, idén eddig alig több mint 500 darabot értékesítettek belőle világszerte.

Levegőt!



India fővárosában, Új-Delhiben régóta komoly gondot jelent a szmog. A légszennyezettség csökkentése érdekében ezért **január 1-jétől felváltva lehet majd használni a páros/páratlan rendszámú autókat.** A földgázhajtású városi buszflottára, a taxikra és a motoros riksákra, valamint motorkerékpárokra nem vonatkozik a rendelet.



Suzuki Vitara

Vitara-újdonságok

A hazai piacon valósággal „hasító" Suzuki Vitarának új lendületet adhat két új verzió bevezetése. A kínálat csúcsára érkezik a 140 lóerős, 1,4-es, Boosterjet turbós benzinmotorral ellátott modell, melynek alapára 5 510 000 Ft (4x4-gyel 6 110 000 Ft, automatikus váltóval és 4x4-gyel 6 510 000 Ft). A feltöltőt – a reakcióidő csökkentése érdekében – közvetlenül a hengerfejre rögzítették, a lefúvószelep pedig elektronikus vezérlést kapott hogy a maximális 1,1 baros töltőnyomást a lehető legtovább megtartsák (1500-4000/perc). Szintén újdonság a TCSS duplakuplungos váltó bevezetése, mely az 1,6-os, 120 lóerős dízel összkerékhajtású kiviteléhez kérhető 600 000 Ft-os felárért (6 810 000 Ft).



Az új, turbós benzinmotorral 10,2 másodperc a Vitara 0-100-as „szintideje"

Zöld jelzés!



A Porsche „az évtized végén" kezdi a Mission E tanulmányautó alapjára épülő, tisztán elektromos hajtású modell sorozatgyártását – jelentette be Dr. Oliver Blume, a Porsche AG igazgatótanácsának elnöke. A cég mintegy 700 millió eurós beruházást eszközöl zuffenhauseni telephelyén, ahol 1000 új munkahely is létesül a Mission E projektje kapcsán. A Porsche már most nyilvánosságra hozta az ötajtós modell keretszámait, így a csúcsteljesítmény 600 lóerő felett lesz, a 0-100-as gyorsulás 3,5 szekundumot vesz majd igénybe, a hatótáv pedig meghaladja az 500 kilométert. A németek egy speciális gyorstöltőt fejlesztenek a típushoz, így 15 perc alatt 80%-os töltöttségi szintet lehet majd elérni, sőt lesz vezeték nélküli töltési lehetőség is.

Tudta-e?

Áprilisban lesz 100 éve, hogy megszületett Feruccio Lamborghini, a nevét viselő sportkocsigyártó alapítója. A jeles évfordulóra a cég egy különleges, kisszériás típussal jelentkezik majd!

Mondja el véleményét!

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

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



FOTÓ: H. SZABÓ SÁNDOR

Ügyeljünk a KRESZ-re!

A decemberi hajnalok egyik ősi magyar rituáléja a disznóvágás, sógor, koma, szomszéd ilyenkor mind összejön. Meló is van persze, de a lényeg az eszem-iszom, dínom-dánom. Csendéletünk fókuszában a KRESZ áll: a formai szabványokra fittyet hányó, 5 km/órás sebességkorlátozó tábla gyaníthatóan üzemi belterületről (ipari, katonai?) származik, a másik üst fedőjét adó behajtani tilos tábla pedig „valahogy odakeveredett". Egye fene, hadd szóljon!

Kukásautók kettős funkcióval

Miskolc és 36 környező település önkormányzata 2013. augusztus 1-jén hozta létre a Miskolci Regionális Hulladékgazdálkodási Közszolgáltató Nonprofit Kft.-t, amely eddig bérelt járművekkel végezte tevékenységét. Ezeket most egy közbeszerzési pályázat útján újakra cserélték, ugyanis 23 darab Scania tehergépkocsi került beszerzésre. A tömörítő felépítményes modellek házhoz menő szelektív és hagyományos rendszerű hulladékgyűjtési feladatokat látnak el a lakosság körében, a konténeremelősök elsősorban közületeket szolgálnak ki. **A leszállított járművek között 4x4-es kiviteleket is találunk: téli útviszonyok esetén Miskolc bizonyos területeit csak ezek tudják biztonságosan megközelíteni. A 4x4-es konténeremelős gépkocsikat télen a közutak síkosságmentesítésére is bevetik majd.**



HIRDETÉS

RENAULT
Passion for life

Renault CLIO és CLIO Grandtour
Névjegy, ami mindennél többet mond cégéről



Már havi 27 000 Ft-tól*
5 év vagy 100 000 km garanciával és karbantartással
Kihagyhatatlan ajánlatok céges ügyfeleinknek
Renault Flottanapok: október 1. – december 31.

Az ajánlat a 2015.10.01. és 2015.12.31. között megkötött vevői szerződésekre érvényes. A Renault Crédit finanszírozási ajánlat, fix kamatozású, forint alapú konstrukció. THM 2,99%, minimum önerő 50%, maximális futamidő 36 hó, mely egyedi hitelképesség vizsgálat függvényében érvényes. A THM meghatáro-zása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A Renault Crédit finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja. A garancia 5 év vagy 100 000 km, a kettő közül korábban elért érték erejéig. Clio vegyes fogyasztás l/100 km: 3,4–3,6; CO2-kibocsátás g/km: 90 – 95. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás, illetve CO2-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredményei. A bemutatott autó illusztráció! Jelen tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül ajánlattételnek, részletek márkakereskedésünkben.

A Renault ajánlatával elf
www.renaultbudapest.hu

RENAULT BUDAKALÁSZ
2011 BUDAKALÁSZ, JÓZSEF ATTILA U. 77.
TELEFON: 06 26 540 540. FAX: 06 26 540 550

RENAULT DÉL-PEST
1097 BUDAPEST, KÖNYVES KÁLMÁN KRT. 5.
TELEFON: 06 1 476 3100. FAX: 06 1 476 3109

RENAULT KELET-PEST
1173 BUDAPEST, PESTI ÚT 16.
TELEFON: 06 1 254 0404. FAX: 06 1 254 0405

Svéd nagyautó ú jratöltve

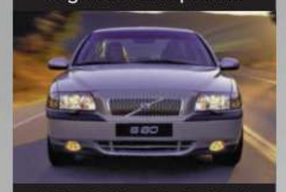
Nincs többé S80-as, a Volvo az új generációs nagyautójával feltámasztja az S90-es típusjelölést.

Ilyen volt!



1996-1998

A 960-as „kocka” Volvo modellfrissített kivitelén láthattuk először az S90-es típusjelzést. A konzervatív külsejű modellből limuzin és kombi (V90) is készült, a motorpalettán pedig négy-, öt- és hathengeres egységek is szerepeltek.



1998-2006

Peter Horbury designer talán legnagyobb dobása volt az első S80-as, mellyel új korszak kezdődött a Volvónál (formatervezési szempontból). Ebben a típusban debütált a Volvo saját fejlesztésű, öthengeres dízele (D5).



2006-2016

Két kisebb frissítéssel lassan 10 éve kínálja a Volvo az S80-as második nemzedékét. 2010-ig V8-as benzinmotorral is elérhető volt!





Az XC90-es után újabb nagy dobásra készül a Volvo: a kilenc évig gyártásban lévő, második generációs S80-as limuzin helyére érkezik az új S90-es, melyet először januárban, a Detroiti Autószalonon csodálhat meg a nagyközönség. A Volvo nagy szedánja illusztris társaságba érkezik, hiszen az Audi A6-os, a BMW 5-ös és a Mercedes E-osztály vevőkörére hajt, de azoktól igencsak eltérő stílust és tartalmat képvisel, legyen szó a külsőről (skandináv minimalizmus), a beltérről (tabletszerű középkonzol), vagy a műszaki részletekről (csak négyhengeres motorok, konnektoros hibrid).

Az új szedán kizárólag 2,0 literes, négyhengeres motorokat vonultat fel. A dízelek 190 vagy 235 lóerősek (D4 és D5), míg a benzinesek 320 vagy 407 lóerősek (T6 és T8 Twin Engine)

A csúcsmodell szerepét a T8 Twin Engine plug-in hibrid verzió tölti be, melynek csúcsteljesítménye 407 lóerő. Tisztán elektromos üzemmódban 45 km a hatótáv



Skandináv mitológia az autóiparban: Thor kalapácsának nevezi a Volvo a T-alakot formáló nappali fényt, mely az új Volvók esetében az egyik fontos formai elem

A küszöbök és az oszlopok ultranagy szilárdságú acélból készülnek.



A kézi váltós D4-es modell kivételével mindegyik verzió nyolcfokozatú automatával érkezik.

Jön a kombi is!



V90-es néven érkezik majd az S90-es puttonyos változata. A kombiról már képek is kiszivárogtak, igaz, azokon csak az 1:43-as arányú modellautó szerepel, de a lényeg így is jól látható. A Volvo nagy kombijait hosszú ideje a szinte teljesen függőleges hátfal jellemzi, a V90-es viszont az aktuális V60-ashoz hasonlóan „sportkombisabb” farkialakítású.

Félautonóm autónak nevezi a Volvo az S90-est: a Pilot Assist rendszer 130 km/órás tempóig képes a sávban tartani a kocsit finom kormánymozdulatokkal, ráadásul a működéséhez nem kell másik autót követni. Az S90-es ütelhagyás-érzékelővel is rendelkezik



Tudta-e?

A Volvót 2010-ben vásárolta meg a kínai Geely Holding. A márka kutatás-fejlesztési tevékenységei viszont továbbra is Svédországban folynak és a gyártás nagy része is ott összpontosul.

A BorgWarner ötödik generációs összkerékhajtásával is elérhető lesz az újdonság (széria a T6-osnál és a D5-ösnél). A T8-as csúcsmodell virtuális 4x4-es rendszerrel érkezik (a hátsó tengelyt villanymotor hajtja)

Az S90-es alapját az SPA (Scalable Product Architecture) platform adja. A „méretezhető termékarchitektúra” miatt szabadon tudják változtatni a tengelytávot, és az egyes hajtáslánc-variációk beépíthetőségében is csökkennek a korlátok

Az S90-es 4,93 méteres hossza és 2,94 méteres tengelytávolsága egyaránt 11 centivel múlja felül az S80-as hasonló adatait. Ezzel sikerült lepipálni a német vetélytársakat is!

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: VOLVO

Premier előtti kitárulkozás

Szinte hihetetlen, de több mint négy évvel ezelőtt kezdődött az új Mercedes E-osztály fejlesztése, vagyis a jelenlegi típus (W212) még csak másfél éve volt gyártásban, amikor már a következő nemzedék alapjait lefektették. Az utastér kapcsán két kérdésre már az elején választ kellett adniuk a tervezőknek: elegáns vagy sportos irányba mozduljanak el, az evolúció helyett pedig hozakodjanak elő valami forradalmival?

A VOLÁN MÖGÉ ÜLVE szerintem egyértelmű, hogy az E-osztály olyan szempontból hű maradt önmagához, hogy a sportos életérzést meghagyja a konkurenseknek, de egyébként semmiben sem hasonlít a korábbi modellre. Az újdonság az S-osztályból ismert, vetített kijelzős műszerfallal is elérhető lesz, ami konkrétan két, egyenként 31,2 centi képátlójú (!) óriásmonitort takar. A roppant igényes kivitelezés mellett a grafikája is leveszi az embert a lábáról, a három stílus között pedig mindenki megtalálja a neki leginkább szimpatikusat – Sport üzemmódban az AMG GT műszeregységére hajazva sárgák a karakterek.

EGYÉBKÉNT A MERCEDES mindent elkövetett, hogy a középkonzolon kevesebb gomb legyen, de ahelyett, hogy érintőképernyő mellett döntöttek volna, más megoldást választottak. A könyöklő előtti touchpad mellett a kormány bal és jobboldali küllőjén is találunk egy-egy kisméretű, érintésérzékeny felületet, melyekkel tényleg pofonegyszerűen vezérelhetők az egyes funkciók, legyen szó a multimédiarendszerről, a 64 színaranyalatú hangulatvilágítás kiválasztásáról, vagy akár a masszásfunkció aktiválásáról. Apropó, masszázsfunkció: a Mercedes négy különböző üléstípust tervezett, így az alapverzió, az Avantgarde, az AMG Line és az Exclusive foteljei egymástól teljesen eltérők. A szuperkényelmes ülések mellett a Mercedes joggal lehet büszke a Burmester 23 hangszórós csúcshifijére is. A tetőbe integrált sugárzók mellett a VIP-üzemmódot sem lehet szó nélkül hagyni, ugyanis a menüből kiválaszthatjuk, hogy melyik ülésben legyen tökéletes a hangélmény, s ha „magunkra állítjuk", olyan, mintha a húrokat a fülünktől pár centire pengetnék. Az E-osztály technikai érdekességei persze nem merülnek ki ennyiben. A további részletekre és a külső leleplezésére azonban a januári Detroiti Autószalonig várnunk kell.



Tudta-e?
A Mercedes-Benz története során még sosem adott el annyi autót novemberben, mint 2015-ben. A 161 953 példányos volumen 7,4%-kal múlta felül a 2014. novemberi értékesítési eredményt.





Világosság!



Az E-osztályban debütál a Mercedes új Multibeam LED fényszórója, mely az eddigi 24 helyett immáron 84 diódából áll. A többi hasonló fényszóróval ellentétben a Mercedesén nem látszik, hogy mátrix-LED fényszóró, ugyanis a diódákat egy polikarbonát lencse mögé bújtatták. A Multibeam LED természetesen rendelkezik a „kimaszkolás" funkcióval (körbevilágítja a szembejövőt), illetve alkalmazkodik a rossz időhöz (bad weather light) és a városi forgalomhoz (city light). Függetlenül attól, hogy milyen körülmények között haladunk, a navigációs adatbázistól kapott információk alapján a kereszteződésekhez érve is képes változtatni a fénykévét.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: MERCEDES-BENZ

Ilyen volt!



1996-2003

Kupé, egyterű – a 19-est váltó Renault kompakt számos újdonságot hozott. A kabrió még vászontetős volt, az egyterűt pedig egy modellfrissítés keretében Scénic néven kiszervezték a Mégane modellcsalád alól. Az összkerekes RX4-es változat több évvel megelőzte a mai SUV-divathullámot.



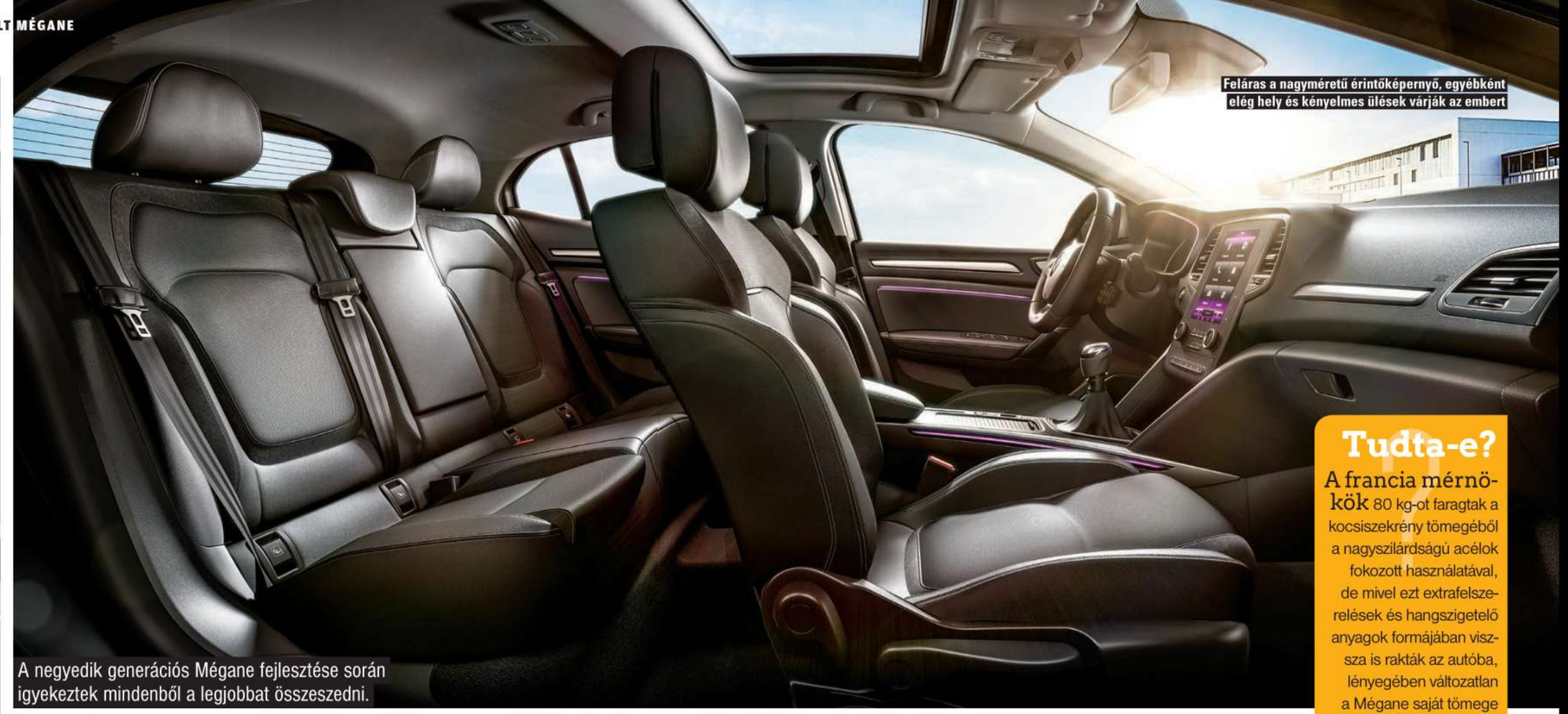
2002-2009

Nyitható keménytetőt kapott a kupé – csak az árnyékolót felejtették ki az üveg alól –, a sportos vezetőknek pedig elkészítették az RS-változatot, amelyet akár ötajtós karosszériával és dízelmotorral is kínáltak.



2008-2016

Ebből a generációból készültek a legforróbb változatok, részben az indokolja a háromajtós változat jövő év végi búcsúját, hogy addig is tudjanak RS-változatot kínálni a rajongóknak. Könnyen lehet, hogy a Fluence néven futó lépcsős hátú is a kínálat része marad a Mégane szedán alá pozicionálva.



Feláras a nagyméretű érintőképernyő, egyébként elég hely és kényelmes ülések várják az embert

A negyedik generációs Mégane fejlesztése során igyekeztek mindenből a legjobbat összeszedni.

Franciásan könnyed, németesen precíz



Extra az itt látható teljesen LED-es fényszóró, a nagy ívet formáló menetfény széria

20 évvel ezelőtt mutatkozott be a Mégane névre keresztelt kompakt autó, amelyből azóta több mint 6,6 millió darabot értékesített a Renault. Sikermodellről van szó, ezért noha műszakilag indokolt lenne, kitartottak az elnevezés mellett, sőt, a negyedik generációt már világszerte 50 országban fogják kínálni.

DE MIÉRT VESZIK MAJD vélhetően sokan az új autót? Például azért, mert jól néz ki. Élőben sokkal dögösebb, mint azt a fényképek alapján az ember képzeli. A patkó alakú LED-es menetfény és a szoborszerűen megformált lemezek fényjátéka vonzza a szemet. A szinte a teljes hátfalat átfogó hátsó lámpa kifejezetten vagány, és egyértelműen felismerhetővé teszi, hogy egy Renault halad előttünk – idővel meglesz az a rutin is, hogy a kompakt ötajtóst megkülönböztessük a Talismantól, vagy épp a kompakt modellcsalád jövőben érkező többi tagjától. Nem szabad elfelejteni azonban azt sem, hogy nagyon széles a hátsó oszlop, átlósan hátrafelé nehéz a kilátás, a menetpróbán egy hegyesszögű kereszteződésnél egy egész – a főútvonalon, elsőbbségének tudatában érkező – teherautónak sikerült megbújnia e mögött. Sajnos ezen nem ➔



Változatlan a csomagtér mérete



Egyedi és karakteres a hátsó lámpa

Tudta-e?

A francia mérnökök 80 kg-ot faragtak a kocsiszekrény tömegéből a nagyszilárdságú acélok fokozott használatával, de mivel ezt extrafelszerelések és hangszigetelő anyagok formájában visszasza is rakták az autóba, lényegében változatlan a Mégane saját tömege az elődjéhez képest. A 4Control összkerékkormányzás bő egy mázsával növeli a tömeget.



Kerek kormányközép és kék díszvarrás különbözteti meg a GT belsejét a normáltól, a hangulatvilágítás színe változtatható



Alul-felül méhsejtrács árulkodik az igazi GT-ről, a GT-Line esetén csak alul kapunk ilyet

segít a holttérfigyelő. A magas övvonal jelentette veszéllyel sikerült megbirkózni, a parkolóradarnak nem csak a kocsi elején és hátulján vannak érzékelői, de az oldalfalnál is jelzik, ha esetleg egy túlságosan szűkre szabott fordulónál a vezetőülésből nem látható tereptárgyhoz kerül vészes közelségbe a fényezett koptatóléc.

TELJESEN ÚJ ALAPRA helyezte át kompakt modelljét a Renault, aminek papíron jelentős méretnövekedés az eredménye, a gyakorlatban kevés jön át a hossz 64 mm-es bővüléséből, hiszen ebből sokat elvitt a technika – különösen a gyalogosvédelmi szempontok szerint kialakított „puha" orr. Azonkívül a vásárlói visszajelzések alapján a második sor eddig is kellően tágas volt, épp csak annyival bővült a tér, amit a mérnökök már nem tudtak máshova adni: 2 centivel több lábtérnek és vállmagasságban 2,7 centivel toldott szélességnek örülhetnek az itt utazók, a fejtér úgy 1,9 méteres testmagasságig kényelmes, efelett már frizuragyilkos. Az oldalablakok között változatlan a távolság, azonban a domborúbb oldalfal miatt kijjebb tudták tolni az utastér határait. A csomagtér mérete is lényegében változatlan, eddig is a nagyobbak közé tartozott az ötajtós kompaktok között, azonban immár nem egyértelmű, hogy pótkerék lapul a padló alatt: a feláras BOSE hifi mélynyomója is ide kerül.

A menetpróbán csak az óriási méretű, élére állított érintőképernyővel rendelkező R-Link2-es fejegységet volt alkalmunk megtapasztalni. Ennél sajnos az se segít, ha fejből fújja az ember a menüt, mert a célzáshoz muszáj odatekinteni a kijelzőre, például az üzemmódválasztó kapcsoló is csak a megfelelő menüponthoz egy gyorsgomb, a kiválasztás már a kijelzőn történik. Az új Mégane esetén egyébként kilenc paraméterre hat ez a kapcsoló, természetesen egyedi beállításra is van lehetőség –Sport módban a légpárnás derektámasz teljesen felpumpálja magát, kényelmes üzemmódban pedig be lehet állítani, hogy masszírozzon minket az ülés.

MEREVEN RÖGZÍTETTÉK a futóművet és motort tartó első segédkeretet a karosszériához, illetve elöl 47, hátul 39 mm-rel növelték meg a nyomtávot. Alapvetően maradt a felfüggesztés felépítése, de puhább rugókat és lágyabb anyagból készített progresszív gumibakokat használnak elöl-hátul. Ezeknek az apró változásoknak aztán nagyon is érezhető az eredménye, kifejezetten jól gyűri le az úthibákat a Mégane, amelyeket inkább csak a kerekek dobolásából veszünk észre, és már a normál kormányzással és felfüggesztéssel is egészen jól lehet a kanyarokban terelgetni a gépet. Először a 130 lóerős 1.6 dCi-t próbáltuk ki, ahogy az utóbbi időben megszokhattuk, nagyon csendes és finom járású az Euro-6 miatt a négyhengeres, az utastérben haladás közben csak a nagyméretű külső tükrök felől érkező szélzaj említhető. A hatfokozatú, kézi kapcsolású váltó áttételeit jól eltalálták, kevés kapcsolással is jól lehet vele haladni, ha nagyon muszáj, sportosan is lehet küldeni a gépnek, de ez utóbbi inkább a GT-változat erőssége. A RenaultSport mérnökei által hangolt, hajszálnyival feszesebb rugókkal, közvetlenebb kormányáttétellel és 4Control összkerék-kormányzással ellátott GT-változat az első hónapokban csak az 1,6 literes, 205 lóerős benzinessel lesz választható.

Ezt rögtön a hétfokozatú, dupla kuplungos váltóval próbáltuk, ami szerencsére helyettünk dolgozik, mert meglehetősen rövidek az áttételek: a kettes 60 körül ér véget, de már a harmadikat is el kell váltani kevéssel 100 km/óra előtt. A kormány mögötti váltófülek látványosak, de túlságosan magasra kerültek, 9:15-ös kormányfogásnál a mutatóujj épp csak a fül alsó végét éri el; az oszlopon helyezték el ezeket, tehát nem fordulnak el a volánnal együtt. Sínautóként lehet végigfüzni a kanyargós szakaszokon ezt a változatot, a sofőr élvezi a fordulókat, az utas meg elkeseredetten kutat kapaszkodási lehetőség után. 200 lóerő felett már 30 mm-rel nagyobb átmérőjű féktárcsák járnak, jól adagolható a fékerő.

De a GT-változat nem csak a sportos haladásról szól, legalább ilyen fontos volt, hogy a hétközi forgalomban is úgy érezze a tulajdonos, hogy száguld. Ezért készítettek kerek légzsákpárnát a kormány közepére, ezért találunk mindenfelé kék cérnás varrásokat és kék színű betétet a műszerfal utas előtti részén, egyébként a vörös fény a hangulatvilágítás segítségével már a normál autóbelsőnél is megvalósítható. A nagyméretű, a testet puha párnákkal jól tartó első ülések is a GT-csomagban találhatók. Ezt az optikai tuningot kapja egyébként a GT Line elnevezésű, a gyengébb erőforrásokhoz választható sportcsomag, amely hűtőrács tekintetében is félúton jár: az első lökhárítóban csak alulra jut a méhsejtrácsból, az igazi GT-nél a Renault márkajelzés körül is ilyet látunk.

AZ ELADÁSOK derékhadát azonban várhatóan nem a 130 lóerős dízel vagy a 205 lóerős benzines adja, hanem a sokkal józanabb változatok. Egyedül az alapmotor nélkülözi a turbót, az 1,6 literes négyhengeres 115 lóerős és csak ötfokozatú váltót kap, a következő lépcsőfok (a CO_2-alapú adózással rendelkező piacokon ez lesz a belépőszint) az 1,2 literes TCe négyhengeres 100, illetve 130 lóerővel, az erősebbhez felár ellenében kérhető hatfokozatú, dupla kuplungos váltó is. Az 1,5 literes dízel alapváltozata 90 lóerős, a 110 lovas papíron azonban takarékosabb nála, ennek mindössze 3,3 l/100 km a szabványos átlaga. Pár hónappal a piaci bevezetést követően lesz elérhető a GT-változathoz az 1,6-os biturbó dízel, amelynek még nem véglegesítették a paramétereit, de a 165 LE/380 Nm csúcsteljesítmény biztos. Itthon tavasszal keritenek sort a piaci bevezetésre, így a vételárakat is csak akkor hozzák majd nyilvánosságra.

Mit hoz a jövő?

2016 második negyedévében leplezik le a Mégane modellcsalád két újabb tagját, a lépcsős hátú és a kombi változatot, és nem kell sokkal többet várni az új Scénic egyterűre sem. A jelenlegi, háromajtós karosszériával készülő Mégane RS egészen 2016 végéig készül, ennek megfelelően az új Mégane RS leghamarabb 2017 elején mutatkozhat be, hagyományos turbós benzinmotorral. A jövő év végén várható egy „hibrid technológiát használó", de nem teljes értékű hibrid hajtással ellátott 1.5 dCi, amely 3,0 l/100 km-nél is alacsonyabb szabványos fogyasztást tud majd.



Rövid a hétfokozatú dupla kuplungos váltó kapcsolófüle



Sok információt közöl a plexilapra vetítő kijelző

RENAULT MÉGANE	TCe 100	SCe 115	TCe 130	TCe 205	dCi 90	dCi 110	dCi 130	dCi 165
Összlökettérfogat (cm^3):	1198	1598	1198	1616	1461	1461	1598	1598
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó	S4/16	S4/16 turbó	S4/16 turbó	S4/8 turbódízel	S4/8 turbódízel	S4/16 turbódízel	S4/16 biturbó-dízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	74/100/4500	84/115/5500	97/130/5500	151/205/6000	66/90/4000	81/110/4000	96/130/4000	118/165/n.a.
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	175/1500	156/4000	205/2000	180/2400	220/1750	260/1750	320/1750	380/n.a.
Hossz./szél./mag. (mm):	4359/1814/1447	4359/1814/1447	4359/1814/1447	4359/1814/1447	4359/1814/1447	4359/1814/1447	4359/1814/1447	4359/1814/1447
Tengelytáv (mm):	2669	2669	2669	2669	2669	2669	2669	2669
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1205/601	1205/584	1205/601	1392/532	1205/636	1205/643	1318/572	n.a./n.a.
Csomagtér (l):	384-1247	384-1247	384-1247	384-1247	384-1247	384-1247	384-1247	384-1247
Üzemanyagtank (l):	47	47	47	50	47	47	47	50
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	12,3	12,2	10,6	7,1	13,4	11,2	10,0	n.a.
Max. sebesség (km/h):	179	191	197	233	174	188	198	n.a.
Város/országút/vegyes (l/100 km):	7,0/4,4/5,4	n.a./n.a./n.a.	6,8/4,5/5,3	7,8/4,9/6,0	3,9/3,4/3,6	3,6/3,2/3,3	4,7/3,6/4,0	n.a./n.a./n.a.
CO_2-kibocsátás (g/km):	120	n.a.	119	134	93	86	103	n.a.
Alapár (Ft):	márciustól							

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: RENAULT

Súlya van

Kistestvérétől örökölt formavilágával újra feltűnést kelt a legsikeresebb Lexus.



Ilyen volt!



1997-2003
Az elsők között lépett piacra a Lexus prémium szabadidő-autóval, melyet az amerikai vásárlók igényeire szabtak.



2003-2008
A második generáció 2005-től a szegmensben először hibridként (400h) is kapható volt V6-os benzinmotorral.



2008-2015
Megjelent az F-Sport kivitel, az RX újra készült négyhengeres motorral is, de itthon csak a hibridet forgalmazták.

Tudta-e?

Újra együtt
dolgozott a Lexus és a Yamaha, az RX fabetéteinek mintázatát a hangszerekével megegyező lézermarásos technológiával állítják elő.

Kétféle orral készül, az F Sport hűtője vízszintes helyett méhsejtrácsos



12,3 colos a központi kijelző, vezeték nélküli töltő is van





Hátul is elektromosak az ülések

Talán még a Toyota sem számított rá, hogy lexusos nemzet leszünk, a prémiummárka piaci részesedése idén nálunk a harmadik legnagyobb Európában! Annyira szeretjük, hogy az új RX-ből néhány hónap alatt már 52 darab fogyott mindenféle reklámkampány nélkül. Vevőköre jellemzően hűséges, bizalommal ül át az új modellekbe, ami japán szemlélet szerint azt jelenti, nem ülhetünk a babérjainkon.

A NEGYEDIK GENERÁCIÓ nem készült nagyobb újdonsággal, inkább a korábbit fejlesztették, tökéletesítették tovább. A Lexus mára elfogadta, hogy nem győzheti le német konkurenseit, azóta saját útját járva próbálja elcsábítani a nyugalomra vágyókat. Ehhez persze nem árt egy kis feltűnés. Origamiszerű formaterve az NX-szel debütált, az RX nagyobb karosszériája még alkalmasabb is a művészkedésre. Vékony a határ a bazári és a lenyűgöző között, de az RX élőben inkább vonzza, mintsem taszítja a tekintetet. Agresszív hűtőrácsa, lebegő C-oszlopa, oldalsó törésvonalai felismerhetővé teszik, és gondoskodnak róla, hogy ne felejtsük el többé.

Ennek ellenére még mindig jobb érzés odabent lenni. Műszerfalán megismétlődnek a kívül látott, l'art pour l'art stíluselemek, most nem a praktikum, hanem az egyediség volt fontos, ami a prémiumkategóriában nem utolsó szempont. Kicsit keszekusza, de kifinomult a belső, a bőröktől a tetőkárpitig bármihez érünk, egy másik dimenzióban érezzük magunkat. Manapság, amikor már a kisautókban is elérhető csaknem minden friss fejlesztésű kényelmi és biztonsági extra, ilyen apróságok segítenek különbözni a többiektől. Ezt támogatják méretei is, mert nem lőttek túl a célon, visszafogottabb, mint a Volvo XC90-es vagy az Audi Q7-es. Sajnos ez nem látszik meg a súlyán! Bármelyiket választjuk, két tonna körüli tömeggel számolhatunk.

HASZNÁRA VÁLIK védjegynek számító hibrid rendszere is, melyet ismét V6-os benzinmotorral társítottak, az új RX igazi újdonsága mégis a 2,0 literes, négyhengeres, turbós benzinmotorja. Ilyesmitől eddig igyekeztek távol tartani magukat, de nem meglepő, hogy ezt a feladatot is becsülettel végezték el. Az újdonsült alapkivitel a nyugodt, relaxáló utazásra vágyóknak, nem a kanyarvadászoknak szól, kormányát hevesen kell tekerni szerpentinen, hatfokozatú automatikus váltója is nyúlós a dinamikus haladáshoz. Bár sem terhelésváltásnál, sem fékezésnél nem okoz zavart a tömege, pár száz kiló mínusszal biztosan élénkebb lenne a viselkedése. Jól hangszigetelt utasterében a 15 hangszórós Mark Levinson csúcshifit hallgatva mindez annyira nem is hiányzik, komfortos futóműve és puha ülése az őszes halántékú úriemberek álma. Utóbbi hiányában mi az F Sport csomagos hibridet kedveltük meg jobban. Még a szokást igénylő CVT-váltóval is összhangban van három motorja, nem csak ülése kagylósabb, közvetlenebb a kormányzása, szépen rajzolja az íveket, adaptív futóműve, aktív kanyarstabilizátora elemében van. Kisebb nyomatéka ellenére rugalmasabb, Sport+ üzemmódban megközelíti a német versenytársak elsőprő könnyedségét. Minden esélyünk megvan rá, hogy felzárkózunk az európai második helyre, ugyanis az RX legjobb tudását legfőbb konkurenseinél akár milliókkal kedvezőbb áron nyújtja.

LEXUS RX	200t	450h
Összlökettérfogat (cm³):	1998	3456
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	V6/24
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	175/238/4800-5600	193/262/6000
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	350/1650-4000	335/4600
Első villanymotor (kW/LE)	-	123/167
Hátsó villanymotor (kW/LE)	-	50/68
Rendszerteljesítmény (kW/LE)	-	230/313
Hossz./szél./mag. (mm):	4890/1895/1690	4890/1895/1685
Tengelytáv (mm):	2790	2790
Nyomtáv elöl/hátul (mm):	1640/1630	1640/1630
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1885/615 (1960/615)	2100/615
Csomagtér (l):	553/1626	539/1612
Üzemanyagtank (l):	72	65
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	9,2 (9,5)	7,7
Max. sebesség (km/h):	200	200
Város/országút/vegyes (l/100 km):	9,8/6,6/7,8 (9,9/6,7/7,9)	5,2<
CO_2-kibocsátás (g/km):	181 (184)	120<
A modell alapára (Ft):	14 900 000	16 900 000

Zárójelben az AWD adatai

A testőr



Nem pusztán a maximális, ötcsillagos minősítésre volt jó az RX az Euro-NCAP törésteszjén, kategóriatársai közül a Lexus vigyáz a legjobban a gyalogosokra. 79%-os minősítésével eddig a legjobb eredményt produkálta, de a felnőtt utasokat is hatékonyan védi, 91%-os eredménye több mint meggyőző.



SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: LEXUS

...és majdnem!



A kisautóból faragott Honda SUV második felvonása fokozatmentes automatikus váltóval vizsgázott.

Tetszett
- tágas második sor és csomagtér
- könnyű vezethetőség
- finom váltó

Nem tetszett
- drága
- első ülés szűk állítási tartománnyal
- kilátás hátrafelé

Ahogy az első generáció, úgy a most érkezett HR-V is az épp aktuális kisautó-padlólemezt használja, de 1999 óta sokat változott a világ. Ma már nem kell terepjárónak látszó karosszériát készíteni, nem magas építésű dobozzal van dolgunk, hanem egy kifejezetten lendületes megjelenésű ötajtóssal. Szinte az egész autó egy meredeken emelkedő övvonal, a hűtőrácsot feketére fényezett műanyag betét helyettesíti. Talán azért kapott a hátsó lökhárító nagyméretű, fényezetlen betétet, mert ez van a legnagyobb veszélyben; radar vagy kamera híján nehéz a parkolás, résnyiek az ablakok, sokkal hátrébb nyúlik a karosszéria az ablak pereménél.

A MŰSZERFAL nem ürautós, a legérdekesebb elem talán az utas előtti széles légbeömlő. Az érintőképernyőt a sofőr is kényelmesen eléri, nem a középkonzolt, hanem a kormányt szórták tele kapcsolókkal. A két első ülés között találunk pohártartókat, a kütyük helye a váltókar alatti fiókban van, ahol a kapcsolódási lehetőségeket is elrejtették. Egyébként az első üléssor meglepően szűk, úgy 1,85 méteres testmagasságig lehet kényelmesen felvenni a vezetési pozíciót, rövid az ülés sínje, nem lehet jobban hátratolni. Bosszantó, mert a második üléssor kifejezetten tágas, ha 5 centivel hátrébb lehetne tolni az első ülést, akkor is maradna még hely egy átlagos magasságú felnőttnek. Ahogy a padlólemezen társuló Jazz esetében, itt is a mágikus második üléssort használják, felhajtható az ülőlap vagy teljesen a padlóba döntheti a szerkezet egy kézmozdulattal. A csomagtér padlója alatt nagyméretű, téglatest alakú fiókot találunk, ahol nem csak a kötelező KRESZ-tartozékok férnek el, pótkerék ugyanis nincs.

AZ 1,5 LITERES benzinmotor 130 lóerős, ami esetünkben fokozatmentes automatikus váltón keresztül hajtja az első kerekeket; összkerékhajtás még felár ellenében sem kérhető Európában. Városban kellően dinamikusan mozog a Honda legkisebb szabadidő-autója, 4,3 méteres hosszsza parkolóhelybarát, a könnyű kormányzással a szűk helyen manőverezés is gyerekjáték. A szívó négyhengeres úgy 3000-es fordulattól már hangosan morog. A váltó S, azaz sport fokozatában nem lesz gyorsabb az autó, adott tempónál feleslegesen pörgeti 50%-kal magasabb fordulaton a motort, gázadásra ilyenkor is ugyanazt a gyorsulást kapjuk, mint egyszerű D programban használva. A kormány mögötti fülekkel legalább értékelhető motorfékhatást tudunk kelteni. A felfüggesztés hangolása japánosan feszes, de ütések helyett csak az úthibák dobolását halljuk, sokat csillapít a rugózás.

A remek használhatóságnak ára van, mégpedig nem is kicsi, a hasonló méretű, műszaki tartalmú ellenfelek már bő egymillió Ft-tal olcsóbban is megvásárolhatók. A fokozatmentes automatikus váltó csak a középső felszereltségi szinttől kérhető, ennek megfelelően legalább 6,4 milliót kell érte fizetni.

Rózsaszín

A SEMA tuningkiállításon mutatkozott be az észak-amerikai forgalmazó megrendelésére készített Tjin Edition nevű átépítés. Egészen az aszfaltig süllyesztették a karosszériát, amelyet alaposan ki is szélesítettek, és mindezt rózsaszín fényezéssel fűszerezték. Az utastérben egyedi bőr-virágmintás üléshuzat és rózsaszín cérnás díszvarrás jelent eltérést a szériaváltozathoz képest.





Ilyen volt!



1998-2005

Európában az 1999-es Frankfurti Autószalonon debütált a HR-V első generációja, a név a High-rider Evolutionary Vehicle, azaz magasépítésű forradalmi jármű kifejezésből ered. A háromajtós karosszériát csak 2003-ig kínálták, az ötajtós 2005-ben futott ki. Az összesbe 1,6 literes benzinmotort szereltek egy (105 LE), vagy két (125 LE) felülfekvő vezérműtengellyel, és opcióként automatikus összkerékhajtással is lehetett választani.



Amíg elöl korlátozott az ülésállítás tartománya, a második sorban szinte a bőség zavarával küzdenek az utasok. Széltében kétszemélyes, egyébként minden irányban tágas a tér, még a fejnek is van helye, mivel előrefelé csévéli fel az árnyékolót a tetőablak



Tárolórekesz rejtőzik az előválasztó kart tartó konzol alatt. A klímakonzol kialakítása prémiumautókat idéz







Összegzés

Sajnos nem csak a jól használható karosszériájával, a vételárával is kiemelkedik a kompakt szabadidő-autók mezőnyéből a Honda újdonsága. Japános vezethetőség, gazdag felszereltség és kissé morgós benzinmotor jellemzi még.



Hatalmas méretű fiók rejtőzik a padló alatt



Jól megy, városban is remekel, de az ára kiemeli a mezőnyből

HONDA HR-V	1.5 i-VTEC CVT
Összlökettérfogat:	1498 cm³
Hengerek/szelepek:	4/16
Max. teljesítmény:	96 kW (130 LE) 6600/perc
Max. forgatónyomaték:	155 Nm 4600/ perc
Hossz./szél./mag.:	4294/1772/1605 mm
Tengelytáv:	2610 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1535/1540 mm
Fordulókör:	11,4 m
Tömeg/teherbírás:	1322/468 kg
Csomagtér:	470-1533 l
Üzemanyagtank:	50 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	11,2 s
Max. sebesség:	187 km/h
Város/országút/vegyes:	6,1/4,6/5,2 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	120 g/km
A modell alapára:	5 609 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	6 419 000 Ft

*1.5 i-VTEC Comfort

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: HONDA HUNGARY KFT., 2040 BUDAÖRS, TÖRÖKBÁLINTI U. 25/B. TELEFON: 06-23-506-406

Üdv a klubb an!



Tetszett
- stílus, minőség
- vezetési élmény
- látványos gegek

Nem tetszett
- korlátozott körkilátás
- menetzaj
- vételár

Még a különcök közül is kilóg, de lemezei alatt azért ott a bevált technika.

Ilyen volt!



1969-1982
Az ős-Clubman hossza még mindössze 3,4 méter volt, a 13 éves gyártásciklus alatt 197 ezer példány készült belőle.



2007-2014
A most leváltott Clubman kasztniját sajátos módon két pár ikerajtó és a vezetőoldali nyílászáró tette egyedivé.

Egy újabb Mini-inkarnáció, amelyik úgy lép be a prémiumkompaktok kategóriájába, hogy bátran felvállalja általánosítás szerint „kockázatos” részleteit. Igen, a Mini kockáztat a Clubmannel, hiszen nem a praktikum és nem is a férőhely témakörére hegyezték ki képességeit. Ahogy a többi testvérmodell, úgy a hatajtós, alsó-középkategóriás Clubman is szembeszegül a szürke trendekkel – itt minden csupa geg, egyedi megoldás, bravúroskodás és feltűnősködés. De ez így van jól.

MIVEL A PALETTA többi tagjához képest feljebb lépett egy kategóriával, nem meglepő, hogy a hossza 27, tengelytávolsága 10, szélessége pedig 9 centiméterrel haladja meg ötajtós testvérmodellje hasonló értékeit. Elöl mélyen és kényelmesen ülhetünk, a vezetési pozíció patent, a sok-sok műszer, kapcsoló, visszajelző és sajátos formai megoldás okán pedig űrhajókapitánynak érezhetjük magunkat. Az autó egyébként a BMW 2-es Active és Grand Tourerrel és az X1-essel közös UKL2-es padlólemezen osztozik, ami itt lapos tetővonalú, ugyanakkor a B-oszlop mögött is tágas lábterű kocsiszekrényt hordoz. A függőleges hátfal kétfelé nyíló ajtópárja 360 literes csomagteret tár fel, ami a 40:20:40 arányban osztott hátsó üléssor ledöntésével egészen 1250 literig bővíthető. Utóbbi adat már rendben van, de alaphelyzetben például 60 literrel szükebb, mint az azonos hosszúságú Peugeot 308 GT pogygyásztere.

Az ajtózár távirányítós vagy érintős oldásakor Mini-logo világítja meg a sofőrajtó melletti flasztert, zárást követően pedig nem csupán a belső tükör alján, hanem a tető cápauszony antennáján is villog vörös fénydióda, a középső óriáskijelző karimájának felső íve pedig 5-10 másodpercenként ugyancsak vörösen pulzál. Sport programba kapcsolva apró rakétaszimbólum és egy versenypályán kanyargó gokart rajza jelenik meg, továbbá a felirat: maximális gokartérzés! Szóval nem unalmas autó...

VEZETÉS KÖZBEN már józanabb a helyzet, ismerős BMW-feeling lesz úrrá rajtunk, a különböző fedélzeti menük logikája és a kezelés finomsága is a bajor nagytestvért idézi. Véletlenek persze nincsenek, a motor gyakorlatilag megegyezik a 18d jelű sornégyessel, a nyolcfokozatú automatikus váltó pedig ugyanúgy Aisin, mint a többi keresztmotorosnál. A fék harapós, az irányíthatóság még normál menetprogramban is közvetlen, tehát a stílus mellett vezetési élmény dolgában sem kell másik ajtón kopogtatni.

Tudta-e?

A brit márka palettája jelenleg hat tagot számlál: a három- és ötajtós Minik mellett elérhető a Countryman szabadidő-autó és a Paceman SUV-kupé, illetve a kínálat legfrissebb tagjaiként a Clubman és a novemberben bemutatott Cabrio.



Forgó-, nyomó- és billenőkapcsolók, analóg és digitális kijelzők. Itt bizony ingergazdag a vezetőhely



Korrekt férőhely és szép Chesterfield-bőrvarrás az üléseken

Húzós kanyarokban van igazán elemében a Clubman, a menetzaj azonban kissé tolakodó





MINI COOPER D	Clubman
Összlökettérfogat:	1995 cm³
Max. teljesítmény:	110 kW (150 LE) 4000/perc
Max. nyomaték.	330 1750/perc
Hossz./szél./mag.:	4253/1800/1441 mm
Tengelytáv:	2670 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1564/1565 mm
Fordulókör:	11,3 m
Saját tömeg/teherbírás:	1360/530 kg
Csomagtér:	360-1250 l
Üzemanyagtank:	48 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,5 s
Max. sebesség:	212 km/h
Város/országút/vegyes:	4,9/4,1/4,4 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,0 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	115 g/km
A modell alapára:	7 604 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	8 253 000 Ft

*manuális sebességváltóval

Lapos és hosszú a hatajtós karosszéria. A 18 colos felnik szépen kitöltik a kerékjárati íveket, ballonosabb gumikkal egyszerűen nem ilyen dögös



Összegzés

Aki különlegességre vágyik, itt megkaphatja, a Clubman tutira hozza a Minik büszkén vállalt különcségét. Műszakilag aligha lehet belekötni, bár a motorhangot azért elszigetelhették volna jobban is az exkluzív utastértől.

SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: HILBERT PÉTER, LŐVEI GERGELY | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTOJA: BMW MAGYARORSZÁG KFT., 2200 VECSÉS, AIRPORT BUSINESS PARK, LŐRINCI ÚT 59. TELEFON: 06-29-555-100



Tetszett
- koncepció, minőség
- kultúrált motor
- fogyasztás, hatótáv

Nem tetszett
- csekély oldaltartású első ülések
- gyorsan piszkolódó hátfal

Jellegzetes BMW stílusjegyek, tiszta karakter. A hátsó ablaktörlő a tetőspoiler alól lendül le

Az Active Tourer és a háromhengeres dízelmotor is viszonylag új a palettán. Nézzük, milyenek együtt!

Egy profi kezdő

Tudta-e?

Az Active Tourer közkedvelt a hazai piacon: november végéig 143 darabot értékesítettek belőle, ezzel egyebek mellett a Peugeot 5008-ast, a Ford B-Max-ot és a VW Tourant is megelőzi az egyterűek (MPV) kategóriájában.

Az ötüléses családi egyterű sokakban ellenérzéseket váltott ki: elsősorban a bigott márkarajongók fogadták szisszegve a kasztnitípust, s legalább ennyien hördültek fel a fronthajtás premierjén. A hab a háromhengeres motorok bevezetése volt a tortán, de azóta számos menetpróbán és teszten is kiderült már, hogy bárminemű félelem alaptalan volt. A BMW családi járműként sem suta, a vezetőnek nem kell hajtási befolyással küzdenie, ahogy a páratlan hengerszám hangszigetelése és vibrációmentesítése terén is jó eredményeket tudnak felmutatni a mérnökök.

AZ ŐSZ DEREKÁN hosszú távú tesztre fogtuk az alapdízel erőforrás izmosabbik verziójával felszerelt Active Tourert. A 16d jelölés 116 lóerőt takar, ehhez 270 Nm forgatónyomaték társul, ami éppen elég a nyugodt ütemű, továbbá az igény szerinti (emelkedő, előzés) lendületes haladáshoz. Mentünk vele közel teljes tömegterheléssel, keresztül a Mátra gerincén, s bár igazán fagyos reggeleken nem indítottuk, talán azon a fronton sem vallana szégyent. Az 1,5 literes motor az üzemmeleg állapot eléréséig szolid morgással adja tudtunkra jelenlétét, a hengerek száma pedig csak a sebességváltásoknál és magasabb fordulatszámon villan be ismét az elménkbe. Mindez azért lényeges, mert tényleg nem „gáz"a háromhengeresség, a közel 5000 kilométeres futás során regisztrált 4,6 literes tesztátlag pedig tényleg pazar adat.

EGY CSALÁDI AUTÓ fő mondanivalója persze nem is elsősorban a hajtáslánc, hiszen nem mindegy, hogy ki hol lakik, milyen a habitusa, s milyen jellegű a família által leginkább bejárt útvonal. Fontosabb, hogy az autó az utastérben domborítson, kellőképpen flexibilis legyen, tágassággal és világossággal szolgáljon, ne okozzon fejtörést. Nos, az Active Tourer klassz feladatmegoldó, hiszen a kényelmes, bár kissé gyenge oldaltartású első ülések mögött is értékes helyet kínál, nagy ablakfelületei jó körkilátást garantálnak, szállítókapacitása pedig valóban széles határok között variálható. Az anyósülés előredöntött támlájának nem csupán a jobb hátul ülő gyerkőc örül (jól kilát ugyanis), de hosszabb tárgyak szállításához sem kell furgont fogadnunk.

HOGY A KONFIGURÁCIÓ során érdemes-e pont erre a motorra voksolni, vagy elég az ugyancsak háromhengeres 16i benzines 102 lóereje, azt eldönthetjük a közel 1,3 milliós árkülönbség okán. Ha mindenképpen ragaszkodunk a gázolajos erőforráshoz, a 95 lovas 14d már 520 ezerrel olcsóbban elvihető, míg négy henger (18d/150 LE) már minimum 8,8 milliót kóstál. Az Active Tourer csúcsmodellje egyébként a 190 lóerős 220d xDrive (10 724 000 Ft).



Sötétben nagyon jó hatásfokkal világítanak a fényszórók, a szélzaj nem számottevő. A hétüléses verzió Grand Tourer névre hallgat és azonos motorizáltság mellett 400 ezerrel drágább



A mankókerék és az egyéb tartozékok a padlóborítás alatt lapulnak. A 10 literrel nagyobb tank díjmentes opció – ne hagyjuk ki!

BMW 216d	Active Tourer
Összlökettérfogat:	1496 cm³
Hengerek/szelepek:	S3/12 turbódízel
Max. teljesítmény:	85 kW (116 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	270 Nm 1750/perc
Hossz./szél./mag.:	4342/1800/1586 mm
Tengelytáv:	2670 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1561/1562 mm
Fordulókör:	11,3 m
Saját tömeg/teherbírás:	1440/515 kg
Csomagtér:	468/1510 l
Üzemanyagtank:	51/61 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,6 s
Max. sebesség:	195 km/h
Város/országút/vegyes:	4,6/3,6/3,9 l/100 km
Tesztfogyasztás:	4,6 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	104 g/km
A modell alapára:	7 084 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	8 364 000 Ft

* 216i Active Tourer, 102 LE

Összegzés

Egy BMW, ami nem csábos külsejével és vezetőközpontúságával hódít, ehelyett a család igényeit tartja szem előtt. Nem olcsó modell, de széles a választási arzenál és utazóautóhoz mérten jók a képességei. Idehaza máris szép piaci eredményekkel büszkélkedhet.

SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: BMW MAGYARORSZÁG KFT., 2200 VECSÉS, AIRPORT BUSINESS PARK, LŐRINCI ÚT 59. TELEFON: 06-29-565-100



Hátul is jól elférünk, a ledöntött támlának a kíváncsi gyerek is örül



Az anyósülés előrebillenthető támlája 62 600 forintos extra,...



...ahogy a háttámláról lehajtható asztalkáért is ennyit kérnek



A fontosabb menetinformációkat vetítő kijelző szériatartozék

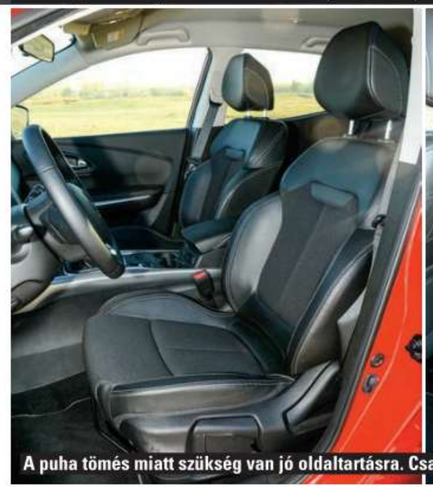


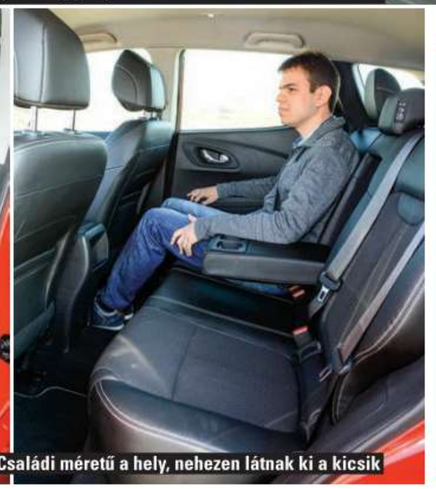
Tetszett
- egyedi formaterv
- praktikus karosszéria
- jó ár/érték arány

Nem tetszett
- szintetikus vezethetőség
- nehezített kilátás

Későn érő típus

Sokáig tartott, mire a Renault piacra lépett egy épkézláb szabadidő-autóval.





A puha tömés miatt szükség van jó oldaltartásra. Családi méretű a hely, nehezen látnak ki a kicsik

Van választás

Benzinesként jelenleg csupán a tesztautóban kipróbált motorral választható a Kadjar, de ezen kívül még négyféle hajtáslánccal konfigurálható. 1 350 000 Ft felárért az 1.5 dCi (110 LE), 1 850 000 Ft ráfizetéssel az 1.6 dCi (130 LE) dízelmotorral szerelik fel, további 750 000 forintért az összkerékhajtás is a csomag része lesz. EDC duplakuplungos váltóval is létezik a nagyobbik dízel, felára 880 000 Ft. Az ijesztőnek tűnő összegeket árnyalja, hogy közben a felszereltségi szintek is lépcsőzetesen emelkednek.

Ha Renault, akkor családi egyterű, abban a kategóriában már kétszer is voltak elsők, elnézzük nekik, hogy az SUV-bizniszbe kicsit bátortalanul kapcsolódtak be. Annál is inkább, mert amivel sikerült a Koleost leváltani, egy csapásra megoldhatja minden gondjukat. Lehet, hogy a Kadjar sem saját szerzemény, de nem mindegy, hogy egy Samsungot emblémázunk át, vagy rögtön a piac húzómodelljét vesszük a nevünkre és rajzolunk neki egyedi külsőt. Így nem csak szépen beleillik a kínálatba, látványos is a Capturt idéző formavilág, ráadásul ügyesen elfedi, hogy egy Nissan Qashqai lapul a lemezek alatt. Hosszabb, szélesebb és magasabb is japán testvérénél, köszönés nélkül elmehetnek egymás mellett az utcán. Karaktere is jobban emlékeztet higgadt családi egyterűre, mint macsó szabadidő-autóra, ez sem lehet véletlen.

AMI A BELSEJÉT ILLETI, itt már több a hasonlóság, de nem a Nissan, hanem az Audi stílusjegyei jelennek meg. Ettől egy cseppet sem franciás a hangulat, minden sötét és tárgyilagos. Általános minőségét nem érheti kritika, a matt műanyag felületek, az évek óta használt, közepes minőségű gombok, kapcsolók miatt mégsem elég meggyőző az összhatás. Érezhették ezt, mert mindent elkövettek, hogy jól érezzük magunkat benne. Puhák az ülések, elöl-hátul bőkezűen bántak a hellyel, és nem csak a középkonzolon, a műszerek helyén is egy digitális kijelző szórakoztat. A panelek visznek egy kis színt a belső világba, azt már mi dönthetjük el, hogy milyen árnyalatú legyen. Kihasználták a technika lehetőségeit, az elrendezést is megváltoztathatjuk, bár a grafika már nem az utolsó divat szerinti.



Feldobja a németes hangulatot a digitális kijelző

Tudta-e?

A Nissan Qashqai új generációjával bevezetett CMF padlólemezt nem csak a Kadjar örökölte meg, erre épül az Espace, a Talisman és a Mégane is.



A csomagtartóból kallantyúval dönthetők az ülések

RENAULT KADJAR	1.2 TCe
Összlökettérfogat:	1197 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	96 kW (130 LE) 5500/perc
Max. forgatónyomaték:	205 Nm 2000/perc
Hossz./szél./mag.:	4449/1836/1607 mm
Tengelytáv:	2646 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1556/1542 mm
Fordulókör:	10,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1306/547 kg
Csomagtér:	472/1478 l
Üzemanyagtank:	55 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,1 s
Max. sebesség:	192 km/h
Város/országút/vegyes:	6,8/4,9/5,6 l/100 km
Tesztfogyasztás:	8,5 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	126 g/km
A modell alapára:	5 390 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	6 680 000 Ft

*1.2 TCe Life (130 LE)



Sok a formai játék, mégsem megy a praktikum rovására

Összegzés

Végre igazi európai szabadidő-autót gyárt a Renault! Kínosan ügyeltek, hogy minden fontos területen jól szerepeljen, addig szelídítették, mire egy alternatív egyterű lett belőle. Dízelként jobban tudná önmagát adni, kevés érv szól a kis turbós mellett.

Az egyetlen elérhető turbós benzines viszont nagyon is követi a trendeket, egy ekkora autó ilyen kis lökettérfogatú motorral downsizing a javából. Az 1,2-es szerencséje, hogy a Kadjar méreteihez képest könnyű, alig több, mint 1300 kg. Így nem tűnik gyengének, szépen gyorsul, van nyomatéka, de ami alacsony fordulaton még megvan, hamar elvész a magasabb tartományokban. Bár érzésre nem kínlódik a motor, tudásának határa egybeesik a városával. 90-nél 2000-et, 130-nál 2800-at forog hatodikban, a takarékosságunkat ellenőrző ágacskáján ekkor már kevés a zöld levél, ezt támasztja alá a 9,0 literes autópályás fogyasztás is. Olyan halk, hogy szinte észre sem vesszük, hogy jár, annál inkább hallatszik a szélzaj. Alapmotornak még éppen elmegy, de aki utazásra használja és több száz kilóval terheli majd, válassza valamelyik dízelt.

BŐVEN VAN HELY a holminak hátul, a padló lapjaiból praktikus szeparáló elemeket alakíthatunk ki. Élmény helyett komforttal tud szolgálni a Kadjar, kezelése szintetikusan könnyű, futóművét is puha suhanásra hangolták. Magas övvonala, széleinél emelkedő műszerfala, sőt motorháztetejének domboritásai is kitakarnak a látótérből, ami a bunkerhangulat ellenére ront a biztonságérzeten. A virtuális világban viszont garantáltan kiismerjük magunkat vele, modern fedélzeti rendszere megfelel az okostelefonok korának és a felhasználók igényeinek. Csak egy határozott döntésre volt szükség, hogy a Renault nagyot lépjen előre, képességeivel és árával is a kategória átlagát képviseli a Kadjar, amire 5 csillagja és 5 év garanciája is biztosan ráerősít majd.

SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: RENAULT HUNGÁRIA KFT., 1135 BUDAPEST, RÓBERT KÁROLY KÖRÚT 96-100. TELEFON: 06-80-101-211

Ha egy üzlet be indul...





Tetszett
- hatalmas utastér
- csökkentett tömeg (-75 kg)
- ötajtós karosszéria
- takarékos motor

Nem tetszett
- rugózási komfort
- vaskos középalagút

Wolfsburgban eddig kínosan ügyeltek rá, hogy a Skoda Superb ne kannibalizálja az Audi és VW modelljeit. A harmadik nemzedék viszont túlságosan jól sikerült.





A hatalmas helykínálat mellett a számos apró figyelmességért (esernyő, jégkaparó, elemlámpa) is piros pont jár a Superbnek



Háló segíti a kisebb csomagok rögzítését



Egy másik érából

A Skoda 1935-től 1949-ig gyártotta az ős-Superbet. A modell négyféle karosszériaváltozatban készült az évek során (a leghosszabb verzió 5,7 méteres volt), a motorpalettán pedig soros hathengeres egységek (2,5, 2,7, 2,9, 3,1 literesek) és egy 4,0 literes, V8-as is szerepelt (1939-1940) – utóbbiból mindössze 12 darab készült. 1941 és 1943 között a 3,1 literes motorral ellátott 3000-es változatok összkerékhajtással is elérhetők voltak.

Ilyen volt!



2001-2008
Az első, „hosszmotoros" Superb nem csak technikáját örökölte az akkori Passattól, a sziluettjük is nagyon hasonló.



2008-2015
A második nemzedék már keresztmotoros felépítésű, ráadásul CR TDI erőforrásokkal is elérhető volt. Az eladásokon sokat dobott a Combi verzió, az új generáció érkezéséig a Superb-eladások már elérték a 700 ezer darabot.



Ízléses, konzervatív belső. A fejegység okostelefon-tükrözésre is képes

Tudta-e?

A Superbhez Haldex-rendszerű összkerékhajtás is rendelhető. A 4x4-es hajtás a 2.0 TSI-nél alapáron jár (280 LE), míg az 1,4-es TSI (kézi váltóval) és a 2.0 TDI modellek (150 lóerős kézi váltóval, 190 lóerős DSG-vel) esetében opció.



Bár a Skoda szerint a Superb középkategóriás autó, 4,86 méteres hosszával kicsit kilóg a szegmensből – mindössze 5 centivel kurtább egy 5-ös BMW-nél

Érdemes megnézni az előző generációs Superb limuzin hátsóját, majd összevetni az újdonságéval és máris értelmet nyernek azok a pletykák, miszerint a felmenő azért kapott „olyan" hátsót, hogy esztétikai értelemben biztonságos távolságban maradjon a VW Passattól. A friss nemzedéknél viszont nyoma sincs bármilyen formai sutaságnak, ez az autó majdnem olyan technokrata, mint egy nagyobb Audi, hatalmas méreteivel pedig maga a megtestesült menedzserautó. A szebb vonalakat, úgy látszik, a kuncsaftkör is díjazza, a Datahouse adatai szerint 2014 első 11 hónapjában 457 darab Superb kelt el a hazai piacon, idén viszont ugyanebben az időszakban már 550 autónál tartott az értékesítés.

A SUPERB továbbra is megtévesztő abból a szempontból, hogy bár hagyományos szedánnak néz ki, valójában ötajtós modell. Így aztán tényleg csak egy hajszállal kevésbé praktikus, mint egy kombi, amit a számok is alátámasztanak, hiszen az immáron gombnyomásra vagy láblendítésre is nyíló csomagtér 625 literes befogadóképességét (+30 liter) a legtöbb felsőközépkategóriás kombi is megirigyelhetné. Noha eddig is táncolni lehetett volna a második sorban, az immáron MQB-platformra épülő Superb tengelytávolsága 80 mm-rel nőtt, ami azt jelenti, hogy érezhetően nőtt a hátsó lábtér. Szinte felesleges ekkora hely, de kétségkívül megvan a varázsa annak, amikor elöl egy 190 centis ember ül és mögötte egy hasonlóan termetes utas keresztbe tett lábakkal pöffeszkedik. Csak arra vigyázzunk, hogy középre ne kelljen ülnünk, mert a hátsó sort egyértelműen két személyre formázták, másrészt a fronthajtású verzióban is olyan vastag a kardánalagút, hogy a középre „számüzött" utas lábának nem jut hely. Egyébként az ülések kényelmesek, és a praktikus részletekből sincs hiány – ilyenkor nem csak az öblös tárolórekeszekre gondolok. A Superbből sem hiányozhat a parkolójegytartó, a tanksapka fedélbe rejtett jégkaparó vagy a csomagtér elemlámpája, sőt immáron mindkét első ajtóban van egy-egy beépített esernyő (az előnél csak a bal oldalon hátul volt). Akkor joggal merül fel a kérdés, hogy mivel tud kevesebbet ez az autó, mint egy Passat? Nos, nem rendelhető hozzá full-LED-es fényszóró, vetített kijelzős műszerfal és biturbó dízelmotor, illetve kicsit egyszerűbb anyagokból építik az utasteret – a gyakorlatban nem sok jelentősége van ezeknek, jól felszerelve így is igényes a Superb.

BÁR AZ ÚJ SKODA 1,4-es (125 vagy 150 LE), 1,8-as (180 LE) és 2,0 literes benzines turbómotorral is elérhető (220 vagy 280 LE) a kocsi karakteréhez egyértelműen a dízelmotor illik. Lehet, hogy az 1,6-os dízellel (120 LE) is jól „elvan" a Superb, de szerintem a 2,0 literes TDI dukál egy ekkora autóhoz. A 150 lóerős verzió (van 190 lovas is) acélosan húz alacsony fordulatról és remek összhangban dolgozik a hatgangos DSG-váltóval, a kissé kelepelős hangot meg biztosan megbocsátjuk a tankoláskor, ugyanis vegyes használatban 6,0-6,5 literes fogyasztással számolhatunk. Amire viszont feltétlenül érdemes költeni, az a Superbben premierjét ünneplő adaptív lengéscsillapítás (308 610 Ft), ugyanis ennek hiányában nem túl komfortos a rugózás, egy ilyen kaliberű modellhez egyértelműen kényelmesebb futómű passzol.

Ha megnézzük az árakat, gyorsan egyértelművé válik, hogy nem filléreskedő vevőknek szól a Superb. A tesztelt dízel verzió automatikus váltóval 8,5 millió forinttól kapható (az importőr 899 999 forintos árengedményét figyelembe véve), de ha megrendelünk egy-két hasznos vezetéstámogató rendszert és kényelmi berendezést, nehezen lehet beférni tízmillió alá.

SKODA SUPERB	2.0 TDI DSG
Összlökettérfogat:	1968 cm³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	110 kW (150 LE) 3500-4000/perc
Max. forgatónyomaték:	340 Nm 1750-3000/perc
Hossz./szél./mag.:	4861/1864/1468 mm
Tengelytáv:	2841 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1584/1572 mm
Fordulókör:	11,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1500/620 kg
Csomagtér:	625/1760 l
Üzemanyagtank:	66 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,9 s
Max. sebesség:	218 km/h
Város/országút/vegyes:	5,3/4,1/4,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,1 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	118 g/km
A modell alapára:	6 509 411 Ft*
A tesztelt verzió ára:	8 497 111 Ft

* Superb 1.4 TSi, 125 LE

Összegzés

A Superbbel nagyon erős házon belüli konkurenciát teremtett a Skoda a VW Passatnak. Dacára annak hogy a cseh modell belül kevésbé igényes, még tágasabb és praktikusabb, mint amilyen volt, a külső design pedig sokkal összeszedettebbé vált.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: PORSCHE HUNGARIA KFT., 1139 BUDAPEST, FÁY UTCA 27. TELEFON: 06-1-451-5100.

Tetszett
- minőségérzet
- kidolgozott részletek
- kezes viselkedés

Nem tetszett
- eltúlzott méretek
- oldalszél-érzékenység

Önagysága

A túlzások teszik igazi luxusautóvá a Q7-es második generációját.



Gombnyomásra kihajtható vonóhorog is kérhető 494 030 forintért. Vontatáshoz ideális a teljesítménye





Motorosan megtoldható az első ülőlap hossza, hátul is bőséges a hely



Futófényként villog a hátsó index



A szellőzőrács végigfut a műszerfalon, a képernyő elsüllyeszthető







Nem teljes

Tesztautónk alapárát közel tízmillió forintnyi extrával növelte az importőr, mégis kimaradtak az új generáció legnagyobb újdonságai, mint a mátrix-LED fényszóró, az éjjellátó berendezés, az 1920 W összteljesítményű Bang&Olufsen hifi, vagy a vetített műszeregység. A Q7-es technikai fejlesztéseiről korábbi, 2015/11-es lapszámunkban írtunk részletesen.





A raktér 2075 literesre bővíthető

Tudta-e?

14 különböző mechanikai elem tömegét csökkentették, hogy a 41%-ban aluminiumból készülő Q7 3.0 TDI Quattro 325 kg-mal könnyebb lehessen.

AUDI Q7	3.0 TDI Quattro
Összlökettérfogat:	2967 cm^3
Hengerek/szelepek:	V6/24 turbódízel
Max. teljesítmény:	200 kW (272 LE) 3250-4250/perc
Max. forgatónyomaték:	600 Nm 1500-3000/perc
Hossz./szél./mag.:	5052/1968/1741 mm
Tengelytáv:	2994 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1679/1691 mm
Fordulókör:	12,4 m
Saját tömeg/teherbírás:	2070/695 kg
Csomagtér:	890/2075 l
Üzemanyagtank:	75 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,3 s
Max. sebesség:	234 km/h
Város/országút/vegyes:	6,2/5,4/5,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	9,8 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	159 g/km
A modell alapára:	16 599 740 Ft*
A tesztelt verzió ára:	17 900 220 Ft

*3.0 TDI (218 LE)

Összegzés

Kiforrott és összeszedett, bár kissé öncélú konstrukció az új Q7-es. Nem csak annyiba kerül, akkora is, mint egy családi ház. Méreteiből és tömegéből adódó nehézkességét luxusautós technikával leplezi, és megdolgozik a pénzéért.

Hogyan lehet felülmúlni mindazt, amit az első Q7-es képviselt? Ezen törték a fejüket az Audi mérnökei, akik nem kapkodták el a választ, a folytatásra 10 évet kellett várni.

Sajnos a formát csak elrontani lehetett. Bár a márkánál mostanában menő, szögletes vonalvezetés illik hozzá, mégis jellegtelenebb az összhatás, új arányai miatt kissé farnehéz is lett. Önmagában nem is tűnik olyan drabálisnak, de bármilyen tereptárgy közelében ijesztővé válnak impozáns méretei. Nem csak a parkolóhelyekről lóg ki, igazi kihívás karcolások nélkül megúszni a mélygarázsos manőverezést. Ebben körkörös radar és könnyen koszolódó tolatókamera is segít, de a fizikai kiterjedését mindenképpen szokni kell.

ODABENT BŐSÉGESEN szórt centik és centek határozzák meg a közérzetünket. Mindenkit azonnal megcsap a hűvös, technokrata szemlélet, jó érzékkel, kiváló minőségben rendezték be a feltűnően tágas teret. Elrendezése, üléspozíciója közelebb áll a luxuslimuzinokhoz, mint a szabadidő-autókhoz. Nem csak hiteles, minden igényt kielégítő a minimalista, mégis high-tech világ. Üdítő, hogy még hisznek a gombokban, érintőképernyőre nincs is szükség. A rendszer egyetlen bosszantó tulajdonsága, hogy a menüpontok nem érnek körbe. Ha az opciók végére érünk, cammoghatunk vissza a fordított logika szerint tekerendő tárcsával, amit kezünket a virtuális váltókaron pihentetve használhatunk. Gombjai és kapcsolói audis kattanással mutatják, miért fizettünk. Este LED-ek lopják el a show-t, mindenhova jutott egy vékony fénycsík, még az érintésre bekapcsolódó olvasólámpa köré is.

Kemények, de jól tartanak a sportülések, széles és magas a váltókonzol, a nagy távolság miatt randizásra nem való az első sor. Az ajtóbehúzó panel is távol esik, nem kényelmes rajta könyökölni. Cserében javult a kilátás, alacsony és rövid a műszerfal, meredekek az oszlopok, magasak az oldalablakok, ami jót tesz a vezetési élménynek.

ILYEN ANNAK ELLENÉRE van a Q7-esben, hogy a vezetőnek a több száz kilós súlycsökkentés után is majdnem kéttonnás cetet kell terelgetnie. A 3,0 literes, V6-os dízel teljesítménye, nyomatéka tengernyi. Hangból éppen annyi szűrődik be, hogy halljuk, milyen csendes. Általában részterhelésen dolgozik, 9,8 literes tesztfogyasztása is több mint korrekt. Be kell látnunk, sosem lenne ilyen megkapó a gyorsulásélmény a 272 lóerő és a feltűnésmentesen kapcsoló, nyolcfokozatú ZF automatikus váltó nélkül, ahogy légrugózás hiányában elbúcsúzhatnánk a normál acélrugókkal elérhetetlen gördülési komforttól is. Bordák és gödrök néha kifognak rajta, de a bukkanókon csak úgy átlibben, mintha dróton mozgatnák. Sima aszfalton talán akkor sem lenne légiesebb a mozgása, ha lebegne. Ez a könnyedség és a négykerékkormányzás teszi olyan felszabadulttá a vezetését, kormányának érzéketlensége is illik hozzá. Nem a torpedórombolós karakter, hanem a tökéletest közelítő összecsiszoltság benne a pláne. Ebben fejlődött a legnagyobbat a Q7-es. Bár valójában nincs szükség hasonló autóra, nem vitás, hogy igény van rá, és nem is okoz csalódást.

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



A hot rod és a motorépítők is képviseltették magukat, akárcsak nálunk az AMTS-en

Évzáró buli

Az esseni parti az öreg kontinens szezonzáró bulija. Pár éven át egyre csökkent a ráirányuló figyelem, most viszont behozták a lemaradást.

Egyhétnyi dübörgés után Mikulás napján zárta kapuit az Essen Motor Show: több mint 500 kiállító tette közszemlére a portékáját, és 359 900 látogató leste meg azokat, ami igencsak szép szám. A show szervezői a látogatók között végeztek egy kis felmérést, már csak azért is, hogy tudják, jövőre hol erősítsenek. Ebből kiderült, hogy a megkérdezettek 59%-a a tuningautók, 39%-a az autósport jelenléte, 32%-a pedig az autós kiegészítők iránti vonzódás okán látogatott ki az esseni vásárterületre. Mielőtt bárki felhördülne a 130% láttán, elmondjuk, hogy egy-egy megkérdezett több rubrikába is ikszelhetett – ez adta az átfedéses eredményt.

ÍGY HÁT nagyon jó dobás volt, hogy a tuningXperience megmozdulással mozgósították a tuningautókat birtokló embereket, ezzel a játékkal több mint 150 szépen összerakott ma- ➔



A veterán szekcióból nem hiányozhattak a legendás sportautók sem



A Ford a Focus RS premierjét tartotta Essenben


A Superb Goldie a színéről kapta a nevét, de a felnije is szép


Full bőr Trabant az utolsó csavarig kiglancolva

Zsaruvér

Hagyományosan az Essen Motor Show a színtere a német „Tune It Safe” szervezet fellépéseinek is. Ez a csapat azt igyekszik tudatosítani, hogy a tuningautó is legyen biztonságos, és mindenki tartsa be a szabályokat! A hatóságok szimpátiáját is kiemelik, így minden évben összeraknak egy tuningolt rendőrautót, amelynek az az üzenete, hogy legális megoldásokkal akár még egy rendőr-



autó is levizsgáztatható-használható törvényesen. Eddig rendszerint német autókat mutattak be, általában AC Schnitzer tuninggal, most azonban egy Chevy Corvette C7-esre esett a választás. A kocsi látványos karosszériakittet kapott, a kerekei elöl 285/30 R19, hátul 345/25 R20-as méretűek. S persze felszerelték a szükséges rendőrségi eszközökkel is.

HIRDETÉS



gánautót sikerült becsábítani. Bizony, volt köztük mindenféle, ami szem-szájnak ingere, kezdve a teljesen bőrbe burkolt Audi A4-es kabriótól a Németországban is reneszánszát élő Trabantokig. A jelentős közönségáradatot igyekeztek az autómárkák is kihasználni, több nagy gyártó képviseltette magát, közülük a Ford a Focus RS-t, a Peugeot a 308 GTi-t, a Skoda a Superb kombit mutatta be. Mellettük a DTM-től a driftsportig majd minden autós sportág képviseltette magát, és hogy mindez látványos legyen, a külső területen csapattak is az autókkal. A show igyekszik minden autós érdeklődési irányt kielégíteni. Így nagyon szép és gazdag veterán-autó-kiállítással rendelkeznek, külön helyet kapnak az amerikai autókkal foglalkozók, ahogy a hot rod és a motorépítők is megtalálhatók szép számmal.



Driftelés a motorsport arénában. Szinte folyamatosan szórakoztatták a közönséget

Tudta-e?
Az első esseni autókiállítást 1968-ban rendezték, így az idei már a 48. seregszemle volt a sorban.


A Bogár is sláger volt az esseni standokon – sok érdekes variáció állt reflektorfényben


Veterán is, tuning is. A Mustang népszerűsége töretlen

Hella Show and Shine

A tematikus autós szépségverseny már tavasszal kezdetét veszi, hogy aztán az év végi bulira érkezve már igazán szoros legyen a „küzdelem". A show-n még nagyban folyik a csata, a közönség is szavazhat, és a zsűri is vizsgálja a finalistákat, nevezetesen azt a 10 autót, amely bejutott a fődíjra esélyesek zárt klubjába. Közöttük a klasszikus építési irányzatok képviselői ugyanúgy jelen vannak, mint a gegépítők, akik témát választanak az autóikhoz. Ilyen például ez a taxinak maszkírozott BMW 3-as az E90-es szériából.





A DTM népszerűségét a kiállított kocsikon kívül a versenyzők interaktív jelenlétével is növelték

SZÖVEG: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | FOTÓ: EMS

retró

A tuning fogalomköre mindig is széles volt, az egyedi átépítés szinte stílusirányzattól függetlenül maradt népszerű az évtizedek során. Lássunk egy kis csemegekosarat a műfaj remekeiből!

1978

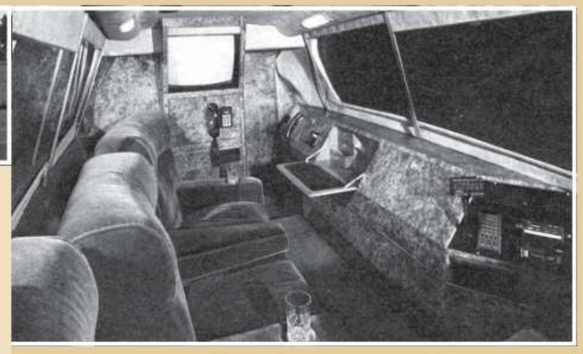
Amióta ismerjük az áramvonal kifejezést, a légellenállás fogalmát, azóta más szemmel nézzük a karosszériákat, de tudnunk kell azt is, hogy az ideális cseppformára, vagy az úgynevezett ék alakra nem minden esetben kell törekedni. A forma józan kialakítása ugyanis szoros függvénye a sebességnek, és ennek megfelelően más-más karosszéria illik a különböző feladatokra szánt járművekre. Hű példája ennek a képünkön látható Ford Ghia Tuareg – egy kisautó, terepes ruhába öltöztetve.



1978



A svájci TAG (Technique d'Avant-Garde) nevű cég „követte el" ezt a hatkerekűt, amelyet kacsalábon forgó kastélynak is nevezhetnénk, ha nem hasonlítana jobban autóhoz, mint épülethez. Ami kétségtelenül autóvá minősítheti, az a kocsi váza, vagyis egy amerikai Cadillac Eldorado típus szerkezete 7,0 literes V-motorral és a szériagyártmánynak megfelelően fronthajtással. Így azután valóban alacsony és sima padlózatú kabint építhettek hátra, ahol a süppedő fotelekkel bélelt irodában a telefon, a televíziós berendezés, az elektromos számítógép mellett még sok technikai újdonság kaphat helyet.



1983



A leggyorsabb, legkülönlegesebb, legdrágább és legújabb turbómotoros Caprit láthatjuk ezeken az impozáns felvételeken. Mégpedig a híres-nevezetes kékvérű modellt, amely a brit szigetország felettébb patinás sportautógyártó cégének – az Aston Martinnak – az égisze alatt tavaly ősszel látott napvilágot. A belső tér eredetileg is exkluzív kiképzése ezen a modellen a Recaro ülések, az energiaelnyelő párnázások, kárpitozások, nemes faborítású szerelvényfal, az elektromosan nyitható-zárható ablakok és még sok minden más extrabeépítés révén tovább gazdagodott. A Caprik hagyományos 2,8 literes, benzinbefecskendezős, V6-os motorja kapott helyet ebben a torpedóban, mégpedig egy IHI turbófeltöltővel és az úgynevezett Garrett Airesearch minden járulékos kellékével felszerelve. Ennek köszönhető a 30%-os erőtöbblet, valamint az a kivételes dinamizmus, amelynek eredményeképpen a kocsi mindössze 6 másodperc alatt képes felgyorsulni álló helyzetből a 100, 14 másodperc alatt pedig már a 160 km/órás sebességre.

1990





A tavalyi Tokiói Autókiállításon nagy sikert aratott a Subaru kaliforniai gyárában tervezett és készített csodakocsi, az SRD-1-es (Subaru Research and Design Inc.). A 4510 mm hosszú, 1985 mm széles, 1310 mm magas és 2905 mm tengelytávú, ötajtós kombi autónak 3,3 literes, 6 hengeres, 24 szelepes, 250 lóerős boxermotorja a négy kereket hajtja. Az első és a hátsó kerekek közötti erőátvitel arányát elektronika szabályozza a mindenkori út-, időjárási és sebességi viszonyoknak megfelelően. A jármű sorozatgyártását kis mennyiségben az idén kezdik meg az amerikai piac számára. A kocsi gyártási értékének a 25%-át már az elektronika teszi ki. Ezt a viszonyszámot a Mercedes vezetői az ezredfordulóra jósolták, és íme, a japánok 10 évvel előbb megvalósították. Az SRD-1-est már gyárilag szerelik fel autótelefonnal és műholdas navigációs rendszerrel. A karosszériát számítógéppel tervezték, a légellenállási érték (cW) 0,3 alatt van. Az üvegeket a keretbe ragasztották és szerves egységet képeznek a fémszerkezeti elemekkel.



A 2002-es utódjaként lépett piacra az első 3-as sorozat. Több mint 1,3 millió példányban kelt el

Valamire nagyon ráéreztek a bajorok a 70-es években, mert a hat generációt megért 3-as sorozat bemutatása óta etalonnak és örök mércének számít, pedig minden modellváltás során látványosan újjászületik, hogy korának egyik legfelkészültebb és legvágyottabb négykerekűje lehessen. Sikerét több mint 14 millió eladott példány igazolja, a BMW-k 30%-át teszi ki. Használtan is élénk adásvétel tárgya, veteránértéke egyre magasabb. A recept egyszerű, de nem olyan könnyű utánacsinálni! Hiába sportosan elegáns a forma, erős a motor, jó a futómű, eddig még egyetlen konkurensének sem sikerült túlmutatnia azon a harmonikus egészen, ami a 3-as sorozat lelkét jelenti. Nézzük az elmúlt 40 év mérföldköveit!



1986-ban 195 lóerős négyhengeressel és szélesített karosszériával jött ki az első, legendás M3-as

30 éves az xDrive



Az 1985-ös Frankfurti Autószalonon debütált az első összkerekes BMW, a 325i Allrad. Állandó 4x4-es hajtása viszkókuplung és hátsó differenciálmű segítségével 37:63 arányban osztotta el a 2,5 literes, hathengeres, 170 lóerős motor erejét az első és a hátsó tengely között. Később 325iX-re, majd 2003-tól xDrive-ra keresztelték át a folyamatosan fejlesztett rendszert, amellyel ma már a világon eladott minden harmadik BMW-t felszerelik.

Én vezetek!

Mindegy, hogy új, használt vagy veterán, a legnépszerűbb bajorért 40 éve rajong a világ.



Ilyen volt!

1993-2000

Az első 3-as kompakt (E36/5) az A-oszlopig megegyezett az E36-ossal, tengelytávja sem volt rövidebb, pusztán a karosszériája és a helyhiány miatt a hátsó futóműve különbözött, melyet az elód E30-astól örökölt.



2000-2004

A kompakt megkapta az E46-os műszaki alapjait (E46/5), már saját orral és közvetlenebb áttételezésű kormánnyal készült. Elődjénél gyengébben szerepelt, 2004-ben az 1-es sorozat váltotta le.



A típuskódok melletti évszámok az adott generáció premierjét és a gyártás tényleges befejezését jelölik

Tudta-e?

Az 1989-től 1991-ig gyártott Z1-es motorja, váltója és első felfüggesztése az E30-asból (325i) származott, hátsó, multilink futóművét az E36-osnál is alkalmazták.







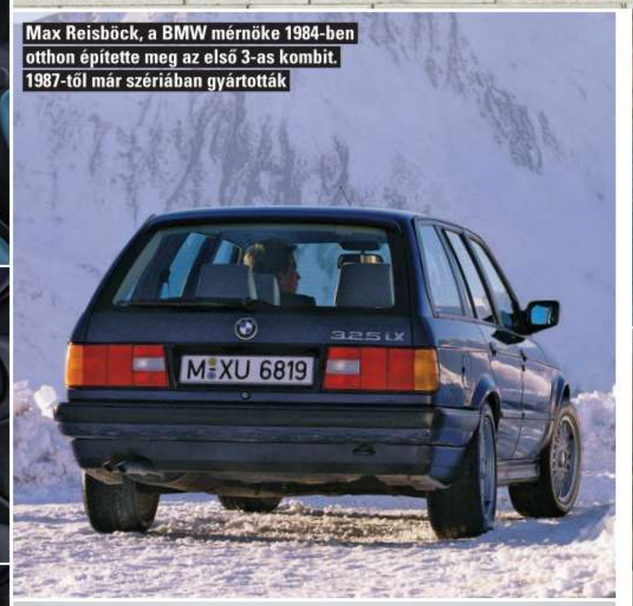








A Baur cég félkabriója helyett 1985-től gyári vászontetős E30-as is készült



Max Reisböck, a BMW mérnöke 1984-ben otthon építette meg az első 3-as kombit. 1987-től már sériában gyártották



Idén 25 éves az E36-os széria. Az M3-as 1994-től már négyajtósként is rendelhető volt



Sikert sikerre halmozott az E46-os, csak 2002-ben 561 249 darabot adtak el belőle. Ma az egyik legkeresettebb használt autó

Tudta-e?

2015 szeptemberében készült el a tízmilliomodik lépcsőshátú 3-as BMW. Az Imperial-kékre fényezett F30-as 320d egy München környéki autósiskolához került.



A brit What Car? a 2012-es év zöld autójának választotta az E90-es 320d EfficientDynamics Editiont



A 2001-es limitált M3 GTR-t kivéve csak a negyedik M3-as kapott 420 lóerős V8-as motort

Körzetük az autópálya...

...tempójuk halálos. A BMW általában aktívan szponzorál filmeket és sorozatokat, az 1996-ban indult német krimi, a Cobra 11 számára is kitartóan szállítják az ezüstszínű 3-asokat, melyeket a kölni autópálya-rendőrség főfelügyelője, Semir Gerkhan (Erdogan Atalay) csaknem minden részben egy látványos üldözés közben ripityára tör. A díjnyertes kaszkadőrjelenetéről híres széria legújabb epizódjai jelenleg is forognak, a stáb éppen az F30-as nullszériás példányaitól szabadítja meg a bajorokat.



SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: BMW, RTL

A fejlődés éve

Sikeres esztendőt hagy maga mögött a használt autók piaca.


Az E60-as 5-ös BMW a használtimport egyik legnépszerűbb típusa

2015-ben az átírt használt autóknak már több mint az ötödét külföldről vásárolják



A hazai autópark bővülésének forrásai



FORRÁS: HASZNÁLTAUTÓ.HU | FOTÓ: BMW

2015-ben is folytatódott az immár évek óta tartó folyamatos bővülés a használtautó-kereskedelemben. Bár lapzártánk idején (december 10.) még jócskán van hátra az évből, a hazai használt személyautók körében közel 550 ezer adásvétel zajlik le idén (ez 2014-hez képest 11%-os növekedés), miközben az import használt autók száma 27%-os erősödést produkálva elérheti a 123 ezres darabszámot.

„2010-TŐL KEZDVE jelentősen átalakult a használt autók vásárlóinak célterülete – hívja fel a figyelmet Fodor László, a Használtautó.hu szakértője. – Míg öt éve még a Magyarországon átírt használt személyautóknak csupán 4%-a volt külföldi, idén ez az arány már eléri a 21%-ot, vagyis a hazai vásárlók minden ötödik használt autót importból szerzik be."

Mivel a hazai használt autók előélete általában jóval könnyebben nyomon követhető, a fenti tendencia növekvő kockázatot jelent a vásárlók számára is. Jellemző példa a kilométer-számláló állásának valótlansága. A hazai autók futásteljesítményét 2012 januárjától minden tulajdonosváltás, illetve műszaki vizsga során regisztrálják a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatalának (KEKKH) adatbázisában. Ez azt jelenti, hogy a legtöbb hazai használt autó futásteljesítményéről már két korábbi nyilvántartott adat is rendelkezésre áll, miközben egy külföldi autó esetében erről csak úgy szerezhetünk információt, ha az érintett járművet előző tulajdonosai márkaszervizbe vitték. További jellemző gond, hogy mivel a kereskedők legtöbbször hivatalosan nem lépnek be a folyamatba, így garanciális kötelezettségeket szinte lehetetlen rajtuk számon kérni.

EGYELŐRE MEGÁLLÍTHATATLANNAK tűnik a használtautó-import növekedése, ennek pedig egyre komolyabb hatása van a hazai autópark összetételére is. Míg 2010-ben a forgalomba helyezett kocsik 71%-a volt új autó, addig ez az arány mára 39%-ra csökkent. Míg az új autók számának növekedése lassan eléri azt a szintet, hogy a hazai, jelenleg átlagosan 13,4 éves járműpark öregedése megálljon, az átlagosan több mint 11 éves használt autókból álló import ezt a folyamatot alapvetően semlegesíti. Mindez pedig negatívan hat a hazai közlekedésbiztonságra, illetve a károsanyag-terheltségre egyaránt.

Slágerlista

A hazai autóflotta márkák szerinti összetételére szintén hatással van az import. Miközben a belföldi adásvétel 25%-ában a leggyakoribb két hazai márka, az Opel és a Suzuki valamelyike érintett, a behozatalt tekintve a Volkswagen és a Ford áll az élen. A harmadik Opel után a BMW, az Audi és a Mercedes következik, ami ez utóbbi márkák esetében jelentős példányszám-növekedést okozott Magyarországon. A KSH adatai szerint 2014-ben közel másfélszer annyi BMW futott a hazai utakon, mint 2011-ben. Ugyanez a növekedés az Audi esetében 32, míg a Mercedes esetében 28% volt.

Kornél Timi
CITROËN XSARA
AUDI A3

Két bolond egy pár



Tímea és Kornél lassan egy éve vannak együtt, de autóik már régebbről ismerik egymást. Egy bandából valók

Jó is az, ha a férfi-nő kapcsolatot a közös szenvedély erősíti, főképp, ha annak fókuszában az autó áll. Vagy gurul...


Szétszedték, majd a foncsort körberajzolva feketére festették a belső részt. Így szigorúbb az A3-as kinézete




A varrásos dolgok készítését átvette Timi, itt éppen a Xsara csomagtérkárpitján dolgozik









Timi nem szégyenkezhet a kocsija miatt, sok srác is megirigyelhetné

SZÖVEG: DOMBOVÁRI MIHÁLY, FOTÓ: AM

Sima ügy

Néha rakoncátlankodott a kuplung, aztán megint tünetmentes volt a működés. A szerviz dinamikus hibakeresése után következett a szerkezet cseréje, cikkünkben ennek lépésit követjük nyomon.

Nem volt egyértelmű a tengelykapcsoló problémája, amikor a tulajdonos bevitte a szervizbe a benzines Mazda3-ast. A hibajelenség a következő volt: harmadik sebességfokozatba kapcsolva a felengedett kuplungpedál ellenére a motor felpörgött, majd hirtelen „fogást talált" és minden ment tovább rendben. A csúszást nem sikerült más üzemmódban reprodukálni, még az intenzív gyorsításokat is zokszó nélkül végrehajtotta a Mazda. Nem volt mit tenni, ki kellett szerelni a váltót, hogy a tengelykapcsoló vallhasson a hibájáról.

Először a motortérből felülről szereltek ki minden útban lévő alkatrészt, burkolatokat, csöveket, kábeleket, majd alulról tették meg ugyanezt, kezdve a haspajzzsal. Annyira szét kellett szerelni a kocsit, hogy a váltót a motorblokkal összefogó csavarok, a váltótartó bakok csavarjai, valamint a féltengelyek hozzáférhetővé váljanak. A féltengelyek kiemelése miatt a futóművet is meg kellett bontani, leszerelni a fékeket, lekötni az alsó lengőkart, kifordítani a csonkállványt. Ezután kijöhettek a féltengelyek, a rövid bal és a hosszú jobb oldali is – ez utóbbi két darabból áll és egy gyám rögzíti a két rész kapcsolódási pontjának a közelében. Előtte még leengedték a váltóolajat, nehogy kifollyon a féltengelyek kihúzásakor. A csavarok majd mindegyikének a kibontása után alátámasztották a motort, majd ekkor oldották a még megmaradt kötéseket és leemelték a váltót. Leszerelték a tengelykapcsolót és a kuplungtárcsát – semmi különös hibanyom nem látszott, csupán a természetes elhasználódás okozta kopás. A kopóréteg majdnem a szegecsig elvékonyodott, még pár száz kilométer és a szegecsekből is koptatott volna minden kuplungolás.

A VÁLTÓHÁZBÓL eltávolították a kinyomószerkezetet és a kinyomócsapágyat is. Közben megérkezett az új kuplungszett: tárcsa, szerkezet, kinyomócsapágy, kiemelő villa. Beszerelése előtt csiszolóvászonnal megtisztították a ráégett anyagtól a lendkereket. Lényegében a szerelés időigényének bő kétharmada a hozzáférés megteremtéséről szólt, az alkatrész kiszerelése könnyen ment. Így nem szabad csodálkozni azon, hogy a nem kettős tömegű lendkerékkel felszerelt autók kuplungcseréjénél a szerelés többe kerül mint az alkatrész, amelyért esetünkben alig kellett többet fizetni 32 ezer forintnál.

HIRDETÉS





Autó az emelőn: tovább tart a szétszerelés, mint a hibás alkatrész cseréje


A hajtást teljesen szét kell szedni - jöhet ki a féltengely a helyéről


Ez bizony azonos a Fordokban használt típussal, hiába japán a márka


Hatalmas dobozban a cseréhez szükséges alkatrészek


A lendkerékről lecsiszolták a kuplungcsúszás miatt ráégett réteget

Leégett az ablaktörlő motor


A leégett motor még a helyén. Szerencsére nem lett tűz, az ablaktörlő motor csak a stekker lehúzásával hagyta abba a hőképzést

Az ablaktörlő szerkezetekben a lapátok tengelyeit élettartamkenéssel rakják össze. Persze kérdés, az élettartam mire vonatkozik, mert vélhetően nem az autóéra. A használat során a kenőanyag kiszárad a perselyből, a fémfelületek előbb-utóbb kikezdik egymást, az ablaktörlő motornak egyre nehezebb dolga lesz. A vezető ezt nem tudva bekapcsolja az ablaktörlőt, de a kis motor bizony leéghet, hiszen erejét megfeszítve mozdítaná a lapátokat. Esetünkben annyira felmelegedett az egység, hogy kiolvasztotta a műanyag burkolatot is, amelyet – hogy meg ne gyulladjon – a tulajdonosnak le kellett tépnie. Mivel az előző Volkswagenjével is ez történt, már előre vásárolt egy jó árban lévő bontós darabot, így most csak a cserét kellett megoldani.


A bontós cseredarab, még a kerék mellett

HIRDETÉS



SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | CIKKÜNK ELKÉSZÍTÉSÉHEZ A KIRÁLY AUTÓSZERVIZ NYÚJTOTT SEGÍTSÉGET

Velünk élnek

Csupa trendi újdonság, amelyek praktikus segítséget is nyújtanak a mindennapok során.

Pedálosoknak



Bicikliként az év minden szakában fokozottan ügyelnünk kell a KRESZ-re, télen azonban különösen. A rossz időben ugyanis a mellettünk közlekedő autósok figyelmét is több dolog vonja el, gyakran alig láthatók a táblák, felfestések, a féktávolság megnő. Ráadásul sokan nehezményezik a kerékpárosok kiszámíthatatlan kanyarodásait, kacskaringózásukat az autók között. A Mio kerékpáros navigációja, a Cyclo 200-as tiszta hangvezérlésével egyértelmű utasításokban, jó előre tisztázza, mit szabad és mit nem kerékpárunkkal, ezáltal biztosítva, hogy ne kelljen megosztanunk figyelmünket, csakis az útra összpontosíthassunk.

Ügyes, praktikus

2016 második negyedévétől kapható a BMW Motorrad okostelefontartója. A robusztus, műanyag tok nemcsak a portól és a víztől védi az okostelefont, hanem egyúttal a lehető legjobb láthatóságot is biztosítja az átlátszó és tükröződésmentes, fóliás betekintőablakának köszönhetően.





Gond nélkül

A Braun folyamatosan fejleszti a világ legkeresettebb rezgőkéses borotváját, a Series 3-ast. A legfrissebb típus új designjának és funkcióinak köszönhetően most gyorsabb, mint korábban, miközben a megszokott sima és kényelmes borotválkozás élményét kínálja. A szita a rövid szőrszálakat jól levágja, de könnyen, vágás nélkül áthalad a hosszabb szálú, 3 napos borostán is. Itt kap szerepet a középső nyíróegység, amelyik most megújult designú és innovatív MicroComb technológiát használ, a fésűszerű struktúra a szőrszálakat a középső egység vágórészébe vezeti. A rövid és hosszabb szőrszálak egyidejű vágásával a borotválkozási idő lerövidül, a bőrirritáció pedig csökken. A szintén megújult MicroComb technológia segíti a bőr feszítését, így az nem csipődik be a szita és a nyíróegység közötti kis résbe. Mindemellett az új Series 3 MicroAdaptation technológia a lehető legközelebbi érintkezést kínálja a bőrrel. A három vágóegység egymástól függetlenül mozog, miközben az arckontúrokhoz és a bőrhöz idomul.

Kezet rá!

Új kesztyűkollekcióval jelentkezett a holland Mujjo. A klasszikus stílusú kesztyűk lényege a speciális nanotechnológiát felvonultató, az emberi bőr textúráját utánzó tenyérfelület, így természetesen az érintőképernyős telekommunikációs eszközök kezelése sem lehet gond a hidegebb napokon.





Nem látszik rajta, hogy csak 500-as: a Benelli újdonsága méretes darab

Egy komoly 500-as

2016 második felében kerül sorozatgyártásba a kínai kézben lévő Benelli új, 500 cm^3-es túraendurója. A 48 lóerős, sorkettes blokkal ellátott TRK 502-es két verzióban lép majd piacra, a bázisváltozat 17, míg az off-road kivitel elöl 19, hátul 17 colos kerekekkel érkezik. Érdekesség, hogy a 20 literes tank miatt nagyobb hatótávval büszkélkedhet az újdonság, mint az 1200-as óriásendurók, illetve hogy az első fék a kategóriában egyedüliként kéttárcsás.

Burokban



Az amerikai Bell 2016 tavaszán kezdi forgalmazni új motorkerékpáros csúcssisakját, a Pro Star friss nemzedékét. A Bell által fejlesztett TeXtreme technika révén (nagyon vékony karbonlemezek erősítik a héjszerkezetet) az energiaelnyelő képesség nőtt, miközben a tömeg 21%-kal csökkent az előző Pro Starhoz képest. Az sem mellékes, hogy az új plexikialakítás miatt nőtt a látómező mérete – a Bell szerint egyenesen a legnagyobb a sport/versenyisakok mezőnyében.



Öblös blokk, vagány naked

Az amerikai Victory nagy reményekkel vágott neki a Pikes Peak-i hegyi felfutónak, de hiába ment jól az edzéseken a Project 156-ossal Don Canet, egy bukás megakadályozta, hogy maradandót alkosson. A versenymotorhoz fejlesztett 1200-as, V2-es blokk azonban most tovább él egy modellben, melyet a Victory a svájci motorépítő legendával, Urs Erbacherrel közösen készített el. Az Ignition Concept, amely hamarosan akár sorozatgyártásba is kerülhet, a márka legsportosabb modellje: fordított Öhlins teleszkóp, Marzocchi felnik és Brembo monoblokk fékrendszer jellemzik.

Lépéskényszer



Az Egyesült Államokban az utóbbi években olyan sok katona vesztette életét motoros balesetben, hogy a Harley-Davidson úgy döntött, **ingyenes vezetéstechnikai tréninget biztosít a sereg tagjainak,** beleértve a nyugalmazottakat is. A Harley azt reméli, a kezdeményezésével megállíthatja a kedvezőtlen tendenciát.

Kettő az egyben



A német Schuberth E1 néven mutatta be felhajtható állrészű crossover sisakját – **az újdonságot kettős felhasználási területű (terep és közút) motorok használóinak tervezték.** A modellnek terepes jelleget kölcsönző sildet egyszerűen le lehet venni, így hagyományos túrasisaknak néz ki az E1-es, mely kommunikációs rendszerrel is felszerelhető.

Tudta-e?

A Ducati XDiavel-t választották a Milánói Motorkiállítás legszebb motorjának. A 630 ezer látogató 60,7%-a sorolta első helyre a stílusos powercrusiert, mely kereskedelmi forgalomban 2016 januárjától kapható.



A legenda tová bb él

Vége a hosszú várakozásnak, a Suzuki lerántotta a leplet az alapjaiban új, hetedik generációs GSX-R 1000-esről!

Nem csupán továbbfejlesztette, hanem egyenesen újragondolta a Suzuki a GSX-R 1000-es új nemzedékét, mely várhatóan 2017-ben érkezik a kereskedésekbe. A régóta beharangozott újdonság és a korábbi modell között gyakorlatilag csak a sornégyes blokk és a 999 cm^3-es lökettérfogat azonos, hiszen friss tervezésű erőforrás, új futómű, váz és friss elektronikai csomag jellemzi. Nézzük, mivel szeretne fejfájást okozni a Suzuki az ellenfeleknek!



Igény szerint rajtautomatika szabályozza a motor fordulatszámát az indulásnál, miközben a kipörgésgátló segít, hogy tapadáshiány miatt az erő ne vesszen el az út és a gumi között.



Nincs többé analóg fordulatszámmérő! A GSX-R 1000-es teljesen digitális műszerfalat kapott, melyen egyes elektronikai rendszerek működését is nyomon lehet követni. Fontos újdonság a kipörgésgátló (10 fokozatban állítható)

A Suzuki teljesen új alumíniumvázat fejlesztett, amely nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a jövevény az eddigi legkönnyebb modell a GSX-R 1000-es másfél évtizede íródó történetében.

Még egyetlen GSX-R sem töltött annyi időt a szélcsatornában, mint az új 1000-es, melynek idomzata több helyen is rokonságot mutat a GSX-RR MotoGP versenygéppel. A keskenyebb és alacsonyabb tank miatt még jobban rá lehet hasalni a motorra.



Az új GSX-R 1000-es a Suzuki első motorkerékpárja, melyben a tompított fényszóró LED-es.

A széria sportmotorok között ritkaságszámba menő (pl. Kawasaki ZX-10R) külső gáztartályos első teleszkópokat kapott az ezres. A Showától érkező BFF (Balance Free Fork) még több visszajelzést ad, mint az elöd BPF (Big Piston Fork) futóműve.

Alapjaiban új tervezésű, 999 cm^3-es, soros négyhengeres blokk hajtja az újdonságot, melynek teljesítményét nem árulták el, de azt már tudjuk, hogy az 1000-es sportgépek mezőnyében egyedüliként változó szelepvezérlésű!

A blokkot kettős befecskendező rendszer látja el üzemanyaggal: az S-TFI (Suzuki Top Feed Injector) másodlagos injektorai a szívósor elején vannak, míg a primerek hagyományosan a szelepek előtt. A gázkar ride-by-wire rendszerű.

A legtöbb kategóriatárshoz hasonlóan a GSX-R 1000-esből sem hiányozhat a gyorsváltó. A kuplungolás nélküli kapcsolások (fel és le egyaránt) mindössze 50-75 milliszekundumot vesznek igénybe!

30 éves sikersztori

A több mint egymillió példányban értékesített GSX-R sorozat története 1985-ben kezdődött a 750-es modellel, mely alapjaiban változtatta meg a sportmotorokról alkotott képet, hiszen egy olyan gép volt, amely a gyárból kigördülve alkalmas volt arra, hogy versenypályára menjenek vele. 179 kg-os tömegével 20%-kal könnyebb volt a vetélytársaknál, 100 lóerős teljesítményével pedig 10-20 lóerővel múlta felül az ellenfeleket. Egy évvel később, 1986-ban jött a 130 lóerős, levegő-olaj hűtésű GSX-R 1100-as, mely máig legenda, hiszen lényegében ez volt a Suzuki első „hyperbike-ja". A GSX-R sorozathoz 1996-ban csatlakozott a 600-as verzió, 2001-ben pedig



megérkezett az első 1000-es (160 lóerővel). Utóbbi modell pályafutásában a 2005-ös modellváltáskor jött el az a pillanata, hogy egy lóerőre már kevesebb mint egy kilónyi tömeg jutott (178 lóerő, 166 kg). A jelenleg kapható 1000-es (10. GSX-R generáció) 2012-ben érkezett, bár ha szigorúak vagyunk, nem nevezhető teljesen új nemzedéknek, hiszen a 2009-es típushoz képest marginálisak voltak a változások (pl. kipufogó).

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN FOTÓ: SUZUKI

Nyerő páros?



Az idén alakult Schmidt Racing azonnal óriási sikereket ért el a gyorsasági szakágban. Bajnoki címeket szerzett a magyar küzdelemsorozatban, az Alpok-Adria bajnokságban, a nemzetközi szlovák bajnokságban (IMRC), míg pontszerzésre volt képes a supersport-vb-n. A magyar csapat a 2016-os átigazolási szezont illetően is sikereket ért el.

A Schmidt Racing az MV Agusta gyári támogatott csapata lesz a supersport-világbajnokságban, ráadásul egy igazi világsztárral erősítettek. A 27 éves spanyol Nicolas Terol – Talmácsi Gábor egykori ellenfele – a 125 cm³-es kategória utolsó világbajnoka volt 2011-ben, futamgyőzelmeket aratott a Moto2-ben, míg a superbike- és a supersport-vb-n pontszerző volt.



BMW-tripla!

A BMW számára évek óta nagyon fontosak az utcai motorversenyek, főleg a négy legpatinásabb, a Tourist Trophy, a North West 200, az Ulster GP és a Macau GP. A márka korábban egy kivétellel mindegyik viadalon győzött már, míg most megszakadt a nyeretlenségi sorozata Macauban is: a 49. Macau GP-n a BMW megszerezte a pole poziciót, majd a versenyen az első három hely mindegyikét bezsebelte. A BMW fölényére jellemző, hogy az első 10-ben hat S 1000 RR végzett. A BMW az olasz Ducati mellett a második nem japán márka, amely diadalmaskodni tudott a Macau GP-n. A Yamaha 22-szer, a Honda 15-ször, a Suzuki és a Kawasaki 4-4-szer, míg a Ducati 3-szor nyert. A BMW történelmi sikerét a 28 éves angol Peter Hickman gyűjtötte be, aki a második próbálkozásra vette be a Macau GP városi pályáját.

Új aszfalt a pályán!





Az utóbbi hetekben, hónapokban folyamatos az építkezés a Hungaroringen, ám eddig a kevésbé látványos munkák zajlottak (csatornázás, szegélycsere, rázókövek lerakása). December elején azonban elérkezett a legizgalmasabb rész, az aszfalt kopóréteg cseréje. A munkálatokat végző Swietelsky Magyarország Kft. munkatársai az elmúlt hetek évszakhoz képest kedvező időjárását kihasználva a 12-es kanyar bejárati egyenesétől kezdve a 2-es kanyar bejáratáig 4 cm mélyen felmarták a régi kopóréteget, majd le is terítették az új aszfaltot ezen a szakaszon, illetve a boxutcában is. Mindez azt jelenti, hogy a pálya 45%-án, vagyis mintegy két kilométeren kész is az új aszfalt. „Az aszfaltozás már igazán látványos változást eredményezett a pályacsíkon, s bár az építkezés folyamatosan zajlik, én már most látom, mennyire más lesz a Hungaroring az új pályacsíkkal. A kivitelező szerint a ködös, esős idő nem kedvez a további aszfaltozásnak, így az elkövetkező körülbelül két hónapban a tereprendezési munkák zajlanak majd, és időjárástól függően február közepén-végén tudják majd folytatni a kopóréteg cseréjét. Időben vagyunk a munkákkal, hiszen az első nemzetközi verseny április 24-én a WTCC magyar futama lesz" – mondta Gyulay Zsolt, a Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatója.

Townley visszatér!



2016-ban teljesen új gyári Suzuki csapatot láthatunk az MXGP-ben. Az ötszörös világbajnok Joel Smets három szezon után elhagyta a Suzukit, ahol vezetőedzőként dolgozott. Smets a KTM-nél folytatja sportigazgatóként. A háromszoros vb-második Clement Desalle is szakított a Suzukival hat idény után, ő átigazolt a gyári Kawasakihoz. A 31 éves Ben Townley viszont 15 év után visszatér a Suzukihoz: 2001-ben



a sárgákkal debütált a vb-n, az egykori 125 cm³-es kategóriában. Townley társa Kevin Strijbos lesz, aki 2017-ig meghosszabbította kontraktusát. A legsikeresebb új-zélandi krosszos leigazolása igazi szenzáció, hiszen a korábbi MX2-es világbajnok és 250 cm³-es amerikai szuperkrossz bajnok sérüléseire hivatkozva 2013 márciusában bejelentette visszavonulását, ám idén ismét nyeregbe pattant. A Suzuki azt követően döntött Townley leigazolása mellett, hogy a vb Amerikai Nagydíján, illetve a nemzetek viadalán is nagyszerűen teljesített.

Suter: itt a vég



A Moto2 egyik sikermárkája, a svájci Suter elhagyja a gyorsasági-vb középső kategóriáját. Az elmúlt években számos nagynevű gyártó, a japán Moriwaki, a brit FTR és az osztrák Motobi is elköszönt már a Moto2-től, ám azt kevesen gondolták volna, hogy ugyanez a sors vár a Suterre is. 2010 és 2012 között a legsikeresebb gyártó volt a Moto2-ben. Három gyártói (2010, 2011, 2012) és egy egyéni (2012) vb-címet nyert, legsikeresebb versenyzője Marc Marquez volt, aki a Suter 32 nagydíjgyőzelméből 16-ot jegyzett. A spanyol távozása után egyre versenyképtelenebb lett a Suter. Míg 2013-ban és 2014-ben még képes volt nagydíjgyőzelmekre, 2015-ben már érmet sem szerzett. A csapatok elpártoltak a Sutertől, 2016-ra már csak két alakulat választotta a svájci céget, így a korábbi versenyző, Eskil Suter a kivonulás mellett döntött.

HIRDETÉS

Ferrari Történelem • Álom • Mítosz
Új, 10 részes magazin a legendás márkáról, valósághű Ferrari-makettekkel!

F40 -makettel csak 2490 Ft

Ferrari 10 kollekció
TÖRTÉNELEM • ÁLOM • MÍTOSZ

Ferrari KOLLEKCIÓ Gyűjtse Ön is!

A második számtól 2490 Ft

Kapható az újságárusoknál vagy kedvezményesen előfizethető a Kossuth Kiadónál: www.kossuth.hu

A képek illusztrációk, a makettek színe és sorrendje a megjelenés során változhat.

MEGJELENÉS

1. 360 MODENA	május 20.
2. FXX	június 3.
3. 250 GTO 1962	július 1.
4. FERRARI CALIFORNIA	július 29.
5. 458 ITALIA	augusztus 26.
6. DINO GT 246	szeptember 23.
7. F2002 RACE CAR	október 21.
8. TESTAROSSA	november 11.
9. 599 GTB FIORANO	december 2.
10. F40	december 16.

Újra együtt

A kétszeres MotoGP-világbajnok Casey Stoner visszatért a Ducatihoz, ahol gyári tesztpilótaként igyekszik kamatoztatni tudását. Az ausztrál motoros 2007 és 2010 között versenyzett az olasz márkával, s 2007-ben ő szerezte meg a Ducati egyetlen vb-címét a gyorsasági GP-n, véget vetve a japán márkák 33 éves királykategóriabeli egyeduralmának. Stoner 2011-től a Honda alkalmazásában állt, rögtön vb-címet is szerzett velük, ám 2012-ben visszavonult az aktív versenyzéstől. 2015-ben szabadkártyásként mégis versenyezni akart a MotoGP-ben, a Honda azonban megtagadta ezt a kérését. Csak a leghíresebb japán viadalon, a suzukai 8 óráson engedte motorra ülni Stonert, aki azonban egy



technikai hiba miatt súlyos balesetet szenvedett. Visszatérése pedig azt jelenti, hogy végleg megbocsátott a Ducatinak, hiszen nagyon haragosan hagyta el a bolognai céget. Stoner szerint 2009-es betegsége miatt cserbenhagyta őt a Ducati, másrészt anyagilag mindig alulértékelte őt az olasz márka. Stoner 67 ducatis nagydíján 23 győzelmet, 42 dobogót és 21 pole pozíciót könyvelhetett el.

Tudta-e?

A brit superbike-bajnok ausztrál Josh Brookes és a cseh Karel Abraham **alkotja majd a Milwaukee BMW kettősét a 2016-os superbike-világbajnokságon.** A csapat 2015-ben még a szigetországi sorozatban vitézkedett a Yamaha partnereként.

Kornél Európa-bajnok!

A legsikeresebb magyar motokrosszos, Németh Kornél immár évek óta az endurókrosszban és az extrém enduróban is folyamatosan versenyez, s az egyik legjobb európai specialistává vált ezekben a szakágakban. Idén két fontos eseményen ért el sikereket a 32 éves klasszis. Az extrém sportok legrangosabb eseményén, az X-Gamesen egyedüli európaiként bejutott az extrém enduróviadal döntőjébe. Az egyesült államokbeli versenyen a 11. helyen zárt. Németh kétütemű 250-es Husqvarnával motorozott. A német endurókrossz sorozatban (GCC) viszont honfitársunknak nem volt ellenfele.
A 7 fordulós bajnokságban 5 győzelemmel és egy 3. hellyel fölényesen lett bajnok immár negyedszer. A 350-es KTM nyergében 2009, 2013 és 2014 után lett ismét német endurókrossz bajnok. Európa-bajnoki címre viszont idén volt képes először. Az európai endurókrossz sorozat (XCC) három bajnokságból, a német, az osztrák és az olasz



A motokrosszt követően az endurópályákon arat sikereket Németh Kornél

szériából áll, és a nemzeti bajnokságok befejezése után rendezik a kontinensdöntőt. Nos, ezen először vett részt Németh Kornél, és azonnal nyert is. 2016-ban is nagy tervei vannak honfitársunknak, hiszen arra készül, hogy bemutatkozzon az enduró-vb-n. De immár nem KTM-mel, hiszen 8 szezon után elhagyta az osztrák márkát, és karrierje során először átnyergelt az olasz TM-hez.



Ősszel ismét nálunk ordítanak majd a nagyvasak

Újra nálunk a DTM!

Egy év szünet után jövőre ismét hazánkba látogat a Német Túraautó Bajnokság (DTM) veretes mezőnye. Az Audi, a BMW és a Mercedes prémiummárkák exkluzív sorozata szeptemberben teszi tiszteletét a Hungaroringen, ráadásul a bajnoki harc szempontjából általában kulcsfontosságú utolsó előtti viadalként. Íme a 2016-os menetrend!

Május 6-8.	Hockenheim (GER)
Május 20-22.	Spielberg (AUT)
Június 3-5.	Lausitzring (GER)
Június 24-26.	Norisring (GER)
Július 15-17.	Zandvoort (NED)
Augusztus 19-21.	Moszkva (RUS)
Szeptember 9-11.	Nürburgring (GER)
Szeptember 23-25.	Hungaroring (HUN)
Október 14-16.	Hockenheim (GER)

Robotpilóta

A jövő szeptemberben kezdődő 2016/2017-es szezonban, az elektromos Formula-1 betétfutamaként kerül megrendezésre a pilóták nélküli Roborace sorozat első versenye. A tervek szerint idővel a Formula-e menetrendjét követve, 10 nevezetes nagyvárosi helyszínen, egy-órás futam keretében mérkőzhetne meg 10 csapat, egyenként két autóval. Maguk a versenygépek teljesen azonosak lesznek, egyedül a valós idejű számítógépes algoritmusok és a mesterséges intelligencia különböztetik meg a „robotpilóták" képességeit. A Formula-e és a bajnokságot életre hívó Kinetic befektetési csoport célja, hogy népszerűsítsék az önvezető autók technológiáját, felgyorsítsák azok fejlődését, illetve demonstrálják, hogy extrém körülmények között is életképesek.

ROBORACE

Szép álmokat!



A 2015-ös évad és Loeb is búcsúzott, Norbi pedig privát világbajnokként zárt.

A katari pálya és a villanyfényes futam is újdonság volt a sorozat történetében. Az első menetben José María López (Citroën C-Elysée WTCC) ismét leiskolázta a mezőnyt, s a kétszeres világbajnok idei 10. győzelmével megismételte tavalyi rekordját. Mehdi Bennani (Loeb Racing-Citroën) viszonylag magányosan autózott a második pozícióban, mögötte pedig Sébastien Loeb (Citroën C-Elysée WTCC) és Hugo Valente (Campos-RML Chevrolet) gyúrta egymást a bronzért, amit végül utóbbi szerzett meg. Már az első kanyarban összekoccantak és a francia ralilegenda megtorpanása miatt Michelisz Norbi (Zengő-Honda) is lendületet vesztett, így visszaesett az ötödikről a 8. helyre. Nagy nehezen sikerült megelőznie a ladás Nicky Catsburgot és hetedikként zárt, de a Yokohama Trophy privát értékelésben mindössze két pontra apadt az előnye Bennanival szemben. Az évad utolsó felvonásában Catsburg és Stefano D'Aste (Münnich-RML Chevrolet) akadtak össze az első kanyarban, ezért pályára kellett küldeni a biztonsági autót. Az újraindításnál John Filippi (Campos-RML Chevrolet) védekezett késve Yvan Muller (Citroën C-Elysée WTCC) támadása ellen, és lepattanva róla kipördült. Ezek után a francia simán nyert a márkatárs Ma Qing Hua előtt, mögöttük a Citroën gyári csapatától búcsúzó Loeb és Bennani próbálta levadászni a harmadik pozícióban gépészkedő Michelisz Norbit: hazánk fia magabiztosan tartotta maga mögött ellenfeleit, és idén hatodik alkalommal állhatott dobogóra, ami 2012 után egyben a második Yokohama Trophy privát világbajnoki címet is jelentette számára.



Loeb rövidesen már a Dakaron küzd, Norbi pedig alighanem a gyári Hondánál folytatja



Szép volt, fiúk! A Zengő Motorsport kultusz csinált a WTCC-ből

Kiszállnak!

Nem csak a szakmát, de még magát Loeböt is meglepte a Citroën sportprogramjának alapos átszervezése. Bejelentették például, hogy jövőre csupán két gyári autóval (López és Muller) állnak rajthoz a WTCC-ben, 2016 végén pedig kivonulnak a sorozatból! Tehát kilenc rali-vb cím, 78 WRC és 6 WTCC futamgyőzelem után a Citroën gyakorlatilag lapátra tette megasztárját, aki most a testvérmárka Peugeot színeiben a Dakaron próbál szerencsét. A döntés hátterében az áll, hogy 2017-ben, az új technikai szabályokkal (látványosabb aerodinamika, 380 lóerős motor, -25 kg, elektronikus központi diffi) egy időben, a francia márka gyári csapatként tér vissza legnagyobb sikerei hadszínterére, a WRC-be! Hogy még nagyobb eséllyel szorongassák meg az utóbbi időben egyeduralkodó VW-t és a Hyundait, a következő idényt csak félgázzal teljesítik (a hírek szerint csak 6 futamot terveznek) és a felkészülésre koncentrálnak.

Rétestészta

Alaposan széthúzták a WTCC 2016-os programjának időpontjait: míg például áprilisban három versenyhétvége is lesz, a nyár közepén hétheteset (!) szünetet tartanak, a japán futam előtt aztán újabb hónap marad ki, októberben pedig egyáltalán nem lesz forduló.

Március 20.	Tárgyalás alatt
Április 3.	Paul Ricard (FRA)
Április 17.	Slovakia Ring (SK)
Április 24.	Hungaroring (HUN)
Május 8.	Marrakesh (MAR)
Május 28.	Nürburgring Nordschleife (GER)
Június 12.	Vila Real (POR)
Augusztus 7.	Río Hondo (ARG)
Szeptember 4.	Motegi (JAP)
Szeptember 25.	Sanghaj (CHN)
November 6.	Buriram (THA)
November 27.	Katar (QAT)

WTCC (12/12. FORDULÓ)

Végeredmény

VERSENYZŐK: 1. López (ARG) 475 pont, **2. Muller** (FRA) 357 pont, **3. Loeb** (FRA) 356 pont, **4. Ma** (CHN) 241 pont, **5. Tarquini** (ITA) 197 pont, **6. Michelisz** (HUN) 193 pont, **7. Monteiro** (POR) 177 pont, **8. Bennani** (MAR) 127 pont, **9. Valente** (FRA) 120 pont, **10. Huff** (GBR) 103 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. Citroën 1069 pont, **2. Honda** 721 pont, **3. Lada** 360 pont.

SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT, TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: WTCC



A régi-új világbajnok karrierje 32. futamát nyerte

Keserédes

Ogier nyomasztó fölénnyel nyerte a 2015-ös kiírást, idén pedig nyolcadik aranyát könyvelhette el.

A spanyolországi blama után Sébastien Ogier (VW Polo WRC) szépített és a Brit Ralin magabiztos rajt-cél győzelemmel búcsúztatta a szezont. Pedig állítása szerint a francia terrorcselekmények miatt nem tudott 100%-osan a versenyzésre koncentrálni, ráadásul a közép- és észak-walesi murvás pályákon heves záporesők és széllökések nehezítették a mezőny dolgát. Például a csapattárs Jari-Matti Latvala a 2. szakaszon önhibájából, a 8. gyorsaságin pedig az eltört féltengely miatt csúszott árokba. Thierry Neuville előbb eltalált egy fát és kitörte a Hyundai i20 WRC bal hátsó kerekét, majd a következő napon a pályát szegélyező farakások között szaltózott egy látványosat, míg az utolsó előtti speciálison Ott Tanak (Ford Fiesta RS WRC) esett ki a negyedik pozícióból. Hibátlanul versenyzett viszont Kris Meeke, és a Citroën érdekeit szem előtt tartva nem vállalt felesleges kockázatot Ogier üldözésével: a brit második és Mads Östberg 7. helyezésével ugyanis a francia márka megszerezte a konstruktőri ezüstöt a Hyundai és az M-Sport Ford előtt. Elismerésre méltó egyébként a Citroën új felfedezettje, az ifjú Stéphane Lefebvre teljesítménye is, aki második WRC-futamán, influenzásan végzett nyolcadikként. Ha már a betegségeknél tartunk, Andreas Mikkelsen (VW Polo R WRC) a futam előtt rosszullétre panaszkodott és elrepült Németországba orvosi vizsgálatra. Szerencsére nem találtak nála semmi komolyat, így aztán visszatért, s annak dacára, hogy kihagyta a pályabejárást, illetve a tesztelést, a harmadik helyen ért célba.



Meeke produkciójának is köszönhetően az „alkotói szabadságra" vonuló Citroë n konstruktőri ezüsttel búcsúzik



A WRC-legénység a párizsi terrortámadás áldozatai előtt tisztelgett

Tudta-e?

A Citroën visszalépésével párhuzamban a Ford M-Sport máris lecsapott Mads Östbergre, aki így a kékeket erősíti majd a 2016-os évadban.

VÉGEREDMÉNY (13/13.)

Nagy-Britannia

1. Ogier-Ingrassia (FRA/FRA) VW Polo R WRC, 3 óra 03'02, **2. Meeke-Nagle** (GBR/IRL) Citroën DS3 WRC, +26,0", **3. Mikkelsen-Floene** (NOR/NOR) VW Polo R WRC, +36,2", **4. Sordo-Marti** (ESP/ESP) Hyundai i20 WRC, +2'51,3", **5. Paddon-Kennard** (NZL/NZL) Hyundai i20 WRC, +3'00,5", **6. Evans-Barritt** (GBR/GBR) Ford Fiesta RS WRC, +3'09,1", **7. Östberg-Andersson** (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +4'28,4", **8. Lefebvre-Prevot** (FRA/FRA) Citroën DS3 WRC, +5'38,4", **9. Kubica-Szczepaniak** (POL/POL) Ford Fiesta RS WRC, +6'22,7", **10. Bertelli-Granai** (ITA/ITA) Ford Fiesta RS WRC, +8'05,0".

Szakaszgyőzelmek: Ogier 9, **Latvala** 4, **Neuville** és **Mikkelsen** 2-2, **Meeke** és **Tanak** 1-1.

Végeredmény

VERSENYZŐK: 1. Ogier 263 pont, **2. Latvala** 183 pont, **3. Mikkelsen** 171 pont, **4. Östberg** 116 pont, **5. Meeke** 112 pont, **6. Neuville** 90 pont, **7. Evans** és **Sordo** 89-89 pont, **9. Paddon** 84 pont, **10. Tanak** 63 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. VW Motorsport 414 pont, **2. Citroën Total Abu Dhabi WRT** 230 pont, **3. Hyundai Shell WRT** 224 pont, **4. M-Sport Ford WRT** 181 pont, **5. VW Motorsport II** 131 pont, **6. Hyundai Mobis WRT** 67 pont, **7. Jipocar Czech National Team Ford** 51 pont, **8. F.W.R.T. Ford** 13 pont.

SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT, TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: CSAPATOK



Nagyon laza, gengszteres stílusban pózol a Peugeot szuperkvartettje: Loeb, Despres, Peterhansel és elöl a „keresztapa", Sainz

A 38. Dakar Ralin első ízben nem a sivatag lesz a főszereplő. A legnagyobb érdeklődés persze Sebastien Loeb debütálását övezi.

Nem oda

Mivel a Szalay Balázs-Bunkóczi László (Opel Mokka) duó novemberben azt a döntést hozta, hogy inkább az Africa Race hadszínterén veszi fel a küzdelmet az ellenfelekkel, a 2016-os Dakaron csupán a Somfai Imre-Somfai Mátyás (Toyota Land Cruiser) kettős képviseli színeinket.

Tudta-e?

A quadosoknál 46 versenyző nevezett be, köztük az argentin Patronelli testvérek is. Marcos és Alejandro korábban kétszer is diadalmaskodott már.

Új időszámítás

Teljesen új Dakart rendeznek 2016. január 2. és 16. között. A világ első számú tereprali versenyéből először fognak hiányozni a klasszikus sivatagi etapok, a hatalmas homokdűnék! Ennek oka, hogy nem rendeznek majd szakaszokat az Atacama-sivatagban. A Dakar 2009-ben érkezett meg Dél-Amerikába, ahol 2015-ig mindig főszereplő volt a világ legszárazabb sivataga. Most viszont váratlanul visszamondta a részvételét Chile, valamint Peru is, amely 2013 után tért volna vissza a Dakarra. Így Argentína és Bolívia fogadja a versenyt, amely az átszervezések ellenére ugyanúgy kéthetes lesz, míg a versenytáv sem változott. A szervezők mégis nagyon nehéz Dakart ígérnek, hiszen alaposan megnehezítették a navigációt: előzetesen nagyon keveset árultak el a terepviszonyokról, továbbá újszerű itinert kell majd használni, amely nagyban megnehezíti a tájékozódást. A szakaszok rajtjainál a versenyzők nem 2, hanem 3 perccel indulnak majd el egymás után, míg a 10. szakaszon a 9. etap legjobbjai rajtolhatnak először az összetettbeli helyezésektől függetlenül.



Vajon a Honda gyári alakulata talál fogást a KTM legénységén?

A 354 BENEVEZETT INDULÓ között 142 motoros vág neki a 8973 kilométeres távnak, amelyből 4690 km a speciálszakaszok hossza. A motorosoknál új győztest avatnak, hiszen 2005 és 2015 között csak Marc Coma és Cyril Despres nyert a Dakaron, a két ötszörös bajnok azonban már nincs a kétkerekűek mezőnyében. Despres átigazolt az autósokhoz, míg Coma 2015-ben visszavonult és immár ő a Dakar sportigazgatója. A KTM az egymás utáni 15. győzelmére készül, s immár nem 4, hanem 6 fős a gyári csapata. Matthias Walkner, Sam Sunderland, Toby Price és Jordi Viladoms két új társa az ötszörös enduro világbajnok Antoine Meo, valamint a Dakar legjobb női versenyzője, Laia Sanz. Az osztrák márka először a tulajdonában lévő Husqvarnát is benevezte egy gyári csapattal: Ruben Faria volt már második a Dakar összetettjében, Pablo Quintanilla szakaszgyőzelemmel büszkélkedhet, míg a korábbi motokrossz- és enduro-világbajnok Pierre Renet most debütál.

A KTM és a Husqvarna első számú riválisa a Honda lesz. Az aranyszárnyasok 2013-ban 23 év után tértek vissza gyári gárdával a Dakarra, 2014-ben és 2015-ben pedig már a győzelemért csatáztak a KTM-mel. Joan Barreda és Paulo Goncalves számít a Honda legnagyobb sztárjának, míg Michael Metge, Paolo Ceci és Ricky Brabec most mutatkozik be a CRF450 Rally nyergében. A Yamahánál Alessandro Botturi új társa a márkához visszatérő, korábbi tereprali-világbajnok és Dakar-bronzérmes Helder Rodrigues lesz.

AZ AUTÓSOKNÁL a Mini X-Raid 4 fős gyári csapatában Nasser Al-Attiyah, Nani Roma és Orlando Terranova mellé igazolt Mikko Hirvonen, de mellettük még további 8 Mini lesz a mezőnyben. A Peugeot-nál Stephane Peterhansel, Carlos Sainz és Despres mellett Loeb is szerencsét próbál – esélyeit az is növeli, hogy navigátora az a Daniel Elena lesz, akivel a rali-vb-n taroltak. A dízel Mini és a Peugeot mellett a benzines Toyota Hilux és a Ford Ranger lehet még versenyképes. A Toyota két legnagyobb sztárja a 2009-es győztes Giniel de Villiers, valamint a rali vb-menő Martin Prokop, míg a Ford az újonc Xavier Ponsban bízik. A 110 fős autós mezőnynek kell a leghosszabb távot teljesítenie. A 9237 kilométerből 4792 km a speciálok hossza.

A KAMIONOKNÁL 56 részt vevő egység indul, s nekik lesz a legrövidebb a Dakar. Az össztáv 8397 kilométer, ebből 3993 km a speciál. A Kamaz ugyanazzal a négyessel vág neki a Dakarnak, mint tavaly. A Dakar-győztes Ajrat Margyejev, Eduard Nyikolajev és Andrej Karginov mellett pedig Dimitrij Szotnyikov is nyerni szeretne. A De Rooy Iveco kötelékéből távozott a 2007-es bajnok Hans Stacey, viszont a 2012-es győztes Gerard De Rooy és Pep Vila Roca mellé érkezett a korábbi bronzérmes Ales Loprais, és Ton van Genugten.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS | FOTÓ: CSAPATOK



2015 legjei

Hamilton és a Mercedes papírforma-győzelmet aratott, de érdekes mozzanatoknak azért nem volt híján a szezon. Kigyűjtöttük, miről marad emlékezetes.

Az év versenyzője

1 Lewis Hamilton **2** Sebastian Vettel **3** Nico Rosberg

Rendben van: a szezon utolsó harmadában valamelyest tényleg veszített az erejéből, de Hamilton így is fölényesebben hódította el az idei vb-címet, mint a tavalyit, felvételt nyerve a sportág halhatatlanjainak panteonjába. Néggyel több pole pozíciót szerzett, eggyel többször állhatott dobogóra, és eggyel több leggyorsabb kört futott az egy évvel ezelőttinél. A szezon összes versenykörének a felénél is többet, 587-et töltött az élen. „Könnyű elfelejteni, hogy milyen sok, 10 győzelmet arattam. Ez elképesztő szezon volt" – mondta. „Leírhatatlan érzés háromszoros világbajnoknak lenni. Egy valóra vált álom." Hamilton ugyanakkor nem tagadta, hogy megkönnyebbült, amikor véget ért az idény. Az utolsó három futamon nyílt küzdelemben vereséget szenvedett csapattársától, a szerencséjére túl későn formába lendülő Rosbergtől, s bár ezt kézenfekvő lenne megmagyarázni azzal, hogy a vb-cím birtokában leeresztett, a valóság bonyolultabb ennél. Ő maga is sokkal korábbra, a Szingapúri Nagydíjra datálja a kedvezőtlen fordulatot; a Mercedes ott kivételesen még a második rajtsorba sem tudott bekerülni, és a küszködés hatására kénytelen volt változtatni a beállítási filozófiáján. Az adatok tanúsága szerint ez Rosberget nem érintette sem pozitívan, sem negatívan, Hamilton viszont nem tudott alkalmazkodni hozzá, és elvesztette miatta a fölényét. Ha ez a beállítási irány jövőre is megmarad, bajban lesz. „Ki kell találnom, hogyan terelhetem vissza az autót abba a zónába, ahol többet tudok kihozni belőle" – ismerte el.

Ami 2015 nagy részét illeti, Hamilton eddigi pályafutásának legjobbját nyújtotta. A kicsapongásait azonban állítólag nem viselik jól a Mercedesnél, akárcsak azt, hogy többször – legutóbb az abu-dhabi idényzárón – nyíltan megkérdőjelezte a csapat stratégiai döntéseit. Toto Wolff december elején le is adott egy figyelmeztető lövést, kerek perec kijelentve, hogy ha ő és Rosberg nem képesek szelídebb mederbe terelni a rivalizálásukat, valamelyiküknek mennie kell. Habár Hamiltonnak van három vb-címe, az ő életstílusa egyeztethető össze kevésbé a Mercedes márkaidentitásával, és a gázsija is csaknem a duplája Rosbergének, ezért nem egyértelmű, hogy őt tartanák meg.



Apák és fiúk: Sainz és Verstappen papa mellett az ígéretes srácok

Az év újonca

1 Max Verstappen **2** Felipe Nasr **3** Carlos Sainz Jr.

Vannak, akik szerint az F–1-ben felháborítóan fiatalon, mindössze 17 évesen bemutatkozó Verstappent érdemtelenül túlsztárolták, pedig még semmit nem tett le az aszfaltra. A számok azonban nem hazudnak: a holland versenyző éppúgy kiemelkedik a Toro Rosso történetének újoncai közül, mint annak idején, 2008-ban Vettel. Oké, Verstappen nem nyert futamot, de a Hungaroringen és Austinban szerzett két 4. helyet, és a monzai meglepetésgyőzelemtől eltekintve Vettelnek is az volt a legjobb eredménye. A csapat történetében senki más nem végzett ennyire elől. Mindketten ugyanannyiszor, 10-szer értek célba a legjobb 10 között a szezonjuk folyamán – ez szintén rekord a Toro Rossónál. A méltányosság kedvéért hozzá kell tenni, hogy Carlos Sainz szintén kiemelkedően teljesített, és leginkább csak azért szerzett sokkal kevesebb pontot a csapattársánál, mert hét futamról kiesett valamilyen műszaki hiba miatt. Verstappen a hozzáállásával keltette a legnagyobb feltűnést: noha a vészmadarak eleinte attól tartottak, veszélyt fog jelenteni a pályán a többiekre, az elrontott monacói manőveren kívül nem is követett el látványos hibát. Közben nem ijedt meg senkitől, és mások által kivitelezhetetlennek tartott előzéseket hajtott végre lenyűgöző magabiztossággal. A Sergio Pérez ellen Interlagosban bemutatott mutatványa, vagy az, ahogy kívülről megkerülte Nasr Sauberjét a spái Blanchimont-ban, hajmeresztő volt. S, ami lényeges, semmiképpen sem véletlen; nem is csinál belőle titkot, hogy a szimulátorral már előre begyakorolja a különféle versenyhelyzeteket, amivel új szemléletet hozott az F–1-be.

Tudta-e?

Az FIA szezonvégi gáláján Verstappent nemcsak az év újoncává, hanem az év személyiségévé is választották.



Az év csapata

Hát persze, a Ferrari sem nyújtott makulátlan teljesítményt. Hogy csak egy nyilvánvaló bakit emlitsünk, az abu-dhabi Q1-ben elszámolták magukat, ezért Vettel 12 ezreddel lecsúszott a továbbjutásról, és végül a 15. kockából kellett rajtolnia. Ilyen operatív hibákat azonban még a Mercedes is vétett – gondoljunk Monacóra, ahol Hamiltont egy félreértés miatt behivták a boxba, elkaszálva a győzelmét. Habár a csapat főnökének, Maurizio Arrivabenének nem kellett az ígéretét betartva mezitláb felfutnia a maranellói hegyekre, mert a negyedik győzelem nem lett meg, a Ferrari így is felülmúlta az Alonso-korszak összes évét. 428 pontot gyűjtöttek, többet, mint 2012-ben, amikor a spanyol versenyző mindössze 3 ponttal maradt le az egyéni vb-címről. Érdekes egybeesés, hogy Vettel az idén hajszálra ugyanannyi (278) ponttal zárta a szezont, valamint ugyanannyi (3) győzelmet aratott, és a dobogón is ugyanannyiszor (13-szor) állt, mint Alonso akkor. Ám a Mercedes fölénye a Red Bulléhoz képest is olyan nagy, hogy ez a teljesítmény neki csak az egyéni összetett 3. helyére volt elég, 103 ponttal a világbajnok Hamilton mögött.

Ettől függetlenül tény, hogy a Ferrari Arrivabene és az új technikai igazgató, James Allison irányitása alatt, Vettellel a volánnál óriásit lépett előre, és a korábbinál sokkal céltudatosabb, szervezettebb együttes benyomását kelti. A szezon folyamán köridőben mérve nem igazán kerültek közelebb a Mercedeshez – a hátrányuk jellemzően 0,5-0,8% között ingadozott –, de a Ferrari már ősz óta inkább a 2016-os autója fejlesztésére koncentrál. Jövőre fog igazán kiderülni, hogy csak jobb évet fogtak ki, vagy tényleg a javulás útjára léptek.

1 Ferrari
2 Mercedes
3 Force India



A Ferrari-családban jó volt a hangulat, 2016-ban azonban már nem lesz elég csupán epizódszerepre törni

VÉGEREDMÉNY (19/19.)

Yas Marina Circuit (UAE)
55 kör = 305,355 km

1.	[1.]	**ROSBERG** (GER) Mercedes-Benz GP	
		1 óra 38'30,175" (185,998 km/óra)	
2.	[2.]	**HAMILTON** (GBR) Mercedes-Benz GP	+8,271"
3.	[3.]	**RÄIKKÖNEN** (FIN) Ferrari	+19,430"
4.	[15.]	**VETTEL** (GER) Ferrari	+43,735"
5.	[4.]	**PEREZ** (MEX) Force India-Mercedes	+1'03,952"
6.	[5.]	**RICCIARDO** (AUS) Red Bull-Renault	+1'05,010"
7.	[7.]	**HÜLKENBERG** (GER) Force India-Mercedes	+1'33,618"
8.	[8.]	**MASSA** (BRA) Williams-Mercedes	+1'37,751"
9.	[18.]	**GROSJEAN** (FRA) Lotus-Mercedes	+1'38,201"
10.	[9.]	**KVYAT** (RUS) Red Bull-Renault	+1'42,371"
11.	[10.]	**SAINZ JR.** (ESP) Toro Rosso-Renault	+1'43,525"
12.	[12.]	**BUTTON** (GBR) McLaren-Honda	-1 kör
13.	[6.]	**BOTTAS** (FIN) Williams-Mercedes	-1 kör
14.	[17.]	**ERICSSON** (SWE) Sauber-Ferrari	-1 kör
15.	[14.]	**NASR** (BRA) Sauber-Ferrari	-1 kör
16.	[11.]	**VERSTAPPEN** (NED) Toro Rosso-Renault	-1 kör
17.	[16.]	**ALONSO** (ESP) McLaren-Honda	-2 kör
18.	[19.]	**STEVENS** (GBR) Manor-Marussia-Ferrari	-2 kör
19.	[20.]	**MERHI** (ESP) Manor-Marussia-Ferrari	-3 kör
		A versenyt feladta	
20.	[13.]	**MALDONADO** (VEN) Lotus-Mercedes	-55 kör (ütközés)

[ ] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör
HAMILTON, 1'44,517", a 44. körben.

VÉGEREDMÉNY

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 381 pont, **2. Rosberg** 322 pont, **3. Vettel** 278 pont, **4. Räikkönen** 150 pont, **5. Bottas** 136 pont, **6. Massa** 121 pont, **7. Kvyat** 95 pont, **8. Ricciardo** 92 pont, **9. Perez** 78 pont, **10. Hülkenberg** 58 pont, **11. Grosjean** 51 pont, **12. Verstappen** 49 pont, **13. Nasr** 27 pont, **14. Maldonado** 27 pont, **15. Sainz Jr.** 18 pont, **16. Button** 16 pont, **17. Alonso** 11 pont, **18. Ericsson** 9 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 703 pont, **2. Ferrari** 428 pont, **3. Williams-Mercedes** 257 pont, **4. Red Bull-Renault** 187 pont, **5. Force India-Mercedes** 136 pont, **6. Lotus-Mercedes** 78 pont, **7. Toro Rosso-Renault** 67 pont, **8. Sauber-Ferrari** 36 pont, **9. McLaren-Honda** 27 pont.

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: CSAPATOK

Az év botránya

A Red Bull–Renault balhé



A Red Bull–Renault frigy új szakaszba lép: a motor ezentúl TAG-Heuer névre hallgat, de potenciáljáról még nincs sejtés...

December elején végre eldőlt, hogy a Red Bull mégiscsak a Renault motorjait használja majd tovább – igaz, a McLarentől átcsábított szponzor eurómillióinak köszönhetően a TAG-Heuer nevére átkeresztelve. A csapat ezzel elveszíti az Infiniti évente kb. 70 millió dolláros támogatását, de legalább nem száll ki az F–1-ből, míg a Renault a Lotus többségi tulajdonrészének felvásárlása révén jobban kihasználhatja a sportban rejlő reklámlehetőséget.

A közös folytatás az előzmények ismeretében valóságos csoda. Az elmúlt két évben a Red Bull és a Renault viszonya az érzelmi viharoktól kezdve egymás hibáztatásán keresztül a válással való fenyegetőzésig iskolapéldaszerűen felvonultatta a megromlott házasságok összes tünetét. A csapat már 2014-ben is megpróbált a nyilvánosság előtt nyomást gyakorolni a turbókorszak kihívásainak megfelelni képtelen motorszállítójára, de a bili az után borult ki teljesen, hogy a Renault 2015-re sem ért el semmiféle áttörést. Ijesztően nagy, kétszámjegyű adatok repkedtek a sajtóban arról, hogy hány lóerő hátrányban vannak a Mercedeshez – sőt a végén már a Ferrarihoz – képest, amire annak fényében tényleg nem lehettek büszkék, hogy eredetileg pont ők szorgalmazták az 1,6 literes V6-os turbók bevezetését. A szezon elején a Red Bull sem volt a topon; Daniel Ricciardo még a Kanadai Nagydij hétvégéjén is elismerte, hogy a GPS-adatok tanúsága szerint már a kanyarokban is elvesztették a korábbi előnyüket. A felek áprilisban megpróbálták elásni a csatabárdot, megegyezve abban, hogy többé nem mutogatnak egymásra, hanem a színfalak mögött keresnek megoldást, ez azonban vágyálom maradt. A kapcsolatuk később még jobban elmérgesedett, és a szakítás elkerülhetetlennek tűnt: a Red Bull a nyáron jelezte a Renault felé, hogy fel akarja bontani a papíron 2016-ig érvényes szerződésüket. Csakhogy hiába hitték azt, hogy a Mercedesszel megállapodtak, végül éppúgy visszapattantak róluk, mint a Ferrariról és a Hondáról. Egyenesen a Renault karjaiba. Nem maradt más választásuk, mint helyrehozni a házasságukat. Egyelőre csak reménykedhetnek abban, hogy a francia cég jövőre Mario Illien segítségével legalább a saját csapata érdekében gatyába rázza a programját. S a Toro Rosso? Ők két év kitérő után visszatérnek a Ferrarihoz.

Az év csalódása

A McLaren-Honda tragikomédia

Hát igen, ezen nincs mit szépiteni: a McLaren modernkori történetének legrosszabb szezonján van túl, s bár főnöke, Ron Dennis szerint a csapat él és virul, már a szponzorok is kezdik elhagyni a süllyedő hajót. A Honda tavaly merészen győzelmeket ígért, de a McLaren nem kapott mást, csak vért, verítéket és könnyeket. Nagy nehezen 27 pontot összekaparva egyedül a Manort előzték meg az összetettben; az idényük csúcspontja a Magyar Nagydij volt, ahol Alonso a csodaszámba menő 5. helyet csípte el. Egyébként a rajtbüntetésrekordok döntögetéséről szólt számukra az év, a Honda ugyanis nemcsak gyenge, hanem megbizhatatlan is volt. De mennyire! Az egyenesek végén becslések szerint akár 240 lóerő hátrányban is lehetett a Mercedeséhez képest, mert a belső égésű motor 80 lóerővel kisebb teljesítményt adott le, a 160 lóerős hibrid rásegítésből pedig hamar kifogyott a szufla. A McLaren világbajnok versenyzői arról számoltak be, hogy az autójukat félelmetes vezetni, mert olyan helyeken előzik meg őket, ahol addig nem is tartották lehetségesnek.

A Hondánál végül elismerték, hogy alulbecsülték a kihivást. A problémát a szezon közben nehéz volt orvosolniuk, ugyanis jórészt a hajtáslánc különleges elrendezéséből adódott: a turbót és az MGU-H-t a hengersorok közötti szük résbe préselték be, amit úgy tudtak megoldani, hogy a többiek által használt radiálissal ellentétben axiális kompresszort alkalmaztak. Azonban nemcsak a turbót, hanem az MGU-K-t is alulméretezték – ezért fogyott el túl korán a rásegítés –, és a kasztni hátuljának a hűtést megnehezítő szükre húzásával a McLaren is behatárolta a mozgásteréket. Az eredmény: katasztrófa. A frusztrált Alonso a Japán Nagydíjon élő adásban nevezte „GP2-es motornak" a Hondát, miközben az ellenfelek sorban húztak el mellette. Noha ezt ő maga cáfolta, még az is felmerült, hogy ha az első februári tesztek alapján a 2016-os csomag sem tűnik jobbnak, egy év szabadságot vesz ki. A Honda helyzete azonban nem reménytelen, mert egy novemberi szabálymódosításnak köszönhetően a gyártók jövőre az ideivel megegyező számú, 32 zsetonból fejleszthetik majd a motorjaikat.



A McLaren és a Honda is újragombolja a kabátot, a 2015-ös csúnya és kényelmetlen volt


Olasz eredetű motorja Fiatba sosem került


Orrmotoros a forma, farmotoros a felépítés


Intenzív a sebességélmény a Wartburgban


Nem volt könnyű üzembiztos Daciát kifogni

Fiat-vér



1970-ben kezdődött a Zsiguli gyártása az üzem számára fejlesztett Togliatti városában a Fiat 124-es licence alapján. Az utolsó kocka Lada, a 2107-es 2012-ben készült el.









Cseh vitéz



A 742-es típusnéven számontartott 105-ös/120-as Skoda-generáció 1976-ban lépett piacra a 100-as utódjaként. 1990-ig maradt a kínálatban, a Favorit megkésve váltotta le.

Kék füst



Nem csak modellt, stílust is váltott a Wartburg 1966-ban a szögletes 353-as megjelenésével. Tolótetővel is kapható volt, 1988-tól 1991-ig négyütemű VW-motorral szerelték fel.









Franciás?



Licencelt eredetijét, a Renault 12-est megelőzve került gyártásba 1969-ben a Dacia 1100-ast leváltó 1300-as. Kombi, kupé és pick-up kivitelben is létezett egészen 2004-ig.

A korabeli táplálékláncon élén négyük közül a Lada állt, ez volt a legdrágább, de a legnagyobb és a legerősebb is. A Renault licences Daciára sokan vágytak, de rossz híre miatt sokan jobbnak is látták, ha maradnak a vágyaknál. A Skoda különösebb rakoncátlankodás nélkül, komótosan tette a dolgát hűtővizének felforrásáig, úgyhogy az M7-es leállósávjában veszteglés réme elől többen ültek Wartburgba, mint ahányan tényleg szerettek volna, majd sorra váltak a keletnémet gép híveivé. Egy biztos, ma együtt látni ezt a négyest szívmelengető érzés, jobban vágyunk a slusszkulcsukra, mint valaha. Egyikből a másikba ülve igyekeztünk elkapni legjellegzetesebb vonásaikat, hiszen hangulatuk, technikájuk egyedivé és karakteressé teszi őket.

A LEGKELLEMESEBB meglepetés a Skoda, jámbor, 44 lóerős vízhűtéses, négyhengeres farmotorja mindenkinek ismerős dobozhangon, hátulról szűrődik be az utastérbe, ahol egészen addig nem kevesellik a helyet, amíg csak ezt próbáltuk. Kormánya mögött ülni nem különösebben felkavaró érzés, funkcionális, korrekt konstrukció. Berendezése tárgyilagos, anyagminősége a kor átlagát hozza, kezelése sem kimerítő. Kormánya az egyenesekben túl könnyű, kanyarokban viszont nehézzé válik. Váltóját szokni kell, a száguldás nem az ő műfaja, keveset tud, de azt megbízhatóan. Kulturált közlekedéshez ideális választás volt. Presztízse a padlón hever, ma is jutányos áron lehet hasonló darabokhoz jutni.

Szintén a legolcsóbbak egyike ma a Dacia, a 90-es években sokat vittek haza a románok. Gyártási minőségéről legendák szólnak, mind negatív előjellel. Rozsdásodási hajlama, megbízhatatlan működése mind a származási ország számlájára írható, mert a bevett módszer szerint otthon szétszedett és összeszerelt Daciák sokáig szépen teljesítettek. Már külsőre is mutatós a TX felszereltségű, 1986-os „tesztautó”, minden ízében modern kocsi benyomását kelti. Aki beül a pihe-puha ülésekbe, szemét-száját eltátja, milyen komfortért kellett vért izzadniuk a gazdiknak. Otthonossága, kifinomultsága, lágy rugózása a francia szintet hozza, ezzel nehéz versenyezni. Vagy mégsem? Az 1986 óta 35 000 kilométert futott, 55 lóerős, 1,3-as motor nem bírta ki hiba nélkül a próbát, a fennakadó gázbowden miatt a lámpánál gyors javításra szorult, mint a régi, szép időkben. De amikor működik...

NEM CSAK HOZZÁ KÉPEST, bármilyen „rendes” négyütemű után nehéz belegondolni, hogy a kétütemű Wartburg is párhuzamosan futott velük. Semmihez sem mérhető az a hangélmény és vibrációmennyiség, ami az 50 lóerős, 1,0 literes, háromhengeres kétütemű motorból származik és áthatja az amúgy is kongó lemezeiről hírhedt bódét. Vezetni csak ezért fárasztóbb, mint a többit, különben még a kormányváltóval is hamar össze lehet barátkozni. Az 54 000 kilométeres Wartburgra minden ➔


Az első ülés háttámlája majdnem térdig ér


Keskeny az utastér, mégsem szűk a hely


Az epedás ülés növeli a rugózási komfortot


Hátul is kanapékhoz hasonlóan kényelmes



DACIA	1310
Összlökettérfogat:	1298 cm³
Hengerek/szelepek:	S4/8
Max. teljesítmény:	40 kW (54 LE) 5250/perc
Max. forgatónyomaték:	88 Nm 3000/perc
Hossz./szél./mag.:	4340/1636/1434 mm
Tengelytáv:	2441 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1312/1312 mm
Fordulókör:	12,4 m
Saját tömeg/teherbírás:	920/440 kg
Csomagtér:	420 l
Üzemanyagtank:	48 l
Max. sebesség:	140 km/h

WARTBURG	353
Összlökettérfogat:	992 cm³
Hengerek/szelepek:	S3 kétütemű
Max. teljesítmény:	37 kW (50 LE) 4250/perc
Max. forgatónyomaték:	98 Nm 3000/perc
Hossz./szél./mag.:	4250/1594/1420 mm
Tengelytáv:	2450 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1260/1300 mm
Fordulókör:	10,2 m
Saját tömeg/teherbírás:	900/400 kg
Csomagtér:	525 l
Üzemanyagtank:	44 l
Max. sebesség:	130 km/h

SKODA	105 S
Összlökettérfogat:	1046 cm³
Hengerek/szelepek:	S4/8
Max. teljesítmény:	34 kW (46 LE) 4800/perc
Max. forgatónyomaték:	74,5 Nm 3000/perc
Hossz./szél./mag.:	4160/1595/1400 mm
Tengelytáv:	2400 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1280/1250 mm
Fordulókör:	11 m
Saját tömeg/teherbírás:	855/400 kg
Csomagtér:	400 l
Üzemanyagtank:	37 l
Max. sebesség:	130 km/h

LADA	1200 S
Összlökettérfogat:	1198 cm³
Hengerek/szelepek:	S4/8
Max. teljesítmény:	44 kW (60 LE) 5600/perc
Max. forgatónyomaték:	89 Nm 3400/perc
Hossz./szél./mag.:	4073/1611/1382 mm
Tengelytáv:	2424 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1349/1305 mm
Fordulókör:	10,4 m
Saját tömeg/teherbírás:	955/400 kg
Csomagtér:	325 l
Üzemanyagtank:	39 l
Max. sebesség:	140 km/h

gyengéje ellenére lehetetlen haragudni – bár perdöntő a gyári állapot – a 353-ast találtuk a legimpozánsabbnak mind közül. A 60-as években még valóban ez a forma számított izgalmasan modernnek, részletein ma is hosszan el lehet időzni. Annyira különbözik a mai ember fejében élő autóképtől, hogy többé nem tudunk rá használati tárgyként tekinteni. Végleg veteránná nemesedett, annak viszont társainál is alkalmasabb. A 45 éves DeLuxe-szal kelthetjük a legnagyobb feltűnést, ebben a legintenzívebb az időutazás is.

NEM VÉLETLENÜL tartogattuk a végére a piros Ladát, egy korszak státusszimbólumát. 1984-es 21013-asunk megmutatta, miért vannak forgalomban még ma is a hátsókerekesek. Méreteivel, menettulajdonságaival, kidolgozottságával éppen csak annyira áll kategóriatársai felett, hogy a különbség egyértelmű és meggyőző legyen. A 26 000 kilométerrel gyári újnak számító, 60 lóerős 1200-as zsenge motorja, pontos váltója, stabilitása és nagybetűs vezetési élménye még egy kímélő tiszteletkör után is megerősíti évtizedes nimbuszát. Formaterve egyszerűnek tűnik, nagy üvegfelületei, dinamikát sugárzó hajlításai mégis hatásosak. Olaz ízléssel megálmodott műszerfala, kárpitozása rögtön másik skatulyába teszi a fejünkben. Nem vitás, melyik lenne a győztes, ha ez a teszt 30 évvel ezelőtt született volna, most azonban mégsem rangsoroljuk a KGST remekeit, hiszen mindegyik másért érdemes a következő autós generációk figyelmére.

A gyűjtő



Magyarország egyik legaktívabb és legdinamikusabban fejlődő márkaklubja, a Veterán Zsiguli Egyesület nem csak a múzeumokat megszégyenítő minőségű és ritkaságú Lada-kollekciójára, hanem más szocialista autóira is büszke lehet. Vukmann Attila egymaga gyűjtött össze és tart bemutatható állapotban egy-egy jellegzetes darabot a Merkur-korszakból, de rajta kívül mások is nyitottak a „konkurencia" modelljeire. Az értékőrzés mellett az élményfaktor az első-számú mozgatórugó, a felújítás, csinosítás öröme is színesebb, ha különböző gyártmányok vonásait ismerhetjük meg közben. Aki szeretné megismerni az egyesület lelkes tagjait, illetve a 60-as, 70-es, 80-as évek járműveit, látogasson el 2016. május 7-8-án Pécsre az Expo Centerbe, a családias hangulatú Retropartyzánok rendezvényre. Nem fogja megbánni!

Összegzés

Más világból valók, szívósabbak is utódaiknál a szocialista ipari kultúra nyűgjeivel terhelt autók, melyek a korabeli utcakép azóta sem látott sokszínűségéről mesélnek. Karakterük és hozzájuk fűződő emlékeink miatt hobbicélra mind a négy jó választás.



Az 1310-es lejtős feneke csökkenti a rakteret



Legendásan tágas a 353-as csomagtartója



Előre és a hátsó ülés mögé is pakolhatunk

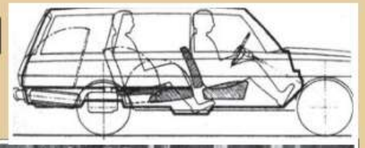


Pótkerék és tank is áll a csomagok útjában

SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: LŐVEI GERGELY ÉS A SZERZŐ

retró

A merítés bőséges, hiszen hazánk autózása egy időben csak a KGST felhozatalban lubickolhatott. Aktuális visszapillantásunkban Wartburg, Zsiguli, Lada és Skoda is feltűnik. Kék füst, benzinszag, műanyagok.



1968

A Wartburg Tourist szerkezeti fődarabjai megegyeznek a limousine karosszériás alaptípusával (992 cm3-es, 45 lóerős, kétütemű motor, fronthajtás, csavarrugók) és a menetkészen 960 kg súlyú kombi 450 kg hasznos terhet szállíthat 122 km/órás maximális sebességgel. Átlagos fogyasztása gyári adatok szerint 8,8–10,5 liter 100 km-re. Egy jól kiképzett, 2,4 m² alapterületű, közel 2 köbméteres rakodóteret kapunk a hátsó ülés lehajtásakor, amelybe a két oldalajtón és egy széles, felfelé nyíló, hátsó, ötödik ajtón keresztül nagyméretű csomagokat is könnyen rakodhatunk.



1975



A Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetségének magyarországi kereskedelmi képviselete, a Mogürt és a Merkur vállalatok közösen hívták meg vendégeiket Csepelre, ahol március 4-én ünnepélyesen adták át a Magyarországon forgalomba kerülő 100 000. Zsigulit. A kocsit – amelyben Togliattiból küldött néhány szavas magyar nyelvű üdvözletet is találtunk, az egyik ottani próbamestertől – a Bakony Művek üzemvezetőjének, Lennert Ferencnek adta át Csüri István, a Merkur vezérigazgatója.

1978

Hasznos műszerek a Lada 1200-asban. Jó, ha a motor állapotáról minél többet tudunk. Jó például tudni, hogy mennyi az olaj nyomása, kenőképességét csökkentő hőfoka, továbbá hasznos, ha az ellenőrzőlámpa mellett óra is mutatja a töltést. A képen látható műszereket ízlésesen helyezték el a kardánboxban.



1990



„Elempótlásra rendezkedtünk be. Jelenleg Skoda és Lada típusokkal foglalkozunk – a Szamara kivételével –, készül a Wartburg-öltözet, tervezzük hátsóülésfejtámlák előállítását is. Üvegszálas poliészter anyagot használunk. Az első formát szobrászmódszerekkel, a kocsin alakítjuk ki, de egyéni elképzeléseket is figyelembe veszünk. A komplett Skoda-felszerelés 18 ezer forintba kerül. Már külföldi megrendelőnk is van" – mondta Szorcsik Lajos, a Papilon vállalkozás vezetője.





Korai öröm

Rögtön két ikonikus modell tesztjével kezdjük az évet, hiszen az új Audi A4-es és a 7-es BMW is színt vall képességeiről.





Őrületbe kerget



Kipróbáljuk a 131 lovas, 1000-es V2-es Can-Am Maverick Max Turbo „többcélú járművet”.

Ajtóstul a házba



Számos új típust tört össze az Euro-NCAP, mutatjuk az eredményeket.

További témáink

Teszt

- Ford Mondeo Vignale 2.0 TDCi
- Hyundai i40 1.7 CRDi DCT
- Opel Astra 1.0 Turbo

Időszerű

- Mit kell tudni a fővárosi dugódíjról?

Mire harap majd a piac?



Prognózisunkban elmondjuk, melyek lehetnek a 2016-os év kedvenc típusai itthon.

Boldog ünnepeket kíván az Autó-Motor szerkesztősége!

autó-motor ALAPÍTVA: 1948

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

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

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

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

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

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

Nyomás Ipress Center CE Zrt.
Felelős vezető LAKATOS VIKTOR
A nyomtatás időpontja 2015/50. hét
67. évfolyam, 25-26. szám
Munkaszám: 133571
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

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

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

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

MEGJELENT!

autó motor extra KÜLÖNKIADVÁNY

68 OLDALON

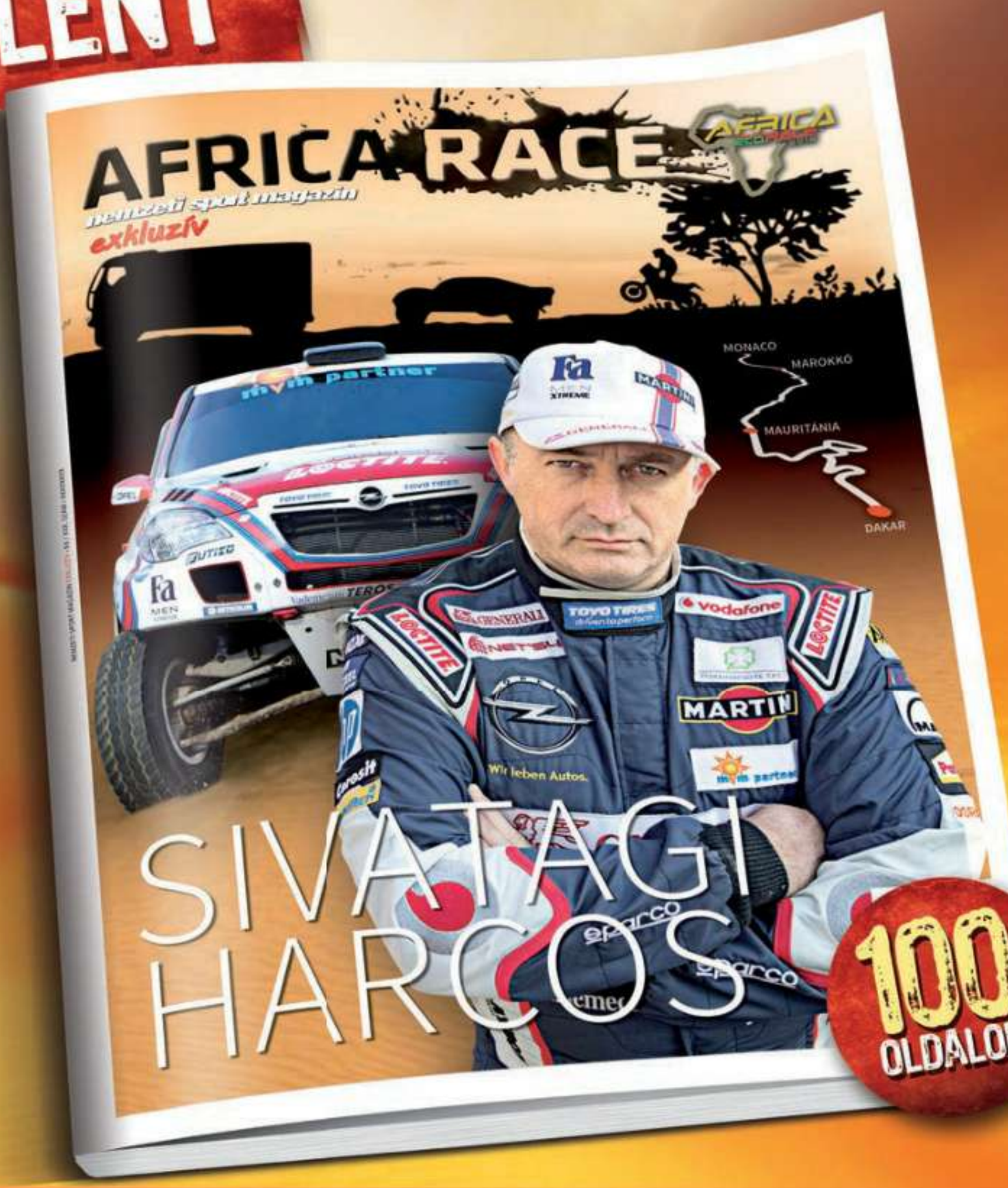


Keresse az újságárusoknál!

AFRICA RACE 2016

nemzeti sport magazin
exkluzív

MEGJELENT



ESÉLYEK ÉS ESÉLYESEK

A MAROKKÓT, MAURITÁNIÁT ÉS SZENEGÁLT IS ÁTSZELŐ VIADAL

SZALAY BALÁZS ÉPPEN HÚSZ ÉVE KEZDTE A SIVATAGI VERSENYZÉST

EGY PILLANTÁS A KULISSZÁK MÖGÉ – ITINERÍRÁS, VERSENYZŐÜLÉS-KÉSZÍTÉS, BIZTONSÁGI BERENDEZÉSEK

KERESSE AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL!