

5K 1,56 EUR, 140 DIN, 5,5 LEI  
www.automotor.hu

# autó 11 motor

ALAP 248



HYUNDAI i40



▶ MAZDA5 CD115



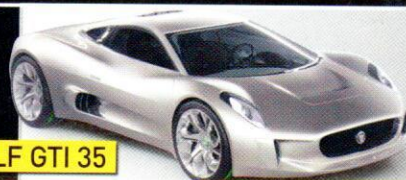
▶ ALFA 159 SW 2.0 JTDm



## JUBILEUMI ÚJDONSÁGOK!



VW GOLF GTI 35



JAGUAR C-X75



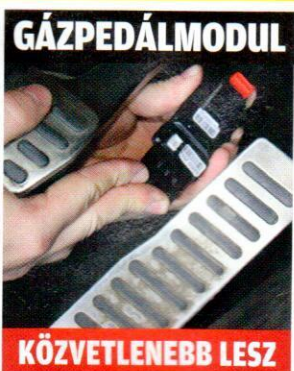
# OPEL ZAFIRA

A variálhatóság terén is nagyot dob az új generációs egyterű!



Hordozható és fix készülékek

NAVIGÁCIÓ



GÁZPEDÁLMODUL

KÖZVETLENEBB LESZ

Győzelemmel debütált az új enduro



KTM 350 EXC-F



CSATLAKOZZON!

www.automotor.hu/fairvezeto



9 770005 079004

# FERFIAS JÁTEKOK

18



Léteznek jólesően izgalmas hangok: a driftelő autó gumijának sikolya, a padlóig taposott gázpedál magabiztos koppanása... Vagy épp egy nyerőterem hangzavara, amikor lejön a jackpot!

Hol szórakozzon az, aki mindenben a borzongást, az adrenalinfröccsöt keresi? Igen, például egy pörgős versenypályán, de amikor már jólesően eltelt a benzingőzzel, további izgalmak várnak rá a Merkur Mammut DeLuxe nyerőteremben, ahol egy kaland minden kellékét megtalálja: pénzt, izgalmat, szép lányokból összeválogatott személyzetet és színvonalas kiszolgálást.

A Mammut DeLuxe vendégei még a májusi, hagyományosan balszerencsésnek tartott péntek 13-át is komoly plusszal zárták. A nyerőterem

erre az éjszakára szervezte káprázatos, exkluzív Lucky Day rendezvényét, ahol a szerencsére éhezők sztárvendégek társaságában szórakozhattak, ráadásul összesen 3 millió forintnyi extra nyeremény is gazdára talált.

Ekkor indult az új 7th Heaven Jackpot is, ami június 24-ig minden héten 1 millió forintot jelent az egyik szerencsés játékosnak. A Magyarországon egyedülálló Domino Jackpotnak köszönhetően pedig vele együtt azonnal nyereményhez jut még akár húsz másik játékos is! A Mammut DeLuxe

vendégeire havonta több mint 10 millió forintnyi jackpot vár. Kalandra, és a játék izalmára vágyó adrenalinfüggők figyelmébe: a szervezők máris kitétték a következő időpontot, és legközelebb június 24-én varázsolják el a Mammut DeLuxe vendégeit a Szentivánéji álom éjszakájával, ahonnan senki sem távozik majd nyeremény és élmény nélkül! Fortuna istennő azonban a hét minden napján ott üldögél a Mammut DeLuxe-ban - és igézően rámosolyog arra a férfira, aki elég rámenős ahhoz, hogy táncra kérje.



## MERKUR

mammut *DeLuxe*

## A NYERŐK HOZZÁNK JÁRNAK!

# 0-24

Mammut I. 3. emelet



## Jóból nem árt a sok



Farkas Péter

Most már tény: a Formula-1-be viszatértek az előzések. Hallelujá! Ha egy olyan pályán sem az évek óta megszokott, kevésbé ünnepi körmenetnek lehetünk unatkozó szemlélői, mint a Circuit de Catalunya, ahol az aerodinamika égi hatalma és az állandó tesztelés révén eddig szinte anatómiai pontossággal érvényesültek az autók képességei, akkor **tényleg nincs mese: az új szabályok beváltak.**

Vannak, akik azon keseregnek, hogy átestünk a ló túloldalára, és hirtelen túl sok lett az előzés. Való igaz, hogy két héttel korábban, **Isztambulban megdőlt az előzési rekord.** Az azonban aligha ok a panaszra, ha végre nem nyúlunk ásítózva a távirányító után. Ha túl kaotikusnak tűnik a küzdelem, gondoljunk arra, hogy évekig éppen a kiszámíthatósága tette érdektelenné sokak szemében. Nem értjük, mi történik? Örüljünk neki! A csapatok végre nemcsak a számítógépes szimulációkat futtatják le újra a pályán, hanem kénytelenek improvizálni is.

Nem lett túl könnyű előzni. Hamilton Barcelonában például szemlátomást sokkal gyorsabb volt, mint Vettel, akinek az autójában még a KERS is össze-vissza működött, 36 körön át mégis hiába próbálkozott a támadással. Ugyanakkor Seb, amikor a 10. körben friss gumikon robogott vissza a pályára, egyetlen harapással felfalta Buttont és Massát. Mert az előzéseket valójában nem a dönthető hátsó szárny vagy a KERS teszi igazán lehetővé, azokat tehát felesleges is átkozni vagy magasztalni, hanem az eltérő állapotú gumik. Leginkább a Bridgestone-oknál gyorsabban kopó abroncsokkal járó **negatív PR-t tudatosan bevállaló Pirelli érdeme, hogy felkavarta az állóvizet.** Technikailag szándékosan rosszabb gumikat gyártott, és a versenyzés éppen ettől lett jobb. Bravó!

A Red Bull szombatoként nyomasztónak tűnő fölényt pedig felejtsük el! Ha Vettel 66 kör után kisebb előnnyel szeli át a célvonalat Hamilton előtt, mint amennyit az időmérőn egyetlen kör alatt vert rá, ahogy az Spanyolországban történt, bátran levonhatjuk azt a tanulságot, hogy a vasárnap mostantól egy másik történet. Szerencsére...



58. oldal

A túlekedésből a suzukis Desalle jött ki a legjobban



30. oldal

Békából királyfi – három napig tartott a Golf átalakítása



16. oldal

Felpumpált méregzsák, 210 tagú ménessel



18. oldal

Erő és pompa négy keréken: BMW 6-os Cabrio



40. oldal

A ralisport fél évszázadán játszva szaguldhatunk végig

## TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	44

### Postaláda

Olvasói levelek, fotópályázat	12
-------------------------------	----

### Extra

Motoros túra Zakopanéba	64
-------------------------	----

### Menetpróba

Opel Corsa OPC Nürburgring Edition és Opel Insignia OPC Unlimited	16
---	----

### Teszt

BMW 640i Cabrio	18
Hyundai i10 1.1i	22
Alfa Romeo 159 SW 2.0 JTDm és Alfa Romeo MiTo 1.4 Turbo Multiair TCT	24
Mazda5 CD115	26
Harley-Davidson Blackline	46

### Használt autó

Peugeot 1007 (2006) és Renault Modus (2006)	28
---	----

### Tuning

Volkswagen Golf 1.4 TSI	30
Hírek, újdonságok	32

### Járműtechnika

Audi Balanced Mobility	36
------------------------	----

### Hang és kép

Navigációs újdonságok	38
Számítógépes játékprogramok	40

### Tanácsadó

Gázpedál-elektronika, nyomtávvezérlés	42
Formázható purhab, ragasztás üvegfelületre	43

### Közlekedésbiztonság

11. rész: A cselekvés évtizede	13
--------------------------------	----

### Sport

Hírek, eredmények	52
Gyorsasági motoros GP: Le Mans	54
Superbike- és supersport-vb: Monza	56
Motokrossz-világbajnokság: USA	58
Rali-világbajnokság: Szardínia	59
Formula-1: Spanyol Nagydíj	60

### Poszter

Sauber C30-Ferrari 056	34
------------------------	----

### Szolgáltatás

Kedvezményes vásárlási kuponok	49
Keresztretjtvény, szudoku	51
Előzetes	66

RÖVIDEN

Nagy befektetés

A GENERAL MOTORS 109 MILLIÓ DOLLÁRT INVEZTÁLT a Michigan államban található flinti és Bay City-i gyáregységébe, hogy megkezdődhessen az



1,4 literes, benzines turbómotor gyártása. Az Opel 1,4-es, turbós erőforrásával szinte teljesen azonos motort elsőként a Chevrolet Aveo kapja meg.

Szuperkönnyű

Autóipari pletykák szerint a Lamborghini még idén gyártásba „küldi” a tavaly koncepcióautóként bemutatott Sesto Elementót. A modell különlegessége, hogy **KAROSSZÉRIÁJA KARBONBÓL KÉSZÜLT**, így



súlya nem haladja meg az 1000 kg-ot.

A Sesto Elementóba 5,2 literes, V10-es szívómotor kerül.

Késik a Prius V

A Japánt megrázó földrengés miatt a Toyota csak jövőre tudja kiszállítani a Prius V (Versatility = variálhatóság) első



példányait a vásárlóknak. Az év elején bemutatott típus **NAGY SIKERNEK ÍGÉRKEZIK**, ugyanis az Egyesült Államokban eddig már 7000 rendelés érkezett rá. A hibridhajtású Prius V lítium-ion akkumulátorokkal büszkélkedhet.

HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

**OKMÁNYIRODAI ügyintézés!**  
Egy nap alatt: **RENDSZÁMTÁBLA - AUTOÁTÍRATÁS, eredetvizsgálat!**  
Elveszett, sérült, egyedi, matrica, „E”, „P” rendszámok. EU-sítás, sárgítás-fehérités. Forgalmoban helyezés, kivonás. [www.rendsamtablya.hu](http://www.rendsamtablya.hu)



Tel: 06-20-9363-372, 06-30-525-7111.

# Komoly esélyes

A Hyundai a szokásos módszerrel ellentétben az i40-es kombi változatát mutatta be először, de a Barcelonai Autószalonon végre a lépcsőshatú modellről is lekerült az álca. Az új limuzin a 4,73 méteres hosszúsággal kategóriájának nagyjobbjaihoz tartozik, sőt a Hyundai állítása szerint az egyik legnagyobb beltérrel rendelkező középkategóriás szedán (az első fejtér 1025 mm, a belső szélessége 1455 mm, míg a legnagyobb lábtér 1170 mm lehet). Az újdonsághoz a forgalmazás kezdetén két 1,7 literes dízelmotor (115 vagy 136 LE), egy 1,6 literes (135 LE) és egy 2,0 literes (177 LE) benzínmotor közül választhat a vevő. Az i40-es öt-

éves, kilométer-korlátozás nélküli garanciával, öt év asszisztencia-szolgáltatással, valamint öt éven át érvényes, évenkénti ingyenes szezonális átvizsgálással jó esélyekkel indul a hazai piacon.



## Toyota az élen

A BrandZ kutatócég közzétette a „Világ 100 legértékesebb márkanéve” című tanulmányt. Eszerint ismét a Toyota lett a világ legnagyobb értékét képviselő autómárkájá, megelőzve a BMW-t és a Mercedest. A BrandZ jelentésének 2006-os, első megjelenése óta a Toyota öt esztendőn át magáénak tudhatta az első helyet, s csak 2010-ben lépett vissza a második pozícióba. A jelentés szerzői szerint a Toyota újbóli első helyének oka az, hogy a márka gyorsan képes volt talpra állni a tavalyi észak-amerikai válságból. A Toyota luxusmárkájá, a Lexus a 10. helyen végzett a felmérésben.



A Toyota emellett kiosztotta Ichiban ügyfélelégedettségi díját. Mostantól egy éven át a békéscsabai A1 Autó munkatársai viselhetik az Ichiban kitűzött, mely azt jelzi,

hogy Magyarországon az ő munkájukkal voltak a legelégedettebbek az ügyfelek 2010-ben (képpünkön Meszlényi György tulajdonos tartja a díjat).

# lehet



A már korábban bemutatott kombival együtt az i40-es szedán lehet a középkategória új favoritja



## Fontos piac

Oroszország a világ leggyorsabban növekvő tehergépjármű-piacainak egyike. A várakozások szerint Oroszországban 2015-ben körülbelül 120 ezer darab nehézteherautót helyeznek majd forgalomba (míg 2010-ben kb. 42 ezer darabot), s különösen

a nyugat-európai gyártók járművei iránt nő az érdeklődés. Így érthető, hogy a DAF Trucks Moszkvában megnyitotta önálló marketing- és értékesítési irodáját, mellyel a DAF Oroszországban elért piaci részesedésének növelését kívánja előmozdítani. Az új leányvállalat

célja nemcsak a marketing- és értékesítési tevékenységek fejlesztése, hanem a DAF értékesítési hálózatának további bővítése. Az első osztályú alkatrészellátás biztosítása érdekében Moszkva mellett a jövőben PACCAR alkatrészelosztó központ is létesül.



## Művészi Infiniti

Az Infiniti a Designboom magazinnal közösen elindította az egy évig tartó Infiniti Digitális Művészeti Versenyt, amelynek célja a digitális művészet ígéretes tehetségeinek felkutatása. A művészek különféle technikákkal,

például két- és háromdimenziós hologramokkal dolgozhatnak. A beadott pályamunkáknak számos feltételt kell teljesíteniük, tükrözniük kell az autógyártó japán gyökereit, illetve középpontjában egy Infiniti autónak kell állnia. A nemzetközi verseny fődíja 10 ezer euró.

## Hatalmas számok

A PSA-konzern (Peugeot-Citroën) bejelentette, hogy 2014-ig 220 millió eurót fektet be új, valenciennes-i üzemébe, ahol évi 400 ezer darab duplakuplungos automata váltót gyártanak majd. Az új projekt mellett a PSA három

### PSA PEUGEOT CITROËN

év alatt mintegy 135 millió eurós beruházást kíván megvalósítani a douvrini Francaise de Mécanique nevű üzemben is. 2013-ban ebben a létesítményben kezdődik az új háromhengeres, benzines turbómotor gyártása, 320 ezer darabos éves kapacitással. Az új egység a lotharingiai Metz-Trémeryben gyártott szívómotorok „párja” lesz, utóbbiakból 640 ezer készül egy évben.

## Az ős nyomában



Pontosan 35 évvel ezelőtt, 1976-ban mutatta be a Volkswagen az első Golf GTI-t. Mint tudjuk, az összes izmos kompaktautó ősének tekinthető típus mára igazi legenda lett, s hírnevére továbbra is vigyáz a VW. Ezért a 35 éves évforduló tiszteletére piacra dobja a wolfsburgi gyártó az „Edition 35” nevű jubileumi

típust. A normál GTI-vel ellentétben a 2,0 literes turbómotor nem 210, hanem 235 lóerőt sajtol ki magából, ezzel minden idők legerősebb GTI-je az újdonság. Az „Edition 35” a motortuningon kívül harciasabb kinézetű lökhárítóval, különleges keréktárcsákkal és speciális dekorelemekkel büszkélkedhet.



## Korlátlanul böngészhetsz a mobilodon belföldön

**Okostarifák**  
beszélj és netezz  
már 2790 Ft-os havidíjtól

ÚJ

- + a teljes havidíj felhasználható hívásokra
- + korlátlan böngészés, e-mailezés
- + extra multimédia keret

Ajánlatunk visszavonásig érvényes, belföldön. A fenti havidíj a promóciós Okostarifá 90 csomagra vonatkozik. Garantált GPRS/EDGE/3G-letöltési sebesség: 30-tól 120 kbit/s-ig; feltöltési sebesség: 8-tól 50 kbit/s-ig. Elérhető sávszélesség böngészés, e-mailezés esetén: letöltés 1 Mbit/s, feltöltés: 256 kbit/s. A multimédia keret felhasználása után az adatforgalom sebessége 32/32 kbps; belföldi túlforgalmazási díj 0 Ft. A böngészés és e-mailezés definíciója, illetve további részletek az ÁSZF-ben és a Telenor üzleteiben. Telefonos Ügyfélszolgálat: 1220. www.telenor.hu

telenor.hu

### RÖVIDEN

#### Tízmilliós gyár

Egy Passat Variant 2.0 TDI BMT volt a tízmilliomodik autó, mely a Volkswagen emdeni gyárából kigördült. A 8700 főt



foglalkoztató létesítményben tavaly 226 ezer jármű készült, így a wolfsburgi mellett **EZ A VW EGYIK LEGFONTOSABB NÉMETORSZÁGI GYÁRTÓBÁZISA.**

#### Több és kevesebb



Az idei év első negyedében a magyar piacon **4,7%-KAL NÖTT A GÁZOLAJ IRÁNTI KERESLET,** de a benzin iránt 4,3%-kal csökkent 2010

azonos időszakához képest - jelentette be a MOL. Ez nagyjából megfelel a környező országokban tapasztalható trendeknek.

# Új főszereplő

Az új Jaguar sportgép a Williams F-1-es csapatának közreműködésével készül!



A Jaguar hivatalosan is bejelentette, hogy gyártani fogja a márka 75. évfordulójára készített, eddig csak prototípusként létező C-X75-öst. A legendás XJ220-as utódjának tekinthető járműből mindössze 250 darabot készít a cég a Williams Formula-1-es csapatával karöltve - a grove-i istálló a karbonszálas karosszéria gyártásáért felelős. A 700 ezer angol fontos nettó ár (azaz bő 200 millió Ft-os vételár) mellett kevés konkrétumot árult el a Jaguar

az autóról, mindössze azt lehet tudni, hogy a kis lökettérfogatú, turbós benzinmotor és a két villanymotor jóvoltából 3 másodperc alatt éri el a 100 km/órát, végsebessége pedig pontosan 200 mérföld/óra (322 km/h). A négykerék-hajtású hibrid szupersportkocsi 99 g/km-es CO<sub>2</sub>-kibocsátásával borzolja a konkurencia idegeit, illetve az sem elhanyagolható, hogy tisztán elektromos üzemmódban 50 kilométert képes megtenni.

# Okostarifához okostelefont!



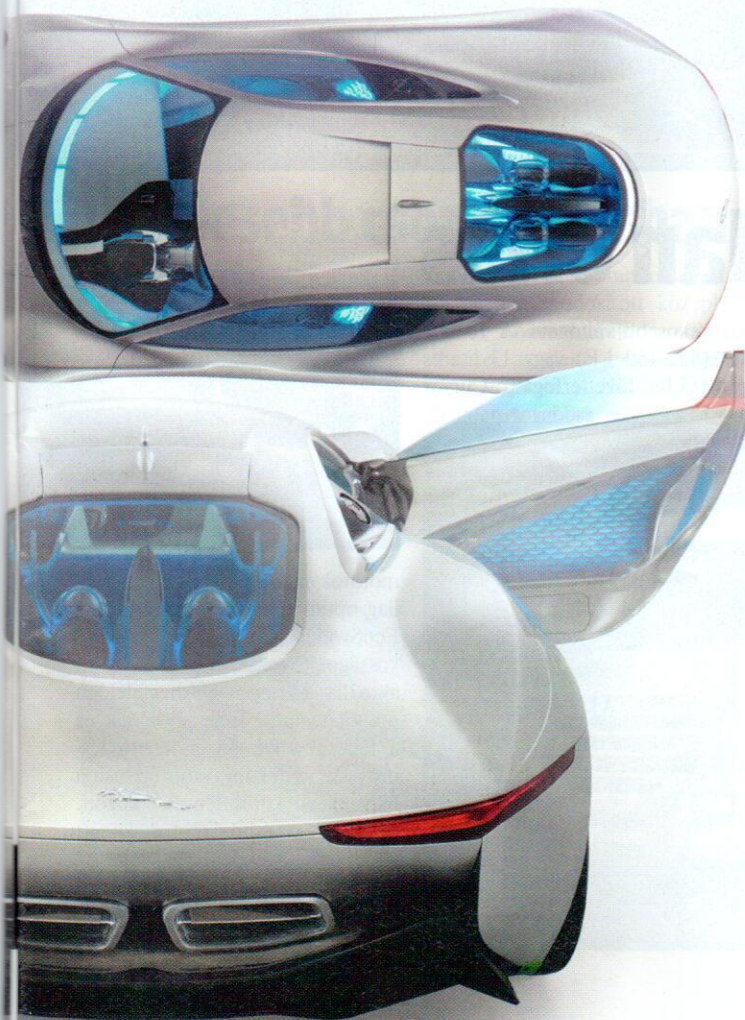
## LG Optimus 2X

kétmagos processzorral

# 4990 Ft

- Okostarifa 1000 csomaggal
- 2 éves hűségnyilatkozattal
- 2 éves tarifamegtartással

Az ajánlat 2011. 05. 17. és 07. 11. között, illetve a készlet erejéig érvényes a fenti feltételekkel, új előfizetői szerződéssel vagy a Bónusz Program készülékkezdmény felhasználása esetén, és más kedvezményes ajánlattal nem vonható össze. További részletek a Telenor üzleteiben. Telefonos ügyfélszolgálat: 1220, [www.telenor.hu](http://www.telenor.hu)



## Színpompában

A 80-as évek harsány színvilágát idézi az Ice Watch tavaszi és nyári kollekcója. A trendformáló időmérők a képünkön látható klasszikus, fluoreszkáló színek mellett az Ice-Jelly sorozatban a retro „zselés” designt tükrözik, az órák szíja szilikonból (a Classicnál műanyagból) készül, a számlapok pedig gyöngyházfényben csillognak. A Sili-Stone darabokat Swarovski-kritályok ékesítik.



## Csupa rekord

A Volkswagen-csoport 2011 első negyedévében 1,97 millió gépkocsit értékesített világszerte. A 13,7%-os növekedés azt jelenti, hogy Európa legnagyobb autógyártója jóval magasabb növekedést ért el, mint az összes-

ségében 8,1%-kal bővülő világpiac. A Volkswagen-csoport ráadásul márciusban új rekordot állított fel, ugyanis korábban még sosem sikerült a cégnek egy hónap alatt 767 200 gépkocsit értékesíteni.



RÖVIDEN

Fő a takarékoság

A könnyű haszonjárművek mezőnyében is kezd elterjedni a start-stop automatika. **A VW CRAFTER UTÁN A FIAT DUCATÓBA IS BEKERÜL A MOTORLEÁLLÍTÓ RENDSZER,** amely



értékes decilitereket spórol meg. A Fiat ezenkívül egy új 2,0 literes, 115 lóerős dízelmotort is elérhetővé tett a sikermodellhez.

Csak exkluzívan!

Az idén 125 éves Mercedes **KÜLÖNKIADÁST DOBOTT PIACRA A VIANÓBÓL,** Edition 125 néven. A 19 colos könnyűfém kerekeken gördülő, gazdagon krómozott hátüléses modell



**kizárólag fekete és ezüstös színben lesz elérhető**

224 lóerős, 3,0 literes dízel-, vagy 258 lóerős, 3,5 literes benzinmotorral.

HIRDETÉS



- Indítómotor és generátor alkatrészek,
- felújított indítómotorok és generátorok,
- minden egyéb, ami az autovillamosságához kell.

1107 Budapest, Fertő u. 14.

Tel: 264-2044, fax: 264-1322. [www.fervill.hu](http://www.fervill.hu)

# Itt az új Zafira!

Tavasszal még tanulmányautóként tálalta, az őszi Frankfurti Autószalonon pedig már sorozatgyártásra érett változatban leplezi le a harmadik generációs Zafirát az Opel! A hétszemélyes kompakt egyterű hossza 4660 mm-re (+190 mm), tengelytávolsága 2760 mm-re (+57 mm) nőtt, és szélesebben is terpeszt az autó - a szélességről és a magasságról egyelőre nincs pontos információ. Nagyobb a csomagtartó is, öt ülésel 710 literes (+65 l), míg a maximális befogadóképesség 1860 l (+40 l). Az utastér variálhatósága rugalma-

sabb, mint az elődnel, a középső sor három különálló ülése ugyanis egymástól függetlenül csúsztatható előre-hátra (210 mm hosszán), vagy a két hátsó „pótszékhez” hasonlóan egyenként a padlóba hajtogathatók. Az opciós Lounge Seat esetén a középső ülésből néhány egyszerű mozdulattal karfát készíthetünk, a két szélsőt pedig nemcsak a sinen lehet tologatni (280 mm), hanem 5-5 centivel beljebb is csúsztathatók. Mivel az aktuális Zafira még gyártásban marad, a számos modern vezetéstámogató berendezéssel rendelhe-

tő újdonságot Zafira Toureként aposztrofálják. Bevezetésekor az 1,4-es, benzines turbómotor (120 és 140 LE), valamint a 2.0 CDTI dízel 110, 130 és 165 lóerős változata alkotja a kínálatot - mindegyikhez kérhető start-stop rendszer. Később érkeznek a takarékos ecoFLEX, a CNG és LPG gázüzemű kivitel, valamint a nagy teljesítményű OPC-verzió is.



A műszerfal az Insigniából, a tárolórendszer a Merivából ismerős



## Étvágytalan óriás

Már Magyarországon is elérhető az új ECOStralis, az Iveco nehézkategóriás modelljének leg-

takarékosabb változata. A 10 literes (420-460 LE) vagy 13 literes (500 LE) lökettérfogatú Cursor



motorok mellett az aerodinamika- ilag optimalizált karosszéria és az EcoSwitch üzemmód is a takarékoságot fokozza, utóbbi a jármű aktuális tömegének megfelelően optimalizálja a sebességváltást és a teljesítményt, így a lehető legnagyobb hatékonyságot biztosítja bármilyen körülmények között. Az ECOStralishoz többek között olyan extrák rendelhetők, mint az adaptív sebességtartó automatika és a sávhagyásra figyelmeztető rendszer.





Előre-hátra és – a középsőt számúvze – oldalra is csúsztatható a feláras Lounge ülés



## Igényesebb csomagolásban

Pontosan három évvel bemutatása után felfrissült a Renault Sandero, melyet hazánkban és számos piacon Dacia emblémával forgalmaznak. A külső csak kissé változott, hiszen csupán a lökhárító, a hűtőmaszk és a hátsó lámpák módosultak, ám a beltér sokkal üdőbbnek hat. Mindezt a korábbi

nál szemrevalóbb műszerfalnak és az enyhén módosított középkonzonak köszönhetjük – utóbbról eltűntek az elektromos ablakmozgatás gombjai. A Sandero piactól függően továbbra is 1,2-es, 1,4-es és 1,6-os benzinmotorokkal vagy több teljesítményszinten létező 1,5 literes dízellel készül.



Mifélek persze továbbra is Dacia emblémával fut majd a Sandero

## Őrült alkotás



Moszkvában egy Rolls-Royce vagy Maybach nem kelt igazi feltűnést, a Dartz Prombron Nagel láttán azonban még a dúsgazdag oligarchák is felkaphatják a fejüket, hiszen külsejét az a Grey Design stúdió álmodta meg, amely hajók tervezésével szerzett nagy hírnevet. Az orosz cég „szörnyiszülőtte” a GM pick-up platformjára épül, míg a páncélozott karosszéria vonala-

inak láttán a Lamborghini egyes modelljei juthatnak eszünkbe. A jármű azonban nem csupán a külsejét tekintve unikum, ugyanis motorterében egy ismeretlen eredetű és löketterfogatú, 2000 lóerős egység dolgozik. A Dartz olyan extrém dolgokat tud, amilyenekre a gyakorlatban semmi szükség, például ötönös vontatmányát 250 km/órás sebességgel húzhatja!

## Újabb beruházás

Az Audi Hungaria győri bázisán önálló épületet kap a Kísérleti Motorgyártó Központ, melynek alapkővét ünnepélyes keretek között helyezték el. Az új komplexummal egy 2,5 milliárd Ft-os beruházás valósul meg 7400 m<sup>2</sup>-es területen. Ennek eredményeként egy épületben kap helyet a kísérleti motorgyártáshoz kapcsolódó vala-



mennyi terület, valamint új funkciók kiépítésére is sor kerül, melyek lefedik a sorozatgyártás-felfuttatás egész folyamatát.

HIRDETÉS

## Új rejtvénymagazin!



Keresse május 10-től!

Fanny Skandi -A színvonalas szórakozás magazinja

RÖVIDEN

Zaj nélkül

A dél-afrikai Land Rover-importőr és az akkumulátorokat gyártó Axion közösen készített egy elektromos hajtású



Defendert, hogy a vadrezervátumokban **A HANGTALANUL KÖZLEKEDŐ JÁRMŰ NE IJESSZE EL AZ ÁLLATOKAT.** A nyolcüléses „szafariautó” hatótávja 80 kilométer.

Óriásléptekkel

A Volvo Autó Hungária 332 darab autót értékesített az idei első negyedében, **AMI 2010 ELSŐ NEGYED-ÉVÉNEK EREDMÉNYEIHEZ KÉPEST 52,3%-OS NÖVEKEDÉST JELENT!**



A sikeres XC60-as SUV (képpünkön) volumene az eladások közel 30%-át teszi ki, emellett a tavaly bevezetett S60/V60 modellek

**ugyancsak 30%-os részarányal büszkélkedhetnek.**

Turbósítás

A Z4-es az X1-es után a második BMW, amelybe bekerült a márka új, 2,0 literes, 245 lóerős, négyhengeres, turbó-



feltöltésű benzinmotorja. **A ROAD-STER 2009-BEN ÉS 2010-BEN IS Piacvezető volt saját szegmensében,** így érthető, hogy a BMW mindent bevet a további sikerek érdekében.

# Tömegcikk lehet

A kár Oroszország új „népautó-ja” is lehet az új Lada Granta, melynek fejlesztésében a Renault is részt vett (a franciák az AvtoVAZ részvényeinek 25%-át birtokolják). A 4,28 méteres hossza ellenére gigászi, 480 literes csomagartóval rendelkező jármű

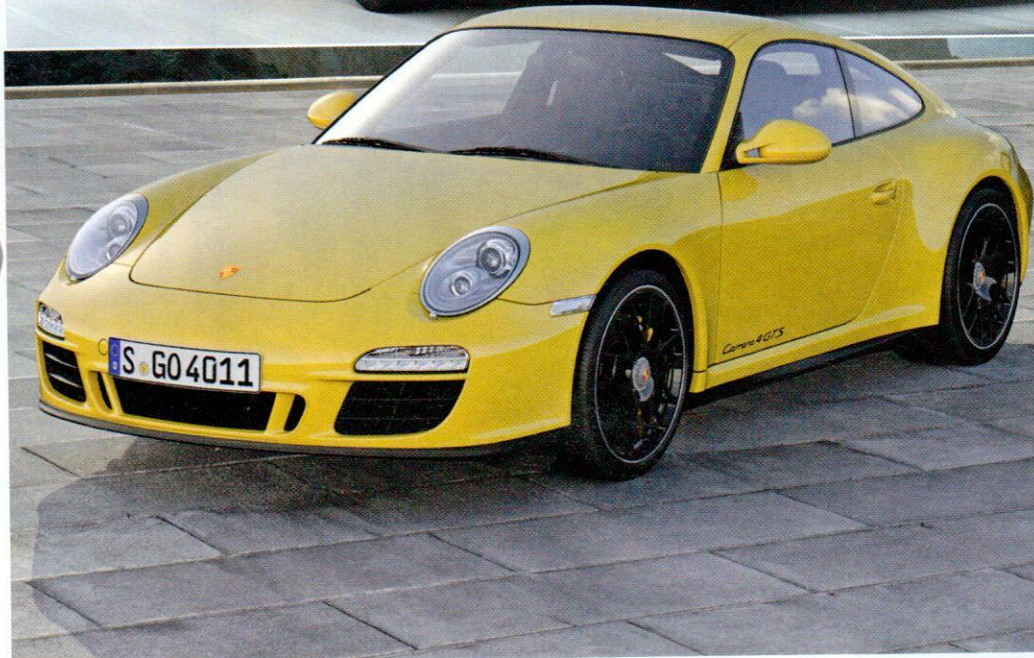


a 110-es padlólemeze épül, ám jóval modernebb annál, hiszen a biztonsági tételekre sokkal nagyobb hangsúlyt fektettek (négy légszék és blokkolásgátló is kérhető), a motorpalettán pedig 16 szelepes erőforrás is szerepel (1.6, 98 LE). A modell bemutatóját egy kisebb technikai malőr árnyékolta be, ugyanis az első Grantát Vlagyimir Putyin vezette volna le a togliai gyártósorról, ha beindult volna az autó...

# Belehúzott a Porsche



2



# Álcázatlanul



A Sanghaji Autószalonon bemutatott Mercedes A Concept kellemes meglepetést okozott azzal, hogy a gyártó milyen merész és látványos köntösbe csomagolta a modell új generációját. A tanulmányautó után viszont kisebb csalódásra ad okot az, hogy a kiszivárgott képeken megmutatott végleges verzióra (1) kevés vagány részletet

menekítettek át. A stílus persze így is gyökeresen más, mint eddig, amitől azt várja a Mercedes, hogy a korábbi nemzedékkel ellentétben a fiatalabb korosztályt is meghódíthatják. A 4,3 méter hosszú A-osztály 2012 év elejétől lesz kapható, olyan technikai újdonságokkal, mint például a duplakuplungos váltó, vagy a baleset-megelőző rendszer.

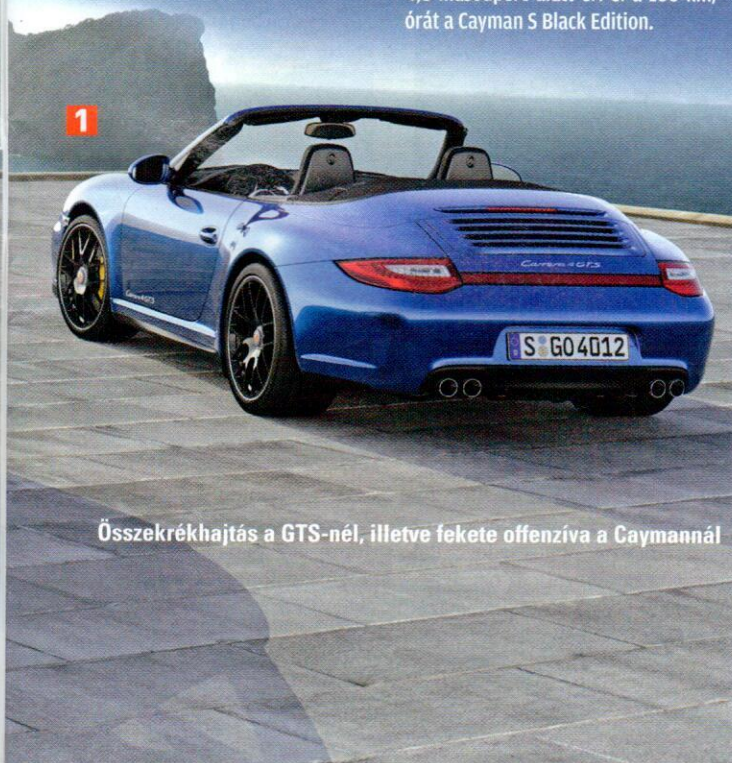
Az A-osztálynál előbb, már idén ősszel kapható lesz az SLS Roadster (2). A gyártó nyilvánosságra hozta az első képeket az új kabrióról, mely a ma kapható egyik legerősebb vászontetős autó, ugyanis hosszú gépházeteje alatt az AMG kézzel összeszerelt, 571 lóerős, 6,2 literes motorja dohog. A szuperkabrió 317 km/órás végsebességre képes. A Mercedes harmadik újdonsága a G-osztály BA3 Final Edition (3) változat, mellyel méltó módon búcsúzik a háromaj-

tós verzió. A normál változatoknál hangsúlyosabban krómozottak és gazdagabb felszereltségű modell 388 lóerős, 5,5 literes benzinmotorral vagy 211 lóerős, 3,0 literes dizellel lesz kapható.



Előző lapszámunkban a GT3 RS 4.0 és a Panamera Diesel premierjéről adtunk hírt, most pedig újabb Porsche újdonságok érkezéséről számolhatunk be. Az egyik a Carrera 4 GTS (1), melyben az összkérek-hajtás jelenti az igazi újdonságot, a hátsókerék-hajtású Carrera GTS-hez hasonlóan 408 lóerős, 3,8 literes szívómotor dübörög a farában. A kabrió és kupé változatban, manuális és PDK-váltóval is rendelhető típus alapesetben is sportkipufogó-rendszerrel készül, de

kívülről a többi 911-esétől eltérő felniveletről és matricázásáról is felismerhető. A zuffenhauseni márka másik újdonsága a Cayman S Black Edition (2). A névből adódóan a Porschén minden fekete, beleértve a fényezést, a felniket és a bőrbelsőket is. A normál Cayman S-hez képest 10 lóerővel erősebb (330 LE) 3,4 literes motor maximális fordulatszámát 200-zal megnövelték, így akár 7400-at is foroghat percenként a hathengeres egység. Rajtautomatikával 4,8 másodperc alatt éri el a 100 km/órát a Cayman S Black Edition.



Összkerék-hajtás a GTS-nél, illetve fekete offenzíva a Caymannál

## A Citroën furgonjaival szárnyal a vállalkozás

A CITROËN kishaszonjarművei évek óta kedvelt munkatársai a speciális igényekkel bíró vállalati felhasználóknak. A megbízhatóságon, a masszív felépítésen és a variálhatóságon kívül a siker titka minden bizonnyal az, hogy a CITROËN a személyautók kényelmét, biztonságát és felszereltségét kínálja a furgonokhoz is. Ráadásul a CITROËN NEMO, BERLINGO, JUMPY és JUMPER modellek – melyek hasznos térfogata 2,5 köbmétertől akár 17 köbméterig



terjed – a márka legmodernebb, gazdaságos üzemeltetésű és környezetkímélő turbódizel motorjával járnak.

## Takaréküzem

Új motorokkal érhető el a Volkswagen Crafter haszonjarmű. A korábbi öthengeres konstrukciókat takarékosabb közös nyomócsöves, négyhengeres egységek váltják, 109, 136 és 163 lóerős teljesítménnyel. Érdekes módon éppen az utóbbi,

biturbós (400 Nm-es nyomaték) motorral felszerelt Crafter a legtakarékosabb, ugyanis az extraként rendelhető start-stop automatikával 7,2 liter gázolajjal is beéri, amihez kilométerenként csak 195 g CO<sub>2</sub>-kibocsátás párosul. A modellhez opcióként fékenergiát hasznosító generátort is kérhet a vásárló.



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

**LEVÉLCÍM:** Autó-Motor, 1535 Budapest, Pf.: 970, jelige: Postaláda  
**E-MAIL:** posta@automotor.hu  
**TELEFAX:** 06-1-488-5579

4	5	1	8	3	7	9	6	2
6	2	9	1	5	4	3	7	8
3	8	7	2	9	6	5	4	1
7	3	8	9	4	2	6	1	5
2	4	6	5	1	3	7	8	9
1	9	5	6	7	8	2	3	4
5	6	4	3	2	1	8	9	7
9	7	3	4	8	5	1	2	6
8	1	2	7	6	9	4	5	3

Az aktuális szudoku rejtvény helyes kitöltése.

4	3	5	6	1	2
6	1	4	2	5	3
5	2	3	1	6	4
1	4	2	5	3	6
2	5	6	3	4	1
3	6	1	4	2	5

1	7	8	9	2	6	5	3	4
9	5	6	8	4	3	7	2	1
2	4	3	7	5	1	8	6	9
7	9	5	1	6	8	3	4	2
3	2	1	4	7	5	9	8	6
6	8	4	2	3	9	1	5	7
5	1	2	3	9	4	6	7	8
4	6	9	5	8	7	2	1	3
8	3	7	6	1	2	4	9	5

## Szégyentabló



Ezúttal nem mozgássérülteknek fenntartott parkolóhely az áldozat, de azért a forgalom elől elzárt terület sem kutya. A helyszín az egyik bajai szupermarket parkolója - igazán gratulálunk!

## Korán kezd



Kuzma Tomi még csak 14 hónapos, de máris fair vezetőnek mondhatja magát. Az édesapja által küldött képen mintha máris a jobbkézszabályt gyakorolná...

# Csak masszívan!

Stefán László egy ukrainai faluban lett figyelmes erre a nem mindennapi járműre, amelynek gazdája nehezebb körülményekre, terepviszonyokra készítette fel ezt a szebb napokat is látott Volga M21-est. Dicséretre méltó, hogy a maszek konstruktőr a hátsó utasokra is gondolt, megkönnyítve a platóra való felszállást. A becsapódó ágakra is figyelt, megvédve a szélvédőt, s a bukócső is meglehetősen komoly darab. A maga idejében komoly szerkezet lett volna, ebben biztosak lehetünk, a különleges öszvért lencsevégre kapó olvasónk meg is jegyezte: „Szívesen kipróbáltam volna egy sáros helyen!”



Stefán László, Szerencs



## Maszek!

Küldje be szerkesztőségünkhöz azt az Ön által készített fotót, amit különösnek, meglehetősen viccesnek talál! A legjobb pályaműveket a hozzájuk tartozó „eseményleírással” együtt megjelentetjük, az aktuális nyertes beküldő pedig egy ilyen ébresztőórás rádiót kap ajándékba! Kérjük, a szerkesztőségünkhöz címzett levélben feltétlenül tüntesse fel pontos címét, ahová postázhatjuk a nyereménytárgyat!



**Jó úton**

Az idén 125 éves Bosch Csoport magyarországi leányvállalata visszaállt a stabil növekedési pályára, ugyanis a cég teljes hazai forgalma 2009-hez képest 27%-kal, 401 milliárd Ft-ra emelkedett. A beruházások értéke megközelítette a 21 milliárd Ft-ot, aminek nagy részét a hatvani és miskolci üzem (képünkön) gyártási kapacitásának bővítése tette ki. A Bosch következő nagy hazai beruházása az új, központi telephely építése Budapesten,

melynek munkálatai 2011 nyarán kezdődnek. A várhatóan 2013-ban átadásra kerülő új épület csaknem 6 milliárd Ft-os befektetést jelent. A magyarországi Bosch eközben a diploma előtt álló műszaki egyetemisták körében a legnépszerűbb vállalat lett - ez derült ki az AIESEC Magyarország és az Aon Hewitt humán erőforrás tanácsadó által nyilvánosságra hozott, az ország 25 intézményében, 8 ezer diplomázóval végzett friss felmérésből.

## Subaru-randevő

Június 18-19-én az agárdi Park kempingben gyűlnek össze a boxermotorok és a szimmetrikus összerékhajtás „fetisistái”. A VIII. Országos Subaru Találkozóra persze azokat az autósokat is szeretettel várják, akik nem Subaruval járnak, pusztán jól akarják érezni magukat a hétvégi csa-



ládi programon. A rajongók szombaton délelőtt fél tízkor, a Lurdy-ház parkolójában találkoznak, ahonnan a Velencei-tó felé veszik az irányt.

# Viseld! Higgy! Cselekedj!

Évente több mint 1 200 000 ember veszíti életét közúti balesetben a Föld útjain, s mintegy 50 millióan szenvednek különböző szintű sérüléseket. Átlagosan a GDP 1-3%-át emésztik fel a balesetek, de egyes országokban az 5%-ot is elérheti az arány. E riasztó adatok adják az ENSZ világméretű közlekedésbiztonsági programjának apropóját, a „Cselekvés évtizede” a Föld valamennyi kontinensén 2011. május 11-én vette kezdetét.

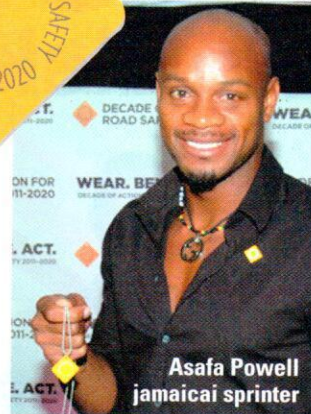
Az ENSZ-közügylés 2010 márciusában több mint 90 ország – köztük Magyarország – kiemelt támogatásával elfogadta a „Decade of Action for Road Safety 2011-2020” programot. Az évtized egészére kiterjedő programot a WHO, az ENSZ Egészségügyi Világszervezete fogadta be. A magyarul „Cselekvés évtizede a közlekedésbiztonságért 2011-2020” címet viselő program az emberiség történetének első világméretű közle-

kedésbiztonsági programja, mely tíz év alatt több millió emberélet megmentésére irányul.

A program fő célkitűzése, hogy eleinte szinten tartsa, majd csökkentse a közlekedési balesetek, a balesetekben meghalt személyek számát. A célkitűzések az ENSZ álláspontja szerint fokozott közlekedésbiztonsági intézkedésekkel, célirányos beavatkozásokkal, továbbá térségi, országos, régiós és globális szintű együttműködéssel érhetőek el. A program végrehajtása szempontjából a fejlődő országok jelentik a legnagyobb problémát, melyekben a közlekedési balesetek mintegy 90%-a történik. Európa – s azon belül az Európai Unió – ebben a folyamatban világszerte számít, hiszen a közösség már 2001 óta konkrét és mennyiségi célokat tartalmazó közlekedésbiztonsági programok alapján, sikeresen lép fel a közúti balesetek és tragédiák ellen.

A „Decade of Action” keretében az ENSZ egy globális tervet készített, mely az egyes nemzeti stratégiák alapjául szolgálhat. A tervben az ENSZ külön hangsúlyt fektetett a különböző területek és szervezetek együttműködésére, s a beavatkozásokat az alábbi öt területen látja indokoltnak: közlekedésbiztonság irányításának fejlesztése, biztonságosabb utak, biztonságosabb járművek, „biztonságosabb” közlekedők, illetve sérültek ellátása, rehabilitáció fejlesztése.

Az évtized egészére kiterjedő program jelmondata: „Wear. Believe. Act.”, magyarra fordítva: „Viseld! Higgy! Cselekedj!” A program szimbóluma egy sárga kitűző, rajta a „Decade of Action for Road Safety 2011-2020” felirattal. A kitűző viselője vállalja, hogy támogatja a világszerte el-



Asafa Powell  
jamaicai sprinter

kötelezettséget vállal a biztonságos közlekedés megvalósításában.

A program kezdő napja 2011. május 11. Ezen a napon a Föld valamennyi kontinensén „beharangozó” médiakampányokat és egyéb rendezvényeket tartottak, melyek fő célja a figyelemfelkeltés, a globális közlekedésbiztonsági probléma tudatosítása, a cselekvésre ösztönzés és az együttműködés fontosságának hangsúlyozása volt.

[www.baleset-megelozes.eu](http://www.baleset-megelozes.eu)

HIRDETÉS



12 hónapos akciós előfizetés  
6 890 Ft  
+ választott ajándék lap 3 hónapig.

## JÁR ÖNNEK A KÉNYELEM!

Mindenkinek jár egy kis kényeztetés.  
Kényelmes olvasgatás, álmodozás és tervezgetés.

Ha most előfizet az **Autó Motor** magazinra minimum 1 500 Ft értékben, akkor megnyerheti az **500 000 Ft** értékű Posta Kártyát. Az akció további részletei a posta honlapján.

A promóció időtartama: 2011. április 23. – június 30.

[www.posta.hu](http://www.posta.hu)

**Posta**  
hírlap

# Tegyünk EGYÜTT

## a közlekedési morál javításáért!



Főtámogató:

**HONDA**  
The Power of Dreams

A balesetmentes közlekedés támogatói:

**Hungaroring**  
Sport Zrt.


Vezetéstechnikai Centrum  
HUNGARORING

## Voksoljon a FAIR vezetésre és

### AUTÓS VERSENY DÍJAK:

**HONDA**  
The Power of Dreams


#### 1. helyezett

- Kéthetes Honda CR-Z sporthibrid használat
- Wellness hétvége 2 fő részére a Hotel Gyula\*\*\*\* szállodában

#### 2. helyezett

Egyhetes Honda CR-Z sporthibrid használat

#### 3. helyezett

Hosszú hétvégés Honda CR-Z sporthibrid használat



### MOTOROS VERSENY DÍJAK:

#### 1. helyezett

- Kétnapos Honda motorkerékpár vezetéstechnikai képzés a Safety Hungary-nél
- Karasna Motorosbolt Dainese motoros felszerelése (bukósisak, térdvédő)

#### 2. helyezett

- Egyhetes Honda CBR 250R használat
- Karasna Motorosbolt Dainese motoros felszerelése (gerincvédő)

#### 3. helyezett

- Hosszú hétvégés CBR 250R használat
- Karasna Motorosbolt Dainese motoros felszerelése (vesevédő)

A képek illusztrációk!

A promóció időtartama: 2011. május 11.-2011. június 21.  
Feltételek, a nyeremények pontos jegyzéke és hivatalos játékszabály a [www.automotor.hu/fairvezeto](http://www.automotor.hu/fairvezeto) weboldalon.

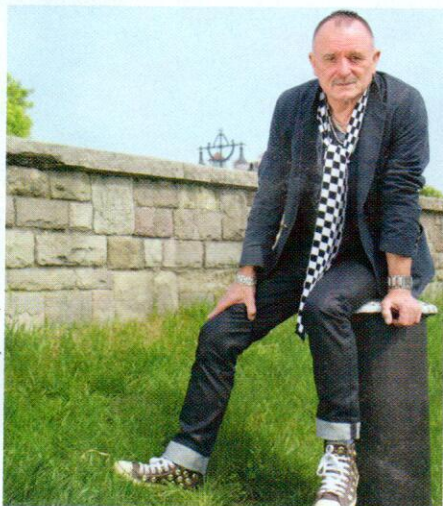
**autó  
motor**  
ALAPÍTVÁ: 1948

# A FAIR VEZETŐ MAGAZIN!

# Sztárok a FAIR vezetés mellett

## Nagy Feró és Nagy Sándor is toleranciára buzdít

Fotócredit: RTL Klub/Sajtóklub/Trunkó Bálint



Nagy Feró és a Csillag születik műsorvezetője, Nagy Sanyi kiáll a FAIR vezetés mellett. Feró többnyire motorral, Sanyi autóval közlekedik, de abban egyetértenek, hogy a biztonságos közlekedéshez toleranciát kell tanulnunk.

Nagy Feró örömmel támogatja az idén negyedik alkalommal elindult FAIR vezető programot, hiszen motorral és autóval közlekedve is tapasztalja,

mennyi baleset elkerülhető lenne, ha egy kicsit odafigyelnénk egymásra az utakon.

„A legnagyobb probléma a tolerancia hiánya. Nehezen viselik az autósok, hogy a motor kisebb és jobban kormányozható, ezért gyorsabban lehet vele közlekedni a városban a dugóban. Azt ugyan nem tartom helyesnek, hogy a kétkerekűek bevágnak az autósok elé, de meg kell tanulni, hogy mindig számítani kell a felbukkanásukra. Nem jó, ha a kocsiban ülők agresszívan reagálnak az ilyen helyzetekre, én nem vagyok ilyen. Nyugdíjas vezető vagyok, nem szeretek sietni, vagy idegeskedni.” Körültekintése ellenére Feróval is történt már baleset. „Tavaly volt egy szerencsétlen esésem, amit azóta sem értek, miért történt. Több mint harminc éve motorozom, az ember az ilyen esetekből mindig tanul, utána jobban figyel, de vannak szerencsétlen véletlenek is.”

Nagy Sanyi, a Csillag születik egyik házigazdája szintén az odafigyelésben látja a megoldást.

„Magyarországon nem alakult még ki a megfelelő közlekedési morál. A motorosokkal szemben például nagyon alacsony a tolerancia. Én igyekszem erre odafigyelni, nem a sebesség, hanem a megfontolt vezetés híve vagyok. Fiatalabb koromban még nem voltam ennyire körültekintő, előfordult, hogy nekitolattam más autóknak,



Fotócredit: RTL Klub/Sajtóklub/Trunkó Bálint

ez mostanra nem fordulhat elő. Talán ezért nem is volt komolyabb balesetem. Egyszer elütöttem egy őzet, ami nagyon megviselt, napokig a hatása alatt voltam” – árulta el az RTL Klub műsorvezetője.

A sztárokkal együtt támogassa Ön is a FAIR vezető kampányt, kattintson a [www.automotor.hu](http://www.automotor.hu) oldalra és szálljon harcba az értékes nyereményekért a program támogatójaként.

## pályázzon a nyereményekre!

### TOVÁBBI NYEREMÉNYEK:

- 20 Formula-1 Magyar Nagydíj belépőjegy
- 2 Wellness hétvége 2 fő részére a Hotel Gyula\*\*\*\* szállodában
- 10 Oxygen wellness bérlet
- 20 Prevent S.O.S csomag
- 20 fő részére élménygokartozás
- 15 Autó-Motor ajándécsomag
- 15 Autó-Motor féléves előfizetés
- 15 Cango&Rinaldi mandzsettagomb
- 15 bőr irattárca

**f** EXTRA nyereményjáték a facebookon!  
[www.facebook.com/automotor.hu](http://www.facebook.com/automotor.hu)

Facebook nyereményeink:

- 1 ifjúsági bázis vezetéstechnikai kurzus
- 20 középiskolásnak baleset-megelőzési képzés
- 5 fő részére élménygokartozás
- 10 Hungaroring ajándécsomag

A balesetmentes közlekedés támogatói:



Szakmai partnerek:

ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottsága  
[www.langlovagok.hu](http://www.langlovagok.hu)

Nyeremények felajánlói:



**KLIKKELJEN! [www.automotor.hu/fair](http://www.automotor.hu/fair)**

16 [www.automotor.hu](http://www.automotor.hu) 17

# Vitaminkúra után

Berlinből a Lausitzringig repített az Insignia OPC (lásd a keretesben), hogy kipróbálhassam az új Opel Corsa OPC Nürburgring Editiont. Utóbbiról annyit érdemes tudni, hogy hiába néz ki úgy, mint eddig, teljesen más autó lett. Sokkal jobb!

A 210 lóerővel lazán megbirkózik az a felfüggesztés, sperrdiffi és fékrendszer, amelyet eredetileg az új Astra OPC számára készítettek. A mi csoportunknak ráadásul szakadó eső is jutott osztályrészül, úgyhogy tényleg szükség volt az autó minden tudására - no meg az enyéme is -, hogy követni tudjam a normál Corsa OPC-ben autózó, fél kézzel adóvevőt tartó és abba beszélő („most kettesbe vissza, itt óvatosan engedd rá a gázt kigyorsításkor, padló-padló-padló”) Joachim Winkelhockot. Aki tehát tud úgy vezetni, mint egy volt DTM-bajnok, annak elég lesz a normál Corsa OPC, mindenki másnak csak ajánlani tudom a Nürburgring különkiadást.

## Jobban uralható, de prémiumbenzint kér

Igyekeztem kellett, hogy tartani tudjam a lépést, eközben végig a segítségemre volt a pontos kormányzás, a jó tapadásnak köszönhetően hamar el tudtam kezdeni a kigyorsítást, és a fékek is egészen jól viselték a nedves burkolatot. A szakadó esőre való tekintettel előre mondták, hogy ne kapcsoljam ki az ESP-t. Megfogadtam a tanácsot, de tulajdonképpen felesleges volt. Az önzáró differenciálmű miatt áthangolták az elektronikus felügyeletet, így az még esőben sem érezte szükségét a beavatkozásnak - pedig egyszer még keresztre is álltam, amikor az éles visszafordulásnál hirtelen megtapadt az első kerék, és behúzta az ivre az orrát a Corsa, a hátsóját meg a lendület vitte tovább. Az ESP meg se nyílt, hagyta, hadd tomboljam ki magam.

Óvatosan kell tehát bánni minden idők legvadabb Corsájával, ami nemcsak a normál OPC-hez képest, hanem abszolút értelemben is egy nagyon jól vezethető autó lett. Mindehhez hozzátartozik

Találtak néhány lóerőt a motorban, de ennél fontosabb, hogy sokkal jobb futóművet kapott a Corsa OPC.

Nem kell félni az esőtől, a Nürburgring Edition sperrdiffije kihúzza a bajból



Innen nézve nincs sok változás a normál Corsa OPC-hez képest

még az is, hogy hivatalosan 100 oktános, azaz prémiumbenzinnel kell megtankolni az autót ahhoz, hogy mind a 210 lóerőre számíthasson a tulaj. A Nürburgring Edition ára ugyan még nem ismert, de az általa adott tudástöbbletet figyelembe véve népszerű választásnak bizonyulhat a vásárlók körében. Idén 500 darabot terveznek eladni belőle, jövőre és azt követően pedig már annyit gyártanak, amennyire csak igény mutatkozik.

LÖVEI GERGELY



## ÚJ SZÍNEK

### Matt OPC-k

Az Opel Performance Center nemcsak a nagy teljesítményű autókért felel, hanem a különleges megjele-



nés is az ő asztaluk. **A FEJLESZTŐK LEGÚJABB ÖTLETE A MATT SZÍNEK BEVEZETÉSE.** Egyelőre csak felméri az igényeket, de a Lausitzring boxutcájában kiállított két autó azt bizonyítja, hogy a dolog technikai részével már készen állnak. Természetesen az Opel Insignia OPC (1) mattfekete és a Corsa OPC (2) mattfehér színe csak minta, több ilyen árnyalatot is piacra tudnak dobni. Az OPC állítása szerint az ő matt fényezésüket egyébként akár gépi mosóban is nyugodtan lehet majd tisztítani, nem fog idővel kifényesedni.



Ha elég érzékeny a tarkónk, leolvashatjuk a kanyarokat





Futómű, fék, önzáró differenciál – az új Astra OPC alkatrészei ezek



Az alulkormányozottságtól eltekintve nem okozott gondot a Corsa OPC Nürburgring Edition terelgetése a Lausitzringen

<b>i OPEL</b>	<b>Corsa OPC NE</b>	<b>Insignia OPC U ST</b>
Összlökettérfogat (cm <sup>3</sup> ):	1598	2792
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	V6/24 turbó
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	154/210/5850	239/325/5250
Max. nyomaték (Nm/min):	280/2250-5850	435/5250
Hossz./szél./mag. (mm):	3999/1737/1488	4908/1856/1520
Tengelytáv (mm):	2511	2737
Fordulókör (m):	10,6	11,4
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1307/445	1940/535
Csomagtér (l):	285/1050	540/1530
Üzemanyagtank (l):	45	70
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	6,8	6,6
Max. sebesség (km/h):	230	260
Fogy. város/országút (l/100 km):	9,9/6,2	16,7/7,8
CO <sub>2</sub> -kibocsátás (g/km):	178	259

## MENETPRÓBA OPEL INSIGNIA OPC UNLIMITED



# Nincs korlátozás

Plusz pénzért kiiktatják a tempókorlátozást az Insignia OPC-ből.

Nem is annyira a végsebesség korlátozásának kiiktatása a nagy üzlet az Opel Insignia OPC megvásárlásában, hanem az, hogy a tulajdonos ezenkívül még kap egy OPC vezetési tréninget is. Ezért alapesetben 480 eurót kell fizetni, meg perzse szállást a dudenhofeni tesztpálya környékén, hiszen ott történik az oktatás.

A korlátozás nélkül 270 km/órás sebességet elérni képes Opel Insignia OPC egyébként a hétköznapok során nem tud többet egy normál társánál. A menetpróba a Berlintonól délre vezető, korlátozás nélküli autópályákon zajlott, ahol bizony nagyon szenvedett az autó 200 km/óra felett, csak hosszas kínlódás után tudtam elérni egy pillanatra a 240 km/órás tempót. Két tonnával nem lehet játszani! Ennél már csak az ablaktörlő-szenvedését volt rosszabb nézni, ami úgy 200-tól alig tud a menetszél ellenében visszahúzódní a motorháztető fedezékébe. Mondjuk ez is jobb volt annál, mint hogy a Lausitzring oválpályáján 130-140 km/órás tempóval mentünk pár kört, mert akkora volt a víz...

Nekem egyébként rögtön egy automatikus váltóval felszerelt OPC kombi jutott. Bár ez „csak” 260-at tud, ez tűnik a legjobb párosításnak. OPC-fokozatban elég kemények a váltások, de normál üzemmódban már hozza a vajpuha kapcsolásokat a hatfokozatú egység. Városi dugóban nyugodtan lehet pihenni, szükség esetén meg ott vannak a kapcsolófülek a kormányküllők mögött. Igényli is ezt a vásárlóközönség, melynek tagjai jellemzően valamelyik német prémiummárkából ülnek át az Opel Insignia OPC-be – amit az eddigi visszajelzések alapján egy pillanatra sem bánnak. LG



Alapvetően finoman kapcsol az automatikus váltó, OPC üzemmódban viszont durván

Monte-Carlo vagy Beverly Hills lenne a természetes közege a 6-os Cabrióának, nálunk azonban olyan feltűnő jelenség, hogy abszolút kilóg az utcaképből.



# Csupa csillogás



**T**udom, hogy BMW-rajongók ezrei kívánták a pokolba Chris Bangle-t, a bajorok korábbi vezető designerét, szerintem viszont az előző 6-os a 2003-as premier idejében formai szempontból legalább akkora durranás volt, mint a januárban bemutatott új nemzedék. Azóta - a design területén - nagyot fordult a világ a BMW-nél, a formabontó és sokat vitatott megoldások helyett visszatértek oda, ahol a Bangle-féle kitérő előtt voltak. A bajorok formatervezési csapatát két éve vezető Adrian von Hooydonk sokkal inkább a BMW-rajongók nyelvén beszél, sikeresen alkalmazza azokat a jegyeket, amelyekről a márkafetisiszták szíve is hevesebben ver.

## A 6-ossal lehetetlen elvegyülni a tömegben

Ilyen jegy például a hosszú gépház, a rövid első túlnyúlás és a jellegzetes BMW-fényszórók. Utóbbiakban a nappali menetfényt kék árnyalatú LED-ek bocsátják ki, így az „angyal szemekről” messziről azonosítható, hogy ez csakis BMW lehet. Egyébként nem kell autóbölcshöz lenni ahhoz, hogy valaki észrevegye az autót. Idősek, fiatalok, nemtől függetlenül megbámulják a 6-ost, ennél nagyobb elismerést pedig aligha kaphat egy autó.



A 10,2 colos óriásmonitor uralja a középkonzolt



A váltóbillentyűk alapáron járnak az új 6-os Cabrióához



A 640i modellnél széria a start-stop rendszer



A sávellhagyásra figyelmeztető rendszer felára 151 800 Ft



Méretes rekeszt találunk a könyöktámasz alatt

FOTÓ: HILBERT PÉTER



19 másodperc alatt veti le tetejét a 6-os Cabrio. A vászontető ellenére hihetetlenül csendes az utastér



Az első üléseket a támlában elhelyezett gomb segítségével is előretolhatjuk. Kabrióhoz képest parádés a helykínálat, egy ötméteres autóéhoz viszonyítva már nem



Főleg akkor vált ki érdeklődést a modell, amikor látványosan leveti felsőruházatát, pontosabban vászontetejét. A vetkőzés mindössze 19 másodpercig tart (a zárás 24-et vesz igénybe), menet közben 40 km/órás sebességig végezhető el. Ahogy egy ilyen kaliberű modelltől természetes, a vezetőnek semmi más dolga nincs, mint hogy a gombot megnyomja - reteszeléssel nem kell bajlódnia. A klasszikus, vászontetős megoldásnak természetesen előnye és hátránya is van. Egyrészt a keménytetőkhöz képest (pl. Mercedes SL) a helyigénye kisebb, illetve súlymegtakarítást jelent, másrészt sérülékenyebb és hosszú távon kevésbé áll ellen a szélsőséges időjárási körülményeknek (tűző napsütés, hó stb.), és ami még fontos, kevésbé jó hangszigetelő. A legnagyobb meglepetést egyébként éppen ez okozta: elképesztő csend honol az utastérben, még autópályán, nagy tempónál sem kell felemelnie az embernek a hangját.

Ha kinyitjuk a tetőt, a nagy BMW legalább olyan kecses, mint zárt állapotban, s az igazat megvallva minden perc élmény benne. Az oldalüvegek (összesen négy) és a hátsó, fűthető, kis szélvédő gyakorlatilag teljesen kizárják a huzat lehetőségét, 130 km/órás tempóig

a szélvédelem egészen kiváló. Hátul már más a helyzet, felhúzott ablakok mellett is hevesen borzolja a szél az utasok haját - ekkor tűnik fel, hogy az említett hátsó szélvédő lehetne magasabb.

### A hátsó sor meglepően tágas és jól használható

Annak ellenére, hogy hátul nem tökéletes a szélvédelem (persze jogos kérdés, hogy melyik kabrióban az), a hátsó sor a 6-os Cabrio egyik nagy ütőkártyája lehet. Nem terpeszkedős helyre kell gondolni, de ha valaki átlagos termetű, annak kifogástalan a két hátsó ülés, melyek döbbenetesen jó oldaltartással rendelkeznek, sőt még ISOFIX-pontok is vannak, ha netán gyermeket ültetnénk be. Tulajdonképpen csak 180 cm-es magasság felett érezhetjük kevésnek a lábának és a fejnek jutó helyet, ami még akkor is szép teljesítmény egy kabriótól, ha tudjuk, hogy bizony ez egy ötméteres óriás. Az első sorból nézve egyébként megtévesztően hasonlít az 5-ösre az autó, de annál még mélyebben ülünk, a lábaink jobban előre vannak nyújtva, meg ugye a biztonsági övet nem az oszlopon, hanem az üléstámla külső oldalában találjuk.

Mivel a szélvédő meredek, zárt állapotban bunkerszerűen masszívnak hat a 6-os, amit a széles, vezető felé fordított középkonzol és a magas kardánalagút is felerősít. A berendezés is az 5-ösből és a 7-esből lehet ismerős, a műszerfal és a kezelőszervek teljesen megegyeznek. Két dologban különbözik markánsan az említett modellektől: akár 10,2 colos (!) központi kijelző is kérhető (mesés szép grafikával), illetve a kesztyűtartó és a felette lévő lekanyarított rész sem szokványos.

Bármennyire is tágas a 6-os a legtöbb konkurenshez viszonyítva, csodát a BMW sem tudott tenni a csomagartatót illetően. A 350 és a 300 literes érték (utóbbi nyitott állapotban) nem tűnik rossznak (ez nagyjából egy kompaktautóénak felel meg), de hiába mély és széles a raktér, ha a rakodónyílás borzasztóan szűk. Itt aztán megtanulja az ember, hogyan kell legőznie pakoláskor!

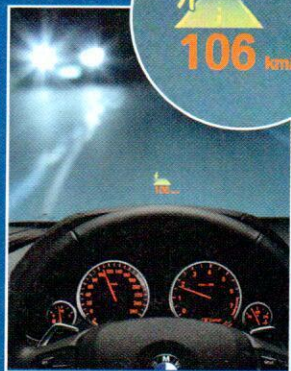
### Zene a füleknek a hat-hengeres trombitálása

A 6-oshoz egyelőre kétféle benzines turbómotort kínál a BMW, s a tesztautónkat hajtó „bázismotor” sem piskóta. A kettős leömlésű turbóval lélegeztetett, soros hat-hengeres, 3,0 literes egység ►

## i EXTRÁK

### Választási lehetőség

A 26 millió Ft-os alapár igazából csak „tájékoztató” jellegű, a legtöbb vásárló ugyanis számos extrával rendel meg a BMW 6-os Cabrió. A teljesség igénye nélkül olyan igénycségek választhatók hozzá, mint a négykerékkormányzás (569 100 Ft), a head-up display (405 700 Ft) vagy éppen



az alakfelismerős Night Vision éjjellátó berendezés (642 000 Ft). A változtatható futómű- és gázpedál-karakterisztika (Dynamic Drive Control 379 400 Ft) biztosan a népszerű tételek között lesz, a 732 500 Ft-os Professional navigációs rendszerhez és a 61 300 Ft-os LED-es ködfényszóróhoz hasonlóan. **A TELJES BŐRBORÍTÁSÚ MŰSZERFALÉRT IS SZÉP SUMMÁT KÉRNEK** (423 200 Ft), de a komfortülések (642 000 Ft) és az állóhelyzeti fűtés (452 300 Ft) sem filléres tételek.

320 lóerőt teljesít, de ennél sokkal szemléletesebb, hogy a 450 Nm-es maximális nyomaték 1300-as fordulattól egészen 4500-ig rendelkezésre áll. A gyakorlatban ez annyit tesz, hogy a pincétől a plafonig nagyon húz a motor. A gázpedált padlóig nyomva lörüggásszerűen indul meg a 6-os, de tulajdonképpen ugyanazt tudja közepes és magas fordulaton is, a 7000-es leszabályozás előtt nem tesz rá még egy lapáttal. Az 5,7 másodperces gyorsulás önmagában is remek, ám az igazi élményt a magas fordulaton felszínre törő hangok adják. Mintha egy komplett zenekar dolgozna a gépháztető alatt! Ezek után bele sem gondolok, milyen lehet a 407 lóerős V8-as motorral hajtott 650i (30 590 000 Ft)...

A meggyőző produkcióból a nyolcfokozatú automata váltó is kivessi a részét. Nem vitás, hogy a ZF-gyártmányú egység a ma létező egyik legjobb automata, mert lélegzetelállítóan finoman vált és gondolkodási idő nélkül kapcsol lejjebb és feljebb úgy, hogy azt egy profi vezető se tudná jobban csinálni. A pihentető nyolcadik fokozat miatt ráadásul autópályán dízeleket megszegyenítően keveset forog a motor (130 km/óránál



Lehetne magasabb is a hátsó szélvédő. Mentségére legyen mondva, hogy fűthető



Mély, de nagyon szűk nyíláson át pakolható a 350 literes csomagtér

Az egyetlen rögzítőelem a csomagtérben ez a háló



102 100 Ft-ért adja a sziásakat a BMW

**i** GAZDASÁGI ADATOK

Értékcsokkonás*:	
BMW 640i Cabrio (320 LE) alapár:	25 998 000 Ft
1 év elteltével:	18 934 300 Ft
3 év elteltével:	14 463 300 Ft
5 év elteltével:	10 864 600 Ft

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



2200/min). A takarékoság jegyében mindezt megfajelték start-stop rendszerrel és fékenergia-visszanyeréssel, ennek ellenére nagyjából 500 kilométerenként 25 ezer Ft-ot kell a benzinkútnál hagyni. A 11,8 literes tesztfogyasztást a 320 lóerős teljesítmény ismeretében mégsem nevezném rossznak.

A bitangerős 3,0 literes motor dacára nem kifejezetten sportos a 6-os viselkedése, hiszen a közel kéttonnás súlyát nem tudja letagadni. Persze a futómű legpuhább állásában (Comfort) is a végsőkig ragaszkodik az úthoz, és a kormányzás is példásan közvetlen, mégis egyértelmű, hogy vérbeli gran turismo és nem sportkocsi a BMW modellje. A kipörgésgátló Normal módban amúgy sem túl engedékeny, a legkisebb kitérés hajlamot is azonnal elfojtja.

**Minimum 26 milliót kell fizetni a 6-os Cabrióért**

Az új 6-os Cabrio egy vagyonba kerül, a közel 26 millió Ft-os alapár igencsak leszűkíti a vevőkört, főleg, hogy extrákkal könnyedén ráköltethetjük még egy 3-as BMW árát is. Ezen az árszinten azonban nem valószínű, hogy ez lenne a döntő tényező, elvégre a nagy vetélytársak, mint a Jaguar XK vagy a Porsche 911 Cabriolet (bár mindkettő csak nagy jó indulattal nevezhető négyülésesnek) sem olcsóbbak. Így szinte biztos, hogy hazánkban nem lesz az utcakép szerves része az új 6-os. Monte-Carlóban és Beverly Hillsben viszont valószínűleg más lesz a helyzet...

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

A TULAJDONOS VÉLEMÉNYE

**Generációs különbség: M6-os kontra 640i**

Az új 6-os kapcsán kíváncsiak voltunk egy tulajdonos véleményére is. Pecsénye Roland 2008 óta vezet egy M6-os Cabriót, mellyel szeszemenően elégedett. „Azért esett a választásom az M6-osra, mert az 507 lóerős teljesítményhez viszonylag tágas utastér és korrekt használati érték tartozik, de ha kell, egy szempillantás alatt előjön az öserő a V10-es szívómotorból. Az eddig együtt töltött 80 ezer kilométer alatt tulajdonképpen semmi műszaki probléma nem volt az autóval, mindössze a toronymerevítő csavarját kellett meghúzni, illetve a tetőmechanika szorult egyszer zsírzásra. Ami az új 6-ost illeti, a kényelem területén sokkal jobb,

komfortosabb az ülése, és a rugózása is lényegesen puhább. A legnagyobb meglepetést a váltó okozta, elképesztő gyorsasággal és nagyon finoman vált. A motor egy nyolchengeres teljesítményét hozza, de az M6-os után túl egyenletes a teljesítményleadása.” Arra a kérdésre, hogy mit szól ahhoz,

hogy a V10-es szívómotor helyét V8-as turbó veszi át, Roland egyértelmű választ adott: „A V10-es motor már akkor is unikum volt, amikor bemutatták, most pedig még inkább az lesz, hogy eltűnt a palettáról. Kifejezetten sajnálom, hogy az új M6-osban már nem ez lesz.”





Hátramenetben a jelvény felbillen, oda rejtették a tolatókamerát

A „Havanna” metálfényezés felára 315 200 Ft. Extrákra milliókat el lehet költeni, tesztautónk 35 323 400 Ft-ot kóstál



Turbólyuk kizárva: a feltöltő kettős leömlésű

BMW	640i Cabrio
Összlökettérfogat:	2979 cm <sup>3</sup>
Hengerek/szelepek:	56/24 turbó
Max. teljesítmény:	235 kW (320 LE) 5800-6000/min
Max. nyomaték:	450 Nm 1300-4500/min
Hossz./szél./mag.:	4894/1894/1365 mm
Tengelytáv:	2855 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1915/450 kg
Csomagtér:	350 l
Üzemanyagtank:	70 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	5,7 s
Maximális sebesség:	250 km/h
Fogy. város/országút:	10,9/6,2 l/100 km
Tesztfogyasztás:	11,8 l/100 km
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	185 g/km
A modell alapára:	25 998 000 Ft

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

## i AZ ELŐD

### Kisebb és könnyebb

A 2003-as Frankfurti Autószalonon debütált E63-as 6-os (a kabrió verziót 2006-tól gyártották) teljes HOSSZÚSÁGA ÉS TENGYELTÁVOLSÁGA IS 7 CENTIMÉTERREL RÖVIDEBB, mint az új generációé. A mostani modellnél jó 100 kg-mal könnyebb felmenőhöz



### dízelmotort is kínált a BMW

(286 LE), de ezt leszámítva csak atmoszferikus benzinmotorokkal volt elérhető (258-507 LE). Az M6-os és a 635d kivételével valamennyi verzióhoz manuális sebességváltó járt alaphelyzetben - az új 6-os már kizárólag nyolcfokozatú automatával létezik.

#### TETSZETT

- design/atmoszféra
- dinamizmus
- komfort
- hátsó férőhely

#### NEM TETSZETT

- drága extrák
- kis üvegfelületek

#### am ÖSSZEGZÉS

Ha valaki nagy teljesítményű, teljes értékű kabrióra keres, négy üléssel, annak alighanem az új 6-os az egyik legjobb választás. Döbbenetesen komfortos, kellően erős, de egy hájszányival kevésbé sportos, mint elődje volt.

HIRDETÉS

# Bilobil® Aktív. Aktív fejben + Aktív testben!

## Bilobil® Aktív: Ginkgo biloba levél + Ginseng gyökér

Megfelelni a szellemi és fizikai kihívásoknak összetett feladat – összetett segítséget igényel! Ilyen a két növény kivonatát tartalmazó Bilobil® Aktív kapszula. A Ginkgo flavonoidok hozzájárulnak a szervezetet károsító szabadgyökök semlegesítéséhez, a keringési rendszer normál működéséhez, a megfelelő véráramláshoz, így a sejtek oxigénnel és tápanyaggal való ellátásához.

A Ginseng pedig gondoskodik a megfelelő szellemi és fizikai erőnlét fenntartásáról. Bilobil® Aktív a mindennapok szellemi és fizikai aktivitásáért!

Bilobil®. Keringés mesterfokon!

**TEVA**

TEVA MAGYARORSZÁG ZRT.

www.bilobil.hu

A Bilobil® Aktív étrend-kiegészítő kapszula. Összetevők: Ginkgo biloba levél száraz kivonat (60 mg), Ginseng gyökér száraz kivonat (100 mg). Ellenjavallat: 3 éves kor alatt, terhesség, szoptatás, magas vérnyomás és véralvadást gátló szerek szedése, valamint az összetevők bármelyikével szembeni túlérzékenység esetén. Műtéteket megelőzően szedése nem javasolt. Az étrend-kiegészítő nem helyettesíti a kiegyensúlyozott vegyes étrendet és az egészséges életmódot.

ÓÉTI szám: 6668/2010



BI/201105/Autó-Motor

Feeling Good

# Kicsinosítva

Aktuálisra vált a kis i10-es modellfrissítése, így az apróság most kicsinosítva keresi a kuncaftok kegyeit.

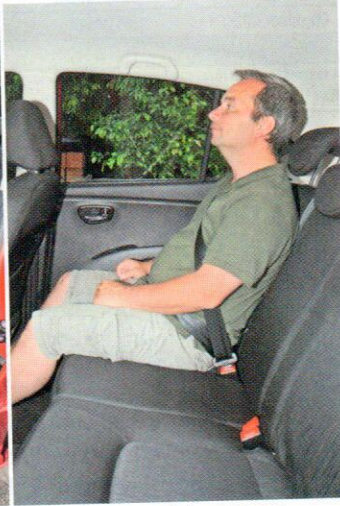
Szemből igazán határozott maszkot kapott az i10-es, az autóhoz rendelhető egyetlen extra a metálfényezés (85 000 Ft)



Nekem bejön a korábbi álmatag formavilágnak búcsút intő, sokkal vagányabb új i10-es. Megújultak a lámpák, agresszívebb az ütköző kialakítása, új a hűtőrács kiosztása, a ködlámpafészkek, szóval a pöttöm is megkapta a Hyundai aktuális egyenarcát. Az oldalvonal nem, a hátsó pedig csak minimális mértékben változott – más a lámpa és szolidan átrajzolták a lökhárítót. Belül a külsőnél jóval visszafogottabb átalakításokat hajtottak végre: új az analóg kijelzők grafikája, kék a háttérvilágítás, digitális az üzemanyag-szintjelző, a rádió pedig immár a kormányküllőbe integrált gombokkal is vezérelhető.

## Meglepetés: kívül kicsi, belül nagy

Az i10-esre pillantva semmi jóra nem számíthatunk belül, pedig a 3585 mm-es hosszhoz képest meglepetés a kabin mérete. Az autóba egyszerre akár négy átlagos termetű felnőtt is befészkelheti magát, csak a természetesebbeknek lehet szűk a teret. A fej- és a lábtér a kategóriában jónak számít, a sofőr azonban moroghat a csak magasságában állítható kormány és a nem elég mélyre leengedhető ülés miatt. Rekeszek és pohártartók is jutottak bőven a kabinba, a rádió alatti fióknál nemcsak 12 voltos aljzat, hanem USB-, AUX- és iPod-



Kellően kényelmesek az első ülések, hátul felnőttek is elférnek

csatlakozó is helyet kapott. Utóbbi szériatartozék, ahogy a 2 DIN méretű, MP3-lejátszós, négy hangszórós CD-rádió is. Dicséretes, hogy ezt egy 2,39 milliós autonál alapáron kínálják! Az már kevésbé örvendetes viszont, hogy a bokamagasságban lévő hangszórók

ereje finoman szólva is gyenge, a menet közbeni erős motorzaj miatt a tempó függvényében állandóan hangosítani kell a rádiót.

A hátsó támlák osztva dönthetők, ahogy az ülőlapok is, így könnyű sík padlóju karaktert nyerni. A csomagtartó 225 literes, ám 925

## i GAZDASÁGI ADATOK

Szervizköltség átlagos használat esetén (becsült nettó összegek)	
15 ezer km-nél:	26 933 Ft
30 ezer km-nél:	36 586 Ft
45 ezer km-nél:	40 066 Ft
60 ezer km-nél:	48 322 Ft

Garancia: 5 év kilométer-korlátozás nélküli általános garancia, 3 év fényezési, 10 év átrozdásodás elleni garancia. Előírt karbantartás: 15 000 kilométerenként/12 havonta.

Értéksökkenés*:	
Hyundai i10 1.1i (69 LE)	2 399 000 Ft
Comfort AC alapára:	
1 év elteltével:	2 168 700 Ft
3 év elteltével:	1 811 900 Ft
5 év elteltével:	1 471 200 Ft

eurotaxGLASS's  
Automotive Business Intelligence

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

## i KIA PICANTO

### Testvérháború



A Hyundai i10-es testvérmodellje a Kia Picanto, melynek most debütált a második generációs változata. A PICANTO FÓRJA AZ I10-ESSEL SZEMBEN, HOGY TÖBBFÉLE MOTORRAL ÉS VALÓDI OPCIÓS LISTÁVAL KÍNÁLJÁK. Választható hozzá háromhengeres 1,0 literes (69 LE, 2 299 000 Ft), négyhengeres 1,2-es (85 LE, 2 499 000 Ft), és kérhető a kisebb aggregát benzín-LPG autógázos változatban (82 LE, 3 049 000 Ft) is. A Kiahoz rendelhető olyan tételek, mint például ESP, automatikus váltó, automatikus klímavezérlés, oldal- és függönylégzsákok. A garancia 7 év/150 000 km-re szól.



literesre növelhető. A hátsó fedél nagy, a berakodást nem nehezítik benyúló karosszériaelemek – speciálisan egy 93x93x25 centiméteres doboz gond nélkül befér az i10-esbe. A merev kalaptartó felületén kialakított mélyedésekbe nyugodtan pakolhatunk kisebb tárgyakat, az utasülés alatt fiókot, a fejtámlájánál pedig horgot helyeztek el, amire akár háromkilós szatyor is akasztható. Nem praktikus, hogy a kalaptartó a csomagterajtó nyitásakor nem emelkedik fel, kézzel kell felbillenteni, ha pedig elfelejtjük lehajtani, akkor tolatáskor azzal szembesülünk, hogy eltakarja a hátsó szélvédőt... A terhelhetőség 425 kiló, arra azért ügyeljünk, hogy megpakolva bizony szépen leül az autó hátulja, s bizony könnyen felfeküdhethet a járdaszegélyre.

## Megy ez, csak bátran nyomni kell neki!

Nekem néha már-már vicces a Hyundai-Kia testvérpáros modelljeinek harca, a Hyundai elvileg a prémiumkategória, a Kia pedig az olcsóbb tömegmodell szerepében feszít – legalábbis Dél-Koreában így propagálják a dolgot. A lényeg, hogy az i10-eshez nem kínálják a Picantóban lévő 1,0 literes háromhengerest, mely pont olyan erős, mint a Hyundai négyhengeres 1,1-es. Megéri két eltérő konstrukciójú, de azonos teljesítményű (69 LE) motort gyártani? Kétféle... Az tény, hogy a hangja szolidabb, közel sem olyan kerregős, mint a Kia egyliterese, viszont elég falánk az 1,1-es. A megtett kilométerek körülbelül 40%-át autópályán teljesítettem az i10-essel, de a 6,7 l/100 km-es fogyasztás még így is mellbevágó.

Egyébként nem megy rosszul a Hyundai, a 69 lóerő és a 99 Nm-es nyomaték dacára kihúzatva kifejezetten nyomulós arcát mutatja az autó. A száguldásnak nem is az erőhiány, sokkal inkább a jókora lármája szab gátat, a megengedett autópályatepőnél jelentkező 4000-es fordulatszámra besűrűsödő motorzaj már-már szinte elnyomja az egymás mellett ülők beszélgetését. 130 körül nemcsak a ricsaj, hanem a kormányon és a visszapillantó tükrölapokon jelentkező szolid remegés is jelzi, hogy a tempó felett már nem árt vigyázni. A jó megvezetésű ötfokozatú váltó könnyen kapcsolható, a fékek elfogadhatóan lassítják a csöppséget. Az i10-es oldalszélre érzékeny, de szerencsére ez inkább a magas



Gusztusos a pult, a háttérvilágítás immár kék színű. A műanyag kormánykarima csúszós



Dupla pohártartó, mögötte rekesz



Médiacsatlakozók a középkonzolon

építésmód, mintsem a dülöngélős futómű rovására írható. A kellemes hangolású futómű a 14 colos kerekekkel – rajtuk 165/65-ös gumikkal – még nagyobb úthibákön áthajtván sem bizonyult kényelmetlennek, miközben kanyarban nincs ijesztő mértékű sodródás vagy hirtelen oldalmozdulási hajlam.

Idegesítő jelenség azonban, hogy az 1,1-es aggregát hidegen erős alapjáratú ingadozásba kezd (500 és 1100/perc között ugrál),

pillanatnyi erőtlenség lesz úrrá rajta, a gázpedálra taposva pedig nem igazán reagál a kocsira – a végeredmény szinte garantáltan lefulladás lesz. Az ok, hogy az aggregátunk hidegen is teljesítenie kell az Euro-5-ös szabványt, ezért a motorvezérlés „kímélő” üzemmódban dolgozik közvetlenül az indítás után. Szerencsére utóbbi rángatás néhány méter után elmúlik. Az i10-es egyetlen korrektül felszerelt, Comfort AC változat-

ban kapható, széria többek között a dupla légszák, a klíma, a rádió és az elektromos ablakmozgatás is. A frissítés során a hazai kínálatból nemcsak az extralista tűnt el, hanem kikerült a repertoárból a korábbi 1,2-es benzines és az 1,1-es dízelmotor is. A kicsinosított i10-es a „kell vagy sem” kategória kiskirályának is tekinthető, ami nem biztos, hogy célravezető felállítás 2011-ben.

MOLNÁR JÓZSEF



Hátulról nem olyan drasztikus a megújulás. Parkolni álom a pindurka i10-essel, a fordulókör átmérője 9,5 méter

FOTÓ: HILBERT PÉTER



A kalaptartót kézzel kell felemelni



925 literesre növelhető a raktér

i HYUNDAI i10	1.1i
Összlökettérfogat:	1086 cm <sup>3</sup>
Hengerek/szelepek:	54/12
Max. teljesítmény:	51 kW (69 LE) 5500/min
Max. forgatónyomaték:	99 Nm 4500/min
Hossz./szél./mag.:	3585/1595/1540 mm
Tengelytáv:	2380 mm
Fordulókör:	9,5 m
Saját tömeg/teherbírás:	980/425 kg
Csomagtér:	225/925 l
Üzemanyagtank:	35 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	15,0 s
Maximális sebesség:	156 km/h
Fogyasztás város/országút:	5,8/4,1 l/100 km
Testfogyasztás:	6,7 l/100 km
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	110 g/km
A modell ára:	2 399 000 Ft

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: HYUNDAI HOLDING HUNGARY KERESKEDELMI KFT., 1182 BUDAPEST, SALLAI ÚT 15. TELEFON: 06-1-887-5700

TETSZETT
- formai megújulás
- ár-érték arány
- kabinméret, variálhatóság

NEM TETSZETT
- lefulladás hajlam
- fogyasztás
- izasztó műanyag kormány

### am ÖSSZEZÉS

Egy tetszetős városi minivel állunk szemben, melynek ár-érték aránya figyelemre méltó. Kompromisszumot kell azonban kötni a felszereltség terén – az egyetlen rendelhető extra a metálfényezés... Az ötéves garancia nagyvonalú, a típus értékesítése pedig csekély.

# Látványfuvaros

A 2,0 literes gázolajos három teljesítményszinttel (136, 163 és 170 LE) érhető el. Nálunk a legerősebb aggregáttal, SW karosszériával és a fényűző TI (Turismo Internazionale) csomaggal járt a 159-es. A TI-pakk azon átlagosnál erősebb Alfák sajátja, melyek nemcsak erejük, hanem egyedi köntösük, felszereltségük révén is jócskán eltérnek a széria-kivitelektől.

## Gazdag TI-csomag, pazar futóműhangolás

A 850 000 forintos TI-csomag a fekete belsőről, a karbonbetétekről, az egyedi alakú, rádióvezérlő gombokat is tartalmazó, bőrborítású sportkormányról ismerszik meg, melyet piros cérnával öltöttek. Utóbbi nem csupán látszatra prima darab, karimavastagsága is pont tenyérbe illő. Persze a küszöbspoiler, a fémbetétes pedálok, a TI-feliratok

és a krómzott kipufogóvég is sokat dobnak az összképen. A remekbe szabott első ülések fűthetők, szabályozható a deréktámaszuk, s nyolc irányban manuálisan állíthatók. A bőr-alcantara kárpitozású sportülések jól tartják a testet és kifejezetten kényelmesek.

Az autó faráról elhagyták a motortípusra utaló feliratot, csak egy decens TI-jelzés árulkodik az exkluzivitásról. A szívődlegesítően szép, 19 colos, grafit színű könnyűfém felniken 235/40-es gumik feszülnek, mögöttük piros Brembo féknyergek várnak bevetésre. Az első tárcsák a széria 305-ös helyett 330 milliméter átmérőjűek, ezzel a rendszerrel a 159-es féktelejesítménye, adagolhatósága hibátlan, fáradási hajlamnak még tartós igénybevétel után sem észlelni nyomát. A futómű csillapítása feszesebb a TI-kivitelben, az autó szabad hasmagassága pedig 20 mm-rel csökkent. A nagy kerekek

és a sportos felfüggesztések dacára kielégítően rugózik az autó, kanyarképességei első osztályúak, a nyomvályúkra azonban nem árt odafigyelni, mert könnyen megvezetik a 159-est. Régen ültem már olyan Alfában, amit valóban élmény sportos stílusban vezetni: a 159 SW direkt forduló, kanyarban provokálva lehetőleg kezdi tolni a fenekét az ivkülső felé, bántó orrnehézség nem jellemző rá.

A 170 lóerős dízel markáns morajlással kel életre, mely menet közben ugyan tompul, de mindig jól kivehető, hogy gázolajos változatban ülünk. A 360 Nm-es csúcnyomaték papíron 1750-es percnkénti fordulatszámotól ébred, de 2000 alatt nem érdemes magasabb fokozatba kapcsolni, ekkor a turbólyuk és a kissé késlekedő reakciójú gázpedál miatt néhány másodpercnyi türelemjáték következik. Szerpentinen felfelé érde-

Eltűnt a 159-es kínálatából az 1,9-es és a 2,4-es dízel, helyüket a tisztább üzemű 2.0 JTDm motorok vették át.

mes akár kettőt is visszkapcsolni, emelkedős részekon ne hagyjuk 2500 alá esni a fordulatot. A váltó alapvetően pontosan jár, hidegen néha a hátramenet makacsodott, hatodik fokozatban, 130 km/óránál mindössze 2250-es fordulatszámot dolgozik a 2.0 JTDm motor.



Kisautós méretű a hátsó fejtér



Az első üléstapok kihúzhatók



Ilyen kormány dukál a TI-csomaghoz, a tállás első osztályú



TESZT ALFA MiTo 1.4 TURBO MULTIAIR TCT

## Rózsaszín köd

A MiTóba beszeretni egy pillanat műve, az új duplakuplungos váltó azonban nem segíti a vezető és az autó közötti kapcsolat elmélyülését.

Kevés ennyire látványos és szívődlegesítő kisautó van a piacon, a jármű után forduló fejek sokat elárulnak erről. A közel két éve kapható modell a remekbe szabott külsőn kívül most az új, TCT névre keresztelt duplakuplungos vál-

tóval hívja fel magára a figyelmet. Az 1,4 literes, 135 lóerős benzines turbómotorhoz 400 ezer Ft-os felárért rendelhető egységgel a MiTo papíron mindenben felülmúlja a manuális változatot, hiszen két tizeddel gyorsabban éri el a 100 km/





Húzós, 585 000 forintos felárért adják a piros Competizione fényezést – a ferraris „beütés” csak így lesz teljes



Magas a raktérpere



Nem túl nagy a csomagtér



Grafitszínű, 19 colos felnik

A fogyasztás türethető (7,1 l/100 km), de a sok autópályán és lakott területen kívül megtett „pihentető” kilométer után valamivel szerényebb értékre számítottam.

A 159 SW továbbra sem a nagycsaládosok álmokombija: második sora passzentes, raktere

(445 l) ebben a szegmensben kicsinek számít, ráadásul magas a hátsó küszöb, a bővítés után nagy lépcső keletkezik, a fedélén pedig még külső fogantyú sincs, ami a felemelést segítené. A minőség és az ergonómia alapvetően rendben van, néhány bosszantó apróságon

kívül (szélvédőn tükröződő BOSE-felirat, nem állítható magasságú első biztonsági övek, néha kihagyó első parkolóradar, raktérben egy-két műanyag patent kiesése) nagyobb kifogás nem érheti az autót. A 170 lóerős 159 SW 9,31 milliótól érhető el, ami a közvet-

len konkurencikkal összehasonlítva – BMW 320d Touring Efficient Dynamics (163 LE, 10 540 000 Ft), Honda Accord Tourer 2.2 i-DTEC (150 LE, 8 590 000 Ft), Volvo V60 D3 (163 LE, 9 290 000 Ft) – a középutat jelenti.

MOLNÁR JÓZSEF



2005 óta van piacon a 159-es, de az időtálló forma fíkarcsnyit sem öregedett

ALFA ROMEO	159 SW 2.0 JTDm
Összlökettérfogat:	1956 cm <sup>3</sup>
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	125 kW (170 LE) 4000/min
Max. forgatónyomaték:	360 Nm 1750/min
Hossz./szél./mag.:	4660/1830/1422 mm
Tengelytáv:	2700 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1540/475 kg
Csomagtér:	445/1235 l
Üzemanyagtank:	70 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,0 s
Maximális sebesség:	216 km/h
Fogy. város/országút:	7,1/4,4 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,1 l/100 km
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	142 g/km
A modell alapára:	8 460 000 Ft (2.0 JTDm, 136 LE)
A tesztelt verzió ára:	9 310 000 Ft

TETSZETT
- TI-csomag
- első ülések
- futómű hangolása
NEM TETSZETT
- raktér mérete/bővíthetősége
- parkolóradar kihagyása
- szűkös második sor

**am ÖSSZEZÉS**

Ennél csábosabb, nagystílusú figurát nehéz találni a középkategóriás sportkombik között. Persze a csomag- és utastér méretét tekintve még egy Skoda Fabia kombi (505 l) is maga mögé utasítja a 159 SW-t.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:  
FIAT MAGYARORSZÁG KFT.,  
1123 BUDAPEST, ALKOTÁS U. 53.  
TELEFON: 06-1-458-3100



Látványos és otthonos az utastér

A váltó a kormány mögötti fülek meghúzására gyorsan reagál



órát (8,2 s), sőt egy decivel kedvezőbb a fogyasztása is (5,5 l/100 km). A pörgős, életteli motorral mégsem harmonikus a váltó, mert a TCT sokszor nem akkor gangol, amikor szeretnénk, hajlamos indokolatlanul forgatni az erőforrást. A kapcsolások egyébként finomak, de nem igazán meggyőző a produkció, aminek az is az oka, hogy a gázreakció Normal módban nagyon tompa. Álló helyzetből nagy gázzal kell indulni, majd hirtelen megjön az erő és úgy megindul az autó, mint a veszedelem. A kormány mögötti váltófülek meghúzására egyébként

viszonylag gyorsan reagál a rendszer, s ami igazi ritkaság, manuális üzemmódban nem kapcsol feljebb még a maximális fordulatszámnál sem. A magas fordulaton lelkesítő hangon szóló motor étvágyát kicsit lassú reagálása start-stop rendszer csökkenti, de a 7,7 literes átlag így csupán közepesnek mondható. Az 5 575 000 Ft-ért kapható modell üde színfolt a kisautók között: kívül-belül igényes és mutatós, teljesítménye több mint elegendő, de a TCT-váltót csak annak ajánlanám, aki feltétlenül ragaszkodik a kuplungpedál nélküli autózáshoz. MIK

**D**izelfronton eddig adva volt a Mazda5-öshöz egy 2,0 literes aggregát, mely kétféle teljesítményszinttel volt konfigurálható. Aki beért kevesebb lóerővel, az választhatta a 110 lovas kivitel, melynek vastkos, 310 Nm-es nyomatéka egészen 177 km/órás csúcstempóig repítette az autót. A temperamentumosabb sofőrök a 143 lóerős változatot részesítették előnyben, mely +50 Nm-rel és 19 km/órával nagyobb végsebességgel kecsegtetett. Az Euro5-ös norma és a költséghatékonyság azonban nyugdíjazta a nagy dízeleket, helyükbe a 115 lovas 1,6-os lépett.

### Nyugodt temperamentum, takarékos produkció

Az 1,6-os, négyhengeres, nyolcszelepes motor meglepően jól muzsikál a jókora Mazda5-ösben. A 270 Nm-es nyomaték ugyan szerényebb a korabbinál, viszont szélesebb tartományban rendelkezésre áll (1750-2500/perc), az új blokk és a kompaktabb váltó párosa pedig 120 kilogrammal könnyebb, mint a leköszönő típusé. Persze a 13,7 másodperces százas szintidő nem valami bravúros eredmény, szerencsére azonban meglehetősen ritkán adódik olyan helyzet, amikor sprintelni kell. Sokkal inkább fontos, hogy a nyomatékleadása valóban remek, tényleg 1750-es percnkénti fordulatszámot kiaknázható a 270 Nm.

A korán ébredő nyomatéknak és az alacsony fokozatokban jól átételezett váltónak köszönhetően nagyjából 110-es tempóig meglepően jó ritmusban közlekedhetünk a Mazda5-össel. Városi körülmények között nyoma sincs lustaságnak, ezzel nem lehet vádolni az autót. Pályán már árnyaltabb a helyzet, nagyobb tempónál - pláne emelkedőn előzve - érdemes visszaváltani, némi lendületvételnél idővel kell számolni. Szintén sztrádán tűnik fel, hogy a hatgangos váltó végáttétele nem valami hosszú, 130 km/óránál már 2750-es fordulaton dolgozik a motor, alacsonyabb érték esetén tompább lenne a besűrűződő zaj. A váltó precízen kapcsolható, karja pontosan sikklik a kulisszában, de a kapcsolások határozott kezet kívánnak.

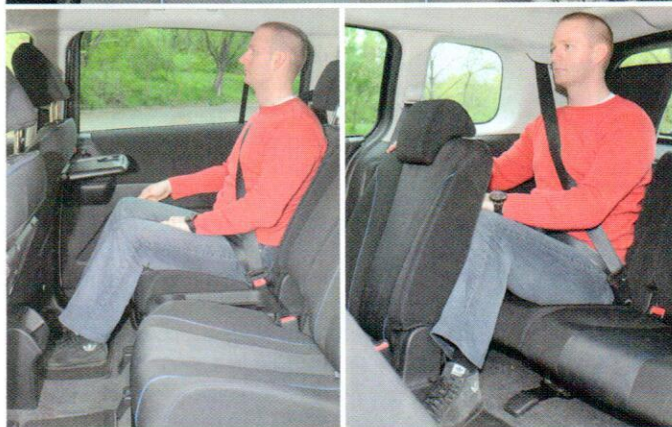
A kormányzás közvetlen, a futómű pedig a kategória „sportmenőjével”, a Ford S-Maxéval említhető egy lapon. Jól fordul a Mazda5-ös, remekül tűri a nagyobb sebességgel vett kanyarokat,

# Ismerkedés

Családi egyterűbe combos dízelmotor passzol, kérdéses azonban, hogy az 1,6-os képes-e betölteni a korábbi 2,0 literes gázolajosok helyén tátongó űrt?



Közvetlen kormányzás, precíz váltó – öröm a Mazda5-ös vezetése!



A második sorban jól elférni, ugyanez eggyel hátrább már nem mondható el, a láb- és fejtér egyaránt szűkös

## i AZ ELŐD

### Kelendő portéka

A leváltott Mazda5-ös mellett a megtani változat valóban forradalmian újnak tűnik. **TALÁN AZ AUTÓ OLDALÁN ÉS FARÁN ÉRTHETŐ TETTEN, HOGY MILYEN RADIKÁLIS MÉRTÉKBEN MEGÚJULT AZ 5-ÖS.** A leköszönő változat 2005-ben debütált, azóta 1078 darabot értékesítettek belőle hazánkban. A legsikeresebb év 2008 volt, akkor 375 példányt adtak el, míg



például tavaly csupán 41-et. **AZ IDEI ÉVRE 50-80 DARAB ÚJ MAZDA5-ÖS ELADÁSÁT TERVEZI AZ IMPORTŐR,** várakozásai szerint a dízeles változatok aránya - a benzinesekhez viszonyított jelentős felár dacára - típuson belül 60% körül alakul.

## i ALKATRÉSZÁRAK

Féktárcsa első:	26 757 Ft/pár
Fékbetét első:	27 318 Ft/garnitúra
Szélvédő:	130 478 Ft
Motorháztető:	97 085 Ft
Keréktárcsa:	64 334 Ft/db (könnyűfém, 16 col)
Komplett külső tükrök:	55 525 Ft/db

FOTÓ: HILBERT PÉTER

A tágas toloajtókon keresztül könnyen bejuthatunk hátra



Ügyeljünk rá, hogy ne lépjünk az ajtó tartó- és mozgatómechanikájának alsó részére!

## i GAZDASÁGI ADATOK

### Értékcsokkenés\*:

Mazda5 CD115 (115 LE)	6 139 900 Ft
CE alapára:	
1 év elteltével:	4 716 100 Ft
3 év elteltével:	3 960 600 Ft
5 év elteltével:	3 246 400 Ft

Garancia: 3 év/100 000 kilométer teljes körű garancia, 3 év fényezési, 12 év átrozdásodás elleni garancia. **Előírt karbantartás:** 20 000 kilométerenként/12 havonta.

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

**eurotaxGLASS'S**  
Automotive Business Intelligence



Döntés kérdése: ülések vagy csomagtér kell?

sok normál személyautó is megirigyelhetné a futómű hangolását, dicséret jár érte a japánoknak. A 6,7 literes tesztátlag teljesen elfogadható, az üzemanyagtartály 60 literes, így a hatótávolság nagy, kb. 850 kilométert tehetünk meg egy tankolással.

## Fájó pont a passzentes harmadik ülésor

A Mazda5-ös a belső átalakíthatóság területén nem emiáns, csupán az átlagot hozza. Kabinja tágas, elöl és középen gond nélkül elférnek benne négyen. Igen, négyen, és ez itt a bökkenő! A második sor középső ülése egy lóca kényelmét produkálja, szélessége – vagy inkább keskenysége? – elhanyagolható, jobb behajtogatni a mellette lévő ülés lapja alá, s helyére a hálós tárolót kihajtani a túloldalról. A raktér padlójából felhajtható üléseket egy mozdulat a helyükre állítani, de itt – ahogy a kategóriatársak legtöbbször – valójában csak gyerekek férnek el kényelmesen.

A raktér sem valami nagy, hétüléses variációban 112 literrel kell beérni, ötülésesként már jobb a helyzet, de a 426 literes maximum átlagosnak tekinthető. A hátsó

támlák rövidek, egy felnőttnek a lapockájáig érnek, ahogy a nem túl magasra kihúzható fejtámlák is kritikát érdemelnek. Jó pont jár viszont a tágas, kétoldali toloajtóért, mely még szűk parkolóhelyen is könnyű be- és kiszállást tesz lehetővé. Ügyeljünk azonban arra, hogy a toloajtó alsó mozgató- és tartószerkezetére ne lépjünk rá, mert károsodhat a mechanizmus. A kabin műanyagjai gusztyusok, de kemény felületűek, az áttekinthetőség első osztályú. A műszerfalon minden ott van, ahol ösztönösen keresnénk, igazából pontosan azt kapja a vevő, amire egy Mazdánál számít. Apró dolog, de zavaró, hogy a külső viszapillantó tükrök lapjai behajtás után – ez csak kézzel lehetséges, elektromos behajtási funkció nem érhető el – kissé elállítódnak, így azt minduntalan igazgatni kell. Hátra átlósan a kilátás nem az igazi, a tolatóradar erősen ajánlott tétel, azonban csak a középső, TX-szinttől konfigurálható.

Aki beéri ötüléses dízel Mazda5-össel, az 6,14 millióért elviheti autóját, a hétfős változattól minimum 6,69 milliót kell leszurkolni.

MOLNÁR JÓZSEF



A hullámos oldalvonal megosztó, a far sokkal egyöntetűbb, sportos benyomást kelt

i MAZDA5	CD115
Összlökettérfogat:	1560 cm <sup>3</sup>
Hengerek/szelepek:	S4/8 turbódízel
Max. teljesítmény:	85 kW (115 LE) 3600/min
Max. forgatónyomaték:	270 Nm 1750/min
Hossz./szél./mag.:	4585/1750/1615 mm
Tengelytáv:	2750 mm
Fordulókör:	11,2 m
Saját tömeg/teherbírás:	1490/635 kg
Csomagtér:	112/426/1485 l
Üzemanyagtank:	60 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	13,7 s
Maximális sebesség:	180 km/h
Fogyasztás város/országút:	6,4/4,6 l/100 km
Testfogyasztás:	6,72 l/100 km
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	138 g/km
A modell alapára:	5 469 900 Ft (1,8, 115 LE)
A tesztelt verzió ára:	6 689 900 Ft (TE, 7 ülés)

### TETSZETT

- motor (fogyasztás, erő)
- sportos futómű
- precíz váltó

### NEM TETSZETT

- motorhang hidegen
- 2. és 3. ülésor
- csomagos bővítési lehetőség

### am ÖSSZEZÉS

A hétüléses Mazda5-ös valójában 4+3 személyes. A dízel-motor fogyasztása, dinamikája meggyőző, az 1,8-as (115 LE) benzinesnél azonban 670, a 2,0 literesnél (150 LE) pedig 400 ezerral kerül többre a gázolajos.

#### A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:

MAZDA MOTOR HUNGARY,  
1117 BUDAPEST, INFOPARK-SÉTÁNY I. ÉPÜLET,  
TELEFON: 06-1-464-5000

**A**tolóajtós apró Peugeot pillanatok alatt belopja magát az érdeklődő szívébe – nagyon praktikusak a sinen síkló oldalajtók! Bizony, még ma is megbámulják az 1007-est, pláne akkor, amikor szűk helyen játszani könnyedséggel tudunk kiszállni belőle, ugyanis nincs szükség nagy oldalsó térre az ajtó hátracsúztatásához. A Peugeot formája nagyon eltalált, az akkor aktuális húzómodellek stílusötvözetét tükrözi, egyes márkajongók még a 807-es busz kicsinyített változatának is tekintik, ami persze túlzás... Tény, hogy a rövid karosszéria dacára akár négyen is elférnek benne, hála a tologatható hátsó üléseknek, de ilyenkor szinte le is mondhatunk a raktérről, a végállásban mért 175 liter nem sok mindenre elég.

Az 1007-es forja, hogy relative kellemes vezetni, legalábbis kézi váltóval. A kis dízel harmonikusan adja le erejét, nyomatékát, bár a 68 lóerővel azért ne számítsunk száguldozásra. Városban jól lehet lavírozni az 1.4 HDi változattal, sztrádán viszont kevésbé – itt bizony kifogy a szuszából a magas homlokfelületű, nem éppen pehelysúlyú Peugeot. Futóműve, kormányzása és váltója túlmutat a márkán belül slágermodellnek tekinthető 206-oson. A robotváltós verziókat lehetőleg kerüljük, lassan, rossz ütemben, rángatva kapcsolnak, igazán semmi sincs, ami mellettük szólna.

A vidám formájú Modus találása már szokványosabb, ajtó hagyományos módon nyílnak. Előnye az 1007-essel szemben az ötszemélyes kabin és a tágasabb (189 l) raktér. Utóbbi az ülések helyzetétől füg-

Egyik sem szokványos kisautó, árúk és egyedi megjelenésük kiemeli őket a tömegből, ugyanakkor praktikumuk sem lebecsülendő. Lássuk, milyen is valójában a használt 1007-es és a Modus?



Izgalmas kisautó mindkét modell, az 1007-es tolóajtója unikum a szegmensben

# Stílusos



A tolóajtók elektromosan mozgathatók, jópofák a színes betétek



Elöl jól elférni, ahogy hátul is, csak akkor nem marad hely a raktérből



Az ülések osztva dönthetők, így bővíthető a csomagartató

## i ÜTKÖZÉSBIZTONSÁG

### Kökemények

A kisautókat sokan hajlamosak leírni a biztonság területén, pedig **AZ 1007-ES (1) ÉS A MODUS (2) IS REMEK ELLENPÉLDA A SZKEPTIKUSOK SZÁMÁRA**, ugyanis mindkettő öt-öt



csillagot ért el az Euro-NCAP ütközésvizsgálatán. A hét légszákkal felszerelt 1007-es a frontális teszten 16, az oldalsón 15 pontot ért el, gyermekvédelmére 34-et, a gyalogosvédelmi próbán pedig 10 pontot kapott. A hat légszákos Modus idevágó értékei megfelelő sorrendben: 14, 16, 38 és 6 pont. A Peugeot-ban



a lábszáron, a lábfejen, oldalütközésnél pedig a felsőtesten mérték enyhe erőhatást. A Renault-ban a mellkas, a comb és a lábszárak vannak kitéve enyhe „pofonnak”.

## i PIACI ÁRAK

### 40% kontra 60%

Körülbelül 30 darab eladó 1007-est találni, a kínálat 1,2-től 2,75 millióig terjed. **A KIS PEUGEOT 40%-A GÁZOLAJOS VÁLTOZAT.** Használt Modusból 25 példány keresi új gazdáját, az árak 1,4-től 2,85 millióig kúsznak. **TÍPUSON BELÜL A DÍZELK ARÁNYA 60%-RA RÚG.**



# belépők



A Modus kijelzőit a pult közepére telepítették. Tágas a kesztyűtartó



Hajszállal tágasabb a Renault kabinja, mint az 1007-esé



Öt ülés esetén a raktér 189 és 275 liter között alakítható

gőn akár 275 literre is növelhető, úgy, hogy közben megmarad a hátsó három férőhely – persze a lábának ilyenkor nem sok szabadság jut. A gyengébb, 68 lóvas 1.5 dCi szintén városi forgalomra lett kitalálva, dizelsége ellenére – ahogy a Peugeot is – tartós autópályázás során bizony könnyedén benyel 100 kilométerenként akár 6-7 litert is. A soványka ménessel rendelkező aggregátok 130-as tempó környékén – bekapcsolt klímával és 2-3 utassal a kabinban – már nagyon erőlködnek.

## 1007-es és Modus: ajtó- és szervóproblémák

Az 1007-es legnagyobb trükkje és egyben rákfenéje is a toléajtók hektikus működése. Előfordul, hogy az ajtók csak nagyon lassan, nyikorogva csukódnak, de a kapituláló mozgatómotor miatt olykor be sem lehet zárni őket. Az ajtónál lévő érintkezők is okozhatnak bosszúságot, ugyanis csukott állapotban nyitottan „látják” az ajtókat, ezért menet közben sípol a Peugeot, a belső világítás pedig nem alszik ki. A fedélzeti elektronikával és a tur-

bófeltöltővel (HDi) is akadhatnak gondok. A robotizált váltó eleve rángató kapcsolása egyes példányokon idővel túl sűrűvé válik, a fogaskerekek kopása hamar bekövetkezhet. Az elektromos üvegtető makacszkodó mozgásával és a néha lefagyó rádióval kapcsolatban érdemes felkeresni egy szervizt. Ritka esetben az üzemenygartartály vákuumproblémája miatt nem indítható be az autó.

Egyes Modusokban a műanyag elemek ciripelésének megszüntetése okoz fejtörést. Az irányjelző nem mindig akad meg az alsó vagy felső végállásban, a megoldást a csere jelenti. A beragadó csomagtérzár, a kilyukadó klímacsövek és a gyakori izzócsereék jelentenek bosszúságot. Utóbbiak cseréje nem egyszerű művelet, ha a jobb oldalon égett ki, akkor bizony le kell szerelni a lökhárítót az új izzó beépítéséhez! A gyertyaszárak, a porlasztó, a befecskendező rendszer, az ingadozó alapjárat és a gyújtótrafó ugyancsak a Modus gyenge pontjainak számítanak. Típusbetegségnek tekinthető a bedöglő elektromos szervorendszer, melyet a márkaszervizek általában csak cserével tudnak orvosolni, ez azonban az esetek többségében 300 000 forint körüli összeget jelent!

MOLNÁR JÓZSEF



Mindkét magas építésű auto érzékeny az oldalszélre

FOTÓ: HILBERT PÉTER

i TÍPUS	Peugeot	Renault
Modell	1007 1.4 HDi	Modus 1.5 dCi
Összlöketterfogat (cm <sup>3</sup> ):	1398	1461
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	50/68/4000	50/68/4000
Max. nyomaték (Nm/min):	160/1750	160/1500
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	3731/1686/1620	3792/1695/1589
Tengelytáv (mm):	2315	2482
Saját tömeg (kg):	1175	1185
Csomagtér (l):	175	189
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	16,7	15,3
Maximális sebesség (km/h):	160	158
Fogyasztás (l/100 km):	4,7	4,7
Évjárat:	2006	2006
Vételár (Ft):	1 790 000	1 390 000

# A háromnapos autó



A gyárilag is sportos ülések maradtak, viszont átkárpítozták őket

A Carstyling Tuning Show alatt ismét átépítettek egy kocsit, mégpedig egy VI-os VW Golfot. Germán álmom, figyeljenek!

Tavaly, a Carstyling Tuning Show-n épült először nyilvánosan, három nap alatt tuningautó Magyarországon. Akkor egy VW Golf V-öt tuningoltak, amiben az volt a poén, hogy éppen 2010-ben tartották az ötödik show-t. Közben kijött a Golf új generációja, így a VW feldobta a labdát a szervezőknek, akik vették az „adást”, így idén megépült egy VW Golf VI-os tuningautó – szintén három nap alatt.

## Mindent szét, aztán mindent bele!

Míg tavaly a Golf V-ös használt kocsiként épült át, a mostani autó vadonatúj volt, éppen csak kigördült a szalon ajtaján. Az eredeti színe fekete, ebben már volt előre-



Sportosabb kiállítású az egyedi színben tündöklő VW Golf. A rendszám tartók nemesacél mattkróm darabok

gondolkozás, hiszen a rendeléskor már tudták a kocsisorsát, és így azt is, hogy át lesz fényezve. Viszont a motort nem szerelték ki a fényezéshez, ez már nem fért volna bele a három napba, és az eredetiben hagyott fekete motortér bármelyik új színhez passzol.

Miután beállt a Golf a pavilon szeparált részére, kiszerezték a teljes utastéri berendezést, megindult a kárpitosmunka, levették a

felniket, szétszerelték a futóművet, lecsavarozták a lökhárítókat és a lámpákat. Sőt, minden külső dísz is lekaptak, hiszen a fényezéshez elő kellett készíteni az autót. A külső design Plasztik nevéhez fűződik, ő készítette el üvegszálas műanyagból az optikai kitted, amely első és hátsó szoknyából, valamint két külsőből áll. Az autó fényezéséhez egy ultrazöld színt választottak, a felfújást pedig Gengeliczy János

és Serkedi Zsolt végezte. Teljesen átcsiszolták a kasztnit, majd felvittek három rétegnyi alapfeketét. Ezt újra lecsiszolták és megdobták két réteg furcsa zölddel, amiből még messze nem derült ki, mi lesz a végeredmény. Ekkor jött még két réteg úgynevezett juice, egy narancsszerű anyag, amelytől az alatta lévő zöld megkapta a végső árnyalatát és a mélységét. Persze a rétegekből még mindig nem volt elég, ezért



**A hátsó ülések is kaptak a jóból**

a drága festék védelmére felfújtak kétrétegnyi fedőlakkot. A motorháztetőre airbrush is készült, de az már a Zsukart műve.

Az ablakokat fóliázták, akár csak az első fényszórókat – utóbbiak speciális lámpafóliát kaptak, látványra sötét, a világítási teljesítmény viszont nem romlik. A hátsókat kicserélték, a BG Tuning szállított JOM tuninglámpákat a kocsihoz. Persze nem csak a látványon módosítottak. A gyári futómű helyére állítható Koni sportfutóművet szereltek be, amely jelenleg a csúcskategóriát jelenti a Golf VI-oshoz. A futásjellemzőket az új futóművön kívül a felszerelt Oxigen 19 colos felnik is módosítják, ezekre 225/35 R19-es abroncsokat húztak. Gépészeti munka volt az új Proex kipufogó felszerelése is. A rendszert a katalizátortól hátrafelé módosították, s egyrészt plusz teljesítményt szedtek ki a motorból, másrészt az addig oldalt kivezetett kipufogóvég középre került. A helyben elvégzett teljesítménymérés szerint 8 lóerőt hozott a kipufogótuning. A Golf további teljesítménynövelése a



**A formás diffúzor közepén rejtve marad a vastag kipufogóvég**



**Szépen bebőrözték a csomagtartóba épített hifiinstallációt. A láda lefelé terjeszkedett**



**Egy alkatrészt elcsentek az átépítéskor, így nem tudták felszerelni az új motorháztetőt. A stílizált szkarabeusz a House of Kolor emblémája**

Snowperformance feladata, akik a kocsihoz dolgozó 1,4 literes TSI motor kompresszoros és turbós, 160 lóerős változatából 240 lóerőt is ki tudnak húzni. A szolidabb megoldás 210 lóerős teljesítményt jelent.

## A fekete és a zöld kombinációja dominál

Miközben gépészkedtek az autón, dolgoztak a hifin és a kárpitozáson is. Kiszerezték az üléseket, lenyűzták a gyári szövöveget, sőt azt is, ami alatta van, csak az ülésváz maradt. Szépen kiszabták a fekete bőrbelső, amelyet zöld cérnával varrtak. Hogy izgalmasabb legyen a belső kompozíció, az ülések közepét szintén zöld cérnával steppelték, és ugyanezt tették az ajtókárpitok betétjeivel is.

A hifiinstalláció is szépen épült az autóban, mi több, itthon eddig ismeretlen hifirészeket alkalmaztak. A fejegység egy CMP típusú multimédia-állomás. Ez küldi a jeleket az ESX erősítőnek, amelyekből kettő jutott a kocsihoz, a két nagy mélynyomó a csomagtartó padlójába került, az első ajtóba pedig egy 16,5 cm átmérőjű komponens szettet szereltek.

A végeredmény egy szolidan feltűnő tuningautó, amely nem „villantós”, inkább a kifinomult irányzatot képviseli, jelentős műszaki tartalommal. Most már csak az a kérdés, hogy a VW kijön-e jövő tavaszig a Golf hetedik generációjával, hogy a 2012-es Carstyling Tuning Show-n is legyen mit átépíteni!

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

## AZ ÁTÉPÍTÉS

# Pontos haditerv szerinti offenzíva

A kocsis tuningmunkáit szinte teljes egészében a Carstyling Tuning Show három napja alatt, a helyszínen kialakított küzdőtéren végezték. Oda gördült be az első napon a kocsis, hogy vasárnap teljesen átépítve átgurulhasson a VW standjára. Persze voltak olyan munkafolyamatok, amelyeket nem lehetett a helyszínen elvégezni, vagy eszköz hiányában (például fényszórókamrárt nem lehet bevinni), vagy tűzvédelmi okokból (aromás oldószerek). Így az üvegszálás műanyagokat már készen hozták a helyszínre. A fényszórókat



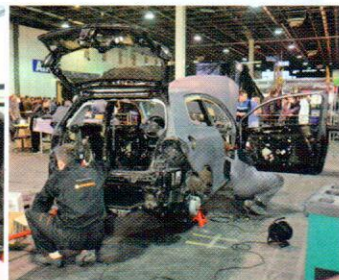
**Indul az átalakítás: minden kezdett nehéz, sőt olykor a folytatás is**

káncént oldották meg, péntek este kivitték és felfújták a fekete alapozó rétegeket, szombat este pedig a szint és a lakkozást tették



**Az üléseket a csővázig lenyűzták, de az eredmény önmagáért beszél**

az autóra. Viszont a kárpitozást, a hifiinstallációt, a futómű és a kipufogó beszerelését, valamint az autó szét- és összeszerelését végig



**A látogatók körében nagy sláger volt a széria Golf tuningolása**

lehetett nézni. A legnagyobb hajtás vasárnap volt, a kocsis összerakásakor. Néhány szerviz tanulhatna a tempóból.

RÖVIDEN

Luxusszellő



Az új Mercedes E-kabrió dízelmotoros verzióját építette át a Carlsson. A C-Tronic Diesel Power egység beszerelésével 231-ről 280 lóerőre (+20%) emelték a V6-os CDI gázolajos teljesítményét. **A NYOMATÉK A GYÁRI 540-RŐL 648 NM-RE EMELKEDETT.** Az erőteljesebbé vált autón lecserélték a hátsó kipufogódobot, az új kétoldali oválvég 225x90 mm méretű. A teljesebb hatás kedvéért karbon frontspoiler-koptatót és hátsó szárnyat is felszereltek, **MÍG A SPORTRUGÓKKAL 30 MM-ES ÜLTETÉST ÉRTEK EL.** A felniajánlat 18 és 20 colos darabokból áll.



Kicsiben a nagy

A TechArt kiadta a GTStreet, GTStreet R és GTStreet RS, azaz a Porsche 911 Turbo és GT2-es tuningváltozatainak 1:43 méretarányú modelljeit. **A FINOMAN KIDOLGOZOTT KISAUTÓKBÓL MINDÖSSZE 300 DB KÉSZÜL**



kaliforniai narancs és fekete színben. A modellek kis talapzaton állnak, amelyen

**feltüntetik a sorozat nevét és az adott példány sorozatszámát.**

JE DESIGN-SEAT IBIZA ST

Hátizsákos vagány



A kombinak is jól áll a sportruha

A három- és ötajtós Seat Ibiza után a JE Design elkészítette az Ibiza ST tuningcsomagját is. Az optikai készletben kapható frontspoiler, sportmaszk, fényszórótakaró, küszöbidom és hátsó kötény is. A gyári lengéscsillapítók megtartásával beszereltek sportrugókat, így 35 mm-rel csökkent a kocsi hasmagassága. A tuningcég a

saját formatervű „Multispoke” felniket szereli fel, amelyekre 215/40 R17-es vagy 215/35 R18-as gumikat húznak. A felni kérhető ezüstös vagy mattfekete/ezüstös színben. Az utastérben valódi bőrrel vonták be a sportkormányt, a váltógombot és a kézifékkart, továbbá bőrrel kárpitozták az üléseket is, amelyekből az elsők masszázsfunk-



Az ülésekhez elektromos állítás és masszázsfunkció is kérhető



Az 1,6-os TDI is közel 200 km/órás tempóra képes

cióval és elektromos állítással bírnak. A motorok teljesítménye tuningboxok beépítésével növelhető. Az 1.6 TDI motor teljesítménye 105-ről 121 lóerőre növelhető, így az Ibiza ST végsebessége 188-ről 194 km/óra-ra módosul, százaz gyorsulása pedig 10,9-ről 10,2 másodpercre csökken. A nyomatékállomány 250-ről 282 Nm-re emelkedik.

NOVITEC-ALFA 8C COUPÉ

Maserati-szívvvel

A világ legerősebb és leggyorsabb utcai Alfa Romeóját készítette el a Novitec tuningcég! Az alany a 8C Coupé, amelybe a nemrégiben bemutatott Novitec Tridente, azaz a Maserati GT technikáját építették be – középpontban a 4,7 literes V8-as motorral. A kompresszort a főtengelyről hajtják, és már alacsony fordulaton is tölt. A maximális töltőnyomás 0,37 bar. A végeredmény 600 lóerő és 588 Nm nyomaték. Mindezzel az Alfa 3,9 másodperc alatt ugrik százra, végsebessége 305 km/h. Természetesen megvan hozzá a hanghatás is, hiszen teljes rozsdamentes sport-kipufogórendszerrel szereltek fel, amelynek hangképe egy pillangószelep segítségével menet közben is állítható. A Novitec a kocsi háromrészes NA3-as felniket szerel, a gumiméret elől 255/30 ZR21, míg hátul 315/25 ZR22. A sportfutómű természetesen állítható magasságú.

600 lóerős V8-as szívet rejt a mesés karosszéria



Elöl és hátul eltérő átmérőjű felnik forognak





HAMANN-BMW 5 TOURING

## Utazó nagykövet

**A** Hamann visszanyúlt a gyökerekhez és ismét egy BMW-t tuningolt: az áldozat az új 5-ös sorozat kombi modellje. A kliensek többféle módosítási lehetőségből választhatnak.

Kérhető a szériában járó vagy az

M-csomagos lökhárítóhoz is koptató, vagy komplett új lökhárító, mégpedig LED-es nappali fényekkel és jó nagy légnyílásokkal. Készítettek küszöbidomokat, valamint hátsó diffúzort is, amely nem zavarja a kétoldalt kivezetett dupla kipufogó-vegek felszerelését. Mindemellett akad még egy kis hátsó szárny is a kínálatban. A demonstrációs autóra a Hamann 21 colos Edition Race Design felniket szerelt fekete színben, polírozott karimával. A gumiméret elől 255/30 ZR21, hátul 295/25 ZR21. A kocsit futástulajdonságain a progresszív sportrugók is változtatnak, segítségükkel 35 mm-rel került közelebb a kocsi hasa az úthoz. Az utastér feljavításához tizrészes, matt titániumszínű karbon dekorelem az ajánlat. Emellett kérhető alumíniumpedál és lábtartó, valamint új kormány.



Egyelőre csak optikai és futóműtuning szerepel a palettán

NOVITEC-MASERATI GRANCABRIO

## Olasz luxus németül

**A** Novitec német tuningcég alaposan átdolgozta a Maserati GranCabrió. A 4,7 literes, V8-as motorra kompresszort szereltek, amely 0,35 barral tölt. A többletlevegő és a benzin helyes arányáról nagyobb befecskendező fűvőkák gondoskodnak, de emellett persze átírták a motorelektronikát is. A kocsit új sport-kipufogórendszerrel kapott rozsdamentes acélből, pillangószelep-vezérléssel. A motor teljesítménye így 440-ről 590 lóerőre combosodott, a nyomaték 572 Nm. A kocsit százas gyorsulása 4,5 másodperc, csúcsebbsége pedig 301 km/h.

A Novitec spoilerkészletet is fejlesztett, amelynek minden darabja karbonból készült, így az első koptató, a hűtőmaszk, az első spoiler, a küszöbök és a hátsó idomok is.



Beszereletek egy belülről állítható magasságú sportfutómű-készletet, amellyel akadályhoz érve 40 mm-rel emelhető a kocsi hasmagassága, majd 80 km/h sebességet elérve automatikusan visszaeszkedik az autó az eredeti magasságra. A gumiköpenyek elől 255/30 ZR21, míg hátul 315/25 ZR22-es méretűek.

A 4,7 literes kompresszoros motor 10 lóerővel kevesebbet tud, mint az Alfában

Hátul az „ablakos” lökhárító a nagy formai csemege



EZT ÍRTUK A HÁZILAGOS TUNINGRÓL

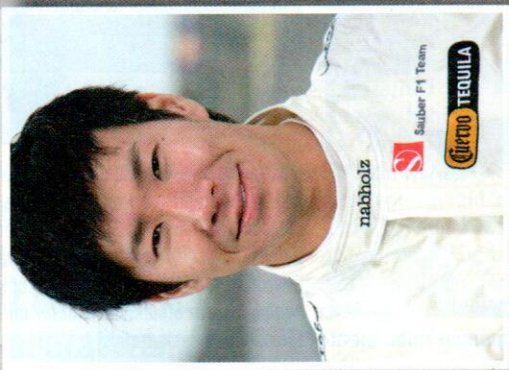
1985-ben



Anno ez is élményszámba ment



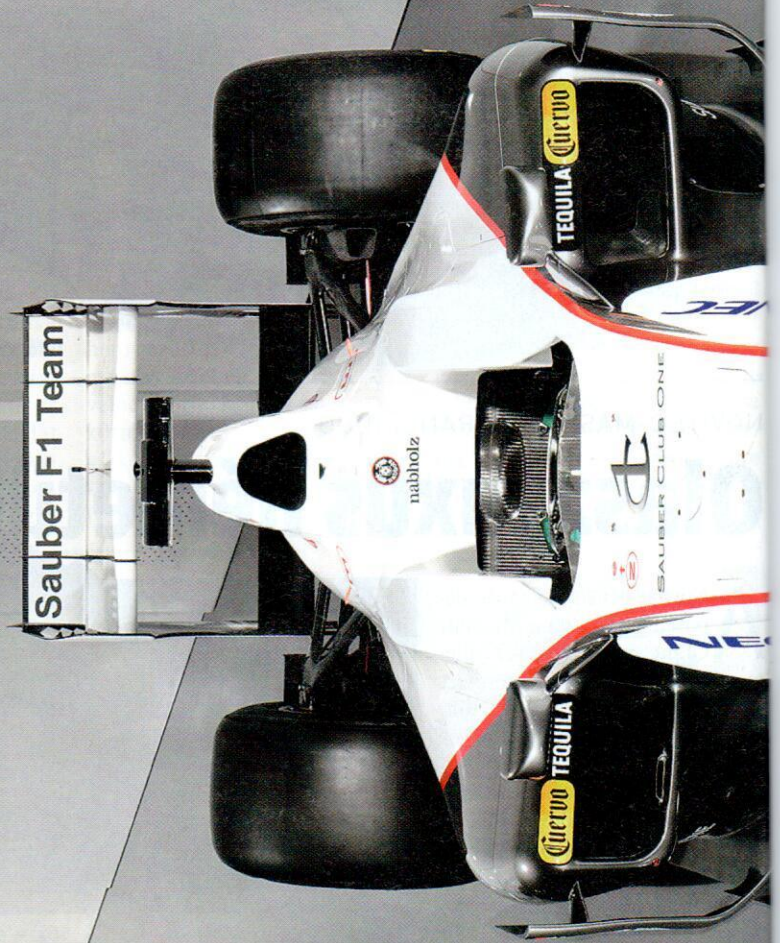
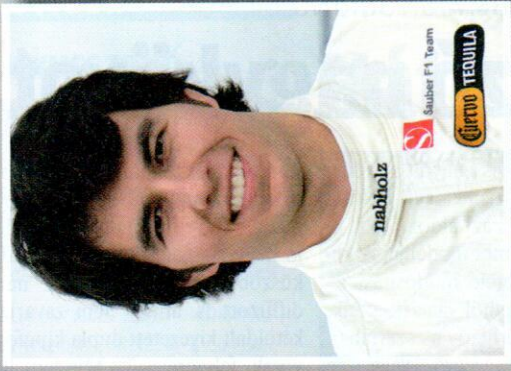
Kiss Tamás olvasónk küldte be a mellékelt fotókat saját kezűleg átalakított Ladjáról. A lökhárítókat és a spoilereket poliuretán habbal vonta be, és formára csiszolás után fehérre fényezte. Bízunk benne, hogy az átalakítás nemcsak mutatós, hanem szakszerű is!



**16** KAMUI KOBAYASHI

**autó  
motor**  
ALAPÍTVÁ: 1948  
**POSZTER**

**17** SERGIO PEREZ





SAUBER C30 - FERRARI 056

# Problémamegoldás



Audi A1 e-tron (előzetes adatok)	
Tartós teljesítmény:	45 kW/61 LE
Max. teljesítmény:	75 kW/102 LE
Max. forgatónyomaték:	240 Nm
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,2 s
Hatótávolság:	100 km
Végsebesség:	130 km/h

Elektromos autóval rukkol elő az Audi is, az e-tron végsebessége 130 km/óra

**i CÉLKITŰZÉS**

## De szép lenne!

Németországban a napkollektorok, a vízerőművek és a szélkerekek jelentik a jövő energiaforrását, 2050-RE PEDIG AZ A CÉL, HOGY A BRUTTÓ ÁRAMFOGYASZTÁS 77%-A REGENERATÍV FORRÁSBÓL SZÁRMAZZON! Persze az atom- és hőerőművektől való elszakadás nem csak elhatározás és pénz kérdése, nagyban függ az adott ország természeti adottságaitól is.

A csapból is a levegőszennyezettség és az apadó kőolajkészletek problémája folyik, a megoldás a megújuló energiaforrásokban rejlik.

A benzines és a gázolajos autók egyaránt szennyezik a környezetet, szén-dioxidot pöfögnek, rontják a levegő minőségét. Ezek tények, ugyanakkor arról sem szabad megfeledkezni, hogy a különféle gyárak és erőművek a gépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátásának többszörösével terhelik a levegőt. Az Audi elin-

dult a maga útján és a megújuló energiaforrások felé fordította figyelmét. A megoldást a szélben, pontosabban a szél erőművekben látják. A közeljövőben négy szélkereket építenek az Északi-tengeren, a parttól távol, mert ott a szél átlagsebessége már 30 km/óra feletti. A szárazföldi szél erőműveknél a tengeriek az erősebb

szél miatt mintegy 40%-kal több energiát állítanak elő. Az így nyert energiát a villamoshálózatba juttatják, eddig nincs is ebben semmi különös, a probléma ott kezdődik, hogy a fogyasztók energiafelvétele nincs összhangban a szélkerekek éppen leadott teljesítményével. Vagyis a létrejövő elektromos áram adott esetben

### Szél erőmű

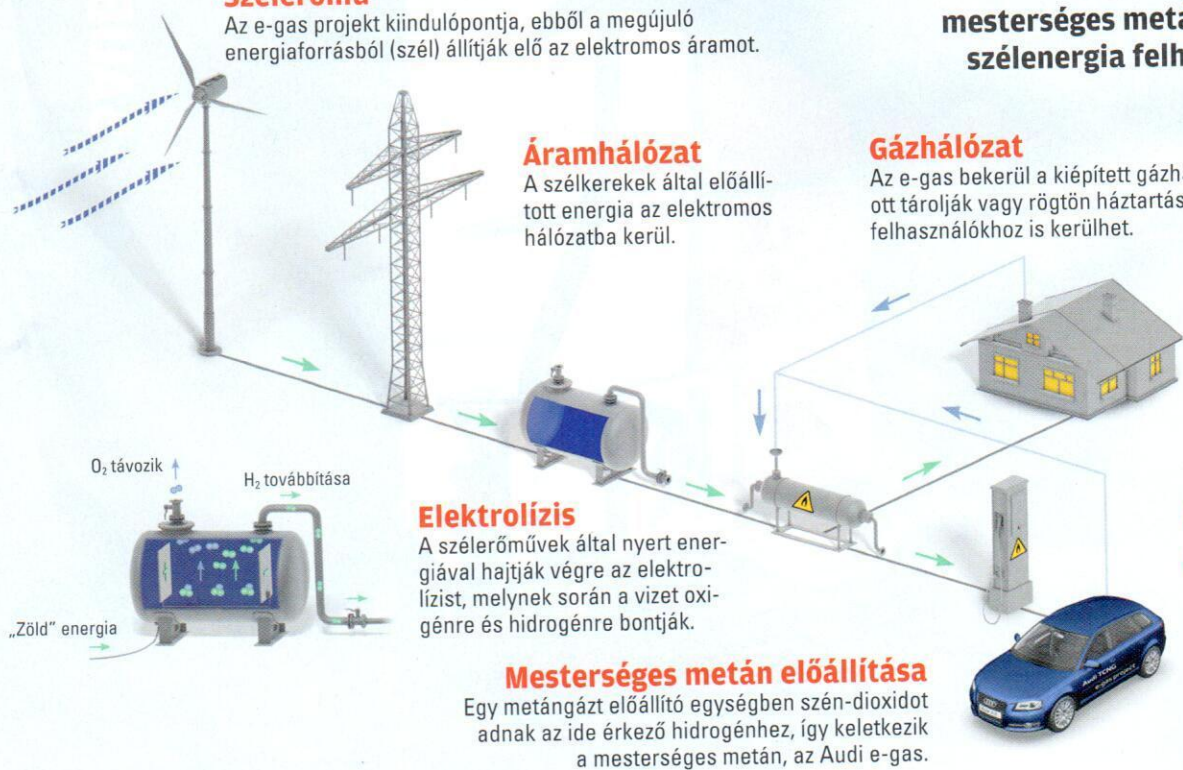
Az e-gas projekt kiindulópontja, ebből a megújuló energiaforrásból (szél) állítják elő az elektromos áramot.

### Áramhálózat

A szélkerekek által előállított energia az elektromos hálózatba kerül.

### Gázhálózat

Az e-gas bekerül a kiépített gázhálózatba, ott tárolják vagy rögtön háztartási és ipari felhasználóhoz is kerülhet.



### Elektrolízis

A szél erőművek által nyert energiával hajtják végre az elektrolízist, melynek során a vizet oxigénre és hidrogénre bontják.

### Mesterséges metán előállítása

Egy metángázt előállító egységben szén-dioxidot adnak az ide érkező hidrogénhez, így keletkezik a mesterséges metán, az Audi e-gas.

### CNG-töltő állomás

Nyilvános földgázkutakon tankolható meg a CNG-kompatibilis jármű, ezen pontok száma Európában növekszik.



Audi A3 1.4 TCNG (előzetes adatok)	
Teljesítmény:	81 kW/110 LE
Fogyasztás (CNG):	4 kg/100 km
Hatótávolság (CNG):	400 km
Végsebesség:	190 km/h

A hamburgi bemutatóra még egy mobil „CNG-gyárat” is elhoztak

1.4 TCNG, mely benzin-földgáz üzemű. A TCNG Audi piaci debütálása 2013-ra várható, a 110 lóerős A3-as pusztán CNG-vel több mint 400 kilométer megtételére képes, ha kiürülne a földgáztartálya, akkor benzinüzemre váltva folytathatja útját. A TCNG-s változat felára a normál A3 1.4 TSI-hez képest állítólag csak pár száz euró lesz, az azonban még kérdéses, hogy hazánkban forgalmazzák-e majd ezt a típust.

A másik alternatíva a szélerőművek révén nyert elektromos áram felhasználására, ha azokat az elektromos gyorsító állomásokhoz juttatják el - itt jön a képbe az Audi A1 e-tron, ami nem más, mint a németek közeljövőben debütáló elektromos autója. A villamos Audi teljes töltöttség esetén kb. 100 kilométer megtételére képes, a maximális, 240 Nm-es nyomatéka pedig indulástól fogva bevetésre kész. Tartósan 61 lóerős teljesítmény leadását garantálja az A1 e-tron, de ez az érték ideiglenesen 102 lóerőre nőhet. Gyorstöltő ponthoz csatlakoztatva az autó egy óra alatt képes a teljes töltöttségi szint megközelítésére.

nem biztos, hogy hasznosulni tud, annak tárolása igen költséges és hosszú távon nem is megoldható. Legalábbis eddig nem volt az.

### Audi e-gas projekt: mesterséges metán

Hamburgban, Európa 2011-es Környezetvédelmi Fővárosában mutatta be e-gas projektjét az Audi, mely a megújuló energiaforrások által termelt energia tárolására és hasznosítására kínál megoldásokat. Az Audi négy szélkereke

által termelt elektromos áram (53 GWh) egy közepes város éves energiaigényét is képes lenne fedezni, a tárolása azonban gondot okozna. Ha azonban a szélkerekek által létrehozott elektromos áramot elektrolizises vízbontásra fordítják, akkor a mérnökök ki tudják nyerni a vízből a hidrogénatomokat. Azokat tartályokban összegyűjtve szén-dioxidral dúsítják, amit a levegőből vagy éppen biomasszából nyernek. Az így kapott CH<sub>4</sub> mesterséges metánt nevezi az Audi e-gasnak, melyből 1000 tonna előállítás

2800 tonna szén-dioxidot köt meg a levegőből. Az e-gas tárolása - ami szinte teljesen megegyezik a földgázéval (CNG) - tartályokban oldható meg, szállítása pedig csővezeték-hálózaton keresztül lehetséges. A földgáz felhasználható a magán- vagy éppen az ipari szektor által is, míg egy részét közvetlenül a CNG-töltő állomásokhoz juttatnák. Utóbbiból Németországban körülbelül 900 darab található.

De mit érnek a CNG-kutakkal, ha nincs megfelelő autójuk?! Erre a kérdésre ad választ az Audi A3

MOLNÁR JÓZSEF  
HIRDETÉS



A fa életünk része. Melegebbé varázsolja otthonunkat kívül-belül. De csak akkor marad szép és természetes, ha professzionális ápolást és hosszan tartó védelmet biztosítunk számára az időjárás viszontagságai ellen.

A kiváló minőségű Sadolin évszázados tapasztalatával, innovatív fejlesztéseivel és felhasználóbarát megoldásaival segít, hogy tartósan megőrizhessük otthonunk fafelületeinek természetes szépségét.

**Sadolin.**  
Védi a fát éveken át.

Kültéri felületekre



A BRAND FROM  
**AkzoNobel**



GARMIN dēzl 560LT

# Nagyágyú

képatlójú. A 192 grammos navi extrahangos beépített hangszórókkal, s tolatókamera számára külső videobemenettel is rendelkezik. Az 560LT

tők azok a közelben lévő kijáratok, melyeknél étterem, szállás, pihenő vagy egyéb kamionos szolgáltatás vehető igénybe. Egyes területeken a Garmin készüléke figyelmezteti a vezetőt a veszélyes szakaszokra, például riasztást küld nagyobb emelkedők, meredekebb lejtők elérése előtt. A 134 900 forintos ajánlott fogyasztói áron kínált Garmin dēzl 560LT Bluetooth-kapcsolattal is bír, mellyel vezeték nélküli kihangosítóként is használható, a kijelzőt érintve pedig hívások lehet kezdeményezni és fogadni. Az akkumulátor maximális működési ideje teljes töltöttség esetén 4 óra, a szett része a csúszásbiztos tartókonzol és a navigátor élettartamára szóló forgalmi előfizetés.

Speciálisan a kamionosok igényeit figyelembe véve alakították ki az 560LT-t, melynek kijelzője kifejezetten nagy, 12,7 centiméteres

ismeri a kamionokra vonatkozó korlátozásokat (pl.: magasság, szélesség, súly, veszélyes rakomány stb.), a töltőfejbe integrált FM forgalmi információs vevő révén pedig figyelmeztetést kap a sofőr a torlódásokról. Komoly segítséget jelent, hogy a „Kijárat és szolgáltatások” menüpontban megjeleníthe-

iGO primo APP EUROPE EDITION

## Európára fókuszálva



Kifejezetten iPhone készülékek számára készült az első regionális iGO primo app Europe edition változat. A szoftverfrissítés az App Store iTunes oldalon keresztül érhető el. Az új alkalmazás szoftvermotorja stabilabb és gyorsabb lett, több mint 100 új fejlesztést és funkciót tartalmaz az iGO primo app. Utóbbi szoftver erősségei közé tartozik a Google-keresés, a továbbfejlesztett Text-to-Speech funkció, az üzemanyag-takarékos útvonaltervezés és a kereszteződések valóságghű ábrázolása. Az iGO primo app az iPhone 3GS és 4-es készüléket támogatja, a világ 70 országát lefedő regionális kiadások hamarosan érkeznek.

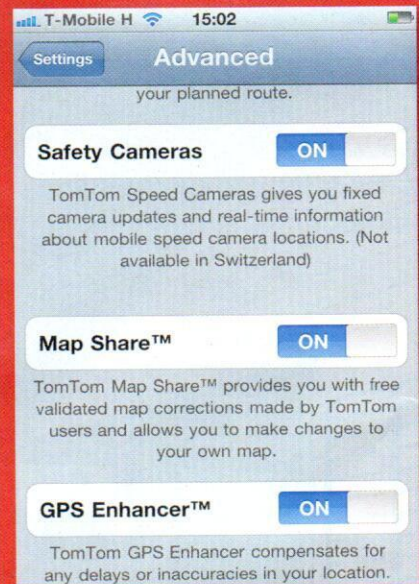
Szintén az iGO primo app verzióhoz kapcsolódó hír, hogy külföldre érve számos helyi szabályra hívja fel a vezető figyelmét. A navigátor Indiában autózva például arról tájékoztat, hogy az autópályákon nincs sebességlimit – kivéve a táblával jelölt szakaszokat –, Írországban és Mexikóban pedig a megengedett 0,8 ezrelékes véralkoholszintről ad hírt, mellyel ott még gond nélkül lehet járművet vezetni. Bizonyos országokban a kötelező tartozékok listája is eltér az itthoni szabályozástól, megbüntethetik a felkészületlen autót, ha például Lengyelországban megfelelően a tüzoltó készülékről. Mosolyt csalhat az arcunkra, amikor azzal találkozunk, hogy Alabamában tilos mezitláb vezetni, Thaiföldön kötelező a sofőrnek inget viselnie, s Kaliforniában a nők nem vezethetnek házi kontóban...



TomTom APP FOR iPhone 1.7

## Frissen, üdén

Elérhető a TomTom App for iPhone legfrissebb, 1.7-es verziója. Az újdonság most először tartalmaz valós idejű sebességmérő kamerákra vonatkozó figyelmeztetést. Utóbbi funkció folyamatos frissítés mellett nemcsak a publikus fix, hanem a mobil sebességmérő kamerák helyzetéről is tájékoztatást ad. Az 1.7-es kivétel a legújabb, v865-ös térképcsomaggal kapható, és természetesen elérhető hozzá



az ingyenesen letölthető, a többi felhasználó térképjavítását tartalmazó Map Share alkalmazás. Az 1.7-es verzió díjmentesen frissíthető azok számára, akik rendelkeznek a korábbi változattal, új felhasználóknak csomag függvényében 60-70 euró közötti összeggel kell számolniuk. A „Speed Cameras” szolgáltatás – mely egyelőre 14 országban (P, E, F, I, D, A, IE, LUX, B, NL, FIN, S, NOR, GB) működik – egy hónapra 5, míg egy évre 30 euróba kerül.

## Méretpontos

A Kenwood 2 DIN méretű navigációs készülékeinek palettája a DNX sorozat 4280, 5280, 7280 és 9280BT típusaival bővült. A 2 DIN méretű gyári hifi helyére beilleszthető, méretpontos darabok Garmin navigációs szoftverén megtalálható az Ecoroute üzemanyag-takarékos útvonal-kalkulációs program is. Az autó



OBDCsatlakozójával összeköthető Kenwood Bluetooth-kapcsolaton keresztül képes megjeleníteni a pontos fogyasztási és CO<sub>2</sub>-kibocsátási adatokat is a képernyőn. Már a 6,1 colos DNX4280BT-n is megtalálható az új Garmin bővített sávinformációs navigáció, a teljes Európa- és Magyarország-térkép, magyar menüvel, hangutasításokkal, DVD-, DiVX-stb. lejátszással, kép a képen funkcióval és beállítható gombvilágítással. A csúcsváltozat (DNX9280BT) többek között 7 colos, motorosan állítható érintőképernyős monitorjával, háromdimenziós képi megjelenítésével, 5.1 Dolby Digital hangzásával és távvezérlőjével nyújt többet.



## Multifunkciós

Nemrégiben debütált a Blaupunkt New York 800-as navigátor, mely 2 DIN szabványméretű, így bármelyik ekkora rádióhellyel rendelkező autóba beépíthető. A 6,2 colos, érintőképernyős kijelző felbontása 800x480 pixel, a TMC-vevővel ellátott New York 800-aszhoz gond nélkül csatlakoztatható négy darab 50 wattos hangszóró. Az iGO primo szoftveren alapuló térkép 43 ország adatbázisát tartalmazza, 3D-s megjelenítésre képes, s a 27 navigációs nyelv



között a magyar is megtalálható. A Blaupunkt használható telefonkihangsítóként (Bluetooth-funkció), nézhető rajta DVD-lemez, összeköthető iPoddal, iPhone-nal, a két USB-bemenet révén pedig egyéb adathordozók is csatlakoztathatók hozzá. A 2 DIN-es Blaupunkt New York 800 multifunkciós fejegység/navigátor súlya 2,73 kilogramm.

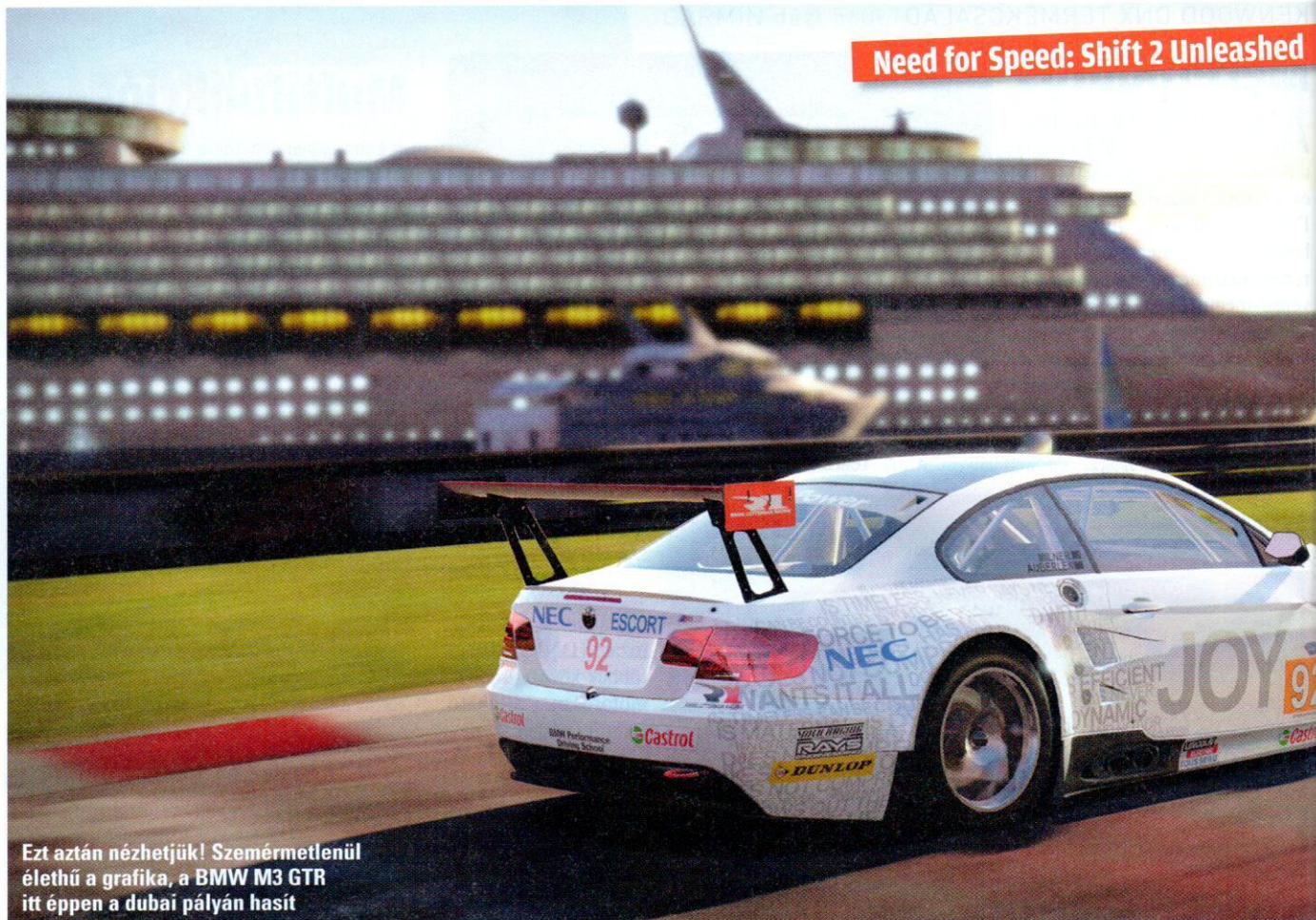
## Ötös fogat

A Mio bemutatja a Spirit sorozat öt új tagját, amelyek 4,3 (Spirit 480 és 485) vagy 5 colos (Spirit 680, 685 és 687) képernyővel készülnek. Mindegyik navigátoron megtalálható a parkolási asszisztens, ami automatikusan megjeleníti a cél 1 kilométeres körzetében lévő parkolóhelyeket. A sikeres parkolás után a készülék átvált gyalogos üzemmódba, így folytatható tovább az út a kiszemelt célig. A beépített TMC-antennának köszönhetően folyamatos a tájékoztatás a valós idejű közlekedési eseményekről, a kulcsszavas kereső pedig gyorsítja a címbevitelt. Az AV-bemenettel ellátott Spirit 687-eshez akár tolatókamera szett is csatlakoztatható. Egyes típusokon négyféle útvonaltervezés (gyors, rövid, könnyű és gazdaságos) közül lehet választani. Leginkább a napi szinten áruterítéssel foglalkozók számára praktikus, hogy több úti célt és azok prioritási sorrendjét is meg lehet adni, majd a kalkulált útvonal szimulációs módban is bejárható. A legolcsóbb Mio Spirit készülék Magyarországtérképpel a webáruházakban már 20 000 forint környékén megvásárolható. A 3, 7 vagy 30 napos térképkölcshözjárás lehetőségnek hála pedig nem szükséges a drágább, komplett európai úthálózat-tal felszerelt példányokat megvenni.



A Mio Spirit sorozat tagjai 4,3 vagy 5 colos kivitelben érhetők el

Need for Speed: Shift 2 Unleashed



Ezt aztán nézhetjük! Szemérmetlenül élethű a grafika, a BMW M3 GTR itt éppen a dubai pályán hasít

# A következő fokozat

Magasabb fokozatba kapcsolt az Electronic Arts: a Need for Speed sorozat legutóbbi kiadása látványban és kezelhetőségben is jócskán felülmúlja az eddigieket!

A pályaversenyek világát meg-elevenítő Shift 2-es hosszú idő után végre egy olyan NFS-játék, amelyik az „ami a csövön kifér” arcade stílus helyett inkább egy becsületes autószimulátorhoz közelít: ha nem is tökéletesen valóságos, de az első résznél fényekkel jobb és élvezetesebb a kezelhetőség. Vezetni pedig 38 márka száznál is több autóját lehet, természetesen a választékban normál



utcai autókat, szupersportkocsikat (köztük elsőként a minap debütált Pagani Huayrát) és kökemény versenygépeket is találunk – ráadásul szerteágazó módon beállíthatjuk és tuningolhatjuk az autókat. A versenypályák számát sem aprózták el, összesen 35-öt zsúfoltak a programba, úgyhogy nem fogunk unatkozni!

Karrier módban – szokás szerint az amatőr kategóriáktól indulva és fokozatosan felküzdve magunkat – a GT1-es világbajnoki cím megszerzése a cél. Az egyre magasabb osztályokhoz és újabb autókhoz szintlépésekkel lehet hozzáférni, amit tapasztalati pontok szorgalmas gyűjtésével érhetünk el. Ezeket versenyés közben az ideális iven haladva és kanyarodva, szélárnyékban autózva, tiszta előzésekkel stb. kapjuk. A normál körversenyeken kívül egyébként különféle időmérő futamokon, kiütéses versenyeken,



## Ágyúgolyófutam

Úgy tűnik, az Electronic Arts **ÚJABB BÖRT HÚZ LE AZ ÁMOKFUTÓ UTCAI AUTÓVERSENYZŐK ÉS A „ZSERNYÁKOK” ÖRÖKÖS HARCÁRÓL.** A Need for Speed következő kiadása annyiban különbözik a korábbi üldözős játékoktól



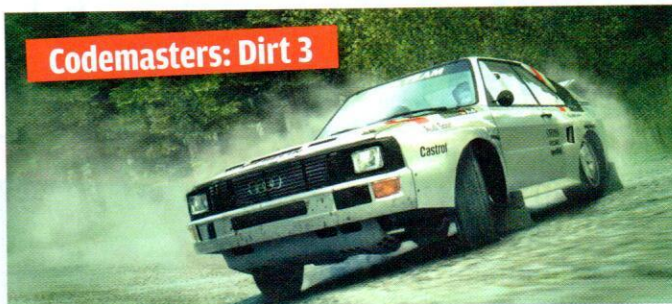
(Hot Pursuit), hogy a sztori alapján most amolyan ágyúgolyófutam stílusban, a közúti szabályokra fitynyet hányva, **A LEHETŐ LEGGYORSABBAN KELL SAN FRANCISCO ÉS NEW YORK KÖZÖTT ÁTSZELNI A LEHETŐSÉGEK HAZÁJÁT.** Közben sűrű városi forgalomban, hegyi szerpentinen és szűk kanyonokban szédítő sebességgel vezet az utunk, miközben a rendfenntartó erők folyamatosan lesben állnak, s nem válogatnak az eszközökben, hogy lekapcsoljanak, de az ellenfelek sem könnyítik meg a dolgunkat. A száguldás szinte az összes népszerű platformon, várhatóan november 15-én veszi kezdetét.



egy az egy elleni küzdelmeken (esetenként azonos autóval) és driftversenyeken is bizonyítani kell rátermettségünket. Bár a játék nehézsége többféle módon állítható, tanuló vezetők számára mégsem ajánljuk a Shift 2-est, mert helyenként még a gyakorlott játékosokat is képes megizzasztani.

Az NFS-sorozat látvány- és hangzásvilágával eddig sem volt baj. Sőt, a fejlesztők tovább javították az autók törésmodelljét, új hangulati elemként pedig az éjszakai versenyeket és a sisakkamera nézetet is bevetették – ilyenkor a pilóta a fejét elfordítva gyakorlatilag benéz a kanyarokba. Ha pedig már végleg ráuntunk a gépi ellenfelekre, akkor irány az internet: az Autolog funkció keresztül összevethetjük eredményeinket és megmérkőzhetünk barátainkkal, illetve más online játékosokkal. Erre PlayStation 3 és Xbox 360 játékkonzolon, valamint PC-n van lehetőség.

## Codemasters: Dirt 3



## Ralis időutazás

A napokban kerül a boltok polcaira a Dirt-széria harmadik része. A Codemasters gondozásában készülő játékprogrammal egyfajta ralis időutazást tehetünk: a 60-as, 70-es évek klasszikus versenyautóitól kezdve a legendás B-csoportos szörnyetegeken keresztül egészen a mostani S2000-es és WRC-kategóriás (tavalyi és idejéig) gépekig mintegy ötvenféle járgány virtuális volánja mögé ülhetünk be – felölve a sportág fél évszázados történetét. Persze ezenkívül továbbra is lesz majd tereprali és ralikrossz, vadonatúj elemként pedig megjelenik a Ken Block nevével fémjelzett akrobatikus gymkhana! A második részhez képest megduplázták a pályák számát, új helyszíneként egyelőre



Finnszágot, Norvégiát, Kenyát és az amerikai Michigant említték a fejlesztők. A Dirt 3-as kezdetben PC-n, illetve PlayStation 3 és Xbox 360 konzolon játszható majd.

## Kinect JoyRide

# Levegőt markolászva

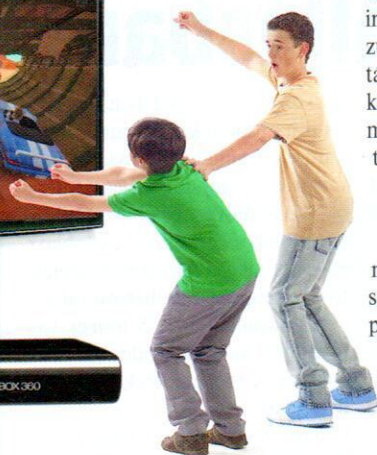


A JoyRide egy határtalanul arányos családi autós játék, melyben pont úgy kell vezetni a járgányokat, mintha egy képzeletbeli kormányt markolnánk – mozdulatainkat a Kinect mozgásérzékelő

képezi le. Az irányítás könnyen megszokható, a gázt automatikusan nyomja a gép, a kanyarodáson kívül nekünk nitrozásra, trükkök

bemutatására és speciális töltetek lövöldözésére van lehetőségünk. A megszerzett pontszám hatására bővül virtuális rajongótáborunk, így érhetők el újabb autók és pályák. Egyértelműen a többjátékos mód a legszórakoztatóbb, akár a családtagokkal-barátokkal, akár internetes játékosokkal mérkőzünk. Szembetűnő a versenyfajták sokszínűsége, a megszokott körversenyek mellett lövöldözős meccseken, kaszkadőrösdiben, trükközésben, gyorsasági versenyben és rombolásban is összemérhetjük tudásunkat. A versenyek közben a Kinect néha fotókat készít, majd a verseny végén bemutatja a vicces képeket. A JoyRide kizárólag Xbox 360-ason, Kinect szenzorral játszható.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA:  
TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



## GÁZPEDÁL-ELEKTRONIKA

Aligha van autós, aki ne szeretné, hogy a kocsija dinamikusabban viselkedjen. Ebben segíthet egy egyszerűen beszerelhető, igaz, nem olcsó eszköz.

A 2000 után gyártott autók többségében már nincs közvetlen kapcsolat a gázpedál és a fojtószelep között. A pedállal csupán elektromos jeleket adunk, és a motort vezérlő elektronika dönti el, hogy mennyire nyitja vagy zárja a fojtószelepet. Mivel a motorüzemben elsődleges szemponttá vált az alacsony károsanyag-kibocsátás és a visszafogott fogyasztás, a vezérlés ezen kritériumok előbbsége alapján gondolkodik. Így a gázra lépve úgy érezzük, a motor késve reagál a pedál mozdulatára.

A gázpedál-elektronika a késedelmes reakcióidőt csökkenti illetve szünteti meg. Maga az eszköz egy gyufásdoboznál kisebb elektronikus modul, amely a gázpedáltól érkező jeleket hamisítja meg. Beszerelni a gázpedálkonzol és az ehhez tartozó csatlakozó közé kell, a gyári stekker használatával – a kis eszköz pontosan a két csatlakozó profil közé illik, mivel típusra szabott. Beszerelésének bonyolultsága autótípustól függő. Például a Ford Focusban még a közép konzolt is meg kell bontani, hogy hozzá lehessen férni a csatlakozókhoz, azonban a fotózás alanyként sze-



Először el kell távolítani a kárpitokat és a burkolóelemeket. A Leonban szerencsére csak ennyit

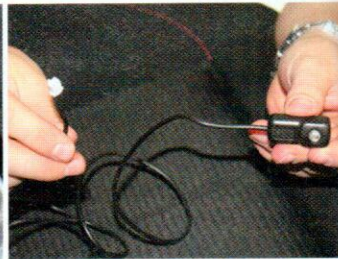
# A titkos fegyver



A parányi gázpedál-elektronika a kocsik lusta reakcióját javítja



Az elektronika csatlakoztatása a gyári stekkerhez



Ki is kapcsolható, de ehhez telepíteni kell a mellékelt kapcsolót

## Terpeszállásban!

Az autósport és a tuning világa sok olyan érdekes technikai eszközt fejlesztett ki, amelynek a hétköznapi autózásban is hasznát vehetjük. Ilyen a nyomtávszélesítő tárcsa is. Ez a „fémpogácsa” becenevű alkatrész a keréktárcsa és a kerékagy közé illesztendő be, és ahogy a neve is mutatja, a nyomtávot szélesíti. A meglévő felni alá helyezve a tárcsa vastagságával egyező mértékben nő a nyomtáv. A nyomtáv szélesítésétől a kanyarstabilitás növekedése várható, de

persze másra is jó a pogácsa. Például ha új felniket szerzünk be az autóra, de annak az ET-száma nem megfelelő, vagy túl széles és a keréket alászédve a belső perem hozzáér a lengőkarhoz, kerékdobhoz. Ekkor a megfelelő nyomtávszélesítővel a felni felszerelhetővé válik.

A pogácsák már 5 mm-es vastagságtól kaphatók, de ezt nem ajánlják a szakemberek, mivel az ilyen vékony tárcsán még nincs tehermentesítő, amely egyben központosít is. A tárcsáknál fontos a



Nyomtávszélesítő pogácsák profi kivitelezésben



Igazán kényelmetlen szerelési művelet a gázpedál-elektronika bekötése

replő SEAT Leonba sokkal egyszerűbben és gyorsabban beilleszthető a gázpedál-elektronika. Minden kocsinál biztosítani kell a hozzáférést a gázpedál csatlakozójához, ehhez a Leonban elég a két kárpitcsavarral rögzített kéttenyérszerű műanyag burkolatot leszedni. Persze a műveletet nehezíti a nyakatekert szerelési pozíció.

## Habitusunk szerint állíthatjuk az érzékenységet

A kiszabadított csatlakozót le kell húzni, és bele kell csúsztatni a gázpedál-elektronikát. Az eszközhöz tartozik egy kis kapcsoló, amellyel az elektronika működése szabályozható. Erre szükség lehet, mert egyrészt nem mindig akar a vezető sportosan közlekedni – például dugóban zavaró lehet a túlzott érzékenység –, illetve a kocsit szervízben hagyva ne okozzon meglepetést az autót alkalmilag vezetőnek a megszokottól eltérő viselkedés (vagy családon belüli használatnál is hasznos lehet, ha valaki a gyári érzékenységet szokta meg és azt szereti). A kapcsolót kézre eső, látható helyen érdemes elhelyezni, a kábelt el lehet vezetni a kárpitok mögött. A látható elhelyezés azért

javasolt, mert a kapcsoló egyben az eszköz üzemmódjának visszajelzője is. Kikapcsolt állapotban nem világít, feles állásban zölden világít, maximális üzemmódban pirosan ég a fénydióda. A kapcsolóból kijövő kábel a gázpedál oldalán kialakított csatlakozóba illesztendő.

A gázpedál-elektronika ára 50 000 forint körüli, beszerelése nem befolyásolja a gyári garanciát. Magára az eszközre két év garanciát vállalnak. A beszerelés időigénye a SEAT Leon esetén nem érte el az egy órát, igaz, egy nehezen hozzáférhető gázpedálkonzollal épített autóban többórnyi munkával járhat a beszerelés.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Kapcsoló a középkonzolon. A zöld fény az elektronika középpontos állású helyzetét jelenti

tömeg, mivel felszerelésük a rugózatlan tömeget növeli, így a tárcsák jellemzően alumíniumötvözetből készülnek, a drágábbak magnéziumötvözetűek – ezek a legjobbak. Mivel a felszerelésnél számít a tárcsa átmérője, a furatok átmérője és a lyukkör átmérője, a tárcsákat az adott kocstípushoz kell választani. Mivel egyszerű alkatrésznek tűnik, felmerül a gondolat, hogy nem olcsóbb-e egy esztergályossal legyártatni őket? Nos, a jó minőségű anyag drága, nem biztos, hogy az esztergályos rendelkezik olyan maradék szálanyaggal, ami a tárcsák készítéséhez szükséges. Egy egész



szál jó minőségű alumínium- vagy magnéziumötvözetű rúd beszerzése igen drága mulatság. Acéllal pótolni pedig a tömegnövekedés és a korrózióhajlam miatt nem a legokosabb megoldás.

# Osztrák „kézigránát”

A karosszériajavításokhoz, utas-üregbe juttatva kötés közben téri munkákhoz a hangszigetelő habanyagok pótolhatók a spray kiszerezésű Terofoammal, amely nem más, mint egy autóiipari purhab. Az építőipari purhabokkal ellentétben két-komponensű, csökkentett terjeszkedésű. Mindkét tulajdonsága nagyon fontos, hiszen például

üregbe juttatva kötés közben nem nyomja szét a lemezeket, később pedig nem okoz korróziót. További különlegessége, hogy a hab kifújás után formázható, így sík felületeken is kialakítható hangszigetelő réteg, vagy szobrászkodva pótolható a balesetben vagy a javítás során károsodott gyári réteg.



# Spéci ragasztó

A belső visszapillantó tükröt a szélvédőüvegre ragasztással rögzítik a gyártók. Ha bármilyen okból letörik, legyen akár véletlen leverés vagy szélvédőcseré az oka, a tükrő szintén ragasztással illeszthető újra a helyére. Azonban nem mindegy, hogy mivel ragasztjuk vissza, mivel az üveg, a tükrőház műanyagja és a ragasztóanyag eltérő hőtágulású. A Loctite szélvédőragasztó készletben a feladatot úgy oldották meg, hogy a tükrőtalp és az üveg közé egy szintetikus szövetdarabot kell illeszteni. A ragasztást 15-21 Celsius-fokos hőmérsékleten lehet sikeresen végrehajtani, a készletbe mellékelt szövetet a talp mé-

retére kell szabni. Ezután itatatható át a ragasztóval. Vigyázni kell, mert a textil is vegyszerrel átitatott, szabad kézzel megfogni nem szabad. A tubusba mellékelt ragasztó kötése a textiltől kioldott alkotórészrel elegyedve kezdődik el, folyamata nagyon gyors, fél percen belül.



## RÖVIDEN

### Váltani jó!

Az amerikai Brammo elektromos motorkerékpárjai rövid időn belül hatfokozatú, **MANUÁLIS SEBESSÉGVÁLTÓVAL IS ELÉRHETŐK LESZNEK** - eddig a villanymotor közvetlenül a



keréket hajtotta. A cég szerint ezzel az élvezeti faktor és a hatótáv is nő. Elsőként az Engage (kémpünkön) modell kapja meg a váltót.

### Aranyos Triumph

Az angol Triumph immár **ARANYSZÍ-NŰ FÉNYEZÉssel IS KÍNÁLJA** a palletta egyik meghatározó típusának



számitó Bonneville-t. A 900 cm<sup>3</sup>-es, soros kéthengeres erőforrással felszerelt, klasszikus külsejű jármű hazánkban 2 490 000 Ft-tól kapható.

### Kétmillió gyár

Egy R 1200 GS modell volt a kétmilliomodik motorkerékpár, amely a BMW berlini gyárának futószalagjáról le-



gördült. **AZ ÜZEMBŐL NAPONTA 510 ÚJ MOTORKERÉKPÁR JÖN KI**, ezzel a berlini a BMW legfontosabb és legnagyobb motorkerékpár-gyártó üzeme.

# A legek motorja

A „normál” F4-eséhez képest 4,1 mm-rel rövidebb a Corsacorta blokkjának lökete



Az egységes Olaszország 150. évfordulójára készült a jubileumi Brutale

A jelenlegi legerősebb sorozatgyártású motorkerékpár az MV Agusta F4-es új csúsváltozata, az RR Corsacorta (1). A fenevad extrarövid löketű, 1000 cm<sup>3</sup>-es, soros négyhengeres blokkja 13 400-as fordulaton 201 lóerőt teljesít, ezzel a lóerőháborúban maga mögé utastotta a 193 lovas BMW S 1000 RR-t és a 200 lóerős Kawasaki ZX-10R-t. A „hagyományos” F4-eshez képest újak a dugattyúk, a főengely és a szelepek is (utóbbiak nagyobbak és titánból készültek), emellett a vízpumpa és a generátor is módosításon esett át. A kipörgésgátlóval és motorkarakterisztika-kapcsolóval ellátott újdonság Öhlins gyártmányú első futóműve szélesebb tartományban állítható, illetve a hátsó rugótagot is átdolgozták. A Brembo Monoblock fékrendszerével készülő Corsacorta a teljesítményt tekintve valóban feljutott a csúcsra, ám a 192 kg-os száraz tömegre már nem lehet túl büszke a varesei gyártó.

Az RR színre lépése ellenére az MV Agusta a legtöbb olasz márkához hasonlóan nem feledkezik el arról, hogy idén 150 éves az egységes Olaszország. Az alkalomra 150 darab Brutale 990R-t (2) dobnak piacra, olasz trikoloros fényezéssel. A modelleket rendelési sorrendben adják át, emléklapok kíséretében.

## Új vizeken

A Mille3-as sorozatgyártású verziójában debütálhat a márka új erőforrása



A Husqvarna hamarosan bemutatja vadonatúj utcai motorját, de előtte leleplezték a modell erőforrását. Mivel a Husky a BMW-hez tartozik, teljesen érthető, hogy az új motor alapját egy bajor blokk adja, nevezetesen a 798 cm<sup>3</sup>-es egység (BMW F 800 R, ST, GS). Csak hogy a Husqvarna 900 cm<sup>3</sup>-re növelte a lökettérfogatot, illetve módosította a befecskendező rendszert, amivel jelentősen növelte az alapvetően 80 lovas aggregát teljesítményét. Az erőforrás tehát megvan, a nagy kérdés az, mikor és milyen modellbe építik be. A pletykák szerint a Mille3-as tanulmánymotorhoz hasonló extrém paripába kerül majd be az egység.

# Pályára és utcára

**M**ég csak májust írunk, de a Honda 2012-es modellként mutatta be 250-es és 450-es krosszgépeinek továbbfejlesztett változatait. A CRF250R (1) esetében megváltoztatták a hengerfejet (új szelepek és vezérműtengely), illetve a beömlőcsatornákat is átalakították. A változások miatt

közepes fordulaton fickósabb a modell, illetve a megerősített főtengely jövöltából a motor élettartama is nőtt. Az injektoros létére akkumulátor nélküli modell emellett szélesebb lábtartókkal és jobban elérhető berügőkkel debütált. A nagyobb testvér, a CRF450R erőforráshoz nem nyúltak, ellen-

ben a futóművet alaposan átdolgozták. A teleszkóp még merevebb lett, ami az új rugókkal együtt jobb irányíthatóságot szavatol – állítja a Honda.

A japán márka harmadik újdonsága a Vision (3) robogó, melynek 110 cm<sup>3</sup>-es, egyhengeres motorja 100 kilométeren 1,9 liter üzem-

anyaggal is beéri, hatótávja tehát úgy sem kicsi, hogy üzemanyag-tartalva csak 5,5 literes. A kombinált blokkolásgátlós fékrendszerrel rendelhető járművet az eddig 60 millió példányban gyártott Super Cub utódjának tekinti a Honda, ennek megfelelően az összes kontinensen kapható lesz.

1

A technikai módosítások mellett a grafika is új

2

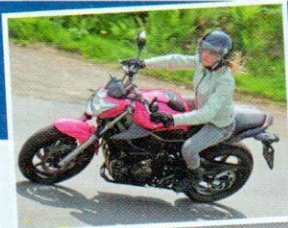
3



## Csajos Yamaha

**A** Giro d'Italia kerékpáros körversenyen mutatta meg a Yamaha a nagyközönségnek az XJ6 Rosa Italia nevű különkiadását. A meztelen 600-as modell limitált példányszámban készül, s ahogyan rikító rózsaszín fényezéséhez illik, kifejezetten a gyengébbik nemnek szánja a japán gyártó. Így nem véletlen, hogy a superbike-vb yamahás menője, Marco Melandri barátnője, Manuela Raffaeta rántotta le a leplet a motorról. A feltűnő fényezésen túl LED-es irányjelzők és a tankon díszelgő olasz nemzeti színek különböztetik meg a Rosa Italiát a többi XJ6-ostól.

A rózsaszín XJ6-os kizárólag Olaszországban lesz kapható



## Jól szól!

**A**z Akrapovic szlovén kipufogógyártó a Dreamachine Motorcycles nevű céggel közösen készítette el a Morsus névre keresztelt tanulmánymotort. A különlegesség nem kerül gyártásba, mindössze a hírverést szolgálja az Akrapovicnak,



ugyanis a cég most kezdett el kipufogórendszereket gyártani cruiser és custom motorokra. A Morsus előbbi két irányvonal szerint készült, látványosságát pedig a 26 colos (!) karbonfelnik és a vékonyka tankkal egybeöntött ülés adják. A járműben természetesen V2-es erőforrás rottyog, méghozzá az amerikai S&S 113 köbincses (1853 cm<sup>3</sup>) motorja. A dinamizmus jegyében a sportmotorokról ismerős Showa villa és radiális rögzítésű Brembo féknyergek kerültek a Morsusra.



## Pehelysúlyú sportoló



**A**KTM 350-es versenyendurója idén januárban David Knighttal a nyergében megnyerte első éles bevetését, így teljesen érthető, hogy a terepmotorosok nagyon várták már a sorozatgyártású, szalonban megvásárolható szériakivitelű, a 350 EXC-F-et. A mindössze 28 kg-os, 45 lóerős blokk köré vadonatúj vázat építettek, ami a WP futóműelemekkel és a krosszgépekéhez hasonló hímás hátsó rendszerrel az egyik legvonzóbb versenykész enduróvá teszi a KTM újdonságát.

# Korhű ábrázolás



A 18,9 literes üzemanyag-tank jóvoltából országúton 350 kilométer körüli hatótávval számolhatunk

## TWINCAM 96B

### Széles körben

A Harley legnagyobb példányszámban gyártott erőforrása a TwinCam 96B jelű egység, amely a Blackline-t is hajtja. A Sportster és a VRSC család kivételével a Dyna, a Softail és a Touring modellek-

Minimalista stílusával és merev vázat imitáló felépítésével az amerikai motorgyártás hőskorába kalauzol minket az új Blackline.

Mint a legtöbb Harley, a Blackline is a szépekünkre van hatással. Nincs szó kovácsolt hajtókarokról, karbonidomokról, kipörgésgátlóról vagy változó hosszúságú szívótorkokról, a le-hengerlően szép részletek, a V2-es szinkópája és a motort körbelengő legenda mindezeket sikeresen elnyomják. A rejtett hátsó rugótag miatt úgy néz ki a Blackline, mint a régi merev vázas modellek, miközben egyszerűségével a II. világháború utáni típusokat idézi. Szinte minden fémről van rajta, műanyagot csak elvéve találunk, de ami a legfontosabb, mindenről tükröződik a gondosság. Például ott vannak a sűrűn küllözött, fekete-re eloxált felnik, a kormánybefogóra közvetlenül rögzített belső vezetőkes split drag kormány, a



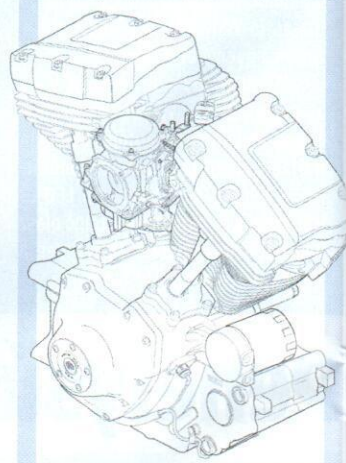
Csak a legszükségesebb információkról tájékoztat a Blackline. A fordulatszámot a sebességmérőbe integrált digitális kijelzőn figyelhetjük

kéttónusú blokk fekete deklivel, vagy a „vágott” sárvédők”. Nincs hagyományos, sárvédőre helyezett hátsó helyzetjelző és féklámpa sem, ugyanis ezek a sárga indexbura alatt kaptak helyet.

### Gyönyörűen szól, de olykor nagy az étvágya

Hivatalos teljesítményadatot nem közöl a Harley, de azt elismerik, hogy valahol 70-80 lóerő között van a Blackline-t hajtó TwinCam 96B erőforrás (lásd keretes írásunkat) teljesítménye. Az 1584 cm<sup>3</sup>-es egység hangos, fémes csattanások

kíséretében kel életre, majd szépen, lassan felveszi kicsit bizonytalan, enyhén remegős alapjáratát – a vezető szemközéből úgy mozgolódik a vázban a hatalmas motor, mintha egy szív dobogna benne (ennek az az oka, hogy a vázra „mereven” van rászelve a blokk). Ez a szív azonban egyáltalán nem igényli a pörgést, nyomatékából látja el feladatát. Ahogy elcsavarja a gázkart a vezető, elsőre biztosan kellemes meglepetés éri, ugyanis nem várt erővel indul meg a Blackline. Azt hiszem, a 125 Nm-es nyomaték eléggé sokat elárul, így igazából az is érthető, hogy nem sok hasznát vesszük a digitá-



ben is megtaláljuk ezt a blokkot. A 2007-ben debütált 1584 cm<sup>3</sup>-es (96 köbinch) V2-es üzemanyag-el-látását elektronikus befecskendező végzi, de a hagyománytisztelget így is nagyon erős, hiszen a hosszú löketű blokk (111 mm) **SZELEPEIT TOLÓRUDAK MOZGATJÁK** (alulfekvő vezérműtengely), illetve hengereként két szelep végzi a gázcserét a léghűtésű egységben.

## i ÉRTÉKESÍTÉSI ADATOK

### Felszálló ágban

Az idei év első negyedéves eladási alapján úgy tűnik, a Harley-Davidson végre kilábal a válságból. 2010 azonos időszakához képest világszerte 1500 darab motorral adtak el többet, ami összesen 49 595 leszállított gépet jelent. Ázsiában, az észak-amerikai régióban és Dél-Amerikában stagnálnak



az eladások, de kisebb meglepetésre **EURÓPÁBAN NÓTT A KERESLET A MILWAUKEE-I VASAKRA**, így a fellendülés egyértelműen az öreg kontinens értékesítési eredményeinek köszönhető. Ettől függetlenül az Egyesült Államokban továbbra is egyértelműen piacvezető a márka, ugyanis a 651 cm<sup>3</sup>-esnél nagyobb motorok kategóriájában több mint 50%-os (!) a gyártó részesedése. A vásárlóközönség sajátosságát jól mutatja, hogy a legtöbbet a legdrágább Touring család modelljeiből (képpünkön az Electra Glide Ultra) adják el.

lis fordulatszám-mérőnek. 2000-es fordulaton már feljebb is kapcsolhatunk, de 4000 fölé nem érdemes kergetni a motort, 5400-nál amúgy is belefutunk a leszállózársba. A hosszú áttételezésű, hatfokozatú váltó ellenére a nyomtatók lehetővé teszik, hogy országúton az utolsó fokozatból se kelljen visszaváltani előzőeskor. 120 km/óránál gyorsabban viszont már nem igazán mókás a helyzet, mert bár a szuflából nem fogy ki, az egyenesfutás kezd bizonytalanná válni.

Ami a fogyasztást illeti, az szélsőségesen ingadozhat. Csak városban hajtva, viszonylag nagy forgalomban könnyedén benyel akár 7,5 litert is, ugyanakkor kényelmes, 90-es tempónál mindössze 4,5 liter gurul le a V2-es torkán.

### Az ABS a szériafelszereltségbe tartozik

A Blackline hangulatától nagyon messze áll a sietség, sokszor arra lettem figyelmes, hogy milyen lassan megyek, mert egyszerűen ebben a motorban van valami méltó-



Nem túl acélos az első fék...

ságteljes. Olyan nyugalmat áraszt, hogy az ember a nyeregben teljesen elfeledkezik a rohanó külvilágról. Már csak azért sem jó sietni, mert széria ABS-es fékrendszer ide vagy oda, ha nagy tempóról kell megállítani a szárazon hárommázas vasat, az elől egyedül árválkódó féktárcsa miatt rendszeren rá kell markolni a fékkarra.

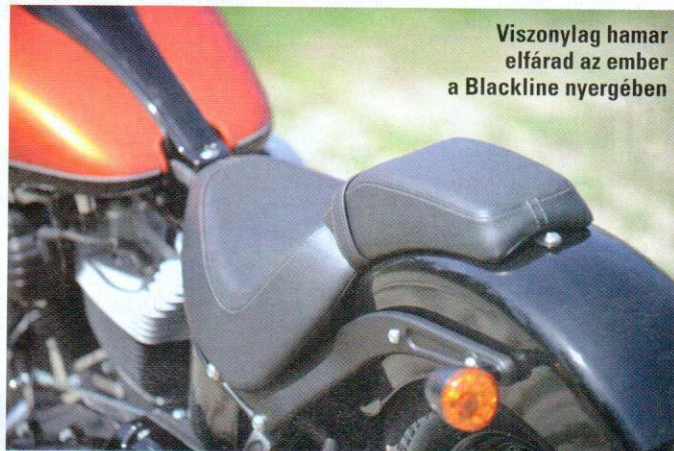
A futóműnél jobban talán semmi sem szemlélteti, hogy a Blackline-nak a nyilegyenes, jó minőségű utak valók, már csak azért is, mert a 30 fokos villaszög nem teszi túl fordulékonyá. Az úthibákat, melyeket más motorral észre se vesz az ember, a Harley mint ha felnagyítaná, mert egyszerűen nem tudja elnyelni vagy kirugózni a kisebb egyenetlenségeket sem. Ez persze inkább a hazai utakat és nem a motort minősíti, az azonban a Blackline ellen szól, hogy a kényelem területén nem brillirozik. Az előretolt lábtartók miatt gyakorlatilag minimális a helyváltoztatási lehetőség, a kormány pedig olyan messze van, hogy egy 190 cm magas vezetőnek is nyújtózkodnia kell utána, így nem is kérdéses, hogy átlagos termetűek számára még kevésbé kényelmes. Az utasnak egyébként nincs olyan rossz dolga, mint ahogy az ülés formázása alapján vártuk, mert természetes testtartást vehet fel. Sőt a mindössze 655 mm-es ülés magasság (!) miatt a Blackline nagy előnye, hogy egy apróbb termetű vezetőnek is leér a lába.

Racionális érveket aligha lehet felhozni egy 5 100 000 Ft-os motorral kapcsolatban, maximum azt, hogy ez a Softail család legolcsóbb tagja. De tulajdonképpen nem is kell, hiszen ahogy az összes Harley, ez sem használati tárgy, sokkal inkább egy életérzést megtestesítő szimbólum és az önkifejezés egyik legjobb eszköze.

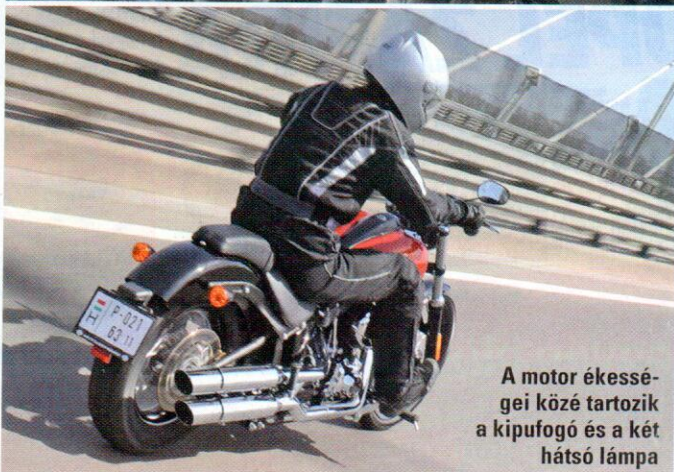
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



A hagyományokhoz híven szíj továbbítja az erőt a hátsó kerékre



Viszonylag hamar elfárad az ember a Blackline nyergében



A motor ékességai közé tartozik a kipufogó és a két hátsó lámpa

FOTÓ: HILBERT PÉTER

### i HARLEY-DAVIDSON Blackline

Lökettérfogat:	1584 cm <sup>3</sup>
Üzengerek/szelepek:	V2/4
Maximális teljesítmény:	nincs adat
Maximális forgatónyomaték:	125 Nm 3250/min
Sebességváltó:	hatfokozatú
Hossz./szél./mag.:	2410/864/1201 mm
Tengelytáv:	1689 mm
Ülés magasság:	655 mm
Üzemanyagtank:	18,9 l
Fék elől/hátul:	292/292 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	80/90 R21 / 144/90 R16
Száraz tömeg:	294 kg
Testfogyasztás:	5,8 l
Vételár:	5 100 000 Ft

A TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA:

H-BUDAPEST KFT., 1112 BUDAPEST, NESZMÉLYI KÖZ 3. TELEFON: 06-1-248-0922

### TESZTETT

- egyedi külső
- igényes részletek
- nyomatékos motor

### NEM TESZTETT

- úthiba-érzékenység
- fásasztó üléspozíció
- magas ár

### am ÖSSZEZÉS

A Blackline-nal garantáltan nem maradunk észrevétlenek, a motor nagyon kilóg a tömegtermékek sorából. Sajátos életérzést ad, gyönyörű részleteivel elkápráztat, de a vezethetőség és a kényelem terén kisebb kompromisszumot követel.

# Legyen előfizetője a vezető magazinnak!

Ingyenesen házhoz szállítjuk!



2011. MÁJUS 25. Ár: 265 Ft

**autó motor**

ALAP

JUBILEUMI ÚJDONSÁGOK!

HYUNDAI i40

VW GOLF GTI 35

JAGUAR C-X75

HYUNDAI i10 1.1i

BMW 640i CABRIO

MAZDA5 CD115

ALFA 159 SW 2.0 JTDm

**új**

**OPEL ZAFIRA**

A variálhatóság terén is nagyot dob az új generációs egyterű!

Hordozható és fix készülékek

**NAVIGÁCIÓ**

GÁZPEDÁLMODUL

KÖZVETLENEBB LESZ

Győzelemmel debütált az új enduro

**autó-motor FAIR VEZETŐ**

CSATLAKOZZON!

www.automotor.hu/fairvezeto

9770005079004

KTM 350 EXC-F

3 havi előfizetés

1725 Ft-ért

6 havi előfizetés  
Egy lap ára 265 Ft helyett csak 239 Ft.

10% kedvezménnyel  
3450 Ft helyett 3120 Ft-ért

12 havi előfizetés  
Egy lap ára 265 Ft helyett csak 210 Ft.

20% kedvezménnyel  
6900 Ft helyett 5520 Ft-ért

## Legyen előfizető, mert

- így egyetlen lapszámról sem marad le!
- akár 1380 Ft-ot is megtakaríthat!
- egy lapszámhoz 210 Ft-ért is hozzájuthat!

## Rendeljen most!

☎ Telefonon: (+36-1) 488-5588

@ E-mailben: elofizetes@axels.hu

e Interneten: www.aslapok.hu

✉ Levélben: Axel Springer-Budapest  
Kiadói Kft. 1525 Budapest, Pf. 110

IGEN, megrendelem az Autó-Motort

- 3 hónapra bruttó 1725 Ft-ért.
- 6 hónapra bruttó 3120 Ft-ért
- 12 hónapra bruttó 5520 Ft-ért

Megrendelési cím/ Név:	
Cím:	
Telefon:	E-mail:
Kézbesítési cím/ (ha más, mint a megrendelési cím) Név:	
Cím:	
Telefon:	E-mail:

Aktív ajánlatunk 2011. augusztus 31-ig, kizárólag belföldi kézbesítés esetén érvényes. Azokra a megrendelőkre vonatkozik, akiknek a megadott kézbesítési címéhez az elmúlt 3 hónapban nem tartozott a választott lap előfizetése. Megrendelését követően az előfizetési díj kiegyenlítésére számlacsekkeket küldünk. Az előfizetés esetén az előfizetés a számlacsekken megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat. A személyes adatok nyilvántartásba vétele és kezelése a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény és a kutatás és a közvetlen üzletszerzés célját szolgáló név- és lakcímadatok kezeléséről szóló 1995. évi CXIX. törvény alapján történik. A résztvevők adatait kezeléssel bármikor ingyenesen tájékoztatást kérhetnek, valamint kérhetik adataik helyesbítését vagy törlését a 1122 Budapest, Városmajor u. 11., marketingosztály vagy az adatkezo@axelspringer.hu címen. \*14 éven aluli személy esetén az adattároláshoz a gondviselő hozzájárulása szükséges.

Aktiókód: 1777



# autó-motor klub

## Kedvezménykuponok minden olvasónknak!

Az Autó-Motor minden hónapban, kedvezményes vásárlási kuponokkal jelentkezik. Az Autó-Motor Klub célja, hogy olvasóink hónapról-hónapra értékes termékeket és nívós szolgáltatásokat vásárolhassanak meg kedvezményes áron.

### Vegye igénybe kedvezményeinket!

Ha valamelyik kedvezmény felkeltette az érdeklődését, Önnek nincs más dolga, mint kívágni a lap aljáról a kedvezménykupont és partnerünknel érvényesíteni a kedvezményt az akciós időszakban.\*

Az egyes kedvezmények igénybevételének részletes feltételeiről a következő oldalon és a kuponokon tájékozódhat.

Válogasson kínálatunkból és vegye igénybe kedvezményeinket!

\*Egy vásárláshoz csak egy kupon használható fel.

## Kedvezményes utasbiztosítás!

Egy utazás alkalmával sok váratlan dolog történhet. A várva-várt kikapcsolódást könnyen beárnyékolhatja egy baleset, hirtelen betegség, poggyásunk elvesztése vagy egyéb kellemetlenségek, amelyek költségei igen magasak lehetnek.

Az Autó-Motor Klub keretében, a lap alján található kuponok csatolásával kedvezményesen kötheti meg **PostaUtasŐr** utasbiztosítását Magyarország valamennyi postáján.

A beváltás feltételeiről és az utasbiztosításról érdeklődjön a postahelyeken vagy a [www.postabiztosito.hu](http://www.postabiztosito.hu) honlapon.

Együttműködő partnerünk:

**Posta**  
**Biztosító**  
Az elérhető gondoskodás

**FERRYKER TURBO**

Turbók, turbófeltöltők javítása, forgalmazása

Az általunk forgalmazott,

**TURBO**  
termékekre

**10%**  
kedvezmény!

Érvényes:  
2011. december 31-ig

**MOTOROLA J BOLT HU**

**15%** KEDVEZMÉNY  
MINDEN  
SZŰRŐ ÁRÁBÓL!

KUPONKÓD: MOB115MSZ  
ÉRVÉNYES:  
2011. JÚNIUS 30.-IG



RENDELJEN  
MÉG MA, ÉS TERMÉKÉT  
MÁR HOLNAP MEGKAPHATJA!  
Telefon: 06-20-800-2222

**Auto Bild**  
MAGYARORSZÁG

**autó motor**  
ALAPÍTVA 1998

**30%**

kedvezmény az Auto Bild és az Autó-Motor magazin féléves előfizetői díjából együttes megrendelés esetén

2011.  
szeptember  
30-ig

**15%**  
kedvezmény  
a számla végösszegéből

**BOSCH**  
Service

**KIRÁLY BOSCH**  
**CAR SERVICE**  
1139 Budapest, Klapka u. 4-6.  
Telefon: 06 1 784 4437  
[www.kiralyszerviz.hu](http://www.kiralyszerviz.hu)

**PostaUtasŐr**  
Utasbiztosítás

Mi a gondtalan utazást biztosítjuk!

**5%**

kedvezmény minden postán!

Érvényes:  
2011. augusztus 13-ig

autó-motor klub

autó-motor klub

autó-motor klub

autó-motor klub

autó-motor klub

**PostaUtasŐr**  
Utasbiztosítás



Az **5% kedvezmény** a **2011. augusztus 13-ig** érvényesen megkötött és befizetett **PostaUtasŐr** utasbiztosítás díjából érvényesíthető. Az így megkötött biztosításoknak a külföldi utazásnak a szerződéskötést követő 60 napon belül meg kell kezdődnie. A kedvezmény igénybevételéhez vágja ki a kupont, így bármely postán megkötheti kedvezményes **PostaUtasŐr** utasbiztosítását. Szerződéskötéskor adja át a kupont a posta munkatársának, mert ennek hiányában a kedvezmény nem érvényesíthető. Egy **PostaUtasŐr** szerződéshez csak egy kupon használható fel. Más kedvezménnyel nem vonható össze.

Az elérhető gondoskodás **Posta Biztosító**



Márkafüggetlen autószervez **BOSCH** garanciával

**15% kedvezmény** a számla végösszegéből

**Szolgáltatásaink**

**MINDEN TIPUSÚ BENZINES ÉS DIESEL GÉPJÁRMŰ JAVÍTÁSA**

- Autóvillamosítás
- Adagoló javítás
- Befecskendezők javítása
- Klíma rendszer javítás
- DPF szűrő felújítás
- Gumi csere, centrírozás
- Biztosítási ügyintézés
- Turbójavítás
- Automata váltó javítás
- Futómű állítás
- Saját autómotort 12t-ig
- Műszaki vizsgáztatás, stb.



**KIRÁLY BOSCH CAR SERVICE**

1139 Budapest, Klapka u. 4-6.  
Telefon: 06 1 784 4437  
www.kiralyszerviz.hu

**RENDELJEN MOST!**

**30% kedvezmény** 6 hónapra 5700 Ft helyett 4020 Ft



**Szenzációs ajánlat az autók szerelmeseinek!**

**Jelentkezzen most!**

Telefonon: 06 (1) 488-5588

Interneten: www.aslapok.hu

E-mailben: elofizetes@axels.hu

Faxon: 06 (1) 488-5580

Levelben: Axel Springer - Budapest  
Kiadói Kft. 1525 Budapest, Pf. 110.

Akciós ajánlatunk **2011. szeptember 30-ig**, kizárólag belső kézbesítés esetén érvényes. Azokra a megrendelőkre vonatkozik, akiknek a megadott kézbesítési címhez az elmúlt 3 hónapban nem tartozott a választott lap előfizetése. Megrendelését követően az előfizetési díj kiegyenlítésére számlacsekkeket küldünk. Az előfizetés időszakáról és az első kézbesítendő lapszámról a számlacsekken talál információt. Az előfizetési díj számlacsekken megadott határidőig történő kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekken megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat. További információért hívja ügyfélszolgálatunkat: 06 (1) 488-5588 munkanapokon 08.00-17.00 óráig (Egyéb időszakban üzenetrögzítő fogadja hívását).

**WWW.MOTORLAJBOLT.HU**

Motorolajok **ÓRIÁSI** kedvezménnyel

Aral Super Tronic 0W-40 1L 2300 Ft  
Aral High Tronic 5W-40 1L 1950 Ft

**Castrol EDGE**  
Castrol EDGE 5W-30 1L 2700 Ft  
Castrol EDGE 5W-30 4L 10400 Ft  
Castrol EDGE Turbodiesel 5W-40 1L 2300 Ft  
Castrol EDGE Turbodiesel 5W-40 4L 8800 Ft  
Castrol Magnatec 10W-40 1L 1700 Ft  
Castrol Magnatec 10W-40 4L 6400 Ft

Mobil ESP Formula 5W-30 1L 2750 Ft  
Mobil ESP Formula 5W-30 5L 13000 Ft  
Mobil New Life 0W-40 1L 2550 Ft  
Mobil New Life 0W-40 5L 12000 Ft  
Mobil Super 2000 Xi 10W-40 1L 1700 Ft  
Mobil Super 2000 Xi 10W-40 5L 7000 Ft

**Mobil 1**  
Total Quartz INEO ECS 5W-30 1L 2200 Ft  
Total Quartz 9000 5W-40 5L 8250 Ft  
Total Quartz 7000 10W-40 5L 6750 Ft

**elf**  
Elf Solaris DPF 5W-30 1L 2100 Ft  
Elf Evolution SXR 5W-40 5L 8250 Ft  
Elf Competition STI 10W-40 5L 6750 Ft

**BMW Original Quality**  
Longlife-04 5W-30 1L 2800 Ft

Mazda Dextelia Ultra 5W-30 1L 2300 Ft  
Mazda Dextelia DPF 5W-30 1L 2400 Ft

**Shell Helix Ultra**  
Extra 5W-30 1L 2800 Ft

Cím:  
1103 Bp. Gyömrői út 35.  
(Kada u. sarok)  
Telefon: 06-20-800-2222

**WWW.MOTORLAJBOLT.HU**

**VARTA**  
Akkumulátorok  
Motorkerékpár akkumulátorok

Gyújtó és izzítógyertyák

Gyors országos házhozszállítás



**AKCIÓS KUPON**  
**15% KEDVEZMÉNY MINDEN SZŪRŐ ARÁBÓL!**  
(Részletek a hátoldalon)

**FERRYKER TUR**  
Turbók, turbófeltöltő javítása, forgalmazás

H-1239 Budapest,  
János apostol utca 186799  
Tel.: (+36-1) 287-0256  
Fax: (+36-1) 287-0514  
Mobil: (+36-30) 9487-71  
E-mail: ferrykurturbo@t-online  
Internet: www.ferrykurturbo



Vállaljuk minden típusú szg., tehergk., busz haszongépjármű turbófeltöltőjének javítását gyári alkatrészekkel, garanciával.

Magyarországi képviselet és szerelvények  
**BorgWarner Turbo Systems**  
**BorgWarner BERU Systems**  
**MITSUBISHI** **ASLAPOK** **KBE**

Turbó szerviz  
**Garrett** **HOLSET**  
by Honeywell TURBOCHARGERS  
**IHI** **TOYOTA**

Nyitva tartás:  
Hétfőtől csütörtökig: 8-17 óra  
Pénteken: 8-14<sup>30</sup> óráig  
Ebédidő: 12-12<sup>30</sup> óráig

**10% kedvezmény**  
**2011. december 31-ig**  
Egyéb kedvezménnyel nem vonható össze!

**FERRYKER TUR**  
Turbók, turbófeltöltő javítása, forgalmazás



H-1239 Budapest,  
János apostol utca 186799  
Tel.: (+36-1) 287-0256  
Fax: (+36-1) 287-0514  
Mobil: (+36-30) 9487-717

E-mail: ferrykurturbo@t-online  
Internet: www.ferrykurturbo

Posta munkatársa tölti ki!

Kötvény száma: \_\_\_\_\_  
Ügyfél neve: \_\_\_\_\_  
Postai munkatárs SZTSZ-kódja: \_\_\_\_\_

**MINDEN TIPUSÚ BENZINES ÉS DIESEL GÉPJÁRMŰ JAVÍTÁSA**



**15% kedvezmény** a számla végösszegéből  
Egyéb kedvezményekkel nem vonható össze!

Akciókód: 1779

Név: \_\_\_\_\_  
Cím: \_\_\_\_\_  
Telefon: \_\_\_\_\_  
E-mail: \_\_\_\_\_

**RÖVIDEN**

**Utcagyerek**



Nehéz és veszélyes versenyeken van túl Bitter Sándor, aki **A LEGENDÁS ÍRORSZÁGI UTCAI VIADALOKON PRÓBÁL SZERENCSÉT.** A Cookstown 100 elnevezésű viadalon az újoncnak kiírt Superbike

B kategóriában ezüstérmet szerzett, majd a Tandragee 100-on is hallgatót magáról. A kvalifikáción a leggyorsabb újonc volt, ám a versenyen nem volt alkalma bizonyítani, mert eső miatt a 2. bemelegítő kör után törölték a versenyt.

**Dobogós helyen**

Weber Gábor (képünkön) **EGY MÁSODIK ÉS EGY HETEDIK HELYET SZERZETT** a DTM-viadalok betétversenyeként zajló német SEAT Leon Supercopa zandvoorti fordulójában. Gábor a nyolcfordulós sorozat másod-



dik viadala után 46 ponttal büszkélkedhet, s **JELÉN PILLANATBAN A TABELLA HARMADIK HELYÉT FOG-LALJA EL.** Az éllovas a dél-afrikai Shane Williams (57 pont).

**Csajos rekord**



Kovács Nikolett (Yamaha YZF-R6) 1'56,914"-es időt futva **ÚJ NŐI KÖRREKORDOT ÁLLÍTOTT FEL A HUNGARORINGEN.** Niki a hazai gyorsasági bajnokság és az Alpok-Adria Kupa közös programjaként lebonyolított superstock 600-as

kategória futamán teljesítette a hölgyek új „etalon” idejét.

**WTCC**

Június 3-5 között a Hungaroringen drukkolhatunk Norbinak! A belépés ingyenes



**Hajszálra a dobogótól!**

Azt mondják, a remény hal meg utoljára... Három forduló után azonban úgy tűnik, idén kénytelenek leszünk hozzászokni, hogy a gyári Chevrolet-csapat és a többiek gyakorlatilag külön-külön versenyt vívnak. Nem volt ez másképpen Monzában sem, de a három Chevy-pilóta legalább nem könnyítette meg egymás dolgát: a zsinórban harmadik pole pozícióját szerző Robert Huff vért izzadt, hogy megtartsa a vezetést az Yvan Mullert megelőző Alain Menuvel szemben, többször is festékmintát vettek egymás autójáról. Később viszont az ostromló francia Menu kényszerítette védekezésre, majd az utolsó körben Muller a kavicságyba, illetve a szalagkorlátnak küldte csapattársát - a francia

ezért tíz rajthelyes büntetést kapott, két versenyre felfüggesztve. Menu kiesésével pedig Michelisz Norbert (BMW 320 TC) a dobogós, harmadik helyre lépett előre! A szenzációs negyedik pozícióból induló magyar fiút Tiago Monteiro (Seat Leon TDI) ugyan maga mögé utasította a rajtnál, de a nyolcadik körben Norbi visszaelőzte. Csak hogy a befutónál a portugál jobban gyorsított ki a Parabolicából, és a szélárnyékból kivágva 0,03 másodperces különbséggel megkaparintotta a bronzot. A két talpon maradt Cruze (Menu a mezőny végéről rajtolt) a második futamon is különversenyt rendezett: Muller nem tanult a korábbi esetből, s ezúttal kis híján Hufft lökte ki, a brit versenyző azonban

megőrizte lélekjelenlétét és duplázott! Norbi a nyolcadik helyről folyamatosan jött előre, már harmadikként körözött, de Monteiro nemes egyszerűséggel kilökte, így végül hetedikként zárt. Az útközéből Kristian Poulsen (BMW 320 TC) profitált, aki a dobogón locsolhatta a pezsgőt.

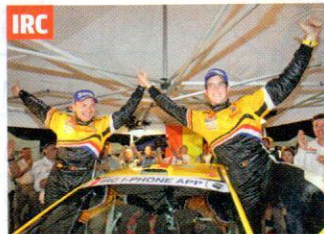
**i WTCC (11/3. FORDULÓ)**

**Az összetett állás**

**VERSENYZŐK:** 1. Huff (GB) 120 pont, 2. Y. Muller (F) 84 pont, 3. Menu (CH) 79 pont, 4. Monteiro (P) 58 pont, 5. Tarquini (I) 52 pont, 6. Poulsen (DK) 41 pont, ... 8. Michelisz (H) 28 pont.  
**KONSTRUKTŐRÖK:** 1. Chevrolet Europe 242 pont, 2. SR Customers Racing 150 pont, 3. BMW Customer Racing Team 132 pont, 4. Volvo Polestar Evaluation Team 40 pont.

**Fiatalos lendület**

A Korzika Ralin pályafutása első győzelmét aratta Thierry Neuville, s a Peugeot Belgium-Luxemburg csapat 22 esztendőes versenyzője ezzel a sorozat öt éves történetének eddigi legfiatalabb nyertese! Egy megpördülést követően Neuville átmenetileg elvesztette a vezetést, de miután márkatársa, Bryan Bouffier defekt miatt visszaesett, újra az élre állt, s 15 másodperccel Jan Kopecky és egy perccel Freddy Loix (mindkettő Skoda Fabia S2000) előtt ért



célba. A futamon egyébként bal esetet szenvedett a ralilegenda, Ari Vatanen: a nullás rajtszámú Peugeot 207 RC előfutó autót vezető finn a

**i IRC (12/3. FORDULÓ)**

**Az összetett állás**

**VERSENYZŐK:** 1. Loix (B) 45 pont, 2. Kopecky (CZ) és Neuville (B) 40-40 pont, 4. Hanninen (FIN) 33 pont, 5. Bouffier (F) 31 pont, 6. Wilks (UK) 25 pont.  
**KONSTRUKTŐRÖK:** 1. Skoda 106 pont, 2. Peugeot 104 pont.

**Neuville a 24 éves Anton Alen rekordját döntötte meg**

hatodik gyorsaságán „csukta össze” a vasat, kivizsgálása után pedig az orvosok egy rutinszerű nyakműtét mellett döntöttek.

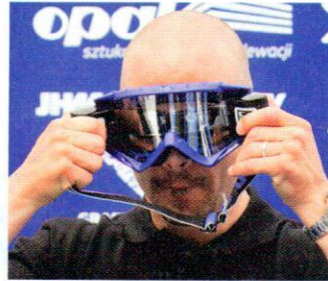
## SALAKMOTOROS GP

# Elbukták a hazaiak



Az Európai Nagydíjjal megkezdődött a salakmotoros GP-idény. A lengyelországi Lesznóban természetesen hazai sikerre szomjaztak a polák drukkerék. Erre minden esély megvolt, ugyanis a címvédő, Tomasz Gollob és Rune Holta mellett az ezüstérmes Jaroslaw Hampel, Janusz Kolodziej és a szabadkártyás Damian Balinski a lengyel Extraligában éppen a lesznói csapatban húzza a gázt, azaz duplán is hazai versenyzőnek számítottak. Mindennek ellenére nehezen vették fel a fordulat

latszámot, Gollob mellett mindössze Hampel és Holta tudott annyira felpörögni, hogy ott lehessen az elődöntőben. A GP-újonc Kolodziej egy horrorisztikus bukás fosztotta meg a legjobb nyolc mezőnyétől – sok szakértő állítja, ha nem lett volna a „lufipalánk”, tragédia történni Lesznóban. Az ifjú polák megsúgta, de nem jutott tovább, ugyanúgy, ahogy a világbajnoki cím egyik favoritja, Jason Crump sem, aki jól kezdett, ám három utolsó helyével megpecsételte a sorsát. A verseny végére



Pedersen a verseny után már rózsaszín szemüvegen át nézhetett a világra

Gollobnak be kellett érnie a második hellyel

helyreállt a rend, azaz Gollob lett a legnagyobb esélyes, ám a nem túl jól motorozó, viszont óriási akarással küzdő Nicki Pedersen megnyerte a finálét, s így a dán állhatott a dobogó legfelső fokára, megelőzve címvédőt, valamint Emil Szajfutgyinóvot.

**i SGP (11/1. FUTAM)**

## Végeredmény

1. Pedersen (DK), 2. Gollob (PL), 3. Szajfutgyinóv (RUS), 4. Hampel (PL), 5. Hancock (USA), 6. Lindgren (S).

## Elsőpró fölény

Győzelemmel mutatkozott be az új BMW Z4 GT3-as a FIA GT3-as Európa-bajnokságon. A BMW Motorsport által továbbfejlesztett versenyautó mindjárt az első versenyén nyerni tudott, sőt a dobogó mindhárom fokára



BMW Z4-essel versenyző páros léphetett fel. Idén is ott volt a mezőnyben Walter Csaba, aki Claudia Hürtgennel párban ismét a Need for Speed Schubert Motorsport színeiben indul a bajnoki címért. Walterék az első futamon a második helyen, a második futamon pedig az ötödik pozícióban végeztek, és ezzel az eredménnyel jelenleg vezetik a bajnokságot.

DTM



A frissebb technikával Rocky győzelemre képes

## Rocky 1.

Sokáig úgy tűnt, hogy a Shockenheimi évadnyitó után Bruno Spengler és a Mercedes a hollandiai Zandvoortban is verhetetlen lesz. A kanadai ismét megnyerte a kvalifikációt és az első boxkiállításig vezette is a versenyt. Csakhogy az audis Mike Rockenfeller számára ezúttal jobban kijött a lépés: a harmadik pozícióból lerajtolta Jamie Greent (Mercedes), majd a 11. körben elsőként vételezett friss kerekeket, s amikor rendeződött a mezőny, már ő diktálta az iramot. A második boxlátogatás is simán ment, ezután sikerült megnyugtató előnyt kiépítenie Spenglerrel szemben, így 44. DTM-versenyén Rocky

végül megszerezte karrierje első futamgyőzelmét. Martin Tomczyk (Audi) keményen megdolgozott azért, hogy felállhasson a dobogóra, körről körre becserkészte, majd levadászta Greent. Mögöttük pedig a kétszeres bajnok Timo Scheider, az újonc Edoardo Mortara (mindkettő Audi), Maro Engel (Mercedes) és Mattias Ekström (Audi) végzett a pontszerző helyeken.

**i DTM (10/2. FORDULÓ)**

## Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Spengler (CDN) 18 pont, 2. Rockenfeller (D) és Tomczyk (D) 10-10 pont, 4. Ekström (S) és Scheider (D) 9-9 pont, 6. Green (GB) 7 pont.

# Súlykülönbség

Háromból harmadik pole pozícióját szerezte idén a Honda. Gordon Shedden meg is nyerte az első versenyt: amikor a másik Civicvel csapattársa, Matt Neal a negyedik körben maga mögé utasította a második helyezett Andrew Jordant (Vauxhall Vectra), előzéken az élre engedte a vezetést járó extra pontért, majd a következő körben helyet cseréltek és kettős győzelmet szereztek a márkának. A második menetben Sheddennek meggyült a baja a 45 kilós büntetősúllyal, így a 36 kilót cipelő Neal féltávnál megelőzte, s ezután senkitől sem zavartatva diadalmaskodott. Sheddent hamarosan Jordan is utolérte, és egy agresszív manőverrel átvette tőle a második helyezést. Csakhogy a futam után 1,3 másodperces büntetést sóztak rá, amiért előzés közben mind a négy kerék-

kel elhagyta a pályát, úgyhogy ismét duplázott a Honda, a vauxhallos pedig megint kénytelen volt beérni a bronzzal. A harmadik felvonásban a címvédő Jason Plato (Chevrolet Cruze) lerajtolta Tom Boardmant (SEAT Leon), és 63. futamgyőzelmét aratta – a leintésig még Tom Chilton (Ford Focus) is megelőzte a SEAT-ost.

**i BTCC (10/3. FORDULÓ)**

## Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Neal 90 pont, 2. Jackson 78 pont, 3. Nash 75 pont, 4. Jordan 69 pont, 5. Shedden 65 pont, 6. Plato 63 pont.  
KONSTRUKTÓRÖK: 1. Honda-Dynamics 183 pont, 2. Chevrolet-RML 156pont, 3. Arena-Ford 121 pont.  
CSAPATOK: 1. Honda Racing 143 pont, 2. Silverline Chevrolet és Triple Eight 85-85 pont, 4. Pirtek Racing 79 pont, 5. Airwaves Ford 77 pont, 6. Team Aon 48 pont.

BTCC



A hondások kétszer is dupláztak Thruxtonban

Vinales a 125-ösöknél, Marquez pedig a Moto2-ben gyűjtötte be első aranyát.



Pedrosa kényszerű kiválásával most Stoner (képünkön) tapadt a listavezető Lorenzóra

Az 54. Francia Nagydíj sokáig emlékezetes marad: Stoner a 10. nekifutásra nyert Le Mans-ban, míg a Honda Katarhoz és Portugáliához hasonlóan első 800-as diadalát ünnepelhette az adott pályán. A Yamaha viszont 2007 után először maradt érem nélkül a legendás pályán, ugyanakkor Valentino Rossi begyűjtötte első ducatis érmét.

Stoner az összes edzésen a leggyorsabb volt, majd egy óvatos kezdés után – túlmelegedett a kuplungja a rajtnál, hideg gumikkal pedig nem akart kockáztatni – magabiztos győzelmet aratott. Különösen a világbajnok Jorge Lorenzo búslakodhat, hiszen a warm-upon bukott, a tartalékmotoron (fájdalomcsillapítóval teleinjekciózva) pedig idén először érem nélkül maradt.

De nem csak a szárnyaló Hondáról és a gyengélkedő Yamaháról szólt a derbi! Még a Portugál GP-n kezdődött a zúgolódás, amikor is Lorenzo és Marco Simoncelli, valamint Stoner és Rossi között elkezdődtek a vádaskodások. Le Mans-ban össze is ült a pilóták biztonsági bizottsága, ahol a fő téma Simoncelli túl agresszív vezetési stílusa volt. Az ülés azzal zárult, hogy a legtöbben megreguláznák az előzéseket és a túl agresszív motorozást! A hangadók közül azonban Stoner meglehetősen rossz példát mutatott. Előbb az edzésen összeveszett Hiroshi Aoyamával, majd a warm-upon 5000 eurós

# Úttörőavatás

Simoncelli a külső íven előzött, majd keresztezte Pedrosa útját. A többi ismert...



Lorenzo (1) idén először lemaradt a dobogóról, Dovizioso és Rossi azonban érmet szerezett

## SEBESSÉGREKORDOK

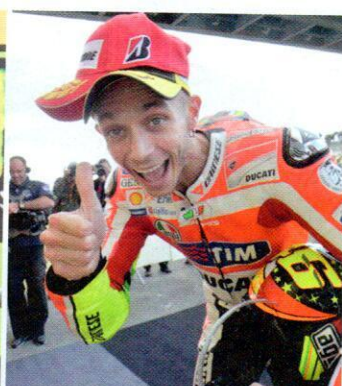
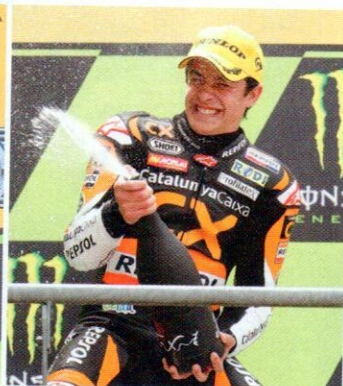
### Ismétlések

**125 CM:** IWEMA a Spanyol GP-hez hasonlóan itt is a leggyorsabb volt. Az Aprilia RSA125 nyergében a 2. szabadedzésen **222,1 km/órás** sebességgel száguldott. **SEBESTYÉN** a versenyen érte el csúcsebességét, KTM-jével **215,8 km/óra**ra volt képes. **MOTO2:** **MARQUEZ** is duplázott, hiszen a Portugál GP után megint ő volt a leggyorsabb. A Suterrel a verseny során **263,5 km/órával** repesztett.

**MOTOGP:** A Spanyol és a Portugál GP után ismét a Honda RC212V gépe volt a leggyorsabb. **STONERNEK** az időmérőn **293,2 km/órát** mértek.

Sokáig Lüthi (12) vezetett a Moto2-ben, de a leintésig négyen is megelőzték





Mindenki másképp örül: balról Vinales, az eddig pont nélküli Marquez és a 175. érmét szerző Rossi

büntetést kapott azért, mert vállon ütötte Randy De Puniet-t.

Pedig nem igazán van szükség új szabályokra, hiszen a versenyen egy már meglévő szabályt alkalmaztak Simoncelli ellentmondásos előzése után. A 2. helyért folyt a csata, amikor az olasz kívülről előzte meg Daniel Pedrosát, aki nem tudta elkerülni az ütközést és a bukást. Eltörte a jobb kulcsontját, s nem lehet tudni, hogy a peches spanyol mikor térhet vissza. A versenybírószám túl agresszív vezetés miatt boxáthajtásos büntetést adott Simoncellinek, aki ezzel együtt ötödikként zárt!

## Rossi immár a 16. szezonjában is érmes

Rossi szokásához híven nagyon felszívta magát a versenyre. Végig kockáztatott, a többiek hibáit könnyörtelenül kihasználta, a saját lehetőségeit és a szerencséjét pedig szintén nem hagyta kárba veszni. A Portugál GP után ismét Doviziosoval meccselt, míg ducatisként első ízben előzte meg a címvédő Lorenzót.

A Moto2 első három nagydíján nem remekeltek azok a neves újoncok, akik a MotoGP-ből (Mika Kallio, Aleix Espargaro), a superbike-ből és a supersportból (Max Neukirchner, Michele Pirro, Kenan Sofuoglu), valamint a 125-ből (Bradley Smith, Marc Marquez, Pol Espargaro, Esteve Rabat) érkeztek. Még csak éremesélyesek sem voltak! A tavalyi 125-ös világbajnok, Marquez mélyrepülése különösen feltűnő volt, hiszen eddig pont nélkül állt, Le Mans-ban aztán az 50. nagydíján egy csapásra megmutatta, hogy tud tanulni a hibáiból. A 9. helyről jött előre, szisztematikusan zárkózott fel és a kopott gumik sem zavarták. A 18 éves Marquez első Moto2-es sikerével a kategória legfiatalabb győztese lett.



Vinales (25) könnyörtelen volt, így Terol is kénytelen volt „behódolni”

Mellette Yuki Takahashi és Stefan Bradl állhatott dobogóra. Bradl nagyon sokáig vezetett, ám a fináléra lelassult. Ennek dacára elégedett lehet, hiszen ez már az idei 3. érme volt. Andrea Iannone ellenben csalódott, hiszen már az 1. körben bukott és idén először pont nélkül maradt.

## A spanyol iskola megint bizonyított

A gyorsasági szakág tekintetében Spanyolország utcahosszal vezet minden nemzet előtt! Intézményesen, ösztöndíjakkal támogatják a fiatal motorospalántákat, rengeteg a szponzor, ezenkívül az infrastruktúra is nagyon magas színvonalú. A felsorolt tényeknek köszönhetően pedig folyamatosan érkeznek az ifjú titánok a vb-mezőnybe!

Ilyen új reménység a 16 éves Maverick Vinales is, aki Le Mans-ban egy csapásra berobbant az elitbe! Egy fantasztikus párbaj és egy szemtelen előzés végén

tudta legyőzni a verhetetlennek tartott vb-éllövast, Nicolas Terolt. Vinales - aki első ízben járt Le Mans-ban - 2010-ben megnyerte a spanyol 125-ös bajnokságot, és a 125-ös Európa-bajnokságon is a legjobb volt. A csapatában Rossano Brazzi a technikai igazgató, aki ugyebár Rossival, Luca Cadalorával és Marco Melandrival is világbajnok lett, míg a spanyol BQR alakulat az egyik legtürekezőbb, hiszen az amerikai híresség, Paris Hilton a főszponzora. Vinales 16 évesen és 123 napon minden idők 3. legfiatalabb nagydíjgyőztese lett a brit Scott Redding és az olasz Melandri mögött, azaz immár ő a legfiatalabb spanyol nyertes.

Honfitársunknak, a 17 éves Sebestyén Péternek ellenben főleg gondjai voltak. Ugyan a KTM nyergében előzésekre is belement, de a féktávokon meglehetősen sok problémája volt, amiért meg kellett elégednie a 25. hellyel.

HEGYI ANDRÁS-SZABÓ RÓBERT

## i TÉNYÖZÖN

### Akár Schwantz!

**125 CM<sup>3</sup>:** VINALES Tormo, Martínez, Pedrosa, Gadea, Simon és Pol Espargaro mellett **A 7. SPANYOL GYŐZTES.** Az Aprilia 2002, 2007 és 2009 után a 4. győzelmét, míg 1994, 2006, 2007, 2008 és 2010 után a 6. edzéselsőségét szerezte.

**MOTO2:** Az összes kategóriát figyelembe véve **BRADL AZ ELSŐ NÉMET EDZÉSKIRÁLY LE MANS-BAN.** Marquez az összes géposztályt tekintve a 17. spanyol nyertes a Bugatti-pályán.

**MOTOGP:** STONER Doohan és Vermeulen mellett a 3. ausztrál győztes, a királykategória győzelmi örökranglistáján pedig **BEFOGTA KEVIN SCHWANTZOT (25 ARANY).** A Honda a 11. pole-ját és a 11. nagydíjgyőzelmét gyűjtötte be.

## i VÉGEREDMÉNY (17/4.)

### Le Mans

**125 CM<sup>3</sup>:** 1. Vinales (E) Aprilia, 2. Terol (E) Aprilia, 3. Vazquez (E) Derbi, 4. Faubel (E) Aprilia, 5. Zarco (F) Derbi, 6. Folger (D) Aprilia, ...25. Sebestyén (H) KTM.

**MOTO2:** 1. Marquez (E) Suter, 2. Takahashi (J) Moriwaki, 3. Bradl (D) Kalex, 4. Simon (E) Suter, 5. Lüthi (CH) Suter, 6. A. Espargaro (E) Pons Kalex.

**MOTOGP\*:** 1. Stoner (AUS) Honda, 2. Dovizioso (I) Honda, 3. Rossi (I) Ducati, 4. Lorenzo (E) Yamaha, 5. Simoncelli (I) Honda, 6. Spies (USA) Yamaha.

### Az összetett állás

#### 125 CM<sup>3</sup>

**VERSENYZŐK:** 1. Terol 95 pont, 2. Cortese 59 pont, 3. Zarco 53 pont, 4. Folger 52 pont, 5. Vazquez 46 pont, 6. Vinales 45 pont, 7. Gadea 28 pont, 8. Faubel 23 pont, 9. Oliveira és Salom 22-22 pont.

**MÁRKÁK:** 1. Aprilia 100 pont, 2. Derbi 61 pont, 3. KTM 8 pont, 4. Mahindra 3 pont.

#### MOTO2

**VERSENYZŐK:** 1. Bradl 77 pont, 2. Simon 49 pont, 3. Iannone 48 pont, 4. Takahashi és Lüthi 47-47 pont, 6. Corsi 46 pont, 7. de Angelis 32 pont, 8. Smith 27 pont, 9. Marquez 25 pont, 10. Aegerter 24 pont.

**MÁRKÁK:** 1. Suter 90 pont, 2. Kalex 77 pont, 3. Moriwaki 54 pont, 4. FTR 46 pont, 5. Tech3 34 pont, 6. Motobi 32 pont, 7. Pons Kalex 16 pont, 8. MZ-RE 8 pont.

#### MOTOGP\*

**VERSENYZŐK:** 1. Lorenzo 78 pont, 2. Stoner 66 pont, 3. Pedrosa 61 pont, 4. Dovizioso 50 pont, 5. Rossi 47 pont, 6. Hayden 39 pont, 7. Aoyama 36 pont, 8. Simoncelli 22 pont, 9. Edwards és Barbera 21-21 pont.

**MÁRKÁK:** 1. Honda 95 pont, 2. Yamaha 78 pont, 3. Ducati 52 pont, 4. Suzuki 13 pont.

**CSAPATOK:** 1. Repsol Honda 121 pont, 2. Yamaha 98 pont, 3. Ducati 86 pont, 4. Honda Gresini 58 pont, 5. Monster Yamaha 42 pont, 6. Aspar Ducati 21 pont, 7. Cardion AB Ducati 18 pont, 8. LCR Honda 17 pont, 9. Pramac Ducati 15 pont, 10. Rizla Suzuki 13 pont.

\*MotoGP: 18/3 futam

Chris Vermeulen mellett Laverty (képünkön) a második, aki a supersport után a superbike-ban is nyert Monzában



# Meglepetésgyőzelem

Az újonc Laverty kettős diadalt aratott az esélyesek ellen. Biaggi ismét megjárta a poklot.

Sajnátható volt, hogy a Yamaha versenyképes lesz Monzában, hiszen az R1-es 2006 óta minden szezonban érmes volt. Mégis voltak kétségek, ugyanis Marco Melandri utoljára 1996-ban, 14 évesen versenyzett a pályán, míg csapattársa, Eugene Laverty újonc a superbike-ban. A tapasztalatlanság azonban nem volt akadály. Melandri mindkét alkalommal győzelemért küzdött, Laverty viszont ugyanolyan magabiztos volt, mint amikor egy éve diadalmaskodott a supersportban. Az 1. futamban megnyerte a csatát Max Biaggi, Leon Haslam és Melandri ellenében, majd előbb megúszott egy tömegbukást a rajtnál, felzárkózott a 9. helyről, majd az utolsó körben Melandrival szemben húzta be a második aranyat.

## Újabb Biaggi-büntetés és a rekordok

A futamok után olyan volt a hangulat, mint egy focimeccsen! A feszültség azt követően alakult ki, hogy a 2. futamban megbüntették az élen haladó Biaggit, mert



Érmesek öröme: balról a kissé csalódott Melandri, az első ír győztes Laverty és az idén első érmét szerző Fabrizio



Németh végig nagy harcot vívott, itt éppen Praia (117) és Szkopek (28) elől próbál meglőgni – később mindkét riválisa kiesett

## i TÉNYÖZÖN

### Yamaha-fölény

**SUPERBIKE:** LAVERTY az olasz Biaggi és Pirovano, a brit Fogarty és Hodgson, a francia Laconi, a japán Haga, az amerikai Edwards és az ausztrál Bayliss mellett **A 9. DUPLÁZÓ MONZÁBAN**. A Yamaha a 10. győzelmét és 1990, 1992, illetve 2007 után a 4. kettős sikerét aratta.

**SUPERSPORT:** DAVIES (képünkön) az ausztrál Muggeridge, a török Sofuoglu és a brit Crutchlow mel-



lett **A 4. MOTOROS, AKI A POLE-BÓL NYERT MONZÁBAN**. A Yamaha 1999, 2008 és 2009 után a 4. pole-ját, míg 1999, 2001, 2008 és 2009 után az 5. diadalát szerezte.



Scassa (balról) és a csapattárs, Davies társbérletben vezeti a táblát, a bronzérmes Foret egyelőre csak hatodik az összetetben

elvétezt egy féktávot, levágott egy sikánt és rossz helyen tért vissza a pályára. Biaggi boxáthajtásos büntetést kapott, így csak a 8. helyen zárhatott a valószínűsíthető győzelem helyett. Sokak szerint túl szigorú volt a büntetés, hiszen Biagginak semmiféle előnye nem származott a kanyarlevágásból, az ellentábor viszont azt mondja, hogy a szabály az szabály és mindenkire érvényes.

Biaggi tehát nem tudta megismételni tavalyi kettős győzelmét, s számára különösen azért fájó a monzai verseny, mert az edzéseken parádézott. A superpole-on 334,8 km/órával új sebességrekordot ért el az RSV4-es nyergében, ráadásul 204,405 km/órával új átlagsebességi rekordot is felállított. Ő az első, aki 204 km/óra feletti átlagtempót tudott. Az eddigi csúcs Pierfrancesco Chili nevéhez fűződött, aki 2000-ben a németországi Hockenheimben az 1. futamon 203,955 km/órát tudott a Suzuki GSX-R750-es nyergében. A verseny azonban más volt, hiszen az 1. futam sem Biaggi tervei szerint sikerült. Az RSV4-es instabil volt a féktávokon és az irányváltásoknál, így meg kellett elégednie a 2. pozícióval.

## Checa is gondban, de az előny maradt

Biaggi mellett Carlos Checa és a Ducati Monza nagy vesztese. A hipergyors pályán tökéletesen kijött, hogy a kéthengeres 1098R jó 20-30 lóerővel gyengébb, mint a négyhengeres ezresek. Checának az 1. futamban gumigondjai, majd a folytatásban motorgondjai voltak, ám előtte a rajtnál kilökte Jonathan Reát és Haslamet. A spanyol mégsem teljesen elkeseredett – bár 43 pontos előnye már a múlté, a körbeveréseknek köszönhetően így is 27 pontos előnnyel várhatja a folytatást.

A Honda, a BMW és a Kawasaki abszolút csalódott lehet. A BMW új blokkja már 15 200-at pörög, és a bajorok reménykedtek is az első győzelmükben. Az S1000RR azonban Haslammal csak egy 3. helyre volt képes, az asseni győztes hondás, Rea pedig csupán egy 6. pozíciót tudott felmutatni. A Kawasaki szezonja rémálomra kezd hasonlítani. Vermeulen ismét megsérült és lemondta az indulást, ám a ZX-10R ettől függetlenül versenyképtelen a konkurenciával: a legjobb kawas Joan Lascorz volt, aki a 9. helyen végzett a 2. futamban.

## Davies-show és újabb Németh-pontok

A supersportban továbbra is hibátlan a Yamaha! Immár négy győzelemmel jár a 2009-es YZF-R6-os, pedig az olasz ParkinGo-nál pályafordulat következett be az érvízszyonok tekintetében. Immár nem Luca Scassa, hanem Chaz Davies a csapat vezéregyénisége, aki mindkét szabadedzésen, mindkét időmérőn és a warm-upon is a leggyorsabb volt, a versenyen megfutotta a leggyorsabb kört és rajt-cél győzelmet aratott! Scassa az edzéseken is bukott, majd a viadalon nagyon hamar kiderült, hogy esélytelen Davies ellen. Az olasz az ezüstjének sem tudott örülni, hiszen eltoltották a következő, San Marinói viadarról! Az ok: a teszttilalom ellenére Misánóban oktatóként motorozott egy R1-es nyergében...

A Yamahához hasonlóan a Tóth-csapat is felemásan érezhette magát. Németh Balázs idén immár a 4. pontszerző versenyének örülhetett, miután idén 3. alkalommal zárt a 14. helyen. Tóth Imre – bár remekül ment az edzéseken – a Donington után Monzában sem tudott pontokat gyűjteni: kuplunggond miatt kiállt.

HEGYI ANDRÁS-SZABÓ RÓBERT

## i SUPERSTOCK 1000 VK

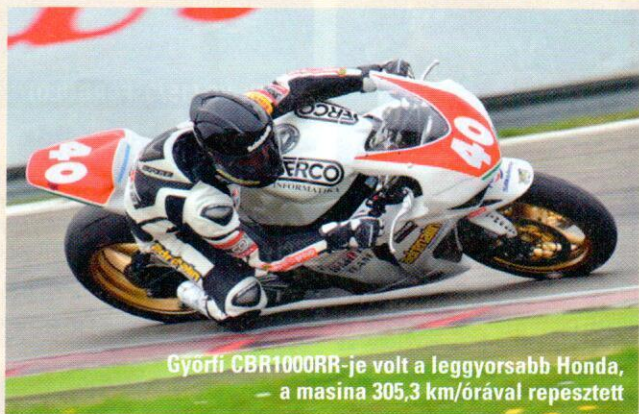
### Olasz erőfölény

Amíg a superbike-ban és a supersportban elmaradt a hazai győzelem, addig a superstock 1000-es világkupán taroltak az olaszok. Az első öt helyet mind elfoglalták a hazai motorosok, akik közül **A 24 ÉVES LORENZO ZANETTI A KARRIERJE ELSŐ DIADALÁT ÜNNEPELHETTE!** A BMW-s menő fantasztikus párbajban nyert a ducatis Davide Giugliano ellen, csak 65 ezredmásodperc volt a különbség közöttük! Az első rajt után Zanetti csapattársa, a francia Sylvain Barrier S1000RR-je megadta magát és olaj került a pályára. Négyes tömegbukás történt, amiért lengették is a piros zászlót. Az idei szabály értelmében teljesen új versenyt rendeltek el, az új viadal pedig egy igazi sprint volt, mivel csak 5 körből állt. A vágtaból három olasz emelkedett ki. Zanetti és Giugliano, valamint a szintén BMW-s Michele Magnoni. A párbaj az utolsó kanyarban dőlt el. Zanetti kihasználta a BMW erejét és kibújt



Zanetti (87), Giugliano (34) és Magnoni

Giugliano mögül. Tetemes volt a sebességkülönbség a Ducati és a BMW között. Giugliano 1098R-je 306-ot ment, Zanetti S1000RR-je 319 kilométer/órás tempóra volt képes! A hondás Győrfi Alen ugyan első ízben járt Monzában, **DE CSAK EGY HELLYEL MARADT LE A PONTSZERZÉSRL.** Jól rajtolt, ügyesen zárkózott fel, s 16. helye nagyon biztató a jövőt illetően.



Győrfi CBR1000RR-je volt a leggyorsabb Honda, – a masina 305,3 km/órával repesztett

## i VÉGEREDMÉNY (13/4. FORDULÓ)

### Monza

#### SUPERBIKE

**1. FUTAM:** 1. Laverty (IRL) Yamaha, 2. Biaggi (I) Aprilia, 3. Haslam (GB) BMW, 4. Melandri (I) Yamaha, 5. Fabrizio (I) Suzuki, 6. Rea (GB) Honda.  
**2. FUTAM:** 1. Laverty, 2. Melandri, 3. Fabrizio, 4. Haga (J) Aprilia, 5. Corser (AUS) BMW, 6. Badovini (I) BMW.



Fabrizio

#### SUPERSPORT

**1. Davies (GB) Yamaha, 2. Scassa (I) Yamaha, 3. Foret (F) Honda, 4. Parkes (AUS) Kawasaki, 5. Lowes (GB) Honda, 6. Tamburini (I) Yamaha, ... 14. Németh (H) Honda.**

### Az összetett állás

#### SUPERBIKE

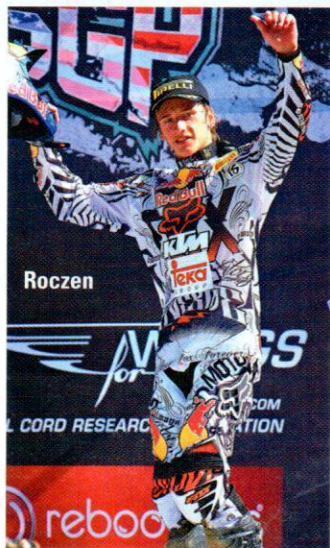
**VERSENYZŐK:** 1. Checa 145 pont, 2. Melandri 118 pont, 3. Biaggi 117 pont, 4. Rea 89 pont, 5. Laverty 85 pont, 6. Haslam 84 pont, 7. Fabrizio 74 pont, 8. Camier 58 pont, 9. Smrz 55 pont, 10. Haga 47 pont.  
**MÁRKÁK:** 1. Ducati 152 pont, 2. Yamaha 147 pont, 3. Aprilia 139 pont, 4. BMW 101 pont, 5. Honda 93 pont, 6. Suzuki 74 pont, 7. Kawasaki 53 pont.

#### SUPERSPORT

**VERSENYZŐK:** 1. Davies és Scassa 70-70 pont, 3. Parkes 60 pont, 4. Harms 43 pont, 5. Salom 42 pont, 6. Foret 36 pont, 7. Lowes 27 pont, 8. Roccoli és Marino 26-26 pont, 10. Ellison 19 pont, ... 17. Németh 12 pont, ... 20. Tóth 6 pont.  
**MÁRKÁK:** 1. Yamaha 100 pont, 2. Honda 68 pont, 3. Kawasaki 60 pont, 4. Triumph 14 pont.



A motokrosszban jelenleg egyértelműen a 17 éves Ken Roczen a legérdekesebb versenyző. A gyári KTM-es „sztahano-vistaként” versenyez, folyamatosan változtatja a kategóriákat. Húsz nap leforgása alatt négy viadalon vett részt. A Holland GP-n a 2. helyen zárt, a szuperkrosszban szintén ezüstérmes lett, egy héttel később viszont már ő lett a szuperkrossz első német győztese. Legutóbb óriási fölényrel megnyerte az Amerikai GP-t Glen Helenben. Roczen két rajt-cél győzelmet aratott, ráadásul gyorsabb köridőkre volt képes, mint az MX1-esek! A német tinivel továbbra is csapattár-



Roczen

sa, Jeffrey Herlings és a kawasakis Tommy Searle próbálja felvenni a versenyt. Ez a trió egyelőre kisajátította magának a dobogót. Herlings két 2. hellyel ezüstérmes, míg Searle egy-egy 5. és 3. finissel bronzérmes lett.

A kétszeres világbajnok Marvin Musquin is a középpontban volt. A gyári KTM-es francia tavaly novemberben térdműtétet szenvedett, így nem indulhatott az amerikai szuperkrossz-sorozatban és a Glen Helen-i derbi volt az első viadala a sérülése óta. Jól látszott, hogy fél évet kihagyott, hiszen amíg tavaly kettős futamgyőzelemmel nyert az Amerikai GP-n, idén csupán egy 19. és egy 6. pozíciót tudott felmutatni.

### Frossard visszacsúszott a tabella éléről

Clement Desalle a bulgáriai arany után kissé leszerepelt hollandiai 6. helyével, ám a Suzuki élharcosa most javított. Előbb megszerezte idei első pole-ját a sáros pályán, majd az 1. futamban a négysze-

# Narancs, sárga

Roczen és Desalle a Bolgár GP-hez hasonlóan az Amerikai Nagydíjon is diadalmaskodott.



### i MX-VB (15/3. FORDULÓ)

#### Az összetett állás

**MX1:** 1. Desalle (B) Suzuki 128 pont, 2. Nagl (D) KTM 122 pont, 3. Cairoli (I) KTM 104 pont, 4. Frossard (F) Yamaha 96 pont, 5. Philippaerts (I) Yamaha 91 pont, 6. Goncalves (P) Honda 89 pont, 7. Bobryshev (RUS) Honda 87 pont, 8. Barragan (E) Kawasaki 78 pont, 9. Stribos (B) Suzuki 68 pont, 10. Guarneri (I) Kawasaki 58 pont.

**MX2:** 1. Roczen (D) KTM 144 pont, 2. Herlings (NL) KTM 130 pont, 3. Searle (GB) Kawasaki 120 pont, 4. Osborne (USA) Yamaha 90 pont, 5. Anstie (GB) Kawasaki 87 pont, 6. Tonus (CH) Yamaha 81 pont, 7. Paulin (F) Yamaha 80 pont, 8. Kullas (FIN) Yamaha 74 pont, 9. Roelants (B) KTM 67 pont, 10. Charlier (F) Yamaha 62 pont.

Desalle karrierje első kettős futamgyőzelmével a tabella élére ugrott

### i AMA SX

#### Trónfosztás

A szuperkrossz-világbajnokságként is jegyzett amerikai sorozat 450-es géposztályában Ryan Villopoto (képünkön) az új király. A KAWASAKISNAK A ZÁRÓ FUTAMON MÁR KOCKÁZTATNIA SEM KELLETT, hiszen 9 pontos előnye birtokában már az 5. hely is elég volt számára a sikerhez. Miután az élen James Stewart megint bukott, s magával rántotta a hondás Windhamet, Villopoto örökölte meg az 1. helyet, de Chad Reed és a címvédő Ryan Dungey ellen nem akart harcolni. Villopoto megelégedett a 3. hellyel, AMI AZ ELSŐ KIRÁLYKATEGÓRIÁS BAJNOKI ARANYAT JELENTETTE A 23 ÉVES MOTOROS SZÁMÁRA. Villopoto a 250-eseknél már háromszor volt amerikai motokrosszbajnok és egyszer szuperkrossz aranyérmes is, a Nemzetek Krosszán pedig háromszor diadalmaskodott az USA válogatottjával.



### i AMA SX (17/17. FUTAM)

#### Végeredmény

**SX 450:** 1. Villopoto (Kawasaki) 338 pont, 2. Reed (Honda) 334 pont, 3. Dungey (Suzuki) 328 pont, 4. Stewart (Yamaha) 301 pont, 5. Canard (Honda) 255 pont, 6. Short (KTM) 230, 7. Windham (Honda) 207 pont, 8. Millsaps (Yamaha) 180 pont, 9. Brayton (Yamaha) 155 pont, 10. Wey (Yamaha) 152 pont.

res világbajnok Antonio Cairoli, a folytatásban pedig Max Nagl támadásait verte vissza. Nagl a Holland GP-hez hasonlóan ismét a 2. helyen zárt, de a 3. helyezett Jevgenyij Bobryshev talán még jobban mosolygott. A 24 éves moszkvai négy éve motorozik a vb-n, idén bekerült a gyári Honda-csapatba, és most egy-egy 6. és 3. hellyel megszerezte karrierje első érmét. Ez azt jelenti, hogy orosz krossz 31 év után állhatott ismét dobogóra a vb-n: 1980-ban a 250-es Orosz GP-n Vlagyimir Kavinov győzött.

Cairoli és az idei meglepetésember, Steven Frossard ellenben nem jó emlékekkel távozott az USA-ból. Cairoli meg akarta ismételni tavalyi győzelmét Glen Helenben, ehelyett még dobogóra sem állhatott. Frossard pedig mindkétszer rosszul rajtolt, az 1. futam utolsó körében elesett és csak a 10. helyen zárt, azután kétszer is bukott és sérült kormányval csak a 23. helyen érkezett célba.

Loeb ezúttal taktikát váltott, majd 64. futamgyőzelmét ünnepelhette

2009 után tért vissza a mezőny Szardínia szigetére, ahol a részben új pályákon izgalmas verseny szemtanúi lehetünk. Loeb mester Mexikó után ismét győzött.



# A rend kedvéért

Ritkán fordul elő, hogy új márka debütál a vb-porondon, majd egy újabb márka jelenti be részvételi szándékát. Már hónapok óta rebesgették és Wolfsburgban nem is cáfolták az értesülést, hogy a konzern a tereprali viadalokkal felhagyva új célpontot keres központi sporttevékenységéhez. Nos, három évvel az új VW Polo éppen itt, a szigeten történt celebrációját követően, a rajt előtti órákban hivatalossá vált, hogy a VW a Polo WRC-változatával mutatkozik be!

A Mini színre lépését nagyjából két évvel ezelőtt kürtölték világgá, s azóta folyamatosan „szivárogtatták” az infókat, képeket, pletykákat, hogy a figyelem és a felfokozott érdeklődés egy pillanatra se lankadjon. Az előzetesen vázolt menetrendet pontosan betartva vonult fel a Prodrive csapat a futam rajtjához.

ám a várt kettő helyett máris öt vadiúj Mini sorakozott a gépátvételnél. A Fordnál Kimi Raikkönen és Ken Block helyett ezúttal Jevgenyij Novikov és Per Gunnar Andersson ülhetett az M Sport fizetős Fiestáknak volánja mögé.

## Loeb-taktika: most előre menekült

Szinte minden murvás verseny erkölcsi problémája a taktikázás a rajthelyekért. Itt ugye Loeb rajtolt elsőként, mint a vb-lista ideiglenes éllovasa, és az ellenfelek nem kis megrökönyödésére az élen tudott maradni sóprögetőként. Sőt! Eszé ágában sem volt a nap végén lassítani, hogy azután másnap ne elsőként kelljen megint nekivágnia a murvás pályáknak. Az egyik magyarázat az lehetett, hogy a dörzsöltebbek tar-

tottak a hatalmas porfelhőtől, ami a gyáriaknak külön engedélyezett kétperces rajtolás dacára is hosszú percekre megmaradhatott és jobban zavarta volna a gyors haladást, mint az élen a sóprögetés. A riválisok közül elsőként Jari-Matti Latvala játszott a francia kezére, mert a navigátor téves bemondása miatt már az első gyorsan bukfcencezett, majd kiállni kényszerült, feltehetően a keletkezett futóműsérülés miatt. Ugyanitt vérzett el az esélyesek sorából a szenzációsan kezdő Petter Solberg a Citroën turbócsövének „kukasága” okán, és Mikko Hirvonen is összehozott egy 50 másodperces zakót egy kicsúszás, majd az azt követő gumigond miatt. A hétszeres világbajnok a folytatásban hibátlanul vezetett és a célig meg tudta őrizni előnyét.

MARTIN HOLMES



Turánék (képünkön) a 24., Érdiek pedig a 28. helyen zártak



A VW Polo WRC 2013-ban futja első teljes vb-szezonját, néhány „tesztversenyen” azonban addig is találkozhatunk majd vele

## WRC KONTRA S2000

### Kirakósjáték

AZ ÚJ MŰSZAKI SZABÁLYOK ALIG TESZNEK KÜLÖNBÉSÉGET a 2011-es 1,6-os turbós WRC, valamint az ugyancsak 1,6-os, turbós S2000-es gépek között. Elméletileg pár moz-



dulattal, NÉHÁNY ALKATRÉSZ VARIÁLÁSÁVAL IDE-ODA VÁLTOZTATHATÓK A LEGÚJABB GENERÁCIÓS RALIGÉPEK. Most, a Mini esetében a 30 mm-es turbósűrítő 33-asra cserélésével, a motorvezérlés áthangolásával, néhány futóműelem átépítésével és egy jókora hátsó légtérrel felbiggyesztésével várásoltak további WRC „fenevadakat” a már korábban összerakott S2000-es verziókból.

## VÉGEREDMÉNY (13/5.)

### Szardínia

1. **Loeb-Elena** (F/MC) Citroën DS3 WRC, 3 óra 45:40,9", 2. **Hirvonen-Lehtinen** (FIN/FIN) Ford Fiesta RS WRC, +0'11,2", 3. **P. Solberg-Patterson** (NOR/GB) Citroën DS3 WRC, +0'23,8", 4. **Ogier-Ingrassia** (F/F) Citroën DS3 WRC, +1'31,5", 5. **Östberg-Andersson** (NOR/S) Ford Fiesta RS WRC, +2'42,6", 6. **Sordo-Del Barrio** (E/E) Mini JCW, +3'27,6", 7. **Tanak-Sikk** (EST/EST) Ford Fiesta S2000, +7'10,9", 8. **Hanninen-Markkula** (FIN/FIN) Skoda Fabia S2000, +7'37,6", 9. **Wilson-Martin** (GB/GB) Ford Fiesta RS WRC, +8'00,4", 10. **Prokop-Tomanek** (CZ/CZ) Ford Fiesta S2000, +11'28,2".

**SZAKASZGYŐZELMEK:** Latvala 7, Hirvonen és Loeb 4-4, P. Solberg 2, Ogier 1.

### Az összetett állás

**VERSENYZŐK:** 1. Loeb 100 pont, 2. Hirvonen 93 pont, 3. Ogier 81 pont, 4. Latvala 68 pont, 5. P. Solberg 46 pont, 6. Östberg 38 pont, 7. Wilson 24 pont, 8. Raikkönen 18 pont, 9. Villagra 12 pont, 10. H. Solberg 10 pont, 11. Sordo és Hanninen 8-8 pont, 13. Tanak 7 pont, 14. Andersson és Prokop 6-6 pont, 16. Al Qassimi 5 pont, 17. Kuipers 3 pont, 18. Sousa és Al-Attayah 1-1 pont.

**KONSTRUKTÓRÓK:** 1. Citroën 167 pont, 2. Ford 150 pont, 3. M-Sport Stobart Ford 61 pont, 4. Petter Solberg WRT 37 pont, 5. Ice 1 Racing Citroën 26 pont, 6. Munchi's Ford 24 pont, 7. Team Abu Dhabi Ford 19 pont, 8. FERMI Power Tools WRT Ford 10 pont, 9. Monster WRT Ford 6 pont, 10. Brazil WRT Mini 1 pont.

Következik az Argentínai Rali, május 26-29.

Rövid spanyol fieszta: Alonso egy parádés rajttal az élre állt és 18 körön át vezette a versenyt. Végül azonban körhátrányban, ötödikként intették le



# Izzasztó győzelem

A Red Bull gigászi edzésfőlénye vasárnapra elpárolgott a katalán napsütésben, de Seb Vettel a határon táncolva valahogy mégis sakkban tartotta a McLarennel rohamozó Lewis Hamiltont.

Lehet, hogy Seb vezeti a Red Bullt, most mégis olyan volt, mintha Lewis McLarenje lenne a bika ezen a barcelonai viadalon. Seb, akár egy virtuóz torreador, meglegte a piros kendőt a sarkában bőszen topogó Lewis előtt... S amikor az fújtatva rohamra indult, egy elegáns mozdulattal mindig sikerült kitérnie az útból. Épphogy! A McLaren hátsó szárnya hiába nyílt fel körről körre a célegyenesben, hiába közeledett rohamléptekben a Red Bullhoz a kisebb léghellenállás révén, egy hajszállal mindig messzebb maradt tőle a féktávon annál, semhogy érdemes lett volna támadást indítania ellene. „Haver, ez örület volt, tiszta örület! Csak jöttél, jöttél és jöttél!” - vigyorgott Lewisra Seb felszabadultan a mérlegelés után, az izzadságot törölgetve az arcáról. „Mit akarsz? - vetette oda neki Jenson. - Legalább megnehezítette a dolgodat!”

Nos, az biztos! Seb, miután az időmérőn kivételesen kikapott Marktól, idén először arra kíváncsi volt, hogy ne csak a többieket másolja, ami 3-4 másodperces előny

birtokában a legnyerőbb stratégia, hanem kezdeményezzen is. De ez sem okozott gondot neki. A Red Bull tökéletesen időzítette mind a négy boxkiállítását, közvetlen ellenfeleinél egy körrel korábban szólította ki őt a boxba. Ez elég is volt ahhoz, hogy a friss gumikon nagyot vágta az eljük kerüljön. Így pipálta ki a 19. körben Fernando Ferrariját, s így tartotta maga mögött a pályán szemlátomást gyorsabb Lewist a 35. és 49. körben. Ha a McLaren előrébb hozza a második vagy harmadik kerékcserejét,

Lewis talán megelőzi Sebet, de ezt nem kockáztatták meg, nehogy túl hosszúra nyúljon az utolsó etapja. Nem mertek, nem nyertek.

## Alonso 2016-ig hosszabított a Ferrarival

Fernando kis híján mindkettejük leveisébe belekötött, amikor a rajtnál bátran behúzza Ferrariját a belső ívre, a Red Bull és a fű között manőverezve a féktávon, s megszerzte a vezetést. „En is jól rajtoltam, de fogalmam sincs, Fernando



Vettel idén először kikapott az időmérőn, újabb győzelméért pedig keményen meg kellett dolgoznia

## i A HÉTVEGE PILLANATA

### Ég a Renault, ég...

Ilyet már régen nem láttunk - szerencsére. Nick Heidfeld a szombat délelőtti szabadedzésen éppen kihajtott a boxból, és felvezető körének közepén járt, amikor HIRTELEN LÁNGOK JELENTEK MEG RENAULT-JA ALATT, amelyek aztán továbbterjedtek és ellepték az egész autóját. Sietve leparkolt vele a pálya mellé, és kipattant a pilótafülkéből, miközben a közelben tartózkodó beavatkozó bírók másodpercek alatt a helyszínre értek, hogy megfékezzék a tüzet. Drámai



jelenet volt. A Renault-nál már akkor látták, hogy az egyik szenzor túl magas hőmérsékletet jelez, amikor Heidfeld kigurult a garázsból, de azt hitték, az érzékelő romlott el, ezért nem törődtek vele. Valójában egy kis lyuk keletkezett az R31 egyik elővezetett kipufogójában. „Ettől túlmelegedett. Egyszerre furcsa hangot hallottam, a motor leállt és lángok csaptak fel, úgyhogy muszáj volt megállnom” - mesélte a német. NAGY ÁRAT FIZETETT A CSAPAT APRÓ TÉVEDÉSÉÉRT: a Renault szerelői hiába igyekeztek, nem tudták megjavítani az autóját a Q1-ig, ezért a mezőny végéről kellett rajtolnia...

HIRDETÉS



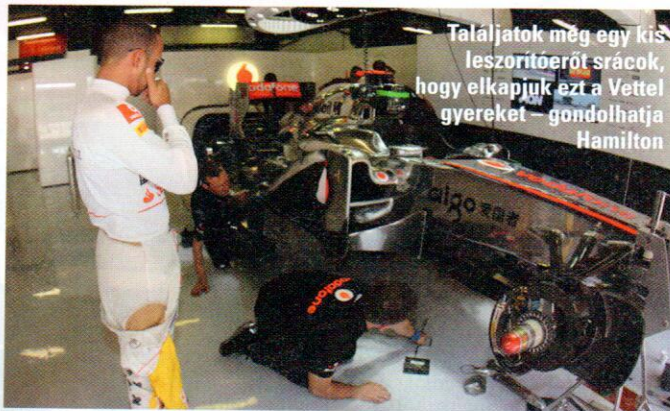
## NYERJEN BELÉPŐT A FORMULA-1



Alonso honnan került elő! - ismer-  
te el Seb. - Az első kör után ő állt  
az élen, és a DRS-zónában nem  
tudtam elég közel férközni hoz-  
zá, hogy megelőzzem, de aztán a  
boxkiállásnál végre elkaptuk."

Fendando legalább szerzett  
félórányi örömet a spanyol közön-  
ségnek, a Ferrari azonban az isz-  
tambuli dobogós hely után ezúttal  
nem volt sikerre itélve. „Idén híján  
voltunk a jó rajtoknak, úgyhogy  
ma végre kiköszörültük a csorbát  
- mondta. - Egész hétvégén nem  
voltunk túl gyorsak, az első körben  
mégis mi vezettünk. Kicsit szomorú,  
ha az ember egyre hátrább csú-  
szik, de meg kell értenünk, hogy az  
1. hely pillanatnyilag nem nekünk  
való. Nyers tempóban nem voltunk  
versenyképesek, a kemény gumikon  
túl lassúak voltunk.” Erről Felipe  
Massa is tudott volna mesélni: csak  
szánkázott velük a pályán, mielőtt  
váltóhiba miatt végül feladta a küz-  
delmet. Pedig a Spanyol Nagydíjról  
még sohasem esett ki...

Mindenesetre ahogy a Red Bull  
főnöke, Christian Horner fogal-  
mazott, Fernando bombasztikus  
rajtja „megváltoztatta a verseny  
dinamikáját.” Hamilton is csak a  
boxkiállások második fordulójánál  
került a Ferrari elé, mégpedig idén  
szokatlanul számító módon úgy,  
hogy 4 körrel később cserélt kereket.  
A harmadik fordulóban ugyanezt a  
trükköt vetette be Mark Webber  
is, ám addigra már bottal üthette  
Seb nyomát, aki 28 másodperccel  
előtte haladt. „A rajtom nem úgy



Talajlatok még egy kis  
leszorítóerőt srácnok,  
hogy elkapjuk ezt a Vettel  
gyereket - gondolhatja  
Hamilton



Schumacher  
idei legjobbjá  
ez a 6. helye-  
zés. Ezúttal  
Rosberg előtt  
végzett



Kontraszt: míg Heidfeld remekelt,  
addig Petrov gyengén teljesített



Mindkét Sauber  
pontot szerzett, ám ezúttal  
Pereznek jutott a jobb falat

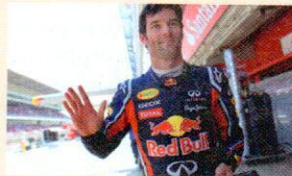
alakult, ahogy terveztük, onnan  
kezdve pedig sakkjátszma lett a  
versenyből - mondta. - Mindenki a  
többiek boxkiállítására reagált. A vé-  
gén 40 másodperccel Lewis mögött  
értem célba, Fernandót pedig még  
le is körözték. Ez érdekes nap volt,  
mert kiderült, hogy milyen kevésen

műlik minden: elég egy hajszállal  
kiesni a szinkronból a stratégiával.”  
Így igaz: Mark Sanghajban a 18.  
helyről indulva lett harmadik, itt  
viszont a pole-ból rajtolva is csak  
negyedik lett. A Red Bull 9 tizedes  
előnye az időmérőről másnapra el-  
párolgott. ▶

## I TÉNYÖZÖN

### Az idő(mérő) urai

Webber legutóbb tíz versennyel  
ezelőtt, a tavalyi Olasz Nagydíjon  
győzte le Vettelt az időmérőn.  
Összesen 7. pole-ját szerezte. ▶



1'20,981"-es körideje egy teljes  
másodperccel maradt el Vettel  
egy évvel ezelőtti, 1'19,965"-es  
legjobbjától. ▶ A Lotus szombaton  
történelmi sikert ünnepelhetett:  
száraz időjárási körülmények köz-  
ött most először jutott be a Q2-be  
Kovalainennel, aki ott a két Force  
Indiát is le tudta győzni, mert a csa-  
pata gyorsan kapcsolt, és feltette  
autójára a lágy gumikat. ▶ Az FIA a  
hétvégén bejelentette, hogy Mont-  
realban és Valenciában az eddigi  
egy helyett már két előzési zónát  
fognak kijelölni, ahol a versenyzők  
a támadásokhoz használhatják a  
dönthető hátsó szárnyat. A zónák  
két, egymást követő egyenesben  
lesznek. ▶ Maldonadónak pályá-  
futása során először sikerült be-  
jutnia a Q3-ba. ▶ A Mercedes nem  
tudta hozni előszezon formáját:  
akkor 1'21,268"-cel Schumacher  
autózta a tél leggyorsabb körét  
Barcelonában, de most Rosberg is  
csak 1'22,569"-es időre volt képes.  
Schumachernek ennek ellenére  
meggyőződése, hogy a Mercedes-  
nél helyükre kerültek az építőkoc-  
kák, és a vb-győzelem mostantól  
csupán idő kérdése. ▶ A versenyen  
futott leggyorsabb körök listáján  
Barrichello a 2., Heidfeld pedig  
a 3. helyet szerezte meg, miután  
mindketten kihasználták késői ke-  
rekcseréjüket. ▶ A sportfelügyelő  
a futam után megrovasban részesít-  
ették Hamilton, Button, Webbert  
és Buemit, mert nem lassítottak  
eléggé, amikor sárga zászlókat len-  
gettek Kovalainen kicsúszása miatt.  
▶ Heidfeld csak a rajtrács végéről  
vágott neki a futamnak, mégis csu-  
pán 4 tizeddel a 6. kockából startoló  
Rosberg mögött ért célba, pedig  
ugyanúgy háromszor állt ki a boxba,  
mint a Mercedesek.

**MAGYAR NAGYDÍJRA! pirelli.hu**

**PIRELLI**

**i KÖRRŐL KÖRRE**

**Rajt:** FA az élre tör, SV is megelőzi a pole-ból rajtoló MW-t. Mögöttük LH és VP fordul el, MS felkapaszkodik a tizedikről a 6. helyre, majd NR, SB, FM és JB következnek.

**2. kör:** JB megelőzi SB-t a 9. helyen.

**9. kör:** SV máris sort kerít első kerékcseréjére, de a boxból kifelé meg kell előznie JB-t és FM-et, így nem sikerül FA elé kerülnie, aki MW-hez és MS-hez hasonlóan csak a következő körben áll ki a boxba.

**12. kör:** Miután LH, FM és MS is új gumikat kapott, a sorrend az élen FA, SV, LH, MW, JB, PDR, MS, VP, JT.

**15. kör:** JB a boxkiállása után megelőzi MS-t. Értesítik a rádión, hogy egy cserével kevesebbet terveznek neki, mint a többieknek.

**18. kör:** SV másodszor is meglatogatja szerelőit. Ezúttal nem kerül forgalomba, így átveszi a vezetést, hiába követi őt a boxba FA és MW is a következő körben.

**24. kör:** A McLaren eddig húzza LH második kiállítását, aki ezzel megelőzi FA-t. SV 4,2 másodperccel vezet LH előtt, őt FA, MW, JB, MS, NR, VP, FM követi.

**30. kör:** JB, aki a Mercedesekhez és a Renault-khoz hasonlóan háromkiállásos taktikát követ, lebonyolítja második kerékcseréjét. LH lassan 1,2 másodpercre közelíti meg SV-t.

**34. kör:** SV harmadszor is bemege a boxba. A következő körben LH is, de marad közöttük a különbség.

**37. kör:** JB néhány kanyaron belül MW-t, majd FM-et is megelőzi, ezzel már dobogós.

**40. kör:** SV 1,5 másodperccel vezet LH előtt. Mögöttük JB, MW, FA, MS, NR, VP és FM halad.

**48. kör:** SV negyedszer, utoljára vált új gumikra. LH megint egy körrel később követi a példáját, így ismét nem cserélnek helyet.

**49. kör:** HK a 4-es kanyarban kicsúszik, összetöri a Lotus-t.

**59. kör:** SP és NH megelőzi az addig a 8. helyen autózó FM-et, aki a gumikkal bajlódik, és pillanatokkal később, váltóhiba miatt fel is adja a küzdelmet. LH folyamatosan támadja a DRS-sel SV-t, de hiába.

**66. kör:** SV megnyeri a Spanyol Nagydíjat.

Michael behozta valahogy a 6. helyre a Mercedest, de legalább annyira küszködött a szombat óta kárára megváltozott balansszal, mint saját csapattársával, Nico Rosberggel, aki végig a sarkában lihegett, mivel azonban mindig egy körrel később jutott friss gumikhoz, ott is maradt. „Elégedett vagyok az eredménnyel, bár a túlkormányzottság, a gumikopás és a pocék balansz alaposan megnehezítette a versenyt” - mondta Michael. Nicónak pedig még a rádiója és a DRS-e is elromlott...

Szépén hangzik, hogy öt világbajnok végzett az első hat között, amire még sohasem volt példa, ha azonban megnézzük, hogy az 5. helyezett Alonsót már a 4. Webber is lekörözte, baljósan egyszínűre változik a kép. Seb előnye az összetettben máris vészesen nagygnak tűnik!

**Betiltották a Ferrari trükkös hátsó szárnyát**

A Ferrari szerencséjére csak egymásfél tizedmásodpercet ért körönként az a trükkös hátsó vezetőszárny, amit először a pénteki edzésnapon vetettek be, s amit az FIA azonnal betiltott. A Scuderia mérnökei kreativan értelmezték a technikai szabályzatnak azt a cikelyét, amely a szárny két terelőlapja közötti rés nagyságát biztosító, kötelező távtartóra vonatkozik: ezt középre helyezték el, felül V alakban kettéágaztatták, s a szárny tetején kétfelé meghosszabbították. Ezáltal 30 mm-rel magasabb lett a felső terelőlap kilépőele, ahol az előírások szerint elvileg csak egy 20 mm nagyságú áramlásjavító, úgynevezett „Gurney-bajusz” lehetne. A nagyobb felületű szárny értelemszerűen nagyobb leszorítóerőt is állított elő. A Ferrari azzal érvelt az elem szabályossága mellett, hogy a magas perem nem a terelőlap, hanem a távtartó része. A versenyigazgató, Charlie Whiting azonban - bár elismerte, hogy „nagyon okos szabályértelmezést sikerült találniuk” - nem értett egyet ezzel, így a csapat szombat reggeltől kénytelen volt visszatérni az először Isztambulban használt hátsó szárnyhoz. A hazai közönsége előtt megtáltosodó Alonso az időmérőn ennek ellenére megkaparintotta a 4. rajtkockát, eggyel



**Korai öröm: bejutottak a Q2-be, a versenyen azonban Kovalainen összetöri a Lotus-t**



**Ötből négy győzelem Vettel idei mérlege. Előnye máris 41 pont Hamiltonnal szemben...**

előrelépve ahhoz a bérelt helyéhez képest, ahonnan az előző négy versenyen startolt. „A köröm tökéletes volt: szerintem akkor sem tudtam volna túlszárnyalni, ha még húszszor nekifuthatok! - lelkesedett. - Amikor az ember ilyen kört teljesít, szavakba sem lehet önteni, hogy mit érez.”

**Morgolódás az új gumikeverék miatt**

A versenyzők általános ellenszenvvel fogadták azt az új, „szuperkemény” keverékű gumit, amit a Pirelli Barcelonában bo-

csátott rendelkezésükre. Noha kísérleti jelleggel már a Török Nagydíj pénteki edzésnapján kipróbálhatták, élesben most kellett először használniuk, és Hamilton azt mondta, „katasztrofális” érzés volt vezetni velük. „Két másodperccel lassúbbak az eddigieknél, és nem is tartanak elég sokáig. Fogalmam sincs, miért ezeket hozták ide, hiszen a régebbi változat egészen jó volt” - morgott pénteken. Hasonlóan vélekedett társainak többsége is, a Pirelli sportprogramját irányító Paul Hembery azonban úgy látta, éppen azt sikerült elérni ezzel a keverékkel,

HIRDETÉS



**NYERJEN BELÉPŐT A FORMULA 1**



Maldonado beverekedte magát a kvalifikáció utolsó szakaszába, de a futamon egyre hátrább csúszott

FOTÓ: KRAELING, CSAPATOK

amit szerettek volna. „Ezek a gumik durván 10 körrel tartósabbak, mint az előzőek, s míg ezért természetesen fel kellett áldozni valamennyit a teljesítményből, ami a csapatok egy részének óhatatlanul nem tetszik, a lágy és a kemény keverék közötti különbséget hangsúlyosabbá tette” – magyarázta. A Pirelli azért próbál tartósabb gumikat készíteni, mert azt ő is elismerik, hogy a Török Nagydíjon – ahol 82 boxkiállással új rekord született – már túl sok kerécsere volt. Még a győztes Vettel is négy-szer járt a boxban, de Hembergy azt tartaná optimálisnak, ha két kiállítás elég lenne a távok teljesítéséhez. „A húsz pályán is összesen csak négy keverékből válogathatunk, holott mindenhol mások a követelmények és a hőmérsékleti jellemzők – mondta. – Ideális esetben 10-12 keverékre lenne szükség ahhoz, hogy az összes pályához legyen köztük megfelelő, így aztán komoly kompromisszumokat kell kötnünk.”

FARKAS PÉTER

## I VÉGEREDMÉNY (19./5.)

Spanyol Nagydíj, Barcelona	
1. [2.]	<b>SEBASTIEN VETTEL</b> (D) Red Bull-Renault 66 kör = 307,104 km, 1 óra 39'03,301" (186,020 km/óra)
2. [3.]	<b>LEWIS HAMILTON</b> (GB) McLaren-Mercedes +0'00,630"
3. [5.]	<b>JENSON BUTTON</b> (GB) McLaren-Mercedes +0'35,697"
4. [1.]	<b>MARK WEBBER</b> (AUS) Red Bull-Renault +0'47,966"
5. [4.]	<b>FERNANDO ALONSO</b> (E) Ferrari -1 kör
6. [10.]	<b>MICHAEL SCHUMACHER</b> (D) Mercedes GP -1 kör
7. [7.]	<b>NICO ROSBERG</b> (D) Mercedes GP -1 kör
8. [24.]	<b>NICK HEIDFELD</b> (D) Renault -1 kör
9. [12.]	<b>SERGIO PEREZ</b> (MEX) Sauber-Ferrari -1 kör
10. [14.]	<b>KAMUI KOBAYASHI</b> (J) Sauber-Ferrari -1 kör
11. [6.]	<b>VITALY PETROV</b> (RUS) Renault -1 kör
12. [16.]	<b>PAUL DI RESTA</b> (GB) Force India-Mercedes -1 kör
13. [17.]	<b>ADRIAN SUTIL</b> (D) Force India-Mercedes -1 kör
14. [11.]	<b>SEBASTIEN BUEMI</b> (CH) Toro Rosso-Ferrari -1 kör
15. [9.]	<b>PASTOR MALDONADO</b> (VEN) Williams-Cosworth -1 kör
16. [13.]	<b>JAIME ALGUERSUARI</b> (E) Toro Rosso-Ferrari -2 kör
17. [19.]	<b>RUBENS BARRICHELLO</b> (BR) Williams-Cosworth -2 kör
18. [18.]	<b>JARNO TRULLI</b> (I) Lotus-Renault -1 kör
19. [20.]	<b>TIMO GLOCK</b> (D) Virgin-Cosworth -3 kör
20. [23.]	<b>JEROME D'AMBROSIO</b> (B) Virgin-Cosworth -4 kör
21. [22.]	<b>NARAIN KARTHIKEYAN</b> (IND) HRT-Cosworth -5 kör

### A versenyt feladta

22. [8.]	<b>FELIPE MASSA</b> (BR) Ferrari -8 kör (sebességváltó)
23. [15.]	<b>HEIKKI KOVALAINEN</b> (FIN) Lotus-Renault -18 kör (kicsúszás)
24. [21.]	<b>VITANTONIO LIUZZI</b> (I) HRT-Cosworth -38 kör (sebességváltó)

[ ] = rajtpozíció

### A leggyorsabb versenyző:

**HAMILTON**, 1'26,727", az 52. körben.

## GP2: BARCELONA

# Grosjeant kizárták



A második futamon Jules Bianchi és Giedo van der Garde csúnyán kiütötte egymást

A barcelonai hétvége katasztrofálisan sikerült a bajnokság éllovasa, Romain Grosjean számára, aki a hosszabbik futamon eredetileg 4. lett, de autójának szabálytalan hasmagassága miatt utólag kizárták, a sprintversenyen pedig csak a pontot nem érő 9. helyig tudott felkapaszkodni. Szombaton a francia Charles Pic aratta második győzelmét (az elsőt egy évvel ezelőtt ugyancsak itt szelbete be), mégpedig egy ügyes taktikai húzásnak köszönhetően: az első boxkiállásnál csak

két kereket cseréltetett le az autóján. Mögötte Giedo van der Garde és Sam Bird ért célba. A sprintet Grosjean kizárásának köszönhetően Fabio Leimer kezdhetette meg az élről, aki győzelemre is tudta váltani a pozícióját, Dani Clost és Marcus Ericsson utasítva maga mögé. Jules Bianchi, aki az időmérőn mindenkinél gyorsabb volt, de sárga zászló hatálya alatti gyorsajtás miatt törölték az eredményét, az első kanyarban összeütközött van der Garde-dal, így mindketten kiestek.

## GP3: BARCELONA

# Kiss Pál Tamás győzött!

Legutóbb, Isztambulban még nem találta meg összhangot az autójával, két héttel később, Barcelonában mégis első GP3-as győzelmét aratta Kiss Pál Tamás. A magyar versenyző már az időmérőn is eddigi legjobb eredményét érte el, amikor a 8. rajtkockát csípte el (igaz, csapatársai a másodikát illetve negyedikét), s mivel az első futamon ott is ért célba, a fordított rajtrács jóvoltából a másodiknak a pole-ből vághatott neki. A startnál többen be ragadtak, és a tumultusban történt baleset miatt a mezőny a Safety Car mögött töltötte a következő 4 kört, de amikor újra rálephetett a gázra, Kiss Pál Tamás a céljához vezető útján tartani üldözőjét, az összetettben vezető Nigel Merkelt. Azt mondta, „kirázta a hideg”, amikor végre elsőként szelte át a célvonalat. „A felvezető körben próbáltam vigyáz-



Tamás első győzelme nem váratott sokáig magára, a rajttól a céljig vezetve nyert!

ni a gumikra. Jól tudtam menni a biztonsági autó mögött, és sikerült rendesen elkapnom az újraindítást is – mesélte. – Ezután is végig kiméltem a gumikat, próbáltam csak minimálisan csúszkálni. Amikor nagyon közeledett Merkel, igyekeztem a határon autózni, amennyire lehetett.” Győzelme révén Kiss Pál Tamás a bajnoki tabella 7. helyére jött fel.

## I AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

**VERSENYZŐK:** 1. Vettel 118 pont, 2. Hamilton 77 pont, 3. Webber 67 pont, 4. Button 61 pont, 5. Alonso 51 pont, 6. Rosberg 26 pont, 7. Heidfeld 25 pont, 8. Massa 24 pont, 9. Petrov 21 pont, 10. Schumacher 14 pont, 11. Kobayashi 9 pont, 12. Buemi 6 pont, 13. Sutil, Perez és di Resta 2-2 pont.

**KONSTRUKTŐRÖK:** 1. Red Bull-Renault 185 pont, 2. McLaren-Mercedes 138 pont, 3. Ferrari 75 pont, 4. Renault 46 pont, 5. Mercedes 40 pont, 6. Sauber-Ferrari 11 pont, 7. Toro Rosso-Ferrari 6 pont, 8. Force India-Mercedes 4 pont.

## I KÖVETKEZIK

# Monacói Nagydíj,

2011. május 29., Monte-Carlo

A pálya hossza: 3,340 km

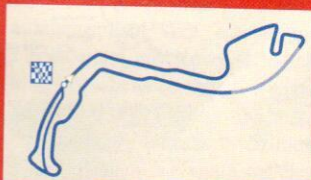
Versenytáv: 78 kör = 260,520 km

Körrekord edzésen: Webber

(2010, Red Bull-Renault) 1'13,826"

Körrekord versenyen: M. Schumacher

(2004, Ferrari) 1'14,439"



**MAGYAR NAGYDÍJRA! pirelli.hu**



# Hétvégi kiruccanás

Motorosként nem unatkozhat az ember, a környék telis-tele izgalmas útvonalakkal. A Yamaha szezonnyitó túráján Lengyelország felé vettük az irányt!



**H**a a Kárpát-medencébe születik az ember, nem motorozhat egész évben, a meleg évszakokban viszont szebbnél szebb túraútvonalak közül választhat. Ilyen például az általunk bejárt, látványosságoktól és kanyaroktól hemzsgő Budapest-Zakopane etap, de említhetném Erdélyt, Szlovéniát, Ausztriát, no és persze mindegyik előtt a belföldi célpontokat is. Tekintve, hogy a Yamaha és a Rhinotours által szervezett kirándulás tökéletesnek bizonyult, arra gondoltam, saját példánkon keresztül mutatom be, miként lehet összehozni egy minden szempontból sikeres motoros kiruccanást.

## Előkészületek: csak akkurátusan és praktikusan!

Mielőtt megterveznénk az útvonalat, először gondoljuk át, mit is szeretnénk igazán, s mennyi időnk van rá. Ha kifejezetten motorozni vágyunk, kitűzhetünk távolabbi célokat is – egy nap alatt akár 4-600 km is lenyomható anélkül, hogy elgémberednénk a nyeregben. Ezzel szemben a városnéző sétákkal tarkított kiruccanásokon nehezen gyűlnék a kilométerek, így ha csak



**Az általunk bejárt, nagyjából 750 kilométeres etap üzemanyagköltsége (6,1 literes átlag mellett) kb. 17 500 forint, erre jön a szállás ára, ami nagyjából 15-25 euró fejenként. Bár Szlovákiában híresen szigorúak a rendőrök, ha ésszel megy az ember, az igazoltatásokkor pedig tisztelettudóan viselkedik, nincs mitől tartania...**

## i ÉLETMENTŐ PAKK

### Megszívlelendő!

Hiába óvatos az ember, **KÜLÖNLEGES HELYZETEK MINDIG ADÓDHATNAK**, ezért nem árt felkészülni. A váltóruhán, a láthatósági mellényen és az eü-csomagon túl tehát készítsünk be zseblámpát, defektjavító szettet, kombinált fogót, néhány kábelkötegelőt, ragasztószalagot, gumipókokat és izzókészletet, no meg pár villáskulcsot, hogy adott esetben például le tudjuk szerelni a kerekeket, vagy meg tudjuk feszíteni a láncot. Szintén jó szolgálatot tehet némi édesség és innivaló - **BALESET VAGY MŰSZAKI HIBA ESETÉN BIZONY NEM JÓ ÉTLEN-SZOMJAN A PUSZTÁBAN RAGADNI**. Indulás előtt természetesen töviről-hegyire vizsgáljuk át a motorkerékpárt, s ellenőrizzük az okmányokat is, beleértve a műszaki engedélyt és a nemzetközi zöldkártya érvényességét is.

Híres-nevezetes szálláshelyünk...



...és a zakopanei főutca. Turistaparadicsom a javából, és nincs is oly messze tőlünk

pár napunk van, nem érdemes nagy távolságokban gondolkodni. Nos, a hosszú tél után mi persze a motorozást helyeztük középpontba, s mivel csak két napra tudtunk elmenekülni teendőink elöl, a közeli Tátra merült fel, mint megunhatatlan játszótér. A mellékutakon gyér a forgalom, a táj csodaszép, és egy-két szakaszt leszámítva az aszfalt minőségét sem érheti kifogás. Egyedül az időjárás tréfálhatja meg az embert ezen a vidéken, ugyanis – a helyenként 2500 méter magas hegyek között – az átlagosnál több csapadék hullik.

Az utazás előkészületei közül ránk csupán a személyes poggyász összeállítása háruult, a motorkérdésről a Yamaha Hungária munkatársai gondoskodtak. Ettől függetlenül kicsit körüljárjuk a témát, mert az ideális kétkerekű kiválasztása kulcsfontosságú. Hosszabb utazásról lévén szó, a „minél nagyobb, annál jobb” elv érvényesül, pláne akkor, ha utast is viszünk magunkkal. Az öblösebb, többhengeres gépek alacsonyabb fordulaton kevésbé zavaró rezgéssel járnak, segítségükkel nemcsak az utazótempót tolhatjuk magasabbra, hanem az előzéseken is gyorsabban, biztonságosabban lehetünk túl. Szintén fontos az ülőhely és a szélvédelem kialakítása. Ha nem akarunk sajgó üleppel és derekfájással lerogyni esténként, válasszunk vastagon párnázott, magas kormányú motorkerékpárt, esetleg nagy rugóutakkal, feltéve,

hogy terepezés is van a programban. Számunkra egy-egy Yamaha XTZ1200 Super Ténérért biztosított az importőr, a motorral kapcsolatos tapasztalatokról keretes írásunkban olvashatnak.

### Egy a zászló: pattanjunk nyeregbe!

Ahogy az lenni szokott, az utazás előtti napokon hét ágra sütött a nap, majd az indulás reggelére beborult. Szerencsére motorjainkon méretes dobozok várták a csomagokat, így nem estem különösebben kétségbe, pláne, hogy – a túrázáshoz elengedhetetlen – vízhatlan öltözet is rajtam volt. Bárhogy is, a csapat reggel kilenckor nekivágott az útnak. Az M0-ás érintésével ráhajtottunk az északra tartó M2-esre, alias 2/a-ra. Innentől már egészen nyugodtan haladhattunk „felé”, s mire elértük a Cserhát határát, sikerült teljesen átszellemülnöm. Hála a rengeteg kanyarnak és a lehangoló szép környezetnek, a hétköznapi problémák törlődtek a fejből, s kezdetét vehette a nagybetűs MOTOROS TÚRA.

Tapasztalt vezetőink, Szimcsák Attila és Falkai Szilárd, a sor elején illetve végén haladtak, ebben a felállításban végig kontroll alatt tarthatták a társaságot. Attila diktálta a tempót és az útvonalat, rutinos kollégája pedig hátulról figyelte, hogy rendben zajlanak-e a dolgok. Hogy minél rövidebb konvojban mehessünk, a

## YAMAHA XTZ1200 SUPER TÉNÉRÉ

### Hosszú túrákhoz is tökéletes útitárs



Kényelmes, felegyenesedett ülőhelyzet, jó szélvédelem

Amióta tavaly kipróbáltam a nagy Ténérért (AM 2010/16.), vártam az alkalmat, hogy újra lábaim közé kaphassam. A Yamaha túraendurója nem könnyű ugyan (261 kg), de mindent tud, amit egy vérbeli túrázóknak illik: **KÉNYELMES, ERŐS ÉS NEM IS FOGYASZT SOKAT**, nálam átlagosan 6,1 liter tűnt el a tankból. Az 1199 cm<sup>3</sup>-es, középtartományra hangolt sorkettes blokk alul ugyan elég halo-

vány, feljebb viszont komoly erővel tol, az utasok és a poggyász súlya meg sem kottyan a 110 lóerős (114 Nm) egységnek. A Ténéré óriási előnye, hogy kardánhajtású, így nem kell folyamatosan a lánc karbantartásával vesződnünk, s a korábbi, 750-es előddel szemben futóműve és fékrendszere is átlagon felüli. **UTÓBBIHOZ AZ IDEI ÉVTŐL ALAPÁRON JÁR A BLOKKOLÁSGÁTLÓ.**

kanyargós részekben libasorban haladó csoport az egyenesekben cipzár, más néven cikk-cakk alakzatot vett fel, mindenki számára biztosítva a megfelelő követési és féktávolságot. Ez – a két főnél nagyobb – motoros bandáknak feltétlenül ajánlott, miként az is, hogy az előzéseknél figyeljenek egymásra, és a sor végének is hagyjanak elegendő helyet a visszasoroláshoz.

A kiruccanas első napján közel 450 kilométert tettünk meg, két rövid megállást és egy nagyjából 50 perces ebédet leszámítva egész nap motoroztunk. A szlovák-magyar határtól a Besztercebánya, Turócszentmárton, Liptószentmiklós vonalon jutottunk fel a Suchá Hora-i átkelőhöz, ahonnan fél óra alatt értünk át Zakopanéba. Legnagyobb örömünkre egyáltalán nem találkoztunk rendőrökkel, és az időjárás megkönyörült rajtunk – egy pár perces szemerkélést leszámítva nem kellett az esővel bajlódni. Ennek ellenére igencsak fáradtan érkezünk a híres

zakopanei főutcán található hotelbe, a Liptói-havasokon át kanyargó végeláthatatlan szerpentin kivette belőlünk az erőt. Sebaj, a szálloda szaunája és étterme segítette a regenerálódásban, így másnap újult erővel vághattuk neki a visszaútnak.

Miként az első reggel, a túra zárónapja is rövid eligazítással kezdődött. Vezetőink ismertették az útvonaltervet, végigvettük a főbb pihenőpontokat, és profik módjára ismét felhívták a figyelmünket, hogy ne csak az előttünk haladót figyeljük, hanem a távolabbi eseményeket is. A Magas-Tátrát átszelő hazaút – ha lehet – még csodálatosabb volt, mint kijutni. A változatos kanyarok, a mesébe illő környezet és persze a Super Ténéré képességei a motorozás minden percét bearanyozták, komolyan mondom, egész nap fülig ért a szám. S végül is ez a lényeg... Ha van egy jó motorunk és egy cseppnyi szabadidőnk, életre szóló élménnyel ajándékozhatjuk meg magunkat!

SZÖVEG ÉS KÉP: KOVÁCS ZSIGMOND



A gépek lehetővé tették, így némi terepszakasz is belefért a programba



Kiadja az Axell Springer-Budapest Kiadói Kft.

## Ínyencfalatok

Beszámolunk az új generációs Lancia Ypsilon és a Citroën DS4-es nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.

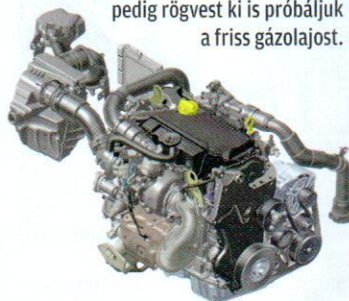


## Ha úgy tartja kedvünk

Akár egy utcai versenymotor, olyan éles gép a 2011-es GSX-R 600-as Suzuki. Nézzük, mit is tud valójában!

## Új jolly joker?

A Renault új dízelmotorral, a 130 lóerős 1.6 dCi-vel jelentkezik, mi pedig rögvest ki is próbáljuk a friss gázolajost.



## További témáink

### Teszt

- Opel Astra ST 1.7 CDTI
- Chevrolet Captiva 2.2 D AT6
- Volkswagen Amarok DC 2.0 BITDI

### Tuning

- Chrysler 300C



### Sport

- Formula-1: Monacói Nagydíj

## Üzleti érdek

Részletes teszten vizsgáljuk az új A6-os Audi, mégpedig a 245 lóerős, 3,0 literes TDI motorral felszerelve.



## Csodabogarak fellegvára



Extra rovatunkban felvonultatjuk a hamburgi Prototípus Múzeum legkülönlegesebb masináit.

FELELŐS KIADÓ

Dr. Bayer József ügyvezető igazgató

FŐSZERKESZTŐ

Szabó Róbert

szabo.robert@automotor.hu

FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES

Tóth Zoltán Zsolt

tzs@automotor.hu

TERVEZŐSZERKESZTŐK

Bíró Éva, Róka Barbara, Molnár István

WEBSZERKESZTŐ

Lövei Gergely

SZERKESZTŐSÉG

1122 Budapest, Városmajor u. 12-14., III. em.

Postacím: 1535 Budapest, Pf.: 970.

Telefon: (06-1) 488-5568,

fax: (06-1) 488-5579.

E-mail: titkarsag@automotor.hu

Internet: www.automotor.hu

TITKÁRSÁGVEZETŐ

Sós Beáta

beata.sos@axelspringer.hu

HIRDETÉSFELVÉTEL

amhirdetes@automotor.hu.

Telefon: (06-1) 488-5698, fax: (06-1) 488-5579

Direkt Divízió

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

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

NYOMÁS: Veszprémi Nyomda Zrt.

8200 Veszprém, Órház u. 38.

Munkaszám: 110025

Felelős vezető: Fekete István

A nyomtatás időpontja: 2011/20. hét

63. évfolyam, 11. szám

Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrünk meg és nem küldünk vissza. A kiadványban szereplő fényképek és kéziratok felhasználásához a kiadó engedélyre szükegés.

Megjelenik kéthetente, szerdán

INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

ELŐFIZETŐI TÁJÉKOZTATÓ

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Üzleti Ügyfelek Üzletága KHI 1900 Budapest. Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-máilon: hirapelofizetes@posta.hu, további információ: 06-80-444-444.

Mobilen: küldje az iziSHOP kódszót a 06-70-60-60-50 számára és töltsse le az iziSHOP Java alkalmazást.

Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft. Ügyintézés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu

elofizetes@hungaropress.hu  
tel.: +36-1-348-40-60, fax: +36-1-348-40-65  
1097 Budapest, Táblás utca 39.

Árusításban terjeszti a Lapker Rt. és egyéb terjesztő szervek.

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

## Fizessen elő az Autó-Motorral!

### JELENTKEZZEN MOST!

☎ Telefonon: 06 (1) 488-5588

🌐 Interneten: www.aslapok.hu

📠 Faxon: 06 (1) 488-5580 vagy

✉ Postán: Axell Springer-Budapest  
Kiadói Kft., 1525 Budapest, Pf. 110.

Megrendelem az Autó-Motor magazint    negyedévre 1725 Ft,    fél évre 3450 Ft,    egy évre 6900 Ft    példányban.

MEGRENDELÉSI CÍM/ Név:

Irányítószám:    Település:    Utca:

Hsz., em., ajtó:    Telefon:    Fax:    E-mail:

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

Irányítószám:    Település:    Utca:

Hsz., em., ajtó:    Telefon:    Fax:    E-mail:

Előfizetéssel kapcsolatos információ, megrendelés a (1) 488-5588-as telefonszámon. A megrendelőlapot felblyegyzett borítékban az Axell Springer-Budapest Kiadói Kft. Ügyfélszolgálat, 1525 Budapest, Pf. 110 címre vagy a (1) 488-5580 faxszámra kérjük megküldeni. A megrendelt kiadványt csak az előfizetési díj beérkezése után tudjuk biztosítani. Az áttűrtési idő 4-6 hét. A feltüntetett előfizetési díjak csak beltéri kézbesítésre érvényesek. Az árváltoztatás jogát a kiadó fenntartja.

# EUROPA NR.1

autóslapja

375  
forint

## TARTALOM

2011. június

### BEMUTATÓK, MENETPRÓBÁK

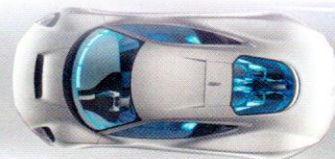
- 12 Premier**  
Hírvatunk legérdekesebb csemegéje egy 2000 lóerős páncéltűtől oligarcháknak.
- 24 Opel Corsa OPC, Insignia OPC és Zafira Tourer**  
Különleges csemegék Rüsselsheimből...
- 26 Citroën DS4**  
A franciák ismét bemelegszkednek a prémiumgyártók vadászterületére.
- 27 Kia Optima Hybrid**  
Még meg sem érkezett hozzánk az Optima, de már a hibrid változat is menetkész.
- 28 Skoda Superb Scout**  
A csehek legnagyobb modelljének vásárlóit Mlada Boleslavban nem halmozták el exkluzív verziókkal. Milovicében viszont felvállalták a dolgot.

### TESZTEK, ÖSSZEHASONLÍTÓ TESZTEK

- 30 Kiskategóriás egyterűek**  
A Toyota hatévnyi szünet után, a Verso-S-sel tér vissza a családi kis egyterűek piacára. Időközben viszont elment mellettük a mezőny!
- 36 Dizelmotoros kompaktok**  
Az új Focus élre tör, ám ezúttal is meg kell elégednie a második hellyel.
- 44 A Toyota Auris 2.0 D-4D az Auris HSD ellen**  
A hibrid takarékosabb, mint a dízel? A Toyota ikreinek segítségével megmutatjuk.
- 48 BMW M1 Coupé és Porsche Cayman R**  
Legendó-e 340 bajor lóerő a sváb fenevad levadászásához?
- 52 Kompakt crossoverek**  
ASX a Qashqai ellen – vajon legyőzheti-e a gyémántos trónkövetelőt a kategória etalonját?
- 60 Tartós teszt: Honda Civic 1.8 Sport**  
Újabb hibátlan bizonyítvány, ezúttal a japán úfó jövőtől.

### EXKLÜZÍV ANYAGOK, RIPORTOK

- 4 A hónap képe**  
A négylábúak olykor négykerűekre támadnak. Íme néhány példa!
- 8 Prototípusok**  
A Jaguar ezúttal ellentmondást nem tűrve foglalta el rovatunk legfontosabb felületét, holott a többiek sem piskótták...



- 18 Sanghaji Autószalon**  
A nagy falon túl száguld az autópári fellendülés. Előzetesként íme egy számadat: a harmadik legnagyobb kínai autógyár 416 ezer értékesítőt foglalkoztat.
- 42 Audi Balanced Mobility**  
Az Audi szelet vet, s lehet, hogy nagyon aratni fog!
- 42 Kontrollfények a műszerfalon**  
Kisokos kódfejtőknek...

2011. JÚNIUS

375  
forint

**Auto  
Bild**

MAGYARORSZÁG



LADA GRANTA

HYUNDAI i40

**Kínai gagyi?**  
A sanghaji szalon titkai

JAGUAR C-X75  
Égtájak szerint új büszkeségek



340 LE

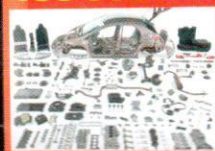
A sorhatos vagy a boxer a nyerő választás?

330 LE



## BMW 1 M vs PORSCHE CAYMAN R

HONDA CIVIC  
100 000 km



TESTVÉRHARC:  
dízel kontra hibrid



AURIS D-4D

AURIS HSD

Három városi mini



HYUNDAI ix20

TOYOTA VERSO S

KIA VENG

Mit tud az új FOCUS? A kompakt Ford első összehasonlító tesztje



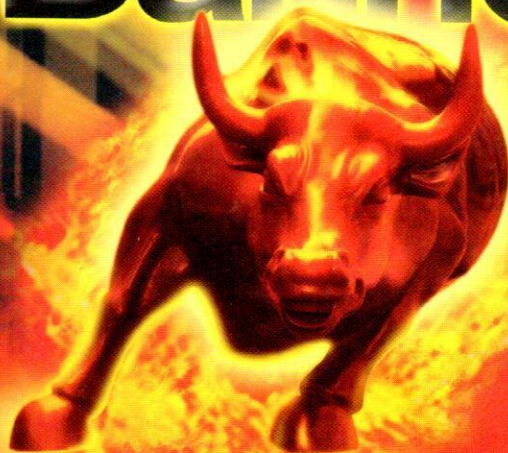
» RENAULT MÉGANE » MAZDA3 » OPEL ASTRA » VOLKSWAGEN GOLF » FORD FOCUS

2000 lóerős orosz vadállat  
Vontatmányát akár 250 km/órával is képes rep...

Megjelent  
a júniusi  
szám!

Keresse a hírlapárusoknál!  
Előfizetéssel kapcsolatban hívja a (06-1)  
488-5588-as telefonszámot.

# Banner



## POWER BULL GENERATION 2011

- **NAGYOBB BIZTONSÁG**
- **JOBB MÉLYKISÜLÉSÁLLÓSÁG**
- **KÖNNYEBB TÖLTHETŐSÉG**



A modern gépjárművek megnövekedett fedélzeti áramigénye egyre magasabb követelményeket támaszt az indítóakkumulátorokkal szemben. Az új **POWER BULL GENERATION 2011** ideális választás a korszerű gépkocsik részére. Megnövelt 190 mm dobozmagasságával markáns előnyöket biztosít a biztonság, a mélykiszülésállóság és a tölthetőség terén. Ez a fedélzeti erőmű a vezető autógyárak legmagasabb minőségi követelményeit is teljesíti."

Banner Batterien Hungária Kft  
Ipari park, Jedlik Ányos u. 6, H-2330 Dunaharaszti  
Telefon: +36/24/49 18 91, Fax: +36/24/49 18 92  
E-Mail: office.bhb@bannerbatteries.com



THE POWER COMPANY