2015. MÁJUS 20. | www.automotor.hu

autó motor 10

ALAPÍTVA: 1948



+8 OLDAL

TESZT

FORD MONDEO

MEGÚJULT!

A HÁROM-HENGERES 318i BENZINES AZ ALAP!

BMW 3

VW GOLF ALLTRACK





Szerviz sztori

NE HANYAGOLJUK EL A LÉGKONDI TISZTÍTÁSÁT!

IZMOZUNK?

KAWASAKI Z1000SX



Részletek a 2. és az 5. oldalon

MÁR KAPHATÓ!

FERRARI kollekció

Gyűjtse össze Ön is!

Ferrari 360 Modena



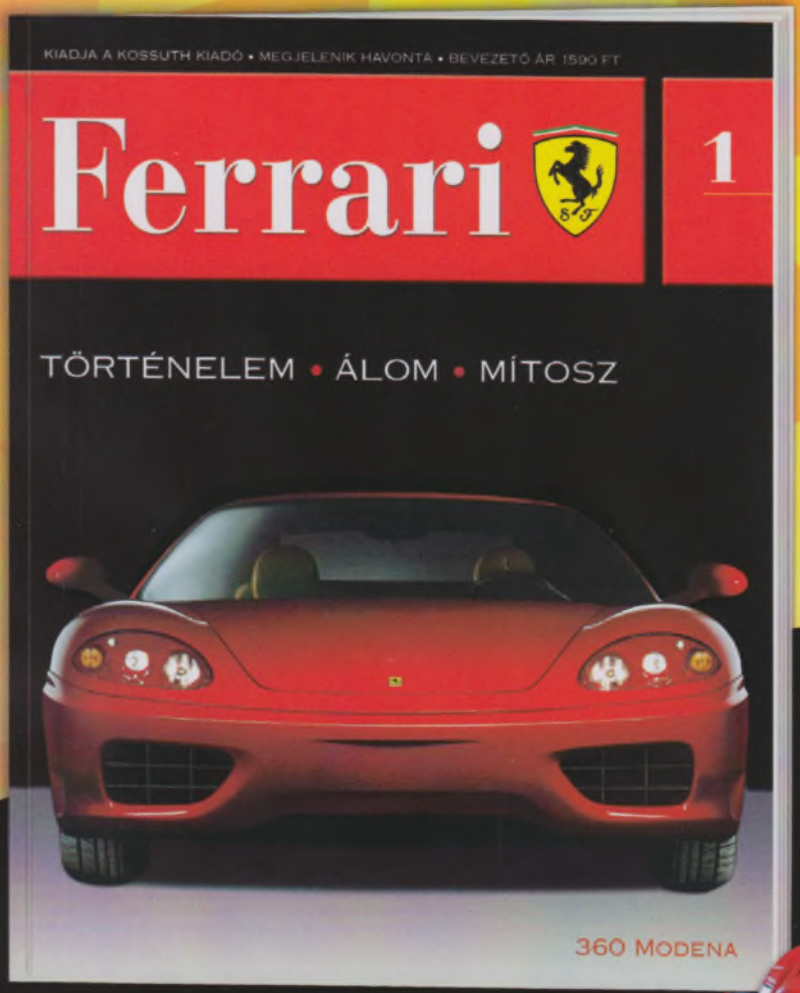
HASZNÁLT AUTÓ

Mire elég 500 000 Ft?

mediaworks
9 770005 079004 15010
SK 1,71 EUR; 195 DIN; 7,2 lej
325 Ft

Ferrari Történelem • Álom • Mítosz

Új, 10 részes magazin a legendás márkáról, valósághű Ferrari-makettekkel!



360 Modena Ferrari-makettel
bevezető áron csak
1590 Ft





A második számtól 2490 Ft

MEGJELENÉS

1.	360 MODENA	május 20.
2.	FXX	június 03.
3.	F2002 RACE CAR	július 01.
4.	250 GTO 1962	július 29.
5.	FERRARI CALIFORNIA	augusztus 26.
6.	458 ITALIA	szeptember 23.
7.	DINO GT 246	október 21.
8.	TESTAROSSA	november 18.
9.	599 GTB FIORANO	december 2.
10.	F40	december 16.

Akik 2015. június 30-ig előfizetik a sorozatot, olasz haditengerészeti búvár órát kapnak ajándékba!

Az óra a 40-es évek legendás katonai órájának valósághű másolata.



- Vízálló kivitel
- Rozsdamentes acéltok, 24,5 cm-es bőr szíj
- Az óra elemmel működik, melyet a termék tartalmaz
- Az átvételtől számított 12 hónap garancia

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



Szabó Róbert
főszerkesztő

Milyen autóra elég félmillió forint?

A használt autó vásárlással kacérkodók számára az 500 000 forint gyakran emlegetett fájdalomküszöb, a legtöbben talán ebben az ársávban (+/-50 000 Ft) keresnek járművet élethelyzetük megoldására. **Itt nem a csicsa, a glanc, és nem a márkanév számít, hanem a megbízhatóság, aki ennyit tud áldozni egy autóra, annak vélhetően égető szüksége van rá.** A családon belül is történt egy ilyen nagyságrendű beruházás: ismerőstől, első kézből származó Fiat Punto dédelgetett kedvenc szerepkörből valós, intenzív használatba lépett. A felhőtlen öröm első néhány hónapja és pár ezer kilométere után aztán jött a hidegzuhany, a motorvezérlés ugyanis kapitulált. Autóvillamosságis haver és ügyes kezű "hekker" is segített, de közel három hétig állt a masina, a gyógyulás pedig 65 000 forintba fájt. A Punto azóta ismét derekasan szolgál, de emlékeztet rá, hogy aki használt autót vesz, annak bizony mindenre fel kell készülnie. **Lapunk 34-35. oldalán képes kalauzzal igyekszünk megkönnyíteni a vásárlást, információink a leginkább előforduló "félmilliós" típusokat helyezik képbe.**











Még több autós, motoros hír és videó a nagyvilágból!
www.automotor.hu

Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 39

Postaláda
Olvasói levelek, fotók, közérdekű közlemények 9

Bemutató
BMW 3-as 10

Menetpróba
VW Golf Alltrack, R, GTD Variant 14
Opel Corsa OPC 16
Mercedes-AMG S 63 L 4Matic 18

Teszt
Ford Mondeo 2.0 TDCi 180 20
Mazda2 G115 24
Citroen DS 3 1.6 BlueHDi 120 26
BMW X4 xDrive28i 28
Volvo V60 T6 R-Design 30
Kawasaki Z1000SX 40

Retró
Ezt írtuk a Citroenről 27

Használt autó
Mire elég 500 000 Ft? 34

Tuning
Tuning World Bodensee 32

Tanácsadó
Ablakfóliázás 36
Felnikozmetika 37

Szerviz sztori
Klímatisztítás házilag 38

Sport
Hírek, eredmények 42
WTCC: Hungaroring 45
Gyorsasági motoros GP: Jerez 46
Superbike-vb: Imola 47
Formula-1: Spanyol Nagydíj 48

Élő történelem



100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés címmel új kiállítást nyitott a Közlekedési Múzeum.

A tárlat augusztus 9-ig látogatható

az Elektrotechnikai Múzeumban (Bp., VII. kerület, Kazinczy u. 21.), ahol modelleken és fényképeken lehet nyomon követni a budapesti autóbuszpark történetét.

Nyitásként

Új irodát nyitott Detroitban és Tokióban a magyar NNG.

Balogh Péter, a navigációs megoldásokat fejlesztő cég vezérigazgatója elmondta: „Oda kell mennünk, ahol a vevők vannak. A lényegi fejlesztői munkát, ameddig csak lehet, Magyarországon kívánjuk tartani, de ahhoz, hogy partnereinkkel megfelelően tudjuk ápolni a kapcsolatot, mindenképpen a közelükben kell lennünk."

Amerikai Volvók



Miután a Volvo Cars bejelentette, hogy az Egyesült Államokban új gyárat létesít, most további információkat közölt a cég. Az 500 millió dolláros beruházással épülő üzem Charleston (Dél-Karolina) mellett lesz, míg a gyártásindítás 2018-ra tehető.

A létesítmény 4000 főt foglalkoztat majd.



Színes kormánybetéttel és légbeömlő keretekkel lehet feldobni az utasteret



Seat Ibiza

Friss lendülettel

A Seat Ibiza aktuális nemzedékén egy „rendhagyó" második modellfrissítést is végrehajtott a gyártó – a típus nyár végén érkezik a kereskedésekbe. A facelift legfontosabb hozadéka az új, háromhengeres, 1,0 literes benzinmotor megjelenése, mely atmoszferikus (75 LE) és turbós kivitelben (90 vagy 110 LE) egyaránt elérhető. Szintén újdonság a hengerlekapcsolás funkcióval ellátott 1,4 literes, 150 lóerős TSI, illetve az 1,4-es, háromhengeres TDI, amely 75, 90 és 105 lóerővel áll rendelkezésre. Ami a designt illeti, csak minimális különbségek vannak a felmenőhöz képest (átrajzolt lámpák), belül pedig a tükrözésre is képes új, multimédiás fejegység premierje említendő. A típus továbbra is elérhető három- és ötajtós, valamint kombi verzióban.



Jön a Dawn!

A Rolls-Royce hivatalosan is bejelentette, hogy 2016 első negyedévében új kabrió modellel jelentkezik. A Wraith alapjaira épülő vászontetős a legendás Dawn nevet kapja: először 1949-ben használta a márka a Dawn típusnevet (képünkön az 1952-es típus), utoljára pedig 1998-ban volt ezen a néven (Silver Dawn) modellje a Rolls-Royce-nak.



HIRDETÉS





190 lóerővel érkezik a Pulsar topmodell

Új arculat, új modellek



Nyolc év után új Nissan-szalon nyílt Pécsett. A Ste-Ba Kft. márkakereskedése azonban azért is fontos, mert hazánkban először itt valósult meg a Digital Retail Concept szalonarculat. Ennek a lényege, hogy az interneten autót konfiguráló ügyfelet egy alapvetően digitális információra épülő szalonban fogadják, ahol a tanácsadóval rögtön az ő konfigurációját tudják megbeszélni a táblagépek, illetve a tartozékfal segítségével. Mivel a kereskedés előre értesül a vásárló szándékáról, a megfelelő tesztautóval is tud készülni a próbaútra. Az is fontos változás, hogy minimális a „papír alapú kommunikáció", az ügyfél rögtön e-mailben kapja meg az információkat. A Nissan márkakereskedések egyébként 2016 végéig mind megújulnak, s ezzel párhuzamosan elektromos autó értékesítési/töltőpont is kialakításra kerül majd bennük. Pécsett mutatkozott be két sportos Nissan is: a Pulsarból megjelent a 190 lóerős 1.6 DIG-T topmodell (5 730 000 Ft), illetve a Juke-ból már elérhető a Nismo RS változat. Utóbbi kézi váltóval és fronthajtással (218 LE) 7 344 000, míg az automata váltós, 4x4-es modell (214 LE) 8 014 000 forinttól vihető haza.

CVT-váltóval is konfigurálható a Juke Nismo RS



Mercedes G-osztály



Átlényegült az ikon



A Mercedes G-osztály az autógyártás egyik állócsillaga, hiszen a modell külseje kis túlzással 36 évvel ezelőtti premierje óta változatlan. A típust most kicsit ráncba szedték: elsősorban műszaki változásokról van szó, hiszen kívülről az új felnik és lökhárítók, míg az utastérben a módosított központi kijelző és a műszerfal átdolgozása említésre méltó. A 3,0 literes dízel immár G 350 d néven fut, s 211 helyett 245 lóerőt teljesít, a nyomatéka pedig 540-ről 600 Nm-re nőtt. A G 500-asban viszont teljesen új motort köszönthetünk, a 4,0 literes, V8-as biturbó 422 lóerőt teljesít (ez a blokk az AMG GT és az AMG C 63-as átirata). Még ennél is erősebb az AMG G 63-as, melynek 571 lóerős, 5,5-ös V8-asa 27 lóerővel izmosodott, míg a V12-es AMG G 65-ös 6,0 literes erőforrása 612 helyett 630 lóerőt produkál. Utóbbi nyomatéka 1000 Nm!

PROMÓCIÓ



Ferrari 360 Modena (1999)

A lapos, könnyű és erőteljes 360 Modena megjelenése a Ferrari új korszakának nyitányát jelentette. Ez a modern Berlinetta 400 lóerős motorjával a 295 km/órás sebességet is elérheti.

A Ferrari újkori dizájnfilozófiája legtisztább formájában a Modena 360-ban testesült meg, amely három évtizedes fejlesztőmunka eredménye volt. A maranellói mérnökök fő gondja az volt, mivel töltsék be az ünnepelt 355-ös helyét. A méltó utódnak mindenképp felül kellett múlnia a nagy elől teljesítményét. Ezt úgy érték el, hogy jelentősen csökkentették az autó tömegét, és felhasználták az aerodinamika terén szerzett legfrissebb tudást, ami oly nagy sikerekhez segítette hozzá a márkát a Formula-1-ben.

Az autót az 1999-es Genfi Autószalonon leplezték le a sajtó és a közönség nyilvánossága előtt. Mindenki egyből láthatta, hogy egy teljesen új autóval áll szemben. Ahol csak lehetett, könnyűfém ötvözeteket és alumíniumot alkalmaztak. A motorblokk és a váltóház anyagának pedig könnyű öntvényeket választottak. A V8-as motort 3,6 literesre bővítették, teljesítménye így eléri a sokkoló 400 lóerőt. Padlógázzal a gép 4,5 másodperc alatt gyorsul 100 kilométeres sebességre.

Kapható az újságárusoknál!
Új, 10 részes magazin a legendás márkáról, valósághű Ferrari-makettekkel! 360 Modena Ferrari-makettel most csak 1590 Ft-os bevezető áron!

Vagy fizessen elő kedvezményes áron!
Autó-Motor előfizetőknek a 10 részes sorozat csak 17 900 Ft-os áron. Előfizetés a Kossuth kiadónál: www.kossuth.hu

Hazai vonatkozás



A Federal-Mogul MicroTorq tömítőeleme elnyerte az Automotive News PACE díját. Az elismerés azért fontos, mert a tömítőelemek az F-M kunszigeti gyárában (képünkön) készülnek. A MicroTorq fém-gumi tömítőelemek a hasonló termékekkel összevetve akár

80%-kal hatékonyabban csökkentik a súrlódási veszteséget.

Prémium-szinten



A Lukoil a fogyasztói igényeket és a piaci trendeket szem előtt tartva TOP N néven

prémiumbenzinnel és -gázolajjal bővíti magyarországi kínálatát.

A hazai Lukoil kutakat üzemeltető cég szerint minden második vásárló azért dönt a magasabb minőséget képviselő benzin vagy gázolaj mellett, mert tapasztalatai szerint ezek használatával kevesebbet fogyaszt a gépjárműve.

Első negyedév

Audi

Az Audi kiváló eredménnyel zárta 2015 első negyedévét: a márka értékesítései az előző év azonos időszakával összehasonlítva 6,1%-kal, 438 229 példányra nőttek. Januártól március végéig 14 651 milliárd euró árbevételt és

1,422 milliárd euró profitot könyvelhetett el az ingolstadti prémiumgyártó.

Audi TT Clubsport

A legek TT-je

Az Audi TT-ben rejlő lehetőségeket szeretné megmutatni a gyártó a TT Clubsport tanulmányautóval. A modell eleve nagyon dögös a 14 centivel szélesített karosszériával és a hatalmas hátsó szárnnyal, az igazi különlegesség azonban a gépháztető alatt lapul. A 2,5 literes, öthengeres turbómotor elektromos légsűrítőt kapott, így amellett, hogy a teljesítményt 600 lóerőre emelték, az Audi szerint gyakorlatilag megszűnt a turbólyuk. Ezzel a motorral és az 1396 kg-os csökkentett tömeggel már az R8-assal egy ligában játszik a TT Clubsport, hiszen 3,6 másodperc alatt gyorsul százra, végsebessége pedig 310 km/óra.





Okos kamera



Az új Land Rover Discovery Sportban debütált sztereo-videókamera segítségével most sikerült a Boschnak elsőként elérni, hogy az automatikus vészfékezés kizárólag a kamerarendszer adatai alapján valósuljon meg - más esetben rendszerint ehhez radarszenzor, vagy a radar- és videószenzor kombinációja szükséges. A kiváló lencséknek és a képszenzoroknak köszönhetően a horizontális látószög eléri az 50 fokot, miközben a 3D-s távolságmérés hatótávolsága több mint 50 méter. A kamera a térbeli érzékelés miatt képes arra, hogy egyedül a videójel alapján meghatározza például az előttünk haladó jármű távolságát. Az új Land Rover Discovery Sport a vészfékasszisztens mellett további kameraalapú vezetéstámogató funkciókat kínál a Bosch sztereo-videókamera rendszerére alapozva. Ezek közé tartozik például a táblafelismerő, vagy a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer.

Kreatív reklám

A fővárosi Operaház előtt parkolt egy napon át egy Range Rover Evoque, amellyel - igencsak szokatlan módon - egy balatonfüredi Picasso-kiállítást reklámoztak. Az akció szervezői a fővárosba érkező külföldi turisták figyelmét szerették volna felhívni a vidéki eseményre, ennek jegyében az autóra Picasso egyes képeit festették. A projektnek jelzésértékű üzenete van az autópiac számára is, hiszen a kulturális intézmény kizárólagos autós partnere a BMW, a Land



Rover pedig egyre inkább (ismét) komoly piaci vetélytársa a német márkáknak.

HIRDETÉS

RIAL KÖNNYŰFÉM FELNIK
rial.hu



SERVICO
SERVICO Kft. 1037 Budapest, Bécsi út 275.
Telefon: 387-8287, 436-9100
info@rial.hu • servico.hu
rial KÖNNYŰFÉM FELNIK



Állítható hátsó szárnnyal büszkélkedhet a dögös tanulmányautó



Győztek a Műszakik!

A Budapesti Műszaki Egyetem „Műszakik" csapata nyerte a VIII. Nemzetközi Aventics Pneumobil Versenyt Egerben – a sűrített levegővel hajtott járművek viadalán hét ország 47 csapatát előzték meg a budapesti egyetemisták. Bár a Műszakik a ügyességi futamban nem kerültek a három legjobb közé, a távolságiban és a gyorsulásiban is győztek, bebiztosítva ezzel az összetett elsőséget. A versenyen különdíjakat is osztottak, a legötletesebb konstrukciónak járó elismerést a The Kris Kingles (Litvánia) kapta, míg a leginnovatívabb csapatnak a Mekk MestAIR-t (Miskolci Egyetem) választották. A legjobb futóműért is külön díjat osztottak, aminek a True-AIR (Románia) team örülhetett, a legnagyobb elért sebesség kategóriában pedig a Műszakik kaptak elismerést.

Új kompakt a Fiattól!

A Fiat az Isztambuli Autókiállításon rántja le a leplet vadonatúj, kompakt limuzinjáról. A Tofasszal kooperációban tervezett modell (Törökországban, Bursaiban gyártják majd) értékesítése idén novemberben kezdődik Törökországban, majd fokozatosan vezetik be az európai, közel-keleti és afrikai piacokon, több mint 40 országban. A Linea utódjának tekinthető típus a Fiat reményei szerint kulcsszerepet játszik majd a márka eladásainak fellendítésében, főleg, hogy ötajtós és kombi kivitel is szerepel a tervekben.

HIRDETÉS

RENAULT
Passion for life

Renault CLIO

Ahány Renault Clio, annyi ok a rajongásra.
Te melyikbe szeretnél bele?



már
2 990 000 Ft-tól

Gyere el, próbáld ki a Clio Hetek alatt és nyerj VIP jegyet a Forma 1-re és a WSR-re!

Az ajánlat 2015. április 1-től május 31-ig, vagy a készlet erejéig érvényes. A garancia 5 év vagy 100 000 km, a kettő közül a korábban elért érték erejéig. Clio vegyes fogyasztás l/100 km: 3,5–6,3; CO_2-kibocsátás g/km: 90 – 144. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás, illetve CO_2-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredményei. A képen látható autók illusztrációk! Jelen tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül ajánlattételnek, részletek márkakereskedésünkben!

A Renault ajánlásával elf

renaultbudapest.hu

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

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

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

Mesterhármas



Harmadik alkalommal részesült a hazai és nemzetközi gazdasági szféra egyik legértékesebb kitüntetésében a **Hyundai**, hiszen 2013 és 2014 után ismét elnyerte az üzleti élet szakemberei mellett a vásárlók véleményét is tükröző hazai Superbrands és Business Superbrands címeket. Képünkön Kovács Pál márkaigazgató.

Méltó módon



Ahogy az elmúlt években megszoktuk, a Concorso d'Eleganza Villa d'Este rendezvényre mindig különleges tanulmányautókkal készül a **BMW**. Idén a 3.0 CSL Hommage káprázztatja el a közönséget: a modellel, melyről egy ízelítő fotót tett közzé a márka, a 70-es évek legendás BMW kupéját, a 3.0 CSL-t élesztik újjá.

Piacbővítés

A Toyota az idei esztendő utolsó negyedévében vezeti be a török piacra a **Lexus** márkát - a japán luxusmárka első kereskedése Isztambulban lesz. A Lexus nem véletlenül döntött a törökországi bővítés mellett, ugyanis az előrejelzések szerint idén 100 ezer új prémiumautót vesz majd fel a piac a 2014-es 80 ezer példánnyal szemben.

LEXUS

Tudta-e?

Egy amerikai kutatás szerint az automatizált, önvezető autók rosszullétet, émelygést okozhatnak a bent ülőknek, főleg a sofőrnek. A teszten minden második utas panaszkodott hányingerre.

BMW-újdonságok



Állandó megújulásban

4,9 másodperc alatt sprintel 100-ra az összkerékhajtású M235i kabrió

Új változatokkal bővíti palettáját a nyár folyamán a BMW. A 2-es kabrió esetében újdonság, hogy az M235i topmodell immáron összkerékhajtással is konfigurálható, illetve a 20d verzió 190, míg a 25d változat immáron 224 lóerős. A 2-es Gran Tourer kínálatában két új belépőmotort köszönthetünk: a 16i-ben az 1,5 literes, háromhengeres benzinmotor dolgozik 102 lóerős teljesítménnyel, míg a 16d modellt az 1,5 literes, háromhengeres dízel hajtja 95 lóerővel. Augusztustól az X5-ös négyhengeres változata (25d) is megújul, a 2,0 literes dízelmotor 218 helyett 231 lóerős teljesítménnyel érkezik. A 4-es sorozat esetében is akad újdonság, hiszen a 20d-k 184 helyett 190 lóerővel állnak csatasorba.

Rolls-Royce Wraith Inspired by Fashion

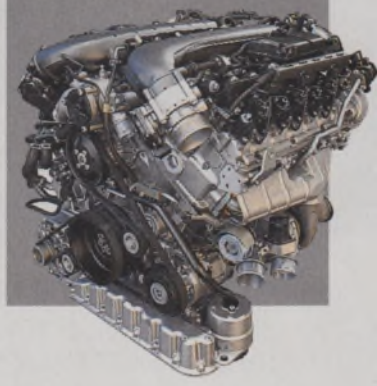
Inspiráció gyanánt



A tavalyi évben eladott Rolls-Royce Wraith kupék 95%-a az egyedi igényeket kielégítő Bespoke műhelyben készült, de a gyár úgy érezte, hogy még mindig nem költenek elég pénzt náluk az ügyfelek. Ezért a gyártó ihletet ad nekik az Isnpired by Fashion elnevezésű autóval. A modell kétszínű fényezése az „andalúz fehér és sarki fehér" színekből áll össze, a hagyományosan kézzel festett díszcsík pedig piros. A belső térben a fehér és a fekete a két alapszín, amelyet halványzöld részletek egészítenek ki az ülések varrásán és a kormányon.

Jövőkép

A VW-csoport a Bécsi Motorszimpóziumon mutatta be legújabb fejlesztésű motorjait. Az újdonságok közül a háromhengeres koncepciómotor remekül példázza, hogy milyen potenciál rejlik a belső égésű motorokban - a kis motor az elektromos légsűrítő és a turbófeltöltő jóvoltából 272 lóerőt szabadít fel. Ezzel szemben két olyan motorról is lerántották a leplet, melyek hamarosan sorozatgyártásba kerülnek: jön a 2,0 literes Audi TFSI benzinmotor 190 lóerővel, illetve a W12-es óriásblokk új kiadása (képünkön). Utóbbi 608 lóerővel és 900 Nm-es csúcsnyomatékkal büszkélkedhet, így ideális lehet a jövendőbeli Bentleykbe, vagy akár a következő Audi A8-ashoz és VW Phaetonhoz is.



Mondja el véleményét!

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

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

Légkondi? Rosszul csinálod!

Nyakunkon a forróság, tűz a nap, az autók utastere okádja a meleget - feltéve, ha nincs benne légkondi. A probléma a képen látható módon is megoldható, de szerencsére ritkán látni ilyesmit. Fontosabb, hogy figyeljünk a klímarendszer állapotára, tisztaságára, Szerviz sztori rovatunk aktuális epizódja is erről szól!





Nincs szünet

Idén is folytatódik a Hankook Tire Abroncsadományozási Programja, ami Magyarország legnagyobb ilyen jellegű akciójává nőtte ki magát. A 2012-ben útjára indított kezdeményezés keretében eddig összesen több mint 4600 db gumiabroncsot osztott ki a vállalat, megközelítőleg 100 millió forint értékben, olyan közhasznú szervezeteknek, amelyek munkájukkal a társadalom számára fontos szolgálatot végeznek. A 2015-ös program keretében a Hankook ismét olyan kisebb nonprofit szervezeteknek kíván segítséget nyújtani, amelyek méretükből fakadóan egyébként ritkán, vagy csak nagy erőfeszítések árán jutnának támogatáshoz. Közülük most háromszáznál is több részesülhet majd abroncsadományban. A pályázathoz kapcsolódó minden információ a www.hankookadomany.hu oldalon érhető el, illetve a szükséges benyújtandó dokumentumokat is itt lehet feltölteni 2015. július 15-ig.

PROMÓCIÓ

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: KÖZLEKEDÉS AZ AUTÓPÁLYÁKON

Fokozott figyelemmel a sztrádákon is!

A nyári idegenforgalmi szezonban, de az ezt megelőző időszakban is jelentősen megnő a gyorsforgalmi utak és ezen belül az autópályák forgalma. Ezért nem árt tisztában lenni néhány dologgal, hogy miként közlekedhetünk biztonságosan az ilyen típusú útszakaszokon. Mivel a sztrádákon nagy sebességgel haladunk, a követési távolság még hangsúlyosabb szerepet kap a közlekedésben, mint máshol, és arról se feledkezzünk meg, hogy a jobbratartás mindig kötelező! Az autópályán való közlekedés egyik legfontosabb alapszabálya, hogy a leállósávot csak indokolt esetben használjuk (pl. műszaki hiba) - hosszú ideig ott tartózkodni életveszélyes. Az sem mellékes, hogy a hosszú utazás és a sok esetben ingerszegény környezet jelentősen csökkentheti a vezetéshez nélkülözhetetlen összpontosítási képességet, ehhez pedig „társulhat" a meleg is. Ezért kétóránként iktassunk be pihenőt egy kis mozgással, fogyasszunk ásványvizet, és máris könnyebb lesz koncentrálni, ha pedig gyermekek is utaznak az autóban, az árnyékolásra is fordítsunk gondot. A felelős sofőr persze nemcsak magára és utasaira, hanem az autójára is odafigyel: a biztonságos közlekedéshez az is hozzátartozik, hogy hosszú utak előtt érdemes ellenőrizni a jármű folyadékszintjeit és a guminyomást. Hogy gondtalan legyen az utazásunk, indulás előtt célszerű tájékozódni az aktuális forgalmi viszonyokról (pl. utinform.hu).

20 éve a balesetek megelőzéséért
ORFK-OBB



www.baleset-megelozes.eu



A változás sz

A modell 40. évfordulóján debütált a frissített kivitel, amely háromhengeres motorral is elérhető lesz!



A 326 lóerős 340i 5,2 másodperces 0-100 km/órás gyorsulással büszkélkedhet!

Nem mintha egy fikarcnyit is elavultnak tűnne az aktuális 3-as BMW, a félidős modellváltás amolyan kötelező kör: modernizálni kell a formatervet, a technikai területeket pedig tovább csiszolják. Ami a külsőt illeti, óvatosan és jó érzékkel nyúltak a részletekhez, hátul immáron LED-es fényforrások világítanak, míg elöl a módosított lökhárító jegyzi a frissítést. Ha viszont nem álló helyzetben, hanem menet közben vesszük szemügyre a 3-ast, rögtön feltűnik a leginkább lényeges különbség: a halogénizzós lámpával ellátott modell két-két pontszerű nappali fénnyel világít, míg a xenon fényszóró helyébe lépő új full-LED-es egység esetén a menetfény látványosabb rajzolatú koronagyűrűvel büszkélkedhet. A belső térben nagyítóval kell keresni a változásokat, hiszen a friss anyagok használatában és az enyhén átvetett középkonzolban szinte ki is merülnek, ezzel szemben technikai fronton több újdonság is van. Például az új 3-as lesz az első modell a szegmensben, amely a ma elérhető leggyorsabb mobiltechnológiát, az LTE-t is támogatja. Szintén fontos, hogy a parkolóasszisztens immáron a teljesen automatikus párhuzamos bemanőverezéssel is a vezető segítségére lehet, sőt, az aktív parkolássegítő rendszer már automatikusan aktiválja az orr-részre szerelt parkolószenzorokat.

A MODELLFRISSÍTÉS igazi szenzációját azonban a motorpaletta hozza. A 318i jelű benzines alapverzióban bevetik az 1,5 literes, háromhengeres, benzines turbómotort, melyhez nyolcfokozatú automatikus váltó is társítható – a blokk megjelenésével búcsúzik a PSA-val közös fejlesztésű, 1,6-os turbó benzines. A 136 lóerő csúcsteljesítményű egységgel 8,9 másodperc alatt gyorsul 100-ra az újdonság, vegyes fogyasztása pedig 5,0 literre adódik, vagyis papíron ígéretesnek tűnik. A kínálatban maradtak a 2,0 literes, négyhengeres benzinesek is: a



A 3-asokból az elmúlt 40 évben 14 millió példányt értékesített a márka, ezzel pedig a BMW legnagyobb darabszámban gyártott típusává vált

ele



A három éven keresztül díjmentesen frissülő navigáció és a színes head-up display is újdonság



20i továbbra is 184 lóerős, ám a 28i helyébe lépő 30i 245 helyett 252 lóerőt produkál. A facelifttel leköszönt a 35i egység is, a 326 lóerőre izmosított 3,0 literes, hathengeres (korábban 306 LE) immáron 40i néven kerül piacra. A kínálat csúcsán továbbra is az M3-as sportszedán áll, a hatgangos kézi váltóval vagy hétfokozatú, duplakuplungos automatával konfigurálható modellben 431 lóerőt teljesít a 3,0 literes, soros hathengeres turbómotor.

Szkander!





A frissített 3-as legnagyobb ellenfele hagyományosan az Audi A4-es és a Mercedes C-osztály. A négykarikás modell jelenlegi kivitele (B8) egy modellfrissítéssel 2007 vége óta kapható, de a limuzin, kombi, allroad és RS 4 sportverzió (Avant) kivitelben elérhető típust még idén lecseréli az Audi. A stuttgarti vetélytárs jóval frissebb az Audinál, hiszen az aktuális C-osztály piaci bevezetése óta még egy év sem telt el (a félidős facelift csak 2017-re tehető). A kombi karosszériával is elérhető modell nagy fórja, hogy két hibrid (benzines: C 350e; dízel: C 300 BlueTEC Hybrid) és két sportváltozat (63 AMG és 450 AMG) is szerepel a palettán.



Új külső fényezéseket kapott az M3-as topmodell



Alapárasak a LED-es hátsó lámpák

Tudta-e?

A 163 lóerős 320d EfficientDynamics Edition típus vegyes fogyasztása 3,8 l/100 km, ezzel pedig a legtakarékosabb verzió a 3-as kínálatban.

A DÍZELKÍNÁLAT még inkább zavarba ejtően bőséges, hiszen a 2,0 literes négyhengeres rögtön öt változatban készül. A 16d 116, a 18d 150, a 20d EfficientDynamics Edition 163, a 20d 190, míg a biturbó 25d 218 lóerővel büszkélkedhet. Természetesen a 3,0 literes dízelek sem hiányozhatnak, a 30d 258, míg az ikerturbós 35d 313 paripával rendelkezik. Utóbbihoz alapáron jár az xDrive összkerékhajtás, de opcióként a háromhengeres kivételével az összes benzineshez elérhető, míg a dízeleknél ugyancsak a belépőmodell az egyetlen, amelyhez nem konfigurálható.

A nyáron piacra kerülő újdonság kapcsán jövőre is tartogat egy komoly meglepetést a gyártó: 330e néven érkezik a benzines plug-in hibrid változat. A 2,0 literes benzinmotor és a villamos egység együttes teljesítménye 252 lóerő, azonban a szédítő adat a 2,1 literes átlagfogyasztás!

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: BMW


NISSAN
Innovation
that excites

nismo



ÉREZD A NISMO EREJÉT!

Eljött az idő, hogy megismerd a gyárilag tuningolt versenyautók féktelen szenvedélyét és átadd magad a legyőzhetetlenség érzésének. Itt az új Nissan Juke NISMO RS. A 218 lóerő nem pusztán erő és energia, hanem szenvedély, hatalom és kiváltság, amit csak a teljesítmény valódi megszállottjai birtokolhatnak. Szorítsd keményen a kormányt, taposs bele a gázpedálba, és érezd ahogy az 1,6 literes turbómotor által szabadjára engedett 218 lóerő beleprésel a Recaro® sportülésbe, miközben a tesztoszteron és az adrenalin tetőtől-talpig szétárad a testedben!

Érezd a legyőzhetetlenség erejét!
Próbáld ki az új Nissan Juke NISMO RS-t személyesen!

A képek illusztrációk. Jelen hirdetésben közölt adatok és tények kizárólag tájékoztató jellegűek, nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak.
Kombinált üzemanyag fogyasztás 7,2-7,4 l/100 km, kombinált CO_2 kibocsátás: 165-169 g/km

VW-variác

R Variant



Telekjáró, pályaautó és a hétköznapok hőse – új értelmezést kapott a Golf kombi.

Ilyen volt!



1990–1991

Ausztriában, a Steyr-Daimler-Puchnál szereltek alvázat a Golf II Syncro karosszériája alá, amitől az 12 centivel került magasabbra, a hasmagasság 63 mm-rel gyarapodott, 18 centire. 7735 darab készült, a tervezett mennyiség fele…



Ilyenkor se jön zavarba, de azért az aszfaltút az Alltrack terepe



Nem túl izgalmas az R-belső, de legalább semmi nem vonja el a figyelmet a külvilág történéseiről



Versenypályán hajtottuk, ezért az igért 7,7 l/100 km-es fogyasztásról nem tudunk érdemben nyilatkozni



2x2 kipufogócső és szolid diffúzorbetét jelzi, hogy a 300 lovas R Variant előzött le minket

Alapvetően racionális vásárlóknak készül a Golf Variant, ehhez képest most csupa olyan változattal bővítik a kínálatot, amivel az érzelmekre próbálnak hatni: a kalandvágyóknak itt az Alltrack nevű soft-terepes, a forrófejűeknek az R Variant, a sportos és takarékos GTD meg amolyan aduász.

3 centivel emelték meg a Golf Alltrack hasmagasságát, méghozzá úgy, hogy a rugók 20 mm-rel hosszabbak, a maradék 10-et a nagyobb átmérőjű abroncs adja. Nem spóroltak a műanyag védőburkolattal sem, igaz, a nagyját ezüstösre fényezték – ezen is látszanak majd a karcok. Ehhez a modellhez programozták az ötödik generációs Haldex központi differenciálmű és a menetstabilizáló vezérlését. Off-Road módba kapcsolva sokkal hamarabb működésbe lép a fékezéses differenciálzár, és alapvetően 50:50% arányban osztja el a nyomatékot a tengelyek között. Még akkor is képes továbbhaladni az Alltrack, ha két kerék a levegőben van, és a nedves-agyagos emelkedőn is fel tud hajtani különösebb probléma nélkül. Lejtmenetvezérlőre is hagyatkozhatunk, a kezdeti sebességet (max. 30 km/óra) tartva engedi le az Alltracket az elektronika.

AZ ALLTRACK persze bevallottan nem igazi terepjáró, a felfüggesztést is úgy hangolták át, hogy a 3 centis emelés ellenére ugyanolyan nagy kanyarsebességet érjen el, mint a hétköznapi Golf kombi. Magyarországon csak összkerékhajtással lesz majd elérhető ez a modell, 1,6 és 2,0 literes TDI, valamint 1,8 literes TSI motorral. A körítés sokat ígér, de alapvetően közútra lőtték be az Alltracket, ahol minden akadállyal – padka, hóesés – meg tud birkózni.

AZ R VARIANTRA ez már csak feltételes módban igaz. Alatta ugyan szintén összkerékhajtást találunk, de itt nem felfelé, hanem lefelé vitték a karosszériát, és nem terepre, hanem versenypályára hangolták az összkerékhajtást. A VW első igazi sportkombija – az USA-ban Sportwagen néven fut ez a felépítmény – 300 lóerős teljesítménnyel

iók Variantra




Praktikus, izmos és alacsony fogyasztású – sokoldalú autó a GTD


A karmokról lehet felismerni a 184 lóerős dízelt


Jellegzetes retrószövetnek örülhetünk

nagyon szépen és kezesen terelhető. A DSG-váltó mindig a megfelelő fokozatban van, igazából fel se merült bennem, hogy a váltófülekkel matassak, inkább arra koncentráltam, hogy tartsam a lépést az előttem haladóval az Ascari versenypályán. A gyakori nagy fékezés ellenére se mutatta fáradás jeleit a rendszer, a kormányzás pontos, gázelvételre épp csak annyi terhelésváltási reakció jön, ami segít ráfordulni az ívre, egyébként bátran tapostam a gázpedált. Utóbbiban támogatott, hogy itt már minimális kormányelfordításra is kapnak a hátsó kerekek nyomatékot (ha az első kereknek kevesebb hosszirányú erőt kell átvinni a talajra, több keresztirányú erővel képes megbirkózni), ráadásul a differenciálzárak itt úgy dolgoznak, hogy az ívbelső kereket fékezik, hogy ezzel is segítsék az elfordulást. A Golf R Variantnak nincs ellenfele, vagy teljesítmény, vagy összkerékhajtás híján nem érnek a nyomába a társai. Mielőtt azonban még nagyon belelkesülne valaki, jöjjön a hidegzuhany: a Porsche Hungaria kereslet hiányában nem forgalmazza a Golf R Variantot.

A GTD ANNAK LEHET a legjobb választás, aki nem versenypályára, hanem a hétköznapokra keres magának egy sportos kombit. A 184 lóerős dízelmotor is szépen húz, miközben a fogyasztása is ésszerűbb keretek között mozog, mint az R-nél, ráadásul nekem személy szerint jobban is tetszik a belső kialakítás. Az R Variant belsejében a zongoralakk-fekete és a szürke bőr az uralkodó, a GTD-ben ellenben a hűtőrács mintázatát is látjuk a betéteken, aztán itt van a golflabdát mintázó váltógomb és az ülések jellegzetes, négyzetrácsos szövetkárpitja. Itt nem siet a segítségünkre összkerékhajtás, ha nagy tempóval esünk be egy kanyarba, de a sportfutómű átlag feletti agilitást garantál. A hatalmas raktér a felmerülő szállítási igényt jó eséllyel képes kielégíteni, miközben a sportos autóvezető se érzi magát mellőzöttnek – ha nem 8,6 (kézi váltó), vagy 9,1 (DSG) millió forint szerepelne a Golf GTD Variant árcédulájáján, ez lenne az ideális családi autó...

Fényautó



A RETTmobil elnevezésű szakmai kiállításon mutatta be a VW a Golf Alltrack alapjára felépített parancsnoki járművet. Kívülről a figyelemfelkeltő fóliázás és a fényhíd jelenti a változást, belül különféle digitális rádiórendszerek fogadására, extra kapcsolóknak is találtak helyet. Ezen felül egy baleseti adatokat rögzítő berendezés (fekete doboz) is van a fedélzeten, hiszen a megkülönböztető jelzést használó járművek az átlagosnál gyakrabban karamboloznak.

VW GOLF	Alltrack 2.0 TDI	GTD Variant	R Variant
Összlökettérfogat (cm³):	1968	1968	1984
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel	S4/16 turbódízel	S4/16 turbó
Max. telj. (kW/LE/perc):	135/184/3500-4000	135/184/3500-4000	221/300/5500-6200
Max. nyomaték (Nm/perc):	380/1750-3250	380/1750-3250	380/1800-5500
Hossz./szél./mag. (mm):	4578/1799/1515	4575/1799/1470	4596/1799/1467
Tengelytáv (mm):	2630	2631	2630
Tömeg/teherbírás (kg):	1584/571	1475/600	1574/581
Csomagtér (l):	605-1620	605-1620	605-1620
Üzemanyagtank (l):	55	50	55
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	7,8	7,9	5,1
Max. sebesség (km/h):	219	231	250
Átlagfogy. (l/100 km)*:	5,7/4,6/5,0	5,2/4,0/4,4	8,7/6,1/7,0
CO_2-kibocsátás (g/km):	132	115	164
Alapár (Ft):	8 274 430	8 605 900	nem forgalmazzák

*város/országút/vegyes

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: VW

Ilyen volt!



1988-1993
Corsa A GSi



2007-2015
Corsa D OPC

A sportos Corsák története egészen az első generációig nyúlik vissza, a Corsa A GSi 1,6 literes szívómotorja 101 lóerős volt. A következő három nemzedéknél (B, C, D) is GSi jelzést viseltek a sportmodellek. 2007-ben ezzel párhuzamosan megjelent a Corsa D OPC, melyből 23 000 példány fogyott. 1,6-os turbómotorja alapból 192, a Nürburgring Edition 210 lóerőt tudott.

VIDEÓ:
automotor.hu/-610872

A kis élha

Megkergettük az új, erősebb és gyorsabb Corsa OPC-t, melynek az ára is bombajó!

Alig pár hónappal az ötödik generáció (Corsa E) bevezetése után szoritóba lépett az Opel Performance Center konditermében edződött gyári tuningos verzió. Az új Corsa OPC pedig több szempontból is jó eséllyel indul a kisautók ketrecharcában: például az olyan prémiumos és divatos ellenfeleket leszámítva, mint az Audi S1-es (231 LE), a Citroën DS 3 Racing (207 LE), vagy a Mini John Cooper Works (231 LE), jelenleg a villámos márka izomgolyójának van a legnagyobb muszklija!

Ráadásul nemcsak teljesítményben, hanem látványban is ott van a szeren! Szigorú fellépéséről egyebek mellett vagány spoilerkészlet, OPC-stílusú alufelni, 10 mm-es ültetés, valamint a hátsó lökhárító diffúzorbetétje és két kidörgője gondoskodik. Az igazsághoz tartozik azonban, hogy az orrköténybe vágott beömlőkön kívül a gépháztető légzőnyílása is csupán hatásvadász, kamu stíluselem: itt bizony egy deka levegő sem jut be, mivel tömör műanyag - szóval, jól áll neki a távolság. Meg aztán a menetpróbán csatasorba állított gépeket a marconább és nagyobb leszorítóerőt termelő opciós tetőspoilerrel (50 000 Ft), valamint teljesítménycsomaggal is felvértezték. Ez utóbbi 699 000 forintért cserében a 17-esnél egy mérettel nagyobb, 18 colos keréktárcsákat és nagy teljesítményű Michelin abroncsokat, Brembo fékrendszert (elöl 308 helyett 330 mm-es tárcsákkal), valamint Drexler korlátozott zárású mechanikus differenciált tartalmaz.

BELÜL A REMEKBE szabott Recaro sportülések mellett már csak statisztaszerep jut a hatásfokozásban az olyan kötelező részleteknek, mint az alján egyenesre csapott sportkormány, az alumínium pedálsor, az egyedi váltógomb és a számlapok. Az ülések kanyarban határozott oldaltartást nyújtanak, ugyanakkor egészen kényelmesek, mi több, a kormánnyal együtt akár fűthetők is. Ha már itt tartunk, az extralistán minden beikszelhető, ami a többi Corsához, például sávelhagyásra és ráfutásos ütközésveszélyre figyelmeztetés, táblafelismerés, követésitávolságjelzés, vagy éppen IntelliLink multimédiás rendszer - nyoma sincs már az egykori sportkocsik spártai jellegének.

Tornacipő

A sportfutóművet a Koni frekvenciaszelektív lengéscsillapítói támogatják, melyek a karosszéria mozgásának függvényében keményítenek be: magyarul rossz úton, vagy amikor a hegyi szerpentinen durván megkergetjük az autót. Ez pedig a sperdiffivel igazán szórakoztató! Mielőtt az ívbelső kerék veszítene a tapadásából és kipörögne, a szerkezet átküldi a másik oldalra a vonóerőt, és gyakorlatilag ráhúzza a kocsi orrát a kanyarra. Hogy a vezető ezt maradéktalanul kiélvezhesse, az ESP-nek van engedékenyebb Competition módja, de akár teljesen ki is kapcsolható.



A sperdiffit is tartalmazó „teljesítménycsomaggal" felszerelve vérbeli kanyarvadász a Corsa OPC

rcos



Jól áttekinthető, de sajnos kevés a fantázia a műszerfalon



A dögös Recaro ülés széria, a bőrkárpit már opciós

OPEL	Corsa OPC
Összlökettérfogat:	1598 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	152 kW (207 LE) 5800/perc
Max. nyomaték:	245 (280*) Nm 1900-5800/perc
Hossz./szél./mag.:	4021/1736/1479 mm
Tengelytáv:	2510 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1472/1464 mm
Fordulókör:	11,3 m
Saját tömeg/teherbírás:	1293/377 kg
Csomagtér:	285/1090 l
Üzemanyagtank:	45 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,8 s
Maximális sebesség:	230 km/h
Város/országút/vegyes:	9,9/6,2/7,5 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	174 g/km
Alapár:	5 753 000 Ft

*ideiglenes túltöltéssel



A tetőspoilerre felárért még egy „szintet" húznak



Látványos, de nem igazán hangzatos a kétcsövű Remus kidörgő

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: OPEL

AZ ADAM R2-ES raliautótól származó 1,6 literes blokkra optimalizált turbófeltöltő, áttervezett töltőlevegő-hűtő és új szívócső került, de módosították az injektorokat és a vezérlőelektronikát is. Végül a négyhengeresre alacsony ellennyomású, kétcsövű Remus sportkipufogót akasztottak. Így a teljesítmény 15 lóerővel, 207-re emelkedett, a 245 Nm-es nyomaték pedig 1900-5800/perc fordulat között folyamatosan kiaknázható – túltöltéssel ez 10 másodpercig 280 Nm-re nőhet. Megy is a Corsa OPC, mint a mérgezett egér, elődjénél fél másodperccel hamarabb, 6,8 alatt ugrik százra! Nem kevésbé impozáns, hogy a 80-120 km/órás előzési rugalmasság ötödik fokozatban 6,4 másodpercig tart (-0,3 s) és 230 km/óra a vége. Közben az alaposan átdolgozott hatfokozatú sebességváltóval jól lehet „kavarni", mert a kar határozottan megvezetett, és 13%-kal rövidebbek a kapcsolási utak. Menet közben egyedül az hiányzik, hogy soha nem válik sportosan harsánnyá a motorhang – néha még a gördülési zaj is elnyomja. Mindezért kárpótol a vezetési élmény: a kormányzást közvetlenebbre vették, a kis OPC pedig élénken reagál az utasításokra és szerény oldaldőléssel, agilisan fordul.

Az Opel Corsa OPC ütőkártyája pedig a remek ár-érték arány: 5 753 000 forintos vételárával ez a kis sportolók mezőnyének legjutányosabb tagja.



Tiszteletet parancsoló fellépés, párját ritkító menetteljesítmények

Jön a feketeleves!

A békés utazás élményét egy szempillantás alatt feledtetni tudja a 600 lóerős motor az S 63 AMG-ben.

Vetélytársak



Audi S8

520 LE, 36 447 680 Ft-tól



Jaguar XJR

550 LE, 43 699 000 Ft-tól

A BMW és a Lexus sem kínál kifejezetten sportos luxusautót a vásárlóknak, így csak két ellenfele van a Mercedesnek.

Kövér vagyok, nem maffiózó. Ezzel próbálom mentegetni magam, miután ismerős-ismeretlen azzal köszöntött, hogy illik hozzám az autó, ami nem volt más, mint a Mercedes-AMG S 63 L 4Matic típusú cirkáló. Vagyis inkább naszád, hiszen a brutális külső egy még brutálisabb hajtóművet rejt: az 5,5 literes V8-as az ebben a karosszériában elérhető legnagyobb teljesítményét, 585 lóerőt küld csatasorba. Ehhez jön még a 2 tonnás saját tömeg és az összkerékhajtás, ami azt jelenti, hogy nem füstbe megy a nyomaték, hanem gyorsulásra. Kereken 4,0 szekundum a megmozdulástól számított 0-100-as gyorsulási idő, de a gázpedált ennél kb. egy másodperccel hamarabb padlózza le a sofőr. Először semmi nem történik, majd hirtelen megugrik a hatalmas test. Nincs ágaskodás, egyszerűen az ülésbe préssel a nyomaték, majd rögtön ki is szalad az ember tüdejéből a levegő. Én buta, ilyenkor nem kapcsoltam be a masszázsfunkciót, pedig ilyenkor éreztem volna igazán a derekamat egyébként finoman gyúró párnákat. Inkább azzal voltam elfoglalva, hogy az útra koncentráljak, az ablak túloldalán nagyon felgyorsultak a történések.

A MEGDÖBBENTŐ ÉLMÉNY mellett a megjelenés sem hétköznapi. Tekintélyes méretű limuzinnal van dolgunk, amelyet sötétített ablakokkal, matt fekete felnikkel és feketés-grafitszürke fényezéssel láttak el. Több folyóméternyi díszléc, márkajelzések, feliratok: S 63, AMG, V8 Biturbo – utóbbi mindkét első sárvédőn, nehogy már körbe kelljen járni azért, hogy tisztázzuk a dolgot. Kicsit fenyegető a küllem, ami annak is köszönhető, hogy a Mercedes-AMG márkanéven forgalmazott autónál a hűtőrács alatt nem barátságos mosolyt, hanem nagy méretű, éles peremű légbeömlőket találunk. Ez az autó nem viccel, és ez mindenki számára nyilvánvaló. Az ismeretlenek félénken nézik az autót, nem tudják eldönteni, meg merjenek-e szólítani, vagy csak tisztelettudóan távolból csodálják a gépet – az esetek többségében nem győz a kíváncsiság. Az ismerősök is rácsodálkoznak az autóra, és márkapreferenciától függetlenül dicsérik: „ez megint igazi S-osztály, nem úgy, mint a kettővel ezelőtti, amelynek a rossz hírét az előző is megszenvedte", vagy „biztos nem vennék Mercedest, de ha nyerek a lottón, azért ezen elgondolkoznék".

A második sorban is elektromosan állíthatók az ülések, és a fejtámlákhoz tisztes méretű képernyőket is szereltek, de jelen esetben az autóvezető a központi figura. A sportos futóműhangolás nem az S-osztálytól megszokott „fél méterrel az út felett lebegünk" érzést nyújtja, tájékoztatás szinten értesülünk az úthibákról. A kormányzás kellően pontos, a próbált autón lévő acélfékek is jól lassítanak, ami nem csoda, átmérőjük más autók keréktárcsáiéval vetekszik.

NEM ÉREZNI a hatalmas méretet-tömeget szerpentinen száguldva és Budapesten haladva sem – a parkolást megnehezíti a közel 13 méteres átmérőjű fordulókör. Sportkocsikat megszégyenítő menetteljesítményt nyújt, miközben a kipufogó- és a motorhang sohasem válik tolakodóvá. Ez lenne tehát az ideális autó? Amíg a listaár 48 millió Ft-nál kezdődik, és ezen felül még gyorsan elszór az ember vagy 10-15 milliót extrákra, és a 16,7 l/100 km-es átlagfogyasztás miatt a hatótáv alulról közelíti az 500 km-es értéket, addig nem lehet igennel felelni erre a kérdésre. De akinek futja rá, az biztosan élvezni fogja az együtt töltött pillanatokat.



Megnyugtató élmény az irányítása: masszázsülés kényeztet, az összkerékhajtás tapad, az éjjellátó tájékoztat

Tudta-e?

A legerősebb S-osztály a V12-es biturbó motorral felszerelt S 65 AMG (630 LE/1000 Nm), de a hátsókerékhajtás miatt nincs ilyen jó tapadása, ezért 4,3 másodpercig tart a 0-100-as sprint, ami esetünkben csak 4,0 másodpercet vesz igénybe.



S 63 AMG L	4Matic
Összlökettérfogat:	5461 cm^3
Hengerek/szelepek:	V8/32 biturbó
Max. teljesítmény:	430 kW (585 LE) 5500/perc
Max. forgatónyomaték:	900 Nm 2250-3750/perc
Hossz./szél./mag.:	5246/1899/1496 mm
Tengelytáv:	3165 mm
Saját tömeg/teherbírás:	2070/655 kg
Csomagtér:	510 l
Üzemanyagtank:	70 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	4,0 s
Max. sebesség:	250 km/h
Város/országút/vegyes:	14,1/8,1/10,3 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	242 g/km
Alapár:	47 642 780 Ft

Ehhez a körítéshez a piros hangulatvilágítás illik. Rengeteg a hely, az extra – még az 500-as Maybachnál is drágább ez az autó

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: MERCEDES ÉS A SZERZŐ

Fényűző

Csupa olyan zavaró aprósággal szembesültünk az új Mondeo esetén, amelyeket a feláras extrák okoztak.

Ilyen volt!



1993–1996



1996–2000



2000–2007



2007–2014

Világautóként mutatkozott be a Sierra utódja 1993-ban, majd szép lassan európai autóvá alakult. Első- és összkerékhajtással volt elérhető az első két generáció, csak a negyediknél mondtak le a V6-os erőforrásról, igaz, az évek során egyre nagyobb teljesítményű dízeleket vezettek be ezek helyett. Az aktuális, ötödik generációs Mondeo újra világautó.

A Ford európai részlegének átszervezése miatt bő kétéves késéssel érkezett meg az új Mondeo, és az előző generációs típust dicséri, hogy még a vége felé is jól helytállt a piacon. Ennek ellenére sokan várják az új generációt, amelynek első példányai már fel is bukkantak az utakon – és mindenki megcsodálja azok megjelenését. Nagyon jól áll a hatalmas méretű hűtőráccsal megáldott, kiegyenesített orr az autónak, és a befejezés is hasonlóan sportos az ötajtós karosszériával.

APROPÓ, KAROSSZÉRIA! A Mondeo kilóg az „Egy Ford" filozófiából azzal, hogy kifejezetten Európára szabott ötajtós és kombi felépítményt kínál – a Hybrid kivételével, amely csak négyajtós, lépcsőshátúként létezik. Annyi meglepetéssel szolgál a karosszéria, hogy amíg az előző generáció kifejezetten tágas második sorral rendelkezett, az új autóban a középkategóriában átlagosnak számító térkínálattal szembesülünk, vagy épp átlag alattival – a nem nyitható üveg panorámatető miatt kicsi a fejtér. A ferdehátú kialakításról igazából csak a harmadik ablaktörlő árulkodik, illetve tesztautónk esetében egy hatalmas méretű – feláras – hátsó légterelő. Ezt leginkább arra használhatjuk, hogy ennek segítségével emeljük fel a hatalmas és igen nehéz fedelet, de ez csak fél siker, mert a combos gázteleszkópok miatt lefelé is erővel kell húzni az ajtót; állítólag orvosolták már ezt a problémát, az elkészült autókon kicserélik a gázteleszkópokat. A raktér hatalmas, nyújtózkodni kell a fékezések miatt előrecsúszott pogygyászért. A pótkerék feláras, de az minden esetben 215/60 R15-ös méretű, miközben a tesztautón például 235/40 R19-es kerekek voltak.

Rögtön a beszállásnál feltűnik, hogy milyen széles a B-oszlop, az 1,9 méteres magasságomhoz beállított vezetőülést már úgy kellett megközelítenem, hogy kerülgettem ezt az akadályt. A nagy méretű és kényelmes vezetőülésben helyet foglalva szembeötlő, hogy kevés ugyan a kapcsoló a középkonzolon, de azok nagyon egyformák és logikátlanul vannak elhelyezve. Oda kell nézni, ha a belső keringtetésre akarunk kapcsolni, nehogy véletlenül a 3 (!) különböző gombbal is aktiválható első szélvédőfűtést/páramentesítést találjuk el. A monitorral helyettesített műszeregység menüjében szokás szerint a kormányon elhelyezett kapcsolókkal tudunk mozogni, az érintőképernyős SYNC fejegység menüjében barangolva finomíthatjuk a beállításokat. Nem lett sokkal egyszerűbb a kezelhetőség, de némi rutinnal és türelemmel elérjük a célunkat. Két dolog zavart igazán az utastérben, a panoráma-üvegtető körüli burkolat borzasztóan nyekergett a karosszéria mozgásakor, a feláras (57 000 Ft) légzsákos hátsó biztonsági övek alsó pántja pedig nagyon rövid, és a csatot nem lehet mozgatni az övön. Kínos pillanatokat tud okozni, amikor nem vihetjük magunkkal az üzleti partnert, mert nem tudja becsatolni a biztonsági övet...

A VEZETHETŐSÉG továbbra is jónak számít. Már alacsony fordulatról is szépen húz a 180 lóerős teljesítményű, 2,0 literes dízel, és a nagyon hosszú áttételezés ellenére akár



Tetszett
- vezethetőség
- nyomatékos motor
- sportos megjelenés

Nem tetszett
- nyikorgó tetőkárpit
- éles fény/árnyék határ a LED-es fényszórónál
- rövid légzsákos hátsó biztonsági öv

Szigorúan tekint a nagyvilágba a Mondeo, a teljesen LED-es fényszóró sötétben fárasztóan éles fény/árnyék határral világít

problémák

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: FORD KÖZÉP-ÉS KELET EURÓPAI KFT., BUDÓ SZENTENDRE, GALAMB JÓZSEF U. 3., TELEFON: 06 1 777 7156

visszakapcsolás nélkül is tudunk gyorsítani. Csendes az erőforrás, a váltó jól kapcsolható, a kormányzás és a fék is hozza azt a szintet, amit a futómű tud. Még a nagy felni és a peres abroncsok ellenére is jó a gördülési komfort, az ütéseket hatásosan csillapítja a felfüggesztés. Prímán fordul az autó, az ESP nem szól közbe, hiszen nyoma sincs tapadásvesztésnek még tempósan vett körforgalmakban sem. A teljesen LED-es fényszórót mindenki próbálja ki vásárlás előtt, könnyen lehet, hogy érdemesebb másra költeni a 395 000 Ft-os felárat. Az autó előtti részt nagyon jól megvilágítja, azonban nincs átmenet a fényes/sötét rész között, csak egy éles vonal. Este alig látni valamit a fénykörön túl, fárasztó a szemnek az ilyen körülmények közötti autózás.

A középkategóriának megfelelő szinten mozognak a Mondeo listaárai, a jól felszerelt, erős dizellel és kézi váltóval konfigurált vetélytársak pár százezer forintos sávon belül található k. A 180 lóerős dizellel és kézi váltóval felszerelt Mondeo 9 210 000 Ft-ba kerül, a kom- ➔



Hifitől függően 195-340 ezer forint a SYNC 2-es fejegység felára, de megéri az árát. Üdítő, hogy a műszeregységnél nem ragaszkodtak a kék hangulathoz, sokkal sportosabb így a megjelenés





Nagyok az ülések, de rövid a légzsákos hátsó öv alsó szára. A panorámatető miatt a fejtér is kicsi

bi felára 200 000 Ft. A Titanium csúcsfelszereltség esetén is sok tételt tartalmaz az extralista, de jobban járunk, ha rögtön annak a végére tekintünk, ahol a Titanium X 1, 2 és 3 csomagokat találjuk. Ezekben a legfontosabb extrákat már összeválogatták nekünk. Ezen felül még az érintőképernyős SYNC fejegységre kell igazából költeni, de megéri az árát. A teszt során vegyes használatban 7,3 l/100 km-es fogyasztást mértünk. Az extra garanciát jó áron mérik, a kötelező 2 év km-korlátozás nélküli garanciát 85 000 Ft megfizetésével lehet 2+3 év/250 000 km-re bővíteni. Utóbbinál figyelembe vették a cégautós használatból esetenként adódó, átlag feletti futásteljesítményt is.



Nem sík a padló bővítés után, egyébként hatalmas a csomagtér

GYULAI RÓBERT

Ezt mondja a tulajdonos

„Kettővel ezelőtti Mondeóm van 2,2 literes, 155 lóerős dízelmotorral, szalonautóként vettem 12 ezer kilométerrel. Ahhoz képest sokkal jobban húz ez a 180 lóerős motor, ráadásul kanyarban, ahol nekem már befékez az ESP, ez még nyugodtan fordul - ez is tetszik. Érezhetően jobbak lettek az utastérben felhasznált anyagok, a formát is nagyon eltalálták."



FORD MONDEO	2.0 TDCi 180
Összlökettérfogat:	1997 cm³
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	132 kW (180 LE) 3750/perc
Max. forgatónyomaték:	400 Nm 2000-3250/perc
Hossz./szél./mag.:	4871/1852/1482 mm
Tengelytáv:	2850 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1599/1595 mm
Fordulókör:	11,6 m
Saját tömeg/teherbírás:	1584/686 kg
Csomagtér:	550-1446 l
Üzemanyagtank:	62,5 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,3 s
Max. sebesség:	225 km/h
Város/országút/vegyes:	5,1/4,0/4,4 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,3 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	115 g/km
A modell alapára:	7 765 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	9 210 000 Ft

* Mondeo 1,5 EcoBoost 160



Nem csak ilyen látványos spoilerekkel néz ki jól az új Mondeo, amelyből csak a hibrid tart ki a lépcsőshátú karosszéria mellett

Összegzés

Volt két év a csiszolására, de nem sikerült minden gyermekbetegséget megszüntetni az új Mondeón, ami ettől még jó választás. Kevesebb extrával még jobb lett volna az autó, de vezethetősége még mindig kiemeli a kategória átlagából.

MAGÁVAL RAGAD



mazda

zoom-zoom

MAZDA3

Sportos, japán, kompakt. A kivételes menetdinamikát nyújtó Mazda3 stabil úttartását és lendületét a kanyarokban fogja élvezni leginkább. Ráadásul a környezetbarát SKYACTIV-technológia alacsony fogyasztást és kimagasló teljesítményt biztosít, így felveszi a versenyt a hibrid rendszerek hatékonyságával.

MAZDA3. Szemben a konvenciókkal
TUDJON MEG TÖBBET A WWW.UJMAZDA3.HU WEBOLDALON!

Átlagfogyasztás: 4,1-5,8 l/100 km, CO_2-kibocsátás: 107-135 g/100 km.
Az ajánlat nem teljes körű, nem minősül ajánlattételnek.
A részletekről érdeklődjön márkakereskedéseinkben!

AUTÓ MIRAI KFT.
1119 Budapest, Budafoki út 105., tel.: 464-7680
1037 Budapest, Vörösvári út 123., tel.: 368-4929
WWW.MIRAI.HU

Páratlan páros

Beérte a kategória éllovasait a kis Mazda2-es, de azért van még hová fejlődnie.



Tetszett
- jópofa megjelenés
- gazdag felszereltség
- kényelmes futómű

Nem tetszett
- akadozó váltókar
- szűk második sor
- magas fogyasztás
- drága

Észre se vette az ember, hogy kategóriát váltott a Mazda2-es. Nem nőtt meg hirtelen, épp ellenkezőleg, a klasszikus, 4 méternél rövidebb kisautók egyre inkább fogyatkozó táborát gyarapítja továbbra is, azonban a legújabb generáció már a prémiumtermékekkel versenyez. Ezzel a ténnyel akkor szembesül az ember, amikor egy pillantást vet az árlistára. A 75 lóerős alapmodellért legalább 3,8 millió Ft-ot kell fizetni, míg az általunk tesztelt 115 lóerős benzinmotor csak a Revolution Top felszereltséggel létezik, és 5,8 millióba kerül – és ebben az árban még a metálfényezés sincs benne...

Persze nem fapados, hanem kifejezetten jól felszerelt a kisautó ennyi pénzért, LED-es fényszórót, vetített kijelzőt, nagy középső érintőképernyőt, digitális klímát is találunk a fedélzeten alapáron, fizetni valójában azért kell, ha egyedibbé akarjuk tenni a megjelenést. Ami igazából csak a fényezést jelenti, hiszen a 16-os könnyűfém felninek nincs alternatívája, és alapáron adják a vajbőr/szövet kárpitozást is. A metálfényért egységesen 110 000 Ft-ot kérnek, leszámítva a mi bordónkat, amit 150 000 Ft-ért mérnek – ez nagyon jól áll a 2-esnek. Sajnos a térkínálat már kifejezetten kisautós: a második sorban szűk a láb- és a fejtér is, a 280 literes csomagtér se túl fényes, ráadásul a bővítés után a padlón hatalmas lépcső keletkezik.

A VEZETŐÜLÉSBEN helyet foglalva azonban egy remek kisautóval találkozik az ember, ránk koncent-





Szép a félbőr kárpitozás, de nem ellensúlyozza a szűk második sort

Ilyen volt!



2003-2007

Egyterűs megjelenés és méretek jellemezték az első Mazda2-est, amely a Demio típus alaposan felfrissített változata.



2007-2014

A Ford Fiesta alapjára épült a sportos kisautóként újjászületett modell, Japánban már ehhez is választható volt Skyactiv benzinmotor a vége felé.

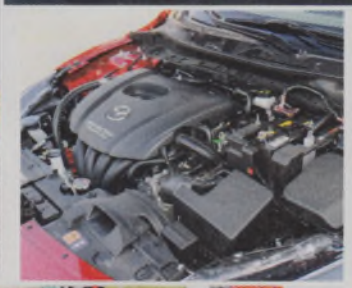


A főműszer a 3-asból ismerős, a fel-a-fejjel kijelző remek szolgálatot tesz a sebesség vetítésével



Az érintőképernyő csak kis tempónál él, amúgy ez a konzol működtet. A 6,5 literes fogyasztási átlag kicsit magas





MAZDA2	G115
Összlökettérfogat:	1496 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	85 kW (115 LE) 6000/perc
Max. forgatónyomaték:	148 Nm 4000/perc
Hossz./szél./mag.:	4060/1695/1495 mm
Tengelytáv:	2570 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1495/1485 mm
Fordulókör:	9,4 m
Saját tömeg/teherbírás:	1055/455 kg
Csomagtér:	280-887 l
Üzemanyagtank:	44 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,7 s
Max. sebesség:	200 km/h
Város/országút/vegyes:	6,4/4,1/4,9 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,5 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	115 g/km
A modell alapára:	3 779 900 Ft *
A tesztelt verzió ára:	5 783 900Ft

*Mazda2 G75 Emotion





rál a műszerfal, és a 115 lóerős benzinmotor is a jobbak közül való. Remekül pörgethető, de kis fordulatról is klasszul húz – szerencsére, mert bizony a tesztautónál néha összekeveredett a váltó. Motorfékezésnél, amikor 3-as fokozatban nagy fordulaton pörgött a motor, nem lehetett a kart az 5-6. fokozatok síkjába áthúzni, egyébként is akadozik a váltókar megvezetése; ennél jobb szokott lenni a Mazda. Amúgy a felfüggesztés az alacsony saját tömeghez mérten komfortos hangolású, jól elnyeli az úthibákat, de azért sokat mozog a karosszéria. Kanyarban jól tartja az ívet a 2-es, a fék precízen adagolható, egyedül az a fránya váltókar állja útját a szerpentinek élvezetének.

Összegzés

Megjelenésre és tudásra is hozza a prémium-kisautók szintjét a legújabb Mazda2-es, ezért is szokatlan a problémás váltó. Árban is megüti a prémiumszintet a japán kisautó, de itt legalább nem spórolnak az extrákkal, mint a konkurenciánál.

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: MAZDA MOTOR HUNGARY, 1117 BUDAPEST, INFOPARK-SÉTÁNY 1., I ÉPÜLET. TELEFON: 06-1-464-5000



Tetszett
- vezetési élmény
- látványos lámpák
- eltalált futóműhangolás

Nem tetszett
- „feláras" megújulás
- drága divatcikk
- nincs pohártartó

A LED-modulok gyémántkristályokra hasonlítanak

Így vagy úgy, de a ráncfelvarrott DS 3-as újdonságértékének megkérik az árát.

Gyémántcsiszolás

Véleményünkön mit sem változtat, hogy a Citroën önállósítással próbálja feljebb pozicionálni a DS presztízsmárkát: a DS 3-as az utóbbi idők legjobb Citroënje, a félidős frissítéskor pedig tovább csiszolták a márka gyöngyszemét! Roppant hatásosak a futófényes indexekkel spékelt, xenon-LED (tehát nem full LED, ahogy a Citroën állítja!) technikájú fényszórók, melyekben mintha gyémántkristályok világítanának. Nem kevésbé látványos a 3D-hatású, LED-es hátsó lámpa sem! Csakhogy a frissített stíluselemek kizárólag a legmagasabb Sport és Ultra Prestige szinten járnak szériában, ahogy a szintén újdonságnak számító városi koccanásgátló is. Amíg azonban a lámpák legalább 290 000, illetve 80 000 forintos extraként szerényebb felszereltségnél (kivéve az alapmodellt) is elérhetők, a kis sebességnél balesetveszély esetén automatikusan vészfékező rendszert nem lehet megrendelni.

HABÁR EBBEN a lilás színben nem éppen férfias jelenség, a DS 3-as annyiféle személyre szabási lehetőséget kínál, hogy bárki a saját ízlésvilágához igazíthatja - persze mélyebben kell a pénztárcába nyúlni. Például az utastér hangulata is lehet sokkal vidámabb, mint a tesztautóban, ahol bőrkárpit és zongoralakk emelte a „presztízst". Amúgy a legtöbb dolog itt is maradt a régiben, így aztán továbbra sincs pohártartó, míg a frissebb Peugeot-Citroën modellek i-Cockpit vezérlőegységével összehasonlítva körülményes a multimédiás és navigációs rendszer kezelése.

Továbbra is imádjuk a DS 3-asban, hogy a divatos megjelenés mellett a hétköznapi használhatóság és a vezetési élmény ideális kombinációját nyújtja. A közvetlen kormányzás elegendő visszajelzéssel szolgál, a kocsi pedig fürgén és pontosan követi az irányváltásokat. Stabilan fordul, forszírozott tempónál pedig jóindulatúan tolja az orrát. Szerencsére nem erőltették a gokartos fílinget - tisztességesen rugózik, még a hazai útviszonyok között sem rázza ki a lelkünket. A kis Citroënt pedig dízelmotorral is öröm megkergetni: az 1,6 literes, 120 lóerős BlueHDi jól el van eresztve nyomatékkal, úgyhogy húzósan gyorsít és előzéskor is számíthatunk a rugalmasságára. Egyúttal a kényelmes vezetési stílushoz is partner, hiszen kulturáltan végzi a dolgát és takarékos.

CITROËN DS 3	1.6 BlueHDi 120
Összlökettérfogat:	1560 cm³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	88 kW (120 LE) 3500/perc
Max. forgatónyomaték:	285 (300*) Nm 1750/perc
Hossz./szél./mag.:	3948/1715/1458 mm
Tengelytáv:	2464 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1468/1471 mm
Fordulókör:	10,63 m
Tömeg/teherbírás:	1150/503 kg
Csomagtér:	285 l
Üzemanyagtank:	48 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,3 s
Maximális sebesség:	190 km/h
Város/országút/vegyes:	4,4/3,2/3,6 l/100 km
Tesztfogyasztás:	5,6 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	94 g/km
A modell alapára:	4 090 000 Ft**
A tesztelt modell ára:	7 270 000 Ft

* átmeneti túltöltéssel,
** DS 3 1.2 PureTech 82 (82 LE) limitált széria

Tudta-e?

A 2010-ben bevezetett DS 3-asból mostanáig több mint 325 000 darabot értékesítettek. A vásárlók 66%-a először ült Citroënbe.





Így kissé komor a belső, de ki lehet „színesíteni"

Összegzés

A DS 3-as megújulása csak magas felszereltségnél vagy opcióként szembeötlő. Persze a 120 lóerős csúcsdízel amúgy is csak Sport és Ultra Prestige szinten választható - a 155 lovas 1.6 THP turbós benzinesnél 625 ezer forinttal drágábban.

ÉRTÉKCSÖKKENÉS*	
DS 3 1.6 BlueHDi 120 alapár:	7 270 000 Ft
1 év elteltével:	4 815 000 Ft
3 év elteltével:	3 520 000 Ft
5 év elteltével:	2 575 000 Ft

*EUROTAX GLASS'S BECSLÉS WWW.EUROTAX.HU

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: CITROËN HUNGÁRIA KFT., 1194 BUDAPEST, ANDRÉ CITROËN U. 1. TELEFONSZÁM: 06-1-348-4848.

Az autógyártók táborában mindig is a **CITROËN** volt az egyik legnagyobb innovátor. Lássunk néhány villanást a francia márka életéből!

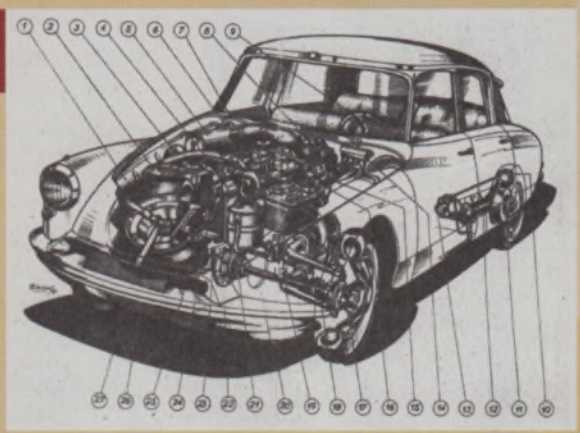
1948

Gyorsítás állóhelyből 80 km/órára: 24 másodperc
Maximális sebesség: 110-120 km/óra



Az első benyomás a 15-ösről az, hogy egy gyors és kiválóan jó fordulóképes járművel van dolgunk. Ez így is van. A kocsi belső berendezése is érdekes. A pedálokat inkább lefelé kell nyomni, mint előre. A sebességváltó a szerelékfalon van elhelyezve és minden állásában rögzítve van. Azaz: csak akkor váltható a sebesség, ha a kuplungpedált lenyomjuk. A kocsi torziós rugózású, hidraulikus lökelhárítókkal, elsőkerék-meghajtású; az első kerekek függetlenül rugózva lengőtengelyen futnak.

1956



A DS-19-ről, a Citroën új típusáról már többször is tett lapunk említést, külön tárgyalva a kocsi hidropneumatikus rugózását és más jelentősnek számító szerkezeti elemeit. Most bemutatjuk a kocsi úgynevezett teljes röntgenrajzát is, miután igen sok technikai újdonság egyesül ennél a modellnél.

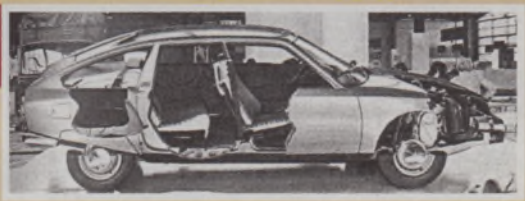
1 - csővezeték és utastér szellőzésére, 2 - hűtő, 3 - gázrugó, 4 - vízszivattyú, 5 - légszűrő, 6 - ablaktörlőmotor, 7 - süllyesztett ablaktörlő, 8 - gyújtótekercsek, 9 - egyküllős kormány, 10 - hidropneumatikus felfüggesztés, 11 - fékdob, 12 - felfüggesztőkar, 13 - folyadékelosztó, 14 - a sebességváltó hidraulikus vezérlő szerkezete, 15 - a rugózási magasságot beállító önműködő szabályozó, 16 - gázrugó, 17 - központi kerékrögzítő, 18 - gömbcsukló, 19 - felfüggesztőkar, 20 - olajtartály, 21 - kardáncsukló, 22 - tárcsafék, 23 - fékbetéthház, 24 - ventilátorház, 25 - nylonlapátos ventilátor, 26 - pótkerék, 27 - a hűtőlevegő bevezetése

1967



Akik láttak már Citroën AMI-6 típust, joggal hihetik, hogy arról készült ez a felvétel. Valóban a nevezett modellt ismerhetik fel, bár ez a kocsi nem Franciaországban készült, hanem egy kooperációs megállapodás folytán a jugoszláviai Tomos gyárban szerelték össze. Eddig közel 1000 db AMI-6 került ilyen úton forgalomba, míg az ennél kisebb, 2-CV típusú Citroënből már legalább 2000 darabot bocsátottak piacra a Citroën-Tomos ipari és kereskedelmi megállapodás révén. A jugoszláviai Koperben levő Tomos autó- és motorgyár két kiskocsija iránt igen nagy az érdeklődés

1975



229 pontot kapott tehát „Az év autója", a Citroën CX modell, de hogy ez mennyit is ér, azt csak akkor tudjuk igazán becsülni, ha ismerjük a tizes mezőny többi kocsijának szereplését. No meg az is segíti a tisztánlátást, ha figyelembe vesszük az olyan értékelést, amikor az első és a második helyezett igen közel került egymáshoz. Öt pont is elég volt a győzelemhez, amikor például az Audi-80 került az R-5-ös Renault elé...

1982



Szabad idejét ki horgászással, ki kertműveléssel, és még sorolhatnánk tovább, ki mivel tölti. A képen látható Citroën 2 CV gazdája fölös energiáját az eredeti jármű átalakítására fordította. Autós legyen a talpán, aki az eredeti típust az első pillantásra felismeri. Árulkodó jelként a gyári embléma mégis segít a kocsi felismerésében. A munkafolyamat ismertetőjéből megtudtuk, hogy a karosszéria átalakítása kizárólag kézi munkával készült. Hogy mennyi ideig tarthatott a kétségtelenül mutatós forma kialakítása, arról nem szól a fáma. Valószínű, hogy a ráfordított költségből még egy 2 CV-re is tellett volna.

1991



Frankfurtra időzítette a Citroën az új generációs ZX-sorozatot, ideértve a vadonatúj tervezésű dízelmotoros változatot is. Az XUD9 Y katalizátoros változat, így teljesítménye 65 LE, és a szigorúbb szabványú országok számára jelent jó lehetőséget. Az új fejlesztésű dízelmotor természetesen igyekszik megfelelni minden szigorú környezetvédelmi előírásnak. Az XUD9 Y szennyezőanyag-kibocsátása 0,129 gramm kilométerenként. E motor katalizátoros változata minden szükséges németországi előírásnak megfelel. A dízelmotor egyébként környezetkímélő azzal is, hogy viszonylag kevés üzemanyaggal is megelégszik, az 5,7 literes átlagfogyasztás jó értéknek mondható az európai dízelkocsik 6,1 literes átlagával szemben.

Ez lenne az ínyencfalat?

A dízelmotor a kézenfekvő megoldás, kíváncsiak voltunk azonban, hogy milyen az X4-es a 245 lóerős turbós benzinessel!





20 mm-rel alacsonyabban ülünk, mint az X3-asban. Hátul passzentos a fejtér

Tudta-e?

Az X4-es a bázisának tekinthető X3-assal szemben kizárólag összkerékhajtással rendelhető. A 20d és 20i modellek kivételével alapáron jár a nyolcfokozatú automatikus váltó.

Az X4-es tavaly nyáron kezdődött piaci bevezetése óta 75 példány kelt el hazánkban (április végéig), s ahogy borítékolható volt, a 190 lóerős 20d bázisdízel a legnépszerűbb. Az viszont mégiscsak döbbenetes, hogy az X4-es magyarországi modellmixében mindössze 5%-ot tesznek ki a benzinesek, pedig szó sincs arról, hogy ne lenne választási lehetőség. A 2,0 literes négyhengeres 184 (20i) és 245 lóerővel (28i) áll rendelkezésre, illetve itt van a 3,0 literes, hathengeres 35i is 306 paripával. Őszinte leszek, utóbbinak kizárólag a sorhatos hangélmény miatt lehet létjogosultsága, mert a 245 lóerős 28i blokk is nagyon dinamikussá teszi az autót. Pedig, ha felnyitjuk a gépháztetőt, szinte elvész a motortérben a négyhengeres: szemmel láthatólag törekedtek a súlypont hátrahelyezésére, a motor szinte az első tengely mögött „ül".

EZZEL A TELJESÍTMÉNNYEL már nem csak biztonságos erőtartalékkal rendelkezünk, a 6,4 másodperces 0-100-as sprintidő ülésbe préselős gyorsulást jelent. Bármennyire is combos azonban ez a motor, nincs sportos hangja, igazából a teljes fordulatszám-tartományban csendben, mondhatni észrevétlenül teszi a dolgát. Ha nem sietünk, már 2000-es fordulat alatt feljebb kapcsol a nyolcgangos ZF-automata, hiszen a csúcsnyomaték 1250-es fordulattól (!) lehívható. Ha ehhez hozzávesszük a BMW-sen direkt kormányzást és a feszes, de semmilyen körülmények között sem pattogós futóművet, nyilvánvaló, hogy az X4-es e tekintetben magasra teszi a lécet. S akkor még nem beszéltünk az alapáron járó xDrive összkerékhajtásról... Az viszont tény, hogy vegyes használatban nem lehet 10 literes fogyasztás alatt járni ezzel a modellel, ami a teljesítmény és az autó mérete tükrében nem meglepő, de a 650 kilométeres hatótáv nem veheti fel a versenyt a dízel kivitelekével.

Az X4-es kabinja hozza a márkától elvárható minőségi szintet, a vaskos kormány és a klasszikus körműszerek pedig a tipikus BMW-hangulatért felelnek. A kényelemre se lehet panaszunk, feltéve ha elöl ülünk, a combtámaszok és a határozott oldaltartás miatt e tekintetben is nehéz belekötni a modellbe. Ha a hátsó sorról van szó, már más a helyzet: a vagány terepjáró-kupé koncepciónak ekkor érezzük hátrányát. Lábtérből ugyan nincs hiány, de a tető íve miatt alaposan beszűkült a fejtér, pedig az üléssor alacsonyan van a padlószinthez képest, így a nagyobb termetűek már enyhén felhúzott lábakkal ülnek.

Társkereső

Ami a konkurenseket illeti, szinte légüres térbe érkezett a BMW X4-es. Mivel az Audi egyelőre nem tervezi, hogy a Q5-ösből kupét készítsen, az egyedüli konkurens a tanulmányautóként már debütált Mercedes-Benz GLC Coupé lehet. A 4,7 méter hosszú stuttgarti modell minden bizonnyal jövő év elején kerül gyártásba, palettáján (az X4-eshez hasonlóan) négy- és hathengeres erőforrásokkal.



Tetszett
- motor, váltó
- vezethetőség
- komfortos ülések
- hosszú extralista

Nem tetszett
- szűkös fejtér
- biztonsági öv fix magasságpontja
- alapfelszereltség



SZÖVEG: MIKLÓS-KELES KÁLMÁN • FOTÓ: HILBERT PÉTER • A TESZTAUTÓT A BMW MAGYARORSZÁG KFT. BOCSÁTOTTA RENDELKEZÉSÜNKRE. 2200 VECSÉS, ANDOR UTCA 1. TELEFON: 06-29-...

Bőségkosár: sosem elég a jóból?



Az X4-es esetében is igaz az a megállapítás, hogy az alapárak csak tájékoztató jellegűek, az extrákra nyugodtan elkölthetjük még egy 1-es BMW árát is. A látványos M sportcsomag (képünkön) például 1,4 millióval dobhatja meg a végösszeget, de különböző bőrkárpitokra, nemesfa burkolatokra és Harman/Kardon hifire is szép kis summákat tehetünk félre. Az adaptív lengéscsillapítók (366 100 Ft) és a vezetéstámogató rendszercsomag (539 100 Ft) mellett többek között full LED-es fényszórókat is találunk az extralistán (831 900 Ft), ha pedig azt szeretnénk, hogy télen is meleg autó várjon minket, az állófűtés (462 600 Ft) lehet a megoldás.

Összegzés

A BMW olyan magasra tette/teszi a lécet hathengeres motorjaival, hogy hangélményben egy négyhengeres sosem lesz képes azt a szintet hozni. A dinamika és a hajtáslánc kvalitásai egyéb szempontból viszont aligha megkérdőjelezhetők.

A kiindulási alap X3-ashoz viszonyítva a csomagtér is kisebb (-50 liter), de az 500 literes raktér a legtöbb élethelyzetben elegendő, a hátsó ülések döntése (40:20:40) után pedig 1,4 m^3-es raktérbe pakolhatunk.

AZ X4-ES motortól függetlenül drága darab, a műszaki színvonal és az egyedi forma miatt attól azonban nem kell tartanunk, hogy a 13 milliós alapár kiveri a vásárlóközönségnél a biztosítékot. A tesztelt 28i a 20d bázismodellnél bő kétmillióval drágább (15 278 000 Ft), ami még akkor sem kevés, ha a benzineshez alapáron jár az automatikus váltó. A dinamika miatt azonban inkább a 30d-hez lehetne hasonlítani, amelynél 855 000 forinttal olcsóbb – a hathengeres hangja és a szerényebb fogyasztás miatt ez a felár alaposan megfontolandó.

BMW X4	xDrive28i
Összlökettérfogat:	1997 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	180 kW (245 LE) 5000-6500/perc
Max. forgatónyomaték:	350 Nm 1250-4800/perc
Hossz./szél./mag.:	4671/1881/1624 mm
Tengelytáv:	2810 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1616/1632 mm
Fordulókör:	11,9 m
Saját tömeg/teherbírás:	1845/590 kg
Csomagtér:	500-1400 l
Üzemanyagtank:	67 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,4 s
Max. sebesség:	232 km/h
Város/országút/vegyes:	8,7/5,9/7,0 l/100 km**
Tesztfogyasztás:	10,5 l/100km
CO_2-kibocsátás:	162-172 g/km
A modell alapára:	13 087 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	15 278 000 Ft

* X4 xDrive 20d, 190 LE, **+0,4 l/100 km gumiabroncstól függően



204 mm-es hasmagasságával könnyű terepen is helytáll az X4-es

A svéd korona?

Röviddel a modellfrissítés után máris tud újat mutatni a Volvo V60-as.



Tetszett
- új arc, R-Design optika
- skandináv belső
- motorerő

Nem tetszett
- szűk helykínálat
- óriási fordulókör
- tesztfogyasztás

Vagány az R-Design diffúzorbetétes hátsó lökhárítója. Szépen integrálták az ércesen szóló kipufogócsöveket. Teljesítményre pariban van az Audi A4 (Avant) 3.0 TFSI quattro és a BMW 335i (Touring) modellekkel

Ilyen volt!



2000–2009

A Volvo sportszedánját a magyar származású Géza Lóczi tervezte. Az S60-ast két frissítéssel (2005, 2008) tartották ringben - a kombi ekkor V70 néven futott. A 2004-ben debütált Volvo S60 R sportmodell 2,5 literes, soros öthengeres turbómotorja 300 lóerőt és 400 Nm-t teljesitett, amit Haldex-kuplungos 4x4-es hajtás vitt talajra.

A vadonatúj fejlesztésű Drive-E motorcsalád tagjai folyamatosan kerültek be a svéd modellekbe, s az S60/V60-as duónál nemrégiben a T6-os jelzésű topmodell tette fel a koronát a folyamatra. Az egységesen 1969 cm^3-es, négyhengeres, 16 szelepes, könnyűfém blokkos motort jelen esetben Eaton gyártmányú Roots-kompresszor és Borg Warner turbófeltöltő lélegezteti: a végeredmény impozáns 306 lóerő és 400 Nm! Ez pedig sportkombihoz méltó menetteljesítményeket biztosit a V60-asnak, álló helyzetből 6,0 másodperc alatt küldi százra – ugyan a 230 km/órás csúcssebesség legfeljebb Németországban játszik, máshol inkább csak katalógusadat, de a hasonló képességű vetélytársak simán 250-et tudnak. A motor viszonylag élénken reagál a gázadásra, a mechanikus feltöltő jóvoltából szinte alapjárattól kezdve vidáman pörög és masszívan húz, míg a tur-

Sarkcsillag születik



A Volvo gyári tuningcége, a Polestar már dolgozik a Drive-E motorok és a teljes hajtáslánc optimalizálásán. Mindaddig a jelenlegi S60/V60 Polestar 3,0 literes, soros hathengeres turbómotorjából 350 lóerőt és 500 Nm-t préselnek ki, így az összkerekes svédek 4,9 másodperc alatt gyorsulnak százra.





Értékeljük a skandináv stílust, de a mai trendek szerint a középkonzolon rengeteg a gomb és megszokást igényel a kezelés





Helykínálat terén az S60/V60-as két szegmens között lebeg: már nem kompakt, de még nem középkategóriás



Igényes kárpitozású a csomagtér



Izmos, de iszákos a T6-os

VOLVO V60	T6 R-Design
Összlökettérfogat:	1969 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó+ kompresszor
Max. teljesítmény:	225 kW (306 LE) 5700/perc
Max. forgatónyomaték:	400 Nm 2100-4800/perc
Hossz./szél./mag.:	4635/1865/1484 mm
Tengelytáv:	2776 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1588/1585 mm
Fordulókör:	11,3 m
Saját tömeg/teherbírás:	1704/496 kg
Csomagtér:	430/1241 l
Üzemanyagtank:	67,5 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,0 s
Maximális sebesség:	230 km/h
Város/országút/vegyes:	8,9/5,5/6,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	11,5 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	157 g/km
A modell alapára:	8 600 000 Ft*
A tesztelt modell ára:	11 990 000 Ft

* V60 D2 Kinetic (120 LE)

bó gondoskodik róla, hogy magas fordulaton se fogyjon ki a szuszból. Már az XC90-es menetpróbán is feltűnt azonban, hogy szinte kizárólag részterhelésnél csendes a T6-os. Egy ideig szórakoztatónak találtam, hogy a fordulatszámtól függetlenül, kisebb gázadásra is sportosan ércessé válik a hangja, hosszú távon viszont kissé fárasztó: az R-Design mellett még valamennyire hiteles is, ám a Volvo imázsához kevésbé passzol. Közben a japán Aisintól származó nyolcfokozatú automatikus váltó ha nem is villámgyorsan, de jó ritmusérzékkel és finoman kapcsolgat. Amikor laza cirkálásnál nyomunk egy padlógázt és hirtelen több fokozatot kellene visszapakolnia, hajlamos a kelleténél picit tovább gondolkodni: ilyenkor szerettem volna a váltó mögötti fülekkel beavatkozni, a tesztautóhoz azonban az 55 000 forintos extrát nem konfigurálták.

JÓPOFA, HOGY a digitális műszeregységnél Elegance (barnás), Eco (kékes) és Performance (piros) hangulatvilág választható, de az egyes „üzemmódok" semmi másra nincsenek hatással. Még az elektromos szervokormány rásegítését is (alacsony, közepes, magas) külön a menürendszerből lehet állítani. Amúgy a kormányzás közvetlen és pontos, csak kissé szintetikus érzést nyújt, és a 306 lóerő picit sok az első kereken, úgyhogy a hajtási befolyás sem ismeretlen fogalom a T6-os számára – már felvesznek előrendelést az összkerekes verzióra. Az R-Designhoz dukáló 15 mm-rel ültetett, feszes sportfutóművel és a 18 colos, Ixion stílusú alufelnikre húzott 235/40-es gumikkal élvezetesen veszi a kanyarokat, nagy tempónál, vagy erőteljes gázadásra viszont alulkormányzottá válik és az orra lecsúszik az ívről.

EZENKÍVÜL harciasabb lökhárítók és hűtőmaszk, két kipufogóvég, fémszínű tükörházak és az oldalablakok krómkerete, míg az utastérben alumíniumbetétek és R-Design feliratok járnak a sportcsomaghoz. A ráncfelvarrással amúgy is markánsabb arcot kapott az autó, ugyanis az A-oszlopig teljesen megújult: határozottabb a fényszórók és a orrkötény designja, a LED-es nappali menetfény pedig függőleges helyett vízszintes lett és a hűtőmaszk mellől a lökhárító alsó részére költözött. Ugyanakkor a passzentos helykínálat és csomagtér nem változott, ahogy a parkolást és a szűk helyeken történő manőverezést megnehezítő, óriási fordulókör sem. Bekerült még pár vezetéstámogató „kütyü" az autóba, melyek többsége szerencsére kikapcsolható – máskülönben rendszerint világít, sípol, vagy csipog valami a Volvóban.

Összegzés

Sportos motor a T6-os, de nem éppen takarékos, nekünk nem sikerült 10 liter alá szorítani a fogyasztást. Ráadásul ezzel a motorral már 12 millióba kerül a V60-as, míg az R-Design kivitel árcédulájáan 12 790 000 forint szerepel.

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: VOLVO AUTÓ HUNGÁRIA KFT., 1044 BUDAPEST, VÁCI ÚT 50-58. TELEFON: 06-1-238-8150.

Parti parti

A kiállított autók javát idén is a klubok hozták, a pavilonok sok szép magánautót rejtettek.



Hogy mit ki lehet hozni egy Audi A3-asból!



Az AMTS-en 3 nap alatt épült Mustang volt a magyar kiállítói stand egyik fő attrakciója

Ez a beszéd!

Itt is dübörög a díjazási ipar, s bizony, idén is sikerült a magyar fiúknak maradandót alkotniuk. Dózsa Feri Ford Mustangja 5. lett az European Tuning Showdown mezőnyében, és egyedüliként kapta meg John D'Agostino különdíját, a „Styling Car of the Year"-t. Bara Laci őrületes Combójával az Opel-csoportban a karosszériaépítésért kapta meg a legjobbnak járó kupát. Gratulálunk!





A carstyling.hu csapata idén is kivonult a Tuning World Bodensse-re, de nem csak kimentek, ki is állítottak a VIP-partnereknek fenntartott A3-as pavilonban. A gárda több, általunk is jól ismert autóból (és tulajdonosaikból) verbuválódott, köztük az idei AMTS-en Autó-Motor különdíjban részesült VW Passattal (Bartucz Gábor), a három nap alatt épült új Ford Mustanggal, s a csodakárpitjairól elhíresült Bara Lacival és a legendásan átfaragott Bara-Combóval. Újdonság is akadt bőséggel, és azt se felejtsük el, hogy a már évek óta kiállító csapatok autói közül számos továbbfejlődött a korábbi állapotához képest. Hasonlóan a standok is: amikor már azt gondolnánk, hogy kezd kifulladni az ötlettár e téren, annál meglepőbb dekorációkkal állnak elő a tunerek. Márkák tekintetében meglepően erős volt a japán felhozatal, a VW-csoportos autók mellett a BMW és az Opel tipusai nyüzsögtek a leginkább. Stílusban az utcai vonaltól a versenygépeken keresztül a vérbeli tréleres show-autókig minden láthattunk.

Show-ról show-ra

A kalandozó csapatnak hazafelé útba esett a Wörthi-tó, ahol éppen kibontakozóban volt Európa legnagyobb VW-konszernes találkozója és szabadtéri kiállítása, a Wörthersee Tour. A levegő pezsgett, az utcák srófolt kocsikkal teltek meg. Ennek is megvan az oka: nyílt titok, hogy aki igazán szép gépeket akar látni, az egy-két héttel a hivatalos buli előtt utazik Ausztriába, mert a legkomolyabb tunerek már akkor ott vannak, a tó körüli településeken, benzinkutakon, parkolókban és utakon pedig hatalmas bandázás veszi kezdetét. Az egykor szigorúan GTI-találkozónak indult rendezvény mára sokkal megengedőbb lett, amerikai és japán (!) autókat is láttunk...





Az Opel-kultusz is erősen viszi a hangulatot



Amerika hangja az igazi acél korából

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY ÉS SZŐKE LÁSZLÓ (CARSTYLING.HU)

autó motor

ALAPÍTVA: 1948

AUTÓ-MOTOR ELŐFIZETÉSE MELLÉ MOST AJÁNDÉK JÁR!



+

Éves előfizetés:
6960 Ft

NITRO CIRCUS MOTO MAYHEM

Éves előfizetés
+ Nitro Circus Motomayhem belépőjegy*

Helyszín: Groupama Aréna
Időpont: 2015.06.14. 20:00 óra
további információ:
www.budapestjump.com oldalon

Előfizetéshez hívja a 06-40/510-510-as telefonszámot, vagy írjon e-mailt az elofizetes@mediaworks.hu e-mail címre!

Az ajánlat azoknak érvényes, akiknek 2015-ben a nevén és címén nincs érvényes előfizetés!

A meglévő előfizetések meghosszabbítóit egy Formula-1 2015 Nemzeti Sport Magazinnal* ajándékozzuk meg.

* A készlet erejéig

Az akció 2015. május 06-tól május 30-ig tart.

Önrész vagy autó?

Ennyiért már lehetnek különleges igényeink is, de lehet, hogy mélyebben zsebbe kell nyúlni a fenntartás során.

Sorozatunk első részében, a piac legalsó sávjában nem igazán tudtunk konkrét autót ajánlani, hiszen 300 ezer Ft-ért inkább a szerencse alapján találunk hibátlan autót, s a költségek is szűkítik a lehetőségeket. Egy lépcsővel feljebb, az 500 ezer Ft-os kategóriában azonban már tisztul a piac, és könnyebben bukkanunk olyan típusokra, amelyekből ennyi pénzért is nagy a választék. Jöjjön egy kis példatár, amolyan kategóriakalauz, a teljesség igénye nélkül. Az alábbi típusok szinte mindenkinek ismerősek, a mai hazai utcaképet elnézve tényleg népszerű, keresett modellek.

Városi mini

Daewoo Matiz 1998-2004

Kis méretek és egyszerű technika jellemzik ezt az ötajtós minit. Sok példánynál a fényezetlen lökhárító cseréje helyett egyszerűen színre fújták azt a parkolási sérülések eltusolására, a technika pedig kényes arra, hogy betartsák a 10 000 km-es olajcsere-periódust. A 0,8 literes háromhengeres takarékos, az 1,0 literes négyhengeres kifejezetten jól viszi a pici karosszériát – de még a fehér hollónál is ritkább. A vezérműszíj-cserét nem érdemes halogatni, és a hengerfejtömítéseket is fogyasztják az erőforrások. A legtöbb Matiz fapados felszereltségű.



Univerzális mini

Suzuki Wagon R+ 2000-2006



Évjárattól függően Magyarországon és Lengyelországban készült a Suzuki dobozforma minije, amely az 1,3 literes benzinmotorral (8 és 16 szelepes) már országúti közlekedésre is ajánlott. A késői, Opel-motoros példányok érzékenyebbek a megfelelő karbantartásra, és ezeknél magas lehet az olajfogyasztás is. Megbízható technika, de esetenként fapados felszereltség jellemzi, érdemesebb felextrázott példányokra vadászni. A karambolos darabokat ajánlott elkerülni, ezeknél jellemző a rozsdásodás.

Kisautó

Fiat Punto 1999-2003

Külső méretéhez képest tágas utastérrel bír a Punto második generációja, amelyből az első modellfrissítés előtti-körüli példányok közül válogathatunk. A benzinmotorok pörgősek és takarékosak, a dízelek felejtősek – ennyi pénzért még nem kapunk 1,3-as JTD-t. Itt is belefuthatunk fapados példányokba, a klíma nagy megterhelést és többletfogyasztást jelenthet. A benzineseknél átégő hengerfejtömítés, a dízeleknél turbóhiba a jellemző, egyébként gyakoriak az elektronikai problémák – benzinpumpa, indítómotor, ablaktörlőmotor. Jellemző az olajszivárgás is.



Kompakt

Opel Astra F 1991-2002

Az utód G Astrával párhuzamosan gyártott Classic nevű változatból keveset futott, de esetenként gyér felszereltséggel rendelkező példányokat találunk 500 ezerért, pár évvel idősebb korban már jól felextrázott autót is kifoghatunk. Az 1,6 literes, 8 és 16 szelepes motorok ajánlhatók, előbbi megbízható, utóbbi klímával is jól viszi a gépet. Ötajtós, kombi, lépcsőshátú, vagy akár kabrió példányokat is találunk, az alkatrészek olcsók. A széria elején jellemző a rozsdásodás, s az olajszivárgás mellett a futómű gumi alkatrészeire is oda kell figyelni.



Sportos autó

BMW 3-as sorozat 1991-2000

Külföldről jön az E36-os BMW-k derékhada, sok köztük a Compact. A négyhengeres benzinmotorok tartósak (a korai szíjas motoroknál létfontosságú a 40 ezer km-es vezérléscsere betartása), a hathengeresek az esetenként durvább használat miatt lehetnek problémásak, és ezeknél a fogyasztás is magas. A hathengeres dízeleknél a hengerfej és a turbófeltöltő akár 100 000 km lefutása előtt is problémát tud okozni. Oda kell figyelni, hogy minden extrafelszerelés működjön, és rozsdamentes legyen a karosszéria – a javítás drága, gyakran próbálnak a karbantartáson spórolni, pedig nem érdemes.



Családi autó

Ford Mondeo 1996-2000

Az első generációs Mondeo alapos frissítésével jött létre a második generáció. Új benzinmotorokat kapott, a dízel maradt a korábban is alkalmazott 1,8 literes, előkamrás négyhengeres. A 2,0 literes benzines ajánlott, a kisebb négyhengeresek erőlködnek a nagy karosszériával, a V6-os sokat fogyaszt, a dízelnél kritikus pont a hengerfej, az adagoló és a turbó. Tágas, jellemzően jól felszerelt autó, amelynél rozsdásodás és elektronikai problémák jelentkezhetnek: a laza csatlakozásoknál beszivárgó víz megbénítja az elektromos rendszert, a futómű kapcsolódási pontjai képesek kirohadni. Az utastérben lévő anyagok nem túl tartósak, nem ritkák a letört kilincsek.



Prémiumautó

Mercedes-Benz E-osztály 1995-2003

Porrá rohadó karosszéria, a csillagászati futásteljesítményből adódó problémák jellemzik a köznyelvben csak pápaszemesnek hívott E-osztályt. Félmillióért a széria elejéről származó példányokat találni, vagy sokat futott adagolós dízellel, vagy nagy fogyasztású benzinmotorral. Inkább lépcsőshátú karosszériát találunk ennyiért, a hatalmas kombi többet ér. Sokan próbálnak a karbantartáson spórolni, ez később megbosszulhatja magát. Kis túlzással csak a műanyag alkatrészek nem rozsdásodnak ennél az autónál.



SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: GYÁRTÓK

PROMÓCIÓ

Használt autót biztos kézből!

A Das WeltAuto nagyszabású figyelemfelhívó kampányba kezdett tavasszal, amelyben a kevés információval rendelkező használt gépkocsi vásárlókat szeretnék ráébreszteni a használt autó importtal, illetve vásárlással kapcsolatos veszélyekre.

Közismert tény, hogy a feketén és szürkén importált, homályos eredetű gépjárművek száma sajnos növekedett Magyarországon. A problémás autók pedig a jóhiszemű vásárlók életét nehezítik meg, hiszen általában csak a vásárlás lebonyolítása után derül fény a gondokra. Ennek veszélye azonban elkerülhető, ha a vásárló egy minden szempontból megbízható, elismert használtautó-kereskedőt választ.

A veszélyforrások bemutatására figyelemfelhívó kampányt indított a Das WeltAuto tavasszal, s azzal párhuzamosan pedig egy állapotvizsgálati aktivitást is hirdet a márka az országos kereskedői hálózatának segítségével. Ennek keretében a potenciális ügyfél ingyenesen átvizsgáltathatja saját, vagy vásárlásra szánt autóját, hogy teljes képet kapjon a négykerekű történetéről.

Az ügyfelek a **www.dasteszt.hu** oldalon regisztrálhatnak az akcióra, és ott tudják kiválasztani a hozzájuk legközelebb eső kereskedést. Az átvizsgálási akció **2015. április 15-től május 31-ig,** vagy a szabad időpontok erejéig tart.

0% RENDŐRSÉGI ELJÁRÁSSAL!

SZUPER AJÁNLAT!



Gyors munka

A szabályozási oldalról folyamatos támadásoknak kitett üvegfólia sok értékes tulajdonsággal bír.



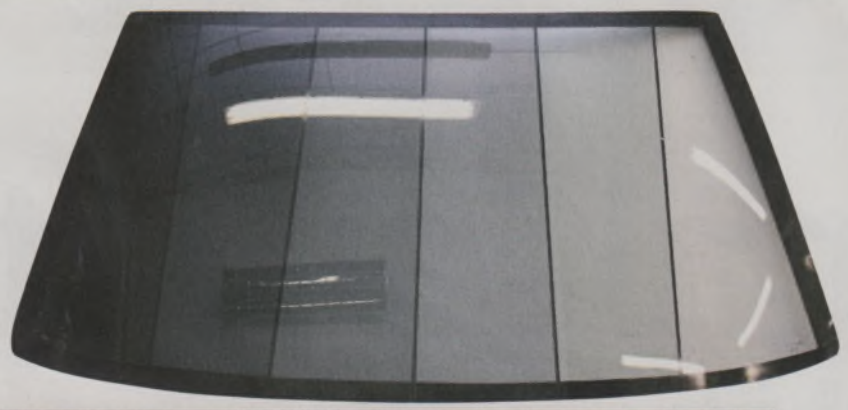
Az előre pontosan kiszabott fóliát már könnyű a helyén kezelni. Kiszorítják a vizet és a levegőt az üveg és a fólia közül



A munkaasztalon pontosítják a méretet



Előbb a kinagyolt fóliát az üveg külső felületére fektetik



Demoüvegekre felragasztott fóliákkal igyekeznek segíteni az ármyalatválasztásban



A pontos kiszabás után eltávolítják a fólia védőrétegét

Tudta-e?

Bármennyire is szabályosan telepített egy fólia, mégis szabálytalannak számít, ha nincs hozzá műbizonylat. Hiányában közúti ellenőrzésen, műszaki vizsgán is bajba kerül az autós. Az okmányt a felragasztást végző cégtől kell kérni. Ha nem tud adni, ne is rendeljük meg a munkát, válasszunk korrekt céget.

Nem csak árnyékoló jellegű fólia létezik, kaphatók teljesen átlátszók is. Ezek egyrészt szűrik az UV-sugárzást (így a hőérzetet is javítják), másrészt egyben tartják az összetört egyrétegű edzett üveget, amely balesetbiztonsági szempontból és a feltörésvédelem oldaláról is előnyös. A színezett fóliák elsődleges szerepe a napfényvédelem. Ezt árnyékolással és UV-védelemmel produkálják, utóbbi a jobb gyártók esetében eléri a 99%-os szűrőképességet. A jelenleg érvényes szabályok szerint a szélvédőre és a két első ülés melletti ablakokra nem tehető színezett fólia, csak a gyári üvegszínezés elfogadott. Ellenben a B-oszloptól hátrafelé bármilyen sötét fólia felrakható, a hátsó szélvédőre is. Az első szélvédőre napfényvédő csík elméletileg a látótéren kívül helyezhető csak el, de ez vitás helyzetekre ad lehetőséget – általában az ablaktörlő felső törlési vonalán kívüli csíkot elfogadhatják, de ez nem szentírás.

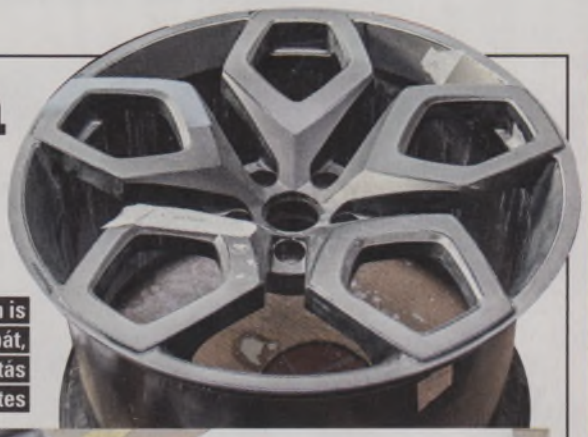
A KORSZERŰ FÓLIÁK hasonló tulajdonságúak, érdemes jó minőségűt választani, neves gyártótól, mert azok kopásállóbbak, nehezebben karcolódnak (például ablak fel- és lehúzástól), jobb a ragasztójuk, nem hólyagosodnak fel, és az alakjukat is megtartják. A fóliázás időigénye az autó típusától is függ. Régebben, a gumikéderes szélvédők és a könnyen lecsavarozható kárpitok idejében kiszedték az üvegeket, de ez már a múlté.

A munka az üvegfelületek alapos letisztításával kezdődik, ekkor a felragasztott matricákat is eltávolítják. Amit lehet, azt leszednek (pl. harmadik féklámpa). A lehúzható oldalüvegeknél a huzatfogó- és vízlehúzó flokkolt (műbársony) felületű tömítéseket lemaszkolják, mert azok tartják a koszt, és ha a fólia alá por kerül, csúnya lesz a végeredmény. A fóliákat előbb nagyolt méretre vágják, és magán az üvegen szabják pontos méretre. A vágást szikékkel végzik, egy nagyobb üvegfelület 2-3 pengeváltást is megél, fontos, hogy az üveg ne karcolódjon. A felillesztésnél (is) rengeteg vizet használnak, ez biztosítja, hogy csúsztatható legyen a fólia az üvegen. A víz javát utóbb kiszorítják tolólapocskákkal a fólia alól, s a levegőbuborékokat és hólyagokat is távozásra bírják. A befejezést követően három napig nem szabad mozgatni az ablakokat, mert kell az idő a fólia teljes feltapadásáig. Ehhez szükséges, hogy a maradék kis mennyiségű víz is eltűnjön az üveg és a fólia közül, és megköthessen a ragasztó.

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | CIKKÜNK ELKÉSZÍTÉSÉHEZ A PERSECUTOR MŰHELYE NYÚJTOTT SEGÍTSÉGET

Kozmetika

Bizony a nyári kerekek csatasorba állításával észrevesszük az előző szezonban ki nem javított hibákat is. Ezek nemcsak csúnyák, hanem károsak is, hiszen a fémet semmi nem védi, valamint a lakk alá szivárgó nedvesség a bevonat további károsodását okozza. Viszonylag gyorsan javítható a hiba, ha nem törekszünk a tökéletességre. Finoman csiszoljuk a felületet, majd zsírtalanítsuk. Ezután spray-ként is kapható alapozóval, majd fedőlakkal érdemes lefújni. Ennek színét kódkártya alapján választhatjuk ki szakosodott festékboltban. Ha ügyesen dolgozunk, nehéz észrevenni a javítást.



Messziről nem is látni a hibát, olcsó javítás ritkán tökéletes



Színnel fedett felnit a gyári színnel, polírozottat fedőlakkal fújhatunk

Spoilert le!

Előfordulnak olyan javítási helyzetek, mikor le kell bontani az autóról más alkatrészeket is. Ilyen lehet például a szélvédőcsere is, amikor az üvegre akár gyárilag, akár utólag spoilert ragasztottak. Esetünkben a szerelők egy szike élét csúsztatták be az üveg mellett és vágták le az alsó ragasztást, majd műanyag szerszámmal feszítették fel a spoilert, hogy beférjen a penge a felső ragasztáshoz is.





HIRDETÉS
www.renaultbudapest.hu

NEM A TAVASZ ILLATÁT ÉRZI?



KLÍMA ELLENŐRZÉSE ÉS TISZTÍTÁSA MOST CSAK 5 990 Ft

RENAULT SZERVIZ

A feltüntetett árak tartalmazzák az eredeti Renault alkatrészeket, a munkadíjat és az áfát. A klímaellenőrzés és -tisztítás díja az akció ideje alatt érvényes. A fenti akciós ajánlatok nem vonhatók össze más kedvezményekkel. A modelljére érvényes pontos árakról érdeklődjön a márkakereskedésben.

DRIVE THE CHANGE

RENAULT

RENAULT BUDAKALÁSZ
2011 BUDAKALÁSZ,
JÓZSEF ATTILA U. 77.
TEL.: 06-1 465-0000

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

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

...új rovat, tarts velünk!

Bűzűzés!

Büdös van az autóban? Ne a babgulyásra, hanem a koszos klímarendszerre gyanakodjon!



Csatornaszag jön az autó szellőzőrendszeréből? Ideje fertőtleníteni, mert a hőcserélőn, valamint a járatokban lerakódott kosz átnedvesedve baktériumtenyészetté válik.



Persze vehetünk illatosítót, és szedhetünk virágot is, de jobb megoldás a klímafertőtlenítés.



Tisztítás mellett nézzük meg a pollenszűrő állapotát is, ha eltömődött és nedves, ez is lehet bűzgenerátor



Tisztításkor a klímarendszert a legnagyobb fokozatra kell kapcsolni, és zárni a belső keringetést



Az ablakokat fel kell húzni, hogy ne szökjön a szabadba a szer

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBOVÁRI MIHÁLY





A spray lenyomó gombját beakasztva folyamatosan jön az anyag, be kell állítani az autóba. Csak a fotó kedvéért tettem a könyöklőre, a hátsó ülés elé, a padlóra kell. Így sok anyag lerakódott a szélvédőn, a belső tükrön, azt utóbb takaríthattam

29 variációban!



Az olasz Nolan vadonatúj bukósisakot mutatott be N21-es néven. A retró stílusú, városi motorozáshoz fejlesztett modellnél összesen 29 variáció közül választhat a vásárló, hiszen nemcsak a külső fényezés, hanem a bélés, a napellenző és sisak széle (gumiperem) is több változatban konfigurálható. Az N21-es két különböző külső és hat különböző belső héjméretben kapható – utóbbi eltávolítható és mosható anyagból készült. A fejvédő érdekessége, hogy úgynevezett sisakrögzítő gyűrű (helmet lock ring) található rajta, amelynek segítségével a sisakot a motorhoz rögzíthetjük. Az 56 500 forintos N21-es kommunikációs előkészítéssel rendelkezik.

Magabiztosabban



Folytatódnak a Route 82 Motoros Túraklub által megrendezésre kerülő ingyenes motoros vezetéstechnikai képzések Győrben. Az országban egyedülálló rendezvénysorozat célja, hogy a résztvevők a kurzus után biztonságosabban tudják kezelni motorjaikat. A képzésen nagy hangsúlyt kap a vészfékezés és a kikerülési manőver gyakorlása, hiszen vészhelyzetben nincs idő a gondolkodásra - mondta Kocsis Attila, a klub elnöke. A következő képzést 2015. május 23-án tartják, melyről bővebb információ a Route 82 Motoros Túraklub honlapján (www.route82.hu) található.



Gigaprojekt

Egy ilyen boxermotoros óriás lesz Bützow társa a 80 000 kilométeres túrán!



New Yorkból indult világkörüli útjára a Mosolyok futama (Ride of Smiles) elnevezésű, 80 000 kilométeres motoros utazás, melynek célja, hogy adományokat gyűjtsön a rászoruló gyermekek számára legalább 50 000 euró összegben. A Mosolyok futama kezdeményezője és egyedüli résztvevője a lelkes és rutinos Dr. Henning Bützow, aki 1989 óta járja a világot két keréken. Bützow társa a világkörüli úton egy BMW R 1200 GS Adventure, melyet a BMW Motorrad ajánlott fel a túrára.

Messzi földön



A Vespa vietnami gyárában a félmillomodik elkészült motort ünnepelhették. A gyártó 2009-ben nyitott üzemet Hanoi mellett, mely kizárólag az ázsiai piacra termel, az Európában forgalomba kerülő modellek Olaszországból érkeznek.

Kéz a kézben

A BMW Motorrad és az Alpinestars új ruházati „rendszerek" fejlesztésében működik együtt. A kooperáció jegyében megjelenő első termék egy dzseki lesz, amely az Alpinestars légzsák-mellény technológiáját használja. Az új dzsekit az év második felében mutatják be, és mind férfi, mind női változatban elérhető lesz.

Süllyedő hajó



A nyár végén leáll a termelés az olasz Marzocchinál. A futóműelemeket gyártó olasz cég kerékpáros része nem zár be, viszont a motorkerékpár-alkatrészek gyártása 65 év után kikerül a portfólióból. A lépés miatt 120 dolgozónak kell új munka után néznie.

Tudta-e?

A Suzuki turbófeltöltésű blokkot fejleszt. A 600 cm^3-es, soros négyhengeres erőforrás esetében nem a csúcsteljesítményre, hanem a nyomatékosságra összpontosítanak.



A Z1000-es az egyik legkeményebb csupasz motor a piacon. Vajon az SX túraváltozat is hasonlóan vad?

Lélekvándor



A Kawasaki Z1000-esnél brutálisabb külsejű gépet nehéz találni, ráadásul a legerősebb zöld naked bike szinte úgy veszi a gázparancsot, mint egy versenymotor, kipörgésgátló hiányában pedig komoly tudás kell a benne rejlő potenciál kiaknázásához. Ezek után kíváncsian ültem fel az SX túraváltozatra, mely ugyanúgy öt egységből álló öntött alumínium konstrukciójú vázra épül, miközben a hajtásról a jól bevált, 1043 cm^3-es, soros négyhengeres blokk gondoskodik. Az nyilvánvaló, hogy 142 lóerős csúcsteljesítményével a német autópályákon sem vall szégyent az SX, s hogy régebbi sportmotorokat is lepipál, ha gyorsulásról van szó, de egészen más a „körítés", mint a Z1000-es esetében. Egyrészt sokkal finomabbak a gázreakciók (városban egyszerűbb vele az élet), itt van „lóerőkapcsoló" (kb. harmadával csökkenti a teljesítményt), másrészt fejlett, több lépcsőben állítható kipörgésgátló is. Ahogy elvárható, a teljesítményhez méltó fékrendszert kapott a sport-túra gép, a radiálisan rögzített Tokico rendszer egészen döbbenetes lassulásra bírja a 231 kg-os testet, és az alapáras blokkolásgátló is remekül működik – egy szabálytalanul kikanyarodó autós miatt éles helyzetben is teszteltem a működését. Egyébként az SX futóműve is sportosan feszes (alapbeállítás), de a motor döntéséhez a vártnál nagyobb erő szükséges, az ívbelső kormányvéget pedig erősen ellen kell tartani ahhoz, hogy a gép a kívánt nyomvonalon maradjon.

Tudta-e?

A Z1000SX-ben dupla fojtószelep-rendszert alkalmaznak: az első szelepet a gázkarral mi magunk szabályozzuk, a másodikat pedig a számítógép rengeteg paraméter vizsgálata alapján. Így elkerülhető az egyetlen nagy fojtószelep esetén jellemző, hirtelen érkező nyomaték.

Négy az igazság?

A Z1000SX komoly ellenfelet kapott a BMW S1000XR képében. A bajorok receptje gyakorlatilag ugyanaz volt, mint a zöldeké: fogták saját 1000-es csupasz gépüket (S 1000 R) és több módosítással piacra dobták a túraváltozatot. Az S1000XR-ben 160 lóerős, 999 cm^3-es, soros négyhengeres blokk dolgozik, futóműve pedig gombnyomásra elektromosan állítható. A modell árát ugyan még nem hozta nyilvánosságra az importőr, az S 1000 R 3,98 millió forintos árából kiindulva biztosan drágább lesz a Kawánál.



Tetszett
- nyomatékos blokk
- fémes motorhang
- igényes kidolgozás

Nem tetszett
- kemény ülések
- túlságosan rövid váltóáttételek



Széles tank és 13 ezerig skálázott fordulatszámmérő fogadja a vezetőt

A 2014-es modell krómozott kipufogóval és full zöld fejidommal készült

lás



Komfortosabb üléseket érdemelt volna a Z1000SX



Három fokozatban állítható a szélvédő

KÉTSÉGTELEN, hogy a három fokozatban állítható szélvédő (nem kell hozzá szerszám) és a természetes üléspozíció miatt sokkal komfortosabb a Z1000SX, mint a kiindulási alap, de az ülés nagyon kemény, ráadásul egészen kis méretű, így még lehetne fokozni a kényelmet. Az SX nagy előnye viszont, hogy gyári kofferszettel is rendelhető, amely igényes és formailag remekül passzol a motorhoz, s még egy bukósisakot is képes elnyelni. A hab a tortán az, hogy leszerelt dobozok esetén sem csúfítja el a gépet tartókonzol, mert az utaskapaszkodóba és a hátsó lábtartóba integrálták a felfogatási pontokat. A Z1000SX kidolgozási minősége nagyon meggyőző, minden porcikájából árad, hogy nagyon kitalálták az egyes részleteket, és a kivitelezésre is komoly gondot fordítottak. A 3 999 000 forintos alapár (a Z1000 ABS 3,85 millió forintot kóstál) miatt mondjuk ez el is várható, de nem feltétlenül általános a hasonló árfekvésű modelleknél.

Összegzés

A sport-túra motor jelző sok modell esetében erőltetettnek hat, itt viszont teljesen helytálló. Nem vitás, az SX „civilizáltabb" motor a Z1000-esnél, viszont így is őrzi a sportos géneket - utóbbi többek között az ülések komfortján is érződik.

KAWASAKI	Z1000SX
Lökettérfogat:	1043 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	105 kW (142 LE) 10 000/perc
Max. nyomaték:	111 Nm 7300/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Hossz./szél./mag.:	2105/790/1170 mm
Tengelytáv:	1445 mm
Ülésmagasság:	820 mm
Üzemanyagtank:	19 l
Fék elöl/hátul:	2x300/250 mm tárcsa
Gumi elöl/hátul:	120/70 R17/190/50 R17
Menetkész tömeg:	231 kg
Tesztfogyasztás:	6,0 l/100 km
Alapár:	3 999 000 Ft



A dobozok felfogatási pontjait a hátsó lábtartókba és az utaskapaszkodóba integrálták

Lendületben a piac!

A 2014-es január-április időszakhoz mérve 82 darabbal, 708-ra nőtt a forgalomba helyezett mennyiség, ami 13,1%-os előrelépésnek felel meg. A 26 márka közül a Honda az abszolút piacvezető (251 db, 35,45% piacrész), megelőzve a BMW-t (109 db, 15,40%) és a Suzukit (81 db, 11,44%). A Kawasaki 13 példánnyal srófolta fel tavalyi produktumát, így 6. a márkarangsorban (36 db, 5,08%). Április végéig a Honda PCX125-ös (képünkön) volt a legkelendőbb típus (38 db) a hazai piacon, mögötte a BMW R 1200 GS (32 db) és a Honda CBR650F (19 db) zárt.



SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA: IVANICS MOTOR KFT., 1116 BUDAPEST, MEHÉSZ U. 2-4. TELEFON: 06-1-882-6097.

Narancsvirág

A szuperkrossz-vb szezonzáróján tarolt a KTM. **Ryan Dungey** megszerezte idei 8. győzelmét, aminek köszönhetően a KTM az első egyéni címe mellé begyűjtötte első gyártói szuperkrossz-világbajnoki címét is. A 100. versenyét teljesítő Dungey a 7. krosszos, aki egy idényben legalább 8-szor nyert, míg ő a 3., aki egy szezonban 16 dobogóra volt képes. Dungey Ricky Carmichael, Jeremy McGrath és Davi Millsaps mellett a 4. krosszos, aki a centenáriumi viadalát győzelemmel ünnepelhette. A 250-ben is a KTM lett a gyártók bajnoka. Az idei utolsó győzelmet a francia **Marvin Musquin** szerezte meg, aki minden idők legjobb külföldi versenyzője lett a kiskategóriában. Az idei Keleti-parti bajnok az első nem amerikai krosszos, aki egy idényben 7 elsőséget jegyzett, s az első külföldi, aki egy szezonban mind a 9 viadalon dobogón zárt.



Musquin, Roger de Coster csapatfőnök és Dungey



Dungey már kétszeres bajnok

AMA SX (17/17. FORDULÓ)

Végeredmény

1. Dungey (KTM) 390 pont, **2. Tomac** (Honda) 305 pont, **3. Seely** 277 pont, **4. Reed** (Kawasaki) 226 pont, **5. Baggett** (Suzuki) 223 pont, **6. Canard** (Honda) 204 pont, **7. Anderson** (Husqvarna) 200 pont, **8. Tickle** (Suzuki) 194 pont, **9. Short** (KTM) 180 pont, **10. Peick** (Yamaha) 160 pont.



Audi-fölény

A 2015-ös évadra alaposan átalakították a DTM versenyhétvégék lebonyolítását: szombaton egy 40 perces, kötelező kerékcsere nélküli, vasárnap pedig egy 1 órás, kötelező kerékcserével spékelt futamot tartanak külön kvalifikációval, az előzést segítő DRS-t pedig körönként háromszor lehet használni. Ehhez képes Jamie Green a két biztonsági autós fázis dacára is magabiztos rajt-cél győzelmet aratott Hockenheimben – utoljára két éve állhatott fel a dobogó tetejére, s most először sikerült nyernie audis színekben. A második helyezésért Pascal Wehrlein és Paul di Resta (mindkettő Mercedes) meccselt, az egykori F-1-es pilóta féltáv környékén ugyan megelőzte márkatársát, de később fékproblémái voltak, így végül be kellett érnie a bronzzal. Az Audi sikerét másnap Mattias Ekström tette teljessé, de a svédnek keményen meg kellett dolgoznia 20. DTM-győzelméért: a második rajtpozícióból kapásból az élre állt, de az első kör végén megelőzte a címvédő Marko Wittmann (BMW M4 DTM), akit három körrel később tudott maga mögé utasítani. Amikor az egyre erősebb esőzés miatt a mezőny viszonylag hamar sort kerített a kötelező boxkiállásra, visszaesett a márkatárs Edoardo Mortara mögé, azonban hamarosan ismét visszavette a vezetést és 7,3 másodperces előnnyel nyert Mortara, az utolsó helyről induló Garry Paffett (Mercedes-AMG C 63 DTM), Martin Tomczyk (BMW M4 DTM) és Wittmann előtt.

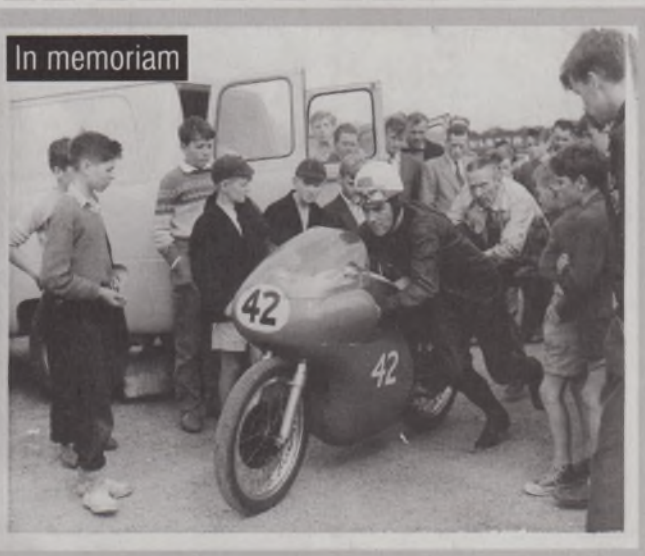


Az első duplázó

A benzines-hibriddel egy időben az elektromos száguldó cirkusz is Európába érkezett, mégpedig a legendás Monte-Carlóba: a monacói F-1-es pályát 19 kanyarról 12-re, míg a kört 3,340-ről 1,76 km-re rövidítették. A pole pozíciót Sébastien Buemi (e.dams-Renault) szerezte meg, és a Formula e történetének első versenyzőjeként rajt-cél győzelmet aratott. Egyúttal megszakította azt a sorozatot, hogy az eddigi hat fordulót hat különböző pilóta nyerte, és a svájci az első, aki duplázni tudott – legutóbb tavaly decemberben (Uruguay) győzött. Már a rajt után is voltak ütközések, de a Sainte Dévote kanyarban valóságos roncstemető alakult ki: Daniel Abt (Audi Sport Abt) túl szélesen fordult és belecsúszott a szalagkorlátba, Bruno Senna (Mahindra Racing) pedig már nem tudott hova menekülni, úgyhogy gellert kapva átugratott rajta, azután még többen beleszaladtak az utat eltorlaszoló két kocsiba. Buemi mellé végül Lucas di Grassi (Audi Sport ABT) és Nelson Piquet Jr. (China Racing) állhatott még fel a pódiumra.

Geoff Duke

In memoriam



92 éves korában elhunyt a brit Geoff Duke, aki a gyorsasági-vb első világsztárja volt. Duke 1950 és 59 között szerepelt a vb-n, ahol 6 titulust szerzett. Ő volt az első, aki egy szezonban két vb-címet nyert, s aki három egymást követő idényben világelső lett. Duke a második világháborúban motoros futár volt, majd terepmotorozni kezdett, triálozott, végül a gyorsasági szakágnál kötött ki. Előbb a gyári Norton csapat tagja volt a vb-n 1950 és 52 között. Az egyhengeres Nortonnal legyőzte a négyhengeres olasz riválisokat, két 350-es és egy 500 cm^3-es vb-címet begyűjtve. Aztán 1953-ban átigazolt a Gilerához, amellyel zsinórban három 500-as vb-trófeát jegyzett. A legendás pilóta mindemellett autóversenyző is volt, 1952-ben és 53-ban az Aston Martin gyári csapatának tagjaként állt rajthoz különböző futamokon. 1956-ban féléves eltiltást kapott, mivel támogatta a privát motorversenyzők sztrájkját. 1957-ben súlyosan megsérült, majd csapat nélkül maradt, hiszen a Gilera kiszállt a vb-ből. 1958-ban és 59-ben privát versenyzőként szerepelt, Nortonnal, BMW-vel és Benellivel is motorozott. A vb-n összesen 60 nagydíjon indult, 33 győzelmet aratott, s 50-szer állhatott dobogóra. Csapatfőnökként is szerepelt a vb-n, hiszen 1963-ban saját Gilera alakulattal vett részt az 500-as kategóriában. Duke egy meghatározó újításával is világhíres lett. Ő fejlesztette ki az egyrészes bőrruhát, amelyet ő is használt első ízben.



Ekström 20. futamgyőzelmét jegyezte, Green először ért fel Audival a dobogó tetejére



DTM (9/1. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Mortara (SWI) 30 pont, **2. Ekström** (SWE) és **Green** (GBR) 25-25 pont, **4. Wehrlein** (GER) 22 pont, **5. Rockenfeller** (GER) 18 pont, **6. di Resta** (GBR) és **Paffett** (GBR) 15-15 pont, **8. Tomczyk** (GER) és **Wittmann** (GER) 12-12 pont, **10. Müller** (SWI) 8 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Audi 106 pont, **2. Mercedes** 58 pont **3. BMW** 38 pont.

MX-VB

Cairoli rekordja

A 8-szoros világbajnok Antonio Cairoli feltámadt a Spanyol Nagydíjon. Egyrészt szerencséje volt, hiszen tényleg csak kisebb kézsérülést szenvedett az előző nagydíjon, másrészt tökéletesen bejött a bátor motorcseréje. A szezon közben ugyanis a 350 cm^3-es KTM-ről átült a 450-es gépre. Cairoli a 2013-as szezonzáró után motorozott ismét 450-es KTM nyergében. Idei első nagydíjgyőzelmét egy-egy 3. és 1. pozícióval gyűjtötte be, s ezzel zsinórban a 12. szezonjában győzött, s amúgy 73. GP-sikerét jegyezhette. Ez új rekord a vb történetében, hiszen a múltban három belga legenda, Roger De Coster, Eric Geboers és Joel Smets „csak" 11 egymás utáni idényben volt képes győzni. Cairoli mellett a listavezető Max Nagl is elégedett lehetett a 2. helyével, hiszen 5-ről 12 pontra növelte előnyét. A dobogó harmadik fokán a yamahás újonc, Romain Febvre végzett, aki első érmét szerezte a királykategóriában. A 10-szeres amerikai bajnok Ryan Villopoto viszont sérülése miatt a Spanyol GP-t is kihagyta, ráadásul a visszatérése is bizonytalan. Az MX2-ben Jeffrey Herlings 37-ről 56 pontra növelte előnyét, ennek ellenére sem lehetett elégedett a kétszeres világbajnok. Idén sokadszorra bukott, amiért csak a 2. helyen végzett a GP-n. A spanyol forduló hőse a svájci Valentin Guillod volt, aki karrierje első nagydíjgyőzelmét ünnepelhette.

MX-VB (18/6. FORDULÓ)

Az összetett állás

MXGP: 1. Nagl (GER) Husqvarna, 259 pont, **2. Desalle** (BEL) Suzuki, 247 pont, **3. Cairoli** (ITA) KTM, 229 pont.
MX2: 1. Herlings (NED) KTM, 261 pont, **2. Ferrandis** (FRA) Kawasaki, 205 pont, **3. Jonass** (LAT) KTM, 177 pont.



Nagy nevek: di Grassi, Buemi és Piquet Jr. a trófeákkal

FORMULA E (10/7. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. di Grassi 93 pont, **2. Piquet Jr.** 89 pont, **3. Buemi** 83 pont, **4. Prost** 77 pont, **5. Bird** 64 pont, **6. D'Ambrosio** 52 pont, **7. Félix da Costa** 45 pont, **8. Vergne** 34 pont, **9. Alguersuari** 30 pont, **10. Senna** 28 pont.



Guillod a 4. svájci GP-győztes

A 90. arany



Shedden

Aron Smith (VW) nem sokáig örülhetett első BTCC pole pozíciójának Thruxtonban, ugyanis a két **Honda Civic Type R** nyomban lerajtolta, majd Gordon Shedden és Matt Neal sorrendben kettős győzelmet szereztek a japán márkának. A futamon **Jason Plato** (VW CC) jegyezte a leggyorsabb kört, így a második menetben ő indulhatott az élről, de a BMW 125i M Sporttal Robert Collard megelőzte, s ezután nagyot csatáztak az elsőségért: Collardnak nem sikerült elég gyorsan felmelegíteni a gumikat, úgyhogy Plato visszatámadott és végig mesterien védekezve begyűjtötte pályafutása 90. futamgyőzelmét, ezzel megdöntve saját rekordját. A harmadik futamon **Adam Morgan** magabiztos rajt-cél győzelmet aratott a Mercedes A-osztállyal, mögötte pedig Andrew Jordannek (MG6 GT) és Sam Tordoffnak lengett a kockás zászló.



Plato saját rekordját adta át a múltnak



BTCC (10/3. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Shedden 114 pont, **2. Turkington** 106 pont, **3. Neal** 103 pont, **4. Plato** 102 pont, **5. Jordan** 99 pont, **6. Morgan** 98 pont, **7. Goff** 80 pont, **8. Collard** 76 pont, **9. Tordoff** 71 pont, **10. Smith** 64 pont.

Rali-vb: Argentína

Meekecsinálta!



Idei három balesete után, 58. világbajnoki futamán Meeke pályafutása első győzelmét aratta



Mivel a görögországi Akropolisz Rali már nem szerepel a versenynaptárban, Argentína messze a legkeményebb murvás derbi. Ráadásul a februári hatalmas esőzések és áradások helyenként sártengerré változtatták az utakat, és a víz kimosta a nagyobb köveket. Az élmenők közül például Andreas Mikkelsen (VW Polo R WRC), Hayden Paddon és Thierry Neuville (mindkettő Hyundai i20 WRC), valamint Ott Tanak (Ford Fiesta RS WRC) is csakhamar „elvérzett". Sébastien Ogiernek (VW Polo R WRC) pedig továbbra sincs szerencséje Argentínában: a jelenlegi versenyek közül ez az egyetlen, amelyiket még nem tudta megnyerni. A csütörtöki szuper-speciálison ugyan ő bizonyult a leggyorsabbnak, de másnap az első igazi gyorsaságin kénytelen volt motorhibával félreállni. Ezek után a citroënes Kris Meeke diktálta az iramot, akit csapattársa, Mads Östberg és Jari-Matti Latvala (VW Polo R WRC) üldözött. Egyiküknek sem volt sima versenye, amíg az angolt a kézifék problémája, egy lassú defekt és egy kicsúszás, addig a lázasan küzdő norvégot a motor gyújtáshibája, a finnt pedig váltógondok és a szokásos vezetői bakik hátráltatták – Latvala járt a legrosszabbul, aki egy szakasszal a vége előtt motorhibával esett ki.



Evans először szerzett érmet a rali-világbajnokságon

VÉGEREDMÉNY (13/4.)

Argentína

1. Meeke–Nagle (GBR/IRL) Citroën DS3 WRC, 3 óra 41'44,9", **2. Östberg–Andersson** (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +18,1", **3. Evans–Barritt** (GBR/GBR) Ford Fiesta RS WRC, +3'27,4", **4. Prokop–Tománek** (CZE/CZE) Ford Fiesta RS WRC, +6'26,1", **5. Sordo–Marti** (ESP/ESP) Hyundai i20 WRC, +10'46,7", **6. Al-Qassimi–Patterson** (UAE/IRL) Citroën DS3 WRC, +11'19,9", **7. Al-Kuwari–Clarke** (QAT/GBR) Ford Fiesta RRC, +16'02,6", **8. Dominguez-Galindo** (PAR/ARG) Ford Fiesta R5, +18'48,2", **9. Saba-Cagnotti** (PAR/ARG) Skoda Fabia S2000, +21'20,6", **10. Villagra-Curletto** (ARG/ARG) Ford Fiesta R5, +25'19,6".

Szakaszgyőzelmek: Ogier és **Meeke** 3-3, **Sordo** és **Mikkelsen** 2-2, **Latvala** - 1.

Az összetett állás

1. Ogier 84 pont, **2. Östberg** 51 pont, **3. Mikkelsen** 47 pont, **4. Evans** 41 pont, **5. Meeke** és **Neuville** 35-35 pont, **7. Sordo** 30 pont, **8. Prokop** 26 pont, **9. Latvala** 19 pont, **10. Tanak** 12 pont.

Következik a Portugál Rali, május 21-24.

Arany, apám!

Michelisz Norbi saját maga és 35 ezer rajongó álmát váltotta valóra győzelmével!

A szeszélyes tavaszi időjárás még a nagyágyúkat is megtréfálta. Sébastien Loeb például az első, esős szabadedzésen csapta gumifalba Citroënjét, míg Gabriele Tarquini az időmérőn járt hasonlóképpen: a száradó pályán ráhajtott a még vizes rázókőre, megpördült és összetörte az új aerodinamikai elemekkel felvértezett Honda Civicet. Közben a Zengő-csapatnál esőre számítva az autó beállítását taktikázták el, ami ezúttal óriási mázlinak bizonyult, ugyanis Norbi számára a 10. rajthelyet és egyúttal a fordított felállásos második futamra a pole pozíciót jelentette. Utolsó mért körén még a „verhetetlen" José María López (Citroën C-Elysée WTCC) is rontott, s ezúttal csak csapattársa és legnagyobb ellenfele, Yvan Muller és Hugo Valente (Campos-RML Chevrolet) mögé kvalifikálta magát.

IGAZ, A CÍMVÉDŐ kapásból helyrehozta ezt a hibát, amikor saját állítása szerint élete eddigi legjobb rajtjával mindkettőjüket átugrotta, s az első kanyarba már az élen fordult, majd előnyét apránként növelve magabiztosan nyert. Mögöttük a másik két Citroën koccant: a kínai Ma Quing Hua tessékelte le a pályáról Loeböt, akit emiatt a hondás Tiago Monteiro is megelőzött. Norbi is jó rajtot vett és három pozíciót javított, de a második körben Tom Chilton (Roal-RML Chevrolet) bevetődött mellé és maga mögé utasította, így végül nyolcadikként végzett.

A második futamon Norbi jól indult és megtartotta az első helyet, míg mögé Tom Coronel (Roal-RML Chevrolet), Chilton és Monteiro sorolt be. Hátrébb az első kanyar után a pályán keresztülvágtató Loeb rálökte Ma autóját Rob Huffra, és a Lada Vestának emiatt kitört a bal hátsó kereke. Mivel a 60 kilós büntetősúllyal versenyző Citroënek ezúttal nem tudtak átjönni a mezőnyön, egyhangú vonatozás alakult ki. Ugyanakkor a hozzávetőleg 35 ezer fős rajongótábor előtt Norbi fölényesen, 7 másodperces előnnyel nyert, saját maga és a Honda idei első, második hazai (2012, BMW) és pályafutása negyedik győzelmétől pedig felrobbantak a lelátók!



VIDEO: automotor.hu/-609222

Norbi Marrakeshben éppen Coronelt lökte ki, aki most nem győzte dicsérni a magyar versenyzőt és a közönséget



A frissített Honda Civic Norbi győzelmével debütált



Loeb kicsit átalakította a Citroënt az első tréningen

WTCC (12/3. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. López (ARG) 130 pont, **2. Loeb** (FRA) 96 pont, **3. Muller** (FRA) 86 pont, **4. Monteiro** (POR) 58 pont, **5. Ma** (CHN) 53 pont, **6. Michelisz** (HUN) 47 pont, **7. Chilton** (GBR) 42 pont, **8. Tarquini** (ITA) 39 pont, **9. Valente** (FRA) 27 pont, **10. Bennani** (MAR) 26 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Citroën 269 pont, **2. Honda** 190 pont, **3. Lada** 44 pont.

Tudta-e?

James Thompson a csapnivaló kvalifikáció (14. hely) után arra hivatkozott, hogy fogászati kezelései után fájdalmai voltak. A versenyen már rajthoz sem állt, utána pedig „váratlanul" bejelentették, hogy a Ladával elválnak útjaik.



A Lada pechsorozata miatt még nem kaptunk valós képet a Vesta WTCC képességéről. Most éppen Huffyt ütötték ki

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN | FOTÓ: WTCC


Ez volt Lorenzo 55. futamgyőzelme, a Yamaha az idei négyből hármat behúzott!

Én is itt vagyok!

Szorul a hurok, az első európai viadalon valósággal feltámadt Jorge Lorenzo.

A négyszeres világbajnok az első 3 fordulóban még éremre sem volt képes, a Spanyol GP-n viszont óriási pálfordulás történt. Lorenzónak semmiféle gondja nem volt, s valahogy minden róla szólt: előbb a Yamaha bejelentette, hogy 2016-ban is marad a hangvillásoknál, aztán pályacsúcsot ment, megszerezve a márka idei első pole pozícióját. Ezek ismeretében nem volt meglepetés, hogy rajt-cél győzelmet aratott, miközben új versenybeli körrekordot is motorozott. A másik gyári yamahás, a vb-éllovas Valentino Rossi folyamatosan beállítási gondokkal küszködött, ennek dacára hozta a 3. helyet, s egyúttal a saját 200. érmét! Marc Marquez frissen műtött kézzel a 2. helyen zárt, méghozzá úgy, hogy a hajrában visszaverte Rossi támadásait. A címvédő egyébként a hátralévő 14 nagydíjon 5 helyett már csak 4 blokkot használhat, mivel az USA-ban elromlott erőforrása már javíthatatlan.

JONAS FOLGER nem tűnt el a Moto2 sűrűjében! A szezonnyitón aratott győzelme után ugyan volt két csalódást keltő versenye, azonban a Spanyol GP-n ismét nyerni tudott. A 3. helyről startolhatott, az első 9 körben pedig folyamatosan tapadt az éllovas Esteve Rabatra. A 10. körben aztán az élre állt, és nem is engedte ki a kezéből az első helyet. A dobogóra a pontverseny éllovasa, Johann Zarco, valamint a tavalyi világbajnok, Esteve Rabat állhatott még fel. Zarco a 11.-ről zárkózott fel a 2. helyig, míg Rabat az idei első pole pozíciója után az első 2015-ös érmét is megszerezte. A középső kategóriát illetően a kulisszák mögött is történt egy fontos fejlemény, hiszen 2018-ig meghosszabbították a Honda kizárólagos erőforrás-szállítói szerződését.

DANNY KENT ismét véget vetett egy hosszú várakozásnak. 1977 után ő az első brit, aki zsinórban 3 nagydíjon is győzni tudott. Kent előtt ez utoljára Barry Sheene-nek sikerült, aki 38 évvel ezelőtt az 500-as kategóriában diadalmaskodott egymás után háromszor. Kent egyértelműen kiemelkedik a Moto3-ból. Amíg az USA-ban és Argentínában elhúzott a többiektől, addig Spanyolországban megmutatta, hogy a bolyban való szoros küzdelemből is győztesen tud kikerülni. Kent egy négyes bolyban csatázott Miguel Oliveira, Brad Binder és Fabio Quartararo ellen. Kent sokáig csak utazott az élbolyban, kímélve a gumijait, az utolsó kanyarban azonban kiverekedte magának az aranyat.


Kent (52) és Quartararo, avagy a győztes és az éremről lemaradt tini


A KTM idén először volt dobogós

Tudta-e?

Folger révén 15 év után csendült fel ismét a német himnusz Jerezben. 2000-ben Ralf Waldmann nyert a 250 cm³-es géposztályban.


Folger (94) sikerrel kergette Rabatot

VÉGEREDMÉNY (18/4.)

Jerez

Moto3: 1. Kent (GBR) Honda, **2. Oliveira** (POR) KTM, **3. Binder** (RSA) KTM.
Moto2: 1. Folger (GER) Kalex, **2. Zarco** (FRA) Kalex, **3. Rabat** (SPA) Kalex.
MotoGP: 1. Lorenzo (SPA) Yamaha, **2. Marquez** (SPA) Honda, **3. Rossi** (ITA) Yamaha.

Az összetett állás

Moto3: 1. Kent 91 pont, **2. Vazquez** 60 pont, **3. Quartararo** 52 pont, **4. Bastianini** 47 pont, **5. Binder** 44 pont, **6. I. Vinales** 38 pont.
Moto2: 1. Zarco 73 pont, **2. Folger** 57 pont, **3. Rins** 49 pont, **4. Lüthi** és **Morbidelli** 43-43 pont, **6. Lowes** 41 pont.
MotoGP: 1. Rossi 82 pont, **2. Dovizioso** 67 pont, **3. Lorenzo** 62 pont, **4. Marquez** 56 pont, **5. Iannone** 50 pont, **6. Crutchlow** 47 pont.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS, SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: YAMAHA RACING, MOTOGP

Tarolt a Kawasaki



Rea (65) az eddigi tízből hét futamot nyert, tehát magabiztosan lépked a vb-cím felé

2013 után ismét mindent vitt a Kawa a legendás pályán.



Tóth (10) és Rizmayer (75) is értékes pontokat szerzett Imolában



Fájdalomcsillapító: Sofuoglu nem a pályán vívja élete csatáját

Az Enzo és Dino Ferrari-pályán idén első ízben a gyári Kawasaki-duó mindkét futamban begyűjtötte az első két helyet. Jonathan Rea lehengerlő volt, s ugyanúgy kettős futamgyőzelemmel nyert Imolában, mint 2014-ben a Hondával. Rea Thaiföld és Hollandia után az idei 3. duplázásának örülhetett, s nem mellesleg 50-ről 87 pontra növelte előnyét az összetettben. A hazai pályán versenyző olasz márkáknak csak egy-egy érem jutott. A kényszerszünet után ismét pályára lépő Davide Giugliano remekelt a kvalifikáción, a futamokon viszont elfáradt a csatában, így „csak" egy-egy 3. és 4. pozícióra volt képes. Chaz Davies is megpróbált mindent a kawasakisok ellen, ám mindkétszer technikai hiba miatt kellett kiállnia. Az Aprilia RSV4-es az elmúlt évekhez hasonlóan idén sem volt esélyes a győzelemre. Leon Haslam az első futamban a 4. helyen zárt, majd bukott, s eltört három bordája. A csapattárs Jordi Torres előbb váltóhiba miatt bukott, majd megnyerve a Giugliano elleni párbajt, megszerezte első érmét a superbike-ban.

A SUPERSPORTBAN Kenan Sofuoglu élete eddigi legnehezebb versenyét volt kénytelen teljesíteni, hiszen 7 hetes kisfia kómába került, s agyműtéten esett át. Ő ennek ellenére rajthoz állt, s a holland fordulóhoz hasonlóan ismét megnyerte a Jules Cluzel elleni párbajt. Sofuoglu mindemellett védencével, Topak Razgatliogluval is nagyon elégedett lehet. Az új török sztár már a negyedik győzelménél jár a superstock 600 Európa-bajnokságban, nem véletlen, hogy máris a Moto2-be is csábítják!

A superbike-ban, a superstock 1000-ben és a junior Európa-kupában is születtek magyar sikerek. A Tóth-csapat új alkatrészekkel, fejlesztésekkel kezdte az imolai szereplést, míg idősebb Tóth Imre személyi változtatásokat is eszközölt. Mindezek azonnali eredményt hoztak: Tóth Imre superbike-pályafutása alatt első ízben mindkét futamban pontszerző lett, ahogy Rizmayer Gábor második futambeli 13. pozíciója szintén remek. A superstock 1000-ben a kawasakis Sebestyén Péter a 13. helyével megszerezte első pontjait a sorozatban. A junior Európa-kupában Kis Viktória produkciója emelkedett ki, hiszen Hollandia után ismét a legjobb hölgyversenyző lett (19. hely). A superstock 600 Európa-bajnokságban ellenben nem volt szerencséje a kawasakis Bódis Richárdnak, hiszen az utolsó körben elesett.

Tudta-e?

A sérüléséből 3 hónap után visszatért Giugliano nem kis meglepetésre begyűjtötte a superbike pole pozíciót.



VÉGEREDMÉNY (13/5.)

Imola

Superbike

1. futam: 1. Rea (GBR) Kawasaki, **2. Sykes** (GBR) Kawasaki, **3. Giugliano** (ITA) Ducati, ... **15. Tóth** (HUN) BMW, **16. Rizmayer** (HUN) BMW.

2. futam: 1. Rea, 2. Sykes, 3. Torres (ESP) Aprilia, ... **12. Tóth, 13. Rizmayer.**

Supersport

1. Sofuoglu (TUR) Kawasaki, **2. Cluzel** (FRA) MV Agusta, **3. Zanetti** (ITA) MV Agusta.

Az összetett állás

Superbike

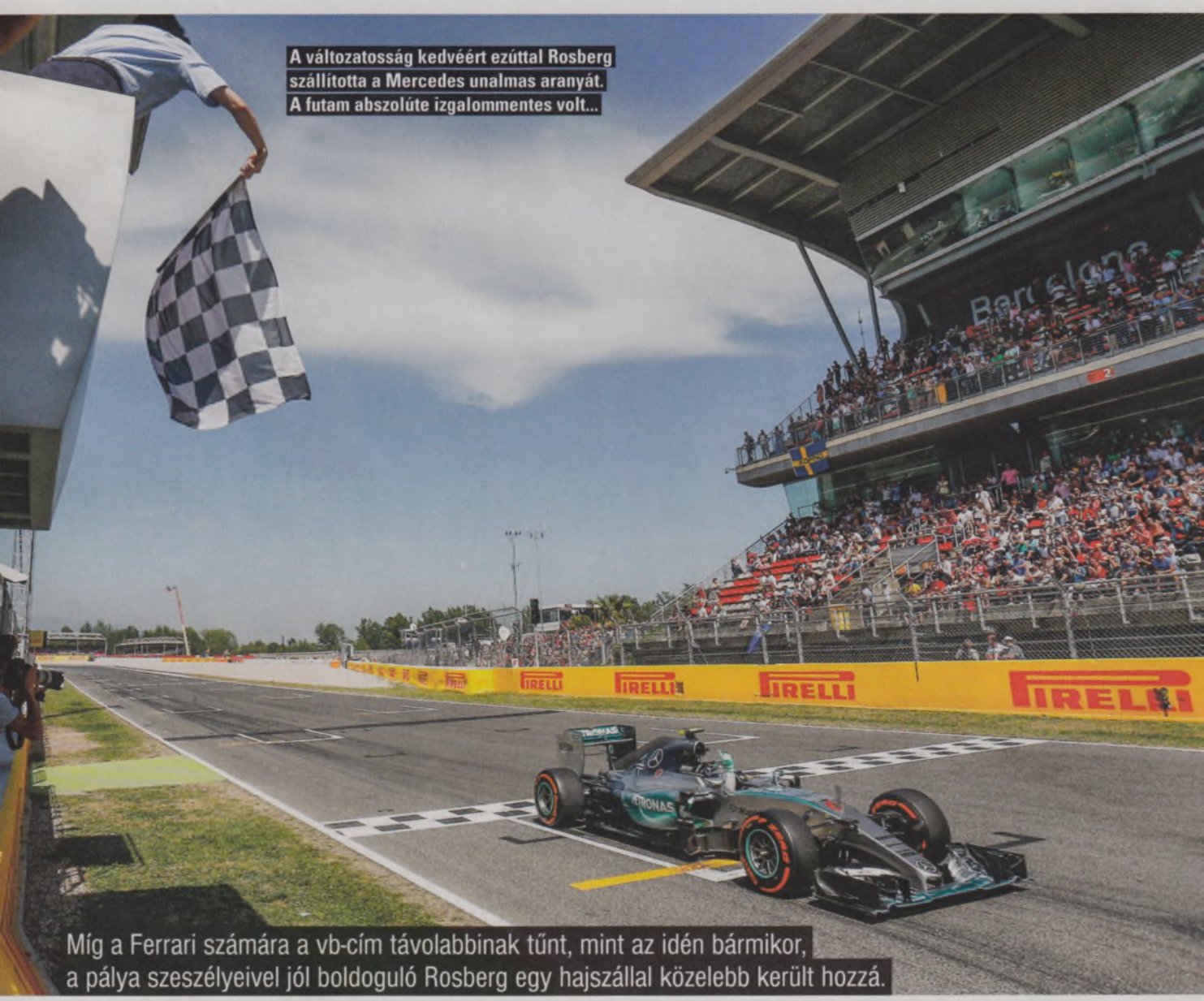
1. Rea 240 pont, **2. Haslam** 153 pont, **3. Sykes** 128 pont, ... **23. Tóth** 5 pont, **25. Rizmayer** 3 pont.

Supersport

1. Sofuoglu 105 pont, **2. Jacobsen** 68 pont **3. Cluzel** 65 pont.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS, SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: WSBK

Ideális beállítás



A változatosság kedvéért ezúttal Rosberg szállította a Mercedes unalmas aranyát. A futam abszolúte izgalommentes volt...

Míg a Ferrari számára a vb-cím távolabbinak tűnt, mint az idén bármikor, a pálya szeszélyeivel jól boldoguló Rosberg egy hajszállal közelebb került hozzá.

„Nagyon kösz a kedves kérdést!" – replikázott fanyar humorral, de nem minden keserűség nélkül Nico Rosberg, amikor a Spanyol Nagydíj előtt megpróbáltam kihúzni belőle: rájött-e, hogy a szezon első négy hétvégéjén miért nem tudta úgy megszorongatni Lewis Hamiltont, mint egy évvel ezelőtt. Ezzel persze nem bántani akartam. Épp ellenkezőleg, arra próbáltam kilyukadni, hogy a köridők alapos elemzéséből úgy tűnt, nemcsak Hamilton gyorsult, hanem ő is lassult a tavalyi önmagához képest. S ez számára paradox módon jó hír lenne, hiszen azt jelentené, hogy a sorsa a saját kezében van: ha megtalálja a probléma gyökerét, helyrebillentheti az egyensúlyt. Ő azonban nem kért ebből az interpretációból. Nem fogadta el, hogy az első pár verseny azt mutatja, Hamilton állandó jelleggel gyorsabb lett – ehelyett úgy érezte, „nem lehet általánosítani", csak az összes hétvégén rosszul jött ki neki a lépés. „Egyszerűen a kirakós játék összes darabját a helyére kell tennem" – mondta.

PONTOSAN EZ AZ, ami Barcelonában neki sikerült, Hamiltonnak nem. A pályaviszonyok egész hétvégén olyan szeszélyesek voltak, hogy a beállításokkal mozgó célpontra kellett lőni: mindenki a gyenge tapadásra panaszkodott, és az erős légmozgás tovább rontott a helyzeten. A pálya mellől szinte ijesztő volt nézni, ahogy a versenyzők a kanyarok közepén kétségbeesetten kapkodva reagálnak a legváratlanabb irányokból érkező széllökésekre. Míg Rosberg ennek ellenére alkalmazkodott a körülményekhez, Hamilton hiába kergette a beállításokat. „Előre-hátra tologattam a balanszot. Hol erre, hol arra billent át, de középen soha nem állt meg, akár egy mérleghinta" – ismerte el. Így aztán egy olyan pályán, ahol egyforma autók között még a DRS-sel is szinte reménytelen előzni, a verseny már az időmérőn eldőlt. Hamilton kerekei a Q3-as körében kipörögtek az 5-ös kanyarból kigyorsítva, a 7-esben kitört a Mercedes fara, ettől a hátsó gumik végképp túlmelegedtek, és ő tudta, hogy vége a játéknak.

Tudta-e?

A Circuit de Catalunya első kanyarjában az F-1-es autók mindössze 104 méter, kb. 1,1 másodperc alatt fékeznek 330-ról 120 km/órás tempóra. Ez 5,6 g-s maximális lassulást jelent, és a pilótának 168 kg-mal kell taposnia a fékpedált.



Grosjean és Maldonado az új Mad Max mozifilm promóciós járműveivel. Illett rájuk a szerep



Rosberg már kiment a képből, Vettel pedig Hamilton és a többiek előtt iparkodik

Öngólok

Habár Romain Grosjean a 8. helyen ért célba, kaotikus versenye volt: a Lotusnál nem örültek, amikor a 4. kör elején lecsúszott a pályáról, és oda visszatérve, védekezés közben összekoccant saját csapattársával. Maldonado autóján ettől megroggyant a jobb hátsó szárnyvéglap, amit aztán a boxban a szerelőknek kellett letépniük. „Az FIA-tól ránk szóltak a rádión, hogy nem tetszik nekik a lifegő alkatrész, és ezt meg is értettük, hiszen ha leszakad, valaki megsérülhetett volna" – mondta a Lotus vezető versenymérnöke, Alan Permane. Maldonadót végül inkább ki is szólították a futamból, mert a sérült autóval „nem jutott sehova", míg Grosjean, aki elvesztette a 4-es fokozatot, az egyik kerékcseréjénél a saját hibájából elgázolta az első emelőnél dolgozó szerelőt.



Rosberg (elöl) 20 pont hátrányban várhatja a folytatást



Ezúttal Hamilton ábrázata volt savanyú, a két német vigyorgott

A pole az idén először Rosbergé lett, aki visszatért a tavalyi specifikációjú kuplunghoz, és a változatosság kedvéért végre sikerült jó rajtot vennie. Hamilton hátraesett Sebastian Vettel mögé, miközben Valtteri Bottas ellen védekezett, és a délutánja máris kármentésbe ment át. Mivel az első kerékcseréjénél gond volt a bal hátsó légkulccsal, nem tudott bevágni a Ferrari elé, és át kellett térnie három kiállásra, hogy a Mercedes tempófölényét kihasználva visszaszerezze a 2. helyet. A Mercedestől a végén rászóltak, hogy ne erőltesse túl a motorját, ami nem tetszett neki, de aztán úgy 6 körrel a leintés előtt belátta, hogy tényleg nincs esélye a győzelemre, és elvette a gázt. Rosberg tehát éppen akkor állította meg a menetelését, amikor a legnagyobb szüksége volt egy sikerélményre.

VETTEL EZÚTTAL csak apró bosszúság, mozgó akadály volt a Mercedes számára, a Ferrari ugyanis hiába vitt teljesen új aerocsomagot Barcelonába, átalakított padlólemezzel, oldaldobozokkal és hátsó szárnyvéglapokkal, így is nagyobbra nőtt a hátrányuk az eddiginél. A Ferrarinál elismerték ugyan, hogy esélyük sem volt a Mercedes ellen, de nem keseredtek el túlzottan, mert úgy ítélték, az olló csak a helyi jellegzetességek – a csúszós aszfalt és az erős szél – miatt nyílt ki. Mivel Kimi Räikkönen a régi autóval versenyzett (visszatért ahhoz, miután pénteken nem tetszett neki az új), a csapat a pályán közvetlenül tudta lemérni a fejlesztések hatásait, és elégedettek voltak az eredménnyel.

„Igen, azt hiszem, még mindig harcban állunk a vb-címért – jelentette ki az Autó-Motornak Vettel, bár azt elismerte, hogy Hamilton és Rosberg a favorit. – Nem azt kell nézni, hogy a Mercedes ennyire erős, hanem inkább azt, hogy a Ferrari közelebb tudott kerülni hozzájuk, mint bárki más." A csapat főnöke, Maurizio Arrivabene azonban túl vérmesnek tartotta Vettel reményeit, ezzel hűtve le a kedélyeket: „A szezon elején három győzelmet tűztem ki, és továbbra is hiszek benne, hogy ez a cél elérhető."

VÉGEREDMÉNY (19/5.)

Barcelona (ESP) 66 kör = 307,104 km

1.	[1.]	**Rosberg** (GER) Mercedes-Benz GP	1 óra 41'12,555" (182,060 km/óra)
2.	[2.]	**Hamilton** (GBR) Mercedes-Benz GP	+17,551"
3.	[3.]	**Vettel** (GER) Ferrari	+45,342"
4.	[4.]	**Bottas** (FIN) Williams-Mercedes	+59,217"
5.	[7.]	**Räikkönen** (FIN) Ferrari	+1'00,002"
6.	[9.]	**Massa** (BRA) Williams-Mercedes	+1'01,751"
7.	[10.]	**Ricciardo** (AUS) Red Bull-Renault	+1'21,314"
8.	[11.]	**Grosjean** (FRA) Lotus-Mercedes	-1 kör
9.	[5.]	**Sainz Jr.** (ESP) Toro Rosso-Renault	-1 kör
10.	[8.]	**Kvyat** (RUS) Red Bull-Renault	-1 kör
11.	[6.]	**Verstappen** (NED) Toro Rosso-Renault	-1 kör
12.	[15.]	**Nasr** (BRA) Sauber-Ferrari	-1 kör
13.	[18.]	**Perez** (MEX) Force India-Mercedes	-1 kör
14.	[16.]	**Ericsson** (SWE) Sauber-Ferrari	-1 kör
15.	[17.]	**Hülkenberg** (GER) Force India-Mercedes	-1 kör
16.	[14.]	**Button** (GBR) McLaren-Honda	-1 kör
17.	[19.]	**Stevens** (GBR) Manor-Marussia-Ferrari	-3 kör
18.	[20.]	**Merhi** (ESP) Manor-Marussia-Ferrari	-4 kör

A versenyt feladta

19.	[12.]	**Maldonado** (VEN) Lotus-Mercedes	-21 kör (hátsó szárny)
20.	[13.]	**Alonso** (ESP) McLaren-Honda	-40 kör (fékhiba)

[ ] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör:
Hamilton, 1'28,270", az 54. körben.

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 111 pont, **2. Rosberg** 91 pont, **3. Vettel** 80 pont, **4. Räikkönen** 52 pont, **5. Bottas** 42 pont, **6. Massa** 39 pont, **7. Ricciardo** 25 pont, **8. Grosjean** 16 pont, **9. Nasr** 14 pont, **10. Sainz Jr.** 8 pont, **11. Hülkenberg** és **Verstappen** 6-6 pont, **13. Perez** és **Ericsson** és **Kvyat** 5-5 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 202 pont, **2. Ferrari** 132 pont, **3. Williams-Mercedes** 81 pont, **4. Red Bull-Renault** 30 pont, **5. Sauber-Ferrari** 19 pont, **6. Lotus-Mercedes** 16 pont, **7. Toro Rosso-Renault** 14 pont, **8. Force India-Mercedes** 11 pont.

Félelmetes

A McLaren félelmetes volt, csak éppen nem a jó értelemben. „A verseny első 30 köre az egész életem legijesztőbb 30 köre volt – mondta Jenson Button, aki pedig 2000 óta tartó pályafutása során már látott egyet s mást. – Bármekkora sebességgel mentem, amint ráléptem a gázra, rögtön kitört. Ez egyszerűen nem volt normális. Úgy tűnt, az autó eleje és a hátulja külön életet él, és a legkisebb széllökés is azonnal kibillenti az egyensúlyából." Az időmérőn az idén először mindkét McLaren-Honda továbbjutott a Q2-be, de a pontszerzésben hiába reménykedtek: Fernando Alonso hátsó fékje túlforrósodott és tönkrement, amikor egy letépett sisakvédő fólia eltömte a hűtőcsatornát, és a spanyol a boxba megérkezve kis híján elütötte a szerelőit.

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: CSAPATOK



...különösen az 510 lovas Mercedes-AMG GT-vel. Ne hagyja ki élménybeszámolónkat!

Pest megér egy estet!



Osztálytalálkozó

Beszámolunk a Ford Mustang, az új Audi Q7-es és a Skoda Superb nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.





További témáink

Menetpróba

- Opel Astra

Teszt

- Honda CR-V 1.6 i-DTEC
- Mazda6 Sportkombi G192

Időszerű

- Autólopások: fővárosi és megyei statisztika

Étvágygerjesztő



Június második hétvégéjén jön az alsóörsi Open Road Fest, amihez a Harley-Davidson Road Glide Special és a Street 750-es próbájával adunk stílszerű felvezetést.

autó-motor
ALAPÍTVA: 1948

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztők
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN, TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Tervezőszerkesztő
BÍRÓ ÉVA

Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY

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

Szerkesztőségi asszisztens
NYUSTI BERNADETT

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

Felelős kiadó
MIHÓK ATTILA
ügyvezető igazgató

Pénzügyi és Operatív igazgató
KATONA VIKTOR

Napilap Üzletág igazgató
HANÁK TAMÁS

Marketing és Üzletfejlesztési igazgató
PISZTER-DOMÁN ÉVA

Hirdetési igazgató
MICZINKÓ KATALIN

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

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

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

Nyomás
Ipress Center CE Zrt.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE igazgatósági tag
A nyomtatás időpontja
2015/20. hét
67. évfolyam, 10. szám
Munkaszám: 132613
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

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

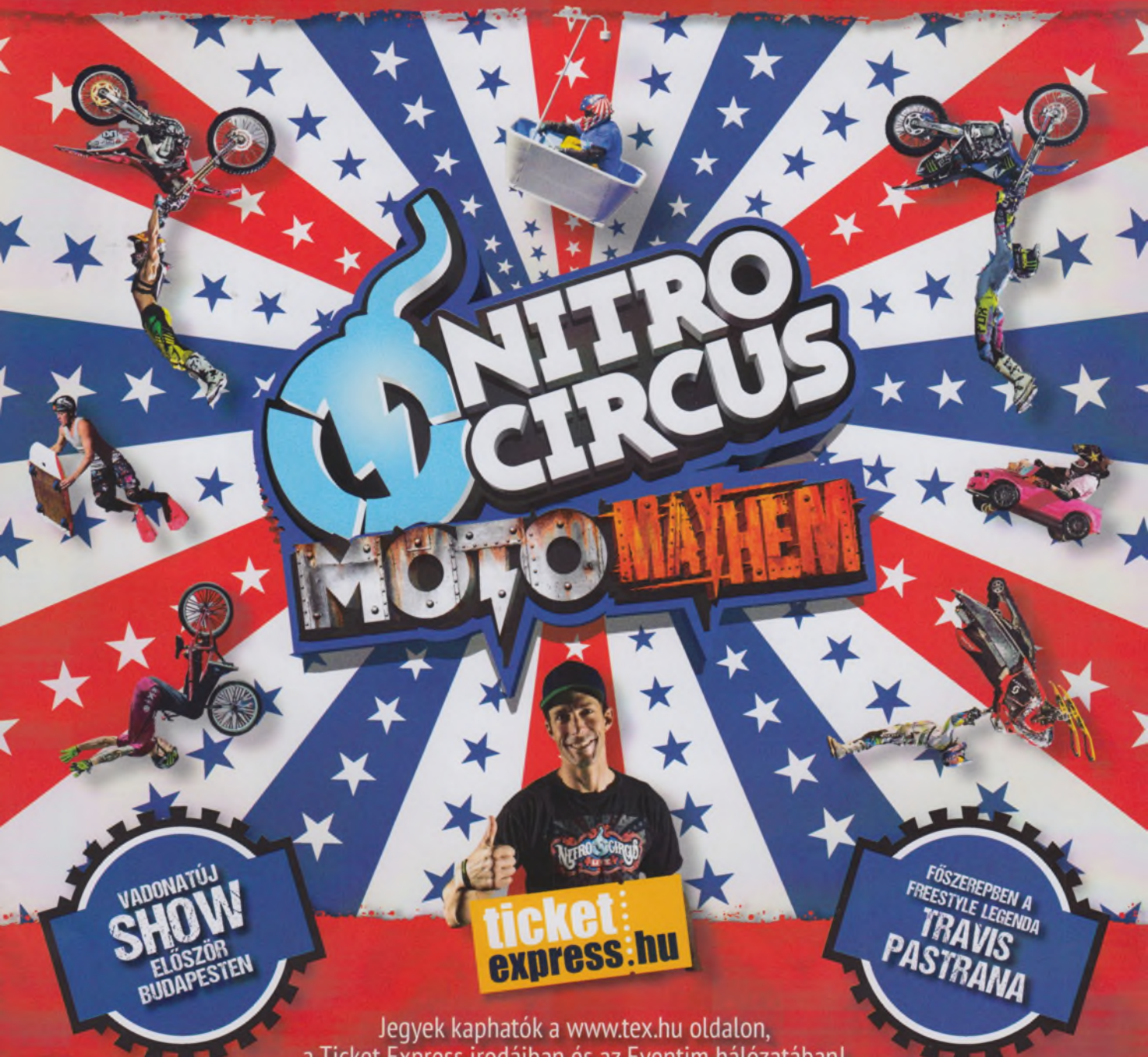
Előfizetésben terjeszti
a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzletág.
Postacím: 1900 Budapest.
Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, további információ: 06-80-444-444.
Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.
Ügyintézés honlapon keresztül: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

VILÁGSZÁM!

A BENZINGŐZ ÜNNEPE

LÉLEGZETELÁLLÍTÓ SHOW A VILÁG LEGBÁTRABB ÉS LEGŐRÜLTEBB TECHNIKAI SPORTOLÓINAK IZGALMAS TRÜKKJEIVEL

2015 JÚNIUS 14 - GROUPAMA ARÉNA



VADONATÚJ SHOW ELŐSZÖR BUDAPESTEN

FŐSZEREPBEN A FREESTYLE LEGENDA TRAVIS PASTRANA

ticket express.hu

Jegyek kaphatók a www.tex.hu oldalon,
a Ticket Express irodáiban és az Eventim hálózatában!

WWW.BUDAPESTJUMP.COM

WWW.FACEBOOK.COM/NITROCIRCUSLIVEBUDAPEST

PARTNEREK:

Red Bull · Burger King · NET'54 · Budapest Jump

MÉDIA PARTNEREK:

SportKlub · Nemzeti Sport · Juventus 103,9 FM

EGYÜTT. VELED

BÍZD RÁ MAGAD AZ ORSZÁG LEGNAGYOBB! 4G MOBILHÁLÓZATÁRA!

SONY XPERIA M2
FEJHALLGATÓVAL

NOKIA LUMIA 735
VEZETÉK NÉLKÜLI TÖLTŐVEL

SAMSUNG GALAXY A3
BLUETOOTH HANGSZÓRÓVAL



4G-KÉPES OKOSTELEFONOK

INGYENES KISZÁLLÍTÁS

0 Ft KEZDŐRÉSZLET

+ 24 x havi 990 Ft kamatmentes részlet (Teljes ár: 23 760 Ft)
Online rendeléskor, új előfizetéssel, a Next S díjcsomagra vállalt 2 év hűségidővel, mobil előleggel.

További feltételek, vásárlás valamint 4G lefedettséggel kapcsolatos információk:

TELEKOM.HU/4G

A készülékajánlatok 2015. április 30-tól visszavonásig, vagy a készletek erejéig érvényesek, és egy előfizetéshez egyszer vehetők igénybe. További feltételek, 4G lefedettség: **www.telekom.hu**