

autó7 motor

ALAPÍTVÁ: 1948



SEAT LEON 1.6 TDI



RANGE ROVER 3.0 TDV6



DÍZEL
MASERATI
GHIBLI



4648 mm HOSSZÚSÁG,
2810 mm TENGELYTÁV



SZÉLESEBB ÉS LAPOSABB,
MINT AZ X3-AS!

BMW X4

MOTOROK
184-313 LE
KÖZÖTT!

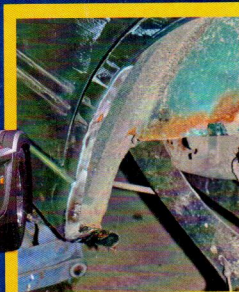


KAWASAKI

ZZR1400



HASZON-
GÉPJÁRMŰVEK
HÍREK • BEMUTATÓK
MENETPRÓBÁK



GYORSASÁGI MOTOROS GP
ROSSI DOBOGÓS



KASZTNIJAVÍTÁS
ROZSDATEMETÉS

BRIDGESTONE
Your Journey, Our Passion

**Többet adunk
a tökéletes abroncsoknál**

**Vásároljon 4 db Bridgestone nyári abroncsot és
megajándékozunk egy üzemanyag utalvánnyal**

**5 000 Ft, 10 000 Ft vagy
akár 15 000 Ft értékben!**



A promóció időtartama 2013.03.25 és 2013.04.30.
között vagy a készlet erejéig tart.
A promóció szervezője: Bridgestone Magyarország Kft.

A Promóció hivatalos játékszabályzata a www.bridgestone.hu
weboldalon, valamint a gumiszervizekben található!

Bridgestone Magyarország Kft.
Szerződött Bridgestone partnereinket megtalálja weboldalunkon.

www.bridgestone.hu

Haszonelvek



Szabó Róbert

A legtöbben hajlamosak vagyunk személyautó-centrikusan tekinteni a járműpiacra, ami rendjén is van, nem árt azonban respektálni a haszongépjárművek szektorát sem. A személygépkocsi munkába és nyaralni visz, családi bevásárlásnál segít, esküvőn páváskodik, de státuszt is szimbolizál, ha úgy alakul. Ezzel szemben az áruszállítók zöme drabális, szögletes, az érzelmeket általában hidegen hagyó jármű – kivéve persze, ha hosszú kilométereken át kell cammogni mögötte, vagy ha 91 km/órával áll ki előzni az autópályán...

Pedig a haszonjárművek másról is szólnak – lásd tematikus mellékletünket a 24-33. oldalon. A legújabb típusok tervező- és fejlesztőmérnökei ma már forma- és technológiai versenyt is vívnak egymással, így a design mellett a károsanyag-kibocsátás terén is komoly rivalizálás tapasztalható. A nagy gyártók termékei kamionsofőrök álmait testesítik meg, a munkahelyként szolgáló fülkék a luxuskategóriás személyautók szolgáltatási színvonalán állnak, erőforrásaik szinte kivétel nélkül megfelelnek az Euro-6-os emissziós normák követelményeinek.

Természetesen az arányszámokkal sem árt tisztában lenni, hiszen míg a 3,5 tonna alatti kishaszongépjárművek piaca 2277 darab járművet „vett fel” az idei első negyedévben, addig a nehéz tehergépkocsik szegmense – az autóbuszokkal együtt – mindössze 1003 db járművel büszkélkedhet. Más kérdés, hogy utóbbiak merőben eltérő vételár/lízing kategóriában játszanak, ahogy a mezőgazdaságban használt hiper-szuper traktorok is. Utóbbiak speciális járműosztálya március végéig 315 példánnyal gyarapodott, ami egy-egy típus több tízmilliós árát figyelembe véve abszolút megsüvegeledő!



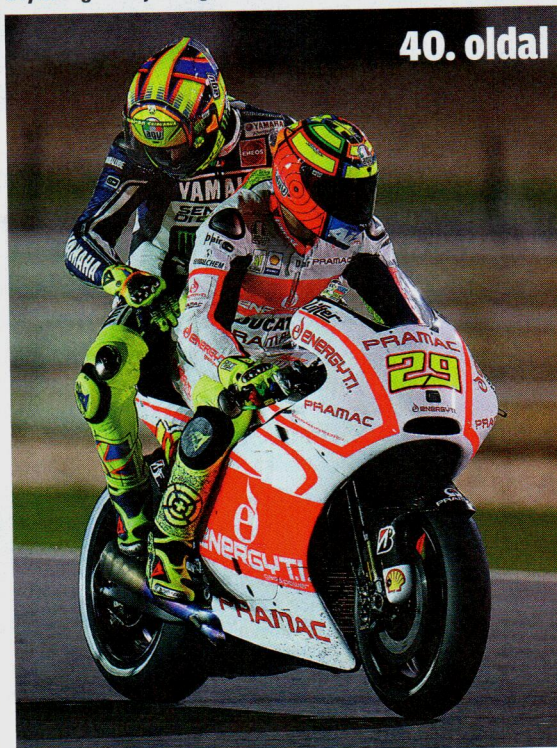
10. oldal

...és akkor felsorakozott 200 millió forint és 3530 lóerő



24-33. oldal

Olykor igazán jó dolguk van a kamionsofőröknek



40. oldal

Honfitársi segítség, avagy Iannone Rossit fuvarozza



41. oldal

Újra durrogtak a WRC-k, a premieren Kazárek nyertek

TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	35

Postaláda

Olvasói levelek, fotók, közérdekű információk	8
---	---

Menetpróba

BMW M modellek	10
----------------	----

Teszt

Dacia Logan 1.2 16V és Dacia Sandero Stepway 1.5 dCi	12
Seat Leon 1.6 TDI és Volkswagen Golf 1.6 TDI	14
Range Rover 3.0 TDV6	16
Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI Aut.	18
Kawasaki ZZR1400	36

Tuning

Citroën Xsara Picasso 1.8 16V	20
-------------------------------	----

Időszerű

Új gépjárművek értékesítése, I. negyedév	9
--	---

Tanácsadó

Felületi sérülések javítása	22
Gumik tárolása, lemezfelnik karbantartása	23

Kenéstechnika

7. rész: A MOTUL 300V „ESTER Core” termékei	23
---	----

Közlekedésbiztonság

7. rész: A motorosok kirajzása	8
--------------------------------	---

Haszongépjármű-melléklet

Hírek, információk	24
Peugeot 306 Van (2000) használt autó	26
DAF XF Euro 6 menetpróba	28
Mercedes-Benz Actros menetpróba	29
Scania OmniExpress 3.20 menetpróba	30
Volvo FH16 Globetrotter XL menetpróba	31
Claas Xerion 4500 menetpróba	32

Sport

Hírek, eredmények, motokrossz-vb: Hollandia	38
Gyorsasági motoros GP: Katar	40
WTCC: Marokkó és Rali-OB: Eger	41

RÖVIDEN

Ez gyönyörű!

A Jaguar új sportkocsija, az **F-TYPE NYERTE A RANGOS VILÁG ÉV AUTÓJA DESIGNDÍJÁT**. A 66 tagból álló zsűri kiemelte a rövid túlnyúlásokat és a hangsúlyos kerékháti íveket, valamint a forma



harmóniáját. „Egyetlen más formatervezési projekt sem okozott még nagyobb örömet számomra, mint az F-Type.” – mondta a díj kapcsán Ian Callum, a Jaguar formatervezési igazgatója.

Nyereményjáték

A Hankook május 24-ig tartó nyereményjátékot indított „Hankook nyár 2013” címmel. **A SZERVEZŐK MÁJUS 29-ÉN SORSOLJÁK KI A FŐNYEREMÉNYT,**



egy új Mercedes B-osztályt. A nyertes azok közül a vásárlók közül kerül ki, akik Hankook abroncsot vásárolnak az adott időszakban és regisztrálnak a Hankook honlapján.

Százados

KEREKEN 100 ÉVVEL EZELŐTT KEZDTE A TERMELÉST a Mini oxfordi gyáregysége (akkor még a Morris Motors Limitedé)



volt az üzem), ahol az első gyártásban lévő modell a legendás Morris Oxford volt. Manapság naponta 900 db Mini gördül ki a 3700 főt foglalkoztató komplexumból.

HIRDETÉS



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

1107 Budapest, Fertő u. 14.

Tel: 264-2044, fax: 264-1322. www.fervill.hu

Látványcsomagolás

Egyelőre csak tanulmányautó, de hamarosan sorozatgyártásba kerül a BMW legújabb X-modellje, az X4-es, amely az amerikai Spartanburgban készül majd. Az újdonság az X6-os kicsinyített verziójának tekinthető, annyi különbséggel, hogy vonásai még modernebbek, s az X5-ös helyett az X3-as platformjára épül. A kupé-terepjáró öszvér nevében a 4-es szám ne tévesszen meg senkit, a modell ugyanis egyáltalán nem kicsi, 2,8 méteres tengelytávja és 4,65 méteres hossza megegyezik az X3-aséval (23 centivel rövidebb az X6-osnál). Az arányok kapcsán érdemes megemlíteni, hogy az alapjául szolgáló modellnél 3,2-vel szélesebb és 3,9 centivel alacsonyabb, ami sportosabb összképet eredményez. Az újdonság a márka jól ismert négy- és hathengeres benzines (184-306 LE), valamint dízel-motorjaival (184-313 LE) érkezik majd,



természetesen összerékhajtással. Az opciós lista egyik fénypontja a teljes LED-es fényszóró lesz. Mint

ismeretes, a BMW az aktuális 3-as kupé-konceptiójával avatta fel a 4-es sorozat úttörő modelljét.

A név kötelez

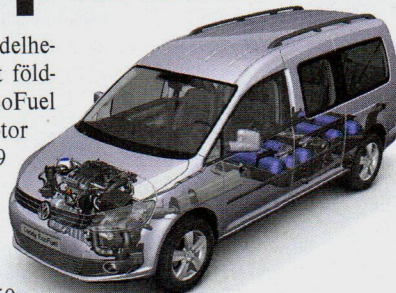
Hosszú szünet után visszatért a legendás, Z/28-as típusjelölés a Chevrolet Camaro palettájára. Az újdonság a Camaro versenypályára optimalizált változata, megszabadítva számos kényelmi és extra funkciótól. Könnyített felnik, kisebb kapacitású akkumulátor, manuális ülésállítás és vékonyabb üvegek felelnek a tömegcsökkentésért, továbbá xenon fényszóró

egyáltalán nem, légkondicionáló pedig csak extraként kérhető. A feltűnően agresszív kontúrba csomagolt modell 7,0 literes, 500 lóerős, V8-as szívómotorral érkezik (száraz karteres blokk), s a többi Camaróval ellentétben itt kizárólag manuális váltó áll rendelkezésre. Hogy a Z/28-as a pályanapokon se vérezzen el, önzáró diffivel és karbonfekekkel ruházták fel.



Bővülő paletta

Már hazánkban is megrendelhető a VW Caddy sűrített földgázzal (CNG) üzemelő EcoFuel kivitele. A 2,0 literes motor maximális teljesítménye 109 lóerő, a 26 kilogramm befogadóképességű földgáz-tartályokat a padlózatba rejtették – a tisztán CNG-vel megtehető hatótáv kb. 450 km. A nyújtott Maxi kivitelbe 37 kilogrammnyi CNG-tölthető. Amennyiben a gáztartály kiürülne, a Caddy képes tisztán biüzemű működésre is. Utóbbi az előgyű-



tás megnövelésével és a megfelelő fojtószelep-szabályozással érték el a mérnökök. A legolcsóbb kombi Caddy CNG EcoFuel 5 851 700 forinttól vásárolható meg.

Partneri viszony



A Schneider Electric és a BMW bejelentette együttműködését, amelynek célja a BMW i3-as (képünkön) és i8-as plug-in hibridek töltésének megkönnyítése. A kooperáció kiterjed a vásárlók otthonában található elektromos berendezések ellenőrzésére, a fali töltőegység szállítására és telepítésére.

Szépészeti beavatkozás



Az X6-os hangos sikerét szeretné megismételni a BMW a kisebb X4-essel



Újak a LED-es nappali fényel kiegészített bi-xenon fényszórók

Frisített designnal és modernizált műszaki tartalommal folytatja pályafutását a Skoda Superb. A csehék zászlóshajója mind a front-, mind a farrészen módosított lámpáiról ismerhető fel, míg a beltérben az átrajzolt kormánykerék, valamint az új dekorelemek és kárpitok árulkodnak a modellváltásról. Ami a lemezek alatti változásokat illeti, az összes dízel-motornál és az 1.4 TSI verzióknál is alapáron jár a start-stop rendszer és a fékenergia-visszanyerés, a 2.0 TDI 170 lóerős, 4x4-es változata pedig első ízben konfigurálható

DSG-váltóval. Szintén újdonság, hogy a parkolóasszisztens az úttal párhuzamos helyekre való be- és kiállás mellett immár a merőleges irányú betolást is segíti.



Hideg fej

A MOTUL MoCOOL® hűtőfolyadék-adalék akár 15 Celsius-fokkal csökkentheti a hűtőrendszer hőmérsékletét. A normál hűtőfolyadéknál jobb hűtővitelt biztosít, javul a hőcsere, a hűtőrendszer hatékonyabban működik, továbbá optimális korrózióvédelmet biztosít. Magnézium és alumínium ötvözetű, öntöttvas, réz és bronz hűtőrendszerekhez javasolt, a tömítésekkel, gumicsövekkel és műanyag elemekkel szemben semleges viselkedésű. Hígítás nélkül nem használható, 5%-os mértékben keverhető (20:1).



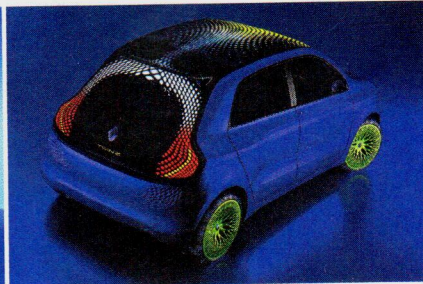
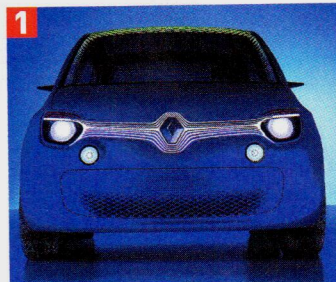
A merész egyterű

Az 5,3 m²-es üvegfelület rekord a kategóriában



A Citroën továbbra is saját útját járja a formatervezésben - erre ékes bizonyíték a C4 Picasso kompakt egyterű teljesen új, második generációja. A meghökkentő külsőért számos formai megoldás felel, ám a legérdekesebbek a csikszerű LED-es fények. A 4,43 méter hosszú (-40 mm) és 537 literes (+37 liter) csomagteret felvonultató modell esetében azonban korántsem elhanyagolhatók a

műszaki változások: a C4 Picasso a PSA új, EMP2-es platformjára épül, ami nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a tömeg 140 kg-mal kevesebb. A komfortosabb futómű mellett említést érdemel az adaptív tempomat és a holtterfigyelő rendszer is. Az újdonság emellett a legtakarékosabb egyterű cím büszke tulajdonosa lett, hiszen a 90 lóerős 1.6 e-HDi verzió vegyes átlagfogyasztása mindössze 3,8 liter.



Új jövevények

TwinZ (1) néven mutatta be a Renault a legújabb elektromos tanulmányautóját. A 3,6 méter hosszú városi törpe a következő generációs Smart Fortwo-val közös padlólemezre épül, így nem meglepő, hogy a német modellhez hasonlóan a TwinZ is a hátsó kerekeit hajtja. A koncepciójármű valószínűleg jövőre kerül sorozatgyártásba. A Renault-hoz kapcsolódó hír, hogy megkezdődött a Clio Grandtour (2) és a Clio R.S. (3)

hazai forgalmazása. Előbbi 443 literes csomagartóval és 3 190 000 forintos indulóárával (1.2 75 LE) is sok hívet szerezhet. A „belépőmotor” mellett 0,9 literes, turbós benzinnel (3 890 000 Ft), illetve 75 és 90 lovas 1.5 dCi egységekkel (4 170 000 illetve 4 510 000 Ft) is konfigurálható az újdonság. A 200 lóerős, 1,6-os turbómotorral és duplakuplungos váltóval ellátott Clio R.S. hazai alapára 6 390 000 forint.



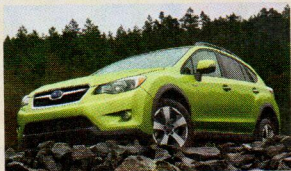
RÖVIDEN

Megmértetés



Idén ismét több mint háromezer diák versenyez majd Rotterdamban május 15. és 19. között a Shell Eco-marathonon, ahol **A CÉL EGYSÉGNYI ÜZEMANYAGGAL MINÉL MESSZEBB-RE JUTNI.** 24 országból 224 diákcsoportot várnak, akik „Prototípus” vagy „Városi Konceptió” kategóriában nevezhetnek saját készítésű járműveikkel. Ezúttal öt magyar csapatért szoríthatunk.

Kizöldült Subaru



A SUBARU XV-BŐL IMMÁRON HIBRID VERZIÓ IS LÉTEZIK. Az XV Hybrid esetében a fokozatmentes automata váltó házába integráltak egy 13 lóerős villanymotort, míg a belső égésű motor a jól ismert 2,0 literes, benzines boxer egység. A normál modellhez képest 136 kg-mal nyom többet a mérlegen az újdonság.

Kéz a kézben

Együttműködési szerződést írt alá a BMW Financial Services, valamint a Merkantil Bank Zrt., amelynek értelmében **A MERKANTIL LESZ A BAJOR KONZERN HIVATALOS FINANSZÍROZÓ PARTNERE** a magyar piacon.



A kooperáció célja a BMW és Mini márkakereskedéseiben eladott járművek lízing, hitel és bérlet formájában történő finanszírozása.

HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

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

Elveszett, sérült, egyedi, matrica, „E”, „P” rendszámotláb. EU-sítás. Forgalomba helyezés, kivonás.
Tel: 06-30-525-7111 www.rendszamtabla.hu

Micsoda vonalak!

A Ghibli név korábban (1966-73 és 1992-97) kupét jelölt, a harmadik nemzedék azonban már a limuzinok taborát gyarapítja



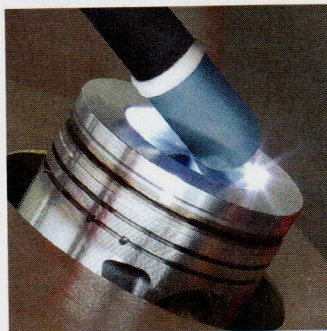
Megannyi pletyka után végre bemutatkozott a Maserati felső-középkategóriás újdonsága. A Ghibli névre keresztelt modell a BMW 5-ös és „társai” ellen indul harcba a vásárlók kegyeiért az év második felétől. A tervek szerint az újdonság adja majd a Maserati palettájának gerincét, és nagy szerepe lesz abban, hogy a márka elérje a kitűzött évi 50 ezer darabos termelést. A formán biztosan nem múlik a siker, hiszen a Ghibli felettebb látványos: a Quattroporténál

kurtább karosszéria sportosabb összképet eredményez, a hosszú orról és a hangsúlyos kerékjáratú ívekről nem is beszélve. Technikai értelemben sincs szégyenkezni valója az autónak: nyolcfokozatú automata váltót kap a két teljesítménnyel készülő 3,0 literes, V6-os biturbó benzinmotoros (összkerékajtottal is) és a 3,0 literes, V6-os dízel is. Utóbbi különösen nagy mérföldkő a márka életében, hiszen ez az első alkalom, hogy egy Maserati gázolajos motort kap.



Tartósabb, hatékonyabb

A világ egyik vezető autoalkatrészgyártója és autópári beszállítója, a Federal-Mogul több újdonsággal jelentkezik. Az egyik ezek közül a Glyco IROX csapágy-technológia, amely a kis lökettérfogatú, de nagy teljesítményű motorok magasabb mechanikai terhelését küszöböli ki. Az új csapágybevonat több mint ötszörösére növeli a főtengely és csapágycsészék élettartamát. A másik újdonság a Nüral EcoTough dugattyú.



A különleges bevonat miatt (szilárd kenőanyagokból és szén-szálakból épül fel) 18%-kal kisebb a súrlódása, mint egy hagyományos darabnak, így jelentősen növeli a tartósságot. A DuraBowl dugattyú (képünkön) esetében a palást kialakítása az újszerű, itt ugyanis a palást pereme körül található ötvözet újraolvasztásával a szilíciumrészecskék mennyisége a korábbiak a harmada lesz, így a perem ellenállóbbá válik.

Harci díszben



Mindössze 33 darab készül az MSRT Viper TA (Time Attack) verziójából, melyet kifejezetten verseny pályás használatra terveztek. A 640 lóerős, 8,4 literes, V10-es mo-

torhoz ugyan nem nyúltak, de Bilstein futóműelemek, Brembo fékrendszer és könnyített felnik teszik még élesebbé a Vipert. A tömegcsökkentés jegyében a toronymerevítő karbonból készül.

Együtttes erővel

A Continental és a Magyar Környezetvédelmi megállapodást írt alá a ContiTech Fluid Automotive Kft. új, üzemanyagtömlőket gyártó váci csarnokában. A partnerek a jövőben együttműködnek bizonyos termékinnovációs, képzési és beszállítói kört érintő fejlesztésekben, az elért eredményekről, célokról pedig félévente egyeztetnek a Nemzetgazdasági Minisztériummal.

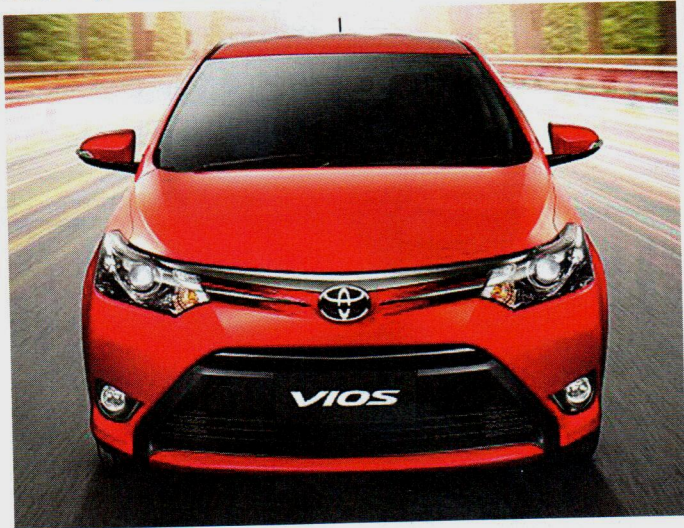


Sikertörténet lesz?

HIRDETÉS

A fejlődő piacokon forgalmazza majd vadonatúj „olcsóautóját” a Toyota. A Vios névre keresztelt limuzinból évente 130 ezer darab készül majd Thaiföldön, s a tervek

szerint 80 ezret értékesítenek az ottani piacon. A 4,4 méter hosszú szedán elődje is hihetetlenül népszerű volt, így nem véletlen a Toyota optimizmusa.



Hammm!

Megújult a Shell töltőállomások étel- és italkínálata. A deli2go márkanév alatt forgalmazott friss, minőségi és finom ételek között mindenki talál ízlésének megfelelőt, így például helyben készített bagettek, szendvicsek, tortillák, valamint frissen sütött péksütemények, grillezett paninik és hot dogok is kaphatók a Shell-kutakon. Praktikus csomagolásuknak köszönhe-



tően a deli2go termékek utazás közben is kényelmesen fogyaszthatók, így autótóban ülve sem kell lemondani a friss és finom ételekről, italokról.

Tartalmas frissítés

Ráncfelvarrára küldte a Porsche a Panamera négyajtós kupét. Bár a változtatások elsöre nehezen vehetők észre (immáron full LED-es fényszóró is kérhető, illetve át-rajzolták a hátsó lámpát), műszaki vonatkozásban több nagy újdonság is van. A 4,8 literes, szívó V8-ast 3,0 literes, biturbó V6-os váltja 420 lóerővel (Panamera S és 4S), illetve megjelent az S E-Hybrid verzió is. Utóbbi elnevezés egy konnektorból is tölthető hibridet takar, mely 36 kilométert képes megtenni és akár

135 km/órával is tud haladni elektromos üzemmódban (a belső égésű egység 3,0 literes, V6-os, kompresszoros benzinmotor). Emellett tovább csiszoltak a Turbo modellen, amely 520 lóerős (+20 LE) teljesítményével a közeljövőben bemutatkozó Turbo S érkezéséig látja el a csúcsmódel szerepét. További fontos újítás, hogy a 3,0 literes, V6-os dízel teljesítményét 300 lóerőre emelték, a 4S és Turbo verziókból pedig nyújtott tengelytávú (+15 cm) verzió is létezik Executive néven.



Baumit

Homlokzati
Hőszigetelő
Rendszerek

Egyedi
megoldások
színben és
struktúrában

TAVASZI
AKCIÓ!



Vásároljon Baumit Homlokzati Hőszigetelő Rendszert és a kedvezményes áron túl most egyhavi gázdíját is megtérítjük!

Ha **2013. március 18. és április 30. között** Baumit open® Klímahomlokzatot vásárol AKCIÓS áron, egyhavi gázszámláját visszakapja!*

Kalkulálja ki, hőszigetelésének költségét! A Baumit Hőszigetelés Kalkulátora segít Önnek kiszámolni, hogy a hőszigetelés m²-enként mennyibe kerül, milyen termékekből, milyen mennyiségre van szüksége.

Baumit open® Klímahomlokzat: a biztos megoldás, amely kellemes és egészséges otthont teremt Önnek és családjának.

Az akcióról további részleteket a www.hoszigeteleskalkulator.hu oldalon találhat.

Baumit INFO: 06-33/512-920

*Baumit open® Klímahomlokzat hőszigetelő rendszer vásárlása esetén, illetve az akcióban részletezett feltételek szerint.



baumit.com

Hőszigetelés egy életre!

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

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

Gardróbban

Ha nincs ló, jó a számár is - hangzik az ismert mondás, amely ezúttal erre a viharvert autóval kapcsolatos megoldásra is igaz. A leszakadt kipufogódob nem lehetett akadály a továbbhaladásban, s mivel a közelben akadt egy vállfa, az ügyeskező szerelő tette szánta el magát. Hogy ez tényleg megoldás volt-e, vagy csupán a vicc kedvéért készült, nem derült ki. Olvasónk az Interneten lelta ezt a képet.



Szalai Gergely, e-mail

Szégysentabló



Rendben, tudjuk, hogy ezúttal nem a mozgássérülteknek fenntartott hely esett áldozatul, de azért ez a menőver sem semmi! A tavaszi havazásban kifejezetten kreatív megoldás volt, de vajon mit szólnak a hipermarket illetékesei?

Szerepvállalás

Az Audi Hungaria Motor Kft. és a márka magyarországi képviselete, a Porsche Hungaria Kft. aranyfokozatú támogatóként A4 Avant és A3-as modelleket biztosít a Magyar Olimpiai Bizottságnak. „Az együttműködéssel új távlatokat nyitunk a sportban.” - mondta Thomas Faustmann, az Audi Hungaria ügyvezető igazgatója (jobbról, mellette Borkai Zsolt MOB elnök és Eppel János, a Porsche Hungaria ügyvezetője).



Versenykiírás

A Chevrolet ismét meghirdette a Young Creative Chevrolet nemzetközi design- és művészeti versenyt. Dívat, fotó, film és grafika kategóriákban adhatják le pályamunkájukat a versenyre regisztrált egyetemi vagy főiskolai hallgatók a meghatározott szempontok szerint, a www.ycc-hungary.com weboldalon keresztül.

YOUNG CREATIVE CHEVROLET

2013 ART CONTEST

PROMÓCIÓ

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG 7. RÉSZ: MOTORKERÉKPÁROS SZEZONKEZDET

Kirajzás

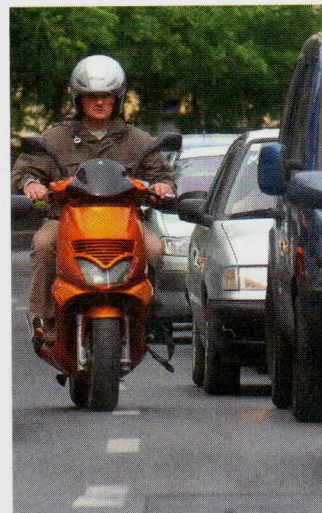
Lassan, de biztosan csak megérkezik végre a tavasz, így biztosra vehetjük, hogy a motorkerékpáros hívei is előhozzák masináikat rejtékhelyükről. A motorkerékpározás egyedi élménye, a „szabadság érzete”, valamint a gyorsabb közlekedés reménye egyértelműen csábítóan hat a közlekedőkre. Az érem másik oldala ugyanakkor, hogy a motorkerékpáros közlekedés biztonsága - mind Magyarországon, mind Európa más országaiban - kedvezőtlenül alakult az elmúlt időszakban.

A motorkerékpáros balesetek legfőbb okait az emberi tényezőben, a jogkövető járművezetői magatartás hiányosságaiban kell keresni. A motorkerékpáros balesetek első számú oka az elmúlt években a sebesség nem megfe-

lő megválasztása volt (aránya 60% körüli az összes baleseten belül), ezt követi az irányváltoztatás, a haladás és a kanyarodás szabályainak megszegése (kb. 20%), valamint a szabálytalan előzés (kb. 10-11%).

Közismert, hogy a kétkerekű motoros járművel utazók baleseti kockázata átlag feletti. Ennek oka, hogy a motorkerékpárosokat nem védik a gépkocsikban jellemző passzív biztonsági megoldások, így közlekedési baleset esetén testük közvetlen fizikai behatásoknak van kitéve. Ugyancsak kockázatonövelő tényező, hogy a kétkerekű járművek instabilabbak a négykerekűekhez képest, továbbá a kisebb méret miatt láthatóságuk, észlelhetőségük is korlátozottabb. Az elfogadott uniós álláspont szerint egy motorkerékpáros, illetve segédmotoros kerékpáros halálzási kockázata átlagosan 18-szor(!) nagyobb, mint egy személygépkocsi-vezetőé.

Hogy ez a kedvezőtlen tendencia megforduljon, azért maguk a motorosok tehetnek a legtöbbet. Mindenki abban a hitben pattan nyeregbe, hogy nemcsak odafele, de haza is biztonságban megérkezik majd. Hogy a retúrjegyet minden motoros „érvényesíthesse”, különösen ilyenkor, a motoroszezonz kezdetén fokozatosan kell hozzászoktatnia magát a vashoz. A motorozás rutinmódulatai, a megfelelő reakciók a téli kihagyás után csak lassan, fokozatosan „jönnek elő” és finomulnak az előző ősszel megszokott szintre. Figyelembe kell venni a kora tavaszi körülményeket is, hiszen a hűvös aszfalt kevésbé jól tapad, azon teljesen másként viselkedik még a legjobban felkészített motorkerékpár is. S ezzel át is térünk egy újabb fontos tényezőre: a motoros biztonságában kiemelt szerepet játszik a masina állapota. Ezért mielőtt csatlakozna a már úton lévő tár-



saihoz, minden motoros alaposan ellenőrizze motorkerékpárját (fékek, világítás, gumik állapota), s gondoskodjon a szükséges védőfelszerelések (sisak, bőrruha, csizma, kesztyű és protektorok) beszerzéséről. Ha mindez megvan, irány a látóhatár!

www.baleset-megelozes.eu

Szépségtapasz

Míg a személyautóknál és a 3,5 tonna alatti áruszállítóknál csökkent, addig a többi járműkategóriában nőtt az eladási darabszám.



Március végéig 516 db új rendőrségi személyautó állt forgalomba

A tiszta képhez persze tudni kell, hogy volument kizárólag a személygépkocsik és a kishasznajárművek szegmense produkál, a többi eredmény inkább kozmetikai előrelépésként fogható fel. A személyautóknál az idei első negyedév 12 559 darabos eredménye 10%-kal elmarad a tavalyitól (-1402 db), míg a 3,5 tonna alatti kategória hasznajárműveinél regisztrált 2277 darabos produktum 18,8%-kal múlja alul a 2012-es adatot. A személyautóknál a visszaesés fő oka, hogy az előző év január 1-jén drasztikusan csök-

kent a regisztrációs adó, emiatt jó néhány, 2011 végén megrendelt gépjármű forgalomba helyezését 2012-be kérték át az ügyfelek.

Havonta 7000 autóra lenne szükség

„Az értékesítési volumen továbbra is olyan alacsony, hogy a havonkénti összehasonlításnak nincs túl

sok értelme, mert ebből semmiféle reális következtetés vagy trend nem vonható le. A valóságos piaci folyamatokat ennek megfelelően legkorábban az első félévi forgalomba helyezési darabszámok ismeretében tudjuk reálisan értékelni” - tudtuk meg Erdélyi Pétertől, a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének ügyvezető elnökétől. „Az értékesítésben a továbbra

is 70-80%-os arányt képviselő céges vásárlások jelentős mennyiségi bővülése nem várható, de kismértékű növekedésre számítunk. 2013-ra a magánvásárlók lassú visszatérése mozdíthat elsősorban a piacon, amelyhez a gépjármű-finanszírozás élénkítése is szükséges. Továbbra is azt gondoljuk, hogy a szakma szolgáltatási színvonalának megmaradásához legalább havi 7000 új személyautó forgalomba helyezése lenne szükséges. Ettől sajnos még nagyon messze vagyunk” - tette hozzá az ügyvezető elnök.

A motorkerékpároknál, ha csupán 8 darabbal is, de a tavalyi január-március időszakhoz viszonyítva előrelépett a piac: a göngyöltett eredmény itt 343 darab (+2,4%). A nehéz hasznajárműveknél már kissé derűsebb a jövőkép, ugyanis a 971 darabos forgalomba helyezés 36%-os (+257 db) előrelépésről tanúskodik, míg az autóbuszoknál 220% a pozitívum! Ettől függetlenül van hova fejlődni, hiszen ebben a járműszegmensben a mindössze 10 darabos tavalyi első negyedévhez képest 32 darab az ominózus fellendülés mögötti darabszám.

52R
FORRÁS: DATAHOUSE ÉS MGE

HIRDETÉS

Canesten® Plus

Kellemetlen, égő, viszkető érzés?



többféle gombafaj által fertőzött láb



egészséges láb

A lábgombát egyszerre többféle gombafaj is okozhatja.

A Canesten Plus:

- ✓ többféle gombafaj által okozott fertőzés esetén is hatékony,
- ✓ enyhíti a kellemetlen tüneteket,
- ✓ a bőr mélyére hatolva, gyökerestől szünteti meg a problémát.



150 Years
Science For A Better Life

Canesten Plus. Gyökeres megoldás bőrgomba ellen.



A Canesten Plus hatóanyaga: bifonazol
Bayer Hungaria Kft., 1123 Budapest, Alkotás utca 50.
Vény nélkül kapható gyógyszer.

LHUCC:16.03.2013.0104

Hétféle különböző, a mágikus M betűjelzéssel felvértezett BMW versenypályás vezetése egyetlen napba sűrítve olyan élmény, ami adrenalin-túladagolással fenyeget. Meg is remeg a térdem, amikor megpillantom a boxutcában felsorakozott, összesen 3530 lóerőt és alaphangon mintegy 200 millió forintot megtestesítő gépparkot. Viszont a játszótér mintha kicsi lenne számukra: a Wachauring ugyanis nem hagyományos értelemben vett versenypálya, hanem az Osztrák Autóklub (ÖAMTC) egyik vezetéstechnikai központja - az első három sebességfokozatnál gyakorlatilag egyik kocsiban sem kellett többet használni...

Délelőtt a klubba belépőt jelentő „félvér” M Performance 1-esekkel gyakoroltuk be a pálya egyik és másik felét. Korábban már vezettem közúton az M135i-t, és akkor vérbeli mókamesternek találtam. Persze egy 320 lovas, hátsókerék-hajtású sportkompaktot pályán is élvezetes megkergetni, hiszen a 3,0 literes turbómotor szinte bármilyen tempóról vadul meglódítja, s közben a sorhatos lelkesítő hangon trombitál. A hatfokozatú manuálisnál ugyan gyorsabb a nyolcfokozatú automata (0-100 km/h: -0,2 s), de a másik egyértelműen játékosabb, a féktávokon és kigyorsításkor többet „mocorog” és egyszerűbb megtáncoltatni a fenekét is. Pályán viszont érezni, hogy ez nem egy telivér M-es: ide már nem elég kemény a 10 mm-rel ültetett sportfutómű, a szűk kanyarokban pedig hiányzik a hátsó sperdiffi, alkalmanként orrtolósan fordul.

Ezután az M6 Coupé és Cabrio közüti vezetése következett. A kormányra telepített, előre programozható két M-gomb egyikére a mennyországot, a másikra a poklot állították be: a gázpedál érzékenységére, a 4,4 literes, biturbó V8-as és a hétfokozatú, duplakuplungos automata reakcióira, a kormány szerverorásegítésére, az adaptív lengéscsillapítók keménységére és a menetstabilizátor toleranciaküszöbére hatást gyakorolva majdnem ilyen szélsőségek között csaponghat az M6-os. Hétköznapi használatra is tökéletesen alkalmas, csendes és komfortos, de azért bitangerős gran turismo tőrakupéből/kabrióból gombnyomásra átvedlik tomboló vadállattá. 560 lóerőjével és az 1500-5750/perc között folyamatosan kiaknázható 680 Nm-es nyomatékával a sportkupé 4,2 másodperc alatt (kabrió 4,3 s) katapultál százra, de a kétszáz is csak 12,6 másodpercig (kabrió: 13,1 s) tart, míg az M Driver's csomag megrendelése ese-



Fel sem tűnik az M6-os 1925, illetve 2055 kilós tömege, hiszen minden egyes lóerőre csupán 3,4, illetve 3,6 kg jut



Az osztrák Wachauringen szinte a komplett M-es BMW-kínálatból kaphattunk egy kis kóstolót.

Élmény Morzsák



tén az elektronikusan korlátozott 250 helyett 305 km/órás csúcsebességre képes. Az M5-ös felvezetőautó pedig olyan tempót diktál a békés osztrák falvak között átvezető kanyargós hegyi utakon, hogy azért ott helyben kivégeznének. Iszonyatosan megy a gép, miközben a V8-as háborzongatóan hörög és a visszakapcsolásoknál gázfőröccsökkel öblöget.



BMW M6: pazar ülések és opciósan 305 km/óráig kúszó mutató

Gyorsan fogynak a félperces körök...

Délután a rajtlámpánál állították csatorba a hétféle M-es BMW-t, s egymás után, immár a teljes pályán lehetett csapatni velük! Mivel a 30-35 másodperc alatt lezavarható körből kettőt-kettőt engedélyeztek, gyakorlatilag egyperces élményMorzsákat csipegethettünk fel. Gyorsan letudtuk az M135i-t, valamint az X5 M/X6 M behemótokat. A jelen esetben 555 lóerőt teljesítő 4395 cm³-es biturbó V8-as a 2,4 tonnás nagyvasakat is sportkocsikat megszégyenítő módon lövi ki (0-100 km/h: 4,7 s), és ha lehet, még harsányabban, mennydörgés-szerűen üvölt. Csakhogy pályán olyanok, mint elefánt a porcelánboltban: a vezetési pozícióval együtt a súlypont is természetellenesen magas, fékezés-kor bólint, kanyarban pedig megdől a kasztni, az irányváltások és reakciók kissé vontatottak, ahogy a hatfokozatú automata sem tűnik fűrgének, hiába noszogatom a váltófülekkel. A

A rántópad megcsúszást szimulál. A DSC segít, de a vezetőnek kell megfogni a gépet





Sikercomag: az M5-ös üzleti limuzin és sportkocsi egyben



A félvér M Performance modellek tavalyi bevezetésével 2011-hez képest 26 872 darabra (+40%) emelkedtek az M-es eladások

fejlett xDrive összerékhajtással és az úthenger méretű gumikkal (elől 275/40, hátul 315/35 ZR20) persze foggal-körömmel kapaszkodnak az aszfaltba, de a tempós kanyarokban szinte érezni, ahogy a tömeg húzza az ív külseje felé. Ezek sokkal inkább csúszós útviszonyok között, vagy éppen a németországi autópályák belső sávjában brillíroznak.

Ezek után valóságos megváltás volt az M6 Coupé és Cabrio, illetve az ezekkel azonos technikát képviselő M5-ös „überszedán”. Utóbbit azért is imádom, mert viszonylag decens lépcsőshátú (sport)limuzin formába csomagolva nyújt atombombázó élményt. Egy tisztességes versenypályán bizonyára kiválóan helyt is állnak és az agyamat is eldobtam volna, de a rövid, keskeny betoncsíkon nincs lehetőség rendesen meghajtani, és néhol vésszesen közelinek tűnik a kavicságy, betonfal – ide félelmetesen sok az 560 lóerő és a 680 Nm.

A végére maradt a 2007-ben debütált, negyedik generációs M3-as, s egyértelműen ez volt a nap fénypontja! Vérbeli precíziós gép, minden

porcikájában közvetlen, veszettül fürge és eleven, pontosan akkor és azt csinálja, amit akarok tőle. A 4,0 literes V8-as hangja ugyan lehetne dögösebb, de harapósan veszi a gázadást és széleseben pörög fel a szívómotor, ahogy a 7 DCT duplakuplungos automata is villámgyorsan teszi a dolgát. Hátsó keréken nem kevés a 420 lóerő és a 400 Nm (0-100 km/h: 4,6 s; max: 250 km/h), de egy percig sem éreztem azt, hogy meg akarna ölni.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

i SPORTTECHNIKA

M, mint motorsport

A BMW Motorsport GmbH céget 1972-ben alapították: ahogy a legtöbb hivatalos gyári tuningcég, kezdetben ez is a márka sporttevékenységéért felelt, s a 70-es évek második feléig kizárólag versenyautók építésével foglalkozott. Habár az M-es mérnökök már 1974-től „megpiszkálták” az 5-ös sorozat motorját, futóművét és fékrendszerét, **AZ 1978-AS LEGENDÁS M1-ES VOLT AZ ELSŐ UTCAI AUTÓ**, amelyik valóban magán viselte a sokatmondó betűt – 400 darabot kellett építeni belőle, hogy a versenyautó megkapja a homologizációt a ProCar sorozat Group4-es osztályá-



ba. Végül a kétajtós, középmotoros kupéból 1981-ig 456 példány készült. A 3453 cm³-es, soros hathengeres 277 lóerőt teljesített és ötfokozatú váltón keresztül hajtotta a hátsó kerekeket. A mindössze 114 centi lapos, 1300 kilós BMW M1-es egy teszten 264,7 km/órás sebességet ért el – **KORÁNAK LEGGYORSABB NÉMET AUTÓJA VOLT.**

Fellocsolt körpályán lehetett „driftelni” az M3-assal



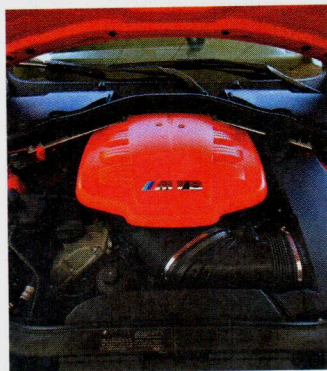
Az ausztriai Melk közelében, az ÖAMTC egyik vezetéstechnikai centrumán belül található a Wachauring. A boxutcában 200 millió forintnyi játékszer sorakozik – köztük néhány kakukktojás felvezetőautó, például az egyik instruktor saját E30-as, első generációs (1986) M3-asa



Az elemi erő forrása

Az M-es gépek 2009-ig kizárólag Apörgős szívómotorokat használtak: kezdetben soros hat- és négyhengerest, később V8-ast és V10-est. Az utolsó mohikánként jelenleg már csak a 2007-ben debütált, negyedik generációs M3-ast hajtja atmoszférikus motor, a 4,0 literes V8-as maximális fordulatszáma 8400/perc – az ötödik

nemzedék nagy valószínűséggel a tavaly kifutott 1 M Coupé 3,0 literes, soros hathengeres biturbó motorjának továbbfejlesztett változatát kapja majd. Manapság a nagy teljesítményt és a fogyasztást igyekeznek közös nevezőre hozni a feltöltött egységekkel, ami a négykerékűhajtással együtt az 555 lóerős X5 M/X6 M párossal jelent



meg az M-es kínálatban. A 4,4 literes, iker-turbós V8-as modernizált változata dolgozik az aktuális M5-ösben és M6-osban is, ez 6800 helyett már 7200-as fordulatiig pörgethető. Bár a dízelmotorhoz teljes egészében nem, csak a „félhivatalos” M Performance megjelöléssel adta a nevét, az M50d egység kifejlesztése is az M GmbH-hoz köthető: a három turbóval lélegeztetett, 3,0 literes sorhatos dízel 381 lóerőt és 740 Nm-t produkál.

Ahogy elődje, úgy az új Dacia Logan is a hazai újautópiac legolcsóbb autója. A kérdés csak az, milyen autó is valójában?

A Dacia 1999. július 2-án került a Renault fennhatósága alá, s a meglévő román típusok „pofoztatása” után a 2004-es Logan volt az első modell, amelyiket már a franciák tervezték, saját technikai készletük felhasználásával. Akármilyen olcsó is volt, pofonegyszerű formaterve és finoman szólva is igénytelen utastere miatt sok kritikát kapott, úgyhogy a második generáció főleg ezeken a területeken fejlődött tovább.

Egészen pofás az új Logan, és válalható a hátulja is. Az utastér továbbra sem flancos, de beülve legalább már nem akarjuk felválni az ereinket. A műszeregységen kívül a kapcsolók és kezelőszervek többsége is korábbi Renault modellekből ismerős, akárcsak az ergonómiai bakik: a kürt az indexkapcsoló végére, míg az ablakemelők kapcsolói a középkonzol aljára kerültek, a váltókar előtti dupla italtartó pedig csak a kisebb poharakat, palackokat tartja biztonságosan. Ugyanakkor a helykinálat hosszában igazán nagyvonalú, a hátsó lábtér például némelyik kompaktautónak is javára válna, egyedül szél tében szűkös a Logan. Azért négy felnőtt és a poggyászaik kényelmesen elférnek a kocsiban: az 510 literes csomagteréből ugyan sok helyet rabolnak a lengőszánérok, de az alapmodell kivéve – az osztottan dönthető támlákkal – bővíteni is lehet.

A 1 990 000 forintos vételár tukrében persze mindezek felett képek vagyunk simán szemet hunyni.

Az olcsókirály



Markánsabb a fellépése, s alapmotorjával is tisztességes autó benyomását kelti az új Logan



i GAZDASÁGI ADATOK

Értéksökkenés*:	
Dacia Logan 1.2 16V alapár:	1 990 000 Ft
1 év elteltével:	1 787 000 Ft
3 év elteltével:	1 292 000 Ft
5 év elteltével:	957 000 Ft

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

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence

Néhány krómdisz és kályhaezüstberakás oldja a műanyagos hangulatot. A műszerfal jól áttekinthető, a kezelés egyszerű

Ennyiért van defektjavító készlete, szervokormányja és 1,2-es, 16 szelepes benzinmotorja 75 lóerővel, széria a menetstabilizáló, a négy légszák, valamint az Isofix gyermekülés-rögztítő pontok. Az igazsághoz tartozik, hogy az Access „fapados

járát” csak fényezetlen, fekete műanyag lökhárítókat, kilincseket és tükörházakat kap, s ahogy a régi, szép időkben, az ideális vezetési pozíció kialakítását csupán az ülés előre-háttra tologatásával és a háttámla állításával tehetjük meg.

A 2 390 000 forintos Arctic „csúcfszereltségű” teszt kocsiiban már a kormány és a vezetőülés magassága is szabályozható, továbbá első elektromos ablakemelőkkel, elektromosan állítható és fűthető külső visszapillantó tükrökkel, manuális

TESZT DACIA SANDERO STEPWAY 1.5 dCi

Emeli a tétet

Az ötajtós, ferdehátú Sandero az A-oszlopig megegyezik a Logannal, hosszban (-289 mm) és tengelytávban (-45 mm) azonban rövidebb, ennek megfelelően az utastér helykinálata sem olyan szellős. Kisebb a csomagtartó is, de a holmit tágas rakodónyíláson keresztül, kényelmesebben lehet bepakolni.

90 lóerős motor (0.9 TCe benzinés turbó vagy 1.5 dCi dízel) és magas felszereltség esetén pedig a Sandero 200 ezer forintos felár ellenében Stepway „kamuterepjáró” kivételben rendelhető. A műanyag elemek és a fémutánzatú betétek, tetősínek, valamint a 16 colos alufelnik igazán jól állnak a 40 mm-rel megemelt Daciának – a hasmagasság derekas 207 mm, de négykerékthajtás nincs hozzá. Hogy a magasépítésű kasztni kanyarban ne dőljön ijesztően, a futóművet feszebb rugókkal és lengéscsillapítókkal támogatták meg. Emiatt azonban éppen a Logan kiegyensúlyozottságát veszítette el, jobban megéri az úthibákat, a keresztbordákról

Robusztus megjelenése ellenére a Sandero Stepway csupán városi álcaterrepjáró.





Az üléslapok lehetnének hosszabbak, de a kényelem rendben van. A láb- és a fejter bőséges, ám szélességével a kisautókat idézi a Dacia

klimával, MP3-kompatibilis, CD-lejátszós rádióval és USB-csatlakozóval, fedélzeti komputerrel kényeztet a Dacia. Aki ennél is többre vágyik, jutányos árú extrák (15 colos alufélni, metálfény, pótkerék, könyöktámasz, bőrkormány és sebváltó, bőrkárpit, tempomat, tolatóradar, érintőképernyős multimédiás és navigációs rendszer Bluetooth-os kihangosítással) közül szemezgethet.

A futómű tökéletes a hazai útviszonyokhoz

Az alapmotor tisztességesen viszi a Logant, ha csupán a forgalom ritmusát szeretnénk tartani, különösebben nyüstölni sem kell. Ez már csak azért is előnyös, mert 3000-es fordulattól egyre jobban, egészen az üveghangig felerősödik a motorzaj. Teljesen megszűni nem fogjuk, mert előzéskor és emelkedőn ajánlatos visszagangolni a kulisszában hosszú utakon, de viszonylag pontosan kapcsolható öt-fokozatú sebességváltóval, majd pörgetni a négyhengerest. 130 km/órás

sztrádatempónál 4000-nél cövekel a fordulatszám, így ekkor már fászsztók a menetzajok - szóval a Logan nem a legideálisabb utazóautó. Ilyenkor az étvágya is megjön, s amíg városban akár 6,5 liter környékén is elmászkálhatunk, addig autópályán bőven 7,0 liter felett eszik. A futómű hangolása viszont abszolút „Kelet-Európa-kompatibilis”, úgyesen lép át a kisebb-nagyobb úthibákat, és egészen komfortos a rugózása. Cserében átlagosan fogja az utat, kanynarban viszonylag hamar elveszíti a tapadást és tolni kezdi az orrát, a kellenél erősebb oldaldőléssel fordul, míg nagy sebességnél oldalszélre érzékeny. Persze ezekkel együtt a kisé indirekt kormányzás sem igazán zavaró, hiszen úgysem a szerpentineken fogunk veretni a Daciával.

A második generációs Logannal telibe trafálták, milyennek kell lennie a tökéletes olcsóautónak: immár válalható a forma és a belső, megfelelő értékekkel bír és bombasztikus áron adják. Egyszóval a Logan az olcsóautók királya!

TZS



Az egyszerű futóművet a balkáni útviszonyokhoz hangolták. A garancia 3 év vagy 100 ezer kilométer



FOTÓ: HILBERT PÉTER

Szűk nyílás mögött öblös csomagtér. A támla 60:40 arányban dönthető

i DACIA LOGAN	1.2 16V
Összlökettérfogat:	1149 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	55 kW (75 LE) 5500/perc
Max. forgatónyomaték:	107 Nm 4250/perc
Hossz./szél./mag.:	4347/1733/1517 mm
Tengelytáv:	2634 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1493/1476 mm
Fordulókör:	10,68 m
Saját tömeg/teherbírás:	974/531 kg
Csomagtér:	510 l
Üzemanyagtank:	50 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	14,5 s
Maximális sebesség:	156 km/h
Város/országút/vegyes:	7,6/4,9/5,8 l/100 km
Testfogyasztás:	6,7 l/100 km
CO₂-kibocsátás:	135 g/km
A modell alapára:	1 990 000 Ft*
A tesztelt modell ára:	2 390 000 Ft

*Dacia Logan 1.2 16V Access

TEJTSZETT

- verhetetlen ár-érték arány
- helykínálat, csomagtér
- vállalható formaterv, belső
- elérhető árú extrák

NEM TEJTSZETT

- menetzajok nagy sebességnél
- fogyasztás

am ÖSSZEGÉS

Ha az autózásból ki tudnánk zárni az érzelmi faktort és racionálisan mérlegelünk, a hazai útviszonyokhoz, az aktuális üzemanyagárak és szabálysértési tételek mellett a Logan tökéletesen megfelel az alapvető mobilítási célokra. A többi már csak a hozzáadott érték...

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:

RENAULT HUNGÁRIA KFT.,
1135 BUDAPEST, RÓBERT KÁROLY KÖRÜT 96-98.
TELEFON: 06-1-237-2100

pedig hajlamos elpattogni. Pedig az 1,5-ös dCi egészen fürgévé teszi: 11,8 másodperc alatt gyorsul százra és a csúcsebessége 167 km/óra. A 220 Nm-es nyomatéknak köszönhetően rugalmas is, hamar fél lehet kapcsolgatni az ötfokozatú sebességváltóval, ami ezúttal karcosan megvezetett és akadósan jár. A négyhengeres hangja és vibrációja is jelen van az utastérben, a nagy homlokfelület pedig sztrádatempónál nemcsak a szélzajt erősíti fel, hanem a fogyasztásra hátrányosan hat. A gyári 4,0 helyett mi 5,2 literes tesztátlagot mértünk. Persze a Dacia még így is takarékosnak mondható, csakhogy ebben a kiszerelésben már 3 290 000 forintba kerül a Sandero Stepway, így pedig nehezebb megbocsátani a hibáit.



A 320/1200 literes csomagtér rakodónyílása széles, de a rakodóküszöbnél nagy a lépcső. Összkerékajítás nem konfigurálható



A rövidebb tengelytáv miatt hátul szerényebb a lábter

Árnyékból a fénybe

Vége minden szempontból naprakésszé vált a Leon, sportos formája nekem speciálisan jobban bejön, mint a sokak által favorizált Golfé, miközben technikai színvonala egyenrangú. A megjelenés persze nem lenne teljes a full LED-es fényszórók (részletesen lásd a keretesben) és a szép rajzolatú 17-es felnik (138 430 Ft) nélkül. A dupla, különböző magasságú oldalonak – egy előlről, egy pedig hátulról jön – és a faron trónoló kecses világítótestek szemem gyönyörködtetők.

A formaorgiának azonban ára van, mégpedig a csapnivaló körkilitás. A visszapillantó tükrök a logika szabályainak ellentmondva felül szélesednek ki. A vasos A-oszlopok is megszokást igényelnek, tolatásnál pedig a zömök C-oszlopok nehezítik a kilátást – bizonyos szögben, átlósan hátrpillantva egy felnöttet is kitakarhat a zömök far! Az első-hátsó tolatóradar erősen ajánlott, a vizuális kijelzővel együtt 172 720 forint ez az extra.

Sportos vezetési pozíció, tágas utaskabin

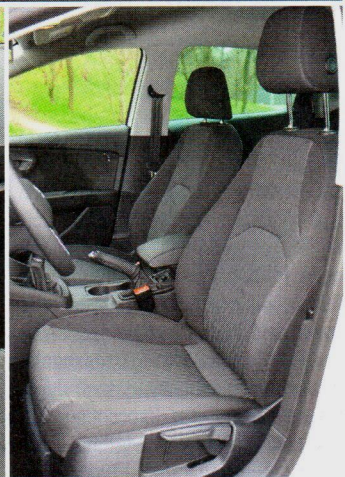
A vezetőülés sportosan mélyre süllyeszthető és kényelmes, a kormánykarima jó fogású, a váltó pontosan kapcsolható. A Leon kabinja elől-hátul szellős, a megnőtt tengelytáv (2636 mm) jótékony hatásait a második sorban és a rakterben is érezni. Hátul akár magas növések is kényelmesen elférnek, tágas hely jut a térdeknek és a fej-

Nehéz feladat a VW Golf árnyékában felnőni. A Leon most kilépett a napos oldalra, és megmutathatja, mire képes!



Sminkelésre jók, tolatáshoz viszont használhatatlanok a keskeny tükrök

Matricázás nélkül is feltűnik, hogy az új Leonnal állunk szemben, a forma telitalálat



Egyszerű, letisztult és logikus a Seat pultja, az összeszerelési minőség fikarcnyival sem rosszabb, mint egy géntestvér Audi A3-asé

A biztonsági övek magassága fix, pedig az állíthatóság jól jönne

TESZT VOLKSWAGEN GOLF 1.6 TDI

Korrekt munka

Míg az új Leon kifejezetten vagány, addig a Golf sokkal kevésbé figyelemfelkeltő, ettől függetlenül egy jó színvonalú mutató. A műszerfal esetében ugyancsak érződik, hogy a VW a szolidabb vérmérsékletűeknek készült, ami nem baj, mert minden jól áttekinthető és nincs olyan kezelőszerv vagy megoldás, ami megszokást igényelne. A helykinálat mellett a csomagtartó mérete (380 liter) is

azonos, de a vezető szempontjából van egy árnyalatnyi különbség: bár mindkét modell csatolt lengőkaros futóművel érkezik (multilink csak a 122 lóerő feletti kivitelekhez jár), a Golf egy hajszálnival finomabban rugózik és jobban csillapítja az úthibákat – a kormányzás és a sebességváltó, ahogy az elődben, úgy jelen esetben is mintaszerű.

Egyébként az 1,6 literes motor beváltja a hozzá fűzött reményeket (a Leonnal ellentétben a Golfnak

A tesztelt Leonéval azonos motorral próbáltuk ki az új Golfot. Nézzük, miben rejlenek a különbségek!



A hatótáv elérheti az 1000 kilométert

i JÁRMŰTECHNIKA

S lőn világosság!

A Leon a kompaktkategória első modellje, amelyhez akár teljes első-hátsó LED-es lámpatest is kérhető. A Style szinttől (a Reference-hez képest +586 740 Ft) elérhető **LED-ES SZETT FELÁRA 420 370 FORINT.**



A fénykibocsátó diódákat alacsony energiaigény (tompított fény esetén csupán 20 watt) és extrém hosszú élettartam jellemzi. Jó hír továbbá, hogy a LED-ek kevésbé fásztják a szemet, ugyanis 5500 Kelvin színhőmérsékletű fényük

a lehető leginkább szimulálja a nappali fényt.

nek is, ráadásul középső szellőzőrostélyok fokozzák a komfortot. A csomagter pereme ugyan magas, üledöntés után pedig nagy lépcső keletkezik a padlón – csak a támlák hajthatók, a lap fix, hiányzik a mozgatható padlóbetét –, de legalább a tér tágas. Alaphelyzetben 380 literes a far, mely maximum 1210-ig bővíthető, a terhelhetőség pedig több mint fél tonna. A Golfból ismerős, közelítésérzékelős érintőképernyő igazából nem nagy kunszt, gyakorlati haszna kevés, ráadásul ahogy a VW-nél, úgy itt sem lehet kesztyűben kezelni.

A tesztalanyt 1,6-os dízelmotor mozgatta, melynek teljesítménye



Az FR-t leszámítva hazánkban széria a komfort futómű-beállítás



Ennyit látni átlósan hátra

105 lóerő, maximális nyomatéka pedig 250 Nm. A kis lökettérfogatú gázolajos zajsintje elfogadható, ereje is megfelelő egy Leon-méretű autohoz, de mégsem kerek a dolog. A sportos karakter és vezetési pozíció után csalódás a hosszú át-tételezésű váltó. Városban harmadiknál feljebb csak elvéve van értelme kapcsolni, ráadásul sztrádán is elkelve a kímélő hatodik fokozat – 130 km/óránál már 2400-as fordulaton dolgozik a TDI. Sajnos hatangos manuális váltót nem kínálnak, így a kissé álmatag váltó- és motorhangolás méregfogát a DSG-automatával lehet kihúzni. Utóbbi hétfokozatú szerkezet, a Style szinttől rendelhető és 603 250 forintot kóstál.

A futómű ideális egyvelege a szükséges rugózási komfortnak és a forma követelte sportos karakternek, de egyik irányban sincsenek szélsőséges kiugrásai. Kímélő üzem mellett az 5,8 literes átlagfogyasztás csupán jó, de semmiképpen sem számít kiemelkedően alacsony értéknek. A 105 lovas dízel 5,88 milliótól kapható, a takarékoskodók választhatják start-stop rendszerrel is, ennek többletköltsége 124 000 forint.

MOLNÁR JÓZSEF



FOTÓ: HILBERT PÉTER

Tágas a poggyásztér, de kár a magas a raktérperemért és a lépcsőért

i SEAT LEON	1.6 TDI Reference
Összlökettérfogat:	1598 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	77 kW (105 LE) 3000/min
Max. forgatónyomaték:	250 Nm 1500-2750/min
Hossz./szél./mag.:	4263/1784/1459 mm
Tengelytáv:	2636 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1549/1520 mm
Fordulókör:	10,2 m
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1281/549 kg
Csomagtér:	380/1210 l
Üzemanyagtank:	50 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,7 s
Maximális sebesség:	192 km/h
Város/országút/vegyes:	5,2/3,5/4,1 l/100 km
Tesztfogyasztás:	5,8 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	108 g/km
A modell alapára:	3 895 320 Ft*
A tesztelt verzió ára:	5 881 280 Ft

*1,2 TSI Entry, 86 LE

TETSZETT +

- forma
- helykinálat
- LED-es fényszóró

NEM TETSZETT -

- körkilátás
- magas raktérperem
- hosszú váltóáttétel

am ÖSSZEĞEZS

Attraktív, naprakész és azonos motorváltozat esetén olcsóbb a Leon, mint a Golf. Szimpatikus a felár nélkül kínált 2+2 év/200 000 km-es garancia-vállalás. Aki beéri a 105 lovas helyett az 1,6 TDI 90 lóerős változatával, már 5,7 milliótól hazaviheti a dízel Seat Leont.

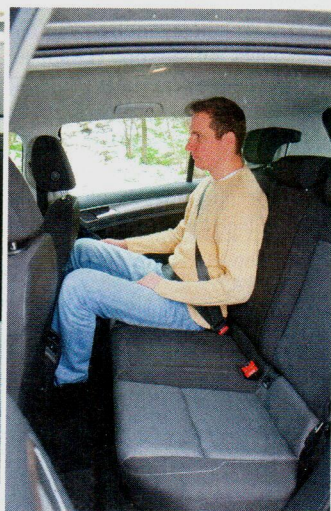
A TESZTALANY SZÁLLÍTÓJA: A TESZTALANY SZÁLLÍTÓJA: PORSCHE HUNGARIA KFT., 1139 BP., FAY U. 27. TELEFON: 06-1-451-5100

nincs 90 lóerős változata az 1,6 TDI-ből, csak 105 lovas). Az eleve takarékos motor és a széria start-stop rendszer miatt fogyasztása vegyes üzemben 6,0 liter környékén tartható, de akárcsak a Leonban, a hosszú át-tételezésű, ötfokozatú váltó megszokást igényel. Egyébként a TDI erőtartáléka a legtöbb forgalmi szituációban elegendő: ha kell, 10,7 másodperc alatt megfutja a 100 km/órát és 192 km/órás sebességgel is tud menni, ami annak is köszönhető, hogy a hetedik generációs modell egy mázsával könnyebb felmenőjénél. A Golf 1,6 TDI-t 6 023 520 forintos listaáron kínálja a márka hazai importőre.

MIK



Korrekt anyagválasztás, jól összerakott belső, átlagos helykinálat



Bár képességei alapján a legszélsőségsébb körülmények között is elboldogul, az új Range Rover hamisíthatlan luxusautó.

Nekem bizony összeszorul a gyomrom, ha arra gondolok, hogy egy 30 milliós autóval terepre menjek, s szerintem nincs ez másképp annál sem, aki megengedhet magának egy ilyen járművet. Ettől függetlenül jólesik a tudat, hogy a Range Rover olyan dolgokra képes, aminek a töredékét sem tudjuk kihasználni. Ha a légrugós futóművet a legfelső állásba kapcsoljuk, 295 mm a hasmagassága, de a 34 fokos első terepszög és a 900 mm-es gázlómélység sem piskóta, ahogyan az aktuális talajhoz igazítható menetprogram is nagy szám. Az egészben pedig az a bravúr, hogy az újdonságban ugyanolyan luxus-körülmények között utazhatunk, mint egy limuzinban. Ha úgy tartja kedvünk, akár televíziózhathunk is, s ha netán nem csuknánk be „rendesen” az ajtót, villanymotor húzza be helyettünk.

Magán viseli az elődök jellegzetes vonásait

Szerintem az új Range Rover külseje önmagában is megér egy misét. Az egy milliméter híján ötméteres hosszal, az 1,84 méteres magassággal és ezekkel a vonásokkal nem kell tekintélyért a szomszédba mennie. A legérdekesebb azonban, hogy olyan magasan ülünk benne, hogy egy VW Touareg vagy BMW X5-ös kompaktnak tűnik mellettünk. Akí tehát szeret magasan ülni, annak keresve is nehéz jobb helyet találni az újdonságnál, főleg, hogy a belső hangulata inkább hasonlít egy elegáns szalonéra, mintsem egy hagyományos autóbelsőre. Hatalmas, fotelszerűen kényelmes ülések fogadnak, s hogy egy hosszú út megtételével is pihenten szálljunk ki a modellből, masszázsfunkciót is bekapcsolhatunk, emellett pedig kissé túlérzékeny, de kétségkívül



1970 óta ez a negyedik generáció

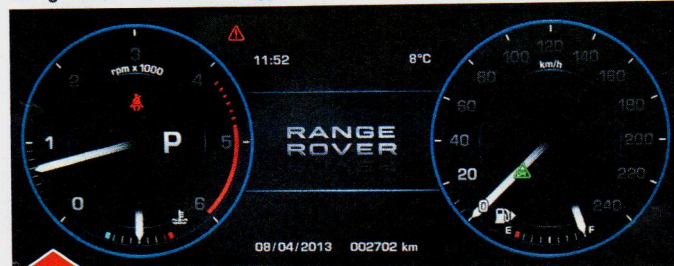


Drága mulatság: a legolcsóbb kivitel ára 28,5 millió, míg az 510 lóvas topmodell 40,5 millió forintot kóstál

KÉNYEZTETÉS felsőfokon



Hangulatos belső, néhol egyedi és megszokást igénylő megoldásokkal



Vetített kijelzős műszerfal

Lejtmenetvezérlő, légrugós futómű-állítás és ötféle menetprogram

hasznos holttérfigyelő és ráfutásos balesetre figyelmeztető rendszer óvja a testi épségünket. De mire kiigazodunk a menürendszerben és megtaláljuk az egyes funkciókat, sok időnk el fog menni. Értem,



i MODELLPALETTA

Nagy karakterek

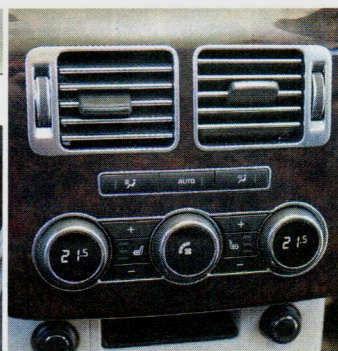
Míg korábban a Range Rover név egyetlen modellt jelölt, most már a Land Rover külön almárkájaként tekinthetünk rá, hiszen **A „NAGY” RANGE ROVEREN KÍVÜL MÁSIK KÉT TÍPUS IS MAGÁN VISELI EZT A NEVET.** A Sport verzió (1), melynek



premierjét pár hete tartották, 15 centivel rövidebb a Range Rover-nél, de azzal ellentétben hétüléses kivitelben is létezik. A Range Rover Sport négytagú motorpalettája 258-510 lóerő közötti erőforrásokot vonultat fel, ám a későbbiekben négyhengeres dízellel és hibrid verzióval is bővül a kínálat. A család legkisebb tagja, a 7,86



millió forinttól elérhető Evoque (2) gyorsan népszerű lett, olyannyira, hogy a kereslettel alig tudja tartani a lépést a gyár. A 4,35 méter hosszú modell kupé és ötajtós kivitelben is elérhető, motorjai pedig 150-240 lóerő közötti teljesítménysávot fednek le. Ami a Range Rover jövőjét illeti, a márka hazai importőre megerősítette, hogy **NYÚJTOTT TENGYELTÁVÚ ÉS DÍZEL-HIBRID VERZIÓ IS ELŐKÉSZÜLTBEN VAN.**



Itt jó dolga van az utasnak. Opcióként még a hátsó ülés-pad is fűthető

hogy a kevés gomb jól mutat, de nem szerencsés az ülésfűtés bekapcsolásához az érintőképernyőt igénybe venni.

Természetesen a külmeletről fakadóan a helykínálat hozza az elvárt szintet: az előlben sem kellett szorongani, de a nívó 118 mm-rel nagyobb lábtérrel rendelkezik, ami a gyakorlatban annyit tesz, hogy minden irányban óriási a hely, a hatalmas üvegfelületek pedig fokozzák a térézetet. Sőt, a Range Rover azon ritka autók egyike, melyben hátul három felnőtt is kényelmesen elfér. A hatalmas méretnek azonban van hátránya is. Parkolásegítő ide vagy oda, a parkolóhelyeket nem erre az autóra találták ki, az alaphelyzetben 909 literes (!) csomagtartónak pedig olyan magas a pereme, hogy az már a pakolhatóság szempontjából hátrányos.

Már itt is fontos a fogyasztáscsökkentés

A generációváltás egyik kulcsmozzanata az volt, amikor eldöntötték, az újdonság alumíniumkarosszériát kap. Az ebből eredő négyhátsós tömegcsökkentés pedig értelemszerűen jótékony hatást gyakorol a dinamikára és a fogyasztásra is. Ez konkrétan annyit jelent, hogy a tesztelt 3,0 literes, V6-os, 258 lóerős dizel úgy megy, mint a korábbi nemzedékből a 4,4 literes, V8-as gázolajos 313 lóerővel. A 7,9 másodperces gyorsulás tisztességes érték egy ekkora terepjárótól, de a lényeg, hogy egészen alacsony fordulaton is combos a nyomaték, illetve hogy a V6-os jellegzetes hangon „dörmög”. Akinek ez nem lenne elég, annak ott van a 4,4 literes, 339 lóerős V8-as dizel, vagy az 5,0 literes, 510 lóerős benzines V8-as kompresszorral (mindegyik modell 3500 kg-os fékezett utánfutót vontathat).



Elöl 296, hátul 310 mm a rugóút

Motortól függetlenül jó pontot érdemel a lágyan kapcsolató nyolcfokozatú ZF-automata, amely a start-stop rendszerrel együtt komoly szerepet játszik a fogyasztáscsökkentésben: a 9,3 literes tesztátlag bravúros egy ekkora járműtől. A másik, ami meglepetést okozott, az a szélzaj, pontosabban annak hiánya. A hatalmas homlokfelület és a méretes tükrök ellenére autópályán sem hangos a Range. Természetesen a kormányzás terepjáróhoz illően kissé könnyű, sokat kell forgatni a volánt, a légrugós futómű pedig a legtöbb úthibával könnyedén megbirkózik, ám aki arra számít, hogy az újdonság hajószzerűen ringatózik az úton, azt ki kell ábrándítanom. Például a csatornafedeleken nem lép át túl elegánsan, amiben nyilván a teszt-autó 21 colos felnigarnitúrájának is szerepe volt.

Ha egyszerűen a méretadatokból indulunk ki, az Audi Q7-est (3.0 TDI 245 lovas verziója 16,9 milliót kóstál) és a Mercedes GL-t (350 BlueTec 258 lóerővel 22,2 millió forint) tekinthetjük ellenfélnek. De a valóságban korántsem ennyire egyszerű a képlet, mert a Range Rover sokkal egyedibb. A 28,7 millió forintos alapár igazi garanciát jelent arra nézve, hogy ilyen autóval nem fogunk minden utcasarkon találkozni.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

i GYÁRTÁS

Születési helye

Az új Range Rover az angliai Solihullban készül. A **GYÁRTÓ-KOMPLEXUM A LAND ROVER LEGFONTOSABB ÜZEME**, ugyanis a Sport verzió mellett a Land Rover Defender és a Discovery is innen gördül ki. Az új Range Roverek miatti kereslet miatt 1000 fővel növelte az év elején a márka a solihulli alkalmazottak létszámát.



Sőt, mivel a Jaguar-Land Rover egyre inkább előtérbe helyezi az alumíniumkarosszériákat (a Jaguar XJ is ilyen), a cég egy szaudi-arabiai alumíniumbányában is érdeklődést szerzett.



A 2030 literes raktér bővítése pofonegyszerű az elektromos üledöntő funkcióval. Természetesen még itt is igényes a kárpitozás

i RANGE ROVER	3.0 TDV6
Összlökettérfogat:	2993 cm ³
Hengerek/szelepek:	V6/24 turbódízel
Max. teljesítmény:	190 kW (258 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	600 Nm 2000/perc
Hossz./szél./mag.:	4999/2020/1835 mm
Tengelytáv:	2922 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1690/1683 mm
Fordulókör:	12,3 m
Saját tömeg/teherbírás:	2160/840 kg
Csomagtér:	909-2030 l
Üzemanyagtank:	85 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,9 s
Max. sebesség:	210 km/h
Város/országút/vegyes:	8,5/7,0/7,5 l/100 km
Testfogyasztás:	9,3 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	196 g/km
A modell alapára:	28 775 230 Ft

TETSZETT
- stílus, megjelenés
- motor, erőátvitel
- fényűző utastér

NEM TETSZETT
- magas alapár
- magas csomagterperem

am ÖSSZEĞEZÉS

Hihetetlen képességekkel megáldott autó az új Range Rover. Minden területen jobb elődjénél, legyen szó a rendelkezhető extrákról, a dinamikáról vagy a fogyasztásról. Ára is jelzi, a méretben közel álló konkurensekénél magasabb a presztízse.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
AUTOPALACE HUNGARY KFT.,
1194 BUDAPEST, NAGYKÖRÖSI ÚT 152.
TELEFON: 06-1-882-8900

Nyugodt apáknak



Nagy üvegfelületek, modern design és 19 colos felnik



Ügyesen variálhatók a második sor különálló ülései

Kiforrott és átgondolt családi autó a Zafira Tourer, a dízel-automata páros pedig elsősorban a kényelempártiakat kényezteti.

Ajókora Opel buszos kialakítása dacára kifejezetten szemet gyönyörködtető, a tetszetős vonalakat pedig csak jobban hangsúlyozzák a 19 colos felnik. Utóbbiak felszereltség és forma függvényében 102 000 és 234 000 forint közötti összeggel emelik a vételárat, azonban némi kompromisszumot követelnek. Egyrészt a peres gumik (235/40) rontják a rugózási komfortot, s ezen érdemben az állítható FlexRide futómű (244 000 Ft) sem képes javítani. Másrészt nem használhatók hóláncal, így a téli sportok szerelmeseinek ajánlott egy 16-os vagy egy 17-es váltásgarnitúrát beszerezni.

Átgondolt praktikum és nyugodt habitus

A Zafira Tourer kabinja briliánsan variálható, elől a komfortos, gerincbarát, jól formázott ülésekben 600 kilométer megtétele sem jelent kihívást. A könyöklő alatt mély, több szintes tárolórendszer található. A második sorí ülések 35:30:35 arányban egyenként tologathatók, billenthetőek, dönthetőek. A két szélső ülés a középső eltüntetése után akár beljebb is rögzíthető, így valóban pazar az üléspozíció. A raktérből előhajt-



Otthonos a kabin, az első ülések nagyon kényelmesek, a panoráma-szélvédő felső árnyékolója kézzel mozgatható

ható két szükségülés (194 000 Ft, a Cosmo szinten széria), itt elfogadható a rendelkezésre álló hely, azonban a túl mély pozíció miatt felnöttek felhúzott lábakkal kénytelenek ücsörögni. A hátsó alapesetben 710 literes, ez az érték a két szükségülés felhajtásával 152-re csökken, de a külön-külön tologatható padok révén rendkívül rugalmasan alakítható a Zafira Tourer kabinja.

A motortérben a már jól ismert 2,0 literes CDTI dolgozott, meghozza a 165 lóerős kivitelben, melynek sajátossága, hogy a gázolajosok közül egyedül ehhez kínálnak automatikus váltót. A dízel alapzaja jól kivehető, mely az üzemlemez állapot elérését követően szerencsére valamelyest mérséklődik. A 350 Nm-es nyomaték tisztességes vehemenciával ruhazza fel a testes Opelt, de a temperamentumból valamelyest levesz, hogy az indokoltnál magasabb fordulaton (jóval 2000 felett) is kissé lassan vált csak feljebb az automata. A váltáshoz szükséges idő hosszabb, mint a

legtöbb konkurensnél már alkalmazott duplakuplungos szerkezeteké. A kormányzás kellő visszajelzéssel szolgál, a fékek is hatásosan lassítják a megpakolt autót, a fogyasztás pedig kis odafigyeléssel egészen baráti szín-



ten (7,8 l/100 km) tartható. A 165 lovas dízel Zafira Tourer 7,69 milliót kóstál, az automata felára sem eget verő (+350 000 Ft), így érdemes megfontolni ezt a konfigurációt.

MOLNÁR JÓZSEF

i GAZDASÁGI ADATOK

Értékcsokkénés*:	
Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI aut. (165 LE) Edition alapár:	8 040 000 Ft
1 év elteltével:	5 771 000 Ft
3 év elteltével:	4 001 000 Ft
5 év elteltével:	2 826 000 Ft

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

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence

i OPEL ZAFIRA TOURER	2.0 CDTI aut.
Összlökettérfogat:	1956 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	121 kW (165 LE) 4000/min
Max. forgatónyomaték:	350 Nm 1750-2500/min
Hossz./szél./mag.:	4658/1884/1685 mm
Tengelytáv:	2760 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1584/1588 mm
Fordulókör:	11,4 m
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1733/692 kg
Üzemanyag:	152/710/1860 l
Csomagtartak:	58 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,9 s
Maximális sebesség:	205 km/h
Város/országút/vegyes:	8,0/4,9/6,0 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,87 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	159 g/km
A modell alapára:	5 999 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	8 040 000 Ft

TESZTETT

- stílusos forma
- hely, variálhatóság
- panoráma-szélvédő

NEM TESZTETT

- kissé lassú automata
- rugózás (19 colos felnik)
- motorhang

am ÖSSZEZÉS

Nagycsaládosok, sokat pakolók tudják csak igazán nagyra értékelni a Zafira Tourer briliáns átrendezhetőségét és tágas kabinját. A dízel-automata páros kényelmes kombináció, kár, hogy a váltó kissé lassan teszi a dolgát. A világos bézs belső, a panoráma-szélvédő és a jókora üvegteret telitalál!

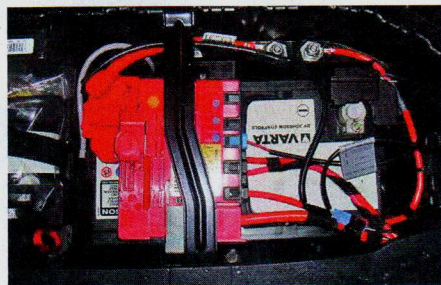
Start-stop akkumulátorok cseréje

A Johnson Controls felkészíti a független műhelyeket a start-stop rendszerű járművek akkumulátorcseréjére.

A legutóbbi néhány évben a vártnál gyorsabb növekedés volt tapasztalható a start-stop elven működő autók értékesítése terén. Csapán négy év elteltével az új járművek összességének 70%-a ma már start-stop elven alapuló autó. A start-stop akkumulátor cseréje azonban sokkal bonyolultabb, mint a hagyományos akkumulátoré. Ezért a Johnson Controls átfogó jellegű, VSSP (VARTA Start-Stop Service Program) elnevezésű szolgáltatást alakított ki, amely nemcsak azt teszi lehetővé, hogy a független műhelyek a megfelelő termékeket választhassák ki, hanem olyan műszaki szakértelmet és eszközöket nyújt számukra, amelyek a start-stop járművekben történő akkumulátorcsere megkönnyítéséhez szükségesek. A műhelyek nemcsak tesztelhetik az akkumulátorokat, hanem a megfelelő ellenőrző készülékeken diagnosztikai vizsgálatokat futtathatnak le, törölhetik a hibakódokat, visszaállíthatják a memóriát és lépésről-lépésre olvashatják az arra vonatkozó utasításokat, hogy az összes járműtípusba hogyan kell be- és azokból kiveszerelni a megfelelő akkumulátorokat. A programot átfogó jellegű szervizprogram egészíti ki, amely képzést, marketinganyagokat és mobilítási garanciát* foglal magába.

Válasz az igényekre

„A műhelyek zöme még mindig nem érzi magát megfelelő felszereltséggel rendelkezőnek a start-stop elven működő járművek szervizfeladatainak ellátásához” - mondta Joacim Adlerborn, a Johnson Controls Oktatási és Műszaki Szolgáltatási Vezetője. „Máris viszont a független műhelyek 70%-a a közeljövő szempontjából fontosnak tartja ezt a kérdéskört. Megint csak másrésztől 60%-uk még mindig nincs felkészülve start-stop jellegű járművek javítására, 80%-uk pedig odáig is elmege, hogy legszívesebben továbbküldené ügyfeleit egy erre szakosodott javító-műhelybe.” A Johnson Controls Európa-szerte 1200 műhelyre kiterjedő piaci felmérést végzett. Ennek eredményeképpen fejlesztette ki azt a programot, amely lehetővé teszi, hogy a független műhelyek az érvényben levő rendelkezéseknek megfelelően végezzék el a start-stop akkumulátorok ellenőrzését és cseréjét. A cél olyan kompakt eszköz kifejlesztése volt, amely könnyen kezelhető és mindenkor hozzáféréssel rendelkezik az összes legutóbbi adathoz, mivel a start-stop akkumulátor cseréje más, mint a hagyományos akkumulátoré.



Az akkumulátor-beazonosítás, annak elhelyezkedése és hozzáférhetősége, valamint cseréje nagyobb feladatot jelent, mint a hagyományos rendszerek esetében

Igy működik a VSSP 2.0

Az akkumulátorok jelentik a start-stop rendszerek szívéit. Akkumulátor-irányító rendszeren (angol rövidítése BMS) vagy intelligens akkumulátor-érzékelőn (angol rövidítése IBS) keresztül, bonyolult módon csatlakoznak a fedélzeti elektronikához.

A Johnson Controls VSSP 2.0-ja képes kezelni az összes olyan lépést, amely a start-stop rendszerek ellenőrzéséhez és akkumulátor cseréjéhez szükséges. A masszív kialakítású eszköz, amely méretre kisebb egy iPad-nél, meghatározza a jármű és az akkumulátor típusát, információkat szolgáltat az akkumulátor és az EOBD (európai fedélzeti diagnosztika) interfész elhelyezkedéséről egy 2D kód és a jármű azonosító száma (alvázszáma) segítségével. Mindezt a járműben. A technikus a képernyőn megjelenő képek és grafikák formájában kap útmutatást az akkumulátorcsere minden egyes elvégzendő lépéséről. Egy-egy lépés elvégzése után egyszerűen csak meg kell érinteni a képernyőt, mire az azonnal megmutatja a következő teendőt.

A VSSP 2.0-t az akkumulátor ellenőrzésére, a start-stop rendszerre vonatkozó hibakódok kiértékelésére vagy törlésére, vagy az egyes járműadatok leolvasására is alkalmazható. Így a szerviz-technikus azt is tudja, hogy milyen VARTA akkumulátor építhető be a járműbe. Az eszköz frissítése a Johnson Controls partnerek számára biztonságos területen, WLAN-on és az Interneten keresztül történő rendszeres csatlakoztatással történik. A műhelyek az akkumulátorcsere vonatkozó adatokat online módon tudják tárolni és bármikor hozzáférhetnek azokhoz. „Így részletesen dokumentáltak a műhelyek által elvégzett munkák” - mondta Joacim Adlerborn megnyugtató képpen.

Kiegészítő szolgáltatások

Ennél sokkal több szól még azonban a VARTA Start-Stop Szervizprogram mellett: a műhelyek az eXponentia segítségével a járművön vagy az Interneten keresztül történő elektronikus tréning útján tudják képezni munkatársaikat. A műhelyek számára kialakított járműrendszer-képzés vezető európai szolgáltatója együttesen tanítja az elméletet és a gyakorlatot, és lehetővé teszi, hogy a műhelyek még a legösszetettebb javításokat is saját maguk tudják elvégezni. „Ez jelenti az élenjáró tudás megszerzésével kapcsolatos ráfordítás megtérülését a hivatalos javító-műhelyek számára és ez segít kiküszöbölni a



A VSSP 2.0 az új, kompakt és egyszerűen használható VARTA megoldás az akkumulátorok és a start-stop rendszerek diagnosztikájának ellenőrzéséhez



A célirányosan fejlesztett VSSP 2.0 felhasználóbarát menürendszer végigvezeti a műhely személyzetét a folyamat összes megfelelő fázisán

start-stop rendszerek szervizelésekor és javításakor előforduló problémákat” - mondta Joacim Adlerborn, megnevezve annak a programnak a két fő előnyét, amelyet reklámitézkedések egészítenek ki.

VARTA mobilítási garancia*

Az VSSP tehát lehetővé teszi, hogy a cégek két éves mobilítási garanciát kínáljanak a vevőiknek a start-stop akkumulátorokra. „A programot alkalmazni kívánó műhelyek VARTA márkakereskedőjüktől szerezhetik be a licenc-csomagot, amelyet online bejelentkezéshez használhatnak. Az eszköz és minden, ami vele jár, a Johnson Controls által automatikusan kerül szolgáltatásra” - mondta Riccardo Borzoni, kereskedelmi értékesítési vezető. „Fontos volt számunkra, hogy a lehető legkönnyebben és legköltséghatékonyabban tegyük lehetővé a műhelyek számára az új start-stop járműszegmensbe való átmenetet, mivel ma már több millió olyan jármű közlekedik Európa útjain, amely ezzel a rendszerrel van ellátva, számuk pedig gyarapodni fog. A cégeknek a lehető leggyorsabban fel kell erre készülniük.”

A Johnson Controls Power Solutions a világszerte az ólom-savas gépjármű-akkumulátorok és a start-stop, hibrid és elektromos járművek fejlett technológiájú akkumulátorai terén. 50 gyártó, újrashasznosító és elosztó központunk a világ ólom-savas akkumulátorainak több mint egyharmadát szállítja nagyobb autógyárak és a másodlagos autópiacon kiskereskedői számára. Innovatív termékeinkkel fejlett technológiájú akkumulátorok ágazatát építjük ki a hibrid- és elektromos hajtású járművek részére. Cégünk volt a világszerte a lítium-ion akkumulátorok, sorozatgyártású hibridjárművekhez történő előállítás terén. Fenntarthatóság iránti elkötelezettségünket világszerte technológiáink, gyártási és újrashasznosítási adottságaink bizonyítják.

Johnson Controls Autóakkumulátor Kft.

1133 Budapest, Váci út 110

Tel: 06-1-450-28-25 Fax: 06-1-450-28-29

ferenc.keresztesi@jci.com

www.varta-automotive.hu

* A szolgáltatás elérhetőségéről kérjük tájékozódjon a márkaképviseletnél!

Az idei Tuning Show-n a legmélyebb benyomást keltő külföldi autónak járó különdíjat egy cseh Citroën családi egyterű nyerte. Lássuk, miért!

A speci sötétzöld fényezésű Citroën Xsara Picassót alaposan kiforgatták eredeti szerepéből. Bár, ha szigorúan vesszük, a kocsit így is használható a hétköznapi életben, de a fő profilja, hogy bemutatókon díszeljen. Petr Andrisek 2011-ben döntött úgy, hogy alaposan átalakítja unalmassá öregedett autóját. A döntés azért is meglepő, mert ezt a típust a legtrikább esetben választják tuningalanyoknak.

A munka a karosszéria átépítésével kezdődött. Lényegében újrakreáltak a lökhárítókat, készítettek új küszöböket, mindezt egyrészt a gyári elemek átalakításával, másrészt Matig vendégarabok felhasználásával. Fémmunka is történt, amelyből a legfeltűnőbb a sárvédőbe vágott „zly” szó, amely a kocsit készítő műhely azonosítója. A fényezés teljes és alapos volt, színeként egy Lexus-árnyalatot választottak. Bár már a szín is elég ütős, a B-oszlopokra, a tanksapkára airbrush mintákat fújtak fel. A motorteret is alaposan megváltoztatták, ehhez új burkolatokat készítettek, majd airbrusholták és lakkolták. Az így feldíszített motorba Denso Iridium Power gyertyákat csavartak, kapott egy teljes rozsdamentes Supersprint hibrid kipufogórendszert, katalizátor nélkül, hátul 2x60 mm-es véggel, amelyet

Glancból jeles!



Még a kormányra is jutott airbrush. Középen Ground Zero monitor szolgál



Petr Andrisek, a büszke tulaj és az AUTO BILD különdíját átadó Szabó Róbert főszerkesztő

BEMUTATÓ A TUNINGSHOW VISSZATÉRŐI

Újrafeldolgozva

A kiállításon több, a lapunkban már bemutatott autó is szerepelt. Mint általában a tuningautók, folyamatosan épülnek és átalakulnak.



Deák Tomi rapper Marekja megszépített motorterével érkezett



Bara Laci Opel Combója már Audi A4-es fényszórókkal pásztázza az utat, légrugókon áll, az ajtók pedig hátrafelé nyílnak



Az idén beszerelt légrugóval teljesen leereszthető a kaszní, korábban 45 mm volt az ültetés



A töltőnyílások kupakjait Swarovski-kövek ékesítik. A hangszigetelés steppelt bőr



A fejtámlákba Pillow monitorokat szereltek



Airbrush és bőr minden mennyiségben



Hátul is teljes a bőrkárpitozás és a stílusazonosság

a 2,0 literes Xsara VTS-ből honosítottak. De nem ez a kocsi lenne, ha nem krómozták volna a szelepfedeleket és nem polírozták volna fel minden fém motoralkatrészt, a bakoktól a kipufogóvégéig.

A futómű körül ugyanilyen szintű beavatkozásokkal találkozunk, például a lengőkarok pirosra fényezettek. Elsőre TA-Technix állítható magasságú lábakra tették az autót, majd idénre lett kész a légrugós futómű. Így porba lehet ültetni az egyterűt. Felniként Petr a Lexanitól a

Dynasty modellel választotta 7,5x18 col méretben, amelyekre Nankang Sport NSII-es gumikat szerelt 215/40 R18-as méretben. A felnik felrakásához mind a négy keréknél nyomtáv- és osztókar-módosítókat vetettek be.

Buja hangulatban az egyedi utastér

Ideje szétnézni az autó belsejében, ami erősen hajaz egy XV. Lajos korabeli kurtizáni öltöző hangulatára.

Vérnarancs bőr borít mindent, sok helyütt, így a tetőn is steppelve. Amit nem fed bőr, azt pirosra lakkolták, a legtöbb elem pedig airbrush díszítést is kapott. A váltógomb és a pedálok alumíniumból készültek, sok helyen találkozunk Swarovski-kövekkel, amiből még a kocsihoz készült emelőre is jutott - Petr a bulik előtt a kocsi hasát is letisztítja, így a steppelt bőrhuzatú pótkerék is látható. Az utastérben is sok az újragyártott burkolat, egyrészt a hifi részegységek, másrészt a légrugós futómű alkatrészeinek

elhelyezése okán. A JVC 4402-es DVD-s fejegység egy négycsatornás MacAudio és egy kétszatornás Crunch erősítőt hajt, a jelek két, az utastérben és a csomagterfedélben elhelyezett Crunch hangszórószetthez, valamint a csomagtartóban lakó Hertz mélynyomóhoz jutnak el. Profi a beépítés, a csatlakozók és a kábelek Basic és Sinus Live termékek, összerakás előtt pedig Vibraflex 25-ös és Dynamat hangszigetelőkkel tömték ki a kasznit.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Nyírsnyoszki Péter a függönydekorát a kocsi farára is kiterjesztette, s újak a felnik is



Az AUTO BILD MAGYARORSZÁG tavalyi díját megnyerő lengyel Honda CRX Del Sol is kifizéredett, amerikai szélességjelzőket és új felniket kapott

Szilvási Szilveszter a púpos Mercijét alaposan megváltotta fehér karosszériafóliával. A felnik is sokadikak a fotózás óta



Az Onyx névre hallgató Audi A4-es airride futóművet kapott, valamint a tükreit és a hűtőmaszkkeretét bőrbé húzták



Húzás és rozsdá

A korróziót a mai autókön sem felejthetjük el. Rossz konstrukciós megoldások és olcsó anyagok miatt is felütheti a fejét a rozsdá.

Esetünkben tizenéves Ford Focus érkezett a műhelybe, mégpedig három karosszériaelemre kiterjedő húzással. A feladat, eltüntetni a nyomokat. Ehhez a két ajtót és a hátsó sárvédőt újra kell fényezni, rutinmunka. De csak első ránézésre! Jobban szemügyre véve kiderül, hogy a kerékjáratok íveknél elindult a rozsdá, púposodik a festék, sőt nemcsak az érintett alkatrészekben, hanem az első sárvédőn is. Az autó szeplőtlen múltú, így csak a kor okolható a korrózióért. Vagy mégsem?

Amikor ártalmas az elméleti védelem

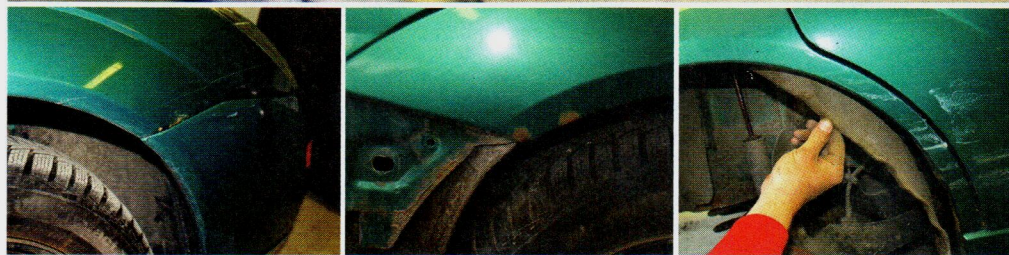
Elkezdődött az elemek letisztítása-lebontása-javítása. Előbb minden feleslegest leszereltek a kocsiról, díszléceket, lámpákat, lökhárítót, majd jöhetett a préselt szövetből készült kerékdobvédők kiszérése. Ezek már tapintásra is nedvesek, mint a szivacs, és alattuk ott volt a meglepetés. Bár a dobbetét feladata, hogy akadályozza a korróziós pontok kialakulását és szigetelje a hangot, csak az utóbbival birkózott meg. A jelek szerint több klasszikus ponton, például a lengéscsillapítók felső bekötésénél tényleg nem alakult ki korrózió, azonban ahol a dobbetét hozzáért a kasztnihoz, ott végig vonalban. Az ok, hogy a betét folyamatosan mozog, az évek alatt egyrészt dörzsöli a felületvédelmet, másrészt anyagából adódóan vízartó, így folyamatosan biztosította a nedves környezetet.

A javításhoz el kell távolítani a rozsdát – ekkor előkerült pár lyukadás –, javítani a lemezhiányokat, egyengetni a húzás okán keletkezett horpadásokat, majd újrafényezni az érintett elemeket. A rozsdásodás megelőzhető lett volna a dobbetétek állapotának ellenőrzésével, a rozsdásodás korai felfedésével és a bevonatrendszer újjáépítésével.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Felületi fényezés-sérülésekkel érkezett a Ford a műhelybe. Több hibát is találtak

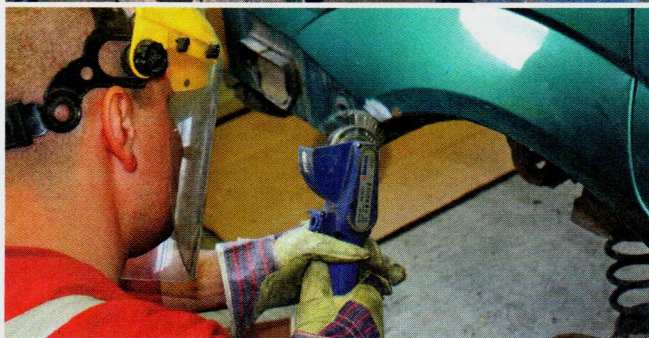


Fontos pontok: felbukkant a rozsdá a kerékjáratok íveken, elöl és hátul

A nedvszívó dobbetét is ludas volt



Ahol a dobbetét érintkezett a karosszériával, ott kialakult a korrózió



Fényezés előtti kozmetika: drótkorongos festék- és rozsdaeltávolítás

Ne nyekeregjen

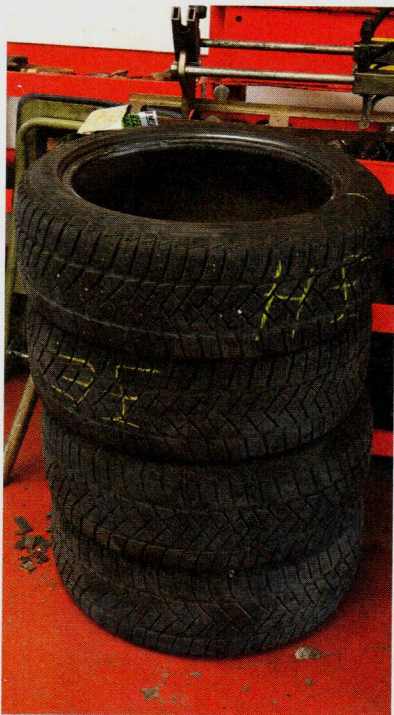
Sokszor nagyon kiabrándít, amikor egy autó ajtaja nyitáskor nyekereg, akár a kamraajtó. Pedig bizony a legújabb kocsiknál is előfordul. A javítás egyszerű, meg kell kenni a zsanérokat és az ajtóhártyákat. Erre lehet használni motorolajat, motorolajat, vagy speciális kenőzsírokat is – a zárólapon azonban túl hig ehhez.



Ma már kaphatók modern, aeroszol-alapú kenőanyagok is

Gumik tárolása

A leszerelt téli gumikat aszezonon kívül valahol tárolni kell. A legkényelmesebb, ha otthagyjuk a gumisnál bértárolásra, feltéve, hogy van ilyen lehetőség. Ha otthon tároljuk, érdemes betartani néhány alapszabályt. Hűvös, száraz helyen tartsuk, lehetőleg ne a szabadban, ne süsse a nap és ne hulljon rá az eső. A leszerelt gumikat nem szabad egymásra fektetni, az oldaluk deformálódhat, állítva kell tárolni. Azonban rájuk ne rakjunk semmit, ismét csak a deformációt kockáztatjuk. A felin hagyott gumi nem ilyen kényes. Ez kibírja az egymásra fektetett tárolást is, de ne csodálkozzunk, ha az időnyre a legalsó veszít a guminyomásból. A legjobb a speciális álló, vagy fali felniállványon tartani a nem használt kerekeket.



ÍGY NE! Az egymásra fektetett gumik oldal-fala deformálódik, ezért állítva tároljuk!

Lemezfelnik karbantartása



A lemezfelni peremének a megtisztítása

A lemezfelniket érdemes időszakonként átnézni, karbantartani, hosszabb élettartammal hálálják meg. A felni pereme a legsérülékenyebb, innen kopik-dörzsölődik le először a festék, itt (és a kerékcsavaroknál) indul el a korrozó. A perem rozsdásodása kifejlett állapotában bizony benyúlik a gumiabroncs pereme alá. Ekkor a rozsdá nem hagyja légmentesen zárni a gumiperemet, az abroncs levegőt veszít, leereszt. A felni durva rozsdásodását a gumisok

drótkefével eltávolítják, a gumiszereelési segédanyagok pedig lassítják a rozsdá gyors újráérését. A leg-tökéletesebb persze, ha néhány évente – alapos átciszolás után – újrafestik a felnit. Felszereléskor is figyelni kell a lemezfelni-re, ugyanis, ha túlhúzzák a csavarokat, a gyártáskor kialakított kúp, amely a csavar fészke a felni, s részben mint egy rugós alátét is működik, végigreped. Ha a repedés már durva, a rugalmas viselkedés megszűnik, a kerék útni fog.

KENÉSTECHNIKA 7. RÉSZ: A MOTUL 300V 'ESTER CORE®' TERMÉKEI

PROMÓCIÓ

Tökélyre fejlesztve

A versenysportban jól ismert 300V termékcsaládot jelentős technológiai fejlesztést követően „ESTER Core® Technologie” védjeggyel ellátva dobta piacra a MOTUL.

A legkorszerűbb autós versenysport termékei alapján méltán ismert és elismert, a jelenlegi technológiai tudás maximális kiaknázásával készülő sikeres termékkör, a MOTUL 300V termékcsalád tagjai műszaki tulajdonságaikat és csomagolásukat tekintve is megújultak. A MOTUL K+F (kutatás és fejlesztés) részlege kutatási forrásait folyamatosan a 300V termékcsalád továbbfejlesztésének szolgálatába állítja, növényi, állati eredetű észterek és más 100%-ig szintetikus alapolajok, valamint újszerű adalékok alkalmazásával. A kutatás végeredménye mindig extrém tulajdonságokkal rendelkező és egyedülálló összetétel. Az „ESTER Core® Technologie” védjeggyel valamennyi 300V termék rendelkezik:

a védjegy alapját már több mint 40 éve a MOTUL észtertechnológiás eljárása jelenti. A termékcsalád két új tagjával – a 0W15-ös a maximális teljesítményre, illetve a 0W40-es a teljesítmény és a megbízhatóság közötti optimális paraméterekre hangolt termékeivel – a MOTUL mostantól nyolc különböző viszkozitási kategóriában kínál versenymotorolajokat.

A csomagoláson látható egy egyedülálló, könnyen azonosítható, háromdimenziós domború

kód, ami minden termékhez, mint digitális lenyomat tartozik. Ez az úgynevezett „Bubble Tag™”. A MOTUL a kenőanyag szegmensben az első olyan gyártó, amely biztonsági célból alkalmazza a Bubble Tag™-et, ily módon is garantálva a termék feddhetetlenségét, igazolva származását. A 300V termékkör folyamatos fejlesztés alatt áll, hogy a motorsportban megszerzett pozícióját, mint referencia olaj, tovább erősítse. Két fontos cél állandóan a fejlesztőmérnökök szeme előtt lebeg: tovább növelni a leadható teljesítményt – ez a fő a versenysportban – és a növekvő megbízhatóság a csökkenő motoralkatrész-méretetek ellenére.

A kutatásba fektetett szellemi és anyagi forrásoknak köszönhetően a MOTUL termékei állják a

versenyt a motorsportban, mind az igényes ügyfélkör kiszolgálását, mind pedig a versenyeredményeket tekintve. A kutatás-fejlesztés nemzetközi laboratóriumokban, próbamotorokon zajlik, laboratóriumi teszt eredményekből, valamint versenytapasztalatokból táplálkozik. A fejlesztések eredményeként sikerült közel 7,5 lóerős teljesítménynövekedést elérni a versenytársak hasonló termékeivel végzett összehasonlítás során. A nagyobb teljesítmény jobb köridőt eredményez – és végül is ez minden versenyző célja! Ehhez járul még a különösen alacsony olajfogyasztás, a tökéletes motorvédelem – még szélsőséges környezeti viszonyok mellett is –, így pedig a 300V termékkör egy lépéssel továbbra is az aktuális iparági elvárások előtt halad.



MOTUL

A MOTUL-t a világ első kenőanyaggyártójaként, 1853-ban az Egyesült Államokban regisztrálták. A technológia élvonalába tartozó olajcég a kiemelkedő kenési tulajdonságokkal rendelkező, észter bázisú, teljesen szintetikus olajairól ismert. A MOTUL az összes autós-motoros gyártómu valamennyi jóváhagyásával rendelkezik. A párizsi központ mellett Németországban, Olaszországban, Spanyolországban és az USA-ban rendelkezik elosztóközpontokkal. Kizárólag olyan javító szervezeteken és szakkereskedéseken keresztül történik a termékek értékesítése, ahol megalapozott szakmai ismertetést és tanácsokat is kapnak az érdeklődők. Információ: www.motul.hu

RÖVIDEN

Traktorosoknak



A Firestone bemutatta Maxi Traction IF 800/70R38 és 800/70R32 típusú abroncsait. **ELŐBBI NEHÉZTRAKTOROKHOZ, MÍG UTÓBBI KOMBÁJNOKHOZ VALÓ.** Mindkét gumi sajátossága a megnövelt terhelési kapacitás és a nagyobb érintkezési felület, ami révén kevésbé forgatja fel az abroncs a talajt.

Nagyágyúkra



A London Eye óriáskerék hajtórendszere után a NASA is a Continental teherabroncsait választotta. A floridai légi bázison szolgálatot teljesítő **KAMAG SZÁLLÍTÓK MINDEGYIKÉN 72-72 DARAB CONTINENTAL HTR KAMIONABRONCS FOROG,** a rakéta-hordozók teherbírása 100 tonna!

Gáz lesz!

A legújabb EU-irányelveknek megfelelően **KOMOLY BŐVÍTÉS ELŐTT ÁLL A SÚRÍTETT (CNG) ÉS A CSEPPFOLYÓSÍTOTT (LNG) FÖLDGÁZKÜT-HÁLÓZAT.** A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium ennek az irányelvnek



megfelelően és a tisztább városi levegő érdekében 1,6 milliárdos tendert írt ki CNG-gázüzemű autóbusszok beszerzésére.

Törpeduó

A Panda Van alapváltozata fényezetlen lökhárítókat kapott. A kis Fiat terhelhetősége 500 kg



A Fiat palettáján két kisufrgon, a Panda Van (1) és a Punto Van (2) jelent újdonságot. A divatos Panda mini elsősorban városi árterítésben brillirozik, hossza 3,65, míg fordulóköre csupán 9,3 méteres. Raktére 1 m³, terhelhetősége jóvaltábol eléri az 5 mázsát. Az „easy floor” rendszer a raktérközöbbl egy szintbe emeli a padlót, mely alatt praktikus rekeszek lapulnak.

A 69 lóerős Panda Van 1.2 8V nettó 2,29 millió forintba kerül, az 1,3-as, 75 lóerős dízel fronthajtással (nettó 2 690 000 Ft) vagy 4x4-es rendszerrel (nettó 3 355 000 Ft) is konfigurálható. A kínálat részét képezi még a kéthengeres, turbós 0,9-es (80 LE) is, melynek sajátossága a kettős, benzin-CNG üzem, induló-ára nettó 3 millió. Az 1 m³-es hátsó-ju Punto Van áruszállító kizárólag



1,3-as gázolajossal konfigurálható, a 75 lovas változat nettó 2,93 millió forintba kerül, míg a 95 lóerős kivitel ennél 430 ezerrel drágább.

Abroncsinvázió

Két, haszonjárművekre szánt kőpennyel is előrukkolt a Continental, az egyik a ContiVanContact 100-as (1), a másik a 200-as (2) széria. Előbbit (14-16 col) kifejezetten rossz minőségű utakra szánták, a futófelületen kialakított „kőkilökök” megakadályozzák a beszoruló kövek okozta sérüléseket. A ContiVanContact 200-ast (15-16 col) az európai fuvarozók használati szokásainak megfelelően optimalizálták: rövid fékút nedves útfelületen, precíz irányíthatóság

és alacsony gördülési ellenállás. Ezenkívül bemutatták a harmadik szériás autóbusszabroncs-generációt. A Conti Coach (3) elsősorban távolsági használatra ajánlott, minden kerépozícióban használható – méretek: 295/80 és 315/80 R22,5. A Conti CityPlus (295/80 R22,5) helyközi közlekedésre való, magas futásteljesítmény és futóhatóság jellemzi. A Conti Urban (275/70 és 315/60 R22,5) oldalfalát megerősítették, ami városi használat során extrém igénybevételnek lehet kitéve.



Óriási apróság



A kiskategóriás áruszállítók szegmensében mutatta be a Ford a 4,16 méter hosszúságú Transit Couriert. A 2,3 m³-es rakterű Courier praktikus kétszárnyas hátsó ajtóval és oldalsó tolóajtókkal büszkélkedhet. A raktérpadló hossza 1,62 méter, ha pedig megrendelik a dönthető utasülés/válaszfal opciót, akár 2,59 méter hosszúságú tárgyak is beférnek a kabinba. A motorpaletta három tagot számlál, a dizelpártiak az 1.5 TDCi (75 LE) vagy az 1.6 TDCi (95 LE) közül választhatnak, míg benzines fronton az 1.0 EcoBoost (100 LE) érhető el.



Roncsprémium

A Citroën a személyautók után a haszongépjárműveire is kiterjesztette „roncsprémium” programját. A furgoncseriprogram keretében bármely jogi vagy magánszemély akár 1 000 000 forintos kedvezményben is részesülhet, ha új Nemo, Berlingo vagy Jumper típust vásárol. A kedvezmény csak akkor vehető igénybe, ha az ügyfél legalább 8 éves használt autóját felkínálja megsemmisítésre.

Versenyszellemben

A Volvo Trucks két pályázatot is hirdetett, az egyik a Paparazzi kampány, melynek lényege, hogy az utakon lévő, álca nélküli Volvo FM kamionokat a lehető leg többben fotózzák le. Az elkészült képeket a www.volvotrucks.com/paparazzi oldalra kell feltölteni, az adott országból származó első és a legjobb fotót is jutalmazzák. A másik verseny egy, a kamionsofőröknek kiírt üzemanyag-takarékossági játék. A fogyasztási verseny egészén szeptemberig zajlik, a döntő Horvátországban kerül megrendezésre, a legtakarékosabb sofőr díja pedig egy Volvo V40-es. Az új FM-hez kapcsolódó hír, hogy a Volvo Trucks és a Shell megállapodást írt alá, melynek értelmében együtt dolgoznak a cseppfolyós földgáz



Egyes piacokon már kaphatók a metán-dízel üzemű Volvók

(LNG) tehergépkocsi üzemanyagként való bevezetésén. A cseppfolyós kialakítás előnye, hogy a gáznak ilyen formában kisebb a térfogata, ezáltal többet lehet az adott méretű tartályba tankolni. Az FH új metán-dízel verziója akár 1000 km-t is képes megtenni gázzal, a felhasznált LNG/gázolaj aránya elérheti a 75/25%-ot is.

Kapós darabok



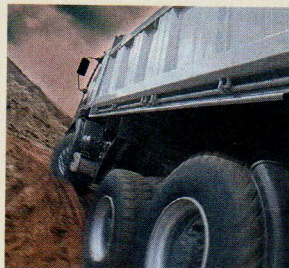
Az Iveco két óriási flottapályázatot is sikert aratott. A belgiumi De Lijn vállalattal kötött megállapodás értelmében 2014-ig 160 darab Euro-6-os motorral felvértezett autóbusz áll a flamand tömegközlekedési

társaság flottájába. A másik vevő a Torinói Közlekedési Vállalat (GTT), mely 182 Iveco Irisbus vásárlása mellett határozta el magát - 96 db Citelis és 86 db Crossway modelltől van szó. A Citelis példányok 12, míg

a Crossway típusok 12 vagy 10,7 méter hosszúak. Mindkét nyertes tender mögött döntő tényező volt, hogy az Iveco buszai teljesítik a fokozottan környezetbarát járművekre (EEV) vonatkozó szigorú előírásokat.

Hiányos

A Goodyear-Dunlop az európai uniós abroncscímkézéskor arra hívja fel a figyelmet, hogy a haszongépjárművek üzemeltetői gumivásároláskor nem kapnak megfelelő tájékoztatást. A speciális területeken alkalmazott munkagépek köpenyeinek ugyanis egyedi kritériumoknak kell megfelelniük, sok esetben a nedves tapadás, a gördülési ellenállás és az elhaladási zajkibocsátás nem tartozik a mérv-



adó szempontok közé. A helyközi fuvarozásnál, áruterítésnél sok megállással, elindulással és jelentős oldalirányú erővel kell a gumiknak szembesülniük. A vegyes forgalomban használt építőipari járművek abroncsainál döntő tényező terepen a jó tapadás és a futóhatóság. A közüzemi, városi buszszektorban a megerősített oldalfal és a jelentős forgatónyomaték-átvitel a perdöntő, míg a téli szállítási során a jó havas tapadási mutatók dominálnak. Utóbbiakról egyetlen esetben sem tájékoztatt az EU-s címkézés!

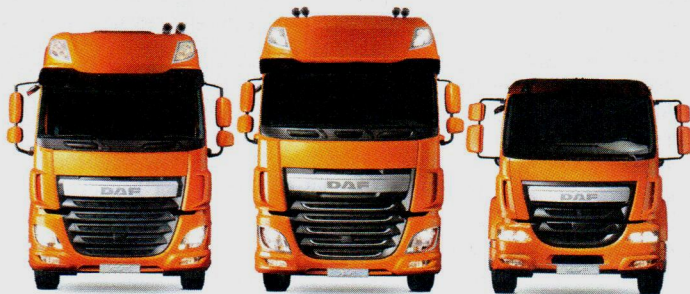
Elit klubban

A Scania ismét felkerült a Thomson Reuters „Top 100 Global Innovators” elnevezésű listájára. A felsorolás a világ minden pontjáról azokat a vállalatokat és intézményeket tartalmazza, amelyek jelentős újításokkal, valamint szabadalmakkal rendelkeznek.



Tisztábban, modernebben

A DAF Trucks bemutatta az új, Euro-6-os LF és CF típust, valamint az új, Euro-6-os PACCAR MX-11-es motort. Az új, Euro-6-os LF-et és CF-et annak jegyében fejlesztették ki, hogy maximális szállítási hatékonyságot, piacvezetően csekély üzemeltetési költségeket és optimális teljesítményt nyújtsanak. „Az új LF és CF típusok bemutatásával immár kiteljesedett a DAF új, hatékony Euro-6-os járműveinek kínálat.” - mondta Harrie Schippers, a DAF elnöke. „Az Euro-6-os projekt a legnagyobb szabású beruházás és fejlesztési program a DAF 85 éves történelmében, az iparág vezető termékeit eredményezve az ügyfelek legnagyobb elégedettsége érdek-



ben.” Az új LF elosztó feladatokra ideális, míg az új CF számos különféle alkalmazásra kiválóan megfelel, a regionális fuvarozástól a nehézsúlyú építőipari felhasználásig. Ezek a típusok új alvázal, új hajtáslánccal és új, a kínálat csúcán álló Euro-6-os XF-fel szoros rokonságot mut-

tó külső megjelenéssel készülnek majd. Teljesen átdolgozták az új LF és CF tágas belső terét is, így új ülések, színes információs kijelzővel ellátott műszerpanelek és új kormánykerék gondoskodnak a kiváló ergonómiáról, illetve vezetési kényelemlről.

Gombokért, ütni-vágni

Cikkünk főhőse egy korábban Ausztriából behozott, 2000-es évjáratú Peugeot 306-os Van kivitel.

Az autó előélete - állapotára pillantva - kalandos lehetett. A kilométeróra szerint kb. 270 ezret futott, azonban könnyen elképzelhető, hogy ez már egy „kozmetikázott” adat. A tulajdonos szerint ennek akár a duplája is benne lehet! Az autó számos helyen rozsdásodik, a motorháztetőn lévő rengeteg kőfelverődés pedig a tartós autópályázás vejejárója. Persze ezt az autót nem nézegetni, hanem használni kell, ilyen egy 13 éves munkaeszköz, illúziók nélkül.

Ennyiért ez van, csodák nincsenek

A 306-os népszerű kombi (Break) kiviteléből közismertebbek a kisárszállító változatok, azonban a háromajtósból is kínáltak furgont. Az oldalablakokat lemezbetétekre cserélték, kiserelték a hátsó ülést, a raktér és az első sor közé pedig masszív rácsot építettek. A poggyásztér alját műbőr borítással látták el, az ürméret 640 liter, a terhelhetőség pedig 430 kilogramm. A lemezbetétek belsejéről már levált a műanyag borítás, az elválasztó rács felső rögzítési pontjai pedig nemes egyszerűséggel kiszakadtak a plafonból. Az első sor egészen tűrhető, az ülések meglepően jó állapotnak örvendenek, nem úgy a kormány, mely olyan, mintha megrágták volna. Az autó két említésre méltó extrája a gyári Grundig kazettás magnó és a szervokormány. Légzsákról vagy klímáról ne is ábrándozzunk.

A motortérben egy szinte örök darab, az 1,9-es Peugeot szívódízel található. Az új korában 69 lóerős gázolajos szinte agyonüthetetlen, könnyedén el lehet vele máskalni 5,0 literes fogyasztással, eddig két „hengerfejezést” leszámítva eseménytelenül telnek a napjai. Kényelmes utazótempója kb. 110 km/óra, ha nagyon kell, akkor megfutja akár a 130-at is, de ilyenkor már eszegeti az olajat. Érdemes a



Kicsit viseltes a fizimiskája, de egy „diszkontárú” melósautónál ez sokadlagos szempont

i TÍPUS	Peugeot
Modell	306 Van 1.9 D
Összlökettérfogat:	1868 cm ³
Max. teljesítmény:	51 kW (69 LE) 4600/min
Max. nyomaték:	125 Nm 2500/min
Hossz./szél./mag.:	4030/1680/1370 mm
Tengelytáv:	2580 mm
Saját tömeg/terh.:	1100/430 kg
Csomagtér:	640 l
0-100 km/h:	16,9 s
Max. sebesség:	161 km/h
Vegyes fogyasztás:	5,0 l/100 km
Évjárat:	2000
Vételár:	300 000 Ft

tömítések és a nivópálca csövének állapotát ellenőrizni, mert itt könnyedén szökhet a motorolaj. A váltó nem egy precíz darab, a meggyőzőtöbb darabok gyakran nehezen járnak a kulisszában.

306-os tipikus betegsége a hibás befecskendezés, a hákllis motorvezérlő elektronika és az ingadozó alapjáratú feszültség. Utóbbi egyértelmű jele, ha például hidegen ingadozik a világítás, a hűtővíz visszajár - ez általában az üzemi hőfok eléréséig tart. A tükörlapok kilazulhatnak, s a kézifékbowden állapotára is figyelni kell. Az elektromos mozgató ablakok és a beragadó indexkar sem az örök életű darabok táborát erősíti. Jó hír, hogy fillérekből karbantartható a 306-os, az alkatrészarak nem hűzósak, az 1,9-es dízel pedig tényleg szerény étvágyú. Szóval A-ból B-be, árut és két főt mozgatni ideális és olcsó megoldás lehet még egy ilyen ütött-kopott Peugeot is.

MOLNÁR JÓZSEF



Mivel nincsenek oldalajtók, a holmiért bizony nyújtózkodni kell



„Amikor áruszállításra keresünk gépkocsit, gondoljuk végig, hogy mit fuvarozunk majd az autóval. Ez ugyanis alapvetően meghatározza, hogy mire van szükségünk. A haszonjárművek különböző kialakításban érhetőek el a piacon, így érdemes a raktér mérete és pakolhatósága alapján dönteni. Takarékosági és megbízhatósági szempontból a nagy futásteljesítmény miatt a motor típusát is az igényeinkre kell szabni.”

Horváth Zoltán
Weltauto márkagazgató



Weltauto
Használt autók garanciaért

Az új Actros.

Üdvözöljük egy új dimenzióban.

Az új fejlesztésű Actros mérhetően gazdaságosabb, egyértelműen kényelmesebb és olyan páratlan vezetési élményt nyújt, amellyel minden elődjét felülmúlja.

Próbálja ki, és ismerkedjen meg a távolsági fuvarozás új dimenziójával!

Érdeklődjön hivatalos márkakereskedőjénél a www.mercedes-benz.hu/teherauto_ertekesites internetes címen!



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Nehéz lesz befogni ellenfeleink a DAF XF új generációját, amelyet az alapoktól építettek újjá a hollandok.

Európa legnépszerűbb nyerges vontatója, a DAF XF, leginkább gazdaságos üzemeltetésének és jó ár-érték arányának köszönhető eddigi sikerét a 40 tonnás kategóriában. Most pedig, a modellváltás kapcsán, a korábban kevesebb figyelmet kapott területek, így például a vezetőfülke kidolgozása is komoly átalakuláson esett át.

Ez már az első pillanatban szembeötlő, ahogy az ember felmászik a vezetőállásra. Látványosan precízebb a kidolgozás, jobb az anyagminőség, tágasabbnak tűnik az egész fülke. A Paccartól érkezett ülés sok extrával, így akár páraelszívó szellőztetéssel is felszerelhető, vállmagasságban osztottan dönthető a háttámlája, magasságban és hosszirányban is tág határok közt állítható (145 és 220 mm), így a rövidke próbaút során nagyon kényelmesnek bizonyult. Ebben persze a négy irányban állítható, jó fogású kormány is fontos szerepe van, csakúgy, mint a kapcsolók ergonomikus elhelyezésének. A sofőrök vélhetően még hosszabb út megtétele után sem elgyötörten állnak majd fel az ülésből. Pihenőidejükben pedig akár bújócskázhatnak a Super Space Cab majd' 1000 liternyi tárolórendszerében, ha épp nem a szintén új, járművezetőt segítő asszisztensnek nevezett, a vezéstechnikát figyelő és pontozó rendszer eredményeit elemezzetik.

Korszerű Paccar-motor háromféle izomzattal

Mindettől függetlenül, a lényeg ezúttal is a padló alatt rejlik, hiszen a futóműtől az alvázon át a hajtásláncig gyakorlatilag mindent kicseréltek az XF új generációjában.

A modellváltásnál a folyamatos verseny mellett az Euro 6-os normák 2014-es bevezetése motiválta leginkább a fejlesztőket. Épp ezért a miden eddiginél bonyolultabb motorokon a változó geometriájú turbófeltöltő, illetve a 2500 bar nyomással dolgozó közös nyomócsöves üzemanyagbefecskendező rendszer mára

elengedhetlenné vált. Csakúgy, mint a kipufogógáz-visszavezetés (EGR), a szelektív katalitikus redukció (SCR) és a dízel részecszeszűrő (DPF), vagy épp a fedélzeti diagnosztika, a maga 44 szenzorával és öt emissziószintmérő rendszerével. Már e rövid felsorolásból is látszik, milyen nehéz megfelelni a jogalkotók elvárásainak, főleg, hogy mindez nem mehet a teljesítmény rovására. A 12,9 literes, soros, hathengeres Paccar erőforrásokra nem is lehet panasz: 410, 460 vagy 510 lóerőt teljesítenek, illetve 2000, 2300 vagy 2500 Nm forgatónyomatékot adnak le, széles, 1000-1425/perc közötti fordulatszám-tartományban. A próbaút során 7%-os volt a legmeredekebb emelkedő, ahol a legerősebb mo-

tor teljes terhelés mellett is dinamikus gyorsította a szerelvényt álló helyzetből, és az előzések, kigyorsítások sem jelentettek gondot. De ami legalább ennyire fontos, megállítani sem nehéz a nagy szerelvényt. A retarder akár 500 kW, a motor pedig akár 360 kW fékezőerőt képes szolgáltatni, így az üzemi fékre igen ritkán hárul feladat.

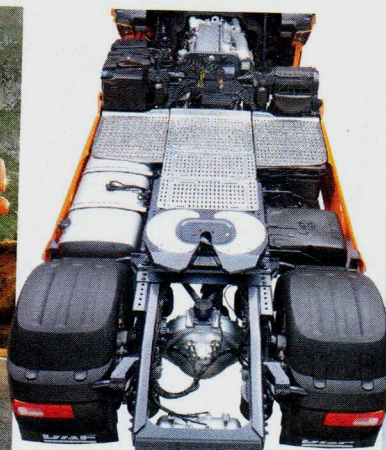
Több mint valószínű tehát, hogy a típus eladási számait a jövőben sem lesz könnyű feladat megdönteni konkurensének. A nehézgépjárművek piacának rögös talaján ugyanis zerge fűgességgel szökött előre a DAF XF, miközben üzemeltetőnek és sofőrnek is bőséggel kínál csábító megoldásokat.

KARLOVITZ ÁKOS BÁLINT

Bakugrás



Az első nyerges, LED-es fényszóróval. Motorja a szélzajnál is csendesebb, és kimondottan fürge váltómű kapcsolódik hozzá



Osztatlan oldalablak és remek tükrök javítják a kilátást, s akár holtterfigyelő kamera is rendelhető

i GYÁRTÁS

Micsoda nyitány!

Királyi öfelsége, az orániai herceg indította el hivatalosan az új DAF XF sorozatgyártását április 3-án. **AZ ÚJ TEHERGÉPKOCSIT ANNAK JEGYÉBEN FEJLESZTETTÉK KI,** hogy megfeleljen az Európai Unióban 2014. január 1-jén életbe lépő Euro-6-os károsanyag-kibocsátási



normának. **A DAF KB. EGYMILLIÁRD EURÓT FORDÍTOTT** teljesen új, Euro-6-os járműkínálatának fejlesztésére, valamint arra, hogy a hollandiai Eindhovenben és a belgiumi Westerlóban működő gyárait felkészítse az új generációjú tehergépkocsikra. Az új szabvány a jelenlegi Euro-5-ös előírással összehasonlítva a nitrogén-oxidok (NOx) kibocsátásának 77%-os, míg a koromrészecskék kibocsátásának 66%-os csökkentését követeli meg.

i DAF	XF Euro 6
Összlökettérfogat:	12 900 cm ³
Hengerek/szelepek:	56/24 turbódízel
Max. teljesítmény:	300/340/375 kW (410/460/510 LE)
Max. nyomaték:	2000/2300/2500 Nm 1000-1425/perc
Max. motorfék telj.:	360 kW 1500/perc
Max. retarder telj.:	500 kW
Max. szerelvénytömeg:	44 tonna
Üzemanyagtank:	max. 1500 liter
AdBlue-tartály:	90 l (140 l opcionális)
Motor élettartam (B10)/szervizintervallum:	1 600 000 km/ 150 000 km

Ízelítőt kaptunk a Mercedes teherautó-kínálatának csúcsát jelentő új Actrosból.

A közelmúltban hazánkba látogatott a Mercedes-Benz bemutatkozó körúton járó új nyerges vontatója, az Actros következő generációja. Ez a széria egyben a kistestvér Axor helyét is átveszi a kínálatban, amely eddig az Atego és az Actros között állt. Logikus lépésnek tűnik, hiszen ma már nem kifizetődő két ennyire hasonló modellt gyártásban tartani. Helyette moduláris rendszerből építkező modellt készítették a németek, amelynek Euro 6-os erőforrások jelentik az alapját.

A soros, hathengeres, nagy nyomású, közös nyomócsöves befecskendezésű, 12,9 literes motorcsalád 421 és 510 lóerő közötti csúcsteljesítményt ad le, legnagyobb forgatónyomatéka pedig 2100-2500 Nm. Mindemellett hűtött kipufogógázvisszavezetést (EGR), szelektív katalitikus redukciót (SCR) és részecskeszűrőt is alkalmaznak a károsanyag-kibocsátás csökkentésére. Sajnos a nyúlfarknyi menetpróba során nem volt módunk a motorban rejlő lehetőségek kiaknázására, hiszen alig negyedórányi, sík úton, terheletlen félpótkocsival megtett táv nem ad valós képet a menetdinamikáról. Az persze más kérdés, hogy az üres vontatót jó mulatság volt elvinni egy személyautókat megszégyenítő fürgeséggel megtett körre! Ugyanakkor kiderült, hogy a 12 fokozatú automatikus váltómű igazán szépen teszi a dolgát. A kormányoszlopról vezérelhető rendszer három programot kínál, így a fuvar jellegének megfelelően választhatunk normál, gazdaságos vagy teljesítménycentrikus üzemmódot is. Innen kapcsolható egyébként az 1020 lóerő teljesítményű retarder is, amely 544 lóerőnyi motorfékkel kiegészülve remek hatásokkal lassítja a szerelvényt.

Hogy a sofőr otthon érezze magát

A moduláris felépítés másik fontos szereplője a vezetőfülke, amely hétféle kivitelben rendelhető, ebből öt sík padlós. A legnagyobb kabin belmagassága 2,13 méter, egy- és kétágyas változatban is készülő, sőt, az alsó ágy helyett akár pihenősarkot is választhatunk. Míndegyikük egészen exkluzív ha-

Első a kényelem!



A formabontó külső rövid idő alatt több rangos formatervezési díjat besöpört



Az új Actros-hoz hét különféle vezetőfülke választható



Igazi unikum a pihenősarok, amely újabb funkciót ad a vezetőfülkének

tású, beszállva azonnal hatalmába kerít a luxushangulat. Himzett borkormány, izléses színvilág, nemes anyagok, tetszetős formák és kifogástalan összhang jellemzik a praktikus elrendezésű fülkét. Az pedig magától értetődő, hogy minden kézre áll, az akár masszázsfunkcióval is felvértezhető vezetőülésből. S hogy a kényelem menet közben se szenvedjen csorbát, a hátsó futómű minden esetben légrugózással készül, ami opcióosan az első futómű, illetve a fülke felfüggesztése esetében is elérhető. Ez pedig a magyar utakon felettebb indokolt, ahogy próba-

utunk során kiderült, hiszen remekül csillapítja még a kellemetlen keresztbordákat is.

Szintén sok érdekességet tartogatnak a sofőrt segítő elektronikai rendszerek. Újdonság például a követésitávolság-szabályzó Stop-and-Go funkciója. Dugóban araszolva, legyen szó városról, vagy még inkább autópályáról, automatikusan áll meg és indul el a szerelvény, követve az araszoló forgalom lomha ritmusát.

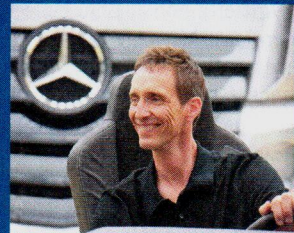
Reméljük tehát, hogy hamarosan hosszabb útra is elvihetjük az Actrost, a 2012-es Év Kamionját.

KARLOVITZ ÁKOS BÁLINT

IF DESIGN AWARD

Kategórianyertes

Az új Mercedes-Benz Actros elnyerte az IF Design Award termékdizájn díját. A 49 tagú, szakértőkből, formatervezőkből álló, és az ipar egyéb képzési, gyártási szektorait képviselő zsűri több mint 3000 induló közül választotta ki a kategória



győzteseit. Kai Sieber (képünkön), a Mercedes-Benz Vans&Trucks vezető designere örömmel nyugtázta a díj odaítélésének indoklását: a zsűri kiemelte az Actros magas összeszerelési minőségét. **A BELTÉR PÉLDA-ÉRTÉKŰ ERGONOMIAJÁT**, a gazdag felszereltséget és a sikkes külsőt.



MERCEDES	Actros Euro 6
Összlökettérfogat:	12 900 cm ³
Hengerek/szelepek:	56/24 turbódízel
Max. teljesítmény:	310-375 kW (421-510 LE)
Max. nyomaték:	2100-2500 Nm 1100/perc
Motorfék telj.:	400 kW (544 LE) 2300/perc
Retarder telj.:	750 kW (1020 LE)
Szerelvénytömeg:	44 tonna
Üzemanyagtank:	1300 liter
AdBlue-tank:	90 liter
Szervizintervallum:	150 000 km

Átváltozóművész

Sokoldalú autóbuszt próbáltunk ki a Scania palettájáról, olyat, amelyre idehaza is nagy szükség lenne.

R eggel a dolgozókat viszi a közeli gyárba, aztán a gyerekeket az iskolába, majd megtesz pár kört a környék tömegközlekedését szolgálva, aztán megint gyerkőcök és munkások, meg volánjátatok. Ez lehetne az ideális busz napi rutinja. A valóságban azonban a legtöbb jármű sajnos nemigen tud ennyiféle feladatot gazdaságosan elvégezni. Nos, az OmniExpress modelleszalád zavarba ejtően nagy számú variációs lehetőséggel próbál válaszolni erre a problémára.

Hosszúsága 11 métertől, 30-40 centiméteres lépésekkel, egészen 14,9 méterig nőhet. Ennek megfelelően lehet két- vagy háromtengelyes és egy- vagy kétajtós is. Belső elrendezésből harmincféle létezik, akár kerekesszéklifttel és -rögzítési ponttal, maximum 71 főnyi utaskapacitással, illetve 6,36 m³ poggyásztérrel. Vagyis az egyszerű elővárosi kivittől a kirándulóbuszig bárminek konfigurálható. A svédok hasonlóképpen rugalmasak a hajtáslánccal is. Immáron a dízel és biodízel erőforrások mellé az etanolmotor is felkerült a listára, amelyen egyébként 9 és 13 literes Euro-5-ös, illetve EEV-motorok találhatóak. Az erőátvitelről pedig továbbra is ZF vagy Opticruise váltók gondoskodnak.

Praktikus megoldások segítik a sofőrt

Próbajárművünk 53 utas szállítására alkalmas, 12,4 méter hosszú, kéttengelyes, kétajtós példány volt, ballasztbábukkal 17 tonnára terhelve. Vagyis nagyon hasonló a hazai elővárosi, helyközi járatok buszaihoz. Persze különbség mégis több akad, mint hasonlóság. Felszállásnál máris szembeötlik a tágas tér. Ez részben a vezetőfülke kialakításának, részben a 10 centiméterrel szélesebb közlekedőfolyosónak köszönhető, de az ügyes felső poggyásztartónak



Rugalmasan konfigurálható az OmniExpress buszcsalád. A járművek sokféle célnak megfelelnek



Még a jegykezelő gépnek is van gyárilag kialakított helye



Fűthető lépcsők vezetnek az utas-terbe, minden ülés biztonsági öves

hála a fejtér is bőségebbnek hat a szokottnál. A vezetőülésben a turistabuszokhoz és a kamionokhoz hasonló komfort és nagyon jó pozíció fogadott. A munkát könnyítő megoldások közt is említésre méltó a négy kamera, a tolatáskor a hátsó kereket megvilágító tetőreflektor és a 90 fokkal elfordítható vezetőülés, amelyben nem kell tekeregni jegykezelés közben. Egyébként a sokat használt retarder- és kézifékkar is remekül kézre esik, csakúgy, mint a gyakran működtetett kapcsolók.

Nagyban hozzájárul az utazás komfortjához a hajtáslánc is. A motor adBlue nélkül teljesíti az Euro-5-ös és EEV-normákat, XPI befecskendező rendszerű, hűtött kipufogógáz-visszavezetéssel és változó geometriájú turbófeltöltővel.

Nyolcfokozatú, integrált retarderes automatikus váltó kapcsolódik hozzá. Ez a páros városban és távolsági közlekedésben egyaránt kényelmes és gazdaságos. A próbaut során a legváltozatosabb forgalmi helyzetekben és közel teljes terheléssel is megfelelő dinamizmussal mozogott a 3.20-as, kellően fordulékonynak és jól manőverezhetőnek bizonyult.

KARLOVITZ ÁKOS BALINT



i FLOTTAÉRTÉKESÍTÉS

Évtizedes frigy

A Spar Magyarország Kft. immár 1999 óta áll kapcsolatban a Scania Hungáriával, a hálózatot üzemeltető



vállalat pedig **ÚJABB 10 db SCANIA SZERELVÉNYT VÁSÁROLT**. A flotta járműveit Schwarzmüller hűtőfelépítménnyel, Frigoblock hűtőrendszerrel és BAR kéttónás emelőhátfallal vértették fel. A Scaniát érintő további hír, hogy lezajlott a legjobb hazai szerelőcsapatot kereső Top Team verseny. Az országos döntőt a biatorbágyi „Tud Tam Team” csapat nyerte, akik továbbjutottak az őszi regionális elődöntőbe.

i SCANIA OmniExpress 3.20

Összlökettérfogat:	9300 cm ³
Hengerek/szelepek:	55/20 turbódízel
Max. teljesítmény:	266 kW (360 LE) 1900/perc
Max. nyomaték:	1600 Nm 1100-1350/perc
Kipufogókék telj.:	181 kW 2400/perc*
Utasszám:	53+1**
Poggyásztér:	4,75 m ³
Tömeg/össztömeg:	13 020/19 500 kg
Hosszúság:	12,4 m
Fordulókör:	11,5 m
Üzemanyagtank:	455 l

*automatikus, **ebből 4 felhajtható ülésen



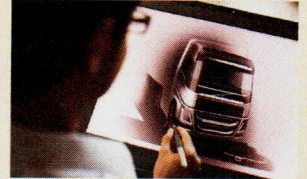
Főúri munkahelye van a sofőrnek, az ülés tucatnyi variációban állítható

FOTÓ: HILBERT PÉTER

i RED DOT DÍJ

A kitüntetett

A rangos Red Dot design-díjra idén 4662 termékkel neveztek be, ezeket 19 különböző kategóriában értékelték. Az „Autóipar és szállítás” szekcióban az új Volvo FH nyert, az elismerés odaítélésekor kiemelték a forma és a funkció magas fokú harmóniáját. Az FH tervezésekor az üzemanyag-takarékos technológiákon, az aktív és passzív biztonságon



kívül **FOKOZOTT FIGYELMET SZENDELTEK A TÖKÉLETES ERGONOMIÁNAK ÉS A KÖNNYŰ KEZELHETŐSÉGNEK** - árulta el Rikard Orell, a Volvo Trucks vezető formatervezője.

Menetpróbára indulunk, aztán majdnem költözés lett belőle. Kiprobáltuk a pár hónapja bemutatott új Volvo FH-t.

Nagy csinnadrattával indították útnak ősszel az új Volvo FH nyerges vontatót, amely az ígéretek szerint sok mindenben híres elődjét is lepálja. Mi elsősorban a márka büszkeségének kényelmére voltunk kíváncsiak, ezért egy napra bevettük magunkat az új FH16 Globetrotter XL fülkéjébe.

Mint mindig, most is az ülés beállításával kezdtem, csak hogy itt 13 kapcsoló, köztük jó pár többfunkciós is van. Ülőmagasság és csillapítás, ülőlap dőlésszöge és horizontális pozíció, háttámla dőlésszöge külön alul és felül, három pneumatikus hátpárna, többfokozatú szellőztetés és fűtés, memória

Csigaház

stb. Ha nem tévedek, ilyesmi még a legdrágább luxusautókban is álom csupán! Ehhez jön a három irányban állítható kormánykerék, és kész is a tökéletes vezetési pozíció. Remekül kilátok, kivételesen jók a tükrök, és még jobb az eddiginél vékonyabb tartókarok, amelyek alig takarnak ki valamit az úttestből.

Randevú: egy műszaknyi ismerkedés

Útvonalunk ezúttal is a jól megszokott, dimbes-dombos M1-es autópálya, amelyen a 750 lóerős, 16,1 literes motor 3550 newtonmternyi forgatónyomatékával igazán elemében lehet. És szinte már meg sem lepődünk, hogy a legnagyobb

emelkedőkön is játszi könnyedséggel húzza fel a 40 tonnás szerelvényt. Őszintén szólva utólag még egyszer rákérdeztem, mennyi ballaszt volt a félpótkocsin, mert idővel azt gondoltam, hogy nem rakták tele - pedig mégis. A 12 fokozatú I-Shift automatikus váltót is felvonultató hajtásláncból egyedül a dekompresziós motorféket (VEB*) cseréltem volna le a jobban kezelhető hidraulikus retarderre.

Sofőrnek és utasának két főúri ágy áll rendelkezésre, felül 190x70, alul 200x70 cm (középen 81,5 cm) mérettel. Az alsó ágy fejrészét megemelve komfortos fekvőfotellé alakítható, akadálytalan rálátással a tévé képernyőjére, és a hűtőszekrényért sem kell nyújtzkodni. Sőt, innen irányítható

szinte minden kényelmi funkció, így például a parkolóklíma, az infotainment rendszer (CD, rádió, TV) és a fülkevilágítás is. Utóbbi egyébként a rejtett fényforrásokkal, olvasólámpákkal és mennyezeti reflektorokkal a hangulatvilágítástól a nappali fényárig variálható. A fülke közepén is kinyújtózhatunk, hisz még a motorsátron is 211, másutt 222 centiméteres a belmagasság. De nem csak a funkcionalitásra és a kényelemre gondoltak a svéd tervezők. Olyan apró részletek teszik barátságosabbá ezt a második otthonot, mint a műszerfal tetején elhelyezett, mozgatható gumitalcában lévő „madárlábnymok”, vagy a szép, íves, lekerekített panelek, kellemes formák és az izléses színvilág. Nem meglepő hát, hogy ugyan több mint nyolc órát töltöttem a fülkében, a végén mégsem akaródzott kiszállni. Inkább azon gondolkodtam, érdemes lenne csiga módjára beköltözni, és körbejárni Európát.

KARLOVITZ ÁKOS BÁLINT



A futurisztikus lámpatest kanyarkövető bi-xenon fényszórókkal, statikus kanyar- és nappali menetfényvel

i VOLVO FH16	Globetrotter XL
Összlökettérfogat:	16 100 cm ³
Hengerek/szelepek:	56/24 turbódízel
Max. teljesítmény:	750 LE 1600-1800/perc
Max. nyomaték:	3550 Nm 1050-1400/perc
Kipufogófék telj.:	230 kW 2200/min
Max. VEB* telj.:	425 kW 2200/min
Szerelvénytömeg:	44 tonna
Üzemanyagtank:	1480 liter
AdBlue-tank:	90 liter
Szervizintervallum:	100 000 km

Maximalista masztodon

Úgy adódott, hogy néhány héttel a Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé után egy másik maximalista járművet, a Claas Xeriont is kipróbálhattam. Hasonló a teljesítményük, az áruk és az imponáló hatásuk. Minden egyébben abszolúte különbözők.

Mindkettőt megbámulja, aki még nem látott ilyet. Hatalmasak, tekintélyt parancsolók, lenyűgözők. A Phantom (AM 2012/19.) faborításai, bőrkárpitja, gombnyomásra nyíló vászonteteje és csukódó ajtaja éppúgy nem marad hatás nélkül, mint az elején csillogó szárnyas nőalak, a Spirit of Extasy. 460 lóerő repíti, nagy formátumát meghazudtolva úgy megy, mint egy sportkocsi. Uralkodók, főrendek, dúsgazdag playboyok autója. Ára, adók nélkül, százmillió forint körül van. Mire jó? Reprezentálásra, hivalkodásra, a jómód kihívó fitogtatására, a vagyon elköltésére.

A másik a Claas Xerion. Még jobban lehúzódnak előle az útról. Még jobban felnéznek rá, vezetője pedig még magasabbról tekint le a közönséges földi halandókra. 450 lóerős, ami a maga nemében szintén kimagasló. Hasonlóképp nagyjából százmillióba kerül, szintén adó nélkül. Mire jó? Nagyüzemi mezőgazdálkodásra, erőgépként különböző munkaeszközök hatékony működtetésére, nyereség termelésére.

Egy járműóriás, avagy kontrasztok tárháza

A Xerion szinte mindenben más, mint a többi traktor. Nem a motorerőátvitel egymáshoz kapcsolódó egységei képezik a gerincét, hanem külön alváza van, de olyan, hogy nehéztüzérségi ágyútalpnak is beillene. Billenni képes első és mereven beépített hátsó hídja mintha arra készült volna, hogy ellenálljon az atomrobbanásnak. Egyforma, két méternél magasabb négy kerekének mindegyike hajtott és kormá-

Nagy gép, nagy élvezet: autós újságírónak különleges élmény a szupertraktor kipróbálása



nyozható. Sikos talajon 100%-os differenciálzárral lehet javítani a vonóerő átadását.

Mindkét tengely akár 15 tonnát is elbír, 50 km/órás sebességig. Az első és a hátsó függesztő (ezekre különféle talajművelő eszközöket lehet kapcsolni) teherbírása 13,6, illetve 8,4 tonna – nem közönséges erők hatnak itt! Miként a Caterpillar motor és az áttételt 0,5-től 50 km/óraig fokozatmentesen variáló ZF-Eccom váltó párosában sem. A szuperlatívuszok traktora ez!

Országúton autózva a legtöbben bosszankodnak, ha traktor kerül eléjük. Lassú, széles, valami nagy és ágas-bogas szerkezetet húz

maga után, nehéz kikerülni. De hogy néz ki ugyanez a traktor fülkéjéből? Amely fülke – bocsássuk előre – semmivel sem rosszabb egy átlagos személyautó vezetőhelyénél! A kilátás mint egy helikopterből, csend van, finoman ringat a légrugós ülés, a klíma enyhe túlnyomást teremt, hogy egyetlen porsem se jöhessen be a cuppanósan csukódó ajtókon, jó rádióból szól a zene: itt minden arra készült, hogy dologidőben 12 órás műszakokat teljesíthessen az ember.

Szerettem volna már az országúti vonuláskor vezetni, de profi kísérőm, Attila leintett. Nemsokára megértettem, miért. A 330 centi

széles monstrum himbálózza rugózik a gumibroncsain, és az eléggé megviselt aszfalton bólogat, hintáztat, mintha elefántháton mennénk, ha nem is porcelánboltban, de autók között. Nagyon függő és ügyesen kell tekergetni a nagy áttételű kormányt, amikor részben a padkára lehúzódnak, részben a bal oldalra átterpeszkedve kell becélolni a KRESZ-tábla és a szembejövő kamion közé. Könnyű lenne bajt csinálni, a sebesség csökkenéséből aligha vennénk észre, hogy magával vitt egy hídkorlátot az utánunk guruló eke... Viszont tény, hogy gyakorlati kézben engedelmes jószág a Xerion.



Közúton nem árt vigyázni: közel 3,5 méter széles az erőgép

i JÁRMŰTECHNIKA

Hétféle módon

A Xerion hétféle kormányzási módot kínál. Az alap (utcai) mellett van összkerekkormányzás (mind a négy kerék egyidejűleg), egyoldalú kutyamenet (lejtőn megcsúszás ellen), kímélő (egymás melletti kereknyomok, csekélyebb talajtaposás), nagy átlós kormányzás (az első és a hátsó kerekek külön nyomon futnak), hátsó tengely kormányzása **AZ ELSŐTŐL FÜGGETLENŰL, MULTIFUNKCIÓS KARRAL**, végül a szinkronkormányzás, olyan munkagéphez, amelynek nagy fordulóra van szüksége. Nem semmi!



Barátságos morgással, észrevehető erőlködés nélkül húzza a hatos ekét

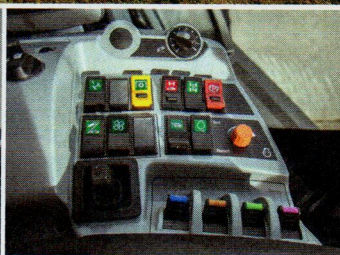
Szeretnék szántani, hat ökröt hajtani – szól a régi nóta. Anno ez volt a béres vágyainak netovábbja. Én hat ökröcsorda erejével, hatos ekével állhatok neki a műveletnek. A Xerion, a maga 450 lóerőjével, természetesen arra való, hogy 12-es ekét húzzon, de a próba napján épp nem volt kéznél ilyen, és mivel úgysem komoly földművelésről, csak újságírói benyomásszerzésről volt szó, elfogadtuk a helyzetet. A földúton átveszem a volánt, és elégedetten konstatalem, hogy magaslesemről pontosan tudom kormányozni a gépet, még a benyúló akácágakat is elkerülve, nehogy karcolódjak a fényezés. Persze semmi visszajelzést nem ad a kormány, és mivel teljesen hidraulikus a működése, tehát nincs mechanikus kapcsolat a volán és a kerekek között, mindig máshol van a kormánykerék középállása, de ilyen tempónál ezek nem zavarók.

A földművelés más megvilágításba kerül

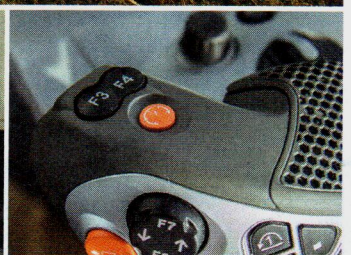
A kukoricatarló szélében még egy-két beállítás, aztán egy billenőkapcsoló és a joystick egyik gombja leengedi az ekét, kezdődik a szántás. Egyéves aszály szárított keményre a talajt, kősziklaszerű hantok borulnak ki, magasra száll a por, de a Xerion simán robog 12-15 km/órával, hat mély barázdát



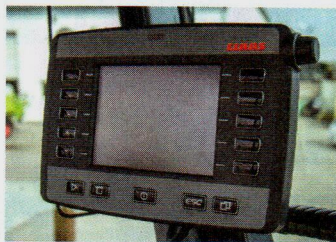
Joystick és érintőképernyő a vezérléshez és a kontrollhoz



Egyértelmű billenőkapcsolók irányítják a hidraulikát



CMOTION multifunkciós menetkar. Ujjainkkal „parancsolhatunk”



GPS-kotta: nem hagyunk ki sávot, sehol sem megyünk kétszer



Szalagíró készülék a műszerfalon: írásban bizonylatolhatunk



A felszereltségből a hifi mellett a hűtőláda sem hiányzik

hagyva maga után. Semmi kétség, hogy bírna kétszer ennyit is. A sor végén ügyetlenkedem egy kicsit a tolatással, átbillentjük az ekét, és nyomás vissza. Ez már nem bizonyult olyan egyszerűnek, mint elmondva: tartsd a bal kereket a barázdában! Bizony, nem egyszer eltértem tőle, kicsit girbegurba lett a nyomvonal. Nem teljesen az én hibám volt, még kevésbé a traktoré, ugyanis sokféle gumiaroncsot lehet kapni hozzá, és ez a széles Michelin, amelyik éppen rajta volt, nem tud belezökkenni a barázdába, hogy jól megvezesse. A próbához sebtében összesze-

dett traktor-gumi-eké hármasnál nyilván jobbat választana egy optimális munkára törekvő gazda.

Ezzel együtt is látszott azonban, hogy micsoda könnyedséggel dolgozik ez a gép, még a helyenként kötöttebb, nagyon fogós talajban is. Termelékenysége óriási, és a hatékonysága is jó, kitermeli a vételárát és az 1000 literes tank teletöltöttségét (uramisten, alkalmanként közel félmillió forint!). Ha lenne egy százasom, mármint millióban, valami olyan négykerékűt venni, amelyre büszke lehetek, meglehet, hogy a Xeriont választanám a Phantom helyett!

KARLOVITZ KRISTÓF

i CLAAS	XERION 4500
Összlökettérfogat:	12 500 cm ³
Motor/hengerek:	Caterpillar/S6 turbódízel
Max. teljesítmény:	330 kW (449 LE)
Erőátvitel:	Eccom 4.5 hidrosztatikus-mechanikus hajtómű, 0,5 és 50 km/óra között, összkerekhajtás
Hidraulika:	Max. üzemi nyomás 200 bar, emelőképeség hátul 13 600 kg, elöl 8400 kg
Hossz./szél./mag.:	7493/2490-3300/3651-3801 mm
Tengelytáv:	3500 mm
Saját tömeg:	16 000 kg (21 000 kg)*
Üzemanyagtank:	1000 liter
Max. sebesség:	50 km/óra
Nettó listaár:	250 000 euró

*a tesztelt gép tömege

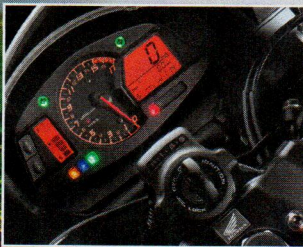


BONYOLULT DOLGOK EGYSZERŰ ALAPOKON


a közérthető tőzsdei portál

OLVASS | TANULJ | TŐZSDÉZZ

Az elektronikus kormány-
lengéscsillapító
a sebességet és
a gázállást is
figyelembe veszi



Hazai pályán

Megérkezett a hazai Honda-kereskedésekbe a CBR600RR teljesen friss kiadása, mely 3 158 000 forintért vihető haza (a Repsol fényezés felára 30 ezer forint, míg a blokkolásgátlóé 200 ezer forint). Az újdonságot könnyű megkülönböztetni elődjétől, ugyanis meglehetősen karakteres külsővel rendelkezik. A módosított fejidom és lámpa azonban inkább az aerodinamikai hatékonyság,

mintsem a szépség jegyében született, de sportmotorról lévén szó, ez így van rendjén. A soros négyhengeres blokk továbbra is 120 lóerőt teljesít, ám az átdolgozott befecskendezőrendszer révén még jobb gázreakcióra és simább teljesítményleadásra számíthatunk. A futómű esetében a Showától érkező, 41 mm-es Big Piston Fork villa és az átdolgozott lengőkar érdemel említést.

Úttalan utakra

Kifejezetten túraendurókhöz fejlesztette a Michelin az Anakee III-as abroncsot. Az új gumin elődjéhez képest 30-ról 20%-ra csökkent a futófelület csatornázottsága, míg az új sziliká alapú összetevőinek köszönhetően a futásteljesítmény 20%-kal nőtt. Emellett az is fontos, hogy 30 fokos bedőlésnél a felfekvési felület 10%-kal szélesebb, vagyis kanyarokban több visszajelzést ad és jobb tapadást nyújt az Anakee III-as.



Páros premier



Tetszetős köntösbe csomagolták a kínaiak az új SFM modelleket

Akínai SFM eddig elsősorban elektromos modelljeivel szerzett magának hírnevet, ám most két hagyományos motorkerékpárral jelentkezett. Az azonos alapokra épülő ZX 125-ös enduró és a ZZ 125-ös szupermotó külleme alapján nincs szégyenkeznivalója a gyártónak, az idomok és a formák

a hasonzorú japán modelleket idézik. A fordított első teleszkóp és a teljesen digitális műszerfal is mutatja, hogy a költséghatékonyság ellenére igényesebb összetevőket is felhasználnak. A 124 kg-os modellek egyhengeres erőforrása 11,4 lóerőt teljesít, míg az újdonságok maximális sebessége 105 km/óra.

RÖVIDEN

Vérfrissítés

Az amerikai Zero Motorcycles leigazolta a BMW-től Pieter De Waalt (képünkön), aki **AZ ELEKTROMOS HAJTÁSRENDSZEREK TOVÁBBFEJLESZTÉSÉVEL**



FOGLALKOZIK MAJD a cégnél. A kizárólag elektromos hajtású motorkerékpárokat gyártó Zero jelenleg öt különböző modellt kínál, ám hamarosan tovább bővül a paletta.

Díszcsomagolás

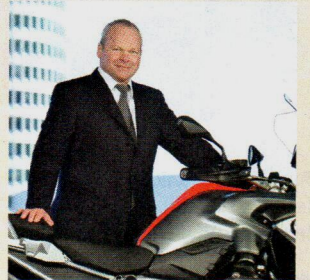
Angliában immáron egy új, igen különleges fényezéssel is meg lehet vásárolni a Suzuki Gladiust: a csupasz



gép az 1970-es években sikert sikerre halmozó **RG 500-AS VERSENYMOTOR FEKETE-PIROS-SÁRGA SZÍNÖSSZEÁLLÍTÁSÁT VONULTATJA FEL.** A retrós fényezés mellett újdonság a matt fekete verzió is.

Elnöki szék

A BMW Motorrad elnökét, Stephan Schallert (képünkön) választották a motormárkák képviselői az Európai



Motorkerékpár-gyártók Szövetségének (ACEM) élére. Schallert **KIEMELT CÉLJA, HOGY A ROBOGÓK ÉS KISMOTOROK IRÁNTI ÉRDEKLŐDÉST FELKELTSE,** amiben egyre több európai gyártó érintett.

Felszállási engedély

A ZZR1400-asnál erősebb és gyorsabb utcai motor ma nem létezik, ezért a benne rejlő potenciál kiaknázásához jó pilóta szükséges. Meg esetleg egy lezárt útszakasz.

Alul is nyomatékos a blokk, de 7000-es fordulattól szabályosan elszabadul a pokol!



Aprólékos munka: könnyített felnik (-1,39 kg), hosszabb lengőkar és megerősített váz



Az az érzésem, mintha a Kawasakinál nem tudnák elviselni, hogy ne az övék legyen a legerősebb sorozatgyártású motorkerékpár. Így volt ez a legendás ZX-12-es, majd a ZZR1400-as esetében is – utóbbi 2006-ban 190 lóerős teljesítményével sokkolta az ellenfeleket. Aztán teltek-múltak az évek és több sportmotor is megütötte ezt a szintet, ezért a Kawasaki egy alapos modellfrissítésre küldte a kigyúrt sport-túragépet. Az eredmény a ZZR második kiadásánál 200 lóerős – ezzel három lóerővel többet tud, mint a nagy vetélytárs Suzuki Hayabusa.

Hivatalos gyorsulási adatot ugyan nem tettek közzé, de egyes mérések szerint álló helyzetből 5 másodperc alatt 150 km/óra „ugorhatunk”, a száguldás pedig egészen 298 km/óraig tarthat, ekkor lép közbe a le szabályozás. Szóval a ZZR1400-as örülten gyors, ám amikor szinte min-



A műszerfal informatív és igényes, az LCD-kijelzőn a fedélzeti számítógép adatai tűnnek fel



KAWASAKI	ZZR1400
Lökettérfogat:	1441 cm ³
Hengerek/szelepek:	S4/16
Max. teljesítmény:	147 kW (200 LE) 10 000/perc
Max. nyomaték:	162 Nm 7500/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Hossz./szél./mag.:	2170/770/1170 mm
Tengelytáv:	1480 mm
Ülésmagasság:	800 mm
Üzemanyagtank:	20 l
Fék elől/hátul:	2x310/250 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	120/70 R17/190/50 R17
Menetkész tömeg:	268 kg
Tesztfogyasztás:	7.1 l/100 km
Alapár:	4 890 000 Ft

A TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA: IVANICS MOTOR KFT., 1116 BUDAPEST, MEHÉSZ U. 2-4. TELEFON: 06-1-882-6097

TESZTET

- agresszív megjelenés
- műszaki fejlettség
- hihetetlen erő

NEM TESZTET

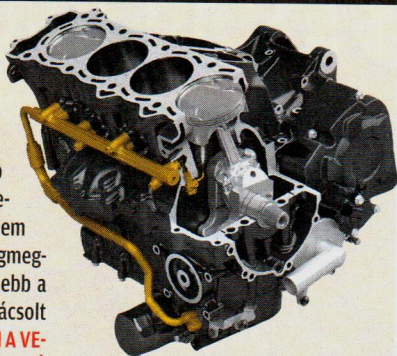
- üléspozíció
- magas fogyasztás

am ÖSSZEZÉS

Műszaki szempontból igazi gyöngyszem a ZZR1400-as, de a gyakorlatban kissé sántít a 200 lovas sport-túra motor koncepciója: sportmotoroknál túl nagy, túramotoroknál pedig nem elég komfortos. De kétségtelen, hogy a sebesség- és lóerőhajszában nyeresre áll.

Finomhangolás

A soros négyhengeres, 16 szelepes erőforrás számos tekintetben módosult a felmenőhöz képest: négy mm-rel nagyobb lökettel rendelkezik, az égésteret pedig immár marják és nem öntik, ami még finomabb anyagmunkálást jelent. Emellett erősebb a vezérműlánc, könnyebbek a kovacsolt dugattyúk, **HEGYESEBB PROFILÚ A VEZÉRMŰTENGELY ÉS A KOMPRESSZIÓ IS MEGNŐTT (12,3:1)**. Mindebből nem csak a nagyobb csúcsteljesítmény következik, hanem a jobb rugalmasság



is. A blokk nyomtatékoságáról sokat elárul, hogy 2000-es fordulatonál már közel 100 Nm áll rendelkezésre.

den bokor mögött traffipax rejtőzik, lehetetlen kihasználni ekkora teljesítményt – a balesetveszélyről nem is beszélve. Ha kicsit a kulisszák mögé tekintünk, én inkább egy technikai értelemben vett remekművet látok a modellben, mintsem egy jól használható paripát: a korábbi típushoz képest megannyi dolgot változtattak a gyorsaság érdekében. Optimalizált aerodinamika, tömegcsökkentő megoldások, hosszabb lengőkar (jobb egyenesfutás) és módosított ülés. Mindemelllett 1441 cm³-re növelték a lökettérfogatot, illetve a hajtókartól kezdve a dugattyúszoknyán át a nagyobb bypass nyílásig mindent optimalizáltak. A legnagyobb fejtevést természetesen az okozta, hogy a 200 lóerős teljesítményt útra vigyék, ezért a KTRC névre keresztelt, háromállású kipörgésgátló alaplóból jár a modellhez, sőt a Power Mode kapcsolóval 75%-ra is levehettük a teljesítményt.

Őszintén szólva a kipörgésgátlónak van munkája rendszeren, ha az első két fokozatban „durválnokunk” a gázkarral, de a rendszer ügyesen megfogja a táncba lendülő fart. Én személy szerint nem ajánlom kikap-

csolni, mert elforgó kerék nélkül is pokoli élmény a gyorsulás. Nem túriks a nyomdafestéket azok a számok, melyeket egy-egy előzésnél mutat a sebességmérő...

A hátsó lánckeréknek 41 helyett már 42 foga van, így fordulatszámától függetlenül úgy megy a nagy Kawasaki, mintha tégurást hajtana végre, eközben pedig olyan magabiztossággal tartja a kijelölt utat, mintha ez a világ legtermészetesebb dolga lenne. A keserű igazság azonban az, hogy ez a motor a sebességkorlátozás nélküli német autópályákon van elemében. Ahogy lekanyarodunk a mellékutakra, egyből észreveszi az ember, hogy az 1480 mm-es tengelytáv és a 268 kg-os tömeg kicsit túlzás a kacsakarigózáshoz, a csukló pedig már sajog az autópályás kilométerektől.

Közel ötmilliót kell leszurkolni érte

A koncepció tehát teljesen világos: mindent a magas sebességnél mutatott stabilitásnak vetettek alá: bár a monocoque váz alapvető geometriája nem változott, a kormánynyak és a lengővilla körül megerősítették azt, a teleszkópszár és a lengővilla pedig keményebb rugókat kapott. Meg is érzi a döccenőket a nagy Kawa, ezért túramotorként való használati értéke erősen megkérdőjelezhető. A vezetői pozíció is inkább sportmotoros, aki nincs hozzászokva ehhez a testtartáshoz, nem fogja díjazni a ZZR-t. Akkor mégis kinek jó az új Kawasaki? Akinek jólesik a tudat, hogy egy igényes, jól összerakott, igéző külsejű motorja van, amely állva hagyja a legtöbb ezres sportmotort, nem érdeklí különösebben a komfort és nem szerelmes a szerpentinben való motorozásba. Vagyis eléggé szűk a mezsgye, már csak a 4 890 000 forintos ár miatt is... MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

Könnyed szórakozás! Csupa kedvezmény!

Válassza kedvenc magazinját,
és élvezze gond nélkül az újságolvasást!

HA RAJONG AZ AUTÓKÉRT



6 hónapra,
csak **1000 Ft**
50%
kedvezmény

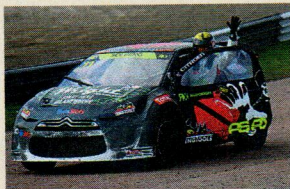
Elérhetőségek:
telefon: (06-40) 510-510,
elofizetes@axels.hu

Akciós ajánlatunk 2013. március 1-től–2013. május 31-ig, kizárólag bel-földi kézbesítés esetén érvényes. Azokra a megrendelőkre vonatkozik, akiknek a megadott kézbesítési címéhez az elmúlt 3 hónapban nem tartozott a választott lap előfizetése. Megrendelését követően az előfizetési díj kiegyenlítésére számlacsekket küldünk. Az előfizetés időszaktól és az első kézbesítendő lapszámról a számlacsekkben talál információt. Az előfizetési díjszámlacsekkben megadott határidőtől kezdődően kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekkben megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat. Az adatkezelésre vonatkozó rendelkezéseket az Előfizetői Üzletszabályzatban találja a www.aslapok.hu oldalon.
Akciókód: 2330



RÖVIDEN

Solberg krosszozik



Miután Petter Solberg még úgy sem talált magának helyet a rali-vb mezőnyében, hogy ingyen vezetett volna, a 2003-as világbajnok az Európai Rallycross-bajnokságban folytatja pályafutását. Az angliai Lydden Hillben tartott évadnyitón a 38 esztendőes norvég versenyző néhány technikai malőr (kuplung- és differenciálműcsere, eltört féltengely) ellenére egészen az elődöntőig jutott a közel 600 lóerős, karbonkarosszériás Citroën DS3 SuperCar géppel. Mr. Hollywoodot **VÉGÜL ISMÉT A TECHNIKA ÖRDÖGE HÁTRÁLTATTA**, a kormányzservó hibája miatt sajtó kézzel és szívvel búcsúzott.



BTCC



Az idei évad is a Honda és az MG gyári csapatok küzdelméről szólhat. A győzelem felé tartó Plato épp hogy elkerülte a megpördülő Sheddent

Létszámrekord

A bajnokság 56 éves történetének legnépesebb mezőnye sorakozott fel a Brands Hatchi szezonnitóra: a 11 különböző márkát és 13 modellt 32 versenyző képviseli! Új taktikai elemként bevezették a Dunlop lágy keverékű gumibroncsát, melyből egy szettet kap minden pilóta, és már a kvalifikáció előtt be kell jelenteni, hogy a három futam közül melyiken használja majd. Rob Austin például elsőre ellötte, így a hátsókerék-hajtású (!) Audi A4-essel a hetedik pozícióból gyorsan az élre állt. Féltávnál azonban kezdtek elfogyani a gumik, úgyhogy Jason Plato (MG6) és Andrew Jordan (Honda Civic) is megelőzte: ők ketten a végén ütköztek és kicsúsztak, de akkora előnyük volt, hogy vissza

tudtak jönni a pályára és ebben a sorrendben értek célba. Közben a címvédő Gordon Shedden már az elején kipördült (ekkor eltalálta a csapattárs Matt Neal kocsiját is), és a fűcsomók eltömték a hűtőt, emiatt kiállt. A második menetben pedig hiába intették le a magabiztos rajt-cél győzelmet arató Plato és Jordan mögött harmadikként, a Honda Civic megbukott az utólagos technikai ellenőrzésen (az előírtnál alacsonyabb hasmagasság), ezért kizárták - a bronzérem az ugyancsak hondás Jeff Smith ölébe hullott. Harmadik nekifutásra végül Neal-Shedden sorrendben duplázott a Honda Yuasa Racing bajnokcsapat, a 23 éves Sam Tordoff (MG6) pedig először állhatott dobogóra.

i BTCC (10/1. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Plato 54 pont, 2. Jordan 45 pont, 3. Tordoff 40 pont, 4. Smith 35 pont, 5. Neal 34 pont, 6. Morgan 32 pont, 7. Turkington 23 pont, 8. Wrathall 18 pont, 9. Shedden és Austin 17-17 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. MG-Triple Eight 100 pont, 2. Honda-Dynamics 82 pont.

i VERSENYNAPTÁR

A további futamok

Április 21.	Donington Park
Május 5.	Thruxton
Június 9.	Oulton Park
Június 23.	Croft
Augusztus 4.	Snetterton
Augusztus 25.	Knockhill
Szeptember 15.	Rockingham
Szeptember 29.	Silverstone
Október 13.	Brands Hatch

SPORT MOTOKROSSZ-VB: HOLLANDIA

Magyar pontok!

Nagyüzem volt Valkenswaardban, hiszen elrajtolt az MX3-as és a női vb is. Olasz, holland és észt siker született, de mi, magyarok is elégedettek lehetünk.

Az MX1-ben és a női vb-n az olasz himnusz hangzott fel. A királykategóriában mindkét futamban hibázott Antonio Cairoli, ráadásul csapattársa, Ken De Dycker 2010 után ismét futamgyőzelmet aratott, ám a hatszoros világbajnok egy-egy 1. és 2. hellyel mégis begyűjtötte 56. GP-elsőségét.

A tavalyi női világbajnok, Chiara Fontanesi viszont hibátlan volt, így immár a 8. nagydíjgyőzelménél tart. Az MX2-ben szintén a tavalyi világlásó, Jeffrey Herlings volt a legjobb, aki így 19. GP-győzelmet regisztrálhatta. A hollandok kedvence továbbra is veretlen idén, pedig hatalmasat bukott az edzé-



Herlings az eddigi három GP mindegyik futamát megnyerte

Lengyel duplázás

Az új-zélandi Aucklandban a nagyon mély és egyenetlen oválon viszonylag kevés előzést láthatott a publikum. Az alapszakasz legnagyobb vesztese Szajfutgyinov volt, aki nem jutott az elődöntőbe, míg a világbajnok Holder számára nagyon rezgett a lé, hiszen az utolsó helyen, nyolcadikként kvalifikált. Érdekes, hogy az alapszakasz után az élen záró Ward és Jonsson sem élte túl az elődöntőt. A döntőért kiírt futamokban a rutinos motorosok brilliáltak, így három korábbi világbajnok, Pedersen, Gollob és Hancock, illetve Hampel készülhetett a fináléra. Itt – bár Gollob tűnt esélyesebbnek – Hampel borította a papírfórmát, s magabiztos győzelmet aratott.



Hampel győzelmével kezdődött

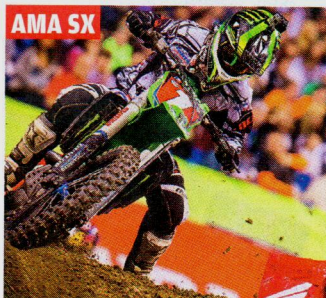
VÉGEREDMÉNY (12/1.)

Új-Zéland

1. Hampel (POL), 2. Gollob (POL), 3. Pedersen (DK), 4. Hancock (USA), 5. Ward (AUS), 6. Jonsson (SWE).

Jeles!

Ryan Villopoto (képünkön) metel az egymás utáni 3. bajnoki címe felé. A 13. fordulóban már az 1. körben az élre állt és senkitől sem zavartatva nyert. Az első számú rivális, Davi Millsaps volt a houstoni futam legnagyobb vesztese. Rossz start után csak az 5. helyig jött előre, így 12-ről 21 pontra nőtt a hátránya. Mindezt azt jelenti, hogy Villopoto már akkor is bajnok, ha a hátralévő négy fordulóban „csupán” négy bronzot gyűjt be. James Stewart viszont idén már biztos nem lehet bajnok, miután a 100. királykategóriás nagydíján kiállt. Stewart idei szezonja is kudarc volt, hiszen immár 2009 óta nem tud újabb bajnoki címet szerezni.



AMA SX (17/13. FORDULÓ)

Az összetett állás

450 CM³: 1. Villopoto (Kawasaki) 277 pont, 2. Millsaps (Suzuki) 256 pont, 3. Dungey (KTM) 252 pont, 4. Barcia (Honda) 202 pont, 5. Reed (Honda) 196 pont, 6. Canard (Honda) 185 pont, 7. Stewart (Suzuki) 171 pont, 8. Short (KTM) 162 pont, 9. Brayton (Yamaha) 137 pont, 10. Tickle (Suzuki) 133 pont.

sen. Csak az utolsó helyről rajtolhatott, miután diszkvalifikálták az időmérőn külső segítség miatt. Az MX3-ban észet öröm volt, Gert Krestinov a 2008-as MX2-es sikere után újra a csúcsra ért egy-egy 2. és 1. finissel.

Az MX3-ban a 22 éves Hugyec Erik révén 2011 után ismét magyar vb-pontszerzésnek örülhettünk! A 2010-es MX2-es magyar bajnok – aki az idei szezonban már új csapatban, egy KTM nyergében Belgiumban edz – az 1. futamban nem volt szerencsés, már a rajtnál kiütközött, ám a folytatásban a 14. helyen végzett. Ez volt Hugyec első vb-szereplése, s Németh Kornél, Déczy Balázs, Borka János, Czuni László és Szvoboda Bence

után ő a 6. magyar vb-pontszerző! A vb-t rendező Youthstream is középpontba került, hiszen radikális változtatásokat tervez a jövőben. A szervezett évente 20 nagydíjat akar, a nagydíjak csak egyfutamosak lennének, méghozzá egyetlen kategóriában!



A KTM De Dycker révén is győzelmek örülhetett az MX1-ben



Loeb a pályautózában sem adja alább a győzelemnél! Az Audi és a McLaren párharca izgalmas volt

Loeb bekezdett!

A nagyszabású GT1-es világbajnokság pár év leforgása alatt hatfordulós „Európa-szériává” fejlődött vissza, de a költséghatékony sorozat így is tisztességes mezőnyt (8 márka, 15 istálló, 24 versenypár) vonzott – Sébastien Loeb saját kétautós csapattal nevezett. A kilencszeres ralivilágbajnok pedig a hazai pályának számító franciaországi Nogaróban rögvést gondoskodott is a szenzációról: az egyórás kvalifikációs verseny feltávjánál, a második pozícióban vette át a McLaren MP4-12C volánját Alvaro Parentétől, és levadászta a vezető Rene Rast-Niki Mayr-Melnhof párost. Alig nyolc perc volt hátra a leintésig, amikor Loeb a külső íven körbeautózta az Audi R8 LMS-t, majd 5 másodperces előnyt kiépítve megnyerte debütáló futamát. A 9-es rajtszámú McLaren és a 12-es Audi a főversenyen is késhegyre menő csatát vívott, de a boxkiállítás és pilótacserre alkalmával a francia szupersztár már a megállás előtt kikapcsolta a biztonsági övet, s ezzel beszédett egy büntetést. Aztán Parente egy másikat, amikor kiforgatta Rastot: ennek ellenére a négykarikásokat elsőként intették le, csakhogy ők meg a verseny után kaptak büntetést, mert a „helycserénél”

nem tudták leállítani a motort. Úgyhogy végül a rajtrács végéről induló Frank Stippler és Edward Sandstrom nyert, míg a Stephane Ortell-Laurens Vanthoor duónak köszönhetően az Audi így is kettes győzelmet szerzett – harmadikként mindkétszer Alon Day és Maximilian Buhk végzett egy Mercedes SLS AMG GT3-assal.

FIA GT-SOROZAT (6/1.)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Sandstrom (SWE) és Stippler (GER) 25-25 pont, 2. Day (ISR) és Buhk (GER) 21-21 pont, 3. Ortell (MC) és Vanthoor (BEL) 18-18 pont, 4. Kumpen (BEL) és Ide (BEL) 16-16 pont, 5. Loeb (FRA) és Parente (POR) 13-13 pont, 6. Khodair (BRA) és Filho (BRA) 12-12 pont.

CSAPATOK: 1. Belgian Audi Team WRT 26 pont, 2. HTP Gravity Charouz és Sebastien Loeb Racing 24-24 pont, 4. BMW Sports Trophy Team Brasil 15 pont, 5. Seyffarth Motorsport 14 pont.

VERSENYNAPTÁR

A további futamok

Április 21.	Zolder (BEL)
Július 7.	Zandvoort (NED)
Augusztus 18.	Slovakia Ring (SK)
Október 13.	Navarra (ESP)
November 16. vagy 23.	később jelölik ki

MX-VB (18/3. FORDULÓ)

Az összetett állás

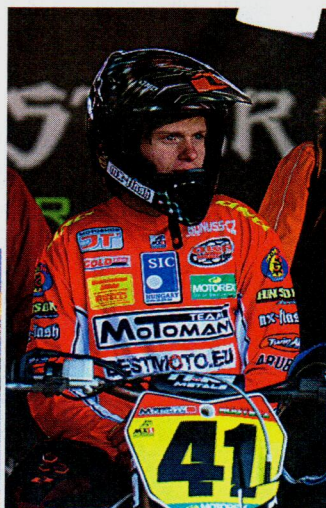
MX1: 1. Cairoli (ITA) KTM, 142 pont, 2. Desalle (BEL) Suzuki, 116 pont, 3. De Dycker (BEL) KTM, 115 pont, 4. Paulin (FRA) Kawasaki 108 pont, 5. Strijbos (BEL) Suzuki 89 pont, 6. Bobryshev (RUS) Honda és Searle (GBR) Kawasaki 87-87 pont.

MX2: 1. Herlings (NED) KTM, 150 pont, 2. Tixier (FRA) KTM, 101 pont, 3. Febvre (FRA) KTM, 98 pont, 4. Coldenhoff (NED) KTM 97 pont, 5. Burton (ESP) KTM 74 pont, 6. Anstie (GBR) Suzuki 72 pont.

MX3*: 1. Krestinov (EST) Kawasaki, 47 pont, 2. Kras (NED) Suzuki, 45 pont, 3. Neugebauer (CZE) Kawasaki, 42 pont, ... 18. Hugyec (HUN) KTM, 7 pont.

WMX: 1. Fontanesi (ITA) Yamaha, 50 pont, 2. Rutledge (AUS) Kawasaki, 44 pont, 3. Kane (IRL) Kawasaki, 40 pont.**

*1/1. forduló, **7/1. forduló



Hugyec Erik vb-debütálásán rögtön értékes pontokat szerzett!

A spanyolok és Rossi

Az idénynyitón a spanyolok 20. triplájuknak örülhettek, de a show-ról a Doktor gondoskodott.

A MotoGP-ben a 2010-es Portugál GP után fordult elő ismét, hogy két yamahás végzett az élen. Jorge Lorenzo hibátlan volt! Megszerezte pályafutása 52. pole-ját, majd rajtcél győzelemmel begyűjtötte 45. győzelmét. Lorenzo az 5. sikerét aratta Katarban, ahol 2004 óta mindig dobogóra állhat. Amíg Lorenzo tökéletes volt, addig a Yamahához 3 év után visszatérő Rossi a szórakoztatásról gondoskodott. Hibázott az edzésen, csak a 7. helyről indulhatott, majd elfékezte magát és nekiment a hondás Pedrosának a 2. kör elején. De a 7. helyről, közel 5 másodperces hátrányból is fel tudott állni. Lorenzo ellen tehetetlen volt, de a 2. helyet megszerezte a szatellit yamahás Cal Crutchlow és a két gyári hondás, Dani Pedrosa és Marc Marquez ellen.

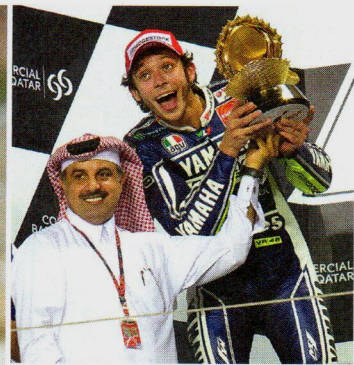
A Ducati viszont nem tudott meglepetést okozni. Az újonc Andrea Dovizioso az időmérőn és a verseny elején ugyan nagyszerű volt, ám a Desmosedici kopott gumikkal már nem versenyképes. Dovizioso csak a 7. helyen végzett, több mint 24 másodperces hátránnyal.

Papírforma eredmény meglepetésekkel

A Moto2-ben beigazolódott az előszezon teszteken látott erőviszonyok. A versenyt az első számú favorit, a tavalyi vb-második Pol Espargaro nyerte, mégpedig a legütőképesebb motor, a német Kalex nyergében. Ennek ellenére Espargaro nagydíja nem volt könnyű. Az edzéseken Takaaki Nakagami - ő a Suzukai 8 órás legfiatalabb győztese - kétszer is jobb volt a spanyolnál. A versenyen Nakagami mellett Scott Redding is bejelentkezett a győzelemért. Nakagami hamar ellépett, az első 9 körben ő vezetett, de futóműpattogás miatt lelassult, így Espargaro és Redding párbajozha-



Lorenzo könyörtelen volt, ám sima győzelméhez Rossi hibája is kellett



Arányszámok: Rossi a 278. nagydíján a 178. érmenek örülhetett

i VÉGEREDMÉNY (17/1.)

Katar

MOTO3: 1. Salom (SPA) KTM, 2. Vinales (SPA) KTM, 3. Rins (SPA) KTM, 4. A. Marquez (SPA) KTM, 5. Folger (GER) Kalex KTM, 6. Khairuddin (MAL) KTM.

MOTO2: 1. Espargaro (SPA) Kalex, 2. Redding (GBR) Kalex, 3. Nakagami (JAP) Kalex, 4. Aegerter (SWI) Suter, 5. Kallio (FIN) Kalex, 6. Simon (SPA) Kalex.

MOTOGP: 1. Lorenzo (SPA) Yamaha, 2. Rossi (ITA) Yamaha, 3. M. Marquez (SPA) Honda, 4. Pedrosa (SPA) Honda, 5. Crutchlow (GBR) Yamaha, 6. Bautista (SPA) Honda.

*18/1. futam

tott a győzelemért. A küzdelem az utolsó körben dőlt el. Redding elváltotta magát, ez pedig pont elég volt ahhoz, hogy Espargaro begyűjtse az első katar diadalát.

A Moto3-as futam élén ötfős csatában a tavalyi vb-második, Luis Salom az utolsó körben robbantott Maverick Vinales, Alex Rins, Alex Marquez és Jonas Folger ellenében. Salom pályafutása legjobb versenyével indított, hiszen első ízben nyert a pole pozícióból.

HA-SZR



Pol Espargaro nem engedte borulni a Moto2-esek papírformáját

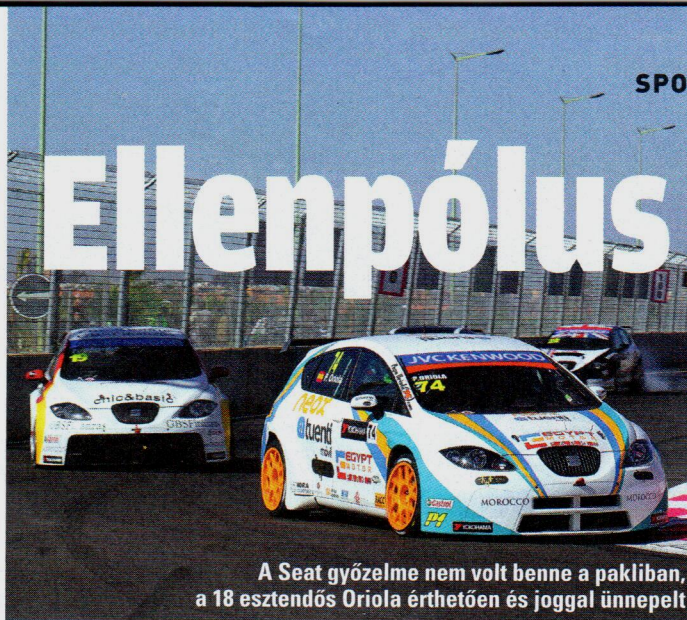


Salom (39) – mögötte Rins (42) és Vinales – vezérlésével hengerelt a KTM, az első tízben nyolc osztrák gép végzett!

A Honda kétféle arcát mutatta Marrakesh szűk utcai pályáján. Sajnos a rosszabbik ismét a magyar csapatnak jutott.

A heves esőzés miatt törölték a teljes pénteki programot, így a teszt helyett másnap az első szabadedzéssel kezdett a mezőny. Jó szokásához híven Yvan Muller (RML-Chevrolet) zárt az élen, meglepetésre azonban a hondás Gabriele Tarquini mindössze 0,032 másodperccel maradt el mögötte, és Michelisz Norbi negyedik helye is ígéretesnek tűnt. Azután jött a feketeleves: a második edzésen az egyik kipufogótartó gumibak a hőterhelés miatt kigyulladt és megpörkölte a Civic egy részét, az időmérőn pedig futóműhiba és egyéb műszaki problémák vetették vissza a magyar fiút, egészen a 17. pozícióig.

Tarquini viszont megszerezte a pole pozíciót, ami a japán márkának utoljára 2005-ben sikerült. A 2009-es világbajnok meg is tartotta a vezetést, de a negyedik pozícióból a repülőrajtnál remekül helyezkedő Michel Nykjaer (Nika Racing-Chevrolet) keményen szorongatta. Végül a hatodik körben a dán versenyző maga mögé is utasította, éppen mielőtt pályára küldték a biztonsági autót: az olasz csapattársa, Tiago Monteiro a kvalifikáció után ismét a betonfalnak csapta Hondáját, a lerepülő féktárcsa pedig eltalálta Norbi autóját. Az utolsó két körre elégedtek a mezőnyt, s amíg az „újonc”



A Seat győzelme nem volt benne a pakliban, a 18 esztendősi Oriola érhetően és joggal ünnepelet

Nykjaer magabiztosan bezsebelte saját maga és csapata első győzelmét, addig Tarquininek ismét védekeznie kellett a mögötte érkező James Nash (Bamboo-Chevrolet), Muller és Rob Huff (Munnich-Seat) alkotta armadával szemben.

A második futamon Pepe Oriola (Tuenti-Seat) egy jó rajttal rögvést az élre állt, és magabiztosan háritotta Muller és Tom Chilton (RML-Chevrolet) előzési kísérleteit: a 18 esztendősi spanyol srác nem tört meg a hatalmas

nyomás alatt, így a sorozat történetének legfiatalabb győztese lett. A versenyt ezúttal is a Safety Car szakította meg, amikor a nyolcadik körben Tarquini Civicjét megdobta a szegélykő, emiatt ütközött Alex MacDowall Bamboo Chevyjével és a falban kötött ki. A mezőny végéről induló Norbi ekkor már a tizedik pozícióban autózott, de előbb elment a kormányoszlop, majd ömleni kezdett az üzemanyag a Hondából.

TT25



Ez a féktárcsadarab repült be Norbi autójának szellőzőnyílásán

WTCC (12/2. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Muller (FRA) 88 pont, 2. Nykjaer (DEN) és Tarquini (ITA) 51-51 pont, 4. Chilton (GBR) 48 pont, 5. Nash (GBR) 43 pont, 6. Oriola (ESP) 39 pont, 7. Basseng (GER) 28 pont, 8. MacDowall (GBR) 26 pont, 9. Huff (GBR) 19 pont, 10. Monteiro (POR) 14 pont, 12. Michelisz (HUN) 4 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. Honda 145 pont, 2. Lada 70 pont.

CSAPATOK: 1. RML 53 pont, 2. Bamboo Engineering 30 pont, 3. All-Inkl.com Münnich Motorsport 24 pont, 4. Nika Racing 20 pont, 5. Tuenti Racing Team 16 pont, 6. Roal Motorsport 6 pont, 7. Zengő Motorsport 3 pont, 8. PB Racing 2 pont, 9. Wiechers-Sport és Liqui Molly Team Engstler 1-1 pont.



Tarquini mérlege: pole pozíció, érem, majd pofon a falnak...

SPORT RALI-OB: EGER

Nosztalgia

2009 után újra WRC-masinákat láthatott a közönség. Nagy siker volt az évadnyitó.

Hogy a négy év után visszatérő WRC-k lesznek-e főlényben, nem is volt kérdés. De hogy ennyivel? No, ezen már többen meglepődtek. Például Herczig Norbert, aki eredendően úgy gondolta, bele tud majd szólni a győzelemért folyó csatába Super2000-es Skodájával. A tíz gyorsasági szakaszból

Kazár Miklós és Szőke Tamás Loeb egykori Xsara WRC-jét vezette győzelemre



nyolcat a címvédő Kazár Miklós-Szőke Tamás kettős nyert meg, ők egy itthon eddig nem látott autót, egy Citroën Xsara WRC-t állítottak

csatasorba. A másik két szakaszon Herczig diadalmaskodott, ő egyébként továbbra sem örül a WRC-k visszatérésének... A hazai

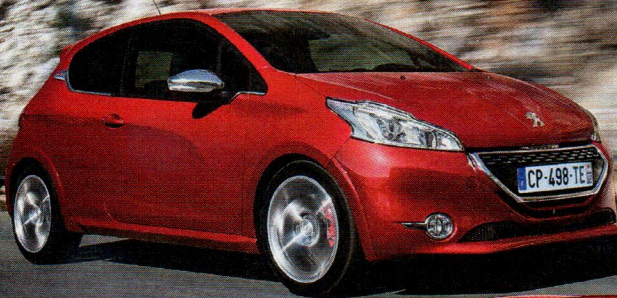
VÉGEREDMÉNY (8/1.)

Eger

ABSZOLÚT: 1. Kazár-Szőke (HUN/HUN) Citroën Xsara WRC, 1 óra 5'52,8", 2. Herczig-Bacigal (HUN/SK) Skoda Fabia S2000, +44,4", 3. J. Melichárek-E. Melichárek (SK/SK) Citroën C4 WRC, +54,3", 4. Grzyb-Hundla (POL/POL) Škoda Fabia S2000, +1'29,5", 5. Botka-Mihalik (HUN/HUN) Mitsubishi Lancer EVO IX, +1'31,3", 6. Bútor-Tóth (HUN/HUN) Peugeot 207 S2000, +1'37,8".

értékelésben Botka Dávid harcolta ki a harmadik dobogós helyet, mögötte pedig Bútor Róbert és Krözser Menyhért az utolsó gyorsaságin döntötte el a negyedik pozíció sorsát.

TA

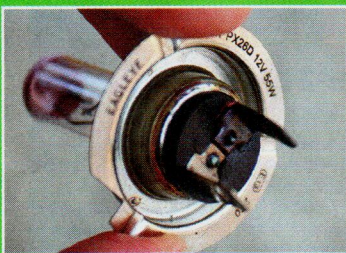


Dávid és Góliát

Valódi izomgépek menetpróbáján gyűjtünk tapasztalatokat. Lássuk, mit tud a 200 lovas Peugeot 208 GTi és az 560 lóerős Audi RS 6 Avant!



Minden világos?



Tanácsadó rovatunkban az izzókkal kapcsolatos problémák forrásairól és a hibaelhárítás lehetőségeiről is írunk.



Parádés

Kocsi Teszteljük a Jaguar XJ palettájának egyetlen összerékhajtású verzióját, a 3,0 literes kompresszoros AWD-t.



Testépítés

Megvizsgáljuk, milyen társ a hétköznapi ingázásban a BMW C 650 GT nagyrobogó.



További témáink

Teszt

- Opel Adam 1.4 Ecotec
- Honda CR-V 2.2 i-DTEC

Használt autó

- Piaci elemzések

Sport

- Formula-1: Kínai és Bahreini Nagydíj
- Rali-vb: Portugália

FELELŐS KIADÓ

Dr. Bayer József ügyvezető igazgató

FŐSZERKESZTŐ

Szabó Róbert

FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES

Tóth Zoltán Zsolt

TERVEZŐSZERKESZTŐK

Bíró Éva, Róka Barbara, Molnár István

WEBSZERKESZTŐ

Lővei Gergely

SZERKESZTŐSÉG

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

Postacím: 1535 Budapest, Pf.: 970.

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

E-mail: titkarsag@automotor.hu

Internet: www.automotor.hu

TITKÁRSÁGVEZETŐ

Nyusti Bernadett

bernadett.nyusti@axelspringer.hu

HIRDETÉSFELVÉTEL

amhirdetes@automotor.hu,

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

Direkt Divízió

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

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

NYOMÁS

IPRESS CENTER HUNGARY KFT.

MUNKASZÁM: 123618

FELELŐS VEZETŐ:

LAKATOS IMRE ÜGYVEZETŐ

A nyomtatás időpontja: 2013/15. hét

65. évfolyam, 7. szám

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

INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

ELŐFIZETŐI TÁJÉKOZTATÓ

Előfizetéssel, megrendeléssel kapcsolatos információk a 06-40-510-510-es helyi tarifával hívható telefonszámon munkanapokon 7:00 és 17:00 között (munkaidőn kívül üzenetrögzítő működik), valamint a 06-1-488-55-80-as faxszámon. Megrendeléseit leadhajta interneten keresztül is a www.aslapok.hu oldalon és elküldheti az elofizetes@axels.hu e-mail címre is.

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzlet.

Postacím: 1900 Budapest.

Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, további információ: 06-80-444-444.

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

Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.

Ügyintézés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu

elofizetes@hungaropress.hu

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

1097 Budapest, Táblás utca 39.

Árusításban terjeszti a Lapker Rt. és egyéb terjesztő szervek.

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

Fizessen elő az Autó-Motorral!

JELENTKEZZEN MOST!



Telefonon: (06-40) 510-510



Interneten: www.aslapok.hu



E-mailen: elofizetes@axels.hu



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

Megrendelem az Autó-Motor magazint negyedévre 1575 Ft, fél évre 3150 Ft, egy évre 6300 Ft példányban.

MEGRENDELÉSI CÍM/ Név:

Irányítószám: _____ Település: _____ Utca: _____

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

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

Irányítószám: _____ Település: _____ Utca: _____

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

Előfizetéssel kapcsolatos információ, megrendelés a (06-40) 510-510 telefonszámon. A megrendelőlapot felbontott borítékban az Axel Springer-Budapest Kiadói Kft. ügyfélszolgálat, 1525 Budapest, Pf. 110 címre kérjük megküldeni. A megrendelt kiadványt csak az előfizetési díj beérkezése után tudjuk biztosítani. Az áttételi idő 4-6 hét. A feltüntetett előfizetési díjak csak belföldi kézbesítésre érvényesek. Az árváltoztatás jogát a kiadó fenntartja.



Alaposan tesztelt az Ön biztonsága érdekében.

Goodyear EfficientGrip Performance

Kitűnő értékelés az EU-s gumiabroncs-címkén.⁽¹⁾



Kiváló eredmény a TÜV tesztelés során.*



Nagyon jó teszt eredmények.



360°
QUALITY
TESTS

Ha a minőségre kerül a sor, számunkra nem elég csupán jónak lenni. Épp ezért tesztelünk több mint 50 minőségi-paramétert minden újonnan fejlesztett gumiabroncsnál - míg az EU-s gumiabroncs-címkén csupán 3 kategória- és a teszteken 15 van feltüntetve.

GOODYEAR

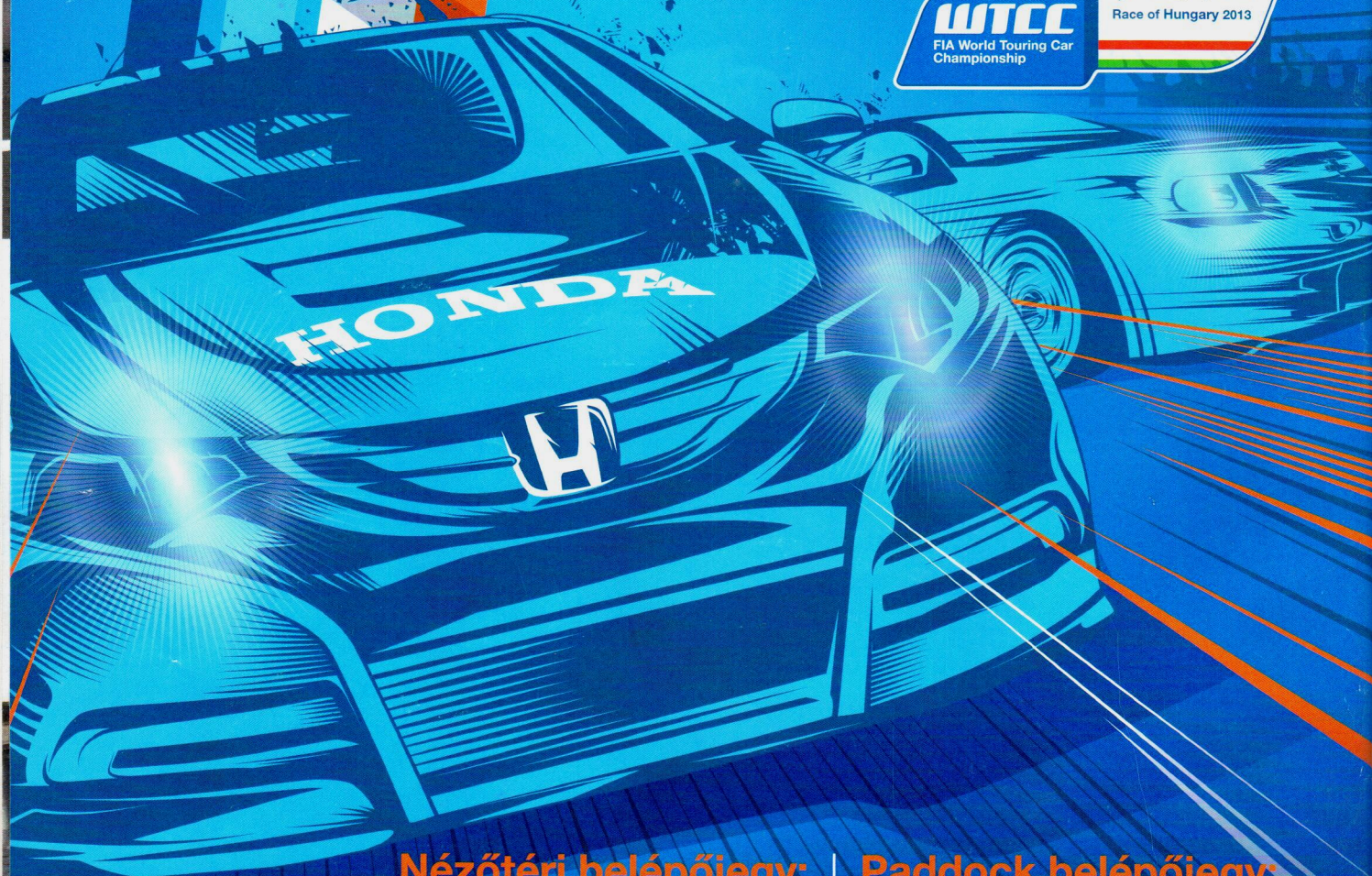
MADE TO FEEL GOOD.

WTCC

FIA World Touring Car
Championship

HUNGARORING

2013. május 4-5.



Nézőtéri belépőjegy:
3.000,-Ft /Hétféje

Gyermekek részére, 14 éves kor alatt, felnőtt kíséretében a nézőtéri valamint a paddock területre ingyenes a belépés.

Paddock belépőjegy:
3.000,-Ft /Nap

Önmagában a Hungaroring Versenypályára való belépést nem biztosítja, a nézőtéri belépőjeggyel érvényes.

gpticketshop.com
OFFICIAL WORLDWIDE TICKETING AGENCY

TICKET HOTLINE: +36 1 266 20 40 ▶ +43 1 796 94 90

JEGYÉRTÉKESÍTÉS:



www.fiawtcc.com • www.ostermann.hu • www.hungaroring.hu



Ostermann Forma 1Kft.
1052 Budapest, Apáczai Csere János u. 11.
Budapest Office: Tel.: +36 1 266 20 40 Fax: +36 1 317 29 63
Vienna Office: Tel.: +43 1 796 94 90 Fax: +43 1 796 94 9088
E-mail: ostermann@t-online.hu



Hungaroring Sport Zrt.
2146 Mogyoród Pf. 10.
Tel.: +36 28 444 444
Fax: +36 28 441 860
E-mail: office@hungaroring.hu

