2015. FEBRUÁR 11.

Ára: 295 Ft

www.automotor.hu | SK: 1,74 EUR, 175 DIN, 6,7 LEI

autó 3 motor

ALAPÍTVA: 1948

KIA SORENTO

8,3 MILLIÓS INDULÓÁR

200 LÓERŐS DÍZELMOTOR

RENAULT KADJAR

AZ ÚJ KOMPAKT SUV

JÚNIUSTÓL KAPHATÓ

ÚJ

FOCUS RS

320 LÓERŐS TURBÓMOTORRAL ÉS ÖSSZKERÉKHAJTÁSSAL TÁMAD A FORD KOMPAKT IZOMAUTÓJA

BMW i8

A JÖVŐ SPORTKOCSIJA?

TESZT

DUCATI 1299 PANIGALE

F–1

A LELEPLEZÉSEK UTÁN MEGKEZDŐDÖTT A FELKÉSZÜLÉS A 2015-ÖS SZEZONRA

↓ FERRARI SF15-T

↑ MERCEDES AMG PETRONAS F1 W06

↑ MCLAREN-HONDA MP4-30

← RED BULL-RENAULT RB11

CROSSOVERT MINDENKINEK!

HASZNÁLTAUTÓ-BESZÁMÍTÁS ESETÉN

PEUGEOT 2008
400 000 FT KEDVEZMÉNNYEL* ÉS
+2 ÉV SZERZŐDÉSES JÓTÁLLÁSSAL*

PEUGEOT 3008
1 200 000 FT KEDVEZMÉNNYEL*



A PEUGEOT A TOTAL-T AJÁNLJA.

A Peugeot 2008 crossover kombinált átlagfogyasztása: 3,8-5,9 l/100 km, CO_2-kibocsátása: 99-135 g/km, a Peugeot 3008 crossover kombinált átlagfogyasztása: 4,2-7,5 l/100 km, CO_2-kibocsátása: 110-175 g/km.

A Peugeot crossoverei minden tekintetben élményt nyújtanak!
A Peugeot 2008 egyedi megjelenésének, megemelt karosszériájának és tágas csomagterének köszönhetően városon belül és kívül egyaránt megállja a helyét.
A Peugeot 3008 különleges kialakítású vezetőhelye, tágas belső tere és panoráma üvegteteje** páratlan utazási élménnyel ajándékozza meg a bent ülőket, a számtalan hasznos technológia, mint a Grip control**, a head-up display**, az elektromos kézifék vagy a tempomat pedig a biztonságról gondoskodik.

*Az ajánlat a 2015. január 6. és március 31. között megkötött adásvételi szerződésekre érvényes, használt autó beszámítása és új Peugeot 2008 vagy 3008 vásárlása esetén (a kedvezmény teszt- és használt autóra nem vonatkozik). A kedvezmény más akcióval vagy kedvezménnyel nem vonható össze. Az új Peugeot 2008 crossover 400 000 Ft kedvezménnyel elérhető 2 év szerződéses és +2 év ingyenes kiterjesztett szerződéses jótállással, de kizárólag használtautó-beszámítás igénybevétele esetén. Az új Peugeot 3008 crossover 1 200 000 Ft kedvezménytől már elérhető, de kizárólag használtautó-beszámítás igénybevétele esetén. A Peugeot 2008 esetén a +2 év ingyen kiterjesztett szerződéses jótállás a 2 éves szerződéses jótálláson túl, a szerződéses jótállással megegyező szolgáltatásokat tartalmazó kiterjesztett szerződéses jótállás, amely az autó átadásától számított 4 évig vagy 80 000 km-ig (amelyik határértéket előbb eléri az autó) érvényes. A szerződéses és a kiterjesztett szerződéses jótállás szolgáltatásai kizárólag abban az esetben vehetők igénybe, ha a Szervizkönyvben és a Szolgáltatási Szerződésben foglalt feltételek és körülmények egyidejűleg teljesülnek. A Peugeot 3008 esetén az ajánlat HYbrid4-változatra nem vonatkozik. A tájékoztatás nem teljes körű. A jelen ajánlat nem minősül szerződéses ajánlatnak. Az akció részleteiről érdeklődjön Peugeot-márkakereskedésünkben! A Peugeot Hungária Kft. fenntartja magának a jogot a kereskedelmi akció megváltoztatására és visszavonására. A képek illusztrációk.
**változattól függően opció- vagy sériafelszereltség

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

PEUGEOT FÁBIÁN
Budapest XI., Jászóvár u. 1. Tel: 361-4415
Budaörs, Garibaldi u. 1. Tel: 23-802-822
Székesfehérvár, Budai út 175. Tel: 22-303-406

www.peugeot-fabian.hu

Kontraproduktív?



Miklós-Illés Kálmán

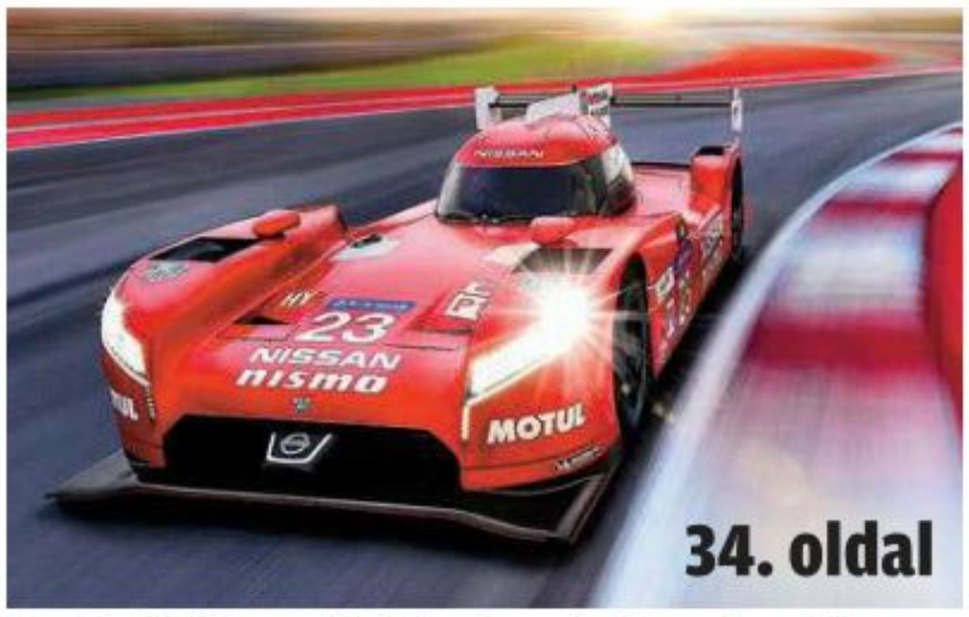
Mindig tágra nyílt szemekkel olvasom azokat a kutatásokat, amelyek az elektromos autók térnyerésével foglalkoznak. Bár az kétségtelen, hogy a tisztán villamos hajtású és a plug-in hibrid hajtású modellek (lásd BMW i8) száma ugrásszerűen nőtt az elmúlt két évben, a Shell és a Prognos intézet által készített kutatás szerint **2040-re a német autópark csupán 5%-a lesz teljesen elektromos vagy hibrid hajtású,** pedig az ottani piac hagyományosan fogékony az úttörő technikai megoldásokra (ami nyilván összefüggésben van a vásárlóerővel is). Érdekes módon a villamos hajtású modellek elterjedésnek elsősorban nem a magas vételár szab határt. Legalábbis erre utal az, hogy Németországban az autóvásárlásra készülők túlnyomó többsége a szerény hatótávot nevezte meg a vétel kizáró okaként. Ha pedig „zöld"modellekről beszélünk, akkor a megszokást igénylő, szerény hatótávon kívül nem lehet elmenni szó nélkül az autó „teljes energiamérlege" mellett sem. Bár a csapból is az folyik, hogy a villamos autók megváltást jelentenek, a University of Minnesota kutatói szerint például **az elektromos modellek csak akkor környezetbarátabbak a belső égésű motorral ellátott társaiknál, ha a gyártásukhoz és a töltésükhöz használt áram megújuló energiaforrásból származik.** Egyszerűen annyival több energiát igényel egy villanyautó gyártása, mint egy „hagyományosé", hogy egy ilyen jármű teljes életciklusát nézve nem mindig feléjük billen a mérleg nyelve, ha a környezet óvásáról van szó. Ezek után sok kérdést vet fel az, hogy Kínában már 2017-re a jelenlegihez képest kétszer annyi elektromos autó lesz az utakon, márpedig az ottani energiatermelés 70%-a a környezetre leginkább káros szénerőművekből származik. A villamos autók „megduplázása"mögött egyébként egy kormányzati utasítás áll: 2016-ra az újonnan vásárolt, állami tulajdonba kerülő autók nem kevesebb mint 30%-ának alternatív hajtásúnak kell lenniük.



Olaj a tűzre: dízelmotorral is rendelkezésre áll a Focus ST



Egy Mercedes, amelyben nyugalom szállja meg a vezetőt



Fronthajtású torpedóval tér vissza Le Mans-ba a Nissan



A Kaege megmutatta, hogy a BMW M3-ast is lehet fokozni



Az első idei teszt problémásan alakult a Red Bullnak

TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 30

Postaláda

Olvasói levelek, fotók, közérdekű közlemények 9

Bemutató

Ford Focus RS 10
A Ducati újdonságai 32



Menetpróba

Ford Focus ST 10
Peugeot 308 GT 12
Honda CR-V 14
Kia Sorento 16

Teszt

Honda Civic Tourer 1.6 i-DTEC 14
Skoda Fabia 1.2 TSI DSG 18
BMW i8 20
Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI DSG 22
Mercedes-Benz E 350 BlueTec 9G-Tronic T-modell és Mercedes-Benz ML 350 BlueTec 24

Használt autó

Kia szabadidő-autók 16

Tuning

Hírek, újdonságok 26

Tanácsadó

Guminyomásjelző utólag 28

Sport

Hírek, eredmények 34
Rali-világbajnokság: Monte-Carlo 36
Formula-1: Csapatbemutatók, tesztek 38

RÖVIDEN

Ultratakarékos

Az új Opel Corsa 1.3 CDTI ecoFLEX nemcsak a legtakarékosabb Corsa, hanem egyben **A LEGKISEBB ÉTVÁGYÚ AUTÓ AZ OPEL PALETTÁJÁN.** A 95 lóerős dízelmotor és a harmadik



generációs Easytronic váltó kombinációja 3,1 literes átlagfogyasztást „eredményez". A friss váltó az Opel ígérete szerint finomabban és gyorsabban kapcsol elődjénél.

Fokozásként

A Lamborghini hamarosan bemutatja az Aventador Super Veloce verzióját, amely az eddigi legerősebb modellje



lesz a márkának - a „bázis" Aventador (képünkön) 700 lóerős. Az újdonság esetében nem csak az izmosabb V12-es motor lesz az újdonság, ugyanis **HATÉKONYABB AERODINAMIKÁVAL ÉS SZÁMOS SÚLYCSÖKKENTŐ MEGOLDÁSSAL ÉRKEZIK.**

Tigrisorr

MEGÚJULVA FOLYTATJA PÁLYAFUTÁSÁT A KIA PICANTO. A dél-koreai miniautó a márka nagyobb modelljeiére hajazó hűtőmaszkot és átrajzolt lökhárítókat kap, a beltérben pedig az új multimédiás fejegység és



a friss kárpitok jelzik, hogy a faceliftes modellel van dolgunk.



Csípős falat

Negyven évvel azután, hogy a Ferrari leleplezte első középmotoros, V8-as modelljét a 308 GTB képében, a maranellói cég bemutatta a 488 GTB-t, mely a 458 Italia utóda. A 488 GTB legnagyobb újdonsága a felmenőhöz képest, hogy a 4,5 literes szívómotort turbós erőmű váltotta, méghozzá annak a V8-asnak az átdolgozott kiadása, amely a California T-t vagy a Maserati Quattroporte GTS-t is hajtja. A 3,9 literes V8-as 670 lóerőt és 760 Nm-t (hetedik fokozatban) termel, vagyis kereken 100 lóerővel nagyobb csúcsteljesítménnyel és 220 Nm-rel több nyomatékkal kell megbirkóznia a hátsó kerekeknek. A Ferrari egyébként nagyon fogadkozik, hogy a gázreakciók semmivel sem rosszabbak, mint az atmoszferikus motornál, illetve a hangélmény sem szenved csorbát - utóbbi már csak azért is elképzelhető, mert a blokk maximális fordulatszáma meghaladja a 8000-et. A modell menetteljesítményei természetesen letaglózók, a 330 km/óra feletti végsebesség mellett a 3,0 másodperces 0-100-as, vagy a 8,3 szekundumos 0-200-as sprint is elképesztő. Ugyanakkor az is nagy szó, hogy a fioranói tesztpályán 1:23-as köridő került a 488 GTB neve mellé, ami pontosan azonos a 740 lóerős, orrmotoros F12berlinetta „szintidejével". Ebben nyilvánvalóan szerepe van a korábbinál hatékonyabb hétfokozatú duplakuplungos váltónak, a csökkentett légellenállásnak és persze az aktív légterelőknek - utóbbiak miatt 50%-kal (!) nőtt a leszorítóerő.

Az újdonságból kabrió változat is érkezik majd Spider néven



A turbómotor extra hűtésigénye miatt méretes „kopoltyúkat" vágtak az ajtók mögé







Trónkövetelő?

A Genfi Autószalonon ünnepli hivatalos premierjét az új Opel Corsa OPC. A modell 1,6 literes turbómotorja 207 lóerőt és 280 Nm-es csúcsnyomatékot teljesít, ami roppant fürgévé teszi a kis méregzsákot (0-100: 6,8 s; végsebesség: 230 km/óra). A látványos harci díszbe öltöztetett újdonság máris feltűnt az Opel hazai árlistájában: az indulóár 5 653 000 forint, míg az extralistán 699 000 forintos csomagban sperrdiffit és Brembo fékrendszert is találunk.







Feltárult a belső



A Skoda nyilvánosságra hozta az első hivatalos képet az új generációs Superb belteréről. A modell továbbra is a konzervatív, elegáns stílust képviseli, ugyanakkor a gyártó szerint szebb anyagok és igényesebb kidolgozás fogadják majd az utasokat. A cseh zászlóshajó nagy fórja, a hatalmas lábtér megmarad, dacára annak, hogy a főleg kompakt modelleknél alkalmazott MQB-platformra épül.

Modernebb hatású a volán és a középkonzol az új Superbben

PROMÓCIÓ

Volvo V60 Cross Country

1997-ben, amikor a Volvo a prémiummárkák közül elsőként mutatta be sikeres kombijának emelt hasmagasságú változatát, senki nem tudta megjósolni a crossover koncepció jövőbeli sikerét. A Cross Country márkanév mára dicső múltra tekint vissza, és ehhez az örökséghez csatlakozik most a V60 Cross Country, melyben már megjelennek a Volvo új, kategóriaelső négyhengeres Drive-E benzin- és dízelmotorjai. Ezek várhatóan az elsőkerékhajtású változatokba kerülnek, míg az összkerékhajtású modellek a már jól bevált, öthengeres dízel hajtásláncal lesznek elérhetők. A Volvo skandináv öröksége, illetve a természet és a kalandok őszinte szeretete egyesül a tavasztól rendelhető V60 Cross Countryban. Egy sportos, mégis kényelmes vezetési élmény a végtelen felfedezésének szabadságával.

RÖVIDEN

Viszlát, hölgyeim!

A soron következő Sanghaji Autószalonon már nem lesznek lengén öltözött hostessek a standokon - minderről a kínai Erkölcsi Fejlődésért Hivatal döntött. A döntéshozók szerint



A FALATNYI RUHADARABOKAT VISELŐ HÖLGYEKNEK „KÁROS A TÁRSADALMI HATÁSUK” így semmi keresnivalójuk egy autós seregszemlén.

Kínos eset

A SUZUKI BRIT FORGALMAZÓJA LEÁLLÍTOTTA A CELERIO MINI FORGALMAZÁSÁT, miután az Autocar magazin féktesztje során két Celerióban is a



nagy sebességről való lassítás vizsgálatánál a fékhatás teljes hiányával szembesültek a vezetők. A hírek szerint csak az európai piacra szánt, azaz Thaiföldön összeszerelt,

jobbkormányos autókkal van probléma.

Istennő

IDÉN ÜNNEPLI A CITROËN AZ ELSŐ DS PREMIERJÉNEK 60. ÉVFORDULÓJÁT. Az 1955-ös DS sikerét jól mu-



tatja, hogy premierje napján 12 ezer megrendelés futott be a modellre. A Citroën május 22-23-án, a franciaországi Montlhéryben világtalálkozót szervez, ahová 700 veterán DS-t várnak.



Új főszereplő?





472 literes a Kadjar csomagtere

Nagybetűs sportkocsi





A nemzetközi szaksajtóban már régóta lehetett hallani pletykákat arról, hogy a Porsche egy új csúcsmodellel koronázza meg a Boxster/Cayman sorozatot. Az újdonság nem más, mint a Cayman GT4-es, mely a klasszikus sportkocsiépítés elveit követi, hiszen pörgős szívómotor hajtja a hátsó kerekeket, míg az erőátvitelről hatgangos manuális váltó gondoskodik. A 3,8 literes, 385 lóerős, boxer „hatos” erőforrás jóvoltából 4,4 másodperc alatt katapultálja vezetőt és utasát 100-ra a GT4-es, a száguldás pedig egészen 295 km/óráig tarthat. A modell nem csak a nyers erő szempontjából érdekes, hiszen aktív váltótartó bakokkal és 30 mm-rel ültetett futóművel érkezik, de az extralista olyan „csemegéket” is tartogat, mint a kerámia féktárcsák, vagy a teljes egészében karbonból készült ülések.





Miután Európában minden ötödik, újonnan eladott autó a crossoverek szegmensébe tartozik, a Renault tovább erősíti jelenlétét a szegmensben, így előrukkoltak a Captur nagytestvérével, melytől komoly értékesítési sikereket várnak. A Kadjar névre keresztelt modell Európában eladásra kerülő kivitelei a spanyolországi Palenciából gördülnek majd ki, de hamarosan megkezdődik a gyártás Kínában is, ezzel pedig az újdonság az első Renault, mely az ázsiai országban készül. A júniusban hazánkba érkező Kadjar egyébként igen szoros rokonságot ápol a Nissan Qashqaijal és X-Traillel, a CFM padlólemez mellett az opciós összkerékhajtási rendszer és a motorpaletta (vélhetően 1,2-es benzines turbómotor és 1.6 dCi) is azonos. A 4,45 méter hosszú újdonság esetében tisztességes terepképességeket ígér a Renault, ezt alátámasztják a 190 mm-es hasmagasság, mellett a 18 és 25 fokos terepszögek, ugyanakkor a városban sem lesz elveszett a modell a mindössze 10,7 méteres fordulókör miatt. Ami a felszereltséget illeti, a legújabb R-Link 2 multimédiás rendszer mellett 1,4 m^2-es panorámatető, vagy full-LED-es fényszóró is választható az extralistáról.

Fő az egyediség

A legtöbb piacon még csak most kezdődik meg a BMW X5/X6 M friss generációjának forgalmazása, a gyártó máris M Performance kiegészítőket egész sorát teszi elérhetővé a modellpároshoz. A sportos megjelenését még tovább hangsúlyozó kiegészítők palettáján többek között az egyedi oldalsó légbeömlők, az első kerékívek mögötti légkivezető-nyílások illetve a kézzel készített karbon visszapillantó-házak szerepelnek, sőt a BMW M logó három jellegzetes színét viselő matricacsíkokkal is fel lehet dobni a külsőt. A hangulatot tovább fokozzák a beltér karbon kiegészítői, a díszlécek vagy a váltó előválasztó karjának betétje.





Egy bitang hibrid Kínából

A kínai BYD legújabb modellje a Tang szabadidő-autó, mely vetített kijelzős műszerfallal és számos, kínai autókban eddig nem látott műszaki megoldással büszkélkedhet. A kizárólag hibrid hajtással (plug-in) elérhető Tang bázismodellje sem gyenge 305 lóerős rendszerteljesítményével (2,0 literes benzines turbómotor és villanymotor), ugyanakkor 298 darabos kisszériában 505 lóerős verzió is lesz belőle, melyben két villanymotort találunk. Utóbbi változat természetesen elképesztően gyors, ugyanis 4,4 másodperc alatt éri el álló helyzetből a 100 km/órás sebességet. Mindkét modellben közös, hogy a 18 kWh-s vas-foszfát akkumulátorcsomag jóvoltából 80 kilométert képesek megtenni tisztán elektromosan.



A legizmosabb kínai hibridautó a vadonatúj BYD Tang

Ízelítő

Új tanulmányautót prezentál a Mitsubishi a márciusban nyíló Genfi Autószalonon. A friss modell nem más, mint egy sportos küllemű szabadidő-autó, amely plug-in hibrid hajtással büszkélkedhet. A japán gyártó annyit már elárult a technikáról, hogy a szintén „konnektoros" hibrid Outlander PHEV-vel ellentétben a nóvum kétkerékhajtással rendelkezik.



Búcsú gyanánt

Az év végén gördül ki az utolsó Land Rover Defender a solihulli gyáregységből, utána vélhetően Indiában még pár évig gyártásban marad a legendás modell. A hamarosan esedékes búcsú jegyében a Land Rover egy érdekes kiállítást nyitott meg a brit üzemben: felépítették az első, 1948-as Defender gyártósorának mását, ahol az eredeti autók mellett a korabeli gyártástechnológiával is megismerkedhetnek a látogatók.



Csináld magad!

A Chevrolet bejelentette, hogy márciusban újraindítja Engine Building Experience programját, melynek keretében a Corvette Z06-os vásárlói részt vesznek az autójukba kerülő motor összeszerelésében. Vagyis az 5000 dollárba kerülő egynapos élmény során a tulaj nemcsak ott lehet a motor születésénél, hanem szakember segítségével egyes müveleteket maga végezhet el. Miután a motor elkészült, a szerencsés vásárló végignézheti, ahogy az erőforrást „házasítják" az autóval, amelyet aztán pár nap múlva át is vehet a kereskedőjétől.



HIRDETÉS



RÖVIDEN

Villanyerővel

A Nissan megerősítette, hogy az új generációs GT-R (R36) esetében hibrid hajtás mellett döntöttek.



Az egyelőre titok, hogy milyen benzinmotor hajtja majd az újdonságot,

de annyit már tudunk, hogy a Nissan a jelenlegi GT-R-hez hasonlóan (képünkön), **HŰ MARAD AZ ÖSSZKERÉKHAJTÁSHOZ,** a 2+2 üléses karosszériához és az orr-középmotoros elrendezéshez.

Kiszivárgott!

Újabb modellel bővül tavasztól a McLaren kínálata: a 675LT modell esetében a számok a 675 lóerős, V8-as ikerturbós motorra, míg az „LT"



a márkánál komoly hagyományokkal rendelkező long tail, azaz „hosszú farú" kialakításra utalnak. **AZ ÚJDONSÁG A 650S (KÉPÜNKÖN) ALAPJAIRA ÉPÜL,** ám annál jóval puritánabb, pályaorientáltabb típusnak ígérkezik.

HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémesztergályos mester

VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS

Az Alfától a Zastaváig.

1201 Budapest, Vörösmarty u. 47.
Telefon: 283-2183

ALAPÍTVA 1971-BEN.



Sportputtonyos

A VW Golf GTD 1982 óta íródó történetében ez az első alkalom, hogy a wolfsburgiak kombi változatot készítenek a modellből. Az új Golf GTD Variantban – akárcsak a „normál" GTD-ben – a 2,0 literes dízelmotor 184 lóerőt és 380 Nm-es nyomatékot produkál, ami 7,9 másodperces gyorsulásra „elegendő" – ezek az értékek teljesen pariban vannak a két nagy ellenfének tekinthető Focus ST és Peugeot 308 GT dízel sportkombi adataival. A típus természetesen az izmos motor és a kötelező optikai tuning mellett sportfutóművel (-15 mm) és gazdag felszereltséggel érkezik (széria többek között a xenon fényszóró). A gyári adatok szerint 4,4 liter a GTD Variant átlagfogyasztása.



Számot vettettek



A Volvo Cars nyilvánosságra hozta 2014-es értékesítési eredményeit. A svéd gyártó tavaly 465 ezer autót szállított ki ügyfeleinek, ami 8,9%-kal múlja felül a 2013-as eredményeket. Miközben 2013-ban még az Egyesült Államok volt a Volvo legnagyobb piaca, addig 2014-ben már Kínáé volt az elsőség, a 81 ezer darabos értékesítési volumen 32,8%-os növekedésnek felel meg. Ami a modellmixet illeti, tavaly is az XC60-as volt a márka legnagyobb példányszámban eladott autója (137 ezer db), amit a V40-es és S60-as modellek követtek a sorban. Külön érdekesség, hogy az XC60-as (képünkön) iránti kereslet 20%-kal nőtt 2014-ben a 2013-ashoz évhez képest.

Régi-új néven

Márciusban, a Genfi Autószalonon mutatkozik be az új Hyundai Tucson, melyről a gyártó nyilvánosságra hozta az első grafikát. Az ix35-ös helyébe lépő kompakt szabadidő-autó formatervét – ahogy Peter Schreyer, a Hyundai vezető formatervezője mondja – „lendületes felületkialakítás, merész arányok, éles törésvonalak és ami a legfontosabb, a márkára jellemző, hatszögletű hűtőmaszk határozzák meg".



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

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

Belevaló gyerek!

A háromesztendős Collin Earl igazán büszke lehet édesanyjára, Maressára, az ő fejéből pattant ki ugyanis az ötlet, hogy Batmanmániás kisfiát és édesapját, az ugyancsak Batman-rajongó Josht egy igazán különleges járművel lepje meg. A Batmobile babakocsit Tim Baker díszlettervező és csapata hat nap alatt készítette el.





Dolgozói összefogás

A Volánbusz Zrt. dolgozói immár harmadik éve segítik a SOTE I. sz. Gyermekgyógyászati Klinika Újszülött- és Csecsemősebészeti Osztályának működését. Idén az adományaikból négy monitorizáló készülék és öt légzésfigyelő beszerzésére nyílt lehetőség. A monitorok folyamatosan érzékelik a beteg babák vérkeringését, ennek révén a szervek oxigénellátottságát és a szívverést. Ha a csecsemő állapotában rosszabbodás áll be, azonnal riasztanak, és ezzel megelőzhető az állapotuk hirtelen romlása és a tartós egészségkárosodás. Ezeket a műszereket a súlyosabb állapotú, illetve frissen operált gyermekek tartós megfigyelésére használják.

HIRDETÉS



* Az ajánlat a vadonatúj XC90-re és a V40, V40CC bizonyos változataira nem vonatkozik. Részletekért látogasson el a volvocars.hu oldalra. Az ajánlat a 2015. március 31-ig megrendelt autókra él. A Volvo modellek átlagfogyasztása 3,4-8,9 l/100 km, CO2 kibocsátása pedig 88-208 g/km között.

SportTagozat

Hétköznapi használatra is alkalmas, élvezetes sport(os) kocsi az ST. Vagány a középen kivezetett kipufogócső

A mezei Focus után az ST sportmodellt is felfrissítette a Ford, melyet megszállt az erő sötét oldala.

Az ígéretek szeint 2020-ig nem kevesebb, mint tizenkét új sport(os)kocsival lép piacra a Ford. Fejlesztésüket az amerikai SVT, az európai Team RS és a versenysportért felelős Ford Racing egységekből újonnan létrehozott Ford Performance „globális tuningcég" végzi. A Fiesta ST és a megújult Focus ST modelleket már ez a csapat vette kezelésbe, besorolásukat tekintve pedig ezek az első, úgynevezett Enhanced Technology (továbbfejlesztett technológia) osztályba tartoznak. Ezen felül lesznek még a High Performance Cars (nagy teljesítményű autók, pl. Focus RS vagy Mustang GT) és az Ultra High Performance Cars (ultranagy teljesítményű autók, pl. F-150 Raptor, Mustang Shelby GT350R vagy Ford GT) kategóriák.

Akárcsak a második és harmadik generáció, úgy a megújult Focus ST is ötajtós ferdehátú és kombi karosszériával készül, ám a 2.0 EcoBoost turbós benzines mellett most először dízelmotorral is választható: az áttervezett szívórendszer, a sportkipufogó és a módosított vezérlőelektronika jóvoltából a 2,0 literes TDCi 185 lóerőt és 400 Nm-t teljesít! Kezdetben sem vakarózik, de igazán 1800-as fordulattól ad bele apait-anyait, intenzíven húz és keményen meglódítja a kocsit. A százas sprintet 8,1 illetve 8,3 másodperc alatt letudja a ferdehátú és a kombi, ráadásul négyhengeres dízelhez képest még a motorhang is egészen sportos: gyorsításkor mélyen hörög az ST. Igaz, a gyári mérnök később elárulta, hogy ebben azért van egy trükk, mivel az audiorendszeren keresztül sugározzák a rock n' rollt. Három hónapig dolgoztak azon, hogy a gázolajos kerregését elnyomó és a lelkesítő frekvenciákat kiemelő hanghatás soha ne tűnjön mesterkéltnek. Sikerült! A hatfokozatú váltó rövid utakon és pontosan kapcsolható, bár az ideális áttételezés és a motor nyomatékossága miatt viszonylag ritkán kell használni – automata viszont felárért sem rendelhető.



Kiegészítő műszerek: olajhőmérséklet, turbónyomás, olajnyomás

A dízel sem rossz, de a benzines az igazi

A Recaro sportülésekben valamivel magasabban trónolok, mint szeretnék, a masszív oldaltámaszok pedig még az én átlagos testalkatomhoz is passzentosak. Ugyanakkor ka-



BEMUTATÓ FORD FOCUS RS

Összkerekes vadló

Fronthajtás helyett meglepetésre „összkerekesként" debütált a vadonatúj, harmadik generációs Focus RS!

Nem lehetett egyszerű a designerek feladata, hogy a 2009-es elődmodell bombázó formájára rátegyenek még egy lapáttal. Már csak azért sem, mert eleve hátrányból indultak, hiszen a korábbi hárommal ellentétben az új Focus RS ötajtós. Sikerrel vették az akadályt, az agresszív spoilerekkel, látványos légbeömlő nyílásokkal, méretes hátsó szárnnyal, valamint a diffúzorba integrált két jókora kidörgövel és ködzáró fénnyel telivér utcai versenyautónak látszik. Sajnos az ajtókkal szemben a hengerek száma



A színes betétekkel látványosak a szigorúan tartó Recaro ülések



Kétféle karosszéria és motor, összeszedettebb formaterv

nyarban nagyra értékelem, hogy szigorúan tartanak. Az alján csapott, háromküllős multifunkciós sportkormány jó fogású, csak az átmérője lehetne kisebb. Az áttételezése viszont baromi közvetlen, mindössze 1,8-at fordul ütközéstől ütközésig – ennek persze megvan az a hátulütője, hogy a 12,4 méteres fordulókör egy kamionéval vetekszik. A szervorásegítés immár elektromos, melynek programozását (260 paraméter) nagyon eltalálták a mérnökök: sportosan feszes és megfelelő visszajelzésekkel szolgál. Így aztán magabiztosan támadhatjuk a kanyarokat, az ST pedig precízen követi a kormánymozdulatokat és agilisan veti rá magát az ívekre. A fékekre sem lehet panasz, vagy ha mégis, akkor a feláras 19 colos alufelnik mellé 320 helyett 335 mm átmérőjű féktárcsák dukálnak.

A sportfutóműnél új első rugókat és elöl-hátul feszesebb lengéscsillapítókat vetettek be, úgyhogy sokáig határozottan fogja az utat és stabilan fordul a kocsi. A kanyarokban elektronikus nyomatékvektor-szabályzás is segíti a tapadást, de forszírozott tempónál az orrnehéz dízel ST alulkormányzottá válik. Ám elég a menetstabilizáló rendszert sport üzemmódba állítani, vagy teljesen kikapcsolni, s ha terhelésváltással (hirtelen gázelvétel vagy fékezés) provokáljuk, a feneke is szépen megindul, visszaterelve az elejét a kanyarívre.

A Focus ST vezetése az egyik legszórakoztatóbb a kategóriában, csakhogy a dízelmotor inkább az izmos túraautós jelleget, semmint a sportkocsis karaktert domborítja ki. Ehhez jól passzol a praktikus kombi karosszéria, a futómű sem betonkemény, és a széria start-stop rendszerrel takarékos is az autó – azért a 4,2 helyett reálisabb 6-7 liter körüli átlagfogyasztással számolni. A korábbinál jobban áttekinthető a műszerfal és a hangvezérléssel is utasítható Sync 2 navigációs és multimédiás rendszer 8 colos érintőképernyőjével a kezelés is egyszerűbbé vált. A biztonságot pedig számos modern vezetőtámogató berendezés szavatolja: városi koccanásgátló, holttérfigyelés, sávelhagyásra figyelmeztetés és sávtartó asszisztens, táblafelismerés, fáradtságfigyelés, automata fényszóróvezérlés, keresztirányú forgalomfigyelés, valamint programozható Ford MyKey pótkulcsok.

Habár a benzinmotornál csupán a fogyasztáscsökkentő start-stop rendszer jelent újdonságot, akik az élményautót keresik a Focus ST-ben, továbbra is erre voksoljanak! Élénken veszi a gázadásokat és lendületesen pörög fel a „kétezres" EcoBoost, miközben 250 lóerős és 360 Nm-es teljesítményével élvezetesen gyorsítja a kocsit – hosszan kihúzatva a motorhang karcos és érces ugyan, de lehetne harsányabb is. Jó, hogy a váltót is intenzívebben lehet használni, és az ideálisabb súlyelosztás miatt egyszerre semlegesebb és némi provokálásra játékosabb is a benzines ST. A hegyi szerpentinen megkergetve ez tényleg képes széles mosolyt csalni a vezető arcára.

TZZS

FORD FOCUS ST	2.0 EcoBoost	2.0 TDCi
Összlökettérfogat (cm³):	2000	1997
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	184/250/5500	136/185/3500
Max. forgatónyomaték (Nm/min):	360/2000-4500	400/2000-2750
Sebességváltó:	6 man.	6 man.
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4362/1823/1471	(4563/1823/1486*)
Tengelytáv (mm):	2648	
Nyomtáv elöl/hátul (mm):	1550-1560/1534-1544	
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1437/588 (1461/564*)	1464/561 (1488/537*)
Csomagtér (l):	363/1262	(490/1516*)
Üzemanyagtank (l):	62	60
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	6,5 (6,7*)	8,1 (8,3*)
Maximális sebesség (km/h):	248 (248*)	217 (217*)
Gyári átlagfogyasztás (l/100 km):	8,8/5,7/6,8 (8,8/5,7/6,8*)	5,0/3,8/4,2 (5,0/3,8/4,2*)
CO_2-kibocsátás (g/km):	159 (159*)	110 (110*)
Alapár (Ft):	8 585 000 (8 825 000*)	8 225 000 (8 465 000*)

*Zárójelben a kombi változat adatai.

csökkent, ötről négyre. A Mustang 2,3 literes, alumíniumblokkos EcoBoost motorját alaposan átdolgozták, például kis tehetetlenségű, kettős megfúvású turbófeltöltőt alkalmaztak nagyobb sűrítőkerékkel és a töltőlevegő-hűtő méretét is megnövelték. Ezenkívül a szívónyílás kisebb ellenállású, míg a nagy furatú sportkipufogó csövében elektronikus vezérlésű szelep segít az ellennyomás és a kipufogózajok kiegyensúlyozásában – sportosan mély, morgós, durrogós, ropogós hangzást ígérnek. A 6800-as fordulatig pörgethető motorhoz megerősített hatfokozatú manuális váltót illesztettek, a 320 lóerő fölötti teljesítmény és a várhatóan 434 Nm-nél combosabb nyomaték pedig dinamikus nyomatékvektor-szabályzással kiegészített összkerékhajtáson keresztül jut az útra: a hátsó hajtómű mindkét oldalán elhelyezett, elektronikus vezérlésű tengelykapcsolók nem csupán a tengelyek között osztják el a nyomatékot (max. 70% kerülhet hátra), hanem hátul kerekenként is. A Focus ST-hez képest merevebbek a felfüggesztések bekötési pontjai és a stabilizátorrudak, feszesebb rugókat és gombnyomásra állítható keménységű lengéscsillapítókat (utcai és versenypályás üzemmód) használtak. A 19 colos RS alufelnikre pedig a 235/35-ös Michelin Pilot Super Sport helyett opcióként Pilot Sport Cup 2 vágott slick gumik is kérhetők. Így a Focus RS elismerésre méltó, 1 g-s keresztgyorsulásra képes, de a Ford állítása szerint driftelni is lehet vele!



A fejlesztésben a Gymkhana-sztár, Ken Block is részt vett

A kormányváltás értelme

Mindenki rácsodálkozott az új 308-as kis átmérőjű volánjára, de a GT változat alapján kijelenthetjük: volt értelme a változásnak.

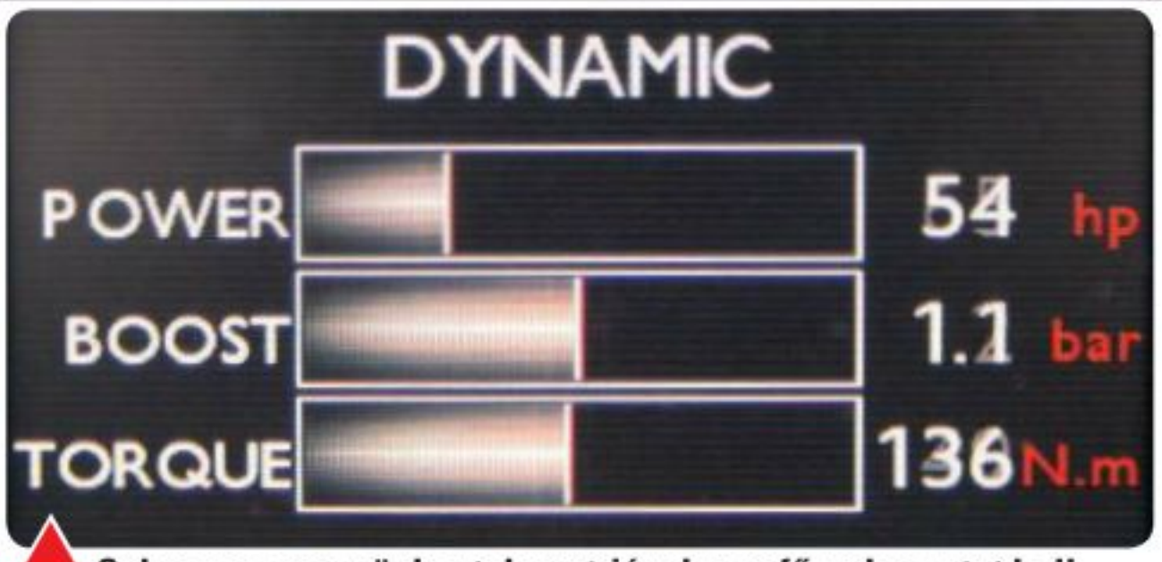


Nem tolakodik a sportosságával a 308 GT, de azért látszik rajta, hogy nem hétköznapi darab

A Peugeot számára természetes, hogy az igazi forró ferdehátú változat érkezése előtt egy túraautónak mondott nagy teljesítményű változattal bővíti a 308-as kínálatát. A legújabb szereposztás alapján konszernen belül a Citroën készíti a különleges autókat, a Peugeot dolga pedig az összes többi vetélytárssal való konkurálás, a normál és prémium-gyártók egyaránt. Utóbbiak miatt nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a köztes teljesítménylépcsőt, ami a hétköznapi autók és a forró ferdehátúak között létezik. Arról nem is beszélve, hogy a francia kompaktot túlnyomórészt a két leggazdagabb felszereltséggel vásárolják, azaz a piaci igények is azt igazolják, hogy kell a Féline sportos alternatívájaként létező GT-szint.

Sportos, de még nem kemény

Igazából attól drágább ez a modell, hogy erősebb motorokat is kap a kedves ügyfél a sportos körítés mellé. Utóbbit nem vitték túlzásba, a szem először a különleges megjelenésű 18 colos felniken akad meg, az áttervezett lökhárítókat legfeljebb csak a hozzáértők szúrják majd ki, ahogy a kétoldali, téglalap alakú kipufogóvégződés se mond sokat. Az ajtót feltárva már könnyebben megy a beazonosítás, hiszen alapáron is piros díszvarrással megbolondított alcantara kár-



Sokra nem megyünk a telemetriával, a sofőrnek az utat kell néznie, az utasnak meg messze van a kijelző

Kétszáz lóerő környékén nyer értelmet, miért is kell a kis átmérőjű kormány. Rögtön sportosabb érzés az autó terelgetése



i NEM CSÚCS A GT

Ősszel jön a GTi



Csak ideiglenes jelleggel koronázza meg a 308-as sorozatot a GT-változat, hiszen még az idén bemutatkozik a GTi modell. Nagy újdonságra nem számíthatunk, hiszen a 2013-as Frankfurti Autószalonon kiállított 308 R tanulmány már igen közel állt ahhoz az autóhoz, amely várhatóan a jövő év elején kerül majd a kereskedésekbe. AZ 1,6 LITERES, BENZINES TURBÓMOTOR TELJESÍTMÉNYÉT 270 LÓERŐRE NÖVELIK, a karosszéria átalakítása nem szorítkozik csak a műanyag elemekre, de az oldalfalat is alaposan kiszélesítik, hogy elférjenek a hatalmas kerekek. A felfüggesztést még sportosabbra hangolják, a hasmagasságot 26 mm-rel csökkentik, és a hatfokozatú kézi váltóhoz mechanikus önzáró differenciálművet is kap majd a franciák forró ferdehátúja.





Ha fontos nekünk a hátul utazó, kérjük inkább a kombit



Piros díszvarrás az ülésen, a széria alcantara kárpit esetén is

pitos sportüléseket látunk az első sorban, és a szintén piros cérnával feldobott sportkormány küllőjén is ott látjuk a GT-logót. A váltókar mellett elhelyezett Sport kapcsoló nem újdonság a háromhengeres turbómotor megjelenése óta, itt azonban többet tud: a hangszórók segítségével teszik hallhatóvá és izgalmasabbá a motorhangot. Eltérő karaktere lesz a digitális ráadás után a benzin- és a dízelmotornak, álló helyzetben próbálva a dízel tűnik izgalmasabbnak, de menet közben már a benzines szintetikus hangja sokkal jobban eltalált.

Az egyik 19, a másik egy híján 20

Ez persze szubjektív érzés, és nem is annyira az eltérő üzemanyagok és motorműködés következménye, hanem onnan jön, hogy hiába GT mindkettő, alapvetően eltérő a benzin- és dízelmotoros változat. Az 1,6 literes, négyhengeres turbómotort 6 fokozatú kézi kapcsolású váltóval adják, amelynél nem csak a Sport gomb lenyomása után lesz sportos a viselkedés, de elég egy visszakapcsolás és egy nagyobb gázadás ahhoz, hogy élvezzük a merevebb szilentekkel és rugókkal a feladatra felkészített futómű által jelentett előnyöket. A 2,0 literes BlueHDi dízel ezzel szemben csak hatfokozatú automatikus váltóval létezik, amelytől abszolút értelemben nem lesz lusta, de valahogy mégis ezt az érzést kelti az emberben. Nagyon gyorsan és finoman kapcsol a szerkezet, ha épp nem lenne elegendő a dízelmotor 400 Nm-es nyomatéka, az ember leszokik arról, hogy a kormányzáson és a pedálok kezelésén felül bele kéne avatkoznia a vezetésbe, hogy nem is teszi ezt. A menetpróbán az is növelte ezt a kontrasztot, hogy a benzinmotort a normál karosszériában próbáltam, a dízelt pedig SW csomagolásban – a kettő között nem csak a hátsó láb- és a csomagtér méretében van különbség, de tömegben is vagy 115 kg az eltérés. A benzines GT olyan autónak tűnik, amivel a szürke hétköznapokat egy-egy hegyi utakon tett kitérővel színessé tudja varázsolni, a dízelről pedig az volt a benyomás, hogy azzal akár több száz kilométert is képes az ember egy fenékkel megtenni, és nem csak nálunk, de akár Németországban is.

Persze olyan nincs, hogy egy autó hibátlan, ezért a célállomásra visszaérve elkezdtem valami buktatót keresni a GT-ben. Hát, túlságosan nagy eredményről nem számolhatok be, épp csak a különféle menetdinamikai grafikonokat tudom itt megemlíteni. Arról van szó, hogy Sport módba kapcsoláskor nemcsak a műszeregység megvilágítása vált pirosra, de a középső multifunkciós kijelzőn ilyenkor olyan érdekességeket tudhatunk meg, hogy éppen hány lóerőt használunk a haladáshoz, vagy egy nagyon szép grafikonon azt is nézhetjük, hogy épp mekkora (hossz- vagy keresztirányú) gyorsulást tapasztalunk. Ez eddig szép és jó, csak ha a sofőr ezeket az információkat nézi, akkor előbb-utóbb óhatatlanul leesik az útról, az utas pedig alig látja, mi történik, hiszen nem a központi nagy képernyőn jelenik meg az információ, hanem a sofőr előtt, a szélvédő tövében.

Szőrszálhasogatás helyett a piszkos anyagiakkal zárom az első vezetésről szóló beszámolót, a Peugeot szinte pontosan a vetélytársak szintjére lőtte be a 308-as GT-t. Az árlistákat böngészve találunk ugyan olcsóbb meg drágább vetélytársakat is, de a felszereltséget és alapvető tulajdonságokat (karosszéria, váltó) is figyelembe véve a piaci átlagot kell fizetni érte. A benzines egyébként több mint egymillió Ft-tal olcsóbb a dízelnél, míg a karosszériaváltozatok között bő negyedmillió Ft az eltérés.

LŐVEI GERGELY



Ideális utazóautó a dízelmotoros SW, és még a német autópályán is megállja a helyét



Különlegesek a 18 colos könnyűfém felnik

PEUGEOT 308 GT	1.6 THP 205	2.0 BlueHDi 180 EAT6
Összlökettérfogat (cm^3):	1598	1997
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó	S4/16 turbódízel
Max. telj. (kW/LE/perc):	151/205/6000	133/180/3750
Max. nyomaték (Nm/perc):	285/1750-4000	400/2000-2500
Hossz./szél./mag. (mm):	4253/1804/1457 (4585/1804/1471)	
Tengelytáv (mm):	2620 (2730)	
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1200/590 (1315/565)	1320/600 (1425/595)
Csomagtér (l):	420-1228 (610-1660)	
Üzemanyagtank (l):	53	
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	7,5 (7,6)	8,4 (8,6)
Max. sebesség (km/h):	235 (235)	220 (218)
Fogyasztás (l/100 km):	7,4/4,6/5,6 (7,6/4,8/5,8)	4,7/3,5/4 (4,8/3,7/4,1)
CO_2-kibocsátás (g/km):	130 (134)	103 (107)
Alapár (Ft):	7 500 000 (7 780 000)	8 575 000 (8 855 000)

Zárójelben az SW kombi adatai.

Formajavulás

Teljes körű modernizáláson esett át a Honda CR-V, az újítások között kilencfokozatú automata váltó és dupla turbós dízelmotor is szerepel.



Szélesebbnek mutatja az autót az átrajzolt frontrész

A downsizing él és virul, amire a frissített CR-V is jó példa, hiszen a Honda nyugdíjazta a méltán népszerű 2,2-es dízelmotort, amely átadta helyét az 1,6-os i-DTEC új, dupla turbós változatának. A számok önmagukért beszélnek, hiszen a 6%-os teljesítménynövekedés mellett 11%-kal sikerült csökkenteni a fogyasztást, ami egészen pontosan 160 lóerőt és 4,9 literes átlagot jelent (manális váltóval). A menetpróbán ugyan nem tudtuk utóbbi értéket reprodukálni, azt merem állítani, hogy alig hat liter fölötti fogyasztással számolhatunk a gyakorlatban, ami meglehetősen jó érték egy összkerékhajtású (alap a 160 lovas dízelnél), magasépítésű szabadidő-autótól. Ennél is meggyőzőbb azonban a hangszigetelés (extra hangelnyelő anyagokat építettek az oszlopokhoz és az ajtókhoz), és a motor karaktere. A 350 Nm-es nyomaték lineárisan érkezik meg, alapjárati gyengélkedésről szó sincs, mindezért pedig a dupla turbós feltöltés felel. A motorhoz remekül passzol az új kilencfokozatú automata váltó (felára 500 000 forint), mely gyorsan és jó ütemben kapcsolgat. Érdekes, hogy a korábbi ötgangos automata utolsó fokozata „rövidebb", mint az új esetében a hetedik, ami jól érzékelteti, hogy autópályán egészen alacsony fordulaton dolgozik az aggregát, 130-nál kilencedikben 2000-et fordul a főtengely. Az új váltó már a következetes könnyűépítés jegyében készült, az említett ötfokozatúnál 35 kg-mal kevesebbet nyom a mérlegen. A csupa pozitív tulajdonság után meglepő, hogy ez a váltó a



A design és az anyaghasználat terén is lenne hova fejlődnie a belsőnek

TESZT HONDA CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC

Elment az étvágya

A Honda 1,6-os dízele nem csak laboratóriumi körülmények között takarékos, a Civic Tourer esetében 4,9 literes teszt-átlagot regisztráltunk!



A Tourer 24 centivel hosszabb az ötajtósnál, a tengelytáv azonos

Bár az aktuális Civic a küllemét tekintve kissé megosztó, meg kell hagyni, hogy a hajtáslánc területén nehéz belekötni. Feltéve, ha az 1,6-os i-DTEC egységről beszélünk. A 120 lóerős gázolajos gyakorlatilag minden olyan tulajdonsággal rendelkezik, amitől egy dízel kitűnő lehet: bemelegedve egészen csendes, a 300 Nm-es nyomaték révén acélosan húz, és turbólyukról gyakorlatilag nem is beszélhetünk. No meg itt van a fogyasztás is. Téli hidegben, vegyes körülmények között (50% vá-





120 lóerős, 1,6-os dízelhez, vagy a 2,0 literes, 155 lóerős i-VTEC benzinmotorhoz nem rendelhető.

Finom működés, múltidéző belső

Az új motor és váltó mellett a közvetlenebb kormányzás (8%-kal direktebb) és az alaposan átdolgozott futómű is alaposan közrejátszik abban, hogy a CR-V a kategória egyik legagilisebb darabja. Az új szilentblokkok és lengéscsillapítók mellett az elöl-hátul 15 mm-rel szélesebb nyomtáv és fél fokkal nagyobb kerékdőlési szög eredménye, hogy magasépítésű autóhoz mérten minimális az oldaldőlés, miközben a rugózási komfortot sem érheti különösebb kritika. Ha már a kényelemnél tartunk, azt azért meg kell jegyezni, hogy bármennyire is tágas és praktikus a CR-V, az első ülőlapok rövidek. Amellett sem mehetünk el szó nélkül, hogy a belső design már most idejétmúlt a konkurensekéhez képest. Mondom ezt annak ellenére, hogy a CR-V egyik legnagyobb újdonsága a középkonzolon „trónoló", hétcolos érintőképernyővel rendelkező Honda Connect fedélzeti információs és szórakoztató elektronikai rendszer. A Honda Connect internetrádió vételére, Bluetooth-kapcsolatra és internetböngészésre egyaránt alkalmas, illetve műholdas navigációs rendszerrel is kiegészíthető, és megjeleníti a tolatókamera képét. Szintén új felszereltségi elem az i-ACC intelligens sebességrögzítő. Míg a „hagyományos" adaptív tempomat (ACC) a vezető által előre meghatározott távolságot tartja a követett járműhöz viszonyítva, és csak akkor kezd lassítani, amikor a manővert már szinte teljesen végrehajtották, az i-ACC a mellettünk lévő forgalmi sávokat is figyeli, és „becslést" készít arról, hogy valaki be akar-e jönni elénk. Ha igen, a rendszer finoman figyelmezteti a vezetőt, majd ha a távolság vészesen lecsökken, az autó magától fékez.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

HONDA-TERVEK

Menetrend

Sűrű éve lesz a Hondának 2015-ben: a CR-V hazai premierje után nem sokkal megkezdődik a frissítésen átesett Civic forgalmazása, amelyből már A NYÁR FOLYAMÁN ELÉRHETŐ LESZ A RÉGÓTA VÁRT, TURBÓMOTOROS TYPE R SPORTVERZIÓ (képünkön).



Szintén az idei év újdonsága lesz a kompakt szabadidő-autók közé sorolható HR-V, illetve jön a teljesen új fejlesztésű, Japánban már kapható Jazz. Az év második felében érkezik a Honda „koronaékszere", az NSX, amely

hibrid hajtásával a sportkocsik kategóriájának egyik üde színfoltja.



Az új motor és váltó 65 kg-mal könnyebb a korábbi hajtásláncnál

CR-V	1.6 i-DTEC 4WD aut.
Összlökettérfogat:	1597 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 bi-turbó dízel
Max. teljesítmény:	118 kW (160 LE) 4000/perc
Max. nyomaték:	350 Nm 2000/perc
Hossz./szél./mag.:	4605/2096*/1685 mm
Tengelytáv:	2630 mm
Tömeg/teherbírás:	1658/542 kg
Csomagtér:	589/1669 l
Üzemanyagtank:	58 l
0-100 km/h:	10,0 s
Max. sebesség:	197 km/h
Fogyasztás:	5,6/4,8/5,1 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	134 g/km
Alapár:	9 689 000 Ft

* tükrökkel együtt



Remek vezetni a Civicet, de a belső designt szokni kell





A helykínálat jó, de az igazi poén a felhajtható ülőlap által nyert tér

ros, 50% országút és autópálya) 4,9 litert gurított le a torkán, ami több mint elismerésre méltó. A vezető szempontjából az is érdekes lehet, hogy 500 kilométert megyünk úgy, hogy az üzemanyag szintjelzője még nem éri el az 1/2-es osztást... Ha ehhez hozzávesszük a remek, hatgangos manuális sebességváltót és a viszonylag direkt kormányzást, tényleg nem hagy sok kétséget, hogy jó munkát végzett a Honda. Az origami módjára hajtogatható hátsó ülések és a gigászi, 624 literes csomagtartó miatt a családi autó szerepkörében is remekül helytáll. Két bökkenő van a modellel kapcsolatban, ez pedig a túlságosan magas üléspozíció és az „ízlelgetésre szoruló" vételár. Mivel a Civic üzemanyagtartályát a vezetőülés alá helyezték, 180 centis magasságú sofőr már úgy érzi, hogy a plafonban van a feje. Illetve itt van a 6 919 000 forintos árcédula, ami a teljesnek mondható alapfelszereltség ellenére sem versenyképes a legtöbb, hasonló motorizáltságú és méretű kombival szemben. MIK

Kia legény a gáton

Nem volt baj a Sorentóval, de azért javítottak a minőségérzeten és a térkínálaton is.

Manapság a nagy méretű szabadidő-autók kategóriájában a prémiumtermékek uralják a piacot, ennek megfelelően alakult át a Sorento harmadik generációja. Mivel az előddel nem volt gond, a padlólemez nem változott, épp csak a tengelytávolságot növelték meg, és immár több mint 50% a vázszerkezetben a nagyszilárdságú acél részaránya. Szóval minden maradt a régiben, leszámítva azt, hogy mindent megváltoztattak.

De ne az ellentmondásokkal törődjünk, hanem például a nagyon „állat" megjelenéssel: a hatalmas hűtőrács továbbra is a tigrisorrot mintázza, ezt farkasszemet idéző fényszórók övezik, és itt van még a tetőn a cápauszony-antenna is. A formából egyedül a hátsó tetőoszlop jellegzetes ívét tartották meg, egyébként barátságos óriássá alakult a 4,8 méter hosszú szabad-



Nincs központi kezelőszerv, de nem is kérik a prémiumfelárat. A minőségérzet rendben van

HASZNÁLT AUTÓ KIA SZABADIDŐ-AUTÓK

Minél újabb, annál jobb



A dél-koreai márka már bő 40 éve belevágott a terepjárós kalandba.

A Kia 1974-ben vásárolta fel az Asia Motors elnevezésű, terepjárókat gyártó vállalkozást, de csak a 90-es évek első felében készítette el első saját terepjáróját. A Sportage háromajtós, kabrió, ötajtós és nyújtott (csomagtér) karosszériával is elérhető volt. Egy ideig a Karmannál, Osnabrückben szerelték össze az Európába szánt modelleket, a típushibák azonban mind az európai, mind az ázsiai gyártású autóknál azonosak: a felrobbanó differenciálmű okozhat veszélyes helyzetet, a 2,0 literes turbódízelnél a hengerfej, az adagoló és a főtengely problémás, és akkor még itt vannak az elektronikai gondok. Az Asia (és egy évig Kia néven is forgalmazott) Rocsta olyan ritka, hogy nincsenek tapasztalatok vele kapcsolatban – ez a márka akkor tűnt el, amikor a Hyundai felvásárolta a Kiát. A második generációs, immár keresztmotoros Sportage már mentes az ilyen hajmeresztő



Állítható a pad, a jobb oldala billen előre a hátra beszállás könnyítésére



Csak rövid távon kényelmes a két hátsó ülés, amelyek felárasak

idő-autó. Van fekete alsó „védőborítás" a lökhárítókon az elengedhetetlen ezüstbetétekkel, továbbá króm minden mennyiségben.

A Kia valódi prémiumszintet hozott

Az utastérben megüti a prémiumtermékek színvonalát a minőségérzet. Ahová csak nyúlok, puha műanyaggal találkozok, a német ellenfelektől eltérően itt nem csak az első ajtókárpit felső része kap finom tapintású bevonatot, a második sorban is ezt tapasztalom. Az alapmodellekben hagyományos (két analóg óra között digitális kijelző) műszeregységgel szemez az ember, a gazdagon felszerelt Sorento esetében középen egy nagy monitor tájékoztat (alapvetően sebességmérő, középen az egyéb dolgok), amely mellett kis fordulatszámmérő és hűtőfolyadék-hőmérséklet/üzemanyagszint-mutató található. A kényelmi rendszerek testre szabását a középkonzolon található érintőképernyő (7 vagy 8 colos képátló) segítségével lehet végrehajtani, a vezetési segédeket (például távolságtartó tempomat) a kormány küllőin elhelyezett kapcsolókkal tudjuk szabályozni. Nem látni, de nagyon is érezni, hogy az előd-hez képest 250%-kal (!) növelték a zajcsillapító anyagok felületét, a tűzfalon lévő zajszigetelő burkolat pedig harmadával lett vastagabb.

Az utastér legnagyobb újdonsága a második üléssor, amely immár sínen tologatható, és a támlák dőlésszöge is állítható, a harmadik sorba beszállás megkönnyítésére a jobb oldali ülés előrecsúszik és -billen. Korábban ugyan nagyobb nyílást tett szabaddá a teljesen előrehajtható ülés, de annál nem volt állítható se a lábtér mérete, se a támla dőlésszöge. Mivel alapvetően ötszemélyesként használt autóról van szó, ahol szükség esetén a csomagtérben lévő üléseken is lehet még két embert szállítani, az előbbiek szempontjait helyezték előtérbe. Az ötszemélyes változatban a csomagtér padlója alatt 55 literes rekesz rejtőzik.

Egyetlen motor, de bőven elég is

Nálunk csak a továbbfejlesztett, immár Euro-6-os előírásokat is teljesítő, 2,2-es 200 lóerős turbódízellel lesz elérhető a Kia Sorento, első- vagy összkerékhajtással, kézi vagy automatikus váltóval párosítva. Csendes és kulturált az erőforrás, amelynél a kipufogórendszert és a közös nyomócsöves befecskendezést cserélték le. Kézi kapcsolású váltóval is szépen muzsikál, de a hatalmas és kényelmesen rugózó autóhoz sokkal jobban illik az automatikus váltó.

Az elsőkerék-hajtású LX alapmodell 8,3 millió forintba kerül, az összkerekes, minden földi jóval ellátott EX Prémium csúcsmodellért 12,8 millió forintot kell fizetni. Úgy határozták meg az árakat, hogy a vetélytársak csak ennél drágábban, vagy épp érezhetően szűkebb karosszériával és gyengébb motorral kínálnak szabadidő-autót, és akkor még itt van a 7 év/150 000 km-es garancia, amivel ugyancsak nem tudnak versenyezni a többiek.

LŐVEI GERGELY



Tágas óriás-SUV versenyképes áron – ez a Sorento

KIA SORENTO	2.2 CRDi
Összlökettérfogat:	2199 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	147 kW (200 LE) 3800/perc
Max. nyomaték:	441 Nm 1750-2750/perc
Hossz./szél./mag.:	4780/1890/1690 mm
Tengelytáv:	2780 mm
Tömeg/teherbírás:	1821/689 kg
Csomagtér:	660-1732 (142-1662) l
0-100 km/h:	9,0 s
Max. sebesség:	203 km/h
Város/országút/vegyes:	4,9/7,0/5,7 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	149 g/km
Alapár:	8 300 000 Ft

Zárójelben a 7 személyes változat adatai.

hibáktól, ahogy az első generációs, még alvázas felépítésű Sorento is meglehetősen strapabíró darab.

Utóbbinál az 5 fokozatú automatikus váltó nem bírja a német autópályák magas tempóját, a 170 lóerős dízelnél a változó geometriájú turbóval lehetnek bajok, egyébként semmilyen rendkívüli probléma nincs a típusokkal.







Jót tett a megjelenésnek, hogy visszahozták az éleket. Egyedül a színválasztással játszottak

A legerősebb, DSG-váltós Fabiával kezdtük az ismerkedést. Nem csalódtunk a cseh kisautóban.

Teljes gőzzel

A kisautók tervezésével kapcsolatban az a nehéz, hogy talán ennek a kategóriának van a legszélesebb vásárlóközönsége. Az idős emberektől (elég nekem már ekkora autó is) a fiatal családokig (nem telik nagyobbra) terjed az igénykör, ennek megfelelően nehéz olyan járművel előállni, ami mindenkinek megfelel. Az új Fabia esetében nem hazudtolták meg magukat a tervezők, alapvetően maradt konzervatív a külső-belső megjelenés, de például a méretek növelésével és a legújabb fejegységek elérhetővé tételével immár a fiatal vásárlóközönség igényeit is igyekeztek kiszolgálni. Aztán erre még rá is licitáltak azzal, hogy korábban csak a tetőlemezt színezték át, most pedig már az A oszlop tövétől indul a kontrasztos fóliaborítás. Összesen 125-féle kombinációt hagyott jóvá a gyár, de az egyszerű karosszériaszínek között is találunk feltűnő árnyalatokat.

De mi is van az esetenként feltűnő külső mögött? Például egy, a kisautók között tágasnak mondható belső tér. Hosszában nem változott a térkínálat, a 9 centis szélességnövekedés inkább csak akkor érezhető, ha hátul hárman ülnek. A csomagtartó ránézésre mély, ami optikai csalódás, hiszen csak a rakodóperem magas, a 315 literes tér filcszőnyege alatt pótkerék lapul – a 16 colos felninél szükségpótkerék,



Még a nagy érintőképernyőhöz se jár navigáció, de tud okostelefont tükrözni. Nincs magyar a választható nyelvek között



Kispórolták az állítható fejtámlát az első sorból, egyébként a helykínálat megfelelő. Én az 1,9 méteres magasságommal is elférek hátul

i A VERSENYAUTÓ

Turbómotor repíti



Az FIA R5-ös kategóriájában áll majd rajthoz az új Fabia alapján készülő raliautó, a korábbi S2000-eshez képest a legnagyobb változás, hogy immár 1,6 LITERES TURBÓMOTOR HAJTJA A KEREKEKET, a váltó ötfokozatú, szekvenciális egység. A 2015-ös Európai Rali-bajnokságban áll majd rajthoz az autó, a nyáron fogják homologizálni, az első teljes szezonja ennek megfelelően a 2016-os lesz majd. A gyors Fabiák rajongóinak azonban rossz hír, hogy egyelőre nem tervezik RS-változat piacra dobását.





A 16 colos felnihez csak szükségpótkereket adnak – azt is felár ellenében

FOTÓ: HILBERT PÉTER

GRAFFITI

Városi művészet



A Lisszabonban élő és alkotó ARMANDO JORGE AIRES DA COSTA GOMES graffitifestőt kérte fel a Skoda arra, hogy a kisautó színes egyéniségét próbálja meg egy művészi alkotással kifejezni. Az eredmény a Fabia Street Art elnevezésű autó lett, amelynek megjelenése alkalmas a szemtanúk összezavarására.



egyébként elérhető teljes értékű is. Nincs több szinten rögzíthető padló, helyette a kalaptartót tudjuk a félemeleten rögzíteni, vagy a hátsó üléstámla mögé rakni, ha netán útban lenne. A bal oldalfalon lévő rekeszek közül van, aminek nem elég magas az oldalfala ahhoz, hogy az oda tett apróság biztonsággal ott is maradjon, egyébként jó ötlet a kosártartó, a szatyortartó fül. A bővítés a hátsó üléstámla ledöntését jelenti, egyfelől az övvel is hadakozni kell, másfelől a padló se lesz sík.

Belül is lehet színes egyéniség

A Style felszereltségű tesztautónk műszerfalát szálhúzott antracitszínű betéttel szerelték, a teljesen szürke belső tér unalmasnak hatott a kék-fehér külsőhöz képest. Még a feláras Bolero rádió nagy méretű kijelzője se vitt túlságosan sok színt a belsőbe, leszámítva a rádióállomások ikonjait. Nulla fokos hőmérsékleten szó szerint lefagyott az érintőképernyő, nem reagált a böködésre, néha bukkanón áthajtva magától váltott adót, majd az utastér bemelegedésével együtt helyreállt a működése is. Szerencsére lehet más színű betétet is kérni, és a gyártól akár a műanyag betét méretéhez igazított fényképfóliákat is rendelhetünk, nem kell megelégedni a lehangoló belsővel.

Az egyes kezelőszervek működtetése a megszokott módon egyértelmű és könnyű, sajnos ez utóbbi igaz a kormány visszajelzésére is. A felfüggesztés hangolása ha nem is dobálósan kemény, de érezhetően feszes, ehhez jól illene egy sportos visszajelzésű kormányzás is, főleg, hogy jó fogású, alul kiegyenesített karimájú sportkormányt markol a vezető. Vagy ha a másik irányból közelítjük meg a dolgot, miért nem kényelmesebb hangolású a rugózás? A 7 fokozatú dupla kuplungos váltó hajlamos elejteni a fordulatot (Sport fokozatban pedig feleslegesen pörgeti az erőforrást egyenletes tempóval haladva), úgyhogy a 110 lóerőtől csodára nem számíthatunk. A széles fordulatszám-tartományban elérhető 175 Nm-es nyomaték segít a helyzeten, ha nem padlózzuk a gázpedált, akkor visszakapcsolás nélkül finoman gyorsulunk. Kézi beavatkozásra az előválasztó kar pöckölésével van lehetőségünk, de hiába, még így se lehet valódi motorféket előcsalogatni. Nem szép dolog, hogy az autót az elgurulás ellen a fékhatás megtartásával védő menetstabilizáló a motorleállító működése esetén csak nagy ugrással engedi útjára a Fabiát. Megoldás az lehet, hogy a fékről nem azonnal lépünk a gázra, hanem tartunk egy lélegzetvételnyi szünetet. Vegyes használatban 7,7 l/100 km-es tesztfogyasztást mértünk.

Az új Skoda Fabia alapmodellje elméleti lehetőség, a 2 699 300 Ft-ba kerülő Easy 60 lóerős motort és hátsó dobfékeket kap, a következő, Ambition szint a jelenleg elérhető 400 000 Ft-os árkedvezménnyel (a konfigurátorban be kell jelölni a -399 999 Ft-os extrát) mindössze 105 460 Ft-tal kerül többe, és ekkor már 75 lóerőt tud az 1,0 literes háromhengeres, és hátul már tárcsafékek lassítanak. Biztonsági felszerelések tekintetében már az alapmodell is teljes, ott van a fedélzeten a menetstabilizáló, a blokkolásgátló, a 6 légzsák és az 5 fejtámla. Csak a magyar piacon létezik a Clever felszereltség, amelyben a forgalmazó a tapasztalatok alapján legnépszerűbb extrafelszereléseket adja annál olcsóbban, ahogy azt egyenként össze tudná válogatni az ember. Robotváltó csak a 110 lóerős benzinmeshez és a 90 lóerős dízelhez kérhető az Ambition felszereltségi szinttől, a kézi váltóhoz képest nagyjából 450 ezer Ft-os felárat kell fizetni, úgyhogy várhatóan ritka lesz az egyébként a vezető dolgát nagyban megkönnyítő szerkezet.

LŐVEI GERGELY



Balra tobzódnak az okos csomagrögzítési lehetőségek, de hiányzik az állítható magasságú padló. Anélkül nagy a lépcső bővítésnél

SKODA FABIA	1.2 TSI DSG
Összlökettérfogat:	1197 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó
Max. teljesítmény:	81 kW (110 LE) 4600-5600/perc
Max. forgatónyomaték:	175 Nm 1400-4000/perc
Hossz./szél./mag.:	3992/1732/1452 mm
Tengelytáv:	2455 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1463/1457 mm
Fordulókör:	10,4 m
Saját tömeg/teherbírás:	1154/530 kg
Csomagtér:	315-1135 l
Üzemanyagtank:	45 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,4 s
Max. sebesség:	196 km/h
Város/országút/vegyes:	5,8/4,1/4,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,7 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	109 g/km
A modell alapára:	2 699 300* Ft
A tesztelt verzió ára:	4 704 360 Ft

TETSZETT

- finoman működő DSG váltó
- helykínálat az utastérben
- rögzítési lehetőségek a raktérben

NEM TETSZETT

- bővítés után lépcső a csomagtérpadlón
- érzéketlen kormányzás
- „lefagyó” érintőképernyő

am ÖSSZEGZÉS

Az eddigi vásárlóközönség megtartása mellett nyit új irányba a cseh kisautó, amelynek az alapára versenyképes, de például a DSG-váltóért már magas felárat kérnek. A kissé unalmas formáért pedig személyre szabható megjelenéssel kárpótolnak.

* Fabia Easy 1.0 60 LE

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: PORSCHE HUNGARIA KFT., 1139 BUDAPEST, FÁY UTCA 27. TELEFON: 06-1-451-5100.

Ez az a pont, amikor egy frappáns mondattal kéne felvezetni a szóban forgó autót... Kedves Olvasóink, íme a BMW i8-as!



Mindössze 129,3 centi magas az i8-as, fordulóköre azonban egészen tekintélyes, 12,3 méter

Térben és időben

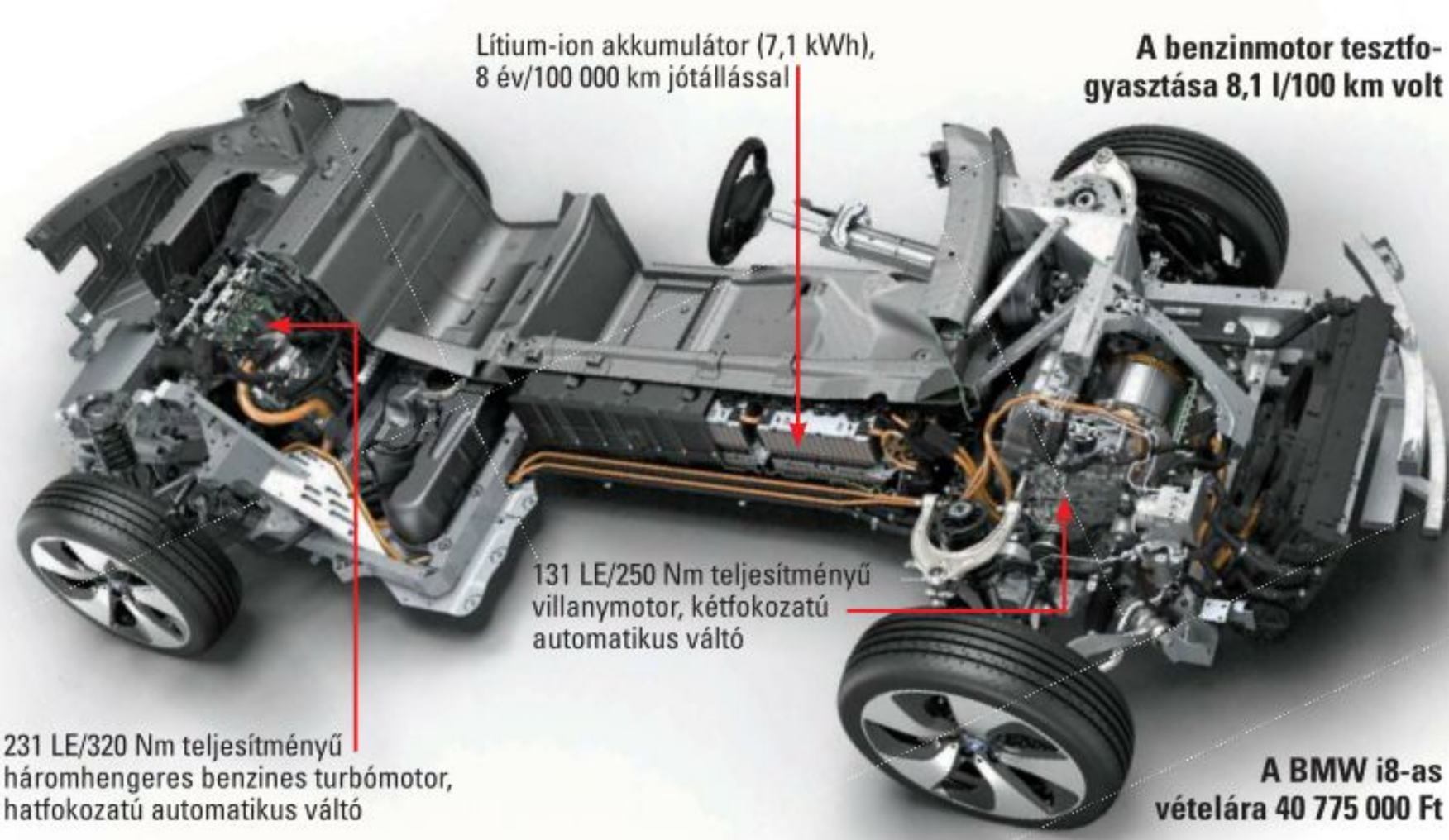
Sokat töprengtem, hogy miként fognék hozzá az i8-as tesztjének megírásához. Legyen a szokványos formula, vagy mondjuk hozsanna a megvalósítás tiszteletére? Egy ilyen autónál igazából mindkettő közhely lenne, így aztán saját recept szerint tálaljuk az i8-ast. Lővei Gergely, Miklós-Illés Kálmán, Tóth Zoltán Zsolt kollégám és jómagam is kipróbáltuk a BMW aktuális kirakatmodelljét, mindannyiunknak jutott egy-egy fél nap és kb. 150-200 kilométer, ami éppen elég ahhoz, hogy változatosan személyessé tegyük cikkünket.



A BMW-stílus itt is azonosítható, a tükörben a széles far idomait is látjuk. A csomagtér mindössze 154 literes



Természetesen élveztem a rövidke együttlét minden percét, méterét, az érdeklődő vizitet a szomszédoktól, és a csodálkozó pillantásokat 11 hónapos kisfiamtól! Igen, ez is fontos, hiszen a bajorok autójának szellemisége sokkal inkább az ő generációját kíséri majd el, a legifjabb nemzedéknek magától értetődő lesz ez az egész – én addig is nosztalgiázom egy jó kis sorhatos hangjával és produkciójával. Nem kérdés persze, hogy a BMW remek „időgépet" alkotott az i8-assal, ami ennek megfelelően meg is előzi korát, mi pedig örülhetünk, hogy az olcsó autózást áhító időkben részesei lehetünk egy kis közúti sci-finek. SZABÓ RÓBERT



Tóth Zoltán Zsolt:

Élvezetes jövőkép





Riszpekt a BMW-nek, hogy ismert és elismert márkaként be mert vállalni egy minden szempontból jövőbe mutató sportkocsi-koncepciót. A magyarországi forgalomban olyan futurisztikus hatást kelt az i8-as, mintha 2050-ből időutazott volna vissza: ennek megfelelően folyamatosan a figyelem kereszttüzében áll, így aztán az utasok privát szférája megszűnik létezni. A látványosan, felfelé nyíló szárnyas ajtók ugyancsak a hétköznapi használhatóság ellen szólnak, pedig a futómű nem az a betonkemény fajta, és a konnektoros hibridségnek akkor lenne igazán értelme, ha „munkanapokon" többnyire elektromosan járunk – a hétvége meg lehet az élvezeteké. Persze ahogy a 37 km-es villamos hatótávot, úgy a 2,1 literes gyári átlagfogyasztást sem szabad komolyan venni.

A szupersportkocsis formához viccesnek tűnik az 1499 cm^3-es, soros háromhengeres turbómotor, de a villanymotorral (és a vérpezsdítően karcos, hörgős „motorhangon" üvöltő hangszórókkal) együtt fergeteges műsort produkálnak! Személy szerint nem annyira a 4,4 másodperces állórajttól, mint az előzési rugalmasságától térdeltem le: az i8-as 2,6 szekundum alatt ugrik 80-ról 120 km/órára, és ezután is durván húz! 362 lovas összteljesítményével élvezetesen vezethető, de soha nem félelmetes a sporthibrid. Kanyarokban érezni, hogy könnyű, ami sajnos a kissé steril kormányzásra is igaz, a 20 colos felnikre húzott keskeny gumikon (195/50 és 215/45) pedig száraz úton orrtolós alulkormányzottsággal fordul. Persze vizes aszfalton, kikapcsolt menetstabilizálóval könnyen meg lehet indítani a fenekét...

Lővei Gergely: Tornaóra, ejj!

Gyakorló középmotoros sportkocsi-tulajdonosként (1984, Talbot-Matra Murena) a vezetőülésben helyet foglalva rögtön az tűnt fel, hogy milyen magas is ez az autó: nem a padlón ülök, és viszonylag egyenes derékkal. Ez eddig rendben van, csak épp az idáig eljutás nem volt egyszerű mutatvány. Amíg például az Opel Speedsternél megoldható a „támaszkodok az ajtón és a karosszérián, majd belecsusszanok a lábtérbe" mozdulatsor, itt ez a felfelé nyíló ajtó miatt nem megy. Sőt, az ajtó megakadályozza azt is, hogy az autó mellett állva kezdje meg az ember a leereszkedést. Muszáj hátulról, limbózva támadni az utasteret, ami nálam igen furcsán nézett ki, míg például egy szoknyát viselő hölgynek szinte kivitelezhetetlen szeméremsértés nélkül.

Miután sikerült teljesen kiautóznom az energiát az akkumulátorból, megismerkedhettem a BMW i8-as igazi valójával, a háromhengeres motorral felszerelt sportkocsival. Tetszik a kis erőforrás teljesítményleadása, a hangszóró segítségével a hangja is, jól választották meg az áttételeket, azonban elektromos rásegítés nélkül nem nyújt 40 millió Ft-ot érő teljesítményt és élményt. Apropó, elektromos hajtás, kanyarban saját magát próbálja gáncsolni az autó. A jobb oldali pedál lenyomására az elöl lévő elektromotorok rögtön hajtani kezdenek, majd hajszálnyi késlekedéssel (a váltó visszakapcsol) a benzinmotor is belép, elöl ráhúzza magát az ívre, majd hátul rúg egy nagyot – nem csoda, hogy a menetstabilizálónak van dolga rendesen. Sokkal jobb lenne, ha beleprogramoznák a turbó késlekedését a villanymotorok működésébe.







Miklós-Illés Kálmán:

Egy új érzés

Itt egy szuperautó, amely kétségkívül túlcsordul az innovációtól, de valahogy mégsem kelt bennem erős birtoklási vágyat. A forma nagyon stimmel, szerintem ilyennek kell lennie 2015-ben egy igazi sportkocsinak, csakhogy az i8-as nem igazi sportkocsi, ez az autó sokkal inkább a BMW guruló cégérének tekinthető különlegesség, amellyel világgá kürtölik: tessék, mi ilyet is tudunk! Persze a technikai fejlődést nem lehet és nem is szabad megállítani, de egy hibrid, háromhengeres gép sosem tudja azt az élményt nyújtani, mint amikor egy nagy szívómotor üvöltésétől lúdbőrözik az ember háta. Sőt, továbbmegyek, a turbós M4-esből úgy szálltam ki, hogy remegett kezem-lábam az adrenalintól, az i8-as meg abszolút nem csábított száguldásra. Pedig a rugalmasság tényleg szédítő,



az 50:50 arányú súlyelosztás tökéletes, a karbonkarosszéria könnyű és merev, de inkább nyugisan gurulgattam az i8-assal, egy hibrid ugyanis a hangtalan „indulásával" és egyéb jellemzőivel sem ösztökél arra, hogy folyton odalépjünk neki. Szóval, ha hirtelen az ölembe pottyanna a lottóötös, nem hiszem, hogy ez lenne a hétvégi álomautóm, az meg, hogy egy több mint 40 milliós modell esetében a fogyasztásról beszéljünk, azt hiszem teljesen felesleges. Nyilván jó dolog egy „zöld" autó tulajdonosának lenni, meg olyanokkal dicsekedni, mint hogy az ülések és a műszerfal felületein alkalmazott bőrborításokat az olívafák leveléből készített kivonattal cserzik, vagy hogy a padlókárpit PET-újrahasznosításból származik (egy különleges eljárás során gyapjúval keverve állítják elő), de azért kíváncsi lennék az i8-as gyártásának teljes ökológiai lábnyomára. Például a szénszál „előfonatok" az egyesült államokbeli Moses Lake-ben készülnek, amelyeket aztán átszállítanak Németországba, ahol könnyű szövetanyag készül belőlük.



Célkeresztben

Nem lövök mellé, ha azt mondom, hogy a középkategóriában mostantól a Passat a mindenki által legyőzni kívánt főellenség.

FOTÓ: HILBERT PÉTER

Mindannyian ismerjük az autóiparban azt a trendet, hogy szépen, lassan a magasabb szegmensekben megjelenő technikai újdonságok „lejjebb szivárognak". Manapság viszont ott tartunk, hogy egy jól felszerelt középkategóriás VW Passat annyi mindent tud, ami pár évvel ezelőtt tényleg csak a luxusautók kiváltsága volt! A rendelhető extrák zöme pedig nem csak arra jó, hogy hencegni lehessen vele, az ember tényleg nagyon hamar megszokja ezek áldásos hatását. Például parkoláskor a Passat 360 fokos Area View körkamerája madártávlati képből mutatja az autót, vagy ha nem akarunk bajlódni a bemanőverezéssel, akkor a merőleges helyekre magától bekormányoz a jármű, akár orral is. Sőt, ha ki akarunk állni, a hátsó, keresztirányú forgalmat is figyeli. De ez még nem minden, sűrű forgalomban a „dugóasszisztens" fékezéssel és gyorsítással veszi le a vezető válláról a terhet, illetve a műszerfal megjelníti az aktuális sebességhatárokat. Külön kiemelném a Highline csúcsfelszereltségű modellhez rendelhető vetített kijelzős műszerfalat (148 590 Ft), amely felbontása és kialakítása révén új szintre emeli a belső minőségérzetét. Az hagyján, hogy a felbontás egyszerűen tökéletes, a két körműszer közötti rész ugyanis képes megjeleníteni a navigációs utasításokat is.

Komolyabb autó benyomását kelti

A sok újítás persze friss csomagolást kíván, a VW pedig ezúttal a hagyományaitól kissé eltérő módon nagyon határozottan elkülönítette az friss modellt a felmenőtől. A sarkos fényszórókkal egybefüggő, egészen lapos hűtő-



A 12,3 colos kijelző az órák között megjeleníti a navigációs utasításokat





327 ezer forint az ergoComfort vezetőülés felára



A helykínálat a felső-középkategóriás modellekéhez hasonlítható

i FORD MONDEO

A nagy kihívó

Mivel az Európában új generációnak számító Ford Mondeo (Amerikában már három éve kapható) most érkezett a hazai piacra, a legtöbb magán- és flottavásárló is alighanem összehasonlítja majd a Passattal. A FORD NÉGYAJTÓS, FERDEHÁTÚ ÉS KOMBI KIVITELBEN IS ELÉRHETŐ, utóbbi fara a gigászi, 4867 mm-es hosszúság ellenére „csak" 500 literes rakteret rejt.



A fejlődés persze számos területen tagadhatatlan, az extralistán olyan tételek jelentek meg, mint a full-LED-es fényszóró, a légzsákos hátsó öv, a programozható kulcs, vagy a kamera- és radaralapú vezetéstámogató rendszerek. Ami az árakat illeti, a legolcsóbb Mondeo a 7,75 milliós 1.5 EcoBoost kivitel (ötajtós), míg a tesztelt Passattal a motor és váltó tekintetében párhuzamba állítható 2.0 TDCI 150 lóerős verziója PowerShift automata váltóval 8,95 milliót kóstál. A Mondeo palettáján is akad egy kakukktojás, méghozzá a 187 lóerős rendszerteljesítményű, 9,35 millió forintos áron rendelhető hibrid képében.

maszk miatt nem lehet összetéveszteni, ráadásul a kínálatból törölték a vidám, élénk színeket (pl. piros), ami a technokrata design miatt nem is különösebben meglepő. Egyébként a belső is csak vonásokban emlékeztet a korábbi generációra, a hűtőmaszkot mintázó, a pulton teljesen végigfutó szellőzőrostély nagyon elegáns, kár, hogy a tesztautóban lévő díszléc rögzítése nem sikerült megfelelően.

Ami a méreteket illeti, 2 mm-rel kurtább az új generáció, ugyanakkor a 79 mm-rel nyújtott tengelytávolság miatt helyszűkéről továbbra sem beszélhetünk az új Passatban, amely mintegy 85 kg-os fogyókúrán esett át. A lábtér egészen nagyvonalú a hátsó sorban, s azt leszámítva, hogy a középső hátsó ülés csak szükségmegoldásként jöhet szóba, nem lehet kifogásolni a kényelmet, a Passat minden szempontból komfortosnak tekinthető – itt arra is gondolok, hogy nagyok az ajtózsebek, illetve a rekeszek révén a telefon vagy pénztárca elhelyezése sem jelent problémát. Ha már a praktikumnál tartunk, a kombi verzió magasan veri a limuzint: a Variant amolyan klasszikus kombi, hatalmas, 650 literes (a korábbiénál 47 literrel öblösebb) raktérrel, amit több felső-középkategóriás is megirigyelhetne. A bővítés egyszerűen, az oldalfalban elhelyezett karokkal végezhető, a szinte teljesen sík padlójú raktér közel 1,8 m^3-nyi áru befogadását teszi lehetővé.

Az „alap” 2.0 TDI is elég hozzá

Tesztpéldányunkban a 2,0 literes TDI „alapváltozata” munkálkodott 150 lóerővel (van 190 és 240 lóerővel is), de őszintén szólva a 340 Nm-es nyomaték miatt még akkor sem éreztem erő hiányát, amikor két gyerkőccel és dugig tömött csomagtartóval kellett előzni. Gyakorlatilag már alapjárat felett kicsivel terhelhető a motor, ezt pedig ki is használja a váltó, így állandó haladáshoz sík úton sokszor 1200-as fordulaton pihen a TDI – ezek után érthető a 6,4 literes tesztátlag. A hatgangos duplakuplungos váltó a legtöbb helyzetben remek összhangban van a motorral, a váltások gyorsak és jó ütemben történnek, ugyanakkor ez a DSG sem tökéletes: például araszoláskor, vagy egy parkolóhelyre való beálláskor zavaró, hogy ha felengedjük a féket, csak késve indul meg az autó, akkor viszont túlságosan erősen és hirtelen.

Szerencsére a modell vezethetősége egyéb szempontból nem tartogat meglepetést, még akkor sem, ha üzemmód-szabályozó van benne, ugyanis az egyes programok között normál körülmények között alig érzékelhető különbség. Egyébként az alapbeállítás „univerzális", mert annak ellenére, hogy minimálisan dől a karosszéria, az úthibákat tisztességesen elnyeli az autó.

A Passat a nem prémiummárkájú középkategóriások közül a drágábbak közé tartozik, amire a 2.0 TDI kombi DSG-váltós kivitele jó példa 9,8 millió forintos indulóárával. Persze még így is sokkal beljebb vagyunk a prémiummodellekhez képest, a Passat pedig a presztízst leszámítva gyakorlatilag semmiben sem nyújt kevesebbet.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



A nyolcadik generációs Passat a VW-csoportnál széles körben alkalmazott MQB-platformra épül

i VERZIÓK

Más hangsúlyok

AZ ÚJ PASSATHOZ MÁR NINCS HATHENGERES MOTOR, helyette a 280 lóerős 2.0 TFSI (tavasztól rendelhető) jelenthet alternatívát az izmos motorra vágyóknak. Fontos újdonság a 240 lóerős, 2,0



literes biturbó dízelmotor megjelenése, mely kizárólag 4Motion hajtással és DSG-váltóval létezik (kombiként 12,4 millió forint az alapára), illetve jön a Passat GTE sportos plug-in hibrid (képünkön) is. Utóbbi 50 kilométert képes megtenni tisztán elektromos módban, és akár 130-as tempóval is suhanhat a villanymotor által hajtva. A csúcsteljesítményt illetően sincs szégyenkeznivalója a GTE-nek, hiszen

az 1,4 literes, benzines turbómotor és a villamos egység együttesen 218 lóerőt produkál.


Nem „sportkombi”: egyszerűen óriási a 650 literes raktér

i PASSAT	Variant 2.0 TDI DSG
Összlökettérfogat:	1968 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	110 kW (150 LE) 3500-4000/perc
Max. forgatónyomaték:	340 Nm 1750-3000/perc
Hossz./szél./mag.:	4767/1832/1477 mm
Tengelytáv:	2791 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1584/1568 mm
Fordulókör:	11,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1541/664 kg
Csomagtér:	650/1780 l
Üzemanyagtank:	66 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,9 s
Max. sebesség:	216 km/h
Város/országút/vegyes:	5,3/4,1/5,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,4 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	121 g/km
A modell alapára:	7 448 780 Ft*
A tesztelt verzió ára:	9 790 810 Ft

* Passat 1.4 TSI, 125 LE

TETSZETT
- tágas, komfortos utastér
- hatalmas raktér
- technikai arzenál
- motor/váltó

NEM TETSZETT
- váltó lassú irányváltásai
- túl erős kúszás
- tesztelt változat ára

am ÖSSZEGZÉS

Nem vitás, hogy az új generációs Passat több szempontból is már igazi prémiumautó, amely technikai tudása révén a kategória csúcsához tartozik. Így igazából az sem meglepő, hogy emelkedett az ára.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
PORSCHE HUNGARIA KFT.,
1139 BUDAPEST, FÁY UTCA 27.
TELEFON: 06-1-451-5100.

Komfortfokozat

A megfelelő motor és extrák beikszelésével ez az E-osztályos kombi tesztautó a márka klasszikus értékeinek esszenciáját nyújtotta.



Az idejét se' tudom már, mikor ültem utoljára ennyire kényelmes autóban. Komolyan mondom, a Mercedesnek maradnia kellene a kaptafánál, a sportosságot pedig meghagyni az Audinak, BMW-nek, vagy éppen a gyári tuningcég AMG-nek. Itt van mindjárt a bivalyerős és kifinomult 350 BlueTec V6-os dízelmotor, melyhez alapáron a világ első (vagy második?) kilencfokozatú automatáját társítják – nehéz eldönteni, hogy a Mercedes saját fejlesztésű, vagy a Range Rover ZF-féle erőátviteli egységét jelentették be, illetve vált elérhetővé hamarabb. Akárhogy is, a szerkezet szinte észrevétlen módon, vajpuhán és többnyire remek időzítéssel cserélgeti az áttételeket. Kényelmes vezetési stílus mellett a gazdaságosságra való tekintettel jó korán felkapcsolgat, miközben a gázolajos részterhelésen „ketyeg” és halkan duruzsol. Ugyebár a több fokozat előnye éppen abban rejlik, hogy azonos sebességnél a motor alacsonyabb fordulaton dolgozik, ami nem csupán a fogyasztást, hanem a zajterhelést is csökkenti. Például 130 km/órás sztrádatempónál, kilencedikben még kevéssel 1500/perc alatti értéken áll a fordulatszámmérő mutatója, az E-osztály pedig csendesen suhanva falja a kilométereket.

Amikor a mesterséges intelligencia is töpreng

Mesésen teszi a dolgát, de azért a 9G-Tronic sem hibátlan: általában gyorsan kapcsolgat, de a ritmusváltás nem tartozik az erősségei közé. Mondjuk, amikor a lezser cirkálás közben hirtelen padlógázt nyomunk, mert egy kamionsort kellene megelőzni, vagy a gyorsítósávból szeretnénk besorolni az autópályára, a vezérlés töpreng egy ideig, hogy a sok fokozat közül melyiket is kellene kapcsolnia. Ha egyszer döntésre jutott, 258 lóerő és 620 Nm rántja magával a közel kéttonnás csatahajót, s elsöprő vehemenciával gyorsítja. Szóval ez inkább egy komfort-, mintsem sportautomata – habár a kormány mögötti fülekkel is lehet kapcsolni, de a kilenc még gombócból is sok, úgyhogy nehéz megjegyezni, éppen melyik fokozat-





Nagyon kényelmesek az elektromos állítású, fűthető és szellőztethető első bőrfotelek. A kardánalagút miatt hátul is csak két főnek jó

TESZT MERCEDES-BENZ ML 350 BLUETEC

A felső 2 százalék

A motor ugyanaz, körülötte azonban minden más a nagytestű fivérben.



Műszaki oldalról semmi akadálya annak, hogy nekivágjunk az erdőknek-mezőknek. Barátságosan dörmögő, a külvilág viszontagságaitól az embert minden körülmények között megvédő mackónak tűnik az első, közösen megtett kilométerek alapján az ML. Ebben annak is szerepe van, hogy történetesen barna színű a tesztautó. A 3,0 literes, 258 lóerős V6-os turbódízel működéséről épp csak egy távoli, visszafojtott motorhang tájékoztat, a 7 fokozatú automatikus váltó nagyon finoman kapcsol, ha nem nézi az ember a fordulatszámmérőt, nem is tudja, milyen sokat dolgozik a szerkezet. Hosszúak az áttételek



A csomagtérajtó elektromosan nyílik, közben a takaróroló a D-oszlop mentén felcsúszik



Az „egybeolvadt" fényszórókról és a LED-es nappali szemöldökről ismerhető fel a frissített E-osztály

ban cirkálunk. Az opciós Airmatic légrugózással (452 120 Ft) pedig eszményi utazóautó válik az E-osztályból, lágyan siklik, és némi túlzással persze, de még a csapnivaló hazai utakat is simává varázsolja. A gazdag kényelmi és modern biztonsági extrákkal (11 új, vagy optimalizált asszisztens rendszer) együtt pedig olyan pihentető és stresszmentes a vezetése, hogy ezzel a Mercedesszel a világból is képes lenne kimenni az emberfia. Igaz, ehhez a széria 59 helyett érdemes megrendelni a feláras 80 literes üzemanyagtartályt (40 640 Ft), hiszen így ritkábban kell félreállni a benzinkúthoz. Merthogy kilencfokozatú váltó ide, start-stop rendszer oda, mi a gyakorlatban képtelenek voltunk az 5,3 literes gyári átlagfogyasztás közelébe kerülni. Mindenesetre az autó kvalitásait figyelembe véve a 7,5 literes tesztátlaggal is elégedettek voltunk.

Amúgy a hosszú távú utazásokhoz már csak azért is ideális partner az E-osztályos kombi, mert az utastér helykínálata nagyvonalú, az igényesen kárpitozott csomagtartóban pedig elfér a fél háztartás: a 60:40 osztású támlák ledöntésével 600-ról egészen 1855 literig bővíthető, amit a poggyásztér oldalfalán, vagy a hátsó ülések szélénél elhelyezett karokkal is el lehet végezni. Persze ez nem újdonság, az viszont igen, hogy a modellfrissítés során a felhasznált anyagok minősége még nívósabbá vált: például ez a kéttónusú belső a középkonzol analóg órájával felettébb elegáns, bár a vajszínű bőrkárpit kissé kényes. Kívülről a legszembeötlőbb változás, hogy a négyszemes arcberendezés helyett a fényszórókat közös bura alá hozták, ami esetünkben intelligens LED-es. Az alapmodell mellett pedig immár az E-osztály is választható a tesztautóhoz hasonló klasszikus Elegance és a fiatalos Avantgarde kivitelben.

TZZS



A Mercedes kínálatában elsőként az E 350 BlueTec kapta meg a fenséges kilencfokozatú automatát

GAZDASÁGI ADATOK

Értékcsökkenés*:	
Mercedes-Benz E 350 BlueTec T-Modell alapár:	16 692 450 Ft
1 év elteltével:	12 330 000 Ft
3 év elteltével:	8 410 000 Ft
5 év elteltével:	5 740 000 Ft

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

eurotaxGLASS's
Automotive Business Intelligence

MERCEDES-BENZ	E 350 BlueTec
Összlökettérfogat:	2987 cm^3
Hengerek/szelepek:	V6/24 turbódízel
Max. teljesítmény:	190 kW (258 LE) 3400/perc
Max. forgatónyomaték:	620 Nm 1600-2400/perc
Hossz./szél./mag.:	4905/1854/1507 mm
Tengelytáv:	2874 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1583/1604 mm
Fordulókör:	11,28 m
Saját tömeg/teherbírás:	1955/595 kg
Csomagtér:	600/1855 l
Üzemanyagtank:	59 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,6 s
Maximális sebesség:	250 km/h
Város/országút/vegyes:	6,1/4,8/5,3 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,5 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	138 g/km
A modell alapára:	12 901 510 Ft*
A tesztelt modell ára:	16 692 450 Ft

* E 200 BlueTec (136 LE) T-Modell

TETSZETT

- luxus és kényelem
- igényes hajtáslánc
- tágas helykínálat
- modern asszisztensek

NEM TETSZETT

- sok és drága extra
- automata ritmusváltása

am ÖSSZEGZÉS

Az E-osztály legerősebb dízelmotorjával, a kilencfokozatú automata váltóval, légrugózással, valamint számos biztonsági és kényelmi extrával felszerelve ez a tesztautó ízig-vérig luxuskombi. Persze a 13 milliós belépőár így már a múlté...

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
MERCEDES-BENZ HUNGÁRIA KFT.,
1133 BUDAPEST, KÁRPÁT U. 21.
TELEFON: 06-1-887-7032.





Terepjárónak néz ki, és műszakilag fel is van készítve rá, de jobb az aszfalton maradni vele

FOTÓ: HILBERT PÉTER

(130 km/óránál mindössze 2200/perc környékén forog a főtengely, nem is csoda, hogy a tesztátlag 8,8 l/100 km lett), így már enyhe gázadásra is visszagangol. Persze valahogy az autó egész lényétől idegen a sportos vezetési stílus, a légrugó lágy ringatózással simítja ki az úthibákat, a kormányzásnak pedig mintha megtiltották volna, hogy bármiféle visszajelzést adjon. De igazából ezt az autót nem is az országutak ördögének szánták.

Volt a fedélzeten az egyébként az eladott ML-ek csak elenyésző részében megtalálható off-road csomag, ami önmagában egy 759 460 Ft-os extra, de kötelezően rendelni kell hozzá még legalább 1 856 740 Ft-nyi egyéb felszerelést. Szóval nagyjából 2,5 millió Ft-ba kerül az, hogy akár terepjáróként is használható legyen a Mercedes ML, alsó védőburkolat, teljesen zárható központi differenciálmű és a terepviszonyokhoz alkalmazkodó (forgókapcsolóval választható) fékezéses differenciálzárak segítik a továbbjutást, és persze a légrugózással a hasmagasságot is meg tudjuk emelni. Ekkor már csak két problémával kell megbirkózni: a hatalmas tengelytávolság és az utcai abroncsok miatt nem igazán jó tereptulajdonságokkal bír az autó.

LŐVEI GERGELY



MTM AUDI S8 TALLADEGA

Ünnepi darab

A rekorder Audi S8-ason igazából az utcai gumik jelentik a sebességkorlátozást...

Az MTM némi magyarázattal is szolgált, hogy miért kapta a Talladega melléknevet a műhelyükből kikerült új Audi S8-as. A névadással emlékeznek 1986. március 24-ére, amikor az Audi 5000 CS Turbo Alabama állam Talladega autópályáján 217 mérföld/órás (349,153 km/óra) sebességi rekordot állított fel. A kocsi alapját az Audi 200 Turbo amerikai változata adta, motorja 2,2 literes, feltöltött öthengeres, 650 lóerő teljesítménnyel. Ezt bizony az új S8 Talladega túlszárnyalja, minthogy a típus gyári 520 lóerős teljesítményét 240 lóerővel toldotta meg az MTM. Mindehhez módosítottak a turbófeltöltőkön, emelték a turbónyomást, átépítették és hatékonyabbá tették a töltőlevegő-hűtést, átírták a motorvezérlést, és új kipufogórendszert húztak a kocsi alá. A végeredmény 760 lóerő és 945 Nm nyomaték – utóbbi érték miatt módosították a váltót is, többek között a felső kapcsolási határfordulatot 7000-re emelték. 100-ra 3,48 másodperc alatt gyorsul a kocsi, de a 200 km/órás tempóhoz is elég 10,5 szekundum. Végsebessége 202 mérföld/óra (325 km/h), azonban ezt az utcai gumik korlátozzák – speciális köpenyekkel átlépi az 1986-os rekordot. További csemegeként karbon-kerámia fékek szolgálnak a 21 colos Bimoto felnik alatt, amelyekre 295/30-as Michelin Pilot Super Sport gumikat húztak. A kinézeten karbonszálas idomok felszerelésével változtattak. Persze nem olcsó a történet, az alapkocsi árát is beleszámolva közel 190 000 eurót (kb. nettó 58 millió Ft) kell leszurkolnia annak, aki a Talladega autópályán Audi-rekordot szeretne döntögetni.





FLYING HUNTSMAN 105 LONGNOSE

Búcsúzkodás

A német Kahn Design is elkészítette a maga búcsúmodelljét a Land Rover Defenderből. A nem véletlenül Flying Huntsman 105 Longnose névre keresztelt „gépállat” orrát 40 cm-rel kellett hosszabbítani, hogy beférjen az új, 6,2 literes, V8-as motor. Az erőforrás 400 lóerő felett teljesít, nyomatékát hatfokozatú automata váltó továbbítja. A megnövekedett teljesítményhez kicserélték a fékrendszert, megerősítették a futóművet, s hogy a látvány se legyen utolsó, felszerelték saját fejlesztésű szélesítő készletüket. Felniből többféle kérhető, aszfaltra nagyobb, terepre kisebb átmérővel.





KAEGE BMW M3

Ráadásul

A német Kaege tuningcég az igazán impresszív BMW M3-as (F80) feljavításához fogott. Ilyen autók „kalapálása” mindig különösen nehéz feladat, mert könnyebb rontani, mint javítani rajtuk. De lássuk, mit tett a csapat! A 3,0 literes motor gyári 431 lóerős teljesítményét egy plug&play modul beillesztésével 517-re emelte. További lépés a 20 mm-es ültetés volt, kiegészítésül a KW sportrugóit szerelték be, a választott felni 20 colos BBS. Az utastérben a sportülések műanyag hátlapjait karbonra cserélték, így elég csábító a masina.



O.CT CHEVROLET CORVETTE

Odacsap!





A Chevrolet C7 Corvette Stingray a 6,2 literes V8-as motorja által szállított 455 lóerős teljesítménnyel már gyári állapotában is elég kemény kocsi. A svájci O.CT Tuning most srófol egyet az izmokon: partnerül az Edelbrockot választották, beszereltek egy kompresszorkészletet, nagy töltőlevegő-hűtővel, új motorvezérléssel és egyedileg írt programmal. A kipufogórendszert rozsdamentes acélból készített példányra cserélték, a négy véget szorosan egymás mellett vezették ki. 630 lóerő az elért teljesítmény, a nyomaték 810 Nm, a munkát pedig 22 colos felnik felszerelésével koronázták meg.

PROFOIL MERCEDES G63 AMG

Keleti hakni

Már útban van az új generációs Mercedes-Benz G-osztály, azonban a klasszikusnak számító kifutó modell sem megy ki a divatból. Jó példa erre a ProFoil tuningcég munkálkodása egy G63 AMG modellen. A V8-as motorral felszerelt autót a dubai utakra készítették: a kasztnit hivalkodó UV-sárga színre, az ablakokat pedig feketére fóliázták, felszereltek továbbá polírozott gallytörőt, valamint fellépőket a küszöbhöz. A feltűnés garantált!



RÖVIDEN

Arisztokrácia

Az amerikai Vossen limitált példányszámú felnisorozatokkal kezdte borzolni a keményvonalas autómániások idegeit. A VLE (Vossen Limited Edition) sorozat első modellje, az 1-es, egy viszonylag nagy felületű középrésszel és döntött, a turbók lapátsorára emlékeztető küllőkkel készül. Csak 20 colos méretben kapható, 9 és 10,5 col szélességben, mindössze 3-féle osztókörrel. **ÖSSZESEN 400 SZETT KÉSZÜL BELŐLE,** grafitszürke és ezüstös felületkezeléssel, de még azt is megadták, melyikből hány darab van. A felnik kupakja gravírozott, **MINDEN GARNITÚRA SORSZÁMOZOTT,** sőt, egy díszes igazolás is jár melléjük. Már itthon is van belőle, a pécsi importőr kirakatában a 70. sorszámot viselő készlet várja a gazdáját.



Mindent bele!

A Maxi Tuner a Porsche 911 Turbo és Turbo S gyári gyorsulási értékeit kevesellte, így kicsit módosítottak a teljesítményen. A 3,8 literes twinturbó hathengeres teljesítményét 60 lóerővel, a nyomatékát 100 Nm-rel emelték, így a tuning után a 911 Turbo 580 lóerőt és 760 Nm-t szállít. A Turbo S még komolyabb, itt 620 lóerő a teljesítmény és 800 Nm a nyomaték. Ha valakinek ez kevés, a Maxi Tuner a 911 Turbo S alá rozsdamentes acél sportkipufogót szab, amellyel a teljesítmény 635 lóerőre, a nyomaték pedig 864 Nm-re duzzad. **A PENGE KOCSI ÍGY 2,8 MÁSODPERC ALATT LETUDJA A 100-AS SPRINTET!**



autó motor
ALAPÍTVA: 1948

TANÁCSADÓ

GUMINYOMÁSJELZŐ UTÓLAG

A csendestárs

Kétség sem férhet az abroncsnyomásjelzők hasznosságához, nem véletlen, hogy az új autók esetében már kötelező tartozék. Utólagos szetteket is kapni, ki is próbáltunk egyet.


A jeladókat a szelepsapka helyett kell felcsavarni. Rövidítések jelzik, melyiket hová

Lényegében amint megjelentek a gyári beszerelésű guminyomás-ellenőrző eszközök, követték őket az utólag telepíthetők is. Az első generációs gyári rendszerek kerekenkénti jeladóval figyelték a nyomást, az újak a gumiméret ismeretében a kerék forgási sebességéből következtetik ki az aktuális értéket (álló helyzetben, indulás előtt nem működnek). Az utólagos eszközök természetesen a korábbiakhoz hasonlók, szenzorokat kell felszerelni a kerekekre.

Az általunk próbált Whistler gyártmányú eszköz könnyű telepítést ígér, gumiszerelés nélkül. A készlet tartalmaz egy központi kijelzős vevőegységet, négy nyomásjeladót, egy töltőkábelt és kétféle rögzítőlapot a központi egység utastéri elhelyezéséhez. A rendszer vezeték nélkül kommunikál a jeladókkal, amelyeket a szelepsapka helyére kell felcsavarni. Előtte be kell illeszteni a mellékelt gombelemeket, vigyázva, hogy a szigetelő matricát ne gyűrjük fel, mert ez akadályozhatja az érintkezést. Külön tömítés nem kell a szelep menetére, csak jól rá kell csavarni az érzékelőket: mindegyiken betűjelek mutatják, hogy melyik kerékhez valók. Azonosító jeleik alapján tudja a központi egység tájolni őket. Ez utóbbi belső akkumulátoros, a teljes töltéshez két és fél órát kell lógnia a szivargyújtó-csatlakozón (már résztöltéssel is működőképes).

90 fokos hőmérséklet-tartományban mér

A jeladók felcsavarozása és a tápegység élesítése után a rendszer elkezdi begyűjteni az adatokat. Ez eltart néhány percig. Kalibrálás után a gumiabroncsok nyomását és hőmérsékletét figyeli a kis eszköz. Alaphelyzetben a készülék



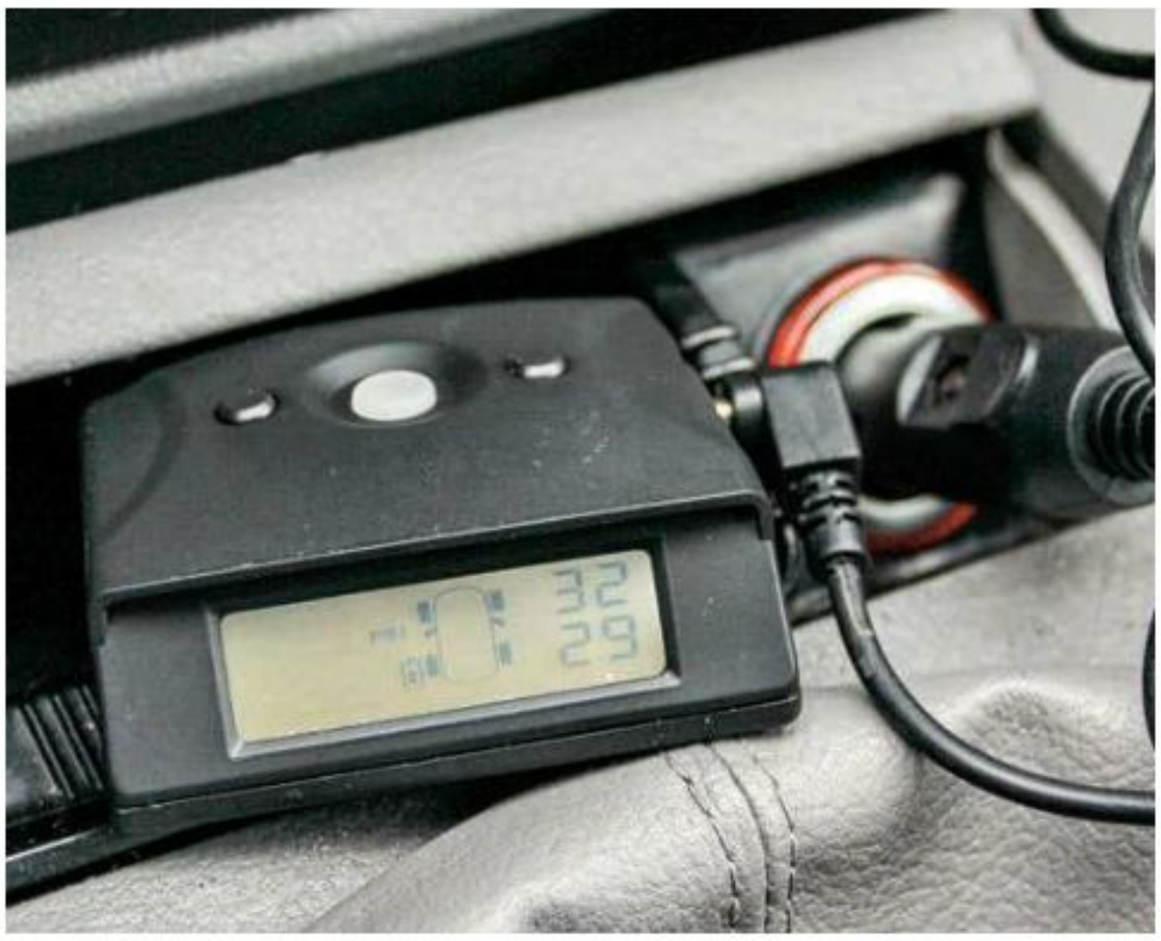
Minden kelléket mellékelnek a gyors beüzemeléshez. A használati utasítás egyértelmű


A kerékszenzorokba nagyobb méretű gombelemeket kell illeszteni, az érintkezésre ügyelni kell


A csúszásgátló tappancsot tettem fel, amíg eldöntöm, hol lesz a végleges helye a készüléknek



Az abroncs levegő-hőmérséklet jelzéséhez a középső gombot kell benyomni. Érdekes adatokat kapunk



Nem ördöngösség: elsőként elkezdtem tölteni a készüléket a mellékelt szivargyújtó csatlakozóval, majd máris munkába állt

PSI-ben mutatja a guminyomást, Fahrenheit-fokban a hőmérsékletet, de a mértékegység átállítható, így PSI helyett az SI rendszerben elfogadott bar, hőmérséklet esetén pedig a Celsius-fok is beállítható.

A beltéri egység felső részén három gombot helyeztek el, ebből a középső nagyobb, a funkciója nem csak a készülék kezelése, riasztás esetén a hangjelzés mellett ez a gomb ugyanis pirosan villog. Megnyomásával a hangjelzés lekapcsolható. A kijelzős központi egységet próbáltam jól látható helyre tenni, előbb a kormányoszlop hátára illesztettem, de döntött a kijelzője, így ment a műszerfal tetejére. Kétoldalas ragasztóval, vagy csúszásgátló lapocskával lehet a helyén tartani. Mivel a készülék nem szabható teljesen kocsira (tengelyterhelés/gumiméret, vagy autótípus megadásával), „ökölszabály" szerint 2 bar alatt és 3 bar guminyomás felett riaszt, valamint akkor, ha az egyik abroncsban gyors nyomásvesztést érzékel. Magas hőmérsékleti riasztási értéknek a 70 Celsius-fokot állították be, a jeladók alsó hőmérsékleti működési határa mínusz 20 fok. A kis készülék azonosítja a riasztást okozó abroncsot. A központi egység jelzi, ha merül az akkuja, vagy ha valamelyik szenzorban csökken az elem feszültsége és csereéretté válik.

Teljesen feltöltött akkumulátorral a központi kijelző 28 órát üzemel, ha a kocsi 5 percig nem mozog, akkor elalszik. Mikor az autó mozgásba lendül, felébred (van mozgásérzékelője, ha bevisszük a lakásba, ott is egy kis mozdítással felébreszthető). A központi egység ki is kapcsolható, de a fenti funkciója miatt nincs rá szükség, mert akkor végigjátssza a percekig tartó kalibrálást. A gyártó jó minőségű anyagok használatát említi a leírásban, amely által szavatolják, hogy a szenzorok nem mennek tönkre, nem árt nekik a víz, vagy a téli sólé. Szóval hasznos kis eszköz, ami rögtön strapás téli üzemben kezdett. Az ára nem kínai piacos, kis híján 40 000 forintba kerül.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Az alattomos, lassú nyomásvesztés is lefülelhető a mért értékek rendszeres figyelésével. Egyszerű, okos és hasznos készülék

Tömítő vagy rögzítő?



Csavarrögzítő anaerob, azaz nyomás hatására kötő anyag

A szerelési segédanyagok széles skálája bárki számára elérhető, legyen az hobbiszerelő, vagy profi. Minthogy az anyagok egyre inkább feladatspecializáltak, nem mindegy, melyiket mire használjuk – például a csavarrögzítőket. Ezeket jellegzetes motor-erőátviteli szerelésekkor lehet sikerrel alkalmazni, mikor az egymáshoz rögzített elemek normális esetben nem mozdulhatnak el egymáshoz képest. Ugyanakkor nem lehet futómű-alkatrészekhez használni, esetleg önzáró anya pótlására!



Teflonos stiftes tömítőanyag

Léteznek menettömítők is, ezeket az üzemanyagrendszerek szereléséhez javasolják. Ellenálló tömítőanyag-komponensük a teflon.

A helyes abroncsnyomásról

A gumiabroncsok légnyomásának ellenőrzése több okból is fontos. Egyrészt a túl kemény, vagy a túl puha abroncs is közlekedésbiztonsági kockázatot rejt, másrészt csökken a gumik élettartama, és alacsony nyomás esetén nő az autó üzemanyag-fogyasztása. Minden autótípusnak és abroncsméretnek megvannak az ideális nyomásértékei. Ezek az autók gépkönyvéből kiolvashatók, illetve az abban nem szereplő abroncsméret esetén a gyártók honlapjairól elérhetők az adatok. A gyárak két értéket is meg szoktak adni, kis és nagy terhelés esetére, ez utóbbinál rendszerint a hátsó tengelyi abroncsokat kell keményebbre fújni. Alacsony, vagy túl magas nyomás esetén is romlanak az autó futástulajdonságai, nő a fékút, csökken a biztonságos kanyarsebesség, puha abronccsal nehezebb a kormányzás. Kemény abroncs fékezéskor blokkolásra hajlamos, mivel nem fekszik fel jól a futófelület, az autó ráz. Szakértők szerint az alacsony keréknyomás 20-30, míg a túlfújás kb. 15%-kal csökkenti a köpenyek élettartamát.

Alattomos hiba

Az üzemanyagpumpa általános hibajelensége, hogy a csökkenő nyomás miatt a rendszer nem tudja kellő mennyiségű tüzelőanyaggal ellátni a motort, így csökken a teljesítmény, kihagy a motor, komolyabb esetben pedig be sem indul. A közelmúltban egy szerelés kapcsán láttunk kiemelt üzemanyagpumpát, amelynek belső benzincsöve mállott el. Így hiába működött a pumpa, a rossz cső miatt az üzemanyag egy része a tankban maradt. A cső cseréjével meggyógyult az autó.

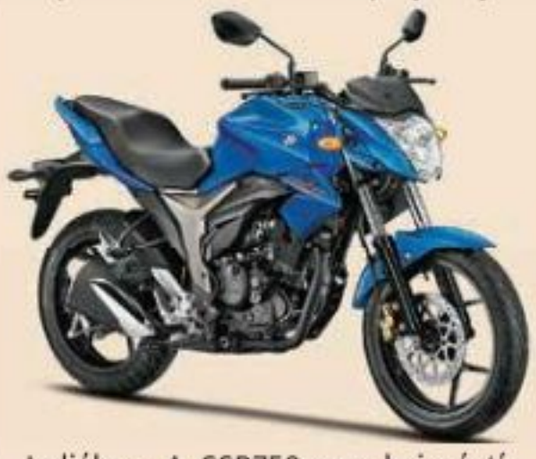


A benzin megette a benzincsövet, ráadásul még fiatal autónál

RÖVIDEN

Nyertesen

A Suzuki 155 cm³-es Gixxer modellje kapta az Év Motorkerékpárja díjat



Indiában. A GSR750-esre hajazó típust a hírek szerint hatalmas érdeklődés övezi, a Suzuki reményei szerint az ottani piacon az értékesítési rangsor dobogójára is „felférhet". **A GIXXER FORGALMAZÁSA E HÓNAPBAN KEZDŐDIK.**

Telivérek

A Suzuki nyilvánosságra hozta a lapunk hasábjain már bemutatott Suzuki GSX-S 1000 (képünkön) és



GSX-S 1000F modellek teljesítményét. A 2005-2008 közötti GSX-R 1000-es átdolgozott blokkjával érkező újdonságok **145 LÓERŐS CSÚCSTELJESÍTMÉNNYEL BÜSZKÉLKEDHETNEK.**

Költözés

AZ AMERIKAI POLARIS FELVÁSÁROLTA AZ ELEKTROMOS MOTORKERÉKPÁROKAT GYÁRTÓ BRAMMÓT.



Az átvétel nem csak formai változásokat hoz a Brammónak, ugyanis az Enertia és Empulse modellek gyártási helyszínét átköltöztetik Oregonból Iowa államba.



Csupa móka!

A Mini a Las Vegas-i Szórakoztató Elektronikai Kiállításon (CES) mutatta be a Citysurfer tanulmányt, amely egy elektromos hajtású roller, a Mini jellegzetes designelemeivel. A modell 18 kg-os tömege révén alkalmas lehet arra, hogy tömegközlekedési eszközökre is felvigyék, arról nem is beszélve, hogy összehajthatósága révén kis helyen is elfér. A roller energiaellátását a vázba erősített lítium-ion akkumulátor biztosítja, amely 12 voltos csatlakozóról vagy konnektorból is tölthető. A 15-25 kilométer közötti hatótávolsággal rendelkező Citysurfer fejlett fékenergia-visszanyerő rendszerrel rendelkezik, ugyanakkor használható elektromos hajtás nélkül is, lábbal hajtva. A modellt úgy tervezték, hogy a hüvelykujjal működtethető elektromos hajtáslánca addig nem aktiválható, amíg a jármű – a hajtó saját erejéből – nem éri el a szükséges minimális sebességet. A Citysurfer maximum 25 km/órás sebességgel képes haladni.



Az összehajtható roller könnyedén elfér a csomagtartóban

Játékra, munkára





A Yamaha a Wolverine quad alapjaira készítette el új side-by-side járművét, mely Wolverine-R néven kerül forgalomba. A szabadidős tevékenységekre vagy munkára éppúgy használható modell kapcsolható négykerékhajtással és fokozatmentes automata váltóval érkezik, míg a hajtásról egyhengeres, 450 cm³-es blokk gondoskodik. Amellett, hogy a Wolverine-R 680 kg-os terhelhetőséggel rendelkezik, a 246 illetve 259 mm-es rugóutak is a legmagasabb értékek közé tartoznak a szegmensben.



Töretlen lendület

A BMW Motorrad 123 ezer motorkerékpár értékesítésével új eladási rekordot állított fel 2014-ben (+7,2% 2013-hoz képest). A bajor márka legnépszerűbb típusa a 24 ezer példányban kiszállított R 1200 GS volt, melyet az R 1200 GS Adventure (16 ezer db) és az R 1200 RT (12 ezer db) követett a rangsorban. Aligha nem idén sem lassul le a márka növekedése: tavasszal érkezik az új S 1000 RR sportmotor, az R 1200 R naked bike (képünkön), az R 1200 RS boxer sport-túragép, az F 800 R „roadster" és a nagyteljesítményű túramotorként jellemezhető S 1000 XR.

Döbbenet!

Az Asahi Shimbun japán napilap hozta nyilvánosságra elsőként a hamarosan rendelhető Honda RC213V-S utcai versenymotor árát. A modellért 47 millió forintnak megfelelő japán jent kell majd fizetni, amivel a legdrágább, kereskedelmi forgalomban elérhető motorkerékpár lesz. A típus nem más, mint a MotoGP-bajnok RC213V rendszámmal, tükrökkel és lámpákkal ellátott verziója, némileg módosított V4-es, 1000-es blokkal és vázzal. A Honda különösen büszke rá, hogy GP-menői, Marc Marquez és Dani Pedrosa is részt vettek a fejlesztésben.



Gyűjtői példánynak ígérkezik a Honda RC213V-S



Két területen

Hornet X2-es néven új bukósisakot mutatott be a japán Shoei. A modellt a „dual sport" kategóriába sorolja a gyártó, vagyis olyan sisakról van szó, amely az utcai használat mellett off roadozásra is ideális lehet. Ennek jegyében szerszámok nélkül levehető plexit alkalmaznak, a fejvédő kialakítása révén pedig védőszemüveggel is tökéletesen használható.



A hatrétegű héjszerkezettel rendelkező újdonság szellőzőrendszere már kis sebességnél is sok levegőt enged a sisakba, a várhatóan nagy igénybevétel miatt pedig a bélés kivehető és mosható. A Shoei a Hornet X2-esnél is bevetette az Emergency Quick Release rendszert, amely baleset esetén több mint jó szolgálatot tesz: az arcpárnák egyetlen mozdulattal kivehetők, így a sisakot könnyű levenni a sérült fejéről. A modell XS-XXL közötti méretekben kapható.



Elmélet és gyakorlat

Matt Taylor és Horace Luke, a HTC okostelefon-gyártó két korábbi vezetője közös vállalkozásba fogtak: megalapították a Gogoro villamosrobogó márkát, melyet azzal a szlogennel vezetnek majd be a köztudatba, hogy „megérkezett az első okosrobogó". A Gogoro már első látásra sem egy átlagos villamos hajtású kétkerekű, de igazi különlegessége az, hogy úgy tervezték, hogy az akkumulátort ki lehessen venni és a helyére be lehet tenni egy feltöltöttet - ehhez persze ki kell épülnie az akkucserélő hálózatnak, ahol a lemerült energiaforrások leadhatók és feltöltöttre cserélhetők. A Gogoro ehhez már létre is hozott egy szabványt és egy csereállomás-koncepciót, ugyanakkor az elméletben remeknek tűnő megoldás ebben a formában jelenleg nem életképes, hiszen az ilyen típusú állomások elterjedése hosszú évekig tarthat. A modell egyébként 100 kilométert képes megtenni az akkucserék között, feltéve, ha nem megyünk 40 km/óránál gyorsabban. A Gogoro persze más területen is innovatív, hiszen a tulajdonos okostelefon segítségével ellenőrizheti a töltöttségi szintet, míg a hatékonyságot sötétedésérzékelős, full-LED-es fényszóró javítja.





Tavaly rekordeladásokkal zárt a Ducati, az idei kilátások pedig további bizakodásra adhatnak okot, hiszen három új motorral erősítik meg hadállásaikat.

A Pirelli kifejezetten a Scramblerhez tervezett új abroncsokat

Több, mint ígéret

Scrambler: retrohullám újratöltve

A Ducati az egymást követő ötödik évben könyvelhetett el rekordeladásokat, miután 2014-ben 45 100 példányt szállítottak ki a vevőknek (ez 2%-os növekedésnek felel meg a 2013-as eredményekhez viszonyítva). A kiváló eredmények többek között az újonnan bevezetett Monster 821-esnek és 1200-asnak köszönhetők, a „szörny" család eladásai a két új verzió érkezésével 31%-kal emelkedtek (16 ezer db). Ami a régiók közötti megoszlást illeti, továbbra is magasan az Egyesült Államok a Ducati legnagyobb felvevőpiaca a tavalyi 8804 példányos volumennel. Összehasonlításképpen: egész Ázsiában alig több, mint 5000 új Ducatit adtak el 2014-ben.

Természetesen a cél nem lehet, más, mint megtartani a lendületet, az új modelleket elnézve pedig nem mernénk fogadni a márka növekedése ellen. A Scrambler az egyre sikeresebb klasszikus motorok mezőnyébe érkezik, az 1299-es Panigaléval a szupersport gépek szerelmeseihez szólnak, a túraendurók mezőnyében pedig az alapos frissítésen átesett Multistrada igyekszik a Ducati malmára hajtani a vizet.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

A Ducati a 2000-es évek közepén több, hamisítatlan retro modellt kínált (pl. Paul Smart, GT 1000) aztán szépen, lassan kikoptak ezek a masinák a palettáról. Most azonban ismét van múltidéző gépük, méghozzá az új Scrambler, amely nem meglepő módon az azonos néven 1962-75 között gyártott ősmodell vonásait örökölte. Természetesen csak a forma idézi az egyhengeres felmenőt, az újdonság ugyanis a Monster 796-os 803 cm^3-es, L2-es blokkját kapta, annyi különbséggel, hogy az egyenletesebb teljesítményleadás érdekében változtattak néhány alkatrészen (pl. vezérműtengelyek). A Scrambler más szempontból is a mai kor színvonalát képviseli, hiszen olajfürdős, antihopping kuplunggal és fordított első teleszkóppal (Kayaba) rendelkezik, míg a fékrendszer a Brembótól érkezik (Bosch blokkásgátlóval). A modell érdekessége, hogy négy különböző kivitelben lesz elérhető, az Icon alapverzión kívül Urban Enduro, Full Throtthle és Classic változatban áll rendelkezésre (az eltérő stílus mellett mindegyik egyedi tankgrafikát kap). Az új Scrambler már hazánkban is elérhető 2 950 000 forintért, ami azt jelenti, hogy a – 696-os Monsterrel együtt – ez a Ducati legolcsóbb típusa.



Az ülés alatti rekeszben USB-töltőt találunk

DUCATI	Scrambler
Lökettérfogat:	803 cm^3
Hengerek/szelepek:	L2/8
Max. teljesítmény:	55 kW (75 LE) 8250/perc
Max. nyomaték:	68 Nm 6750/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1445 mm
Ülésmagasság:	790 mm
Üzemanyagtank:	13,5 l
Fék elöl/hátul:	330/245 mm tárcsa
Gumi elöl/hátul:	110/80 R18/180/55 R17
Száraz tömeg:	170 kg
Alapár:	2 950 000 Ft

1299 Panigale: hova tovább?

Az 1199-es Panigale 195 lóerős teljesítményével eddigi is a világ legerősebb kéthengeres motorkerékpárja volt, a Ducati azonban nem elégedett meg ennyivel. A gyártó zászlóshajójához 1285 cm^3-es L2-es szívet fejlesztettek, amely nemcsak lökettérfogatával első a mai sorozatgyártású sportmotorok között, hanem 116 mm-es furatával is. Az eredmény 205 lóerő és 145 Nm-es nyomaték, ráadásul az újonnan bevezetett lítium-ion akkumulátor miatt 2 kg-mal csökkent a tömeg. Ahogyan az elődből, úgy az alapáron 7,0 millió forintos újdonságból is készül S változat (8 510 000 Ft), amely félaktív Öhlins futóművel, full-LED-es fényszórókkal, kovácsolt felnikkel és karbonból készült első sárvédőjével különbözik a bázismodelltől. Természetesen mindkét változat teljes elektronikai csomaggal büszkélkedhet, van kipörgésgátló, egykerekezésgátló, a dőlésszöget is figyelembe vevő ABS, gyorsváltó, data logger, ride-by-wire fékkar – ezek működését a háromtengelyes, kis tehetetlenségű mérőegységtől szerzett infók alapján hangolja össze a központi vezérlőelektronika. Szintén nem mellékes, hogy az 1199 Panigale R továbbra is gyártásban marad, hiszen a superbike-vb-n való induláshoz muszáj kínálatban maradnia az 1200 cm^3-es limiten belül lévő modellnek. Hogy ez a verzió ne maradjon le erő tekintetében az 1299-esektől, a Ducati 205 lóerőre tornászta fel a csúcsteljesítményt, illetve itt is bevetik az említett kis tehetetlenségű mérőegységet. Az R verzió vételára 10 830 000 forint.


Köridőmérőt is felvonultat a műszerfal


A lengőkar alsó forgáspontja 4 mm-rel lejjebb került


A gyorsváltó a bal kéznél elhelyezett gombbal is működtethető

DUCATI	1299 Panigale
Lökettérfogat:	1285 cm^3
Hengerek/szelepek:	L2/8
Max. teljesítmény:	151 kW (205 LE) 10 500/perc
Max. nyomaték:	145 Nm 8750/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1437 mm
Ülésmagasság:	830 mm
Üzemanyagtank:	17 l
Fék elöl/hátul:	2x330/245 mm tárcsa
Gumi elöl/hátul:	120/70 R17/200/55 R17
Száraz tömeg:	166,5 kg
Alapár:	7 000 000 Ft

Mutistrada 1200: változó szelepvezérléssel

A lóerőhajsza hagyományosan a sportmotorok és a naked bikeok mezőnyében a leginkább kiélezett, de az utóbbi évben a KTM és a Ducati komoly szkanderezésbe kezdett a turaendurók szegmensében. Az 1190 Adventure az előző Multistradához hasonlóan 150 lóerős lett, majd jött a 160 lovas 1290 Super Adventure. Utóbbi azonban csak pár hónapig volt a legerősebb túraenduró a piacon, ugyanis a friss Multistrada is ugyanennyi paripával büszkélkedhet. Az 1198 cm^3-es L2-es blokk viszont nem csak a csúcsteljesítménye miatt érdekes: első sorozatgyártású motorkerékpárként az új Multistrada rendelkezik változó szelepvezérlésű erőforrással, ami a márka ígéretei szerint a nyomatékosságra és a fogyasztásra is jótékony hatást gyakorol. Az sem mellékes továbbá, hogy a Testastretta DVT (Desmodromic Variable Timing) egység a korábbi blokkhoz képest nagyobb, 15 000 kilométeres szervizintervallummal teszi könnyebbé a tulajdonos életét. Ez persze nem minden, az új Multistrada több területen is fejlődött: van állítható magasságú ülés, kanyarkövető full-LED-es fényszóró, kulcs nélküli indítás, tempomat és félaktív futómű.


Bár hivatalosan túraenduro a Multistrada, nem vitás, hogy aszfalton érzi magát igazán elemében


Az új blokk teljesíti az Euro-4-es normákat



DUCATI	Mulitstrada 1200
Lökettérfogat:	1198 cm^3
Hengerek/szelepek:	L2/8
Max. teljesítmény:	118 kW (160 LE) 9500/perc
Max. nyomaték:	136 Nm 7500/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1529 mm
Ülésmagasság:	825-845 mm
Üzemanyagtank:	20 l
Fék elöl/hátul:	2x320/265 mm tárcsa
Gumi elöl/hátul:	120/70 R17/190/55 R17
Száraz tömeg:	209 kg
Alapár:	5 800 000 Ft

RÖVIDEN

Dungey az élen

A szuperkrossz-vb elmúlt két fordulójában alaposan megváltoztak az erőviszonyok. Immár nem Ken Roczen a főszereplő, **A STAFÉTÁT ÁTVEVŐ RYAN DUNGEY PEDIG 2012 UTÁN VEZETI ISMÉT AZ ÖSSZETETT TABELLÁT.** Roczen a 4. fordulóban baleset miatt egy kör hátrányban csak a 15. helyen végzett, majd a folytatásban a 4. helyen intették le. Dungey kiegyensúlyozott volt és megszerezte pályafutása 15. győzelmét. Az ötszörös amerikai bajnok az első öt fordulóban már az idei negyedik győztes - Roczen és Eli Tomac után a 4. fordulóban a hondás Trey Canard nyert, aki 2011 után diadalmaskodott ismét. Dungey 2010 óta minden szezonban győzni tudott, Reed, McGrath, Carmichael, Mike LaRocco, Stewart, Windham, Ward és Villopoto mellett pedig

a 9. krosszos, akinek legalább 60 dobogós helyezése van.



A következő összecsapáson még biztosan Dungey (5) viseli az éllovasnak járó piros rajtszámplakettet

i AMA SX (17/5.)

Az összetett állás

1. Dungey (KTM) 107 pont, **2. Roczen** (Suzuki) 96 pont, **3. Tomac** (Honda) 84 pont, **4. Canard** (Honda) 84 pont, **5. Anderson** (Husqvarna) 74 pont, **6. Barcia** (Yamaha) 71 pont, **7. Seely** (Honda) 67 pont, **8. Reed** (Kawasaki) 57 pont, **9. Millsaps** (Kawasaki) 54 pont, **10. Baggett** (Suzuki) 54 pont.

RALI-VB



A legendás Corolla és a vadiúj Yaris WRC

A Toyota visszatér!

A Toyota elnöke, Akio Toyoda bejelentette, hogy a japán márka 2017-ben visszatér a rali-világbajnokságba, s a tokiói konferencián egyúttal a Yaris WRC versenyautót is leleplezte. A 3910 mm hosszú és 1820 mm széles gépben a szabályoknak megfelelő 1,6 literes, közvetlen befecskendezésű, négyhengeres turbómotor (2,5 bar töltőnyomás, 33 mm-es szűkítő) dolgozik, 300 lóerő feletti teljesítménnyel és hozzávetőleg 420 Nm nyomatékkal - ezt hatfokozatú ZF Sachs szekvenciális váltó közbeiktatásával állandó összkerékhajtás viszi talajra. A Toyota Motorsport GmbH központjában, a németországi Kölnben kifejlesztett Yaris WRC már túl van az előzetes tesztprogramon, amit európai murvás és aszfaltos ralipályákon végeztek. A következő két év az intenzív felkészülésről és fejlesztésről szól majd, mielőtt a Volkswagen, a Hyundai, a Citroën és az M-Sport Ford ellenfeleként pályára lépnek. A teszteléseket a Toyota WEC pilótája és Formula e versenyző Stéphane Sarrazin, valamint Sebastian Lindholm és Eric Camilli vezetésével végzik, de fiatal tehetségeket is kipróbálnak majd.



A Toyota 1999-ben azért vonult vissza a WRC-ből, hogy a Formula-1-es projektre koncentráljon, az ezt megelőző 25 évben folyamatosan ralizott: a Celica Twincam Turbo és GT-Four, illetve Corolla WRC versenyautókkal és olyan neves pilótákkal, mint Carlos Sainz, Juha Kankkunen és Didier Auriol összesen 43 futamgyőzelmet, négy egyéni és három konstruktőr-világbajnoki címet szereztek.

LE MANS

Beleüti az orrát



Versenyzőként egyelőre a 2009-es Le Mans-győztes és egykori Ferrari F-1 tesztpilóta Marc Genét jelentették be

A Nissan a Super Bowl amerikai-foci-döntő szünetében sugárzott tévéreklámban mutatta meg először vadonatúj Le Mans-i prototípus versenyautóját: a GT-R LM Nismóval 16 éves kihagyás után térnek vissza az LM P1-es csúcskategóriába! A japán márka az április 12-én rajtoló WEC hosszú távú megbízhatósági világbajnokságban (melynek része a legendás 24 órás francia maratoni) olyan nagymenők dolgába üti majd az orrát, mint az Audi, a Porsche és a Toyota. Szó szerint, a Nissan ugyanis egy radikális orrmotoros, fronthajtású géppel rukkolt elő: a 3,0 literes, közvetlen befecskezndezésű bi-turbó benzinest mozgásenergia-visszanyerő rendszer egészíti ki, és ötfokozatú szekvenciális váltót társítottak hozzá. A nyilatkozatok alapján úgy tűnik, hogy szuperkondenzátoros tárolót használnak, ami kigyorsításkor hirtelen nagy mennyiségű energiát szabadít fel, de azt még nem árulták el, hogy a 2, 4, 6 vagy 8 MJ/kör teljesítménykategória közül melyikbe tartozik a Nissan GT-R LM Nismo. Azt viszont igen, hogy szokatlan módon az első kerekek szélessége 14, míg a hátsóké 9 colos, az aerodinamika mellett ezzel kompenzálják a versenygép orrmotoros, elsőkerékhajtású felépítést.

Cairoli–Villopoto csata



Cairoli (képünkön) már hat esztendeje verhetetlen, Villopoto most ezt a statisztikát szeretné átírni

MOTOKROSSZ-VB

Versenynaptár

Február 28.	Losail (QAT)
Március 8.	Nakhonchaisri (THA)
Március 29.	Neuquen (ARG)
Április 19.	Arco di Trento (ITA)
Április 26.	Valkenswaard (NED)
Május 10.	Talavera de la Reina (SPA)
Május 24.	Matterley Basin (GBR)
Május 31.	Villars sous Ecot (FRA)
Június 14.	Maggiora (ITA)
Június 21.	Teutschenthal (GER)
Július 5.	Uddevalla (SWE)
Július 12.	Kegums (LV)
Július 26.	Loket (CZE)
Augusztus 2.	Lommel (BEL)
Augusztus 16.	Trinidade (BRA)
Augusztus 30.	Assen (NED)
Szeptember 13.	Leon (MEX)
Szeptember 20.	Glen Helen (USA)

A február végén rajtoló 59. motorossz-világbajnokság a legek sorozata lesz. Az idei lesz minden idők leghosszabb vb-je, a mezőny összetételét tekintve pedig ez számít a valaha volt legerősebb kiírásnak. Két korszakos sztár csap majd össze a királykategóriában (MX1), nevezetesen a 8-szoros világbajnok Antonio Cairoli, valamint a 10-szeres amerikai bajnok Ryan Villopoto. A kawasakis Villopoto a legsikeresebb amerikai krosszos, aki áttette székhelyét a vb-porondra, nem titkoltan azzal a céllal, hogy letaszítsa trónjáról a 2009 óta veretlen Cairolit. Kettejük párbajába azonban mások is beleszólhatnak. A Hondánál Gautier Paulin, a Yamahánál Jeremy Van Horebeek, a Suzukinál Clement Desalle, míg a Husqvarna csapatnál Max Nagl a vezérpilóta. A kiskategóriában, az MX2-ben is KTM–Kawasaki párbaj várható. A vezér-KTM-es Jeffrey Herlings a 3. vb-címére készül, míg a kawasakis Jordi Tixier a tavalyi vb-címét szeretné megvédeni. A Herlings-Tixier ütközetbe a kawasakis Dylan Ferrandis és Max Anstie, a yamahás Valentin Guillod és a hondás Tim Gajser is beleszólhat.

Erőleves

SUPERBIKE-VB



Giugliano két helyszínen sem talált legyőzőre

Befejeződtek a sorozat előszezoni tesztjei, amelyek egyelőre bebizonyították, hogy az idei új technikai szabályok nagyon jót tettek a mezőnynek. A négyhengeresek 15 lóerővel gyengébbek lettek, aminek köszönhetően eltűnt a teljesítménybeli és a végsebességi fölényük is. Az európai teszteken hosszú idő után újra versenyképes volt a kéthengeres Ducati, amely ugyebár immár 2 éve nem nyert a vb-n. A Ducati legnagyobb ellenfele a Kawasaki volt, ám a többi négyhengeres márka, az Aprilia, a Honda és a Suzuki sem maradt le nagyon a Ducati–Kawasaki kettőstől. November és január között összesen 5 tesztet rendeztek 3 pályán, a spanyolországi Aragonban és Jerezben, valamint a portugáliai Portimaóban. Aragonban előbb a ducatis Davide Giugliano, majd a tavalyi világbajnok, az immár hondás Sylvain Guintoli volt a leggyorsabb. Guintoli a Jerezben is beszédtéma volt, hiszen egy durva bukást szenvedett el, amiért nem is folytathatta a tesztet. Portimaóban az apriliás Leon Haslam jegyezte a legjobb időt, míg Jerezben előbb a suzukis Alex Lowes, majd Giugliano bizonyult a leggyorsabbnak. A Ducati Panigale R egyértelműen a tesztek egyik legjobbja volt. Szárazon és esőben, versenyszimulációs körökben és puha gumikkal is. A Kawasaki ugyan egyik teszten sem tudott a legjobb lenni, ám a Jonathan Rea, Tom Sykes kettős folyamatosan az élmezőnyben végzett. Az Aprilia is a középpontban volt. Ugyan már nincs hivatalos gyári csapata az olasz márkának, azonban a privát Red Devils alakulat mégis gyári támogatásban részesül idén. Az Aprilia pedig új tesztpilótájával is feltűnést keltett: miután Alex Hoffman átszerződött a KTM-hez, az Aprilia hivatalos tesztpilótának „felvette” a kétszeres superbike-világbajnok Max Biaggit. Ráadásul az sem elképzelhetetlen, hogy a 2012-ben visszavonult 44 éves motoros szabadkártyásként ismét versenyezzen.

Gyorstüzelő

A címvédő Ogier és a visszatérő Loeb párharca röpke izgalommal szolgált az amúgy egyhangú szezonnyitón.



Mivel a WRC menetrendje csupán annyiban tér el a tavalyitól, hogy Portugália és Argentína helyet cserélt, idén is a legendás Monte-Carlo Ralival vette kezdetét a szezon – persze mind a 13 helyszín esetében módosítanak az útvonalakon és a speciális szakaszokon. Az egyik legnagyobb szabályváltozás, hogy a gyorsaságikon betiltották a részidők továbbítását az autó felé, a versenyző és a csapat között kizárólag a biztonságra vonatkozó kommunikáció engedélyezett. Így a pilóta menet közben nem tudja ellenfeleihez hasonlítani saját tempóját és módosítani a stratégiáját, ami kiélezettebb versenyhez vezethet. A rajtsorrendet ugyan továbbra is a világbajnoki tabella állása határozza meg, de nehezítheti az élmenők dolgát, hogy a pontversenyben vezetőnek immár nemcsak az első, hanem a második napon is elsőként kell indulnia, s csak a harmadikon lép életbe a fordított sorrend.

Győztes csapaton ne változtass!

A pilótapiacra az állandóság volt jellemző, az elmúlt két évben masszívan domináló Volkswagen nem meglepő módon a Sébastien Ogier, Jari-Matti Latvala és Andreas Mikkelsen trióval folytatja. Az eredeti DS bemutatkozásának jubileumi, 60. évfordulóját ünneplő Citroën is megtartotta Kris Meeke-t és Mads Östberget, illetve a szezonnyitón bevetették nagyágyújukat, a 9-szeres világbajnok és 7-szeres Monte-győztes Sébastien Loeböt. A Hyundai nem folytatja a „rotációs” gyakorlatot, hanem az első számú versenyzőnek kikiáltott Thierry Neuville mellett Dani Sordónak minimum 10, Hayden Paddonnak pedig a második fordulótól kezdve 9 ralin adnak lehetőséget – tesztpilótának leigazolták az ERC-menő Kevin Abbringet. Az M-Sport



Erős kezdés után Loeb második ralis visszatérésén sem alkotott maradandót. Ez persze mit sem csorbít korábbi fantasztikus produktumán



i SPORTTECHNIKA

Ezt főzték ki!

Bár a versenyautókon ez kívülről nem igazán látszik, 2015-re – bizonyos keretek között – **FELOLDOTTÁK A FEJLESZTÉSEK BEFAGYASZTÁSÁT.** Újra engedélyezik például a kormány mögötti billentyűkkel is vezérelhető, hidraulikus váltók használatát, a homologizált alkatrészeket úgynevezett „jokerekkel” gazdálkodva lehet továbbfejleszteni, és csökkentették egyes alkatrészek minimális tömegét, hogy jobban lehessen játszani az autó súlyelosztásával. **A VOLKSWAGEN SZINTE TELJES EGÉSZÉBEN KIHASZNÁLTA A LEHETŐSÉGEIT,** és elmondásuk szerint a Polo R WRC (képünkön az erőforrás) mintegy 75%-ban megújult – egyszerűbbé, könnyebbé és megbízhatóbbá vált. A Citroën DS3-as a WTCC versenyautóval közösen továbbfejlesztett motort, új váltót és felfüggesztést kapott, majd április tájékán az aerodinamikai csomagot és az évad második felében ismét a futóművet veszik kezelésbe. A Hyundai és az M-Sport Ford a 2014-es technika módosított változatával kezdte az évet, és csak később jelentkeznek új technikával.





15 gyorsasági szakasz (355,48 km) után a Hyundai két versenyzőjét 0,8 másodperc választotta el a célban



Evans kiegyensúlyozott teljesítménye a 7. helyre volt elég

Fordnál a visszavonult Mikko Hirvonen helyén ismét az észt Ott Tanak bizonyíthat, aki Elfyn Evans és a korábbi Hyundai-pilóta, Bryan Bouffier csapattársa lesz. Robert Kubicának még befejezetlen ügye van a WRC-vel, úgyhogy marad a ralizásnál és a Fiesta RS WRC-nél, de a sok autótörés miatt immár saját csapattal indul.

Loeb bekezdett, majd nagyot hibázott

Nos, a két Sebastien összecsapása rövid, de velős volt: az éjszakai 1. gyorson Loeb olyan idővel nyitott, amitől az ellenőrző ponton még a saját lélegzete is elakadt, Tanakra 22, Ogierre pedig 30,9 másodpercet vert! Persze Ogier sem maradt adós, így kemény adok-kapok alakult ki a két francia szupersztár között: míg a havas és jeges szakaszokon a címvédőnek hátrányt jelentett az első rajtpozíció, addig a száraz vagy vizes aszfaltos pályákon igyekezett a kanyarlevágásokkal minél több sarat felhordani az útra, hogy megnehezítse ellenfelei dolgát. Úgyhogy a 7. szakaszon Ogier át is vette a vezetést, ami annyira frusztrálta Loeböt, hogy a következőn hibázott és „kifordította" a DS 3-as bal hátsó felfüggesztését. A gyorsról még kikecmergett, de az összekötő szakaszon kénytelen volt félreállni – a Rally2-es szabály szerint másnap időbüntetéssel folytathatta és 8.-ként végzett. A Citroën keserűségét csak fokozta, hogy ugyanezen a speciálon Meeke is lecsúszott az útról, így a 4. pozícióból visszaesett 21.-nek. Ezek után Ogier 1'45,4"-es előnyét beosztva és két „hátvédjével" a nyomában kényelmesen nyert: pályafutása 25. és harmadik Monte-győzelmét aratta, de Latvalának és Mikkelsennek is ez az eddigi legjobb eredménye a hercegségben. A pódiumot kisajátító VW mögött Östberg mentette a Citroën becsületét, míg a hyundaiosok az 5. helyért csatáztak – Neuville az utolsó szakaszon, kevesebb mint egy másodperccel előzte meg Sordót.

A Fordnál ígéretesen kezdett Tanak, és sokáig dobogóközelben hajtott, de a 10. szakaszon az észt is leesett az útról, és jó sok időt veszített, mire a szurkolók visszatolták. Végül Evans volt a legeredményesebb kékoválos, Kubica pedig ott folytatta, ahol abbahagyta: az első speciálison egy fával kötött közelebbi ismeretséget, majd elektronikai hibával vesztegelt, azután négy szakaszgyőzelmet is aratott, az utolsó előtti szakaszon viszont fékhiba miatt bezuhant a célba és összetörte a gépét...

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

i VÉGEREDMÉNY (13/1.)

Monte-Carlo

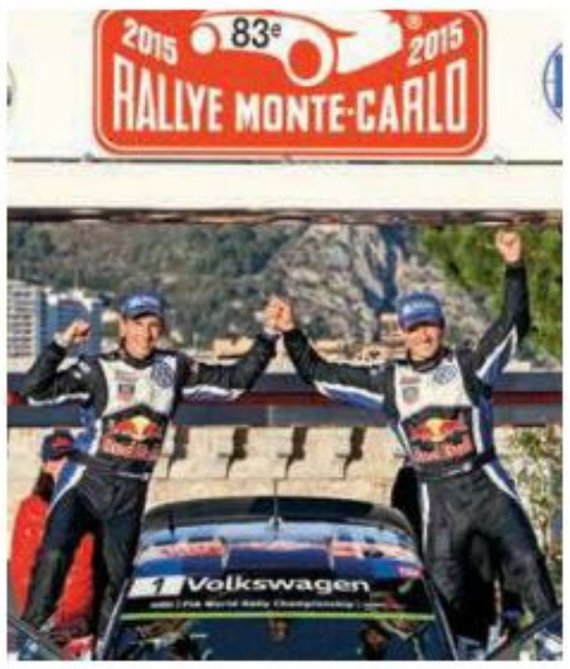
1. Ogier-Ingrassia (FRA/FRA) VW Polo R WRC, 3 óra 36'40,2", **2. Latvala-Anttila** (FIN/FIN) VW Polo R WRC, +58,0", **3. Mikkelsen-Floene** (NOR/NOR) VW Polo R WRC, +2'12,3", **4. Östberg-Andersson** (NOR/SWE) Citroën DS 3 WRC, +2'43,6", **5. Neuville-Gilsoul** (BEL/BEL) Hyundai i20 WRC, +3'12,1", **6. Sordo-Marti** (ESP/ESP) Hyundai i20 WRC, +3'12,9", **7. Evans-Barritt** (GBR/GBR) Ford Fiesta RS WRC, +5'23,7", **8. Loeb-Elena** (FRA/MC) Citroën DS3 WRC, +8'34,7", **9. Prokop-Tománek** (CZE/CZE) Ford Fiesta RS WRC, +9'54,8", **10. Meeke-Nagle** (GBR/IRL) Citroën DS3 WRC, +10'55,6".

SZAKASZGYŐZELMEK: **Loeb** 6, **Kubica** 4, **Meeke** 3, **Ogier** 1.

Az összetett állás

1. Ogier 25 pont, **2. Latvala** 19 pont, **3. Mikkelsen** 15 pont, **4. Östberg** 12 pont, **5. Neuville** 10 pont, **6. Sordo** 8 pont, **7. Evans** és **Loeb** 6-6 pont, **9. Meeke** 4 pont, **10. Prokop** 2 pont.

Következik a Svéd Rali, február 12-15.



Ogier 2009-ben Peugeot 207 S2000-essel (IRC) nyert először itt



Beindult a VW gőzhenger: az új Polo R WRC tripla győzelemmel debütált

Éledezik a Ferrari

Január végén a Formula-1 felébredt téli álmából, a sebtében lezavart autóbemutatók után a csapatok neki is vágtak a tesztelésnek Jerezben. Ahol kellemetlen meglepetés érte a Mercedest...

Volt idő, nem is olyan régen, amikor az istállók hatalmas csinnadrattával, több száz fős közönség előtt, látványos és méregdrága ceremóniákon leplezték le a versenyautóikat. A gazdasági válság véget vetett ennek a hagyománynak: a csapatok többsége manapság csak kitolja új büszkeségét a garázsa elé pár fotó kedvéért, előtte esetleg közread róla néhány - az igazán érdekes technikai részleteket persze jótékonyan elfedő - számítógépes grafikát, aztán uccu neki, ki is küldi a pályára.

Többnyire így történt az idén is, amikor lényegében csak a Force India tartott igazi bemutatót az F-1-es nagydíjnak az idén majd 1992 óta először otthont adó Mexikóvárosban. Utána viszont épp ők voltak az egyetlen csapat, amely nem vett részt az előszezont elindító, február 1. és 4. között megrendezett jerezi teszten. A távolmaradásuk komoly aggodalomra adott okot.

Mivel az F-1 ezúttal nem esett át az egy évvel ezelőttihez hasonló technikai reformon, az új autók szín-re lépése sem volt annyira megrázó, mint a turbókorszak nyitányán. Külsőre a leglátványosabb változást az hozta el, hogy az FIA átvariálta az orrkúp méretére vonatkozó előírásokat. A módosítás főként esztétikai célokat szolgált, mert meg akartak szabadulni a tavalyi autók elejét elcsúfító orrnyúlványoktól, ami csak részben sikerült (egy csökevényes kinövés némelyik idei modellen, például a Williamsen és a Red Bullon is maradt), de a vártnál jelentősebb aerodinamikai hatással is járt. A mérnökök a télen úgy találták, akár 30 pontnyit is elvesztettek miatta az első leszorítóerőből - a feladatuk az volt, hogy ezt visszanyerjék valahogy.

Jerezben beindult a nagyüzem

Mivel a McLaren új partnerét, a Hondát leszámítva a motorszállítók már nem alapjaiban új technológiával ismerkedtek, az első teszthéten a csapatok általában messzebb jutottak, mint egy évvel ezelőtt. Ez mind a köridőkre, mind a körök számára igaz. Az előbbiek 2-3 másodperccel javultak a tavalyihoz képest (alátámasztva, amit a Pirelli a télen állított: a tempó visszaérhet a V8-as korszak végén megszokotthoz), és a teszten részt vevő nyolc csapat együtt 10 211 km-t teljesített, miközben egy évvel ezelőtt tizenegyen is csak 6505-re voltak képesek. A listát nem túl meglepő módon a Mercedes vezette 2280 km-rel; Nico Rosberg már az első napon bő két versenytávot, maratoni 157 kört húzott le az új W06-tal!

Az időeredmények láttán viszont lett pár összeráncolt homlok Jerezben. Az önmagában még nem számított nagy szenzációnak, hogy a nyitónapon az immár pirosban versenyző Sebastian Vettel volt a leggyorsabb, mert tavaly is Kimi Räikkönen kezdett az élen, az viszont már a riválisokat is gondolkodóba ejtette, hogy mind a négy napot egy Ferrari-motoros autó nyerte. A teszt legjobbját Räikkönen futotta meg a lágy keverékű Pirelliken 1'20,841" alatt, pedig egy éve még senki nem tudott 1'23,276" alá menni a spanyolországi pályán. Ráadásul Vettel két nappal korábban az elvileg sokkal lassabb közepes gumikon is csupán 0,143 másodperccel ért el rosszabb köridőt új csapattársánál. Amikor visszaért a garázsba, a szerelők lelkesen megtapsolták.

Egyelőre persze felesleges elkiabálni: Jerezről közismert, hogy nem feltétlenül tükrözi híven az erőviszonyokat. A szakértők többsége továbbra is a Mercedes-uralom folytatását várja, de Rosberg elismerte, hogy a meglepő időeredmények miatt mostantól ők is rajta tartják a szemüket a Ferrarin. Az újonc Felipe Nasr, aki a harmadik napot az élen fejezte be a Sauberrel, viszont úgy vélte, a Mercedes-motoros alakulatok titkolták a valódi tempójukat.

Barcelonában, ahol február 19-én folytatódik a tesztelés, már többet fogunk tudni. Egy hajszállal legalábbis.



A tavalyi vergődés után a Ferrari látványos formajavulást mutatott Jerezben



Vihar előtti csend? A többség szerint a Mercedes titkolja valódi tempóját, és az idei szezon is Hamilton és Rosberg párharcáról szólhat

Mercedes

A címvédők, ahogy az várható volt, ott folytatták, ahol tavaly abbahagyták: az élen. Az új W06-tal, amely ránézésre 16 nagydíjgyőzelmet arató elődjének logikus továbbfejlesztése, ők tették meg a legtöbb kört Jerezben. Ennek ellenére, akárcsak a tavalyi szezon folyamán, végig küszködtek megbízhatósági problémákkal, pedig saját bevallásuk szerint arra koncentráltak, hogy ezektől megszabaduljanak. A második napon a hűtővizük folyt el, a harmadikon pedig a benzinnyomással lehetett gondjuk. Lewis Hamilton amúgy elégedetten nyilatkozott az autóról, megjegyezve, hogy érzésre ugyanolyan, mint a tavalyi – csak kicsit nagyobb lett a leszorítóerő.

Red Bull-Renault

A Red Bull tavaly emlékezetesen rosszul indította az előszezont: a Renault új hajtásláncának gyerekbetegségei miatt négy nap alatt össz-vissz 93 km-t tudtak megtenni. Ennél most egy fokkal jobban jártak, de az ellenfelek megtévesztése céljából viccesen zebramintásra festett RB11 bemutatkozását balszerencse kísérte. A második napon Danyiil Kvjat reggel letörte róla az első szárnyat, amelyből még csak egy volt, így egész nap szárny nélkül köröztetett, bizarr látványt nyújtva a pályán. Ráadásul végig gondot okozott, hogy az áttervezett Renault motorban gyengének bizonyult egy, az ERS vízpumpájához tartozó tengely, ezért eleve nem tudtak hosszú etapokat futni. Ezt még a francia cég vezetői is „hülye hibának” nevezték.





Álcázott, és Kvjat hibájából az egyik nap szárnyaszegett autóval körözött a Red Bull



A 2014-es három ezüst- és hat bronzérem után idén az aranyra hajt a Williams

Williams-Mercedes

A tavalyi konstruktőri összetett 3. helyezettje nem feltűnősködött Jerezben. A bütykös orrú FW37-tel a Mercedestől csak 3 tizeddel, a Ferraritól viszont csaknem másfél másodperccel maradtak el, és némi késedelmet szenvedtek, mert egyes alkatrészeik nem értek oda időben a pályára. Valtteri Bottas ennek ellenére egyértelműen jobbnak minősítette az új Williamst a tavalyinál, kiemelve, hogy aerodinamikai téren érezhető az előrelépés, mert kiszámíthatóbban viselkedik a kanyarokban.





Räikkönen és Vettel számára is motivációt jelenthet az SF15-T remek kezdése



Ferrari

A jerezi teszt hőse a Ferrari volt: a négy napból hármat ők nyertek meg, a hét két legjobb idejét Räikkönen és a tavalyinál máris motiváltabbnak tűnő Vettel állította be, és lényegében semmilyen műszaki problémával nem vesztettek számottevő időt. A hosszú orráról könnyen felismerhető SF15-T külsőre láthatóan az elődjére ütött, de a pályán sokkal meggyőzőbben mozog; a kanyarokban stabilabb, és a jelek szerint a Ferrarinak a korlátozott fejlesztési lehetőségek ellenére a hajtáslánc is sikerült izmosabbá tennie. Az első teszthét alapján a jelentősen átszervezett csapat technikai igazgatója, James Allison nem tévedett, amikor azt mondta, az új autójuk jobban fog passzolni a kanyarbejárati alulkormányzottságtól irtózó Räikkönenhez.

McLaren-Honda

Jerezben a húsz év után motorszállítót váltó McLarenre irányult a legintenzívebb figyelem, de a csapat az első teszthéten csak vergődött: a négy nap alatt feleannyi kört sem tettek meg, mint a Mercedes a legelsőn! Az MP4-30 szemlátomást a csapattól megszokott műszaki igényességgel készült, a hátulját pedig a hajtáslánc szoros beépítésének köszönhetően rendkívül szűkre húzták, amit Ron Dennis hangzatosan „nullaméretű" tervezési filozófiának nevezett. Az autó ugyan több időt töltött a garázsban, mint a pályán, a sportigazgató, Eric Boullier mégsem minősítette katasztrófának a tesztet, sőt azt állította: a feladatlista legalább felét kipipálták. Mindenestre tény, hogy a McLaren harmadannyi kört teljesített, mint tavaly, amikor a Mercedes motorja is új volt, és 4 másodperccel rosszabb időeredménnyel zárt.



Döcögősen indul a legendás McLaren-Honda újjászületése. Ha jönnek a szponzorok, a fényezés még változhat





Toro Rosso-Renault

A Red Bull kistestvére szokás szerint egyedi autót épített, s bár az új Renault motor gyerekbetegségeivel nekik is meg kellett küzdeniük, sikeresebb tesztet zártak, mint a nagy csapat. A 17 éves Max Verstappen pedig nem vallott szégyent, hiszen egyetlen látványos hibát sem vétett, és 6 tizeddel jobb időt ért el rutinosabb csapattársánál, az ifjabb Carlos Sainznál.

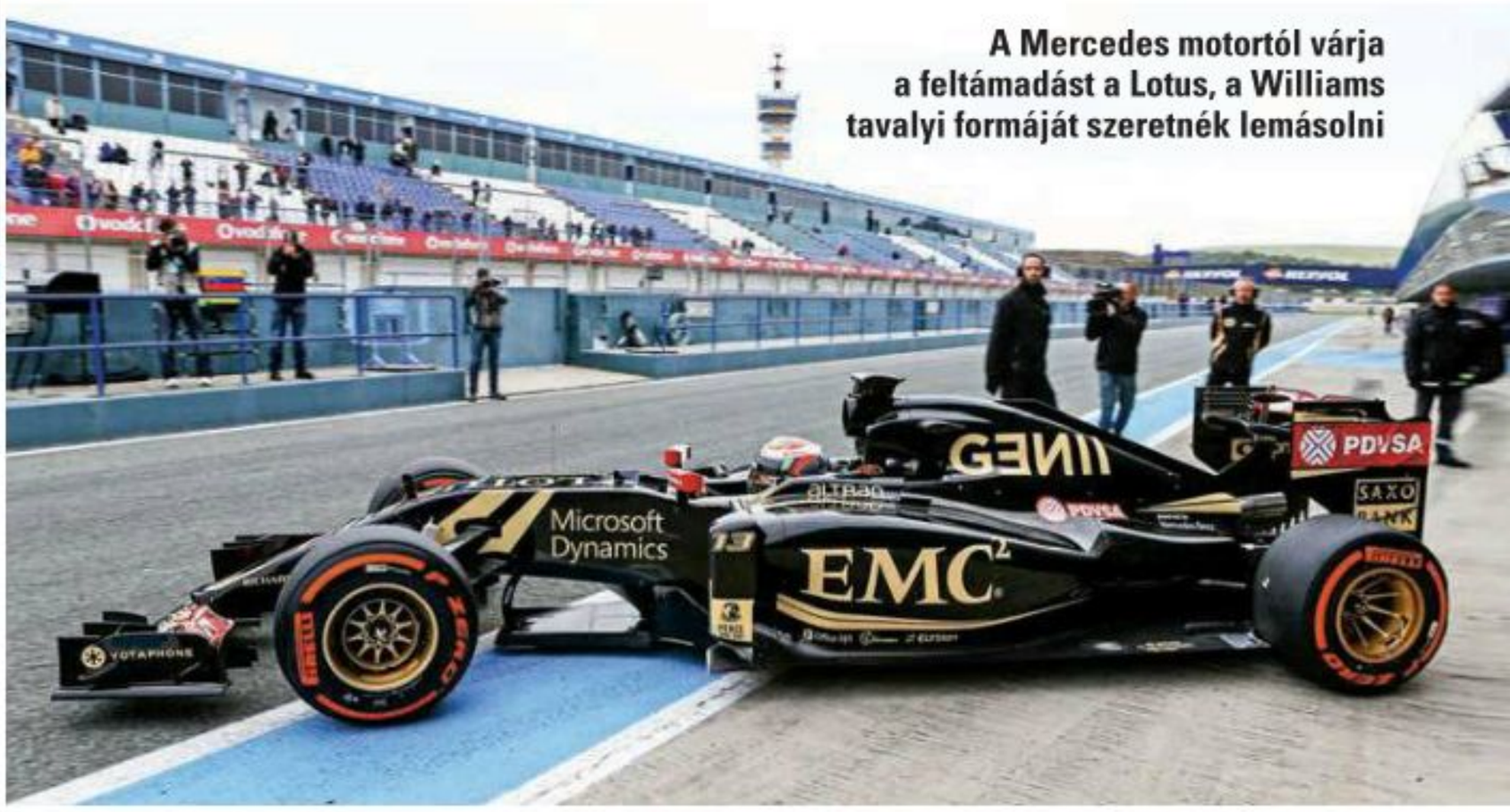


Tehetségkutató: a Red Bull fiókcsapata két fiatal újonccal vág neki a 2015-ös szezonnak, a pilóták átlagéletkora 18,5 év



Lotus-Mercedes

A Renault-ról a Mercedes hajtásláncára váltó alakulat a tavalyi csalódást, amikor csupán 10 pontot kapartak össze, egy elegáns autóval szeretné feledtetni. Bár a jerezi teszt első napját kihagyták, mert a felszerelésük nem ért időben a helyszínre, utána a szórványos műszaki gikszerektől eltekintve – a végén egy motorhiba miatt kellett korán összepakolniuk – szépen haladtak. Mind Romain Grosjean, mind Pastor Maldonado arról számolt be, hogy az E23-at sokkal élvezetesebb vezetni az elődjéhez képest.



A Mercedes motortól várja a feltámadást a Lotus, a Williams tavalyi formáját szeretnék lemásolni



A svájci gárdánál azt állítják, hogy nem csak trükk volt a 3. napi „tesztgyőzelem"

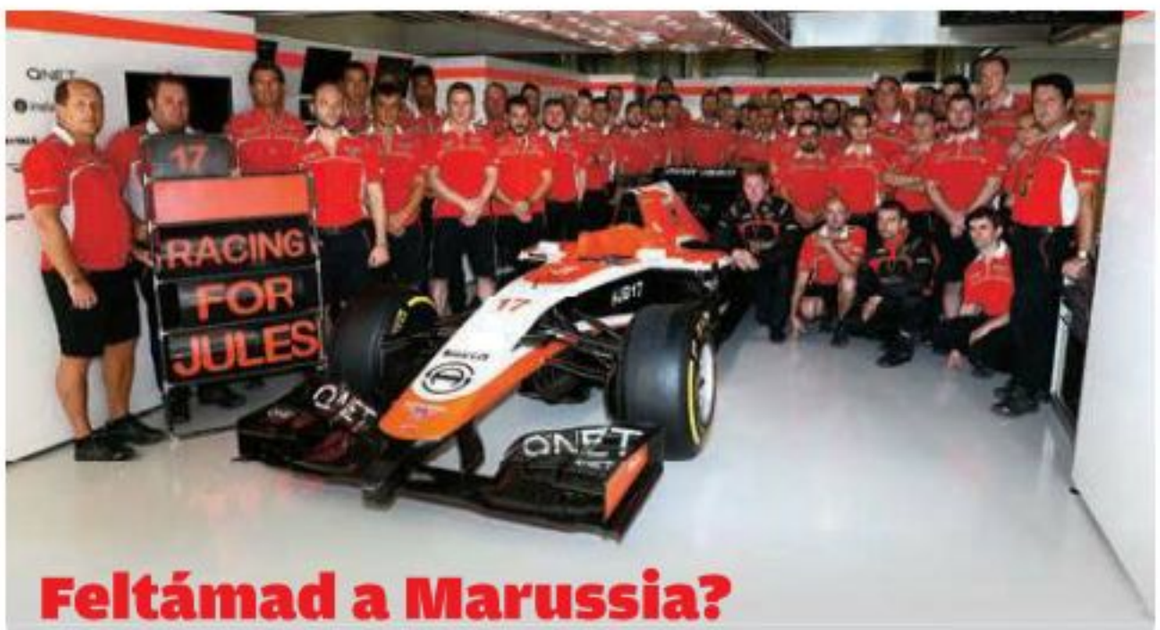
Sauber-Ferrari

Az immár kék-narancssárga, teljesen új pilótapárossal felálló Sauber a Ferrari mellett a jerezi teszthét másik meglepetéscsapata volt. Bár ők a korábbi tapasztalatok alapján hajlamosak alacsony üzemanyagszinttel villogni az előszezonban, Marcus Ericsson cáfolta, hogy így tettek volna; míg Nasr lágy gumikkal érte el a 3. legjobb köridőt, ő maga az utolsó napon egy 11 körös etap elején futotta meg a legjobbját. Szerinte a tavalyi szezont pont nélkül záró Sauber a C34-gyel bizakodóan várhatja a melbourne-i nyitányt.

Force India-Mercedes

A Force India Mexikóban lényegében a tavalyi autóját leplezte le egy új, csilli-villi festéssel, de Jerezbe már nem jutott el, és a helyettes csapatfőnökük, Bob Fernley elismerte, hogy az első barcelonai tesztsorozatnak is a régi modellel fognak nekivágni. Híresztelések szerint a késedelem oka, hogy több beszállítójuknak tartoznak (ezért az új vázat sem kapták meg), és az összeomlás szélére kerültek, ezt azonban Fernley tagadta.





Feltámad a Marussia?

Nos, lehetséges – a jerezi teszt végén ugyanis kiderült, hogy február végén megszüntetik ellenük a csődeljárást, sőt már a 2015-ös nevezési díjat is befizették. Bár a felszerelésük zömét már korábban elárverezték, és a főhadiszállásukat az amerikai Haas vette át, ráadásul az idén (külön engedéllyel) alighanem a tavalyi autójukkal fognak versenyezni, a melléjük kirendelt csődbiztos optimista közleményben tudatta, hogy a csapat – illetve jogutódja, a Manor – jövője biztosítható. Meglátjuk.

JEREZI TESZTEREDMÉNYEK, FEBRUÁR 1-4.

Gyorsaság és megbízhatóság

Az idei első teszten HÁROM NAPOT A FERRARI, EGYET PEDIG A FERRARI-MOTOROS SAUBER NYERT MEG. Úgy tűnik azonban, a Mercedes egyelőre tényleg a megbízhatóságra koncentrál. Legalábbis jóval többet futottak a többieknél, miközben az újonc motorszállító Honda mindössze 350 kilométerig jutott a McLarennel.

Csapat	Modell	Köridő	Pilóta	Km	Tavalyi köridő
1. Ferrari	SF15-T	1'20,841	Räikkönen	1537	1'24,812
2. Sauber	C34	1'21,545	Nasr	1687	1'30,161
3. Mercedes	W06	1'21,982	Rosberg	2280	1'23,952
4. Williams	FW37	1'22,276	Massa	1231	1'23,700
5. Toro Rosso	STR10	1'22,553	Verstappen	1559	1'29,915
6. Lotus	E23	1'22,713	Maldonado	841	-
7. Red Bull	RB11	1'23,338	Ricciardo	726	1'38,320
8. McLaren	MP4-30	1'27,660	Button	350	1'23,276

Erőnyerő

A texasi Austin Formula-1-es versenypályáján vallatjuk a BMW izmos terepkupéját, az X6-os 575 lóerős M-verzióját.



Lendületvétel

A Kawasaki nem mindennapi fejlesztésekkel felvértezve vág neki az idei modellévnek. Lássuk a zöldek 2015-ös kínálatát!





Igények szerint

Beszámolunk a nemzedéket váltó Mazda2-es és az ugyancsak új generációs Audi TT Roadster nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.

További témáink

Teszt
- Kia Optima 1.7 CRDi
- Mini Cooper S
- Nissan Juke 1.2 DIG-T

Használt autó
- A Kia modellek 7 éves garanciája

Időszerű
- Az útdíjfizetési rendszer változásai

Kitaposott ösvényen

Teszteljük az új Opel Corsát, mégpedig a 115 lóerős, 1,0 literes, háromhengeres turbómotorral.

autó-motor
ALAPÍTVA: 1948

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztők
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN,
TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Tervezőszerkesztők
BÍRÓ ÉVA,
RÓKA BARBARA,
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY

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

Titkárságvezető
NYUSTI BERNADETT

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

Felelős kiadó
MIHÓK ATTILA
ügyvezető igazgató

Pénzügyi és Operatív igazgató
KATONA VIKTOR

Sport, Szórakoztató és Regionális Üzletág igazgató
PAPP GÁBOR

Marketing és Üzletfejlesztési igazgató
PISZTER-DOMÁN ÉVA

Hirdetési igazgató
MICZINKÓ KATALIN

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

A hirdetések tartalmi és formai megjelenéséért a Kiadó nem vállal felelősséget. Az elhelyezett fizetett politikai hirdetések nem tükrözik a szerkesztőség vagy a kiadó véleményét. A hirdetések közzétételekor teljes mértékben figyelembe vesszük a gazdasági reklámtevékenységről szóló 1997. évi LVIII. törvény rendelkezéseit, valamint az önszabályzó reklámpiacon kialakult gyakorlatot.
Tilos az Autó-Motor bármely fotóját, írott anyagát részben vagy egészben, illetve átdolgozva átvenni vagy újraközölni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

Nyomás
Ipress Center Hungary Kft.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE ügyvezető
A nyomtatás időpontja
2015/6. hét
67. évfolyam, 3. szám
Munkaszám: 132606
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

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

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

autó motor

ALAPÍTVA: 1

Előfizetői akció 2015-re!



Féléves Autó-Motor előfizetés (2015)

Kedvezmény: 30%

Előfizetési határidő: 2015.03.01.

Előfizetői tájékoztató: 06-40/510-510, ugyfelszolgalat@mediaworks.hu

7 ÉV KIA GARANCIA

Válasszon a legnagyobb KIA készletből Magyarország piacvezető KIA márkakereskedésénél!

SPORTAGE

Már 4.999.000 Ft-tól

KIA

Jász-Plasztik Autócentrum

JP AUTO

www.jpauto.hu

BUDAPEST M3-M0 - Fót, Fehérkő út 4/a
Tel.: 06-27-537-681, kiabp@jpauto.hu

NYÍREGYHÁZA, Orosi út 20/a.
Tel.: 06-42-462-375, nyiregyhaza@jpauto.hu

VESZPRÉM, Almádi út 4781/7
Tel.: 06-88-591-190, veszprem@jpauto.hu

JÁSZBERÉNY, Jákóhalmi út 11.
Tel.: 06-57-505-505, kiajb@jpauto.hu

EGER, Kőlyuk út 6.
Tel.: 06-36-889-111, eger@jpauto.hu

KIA Sportage kombinált üzemanyag-fogyasztás: 5,2-8,2 l/100 km, kombinált CO_2 kibocsátás: 135-195 g/km.
A tájékoztatás nem teljes körű. A részletekről érdeklődjön márkakereskedésünkben!