2015. SZEPTEMBER 9. | www.automotor.hu

autó motor 18

ALAPÍTVA: 1948





LADA VESTA

4x4-ES ÉS DÍZEL IS LEHET A CROSS TANULMÁNYBÓL









9 770005 079004 15018
325 Ft
SK 1,71 EUR; 195 DIN; 7,2 lej

MotoGP
Doktori dolgozat







mediaworks



Suzuki Vitara – üzemanyag-fogyasztás: 3,7-7,1 l/100 km, CO_2-kibocsátás vegyes használat mellett: 106-138 g/km.
A kép illusztráció, a változtatás jogát fenntartjuk. További részletek a www.suzuki.hu weboldalon.

SUZUKI

Way of Life!



Miklós-Illés Kálmán
szerkesztő

Kevesebb az ittas vezető, mégis több a baleset

A rendőrség által nyílvánosságra hozott, előzetes statisztikai adatok szerint 2015. január 1. és július 31. között 812 fő okozott ittas állapotban személyi sérüléssel járó közúti balesetet, ami a tavalyi év azonos időszakához viszonyítva 10%-os csökkenést jelent. Mégsem hullathatunk örömkönnyeket, mert az idei év első hét hónapjában összesen 8945 személyi sérüléssel járó baleset történt, ami 2,56%-kal több, mint 2014 azonos időszakában. Még sajnálatosabb, hogy **a halálos kimenetelű balesetek száma 7,45%-os emelkedést mutat, július végéig 346 fő vesztette életét az utakon. Ami a személyi sérüléssel járó közúti balesetek okát illeti, ezek 30%-a aktív, vagy passzív sebességtúllépés miatt következett be, de „előkelő" helyen szerepel még az elsőbbségi jog megsértése (25%) és a kanyarodásra vonatkozó szabályok be nem tartása is (17%).** Hogy mi ebből a tanulság? Hosszú évek vezetési tapasztalata önmagában még nem biztosíték a balesetmentes közlekedésre. Ne feledjük, az autóvezetés minden körülmények között egész embert és maximális koncentrációt kíván!









Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 39

Bemutató

A Frankfurti Autószalon újdonságai 10
Honda CRF1000L Africa Twin 40

Menetpróba

Kia Cee'd 16

Teszt

BMW 116d Efficient Dynamics és BMW 120d xDrive M Sport 18
Citroën DS3 Cabrio PureTech 110 S&S 20
Peugeot 308 GT 1.6 THP és Peugeot 308 SW 1.6 e-HDi 22
Volkswagen Passat 2.0 BiTDI 4Motion DSG 24
Renault Espace Initiale Paris 1.6 dCi EDC 26

Használt autó

Volkswagen Golf I Cabriolet 34

Tuning

Audi A4 DTM Special Edition 30
Hírek, újdonságok 31

Extra

Smart világtalálkozó: Budapest 32

Tanácsadó

Lambdaszonda cseréje, rozsdagátlás, klímafertőtlenítés 36

Retró

Ezt írtuk a motorkerékpárokról 38

Sport

Hírek, eredmények 42
Gyorsasági motoros GP: Silverstone 44
Formula-1: Belga Nagydíj 46

Adogatás



A Mazda hazai importőre egy CX-5-össel támogatja **Babos Tímea** teniszezőt, aki jelenleg egyéniben 83., párosban pedig 12. a WTA világranglistáján. Tímeának egy egyéni és 11 páros WTA-győzelme van, illetve 12 egyéni és 9 páros ITF-tornát nyert. 2012-ben érte el karrierjének eddigi legjobb eredményét, a WTA-ranglista 59. helyét egyéniben.

Hibrid siker



A Toyota eddigi hibrid modelljeinek összértékesítései elérték a nyolcmilliós példányszámot. A márka „hibridsztorija" 1997-ben kezdődött az első generációs Priusszal (képünkön), melyből a bevezetés évében még csak 300 darabot adtak el, de 1998-ban már 17 600 példány kelt el belőle.

Jön az S90-es!



Brit lapértesülések szerint 2016 második felében érkezhet a **Volvo** S90-es limuzin, mely az S80-ast (képünkön) váltja. Az újdonság az XC90-eshez hasonlóan az SPA-padlólemezre épül majd, és kizárólag négyhengeres motorokkal lesz elérhető. A modell designja az XC90-essel megkezdett irányvonalat követi majd.

Íme, az új La

Az Interavto 2015 kiállításon, Moszkvában mutatkozott be a Lada Vesta Cross, mely a manapság oly népszerű, szabadidő-autós körítésű kombik közé sorolható. Az egyelőre tanulmányautó státuszban lévő modell alapját az új Vesta adja, s bár Bo Andersson AvtoVAZ-vezér szerint még nem eldöntött a típus gyártása, aligha hagyja majd ki a Lada ezt a lehetőséget. Orosz sajtóértesülések szerint 2017-ben ünnepelheti premierjét a végleges típus, amely csak minimális mértékben különbözik majd a jelenlegi tanulmányautótól. Mivel a fejlesztésben a Renault is részt vett, a Dacia Duster alatt található összkerékhajtás kézenfekvő lenne a Vesta Cross esetében, ám ezzel biztosan megvárják 2018-at is, mert először alaposan felmérik az igényeket a 4x4-es hajtásra vonatkozóan.
A Vesta Cross alapját természetesen az új Vesta szedán adja, melyből ötajtós XRay szabadidő-autó is létezik. Szeptember végén, október elején indul a Vesta gyártása (eddig 240 darab előszériás autót szereltek össze, amelyekkel eddig 1,4 millió tesztkilométert futottak), az év végén pedig kezdődik az XRay összeszerelése is - hozzánk csak 2016 tavaszán érkeznek az első példányok, mivel a hivatalos európai premier márciusban, a Genfi Autószalonon lesz, és akkor hozzák nyilvánosságra a műszaki adatokat is. Annyit azonban már tudunk, hogy a Lada saját



A V8-as kell!



Bár a Ford arra számított, hogy Európában népszerű lesz a Mustang 2,3 literes verziója, úgy tűnik, a négyhengeres EcoBoost nem olyan vonzó alternatíva, legalábbis az Egyesült Királyságban nem. A Ford UK felmérése szerint a vásárlók 80%-a dönt a V8-as motor mellett, és 70%-uk favorizálja a kupé karosszériát.

HIRDETÉS



Autó és motortankok
professzionális belső és külső felújítása egyedülálló technológiával.
Horpadásjavítás.

Elérhetőségek:
Limitless Kft.,
8800 Nagykanizsa, Garay u. 21.
Kerek András: 30/947-7650
akerek@limitless.hu

Precíz, minőségi szolgáltatás rövid vállalási határidővel!

www.autotank.hu

dák!

fejlesztésű 1,6 literes motorja 8 (89 LE), vagy 16 szelepes (109 LE) hengerfejjel kerül a motortérbe, illetve 1,8 literes (114 LE) egység is lesz, sőt szó van még a Nissan 1,6 literes, 16 szelepes blokkjáról (115 LE) is. Váltóból ötfokozatú kézi, ötgangos robotizált és fokozatmentes automata is lesz. Az uniós piacok miatt várhatóan a Renault 1,5 literes dízelmotorját is megkapja majd a két kompakt Lada, és minden bizonnyal gyári földgázos modellt is készítenek majd.



Lada Vesta Cross

A külső fényezésre „rímelő" betétek dobják fel az utastér hangulatát





Lada Vesta



Lada XRay

Afrikai autómegosztás

Nem csak Nyugat-Európában hódít az autómegosztás: Kongó fővárosában, Brazzaville-ben szeptember végén indul az új autómegosztó rendszer, melynek finanszírozását Qatar állam vállalta magára. Négy helyszínen összesen 80 darab elektromos csatlakozást létesítettek a BlueCongo néven futó szolgáltatás működtetésére, ezeken a töltőpontokon napelemek termelik az áramot, amelyet aztán akkumulátorból kapnak meg a francia gyártmányú Bolloré



elektromos autók (az akkumulátorok előnye, hogy éjszaka is lehet tölteni az autókat).

HIRDETÉS

RIAL KÖNNYŰFÉM FELNIK
rial.hu

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

rial KÖNNYŰFÉM FELNIK

Árcédula



Megkezdődött az új **Chevrolet** Camaro forgalmazása az Egyesült Államokban. A bázismodell, melyben 275 lóerős, 2,0 literes turbómotor dolgozik, 26 695 dollárt kóstál (kb. 7,4 millió Ft), de a 455 lóerős, 6,2-es, V8-as SS is „megáll" 37 295 dollárnál (kb. 10,4 millió Ft). A Chevrolet még az ősz folyamán beárazza a kabrió kivitelt is.

A pálya hőse?



Legördült a **Ford** Flat Rock-i gyárából a Shelby GT350R első példánya. Az újdonság a Mustang-sorozat legélesebb tagja, hiszen kifejezetten versenypályás használtra, tervezték, noha minden téren megfelel a közúti szabályoknak. A modellben 5,2 literes, 530 lóerős, V8-as szívómotor dolgozik.

Hangtalanul



A Formula e sorozatban mostantól egy **BMW** X5 xDrive40e plug-in hibrid lesz a hivatalos gyorsbeavatkozó jármű. A modell utcai körülmények között

31 kilométert tud menni tisztán elektromosan,

de a 313 lóerős rendszerteljesítmény révén igencsak gyors, 0-ról 100-ra 6,8 szekundum alatt sprintel.



Fiat Ducato 4x4 Expedition

Expedíciós já



Tudta-e?

A novemberi Los Angeles-i Autószalonon debütál a vadonatúj Hyundai Elantra. A kupés forma mellett az 1,6 literes, turbós benzinmotor lesz a modell fő újdonsága.

HIRDETÉS





rmű

Lakóautóval terepre? Igen, a Fiat szerint ez is lehetséges!

A düsseldorfi Caravan Salonon mutatkozott be a Fiat Ducato 4x4 Expedition expedíciós lakóautó. A Fiat Professionalnek segítsége is volt az új tanulmányautó kivitelezésekor, ugyanis a Dangel felelt az összkerékhajtásért, a belső tér a Tecnoform munkáját dicséri, míg a terepes külső és a kéttónusú fényezés az Olmedo nevéhez fűződik. A jármű alapját a 2,3 literes, 150 lóerős Ducato adta hosszú és magas felépítménnyel, igazi expedíciós autó azonban az extra üzemanyagtartály, a haspáncél, a csörlő és a két dupla ágy miatt vált a belőle. Bár hivatalosan koncepciójármű a 4x4 Expedition, megfelelő kereslet esetén aligha habozna a Fiat a nagyobb sorozatban való gyártást illetően.

Kalandautó a Hyundaitól



Indonéziában debütált a nálunk nem kapható Hyundai Grand i10-esből készített X-változat, mely terepjárós külső jegyeivel hívja fel magára a figyelmet. A látványos csomagolás dacára szó sincs arról, hogy terepre lehetne menni a kis Hyundaijal, hiszen nincs összkerékhajtás, és még a szabad hasmagasságot sem emelték meg a többi modellhez képest. A Grand i10 X mozgatásáról 1,2 literes, 87 lóerős benzinmotor gondoskodik.

Csúcsgumi



A Continental szerint a nagyteljesítményű autókra való UHP (Ultra High Performance) abroncsok iránti igény 2020-ra megduplázódik. Így nem meglepő, hogy a német gyártó folyamatosan fejleszti a SportContact termékcsaládot, aminek eredménye az új SportContact 6-os. Az összesen 41 méretben (19 és 23 col között) elérhető köpenyt olyan autókhoz tervezték, mint az Audi R8-as, a Porsche 911-es, vagy a Honda Civic Type R. A SportContact 6-os érdekessége, hogy aramid szálerősítést alkalmaz a Continental, így 350 km/órás sebességindexszel rendelkezik!

Tiszta őrület!



Az Egyesült Államokban tíz autógyártót (BMW, Daimler, Fiat Chrysler Automobiles, Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Nissan, Toyota és Volkswagen) pereltek be amiatt, hogy motorindító gombbal szerelik fel autóikat. A perirat szerint 13 haláleset volt olyan okból kifolyólag, hogy a vezető nem állította le a motort, és emiatt az autó környezetében megfulladtak. A problémát állítólag az jelenti, hogy sok ember a nyomógombos rendszer miatt elfelejti leállítani az autót, és járó motorral hagyják zárt garázsban, ami a hozzá kapcsolódó ingatlanban végzetes következményekhez vezethet. A National Highway Traffic Safety Administrationhöz már 27 ilyen beadvány érkezett, erre alapozzák a pert az ügyvédek, akik azt akarják elérni a jelentős összegű kártérítés mellett, hogy a kulcs nélküli motorindítás esetében legyen egy olyan időkorlát, ami után automatikusan leáll a motor.

HIRDETÉS

www.k2auto.hu

K2S
K2AUTO.HU

K2 VersaChem PRIMA



Autóápolási, -karbantartási termékek, ragasztók széles választéka

Választási lehetőség



A Shelby American idén ünnepli, hogy 50 évvel ezelőtt a Cobra Daytona Coupé bezsebelte a World Sportscar Series GT III-as kategóriájában az elsőséget, így a modellből 50 darabos kisszériát készítenek 50th Anniversary néven. A kupé esetében a vevő döntheti el, hogy alumínium, vagy üvegszálas legyen a karosszéria – előbbivel 379 ezer, utóbbival 179 ezer dollárba kerül a jármű.

Kicsinyítés



Brit lapértesülések szerint a Mercedes E 63 AMG következő nemzedéke a C 63 AMG-ből ismert 4,0 literes, V8-as ikerturbós motorral (képünkön) érkezik majd, 600 lóerő körüli teljesítménnyel. Így tovább folytatódik a trend, miszerint egyre csökken az E-osztály csúcsgépének lökettérfogata, hiszen

legutóbb 6,2-ről 5,5 literre csökkent a hengerűrtartalom.

HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémesztergályos mester

VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS

Az Alfától a Zastaváig.

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

ALAPÍTVA 1971-BEN.

Tisztább Daciák



Új, az Euro-6-os környezetvédelmi normáknak megfelelő motorokkal folytatja pályafutását a Dacia Logan és Sandero, valamint a Duster szabadidő-autó. Utóbbi friss fejlesztésű, 1,6-os, 16 szepeles atmoszferikus benzinest kapott, mely 115 lóerőt produkál – elsőkerékhajtás esetén ötfokozatú, összkerékhajtásnál hatgangos kézi váltó csatlakozik hozzá. A Duster mellett a Logan/Sandero duó is tisztább üzemű 1,5-ös dCi-vel rendelhető, a kisautópáros esetében azonban az 1,2-es szívó benzinest és a 0,9-es turbóst is átdolgozták. A teljesítmény (75, illetve 90 LE) nem változott, viszont az 1,2-es már alacsonyabb fordulaton adja le csúcsnyomatékát, míg a 0,9-esnél a nyomaték 135-ről 140 Nm-re emelkedett.

A Duster új 1,6-osa 10 lóerővel erősebb a korábbinál, és alapáron jár hozzá a start-stop rendszer



Komoly tervek

Az Fiat Chrysler Automobiles Group a Las Vegas-i dealertalálkozón árult el részleteket új, elsősorban az amerikai piacot érintő modelljeiről. A hírek szerint ismét lesz Barracuda néven futó izomautó a Chrysler családon belül, méghozzá Dodge márkajelvénnyel, az új Alfa Romeo Giulia alapjaira építve (a képünkön szereplő eredeti Barracuda még Plymouth-emblémás volt). Mindez azért érdekes, mert a Challenger kupé meglehetősen jól fogy, a vezetőség szerint azonban nem áll fenn a „kannibalizmus" veszélye. Az FCA emellett még egy ütős modellt tervez: a Jeep Grand Cherokee-ből már fejlesztik a Track Hawk változatot, mely az SRT-nél is erősebb lesz, hiszen az újdonságba a Dodge Hellcat tipusaiból ismert 6,2 literes, kompresszoros óriásmotor kerülhet 700 lóerő feletti teljesítménnyel. Ha a modell piacra kerül, toronymagasan ez lenne a legerősebb utcai SUV!





Mondja el véleményét!

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

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

Hátsó gondolat

Érdekes öszvér járművet kapott lencsevégre tervezőszerkesztőnk Budapest belvárosában. A Kispolski hátsó traktusával ékesített riksa – bár a pedáltengely helye jól látszik – alighanem elektromos hajtású, hátsó kerekei mountain bike tárcsafékes első kerekek, műszerfala elektromopedről való, első kereke pedig mintha kerékagymotoros lenne...



FOTÓ: BÍRÓ ÉVA

Lapzárta után!

Mivel lapzártánk 24. órájában is özönlenek a Frankfurti Autószalon újdonságai, mi pedig még véletlenül sem szeretnénk, hogy Önök bármiről is lemaradjanak, a legfrissebb debütálókról itt és most adunk információt! Kategóriák szerinti bemutatónkat a 10-15. oldalon olvashatják.



BMW 225xe

A 2-es Active Tourer plug-in hibrid változata azért kapta az „x" jelölést, mert a hátsó tengelyen helyezték el a 88 lóerős villanymotort. Az egyterű orrában háromhengeres benzinmotor dolgozik, mely az elektromos egységgel együtt 224 lóerős csúcsteljesítménnyel ruházza fel az újdonságot. Az elektromos hatótáv 41 kilométer.



BMW 330e
252 lóerős rendszerteljesítménnyel (2,0 literes turbós benzinmotor+villanymotor) büszkélkedik a konnektorból is tölthető 3-as. A szabványos fogyasztás 1,9-2,1 liter.



Citroën Cactus M

A legendás Méhari szellemi örökségét viszi tovább a Cactus M tanulmány, mely egy modernkori strandautó, vízhatlan utastérrel.



Hyundai i20 Active

20 mm-rel megemelt hasmagasság és terepjárós köntös jellemzi a kisautó új változatát, mely 2016 elején érkezik. A friss változathoz hasonlóan mostantól a „normál" i20-ashoz is elérhető az 1.0 T-GDI turbómotor (100, 120 LE).



Hyundai Santa Fe

Enyhén modernizálták a méretes SUV külsejét, továbbá számos vezetéstámogató rendszer jelent meg: autonóm vészfékezési rendszert, keresztirányú forgalomfigyelést, intelligens tempomatot, és holttérfigyelőt is kapott a Santa Fe.



Hyundai Vision G

Luxuskupé a Hyundaitól? Úgy látszik, a dél-koreaiak nem elégednek meg a jelenlegi sikerekkel és újabb kategóriába merészkednek. A Vision G az új Genesis Coupé előfutára.

HIRDETÉS



Visszaszámlá

Bár lapzártánkkor még két hét választ el minket a Frankfurti Autószalon megnyitójától, máris ízelítőt adunk a seregszemle legnagyobb csemegéiből!

Minik és kisautók



Hyundai i20 WRC

A Hyundai igazi közönségcsalogatót hoz a kiállításra, ugyanis itt debütál a következő évi Monte-Carlo Ralin először ringbe szálló új, i20-as WRC!

Mini Clubman



A brit márka legtestesebb típusa a 4,25 méter hosszú Clubman, ami azt jelenti, hogy 27 centivel hosszabb az ötajtós Mininél. Az új generációs Clubman azonban azért is érdekes, mert „dobták" az elődnél alkalmazott jobb oldali, kisméretű ajtót, és helyette két hagyományos ajtót helyeztek hátra – a csomagtérfedél továbbra is kétrészes. A motorkínálatot a 136 lóerős, 1,5-ös, háromhengeres Cooper, a 192 lóerős, 2,0 literes Cooper S és a 150 lóerős, 2,0 literes Cooper D alkotja.



Fiat 500

Nyolc évet kellett arra várni, hogy a Fiat érdemben hozzányúljon a sikert sikerre halmozó 500-ashoz. Az eddig világszerte 1,5 millió példányban (!) értékesített elődhöz képest az igényesebb belsőre, a hatékonyabb zajszigetelésre és az optimalizált futóműre helyezte a hangsúlyt a Fiat, merthogy a külső csak minimális mértékben változott.



Seat Ibiza Cupra

Ráncba szedte a Seat a „mérges" kisautót, így az 1,8 literes, turbós szív 180 helyett 192 lóerőt teljesít. A modell megkapta továbbá a Driver Profile elnevezésű menetdinamikai kapcsolót, amellyel többek között a futómű karakterisztikáját is állíthatjuk.





Smart Fortwo Cabriolet

Az új generációs Smartból kabrió változat is bemutatkozik, melynek értékesítése 2016-ban kezdődik. A tetőszerkezet egészen más a felmenőhöz képest, hiszen gombnyomásra teljesen hátracsúszik a vászon, és akinek kedve van hozzá, kiveheti az ajtók feletti merevítéseket is, amelyet a lehajtható csomagtérfedélben tárolhat. A tető színe farmerkék, piros vagy fekete lehet. Érdekes, hogy a mindössze 12 másodpercig tartó nyitás-zárás menet közben sebességtől függetlenül végrehajtható. Az előző generációhoz képest 15%-kal merevebb karosszériával büszkélkedő újdonság 71 lóerős, 1,0 literes, vagy 90 lóerős, 0,9 literes turbómotorral lesz rendelhető, felárért hatfokozatú, duplakuplungos váltóval.

lás!

Tudta-e?

Az első németországi autószalont 1897-ben rendezték Berlinben, mindössze nyolc járművel. Frankfurtban először 1951-ben tartottak nemzetközi autókiállítást.



Kia Cee'd

A Kia európai kínálatában a Cee'd különösen fontos bástya, így nem kerülhette el a modernizálást. A 16-17. oldalon részletesen is beszámolunk a frissített modellel szerzett első tapasztalatokról.

Mercedes-Benz A-osztály



Leheletfinom frissítést eszközölt a Mercedes az A-osztályon, ennek keretében fiatalosabb külső színek váltak elérhetővé (pl. a képünkön látható zöld), illetve új bázismodellként megjelent az A 160-as (102 LE). A Mercedes emellett kezelésbe vette a paletta csúcsán trónoló 45 AMG-t is, mely 360 helyett 381 lóerőt teljesít, így továbbra is ez a legerősebb négyhengeres blokk a piacon. Utóbbi változat „féltestvérei", a CLA és GLA 45 AMG modellek ugyanúgy megkapják a gyári motortuningot.



Peugeot 308 Racing Cup

Új, kupás versenyautót prezentál a Peugeot a 308 Racing Cup képében. A 308 lóerős bestiát úgy fejlesztették, hogy különböző sorozatokban is indulni lehessen vele, például a német VLN-szabályzatnak is megfelel.

Kompaktok





DS 4

A Citroënről leválasztva új életet kezdett a DS márka, melynek újdonsága a korábbi Citroën DS4-es frissített változata, az egyszerűen már csak DS 4 névre hallgató típus. Az erősen átrajzolt frontrész mellett említésre méltó, hogy az újdonságból terepjárós Crossback verzió is jön, mely 30 mm-rel megemelt futóművel rendelkezik. Az új DS 4-es motorkínálata is változott, immáron elérhető a PureTech 1,2-es, háromhengeres benzinmotor (130 LE), illetve a DS-ek közül elsőként az újdonság kapja meg a THP 210-es, 1,6-os egységet (a Crossbackhez nem elérhető). Szintén fontos, hogy a dízelmotorok már kivétel nélkül Euro-6-osok.

Opel Astra

Még idén megkezdődik a vadonatúj Opel Astra magyarországi forgalmazása. Az Astra K esetében azonban nem csak a külső változott sokat, az ötödik nemzedék motortól és felszereltségtől függően akár 200 kg-mal is könnyebb lehet a kifutó Astra J-nél. Ami a méreteket illeti, a hosszúság öt, a tengelytávolság pedig két centivel csökkent, az Opel ennek ellenére nagyobb helykínálatot ígér, a hátsó traktusban például 2,5 centivel több hely jut a lábaknak. A számos új technikai vívmányt, többek között IntelliLux LED-es fényszórót is felvonultató modell az Astra története



során először háromhengeres motort is kínál, az 1,0 literes, turbós benzines 105 lóerővel érkezik (a magyar piacon az 1,4-es 100 lóerős, atmoszferikus benzines lesz a belépő).

VW Golf Cabrio

Enyhén átszabott arccal, új színekkel és Euro-6-os motorokkal (105-220 LE) folytatja pályafutását a VW kabriója. A beltérben az új rajzolatú kormánykerék, a friss kárpitok és az új generációs multimédia-rendszer premierje említésre méltó.





Suzuki Baleno

A korábban már bejáratott Baleno névre keresztelte a Suzuki az új kompaktját, melynek a márka új, könnyűépítésű padlólemeze adja az alapját, illetve ez az első Suzuki, amely megkapja a friss fejlesztésű, 1,0 literes, benzines turbómotort (Boosterjet).

Középkategóriások



Alfa Romeo Giulia

A 159-es 2011-es búcsúja óta nincs középkategóriás modellje az Alfának, így nemcsak a márka rajongói, hanem a Fiat pénzügyesei is messiásként várják a gyönyörű vonalú, Giuliát. A hátsó- és összkerékhajtással is konfigurálható típusból elsőként a szédületes adatokkal büszkélkedő QV topmodellt ismerhetjük meg, melyben Ferrari-eredetű, 3,0 literes, V6-os, turbós gépezet dolgozik 510 lóerővel. Úgy tűnik, hogy a 159-es nagy rákfenéjével, a magas tömeggel is sikerült megbirkózni, hiszen szénszálas anyagból készül többek között a kardántengely, a tetőlemez, a motorházfedél és az ülések váza is.



Audi A4

A frankfurti premiert követően már meg is kezdődik az új középkategóriás forgalmazása, mely az új MLB-platformra épül. Bár a típus külseje jellegében nem változott, a technikai újítások előtt le a kalappal, hiszen TFT műszerfal, mátrix-LED fényszóró és hibrid acél-alumínium karosszéria jellemzi, miközben a 25 mm-es hossznövekedés és a 12 mm-es tengelytáv-gyarapodás miatt nagyobb lett a belső tér. A teljesen új fejlesztésű 252 lóerős 2.0 TFSI mellett fontos a faceliftes A6-osban debütált 272 lóerős 3.0 TDI megjelenése, illetve hogy a bázismodellt immáron 1,4-es, 150 lóerős, turbós benzinmotor hajtja.



BMW Alpina D3 Biturbo

A BMW-k nemesítésével foglalkozó buchloe-i manufaktúra palettáján immáron a frissített 3-as BMW is szerepel, méghozzá nem csak a 410 lóerős, benzines B3 Biturbo, hanem a dízel D3 Biturbo is – a név a 3,0 literes sorhatos blokkot takarja, 350 lóerőre felpumpálva. A kombi karosszériával és összkerékhajtással is elérhető modell limuzin kivitele hátsókerék-hajtással megfutja a 276 km/órát!



Luxusautók



Audi S8 plus

Kevés az S8-as 520 lóerője? Erre az S8 plus az Audi válasza: a 4,0 literes, ikerturbós V8-asban még „találtak" 85 lóerőt, így 605 paripával sokkolja ellenfeleit az ingolstadti márka történetének legerősebb utcai limuzinja. A „normál" S8-assal szemben a végsebességet nem 250, hanem 305 km/óránál korlátozza az elektronika.



BMW 7-es

Kézmozdulat-vezérlés, okoskulcsos parkolás, 600 méteres fénykévével rendelkező lámpák, karbonbetétes B-oszlopok, plug-in hibrid verzió – ez csak néhány nóvum az új BMW csúcsmodell repertoárjából. Következő lapszámunkban már a menetpróba tapasztalataival jelentkezünk!





Lexus GS

Miután januárban a Lexus lerántotta a leplet a GS F-ről, nyilvánvaló volt, hogy a sportmodellen debütált új arcot hamarosan a többi GS is megkapja. A szépészeti beavatkozáson túl említésre méltó a módosított központi rendszer, illetve a 2,0 literes, benzines turbómotor premierje. A GS 200t változat a hathengeres GS 250-es helyére lép és amellett, hogy teljesítményben túltesz rajta (245 LE), hathelyett nyolcfokozatú automata váltóval rendelkezik.





Kia Optima

Első ránézésre ugyan alig változott a Kia Optima, de teljesen új modellről van szó. A negyedik generációs modell, mely még idén, az utolsó negyedévben megérkezik a márkakereskedésekbe, 50%-kal merevebb karosszériával, illetve 10 mm-rel növelt tengelytávolsággal és ugyanennyivel nagyobb hosszúsággal rendelkezik. Az igényesebb anyagok és a hatékonyabb zajszigetelés mellett említésre méltó, hogy a középkonzolt 8,5 fokkal a vezető felé fordították, illetve hogy az extralistán számos új vezetéstámogató rendszer, többek között hátsó, keresztirányú forgalomfigyelés tűnt fel. A motorpalettán újdonság, hogy 136 helyett 141 lóerőt teljesít az 1,7-es dízel, amely immáron hétgangos DCT-váltóval is konfigurálható. Az új nemzedékből elődjéhez hasonlóan hibrid verzió is lesz, sőt, a Kia azt is elárulta, hogy 2016-ban debütál a cég európai részlegének első sportszedánja!



Renault Talisman

A Talisman gyakorlatilag semmiben sem hasonlít a felmenőjének tekinthető Lagunára: új platformra épül, az ötajtós karosszéria helyett négyajtós a bázismodell (kombi is jön), a motorpalettán pedig csak 1,6-os egységeket találunk. A turbós benzinmotor 150 vagy 200 lóerővel választható (csak EDC automatával), az 1,6-os dízel pedig 110, 130 és 160 lóerővel áll csatasorba – utóbbi ikerturbós feltöltésű és csak a duplakuplungos EDC-vel rendelhető.





Skoda Superb Greenline

1780 km egy tankolással? Igen, ennyi a Superb új, takarékosságra hangolt kivitelének hatótávolsága, ugyanis az 1,6-os TDI 120 lóerős változata 3,7 litert fogyaszt a nagy Skodában. A szedán és kombi változatban is elérhető modell esetében átprogramozták a motorvezérlő elektronikát, fokozták a fékenergia-visszatermelést, megnyújtották a váltó áttételezését és 15 mm-rel csökkentették a hasmagasságot. A módosítások eredményeként várhatóan a CO_2-alapú adózással rendelkező piacokon lesz igazán népszerű a spórolós Superb, hiszen 95 g/km-es érték szerepel a neve mellett.





Mercedes-Benz S-osztály Cabriolet

44 évet kellett arra várni, hogy a Mercedes ismét kabrió változatot készítsen az S-osztályból! Az eredmény nem csak formai téren lenyűgöző: automatikus szélvédelem, nyakfűtés és fűthető könyöklő is szerepel a repertoárban. A modell először két kivitelben lesz elérhető (mindkettő turbós benzines): az S 500-asban 455 lóerős, 4,7 literes motor dolgozik, míg a 63 AMG verziót (csak 4Matic) 585 lóerős, 5,5 literes egység hajtja.

Egyterűk és SUV-k

Audi e-tron quattro concept

Az elektromos autózás élmény és nem kompromisszum - így vezeti fel az Audi a tanulmányautót, mely akár már jövőre sorozatgyártásba kerülhet. Mivel a modell méretét illetően annyit már elárultak, hogy a Q5-ös és Q7-es között helyezkedik el, nem kell hozzá túl sok logika, hogy kitaláljuk, Q6-os néven érkezhet a kupés hátsóval megáldott szabadidő-autó. Mivel elektromos járműről van szó, az Audi nagy energiát fordított az aerodinamikai hatékonyságra, a 0,25-ös alakténye-ző a legjobb érték a SUV-mezőnyben. Az igazi szenzáció azonban az, hogy 500 kilométeres hatótávot ígér az Audi. A modellben egyébként három villanymotor dolgozik, egy az első, kettő pedig a hátsó tengelyen.





Infiniti Q30

Az Infiniti történetének első kompakt szabadidő-autója a Q30-as, melynek gyártása még idén megkezdődik a Nissan angliai gyárában, illetve 2017-től már Mexikóban is készülnek Q30-asok. Hogy a Renault Nissan Szövetség szorosra fűzte a kapcsolatát a Daimlerrel, azt nem is kell bizonygatni, ha megnézzük a Q30-as belterét. Néhány kapcsolót leszámítva a Mercedes kompakt sorozatú modelljeit idézi az elrendezés és a műszerfal, s akkor még nem beszéltünk arról, hogy az európai motorpaletta legfontosabb tagja a Mercedes 2,1 literes dízelmotorja lesz.



Mercedes-Benz GLC

A GLK utóda a Mercedes új nómenklatúrája szerint már GLC néven kerül forgalomba. De nem csak az autó neve új, a középkategóriás szabadidő-autó átszabott külsőt kapott, a tömegét 80 kg-mal csökkentették, mindezek tetejébe pedig több mint 10 centivel hosszabb a felmenőnél. A 9G-Tronic automata váltó mellett a GLC 350 e 4Matic verzió is nagy újdonság: a plug-in hibrid verzió (2,0 literes, 211 lóerős benzinmotor és 116 lóerős villanymotor) 34 kilométert tud megtenni tisztán elektromosan.



Mercedes-Benz V-osztály AMG Line

A Mercedes nagy egyterűje immáron gyári, optikai tuningcsomaggal is elérhető, ennek keretében sportosabb orrkiképzést és 19 colos felniket kapott, a beltérben pedig karbont imitáló betétek és alupedálok felelnek a hangulatért.



Sportkocsik, kupék és kabriók



Ferrari 488 GTB Spider

Miután tavasszal a Ferrari bemutatta a 458 Italia utódának szánt 488 GTB-t, most elkészült az új generációs, turbómotoros sportkocsi nyitott változata, mely a tradíciókhoz hűen a Spider utónevet kapta. Az elektromos mozgatású műanyag tető miatt 50 kg-mal magasabb a tömeg, mint a zárt verziónál (1420 kg), ám a karosszéria csavarodási szilárdsága pontosan ugyanolyan, mint a kupénak, vagyis 23%-kal merevebb, mint a felmenő 458 Italia Spideré! Az újdonság a zárt verzióhoz hasonlóan 3,9 literes, 670 lóerős, felöltött V8-assal büszkélkedhet - hogy teljes legyen a hangélmény, a szélfogó gombonyásra elsüllyeszthető.

Hyundai N 2025 Vision Gran Turismo

A formabontó külsejű jármű sajnos „virtuális" autó, hiszen kifejezetten a Gran Turismo Playstation-játékhoz álmodták meg. A hírek szerint azonban a Hyundai egy „igazi", középmotoros sportkocsival is jelentkezik majd a szalonon!





Lexus RC 200t

Szép lassan, de szinte már a teljes Lexus-palettát „meghódította" az új fejlesztésű, 2,0 literes benzines turbómotor. Az agresszív megjelenésű kupéban 245 lóerőt termel a blokk, melynek erejét nyolcfokozatú automatikus váltó továbbítja a hátsó kerekekhez. Az újdonság 7,5 másodperc alatt gyorsul 100-ra, míg átlagfogyasztása 7,2 liter.



Kia Sportage

Hű maradt önmagához a Kia! Legalábbis abban az értelemben biztosan, hogy a Sportage eddigi összes nemzedékváltásánál formai értelemben mindig újraértelmezték az autót. Most sincs ez másképp, hiszen a negyedik generációs modell teljesen új ábrázatot kapott, ami azért is fontos, mert ez a típus lesz a kiindulási alapja az új formanyelvezetnek. Az elődjénél tágasabb (a hossz 40, a tengelytávolság 30 mm-rel nőtt) és igényesebb modell designja igazi globális munka gyümölcse, hiszen a frankfurti, a koreai és a kaliforniai tervezőrészlegek közösen álmodták meg. A Sportage kínálatában nagy újdonság a 177 lóerős, 1,6 T-GDI egység és a hozzá választható hétfokozatú DCT-váltó.





Nissan NP300 Navara

Látványosabb és egyben igényesebb a pick-up új nemzedéke, de a műszaki változások még fontosabbak, hiszen a Double Cab változatnál laprugós, merev híd helyett független hátsó felfüggesztést alkalmaznak, a motorpaletán pedig egy 2,3 literes gázolajos egység jelent meg 160, vagy 190 lóerővel. A Nissan nagy hangsúlyt helyezett arra, hogy szolgáltatásaival személyautóssá tegye a modellt, ennek jegyében 360 fokos körkamera és automata vészfékező rendszer is rendelkezésre áll. Az újdonság nagy ütőkártyája azonban a piacon leghosszabb - öt év vagy 160 000 kilométer - garancia lehet!

Toyota RAV4 Hybrid

Bár a Toyota standján kétségkívül az új Prius lesz a fő szenzáció, a faceliftes RAV4-es is fontos a japánoknak: immáron ez a modell is elérhető hibrid hajtással, a technikai arzenál pedig full-LED-es fényszóróval és számos vezetéstámogató rendszerrel bővült.



Lexus RX

12 centivel nyújtott karosszéria, hatékonyabb hibrid hajtás és „ragadozó pofa" - ezek jellemzik a Lexus RX negyedik nemzedékét. Az F Sport csomaggal is rendelhető újdonsághoz a Lexus a 2,0 literes, turbós benzinmotort is elérhetővé teszi!





Mazda Koeru

A Mazda is beszáll a terepjárós kupék bizniszébe? Nagyon úgy tűnik, hiszen a Koeru tanulmány egy sportos szabadidő-autót vetít előre. A Mazda pedig nagyon ritkán állít porondra olyan koncepciójárművet, amivel pár év múlva módosított formában ne találkoznánk az utcán...

Mercedes-AMG C 63 Coupé

A valaha gyártott legsportosabb C-osztálynak nevezi a Mercedes az új C 63 Coupét, mely a limuzinhoz hasonlóan két kivitelben lesz elérhető. A 4,0 literes, biturbó V8-as alapból 476 lóerőt produkál, de ha valaki áldoz az S-modellre, 510 lóerőnek és 650 helyett 700 Nm-es csúcsnyomatéknak örülhet - utóbbi 3,9 másodperces gyorsulásával már szupersportkocsikkal is tudja tartani a lépést. A Mercedes mindkét változathoz kínálja az AMG Driver's Package csomagot, melynek megrendelésével 290 km/órára tolják ki a 250 km/óránál korlátozott végsebességet. Érdekes, hogy míg a motor a száraz karteres kenést leszámítva a Mercedes-AMG GT-ből való, addig a váltó már nem onnan származik, hiszen dupla-kuplungos helyett hagyományos, hétgangos erőátvitel mellett döntött a Mercedes





Peugeot Fractal

Nem csak dögös, innovatív is a Peugeot elektromos sportkocsitanulmánya. A nyitott tetejű Fractalban két, egyenként 102 lóerő csúcsteljesítményű villanymotor dolgozik. A mindössze 3,81 méter hosszú modell a 40 kWh kapacitású akkumulátor jóvoltából akár 450 kilométert is megtehet, az igazi érdekesség viszont, hogy nagy tempónál a légellenállás csökkentése érdekében az autó hasmagassága 11-ről 7 centire csökken.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: GYÁRTÓK

Sportosabb lett a Cee'd megjelenése, és kezdődik a kis turbómotor térhódítása.

Vihar előtt

Ilyen volt!



2006–2011



2011–2015

2006 decemberében indult a szlovákiai Zsolnán felépített gyárban az európai piac számára kifejlesztett Kia Cee'd sorozatgyártása, a 3 és 5 ajtós, valamint kombi megjelenését a magyar Kovács Miklós rajzolta. Fontos újítás volt még a 7 éves garancia bevezetése, ami mára alapvetően változtatta meg a korábban csak olcsó autóiról ismert márka megítélését. A 2011-ben debütált második generációnál megtartották a korábbi modellmixet, de ebből már készítettek GT-változatot 204 lóerővel, az alaptípusokat pedig igyekeztek kényelmesebbre hangolni.

Az értékesítések a tervek szerint alakulnak, igazából azért került sor a Cee'd felfrissítésére, mert „összejöttek" a dolgok. A jogszabályok tisztább üzemű motorokat követelnek, és hamarosan sokkal sportosabb irányt vesz az egész márka (ezért csábították el a BMW M GmbH fejlesztési vezetőjét), ami már látható a kompakt modellen is. Alaphelyzetben csak az első lökhárító új, megnövelték a ködlámpa körüli fészket, az igazi változást az kapja, aki befizet a GT Line felszereltségre. Harciasabb első lökhárító a GT-ről ismert négy LED-es kiegészítő lámpával, hátul két kipufogót (a kombinál egy dupla) látunk, az utastérben vastagabb karimájú kormány és fekete tetőkárpitos sportosabb hangulat is része a csomagnak.

MINDEN AUTÓ megkapja a jobb zajszigetelést, a feláras érintőképernyős fejegység grafikája profi, gyorsan reagál a navigáció arra, ha elhagyjuk a kijelölt utat, wifi hotsportként is képes működni, de továbbra se tud magyarul. A térképfrissítések és a különféle kommunikációs szolgáltatások (közlekedési, traffipax, időjárás-információk, térképfrissítések) 7 éven át ingyen járnak. A vezetési segédek közül azok választhatók, amelyeket nagy módosítás nélkül be tudtak építeni: táblafelismerő, holttérfigyelő, parkolósegéd – utóbbi immár nem csak párhuzamosan beáll, de ki is tud parkolni, és a 90 fokos megállás sincs ellenére. A GT modellnél két fontos változás történt, van mesterséges hanggenerátor és mechanikus sperrdifi az élmény növelésére.

A frissített Cee'dben debütál az 1,0 literes TGDi turbómotor: 200 baros nyomáson dolgozó közvetlen befecskendezés, lézerfúrással készített, hat darab eltérő átmérőjű lyukú



Fekete-szürke a GT Line belső, a sötét tetőkárpit dob sokat a hangulaton



Hangsúlyos ködlámpafészekről ismerhető fel a friss változat



Jól áll a GT Line megjelenés a Cee'dnek



Ehhez a sportos farhoz 1,0 literes benzines turbó is tartozhat



Kiegyenlítő tengely hiján is kulturált járású a kis turbómotor

befecskendezőcsúcsok és a kiegyenlítő tengely hiánya a legérdekesebb konstrukciós megoldások. Utóbbi a motor belső súrlódását csökkenti, a mérnökök a rezgések kialakulása helyett azt akadályozzák meg, hogy azok a motorról/segédkeretről átjussanak a karosszériára – sikerrel. Használat közben egyedül az alig hallható háromhengeres hang utal a kis lökettérfogatú erőforrásra, no meg a jellegzetes turbós karakterisztika: 1500-tól kezd éledezni, majd 2000-től húz igazán. Lelkes a háromhengeres, alig győzi az ember kapcsolgatni a fokozatokat, hogy utolérje; könnyen mozog a váltókar, de egy kicsit akad is.

A MÁSIK ÚJDONSÁG az Euro-6-ra átállás miatt megfiatalodott 1,6-os dízel. A teljesítmény immár 136 lóerő, a maximális forgatónyomaték 280 Nm-re emelkedett. Ez utóbbi is érezhető már, de a legfontosabb változás a sokkal kisebb zaj üzemelés közben. Ehhez az erőforráshoz rendelhető a 7 fokozatú duplakuplungos váltó, amely alaphelyzetben finoman kapcsolgat, de nem szeret sietni. Egy GT Line felszereltségű autóban próbáltam ezt a kombinációt, és vagy normál ütemben, vagy lepadlózva lehet vele közlekedni, a „kicsit nagyobb gázt adunk"-ra egyáltalán nem reagál, és nincs Sport fokozata sem – csak a kormány mögötti váltófülekre számíthat az, aki tempósabban szeretne haladni.

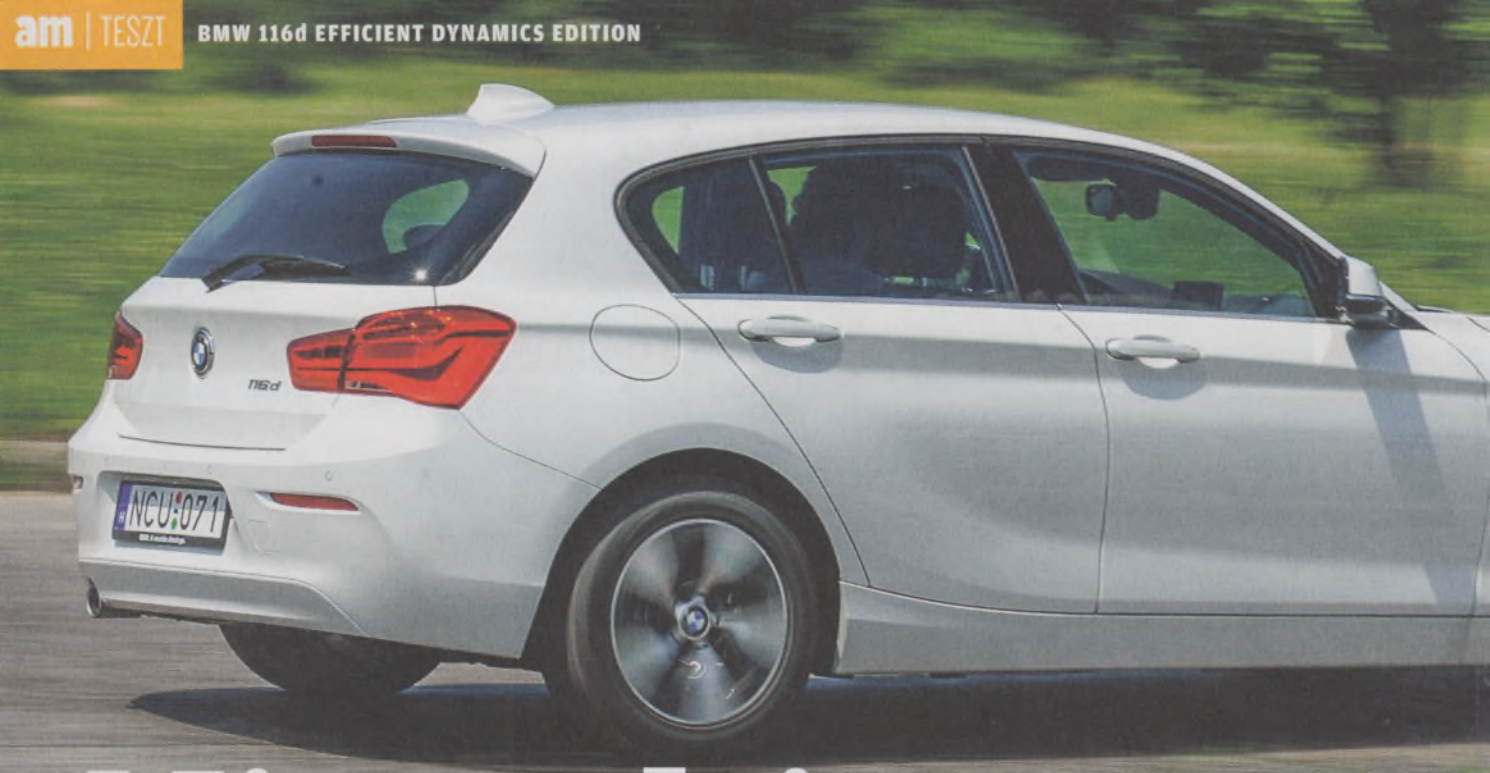
A 17 colos felnikkel is meglepően jól csillapítja az úthibákat a felfüggesztés, egészen addig, amíg a rugóút végére nem ér, mert bizony ilyen is előfordult. Nagyon jól eltalálták, mekkora erővel kell kormányozni és menynyi visszajelzést kap innen a sofőr, a fék is jól adagolható, szóval a sportos megjelenéshez illik a viselkedése.

MAGYARORSZÁGON csak az erősebb, 120 lóerős, 1,0 literes TGDi lesz választható, nem kell azonban sóvárogni a gyengébbik után. Érdemben nem lehetne olcsóbban adni a 100 lóerős változatot, és az adórendszer se olyan, hogy sokat spórolna a vásárló. Az új GT Line felszereltségi szint csak ezzel és a megújult, nagy teljesítményű 1,6-os dízellel lesz konfigurálható itthon, az EX Premium szinthez képest 200 ezer forint a felár. A jelenleg csak a dízelhez kérhető 7 fokozatú duplakuplungos váltó felára 500 ezer Ft.

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: KIA ÉS A SZERZŐ

KIA CEE'D	1.4 CVVT	1.6 GDi	1.0 TGDi	1.6 TGDi	1.4 CRDi	1.6 CRDi
Összlökettérfogat (cm^3):	1368	1591	998	1591	1391	1582
Hengerek/szelepek:	S4/16	S4/16	S3/12 turbó	S4/16 turbó	S4/16 turbódízel	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	74/100/6000	99/135/6300	88/120/6000	150/204/6000	66/90/4000	100/136/4000
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	134/4000	164/4850	171/4000	265/1500-4500	240/1500-2500	280/1500-3000*
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4310/1780/1470	4310/1780/1470	4310/1780/1470	4310/1780/1470	4310/1780/1470	4310/1780/1470
Tengelytáv (mm):	2650	2650	2650	2650	2650	2650
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1179/641	1196/624	1204/616	1292/578	1282/628	1289/631
Csomagtér (l):	380-1318	380-1318	380-1318	380-1318	380-1318	380-1318
Üzemanyagtank (l):	53	53	53	53	53	53
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	12,7	9,9	11,1	7,6	13,5	10,2
Max. sebesség (km/h):	183	195	190	230	173	197
Város/országút/vegyes (l/100 km):	7,8/4,9/6,0	7,8/4,7/5,8	6,2/4,2/4,9	9,7/5,9/7,4	5,1/3,7/4,2	4,7/3,6/4,0
CO_2-kibocsátás (g/km):	138	135	115	170	109	104
Alapár (Ft):	4 229 000	4 529 000	4 829 000	6 979 000	4 729 000	4 929 000

* 7DCT váltóval: 300 Nm/1750-2500



Nincs ki a négy hengere

Úgy gatyába rázták az 1,5-ös háromhengerest, hogy az finomabban jár a 2,0 literes négyhengeres dízelnél is.

Épp csak kezdenek magukhoz térni a BMW-rajongók a keresztmotoros, fronthajtású egyterű által okozott sokkból, és most itt van nekik egy újabb ok a szívinfarktusra: már a négyhengeres motor is feláras extra a hátsókerék-hajtású modellek esetén. Pedig nem is példa nélküli a háromhengeres turbódízel egy prémium-kompaktban, gondoljunk csak az Alfa Romeo 33-asra, ahol 1,8 literes lökettérfogattal kínáltak ilyet (74, vagy intercoolerrel 84 lóerővel). Ehhez képest a BMW által mindössze 1,5 literes lökettérfogatból kihozott 116 lóerő nem is olyan rossz. Ránézésre annyi hangszigetelő anyagot tömtek a motortérbe, hogy nem is nagyon lenne hely negyedik hengernek. Furcsa látvány a filccel borított motorblokk...

...DE MEGVAN az előnye, hiszen a háromhengeres dízellel felszerelt 1-es BMW csendesebb, mint a 2,0 literes, négyhengeres társa! A motor járáskultúrájára se lehet panasz, hiszen van kiegyenlítő tengely, és különösen puha motortartó bakokat használtak, vibrációnak nyoma sincs. Sajnos azonban itt az a fránya motorleállító, ami miatt városban például igen gyakran átélhetjük azt az üzemállapotot, amikor épp leáll, vagy épp beindul a háromhengeres; ilyenkor az egész karosszéria beleremeg a mutatványba. Kár ezért, mert egyébként nem lehet panasz a kis motorra.

Előzéshez van elég ereje az autónak, amiért leginkább a spórolós Efficient Dynamics Editionnek adhat hálát a sofőr. A hosszú áttételezés miatt keveset kapcsolva – ahogy régen a szívó benzineseket kellett vezetni – lehet közlekedni a 116d-vel, igaz, a negyedik fokozat már országúti, 70 km/h felett „él". Sztrádatempónál alig haladja meg a 2000-es értéket a fordulatszám, ami ilyen kis lökettérfogatú motornál párját ritkítja, és a nagyobbaknál sem megszokott. Ennél az autónál minden a spórolásról szól, és csak annak kell csalódnia, aki a gyárilag vállalt 3,4 l/100-km-es átlagra számít, mert az 5,7 l/100 km-es tesztfogyasztás állandó klímázással ugyan alacsony, de azért majdnem rádupláz a gyár vállalására.

A HÁROMHENGERES dízelmotor egyébként annak a modellfrissítésnek a hozománya, amely során sikerült sokkal emberesebb külsőt adni a kompakt BMW-nek azzal, hogy la-



Nagy ember, kis férőhely: nincs mese, ez a kompakt kategória...



Immár széria a nagy kijelzős navigáció, a sofőr „munkahelye" ideális





Tudta-e?

Az 1-es BMW árképzése nem tesz különbséget 3 és 5 ajtós között, így mindkét kasztniverzió azonos összegért kapható.

Tetszett

- csendes motor
- alacsony fogyasztás
- jó vezethetőség

Nem tetszett

- szűk hátsó utastér
- motor induláskor rázkódás
- drága

BMW 116d	ED Edition
Összlökettérfogat:	1496 cm^3
Hengerek/szelepek:	53/12 turbódízel
Max. teljesítmény:	85 kW (116 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	270 Nm 1750-2250/perc
Hossz./szél./mag.:	4329/1765/1432 mm
Tengelytáv:	2690 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1523/1558 mm
Fordulókör:	10,9 m
Tömeg/teherbírás:	1395/565 kg
Csomagtér:	360-1200 l
Üzemanyagtank:	52 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,4 s
Max. sebesség:	195 km/h
Város/országút/vegyes:	3,9/3,1/3,4 l/100 km
Tesztfogyasztás:	5,7 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	89 g/km
A modell alapára:	7 050 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	7 602 000 Ft

*118i (136 LE), 3 ajtós

posabb lett a fényszóró és szélesebb a hátsó lámpa. A megjelenés változása mellett alapfelszerelés lett a Professional navigáció, amely rögtön az iDrive-ot is adja, ezenkívül nincs érdemi változás. Azaz továbbra is szűk a második sor térkínálata, a jó vezethetőséget még ebben a formában, takarékra hangolt kis dízelmotorral is megtartották. A vételár a hasonló teljesítményű dízelmotorral felszerelt prémium kompaktautók között a legmagasabb, de érdekes módon nem kérnek felárat a spórolós változatért, olcsóbb a normál, magasabb átlagfogyasztású 116d-nél.

Összegzés

Nem kell megijedni a háromhengeres dízelmotortól, hiszen csendesebb a 2,0 literes, négyhengeres dízelnél. A szokatlan fokozathasználathoz hamar hozzá lehet szokni, egyébként marad a márkától elvárt jó vezethetőség.



Így látszik a legjobban, hogy „hiányzik" egy henger

BMW 120d xDRIVE M SPORT

A másik véglet



Sportülések, sportkormány, sportos atmoszféra – jó érzés vezetni

A háromhengeres alapdízel spórolós kivitelével szemben mintegy négymilliós nyújtózkodásra találjuk a palettán a négyhengeres 20d összkerékhajtású, M Sport csomagos verzióját. Ez a gázolajos topmodell az 1-es szortimentjében, s bár a 125d (224 LE) drágább nála (+312 000 Ft), az nem létezik xDrive hajtással, magyarán az általunk is tesztelt modell tudása szerteágazóbb. Az M Sport felszereltség nem olcsó, ám számos olyan kiegészítőt tartalmaz, amely abszolút egyedivé teszi az 1-est. Ide sorolhatjuk az aerodinamikai csomagot, a sportüléseket és a sportfutóművet is, továbbá még vagy kéttucatnyi „csecsebecsét" és fedélzeti szolgáltatást.

Az intelligens xDrive összkerékhajtás - bár a kifejezés elcsépelt - tényleg sínautót farag a 120d-ből, ami kell is, hiszen a 190 lóerő és a 400 Nm-es nyomatékcsúcs igen komoly mozgási energiát biztosít. A négyhengeres hangja kívülről cseppet sem diszkrét, ám mivel a kasztni zajszigetelése hatékony, az utastérbe csupán mély morajlás szűrődik be. Ez a motor a nyolcfokozatú ZF automatikus sebességváltóval karöltve több BMW típusban is bizonyított már, így remek produktuma itt sem okozott különösebb meglepetést - ide sorolhatjuk a szinte állandó klímahasználat mellett regisztrált 5,8 l/100 km-es tesztátlagot is.



Az attraktív M Sport ruhában 11 450 000 Ft a 120d xDrive ára, míg az alapkivitel ugyanezzel a hajtáslánccal 10,1 milliót kóstál

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

Tetszett
- kabrióérzés
- jó vezethetőség
- tágas utastér

Nem tetszett
- kis csomagtérnyílás
- váltókar megvezetése
- drága



Kontrasztos teljesítmény, kényelmes és huzatmentes utastér – ezt nyújtja a francia prémiumkabrió.

Ne lobogjon a hajunk!



A 110 lóerős, 1,2 literes turbómotortól nem kell félni, se zaj, se vibráció nem utal a háromhengerességre. A teljesítményleadásán is inkább csak azért érezni a turbós karakterisztikát, mert borzasztóan hosszú áttételezést választottak hozzá, előfordul, hogy városban vissza kell kapcsolni negyedikből, mert túlságosan lecsökken a motor fordulata már egy enyhe emelkedőn is. Ezek pedig azért maradnak meg a sofőr emlékezetében, mert az ötfokozatú váltó karja a legrosszabb francia hagyományokat idézve rosszul megvezetett és akadozva jár, erőből kell kavarni a karral. De legyen ez a legnagyobb bajunk, hiszen kérhetünk más motor/váltó kombinációt is, élvezzük inkább a kabrió karosszéria nyújtotta előnyöket.

A CITROËN MÉRNÖKEI megtartották a karosszéria oldalfalait, annyi extrát találtak ki, hogy az üveg hátsó szélvédő is lebukik, ha megismételt gombnyomásra teljesen hátratoljuk a tetőt. Ez már csak azért is ajánlott, mert megszabadulunk a hangosan, dobhártyaszaggató módon csapkodó légörvényektől. A hátragyűrt tető egyfelől teljesen ellehetetleníti a hátralátást, cserében szélfogóként szinte teljesen huzatmentes utasteret valósít meg mind a két üléssorban. S a DS3-as belsejében a kicsit nehéz hátrajutást követően igenis tisztességes méretű teret találunk még a második sorban is. Ennél nehezebb dolga van az embernek a csomagok raktérbe juttatásával, nevetséges a csomagtérnyílás mérete. A hosszú áttételezésű váltó ellenére egészen sportosan lehet közlekedni az autóval, és úthibákon áthajtva sincs az az érzése az embernek, hogy rögtön összecsuklik a karosszéria.

AZ NEM KÉRDÉS, hogy az 5,5 milliós alapár, illetve a tesztautónk extrák nélküli 6,4 milliós ára magas, de mentségére szolgáljon, hogy nincs ellenfele. A Fiat 500C választéka ott ér véget, ahol a DS3 Cabrio indul, a Mini pedig jelenleg nem kínál kabriót, a modellváltás még „nem ért el" eddig. Talán a nyitott tetővel közlekedés melletti sok légkondicionáló-használat az oka a viszonylag magas, 6,9 l/100 km-es tesztfogyasztásnak.



Itt pakolhatunk, viccnek is rossz...

Tudta-e?

A DS3-as kabrió legerősebb és egyben legdrágább kivitele a 156 lovas, 1,6-os e-THP, amelynek listaára 7 525 000 Ft. Érdekesség, hogy a most akciós középkategóriás C5-ös (2.0 BlueHDi 150, 7 590 000 Ft) szinte ugyanennyiért elvihető.

DS3 CABRIO	PureTech 110 S&S
Összlökettérfogat:	1199 cm^3
Hengerek/szelepek:	53/12 turbó
Max. teljesítmény:	81 kW (110 LE) 5500/perc
Max. forgatónyomaték:	205 Nm 1500/perc
Hossz./szél./mag.:	3948/1715/1452 mm
Tengelytáv:	2464 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1468/1471 mm
Fordulókör:	10,7 m
Tömeg/teherbírás:	1090/508 kg
Csomagtér:	245-980 l
Üzemanyagtank:	50 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,8 s
Max. sebesség:	190 km/h
Város/országút/vegyes:	5,9/4,0/4,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	107 g/km
A modell alapára:	5 545 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	6 395 000 Ft

* Design, PureTech 82

Összegzés

Félkabrió csak a DS3-as, ennek egyedüli hátránya a használhatatlanul kicsi csomagtérnyílás, egyébként olyan jól vezethető és tágas, mint a normál háromajtós. A kis turbómotor nagyon igyekszik, a pontatlan váltó azonban visszafogja.

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


KICSIVEL TÖBB MINT
KÉT KATTINTÁS,
ÉS VÁLLALKOZÁSA
ONLINE IS
ELÉRHETŐ!
.hu
telekom.hu/webkonnyen
TEGYE FEL CÉGÉT A WEBRE
A TELEKOM WEBKÖNNYEN SZOLGÁLTATÁSÁVAL!
Business csomag honlapszerkesztővel, webtárhellyel és saját webcímmel
2015-ben havi díj nélkül, majd nettó 2990 Ft havi díjért.
PRÓBÁLJA KI
ÉV VÉGÉIG
DÍJMENTESEN!
T..
Az ajánlat 2015. szeptember 1-jétől visszavonásig érvényes, és üzleti ügyfeleknek szól. Az internetszolgáltatás nem képezi részét a Webkönnyen szolgáltatásnak. A tájékoztatás nem teljes körű. Feltételek és elérhető csomagok: 1435, üzleteink. www.telekom.hu/webkonnyen

Csípős, de csak é



Tetszett
- izmos, takarékos motor
- minőségi benyomás
- kényelmes első ülések
- szerény tömeg

Nem tetszett
- hátsó helykínálat
- spród rugózás

Amíg nem érkezik meg a GTi változat a 308-asból, addig a GT jelenti a csúcsot a kompakt Peugeot-ból.

A gyártók olyannyira próbálnak lefedni minden piaci rést, hogy manapság eljutottunk oda, hogy az izmos kompaktok is két csoportra oszthatók: itt vannak a vérmes hot hatchek, mint például a VW Golf R (300 LE), vagy a Ford Focus RS (350 LE), illetve van egy csoport eggyel lejjebb. Ide olyan típusok tartoznak, mint a Golf GTI (220 LE), vagy a Focus ST (250 LE), vagyis olyan autók, melyek átmenetet jelentenek a kemény sportmodellek és a „hétköznapi" kivitelek között. Ehhez a bolyhoz sorolható az ősszel érkező, 270 lóerős 308 GTi (lásd a keretesben) alá pozicionált 308 GT is, mely két karosszériaváltozatban (ötajtós és kombi) és két motorvariánssal létezik: a vásárlók az 1,6-os, 205 lóerős benzines THP és a 2,0 literes HDi 180 lóerős inkarnációja közül is választhatnak, vagyis eléggé széles az a terület amit a Peugeot le tud fedni a GT-sorozattal – az egyedüli fix, hogy a benzines manuális váltóval, míg a dízel csak automatikussal létezik.

A TELJESÍTMÉNYHEZ ILLŐEN kezelésbe vette a Peugeot az alapból szelíd 308-as külsejét is, hiszen kifejezetten ehhez a modellhez terveztek új, 18 colos keréktárcsákat, illetve itt van a sűrűn rácsozott, GT-emblémás hűtőmaszk, illetve a lapított, dupla kipufogóvég. Utóbbihoz kapcsolódik, hogy a motor hangja kellemesen búgós, de arra kínosan ügyeltek, hogy hosszú úton se legyen fárasztó. Aki mindenáron sportautós hangra vágyik, annak a Sport módot ajánlja a Peugeot: a hangszórókból mesterséges motorzaj támad, méghozzá olyan, ami leginkább a hat- vagy nyolchengeresek orgánumára emlékeztet. Én személy szerint nem vagyok oda a szintetikus hangélményért, de biztosan lesz, aki jópofának találja. Szintén a „vakítás" kategóriájába sorolható



Csúcsra járatva

250 vagy 270 lóerővel áll majd rendelkezésre a 308 GTi (1.6 THP), mely hivatalosan 308 GTi by Peugeot Sport néven kerül forgalomba. Az erősebb változat akár kettős árnyalatú karosszériával is elérhető lesz, ám a Torsen-differenciálmű mindkét verziónál széria.

PEUGEOT 308 SW 1.6 e-HDi

Főszerepben a ra

Jelenleg egyértelműen a kézi váltós, ötajtós GT a legsportosabb elérhető 308-as, de vajon melyik a legracionálisabb kivitele a komapkt Peugeot-nak? A karosszériaváltozatot illetően az SW kombi egyértelműen előnyben van, és nem csak azért, mert 420 helyett 610 literes a raktere. A puttonyos modell 11 centivel nagyobb tengelytávval (2730 mm) rendelkezik, ez pedig nagyon is tetten érhető a második sorban. Ami a leginkább ésszerű motort illeti, a 110 lóerős 1,2-es turbó jelenti a belépőt (5 360 000 Ft), ám kétségkívül az 1,6-os dízel passzol a modellhez. Májustól kezdődően a 92 és 115 lóerős motorokat a 100 és 120 lóerős BlueHDi-k váltották (ezek már Euro-6-osok) - tesztautónk még a 115 lóerős kivitel volt. A hosszú váltóáttételezés miatt a gázolajos ugyan megérzi, ha bekapcsoljuk a légkondicionálót, de ha elkapta a fonalat, már tisztességesen gyorsít. A lényeg azonban, hogy vegyes használatban könnyedén járkálhatunk 5,0-5,5 liter közötti fogyasztással, sőt, kíméletesebb országúti szakaszokon 4-essel kezdődő értékekkel számolhatunk. A 308 SW a 100 lóerős BlueHDi-vel, Access felszereltséggel 5 700 000 fo-

rzéssel



PEUGEOT 308	GT 1.6 THP
Összlökettérfogat:	1598 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	151 kW (205 LE) 6000/perc
Max. forgatónyomaték:	285 Nm 1750-4000/perc
Hossz./szél./mag.:	4253/1804/1457 mm
Tengelytáv:	2620 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1560/1552 mm
Fordulókör:	10,4 m
Saját tömeg/teherbírás:	1200/590 kg
Csomagtér:	420/1228 l
Üzemanyagtank:	53 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,5 s
Max. sebesség:	235 km/h
Város/országút/vegyes:	7,4/4,6/5,6 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,8 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	130 g/km
A modell alapára:	4 360 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	7 500 000 Ft

* 308 1.2 PureTech, 82 LE



Remek fogású a GT sportkormánya



„Harapós" a 205 lóerős motor, étvágya azonban 8,0 liter alatt tartható



Hátul lehetne nagyvonalúbb a helykínálat

Összegzés

Bár a 308 GT futóműve a hazai utakra túlságosan kemény, egyébként nem követel kompromisszumot az autó. A kombi változaton már csak azért is érdemes elgondolkodni, mert a nagyobb tengelytáv miatt nem olyan szűk hátul, mint az ötajtós.

a fedélzeti telemetria, a két főműszer közötti kijelzőről leolvashatjuk, hogy épp mekkora a hossz- és keresztirányú gyorsulás, vagy hogy a 205 lóerőből és a 285 Nm-ből menynyit hasznosítunk. Egyébként meg a hurkák dacára nagyon komfortosak az első ülések, s bár a hátsó helykínálat nem éri el a szegmens átlagát, a piros cérna bőséges használata, a fantasztikusan jó fogású kormány és az igényes anyagok miatt kellemes a 308 GT beltere.

A GT A LEGINKÁBB azzal meggyőző, hogy mennyire rugalmas az 1,6-os turbómotor, és hogy a teljesítmény ellenére minimális a hajtási befolyás. A 7,5 másodperces gyorsulási adat a valóságban rövidebbnek tűnik, de ami csúcsszuper, hogy a legkisebb gázra még hatodikban is azonnal válaszol a motor. A pozitívumok közé sorolható továbbá a Peugeot talán legjobb kézi váltója, a kellően direkt volán és a szolid, 7,8 literes teszfogyasztás is. Az erősebb kanyarstabilizátorok és a keményebb rugók viszont azt eredményezik, hogy a jó minőségű utat szereti a GT, a keresztbordákkal nem tud mit kezdeni a futómű, amit a vezetőülésben nagyon is lehet érezni. A normál 308-asokhoz képest jelentős különbség van a fékek területén is: elöl 330, míg hátul 268 mm-es tárcsa lassítja az autót. A nyomáspontot először szokni kell (eléggé hirtelen fog), de ha egyszer ráéreztünk az ízére, élvezhetjük az elképesztő lassítóképességet.

A benzines, ötajtós verzió 7,5 milliós ára egyáltalán nem túlzó a teljesítmény tükrében, és igazából a dízel automata változat 8 575 000 forintja sem tűnik vészesen soknak, tekintettel arra, hogy a felszereltség alapból is gazdag (full-LED-es fényszóró, navigáció stb). Mivel az SW kombi is látványos darab (és sokkal praktikusabb), a 280 ezer forintos felár elgondolkodtató.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: PEUGEOT HUNGÁRIA KFT. 1194 BUDAPEST, ANDRÉ CITROEN U. 1. TELEFON: 06-1-348-4848.

cionalitás

rinttól kapható, de az automata klímás, tempomatos, Active kivitel 120 lóerős változatban 6 420 000 forintjával tűnik az egyik legjobb ajánlatnak (a 115 lóerős változat ára készletről 6 330 000 Ft).







Tetszett
- nyomatéktenger
- tágas utastér
- technikai arzenál

Nem tetszett
- túl erős kúszás
- rövid hátsó ülőlapok

Az rendben van, hogy a teljesítmény tekintetében a 2,0 literes, bi-turbó dízelmotor simán felveszi a kesztyűt egy hathengeressel, de vajon elég ennyi a sikerhez?

Hengerpótlás

Hathengeres dízel ugyan már 10 éve nincs a Passat kínálatában (a 2005-ben debütált B6-os generációval visszatértek a keresztmotoros építésmódhoz), a 240 lóerős négyhengeres bi-turbó létezése az aktuális modellben azonban azt mutatja, a gyártó szerint van igény egy ilyen combos dízelre is. A csúcsteljesítmény persze csak egy dolog, az igazi fegyvertény a VW kezében az 500 Nm-es nyomaték – pár évvel ezelőtt a 3,0 literes gázolajosok produkáltak hasonló értékeket. Ha mindehhez hozzávesszük, hogy a Passat BiTDI kizárólag 4Motion összkerékhajtással és hétfokozatú, duplakuplungos váltóval konfigurálható, nyilvánvalóvá válik, hogy a technikai színvonalra nem sok panaszunk lehet.

AZ IGAZÁN ÉRDEKES azonban az, hogy ez a kissé kelepelős hangú gázolajos olyan erővel tudja megrántani a testes limuzint, hogy el se hisszük: 6,1 másodperc alatt ugrik fel 100-as tempóra, ami azt eredményezi, hogy ha mellénk ér a piros lámpánál egy közel 300 lóerős hot hatch, a Passat simán tartja vele a lépést, miközben nyoma sincs annak, hogy küszködne az autó az erő útra vitelével! Igazság szerint azonban a német autópálya lehet a 240 lóerős dízel igazi vadászterülete, hazánkban pedig a hatalmas erőtartalék jelentette biztonság a fontos, a besorolások és előzések új értelmet nyernek a 150 lóerős, vagy akár a 190 lóerős kivitelhez képest.

Az egyetlen, amiben nincs előrelépés, az a hang. Nem arról van szó, hogy zavaró lenne a négyhengeres mormogása, mert a zajszigetelés elsőrangú, de lehet akármekkora a csúcstelesítmény, egy hathengeres bársonyos orgánumával nem tudja felvenni a versenyt. A mérleg nyelve a tankoláskor egyértelműen a BiTDI felé billen, az 40% városi, 40% autópályás, és 20% országúti használat után 7,8 literes fogyasztást regisztráltunk, ami eléggé meggyőző a 240 lóerő és az összkerékhajtás fényében. Ebből kiveszi részét az elődhöz viszonyított közel egymázsás súlycsökkentés és a hétgangos DGS-váltó is: ha eltekintünk a túlságosan erős kúszónyomatéktól (a fék felengedése után szünet következik, majd nagyon megindul), igen harmonikusan dolgozik és gyorsan, jó ritmusban cserélgeti az áttételeket. Egyébként a Passat vezethetősége nem tartogat különösebb meglepetéseket: a futómű normál üzemmódban németesen feszes, ugyanakkor még így sem pattogós.

ŐSZINTÉN SZÓLVA a Passat tökéletesen alkalmas arra, hogy prémiummárkáktól csábítson át vevőket, és most nem csak a hajtáslánc ra gondolok. Az elérhető extrák sokasága előtt le a kalappal, hiszen ez a Passat a dugóasszisztenssel helyettünk gyorsít és fékez sűrű forgalomban, ha kell, akár orral magától beáll a merőleges parkolóhelyre, illetve itt van a 360 fokos Area View körkamera és a vetített kijelzős műszerfal is. Így aztán az a furcsa helyzet állhat elő, hogy a BiTDI 12,5 millió forintos alapárára simán „rádobhatjuk" egy alap Golf árát is... Szerencsére a hatalmas helykínálat és a gigászi csomagtartó mindegyik Passat sajátja, ahogyan a méretes ajtózsebek, az okosan kialakított tárolórekeszek vagy a könnyű kezelhetőség – utóbbiba az is beletartozik, hogy a telefonunk és az autó „párosítása" ennél egyszerűbb már nem is lehetne. Ha nagyon szőrszálhasogató akarok lenni, maximum a hátsó sorba kérnék kicsivel hosszabb ülőlapokat, egyébként a Passat igencsak összeszedett autó.

Konnektoros töltés



GTE utónévvel illeti a VW a Passat hibrid verzióját, mely a trendeknek megfelelően hálózati áramforrásból tölthető. A sportos fizimiskájú GTE 50 kilométert képes megtenni tisztán elektromos üzemmódban, és akár 130-ig is gyorsulhat anélkül, hogy az 1,4 literes, turbós benzinmotor bekapcsolódna a hajtásba. A 218 lóerős rendszerteljesítmény miatt természetesen igen fürge a modell, a 0-100-as sprint csak 7,4 másodpercet vesz igénybe. A GTE kombi változatban is létezik.

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



Prémiumérzés: a Passat beltere a kategória egyik legigényesebbje

Ellenfélkereső



A VW Passat egyik legnagyobb ellenfelénél, a Ford Mondeónál eddig a 180 lóerős 2.0 TDCi volt a csúcsdízel, de csak egészen mostanáig. **A Ford elkészítette a blokk bi-turbó változatát, amely 210 lóerőt produkál.** A BiTDI Passathoz hasonlóan a Mondeo topdízele is kizárólag automatikus váltóval konfigurálható (hatfokozatú, duplakuplungos Powershift), ám a Ford esetében opcióként sem rendelhető összkerékhajtás. Nagyrészt ennek a számlájára írható, hogy 100-ra „csak" 8,1 másodperc alatt gyorsul a Ford a VW 6,1 szekundumával szemben.

PASSAT 2.0 BiTDI	4Motion DSG
Összlökettérfogat:	1968 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 biturbó dízel
Max. teljesítmény:	176 kW (240 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	500 Nm 1750-2500/perc
Hossz./szél./mag.:	4767/1832/1456 mm
Tengelytáv:	2791 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1584/1568 mm
Fordulókör:	11,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1721/614 kg
Csomagtér:	586/1152 l
Üzemanyagtank:	66 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,1 s
Max. sebesség:	240 km/h
Város/országút/vegyes:	6,4/4,6/5,3 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,8 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	138 g/km
A modell alapára:	7 443 700 Ft*
A tesztelt verzió ára:	12 528 930 Ft

* Passat 1.4 TSI, 125 LE



127 000 forintért masszázsfunkciós ülést kérhetünk



Helyből nincs hiány, de az ülőlap lehetne hosszabb



1750-es fordulaton ébred az 500 Nm-es nyomaték

Tudta-e?

A VW Passat 2,0 literes dízel változatai közül csak a 240 lóerős kivitel büszkélkedhet hétfokozatú DSG-vel, a 150 és 190 lóerős modelleknél hatgangos az automata váltó.



Az adaptív lengéscsillapítás alapáron jár a 240 lóerős Passathoz

Összegzés

A 240 lóerős dízelmotorral nyilvánvalóan arra született a Passat, hogy nagy távolságokat tegyünk meg kényelmesen és ahol erre lehetőség van (Németország) gyorsan. A hazai viszonyok között luxusnak tűnik az erős motorra való beruházás, ám az biztos, hogy nem fog csalódást okozni.



Tetszett
- egyéni megjelenés
- nagy belső tér
- komfortos futás és felszerelés
- minőségi hatás, kidolgozás

Nem tetszett
- átgondolatlan részletek

A luxus tere

31 éve azzal robbant be a piacra a Renault Espace, hogy a tér luxusát kínálta. A mai ötödik nemzedék fordított ezen: a luxus terébe ültet. Már nem „nagyterű", hanem „crossover", bármit jelentsen is ez (vagy semmit).

Mi egyébnek nevezhető egy jármű, amelynek masszíroz az ülése, gombnyomásra nyílik fel a csomagtartóajtaja és esnek hasra a hátsó támlái, mint luxuskocsinak? Ezen, illetve a dizájnon és az elektronikai varázslatokon van itt a hangsúly – a tágasság már annyira nem számít, hogy a prospektus meg sem adja, mekkora a poggyásztér a két első ülés mögött. Nyilván nem kifelejtették, pontosan tudják, hogy milyen összetételű csali kell a mai vevőnek, mi az, amire harap, mi nem érdekli, és mit hajlandó látszatelőnyökért elfogadni. Az új Renault Espace egy marketingautó, nem mérnökök tervezték, hanem piacelemzők. Átcímkézték crossovernek, amit kutyában sétatéri keveréknek hívunk: átmenet két fajta között, ami a jelen esetben a valamikori, de mára divatjamúlt egyterű, illetve a mai prémiumautó lenne. Itt már nem a forma követi a funkciót, mint az ős-Espace esetében, hanem a látszat győz a praktikum felett.

Például nézzük az üléseket. Hétszemélyes tesztautónkban benne volt az extraként rendelhető (300 000 Ft) két ülés a harmadik sorban. Felnőtt el nem fér itt, csak gyerek, gyerekülést ISOFIX-csatokkal azonban csak a második sorban lehet rögziteni, amely viszont bőséges lábteret kínál colos felnőttnek is. Értik? Én nem.

ITALTARTÓ... A legegyszerűbben megtervezhető valami egy autóban. Ezek eltolták. Berakták a „lebegő középkonzol" alá, ahol csak kitekert csuklóval férek hozzá, és jó eséllyel beöntöm a csésze, vagy a nyitott energiaitalos doboz tartalmát a cipőmbe. Félliteres palack már nem állítható be. Az ajtózsebben nincs jó helye, mint ahogy hátul sincs. Ez, kérem, prémiumautó, nem kocsma, ne tessék itt iszogatni!

ÉRINTŐKÉPERNYŐ... Kötelező tartozék. Remekül mutat a kereskedő szalonjában, míg elmagyarázzák a használatát: nini, akárcsak egy tablet! Na és menet közben? Hát persze, hogy mindig rá kell nézni, célba kell bökni a fűtésre, szellőzésre, mindenre, és addig ki figyeli a forgalmat? Na, majd a sokféle asszisztens. A régi Espace fűtésszabályzóját sötétben is egy nyúlásra megtaláltam. A mostaniban a kedvencem a volán alatt ősidőkből átmentett rádiókezelő szatellit: nagyon jó dolog, remélem, örökre megmarad!

Ilyen volt!



1984–1991

Az első Espace-generáció (a szó jelentése „tér") karosszériája önhordó, tűzihorganyzott volt, takarólemezei üvegszálerősítésű műanyagból készültek. Már ekkor megjelent a 7 üléses verzió.



Itt már a techno diktál, a műszerpultot egyértelműen a 8,7 colos érintőképernyő uralja



Íme a hasznavehetetlen italtartó...



Roppant impozáns a bútorzat, és férőhely is van bőséggel



A második sor különálló ülései sínen csúsztathatók. ISOFIX csak itt van

ABLAKTÖRLŐ... Persze automatikus, de olyan a kocsi aerodinamikája, hogy lefújja a vizet a szélvédő felső részéről, ahol az érzékelő van. Ezért nem indul be a törlés, én viszont nem jól látok, mert alul tiszta víz az üveg. Hogyhogy nem vették ezt észre a sorozatgyártást megelőző teszteléskor?

MÉRETCSÖKKENTETT MOTOR... 1,6 literes dízelből 160 lóerő, egy kicsi és egy nagy turbófeltöltő, széles és magas nyomatékplató, kis fogyasztás, tiszta üzem, sorolhatók az előnyei. Csakhogy ennyire kihegyezett motorból még nincsenek tízévesek, mert újabb ez az irányzat, és ugyanezért nem lehet felmutatni egymillió kilométeres példányokat sem. Vajon mennyit bírnak majd? Drukkolok a sikerért.

CSOMAGTARTÓ... Az öt ülés mögött rendelkezésre álló 719-614 liter (a középső sori ülések csúsztatásának függvényében) elegendő egy ötfős társaságnak, hét személynek viszont már csak 247 liternyi térfogat marad, ami egyértelműen kevés. A poggyásztér padlóját felnyitva csak a hifi berendezést látjuk, plusz üreg nincs ott, mint ahogy pótkerék sem – áldozat a hatalmas kerékméret divatjának oltárán. Jöhet a tetődoboz, de lábujjhegyre, vagy hokedlire kell állni hozzá. Buta dolog, hogy a poggyásztérben nincs szatyorakasztó horog, egy borosüveges zacskót csak a második sor biztonsági övével tudtam rögzíteni. A kesztyűtartó hatalmas, de az ajtózsebek jobbára csak dísznek vannak. Szóval nem hajszál van a levesben, hanem egy egész paróka.

Azért ne csüggedjen, aki szemezget az Espace-szal, mert hibáinak jó része meglesz akármilyen más prémiumautóban is, mint elkerülhetetlen kortünet, a néhány egyéni fogyatékossággal pedig sok értékes jellemző áll szemben. Nagyon jó megjelenésű az autó, ad tekintélyt, de eltúlzott fontoskodás és komolykodás nélkül. Kivételes jelenség, mindenki megnézi. Nagyon stílusos és nívós az Initiale felszereltségi kivitel utastere, szép a csokibarna színvilág és a műszerfal bőrborítása, jó a kidolgozás. Elöl megfelelő a férőhely, a második sorban pedig hatalmas, az ülések kényelmesek, a fejtámlák ritka jók, a vezető még masszíroztathatja is magát. Magas pozíciónkból jól látunk – igaz, az autó sarkait nem, de segítenek a pityegők és a kamerakép. Messze hátranyú- ➔

2x6+1x7

Az Espace hajtáslánc-variációi nem túl gazdagok: az 1,6 literes, 130 lovas turbódízel kizárólag hatfokozatú manuális sebességváltóval létezik, a tesztelt 160 lovas gázolajoshoz ugyancsak hatfokozatú, de duplakuplungos automata (EDC), míg a 200 lóerős, 1,6-os TCe turbós benzineshez ugyanennek a hétgangos verziója csatlakozik. A váltóegységek terén konfigurációs lehetőség nincs.

A felszereltségek terén a Life az alap, a Zen a középső, míg a tesztelt Initiale Paris a topverzió.



Egyediséggel nem áll hadilábon az új Espace, e tekintetben az Avantime és a Vel Satis vonalai is felsejlenek. A panorámatető és a plusz 2 ülés is opciós tétel, mindegyikért 300-300 ezret kérnek

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

4Control

A négykerékkormányzás vezérlését a menetdinamika-szabályzóval is összekapcsolták: a választott üzemmódtól függően 50 (komfort), 60 (semleges) vagy 70 km/órás (sport) sebesség alatt a hátsó kerekek – maximum 3,5 fokos szögben – az elsőkkel ellenkező irányba térnek ki.



Ez javítja a manőverezhetőséget és a fordulékonyságot, például az Espace 11,9 helyett 11,1 méteres körön, kb. akkora helyen meg tud fordulni, mint a Clio (10,8 m). 50/60/70 km/óra felett az első kerekekkel azonos irányba fordulnak a hátsók, ami semleges viselkedést eredményez és jótékony hatással van az úttartásra, kanyarstabilitásra. A 4Control négykerékkormányzás feláras tétel, 500 000 forintért rendelhető.

ló panoráma-napfénytető fürösztí fényben az utasteret, és ad szinte kabriós érzést. Pompásan szól a Bose hangrendszer, és fénydiódás hangulatvilágítás varázsol el.

Menet közben csak erősödik a jó benyomás. A pöttöm, de erős motor kellőképpen viszi a nagy testet, gyorsításkor még meg is nyikkantja az első kerekeket, a hatfokozatú automata simán és ügyesen kapcsolgat, miközben a motorhang csak távoli duruzsolás marad. Nem hiába építettek be aktív zajcsökkentő rendszert. A beígért 4,7 literes fogyasztás persze csak szabványos mérési körülmények között érhető el, de a fedélzeti számítógép által mutatott 7,5 liter sem túlzott egy ekkora járműtől – ez kis terheléssel és a sebességlimiteket betartva, de mindig világítással közlekedve és a kánikulában a klímát dolgoztatva jött ki.

LEGJOBBAN AZ TETSZETT, ahogy fut az Espace. Egyszerűen élvezet autózni vele, városban, országúton és autópályán egyaránt. 4Control négykerékkormányzásának köszönhetően testméreteit meghazudtolóan kis helyen fordul, nagy sebességnél viszont olyan stabilan viselkedik, mintha jóval alacsonyabb lenne. Kapunk az autóval egy nagyszerű lehetőséget is: a Renault Multi-Sense rendszerrel egyedülállóan paraméterezhető például a kormányzás, a szabályozható lengéscsillapítás, a sebességváltó, a motor reagálása és hangja, a belső hangulatvilágítás. Természetesen mindez egy olyan sávon belül, amely megfelel az Initiale Paris jellegének, tehát nem kell félni attól, hogy hirtelen kőkemény versenyautó, vagy labilis hintaló lesz belőle. A különbségek az egyes beállítások között nem drámaiak, de észrevehetők, és bizonyára nem egy tulajdonosnak szerez majd szórakoztató pillanatokat a kísérletezgetés. Ám ha egyszerűen alapbeállításon hagy mindent valaki, akkor sem jár rosszul.

A MŰSZEREGYSÉG csak a kellő mértékben futurisztikus, minden jól leolvasható róla, de menet közben akár rá se nézzünk, mert a szélvédőre vetített kijelzés mutatja az aktuális menetsebességet, az érvényes limitet és néhány más fontos dolgot. Ésszerű szempontok szerint a szélvédő állhatna meredekebben, a dupla A-oszlop hátsó lábánál, ekkor nem gyűjtené egy óriási, sötét műanyagfelület napenergia-kollektorként a hőt, amit aztán a klímával küzdünk le, és nem lennének zavaró tükröződések az üvegen – viszont ez a stíluselem elengedhetetlen a „nagyterű", illetve ma már „crossover" jelleghez. A kettős oszlop elemei viszont karcsúak, nem sokat takarnak a látótérből.

A vezetőt a szokásos asszisztencia segíti, autópályán aranyat ér például a sebességrögzítő és a követésitávolság-szabályozó, nyugodtan rá hagyatkozhatunk: éber, precíz, és lágyan, érzéssel szabályoz. A holttérfigyelő viszont kissé ijesztően figyelmeztet, kikapcsolva hagytam.

KINEK VALÓ hát a Renault Espace Initiale Paris? Olyan embernek, aki komoly, de nem komor, tekintélyes, de nem pöffeszkedő, nagyon kényelmes és tágas autót keres, erős egyéniséggel és sajátos megoldásokkal. No és, talán legfőképp, nem a germán Walhalla szentháromságából választana, hanem valami nagyon különbözőt, amivel egy egészen más klub tagja lesz. Igazi karaktert kap, franciás kellemmel és buta hibákkal, az értékekkel arányban álló árért. Remekül fog utazni vele, egy kis darab Párizs veszi körül.



Az ülések külön-külön és egyszerre is buktathatók, a sík felület bő 2 köbméterre tárul fel



Ha ötszemélyesként rendeljük meg az Espace-t, a leghátsó két ülés helyett 106 literes rekeszt kapunk

RENAULT ESPACE	1.6 dCi EDC
Összlökettérfogat:	1598 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 bi-turbó dízel
Max. teljesítmény:	118 kW (160 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	380 Nm 1750/perc
Hossz./szél./mag.:	4857/1870/1677 mm
Tengelytáv:	2884 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1630/1621 mm
Fordulókör:	11,1 m
Saját tömeg/teherbírás:	1735/811 kg
Csomagtér:	2035/719/614/247 l
Üzemanyagtank:	58 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,9 s
Max. sebesség:	202 km/h
Város/országút/vegyes:	5,1/4,4/4,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,5 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	123 g/km
A modell alapára:	9 390 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	13 000 000 Ft

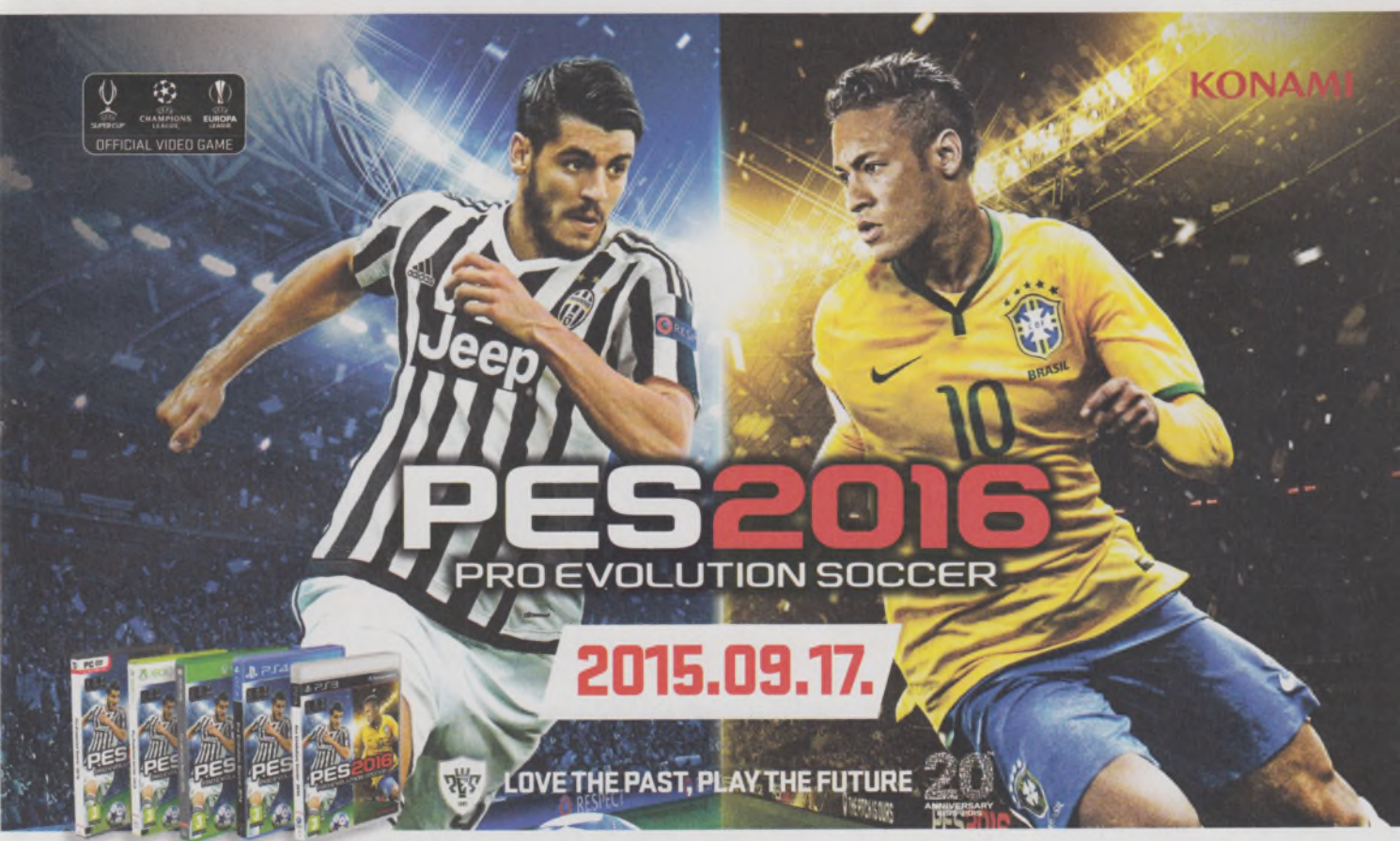
*Renault Espace Zen 1.6 dCi 130



Összegzés

A Renault Espace ötödik nemzedékének Initiale Paris kivitele egy tágas, kényelmes utazóautó, nagyon jó koncepcióval és erős egyéniséggel, de több bosszantó hibával, amelyek könnyen elkerülhetők lettek volna. Üdítően más a szokványos prémiumautó-stílushoz képest. A 130 lóerős dízel is jó alternatíva lehet: igaz, hogy szerényebben felszerelt, de közel 4 millióval olcsóbb!

HIRDETÉS



3 www.pegi.info

PS4 PS3 XBOX ONE XBOX 360 PC DVD

pes.konami.com | pesleague.com | facebook.com/pes | youtube.com/officialpes | twitter: @KONAMI_DE

ALL UEFA Champions League, UEFA Europa League and Super Cup names, logos and trophies are the property, registered trademarks and/or logos of UEFA. All rights reserved. adidas, the 3-Bars logo, the 3-Stripe trade mark, adipure, Predator, Climacool, Nitrocharge and adizero are registered trade marks of the adidas Group, used with permission. All other copyrights or trademarks are the property of their respective owners and are used under license. Xbox, Xbox 360, Xbox LIVE, and the Xbox logos are trademarks of the Microsoft group of companies, and are used under license from Microsoft. "PS", "PlayStation", "PS3" and "PS4" are trademarks of Sony Computer Entertainment Inc. "PS4" is a trademark of the same company. "Blu-ray Disc" and "Blu-ray" are trademarks of the Blu-ray Disc Association. All Rights Reserved. Trademarks are property of their respective owners. ©2015 Konami Digital Entertainment.

Haragos darab



Ügyeltek a részletekre, sok a karbonkiegészítő, és a jelentéshordozó embléma

A matt fekete második generációs Audi A4-es tulajdonosa különleges érzékkel választotta ki az alkatrészeket, amelyekkel egyedivé tette az autóját.

Szászkó Attila Volkswagen Golf III GTI-vel kezdte 2001-ben, majd az évek során Golf II GTI, Polo 6N GTI és Audi S3-as is megfordult a kezei között, és mindegyiket nagyon színvonalasan módosította is. Legutóbb egy Audi A4-esre tette a voksát, amelyet gyári ezüstszínben vásárolt meg, majd szép lassan a limitált szériás A4 DTM Special Edition felé terelgette az átalakítását.

Attila jó érzékkel látott neki a DTM Edition extráinak beszerzéséhez – vagy legalábbis ahhoz hasonlók felszereléséhez. Elsőként az S4-es lökhárítót és a DTM-logós S4-es hűtőrácsot sikerült megkaparintani, aztán a karbonkiegészítők és két oldalra egy-egy gyári S4-es ajtószélesítő betét érkezett. Igaz, utóbbi hiányzik a gyári DTM-es A4-esről, mégsem lóg ki a sorból, mivel hivatalos S-Line extra. Az autó utastere szintén gyári S-Line, benne a „nagy" MMI navigációs fejegységgel.

A SZÍN SOKÁIG KÉRDÉSES volt, végül a tulajdonos is felült a matt színek „vonatára", és a fenyegető feketét választotta. Természetesen nem fényezték, hanem fóliázták az autót, de nem minden matt fekete, a tető karbonmintás. Miként a színnel, úgy a felniválasztással sem követte a példaként említett speciálszériát, mert annak 18 colos kerekéhez képest hatalmas, 8,5x20-as ASA PDW kerekeket szerelt fel, természetesen matt fekete színben. A gumiméret 225/35-ös. Hogy még dögösebb legyen a gép, H&R állítható sportfutóművet szereltek be alá. A motor maradt gyári állapotában, 1,8-as, 20 szelepes turbó, 163 lóerővel.

Tudta-e?

Miután az Audi csapata 2004-ben visszatért a DTM-be, és az A4-es versenyváltozatával mindhárom trófeát (egyéni, csapat- és konstruktőri) elnyerte, a gyár különkiadással emlékezett meg a győzelmekről. 2005-től 2007-ig az A4-esből készültek DTM Special Edition – by quattro GmbH változatok.



Utólagos extra a „nagynavis" fejegység. A középkonzolra is jutott karbondíszítés



A hátsó lámpák is mattítottak. A szélvédőn a kocsi azonosítójaként választott rohamsisakos koponyamatrica



Vállszélesség

A Frankfurti Autószalonon mutatja be a Lumma a vadiúj Mercedes GLE típusból készített CLR 800 G elnevezésű munkáját. Az igen agresszív megjelenésű SUV orr-részét alaposan átformálták, új a szellőzőkkel áttört motorháztető, az első lökhárító a mélyre nyúló koptatóval, s cserélték a hűtőrácsot is. Alaposan kiszélesítették az autót, ehhez felszereltek öblös sárvédőíveket, amelyek dimenzióját követik az új küszöbidomok. A farkép is változott a diffúzoros lökhárítóval és a négy, kályhacsőnyi kipufogóval. A motor tudásáról és az utastér átalakításáról még nem közöltek infókat, az meglepetés lesz a szalonnyitásra.

Uniszex pogácsa

Az ST futómű-specialista új nyomtávszélesítő készletcsaláddal lépett a piacra. A DZX jelölésű tárcsák specialitása a különleges furatolás, amellyel egy pogácsatípus többféle autóra is felszerelhető. Az Audi, BMW, Mercedes, Mini, Seat, Skoda és VW modellekhez kapható tárcsákhoz típusspecifikus adaptergyűrűket adnak, ezek központosítják a nyomtávszélesítőt. Minthogy az előbbiek anyaga műanyag, az utóbbiaké könnyűfém, így korrózómentesek.





Vitamindózis

Az ABT Sportsline tuningcsomagot állított össze a VW Touareg tulajok csábítására. A motorvezérlés optimalizálásával a 3.0 TDI motor teljesítményét 290 lóerőre emelik, a nyomaték 650 Nm - a chiptuning után nem romlik a káros-anyag-kibocsátási érték. Kínálnak optikai tuningholmikat is, így új első hűtőmaszkot, lámpamaszkokat, valamint szolid hátsó szárnyat. Sportfutómű, valamint 20-22 colos felnik is találhatók a kínálatban.



Karikára

Az olasz OZ új felnikkel csábít. A 9 küllős Omnia keréktárcsát elsősorban kompakt és középkategóriás autókhoz ajánlják. A monoblock felni nagy nyomással öntött és hőkezelt, az anyaga magnéziummal és szilíciummal ötvözött alumínium. Így a megszokottnál könnyebb és erősebb, 7,5x17 colos méretben a súlya 8 kg, 8x18 col méretben pedig 9,5 kg.



Terepasztal



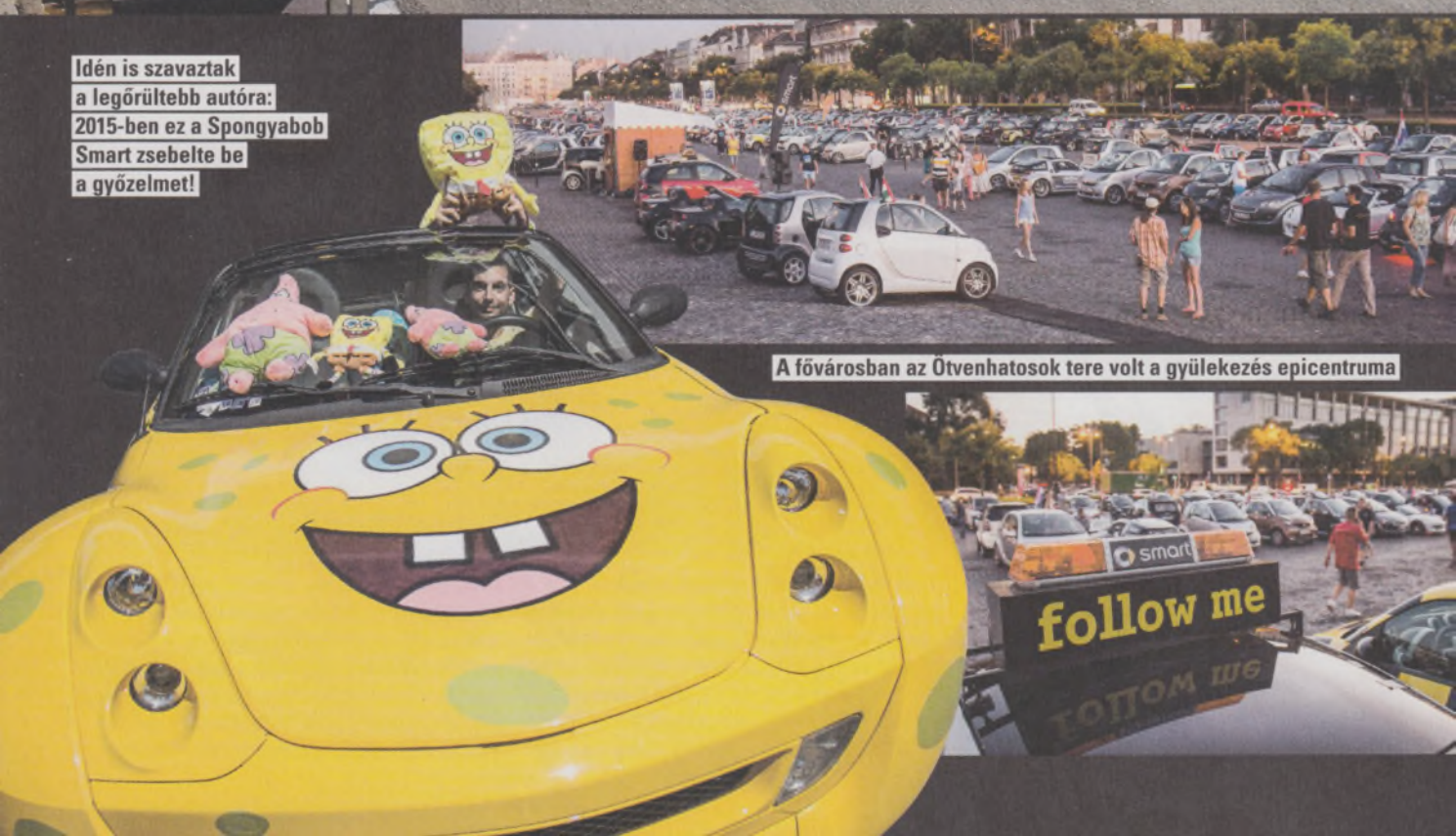
A Delta 4x4 a VW Amarok terepképességeit javította. A típusra 8,5x17 col méretű Hutchinson BeadLock felniket szereltek, amelyek különlegessége, hogy rendelkeznek egy gumiszorító peremmel, amely terepezéskor nem engedi a gumiperem deformációját, így a nyomásvesztést, vagy szélsőséges esetben a gumi leugrását. A felnikre 265/65 R17-es BF Goodrich, 285/75 R17-es Toyo Open Country, vagy a legkeményebb lehetőségként 315/70 R17-es méretű Mickey Thompson gumikat szerelnek. A Toyo gumis 40 mm-es hasmagasság emelkedést is hoz. Akinek ez kevés, annak kell a legnagyobb gumiméret, amellyel 140 mm a nyereség felfelé: ehhez új Bilstein speciállengéscsillapítókat is javasolnak. Ráadás a gallytörő, a küszöbvédő, a csörlő, a platókeret és a sok ködlámpa.

SZÖVEG: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | FOTÓ: GYÁRTÓK ÉS A SZERZŐ

Törp

Az idei volt a népszerű városi törpék 15. világtalálkozója, amelynek fővárosunk adott otthont. Szép kis társaság!





Idén is szavaztak a legőrültebb autóra: 2015-ben ez a Spongyabob Smart zsebelte be a győzelmet!

A fővárosban az Ötvenhatosok tere volt a gyülekezés epicentruma

efesztivál



Augusztus utolsó hétvégéjén minden bizonnyal a feje tetejére állt az élet, amikor az 1207 Smart konvojt alkotva megindult a Hungaroringről a Budapestet átszelő felvonulásra. Nem volt semmi, ahogy a sokkerekű „kígyó" végigdübörgött, dudált, villogott és zenét bömböltetett a parádén, igazi turistalátványosságot és tuti fotótémát biztosítva a járókelők sokaságának. Egyébként maguk a Smart-rajongók is sokan jöttek, összesen 2476 fő regisztrált hivatalos résztvevőként, ami ugye autónként „valamivel több", mint két embert jelentett - nem meglepő a leosztás, hiszen a legtöbb mégiscsak a kétszemélyes Smart Fortwo-ból vendégeskedett nálunk.

Volt persze éjszakai autózás, Smart workshop, Smartxchange szakértői fórum, kiállítások és különböző koncertek, sőt még világpremier is, nevezetesen nálunk volt látható először a hivatalosan a Frankfurti Autószalonon debütáló Fortwo Cabrio! A következő világtalálkozó házigazdája az észak-németországi Hamburg lesz (smarttimes16.com), ahonnan - amolyan 2016-os előfutárként - egy elektromos Smart érkezett hozzánk, becsülettel és hibátlanul leküzdve az 1500 kilométeres távolságot.

Tudta-e?

33 ország smartosai képviseltették magukat Budapesten, érkeztek Hongkongból és Mexikóból is, továbbá volt itt egyedileg átalakított Smart Limuzin és háromtengelyes Smart Pick-up is.



A sláger természetesen a design sokszínűsége volt: airbrush és graffiti design, full tükörkockás borítás és mindenféle vidám fényezés.



A résztvevők zöme Nyugat-Európából érkezett, de sokan jöttek Görögországból és az oroszoktól is



SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT FOTÓ: SMART

Modellsztori



1979 márciusában mutatkozott be a Karmann cégnél gyártott VW Golf I Cabriolet 1, amit az USA biztonsági előírásainak megfelelően készített bukókeret miatt kezdtek Németországban kosárnak becézni. Már 1981-ben hozzányúltak a konstrukcióhoz, az áttervezett tetőmechanizmusnak köszönhetően lenyitott állapotában 10 centivel lett laposabb a tető. 1987 májusában kapott átfogó modellfrissítést, nagyobb lökhárítókkal lépett fel. Első Volkswagenként ehhez volt rendelhető vezetőoldali légzsák 1992-től, ekkortól a gyártás 1993 augusztusi leállításáig már csak 1,8 literes, 98 lóerős befecskendezős motorral kínálták. A Golf III-as alapján készített kabrió 2 1995-től dízelmotorral is választható volt, 1998 tavaszán az orr lecserélésével tették a megjelenést az aktuális Golf IV-eshez 3 hasonlatossá. 2002-2011 között nem volt vászontetős Golf, ekkor a VI-os generáció alapján 4 mutatkozott be a mai napig kapható kabrió.









Nosztal

Érdemes kivárni, amíg egy gyári állapotú Golf kabriót talál az ember. Meghálálja.



Csak szivaccsal mosták az autót eddig, nem csoda, hogy jól tartja magát a negyed évszázados gyári fényezés



A tetőnyitás miatt meglehetősen szűk hely marad a csomagoknak

Talán nem véletlen, hogy a piacon a Golf I Cabriolet drágább az utódjánál, félmillió Ft-ért csak olyan példányt találni, amelybe utólag dízelmotort faragtak, hangos és különösen tolatáskor nem valami felemelő élmény. A szép állapotú példányok 800 ezer–1 millió Ft környékén futnak, már évek óta stabil az árszint. Ez elmondható erről az itt látható, 1990-es évjáratú példányról is, ami egy felnőtt ember játékszere. Legalábbis ezt állítja róla tulajdonosa, Dr. Vérten Sándor, aki civilben a Porsche Hungaria kommunikációs igazgatója.

AHOGY MINDEN valamirevaló autórajongó, időnként szétnéz az interneten, milyen autót lenne érdemes venni. Mivel ez általában tavasszal következik be, szinte természetes, hogy az ember kabriót néz – általában itt szokott véget érni az álmodozás. Öt évvel ezelőtt azonban, amikor szóba került a dolog a baráti körben, jött egy visszajelzés egy autókereskedőtől, hogy van egy olyan Golf I Cabriolet, amelyet nem érdemes kihagyni.

Ausztriában adták el újonnan a kocsit, onnan aztán Sopronba került, majd beadták egy kereskedésbe. Sok sorstársával ellentétben a rádiótól eltekintve gyári állapotú volt, és műszakilag sem hagyott kívánnivalót maga után: könnyűfém felni, Recaro kagylóülés, elektromos tető jelentette az érdemi extrákat.

giahullám

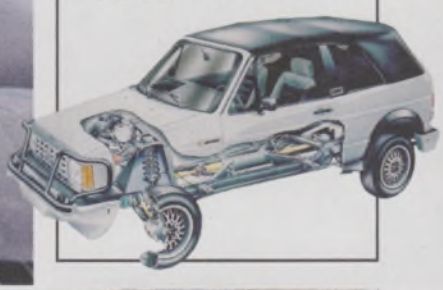


A volán nem eredeti, de hiteles, jól passzol a retró „illatú" kabriózáshoz

Tereptestvér!



Az olasz ACM cég kevésbé sikeres konstrukciója a Biagini Passo, amelyből 1990-93 között mindössze 65 darabot tudtak értékesíteni. Az alap a Golf I Cabriolet karosszériája volt, amely alá egy saját gyártású létraalvázat építettek, ahová a Golf Syncro motorját, váltóját, összkerékhajtását helyezték el. A fényszórók a Fiat Pandáról származnak, a hátsó részt is átalakították az Opel Kadett lámpák miatt, a tetőmechanizmuson pedig annyit változtattak, hogy üveg helyett átlátszó PVC a hátsó ablak. A rossz rozsdavédelem miatt a kevés legyártott példányból is alig maradt hírmondó.





Tágas a tér a második sorban, nem korlátoz a tetőszerkezet



Szinte problémamentes az 1,8 literes négyhengeres, a motorolajra azonban kényes

Hosszú hónapokat töltött a kereskedésben az autó, mire a kiírt árnál alacsonyabb ajánlatot végül elfogadta az eladó – egy feltétellel. Ő az első tulajdonoshoz hasonlóan csakis szivaccsal mosta az egyébként fűtött garázsban tartott autót, és megkérte arra az immár harmadik tulajdonost, hogy ő is folytassa ezt a hagyományt. Magától értetődően az első, autóval kapcsolatos kiadás tehát egy autómosó szivacskészlet volt, ami azóta is használatban van.

A VÁSÁRLÁST KÖVETŐEN természetesen műszaki szempontból átnézték az autót, de mindössze motortartó bakokat, kuplungot és abroncsokat kellett cserélni – utóbbiak nem kopottak voltak, csak nagyon öregek. Egyedüli átalakításként Nardi fakormány került a vaskos, háromküllős műanyag gyári volán helyére. Az 1,8 literes, 8 szelepes befecskendezős motor ideális választás, nyomatékos karaktere passzol a nyitott tetős guruláshoz, a fék/futómű alkatrészekből olcsó és bőséges a kínálat. Öt évvel ezelőtt 183 ezer kilométerrel került jelenlegi tulajdonosához az autó, most jár 191 ezernél, úgyhogy évente egyszer megy karbantartásra – természetesen márkaszervizbe. Nem csak a munkahely kötelez, de az egyszerű szerkezet miatt nem olyan drága a művelet, és volt már, hogy csak a márkaszerviz tudott segíteni az autón. Az elektromos tetőmozgatás szerkezetének egy hidraulikahengere adta meg magát. Márkaklubok, sőt a németországi Volkswagen Classic se tudott alkatrészt adni, mire végül az alkatrészes kollégához fordult segítségért a tulajdonos, aki rögtön válaszolt is neki a cikkszám alapján, hogy van raktáron Budaörsön, holnapra itt van, hány darab kell? Ezek után már természetes, hogy továbbra is a gyári szerelők gondjaira bízzák...

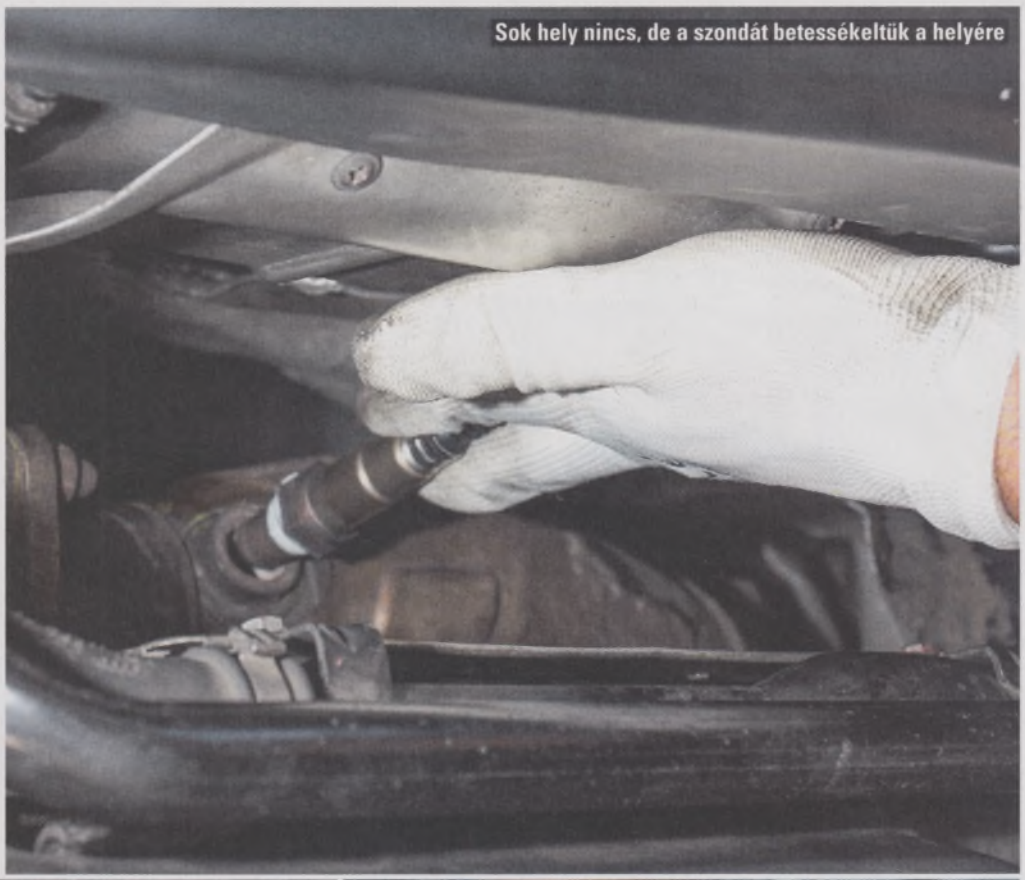
SZÖVEG ÉS FOTÓ: LŐVEI GERGELY

Rejtőzködő hiba

Huzamos ideig hibajel nélkül bújt meg a rendetlenkedő lambdaszonda. Kiderült, túlhaladta a csereperiódusát, így megelőzhető lett volna a baj.



Ritka eset, hogy az ember hibajelet vár. Előfordul, ha makacsul rejtőzködik a hibaok



Sok hely nincs, de a szondát betessékeltük a helyére



Kicsit begyógyult a helyére a hibás szabályozó szonda



A tüzérségi előkészítés a csavarlazítós fagyasztó spray-vel

Nem okozott üzemképtelenséget, de feltűnt az ingadozó teljesítményleadás, majd, hogy egyre gyakrabban kell tankolni. A szerelők nem találták a hibát, aztán végre megtört a jég, felvillant a „sárga motor" piktogram, rögtön biztam benne, hogy az OBD II-es rendszer elkapta a bűnöst. Minthogy a nyár közepén jártunk és egy ismerős műhely sem volt fogadóképes, így a házi hibaelhárítás mellett döntöttem, mert az autónak mennie kell.

Elő a laptop, és az adatkábel: a hibakód megfejtése a lambdaszondát hozta ki megoldásnak. A kettő közül a katalizátor előtti szabályzó szonda mondta be az unalmast, tehát az, amelynek a jelei alapján keveri a koktélt a motorvezérlő számítógép a hengerekbe. A lambdaszonda szűk, de jól látható helyre beépített alkatrész. Bevallom, nem igazán biztam benne, hogy ki tudom csavarni, korábbi lambdaszondacseréknél a szerelők megküzdöttek a begyógyult, összekorrodálódott alkatrész kiműtésével. S itt jó lett volna, ha van otthon lambdaszonda kicsavarására tervezett speciális feltűző, de nem volt. Csak klaszszikus kulcsok. Úgy néztem, ha kiemelem a légszűrőházat, akkor talán hozzáférek.

A MUNKA MEGKEZDÉSE ELŐTT két órával speciális fagyasztó csavarlazítóval befújtam. A lényege, hogy a fagyasztástól a fém alkatrészek hőtágulása (itt épp szűkülése) miatt megroppan a menet körüli rozsdagyűrű, így be tud szivárogni az aktív olaj. A munka kezdetével ismét kapott a hideg leheletű csavarlazítóból. A 22-es rövid villáskulcs éppen befért, de csak egy irányból. Elsőre meg se moccant, de aztán megindult. Kicsavartam a szondát, kifejtettem a kábelét, egy ronggyal bedugaszoltam a helyét, majd nekiálltam alkatrészt keresni. Keresés közben derült ki, hogy 240 000 km a csereperiódusa a szondának – csak ezt valahogy nem említi se a kocsi gépkönyve, se a megvásárolt neves angol javítási könyv, honnan tudhatná akkor a tulajdonos? Meglepetésemre azonnal elérhetően csak gyári alkatrész volt raktáron 100 000 Ft körüli összegért. A Bosch szonda 40 000-ért épp hiánycikként szerepelt, hosszú szállítási határidővel, minden forrásból



Kiszedés után a szonda furatát betömködtem, nehogy piszok jusson be



Nem árt összehasonlítani a régi és az új alkatrészt



A gyári ajánlás szerint rövidítettünk a kábelhosszon



Nem aprózták el a németek, mindenféle kábelrögzítőt mellékeltek

– a gyári is Bosch. Végül egy barátom segített rajtam, aki rendszeresen rendel szerelőként közvetlenül Németországból gyári alkatrészeket, ő rendelte meg 1 hét szállítási határidővel a szondát Bosch-áron. Kellemes meglepetésként a másnapi szállítmányban már ott is volt.

A szonda csak a kábelhosszban különbözött az eredetitől, erre azonban a mellékelt kezelési utasítás is felhívta a figyelmet – így több típust lefed a gyártó. Beszereztem spéci pasztát is a szonda menetére, hogy később se gyógyuljon be. Rögzítő műanyagokat is mellékeltek, így kulturált lehet a szerelés, ez tetszett. Bement a szonda a helyére, a vezetéket a javallott módon megrövidítettük, majd az adott műanyag elemekkel szépen felrögzítettük. Mindent elrendezve jöhetett az indítás, a motor szépen járt. Járattam, majd újra elővettem a laptopot és kiütöttem a hibakódot, hogy kiderüljön, befogadta-e az új szondát a motor. Szerencsére befogadta, és kis sem fúj a kipufogógáz. Így történt, hogy szerelő híján magam gyógyítottam meg a hűséges paripám.

Ecsetelés



Közvetlenül a rozsdás hibára kell kenni, meggátolja a további korróziót

Már sokféle ecsetelős hibajavító készséget bemutattunk, de ez most kicsit más. Mégpedig azért, mert lehet már rozsdásodott sérülésre is alkalmazni, sőt igazán a rozsdára kell kenni. A normál festékstiftek, vagy javítófestékek sikeres használatához először zsírtalanítani és rozsdamentesíteni kell a sérülést. Esetünkben nem, mert az anyag rozsdaátalakító és az átalakítás végeztével védőréteget képez, amely nem engedi a lemezhez a vizet, és meggátolja a további korróziót. A felvitele egyszerű a kis körömlakkos ecsetkével, nem is drága, 1600 forint körül van a kis flakon.

Űzd a bűzt!

Bizony, nyáron is kialakulhat a kellemetlen légkondiszag. Pedig tavasszal megkapta a kocsi a szokásos kezelést, de úgy tűnik, kevés volt. Így be kellett ugrani egy vegyszeres fertőtlenítésre, hiszen úgyis bemutattuk már az összes spray megoldást, meg az ózonos szagűzést, jöjjön hát egy gőzölögtetős. A szakember az anyósülés elé tette a készséget, majd feltöltötte a kocsi utastér légkapacitásának előírt mennyiségű szerrel. Beindítottuk a motort, a légkondit közepes teljesítményre, közepes ventilátorfokozatra, belső keringetésre. A kis kifújó kéményt a lábtérbe irányították, onnan szívja belső keringetésre zárva a levegőt a rendszer. Rácsuktuk az ajtót fél órára, s bár a szer már előbb elfogyott, hagytuk dolgozni a fertőtlenítőt.



Így füstölgi ki a kis kémény a fertőtlenítőt

Tudta-e?

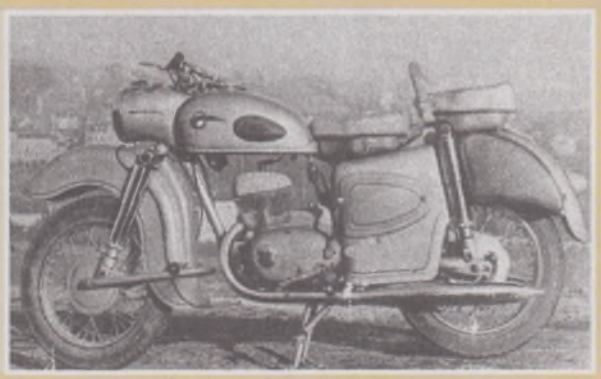
Fertőtlenítés után alaposan ki kell szellőztetni a kocsit, szintén a már megnyitott szellőzőrendszert is használva, mert elég köhögtető a szer, ha belélegezzük.

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

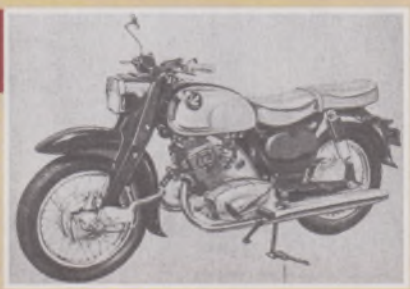
Úttörő MZ, lesajnált Honda-megbízhatóság, KTM robogó, Wankel-motoros Moto Guzzi és Pannónia P11-es prototípus. Mai szemmel is kifejezetten gazdag volt a merítés a kétkerekűek iparából.

1956

Idén tavasszal készült el a Zschopaui Motorkerékpárgyárban a 250 kcm-es MZ első sorozata. A 7:1 sűrítési arányú, kétütemű, alumíniumhengeres, 70x65 mm furat-löketű motor 5000 percenkénti fordulatnál 12 LE-t teljesít. Az erőteljes építésű motorkerékpár fő jellemzői a hatalmasra méretezett teleszkópok. Az Earl's rendszerű elsővillá rugóútja 160 mm, míg az ugyancsak hátul is súlyra szabályozható rugó lengése 130 mm. A meghajtó lánc, a kis IFA mintájára különleges műanyagcsőben fut, tehát teljesen tokozott. A telefékes agyakban nem görbített, hanem egyenes küllők illeszkednek. Kár, hogy a 15 literes tartállyal egészet képez az áramvonalasra idomított fényszóró, tehát az nem fordul el a kormánnyal együtt.



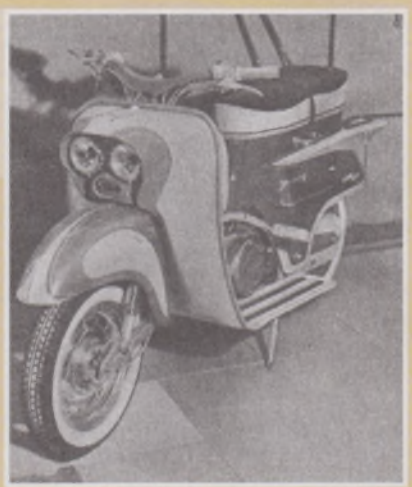
1959



Csupán néhány évre tekint vissza a japán motorkerékpáripar, de máris sikereket könyvelhet el. Több gyár rendezkedett be ilyen járművek gyártására, de valamennyi modell egyben közös, mindegyik roppant hasonlít egy-egy európai gyártmányhoz. Az itt bemutatott Honda „Dream" motorja az NSU Maxot juttatja eszünkbe. Furatkülönbséggel 250 és 305 kcm-es hengerekkel készülnek ezek a kéthengeres, OHC-vezérlésű, önindítós motorok. Sűrítési arányuk 9:1 (!), teljesítményük 8400 (!) fordulatszámnál 20, illetve 24 LE, sebességük ennek megfelelően - gyári adatok szerint - 135, illetve 145 km/óra. Egy bizonyos, ezeknek a szép motoroknak az élettartama nem lehet hosszú.

1961

Ausztria motorkerékpár-iparát szerényen a mindig újat kereső KTM motorkerékpárgyár szép vonalú Ponny mopedje képviselte a Budapesti Ipari Vásáron. Egy eldugott sarokban leltünk erre az ügyes törperobogóra, amelyben 50 kcm-es turbóhűtéses Puch-motor húzódik. A korszerű kis járművön nem tűnt hivalkodónak a nagyokat utánzó dupla fényszóró.

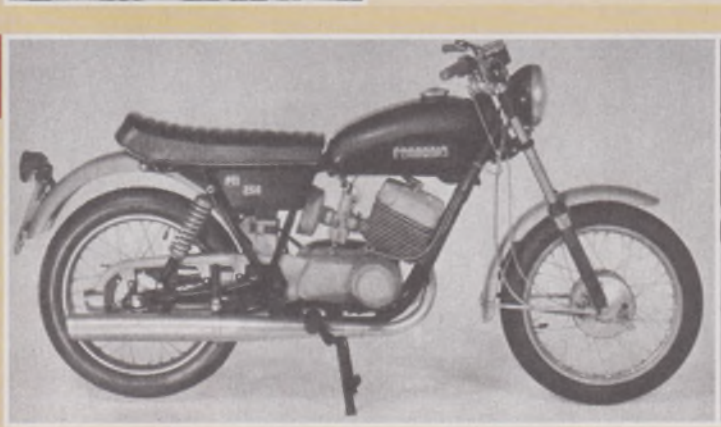


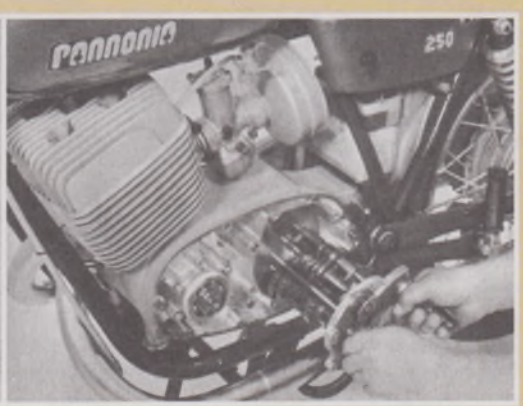
1973



Közel 300 kilót nyom ez a Van Veen-Mazda-Wankel-Moto Guzzi motorkerékpár-prototípus. A teleszkópvilla mögött elhelyezett, elég széles vízhűtőt nem védi semmi egy esetleges bukás káros következményeitől. Lényegesen kisebb és keskenyebb a sebességváltó felett látható olajhűtő. A tárcsánkénti két gyújtógyertya egymástól eltolt időben adja a szikrát.

1973





A P11 a néhány évvel ezelőtt megjelent P10 alaposan továbbfejlesztett utódja. Nemcsak egyhengeres motorja új, hanem korszerű, hosszú rugóúttal szerkesztett teleszkópvillája, a fékje, a porlasztója, a nyerge is - hogy csak a fontosabbakat említsük. A legkorszerűbb megoldások hordozója a könnyűfémhengeres motor, amelynek forgattyúsháza a hagyományoktól eltérően osztatlan, ennek ellenére nemcsak a teljes sebváltószerkezetet lehet kiemelni a motorblokk kiszerelése nélkül (akárcsak a P20-nál), hanem a forgattyús mechanizmust is. A rend kedvéért újból megjegyezzük, hogy a mintegy 20-22 lóerős P11-ből még csak a mintapéldány készült el.

Munkaerő



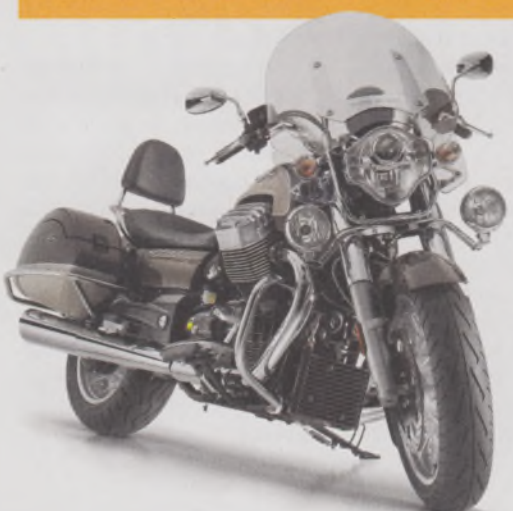
Öblös rekeszt helyeztek el a vezető előtt

A Yamaha bemutatta vadonatúj ATV-jét, a 2016-os modellévű Kodiak 700-ast – a típusban 708 cm^3-es blokk dolgozik, mely az egyhengeres konstrukció miatt különösen nyomatékosnak és strapabírónak igérkezik. Az újdonság, melyet mezőgazdasági munkára éppúgy be lehet fogni, mint erdészeti feladatokra, 140 kg-os terhelhetőségű, igazi aduásza azonban, hogy 600 kg-os vontatmánnyal is elboldogul. Mivel a Kodiak 700-asnak kemény terepen is helyt kell állnia, kapcsolható összkerékhajtással és zárható differenciálművel érkezik, emellett pedig 180 (első), illetve 230 mm-es (hátsó) rugóút segíti a zord körülmények között való előrejutást. A Kodiak 700-as összes változata Ultramatic fokozatmentes sebességváltóval készül (természetesen van hátrameneti fokozat), ahogyan a szervokormány is az alapfelszereltség részét képezi.

Vizsgamunka

A BMW Motorrad támogatásával a Müncheni Műszaki Egyetem és a kínai Tsinghua Egyetem diákjai kezelésbe vettek egy S 1000 RR-t, hogy elektromos hajtású versenygéppé alakítsák át. A TORR nevű modell megépítése közel egy évig tartott nyolc diáknak: megszabadultak a soros négyhengeres motortól, a váltótól, ezek helyére saját fejlesztésű akkumulátorcsomagot és egy 136 lóerő teljesítményű villanymotort építettek. Utóbbi egyben energia-visszatáplálással is „foglalkozik", ez a funkciója ráadásul olyan erős, hogy el is tudták hagyni a hátsó hidraulikus féket! Külön érdekesség, hogy a villanymotort úgy építették a vázba, hogy az a kerekekkel ellentétes irányban forog, ezáltal kisebb a forgó tömegek tehetetlensége, ami a gyors irányváltásoknál előnyhöz juttathatja a motort.





Két tónusban

A 2012 év végén bemutatott Moto Guzzi California 1400-as még most is egyedülálló masina a szegmensben, hiszen ez a legnagyobb lökettérfogatú európai V2-es motor, és az első custom bike, amely ride-by-wire gázkarral és kipörgésgátlóval lett felszerelve. A mandellói gyártó azonban most ismét a Californiára szeretné terelni a figyelmet, méghozzá azzal, hogy a Touring változatból elkészítették az S.E. változatot. Az újdonság barna és szürke fényezéséről, teljes egészében krómozott teleszkópjairól, illetve háttámlás utasüléséről is felismerhető.

Hangélmény



A szlovén **Akrapovic** új kipufogót fejlesztett a Ducati Scramblerhez. A titánból készült rendszer külalakját tekintve a MotoGP-masinák kipufogóit idézi, ráadásul a teljes hangélmény érdekében a hangtompító kivehető. Az új Akrapovic „kidörrentő" 2,3 lóerővel növeli az L2-es blokk teljesítményét.

Plusz és mínusz

A Harley-Davidson előrejelzései szerint idén év végéig 276-281 ezer motorkerékpárt adnak majd el világszerte, ami 2-4%-os emelkedés 2014-hez képest. A növekedésben annak ellenére biztos a márka, hogy az idei év második negyedévében az összesített eladások csökkenő tendenciát mutatnak.

Folytatásos

Barcelona után Cagliari (Szardínia) város rendőrmotor-flottájához is **BMW** C evolution típusok csatlakoztak – a tisztán elektromos hajtású robogóból 15 példányt szállít a BMW Motorrad az ottani rendőrségnek. A 47 lóerős csúcsteljesítményű modell valós hatótávolsága 100 kilométer.



Tudta-e?

A BMW szénszálas vázszerkezet fejlesztésébe fogott. A pletykák szerint legkorábban az S 1000 RR szupersportgép következő nemzedékénél találkozhatunk a forradalmi megoldással.



A Honda vadonatúj kalandmotorjával támasztja fel a jól csengő Africa Twin nevet!

A név kötelez

Nem egyszerű marketingmaszlagról van szó, amikor a Honda azt mondja, hogy az első Africa Twin a versenysportból született. A HRC 1984-ben döntött úgy, hogy egy ütős 750-es terepmotort fejleszt a Dakar Ralira, az utcai változatok pedig csak azután jelentek meg 1988-ban, amikor az Africa Twin versenygép már három elsőséget is bezsebelt a világ legkeményebb sivatagi maratoniján. Az egészen 2003-ig gyártásban lévő modell utódjára azonban 12 évet várnunk kellett, így joggal övezi nagy felhajtás az új nemzedéket.

AZ AFRICA TWIN már rögtön a külsejével is tudtunkra adja, hogy elődjéhez hűen igazi terepmotor: egészen minimális idomzatot kapott egy kisméretű szélvédővel, illetve itt vannak a füzött küllős, alumíniumráfos felnik, no meg a keskeny ülés – utóbbi két magasságban rögzíthető.

A friss Africa Twin kapcsán két alapvető újítás mellett nem lehet elmenni szó nélkül: a hagyományos, hatfokozatú váltó mellett a Honda új fejlesztésű duplakuplungos erőátvitele áll rendelkezésre (azoknál a Hondáknál, ahol elérhető a DCT-váltó, a vásárlók 53%-a dönt a kuplungkar nélküli kivitel mellett), illetve V2-es blokk helyett soros kéthengeres egység mellé tették le a garast. A 998 cm^3-es erőforrás 95 lóerője utal rá, hogy nem egy túlhúzott blokkról van szó, leginkább a strapabíróságra, az egyenletes teljesítményleadásra és a takarékosságra helyezték a hangsúlyt: a 18,8 literes tank jóvoltából 400 kilométeres hatótávval számolhat a vezető. A sorkettes konstrukciója egyébként nagyban hasonlít a CRF250R és 450R veresenygépekére, beleértve a négyszelepes Unicam hengerfejet is, míg a könnyített, öntött vezérműtengely a CBR1000RR Fireblade azonos alkatrészével mutat rokonságot. A nemkívánatos rezgéseket két kiegyensúlyozó tengely fojtja el, a motor kellemes hangjáért pedig a 270 fokos főtengely-elékelés felel. Érdekes megoldás, hogy az üzemanyagszivattyú a kuplungfedél alatt bújik meg, és ugyanaz a tengely hajtja, mint az olajpumpát. A mai trendeknek megfelelően többféle motorkarakterisztika áll rendelkezésre, a HSTC (Honda Selactable Torque Control) rendszer három üzemmódot vonultat fel.

A VADONATÚJ TEREP-TÚRAMOTOR klasszikus bölcsővázra épül, ám hogy nehéz körülmények között (terepen, ugratónál stb.) se csavarodjon a váz, kettős merevítőként funkcionáló alsó szelvényeket építettek be. A könnyű kezelhetőséget szem előtt tartva komoly figyelmet szenteltek a tömeg-középpontosításnak is, így az akkumulátort közvetlenül a motorblokk mögött helyezték el, méghozzá a lehető legalacsonyabb pozícióban. Bár a rugóutakra vonatkozóan nem hozott nyilvánosságra információkat a Honda, azt tudjuk, hogy a húzó- és nyomófokozati csillapításában egyaránt állítható fordított teleszkóp a Showától érkezik, illetve hogy a központi rugóstag esetében a rugó-előfeszítést változtathatjuk.

Arról ugyan lehetne vitatkozni, hogy az ősszel esedékes piaci bevezetés mennyire szerencsés, több mint valószínű, hogy a hazai túraenduró-piac egyik meghatározó szereplőjévé válik az új Africa Twin – a BMW, a KTM és a Yamaha modelljei tekinthetők a fő ellenfeleknek. Bár a vetélytárs típusok teljesítményben többet tudnak, az újdonság 4,1 millió forintos indulóára a Honda részéről mindenképpen bizakodásra adhat okot.

Ilyen volt!



1988–2003

1988 májusában 650 cm^3-es blokkal debütált az első, utcai használatra tervezett Africa Twin. 1989-től már 750 cm^3-es erőforrás hajtotta, így a használtpiacon 650-est alig lehet találni. A modell a legendás megbízhatóság miatt nagyon tartja az árát, a jó állapotú 20 éves példányok több mint egymillió forintba kerülnek!

Tudta-e?

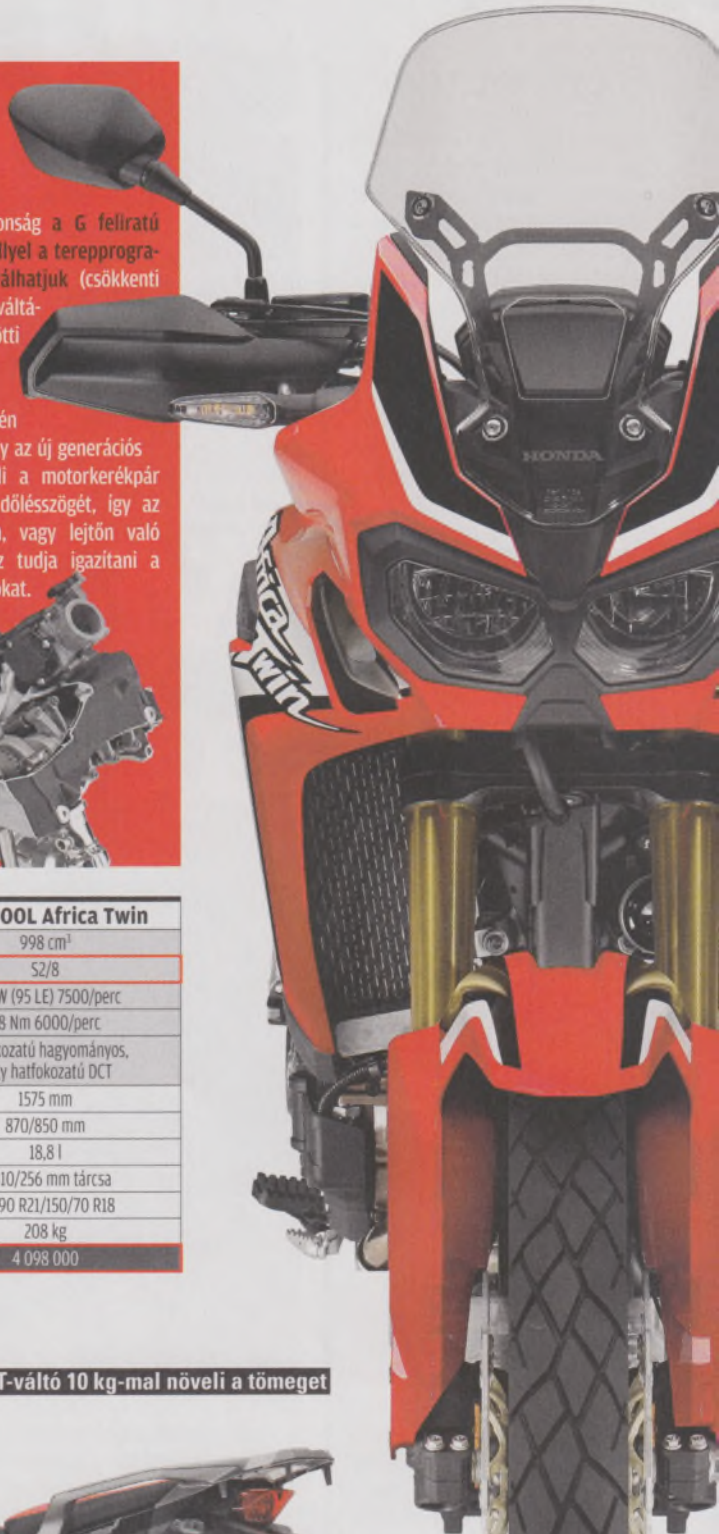
A Honda eddig ötször nyert a Dakar Ralin. Az utolsó Honda-diadalt 1989-ben aratta Gilles Lalay francia versenyző.

Kuplungkar nélkül!

A túraendurós szegmensben a V4-es Honda Crosstourer után az új Africa Twin a második modell, melyhez automata váltó rendelhető. Természetesen a több típusban is bizonyított duplakuplungos erőátvitelről van szó, melynek háza megegyezik a lábbal kapcsolható váltóéval. A többi DCT-s Hondával ellentétben itt nem csak D és S program van: az S-en belül három „alüzemmódot" (S1, S2, S3) hoztak létre, illetve a további újdonság a G feliratú gomb, mellyel a terepprogramot aktiválhatjuk (csökkenti például a váltások közötti kuplungcsúsztatást). Szintén fontos hogy az új generációs DCT figyeli a motorkerékpár hosszanti dőlésszögét, így az emelkedőn, vagy lejtőn való haladáshoz tudja igazítani a kapcsolásokat.



HONDA	CRF1000L Africa Twin
Lökettérfogat:	998 cm^3
Hengerek/szelepek:	S2/8
Max. teljesítmény:	70 kW (95 LE) 7500/perc
Max. forgatónyomaték:	98 Nm 6000/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú hagyományos, vagy hatfokozatú DCT
Tengelytáv:	1575 mm
Ülésmagasság:	870/850 mm
Üzemanyagtank:	18,8 l
Fék elöl/hátul:	2x310/256 mm tárcsa
Gumi elöl/hátul:	90/90 R21/150/70 R18
Száraz tömeg:	208 kg
Alapár (Ft):	4 098 000





Az opciós DCT-váltó 10 kg-mal növeli a tömeget

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HONDA

8 óra munka

Megvan a Yamaha idei második győzelme az endurance-világbajnokságon. A suzukai 8 órás után a hangvillások az oscherslebeni 8 óráson is diadalmaskodtak, így a Yamaha 2009 után aratott ismét legalább két győzelmet a hosszú távú gyorsasági vb-n. A német viadalon a Yamaha gyári támogatott csapata, a francia GMT94 előbb felzárkózott a 6. helyről, majd az utolsó négy órában megnyerte a párbajt a Suzuki első számú alakulata, a szintén francia SERT ellenében. A párbaj hevességét jelzi, hogy a David Checa, Kenny Foray, Mathieu Gines alkotta trió mindössze 18 másodperc előnnyel győzött. A Yamaha 2002, 2003, 2004 és 2009 után az 5. sikerét aratta Oscherslebenben, ahol a kétszeres világbajnok GMT94 2000, 2003 és 2004 után a 4. diadalát ünnepelhette. A Yamaha-Suzuki párbaj pedig a szezonzáró Bol d'Oron is folytatódik, hiszen az éllovas SERT 23 ponttal vezet a GMT94 előtt.



Folytassa, Villeneuve!



Az 1997-es F-1-es világbajnok, **Jacques Villeneuve ismét formula-versenyautó volánja mögé ül,** ugyanis a ralikrossz után most kipróbálja magát a világ első teljesen elektromos versenysorozatában. A kanadai pilóta a Venturi istállónál, Stéphane Sarrazin csapattársaként a Formula e teljes (11 futam) 2015/2016-os szezonjában rajthoz áll majd.





Rali-világbajnokság

Megvan a hazai!



A németországi aszfaltos ralit 2002-ben léptették elő világbajnoki futammá, s a Hyundai tavalyi meglepetés kettősgyőzelmét leszámítva eddig a Citroën „vadászterületének" számított. A VW még egyszer sem tudta megnyerni hazai derbijét, márpedig az aktuális versenynaptárból csak ez az egy trófea hiányzott. Most azonban sikerült megtörniük az átkot, s a wolfsburgi márka idén fölényes tripla diadalt aratott – egy híján mind a 21 gyorsaságit a VW nyerte. Sébastien Ogier csupán két szakaszra engedte át a vezetést Jari-Matti Latvalának, végül 23 másodperces előnnyel idei 6., amúgy pályafutása 30. győzelmét szerezte: a francia ezzel Marcus Grönholm mellé, az örökranglista második helyére lépett előre (már csak a honfitárs Sébastien Loeb előzi meg 78-cal), és gyakorlatilag a zsebében érezheti harmadik világbajnoki címét. Andreas Mikkelsent rövid ideig Kris Meeke üldözte, de a citroënes a 6. gyorson leesett az útról, úgyhogy a norvég még egy új differenciált is tesztelhetett. A dobogósok mögött dúló Hyundai-belharcban a váltógondok ellenére Dani Sordo kerekedett felül Thierry Neuvilleen, míg Hayden Paddon kilencedikként végzett. A Ford versenyzői közül a 6. helyezett Elfyn Evans volt a legeredményesebb, a Citroënnél viszont Mads Östberg 7. pozíciójánál sokkal inkább figyelemre méltó, hogy a WRC-géppel most debütáló Stéphane Lefebvre kapásból pontszerző helyen ért célba.

Tudta-e?

A Német Ralin egy Toyota Mirai volt a 0-ás előfutó autó, amit a japán raliversenyző és újságíró, Mitsuhiro Kunisawa vezetett. A hidrogén tüzelőanyagcellás kocsi bukócsövezést, versenyüléseket, nagyobb teljesítményű fékrendszert és abroncsokat, illetve versenysportos matricázást kapott.

VÉGEREDMÉNY (13/9.)

Németország

1. Ogier-Ingrassia (FRA/FRA) VW Polo R WRC, 3 óra 35'49,5" **2. Latvala-Anttila** (FIN/FIN) VW Polo R WRC, +23,0" **3. Mikkelsen-Floene** (NOR/NOR) VW Polo R WRC, +1'56,6" **4. Sordo-Marti** (ESP/ESP) Hyundai i20 WRC, +2'09,3" **5. Neuville-Gilsoul** (BEL/BEL) Hyundai i20 WRC, +2'33,8" **6. Evans-Barritt** (GBR/GBR) Ford Fiesta RS WRC, +2'52,1" **7. Östberg-Andersson** (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +3'12,5" **8. Tanak-Molder** (EST/EST) Ford Fiesta RS WRC, +4'26,6" **9. Paddon-Kennard** (NZL/NZL) Hyundai i20 WRC, +4'46,8" **10. Lefebvre- Prevot** (FRA/FRA) Citroën DS3 WRC, +4'54,5"

Szakaszgyőzelmek: Ogier 14, **Latvala** 6, **Evans** 1.

Az összetett állás

1. Ogier 207 pont, **2. Latvala** 114 pont, **3. Mikkelsen** 98 pont, **4. Östberg** 90 pont, **5. Neuville** 80 pont, **6. Evans** 61 pont, **7. Meeke** 56 pont, **8. Tanak** 54 pont, **9. Sordo** 52 pont, **10. Paddon** 44 pont.

Következik az Ausztrál Rali, szeptember 10-13.

DTM

Lökd ki, Timo!



Az Audi 63 millió forintnak megfelelő büntetést (is) kapott

Az ausztriai Spielbergben pole pozíciót szerző Edoardo Mortara (Audi RS 5 DTM) törött hüvelykujja miatt nem tudta tökéletesen elkapni a rajtot, így márkatársa, a pontversenyt vezető Jamie Green ugrott az élre. Csakhogy a második körben a narancssárga Audi lelassult és váltóhibával a boxba gurult, így aztán Mortara visszavette a vezetést, majd idei első, amúgy pályafutása harmadik győzelmét ünnepelhette. Ebben az is segítette, hogy a mögötte érkező Pascal Wehrleint megzavarta a „vánszorgó" négykarikás, és a lehetőséget kihasználva Paul di Resta (mindkettő Mercedes-AMG C 63 DTM) megelőzte. Mire a német két körrel később átverekedte magát ellenfelén, Mortara már messze járt – ugyanakkor második helyezésével a DTM történetének legfiatalabb versenyzőjeként, 20 évesen a tabella élére állt.

Másnap, a felhőszakadás miatt öt kört tettek meg a biztonsági autó mögött, mire elengedték a mezőnyt. Mattias Ekström (Audi RS 5 DTM) izgalmas taktikai csatát vívott barátjával, Gary Paffett-tel (Mercedes AMG C63 DTM) az élen, de igazi „közelharcra" végül nem került sor – mögöttük Mortarát intették le. Nem is ezért, hanem az utolsó körös incidens miatt lesz emlékezetes ez a verseny. A 6. pozícióért folyó, késhegyre menő csatában a mercis Robert Wickens akadályozta az audis Timo Scheidert, így Wehrlein mindkettő mellett elment. Ekkor az Audi Sport főnöke, Dr. Wolfgang Ullrich hirtelen felindulásból elüvöltötte magát, hogy „lökd ki, Timo"... Az utasítás a nyílt láncú rádión keresztül is hallható volt, versenyzője pedig jó katona módjára teljesítette a „parancsot". Féktávon hátulról meglökte Wickenst, aki eltrafálta Wehrleint és mindkét Mercedes a kavicságyban kötött ki, míg Scheider hatodikként ért célba – természetesen utólag kizárták. A versenybíróság Scheidert eltiltotta a következő, moszkvai futamra, Dr. Wolfgang Ullrichot az idei évre kitiltották a boxutcából és eltiltották a csapatrádió használatától, az Audit pedig 200 000 euróra büntették és elvették a Red Bull Ringen gyűjtött 68 konstruktőri pontját.

DTM (9/5. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Ekström (SWE) 111 pont, **2. Mortara** (CH) 98 pont, **3. Wehrlein** (GER) 94 pont, **4. Green** (GBR) 81 pont, **5. Paffett** (GBR) 61 pont, **6. Wickens** (CDN) 57 pont, **7. Vietoris** (GER) 56 pont, **8. Spengler** (CDN) 52 pont, **9. Wittmann** (GER) 51 pont, **10. Felix da Costa** (POR) 44 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz 380 pont, **2. Audi** 337 pont, **3. BMW** 268 pont.

Febvre, az új király!

MX-VB



MX-VB (18/16. FORDULÓ)

Az összetett állás

MXGP: 1. Febvre (FRA) Yamaha, 638 pont (már világbajnok!), **2. Paulin** (FRA) Honda, 536 pont, **3. Bobrisev** (RUS) Honda, 499 pont.
MX2: 1. Gajser (SLO) Honda, 518 pont, **2. Jonass** (LAT) KTM, 505 pont, **3. Anstie** (GBR) Kawasaki, 474 pont.

Új uralkodója van a motokrossz-világbajnokságnak a 24 éves francia Romain Febvre személyében. A királykategória, az MXGP új világbajnoka nagyon emlékezetesen szerezte meg a trónt a legfontosabb géposztályban. Minden idők egyik legerősebb mezőnyében lett a legjobb, ráadásul újoncként, igazi meglepetésemberként. Febvre legnagyobb fegyverténye az, hogy véget vetett a 8-szoros világbajnok Antonio Cairoli 2009 óta tartó egyeduralkodásának. A 15. és a 16. fordulóban is folytatta menetelését. Előbb az idei 3. kettős futamgyőzelmével megszerezte az idei 6. GP-sikerét, majd egy 2. hellyel, két fordulóval a befejezés előtt bebiztosította vb-címét. Febvre – aki tavaly vb-harmadik volt az MX2-ben – a 19. újonc, aki kategóriaváltás után azonnal világbajnok lett egy másik géposztályban. Az MX2-ben viszont csak az utolsó két fordulóban dől majd el a vb-cím sorsa. Még 5 krosszos esélyes a vb-elsőségre. A tavalyi világbajnok Jordi Tixier súlyosan megsérült, így nem védheti meg vb-címét, Tim Gajser viszont bombaformában volt az elmúlt két viadalon. Előbb második lett, majd begyűjtötte az idei 5. GP-győzelmét, amivel a karriere során először vezeti a tabellát. Jeffrey Herlings és Pauls Jonass után ő az idei harmadik éllovas. A Honda is örülhet, hiszen 2009 után áll ismét egy hondás a kiskategória első helyén.

Esélyesők

BTCC



A Knockhill versenypályán Mat Jackson (Ford Focus ST) jól rajtolt a 3. pozícióból és megelőzte Sam Tordoffot, majd az első kör végén Andy Priaulx-t (mindkettő BMW 125i M Sport) is levadászta. A 2004-es ETCC- és háromszoros WTCC-bajnok azonban nem hagyta magát és keményen visszatámadott. Csakhogy a nagy adok-kapokban „elgáncsolták" egymást, így nevető harmadikként Tordoff ugrott az élre és nyert. A második menetben Gordon Sheddennel (képünkön, Honda Civic Type R) és Tordoffal akadt össze Jackson, de mindkétszer alulmaradt, úgyhogy az ezüst után ezúttal egy bronzot szerzett. Harmadik nekifutásra Matt Nealnek két Mercedes-Benz A-osztályt, előbb Aiden Moffatot, majd az utolsó előtti körben Adam Morgant kellett maga mögé utasítania a győzelemért, mellyel újra beszállt a bajnoki címért folyó csatába.

BTCC (10/7. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Plato 249 pont, **2. Shedden** 238 pont, **3. Neal** 227 pont, **4. Turkington** 221 pont, **5. Jordan** 219 pont, **6. Priaulx** 208 pont, **7. Tordoff** 206 pont, **8. Morgan** 188 pont, **9. Collard** 171 pont, **10. Goff** 170 pont.

A Doktor szakre

Az idei első esős nagydíjon Rossi nyert és ismét ő vezeti a tabellát, a másik két kategória papírformát hozott.



Rossi hét esztendővel ezelőtt nyert utoljára vízen. Nem felejtett

Valentino Rossi megszerezte idei negyedik győzelmét, amivel ismét övé az első hely a pontversenyben. Pedig sokáig úgy tűnt, hogy Indianapolis és Brno után a Brit Nagydíjon is esélytelen lesz Jorge Lorenzo és Marc Marquez ellen. Az első két nap edzésein magasan kiemelkedett a mezőnyből Lorenzo és Marquez. A címvédő új körrekorddal szerezte meg a pole pozíciót, mögüle pedig Lorenzo rajtolhatott. Úgy tűnt, a Doktor száraz körülmények között maximum csak a 3. helyért csatázhat...

Aztán a versenynapra megérkezett az eső, a vizes aszfalton pedig Rossi volt a főszereplő – előbb a warm-upon, majd a versenyen. A 10. vb-trófeájára hajtó olasz karrierje során első ízben nyert Silverstone-ban: Rossi és a Yamaha elsősorban a nagyon gyors alkalmazkodóképességével tűnt ki. Azonnal gyors volt az esőben, ennek ellenére nem volt könnyű viadala. 12 körön át párbajozott Marquezzel, míg a hajrában Danilo Petrucci zárkózott fel veszélyesen mögé. Rossi azonban mindkét veszélyt mesterien elhárította, és 2008 után ismét diadalmaskodott egy esős nagydíjon.

DE NEM CSAK ROSSI révén volt nagy napjuk az olaszoknak. Az idénynyitó után ismét három olasz állhatott dobogóra a MotoGP-ben, a Brit GP történetében pedig másodszor fordult elő, hogy csak olaszok szereztek érmet egy nagydíjon. Az idei MotoGP-tripla előtt 1992-ben a 250 cm^3-es Brit GP-n foglalták el a dobogó összes fokát az olaszok. Az aktuális érmesek közül a 25 éves Danilo Petrucci a 4. idényében, a 62. nagydíján az első érmének örülhetett. Ráadásul egy 2014-es Ducatival lett második a gyári márkatárs Andrea Dovizioso előtt. A Ducati azt követően lett ismét érmes, hogy Silverstone előtt zsinórban 5 nagydíjon nem volt dobogós. Két ducatis a szezonnyitó után került be ismét a legjobb háromba.

A két legnagyobb favorit viszont leszerepelt Silverstone-ban. A vezérhondás Marquez az idei 4. bukását könyvelhette el, így már 77 pontra rúg a hátránya. A Honda 1981 után nem szerzett érmet Silverstone-ban, míg a márka idén negyedszer maradt érem

Tudta-e?

Silverstone

a 29. pálya, amelyen a Doktor 1996 óta győzni tudott a vb-n.

ndel

nélkül. Rossi csapattársa, Lorenzo nagyon jól startolt, de hamar visszaesett. Igaz, ebben nagy szerepe volt annak is, hogy bepárásodott a sisakplexije. A 4. helyen célba érő Lorenzo idén ötödször maradt le a dobogóról.

A MOTO2-BEN a francia éllovas Johann Zarco már az idei sokadik rekordját érte el Silverstone-ban. Arnaud Vincent mellett ő a vb történetének második francia motorosa, aki egy idényben 5 nagydíjgyőzelemre volt képes. Vincent pedig ugyebár 2002-ben 5 sikerrel 125-ös világbajnok lett. Zarco esélyei azonban nem csak a statisztikák miatt egyre jobbak. Nagyon nehéz versenyen volt képes győzni, aminek köszönhetően 85 ponttal vezet, azaz immár több mint 3 futamgyőzelmi előnye van. Indianapolis után idén másodszor volt vizes verseny Silverstone-ban, azonban a körülmények még nehezebbek voltak, mint az amerikai pályán. Az ok: az aszfalt idővel egyre inkább felszáradt, tehát a verseny előrehaladtával egyre nehezebb volt motorozni esős gumikkal, esős beállításokkal. Zarcónak azonban ez nem jelentett gondot. Előbb megnyerte a négyes csatát Alex Rins, Esteve Rabat és Alex Marquez ellen, majd elhúzott és óriási fölénnyel nyert. Zarco idei eredményei igazán azért meglepőek, mert ő nem az idei Kalex vázat, hanem még a tavalyit használja. A technikai hátrány azonban egyáltalán nem látszik rajta. Sikersorozata a MotoGP-ben is elismerést váltott ki, nem véletlen, hogy a hondás Aspar csapat is megkereste a franciát.

2013 UTÁN ismét brit győztest ünnepelhetett a hazai közönség. Két éve a Moto2-ben Scott Redding diadalmaskodott Silverstone-ban, míg idén a Moto3-ban Danny Kent nyert, s immár 70 ponttal vezet a tabellán. Kent két csalódást keltő, érem nélküli nagydíj után nyert ismét, ráadásul megmutatta, hogy ő esőben is képes a sikerre. Kent eddigi teljesítménye a 60-as évek kiskategóriás brit sikereit idézi fel. 1969 óta ő az első brit, aki legalább 6 győzelemre volt képes a kiskategóriában. Dave Simmonds, Phil Read és Billy Ivy anno világbajnok lett ilyen teljesítménnyel...



Kakukktojás: öt brit (Redding, Lowes, Crutchlow, Smith, Kent) között egy spanyol, Lorezo



Iannone (29) – mögötte Petrucci – ugyan lemaradt a dobogóról, de továbbra is ő a legeredményesebb ducatis



Rins (balról) és a győztes Zarco örült, Rabat már kevésbé



Kent beválthatja a britek világbajnoki reményeit

In memoriam



Silverstone előtt egy nappal motorkerékpáros baleset következtében meghalt az egykori spanyol sztár, a vb-második **Joan Garriga.** Agresszív stílusa miatt igazi közönségkedvenc volt, „Fejzabáló" és „Boeing 747-es" becenévre is hallgatott. Garriga az egyik első spanyol csillag volt az 500 cm³-ben és a superbike-vb-n is, ám igazi sztár a 250-ben volt. Legendás párbajokat folytatott 1987 és 1989 között honfitársával, a kétszeres világbajnok Sito Ponsszal. 1984 és 1993 között 54 250 cm³-es és 54 királykategóriás nagydíjon indult. A 250-ben 12 dobogóra és 2 pole pozícióra, míg az 500-ban egy éremre volt képes. A Yamaha mellett JJ Cobas és Cagiva, a superbike-ban pedig Ducati nyergében versenyzett. Itt 1993-ban 8 futam alatt egy 2. helyre volt képes. Garriga a pályafutása után sajnos elsősorban a bűnügyi hírekben kapott helyet. Többször elítélték kábítószer-kereskedelem és illegális fegyvertartás miatt, s mint kiderült, motoros karrierje alatt is használt drogot. 52 évet élt.

VÉGEREDMÉNY (18/12.)

Silverstone

Moto3: 1. Kent (GBR) Honda, **2. Kornfeil** (CZE) KTM, **3. Antonelli** (ITA) Honda.
Moto2: 1. Zarco (FRA) Kalex, **2. Rins** (SPA) Kalex, **3. Rabat** (SPA) Kalex.
MotoGP: 1. Rossi (ITA) Yamaha, **2. Petrucci** (ITA) Ducati, **3. Dovizioso** (ITA) Ducati.

Az összetett állás

Moto3: 1. Kent 224 pont, **2. Bastianini** 154 pont, **3. Fenati** 126 pont, **4. Vazquez** 116 pont, **5. Oliveira** 114 pont, **6. Antonelli** 110 pont.
Moto2: 1. Zarco 249 pont, **2. Rins** 164 pont, **3. Rabat** 161 pont, **4. Lowes** 128 pont, **5. Lüthi** 125 pont, **6. Folger** 102 pont.
MotoGP: 1. Rossi 236 pont, **2. Lorenzo** 224 pont, 3. **Marquez** 159 pont, **4. Iannone** 150 pont, **5. Dovizioso** 120 pont, **6. Smith** 115 pont.

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



Itt az újabb g

Rosberg és Vettel defektje újra a 2017-től kiírt gumiszállítói tenderre irányította a figyelmet, és tovább gyengítet

Amikor Sebastian Vettel jobb hátsó gumija másfél körrel a Belga Nagydíj vége előtt, a Kemmel-egyenesben felrobbant, nemcsak ő vesztette el a 3. helyet, hanem újabb csorba esett a Pirelli maradék tekintélyén is. Vettelnek addig talán még volt némi halvány esélye a világbajnoki küzdelemben, de a hátránya Lewis Hamiltonnal szemben egy csapásra 42-ről 67 pontra nőtt, ezért nem csoda, ha pár perccel később tajtékozva „elfogadhatatlannak" nevezte a gumikkal kapcsolatos helyzetet. Nem mulasztott el rámutatni, hogy ha a defektje 200 méterrel korábban, az Eau Rouge-ban történik, valószínűleg a kavicságyból kell kiásni a Ferrarijával együtt.

A VERSENYZŐK szakszervezete, a GPDA is válaszokat követelt, és az FIA elismerte, hogy a defekt okait nem sikerült megnyugtatóan feltérképezni, ami „aggasztó." Nico Rosberg jobb hátsó gumiját pénteken valamilyen éles tárgy vágta ki a Pirelli szerint – igaz, ezt nem találták meg –, Vettel esetében viszont úgy vélték, a Ferrari egykiállásos taktikája okozta a bajt. Tény, hogy a német versenyző már a 28. körénél tartott, és amióta a Pirelli tavaly áttért a lágy/közepes kombinációra Spában, senki nem merte egyetlen kerékcserével teljesíteni a távot. Ugyanakkor az olasz cég előzetesen 40 körös becslést adott a közepes gumik élettartamára, a Ferrari ezért úgy vélte, nem jelentett túl nagy kockázatot a szokatlan stratégia – amelyről a csapat főnöke, Maurizio Arrivabene azt állította, már a verseny előtt három órával eldöntötték, mégpedig a hozzájuk delegált Pirelli-mérnök jóváhagyásával.

Különben is, ha Vettel valóban túlhasználta a gumiját, miért éppen a jobb hátsó, vagyis az adta meg magát először, amely Spában a legkisebb terhelésnek van kitéve, és a többi miért volt még elfogadható állapotban? Az élettartamuk végéhez közeledve a Pirellik tapadása hirtelen drámaian csökkenni szokott, ám Vettel még az utolsó köreiben is ugyanúgy 1'55/56-os időket ért el, mint előtte. Ezért egyesek úgy vélték, a gumit az Eau Rouge kijáratánál lévő rázókövek éles pereme vágta ki, amikor a Ferrari Romain Grosjean Lotusa elől menekülve átvágott rajtuk, bár az autó hátsó kamerájának felvételei nem mutattak rajta semmilyen sérülést.



Tudta-e?

Az F–1 történetében eddig összesen kilenc gumiszállító szerepelt. A legtöbb, 495 nagydíjon a Goodyear. Nekik van a legtöbb (368) győzelmük is, míg a Pirelli 132-vel a 3. helyen áll.

Rosberg durrdefektje után Vettel (képünkön) leintés előtti gumirobbanása is az abroncsgyártókra irányította a figyelmet. Azóta már javában megy a magyarázkodás...

umiháború!

e a Pirelli pozícióját. De jót tenne-e az F–1-nek a Michelin érkezése?

A PIRELLI még a verseny estéjén azzal próbált védekezni, hogy 2013 novemberében indítványozta az egy szettel teljesíthető körök számának korlátozását, ám a csapatok ellene voltak ennek. Ez igaz, csakhogy a javaslat akkor nem biztonsági célokat szolgált, hanem a futamonkénti legalább két kerékcsere biztosítását. A riválisMichelin sportigazgatója, Pascal Couasnon le is csapott a Spában kínálkozó lehetőségre, és újra kijelentette: „Szerintünk értelmetlen olyan gumikat készíteni, amelyek csak 10 kört bírnak ki. Legalább a táv egyharmadát, sőt inkább kétharmadát kellene tudni teljesíteni velük." Mondjuk ez még nem túl merész gondolat, hiszen Vettel a defekt pillanatában a táv kb. 65%-ánál járt a problémás gumikkal. A Michelin azonban azóta igyekszik aláásni a Pirellivel szembeni bizalmat, hogy június közepén jelentkezett a Formula–1 2017-től 2019-ig kiírt beszállítói tenderére. Nyitott kapukat (is) döngetnek, hiszen a versenyzők és csapatok egy része – igaz, jórészt az aktuális érdekeinek megfelelően – elégedetlen amiatt, hogy túlságosan tutujgatni kell a gumikat, és a Michelin pontosan ezt lovagolja meg. ➔

Verstappen beindul

A Toro Rossóhoz 17 évesen megérkező tinédzser szerződtetése nagy vihart kavart, de szép lassan kezdik megbocsátani neki, hogy felháborítóan fiatal. Ezért sokat tett Spában is, ahol pár szenzációs előzéssel adott belőle ízelítőt, hogy a főnöke, Franz Tost miért is nevezte nemrégiben Michael Schumacher és Stefan Bellof keverékének. Különösen a gyors Blanchimont-ban mutatott be két kiemelkedő produkciót, ahol Fernando Alonsót a belső, Felipe Nasrt pedig még vakmerőbben, a külső íven kerülte ki. „Némelyik manőver kissé rizikós volt, de ennyire hátulról rajtolva muszáj kockázatokat vállalni az előrejutáshoz" – mondta Verstappen, akit a motorkeret túllépéséért soroltak 10 hellyel hátrébb. Pontosan ez az a mentalitás, amelynek köszönhetően egyre nyilvánvalóbb, hogy az ifjú holland nem csak egy a számtalan ifjú ígéret közül.

In memoriam



A gyorsasági autósport röviddel Jules Bianchi után újabb nagy alakját vesztette el, amikor **Justin Wilsont** az IndyCar poconói futamán hihetetlenül peches baleset érte: az előtte kicsúszó Sage Karam autójáról leszakadt orrkúp pont fejen találta. A 37 éves brit versenyző pályafutása ígéretesen kezdődött, hiszen 2001-ben a rangos F3000 bajnoka lett, majd két évvel később - először a Minardinál, aztán a Jaguarnál - lehúzott egy szezont az F-1-ben is, ahol a legjobb eredménye az indianapolisi 8. hely volt. 193 cm-es magasságával azonban nehezen fért bele a pilótafülkébe, ezért 2004-től Amerikában folytatta a pályafutását. 2006-ban és 2007-ben a 2. helyen zárta a ChampCar összetettjét. Az IndyCarban nem volt ilyen eredményes - nyolc év alatt három győzelmet aratott -, 2012-ben viszont sikerült megnyernie a daytonai 24 órás viadalt.



Alma a fájától: Verstappen már 10. a tabellán

„Az a kép, hogy a gumik olyan tárgyak, amelyek pár kör után a kukában kötnek ki, nem tesz jót az iparágnak - figyelmeztetett Couasnon. - Mi is gyárthatnánk többféle keveréket, és előírhatnánk, hogy csak meghatározott számú kört legyen szabad megtenni egy szettel, de a versenyzők közben végig teljes erőbedobással hajthatnának. Nem kellene tartaniuk az elhasználódástól. Még egy olyan szabályt is bevezethetnénk, hogy muszáj kereket cserélni, a csapatok azonban később újra felhasználhatnák a lecserélt gumikat."

Az F-1-ből legutóbb 2006-ban kiszálló Michelin számára ugyanakkor egy másik szempont az igazán döntő: ragaszkodnak hozzá, hogy a kerekek méretét a jelenlegi 13-ról 18 vagy 19 colosra növeljék. „Közelebb kell kerülnünk a realitásokhoz. Ma sem a közutakon, sem a versenypályákon nem lehet 13-as, magas oldalfalú gumikat látni" - mutatott rá Couasnon, elismerve, hogy ha a világbajnoki sorozat kitart a kis felnik mellett, a Michelin eláll a részvételi szándékától. Az ötlet a Pirellinek sem idegen, hiszen 2014 nyarán egy Lotusra szerelve kísérleti céllal már ők is kipróbáltak 18 colos kerekeket. Az F-1-es csapatok és az FIA viszont vonakodnak váltani, mert a kevesebb energiát elnyelő alacsonyabb oldalfal miatt egyrészt az eddigitől teljesen eltérő futóműveket kellene tervezniük, másrészt a kerekek tömege egyenként kb. 4,5 kg-mal növekedne, holott 2017-től 5-6 másodpercet gyorsítani szeretnének az autókon körönként. A különbséget fele-fele részben várják az aerodinamikától, főleg a nagyobb szívóhatást biztosító padlólemeztől, illetve a szélesebb gumiktól. „Erről ráérünk beszélni később - vélte Couasnon. - Most is tudjuk, hogyan lehetne 3-4-5 másodperccel gyorsabbá tenni az autókat. Szeretnénk, ha a pilóták a verseny végére elfáradnának, tehát nagy mechanikai tapadást akarunk biztosítani nekik."

A MICHELIN visszatérését illetően azonban nem mindenki lelkes. A kiírás egyértelműen kizárólagos beszállítóra vonatkozik - bár Couasnon szerint egy korlátozott,



Spa-Francorchamps most is eseménydús versenyt hozott, a nyári szünet után erős újrakezdés volt



Hamilton karrierje 39. győzelmét ünnepelhette, míg Grosjean két év után állt ismét dobogóra





A Pirelli jelenlegi 13-as és a kísérleti 18 colos abroncsa

költségkímélőbb formában a gumiháborút is újra lehetne indítani –, és a Pirelli kitart a mellett, hogy csak az F-1 által támasztott igényeknek tesznek eleget, amikor gyorsan elhasználódó gumikat készítenek. Paul Hembery, az olasz cég sportprogramjának főnöke még júniusban szarkasztikusan azt mondta, a Michelin követelőzése olyan, „mintha egy motorszállító 5,0 literes V8-assal akarna beszállni a sportba, és meglepődne, hogy 1,6 literes turbókat várnak tőle. Mi csak a szabályokat tudjuk követni, vagyis olyan gumikat hozunk, amilyeneket kérnek" – tette hozzá. „20 colosak kellenek? Oké, akkor csinálunk 20 colosakat. Végig bírják ki a távot? Rendben, azt is megoldjuk."

A Michelinnek azonban van a Pirellinél hatalmasabb ellenlábasa is Bernie Ecclestone személyében. Ő az elmúlt hónapok során több alkalommal kifejtette, hogy nem kér a franciák javaslataiból, szerinte ugyanis „olyan kőkemény gumikat készítenének, hogy elég lenne januárban feltenni és decemberben levenni őket, mert nem akarnák kitenni magukat a kritikáknak." A Pirelli kétségkívül szinte folyamatosan a kritikák keresztтüzében van, amióta négy évvel ezelőtt beszállt az F-1-be, és az új pályázatok elbírálása előtt nekik is muszáj lesz mérlegre tenniük sportprogramjuk marketingértékét.

VETTEL SPÁI defektjéből egyébként Grosjean húzott hasznot, aki a 2013-as USA Nagydíj óta először ünnepelhetett a dobogón – a legutóbbi eset kapcsán rögtön eszébe is jutott, hogy akkor kissé túlzásba vitte a pezsgőzést, és spiccesen adta az interjúkat. Most ennyire nem ragadtatta el magát, pedig úgy érezte, „ez volt életem egyik legjobb versenye" – ami különösen annak fényében nagy szó, hogy egy váltócsere miatt csak a 9. helyről vágott neki, és 2012-ben éppen itt okozta azt a rajtbalesetet, amelyért egy futamra eltiltották. A másik Lotust vezető Pastor Maldonado már az első kör után kiesett, mert az autója megállt, ennek azonban, mint kiderült, ő maga volt az oka: a kuplung vezérlése megsérült, amikor túl durván hajtott át az Eau Rouge rázókövén.

VÉGEREDMÉNY (19/11.)

Spa-Francorchamps (BEL) 43 kör = 301,048 km

1.	[1.] **HAMILTON** (GBR) Mercedes-Benz GP	1 óra 23'40,387" (215,874 km/óra)
2.	[2.] **ROSBERG** (GER) Mercedes-Benz GP	+2,058"
3.	[9.] **GROSJEAN** (FRA) Lotus-Mercedes	+37,988"
4.	[12.] **KVYAT** (RUS) Red Bull-Renault	+45,692"
5.	[4.] **PEREZ** (MEX) Force India-Mercedes	+53,997"
6.	[6.] **MASSA** (BRA) Williams-Mercedes	+55,283"
7.	[16.] **RÄIKKÖNEN** (FIN) Ferrari	+55,703"
8.	[18.] **VERSTAPPEN** (NED) Toro Rosso-Renault	+56,076"
9.	[3.] **BOTTAS** (FIN) Williams-Mercedes	+1'01,040"
10.	[13.] **ERICSSON** (SWE) Sauber-Ferrari	+1'31,234"
11.	[14.] **NASR** (BRA) Sauber-Ferrari	+1'42,311"
12.	[8.] **VETTEL** (GER) Ferrari	-1 kör
13.	[20.] **ALONSO** (ESP) McLaren-Honda	-1 kör
14.	[19.] **BUTTON** (GBR) McLaren-Honda	-1 kör
15.	[17.] **MERHI** (ESP) Manor-Marussia-Ferrari	-1 kör
16.	[15.] **STEVENS** (GBR) Manor-Marussia-Ferrari	-1 kör

A versenyt feladta

17.	[10.] **SAINZ JR.** (ESP) Toro Rosso-Renault	-12 kör (elektronika)
18.	[5.] **RICCIARDO** (AUS) Red Bull-Renault	-24 kör (elektronika)
19.	[7.] **MALDONADO** (VEN) Lotus-Mercedes	-41 kör (kuplung)
20.	[11.] **HÜLKENBERG** (GER) Force India-Mercedes	-43 kör (motorhiba)

[ ] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör

ROSBERG, 1'52,416", a 34. körben.

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 227 pont, **2. Rosberg** 199 pont, **3. Vettel** 160 pont, **4. Raikkönen** és **Massa** 82-82 pont, **6. Bottas** 79 pont, **7. Kvyat** 57 pont, **8. Ricciardo** 51 pont, **9. Grosjean** 38 pont, **10. Verstappen** 26 pont, **11. Perez** 25 pont, **12. Hülkenberg** 24 pont, **13. Nasr** 16 pont, **14. Maldonado** 12 pont, **15. Alonso** 11 pont, **16. Sainz Jr.** 9 pont, **17. Ericsson** 7 pont, **18. Button** 6 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 426 pont, **2. Ferrari** 242 pont, **3. Williams-Mercedes** 161 pont, **4. Red Bull-Renault** 108 pont, **5. Lotus-Mercedes** 50 pont, **6. Force India-Mercedes** 49 pont, **7. Toro Rosso-Renault** 35 pont, **8. Sauber-Ferrari** 23 pont, **9. McLaren-Honda** 17 pont.

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: CSAPATOK, DPPI





Gazdag termés!



Kezdődik a szüreti szezon: beszámolunk az új Audi A4-es, a BMW 7-es, a Mazda MX-5-ös és a VW Passat Alltrack nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



További témáink

Teszt

- Hyundai i20 1.1 CRDi
- Jeep Renegade 1.4 MultiAir 2 FWD

Használt autó

- Pórul járt vásárló

Retró

- Ezt írtuk a Jeepről

Egy csipet Amerika

Máris jönnek a Harley-Davidson 2016-os újdonságai!



autó-motor
ALAPÍTVA: 1948

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztő
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

Tervezőszerkesztő
BÍRÓ ÉVA

Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY

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

Szerkesztőségi asszisztens
NYUSTI BERNADETT

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

mediaworks Content first

Felelős kiadó
RÓNAI BALÁZS
vezérigazgató

Pénzügyi és operatív igazgató
KATONA VIKTOR

Országos Napilap Üzletág igazgató
HANÁK TAMÁS

Értékesítési és Marketing igazgató
DOOR TAMÁS

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

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

Nyomás
Ipress Center CE Zrt.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE igazgatósági tag
A nyomtatás időpontja
2015/36. hét
67. évfolyam, 18. szám
Munkaszám: 133558
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

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

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

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

EDDZ OLVASÁSSAL!

IZMAID NEM AZ EDZÉSEK ALATT, HANEM AZ EDZÉSEK KÖZTI PIHENŐIDŐBEN FEJLŐDNEK. ÉS HOGY HOGYAN TEHETED HASZNOSSÁ EZT A PERIÓDUST? MIT SZÓLNÁL AZ OLVASÁSHOZ?



DWAYNE JOHNSON
A kasszasikereket egyelőre vele és nem róla forgatják. Pedig a sztorija megérne egy forgatókönyvet. Hollywood második legjobban fizetett férfiszínésze, Dwayne Johnson elárul négy titkot, hogy tökéletes legyen a bicepszed.



ÍGY LEHETSZ SZUPERAPA
Az apasághoz nincs GPS. Rengeteg a lehetőség a tévedésre, de néhány gyakorló apa tanácsait olvasva talán te is máshogyan állsz majd a kérdéshez.

A TÖBBI RAJTAD MÚLIK

Google play · Available on the App Store

Men'sHealth
WWW.MENSHEALTH.HU

TOYOTA

ALWAYS A **BETTER** WAY

ÚJ TOYOTA AVENSIS

SZÁMÍTHAT A MEGÉRZÉSEIRE



A BIZTONSÁG ALAPFELSZERELTSÉG*
A **TOYOTA SAFETY SENSE™** RENDSZERREL

Ütközés Előtti Biztonsági Rendszer | Útjelzőtábla-felismerő Rendszer
Sávelhagyásra Figyelmeztető Rendszer | Automatikus Távfény

TOYOTA ÉRTÉKŐR | GARANTÁLT VISSZAVÁSÁRLÁSI ÁR | 3+2 ÉV EXTRACARE GARANCIA

58 030 FT/HÓ-TÓL | **2,5%** THM

*Az Ütközés Előtti Biztonsági Rendszer minden új Avensis modell esetében az alapfelszereltség része, a Toyota Safety Sense™ többi funkciója Active felszereltségtől érhető el.
A képen szereplő gépkocsi illusztráció. Az Avensis kombinált üzemanyag-fogyasztása (l/100km): 4,2-6,7; kombinált CO_2-kibocsátása (g/km): 108-155. Az itt szereplő információk tájékoztató jellegűek és nem minősülnek ajánlatnak. Kedvezményes finanszírozásunk a 2015. augusztus 1-től megkötött új Avensis szerződésekre érvényes visszavonásig. A Toyota Pénzügyi Zrt. forint alapú, változó kamatozású zárt végű pénzügyi lízing kalkulációja teljes körű casco megkötése esetén érvényes. Finanszírozott összeg: 50% (3 280 000 Ft), futamidő: 5 év. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén mértéke módosulhat. A THM mutató nem tükrözi a finanszírozás kamatkockázatát. A kalkuláció tájékoztató jellegű, a Toyota Pénzügyi Zrt. a kondíciók változtatásának jogát fenntartja. A kedvezményes finanszírozás más, központi kedvezménnyel össze nem vonható. További részletek a Toyota Márkakereskedésekben és a www.toyotahitel.hu oldalon.

www.toyota.hu