2015. FEBRUÁR 25. Ára: 295 Ft

autó motor 4

ALAPÍTVA: 19

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

AUDI TT ROADSTER >>>

Vezettük a legújabb győri modellt!





BMW 2 GRAN TOURER

7 FÉRŐHELLYEL

TAKARÉKOSABB motorok (-30%)
HOSSZABB tengelytáv (+80 mm)
NAGYOBB csomagtér



SKODA SUPERB

ADAPTÍV LENGÉSCSILLAPÍTÓ-SZABÁLYOZÁS ÉS IMMÁR KÉT ESERNYŐ A FEDÉLZETEN!

VÁLTOZÁSOK AZ ÚTDÍJ FIZETÉSI RENDSZERBEN



<<< CORSA

Három hengerrel

MINI COOPER S >>>

Öt ajtóval



RALI-VB

FOLYTASSA, OGIER!





KAWASAKI H2R

9 770005 079004 15004

mediaworks

MAGÁVAL RAGAD



mazda

zoom-zoom

MAZDA3

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

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

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

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

Kell-e ide 1000 lóerő?



Farkas Péter

Egyre többen gondolják, hogy a Formula-1-es világbajnoki sorozat csökkenő népszerűségére az lenne a megfelelő gyógyír, ha a motorok teljesítményét a négyjegyű lélektani határ fölé tornáznák. Habár még a 2005-ig használt V10-es szívómotorok is csak kb. 900 lóerőt tudtak, és nem volt rájuk panasz, Bernie Ecclestone az egyszerűsített hibrid rendszerrel felszerelt, V8-as biturbók bevezetése mellett kampányolt. **A Formula-1 Stratégiai Munkacsoportja azonban február elején inkább arra bólintott rá, hogy 2017-től a jelenlegi motorformula megtartása mellett a fogyasztáslimit enyhítésével próbálják növelni a teljesítményt.**

Pedig sokan figyelmeztetnek rá, hogy a lényegi változást nem hozó, csak megtévesztően hangzatos 1000 lóerős határ átlépéséért nem szabad beáldozni a tavaly bevezetett új motorokat, amelyek technikai értelemben valódi előrelépést jelentenek. A Renault sportprogramját irányító Cyril Abiteboul



rámutatott arra is, hogy a teljesítmény növeléséhez mindenképpen költséges átalakításokra lenne szükség. „Imádnám, ha az autóknak és a versenyzőknek 1000 lóerővel kellene boldogulniuk, de a jelenlegi szabályok mellett ehhez nem vezet olcsó út" – mondta a szakember. **Egyébként a Mercedesnél azt állítják, hogy a mostani V6-os turbók elvben már pusztán a hőenergia-visszanyerés hatásfokának javításával is 1630 lóerős csúcsteljesítményre lennének képesek...**



Itt az új Mazda2-es! Üde színfolt a kiskategóriában



A modul egyterűpáros is magára öltötte a VW-uniformist



Kemény skandináv időjárás, fordulat az utolsó szakaszon



A királykategória Sepangban csapott a húrok közé

Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 32

Postaláda
Olvasói levelek, fotók, közérdekű közlemények 9

Időszerű
Az útdíjfizetési rendszer változásai 9

Bemutató
Skoda Superb 10
Volkswagen Caddy 12
A Kawasaki újdonságai 34

Menetpróba
Mazda2 14
Audi TT Roadster 16
BMW X6 M 18

Teszt
Mini Cooper S 20
Nissan Juke 1.2 DIG-T 21
Kia Optima 1.7 CRDI 22
Citroën DS5 BlueHDi 180 aut. 24
Opel Corsa 1.0 Turbo 115 26

Használt autó
A Kia modellek 7 éves garanciája 23

Tuning
Opel Corsa OPC 28

Tanácsadó
Autó újraélesztése 30

Sport
Hírek, eredmények 36
Gyorsasági motoros GP: Tesztek 38
Rali-világbajnokság: Svédország 40



Szabadjára engedett lóerők, kontra brutális fékhatás

18. oldal

RÖVIDEN

Zsaruélet

Felfrissítette a Ford a Police Interceptor terepjárót, mely



az Egyesült Államok legújabb rendőrautója.

Az erősebb futómű és a merevebb karosszéria mellett említésre méltó a „felügyeleti üzemmód" premierje: a rendszer jelzést ad a vezetőnek, ha valaki hátulról közelít a járműhöz. Ilyenkor **A VEZETŐOLDALI ABLAK AUTOMATIKUSAN FELHÚZÓDIK, ÉS MINDEN AJTÓZÁR RETESZEL.**

Kalandra fel

A Citroën a Berlingo Mountain Vibe tanulmányautó képében egy kalandautót készít a Genfi Autószalonra.



A terepjárós köntösbe bújtatott, látványos újdonság azonban **NEM IGAZI EXPEDÍCIÓS JÁRMŰ,** ugyanis a többi Berlingóhoz hasonlóan a motor az első kerekeket hajtja.

Búcsúzó Minik

A Mini oxfordi gyárában hamarosan leállnak a kétüléses Coupé és Roadster gyártásával. Ezzel a lépéssel **A MINI TOVÁBB FOLYTATJA A GENERÁCIÓVÁLTÁST MODELLPALETTÁJÁN** és az oxfordi létesítmény gyártósorán.



Íme, az új Tuc



Ahogy az ix35-ös, úgy az új Tucson is a Hyundai csehországi gyárában készül majd





Teljesen új platformra épül a modell

Bárány és farkas

Végre hivatalosan is bemutatkozott az új Honda HR-V. A tanulmányautóként már látott modell a tiz évvel ezelőtt „kifutott" HR-V-nél majdnem 30 centivel hosszabb, ugyanakkor a 4,3 méteres karosszéria ellenére a Honda a kisméretű szabadidőautók közé pozicionálja. Az új HR-V a forgalmazás nyáron esedékes kezdetekor a 120 lóerős 1,6-os dízelmotorral vagy a 130 lóerős



Az extralistán többek között nyitható panorámatető is szerepel





son!

Előző lapszámunkban még csak skiccen tudtuk megmutatni az új Hyundai Tucsont, most pedig már teljes valójában prezentálhatjuk az ix35-ös utódát. A felmenőhez képest a méretek kicsit változtak (a hosszúság 6,5 cm-rel, 4475 mm-re, míg a tengelytávolság 3,0 centivel, 2670 mm-re nőtt), a leginkább lényeges előrelépésnek viszont a lendületesebb formaterv és az új szolgáltatások tekinthetők. Itt van például a hátsó, keresztirányú forgalomfigyelés, az autót a párhuzamos és merőleges helyekre is bekormányzó parkolóautomatika, de a Hyundai emellett arra is büszke, hogy az új generációs navigációs rendszer több mint háromszor olyan gyors, mint a Hyundai típusaiba korábban beépített előző generációs berendezés (a készülékhez alapáron hétéves, ingyenes előfizetés jár a TomTom LIVE szolgáltatásokra). A modellhez 115-184 lóerő közötti motorok állnak rendelkezésre: a 135 lóerős GDI benzinmotor mellett elérhető a 176 lóerős 1.6 T-GDI (utóbbi akár hétgangos duplakuplungos váltóval is konfigurálható), míg a dízelpártiaknak a 115 lóerős 1,7-es, illetve a 136 vagy 184 lóerővel választható 2,0 literes erőforrás jelenthet alternatívát.

1,5-ös i-VTEC benzinmotorral lesz elérhető – utóbbihoz CVT-váltót is kérhet a vásárló. A jövevényt komoly biztonsági arzenállal vértezte fel a Honda, például a városi vészfékező rendszer felszereltségtől függetlenül az összes HR-V-ben szériatétel.

A Honda emellett újabb részleteket árult el a Civic Type-R-ről. A 280 lóerős turbómotor hajtotta újdonság 270 km/órás csúcstempóra lesz képes, ami egyedülálló az elsőkerék-hajtású sportkompaktok között. Ennek megfelelően komoly aerodinamikai fejlesztéseket eszközöltek az autón: a turbulenciát csökkentő lökhárító-kialakítás és a leszorítóerőt fokozó hátsó szárny mellett döntött a gyártó.



Önálló márkaként



A Citroën egy ideje önálló almárkaként kezeli a DS-t, de most valóban megtörtént a „leválás": az eddig Citroën DS5 néven futó modell (lásd tesztünket a 24. oldalon) immáron egyszerűen csak DS 5-ösként folytatja pályafutását. Persze nem csak a Citroënjelvények tűntek el az autóról, ugyanis enyhén átrajzolt front és új mulitmédiás egység fogadja a vezetőt és utasát. Az újdonság esetében alapáras a full-LED-es fényszóró.

Munkára fel!

Kilencéves gyártási ciklus és mintegy 1,3 millió legyártott darab után búcsúzik a Mitsubishi L200-as pick-up negyedik generációja, hogy átadja helyét az ötödik nemzedéknek. Az újdonság nem csak formai szempontból hoz újat, a kabin komfortosabb és csendesebb, míg az extralistán olyan tételeket is találunk már, mint a tolatókamera, vagy a kulcs nélküli indítás. A modellben egy teljesen friss fejlesztésű, 2,4 literes dízelmotor kap helyet 154 vagy 181 lóerős teljesítménnyel, illetve 380 vagy 430 Nm-es nyomatékkal. Az új erőforrás és a hatékonyabb aerodinamika miatt mintegy 17%-kal csökkent az ötödik generáció fogyasztása.



Combos Edge



A Ford bemutatta az Edge (hazánkban ősszel kezdődik a forgalmazása) új Sport változatát, melyben a 2,7 literes, V6-os EcoBoost benzinmtoor dolgozik. A 315 lóerőt és 474 Nm-es nyomatékot produkáló topmodell front- és összkerékhajtással is elérhető lesz az Egyesült Államokban. Az Edge Sport a bázismodellhez képest 10%-kal keményebb tekerecsrugókat kapott.



Második frissítés

A Toyota Avensis harmadik generációja 2008-ban mutatkozott be és 2011-ben érkezett a faceliftes változata, most azonban ismét felvarrják a középkategóriás modell ráncait. A limuzin és kombi karosszériával elérhető Avensis arca a Yarishoz és Aygóhoz igazodik az X-motívumot mintázó frontrésszel, ugyanakkor a technikai oldalon eszközölt frissítések nyilvánosságra hozásával egészen március első hetéig adós marad a Toyota.

HIRDETÉS



RÖVIDEN

Kanadából jön



A Ford bejelentette, hogy a Detroiti Autószalonon bemutatott GT a kanadai Markhamban lévő gyéregységében fog készülni. A 3,5 literes, V6-os turbómotor hajtotta szuperautó hivatalos **GYÁRTÁSINDÍTÁSÁRA A HÍREK SZERINT 2016 ELSŐ FELÉBEN KERÜLHET SOR.**

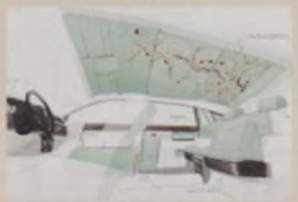
Plasztika után

A CHICAGÓI AUTÓSZALONON DEBÜTÁLT A FRISSÍTETT TOYOTA AVALON. Az Egyesült Államokban igen népszerű típus legújabb kivitele átdolgozott futóművel és full-LED-es fényszórókkal büszkélkedhet. A 2016-os modell-



évű Avalont könnyű felismerni a korábbiénál sportosabb fazonú frontrészről.

Inspiráció



A ROLLS-ROYCE EGY KÜLÖNLEGES AUTÓVAL KÉSZÜL A MÁRCIUSI GENFI AUTÓSZALONRA: a Serenity elnevezésű különkiadás (valószínűleg a Phantom adja az alapját, és nem a Ghost) egyedi belső teret kap, melynek

designját a japán kimonók ihlették.

A márka szerint a Serenity rendelkezik majd a „legfinomabb" belső anyagokkal az összes luxusautó közül.

Családbarát



Az xDrive-os kivitelhez alapáron jár a nyolcfokozatú automata váltó

Megérkezett a hétüléses kivitelben is elérhető BMW 2-es Gran Tourer, mely a kiindulási alap Active Tourernél 21 centivel hosszabb (4556 mm). A csomagtér kapacitása öt ülés esetén a sínen tologatható középső sor pozíciójától függően 645-805 liter között változhat, míg a 40/20/40 arányban osztott támla ledöntésével 1905 literes a maximális raktér. Az újdonsághoz elérhető lesz a myKIDIO alkalmazás, melynek segítségével immár a legkisebb utasok számára is élvezetessé tehetők a hosszú utazások: az utastérben található táblagépeken akár filmet is nézhetnek, és az elöl utazók az iDrive-on keresztül tudják vezérelni a rendszert. A 2-es Gran Tourer 116-192 lóerő közötti motorokkal konfigurálható, a 20d egység pedig összkerékhajtással is rendelkezésre áll.





Őrült színekben



A Mercedes öt új külső fényezéssel kínálja a G-osztály AMG (63 és 65) verzióit - a színkollekció neve Crazy Colors. A citromsárga, lila, bordó, narancssárga és „békazöld" fényezések felára 15-20 ezer euró között mozog, de a tehetős ügyfeleket ez aligha borítja majd ki. A G-osztály termelésének 90%-át az AMG-kivitelek teszik ki.



Fényűzés felsőfokon



Alig pár hónapja mutatkozott be a Mercedes-Maybach S 600-as, s a stuttgarti cég máris elkészítette a 6,5 méter hosszú (+ 1,0 méter) Pullmann változatot. Az újdonság emellett 100 mm-rel magasabb karosszériája révén nagyobb fejteret nyújt, illetve ott vannak az akár 43 fokig dönthető hátsó ülések is. A kizárólag 530 lóerős, V12-es turbómotorral és hátsókerékhajtással elérhető modell első példányai 2016-ban kerülnek az ügyfelekhez. A Mercedes-Maybach Pullmann páncélozott kivitelben is elérhető lesz.

Élő legenda



A brit Lister manufaktúra azzal ünnepli fennállásának 60. évfordulóját, hogy elérhetővé tette a Jaguar Knobbly 60th Anniversary Editiont, mely az eredeti, 1958-as Knobbly pontos mása. Bár a gyártási folyamat természetesen modernizált, még a karosszériát rögzítő szegecsek száma is megegyezik az 1958-as modellével. A vásárlók két motor közül választhatnak: az autentikus, 3,8 literes, soros hathengeres Jaguar erőforrás vagy 4,6 literes, V8-as Chevrolet blokk hajthatja a modellt.









Sharan: a sztori folytatódik

Öt évvel ezelőtt mutatkozott be a Volkswagen Sharan második nemzedéke, így eljött az idő a ráncfelvarrásra. Bár a külsőn csak leheletfinom változásokat eszközöltek, műszakilag több újdonság is van: például az extralistán megjelent a sávtartó automatika, a holttérfigyelő és az adaptív tempomat, illetve új funkciókat vonultat fel a multimédiás fejegység. A motorpalettán is találunk újdonságokat, hiszen a 2.0 TDI dízel immáron 115, 150 és 184 lóerővel konfigurálható (korábban 140 és 177 lóerős volt), illetve a 2.0 TSI csúcsbenzines 200-ról 220 lóerőre izmosodott. A bázismodell továbbra is a 150 lovas 1.4 TSI, melyhez a többi motorhoz hasonlóan (kivéve a 115 lóerős TDI-t) hatfokozatú DSG-váltót kérhet a vásárló.

HIRDETÉS

www.renaultbudapest.hu

RENAULT CAPTUR

TEDD TELJESSÉ AZ ÉLETED!

THM 5,9% FIX



HASZNÁLTAUTÓ-BESZÁMÍTÁSSAL MÁR 3 600 000 FT-TÓL

5 ÉV GARANCIA

Renault Crédit FIX 5,9% THM - Az ajánlat a 2015.02.01. és 2015.02.28. között megkötött vevőszerződésekre érvényes, a feltüntetett kezdőárak 2015. február 1-től visszavonásig, vagy a készlet erejéig érvényesek. Renault Captur kezdőár használtautó-beszámítás nélkül: 3 850 000 Ft. A Renault Crédit finanszírozási ajánlat fix kamatozású, forint alapú konstrukció, a feltüntetett kezdőárra vonatkozik. THM 5,9%, önerő 50%, futamidő 48 hónap, mely egyedi hitelképesség vizsgálat függvényében érvényes. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A Renault Crédit finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja. A garancia 5 év vagy 100 000 km, a kettő közül előbb elért érték erejéig. A képen látható autó illusztráció! Captur vegyes fogyasztás l/100 km: 3,6 – 5,4; CO_2-kibocsátás g/km: 95 – 125. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás, illetve CO_2-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredménye. A tájékoztatás nem teljeskörű. A részletekért keresse fel márkakereskedésünket.

DRIVE THE CHANGE

RENAULT

RENAULT BUDAKALÁSZ, 2011 Budakalász, József Attila u. 77. Tel.: 06 26 540 540, Fax: 06 26 540 550 | **RENAULT DÉLPEST**, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 5. Tel.: 06 1 476 3100, Fax: 06 1 476 3109 | **RENAULT KELETPEST**, 1173 Budapest, Pesti út 16. Tel.: 06 1 254 0404, Fax: 06 1 254 0405

RÖVIDEN

Arisztokrata

LEHELETFINOM RÁNCFELVARRÁSNAK VETETTE ALÁ A BENTLEY A CONTINENTAL GT V8-AST ÉS W12-EST, ennek keretében új keréktárcsákkal (akár 21 colos) és módosított gépháztetővel készülnek a modellek. A W12-es verzió 6,0 literes turbómotorja mostantól



560 helyett 590 lóerős csúcsteljesítménnyel rendelkezik.

Micsoda arc!



Laramie Limited néven új csúcsváltozat mutatkozott be a Ram pick-upból. A modell elképesztően **GAZDAG KRÓMOZÁSÚ FRONTJÁVAL IGENCSAK FELTŰNŐ,** az utastérbe pedig speciális bőrülések és fabetétek kerültek. A Laramie Limited kivitel az 1500-as, a 2500-as és a 3500-as verziókból is létezik.

Iránymutató?

LF-SA néven egy **SPORTOS KÜLLEMŰ TANULMÁNYAUTÓVAL JELENTKEZIK A LEXUS A GENFI AUTÓSZALONON.** Az újdonsággal demonstrálja a márka, hogy formai értelemben milyen irányba fejlődhetnek a jövőbeni modellek.



Premier előtt

Az új Audi R8-as számos részegysége a Lamborghini Huracánból érkezik



Az Audi nyilvánosságra hozta az első hivatalos fotót az R8-as sportkocsi következő generációjáról. Az újdonság műszaki adataival ugyan adós maradt a gyártó, annyit már tudunk, hogy lézerfényszórókkal is elérhető lesz az R8-as. A fényszóró különlegessége, hogy a nagyteljesítményű diódák egy igen kis méretű alkatrészből képesek nagy mennyiségű fényenergiát kinyerni. Az oldalanként négy diódából álló lézermodul egyesíti egy nyalábbá a négy, intenzív kék színű lézersugarat, amelyet végül egy foszforátalakító változtat kék fényből fehér fénnyé.

A gyártó eközben bejelentette, hogy új világítástechnikai központot létesít az ingolstadti, központi gyártóbázisa területén. A központ egyik része egy 120 méter hosszú, autózható föld alatti alagút, amely elsősorban az innovatív világítási megoldások, valamint a kamera alapú vezetéstámogató világításrendszerek fejlesztése szempontjából kínál különleges lehetőségeket.

Jövőautó



A svájci Rinspeed minden évben előrukkol valami meglepő tanulmányautóval a Genfi Autószalonra. Legújabb alkotásuk, a Budii alapját egy BMW i3-as adja, de ez egy teljesen automatizált jármű, melynek kormányát egy Kuka robotkar forgatja. Ha ez nem lenne elég, a Budiit periszkóppal is felvértezték, amely a tető síkja fölé 70 centivel kiemeli az autó előtti útfelületet vizsgáló érzékelőt, és az egyes kerekek rugózásának állításával simítja ki az úthibákat.



Új feladatok





A Ford magyarországi ügyvezetői pozícióját tíz éve betöltő Kővágó-Laky Andrea a jövőben a Ford Európa operációs rendszerekért felelős igazgatójaként folytatja pályafutását. Kővágó-Laky Andrea a Ford európai márkakereskedői hálózatának megreformálásában végez majd meghatározó munkát. A szakember pozícióját Szamosi Viktor veszi át, aki az elmúlt öt évben a Ford magyarországi kereskedelmi igazgatójaként tevékenykedett.

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

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

Eközben az oroszoknál!

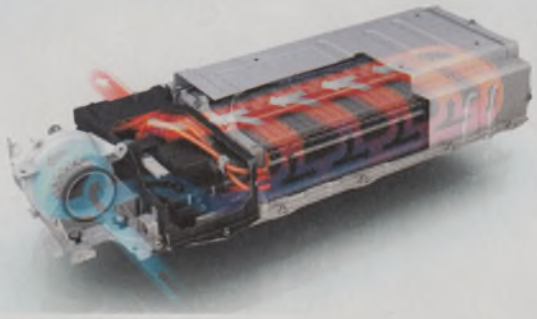
Közeleg a tavasz, a gondolat szárnyal, a megvalósítás pedig sokszor nem ismer határokat. Orosz barátunk talán a helyi tuningtalálkozóra készül ezzel a Lada Szputnyikkal (Samara szedán), a négy hengerhez társított hatcsövű végdob minden esetre magára tereli a figyelmet.



Nem káros?

Nagy Toyota rajongó vagyok, s a múltkor vezethettem egy Auris Hybrid kombit. Egy-két apróságtól eltekintve tetszett, de valami nem hagy nyugodni. Elképzeltem, hogy a két gyermekemet az akkuk fölé ültetném pár centire... Nem okozhat mindez egészségügyi károsodást nekik, vagy akár nekünk elöl ülőknek? Tudom, hogy kényes kérdés, ami talán hasonlít a mobiltelefon sugárzás okozta problémára. Majd pár év, vagy évtized és az is kiderül. Ha tudnak valamit ezzel kapcsolatban, kérem írják meg!

Rosta Balázs (Balatonfüred)



Kérdésével kapcsolatban megkerestük a Toyota hazai vezérképviseletét, ahol Krajcsovits Sándor PR és termék oktatatás osztályvezető adott választ:

„Az akkumulátorban egyenfeszültség van, aminek nincs változó mágneses tere. Váltófeszültség a motortérben van, az inverterben és az elektromos motorokban, de ezek mind árnyékoltak. Minden hibrid autó jóváhagyással rendelkezik, ami kiterjed az elektromágneses tulajdonságokra. A mobiltelefon sugárzása változó mágneses tér következménye".

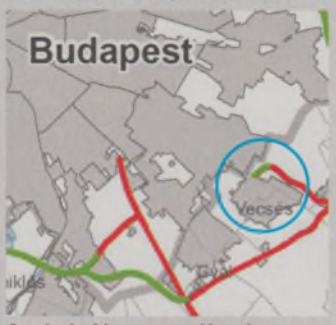
IDŐSZERŰ VÁLTOZÁSOK AZ ÚTDÍJFIZETÉSI RENDSZERBEN

Második menet

Számos ponton módosult a január 1-től bevezetett útdíjfizetési szisztéma. Íme a változások!

A 2015. január 1-től hatályos rendeletben foglaltakon felül a matricás rendszerben újból díjmentesen használhatók a következő szakaszok:

- Az M86-os autóút teljes hosszában, amíg nem létesül kapcsolat az egybefüggő országos gyorsforgalmi úthálózattal.
- Az M8-as autópálya.
- Az M9-es autóút (61. számú főút) Kaposvárt elkerülő szakasza, amíg az nem létesít kapcsolatot az országos gyorsforgalmi úthálózattal.
- Az M9-es autóút 6. számú főút és 51. számú főút közötti szakasza.
- Az M4-es autóút (4. számú főút) Vecsés és Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre vezető út közötti szakasza, a repülőtér megközelíthetősége érdekében.



Apró, de lényeges változás a reptér útdíjmentes megközelítése

A megyei matrica hatálya a megye közigazgatási határán túl a megyét követő első csomópontig érvényes. A 2015. januárban utólag megváltott éves matricák és megyei matricák további szolgáltatási díj (1470 Ft) megfizetése nélkül mentesítenek a pótdíj megfizetése alól. A szolgáltatási díj tehát eltörlésre került. A feleslegessé váló megyei matricák visszaváltásának lehetőségét a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt-nek biztosítania kell azok számára, akik januárban csak és kizárólag ezen szakaszok használata miatt váltottak megyei matricát (pl. Vas megyében, ahol a változtatást követően nem lesz díjköteles úthálózat). A kormánydöntés kitér továbbá a nagycsaládosok és a mozgásukban korlátozottak kedvezményes e-matrica vásárlására. A jogszabályi rendezés ebben a témában áprilisra várható. Az érintetteknek D2-es matricát kell váltaniuk és utólagos kompenzációra lesz lehetőség. A különbözetet utólag térítik meg számukra, amint az ehhez szükséges módosítások (köztük törvényi szintű is) megszületnek. AM

FORRÁS: NÚSZ ZRT.

i VISSZAVÁLTÁS

Mit és hogyan?

A megyei matricák használatára, területi érvényességére vonatkozó szabályok véglegesítése, illetve egyes gyorsforgalmi utak díjmentesítése miatt visszaváltható minden olyan, 2014. december 31. és 2015. január 31. között megvásárolt megyei e-matrica, amelyet csak olyan úthálózaton használtak, amely 2015. február 1-től vált újból díjmentessé, vagy a megyei e-matricák területi hatályának újraértelmezése miatt feleslegessé vált. **A MEGYEI E-MATRICÁKAT 2015. MÁRCIUS 15-IG LEHET VISSZAVÁLTANI ELEKTRONIKUS ÚTON,** személyesen a NÚSZ Zrt. országszerte 17 helyen megtalálható ügyfélszolgálati irodáiban, valamint postai úton.

Tisztelt ház!

Jókorát nőtt az eddig sem kicsi Superb, s vélhetően továbbra is a hivatali szféra egyik kedvence lesz.



Élesebb, karakteresebb design, méretnövekedés és műszaki csemegék sora jellemzi a harmadik generációs középkategóriást, amely dimenzióit tekintve már inkább a szegmens felső régiójába tartozik. A tengelytáv például 80 mm-rel nőtt, így a konszerntárs VW Passat vonatkozó méretét 5 centivel múlja felül, míg a teljes hosszúság csupán 4,6 centivel kurtább az 5-ös BMW-nél.

Gyakorlatilag minden téren optimalizálták

Hazánkban jellemzően 90:10% a flotta-/magánvásárlók aránya, ami megkockáztatom, hogy a jövőben sem változik számottevően. A Superb viszonylag józan áron kínál népszerű és elismert reprezentációs ellenértéket, vagyis továbbra is szívesen ülnek majd bele a kormányzati és egyéb üzleti körök – egyéb megoldásokat más modellektől remél a Skoda –, bővebben lásd a keretesben.

Szóval az új Superb jókora levegőt vett, teste nagyobb, ám az arányait ügyesen tartotta kordában Jozef Kaban vezető formatervező és csapata. A tengelytáv-növekedés dacára csökkentek a túlnyúlások (elöl például 61 mm-rel), tágasabb az utastér, és a csomagtartóban is több holmi elfér (+30 liter). Kedves geg és mellesleg növeli is a praktikumot, hogy a bal hátsó ajtó eddigi egyetlen esernyőjével szemben itt már mindkét első ajtóba rejtettek egyet-egyet.

Teljes egészében újak és a gyors statikus próba alapján kényelmesebbek is az ülések, a klíma már háromzónás, és a fedélzeti multimédia is



A műszerfal jellege nem változott, a részletek azonban finomabbak. Remek az új, érintőképernyős fejegység



Szép, a korábbinál technósabb az új Superb. Kaban büszke lehet...



Igazi mives darab az első fényszóró. Van távfényasszisztens is



Az MQB-platform nagyban könnyítette a méretgazdálkodást. A hátsó lámpák szériában LED-esek

i JÖVŐKÉP

Modellbőség!

Az új Superb érkezésével termékeny korszak nyitányát éli a Skoda. A márka palettájáról eltűnik a Roomster és annak kisáruszállító változata (Praktik), **EZEK HELYÉT A VW CADDY „ÁTEMBLÉMÁZOTT" IKREI VESZIK ÁT** – momentán csak 50% rá az esély, hogy marad a


1


2

Roomster típusnév. Jön emellett a Yeti divatosabb, még inkább SUV-köntösbe csomagolt utódja (1), **VALAMINT IGAZÁN NAGY DURRANÁSKÉNT EGY 5+2 ÜLÉSES NAGY SUV (2)!** A méretében a VW Tiguan és a Touareg közé tehető nóvummal egyben azt is egyértelműen jelzi a márka, hogy családi egyterű (MPV) nem lesz a kínálatában. Képeinken az új Yeti és az egyelőre Snowman (hóember) néven emlegetett hétüléses nem hivatalos látványtervei szerepelnek.

korszakosat lépett előre. A nagyméretű érintőképernyőről LTE-szabvány szerinti internetkapcsolat aktiválható, de van többcsatornás okostelefon-adaptáció, valamint 610 wattos, 12 hangszórós hifi rendszer is.

Euro-6-os motorok és adaptív futómű

A jobb légellenállás, a továbbfejlesztett motorok és a nagyjából 75 kg-os tömegcsökkentésnek köszönhetően átlagosan harmadával csökkent a fogyasztás (-30%). A piaci bevezetéskor háromféle benzinmotor (1.4 TSI: 125, 150 LE, 1.8 TSI: 180 LE, 2.0 TSI: 220, 280 LE) és két dízel (1.6 TDI: 120 LE, 2.0 TDI: 150, 190 LE) lesz elérhető. A Skoda palettáján itt mutatkozik be először az aktív hengerlekapcsolás funkció (1.4 TSI), a leggyengébb benzines kivételével hat- és hétfokozatú DSG-váltó is kérhető, és összkerékhajtás is konfigurálható.

A futómű terén az adaptív lengéscsillapító-szabályozás (DCC) is abszolút márkaújdonság, csakúgy, mint a rendszerrel szinkronban működő menetdinamikai asszisztencia (Driving Mode Select). Az új Superb már alapfelszerelésként tartalmazza egyebek mellett a városi vészfékfunkciót és az elektronikus differenciálzár bővített változatát (XDS+).

Az új Superb előértékesítése várhatóan áprilisban veszi kezdetét, a piaci bevezetés június végén lesz, míg a kombi érkezése szeptemberre tehető. Az árakról egyelőre annyit sikerült megtudnunk, hogy azok – az importőr reményei szerint – némi emelkedéssel, de a kifutó széria szintjén maradnak.

SZABÓ RÓBERT


Zavarba ejtően nagy a hátsó tér, a könyökmagasságban mért szélesség 69 mm-rel nőtt. Az infotainment rendszer innen is vezérelhető

HIRDETÉS

BOSCH

Német tulajdonú, kecskeméti szervizközpontunk vezető európai autógyárak számára és a környező országok piacára végzi autóelektronikai alkatrészek javítását, gyári felújítását és hibaelemzését.

Tevékenységi körünk szélesítéséhez és kapacitásunk tartós bővítéséhez hosszú távon munkatársat keresünk az alábbi munkakörbe:

SZERVIZTECHNIKUS

Elvárások:
- középfokú elektroműszerész, RTV- vagy gépjármű elektronikai műszerész és/vagy technikusi végzettség
- digitális elektronika terén szerzett szakmai tapasztalat
- önálló, kreatív, megoldás-orientált hibakeresés, javítás
- kétműszakos munkarend vállalása
- angol vagy német nyelvtudás előny
- autóvillamossági tapasztalat előny

Feladatok:
- 12 és 24V-os gépjárművek elektronikus egységeinek (digitális és analóg) hibaok-felderítése és megbízható javítása
- Technikai információk önálló felderítése (internetről és belső forrásokból)

Ha pozíciónk felkeltette érdeklődését, várjuk fényképes Önéletrajzát az alábbi postai vagy e-mail címen.

Bosch Electronic Service Kft.
6000 Kecskemét, Wéber Ede utca 10/A
job.rbhe@hu.bosch.com

Haszonleső



VOLKSWAGEN	Caddy
Hossz./szél./mag.:	4405/1794/1822 mm
Tengelytáv:	2681 (3006) mm
Raktér:	3,2 (3,7) m³

Alapvetően az új Caddy bemutatójára utaztunk Lengyelországba, s ha már ott jártunk, belestünk a gyárba és az épülő Crafter-üzemet is megnéztük.

A Volkswagen városi kisáruszállítója, az aktuális Caddy modell immáron 11 éve rója az utakat, és 1,5 millió eladott példánynál jár, a márka szerint ideje volt hát felfrissíteni az igavonót. Megújult a motorpaletta, változnak a felszereltségi csomagok, és a biztonsági kiegészítők listájára is számos új tétel került. Az autó megjelenése ugyanakkor sem kívül, sem belül nem változott drámaian, ami persze nem is baj, hacsak nem vesszük komolyan a modellfrissítés helyett hangoztatott „új generáció" meghatározást.

A lényeg, hogy az új design modern és tetszetős, ráadásul remekül illeszkedik a márka arculatába. A csekély formaváltozás oka egyébként az, hogy a padlólemez és így a kocsiszekrény jelentős része maradt a régi. Milliméterre azonos a tengelytáv és a hosszúság, változatlan a raktér 3,2 köbméteres befogadóképessége is. Ugyanakkor az ajtónyílás 1137 millimétere nyolccal több az elődénél, és az 1257 mmes belmagasság is 13 milliméteres többletet jelent, a kerékívek közötti távolság továbbra is 1172 mm. Vélhetően a terhelhetőségi adatok sem térnek el érdemben a korábbiaktól, bár a gyár egyebek mellett valamiért erről sem közölt adatot.



A fényszóró H4-es, H7-es vagy akár bi-xenon is lehet

Új választék, három henger az alap

A motorkínálat terén már jóval nagyobb a változás. Összesen négy TDI, három TSI és egy TGI erőforrás áll rendelkezésre, amelyekhez öt- vagy hatfokozatú kézi, illetve hat- vagy hétgangos DSG váltóművek kapcsolhatók, és továbbra is rendelhető összkerékhajtás. Az eladások tükrében egy ideig várhatóan még a dízelek viszik a primet, amelyek mostantól 2,0 literes, négyhengeres, 16 szelepes, turbófeltöltésű, Euro-6-os változatokkal egészülnek ki. Ezeknél a kipufogógáz károsanyag-tartalmát szelektív katalitikus redukcióval (SCR), vagyis AdBlue felhasználásával szorítják az előírásos szintre, fo-

GYÁRTÁS

Nagy számok!

Egy villámlátogatás erejéig a leköszönő Caddy gyártósorát is meglátogattuk. A 61 200 négyzetméteres üzemben ÖSSZESEN 1546 EMBER DOLGOZIK a különféle kishaszonjármű modelleken.



Három műszakban naponta 720 autót állítanak elő, így tavaly 146 099 Caddy és 27 422 Transporter gördült le a szalagról.

gyasztáscsökkentőnek pedig start-stop elektronikát is beépítenek.

A dízelek legszerényebbike maradt a 75 lóerő teljesítményű, 225 Nm forgatónyomatékot termelő 1,6-os, ennek a BlueMotion változata a katalógus szerint akár 4,0 liter alatti fogyasztással is eljár. Azonban ha expressz kiszállításról van szó, inkább a 150 lovas aggregát lehet a nyerő, ez ugyanis – ha mód van rá – 200 km/órás csúcssebességgel tudja repíteni a furgont! A benzinesek között 1,0 literest, 1,2-est és 1,4-eseket találunk, a bázis variáns háromhengeres 84 lóerős, 160 Nm forgatónyomatékkal, a legerősebb pedig 125 lóerőt és 200 newtonmétert ad le. Továbbra is rendelhető CNG-kivitel, ám mostantól 1,4 literes összlökettérfogattal, mégis a korábbi 2,0 literessel gyakorlatilag megegyező teljesítménnyel (110 LE). A futóműről szemérmesen csak annyit árultak el, hogy előre független kerékfelfüggesztést építettek be, hátra pedig merev tengelyt laprugókkal.

Családi kiszerelés, személyautós utastér

A Caddy már régóta nemcsak áruszállító, hanem családi autó, vagy épp taxi is lehet, így aztán sokféle felszerelési csomagra van szüksége. A különbség pedig már kívülről is látható, a melósautókon a nagyobb tükör, a fekete műanyag lökhárítók és a lemezfelnik mind a praktikumról szólnak, ezzel szemben a személyautós változatok kecsesebb tükörházzal, színre fújt lökhárítókkal és alufelnikkel próbálnak beilleszkedni a kertvárosi miliőbe. Ugyanez a kontraszt az utastérben is tetten érhető: az áruszállítók könnyen mosható műszerfala, strapabíró üléskárpitjai és zömök kezelőelemei a hasznosságról szólnak, az utasszállító változatok kényelmesebb, finom kárpitozású ülései, fedett rakodórekeszei, a lakkozott műszerfalbetétek és a könyöklő pedig a komfortot és az esztétikumot helyezik előtérbe.



Ez nem munkásautó: a központi egység tolatókamerával, parkolóasszisztenssel és persze navigációval teszi kényelmesebbé az életet



A tolóajtók segítségével könnyű a tágas utastér megközelítése



17 colos, színes felnik és tetősín a személyszállító Caddy palettáján

A biztonság ugyanakkor mindenhol egyformán jelen van, alapfelszereltség ugyanis a négy légzsák, és számos új biztonsági kiegészítő is rendelhető. A városi vészfékaszszisztens automatikusan fékez, ha egy akadály elkerüli a sofőr figyelmét, így próbálva elkerülni, vagy legalábbis minimalizálni az ütközést. Emellett – ha megtörtént a baj – megállítja a járművet, a statisztikák szerint ugyanis a rémült sofőr a baleset után gyakran nem fékez, hanem még valaminek nekihajt. Immáron a tempomat és a sebességhatároló is alapfelszerelés, vagyis könnyebben kiküszöbölhető a figyelmetlenségből eredő gyorshajtás – előbbi ráadásul adaptív kivitelben is rendelhető. Szintén a biztonságot növeli a DriverAlert sofőrfigyelő elektronika, amely a vezetési hibákból ismeri fel, ha elfárad a vezető, és pihenőt javasol.

KARLOVITZ ÁKOS BÁLINT

Modelldömping



Poznanban, félúton Varsó és Berlin között, már most is három gyárat működtet a VW, 2016-ra azonban a negyediket is hadrendbe állítják. A Crafter következő generációja ugyanis már itt, Lengyelországban látja meg a napvilágot. 20 évvel ezelőtt még Feliciák gördültek le a szalagról, később pedig a Skoda mellett, SEAT és Audi személyautókat állítottak elő itt. Mára azonban, a németországi Hannovert és az argentin Pachecót is lekörözve, a Volkswagen haszongépjármű üzletágának fellegvárává nőtte ki magát a város. A Caddy, a Transporter és nemsokára a Crafter különféle változatai is itt készülnek majd, ehhez viszont először határidőre be kell fejezni a hatalmas beruházást. Jelenleg a márka 220 szakembere szorgoskodik azon, hogy a 64 alvállalkozó munkáját és a napi 500 kamionnyi beérkező építőanyagot összhangba hozva, előbb-utóbb tényleg autógyár álljon a munkaterületen.

Alapterület:	220 hektár
Alkalmazottak száma:	~3 000 fő
Bekerülési költség:	800 millió euró (245 milliárd Ft)
Éves kapacitás:	100 000 jármű



Tetszetős, de csak a két legmagasabb felszereltséghez jár a LED-es fényszóró és a nappali menetfény

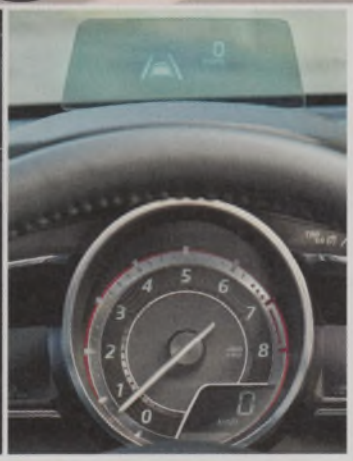
Szemészeti vizsgálat

Vagány kisautó a Kodo stílusjegyeket magára öltő új Mazda2-es, de a szemének jót tesz a magas felszereltség...

A szerelem vak - mármint nem úgy értem, hogy a harmadik generációs Mazda2-es csúnyácska kisautó lenne, éppen ellenkezőleg, sikkes formájába könnyű belehabarodni. Úgy tűnik azonban, hogy akit egyszer levesz a lábáról, az hajlamos szemet hunyni a piszkos anyagiak felett és egyfajta árcédulavakságot kap. 3 779 900 forintos indulóárával legalábbis a Mazda2-es nem tartozik a kategória „olcsójánosai" közé. Ráadásul az eddig befutott 120 darab előrendelés alapján az ügyfelek inkább a jobban motorizált és felszerelt verziókat keresik a 4,3-5,8 millió forintos sávban. Ez már nem szerény összeg, úgyhogy lássuk, mit kapunk a pénzünkért!

A formatervre csupán annyiban utalnék vissza, hogy Revolution és Revolution Top csúcskivitelben lesz igazán kifejező. Ezekhez ugyanis LED-es fényszóró dukál, melynek négyrészes nappali menetfénye látványosan egészíti ki a vigyori hűtőmaszk krómszegélyét - a többi változat elölnézetből kevésbé vagány, nincs meg ez a csibészség a szemükben. Persze a Kodo-designhoz a karosszéria lendületesebb arányai is hozzá tartoznak: az első felfüggesztést például 8 centivel előrébb, míg az A-oszlopot pontosan ennyivel hátrébb tervezték, ami rövid első túlnyúlást, szép hosszan nyújtózó orr-részt és hátratolt utascellát, magyarul sportosabb megjelenést eredményez. Máskülönben elődjénél 140 mm-rel hosszabb és 20 mm-rel magasabb az új 2-es, a tengelytávolság pedig 8 centivel nőtt. A vázszerkezetnél a korábbi 53-ról 65%-ra emelték a nagy és ultranagy merevségű acélok arányát, így a súlya 7%-kal csökkent,





Az alapmodellekben a központi képernyő helyére a rádió kezelőegysége kerül. Kétféle műszeregység létezik, s akár vetített kijelzés is kérhető



Minden irányban kicsit tágasabb az utastér és sokat javult a zajszigetelés

i PIACELEMZÉS

Szalad a szekér

A Mazda tavaly 1 328 426 darab autót gyártott világszerte, 5%-kal többet, mint 2013-ban. Az európai piacon ebből 175 028 példányt értékesitettek, ami közel 20%-os bővülésnek és 1,3%-os piaci részesedésnek felel meg - főleg a Mazda3, CX-5 és Mazda6-os modellek fogytak jól. Magyarországon tavaly 1370 darab Mazdát adtak el (piaci részesedésük 2,88%), így **ZSINÓRBAN MÁSODSZOR 70%-OS NÖVEKEDÉST ÉRT EL A MÁRKA.** A lendület pedig bizonyára 2015-ben is kitart, merthogy valóságos modelloffenzivával készül a Mazda: az új 2-est hamarosan követi a ráncfelvarrott CX-5-ös és 6-os, majd érkezik a vadonatúj CX-3-as kis SUV és szeptember környékén az MX-5-ös roadster is. Egyébként a Mazda2-ből világszerte 200 000, ezen belül Európában 40 ezer, míg hazánkban 300 darabot szeretnének eladni.

miközben a torziós szilárdsága 22%-kal javult. Összességében a méretnövekedés és a gazdagabb felszereltség dacára gyakorlatilag sikerült szinten tartani az autó tömegét.

Modern vezetősegédek, ósdi kijelzők

Ha már itt tartunk, a Mazda2-esben is megjelent az okostelefonnal párosítva internetkapcsolatra képes MZD Connect multimédiás és navigációs rendszer, ami a HMI vezérlőegységgel, álló helyzetben a 7 colos érintőképernyőről (a talpánál van egy csúnya illesztési hézag), vagy éppen hangutasítással is kezelhető. A modern vezetőtámogató rendszerek közül pedig a városi koccanásgátló, holttérfigyelés, sávelhagyásra és tolatáskor a keresztirányú forgalomra figyelmeztetés, távolsági fényszóróasszisztens vagy akár head-up display vetített kiejlzés is szerepel az arzenálban.

A lendületes vonalú műszerfalat javarészt kemény és kopogós műanyagok alkotják, de annyira jók a felületek, hogy ez nem különösebben zavaró. Sokkal inkább a műszeregység gagyi, a '80-as éveket idéző monochrome kijelzői vonnak le az értékéből. Pedig akár elegáns, fehér bőrkárpitozással is rendelhető a 2-es! A helykínálat minden irányban kicsivel szellősebbé vált, persze hátul így is legfeljebb átlagos termetű felnőttek férnek el kényelmesen. A csomagtartó mérete 30 literrel, 280-ra nőtt, álcapadló hiányában viszont a holmikat magas peremen kell átemelni. Bővíteni pedig a 60/40 arányban, osztottan dönthető (az alapmodellnél egyben) háttámlákkal lehet, ám ezután lépcső keletkezik a padlóban.

Ezerőcsi: az összes motor 1,5-ös

A 2-est négyféle 1,5 literes, négyhengeres motorral kínálja a Mazda. Sajnos a rendkívül alacsony, 14,8:1 sűrítési aránnyal operáló Skyactiv-D gázolajost nem állították csatasorba a menetpróbán – pedig a 105 lóerős teljesítmény és a már 1400-as fordulattól kiaknázható 220 Nm-es nyomaték igéretesnek tűnik. A 75 lóerős benzines igazából csak félig-meddig Skyactiv, legalábbis a másik kettőhöz képest a „rekordmagas" 14:1 sűrítési arány helyett szokványosabb 12:1-el dolgozik, valamint a speciális 4-2-1 kipufogórendszernél könnyebb és egyszerűbb 4-1-est használ. Városi forgalomban ezzel sem különösebben elveszett a kis Mazda, de nem



Széria az i-stop motorleállító és a csúcsmodellben a kondenzátoros i-Eloop is

egy rugalmas darab, például országúton érdemes alaposan megfontolni az előzéseket, autópályán pedig nehézkesen tartja a megengedett sebességet, ha szembejön egy emelkedő. A 90 lovas verzió viszont szinte alapjárattól fogva készségesen húz és kellemesen gyorsítja a kocsit, úgyhogy korai felkapcsolásokkal, takarékosan vezethetünk. Igaz, a lendületes haladáshoz azért ezt is pörgetni kell, olyan 3000-es fordulattól él igazán, de az ötfokozatú váltóval élmény kapcsolgatni, karja precízen megvezetett és rövid utakon jár. Amúgy kérhető helyette hatfokozatú automata, amit a gyakorlatban sokkal jobbnak érezni, mint ahogy a gyári adatok alapján várnánk – a százas sprinten 2,6 másodperc a hátránya a kézi váltóval szemben. Jó ritmusban és viszonylag gyorsan kapcsolgat és Sport gomb is tartozik hozzá: az élénkebb gázpedál-reakciónak örülünk, de a váltási pontokat annyira kitolja, hogy kénytelenek vagyunk „belenyúlni" a kormány mögötti fülekkel. Habár a legacélosabb, 115 lóerős motorhoz már hatfokozatú manuális váltó tartozik, mégsem érezni sokkal dinamikusabbnak az autót. Mindegyik benzinesről elmondható, hogy rendkívül kulturáltan, vibrációk nélkül és többnyire csendesen dolgoznak. A kormányzás közvetlen és pontos, megfelelő visszajelzésekkel szolgál, a Mazda2-es pedig fürgén reagál az utasításokra és agilisan kanyarodik. Szintén ideális az elöl MacPherson, hátul csatolt lengőkaros futómű hagolása: magabiztosan fogja az utat és stabilan fordul, egyúttal az úthibákat is ügyesen lépi át. Miközben továbbra is a kategória egyik legélvezetesebben vezethető autója, egyszersmind igényesebbé és kifinomultabbá vált az új Mazda2-es.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



Az átlagos méretű csomagtér variálhatóságát nem vitték túlzásba

i MODELLTÖRTÉNET

Három plusz egy

Minthogy hazai piacán továbbra is Demio néven fut a Mazda2-es, a japánok nem harmadik, hanem negyedik generációról beszélnek. Az eredeti Demio 1996-ban mutatkozott be a 121-es utódjaként, s ezt még kontinensünkön is így hívták.



Európában a magasépítésű, kockaforma kisautó 2002-BEN DEBÜTÁLT, MÁSODIK NEMZEDÉKÉT (1) NEVEZTÉK ÁT MAZDA2-RE. Pedig szerencsésebb lett volna 2007-ben, a harmadik generációs Demio, avagy a most kifutó második generációs Mazda2 (2) idején megejteni



a névcserét, ugyanis ez semmiben sem emlékeztetett elődeire: a méret- és súlycsökkentés jegyében hagyományos kisautóként folytatta pályafutását - elnyerte a 2008-as Világ Év Autója díjat. Három- és ötajtós karosszériával, illetve egyes piacokra limuzin változatban is készült, motorválasztékát mifelénk 1,3-as és 1,5-ös benzines, valamint 1,4 és 1,6 literes dízelmotorok alkották. A 2014/15-ös Japán Év Autójának választott vadonatúj 2-esnél (mármint Demiónál) a háromajtós verziót elhagyták. 1996 óta a Demióból és Mazda2-ből VILÁGSZERTE 2,5 MILLIÓ DARABOT ÉRTÉKESÍTETTEK.

i MAZDA2	Skyactiv-G 75	Skyactiv-G 90	Skyactiv-G 115	Skyactiv-D
Összlökettérfogat (cm³):	1496	1496	1496	1499
Hengerek/szelepek:	S4/16	S4/16	S4/16	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	55/75/6000	66/90/6000	85/115/6000	77/105/4000
Max. forgatónyomaték (Nm/min):	135/3800	148/4000	148/4000	220/1400-3200
Sebességváltó:	5 man.	5 man./6 aut.	6 man.	6 man.
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4060/1695/1495			
Tengelytáv (mm):	2570			
Nyomtáv elöl/hátul (mm):	1495/1485			
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1045/455	1050/455 (1075/460*)	1055/455	1115/460
Csomagtér (l):	280/950			
Üzemanyagtank (l):	44			
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	12,1	9,4 (12,0)	8,7	10,1
Maximális sebesség (km/h):	171	183 (177)	200	178
Gyári átlagfogyasztás (l/100 km):	4,7	4,5 (4,8*)	4,9	3,4
CO_2-kibocsátás (g/km):	110	105 (112*)	115	89
Alapár (Ft):	3 779 900	4 279 900	5 783 900	5 119 900

Zárójelben az automata változat adatai.

Művészi mennydörgés



A menetszélnél sokkal több pluszt nyújt az Audi TT vászontetős változata.

Sziklaszilárd karosszériával rendelkezik a legújabb roadster is, hiszen megerősítették a küszöböket, a két ülés mögött pedig egy teljesen új merevítő válaszfalat kap a felépítmény. Utóbbinak része az a doboz, ahová a tető 10 másodperc alatt eltűnik, Z formában összehajtva magát. Így nem kell észben tartani, hogy épp mennyire van megtömve a csomagtartó – 280 liter áll rendelkezésére –, hanem gombnyomásra rögtön nyitható a tető, ha a körülmények azt kívánják. Még megállni sem kell, elég 50 km/órás tempóra lassítani, ami tényleg hasznos dolog. A hátsó szélfogó kapcsolóját a tetőmozgatás gombja mellett találjuk; az üveg felemelésekor tényleg viszonylag huzatmentes lesz az utastér még autópálya-tempónál is. Itt muszáj hozzátegyem, hogy 190 centis magasságommal a padlóra leengedett utasülésen helyet foglalva bizony alaposan összekócolódott a frizurám, miközben 15-20 centivel alacsonyabb sofőrtársam megúszta a dolgot. További adalék, hogy a légsál nekem a lapockáim körül perzselte a bőröm, míg neki kényelmesen melegen tartotta a nyakát...



A szellőzés – és a légsál – kapcsolói a légbeömlők közepén rejtőznek. Kevés a gomb, de nem is hiányoznak



Akkor is jól látható a monitor, ha közvetlenül ráesik a nap fénye



Két új kapcsoló: tető- és szélfogó

Egyébként a vászontető nagyon jó zajszigeteléssel rendelkezik, de azért így is megvan az az eleinte furcsa tulajdonság, hogy a menetzaj hátulról szűrődik be az utastérbe. A tetőszerkezetet teljesen áttervezték, 39 kg-os tömege 3 kg-os megtakarítást jelent az elődhöz képest, és 3 színben lehet kérni a ponyvát: fekete, bézs és szürke. Említést érdemel még, hogy a kabrióknál értelmet nyer a virtuális műszeregység ma megszokotthoz képest dupla fényerejű megvilágítása (800 candela), amelynek köszönhetően még direkt napsütésben is jól leolvasható marad a monitoron megjelenített információ. A fejlesztőmérnökkel beszélgetve azt is megtudtam, hogy az új Q7-esben miért nem lesz keresztbevezérlés, az MMI a középső kijelzőre hat majd, a kormány gombja pedig – az ott feláras – virtuális műszeregységre.

Visszatérve az Audi TT Roadsterre, nyitott tetővel vártak minket az autók, így már az ajtó feltárása előtt feltűnt a kék színű



Összkerékhajtás, nyakfűtés – négy évszakos használatra is alkalmas a TT Roadster

MODELLVÁLTOZATOK

TT-Q a következő?

Az MQB-alapra való átállás miatt műszaki szempontból könnyű a TT-család bővítése, és az Audi már azt is bevallotta, hogy A HARMADIK GENERÁCIÓ ÖSSZESEN HÁROMTAGÚ LESZ. Tanulmányként már megismerhettük a TT offroad el-


1


2


3

nevezésű szabadidő-autót (1-2) és a TT Sportback ötajtós kupét (3), de azt még nem árulták el, hogy ezek közül melyik egészíti majd ki a kupé és a roadster modelleket. Azonban nem kell nagy jóstehetség ahhoz, hogy az SUV-t előlegezzük meg, hiszen ez a járműkategória világszerte nagy siker, miközben az ötajtós - kompakt - sportkupék piaca csak az USA-ban és Európában számottevő. Az egyébként biztos, hogy A HARMADIK TT-VARIÁNS NEM GYŐRBEN KÉSZÜL MAJD, az Audi Hungaria kapacitását a meglévő modellek kötik le.



Nem állítható a légsál magassága

sportülés. Pontosítok, a Design Selection programon belül elérhető ülés Admiral Blau színű bőrkárpitot kapott, ami kifejezetten jól áll a fehér karosszériának. Az új roadsternél már számos külső-belső szín kombinálásával lehet egyedivé tenni a megjelenést, például a TTS-hez piros bőrkárpit is elérhető.

Persze, hogy a TTS az igazi élmény!

Az első kipróbált autó hátulján apró „ultra" felirat volt olvasható, de ez becsapós, nem a teljesítményre, hanem a fogyasztásra utal, hiszen dízelmotoros példányról volt szó. Örömmel mondhatom, hogy a 184 lóerős, alumínium négyhengeres teljesen feledteti gázolajos mivoltát: szinte nincs hangja, kellően hosszúak a hatfokozatú, kézi kapcsolású váltó áttételei ahhoz, hogy sokáig húzathassuk azokat, nem kell dízelesen hamar, 70 km/h körül hármasba váltani. Szerpentinen is nagyon jól viselkedik az autó, bár a hókásán már szenvedett a fronthajtás az erő talajra vitelével. A rövid tengelytáv és a viszonylag alacsony tömeg miatt nagyon jól veszi a szűk visszafordítókat is, a menetstabilizáló ilyenkor megfékezi az ívbelső hátsó kereket. Másodjára a benzinmotoros TT-t vihettem el egy körre, hatfokozatú DSG-váltóval és elsőkerékhajtással kombinálva. Ennél már szolid kipufogóhang is felfedezhető, és ha nagyon hajszoljuk, a 2,0 literes turbómotor is szépen muzsikál, arról nem is beszélve, hogy padlógázos felkapcsoláskor durran egyet a kipufogó. Nem zavaróan, épp csak annyira, hogy az ember mindenképpen le akarja nyitni a tetőt. Végül a TTS kipróbálásával koronáztam meg a napot, és hamar tiszta lett számomra, hogy ezzel kellett volna kezdenem, és igazából nem lett volna szabad kiszállnom a volánja mögül. A quattro összkerékhajtás Sport üzemmódban alapvetően a hátsó tengelyre küld több nyomatékot, és ez nagyon is jól érezhető. Ugyanazon a szerpentinen, ahol a TDI jól szerepelt, a TTS egyenesen remekelt. Még bekapcsolt menetstabilizálóval is érezhetően rátette az autót az ívre az összkerékhajtás, és rögtön gyorsított is. Ficánkolásnak nyoma sem volt, és bizony amíg a benzines TT durran, a TTS jó hangosan lő egyet, amikor felkapcsol a DSG-váltó! Igazából csak azért használtam a volán mögötti kapcsolófüleket, hogy ezt a hangot előcsaljam, egyébként amikor muszáj volt kulturáltan közlekedni (város), nagyon jól elvoltam a számítógép ajánlásaival.

Sajnos nem hazánk számít az Audi TT Roadster fő piacának, így hiába a győri gyártás, nálunk csak valamikor ősszel indul a forgalmazás, tehát még vételár sincs. Németországban márciusban megkapják az első vásárlók az autót, ott legalább 37 900 eurót (kb. nettó 11,6 millió Ft) kell fizetni érte, ez 2900 euróval több a TT Coupé áránál.

LŐVEI GERGELY



November 5-én indult a sorozatgyártás Győrben – hozzánk ősszel jön

AUDI TT ROADSTER	2.0 TDI	2.0 TFSI*	TTS**
Összlökettérfogat (cm^3):	1968	1984	1984
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel	S4/16 turbó	S4/16 turbó
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	135/184/3500-4000	169/230/4500-6200	228/310/5800-6200
Max. nyomaték (Nm/perc):	380/1750-3250	370/1600-4300	380/1800-5700
Hossz./szél./mag. (mm):	4177/1832/1355		4191/1832/1355
Tengelytáv (mm):	2505		
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1360	1320 (1425)	1480 (1500)
Csomagtér (l):	280		
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	7,3	6,2 (5,6)	5,2 (4,9)
Max. sebesség (km/h):	237	250	250
Átlagfogyasztás (l/100 km):	4,3	6,0 (6,7)	7,3 (6,9)
CO_2-kibocsátás (g/km):	114	140 (154)	169 (159)

*zárójelben a DSG quattro adatai ** zárójelben a DSG adatai



Erővel is, ha jólesik!

Vége a mennyei menetnek, a V8-as békésen duruzsol, a fékek és a kipufogórendszer viszont pattognak a hőingadozástól. Versenyszag a levegőben!

Hat kör volt az élet, de megérte! A világból idesereglett újságírók mindegyikének ennyi jutott a texasi Austin Formula-1-es versenypályáján az 575 lóerős BMW X6 M volánja mögött. Bevallom, én csaltam egy kicsit, hiszen mielőtt sorra kerültem volna, utasként kémkedtem az instruktori autót vezető Marco Wittmann DTM-bajnok mellől... Különböző belső kamerás felvételek és szimulátoros programok segítségével korábban ismerkedtem ugyan a COTA (Circuit of the Americas) vonalvezetésével, az anyósülésről azonban minden más. Marco felvezető autója mögött (a másik csoportot Augusto Farfus dirigálta) két X6 M követi az utasításokat: az első kör az abszolút ismerkedésé, értsd az autóval és a pályával, majd két, biztonságosan sietős kör



Hidraulikus helyett „villanyszervo" segít. Csupán ez 0,3 literrel csökkenti az átlagfogyasztást





Látványos, de nem különösebben sportos az utastér. Az Aragon-barna bőrkárpit felára 1 497 400 forint

i BMW X5 M

Szinte ugyanaz, kicsit olcsóbban

A feltűnést kevésbé preferáló lóerővadászok az X5 M képében találhatnak megoldást a BMW ezen szegmensében. A testvértípusok méretdimenzióinak zöme megyegyezik, az X5 M hátsó tengely mögötti túlnyúlása azonban 29 mm-rel rövidebb, a hátsó vállterе pedig 11 mm-rel szélesebb. A csomagtér itt tágasabb (650-1870 l), az azonos menetdinamikájú X5 M ugyanakkor 10 kg-mal nehezebb. **34 050 000 FORINTOS ÁRA 1,25 MILLIÓVAL JUTÁNYOSABB.**

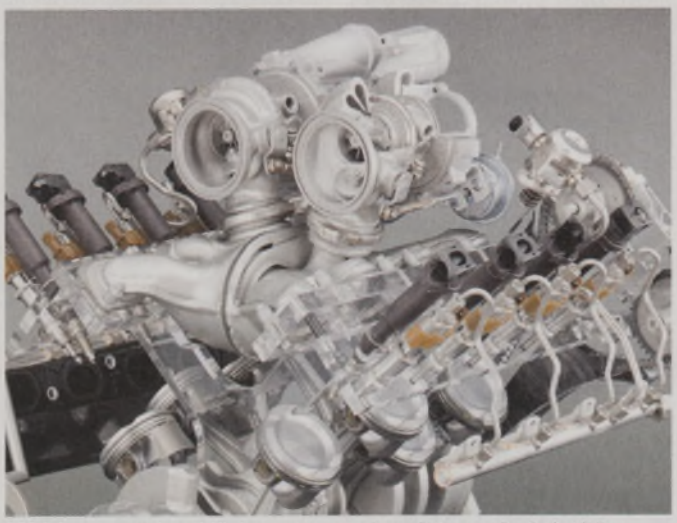




A 21 colos felniszett feláras, ez az opció 782 000 forintba kerül



Wittmann vezet és utasításokat ad – de a kormánylogót miért takarják?



200 báros nyomással lövi a rendszer a benzint a nyolc égéstérbe



Elöl hat dugattyú szorítja a fékbetéteket a perforált tárcsákra

i BMW	X6 M
Összlökettérfogat:	4395 cm^3
Hengerek/szelepek:	V8/32 biturbó
Max. teljesítmény:	423 kW (575 LE) 6000-6500/perc
Max. nyomaték:	750 Nm 2200-5000/perc
Hossz./szél./mag.:	4909/1989/1689 mm
Tengelytáv:	2933 mm
Tömeg/teherbírás:	2265/685 kg
Csomagtér:	550-1525 l
Üzemanyagtank:	85 l
0-100 km/h:	4,2 s
Max. sebesség:	250 (280*) km/h
Átlagfogy.:	11,1 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	258 g/km
Vételár:	35 300 000 Ft

*M Driver's csomag esetén

után két tempós „rund" viszi fel a pulzusszámot. A hatodik kör a levezetésé, ilyenkor magunkat és az autót is lenyugtatjuk, az adrenalin csökken, a masina visszahűl, irány a boxutca.

Amikor mindent átértékel az ember

Közel 2,3 tonna a nagyvad saját tömege, a fékeknek tehát egy mozdony súlyát kell zaboláznia – ez volt az érzésem, amikor a célegyenes végén a pedálra léptem az első padlógázos sprint után. A pályaszint itt egyébként is emelkedik, ami ugye jócskán rövidíti a féktávot, ennek ellenére ajánlatos tisztelni a feladatot. A tárcsákra harapó betétek hatékonyan törik derékba a mozgási energiát, az autó úgy lassul, hogy kiugrik a szemem, a biztonsági öv ráfeszít a vállamra.

Szándékosan kezdtem az „ömlengést" a fékteljesítménnyel, egy ilyen autónál ugyanis ez legalább olyan kulcsfontosságú, mint az, hogy hány lóerő és mekkora nyomatékdózis tolja előre. Az xDrive összkerékhajtás okán eszeveszett stabilitással húz ki a kanyarokból, a DSC (Dynamic Stability Control) piktogramja szorgalmasan villog, jelezve a munka intenzitását. Nincs mese, a második generációs X6 M tudatosan tenyésztett lény, olyan, mint egy pankrátor. Tudománya egyéni igényekre szabható, igazítható, amiben a háromlépcsős Drivelogic-program, illetve az MDM (M Dynamic Mode) menüpont segíti a vezetőt: ha kedve tartja, békésen krúzol, netán engedékenyebbé tett határolólimitek segítségével élvezi a műsort, az igazán bátrak és ügyesek pedig teljesen kikapcsolt felügyelet mellett garázdálkodhatnak a 750 newtonméter nyújtotta lehetőségekkel.

Az mindenesetre örvendetes, hogy a BMW a jövő autózásának technikai és eszmei lehetőségeit prezentáló „i" almárka lázas bevezetése mellett sem hanyagolta el a hús-vér sportdögök fejlesztését. Ennek köszönhető, hogy az X5 (lásd a keretesben) és az X6 M-ből is született második nemzedék (az 555 lovas úttörő duó 2009-ben debütált: AM 2009/22.). A fejlődés iránya világos, a 4,4 literes, ikerturbós V8-as mindamellett, hogy 20 lóerővel combosabb és 70 Nm-rel nyomatékosabb felmenőjénél, a gyári átlagfogyasztás és a CO_2-kibocsátás terén is mintegy 20%-os javulást könyvelhet el. Ennek köszönhetően a változatlanul 85 literes üzemanyagtankban lévő nafta 26%-kal nagyobb, 765 kilométeres hatótávot tesz lehetővé – igaz, ekkor nem rendeltetésének megfelelően, hanem jófiúsan taktikázva terelgetjük a masinát. A potenciális vásárlók számára persze úgysem a takarékosság lesz a lényeg, ha arra vágynak, vesznek majd egyet a tudatos i3-asból.

SZABÓ RÓBERT



Nézőpont kérdése

Négyhengeres benzinmotorral és ötajtós karosszériával meggyőző teljesítményt nyújt a Mini.

Megőrizte elődeinek stílusjegyeit a harmadik generációs Mini, de azért érezhetően a többi, hétköznapinak mondható autó felé mozdult el. Az ablakemelőket például már nem a középkonzol alsó részén lévő billenőkapcsolókkal vezéreljük, hanem az ajtókárpiton találjuk a megfelelő gombokat. Ez a váltás egyébként szükségszerű volt, hiszen az ötajtós karosszéria miatt több lett a kapcsoló, aminek nehéz lett volna helyet találni középen.

Parkolóházban bátrabban nyithatjuk

Apropó, öt ajtó, hosszabb lett ugyan a karosszéria, de így is csak nagyon rövid nyílászáróknak jutott hely. Ez egyfelől örvendetes, hiszen szűk helyen immár könnyebb a kiszállás, de például aki nagyra nőtt, annak a hátratolt ülés megközelítése a kihúzott kormány és a B oszlop között kissé nehézkes. Sokkal nagyobb lábteret nem kap a hátra ülő, és a csomagtér méretgyarapodása is igazából csak a papíron érhető tetten, de a háromajtósénál egyértelműen jobb a használhatóság.

Remek választás a négyhengeres benzinmotor az új Minihez, hiszen jelen esetben 2,0 literes lökettérfogatról beszélünk, és egy turbó is van a fedélzeten. Nincs nagyon túlhajszolva az erőforrás, hiszen ugyanez a blokk BMW-színekben akár 245 lóerővel is választható, de a 192 lóerő fronthajtással kombinálva egy 4 méteres karosszériában elég meggyőző. Nyomatékos, pörgős, és ha kell (az ember kikapcsolja a menetstabilizálót) vad is tud lenni az erőforrás, aminek egyébként remek a hangja is. A teljesítmény ismeretében a 8,7 l/100 km-es tesztfogyasztás nem is sok, azonban a 44 literes benzintank mellett ez gyakori kútlátogatást jelent. Amúgy nem is olyan drága az ötajtós Cooper S, ahogy azt az ember gondolná, a közel 6,8 milliós alapár nagyjából azon a szinten mozog, amit a többi forró ferdehátú kisautóért kérnek – de azoknak nincs ilyen határozott, karakteres stílusuk, mint Mininek.

LŐVEI GERGELY



Mini-tulajoknak pár kapcsolót új helyen kell majd keresniük



Nyomatékos, és teljesítményéhez képest nem is fogyaszt sokat

FOTÓ: HILBERT PÉTER



Jól tartanak az ülések, a hátsó középső helyet nem gondolták komolyan



MINI	Cooper S
Összlökettérfogat:	1998 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó
Max. teljesítmény:	141 kW (192 LE) 4700-6000/perc
Max. forgatónyomaték:	280 Nm 1250-4750/perc
Hossz./szél./mag.:	4005/1727/1425 mm
Tengelytáv:	2567 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1501/1501 mm
Fordulókör:	11 m
Saját tömeg/teherbírás:	1220/530 kg
Csomagtér:	278-941 l
Üzemanyagtank:	44 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,9 s
Maximális sebesség:	232 km/h
Város/országút/vegyes:	7,9/4,9/6,0 l/100 km
Tesztfogyasztás:	8,1 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	139 g/km
A modell alapára:	5 609 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	6 780 000 Ft

*Cooper 3 ajtós

TETSZETT

- teljesítményleadás
- vezethetőség
- stílus

NEM TETSZETT

- szűk ajtónyílás
- kis hatótávolság
- nagy fordulókör

am ÖSSZEGZÉS

Gombnyomásra választ a sofőr, forró ferdehátút vagy egy jó erőben lévő városi autót akar. Egyébként arra kell majd figyelnie, hogy a kis tank miatt gyakran kell benzinkútra járni.

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



Színre lépett

Nem mintha eddig beleveszett volna a forgalom szürke tömegébe, de a Juke mostantól még színesebb egyéniség.

A kármilyen megosztó is a Juke formája, a Nissannak eszében sem volt finomítani rajta, hiszen 2010-es bemutatkozása óta kis szörnyecskéjével letarolta a piacot. Sőt, még rámenősebbre vették a figurát, lendületesebb szabású kötényeket és látványosabb hűtőmaszkot akasztottak a crossoverre, valamint a nappali menetfényt LED-esre, a fényszórókat pedig xenonra cserélték. Egyszersmind rágyúrtak a személyre szabhatóságra is: Acenta és Tekna specifikáció esetén a tulajdonosok kívül-belül színes dekorelemekkel alakíthatják saját ízlésükhöz a Juke-ot. A 65 000 forintos „Külső csomag" például fehér, fekete, piros vagy sárga színben választható tükörházakat, fényszórókereteket és lökhárító-bajuszkákat tartalmaz, de akár az alufelnik küllői (18 colos méret, 225/45-ös abroncsokkal) is kiszínezhetők.

A tesztautóba beülve olyan érzésem támadt, mintha a Nissannál felfedezték volna, hogy a lakkfeketén kívül fehér is van a zongorán. Mindenesetre a kiegészítők (középalagút-borítás, szellőzőrostély-gyűrűk, ajtókonzol, váltógomb és díszítő varrások) itt is négyféle színt vehetnek fel, melyek nemcsak hangulatosabbá teszik az utasteret, hanem értékesebbnek is mutatják – Tekna csúcsfelszereltséghez széria, Acentához 65 ezer forintos opció a „Belső csomag". Személy szerint ennél többre értékeltem, hogy az álcapadló megjelenésével 40%-kal, 354 literre nőtt a csomagtartó befogadóképessége, az osztottan dönthető támlákkal pedig a bővítés is egyszerű. Amúgy a hátsó üléseken továbbra is passzentos a helykínálat, és a meredek övvonal miatt klausztrofóbiás érzésünk lehet, az emelt üléspozíció jóvoltából viszont kényelmes a be- és kiszállás, s egészen jól rálátni a forgalomra. A vezető dolgát pedig ezentúl 360 fokos parkolókamera és a Nissan Aktív Biztonsági Pajzs (holttérfigyelés, sávelhagyás jelzés, mozgótárgyészlelés) is segítheti.

A kis virgonc motornak van étvágya

A kínálatban a tesztelt 1,2 literes turbómotor jelent újdonságot, ami remekül passzol a Juke izgága karakteréhez. Eco üzemmódban ugyan alaposan leszedálták, Sport programban viszont határozottan veszi a gázadást és lelkesen pörög fel. 1800-as fordulattól már derekasan húz, 115 lóerejével és 190 Nm-es nyomatékával fürgén viszi a kocsit, és a rugalmasságára sem lehet panasz. Az 1,6-os szívómotornál (manuális váltóval 94, fokozatmentes automatával 117 lóerővel szerepel a palettán) élvezetesebb vezetési élményt nyújt, amihez a rövid utakon és pontosan kapcsolható hatfokozatú váltó, a közvetlen és érzékletes kormányzás, valamint a Juke élénk reakciói, agilis viselkedése is hozzájárulnak. A magas építésű kasztni dacára kanyarokban átlagos oldaldőléssel és stabilan fordul, miközben a futóművön sokat finomítottak: feszes, de korántsem sprőd a hangolás és a rugózási komfort is megfelelő. Ugyancsak a vezetési kényelmet szolgálja, hogy a négyhengeres kulturáltan teszi a dolgát és alacsony fordulaton is jól terhelhető, korai felkapcsolásokkal is tartható a forgalom ritmusa. Viszont a gyakorlatban így sem igazán takarékos az 1.2 DIG-T, tesztünk végén 7,9 literes átlagot számoltunk. TZZS



FOTÓ: HILBERT PÉTER

Mozgalmas műszerfal. Továbbra is csak magasságban állítható a kormány



Használható méretű a csomagtér



Szűkös lábtér, keskeny ablakok

i GAZDASÁGI ADATOK

Értékcsökkenés*:	
Nissan Juke 1.2 DIG-T alapár:	4 475 000 Ft
1 év elteltével:	4 070 000 Ft
3 év elteltével:	3 290 000 Ft
5 év elteltével:	2 470 000 Ft

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

eurotaxGLASS's
Automotive Business Intelligence

i NISSAN JUKE	1.2 DIG-T
Összlökettérfogat:	1197 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	85 kW (115 LE) 4500/perc
Max. forgatónyomaték:	190 Nm 2000/perc
Hossz./szél./mag.:	4135/1765/1565 mm
Tengelytáv:	2530 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1525/1523 mm
Fordulókör:	10,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1236/474 kg
Csomagtér:	354/1189 l
Üzemanyagtank:	46 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,8 s
Maximális sebesség:	178 km/h
Város/országút/vegyes:	6,9/4,9/5,6 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	129 g/km
A modell alapára:	3 745 000 Ft*
A tesztelt modell ára:	4 475 000 Ft

* Juke 1.6i Visia (94 LE)

TETSZETT
- erős és kifinomult motor
- vezetési élmény
- használható csomagtartó
- jobb rugózási komfort

NEM TETSZETT
- magas fogyasztás
- bezártságérzés hátul

am ÖSSZEGZÉS

Az 1,6-os szívómotornál vezetési élményben és kényelemben is jobb az 1.2 DIG-T, de csak a magasabb Acenta és Tekna szinten választható. Persze azonos felszereltség esetén az 1.5 dCi (110 LE) dízelnél 525 ezer forinttal jutányosabb vétel.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
NISSAN SALES CENTRAL AND EASTERN EUROPE KFT.,
1117 BUDAPEST, NEUMANN JÁNOS U. 1/C.
TELEFON: 06-1-371-5300



Optimalizáció

A félidős ráncfelvarráson átesett Optimát dízelmotorral és automatikus váltóval teszteltük.

Mivel a Kia középcsatára még az európai bevezetése után három évvel is remek formában van, a modellfrissítéskor csak óvatosan nyúltak hozzá a tervezők. Például a LED-es nappali menetfényt ezúttal a fényszórók szemöldökének rajzolták meg, míg a helyükre a (pro) Cee'd GT vagány jégkockái kerültek: a ködlámpákban EX Premium csúcskivitel esetén fénydiódák világítanak, akárcsak az áttervezett hátsó lámpák helyzetjelzőjében, továbbá sportosabb lökhárítót és hűtőmaszkot kap az autó. Ezenkívül szériában jár hozzá a nyolc hangszórós és mélynyomóval ellátott Infinity audiorendszer, a navigáció és tolatókamera 7 colos érintőképernyővel, a Komfort és a Techno csomag pedig kizárólag a legmagasabb felszereltséghez rendelhető. Előbbi jutányos 120 000 forintért fűthető és szellőztethető első, illetve fűthető hátsó üléseket, míg utóbbi 280 ezer forintért automata parkolóasszisztenst, keresztirányú forgalom-, holttér- és sávelhagyásra figyelmeztetést, továbbá aktív sávtartó rendszert tartalmaz – ezt sajnos minden indításkor külön aktiválni kell.

A megjelenés sportos, a vezetés már kevésbé

A gazdag felszereltség, a zongoralakk betétek és a bőrkárpitozás ellenére a minőségérzet mégsem elég meggyőző, itt érezni leginkább az Optima korát. A helykínálat elöl nagyvonalú, és hátul is csupán a kupészerűen ívelő tetővonal szűkíti be a fejteret. Az 505 literes csomagtér a 60:40 osztású támlák ledöntésével bővíthető, de ezután szűk átrakónyílás keletkezik.

136 lóerős és 320 Nm-es teljesítményével átlagos dinamikát nyújt az 1.7 CRDI: kis sebességnél még tisztességesen elboldogul a koreai limuzin 1,6 tonnás tömegével, országúton és autópályán viszont már érezni a korlátait. Igaz, ebben a feláras hatfokozatú automata (330 000 Ft) is ludas: szépen elsimítja ugyan a turbólyukat, és viszonylag finoman kapcsolgat, ám elég komótosan teszi a dolgát. Így aztán a kézi váltós Optimához képest 1,3 másodperccel lassabb a százas sprinten, csúcssebessége 5 km/órával szerényebb, miközben gyári adatok szerint közel 1 literrel többet eszik 100 kilométerenként. Mivel az automatához nem lehet start-stop rendszert társítani, mindent összevetve a 7,2 literes tesztfogyasztás jónak mondható.

Váltani egyébként a kormány mögötti fülekkel is lehet, de az elektronika rendszerint felülbírálja az utasításokat, és 2000-es fordulat alatt így se, úgy se hajlandó felkapcsolni. Éppen ennyire hasznos a Drive üzemmódválasztó gomb, ugyanis a kapcsolási pontokon kívül az Eco, Normal és Sport programok között nem érezni jelentős különbséget. Pedig a kormányzásnak kimondottan jót tenne, ha kapnánk némi visszajelzést, mert így teljesen steril. Egyébként a Kia jóindulatú alulkormányzottsággal, stabilan fordul, a csúcsfelszereltséghez járó 18 colos alufelnik és 225/45-ös abroncsok viszont nincsenek előnyös hatással a gördülési komfortra – már a keresztbordáktól származó ütéseket sem tompítják eléggé. A csábító vételár azonban sok mindenre gyógyírt jelent, így hajlandók vagyunk szemet hunyni az Optima hiányosságai felett. TZZS

i UTÓDMODELL

Jövőkép

A Kia egyelőre csak egy sejtelmes képet adott közre a Genfi Autószalonon debütáló, középkategóriás tanulmányautójáról, mely AZ ÚJ OPTIMA ELŐFUTÁRA LEHET, és a márka jellegzetes stílusjegyeinek megújulását is bemutatja.





FOTÓ: HILBERT PÉTER

Sportos cockpit-hatás a vezető felé forduló középkonzollal



Jóvágású és modern, de nem igazán agilis autó az Optima

i KIA OPTIMA	1.7 CRDI aut.
Összlökettérfogat:	1685 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	100 kW (136 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	320 Nm 2000-2500/perc
Hossz./szél./mag.:	4845/1830/1455 mm
Tengelytáv:	2795 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1591/1591 mm
Fordulókör:	10,9 m
Saját tömeg/teherbírás:	1595/455 kg
Csomagtér:	505 l
Üzemanyagtank:	70 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	11,6 s
Maximális sebesség:	197 km/h
Város/országút/vegyes:	7,9/4,9/6,0 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,2 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	158 g/km
A modell alapára:	5 999 000 Ft*
A tesztelt modell ára:	6 564 000 Ft

*Optima 2.0 CVVT LX

TETSZETT

- tetszetős forma
- jó ár-érték arány
- jutányos árú csomagok

NEM TETSZETT

- steril kormányzás
- átlagos menetdinamika
- gördülési komfort

am ÖSSZEGZÉS

A 2,0 literes benzinmotorral és LX alapfelszereltséggel már hatmillió forinttól hazavihető az Optima, a dízelmotor felára pedig 565 ezer forint. Az automata nem drága, de inkább a komótos sofőröknek ajánlható.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
KIA MOTORS HUNGARY KFT.,
1117 BUDAPEST, BUDAFOKI ÚT 56.
TELEFON: 06-1-371-2000

Évek tapasztalatai

A Kia a Cee'd típussal egy időben vezette be Európában a 7 év/150 000 km-es garanciáját. Kíváncsiak voltunk a magyar forgalmazó tapasztalataira.



Nyilván komoly költségszámítások előzték meg a 7 év/150 000 km hatályú garancia európai bevezetését. Most, hogy az első autók immár kiöregedtek ebből az időszakból, mik a tapasztalatok? A betervezett garanciális kiadásokat felül- vagy alulmúlják-e a tényleges költések?

– Kijelenthetjük, hogy a felkészülés annak idején megfelelő volt, a tényleges költségek alulmúlják a tervezett kiadásokat. Ez egyébként annak köszönhető, hogy az egységnyi időre eső garanciális költséghányad nálunk az iparágra jellemző átlag alatti, és ez a garanciális idő hosszától függetlenül igaz.

Milyen problémák merültek fel a leggyakrabban a garanciával kapcsolatban?

– Általánosan elmondható, hogy a garanciális ügyintézés márkaszerviz-hálózatunkban igen simán és zökkenőmentesen folyik, ügyfeleink túlnyomó többsége teljesen elégedett.

A 7 éves időtartam vagy a 150 000 km-es futásteljesítmény miatt jár le több garancia?

– Mivel a Magyarországon értékesített Kia személygépkocsik többségükben magánhasználatra lettek értékesítve, egyértelműen a 7 éves időtartam miatt fut ki több garancia. A nagyobb kilométerfutásokat teljesítő ügyfeleknek kedvez, hogy a Kia 7 éves garanciája 3 évig kilométer-korlátozás nélküli.

Fontos eleme volt a garancia kiterjesztésének, hogy az ügyfelet a márkaszervizhez kössék. Mennyire maradnak hűek az ügyfelek a Kia-partnerekhez?

– A Kia 7 éves garanciája nagyon jó ösztönző ügyfeleinknek arra, hogy márkaszerviz-hálózatunk tagjainál keressék a megoldást Kia márkájú gépkocsijukkal kapcsolatos teendőikre. Ezen felül márkaszervizeink magasan képzett szakembergárdát vonultatnak fel, szakembereik közül többen európai szinten is kiemelkedő eredményt tudnak felmutatni.

A márka megítélését hogyan befolyásolta az intézkedés?

– Abszolút jó hatással volt a márka megítélésére ez az intézkedés, nem csak nálunk, de világszerte is dinamikusan növekvő a márka elismertsége. A hosszú garancia-időszak miatt a Kia gépkocsik kimagasló maradványértéket képviselnek a használtautó-piacon. LG

PROMÓCIÓ

Forduljunk márkaszervizhez

használt autó vásárlás előtt

Az elmúlt évben megközelítőleg 500 000 használt autót vásároltak hazánkban, s százezernél több gépjármű érkezett külföldről másodkézből. A tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy csak kevesen fordítanak kellő figyelmet a gépkocsik átvizsgálására a vásárlás előtt, pedig jelentős kiadást takaríthatunk meg, ha kellőképp körültekintőek vagyunk. Érdemes kiszemelt autónkat minden esetben márkaszervizben átnézetni, hiszen így minden észrevehetetlen hiba, elhallgatott kilométer láthatóvá válik.

A tavasz közeledtével egyre többen szánják rá magukat használt autó vásárlására, a számos rossz tapasztalat miatt azonban sokan tartanak attól, hogy ezzel jelentős kockázatot vállalnak. Amennyiben felkészülten kezdünk bele a válogatásba, nagy eséllyel szűrhetjük ki azokat a kocsikat, amelyeket nem érdemes megvásárolni, ám ehhez fontos, hogy racionális döntéseket hozzunk az autókeresés során. A vásárlás előtt pedig érdemes minden esetben a márkaszerviz segítségét kérni, hiszen ők egy szakszerű átvizsgálással pontos képet tudnak nyújtani egy adott gépjármű állapotáról, korábbi problémáiról, vagy rejtett hibáiról.

Az első és legfontosabb dolog, hogy autóvásárlás előtt igyekezzünk kideríteni az autó múltját. Ennek egyik eszköze lehet a szervizfüzet ellenőrzése, de mivel azt könnyedén hamisíthatják, jobban járunk, ha felkeresünk egy márkaszervizt, ahol egy állapotfelmérés részeként – az aktuális tulajdonos jelenlétében – lekérhetjük az autó hazai vagy akár nemzetközi szervizmúltját. Ebből könnyedén kiderül a valós futásteljesítmény, illetve a korábbi sérülések, valamint a gépek segítségével az aktuális hibák is feltárhatók. Az átvizsgálások márkától függően 10-20 000 forintba kerülnek, azonban hosszú távon ennek a sokszorosát spórolhatjuk meg azzal, ha kiszűrjük a rossz állapotú kocsikat.





Menthetetlenül francia



Igazi jelenség az utakon a DS5-ös. Kár, hogy a rugózás kemény, és erős a hajtási befolyás a kormányon

Bár több területen is könnyű fogást találni a Citroën DS5-ösön, meg kell hagyni, kevés autónak van ennyire sajátos hangulata és erős kisugárzása.

A Citroën mindig is szerette másképpen megközelíteni a középkategóriás és nagyautós kérdéskört, amire a legendássá vált CX, a lassan youngtimer korba lépő XM, vagy a gyártásból kifutott C6-os után az aktuális DS5-ös is jó példa. Utóbbi nem is különbözhetne jobban a tipikus középkategóriásoktól, hiszen amellett, hogy gyakorlatilag egy ötajtós és egy kombi keverékének tekinthető, az avantgárd stílus az autóban helyet foglalva is nagyon erős. Míg a vetélytársak egyre letisztultabb belsőket kreálnak, addig a DS5-ösben szokatlan formák, a tetőben repülőgépes cockpitokat megszégyenítő gombmennyiség és számos eltérő anyag fogadja a vezetőt, miközben annyira kevés tárolóhelyet alakítottak ki elöl, hogy mobiltelefonunk minden esetben az ajtózsebben landol. Megszokást igényel az is, hogy nehezen átlátható a karosszéria, ráadásul sötétben a tolatókamera képe homályos, így igazából csak „félsegítséget" jelent.



Jól látszik, hogy nem a letisztultságra, hanem a mozgalmasságra törekedtek a tervezők



Tökéletes ülések és átlagos helykínálat fogadják a DS5-ös utasait

i DS ELADÁSOK

Plusz és mínusz

A PSA-csoport immáron különálló, harmadik márkájaként tartja számon a DS-t, ezért a Citroënről „leválasztva" hozták nyilvánosságra a 2014-es értékesítési eredményeket. TAVALY ÖSSZESEN 118 EZER DS-T SZÁLLÍTOTTAK KI A VEVŐKNEK, ami 3,4%-kal kevesebb, mint 2013-ban. A európai piacon 20%-kal csökkent az eladási volumen, ugyanakkor az ázsiai piacokon tarolt a márka. Csak a kínai piacon 26 ezer darab DS kelt el tavaly, ami a globális eladások 22%-át teszi ki.

Az viszont vitathatatlan, hogy az ülések tökéletesek, ezeket a masszírozós foteleket bizony komoly luxusmodellek is megirigyelhetnék. A helykínálat egyébként négy felnőttnek teljesen megfelelő, és az ötödik ajtó miatt a 468 literes csomagtartó is egyszerűbben pakolható, mintha egy szedánról lenne szó.

Nézzük, mit tud a 180 lovas csúcsdízel!

Tesztautónk gépházteteje alatt az Euro-6-os normákat teljesítő, 180 lóerős, 2,0 literes BlueHDi dízelmotor munkálkodott. Hidegen ugyan kelepelős a hangja, ezt leszámítva viszont nem lehet rá rosszat mondani. 400 Nm-es nyomatékával acélosan húz, és nagy tempóról is energikusan gyorsít – a DS5-ös karakteréhez alighanem ez a motorvariáns illik legjobban. Már csak azért is, mert a csúcsdízel kizárólag automata váltóval áll rendelkezésre. A hatgangos, hagyományos automata finoman, de kissé lassan kapcsolgat, hosszú végáttétele révén pedig 130-nál alig 2000-et forog a főtengely. Nem is marad el a dicséret, ha a fogyasztásról van szó, a vegyes üzemben elért 6,2 literes átlaggal elégedettek lehetünk. Ha már a fogyasztásnál tartunk: a DS5-ös start-stop rendszere elképesztően gyorsan indít a legkisebb vibráció nélkül, de az autót nem tudjuk olyan finoman megállítani (pl. parkolás közben), hogy ne „lőné" le a motort a vezérlés. Mindezt megszokja az ember, ám a futómű kapcsán sokkal indokoltabb a kritika. Az bizonyos, hogy a 18 colos felnik és a téli gumik nem javították a komfortszintet, de a DS5-össel egyetlen úthiba sem marad észrevétlen, míg a sűrű keresztbordák szinte lehetetlen feladat elé állítják az autót. Szóval e területen pont rácáfol a Citroënekről alkotott sztereotípiára.

A DS5-ös ára jól mutatja, hogy minden viszonyítás kérdése: ha prémiummodellként tekintünk rá (a Citroën így kategorizálja), a 180 lóerős dízel modell 9,99 millió forintos ára nem vészes, ám ha tömeggyártók termékeihez hasonlítjuk (szerintem inkább oda tartozik), rögtön átértékeljük a dolgokat. Ettől függetlenül ebbe az összegbe bele kellene férniük a xenon fényszóróknak, a kulcs nélküli nyitásnak, vagy a hangszigetelt oldalüvegeknek.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



A krómozott díszlécek és a dupla kipufogóvég az összes DS5-öshöz alapáron járnak

FOTÓ: HILBERT PÉTER

i CITROËN	DS5 BlueHDi 180 aut.
Összlökettérfogat:	1997 cm³
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	133kW (180 LE) 3750/perc
Max. forgatónyomaték:	400 Nm 2000/perc
Hossz./szél./mag.:	4530/1871/1504 mm
Tengelytáv:	2727 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1575/1599 mm
Fordulókör:	11,2 m
Saját tömeg/teherbírás:	1540/585 kg
Csomagtér:	468/1288 l
Üzemanyagtank:	60 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,2 s
Max. sebesség:	220 km/h
Város/országút/vegyes:	5,2/4,1/4,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,2 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	116 g/km
A modell alapára:	7 915 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	9 995 000 Ft

* DS5 BlueHDi 120, 120 LE

TETSZETT

- takarékos, erős dízel
- kényelmes ülések
- egyedi stílus/hangulat

NEM TETSZETT

- rugózási komfort
- tárolóhelyek hiánya
- nehezen átlátható karosszéria

am ÖSSZEGZÉS

A DS5-ös iskolapéldája annak, hogy a Citroënből még mindig nem veszett ki a kreativitás. Egyszerűen ennél jobban már nem is különbözhetne (formailag) a többi középkategóriástól, de a futómű hangolása és a hiányzó rekeszek miatt nem olyan szép a bizonyítvány.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
CITROËN HUNGÁRIA KFT. 1194 BUDAPEST, ANDRÉ CITROËN U. 1. TELEFON: 06-1-348-4848

HIRDETÉS

www.citroen.hu

MIÉRT KELL AIRBUMP® AZ AJTÓKRA?



A CITROËN a TOTAL-t választotta.

A kép illusztráció. Az új Citroën C4 Cactus (kombinált) üzemanyag-fogyasztása 3,1-4,7 l/100 km, CO_2-kibocsátása 82-107 g/km.

ÚJ CITROËN C4 CACTUS AIRBUMP® KAROSSZÉRIAVÉDELEMMEL

Az új Citroën C4 Cactus egyesíti az innovatív formatervezést a hasznos technológiai megoldásokkal. Az Airbump®, a karosszéria oldalán körbefutó, levegőkapszulákat tartalmazó, rugalmas elem megvédi autóját a mindennapok apróbb sérüléseitől. A világon egyedülálló Airbump® azonban nemcsak az autó védelméről gondoskodik, de egyedi stíluselem is, mely tovább erősíti az új Citroën C4 Cactus merész karakterét, a fényezéshez igazodó négy különböző színű változat pedig lehetővé teszi az autó tökéletes testre szabását.
Új Citroën C4 Cactus: az autó, amely a jelen kérdéseire ad választ.

CITROËN

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN ÖRMEZŐ, 1112 BUDAPEST, VIZSLA U. 1-2., TEL.: 06 1 309 0920



Jellegében nem változott sokat a külső, az arányok maradtak a régiben

Nem a méretnövekedésről, sokkal inkább a hozzáadott értékekről szól az új generációs Corsa.

Erősebb tartalom

Az utóbbi években a legtöbb kisautó modellváltásánál már annyira hozzászoktunk a komoly hossznövekedéshez, hogy tulajdonképpen a Corsa E esetében kicsit meglepő, hogy mindössze két centivel gyarapodott az autó – a Corsa C-t a D-jelzésű modell például 20 centivel szárnyalta túl (a két elődmodellel Tanácsadó és Tuning rovatainkban foglalkozunk a következő oldalakon). Persze a 4021 mm-es hossz így is a kategória egyik góliátjává teszi az újdonságot, de igazából a helykínálat tekintetében változott legkevesebbet az autó, ezúttal egészen más területekre fókuszált az Opel. Például ott van a motorpaletta: rögtön elérhető a típushoz a 90 vagy 115 lóerős, 1,0 literes, háromhengeres turbós benzinmotor. Szerintem ez az első háromhengeres a piacon, amely semmilyen kompromisszumot nem igényel, pontosabban a vezető nem látja hátrányát annak, hogy nem négyhengeres motor van az autóban. A 115 lóerős tesztpéldány nyilván dinamikus, de igazából az tetszett a legjobban, hogy ugyanolyan alacsony fordulaton terhelhető, mint egy négyhengeres szívómotor, csak itt már az alapjárat után nem sokkal jön az erő. Az sem mellékes, hogy a zajszigetelés egészen példás, a kívülről kicsit kopogós orgánumú 1,0 literes hangja alig szűrődik be az utastérbe, miközben vibráció a legkisebb mértékben sem jut el hozzánk. A 4,9 literes gyári fogyasztásnak viszont a közelébe se lehet kerülni (maximum országúton 90-nel), a tesztprogramot 6,7 literes átlaggal zártuk.



Szemlátomást igényesebb a belső, és a kezelhetőség is javult



A tengelytáv változatlan maradt, ám így is igen tágas az új Corsa

A motor mellett az új hatfokozatú váltó is remek, itt szó sincs olyan darabosságról, mint ami több nagyobb Opelre is jellemző, egy városi kisautó váltójának pont ilyennek kell lennie! Már csak ezért is jó vezetni az ötödik generációs Corsát, de a hazai útviszonyok-

i OPEL KARL

A Corsa alatt

Adam Opel cégalapító fiáról, Karlról kapta nevét az Opel új miniautója, melyet 3,68 MÉTERES HOSSZÚSÁGÁVAL ÉS 10 EZER EURÓ ALATTI INDULÓÁRÁVAL IS EGYÉRTELMŰEN A CORSA ALÁ POZICIONÁLTAK.



A nyártól elérhető Karl esetében nem beszélhetünk motorpalettáról, hiszen egyetlen erőforrással, az 1,0 literes háromhengeres 75 lóerős variánsával gördül majd le a gyártósorról.

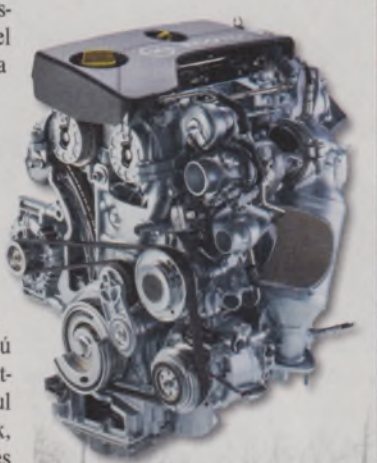
kal jól boldoguló futómű, vagy az ideális kormányrásegítés egyaránt fokozzák a vezető elégedettségét. Érdekes, hogy amíg a platform a korábbi modellből érkezik, addig a kormánymű és a futómű is teljesen új – utóbbi esetében a lengéscsillapítók, a rugók, az első segédkeret és a hátsó torziós híd egyaránt friss fejlesztésűek. Ha már a fejlesztéseknél tartunk, érdekes, hogy a felszereltség esetében hogyan lépett előre a Corsa. A számos vezetéstámogató berendezés közül mindegyik hasznos, legyen szó a táblafelismerőről, vagy az ütközésveszélyre figyelmeztető rendszerről, sőt bi-xenon fényszóró, fűthető szélvédő, vagy kormánykerékfűtés is kérhető, viszont beépített navigáció nem szerepel az extralistán. Ennek az az oka, hogy kevesen fizetik ki a felárat a drága beépített egységért, ha az IntelliLink rendszer az okostelefonunk képét „tükrözi" és ilyenformán gyakorlatilag ugyanazt tudja. Szintén fontos, hogy a korábbi nemzedék esetében sokat kritizált szellőzés/klimatizálás vezérlőpaneljét lecserélték, s bár elhelyezése nem tökéletes (túlságosan lent van), a kezelhetősége immáron teljesen logikus és magától értetődő. Amellett sem mehetünk el szó nélkül, hogy a kidolgozási minőség sokat javult, a Corsa műszerfala pedig az egyik legigényesebb a szegmensben. Ráadásul a korábbi modellel ellentétben itt nem spórolták el a vízhőfokmérőt.

Mérlegen a helykínálat és a vételár

Az új Corsa igazi előnye azonban a tágasság: az elődhöz hasonlóan négy átlagos termetű felnőttnek elegendő a helykínálat, ráadásul az új, vízszintes tagolású középkonzol szélesebbnek mutatja a belsőt. Bár az ülőlapok hátul lehetnének kicsit hosszabbak, alapvetően kényelmes a Corsa, és hosszabb utakra is megfelelő lehet. A csomagtartó esetében már árnyaltabb a kép: az állítható padlószint vagy a bővítés utáni sík rakfelület jó pontokat hoz, de a 285 literes érték nem kiemelkedő, az új Hyundai i20-as és Skoda Fabia 326 illetve 330 literes befogadókapacitása alaposan túlszárnyalja az Opelét.

Jobb, ha beletörődünk, hogy azoknak az időknek vége, amikor hárommillió forintért tisztességes kisautót lehetett venni (nem alapmotor és nem fapados felszereltség). Az új Corsa esetében meglehetősen öntudatos az árképzés, amit mutat, hogy a légkondicionáló nélküli háromajtós alapmodell 70 lóerővel 3,4 milliót kóstál, míg a tesztelt 115 lóerős kivitelért legkevesebb 4,63 millió forintot kell a kereskedésben hagyni. Bármennyire is kellemes azonban az új motor, nem mernék rá mérget venni, hogy itthon sok Corsa orrában ez fog dolgozni: azonos felszereltség esetén több mint 400 ezer forinttal kerül többe a 100 lóerős, 1,4-es (négyhengeres) turbómotornál.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Mindössze 15,5 kg a motorblokk tömege

ELŐDMODELLEK

Dióhéjban



Míg a VW már 1975-ben bemutatta első, modern értelemben vett kisautóját a Polo képében, a Ford pedig 1976-ban lerántotta a leplet a Fiestáról, az **OPEL MÉG SOKÁIG, EGÉSZEN 1982-IG VÁRT AZ ELSŐ GENERÁCIÓS CORSA PREMIERJÉVEL.** Az 1993-ig gyártásban lévő Corsa A 3,62 méteres hosszúságával és 735 kg-os tömegével szinte a mai minik között is kicsinek számít, de a gömbölyded vonásokkal rendelkező, illetve Ecotec motorokat is felvonultató Corsa B (1993-2000) is csak 3,72 méteres hosszúsággal rendelkezik. Ahogyan a második nemzedék erősen különbözött az elsőtől, úgy a 3,81 méteres Corsa C is gyakorlatilag teljesen új fejlesztés eredménye volt. A 2000-ben bemutatott modell bár igen sikeres volt, 2006-ban már átadta helyét a Corsa D-nek. Utóbbi nemcsak közel 20 centivel nőtte túl elődjét, hanem a motorerő tekintetében is új szintre lépett, a 2007-ben debütált OPC (192 LE) premierjével. Az Opel az új generáció őszi világpremierjéig világszerte összesen 12,4 millió Corsát értékesített.



A mozgatható padló remek, de a kapacitás csak átlagos

OPEL CORSA	1.0 Turbo 115
Összlökettérfogat:	999 cm^3
Hengerek/szelepek:	S3/12 turbó
Max. teljesítmény:	85 kW (115 LE) 5000-6000/perc
Max. forgatónyomaték:	170 Nm 1800-4500/perc
Hossz./szél./mag.:	4021/1746/1481 mm
Tengelytáv:	2510 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1472/1464 mm
Fordulókör:	11,0 m
Saját tömeg/teherbírás:	1199/466 kg
Csomagtér:	285/1120 l
Üzemanyagtank:	45 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,3 s
Max. sebesség:	195 km/h
Város/országút/vegyes:	6,0/4,3/4,9 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,7 l/100km
CO_2-kibocsátás:	115 g/km
A modell alapára:	3 400 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	4 463 000 Ft

* Corsa 1.2 háromajtós (70 LE)

TETSZETT

- motorkarakterisztika
- „pontos" sebességváltó
- futómű/kormányzás

NEM TETSZETT

- vártnál magasabb fogyasztás
- vaskos A-oszlop
- húzós alapár

am ÖSSZEGZÉS

Ha a vevők jól fogadják a vételárat, a Corsa akár a kiskategória éllovasa is lehet – a vezethetőség és a tágasság miatt nagyon jók az esélyei. A 4 méter feletti hossz miatt azonban nagyobb csomagtartó lenne elvárható.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
GENERAL MOTORS CENTRAL & EASTERN EUROPE,
2040 BUDAÖRS, SZABADSÁG ÚT 117.
TELEFON: 06-23-446-100.



25 ezer forintos felárért sportfutómű is szerepel az extralistán

Győztes típus!

Minden évben az Essen Motor Show-n mutatják be a Hella Show & Shine autós szépségverseny győztesét. Legutóbb ez a Corsa vitte el a pálmát.



A nappali fényként is funkcionáló ködlámpák fészke ugyancsak dollártapétás

Egész évben folynak a Hella Show & Shine autós szépségverseny csörtéi, és csak a legjobbak jutnak el a verseny standjára, az Essen Tuning Show-n. Ott hirdetik meg a győztest is, ami most Christian Theegarten Opel Corsa OPC autója lett. Számunkra azért érdekes a verseny, mert az épített autók szépen mutatják, hogy merre tart most a tuningdivat, mik a legújabb trendek. Ráadásul mindez az Európában irányadó németeknél történik, ők pedig a legnagyobb hatással vannak a magyar tuningvilágra is.

A „D-generációs" Corsa OPC jellegzetes, kék színe már eleve feltűnő. A kocsit nézve nyugtázhatjuk, hogy valóban elmúlt a műanyag idomok kora, a német srác semmit nem aggatott utólag rá. A kasztnin minimális a lakatolás, annál többet dolgoztak viszont a kárpitosok. Hogyan? Igen, a kárpitosok. Mert amellett, hogy a tanknyílást letisztították, a kocsit áttolták bőrözésre. De nem belül kezdték, hanem kívül. Fekete valódi bőrrel vonták be a diffúzort, az új tanknyílásfedelet, a visszapillantókat, a gépházfedelet és a tetőlemezt. Az ablaktörlőket karbonszövettel nemesítették. Minden műanyag alkatrészt magas fényű feketére fújtak.

A többi bőrözés bemutatásával már befelé haladunk az autón, ugyanis bármit felnyitunk, újra bőr és bőr fogad. Még a csomagtérajtó teleszkópjain is, ahogy bőr hang-



Őrület a köbön! Még az ülés elé dobott elsősegélydoboz is bőrözött, ahogy persze a lábszőnyegek is...

LARTE DESIGN RANGE ROVER SPORT



Új arccal

A Larte Design tervezői alaposan átszabták a Range Rover Sport megjelenését. Új hűtőmaszkot, lökhárítókat (LED nappali fényekkel), látványos diffúzort és hátsó ajtószárnyat szereltek fel. A tetőt, valamint a rácsokat, a beömlőnyílások környékét és a tükröket feketére fújták a fehér demoautón. Az egész kreációnak a Winner (győztes) becenevet adták. Érdekesség,



hogy a diffúzor közepére, alulra is beszereltek plusz féklámpát. A kocsi képességein kevésbé változtattak, csupán 2x2-es véggel morcosított Remus sportkipufogót csavaroztak alá.

szigetelés került a motorháztető belsejére is. Természetesen az erőforrás is hangulatos darab, a műanyag burkolatot valódi dollárbankókkal vonták be és lakkozták le – pénzfurnér, így máris jobban érzi magát az 1,6 literes turbómotor. A tisztább lélegzésért kapott egy Dbilas Flowmaster szívóoldalt sportszűrővel – az egészet lakkfeketére fényezve, akárcsak a tágulási tartályt. A nagyobb teljesítményről szól az EDS töltőlevegő-hűtő, de szét is döntötték a motort, hogy kovácsolt hajtókarokat szereljenek bele. A kipufogórendszer is teljesen új.

Bőrbe és dollárba csomagolt részletek

A többi változás inkább a szemnek szól. A gumitömlőket fehér szilikoncsövekre cserélték, fehér a motorblokk, míg a vezérműfedél és a relédoboz fedele karbonszálas anyagból készült. Minden bilincs aranyozott, akárcsak az akkusaruk. Gépészeti változás még a H&R állítható magasságú sportfutóműszett beépítése. Itt is alkottak: a 3 cm-es nyomtávszélesítőkkel felrakott 18 colos felnik belső pereme dollártapétás, a féktárcsák közepe és a lemez porvédő fehérre lakkozott.

Az utastér is tobzódik a bőrben. Mindent újrakárpitoztak sötétszürke bőrrel, fehér cérnát használtak a steppeléshez és varráshoz. A műszerfaltömböt felül bőrözték, a műanyagokat fényes feketére fújták. A kárpitosmunkán felül hifit is beépítettek, a fejegység Zenec 5011D típusú multimédia-lejátszó, a csatolt erősítő Kenwood. A mélynyomó a csomagtartóban dolgozik, természetesen aranyozott kosárral és dollárdíszítéssel – vajon miért nem euró?

DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Rögtön feltűnik az egyedi kárpitozás és a feketére fújt műanyag



Mélynyomó, erősítő és egy 9 colos monitor. Dollárból ide is jutott



Germán recept: az ötküllős, sötét tónusú felnik jól mutatnak az autón

RÖVIDEN

Gyors telepítés



A KW sportfutóműve könnyű telepítést ígér a BMW X4-esnél. A sportos terepkupéhoz a DDC (Dynamischer Dämpfer Control) jelű, plug&play rendszert kínálják, amely együttműködik a kocsi gyári rendszereivel. Az alapja egy Variante 2-es sportfutómű-készlet, amelynek magassága és a tolócsillapítás mértéke is állítható. Az ültetés mértéke az első tengelyen 30-50, a hátsónál 40-70 mm közötti. Az adaptív rendszer **A GYÁRI FUTÓMŰHÖZ HASONLÓAN KÖVETI A VEZÉRLŐELEKTRONIKA PARANCSAIT,** amely a lengéscsillapító olajmozgását befolyásolja szelepekkel, így változtatva a csillapítás mértékét az adott szituációnak megfelelően.



Bekötéskor a gyári csatlakozókhoz átalakítás nélkül kapcsolható a sportfutómű elektronikája.

PROMÓCIÓ

Autó, Motor és Tuning Show 2015

Rengeteg élmény, egy belépővel! Március 20-22.

Március 20-22-én, a **Hungexpón** immáron tizedik alkalommal kerül sor hazánk legnagyobb autós-motoros szezonnyitójára!
A hatalmas jubileumi show számos autós-motoros rendezvényt foglal magában, melyek egyazon belépőjeggyel látogathatók: *Carstyling.hu Tuning Show • Budapest Motorfesztivál • Gymkhana Országos Bajnokság • Épített Motorok és Autók Találkozója • Autóimportőrök kiállítása • Magyarok a járműgyártásban kiállítás • Hungarian Stunt Riding Championship.*
A rendezvény látogatói közt egy gyönyörű átépített Volkswagen Sciroccót sorsolunk ki a helyszínen!
92 000 m² kiállítási területen több mint 2 000 jármű lesz megtekinthető, mellettük folyamatos programok és felejthetetlen show garantálnak kivételes szórakozást a család minden tagja számára!



NYERJ EGY AUTÓT A BELÉPŐDDEL!

www.amts.hu

Elfárad, ha sokat áll

Az autóknak az a legjobb, ha használják őket, így rendszeres karbantartás mellett üzemkészek maradnak. Most nézzünk egy élő példát hosszú ideig nem használt, álló autó felébresztésére.



Trélerrel érkezett a kocsi a műhelybe. Másfél év állás után helyben nem sikerült az újraindítás



Fázisváltásos módszerrel is „sokkolták" az üzemanyag-szivattyút



Tisztítva visszamehetne, de csak roncsolással lehet szétszedni



10 éves gyári akku. Hetente töltve még húzta volna egy darabig

Másfél éve mozdulatlan, 10 éves, de extrémen alacsony futásteljesítményű autó (4800 km!) akadt a horgomra. Az Opel Corsa C előző gazdája, bár nem volt autós vénájú, szeretett vigyázni a dolgaira. Kocsiját garázsban tartotta, esőben nem használta, télre pedig eltette: lekötött akkumulátorral, keményre fújt gumikkal, ahogy a gépkönyvben megírták.

A kocsi átadása előtt a tulaj feltöltötte a 10 éves gyári akkumulátort, ami lassan, de végül felvette a töltést – két napig lógott a csepptöltőn. Gondoltam, első indítás előtt nem árt átforgatni egy kicsit, hogy felkapja az olajat, sőt felülről is rátölteni valamennyit. Erre nem volt időm, az előző tulajdonos megpróbálta beindítani, de a kocsi nem kelt életre. Az indító pörgette a főtengelyt és kész, a gyújtáskulcs elfordítására elmaradt a benzinpumpa halk zúgása. Szakértő ismerőseim említették, hogy bizony ez, a mai biotartalmú benzineknél előfordul: megragad a pumpa, eltömődnek a fúvókák és a szűrők.

Problémák a tápcsatorna két végén

Így elkerülendő a szinte új autón a barkácsolást, hívtam egy trélert és elvittettem a kocsit a szervizbe, üzemképtelenül megvásárolva azt. Rögtön ért az öröm, az ismerős szerelők ámultak az autó kifogástalan állapotán, javarészt még a gyári konzerváló viasz is ott volt az alsó részeken. A hibakeresés a hátsó ülést felhajtva az üzemanyagpumpánál kezdődött. Lemérték, kap-e áramot: kapott. Ekkor a klasszikus fázisfordítási trükkel próbálkoztak, a pumpa motorja egy icipicit moccant, így ki kellett szerelni. Már a tankot megbontva érezni lehetett a benzin fura szagát, majd a pumpa fehér műanyag házán is látszottak a sárgás lerakódások. Mivel a pumpa nem szedhető szét roncsolás nélkül, újat kellett rendelni – Bosch került bele. Mielőtt azonban beszerelték az újat, volt még tennivaló. Lefejteni a tankban lévő benzint, kicserélni az üzemanyagszűrőt, lecserélni a tankon belüli gumi benzincsövet, amit megevett a benzin – szinte szétmállott. Majd beköltözött az új pumpa, jött 10 liter friss benzin, de még ekkor sem indult, mert lemerült az öreg akku...

Rendeltünk újat, addig volt idő lecserélni az olajat, amit ugyan a futásteljesítmény nem, de a kor már indokolt – mézszerűen tiszta olajat engedtünk le. Így minden összeállt az első indításhoz: gyújtáskulcs elfordul, és a motor vidáman feléledt. Még átnéztük az összes fékcsövet, szilentet, vízcsövet, szóval az összes gumialkatrészt, de más cserélnivalót nem találtunk. Minthogy előtte másfél évvel vizsgázott a kocsi, és a szervizkönyv tanúsága szerint amit kellett, elvégeztek rajta, máshoz nem is nyúltunk. Az első kilométereket követően egyszer-egyszer bizonytalankodott az alapjárat, de ez is elmúlt, amint a friss, adalékolt benzin kimosta az üzemanyagrendszert.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Új akkumulátor látott munkához, mindjárt életre keltve a Corsát



A szűrőhöz hasonlóan kicserélték a tankon belüli benzincsövet is

Legyen tiszta és egészséges!

A garázsban nem lett koszos az autó, de finom por lepte kívül-belül, ami szépen beült a kapcsolók, kárpitillesztések hézagaiba. Továbbá a gumikéderek, az érintkező felületek kifehéredtek, mint az öregedő tejcsoki. Elvittem hát az autót egy alapos gőzös takarításra. Patika kívül-belül, majd jöhetett a karosszéria ápolása waxszal, műanyag és gumi alkatrészek ápolása. Úgy látszik, ez utóbbi elkél az álló autónak is, mert a kéderekről nem lehetett már eltüntetni a fehéres felületeket, amit a páralecsapódás generált.





Öreg abroncsok cseréje



A Quatrac Lite az M+S és a „hópihe" jelölést is magán viseli



10 év után most először vették le a felnikről a gumikat

A 10 éves autón természetesen a gumiabroncsok is az eredetiek voltak. Ennek megfelelően az anyaguk már megkeményedett, hiába volt tökéletes a futófelület. Úgy döntöttem, jöjjön a csere, mert nem szívesen csúsznék meg egy esős napon az öreg gumi miatt – bár száraz útviszonyok között, rohangálásra el lehetne használni. Minthogy decembert írtunk, éppen a téli gumi lett volna az aktuális, azonban alternatív megoldásként eszembe jutottak a négy évszakos köpenyek. A Vredestein mutatott be új modellt Quatrac néven, és statisztikákat, valamint használati ajánlást is adtak hozzá. Főképp kis- és kompakt autókhoz való, jellegzetes téli városi környezetre fejlesztették, úgynevezett fekete aszfalt üzemmódra, tehát nagyobbrészt takarított utakra, de havon jobban teljesít, mint egy nyári gumi, és nem zavarja a hideg, nem válik rideggé: legalábbis ezt ígérik. Most jöhet a bizonyítás, Quatrac Lite abroncsokat szereltettem ugyanis az előregedett nyári gumik helyére. A gyártó szerint megéri, ha nem autózunk többet évi 15 000 km-nél. Minthogy ez a Corsa a második családi autó, nem számítok még ennyire se. Azóta esett hó, volt latyak, meg fagyos hajnal, de korrektül teljesítettek az abroncsok. Alapvetően nem lepett meg, mert már korábban is használtam kisautón (1 tonna alatti önsúly, fronthajtás) márkás négy évszakos abroncsokat, és jól teljesítettek. Ugyanakkor egyszer szereltettem nagyobb, középkategóriás autóra is olcsó (de nem a legolcsóbb) négy évszakos gumit, de gyorsan megszabadultam tőlük, mert elég gyenge teljesítményt nyújtottak. Ezt csak azért meséltem el, hogy jelezzem, nem vagyok elfogult egyik irányban sem, csak szeretem az ésszerű megoldásokat. Kíváncsi vagyok, mennyit bír az új gumi, mérem a kopását és figyelem a teljesítményét, próbálgatom a határait.



Az eredeti gumik DOT-számából kiderül a gyártási idő: 2003. december. Nem a futófelületi kopás volt a csere indoka

RÖVIDEN

Stafétabot



Matt Levatich váltja május 1-jétől Keith Wandellt a Harley-Davidson vezérigazgatói posztján. Wandell a gyártó igen nehéz időszakában, 2009-ben vette át a cég irányítását, és az utóbbi években sikerült növekedési pályára állítani a márkát. **LEVATICH A TERVEK SZERINT TOVÁBB FOLYTATJA AZ ELŐDJE ÁLTAL KITŰZÖTT IRÁNYVONALAT** (pl. új szegmensek felé nyitás).

Új felvonás

A tavaly csődbe ment Horexnél hamarosan újraindul a gyártás, ugyanis a márkát felvásárolta a 3C-Carbon



Composites Company. A 3C anyagi és technológiai háttere (repülőgépekhez és orvosi eszközökhöz gyártanak különböző alkatrészeket) miatt ezúttal **SZÉP JÖVŐ ELŐTT ÁLL A HATHENGERES MOTOROKAT KÉSZÍTŐ MANUFAKTÚRA.**

Tisztánlátó

RainPal néven egy egészen különleges, **SISAKRA SZERELHETŐ PLEXITÖRLŐ BERENDEZÉS MUTATKOZOTT BE.** A szerkezet egy törlőlapátból, egy villanymotorból és egy akkumulátorból áll. A törlési sebességet a markolaton lévő, vezeték nélküli vezérlőegységgel lehet szabályozni.



Évfordulós VMax



A jubileumi VMax-ot is 200 lóerős, V4-es blokk hajtja

Harminc évvel ezelőtt ünnepelte premierjét az első Yamaha VMax, melyet a márka egyik legendás, korszakalkotó modelljének tekinthetünk. A jeles évfordulóról természetesen megemlékezett a gyár, méghozzá az aktuális VMax új, Carbon változatával. A modell sárvédői, oldalfedelei és tanktakaró paneljei is szénszálas műanyagból készültek, a kipufogót pedig Akrapovicra cserélték. A Yamaha a Carbon piacra dobása mellett elárulta, hogy hamarosan a VMax is bekerül a Yard Built (egyedi készítésű Yamahák) közé. A német JvB fogja készíteni az első Yard Built VMax-ot, melyet még másik két egyedi modell követ az idei évben.

Két világ találkozása

Új modellel jelentkezett a kizárólag elektromos hajtású, retró motorkerékpárokat készítő Moto Bylot. Az olasz manufaktúra legfrissebb terméke az E-Formidable, mely stílusával a 80-as évek eleji terepmotorokat idézi, ugyanakkor technikai értelemben teljesen naprakész, amit a króm-molibdén vázzal és a számos súlycsökkentő megoldással elért 108 kg-os tömeg is jelez. Az 5,2 kWh-s lítium-polimer akkumulátorral rendelkező típus menetteljesítményeivel aligha lesz probléma a 34 lóerős villanymotor jóvoltából, és az egy töltéssel abszolválható 120-170 perces üzemidő sem rossz, tekintettel arra, hogy 130 km/órával is haladhat az E-Formidable.



12 ezer eurós áron lehet megvásárolni a Moto Bylot E-Formidablét

Védőburok



Az amerikai Bell történetének leginnovatívabb off-road sisakjának nevezi az új Moto-9 Flexet. A karbon-kompozit héjjal rendelkező modell három különböző anyagösszetételű belső rétegből épül fel – ezek mindegyike eltérő sebességű ütközésre van optimalizálva, és együttesen az elérhető legmagasabb védelmet nyújtják. A mindössze 1450 grammos fejvédő is megkapta az Emergency Release Systemet, melynek segítségével baleset esetén könnyedén levehető a sérült fejéről a sisak, minimalizálva így a nyak- vagy gerincsérülés kockázatát. A Moto-9 Flex forgalmazása áprilisban kezdődik.



Közös alkotás

A Veronai Motorkiállításon mutatkozott be a Peugeot és a Bimota együttműködéséből született Peugeot RCZ PB104-es. Az utónévben a PB a két gyártó kezdőbetűjére, az 1-es szám az első közös projektre utal, míg a 04 a kerekek számát jelenti. A modell nem meglepő módon a Bimota motorkerékpárjain látott grafikákkal és színösszeállítással igen feltűnő, de a belső sem átlagos, hiszen piros cérnával varrt ülések, illetve piros keretes műszerek és légbeömlők fokozzák a látványt. A PB104-es ugyanakkor egy igazi különlegességet is tartogat: a konstruktőrök egyszerűen elhagyták a hátsó üléssort, hogy a helyére két bukósisaktartót helyezhessenek el. A sportos Peugeot-ba 1,6-os, 300 lóerős benzinmotort építettek.


Piros betétek dobják fel a belső hangulatot

Párbeszéd

Az N-Com (Nolan) bemutatta új, univerzális sisakkommunikációs rendszerét, az M5-öst, melynek érdekessége, hogy bármilyen bukósisak hátuljára felszerelhető. Az M5-ös vezeték nélküli Bluetooth panellel vezérelhető (ötméteres körzetből), de emellett az is nagy szó, hogy a beépített gyorsulásmérőnek köszönhetően vészfékezés esetén LED-ek villannak fel a sisak hátulján. Az újdonság nagy fórja, hogy automatikus be- és kikapcsolás funkcióval rendelkezik: a rendszer abban az esetben kapcsol ki, ha 30 percig nem érzékel mozgást, ha pedig visszaszállunk a motorkerékpárra, az M5-ös magától üzembe áll és automatikusan újracsatlakozik a mobiltelefonhoz (vagy a hozzá párosított eszközökhöz).



Sötét ló

Az Indian tavasztól teszi elérhetővé ügyfelei számára a Chief Dark Horse modellt. Bár a típust hivatalosan új motorként vezeti be a márka, gyakorlatilag a Chief Classic friss változatáról van szó. A kizárólag egy üléssel elérhető Dark Horse esetében természetesen a fekete szín dominál: azok az alkatrészek, amelyek a Chief Classicon krómozottak, itt matt feketében pompáznak (villa, fényszóróház, blokk, felnik). Az újdonságot – akárcsak a többi Indiant – 1811 cm^3-es, V2-es erőforrás mozgatja.



Beárazás után



Immáron hazánkban is elérhető a Suzuki V-Strom 650-es XT-kivitele – az újdonság 2 298 000 forintos árával kereken 100 ezer forinttal kerül többe a bázismodellnél. Az XT az 1000-es V-Stromra hasonlító csőrszerű fejidomával és terepesebb külsejével (pl. fűzött felnik) könnyedén megkülönböztethető az alapkiviteltől.

Senki többet?

Az idei szezon talán legjobban várt újdonsága a Kawasaki H2-es, ami a gyártó szerint feje tetejére állítja a motoros világot! Összeszedtük, mit lehet tudni az új csodafegyverről.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

A Kawasaki a Brembótól érkező fékrendszerre bízta a nagyvadak lassítását. A dupla, 330 mm-es tárcsákat radiálisan rögzített Monobloc féknyergek szorítják, oldalanként négy darab 30 mm-es dugattyúval.

Az ZX-10R fölé pozicionált szupersportoló két változatban érkezik, a H2-es az utcai kivitel, míg a H2R a könnyített, minden „felesleges" súlytól megszabadított pályaverzió – utóbbi Bridgestone Racing Battlax V01-es abroncsokkal hagyja el a gyártósort. Az újdonságok üléspozíciója kevésbé hasalós a ZX-10R-hez viszonyítva.

A fejidomon található, karbonból készült légterelők nem csak designelemek, ezek mind a nagy sebességnél elengedhetetlen stabilitást szavatolják. Az R-verzió oldalsó légterelőinek végén úgynevezett wingletek vannak, amiket manapság a repülőgépek szárnyvégein láthatunk.

Mindkét változatban vadonatúj fejlesztésű, 998 cm^3-es, soros négyhengeres blokk kapott helyet, aminek a különlegessége, hogy kompresszor juttat extra mennyiségű levegőt az égésterekbe. A feltöltő 12 lapátos turbinája a maximális, 14 ezres főtengelyfordulatnál percenként 130 ezerszer fordul a tengelye körül. A blokk 5,0 literes olajtöltettel rendelkezik, ami körülbelül 35%-kal több, mint egy hagyományos, 1000-es négyhengeres erőforrásé.



A H2-es 210 lóerős csúcsteljesítménye (ram airrel) és 133 Nm-es nyomatéka is döbbenetes érték a mai sorozatgyártású motorkerékpárok között, de a H2R 326 lóerőjétől és 165 Nm-es nyomatékától mindenkinek leesik az álla. Utóbbi a kereskedelmi forgalomban elérhető legizmosabb kétkerekű!



A H2-es és a H2R az első Kawasakik, melyek egykarú lengővillával érkeznek. Ennek előnye, hogy a kipufogódobot a másik oldalon közelebb tudták hozni a motor középvonalához, ami még stabilabbá teszi a gépet kanyarodáskor.



A térhálós vázra épülő újdonságok a Kayaba AOS első villáját kapták. Bár AOS teleszkópot (belsejében az olaj és a levegő teljesen el van különítve) a zöldek krosszgépeiről már ismerjük, a Kawasaki az első gyártó, amely utcai sportgépnél ilyen első felfüggesztést alkalmaz.

Az újdonságok még a legnagyobb jóindulattal sem nevezhetők pillesúlyúnak, hiszen a H2-es 238, míg a H2R 216 kg-ot nyom a mérlegen. Utóbbi 20 kg-mal vaskosabb a legtöbb 1000-es sportmotorhoz képest.

Komoly elektronikai csomaggal büszkélkedhet a modellpáros, hiszen blokkolásgátló, rajtautomatika, kipörgésgátló és gyorsváltó is sokat könnyít a vezető dolgán. Külön érdekesség, hogy az Öhlins kormány-lengéscsillapító a hátsó kerékhez épített szenzortól érkező adatokat is felhasználja.



Kissé furcsa, de a műszerfalon itt is megtaláljuk a takarékos vezetési stílust díjazó Economical Riding Indicatort. Szintén a hatékonyságot szolgálják a LED-es lámpatestek (H2), az egyedüli halogénizzót a rendszámtábla-világításnál találjuk.



2015-ÖS ÚJDONSÁGOK

VERSYS 650 ÉS 1000

Designváltás után

Igencsak megosztó volt eddig a 650-es és 1000-es változatban elérhető Versys túramotor, ám a modellfrissítéssel sokkal konszolidáltabb lett a külső. A formai változás természetesen nem minden, a 65 lóerős 650-es erőforrás nyomatékosabb lett az alsó fordulatszám-tartományban, a blokk új gumiágyazása révén pedig még kevesebb vibráció jut a vezető kezéhez. Az elődmodellhez képest a lábtartók 15 mm-rel lejjebb és 20 mm-rel előrébb kerültek, ami a nagyobb szélvédővel együtt (szerszám nélkül állítható) fokozott komfortot ígér. Az 1000-es verzió is magasabb plexivel és átdolgozott külsővel érkezik, de itt a csúszókuplung megjelenése és a puhább első futómű is említésre méltó. A 650-es 2,27, míg az 1000-es 3,79 millió forinttól vihető haza.





VULCAN S

Cruiserpalánta

Tavasszal érkezik hazánkba a Kawa új „bébicruisere", mely 1 990 000 forintos árával (ABS-szel 2 190 000 Ft) komoly érdeklődésre tarthat számot. A modell már csak azért is érdekes, mert cruiser létére meglehetősen modern vonásokkal vértezték fel, blokkja pedig nem V2-es, hanem a márka jól bevált 650-es, soros kéthengerese. A kezességet nem csak a könnyen uralható teljesítmény, hanem a 220 kg-os tömeg és a mindössze 160 mm széles hátsó abroncs is fokozza. A modell egyébként kisebb termetűeknek kifejezetten ideális lehet, hiszen amellett, hogy az ülésmagasság 705 mm, a lábtartók három fokozatban állíthatók.

Z300

Nagy arccal



Mivel a Kawasaki már évek óta kínálja a 300-as Ninja sportmotort, teljesen érthető, hogy lehúz róla még egy bőrt és eltérő csomagolásban dobja piacra a technikát. Annak ellenére, hogy itt is a 298 cm^3-es, 39 lóerős, sorkettes aggregát teljesít szolgálatot, a Z800-aséra és Z1000-esére hajazó csupasz külső miatt elsőre nem gondolnánk, hogy ilyen kis lökettérfogatú gépről van szó. A modell alapára 1,45 millió forint, míg a blokkolásgátló felára 80 ezer forint.

RÖVIDEN

Egyedülálló

Litvániában úgy hullottak az ERC nagymenői, mint a legyek, a változatos körülményekhez (hó, jég, olvadás, murva, köd) egyedül Craig Breennek (Peugeot 208 T16, képünkön) sikerült alkalmazkodnia. Mivel az első nap végére ellenfél nélkül maradt, másnap a szakadó hóesésben kockázatvállalás nélkül futhatott célba: **ÍR PILÓTA UTOLJÁRA A 60-AS ÉVEKBEN NYERT HAVAS FUTAMOT,** Breen és a Peugeot pedig legutóbb a 208 T16-os bemutatkozó versenyén, a tavalyi Akropolisz Ralin aratott



győzelmet. Mögötte az ERC2 kategóriagyőztes észt Slim Plangi (Mitsubishi Lancer EVO X) és a hazai pályán versenyző Dominykas Butvilas (Subaru Impreza STi) végzett, de még az ERC3 osztály első helyezettje, Emil Bergkvist is **HATODIKKÉNT ZÁRT AZ ABSZOLÚTBAN EGY OPEL ADAM R2-ESSEL.** A magyarok közül Botka Dávid (Mitsubishi Lancer EVO IX) az abszolút 14. és az ERC2 kategória 6., Hideg Krisztián (Mitsubishi Lancer EVO IX) az összetett 15. és az ERC2 7., míg Klausz Kristóf (Renault Clio R3) az abszolút 25. és az ERC3 9. helyén ért célba.

Menni vagy maradni?

WTCC



Ez volt a nagy kérdés Michelisz Norbert számára, melyre a sorozat idei első kollektív tesztjén adta meg a választ: visszautasította a gyári Honda csapat ajánlatát a 80 millió forint körüli fizetéssel, és továbbra is a Zengő Motorsport versenyzőjeként folytatja! A jól megszokott környezetben az előrelépést mindenekelőtt az jelentheti, hogy a gyáriakkal ápolt szorosabb kapcsolat révén gyorsabban hozzájutnak a fejlesztésekhez, és idén először hat teszten is részt vesznek – persze a legkeményebb kihívás végeredményben a Hondára vár, hogy közelebb kerüljön a Citroënhez. A 2015-ös szezonra nevezett 20 pilóta közül nyolcan kezdték meg a felkészülést Barcelonában: Sébastien Loeb a Citroën, Mehdi Bennani a Sébastien Loeb Racing-Citroën, Gabriele Tarquini és Tiago Monteiro a Honda, Hugo Valente és John Filippi a Campos Racing-RML Chevrolet, Stefano D'Aste a Münnich Motorsport-RML Chevrolet, Norbi pedig a Zengő Motorsport-Honda színeiben. A teszt legjobb köridejét Loeb érte el Bennani és Tarquini előtt – sajnos úgy tűnik, hogy a Honda hátránya továbbra is 1 másodperc körüli. Közben a Lada (Rob Huff, James Thompson, Mikhail Kozolowsky) Magny-Cours-ban próbálgatta a vadonatúj Vesta WTCC-t, ahogy néhány másik csapat is alternatív helyszínt választott a tesztelésre, míg páran arra várnak, hogy elkészüljön az új autójuk. Mielőtt a technika Frankfurtból útnak indul az argentínai szezonnyitóra, egy olaszországi kollektív teszt ad további felkészülési lehetőséget.

i TESZTEREDMÉNYEK

A legjobb köridők

1.	**Loeb** (Citroën C-Elysée WTCC)	1'49,972"
2.	**Bennani** (Citroën C-Elysée WTCC)	1'50,847"
3.	**Tarquini** (Honda Civic WTCC)	1'51,063"
4.	**Valente** (Chevrolet RML Cruze TC1)	1'51,216"
5.	**Monteiro** (Honda Civic WTCC)	1'51,319"
6.	**Filippi** (Chevrolet RML Cruze TC1)	1'51,723"
7.	**Michelisz** (Honda Civic WTCC)	1'52,045"
8.	**Stefano D'Aste** (Chevrolet RML Cruze TC1)	-

A Lada franciaországban kezdte a Vesta tesztprogramját



FORMULA-1



Bajban a Marussia

Egy ideig úgy tűnt, a Marussia meglepetésre feltámadhat a hamvaiból: a tavaly ősszel bajba került csapat mellé kirendelt csődbiztos váratlanul elhalasztotta a tervezett árverést, mert a láthatáron „komoly" vevő jelent meg. A szezonnak azonban időhiány miatt csak a tavalyi, még a régi orrszabályok szerint épült autójukkal tudnának nekivágni, amit az FIA korábban engedélyezett is volna számukra – csakhogy a nagyobb csapatokból (is) álló Stratégiai Munkacsoport február eleji ülésén ellene szavazott. Noha a Force India azt állította, a vevők szándékait nem találták elég komolynak, Ecclestone szerint a magyarázat sokkal prózaibb, nevezetesen, ha a Marussia nem tér vissza, akkor a nekik járó 34 millió fontnyi pénzdíjat a többi istálló között osztják szét. A Marussia – illetve jogutódja, a Manor – a fennakadás ellenére nem tett le róla, hogy megpróbálja újraindítani F-1-es programját.

FORMULA-1



Mi lesz a Force Indiával?

Valójában nem meglepő, hogy a Force India a Marussia ellen szavazott, hiszen a hírek szerint ők maguk is súlyos anyagi gondokkal küszködnek. Bár az összes csapat közül elsőként leplezték le idei autójuk festését, az első, Jerezben zajlott tesztsorozatot kihagyták, és később bejelentették, hogy a második, barcelonai tesztcikluson is a tavalyi modelljükkel vesznek részt. A Force India újra meg újra kétségbeesetten cáfolta azt a rémhírt, hogy a szezonnyitón is veszélyben forog az indulása, mert tartozik a beszállítóinak, ezért egyes alkatrészeket meg sem kapott. Bob Fernley, a csapat helyettes főnöke elismerte, hogy a 2015-ös VJM08-as tesztelésére kevés lehetőségük marad, de azt állította, Melbourneben biztosan rajthoz állnak majd.

MOTOKROSSZ



Desalle (25) már negyedszer nyert a Valence-i felkészülési versenyen, míg a csapattárs Strijbos (22) Angliában győzött a Suzukival

Suzuki-sikerek

Nagyszerűen sikerült a gyári Suzuki csapat „éles" felkészülése a motokrossz-vb rajtja előtt. Az angliai Hawkstone Parkban, ahol 17. alkalommal rendezték meg a nemzetközi versenyt, a belga Kevin Strijbos 2007 után diadalmaskodott ismét. A kétszeres vb-ezüstérmes mindhárom futamban nyert, míg a Suzuki triplázott az angliai homoktengerben. A szintén gyári suzukis Clement Desalle a második, míg a gyári támogatott Suzuki Europe csapat holland tagja, Glenn Coldenhoff a 3. helyen zárt az összetettben. A 14. Valence-i nemzetközi versenyen viszont Desalle volt hibátlan, mindkét futamban diadalmaskodott. A háromszoros vb-második 2011, 2012 és 2013 után a negyedik sikerét aratta a francia viadalon. Valence-ban ott volt Strijbos is, aki egy-egy 2. és 5. hellyel az összesítés 4. poziciójában végzett.

AMA SX



Hármas csata

A legutóbbi két fordulóban Ryan Dungey és Trey Canard (képünkön) egyaránt 45-45, míg Ken Roczen 44 pontot kasszírozott. A 6. fordulóban Canard győzött azt követően, hogy megnyerte a Roczen elleni párbajt. Canardnak ez volt az idei 2. sikere. A bronzérmes Dungey a 6. helyről jött fel. A 7. fordulóban aztán Dungey is az idei 2. győzelmét könyvelte el, méghozzá rajt-cél győzelemmel. Roczen ismét a 2. helyen végzett, míg Canard a 3. poziciói zárkózott fel. 2002 után fordult elő ismét, hogy az első 7 fordulóban mindig érmes legyen a Honda, a KTM pedig az első 7 fordulóban még sosem szerzett ennyi pontot a szuperkrosszban, mint idén.

i AMA SX (17/7. FORDULÓ)

1. Dungey (KTM) 152 pont, **2. Roczen** (Suzuki) 140 pont, **3. Canard** (Honda) 129 pont, **4. Tomac** (Honda) 114 pont, **5. Anderson** (Husqvarna) 100 pont, **6. Seely** (Honda) 93 pont, **7. Baggett** (Suzuki) 86 pont, **8. Reed** (Kawasaki) 85 pont, **9. Short** (KTM) 82 pont, **10. Barcia** (Yamaha) 71 pont.

Máris odacsaptak!



Váááá! Marquez az első motoros, aki 1'59" alatt ért körbe a sepangi pályán

A királykategória címvédője pazar rekordot jegyzett Sepangban, de a „kicsik" valenciai tesztjén is akadt szenzáció.

A Moto2-ben és a Moto3-ban az idei első kollektív tesztet Valenciában tartották, s mindkét kategóriában francia motoros volt a leggyorsabb. A Moto2-ben Johann Zarco új pályacsúcsot motorozott (1'34,754"), úgy, hogy az idei szezonra csapatot és motort váltott. Immár az Ajo Motorsport gárdájának tagja, a Caterham Suter helyett pedig Kalexszel próbál maradandót alkotni. A címvédő Esteve Rabat háromszor bukott és a 3. helyen végzett, míg a tavalyi Moto3-as világbajnok Alex Marquez csak a 26. helyen zárt.

A Moto3-ban viszont egy újonc, a francia Fabio Quartararo volt a leggyorsabb, mégpedig ugyanannak a gyári Honda csapatnak a színeiben, amelyben tavaly Marquez világbajnok lett. Quartararo az elmúlt két évben spanyol bajnok volt a Moto3-ban, az ő vb-debütálása miatt pedig szabályt is módosítottak a kategóriában. Immár nem szükséges betölteni a 16. életévet ahhoz, hogy valaki bemutatkozhas-



Új csapat és új motor? Nem gond, Zarco máris rekordot futott

i BMW-FLOTTA

Erődemonstráció

ÚJABB BMW M TÍPUSOKKAL BŐVÜL A GYORSASÁGI MOTOROS GP HIVATALOS AUTÓPARKJA: biztonsági autóként a 431 lóerős M4 Coupé, míg orvosi beavatkozóautóként az 575 lovas X5 M debütál az új szezonban.



A tini Quartararo eddig méltón „helyettesítette" a Moto2-be távozott Alex Marquezt



son a vb-n. Az esélyesnek számító spanyol Efren Vazquez is középpontba került, hiszen lábfejtörést szenvedett. Egyébként a háromnapos teszten két napon át nagyon rossz idő volt, így a versenyzők nem tudtak zökkenőmentes munkát végezni.

Előnyben a Honda, felemás a Yamaha

A Honda és Marc Marquez a tavaly novemberi valenciai tesztek után az idei első tréningen is dominált Sepangban. Marquez és Daniel Pedrosa is egy kevésbé agresszív blokkot akart, kívánságukat pedig teljesítette a Honda. Az aranyszárnyasok 10 darab RC213V-t vittek Sepangba, ahol 3-féle verziót próbálhattak ki a versenyzők. A 2014-es RC213V mellett ott volt a Valenciában már tesztelt 2015-ös prototípus, valamint annak módosított verziója is. A legújabb fejlesztés pedig azonnal bevált, hiszen taroltak a gyári hondások. Marquez egy fantasztikus új pályacsúcsot motorozott: tavalyi rekordját 0,7 másodperccel javította meg, és ő lett az első motoros, aki képes volt 1 perc 59 másodperc alatti körre (1'58,867").

Önmagához képest nagyon felgyorsult a Yamaha, hiszen Valentino Rossi a valaha volt legjobb yamahás idejét érte el itt (1'59,401"). Azonban így is több mint fél másodpercet kapott Marqueztől, míg Jorge Lorenzo pedig bő 0,7 másodperccel (1'59,624") volt lassabb a vezérhondásnál. A Yamaha YZR-M1-es magas fordulatszámon még mindig nem olyan erős, mint a Honda, s továbbra sem készült el a módosított gyorsváltója. A versenyszimulációs teszteken azonban sokkal kisebb a lemaradása az M1-esnek az RC213V-hez képest. A Yamaha egyébként új vázat és új lengővillát vitt Sepangba, ahol elsősorban a féktávokon lett versenyképesebb az M1-es.

A Ducati késik, a Suzuki megbízható

Az idei első teszteken még nem láthattuk az új Desmosedici GP15-öst. A Ducati a GP14.3-as verzióval, a GP14-es utolsó fejlesztésű modelljével tesztelt. A típuson azonban rengeteg olyan alkatrészt tettek próbára, amelyeket viszontlátunk majd a GP15-ösön is. A Ducati új vázat, erősebb blokkot és új motorelektronikát is bevetett. A teszt jól sikerült, Andrea Iannone minden idők leggyorsabb ducatisa lett Sepangban (1'59,388"). Csapattársa, Andrea Dovizioso puha gumikkal nem volt ennyire ütőképes, hiszen egy másodpercet kapott Marqueztől (1'59,874"). A Ducati tavaly a Suzukival és az Apriliával együtt még Jerezben is tesztelt, ahol Dovizioso új ducatis rekordot ért el (1'38,9").



Dovizioso (04) még a tavalyi utolsó Ducati-verzióval körözött, mögötte a suzukis Espargaro igyekszik



Téli álom? Lorenzo talán szorosabb időeredményre számított...



Az Aprilia – és Melandri is – egyelőre jelentős lemaradással küzd



Iannone a GP15-ös mellett pózol, de csak később vetik be az új gépet

A tavalyi első tesztekhez képest nagyon sokat fejlődött a Suzuki. Valenciában és Jerezben is több blokk füstölt el a GSX-RR-ben, Sepangban viszont megváltozott a helyzet. A GSX-RR abszolút megbízhatóvá vált, a két gyári suzukis, Aleix Espargaro és Maverick Vinales azonban elsősorban a vázat és a futóművet dicsérte. Ez nem meglepetés, hiszen a Suzuki Kevin Schwantz óta elsősorban a futóműépítéséről híres, más területeken azonban még rengeteg tennivalója van. Teljesítményben még le van maradva, ahogyan a motorelektronika terén is, ráadásul nekik még nincs „seamless" gyorsváltójuk. E hiányosságok miatt a Suzuki még csak az open kategóriás gépekkel versenyképes. Espargaro 1,6 (2'00,486"), míg Vinales 2 másodpercet (2'00,964") kapott Marqueztől.

Egyelőre csak szenved az Aprilia a MotoGP-ben. Valencia és Jerez után Sepangban sem volt versenyképes a pneumatikus szelepvezérlésű RS-GP, amely ugyebár a superbike-vb-n szereplő RSV4-es továbbfejlesztett változata. A legjobb apriliás Alvaro Bautista 3 másodpercet kapott Marqueztől (2'01,924"), Marco Melandri pedig súlyos 4,7 másodperccel volt lassabb a címvédőnél (2'03,641"). Az Aprilia a teljesítmény, a motorelektronika és a futómű terén még az open gépekhez képest is tetemes hátrányban van.

HEGYI ANDRÁS-SZABÓ RÓBERT

Csúszáshatár



Pályafutása 26. győzelmével Ogier feljött az örökranglista harmadik helyére, holtversenyben az 1990-es és 92-es világbajnok Carlos Sainz-cal. Már csak Marcus Grönholm (30 győzelem) és Sébastien Loeb (78 győzelem) előzi meg

Rendkívül fordulatos és a legvégsőkig kiélezett küzdelmet hozott a szezon egyetlen igazi havas versenye.



Neuville a tavaly visszatérő Hyundai negyedik dobogós helyezését szerezte. A belga és a koreai márka is második az összetettben

A Hyundai nehézségei még a futam előtt kezdődtek, ugyanis spanyolországi edzése közben Dani Sordo elesett a mountain bike-kal, és két bordája is eltört. Ezért az első vonalas csapatba Hayden Paddont léptették elő, akinek a helyére a tesztpilótának szerződtetett Kevin Abbringet ültették. A franciaországi Alsace régiónak pedig a pénzügyi források előteremtésével támadt gondja, úgyhogy a sorozat szervezői bejelentették, hogy a legendás Korzika Ralival helyettesítik, mely 2008 után tér vissza a versenynaptárba, az idei 11. fordulót október 1-4. között tartják.

Svédországra visszatérve, itt 1950-ben tartották meg az első raliversenyt, akkor még a nyári időszakban, majd 15 évvel később avanzsált havas, téli derbivé. 1973-tól szerepel a rali-világbajnokság programjában, s mindössze kétszer fordult elő, hogy nem skandináv versenyző nyert itt: 2004-ben Sébastien Loeb, míg 2013-ban Sébastien Ogier győzött. Idén a gyorsaságik 1/3-a újnak számított, a versenyzők dolgát pedig a viszonylag meleg időjárás nehezítette, mivel az olvadó hófalak nem támasztották meg rendesen az autót, rosszabb esetben pedig be is forgatták az út menti mély hóba. A pályabejáráson egyébként a versenyzők szép számmal beleszaladtak a traffipaxokba. A 70 km/órás sebességhatárt Yuriy Protasov 18x, Ogier és Lorenzo Bertelli 7x, Michal Slowow 4x, Max Redina pedig 3x lépte túl, amiért a pénzbüntetésen kívül (minden 1 km/órárért 25 euró) 2 perces időbüntetést kaptak egy évre felfüggesztve.

A legvégéig háromesélyes, szoros befutó volt

A verseny a Karlstad városában kialakított, közönségszórakoztató szuperspeciálissal vette kezdetét, ahol nem kis meglepetésre a helybéli Pontus Tidemand leiskolázta a mezőnyt egy Ford Fiesta RRC-vel. Másnap viszont már helyreállt a rend, és a címvédő Ogier lendületesen bekezdett, amire Jari-Matti Latvala (mindkettő VW Polo R WRC) igyekezett válaszolni. Ebben segítette, hogy a franciának gondja akadt az ablaktörlővel, amit sikerült ugyan megjavítania, de nem rögzítette rendesen a motorháztetőt, és az felcsapódva betörte a szélvédőt, ezzel valamelyest lassítva a



Bár a 2. szakaszon 20 másodpercre a hóban ragadt, Tanak érett versenyzéssel a negyedik helyig jutott



Mindkét citroënes dobogóközelből csúszott a hófalba. Meeke-t valószínűleg kevéssé vigasztalta, hogy sikerült begyűjtenie első svédországi szakaszgyőzelmét

i VÉGEREDMÉNY (13/2.)

Svédország

1. Ogier-Ingrassia (FRA/FRA) VW Polo R WRC, 2 óra 55'30,5", **2. Neuville-Gilsoul** (BEL/BEL) Hyundai i20 WRC, +6,4", **3. Mikkelsen-Markkula** (NOR/FIN) VW Polo R WRC, +39,8", **4. Tanak-Molder** (EST/EST) Ford Fiesta RS WRC, +2'26,0", **5. Paddon-Kennard** (NZL/NZL) Hyundai i20 WRC, +3'31,5", **6. Evans-Barritt** (GBR/GBR) Ford Fiesta RS WRC, +3'53,0", **7. Meeke-Nagle** (GBR/IRL) Citroën DS3 WRC, +4'05,8", **8. Prokop-Tomanek** (CZE/CZE) Ford Fiesta RS WRC, +4'26,0", **9. Protasov-Cherepin** (UKR/UKR) Ford Fiesta RS WRC, +5'32,2", **10. Östberg-Andersson** (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +6'50,9".

SZAKASZGYŐZELMEK: **Ogier** 9, **Latvala** 3, **Neuville** 3, **Mikkelsen** 2, **Tidemand** 1, **Protasov** 1, **Meeke** 1, **Kubica** 1.



Az összetett állás

VERSENYZŐK: **1. Ogier** 53 pont, **2. Mikkelsen** és **Neuville** 30-30 pont, **4. Latvala** 19 pont, **5. Östberg** és **Evans** 14-14 pont, **7. Tanak** 12 pont, **8. Paddon** és **Meeke** 10-10 pont, **10. Sordo** 8 pont, **11. Loeb** és **Prokop** 6-6 pont, **13. Protasov** 2 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: **1. Volkswagen Motorsport** 68 pont, **2. Hyundai Shell WRT** 55 pont, **3. M-Sport Ford WRT** 32 pont, **4. Citroën Total Abu Dhabi WRT** 20 pont, **5. Volkswagen Motorsport II** 15 pont, **6. Jipocar Czech National Team Ford** 10 pont, **7. F.W.R.T. Ford** és **Hyundai Motorsport N** 1-1 pont.

Következik a Mexikó Rali, március 5-8.

címvédőt. Latvala ekkor vérszemet kapott, ám nagy igyekezetében a 9. szakasz céljától 400 méterre lecsúszott az útról és a mély hóban elásta magát, közel 8 és fél percet vesztegelt, mire a rajongók visszatolták a pályára – a finn ezután már csak tesztelés gyanánt ment végig. Pedig ismét nagy lehetőséget szalasztott el, merthogy ugyanezen a gyorson Ogier is hibázott és beleforgott a hófalba. Mintegy 40 másodpercet veszítve visszacsúszott negyediknek. Ezután Andreas Mikkelsen (VW Polo R WRC) állt az élre, Thierry Neuvillel (Hyundai i20 WRC), Mads Östberggel (Citroën DS3 WRC) és Ogierrel a nyomában. A norvég nem bírta sokáig a nyomást, és megpördülésével magára húzta ellenfeleit, de előtte még citroënes honfitársa is a hófal fogságába esett. Ugyanakkor a 18. szakaszon Neuville keményen odatette magát és hatalmasat ment, a Colin's Crest ugratón 44 méteres ugrásával rekordot döntve átvette a vezetést Mikkelsen és Ogier előtt. A három gyorsaságiból álló utolsó nap azonban rosszul kezdődött a belgának, hátráltatta ugyanis, hogy az átbeszélő bemondta az unalmast, így nem hallotta a navigátor Nicolas Gilsoul, utasításait. Végül a legutolsó, extra pontokért zajló Power Stage szakasznak úgy vágtak neki, hogy Mikkelsen előnye mindössze 3 másodperc volt csapattársával és 4,6 szekundum hyundaios ellenfelével szemben... Csakhogy az első diadala felé tartó norvég a céltól 5 km-re ismét megpördült és a második svédországi győzelmét szerző Ogier és Neuville mögött végzett. Ha nem is hibátlanul, de Ott Tanak (Ford Fiesta RS WRC) kiegyensúlyozott teljesítménnyel jött be negyediknek, míg Paddon kezdetben a Sordóra beállított autóval küzdött, ötödik helyezésével azonban így is karrierje eddigi legjobb eredményét érte el. TZZS

EZT ÍRTUK A SVÉD RALIRÓL 1993-ban

A rali igazi nagy meglepetése, hogy az első hely sorsa ismét a legutolsó gyorsaságin dőlt el, és újfent nem Kankkunen lett a győztes, hanem a svéd második vonal egyik legjobbja, Mats Jonsson. Mindössze 13 s előnnyel nyert. Toyotával... A másik nagy meglepetés, hogy a Ford mindhárom gyári támogatású kocsija kiesett, ami azt a furcsa szituációt eredményezte, hogy két forduló után a legkomolyabb favoritnak tartott angol gyár csupán a harmadik helyen áll az ideiglenes ranglistán, az egyéni értékelést pedig az a toyotás Kankkunen vezeti, aki eddig egyszer sem győzött...



Mats Jonsson az utolsó gyorsaságin előzte meg márkatársát, Juha Kankkunent Svédországban

Tavasz-köszöntő

Beszámolunk a BMW 2-es kabrió, a felfrissült Mazda6-os és a Seat Leon ST Cupra nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.





Aranyszárnyasok



Porondra lépnek a Honda idei motorkerékpár-újdonságai.



Ezt nekünk!

Idén egy Volkswagen Sciroccót sorsolnak ki a Tuningshow látogatói között. Bemutatjuk az egyedi építésű masinát.

Ablak-zsiráf



Tanácsadó rovatunkban a szélvédőcsere munkafázisait vesszük nagyító alá.

További témáink

Teszt
- Smart Forfour 1.0
- Hyundai i20 1.25
- Volkswagen e-Golf

Használt autó
- Smart Forfour

Sport
- Formula-1: Esélylatolgatás
- Superbike-vb: Phillip Island

autó-motor
ALAPÍTVA: 1948

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztők
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN,
TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Tervezőszerkesztők
BÍRÓ ÉVA,
RÓKA BARBARA

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

Titkárságvezető
NYUSTI BERNADETT

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

Felelős kiadó
MIHÓK ATTILA
ügyvezető igazgató

Pénzügyi és Operatív igazgató
KATONA VIKTOR

Napilap Üzletág igazgató
HANÁK TAMÁS

Marketing és Üzletfejlesztési igazgató
PISZTER-DOMÁN ÉVA

Hirdetési igazgató
MICZINKÓ KATALIN

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

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

Nyomás
Ipress Center Hungary Kft.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE ügyvezető
A nyomtatás időpontja
2015/8. hét
67. évfolyam, 4. szám
Munkaszám: 132607
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

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

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

AMTS

AUTÓ, MOTOR ÉS TUNING SHOW

MAGYARORSZÁG LEGNAGYOBB AUTÓS-MOTOROS KIÁLLÍTÁSA ÉS VÁSÁRA

MÁRCIUS 20-22.
HUNGEXPO
2015





HUNGARIAN STUNT RIDING CHAMPIONSHIP

ÉPÍTETT MOTOROK ÉS AUTÓK TALÁLKOZÓJA

10 ÉVES JUBILEUMI RENDEZVÉNY

FŐTÁMOGATÓ:
AUTÓS NAGYKOALÍCIÓ
WWW.AUTOSZEKTOR.HU

BUDAPEST MOTOR FESZTIVÁL

GYMKHANA ORSZÁGOS BAJNOKSÁG

CARSTYLING.HU TUNING SHOW 2015

2.000 JÁRMŰ, 10 RENDEZVÉNY, 6 PAVILON, 3 NAP, 1 BELÉPŐ

MOTORREVÜ · Blikk · Használtautó.hu · MISSQ · partyzoo · online FOTÓ · autó motor
A vezető magazin

INFÓK ÉS ONLINE JEGYVÁSÁRLÁS: **WWW.AMTS.HU :: WWW.MOTORSHOW.HU**



*7 év / 150 000 km garancia érvényes az EU tagállamokra (+ Norvégia, Svájc, Izland, Gibraltár). Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 5,7 – 9,4 l / 100 km, CO_2 kibocsátás (kombinált): 149 – 219 g/km. Minden üzemanyag fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekből származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztadatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztását illetően.