2015. AUGUSZTUS 12. | www.automotor.hu

autó motor 16

ALAPÍTVA: 1948

FERRARI 458 SPECIALE

VEZETTÜK A 605 LÓERŐS FENEVADAT!



ITT A MÁSODIK GENERÁCIÓ!



BMW X1

AKÁR FRONTHAJTÁSSAL ÉS HÁROMHENGERES MOTORRAL

TESZTEN AZ ÚJ VOLVO XC90-ES!



MÁS DIMENZIÓBAN

SKODA SUPERB COMBI



SZEBB ÉS NAGYOBB ELŐDJÉNÉL

HONDA JAZZ



TERET NYER A CSALÁD

mediaworks
9 770005 079004 15016
SK 1,71 EUR; 195 DIN; 7,2 lej
325 Ft

ISMÉT A MAGYAR PIACON!

LADA

Minden, amit a visszatérésről tudni kell

POSZTERMAGAZIN SPORTCSILLAGOKKAL

KÉPES SPORT FANS

MEGJELENT!



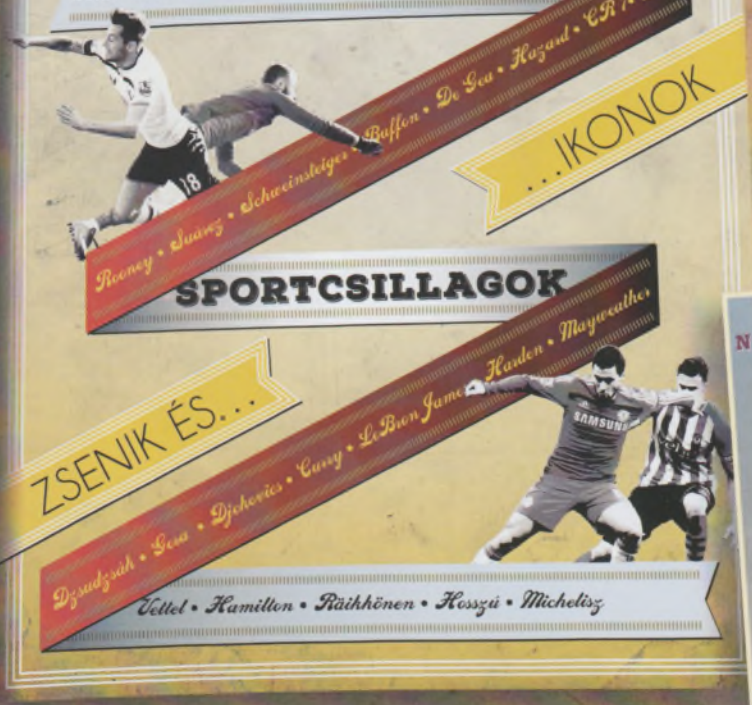






POSZTERMAGAZIN A LEGNAGYOBB SZTÁROKKAL

KÉPES SPORT FANS



Keresd az újságárusoknál!



Szabó Róbert
főszerkesztő

Nosztalgiahullám! Visszatér hozzánk a Lada!

Idén ősztől ismét lehet Lada típusú személyautókat kapni hazánkban. Újakat, korrekt garanciával, hivatalos szervizháttérrel. A Duna Autó égisze alá tartozó Lada Hungary mindenesetre szorgalmasan készül a premierre, nemrégiben számos érdekességet megosztottak a nyilvánossággal (cikkünk a 9. oldalon). Egyébként ami a márkanév-mizériát illeti, csupán annyi lenne a különbség, hogy a Zsiguli a kerek-, a Lada pedig a kockalámpás? Nos, vélhetően a gyárhoz közeli Zsiguli hegyről nevezték el az első modelleket, de hamar rájöttek, hogy mégsem tökéletes a választás, hiszen nyugaton ezt meglehetősen nehéz lesz kiejteni. Így lett, hogy a volt KGST-országokba Zsigulit, tőlünk nyugatabbra pedig Ladát szállítottak. S hogy honnan a név? **Egyesek szerint a bőség és a szerelem szláv mitológiában ismert istennője után keresztelték át Ladává a Zsigulit, azonban egy másik forrás szerint a Volga folyón egykor használt vitorlások neve volt Lada, innen a név, és a logóban látható hajó is ezt jelképezi.** Magyarországra 1971-ben érkezett az első Zsiguli, Debrecenben adták át. Rá alig négy évre már a százezredik Zsigulit vehette át a Bakony Művek egyik dolgozója.









Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 37

Postaláda
Olvasói levelek, fotók, közérdekű közlemények 8

Időszerű
Visszatér a Lada 9

Extra
Ferrari 458 Speciale 10

Retró
Ezt írtuk a Ferrariról 13

Menetpróba
Honda Jazz 14
BMW X1 16
Skoda Superb Combi 18
Seat Alhambra 20

Teszt
Fiat 500X 2.0 Multijet 4x4 aut. 22
Subaru Outback 2.0D Lineartronic 24
Volvo XC90 D5 AWD 26
Suzuki Burgman 200 38

Használt autó
Átvert vásárló 32

Tuning
Hírek, újdonságok 30

Tanácsadó
Négy évszakos gumiabroncs 34

Szerviz sztori
Kormánykerék cseréje 36

Sport
Hírek, eredmények 40
Gyorsasági motoros GP: Assen és Sachsenring 43
Formula-1: Magyar Nagydíj 44

Premier a Passatban



A VW Passathoz immáron head-up display is rendelhető – a német márka történetében ez az első alkalom, hogy feltűnt az extralistán ez az opció. A 10x15 centis kijelző a sebességhatárokról és a vezetéstámogató rendszerek működéséről is tájékoztat, illetve a navigációs utasításokat is képes megjeleníteni.

Játékszer



Új Lego modellek érhetők el a Shell töltőállomásokon. Az új kollekció hét modelljéhez tankolás során kedvezményes áron juthatnak a vásárlók. A válogatás négy ikonikus Ferrari autóból, egy rajt-cél kapuból, dobogóból és a hozzá tartozó Ferrari-mérnök minifigura szettből áll, továbbá tartalmaz egy egyedi Shell töltőállomást Shell-mérnök minifigurával, illetve egy tartálykocsit is.

Újabb turbós



245 lóerős változatban kapja meg a **Lexus RC** az NX és IS modellekhez már rendelhető 2,0 literes, benzines turbómotort, amelyhez nyolcfokozatú automata váltót társítanak a japánok.
A hátsókerék-hajtású újdonság 0-100-as sprintideje 7,5 másodperc, átlagfogyasztása 7,2 liter.

Tudta-e?

A vadonatúj középkategóriás Jaguar XE-hez a Dunlop szállítja az első szerelésű abroncsokat. A BluResponse és Sport Maxx RT J gumik esetében a „J" jelölés arra utal, hogy ezeket az abroncsokat kifejezetten a Jaguar számára fejlesztették.

A karosszéria csavarodási szilárdsága megegyezik a zárt változatéval, de az újdonság futóműhangolása komfortosabb



Ferrari 488 GTB Spider

Birtoklási

A Ferrari fél évet sem várt a 488 GTB premierje után azzal, hogy lerántsa a leplet a nyitott tetejű változatról. A hagyományokhoz hűen Spider néven forgalomba kerülő középmotoros kabrió mozgatásáról a kupéban debütált 3,9 literes, ikerturbós V8-as gondoskodik, melynek teljesítménye 670 lóerő, míg csúcsnyomatéka 760 Nm. A felmenő 458 Spiderhez képest 23%-kal merevebb az újdonság karosszériája (összesen 11-féle alumíniumötvözetből és magnéziumból készül a vázszerkezet), ami annyit tesz, hogy pontosan ugyanolyan a csavarodási szilárdsága, mint a kupénak. Az elektromos mozgatású műanyag tető miatt természetesen a zárt verziónál nagyobb a tömeg (+50 kg), bár az 1420 kg-os érték miatt aligha érheti kritika a Ferrarit. A tető mozgatása egyébként a két végállás között 14 másodpercet vesz igénybe, s hogy teljes legyen a hangélmény, a szélfogó gombnyomásra elsüllyeszthető, így még inkább „élő" a V8-as motor muzsikája.
A Ferrari eközben már javában dolgozik az F12-es új csúcsváltozatán, mely a pletykák szerint Speciale utónéven érkezik. Az orrmotoros kupé esetében a tömeget csökkentik, a teljesítményt pedig növelik: a testes modell súlyából 200 kg-ot faragnak le, míg a V12-es szívómotort 740 lóerőről 780 lóerő „környékére" húzzák fel.





vágy





Hamarosan érkezik az F12-es csúcsverziója is!



Íme, a Q30-as!

Az Infiniti nyilvánosságra hozta az első hivatalos fotót a vadonatúj Q30-as kompakt szabadidő-autóról – a modellt élőben a szeptemberi, Frankfurti Autószalonon csodálhatja meg először a nagyközönség. Megjelenését illetően a friss típus tökéletesen illeszkedik a márka többi típusához, a hűtőmaszk, a fényszórók és az övvonal is a Q50-es középkategóriást idézik. A motorpalettát illetően mindössze annyit tudni, hogy a Mercedes-féle 2,2 literes dízelmotorral is elérhető lesz, ami az európai sikerben kulcsszerepet játszhat. Az új Infiniti gyártási helyszíne Angliában, a Nissan sunderlandi üzemében lesz.

X-Bow újrakomponálva

A németországi Solingenben működő Wimmer Rennsporttechnik kezelésbe vette a KTM X-Bow GT-t, és még élesebbé varázsolták az alapból is kemény sportkocsit. A motortuning során a 2,0 literes Audi TFSI egység teljesítményét 285-ről 485 lóerőre emelték, így a 0-100-as gyorsulás 2,97 másodperc, de a 0-200-as sprint sem tart tovább 9,9 másodpercnél. A Dubai-Gold-Edition utónévvel ellátott „szörny" nem csak emiatt különleges: a Wimmer speciális, aranyszínű fóliával borítja be a KTM karosszériáját!





HIRDETÉS



Hibrid sportgépek!



A Renault Sport nyitott arra, hogy a jövőben hibrid hajtású modelleket készítsen - mondta Patrice Ratti, a részleg vezetője. Az első elektromos Renault Sport típusok 5-10 éven belül kerülhetnek sorozatgyártásba, így a jelenlegi palettát alkotó modellekbe (képünkön a Mégane R.S.) már biztosan nem kerül „vegyes" hajtás.

Űrprojekt

ABB

Az energetikai és automatizálási technológiákkal foglalkozó **ABB** szállítja majd a GOSAT-2 műhold legfontosabb műszerét, a Michelson-féle interferométert. A legkorszerűbb technikával felszerelt műhold lehetővé teszi, hogy a japán kormány folytassa és továbbfejlessze a főbb légköri üvegházhatású gázok eloszlásának mérését.

Plusz lóerők



Miután a **Mercedes** A 45 AMG csúcsteljesítménye 381 lóerőre emelkedett a korábbi 360-ról, a típussal azonos műszaki tartalommal rendelkező CLA, CLA Shooting Brake (képünkön) és GLA 45 AMG modellek is átestek a motorerősítő kúrán. A plusz teljesítmény mellett említésre méltó az alapáras, AMG Dymanic Select üzemmódkapcsoló megjelenése.

HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémesztergályos mester

VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS

Az Alfától a Zastaváig.

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

ALAPÍTVA 1971-BEN.



Nagyobb turbónyomás és módosított hengerfej felel a 85 lóerős többletért

Audi S8 plus

Német felsőfok

Az Audi S8-as eddig sem szenvedett lóerőhiányban, de az 520 lóerős bázismodellnél jóval izmosabb az új S8 plus, melyben a 4,0 literes, biturbó V8-as 605 lóerőt produkál. A 750 Nm-es nyomatékot nyolcfokozatú automata váltó közbeiktatásával összkerékhajtás viszi útra, így a 0-100-as sprint mindössze 3,8 másodpercet vesz igénybe. A „normál" S8-assal szemben a végsebesség 250 helyett 305 km/óra (elektronikusan korlátozva), így nem meglepő, hogy a kerámia féktárcsák alapáron járnak a modellhez. Kívülről egyébként a 21 colos, fekete felnik, illetve a szintén fekete hűtőrács és kipufogóvég árulkodnak róla, hogy ez a plus verzió.





Prognózis a Bosch-tól

A Bosch motortechnológiai előrejelzést tett közzé. A cég szerint a benzines és dízel technológia az elkövetkező években és a 2020 utáni időszakban is megőrzi vezető szerepét a járművek meghajtása terén, de a globális környezetvédelmi kihívásokra megoldást nyújtva alapvető „áthangszerelésen" mennek keresztül. Ez konkrétan azt jelenti, hogy a közvetlen benzinbefecskendezéses motoroknál a részecskekibocsátás csökkentése áll a középpontban. Ennek megoldására egy példa a nagy pontosságú lézerrel vágott furatokkal készülő, innovatív közvetlen benzinbefecskendezés, amely a lézer által vágott élekkel kimagaslóan hatékony égésű üzemanyag-levegő keveréket képez az égéstérben. Emellett a benzines rendszerek befecskendezési nyomásának 200-ról 350 barra emelésével a részecskék kibocsátása jelentősen tovább csökkenthető. A dízelmotorok terén a Bosch jó esélyt lát arra, hogy a kipufogórendszerek további fejlesztése – ezen belül is többek között a kipufogógáz-utókezelés – és a szennyező anyagot eltároló katalizátorok széles körű alkalmazása az egyik legkritikusabb nitrogén-oxid-kibocsátás akár 80%-os csökkentését eredményezze. Ezt erősíti az elektromos kiegészítő meghajtások bevetése, mely a töltés célzott felhasználásával, főleg gyorsításkor és nagy terhelésnél csökkenti a nem kívánt nitrogén-oxid-kibocsátást, azaz már a belső égés folyamatainál tovább korlátozza a dízelmotorok környezetszennyezését.



Micsoda fejszerkezet!

Jó hír a csúcsminőségű borotválkozást előtérbe helyező férfiaknak, hogy a Gillette előrukkolt az új Fusion ProGlide FlexBall™ technológiával. A megoldás lényege, hogy a borotvamarkolat mozgását követő billenőfej precízen igazodik az arc vonalaihoz, s bármilyen Gillette borotvafej számára lehetővé teszi, hogy maximálisan idomuljon az arc formájához.



Kilövés!

Apollo Edition néven elárverezésre készített autóval rukkolt elő a Ford. A Mustang különkiadással természetesen az Apollo űrprogram előtt tisztelegnek, ennek megfelelően az űreszköz fényezését elevenítik fel a modellel, melyen narancsfényű LED-eket is elhelyeztek, hogy sötétben a fellövésnél látható lángcsóva fényét idézzék meg. A Ford a motort is alaposan kezelésbe vette, az 5,0 literes V8-as teljesítményét kompresszor növeli, így 627 lóerő és 732 Nm a produktum. A megfelelő lassulásról elöl hatdugattyús féknyergekkel rendelkező Brembo fékrendszer gondoskodik.







Közútra? Igen!

A Lotus bemutatta a 3-Eleven modellt, mely első látásra egy igazi versenyautó, de minden olyan felszereléssel rendelkezik, ami elengedhetetlen a közúti közlekedéshez. Az együléses torpedó a gyári pályát 1 perc 22 másodperc alatt teljesíti, ezzel a valaha készített leggyorsabb utcai autója a Lotusnak. A 311 darabos sorozatban készülő típus első példányait csak 2016 elején vehetik át a kuncsaftok, ám alighanem érdemes rá várni. A modell tömege 900 kg, a 3,5 literes, kompresszoros Toyota-blokkot pedig 450 lóerősre srófolják fel. A műszaki tartalom más szempontból is igényes, a fékrendszer az



AP Racingtől, a lengéscsillapítók az Öhlinstől, míg a rugók az Eibachtól származnak. A modell hatgangos kézi váltóval hagyja el a gyártósort, de ha valaki hajlandó lemondani az utcai közlekedésről és kizárólag a zárt pályán használható változat mellé teszi le a garast, az szekvenciális váltóval kapja meg a modellt.



Slőn világosság!

Megújította extrém körülményekre tervezett off-road halogén fényszóróizzóját az Osram. A terepjárókba is beszerelhető, új generációs Cool Blue Hyper+ izzó a hagyományos halogénizzókkal összehasonlítva 50%-kal több fényt bocsát ki. Fontos kiemelni, hogy a fényerő miatt a lámpa közúti használata nem engedélyezett.



Emellett az Osram a munkagépekre, mezőgazdasági és erdészeti járművekre, valamint a sportcélra vagy hobbiként használt quadra tervezett Road-Teq munkalámpái is újak. A Road-Teq színhőmérséklete 6000 K, teljesítménye pedig lehet 18 W, 27 W vagy 72 W. A kis fogyasztású, nagy fényáramú lámpa előnye, hogy élettartama akár 30 000 óra, valamint a rezgésekkel és külső hőmérsékleti körülményekkel (-40, +85 fok) szemben rendkívül nagy az ellenálló képessége.





65 éves történet

Immáron 65 éve, hogy a Morgan bemutatta a Plus 4-est, amit egy 50 darabos kisszériával ünnepel meg a brit manufaktúra. A legfontosabb, hogy az AR4-es utónevű típusban a 2,0 literes Ford motor a Cosworth beavatkozásának köszönhetően 154 helyett 225 lóerőt teljesít, illetve hogy állítható keménységű lengéscsillapítókat, új fékeket és rövidebb végáttételt is kapott a modell. A klasszikus külsejű roadster a fekete felnikkel, a helyenként polírozott alumínium karosszéria-elemekkel és az egyedi kárpitokkal is felhívja magára a figyelmet.

HIRDETÉS



Mondja el véleményét!

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

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

Fából vaskarika...

...avagy Balatonból kisrepülő! Ez a Pipistrel Virus 912-es Balatonberénynél hajtott végre kényszerleszállást, a szerencsétlenül járt motoros kisgépet a vízi mentők és a vízi rendőrök vontatták partközelbe, majd a fürdőzők segítségével kihúzták a partra. A furcsa balesetben senki sem sérült meg.



Ismét VW-találkozó!

Szeptember 19-én Volkswagenek ezrei lepik el majd a Hungaroringet az idei VW márkatalálkozó keretében, s immár a Polo és egy csokorban a Jetta, a Bora és a Vento tulajdonosainak is lesz külön szekció a rendezvényterületen. A Paddock rész ezúttal is kizárólag a Golfoké: az előzetesen regisztrálók közül szakújságírókból álló zsűri választja ki az erre legalkalmasabb, legszebb 300 járművet. Az ide pályázók a www.golftalalkozo.hu oldalon augusztus 23-ig tudják pár képpel és rövid szöveges leírással regisztrálni autójukat, a szavazás eredményéről pedig szeptember első hetében, e-mailben értesítik őket a szervezők. A Transporterrel érkezők a versenypálya területén kialakított Hippifaluban parkolhatnak, s a vállalkozó kedvű látogatók – amennyiben előre regisztrálnak –, akár itt is tölthetik az éjszakájukat sátorban, vagy saját autójuk fedélzetén. A hagyományokhoz hűen ismét a VW-találkozó szolgál több modell bemutatójául: a vadonatúj Touran mellett az új Transportert és az új Caddyt is itt láthatja majd először a nagyközönség hazánkban, de emellett egyedi, a gyárból érkező izgalmas járművek is emelik a rendezvény fényét. **Gépkocsimárkától és -típustól függetlenül a szervezők mindenkit örömmel várnak a helyszínen. A belépőjegy ezúttal 400 Ft, és idén is lesz tombola, amin a legszerencsésebb játékos 100 forintért egy kabrió IV-es Golfot vihet haza.**

HIRDETÉS

Ferrari Történelem • Álom • Mítosz
Új, 10 részes magazin a legendás márkáról, valósághű Ferrari-makettekkel!

Az autó motor ajánlata



A második számtól 2490 Ft

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



A képek illusztrációk, a makettek sorrendje a megjelenés során változhat.



MEGJELENÉS

1. 360 MODENA	május 20.
2. FXX	június 3.
3. 250 GTO 1962	július 1.
4. FERRARI CALIFORNIA	július 29.
5. 458 ITALIA	augusztus 26.
6. DINO GT 246	szeptember 23.
7. F2002 RACE CAR	október 21.
8. TESTAROSSA	november 18.
9. 599 GTB FIORANO	december 16.
10. F40	január 13.

Komoly tényező


Lada 4x4


Kalina Cross


Granta Sport



Hazánk mintaország a Lada számára, az itteni forgalmazó a márka európai „újrabevezetésének" első bástyája. Így kezdenek.

A Duna Autó Zrt.-nél az új tulajdonosi generációt képviselő Ormos Péter tette fel a kérdést édesapjának, Istvánnak tavaly ősszel, hogy mi lenne, ha a Lada márkával is foglalkoznának? Először írtak egy levelet a gyárnak, amire nem kaptak választ. Aztán márciusban megkeresték Markó Zoltánt – aki ma már a Lada Hungary projektvezetője –, hogy készítsen egy 50-60 oldalas leírást, amit szintén elküldtek a gyárnak, de első körben erre sem kaptak választ. Hosszas telefonálások után kiderült, hogy rossz helyre érkeztek az anyagok, majd amikor végre megfelelő emberhez került a dosszié, rögtön meginvitálták a magyarokat a Lada-forgalmazók togliatti konferenciájára. Miután a gyár megvizsgálta a Duna Autó szakmai és anyagi hátterét, július 1-jén alá is írták a szerződést.

EZ JELENTETTE a komoly előkészítő munka kezdetét, jelenleg is folynak a tárgyalások arról, hogyan módosítsák a gyár által támasztott alaki és minőségbiztosítási elvárásokat a helyi igényekhez; a jelenleg 19 márkával foglalkozó Duna Autónak bőven van tapasztalata e téren. Az óbudai Zay utcában található telephelyen már megkezdődött a központi, 340 négyzetméteres Lada-szalon építése, november elején várható az ünnepélyes átadás. Szeptemberben adják közre a magyarországi Lada-választék pontos műszaki adatait, árait – a gyár még dolgozik az Euro-6-os tisztaságú motorokon, ezért még ők sem tudnak pontos teljesítményeket. Az 1,6 literes, nyolcszelepes négyhengeres 80-85, a 16 szelepes 100-105 lóerős lesz, ötfokozatú kézi kapcsolású, vagy robotizált váltót lehet majd kérni hozzájuk. Aztán lesz még a Granta Sport és a Kalina Sport, amelyek 1,6 literes, 120-125 lóerős szívómotort és módosított áttételezésű ötfokozatú, kézi kapcsolású váltót kapnak.

A forgalmazás újbóli megindulásakor hazánkban a Granta lépcsős- és ferdehátú karosszériával, a Kalina ötajtós és kombi, illetve az utóbbi alapjára épülő Cross változat, a 4x4 és a 4x4 Urban, valamint két exkluzív modell lesz kapható. Árakat vagy árszintet még nem neveztek meg, csak annyit, hogy nem lesznek fapados Ladák, használható felszereltségű autókat kínálnak majd versenyképes áron, és ez igaz lesz a Lada Sport műhelyében kézzel összeszerelt Kalina Sportra és Granta Sportra is. A törvényi minimumnál sokkal nagyvonalúbb garanciát fognak kínálni, ám erről csak később közölnek részleteket, amikor a gyár is rábólint.

A KÖZPONTI AUTÓSZALON mellett a forgalmazó szándékai szerint még négy értékesítési és szervizponttal (égtájanként terveznek egyet-egyet) indulnak, s több szervizbázist is szeretnének kialakítani, a végső cél az országos lefedettségű márkakereskedői hálózat kialakítása. Ebben nagy segítséget jelentenek majd a 2016-ban érkező új autók, a Vesta a nyáron jön, az X-Ray fronthajtású szabadidő-autó az év vége felé érkezik, 2017-ben pedig az új 4x4, azaz a Niva utóda lesz a nagy dobás. Utóbbi marad kőkemény terepjáró, retrós megjelenéssel, de modern műszaki tartalommal.

Lassan beérik az a minőségi forradalom, amit Bo Andersson cégvezető indított el a Lada-gyárban. Nem csak a terméket javították, de létrehoztak például egy olyan telefonközpontot, ahol 0-24 órában várják az orosz fogyasztók és márkakereskedők telefonhívásait az esetleges problémákról. Minden bejelentést 24 órán belül kivizsgálnak, ha a hibás alkatrészt is megkapják, akkor annak a vizsgálatával is végeznek 24 óra alatt. Ezenkívül nemrégiben bekeményített a gyár, és nagyon szigorú, Oroszországban korábban csak a külföldi gyártók által megkövetelt alaki és minőségbiztosítási követelményeket írt elő márkakereskedőinek.

Tudta-e?
A jelenlegi Lada tulajdonosok egészen a 70-es évekig visszamenőleg vásárolhatnak gyári alkatrészeket a márkaszervizekben.







Jövőre a Vesta modellekkel bővül a kínálat. Az X-Ray (jobbról) fronthajtású szabadidő-autó

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: LADA

Önkívületi á

Létezik totális bűnbeesés egy autóval? A válasz határozott igen!





Egy autó, amelynél tényleg kell a négypontos biztonsági övek szoritása



Érzésre

llapot



Nyers, purítán és kőkemény a Speciale. A hétgangos, duplakuplungos váltó 0,08 másodperces kapcsolási ideje is hátbavágó



olyan, mintha a talajon ülnénk, közben pedig ez a látvány tárul a vezető elé

Ott állok Maranellóban az 1,2 méter magas torpedó mellett, s mintha gyökeret eresztettek volna a lábaim. Csak pislogok és legeltetem a szemem a GT-versenyautókét megszégyenítő diffúzoron, a 305 mm széles hátsó papucsokon és az iparművészeti remekműnek beillő, malomkőnyi kerámia féktárcsákon. Aztán kinyílik az ajtó és behuppanok a merev hátú kagylóülésbe. A talpam alatt kárpitozás nélküli, rozsdamentes padló, közben farkasszemet nézek a 10 ezerig skálázott fordulatszámmérővel és az alul-felül lapított, LED-sorral megspékelt kormánnyal. Ez a bestia egyszerűen már azelőtt elcsavarja az ember fejét, mielőtt rátérnénk a lényegre, pontosabban a 20 perces próbakörre! Pedig nem vitás, hogy az igazi móka csak most jön!

Merthogy ez az autó nem más, mint a legpuritánabb utcai Ferrari, egy szívómotoros szörnyeteg, amelyen csak azért vannak lámpák meg rendszám, hogy „lábon" ki tudjunk jutni a versenypályára. Ahogy a Ferrari tesztpilótái fogalmaznak, egyetlen utcai autó sem áll közelebb az igazi versenygépekhez, mint a Speciale, az alapját adó Italiához képest nemcsak erősebb, hanem 90 kg-mal könnyebb, futóműve betonkemény, a differenciálművet és az elektronikai segédeket pedig sokkal élesebbre kalibrálták.

MIVEL NEM SZERETTEM volna az első kigyorsításnál gumicsík formájában otthagyni az aszfalton két kilót a Michelin semi-slickekből, Wet, azaz „nedves út" programra kattintottam a Manettino menetdinamikai kapcsolót. Ebben az üzemmódban szó sincs a far fickándozásáról, gyakorlatilag olyan jámbor a Speciale, hogy még édesanyámnak is oda merném adni, hogy menjen el vele vásárolni. A másik véglet a Race mód: hogy a V8-as pokoli, 605 lóereje ne veszszen el az út és a gumi között, igencsak precíz jobb láb kell. Amikor ide kapcsoltam, alkalmi kísérőm, a mellettem ülő olasz nem volt szívbajos, tört angolsággal mondta, hogy „no speed camera, push push" (vagyis nincs traffipax, nyomd neki), de nagyon gyorsan világossá vált, hogy közúton ez a menetprogram, a 605 lóerő és a hátsókerékhajtás triója egyszerűen istenkísértés. Mivel nincs két életem és három jogosítványom, s a biztonság az első, megpróbáltam kulturáltan közlekedni, noha ez egyáltalán nem volt egyszerű. Már csak azért sem, mert a kézzel készített atmoszferikus motor a fordulatszámból nyeri erejét, így olyan hangélménnyel szolgál, ami valódi koncert a füleknek. Hörög, prüszkől, fújtat és durrog a 4,5 literes, száraz karteres, 135 lóerős literteljesítményű (!) motor, és úgy vágtat a fordulatszámmérő mutatója felfelé, mintha sosem akarná abbahagyni, majd nagy durranás kíséretében 9100-nál ráhúzok a váltófülre és az egész kezdődik elölről. S, hogy mennyi a vége? A gyári adatok szerint megfutja a 325 km/órát, de ott is csak azért áll meg, mert leforogja a hetedik fokozatot!

HOGY ÉREZZE A VEZETŐ, hogy a Speciale rendesen „le van áttételezve", ahhoz még csak nem is kell különösebben gyorsan menni, mert mindegyik váltás után csak minimálisan csökken a fordulatszám. A minimális hangszigetelés és a rövid áttételezés miatt a szabályos autópálya-tempónál is hangos a Ferrari, de nem csak ezért egyértelmű, hogy a versenypálya az igazi közege: kis túlzással még azt is megérezzük, ha áthajtunk egy cigarettacsikken, a kormány pedig ütközéstől ütközésig nem egészen kettőt fordul, ami a gyakorlatban annyit jelent, hogy „átfogni" csak városban kell, országúton (még a visszafordítóknál is) maradhatunk a „9 és 3 óra" fogásnál. A kormányt már csak azért sem ajánlatos elengedni, mert a Specialében nincsenek hagyományos bajuszkapcsolók, az irányjelzők, a távfény, a futóművezérlés, sőt még az ablaktörlő kapcsolója is a volánon helyezkedik el. De ez természetes egy olyan autótól, amelynek orrán motoros mozgatású légterelők vannak, amelyek aztán a sebesség ➔

Kontroll alatt tartva

A 458 Italiához képest az egyik legfontosabb, a menetdinamikát befolyásoló tényezőnek tekinthető a Side Slip angle Control rendszer (SSC) jelenléte. Az SSC lényege, hogy érzékeli az autó oldalirányú csúszását, amelyet a kormányzási szög által megadott célértékkel összehasonlít, hogy aztán a hátsó differenciálmű ennek megfelelően optimális mértékű nyomatékot továbbítson a kerekekhez (a menetstabilizálóval is besegít a rendszer).

Tipikus középmotoros: a hátsó tengelyre jut a tömeg nagyobb része (58%)



Öt üzemmód közül választhatunk a Manettino kapcsolóval



függvényében az autó mellé, aztán nagyobb tempónál alá irányítják a levegőt, csökkentve ezzel a légellenállást és persze nagyobb dózisú levegőhöz juttatva a diffúzort. Szóval tömény és intenzív az élmény, olyan, amit nehéz az embernek kivernie a fejéből.

AZONBAN SAJNOS van két rossz hírem is. Egyrészt a 458 Specialéből mindössze 1200 példány készül, az utolsó darabok gyártása pedig egy-két hónapon belül befejeződik. Új megrendelést már nem lehet leadni az autóra, ugyanis az összes darab elkelt a Magyarországon 199 500 eurós nettó áron jegyzett szupersportkocsiból. A második rossz hírem, hogy nagyon valószínű, hogy a Speciale az utolsó, V8-as szívómotoros modellje a Ferrarinak. Igen, az atmoszferikus blokk már elérte konstrukciós határait, az igazság pedig az, hogy az új 488 GTB (a 458 Italia utódja) turbós erőforrása környezetbarátabb, még nyomatékosabb és nem utolsósorban fejlődési potenciálja is nagyobb. Mérget vehetünk rá, hogy a GTB-ből is lesz utcai versenyautóváltozat, de ha most hirtelen valaki azt mondaná, hogy elfogyott a Föld kőolajkészlete és még találnék egy marmonkannában 20 liter 100-as oktánszámú versenybenzint, nem lenne kérdés, hogy melyik autóba tölteném. Úgy számoltam, hogy 70 kilométerre elegendő lenne...



Nemcsak az erő és a hang, hanem a látvány is vérpezsdítő

Tudta-e?

A Ferrari 4,5 literes, V8-as szívómotorja egymást követő két évben (2014 és 2015) is elnyerte a legjobb nagyteljesítményű erőforrásnak járó díjat az Év Motorja szavazáson.

Másik nézőpont



A Speciale alapját adó 458 Italiának már megérkezett az utódja a 488 GTB képében. A modell legnagyobb újdonsága a felmenőhöz képest, hogy a 4,5 literes szívómotort turbós erőmű váltotta, méghozzá annak a V8-asnak az átdolgozott kiadása, amely a California T-t, vagy a Maserati Quattroporte GTS-t is hajtja. A 3,9 literes egység 670 lóerőt és 760 Nm-t termel, így nem meglepő, hogy a menetteljesítmények szédületesek: a végsebesség 330 km/óra feletti, míg a 0-100-as sprint 3,0 másodpercet vesz igénybe. Ugyanakkor az is nagy szó, hogy a fioranói tesztpályán 1'23-as köridő került a 488 GTB neve mellé, ami pontosan azonos a 740 lóerős, orrmotoros F12berlinetta „szintidejével".

FERRARI	458 Speciale
Összlökettérfogat:	4497 cm^3
Hengerek/szelepek:	V8/32
Max. teljesítmény:	445 kW (605 LE) 9000/perc
Max. nyomaték:	540 Nm 6000/perc
Hossz./szél./mag.:	4571/19501/1203 mm
Tengelytáv:	2650 mm
Saját tömeg:	1290 kg
Üzemanyagtank:	86 l
0-100 km/h:	3,0 s
Max. sebesség:	325 km/óra
Átlagfogyasztás:	11,8 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	275 g/km
Alapár:	199 500 euró+áfa +reg. adó

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: FERRARI

A Ferrari mindig különlegességet jelentett az autók világában. A márka mítosza, a név varázsa és a versenysporttal való szoros kötelék szinte állandó reflektorfényben fürdeti az ágaskodó paripát. Összeállításunkban évtizedek legendái villannak fel, s természetesen a combos teljesítmény a közös nevezőjük.

1963

A Farina által karosszált Ferrari-250-GT maga a megtestesített rohanás. Jellegzetes túra-sportkocsi, a Gran Turismo kategória versenyeinek egyik kiemelkedő résztvevője. A V12 hengeres, 2953 cm^3-es motor 9,2:1 kompresszióviszony mellett 240 DIN lóerőt teljesít 7000-es fordulatnál. Ez bőven elégséges, hogy az 1450 kg-os kocsi az egyenesekben 240 km-es sebességet is elérjen.



1978



Az álomautóknak van egy sajátos, közös vonásuk a versenyautókkal. Mégpedig az, hogy a tervezők a költségekre, az eladási árra való tekintet nélkül szabadjára engedhetik fantáziájukat. Egyszóval mindent beleépíthetnek, ami csak jó és drága. Sőt, arra is van lehetőségük, hogy még tovább menjenek, még merészebben valóra váltsák elképzeléseiket, mint egy Forma-1 vagy 5-ös osztálybeli autó építői... Hiszen őket nem köti semmiféle előírás, nem kell törődniök a lökettérfogattal, sem a maximális méretekkel, vagy a legkisebb súlyokkal.

Ferrari 365 GT 4/BB: A 12 hengeres V180°-os elrendezésű, 4390 cm^3-es, 8,8:1 sűrítésű motor 7200-as fordulaton teljesíti a 380 DIN lóerőt. A kocsi súlya 1120 kg, hossza 4360, magassága 1120, szélesége 1800 mm. Maximális sebessége 290 km/h és 5,4 másodperc alatt gyorsul fel nulláról száz kilométeres tempóra. Fogyasztása 22 l/100 km.

1984

A háromliteres, 300 lóerős Ferrari 250 T. R. V12-es sportkocsi (a T. R. rövidítés Testa Rossát jelent, amit ez a motorcsalád a reá jellemző pirosra festett hengerfejfedelekről kapott) 1960-as éve rendkívül sikeres volt, ez a típus nyerte a 24 órás Le Mans-i versenyt, és a márka-világbajnokságot. Az 1/43 méretarányú modellt az olasz Brumm cég készítette.



1988



Az idén is több száz autó kellette magát a standokon a Párizsi Autó-világkiállításon. Noha kevés volt a világpremier, viszont számos gyár régebbi típusainak a teljes újjávarázsolásával mégiscsak állított ki újdonságot. Képünkön a Ferrari 412-es.



1995

A Ferrari márciusban a genfi autószalonon fogja a nagyközönségnek bemutatni új roadsterét, az F 130-ast. A szuperautó szíve a 65°-os V12 elrendezésű, hengerenként ötszelepes, 4700 cm^3-es motor, amelynek teljesítménye 520 (!) lóerő. Ez meghaladja a korábbi, az inkább verseny-, mint utcai modell, az F 40-es 478 lóerejét is, nem akármilyen menetteljesítményeket sejtetve. A jármű tömege 1000 kg alatt lesz, ami a McLaren F-1 lóerő/tömeg arányánál mintegy 40 lóerő/tonnával így is kisebb értéket ad, de elegendő 3,5 másodperc a 100 km/h-ra gyorsuláshoz. A levehető tetőpaneles megoldás miatt ugyanis a konstruktőrök nem a konkurens típus 360 km/h sebességi csúcsának megdöntését vették célba, hanem az autó dinamikája lett minden eddigit felülmúló. Az extrém nyomatékot hagyományos, kézi kapcsolású, 6 fokozatú sebességváltó viszi át, de elkészült a Ferrari Formula-1-ben kipróbált, a kormánykeréken elhelyezett kapcsolókkal vezérelhető félautomatája is. A tervek szerint évente mintegy 150, autóversenyzői képességekkel rendelkező vásárló igényeit szeretnék ezzel a típussal kielégíteni.



Kívül és belül

Vannak autók, melyeket a belső értékei szépítenek meg. Ide sorolom a vadonatúj Honda Jazzt is!

Ilyen volt!



2001–2008



2008–2015

A Jazz első nemzedékéből 2 millió, míg a másodikból 3,5 millió példányt értékesítettek világszerte. A két generációból együttesen 781 ezer darabot adott el a Honda az európai piacokon.



A szintén friss HR-V szabadidő-autóval mutat rokonságot a belső design. A CVT-váltó felára 300 ezer forint

Ha valaki kicsit is jártas a használt autók világában, az pontosan tudja, hogy a Honda Jazz mennyire jól tartja az árát, az idősebb, nagy futásteljesítményű példányok sem olcsók a hasonszőrű modellekhez képest. Erre egyetlen magyarázat létezik: a piac a legtöbbször jól árazza be az egyes modelleket, a Jazz pedig nem csak megbízható és strapabíró kocsi hírében áll, az okos térkihasználás miatt jóval nagyobb autókéval vetekszik a kabin mérete.

Utóbbi koncepció állt az új Jazz fejlesztésének középpontjában is, vagyis a cél az volt, hogy maximális helyet biztosítson az utasoknak, s a lehető legkisebbre „húzzák össze" a műszaki alapokat. S hogy mindez mit jelent a gyakorlatban? Az igencsak komoly, 95 mm-es hossznövekedés ellenére még mindig 4,0 méteren „belüli" miniegyterű hihetetlenül tágas, pontosabban a hátsó lábtér minden várakozást felülmúl. Amikor beállítottam saját magamra a vezetőülést, a hátsó sorba ülve jó arasznyi hely maradt a térdem és az ülés között, pedig közel 190 cm-es vagyok. Ez még akkor is meglepő, ha tudjuk, a tengelytáv 3,5 centivel gyarapodott. Szóval a helykínálatra biztosan nem lesz panaszunk, már csak azért sem, mert elöl 30, míg hátul 20 mm-rel nőtt a vállszélesség. Amiért a kategória legpraktikusabb autója címre is joggal pályázik a Jazz, az nemcsak a jól bevált Magic Seat hátsó üléssor miatt lehetséges (a hátsó ülések lapja felhajtható, így nagyobb álló tárgyakat is szállíthatunk), hanem mert az anyósülés is teljesen ledönthető, így 2,48 méter hosszú, egybefüggő sík rakfelületet kapunk! A csomagtér



Vadonatúj, a korábbiénál 12%-kal könnyebb „globális" platformra épül a Jazz



2,5 méter hosszú tárgyak is szállíthatók az új Hondában

HONDA JAZZ	1.3 i-VTEC
Összlökettérfogat:	1318 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	75 kW (102 LE) 6000/perc
Max. nyomaték:	123 Nm 5000/perc
Hossz./szél./mag.:	3995/1694*/1550 mm
Tengelytáv:	2530 mm
Saját tömeg:	1066 (1092) kg
Csomagtér:	354/1514 l
Üzemanyagtank:	40 l
0-100 km/h:	11,2 (12,0) s
Max. sebesség:	190 (180) km/h
Átlagfogyasztás:	5,0 (4,6) l/100 km
CO_2-kibocsátás:	116 (106) g/km
Alapár:	3 699 000 (3 999 000) Ft

Zárójelben a CVT-váltós modell adatai, * külső tükrökkel együtt



Az ülőlapok lehetnének hosszabbak, de a tér hatalmas, és a Magic Seat ülésekért is piros pont jár

Biztonsággal

A megerősített karosszériaszerkezeten túl számos új, a biztonságot fokozó fejlesztést kapott a Jazz. A legfontosabb, hogy mindegyik európai Jazzhez alapáron jár az Aktív Városi Fékrendszer, amelynek célja, hogy segítsen elkerülni a kis sebességnél (max. 32 km/óra) előforduló baleseteket, illetve ha elkerülhetetlen az ütközés, csökkentse annak mértékét (a rendszer pásztázza az utat, és automatikusan fékez). A friss vezetéstámogató segédletek között találjuk még a frontális ütközésre figyelmeztető rendszert, a táblafelismerőt, az intelligens sebességhatárolót, a sávelhagyásra figyelmeztető rendszert és az automatikus távolsági fényszórót.

Tudta-e?

A Jazz első két nemzedékét összesen 8 országban gyártották, a jelenlegi modell Európába szánt változatai Japánból (Yorii) érkeznek.

természetesen nagyobb kapacitású a hossznövekedés miatt, a 354 literes befogadóképesség 17 literes pluszt jelent.

BÁR A KÜLSŐ szerintem nem változott előnyére, és több szemszögből sem tűnik harmonikusnak, el kell ismerni, hogy komoly erőfeszítéseket tett a Honda, hogy értékesebb legyen a belső. Ez egyrészt igényesebb anyagokat, másrészt teljesen áttervezett középkonzolt jelent. Noha az anyagminőség még így sem kiemelkedő, sokkal gusztusosabb a vezetői környezet, főleg, ha valaki áldoz a számos Hondához elérhető Honda Connect rendszerre, amely az okostelefonok logikája szerint kezelhető. A méretes érintőképernyő alatt teljesen új, érintésérzékeny panelt találunk a szellőzés/fűtés/hűtés funkcióihoz, ami ugyan látványos, de menet közben jobban örülne a vezető egy tekerőgombos megoldásnak.

Egyébként a sofőrnek jó dolga van, ha a kormányzás, a futómű és a váltó szempontjából közelítjük meg az autót. A volán 22%-kal gyorsabban reagál az elfordításra, mint eddig, a futómű pedig nemcsak jól csillapítja az úthibákat, hanem még nagy tempónál abszolvált kanyarokban sem engedi túlzottan megdőlni a karosszériát. Ami pedig a manuális váltót illeti (opcióként CVT is elérhető), rövid utakon, pontosan kapcsolható a szerkezet, vagyis éppen olyan, amilyet a Hondától megszoktunk. Az új fejlesztésű, számos friss technikai megoldással felvértezett – könnyebb főtengely, csökkentett súrlódás, műgyantából készített szívósor – Atkinson-ciklusú, 1,3-as benzinmotor (egyelőre ez az egy egység van) már más tészta: hiányzik belőle a nyomaték, amit még úgy sem tudnak palástolni, hogy extrémen rövid áttételezésű a váltó, 50-nél sík úton a nyilacska már felvillan a műszerfalon, hogy kapcsoljunk hatodikba. Az erőhiánnyal nem is városi környezetben van probléma, de ha két személlyel vérszegénynek tűnt, nem is gondolok bele, hogy négy utassal és csomagokkal milyen a produkció egy hegyes-völgyes úton, márpedig a Jazzt szinte a világon mindenhol családi autónak veszik. Ahhoz képest viszont, hogy ez a Honda tényleg teljes értékű, a korábbinál is tágasabb családi kocsi, már nem is szorul különösebb magyarázatra a 3,7 millió forintos indulóár.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HONDA



Felzárkóztatás

Vitán felül szebb az elődjénél, de műszaki fronton is van mivel büszkélkednie az új kompakt szabadidő-autónak.

Ilyen volt!



2009–2015

Az X1-es első generációjából több mint 730 ezer példány kelt el világszerte. Sokan nyilván „fájó" nosztalgiával gondolnak majd rá, hogy az E84-es kódjelű gép még konfigurálható volt a sorhatos 3,0 literes motorral (258, 304 LE).

Nem tudom, Önök hogy vannak vele, jómagam sok esetben kifejezetten szerencsétlennek tartom, ha egy gyártó mindenáron ragaszkodik az arculategyesítéshez. Értem én, hogy stratégai meg fejlesztés-optimalizáció, de bizony számos modellkarakter éppen emiatt veszik el az uniformizált szürkeségben – legyen az kicsi vagy nagy, sportos vagy családi. A második generációs BMW X1-est (F48) azonban abszolút nyerő húzás volt a nagyobb X-testvérek fazonjához igazítani, minek köszönhetően szebb, kívánatosabb, dögösebb és modernebb külleművé vált.

Bár a különálló kerek ködfényszóró az X-család többi tagjához hasonlóan a korábbi nemzedéknél is ott volt, a részletek összecsiszolásával és a stílus határozottabbá tételével most érvényesül igazán a gyár által oly sokat hangoztatott SAV (Sports Activity Vehicle) jelleg. Méretét tekintve magasabb (+53 mm), ugyanakkor a hossz (-36 mm) és a tengelytáv (-10 mm) is csökkent. Utóbbiak dacára – a motorok keresztirányú beépítésének jóvoltából – mégis nagyobb lett az utastér, ahogy a csomagtartó is öblösebb (+85 l).

A VEZETŐÜLÉS a legmélyebb pozíciójában is megfelelően magasan áll, jó körkilátást biztosítva. A tengelytávhoz hasonlóan egyébként az ülések is megegyeznek a 2-es Active Tourer bútorzatával, széles beállítási tartománnyal és remek ergonómiával. A kompakt családi egyterűtől amúgy a csúsztatható hátsó sort is átvette az X1-es: 13 cm-es sínen tologathatjuk a 40:20:40 arányban osztott üléseket, ennek megfelelően a térdmagasságban 37 mm-rel növekedett hátsó lábtér további 66 mm-rel tágasabbá tehető.

Az új X1-es vezetése hozza a BMW modellekre jellemző alapérzést, bár az irányíthatóság nem elsősorban a közvetlenségben nyilvánul meg. A tiroli menetpróba zavarba ejtően kiváló minőségű, falvakat összekötő kanyargós útjain a szó jó értelmében véve kellemesen steril vezetési élmény maradt meg bennem. Az új fejlesztésű futóműkonstrukció és a frissített xDrive hajtás a kényelem, a komfortos futás és a biztos útfogás terén kamatozik – az épített tereppályán értelemszerűen gond nélkül araszolt végig az autó. Mivel az 1,5 literes, háromhengeres motorok (216d



Hátul 64, míg elöl 36 mm-rel magasabb az üléspozíció, az anyósülés támlája pedig felárért előrebillenthető



A keresztben beépített motorokhoz a japán Aisin szállítja a nyolcfokozatú automatát. A háromhengeresekhez hatgangos automatát lehet majd rendelni

Tudta-e?

Az új X1-es a bázisverzión túl négyféle felszereltséggel (Advantage, Sport Line, xLine, M Sport) és számos, tételenként konfigurálható extrával érkezik.



A tologatható és állítható támladőlésű hátsó ülés opciós tétel

sDrive, 116 LE és 218i sDrive, 136 LE) csak novemberben csatlakoznak a kínálathoz, az illetékesek a paletta másik végéről a két csúcserőforrást, az egyaránt 231 lovas 25d és 25i verziót bocsátották rendelkezésünkre. Menet közben természetesen mindkettő kulturált a benzines szinte hangtalan, villanymotorszerű teljesítménygörbével, míg a kissé zakatolós dízel nyomatékosságával és 6-7 liter körüli fogyasztásával keltett jó benyomást.

A VOLÁN MÖGÖTT egyébként mostantól vetített kijelzés is segíti az X1-es vezetőjét, s megjelent a Driving Assistant Plus arzenál is, benne többek között araszolásérzékelős aktív tempomattal, sávelhagyásfigyelmezetéssel, torlódásasszisztenssel és vészfékfunkcióval.



Az sDrive fronthajtást jelöl, hatfokozatú manuális váltó négyhengeres benzineshez nem társítható

BMW X1	sDrive20i	xDrive20i	xDrive25i	sDrive18d	xDrive20d*	xDrive25d
Összlökettérfogat (cm^3):	1998	1998	1998	1995	1995	1995
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó	S4/16 turbó	S4/16 turbó	S4/16 turbódízel	S4/16 turbódízel	S4/16 biturbó-dízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	141/192/5000-6000	141/192/5000-6000	170/231/5000-6000	110/150/4000	140/190/4000	170/231/4400
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	280/1250-4600	280/1250-4600	350/1250-4500	330/1750-2750	400/1750-2500	450/1500-3000
Sebességváltó:	8 aut.	8 aut.	8 aut.	6 man./8 aut.	6 man./8 aut.	8 aut.
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4439/1821/1598	4439/1821/1598	4439/1821/1598	4439/1821/1598	4439/1821/1598	4439/1821/1598
Tengelytáv (mm):	2670	2670	2670	2670	2670	2670
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1560/590	1615/600	1615/600	1505/585 (1545/595)	1625/595	1650/595
Csomagtér (l):	505/1550	505/1550	505/1550	505/1550	505/1550	505/1550
Üzemanyagtank (l):	51	61	61	61	61	61
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	7,7	7,4	6,5	9,2 (9,2)	7,6	6,6
Max. sebesség (km/h):	225	223	235	205 (205)	219	235
Átlagfogyasztás (l/100 km):	5,9	6,3	6,4	4,1 (4,3)	4,9	5,0
CO_2-kibocsátás (g/km):	136	146	149	109 (114)	129	132
Alapár (Ft):	10 470 000	11 110 000	12 590 000	9 605 000 (10 303 800)	11 235 000 (11 933 000)	12 550 000

Zárójelben az sDrive18d automata adatai, *csak az automata adatai ismertek

SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: BMW

Üzleti szféra

133 500 forint az elektromos csomagtérajtó felára. A befogadóképesség alapból 660 liter, bővítve 1950 liter!





Ilyen volt!



2009–2015

A Superb első nemzedékéből még nem, a másodikból viszont már kínált kombit a Skoda. 2009-től kezdödöen a Superb-vásárlók 35%-a döntött a puttonyos kivitel mellett.

Hűvös, már-már technokrata külső, egészen gigászi csomagtér és új kényelmi extrák jellemzik a Superb Combi óriásputtonyos második kiadását.

Amikor a Skoda elkezdte a Superb Combi fejlesztését, rögtön ötletbörzébe fogott a munkatársak körében világszerte, hogy milyen okos megoldásokkal lehetne praktikusabbá tenni a gigászi rakterű újdonságot. Ennek köszönhető két apró, de igen csak ötletes részlet: a pohártartót úgy alakították ki, hogy menet közben egy kézzel le lehessen csavarni a palack kupakját (nem fordul el a palack a pohártartóban), illetve itt van a csomagtérben lévő L-profilú műanyag elem, melynek talpa odatapasztható a padlóhoz, ezáltal megakadályozza a csomagok csúszkálását. A csomagtér kapcsán természetesen a 660 literes alaphelyzeti befogadóképesség (+27 liter) a „fénypont", ami közel 100 literrel múlja felül az Audi A6 Avant rakterét! Akkora a Superb Combi hátsója, hogy ahhoz, hogy kivegyük a csomagtérrolót, szabályosan be kell mászni, mert nem érjük el kívülről. De nem csak egyszerűen a méreteivel akarja felhívni magára a figyelmet a puttony, opcióként megjelent az elektromos csomagtérfedél, természetesen „láblendítős" mozgatással.

A RAKTÉR szemrevételezése után nem ért meglepetésként a hátsó helykínálat, amely már az elődben is hatalmas volt, de a 2 centis hossz-, valamint a 8 centis tengelytáv-növekedés miatt a második sorban még bőségesebb a hely, akár keresztbe tett lábakkal is utazhatunk, miközben az újonnan megjelent háromzónás klíma jóvoltából külön szabályozhatjuk a hőmérsékletet. Ahhoz, hogy fejedelmi kényelemről beszélhessünk, egy kicsivel hosszabb ülőlapok kellenének hátra, nagyobb termetűeknek már nem támasztja rendesen alá a combját.



Makulátlan minőség és egyszerű kezelhetőség jellemzi a belsőt

SKODA SUPERB	Combi 2.0 TDI
Összlökettérfogat:	1986 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	110 kW (190 LE) 3500-4000/perc
Max. nyomaték:	340 Nm 1750-4000/perc
Hossz./szél./mag.:	4856/1864/1477 mm
Tengelytáv:	2841 mm
Tömeg/terhelhetőség:	1505/640 (1520/640) kg
Csomagtér:	660/1950 l
Üzemanyagtank:	66 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,9 (9,0) s
Max. sebesség:	218 (216) km/h
Átlagfogyasztás:	4,0 (4,5) l/100 km
CO_2-kibocsátás:	106 (118) g/km
Alapár:	8 420 211 (9 035 541) Ft

Zárójelben a DSG adatai



Hátul már-már túlzóan nagy a lábtér!



Nemcsak a mérete, hanem határozott vonalai miatt is tiszteletet parancsol az újdonság

Tudta-e?

A Superb Combiból érkezik takarékosságra hangolt Greenline változat is, mely 3,7 literes gyári átlagfogyasztással büszkélkedhet.

Jópofa és egyben praktikus részletként hű maradt a beépített esernyőhöz a Skoda, ám amíg a korábbi modellben a bal hátsó ajtóba integrálták, addig most mindkét első ajtóban találunk egy-egy esernyőt!

Ha ezt az egyedi dolgot leszámítjuk, azért tetten érhető, hogy „biztonságos" távolságban akarták tartani a Skodát a házon belüli ellenfélnek tekinthető, szintén MQB-platformra épülő VW Passat Varianttól. A Superb Combihoz nem rendelhető full-LED-es fényszóró és TFT-kijelzős műszerfal, ami pedig a motorpalettát illeti, 190 lóerő jelenti a csúcsot a dízeleknél (240 helyett). Nem mintha a 190 lóerő nem lenne elegendő: a 2.0 TDI csúcsváltozata amellett, hogy bársonyosan jár, acélosan húz és nagy elánnal mozgatja a hatalmas kombit, mindebben pedig remek hatfokozatú kézi váltó, vagy hatgangos DSG lehet a partner. Bár a szabványos 4,0 literes átlag elérése utópiának tekinthető, az országúti és autópályás szakaszokból álló próbautat 5,0 literes fogyasztás alatt zártuk, ami több, mint tisztességes egy ekkora autótól. Egészen más volt a nagy kombi az 1,4-es TSI 150 lóerős változatával – ez a Skoda első, hengerlekapcsolás funkcióval ellátott motorja (a 125 lóerős 1.4 TSI-ben nincs ACT). A hangja ennek is diszkrét, de bármennyire is alacsony fordulaton kezd a turbó tölteni, még a 150 lóerős dízellel is sokkal energikusabbnak tűnt az autó. Aki pedig V6-os verzióra vágyik, azt ki kell, hogy ábrándítsam, ugyanis a 3,6 literes blokkot nyugdíjazták, a csúcsmotor immáron a 2,0 literes TSI 280 lóerős változata.

HA MÁR A TECHNIKAI újításoknál tartunk, az ötajtós Superbhez hasonlóan a Combi is megkapta a DCC adaptív lengéscsillapítást, csakúgy, mint az ezzel szinkronban működő Driving Mode Select menetdinamikai üzemmódválasztót. Szintén fontos a hátsó forgalomfigyeléssel kiegészített tolatókamera, a holttérfigyelő és a táblafelismerő megjelenése a palettán.

Jönnek a 4x4-esek!

Az előző Superb Combihoz hasonlóan az újdonság is elérhető összkerékhajtással, ám a nagy újdonság, hogy immáron az 1,4-es TSI-hez (150 LE) is konfigurálhatjuk a 4x4-es rendszert, igaz, csak kézi váltóval. Az ötödik generációs Haldex-hajtás elérhető még a 2.0 TDI 150 (kézi váltóval) és 190 lóerős kiviteléhez (manuális és DSG-váltóval egyaránt), míg a 280 lóerős 2.0 TSI topmodellhez alapáron adják.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: SKODA

Ilyen volt!



1996–2000



2000–2010



2010–2015

Két évtizeddel ezelőtt, a Genfi Autószalonon debütált a Volkswagen/Ford közös fejlesztésű egyterűjének spanyol változata, amelynek sorozatgyártása egy évvel később indult. Négy év elteltével kapott egy alapos modellfrissítést és a testvéreitől jól megkülönböztethető megjelenést, majd egy évtizeden át ezzel az arccal készült. A 2010-ben bemutatott második generáció már csak a VW Sharannal közösködik, a Ford 2006-ban kiszállt a projektből.

Szinte változatlan megjelenéssel, de felfrissített technikával folytatja az Alhambra.



Régi ismer



Az okostelefon-tükrözés mellett van külön Seat alkalmazás az autóval való távoli kapcsolattartáshoz

Amíg a testvérmodell Volkswagen Sharan esetében az aktuális modellfrissítés kapcsán a megjelenést is módosították, a Seat Alhambránál gyakorlatilag csak a technikához nyúltak. Persze azért vannak újdonságok a karosszéria külsején is, de ezt gyorsan fel lehet sorolni: a hűtőmaszkban nem függőlegesen, hanem vízszintesen állnak a pálcák. Ennyi. A lámpák közül is egyedül a hátsók betétjét cserélték ki, a LED-es technikára való átállással látványosabb lett a világítás.

MŰSZAKILAG az MQB-elemek megjelenése jelenti a változást, ami nemcsak a motorokra terjed ki, hanem az utastérben is észrevehető változásokat hozott. Lecserélték a fejegységeket, a menetpróbán csak a csúcsnavigációval találkoztam, ami immár okostelefon-tükrözésre is képes – érdekes, pár héttel ezelőtt ez a készülék volt a Seat Ibizával való ismerkedés egyik központi eleme, hosszasan magyarázták, milyen alkalmazásokat tudunk használni, most pedig egyszerűen csak szóltak, hogy ne vegyük magunkhoz az autóhoz csatlakoztatott okostelefont! Hogy változnak az idők, egy hónapja még külön kiselőadást érdemelt a Media Plus készülék, az Alhambra menetpróbáján pedig már szóra sem érdemes? Megkönnyíti a használatot, hogy az extra almenük csak a kéz közeledtére ugranak elő, így menet közben a lehető legnagyobb terület marad a térképnek.

Noha az árlistát böngészve úgy tűnik, csak fésülgették a motorokat, hiszen a lökettérfogat és a teljesítményadatok változatlanok, valójában teljesen új az egész motorpaletta. Elbúcsúztak a vasblokkos négyhengeresek, helyüket az alumíniumblokkos MQB-egységek vették át. Az 1,4 literes benzines alapmotor eddig turbós-kompresszoros feltöltéssel rendelkezett, mostantól pedig egyszerűen turbós – változatlan, 150 lóerős teljesítmény mellett 7 decivel alacsonyabb a szabványos fogyasztás. Ez az erőforrás minden alapvető igényt ki tud elégíteni, a 7 fokozatú



Vízszintes a rács a márkajelzés körül – erről lehet megismerni a legújabb Alhambrát



Három egyenként állítható ülés és két kihajtható tálca a második sorban. 262 890 Ft a pótülések felára

SEAT ALHAMBRA	1.4 TSI	2.0 TDI 150	2.0 TDI 184	2.0 TSI DSG
Összlökettérfogat (cm³):	1395	1968	1968	1984
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó	S4/16 turbódízel	S4/16 turbódízel	S4/16 turbó
Max. telj. (kW/LE/perc):	110/150/5000-6000	110/150/3500	135/184/3500-4000	162/220/4500-6200
Max. nyomaték (Nm/perc):	250/1500-3500	340/1750-3000	380/1750-3000	350/1500-4400
Hossz./szél./mag. (mm):	4854/1904/1720	4854/1904/1720	4854/1904/1720	4854/1904/1720
Tengelytáv (mm):	2919	2919	2919	2919
Tömeg/teherbírás (kg):	1755/665	1882/638	1841/709	1838/652
Csomagtér (l):	300-2297	300-2297	300-2297	300-2297
Üzemanyagtank (l):	70	70	70	70
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	9,9	10,3	8,9	7,8
Max. sebesség (km/h):	200	200	215	226
Átlagfogy. (l/100 km):	6,5	5,1	5,3	7,3
CO_2-kibocsátás (g/km):	150	132	139	168
Alapár (Ft):	9 018 500	9 921 620	11 081 130	10 405 960



Látványosabban világítanak az immár LED-es hátsó lámpák

duplakuplungos váltóval nagyon finoman viszi a hatalmas méretű karosszériát. Akkor lehet zavarba hozni, ha mondjuk autópályán szeretnénk a kamionok tempójáról újra felgyorsítani – ha nem vagyunk hajlandók kivárni, amíg szép lassan újra felvesszük az utazótempót, a váltó tétován próbálja kiszámolni, melyik fokozatot kellene épp kapcsolni, majd vált, és elkezd üvölteni a négyhengeres, anélkül, hogy ennek érdemi gyorsulás lenne az eredménye.

TOVÁBBRA IS három teljesítménnyel választható a 2.0 TDI, minden esetben kicsit több lóerőnek örülhet a sofőr: az alap 115, a középső 150, a csúcs pedig 184 lóerőt jelent, a legelső hazánkban nem lesz kapható. Ebből a 150 lóerős, DSG-váltós kombinációról szereztem tapasztalatokat, az előtte próbált 1.4 TSI-nél nyomatékosabb dízellel sokkal harmonikusabban dolgozik együtt a váltó, nincs felesleges motorpörgetés, a pedál lenyomását követően hamarabb kezd el gyorsítani az autó. A középső teljesítményszint létezik még takarékos Ecomotive változatban, és 4Motion összkerékhajtással is – utóbbi csak kézi kapcsolású váltóval rendelhető. A harmadik erőforrás a 2,0 literes, benzines turbó, amely immár 220 lóerővel koronázza meg a kínálatot.

Kicsivel 9 millió Ft felett van az alapár az 1,4 literes benzinmotorral, ami hazánkban csak kézi kapcsolású váltóval választható, a 150 lóerős dízel 9,9 milliótól indul, az eggyel magasabb Style felszereltség felára 600 ezer Ft, és megéri erre költeni, hiszen egyebek mellett hátsó oldallégzsákokat, elektronikus lengéscsillapítást, bi-xenon fényszórót, parkolóradart, elektromos mozgatású tolóajtókat kapunk. Nem szabad egyébként figyelmen kívül hagyni a 220 lóerős, DSG-váltós benzinest sem, hiszen azonos felszereltség esetén 800 ezer Ft-tal olcsóbb a 150 lóerős dízelnél!

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: SEAT



Tetszett
- szeretnivalóan bájos stílus
- modern technika
- korrekt helykínálat

Nem tetszett
- tesztfogyasztás
- automata váltó
- pótkerékkel kis csomagtér

Duplán divatos

A manapság legdivatosabbnak számító kategóriában küldte szorítóba retró divatautóját a Fiat.

A Mini mintájára a Fiat is szép folyamatosan teljes modellcsaláddá bővítette a népszerű 500-ast: a háromajtós, négyüléses retró stílusú törpét követte a kabrió, majd az 500L egyterű, valamint a még jobban „felfújt" öt- vagy hétszemélyes 500L Living és a szabadidő-autós köntösbe bújtatott 500L Trekking. Persze mi sem logikusabb, mint az olaszok legutóbbi lépése, nevezetesen kombinálni a manapság legnépszerűbbnek számító és lendületesen bővülő crossover kategóriát divatos miniautójukkal.

MÉGHOGY MINI!? A vadonatúj 500X kis híján kétszer akkora, mint az 1957-75 között gyártott eredeti 500-as, de még a modernkori „Cinquecentónál" is látványosan nagyobb: hosszában mintegy 70, széltében 17, magasságban 12, tengelytávolságban pedig 27 centiméter a különbség. Mindenesetre sikerült ízlésesen átültetni a jellegzetes stílusjegyeket, úgyhogy egy bájosan trendi, vidám és szerethető autóval bővült a Nissan Juke, Mini Countryman, Opel Mokka, Peugeot 2008-as, Renault Captur, Mazda CX-3-as és társaik által fémjelzett szegmens. Egyébiránt felszereltségtől függően kétféle változatban készül az 500X: a városi járdaszigetterepjáró alapkivitelektől az emelt hasmagasságú Cross és Cross Plus „kalandorokat" látványosan megkülönböztetik a kocsi alján körbefutó, fényezetlen műanyag elemek és a szaténfényű tetősínek. Ezenkívül többféle színes csomaggal (tükörházak, küszöbbetét, matricázás), illetve alufelnikkel lehet egyedivé tenni a sármos Fiatot.

Tesztautónk ráadásul az exkluzív, gazdagon felszerelt Opening Edition kivitel volt, melyből összesen 2000 darabot gyártanak az európai vásárlók számára. Az utastérben többek között piros betétes, fekete bőrülések, valamint fejlett Uconnect multimédiás és 3D navigációs rendszer (6,5 colos, színes érintőképernyővel) emeli a nívót, de itt van még a műszeregység 3,5 colos TFT-kijelzője is – azért a menürendszer felépítése és a kezelés helyenként lehetne logikusabb és egyszerűbb is. Ezenkívül akár radaros követésitávolság- és sebességtartó automatika, ráfutásos baleseteveszélyre és sávelhagyásra figyelmeztető rendszer, holttérfigyelés és tolatókamera is rendelhető az autóhoz. A retró érzésről jellegzetes, kerek fejtámlák és klasszikus stílusú kilincsek gondoskodnak, ezek az antracitszürke dekorbetétek viszont nem különösebben dobják fel a belső hangulatot. A helykínálat a kategória átlagát hozza, a csomagtér azonban pótkerékkel szűkös, és ez esetben az álcapadót sem lehet mélyebbre engedni.

AZ 500X VÁLASZTHATÓ szívó és turbós benzinmotorral, kis és nagy dízellel, a manuális helyett hatfokozatú duplakuplungos vagy kilencgangos hagyományos automatával, fronthajtással, Traction+ elektronikus differenciálzárral és 4X4-es verzióban. Nálunk a csúcsmodell

Genetika



Bár megjelenésüket tekintve aligha különbözhetnének jobban egymástól, a Fiat 500X és a Jeep Renegade (képünkön) bizony testvérmodellek. A platformon kívül osztoznak a motorokon és a sebességváltókon, de még az összkerékhajtáson is – a kis Jeepnek azonban van egy komolyabb terepes Trailhawk kivitele is, a kategóriában profinak számító Select-Terrain négykerékhajtással és terepfelezővel. Sőt, mindkettő az olaszországi, melfi gyáregységben készül.



Gyakorlatilag minden szögletes formát nélkülöz a műszerfal, a Mood Selector a váltókar mögé került



FIAT 500X 2.0	Multijet 4x4 aut.
Összlökettérfogat:	1956 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	103 kW (140 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	350 Nm 1750/perc
Hossz./szél./mag.:	4273/1796/1620 mm
Tengelytáv:	2570 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1545/1545 mm
Fordulókör:	11,50 m
Saját tömeg/teherbírás:	1570/605 kg
Csomagtér:	245/910 (350/1000**) l
Üzemanyagtank:	48 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,8 s
Maximális sebesség:	190 km/h
Város/országút/vegyes:	6,5/4,9/5,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	8,2 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	144 g/km
A modell alapára:	4 390 000 Ft*
A tesztelt modell ára:	8 190 000 Ft

* 1.6 16V (110 LE) Pop ** defektjavító készlettel.

ÉRTÉKCSÖKKENÉS*	
500X 2.0 Multijet 4x4 aut. alapár:	8 190 000 Ft
1 év elteltével:	6 910 000 Ft
3 év elteltével:	5 060 000 Ft
5 év elteltével:	3 580 000 Ft

*EUROTAX GLASS'S BECSLÉS WWW.EUROTAX.HU

eurotaxGLASS'S





Korrekt átlag: az utastér négy felnőttnek nyújt kényelmet

Összegzés

Mivel kétszeresen is divatos autóval van dolgunk, nem csoda, hogy a Fiat 500X a szegmens drágább példányai közé tartozik. 1,6 literes, 110 lóerős benzinmotorral és Pop alapfelszereltséggel 4 390 000 forinttól indul, de a tesztelt változat már alaphangon 8,2 millióba kerül.

járt, 2,0 literes, 140 lóerős dízelmotorral, kilencfokozatú automatával és összkerékhajtással, de őszintén szólva eszemben sem volt a Fiattal letérni a műútról. Pedig a 179 mm-es szabadmagasság, a 21,3 fokos első és a 30,1 fokos hátsó terepszög lehetővé tennék. Maradjunk annyiban, hogy az elektronikusan vezérelt, többtárcsás tengelykapcsoló segítségével nehéz útviszonyok között is magabiztosan haladhatunk, vagy éppenséggel télen gond nélkül eljuthatunk a sípályáig.

A 16 SZELEPES MULTIJET dízel kulturáltan végzi a dolgát, lendületesen viszi az 500X-et. Amíg a menetdinamikán nem annyira, addig a fogyasztáson annál inkább érezni, hogy 1,5 tonnás és viszonylag nagy homlokfelületű autót cipel a motor: start-stop rendszer ide, kilenc fokozat oda, tesztünk végén 8,2 literes átlagot mértünk. Mondjuk a többnyire kissé komótosan és rángatósan kapcsoló automatával amúgy sem voltunk igazán kibékülve. A Mood Selector menetdinamika-szabályzó Auto(mata) programjában eleve másodikból indul az autó, a 100 km/órát pedig csak ötödikben éri el. Habár sztrádatempó mellett, utolsó fokozatban laza részterhelésen ketyeg a motor, a fedélzeti számítógép szerint ilyenkor is simán benyakal 8-8,5 liter gázolajat. Sport üzemmódban élénkebbé válnak ugyan a gázreakciók és feszesebbé a kormányzás, engem azonban kimondottan zavart, hogy a váltó túl hosszan pörgeti a motort – ritkán hajlandó 2800-3000-es fordulatnál hamarabb felkapcsolni. A harmadik a nehéz útviszonyokra szabott Traction program, úgyhogy végeredményben marad az Auto.

Egyébként kellemesen vezethető és viszonylag kényelmes, akár családi autónak is megfelelő az 500X. A hazai útviszonyok között legfeljebb a 18 colos felniktől (225/45-ös abroncsok) érdemes tartózkodni, mert képesek néhány rázós pillanatot okozni.



A normál méretű pótkerék beszűkíti a poggyászteret

Az Opening Edition verzióból mindössze 2000 példányt gyárt a Fiat



SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES CEE KFT, 1138 BUDAPEST, MADARÁSZ VIKTOR U. 47, A-B/IV. TELEFON: 06-1-458-3100

Tetszett
- erős motor
- gazdag felszereltség
- tágas belső tér

Nem tetszett
- nehéz araszolni vele
- lassan reagáló elektromos csomagtérajtó-nyitás



Boxer dízelmotor, CVT-váltó – az Outback vetélytársai nem tudnak ilyen finom hajtással szolgálni.

Sima ügy

Ilyen volt!



1994–1998



1998–2003

Az Egyesült Államokban 1994-ben dobta piacra a Subaru a Legacy Outback nevű kombit, majd szép lassan világszerte bevezette a típust. A második generációból lépcsős hátú modellt is kínáltak néhány helyen, egyébként a kombi karosszéria a típus sajátja olyannyira, hogy az aktuális generációból a Legacy csak lépcsős hátúként, az Outback csak kombiként létezik.

A Subaru a 90-es évek közepén élesztette újra az emelt kombi témáját, és azóta is állandó része a kínálatnak az Outback nevű modell (egy időben lépcsős hátú felépítménnyel is), amely egyébként a Legacy modellsorozat megkoronázása volt. A múlt idő használata azért helyénvaló, mert Európában aktuálisan nem forgalmazzák a Legacy típust.

Szokás szerint inkább közúti autóról van szó, hiába a 20 centis hasmagasság és a fényezetlen fekete védőburkolat az alsó lemezeken, a 2745 mm-es tengelytávolság és az utcai mintázatú abroncsok elég hamar véget vetnek a kalandozásnak. Közúton ellenben a boxermotor miatt alacsonyan lévő tömegközéppontnak köszönhetően a műfajban megszokottnál nagyobb kanyarsebességet tudunk elérni, a felfüggesztés hangolása japános viszonylatban a kényelmesebbek közé tartozik, abszolút értelemben azért vannak nála komfortosabban rugózó vetélytársak is a piacon. Jó a közvetlen kormányzás, a fékek is hatásosak, a „raliélményt" a tesztautóba konfigurált fokozatmentes automatikus váltó árnyalta csak.

A 2,0 LITERES BOXER DÍZEL a soros négyhengereseknél finomabban, de nem feltétlenül csendesebben jár. A fokozatmentes automatikus váltó egyedüli baja, hogy a mérnökök megpróbálták hagyományos automatikus váltónak programozni, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy nem teljesen CVT-szerűen működik, hanem fokozatokat (szűk fordulatszám-tartományokat) kapcsol. Minden bizonnyal az volt ezzel a cél, hogy a lassú indulást kiküszöbölje, csak sajnos átestek a ló túloldalára: a gázpedál legapróbb érintésére a szokásos küszás helyett rögtön viszonylag nagy tempóval kezd el gurulni az Outback, dugóban araszolva így állandóan a féken tartja a lábát az ember. Az érzésre nyúlós, valójában csak szokatlan hangélménnyel kísért CVT-váltós viselkedés sztrádatempónál jelentkezik, városban és országúton jól muzsikál a szerkezet.



Elöl-hátul tágas az utastér, néhány ezüstös betét jelenti a színfoltot



Még a CVT-váltóval is sportos a vezetési élmény, az érintőképernyő melletti gombok eltalálása odafigyelést igényel. Magyar nyelven kommunikál velünk az Outback



Erzékeny a sztereókamerás SubaruEye rendszer





Nagy és könnyen pakolható a csomagtér

MÉG TOVÁBB NÖVELTÉK az előző generációnál is tágasnak számító belső tér méretét, az anyagminőség is sokat javult, és rengeteg hasznos kiegészítővel lehet rendelni. A tesztautóban például gumi csomagtértálca volt, de rendelhető 1 kajak, 3 kerékpár, vagy 4 illetve 6 pár síléc szállítását lehetővé tevő tartó is – még jó, hogy egyébként 5 személyes az utastér... Az érintőképernyős navigáció kezelését az nehezíti, hogy a képernyő melletti gombok nem külön kapcsolók, hanem megcélzandó részek egy sík felületen – menet közben le kell venni a tekintetet az útról. Azonban ekkor is marad egy pár előre figyelő szem, hiszen a Subaru itt is a sztereókemarát használó EyeSight aktív biztonsági berendezését használja. Egy kicsit talán túlságosan is ideges a rendszer, azaz már nagyon előre jelzi az előttünk haladó autó érzékelését, egyébként a teszt időszaka alatt sikerült elkerülni a veszélyes helyzeteket, így az elektronika beavatkozását is.

Ne hagyják magukat félrevezetni a számítógép által, amíg az autó ragaszkodott ahhoz, hogy 7,5 l/100 km-es gázolajfogyasztással haladt, a tankolás alapján ennél alacsonyabb, 7,0 l/100 km-es érték jött ki. Ez nem rossz adat egy ekkora méretű és teljesítményű, összkerékhajtású és automata váltós szabadidő-autótól. Vételárát tekintve amúgy az árkategória felső részén helyezkedik el a Subaru Outback.

SUBARU LEGACY	2.0D Lineartronic
Összlökettérfogat:	1998 cm^3
Hengerek/szelepek:	B4/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	110 kW (150 LE) 3600/perc
Max. forgatónyomaték:	350 Nm 1600-2800/perc
Hossz./szél./mag.:	4815/1840/1605 mm
Tengelytáv:	2745 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1575/1590 mm
Fordulókör:	11,8 m
Saját tömeg/teherbírás:	1676/504 kg
Csomagtér:	559-1848 l
Üzemanyagtank:	60 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,9 s
Max. sebesség:	192 km/h
Város/országút/vegyes:	7,5/5,3/6,1 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,0 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	159 g/km
A modell alapára:	10 490 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	11 590 000 Ft

* Trend, kézi váltóval

Riválisok

Nagy nyereséggel kecsegtető, ezért népszerű műfaj az emelt hasmagasságú, középkategóriás kombi, ahol ennek megfelelően nagy is a mozgás. A Citroën már nem forgalmazza a C5 CrossTourert, a Volkswagen pedig még nem árulja az új Passat Alltracket.



AUDI **A4 allroad**
10 902 060 Ft-tól



OPEL **Insignia Country Tourer**
9 430 000 Ft-tól



PEUGEOT **508 RXH**
11 715 000 Ft-tól



VOLVO **V60 Cross Country**
10 930 000 Ft-tól

Összegzés

Még mindig egyedülálló műszaki tartalommal rendelkezik a Subaru Outback. Árban és tudásban ott van, mint a főbb vetélytársak, csak épp nem sokan tudnak a létezéséről. Pedig egy remekül vezethető, tágas belsejű autót szalasztanak el.

Határozott úttartás volt a cél, ezért nem túl komfortos a felfüggesztés hangolása



SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HILBERT PÉTER ÉS SUBARU | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: EMIL FREY MAGYARORSZÁG KFT., 1149 BUDAPEST, MOGYORÓDI ÚT 34-40., TELEFON: 06-1-470-9010

Ilyen volt!



2002–2014

12 éves gyártási ciklusa alatt 623 ezer darab kelt el az XC90-es első nemzedékéből, mely Classic néven folytatja pályafutását a kínai piacon. Az első XC90-es a Yamahával közösen fejlesztett 4,4 literes, V8-as benzinmotorral is elérhető volt!

Hosszú évek óta várták már a vevők, és most végre megjött a minden porcikájában új XC90-es!

Új korszak kez



Négy menetprogramot kínál a Drive Mode rendszer



Így kell csinálni: otthonos és modern belső, meggyőző minőség



Menet közben elvonja a figyelmet a kívánt hőfok beállítása



Akár hangulatunk szerint változtathatjuk a műszerfal grafikáját. A kijelző erős napsütésben is könnyedén leolvasható



Nem valószínű, hogy bárki is terepre menne az XC90-essel, de a képességei adottak hozzá. A 819 000 forintos légrugózással 267 mm-ig emelhető a hasmagasság

Tetszett
- minőségi benyomás
- műszaki színvonal
- komfortos első ülések
- tesztfogyasztás

Nem tetszett
- hiányoznak a hagyományos tekerőgombok
- az autó nívójához nem illő motorhang
- tétova sebességváltó

dődött!

Talán a 90-es évek végén az első S80-as hozott formai és műszaki értelemben is olyan változásokat a Volvo életében, mint most az XC90-es szabadidő-autó második nemzedéke. Az igazsághoz tartozik, hogy a Volvo nem siette el a modellváltást, az első generáció 12 éves ciklusa alatt a legtöbb vetélytárs gyártó két nemzedéket is nyugdíjazott. Hogy mennyire várták már a kuncsaftok a friss modellt, arra talán még a Volvo sem számított: július végéig világszerte több mint 30 ezer megrendelés érkezett az autóra, míg hazánkban már 260 felett jár a vásárlások száma. A leginkább érdekes azonban az, hogy tavaly ősszel az első 19 darab, First Edition ügyfélautót úgy rendelték meg, hogy a kuncsaftok tudták, csak nyár elején érkeznek az úttörő példányok.

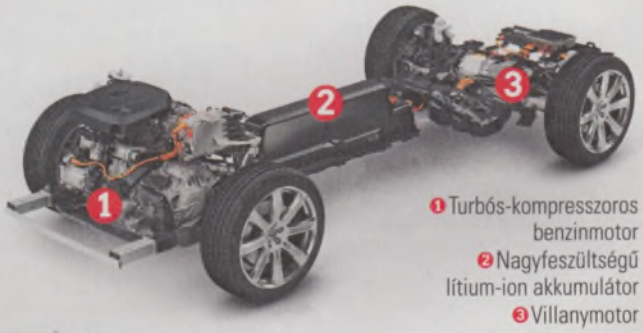
Ha azonban kicsit a kulisszák mögé nézünk, egyáltalán nem véletlen ez az óriási felhajtás a Volvo eddigi legdrágább fejlesztési programjának keretében megvalósult modellje kapcsán. Amellett, hogy formai szempontból teljesen nyilvánvaló az előrelépés (ezek a vonalak köszönnek majd vissza a következő évek új Volvóin), nem mehetünk el szó nélkül a teljesen új platform mellett sem, no meg itt van az okostelefonok mintájára készített középkonzol, a hibrid modell premierje, vagy a csupán négyhengeres erőforrásokból álló motorpaletta. Igen, nem tévedés: az újdonság nemhogy hat- vagy nyolchengeres, de még öthengeres motorokkal sem lesz elérhető, ami első hallásra merésznek tűnik, elvégre a konkurens szabadidő-autóknál öblös motorok sokasága közül választhatunk.

EZEK UTÁN kíváncsian vettem kezembe a D5-ös tesztautó kulcsát (a kulcs bőrbevonata ugyanolyan színt kap, mint az ülések bőrkárpitozása). Természetesen kulcs nélküli az indítás, de nem nyomógombos, hanem egy kapcsolót kell elfordítani, hogy életre keljen az új generációs Drive-E motor. A Volvo Drive-E motorkoncepció lényege, hogy létrehoztak egy 2,0 literes blokkot, amely közös alapja a benzines és dízelmotoroknak, olyannyira, hogy még a furat-löket, a hengerek közötti távolság, a főtengelycsapágyak tartókerete és az olajteknő is pontosan megegyezik. Esetünkben a D5-ös, ikerturbós feltöltésű dízel 225 ➔

A spájzban van!



Bár minden bizonnyal a D5-ös verzió lesz a favorit, az XC90-es legizgalmasabb változata mindenképpen a T8-as, konnektorból tölthető csúcsmodell, amelyben a 2,0 literes, turbós-kompresszoros benzinmotor és az elektromotor kombinációja 407 lóerős összteljesítményt eredményez, miközben a gyári átlagfogyasztás 2,1 liter. A technikai színvonalnak és a teljesítménynek megfelelően magasan ez a legdrágább kivitel, az alapár 22 240 000 forint. Aki mindenáron benzines XC90-esre vágyik, annak a T6-os jelenthet alternítvát (17 350 000 Ft), melyben szintén 2,0 literes turbós-kompresszoros egység dolgozik, csak a teljesítmény itt 320 lóerő. A motorpaletta jövőre hoz majd újdonságot, ugyanis az importőr tájékoztatása szerint érkezik majd a 190 lóerős, D4-es alapmodell, mely front-hajtású kivitelben is elérhető lesz.



1. Turbós-kompresszoros benzinmotor
2. Nagyfeszültségű lítium-ion akkumulátor
3. Villanymotor



Maximális kényelem: 238 000 forintért masszázsfunkciós első ülések kényeztethetnek



170 cm-es magasságig komfortosak a harmadik sorban lévő ülések (felára 490 000 forint)

lóerőt és 470 Nm-t állít csatasorba, ami remekül hangzik, de amikor elindulunk és „hidegen" gyorsítunk, kissé lelombozódunk, mert a négyhengeres kelepelése sehogy sem illik az XC90-es atmoszférájába. Az nem vitás, hogy erő van bőven, a gázpedál lenyomása után némi tétovázás következik, majd nagyot ugrik a testes Volvo, és gyorsan kúszik felfelé a TFT-monitoros műszerfalon a sebességmérő virtuális mutatója. A nyolcfokozatú Aisin automatikus váltó eközben finoman kapcsolgat, de ezzel a nagy literteljesítményű dízellel a működése nem a legharmonikusabb, néha az volt az érzésem, hogy sokat vár egy-egy vissza- vagy felkapcsolással. Ugyanakkor hogy a Volvo nem csak a levegőbe beszélt a Drive-E motorok takarékossága kapcsán, az most teljesen nyilvánvalóvá vált, ugyanis a tesztprogram során 8,4 literes fogyasztást mértünk, ami a 225 lóerő, az automata váltó, az összkerékhajtás, a kéttonnás tömeg, no meg a hatalmas homlokfelület fényében nyer igazán értelmet.

Noha az autó több mint egy mázsát fogyott a felmenőhöz képest, azért kanyargós úton érezni a tömegét, ehhez képest viszont meglepő, hogy a légrugós futóművel sem vasalja ki túl jól az úthibákat. Ugyan az XC90-esben is vannak különböző menetprogramok, az ütközéstől ütközésig 3,0-at forduló kormánnyal egyértelmű, hogy az új Volvo nem a sportos vezetés támogatója. Mondjuk ez nem is meglepő, hiszen ez a modell is a félig autonóm vezetésű autók közé sorolható: dugóban araszolva nem csak automatikusan fékez és gyorsít, a kormányzást is helyettünk végzi. A biztonsági színvonalat jelzi, hogy az XC90-es magától fékez, ha a vezető kikanyarodna egy közeledő jármű elé, de említhetjük az útelhagyás-érzékelőt is, amely – ha letérnénk az épített útról – megfeszíti a biztonsági öveket és olyan pozícióba állítja az ülést, ami minimalizálja a gerincsérülés kockázatát. Ha ez még nem lenne elég, az automata fékezési funkciót a sötétség sem befolyásolja, sőt, kiterjed kerékpárosokra és gyalogosokra is.

LENYŰGÖZŐTT az XC90-essel kapcsolatban, hogy milyen figyelmet fordítottak jelentéktelennek tűnő részletekre. A tolatókamera csipogása is kellemes, az index kattogásának hangja és a kapcsolók működése is minőséget áraszt, vagy itt van a keret nélküli visszapillantó tükör – nem tudom, hogy készített-e valaha bárki is ennél szebb tükröt autóba! Ha már a belsőnél tartunk, meg kell hagyni, hogy nagyon otthonos az utastér, az anyagok és a formák miatt is dicséret illeti a Volvót. A legnagyobb változás persze a Sensus rendszer premierje, mely voltaképpen egy 12,3 colos, álló tabletre emlékeztető érintőképernyős rendszer, innen kezelhetjük az összes vezetéstámogató rendszert, a hifit, a navigációt és sajnos a klimatizálást is. Nem azt mondom, hogy ez a rendszer egy zsákutca, de a hűtés-fűtésnek kellett volna hagyni pár hagyományos gombot, mert menet közben eltereli a figyelmet a hőfok állítgatása a látványos „csúszkán". Az infravörös mozgásérzékelőkkel felszerelt rendszer egyébként az okostelefonok mintájára kezelhető, ismeri az két ujjal „bevitt" nagyítási-kicsinyítési parancsot is, s mivel az XC90-es is igazi svéd autó, kesztyűben is kezelhető!

Ami a helykínálatot illeti, magától értetődően óriási a tér az újdonságban, melynek tengelytávolsága 12 centit nőtt, a 143 mm-es hossznövekedéssel pedig a karosszéria öt centi híján ötméteres! Szóval igazi óriás az új Volvo, aminek az az eredménye, hogy még a harmadik sorban is el lehet férni, 170-175 centis magasságig a két leghátsó ülés teljes értékű ülőhelynek tekinthető (van könyöktámasz, pohártartó és szellőzőrostély is). Ami kicsit csalódást keltő, az a második sorban lévő, különálló ülések. Rendben van, hogy egy szabadidő-autóban fontos az egyszerű bővíthetőség, de eléggé kisméretűek ezek a székek, ami azért sem érthető, mert lábhelyből aztán nincs hiány. A vezető- és az anyósülésen más szintű a komfort: ezeket az üléseket akármelyik luxusautó megirigyelhetné.

A VOLVO PONTOSAN TUDJA, hogy az új modell teljesen más ligába tartozik az elődmodellhez képest, ennek megfelelően az árképzés is öntudatos. A D5-ös AWD 15 370 000 forintos ára azonban semmiképp sem túlzás, figyelembe véve, hogy a BMW X5-ös xDrive25d (2,0 literes, 231 lóerős négyhengeres) 15 568 000 forintot, míg a Mercedes GLE 250d 4Matic 16 466 400 forintot kóstál (2,1 literes, 204 lóerős négyhengeres). Lehet, hogy a motor és váltó területén ez a két vetélytárs előrébb jár, de ahogyan az említett eladási sikerek is mutatják, a Volvo finom részleteit és stílusát a vevők joggal értékelik nagyra.

Gyári tuning



A Volvo 100%-os részesedést szerzett a Volvók tuningolására szakosodott svéd Polestarban. Bár a két fél között eddig is volt hivatalos együttműködés, az immáron gyári tuningrészlegként jegyzett Polestar előtt új lehetőségek nyílnak meg, a jövőben például hibrideket is kezelésbe vesznek. A Volvo számításai szerint 2015-ben 750 Polestar modellt vesz majd fel a piac (S60 és V60), míg középtávon 1000-1500 példány értékesítése a cél.

VOLVO XC90	D5 AWD
Összlökettérfogat:	1969 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 biturbó-dízel
Max. teljesítmény:	165 kW (225 LE) 4250/perc
Max. forgatónyomaték:	470 Nm 1750-2500/perc
Hossz./szél./mag.:	4950/1923/1776 mm
Tengelytáv:	2984 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1665/1667 mm
Fordulókör:	11,9 m
Saját tömeg/teherbírás:	1966/664 kg
Csomagtér:	721*/1886 l
Üzemanyagtank:	71 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,8 s
Max. sebesség:	220 km/h
Város/országút/vegyes:	6,4/5,5/6,8 l/100 km
Tesztfogyasztás:	8,4 l/100km
CO_2-kibocsátás:	152 g/km
A modell alapára:	15 370 000 Ft

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTOJA: VOLVO AUTÓ HUNGÁRIA KFT., 1044 BUDAPEST, VÁCI ÚT 50-58. TELEFON: 06-1-238-8150.





1,9 m^3-ig bővíthető az igényes kárpitozású raktér



A légrugó ellenére feszes a futómű, az úthibákat nehezen tolerálja

Tudta-e?

Az új XC90-es a Volvo első modellje, mely az SPA-platformra (Scalable Product Architecture) épül majd. A „méretezhető termékarchitektúra" annyit tesz, hogy szabadon tudják változtatni a tengelytávot, és az egyes hajtáslánc-variációk beépíthetőségében is megszűnnek a korlátok. A Volvo állítása szerint 2019-re már az összes Volvo erre a platformra épül majd.

Összegzés

Az XC90-es nem a teljesítményről és a vezetés klasszikus élményéről szól, sokkal inkább a nyugalomról. A váltó és a motor kombinációja nem éri el a kategória legjobbjait, az összeszerelési minőség és az autó szolgáltatásai előtt viszont le a kalappal.

HIRDETÉS

RENAULT
Passion for life

Renault KADJAR
Ne csak nézd! Éld át!



Vágj bele a kalandba: renaultbudapest.hu!

Kadjar fogyasztás l/100 km: 3,8-5,6; CO_2-kibocsátás g/km: 99-130 NEDC-ciklus szerint. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás, illetve CO_2-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredményei. A képen látható autó illusztráció.

A Renault ajánlásával elf

renaultbudapest.hu

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

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

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



Hibrid erő



A Brabus a Mercedes S 500 Plug-in hybrid modellt sem hagyta tuning nélkül. 51 lóerővel izmosította a hajtáslánc V6-os oldalát, de a tuning plusz 70 Nm nyomatékot is hozott. Így a feltöltött 3,0 literes benzines teljesítménye 328-ról 379 lóerőre nőtt, a nyomaték 550 Nm. A növekményt nagyobb töltőnyomással, átírt motorvezérléssel és teljes sportkipufogó-rendszer felszerelésével érték el. A hibrid luxusautó rendszerteljesítménye ezáltal 493 lóerő, az össznyomaték 890 Nm. Képességei által bőven a legdinamikusabb hibridek klubját gazdagítja a Merci, állóról 100 km/órára 4,9 másodperc alatt gyorsul, a végsebessége korlátozással 250 km/óra. A „gyorsított" hibrid ugyanazokat a díszeket megkaphatja, mint a csak belső égésű motorral hajtott társai: új első lökhárító légbeömlőkkel, küszöbök és hátsó toldat egyaránt rendelkezésre áll. Kerekekből maximum 22 colos lehet a kocsi sajátja. Ezekre előre 255/30-as, hátra 295/25-ös méretű gumikat szerelnek. A légrugós futómű vezérlését módosítva 15 mm-rel engedik közelebb az úthoz a kasztnit. Az utastérbe teljes bőrkárpitozás, alupedálok, fa- vagy karbonbetétek, valamint az „iBusiness" nevű multimédiás rendszer is kérhető.







Az első fecske

Az ABT volt a leggyorsabb, ők léptek elő elsőként az új Audi Q7-es tulajdonosait csábító tuningkészlettel. A QS7-es kóddal jelölt csomag új első lökhárítóból, sárvédő szellőzőből, küszöbökből és hátsó szoknyából áll. Kérésre mindez kiegészíthető szolid hátsó szárnnyal. Akinek ez kevés, megnyugodhat, mert már készül a szélesítő készlet is. Felniből 10x22 colos FR-t ajánl a tuningcég, a gumiméret szerény 305/30-as!



Pehelysúlyú



A BBS új, FI-R jelű felnije valószínűleg még a legigényesebb tuningőrülteknek is megfelel. Hogy miért mondjuk ezt? Mert a 9x20 colos darabok súlya mindössze 7,9 kg, de egy 12x20 colos példány is csak 9,2 kg, miközben a kerekenkénti teherbírás 620 kg! A ma már klasszikus Y-küllős designnal készülő felnin feltűnhet a küllők karcsúsága, és ez a látvány már utalhat a kerekek különlegességére. A gyártó olyan járművekre ajánlja, mint például a Porsche 911 GT3-as, vagy a BMW M3-as és M4-es. A felni platinaezüst és matt fekete színben érhető el 9,5x19, 10,5x19, 9,5x20 és 10,5x20 méretben, s középcsavaros verzió is kapható versenysportos igényre, 9,0x20 és 12x20 col méretben.



Kényelemfaktor



Nehogy már csak az air ride-os fiúk lephessék meg az utca népét autóikkal, kijár ez a Porsche Macan tulajdonosának is! Legalábbis ha hajlandók betérni egy TechArt-partnerhez, s ott áldoznak az új TechArt Air Suspension Module-ra. Ez a „csatlakoztasd és használd" rendszerű eszköz a normál hasmagassághoz képest 10-20 mm-es ültetést ad, utóbbi érték „Sport Plus" módban aktiválódik. További képessége a rendszernek, hogy távirányítóval is vezérelhető, a hivatalos magyarázat szerint azért, hogy könnyebb legyen a csomagtérbe pakolás. Ekkor 30 mm-rel süllyed lejjebb a kocsi hasa.



Egy VW Touran családi egyterű az ominózus jármű – képünk természetesen csak illusztráció

Rovatunkban ezúttal egy átvert és csalódott autós esetét tesszük közzé, a hitelesség kedvéért a szerkesztőségünkhöz beérkezett levél lényegi változtatás nélküli közlésével.

Zsákutcában

Egy korábbi lapszámuk „Naiv vásárlók" című cikkén felbátorodva írok Önöknek. Én egy rászedett balek vagyok. Tavaly szeptemberben vettem egy külföldről behozott, de már magyar forgalmi engedéllyel, rendszámmal és törzskönyvvel ellátott Volkswagen Touran gépkocsit közel 5 000 000 Ft-ért, nagyon szép állapotban. A kocsit egy autókereskedő hirdette. Megtekintés után lefoglaltam, majd kb. egy hét múlva megvásároltam. A kocsit nem az autókereskedőtől, hanem egy magánszemélytől vettem, a kereskedő bizományos volt, azonban mind az előleget, mind a vételárat a kereskedőnek fizettem ki.

DECEMBERIG BOLDOG VOLTAM a szép autóval, amely életem utolsó gépkocsija lett volna nyugdíjas éveimre (közel 70 éves vagyok). Ekkor azonban a rendőrség lefoglalta, mondván, hogy a gépkocsit külföldön ellopták, majd hamis papírokkal honosították és adtak ki rá törzskönyvet, rendszámot és forgalmi engedélyt. Az alvázszám eredeti volt, azonban hamis forgalmival és adásvételivel honosították! Ekkor feljelentést tettem csalás bűntette miatt ismeretlen tettes ellen. Felkértem egy ügyvédet - aki azzal biztatott, hogy nem ígér semmit, de megpróbálja visszaszerezni a kocsit -, azonban az ügyész a 2012. évi CLXXXI. tv. 28. § 5-6 bekezdésére hivatkozva a lefoglalás elleni panaszt elutasította. A Be. szerint a gépkocsit az eljárás befejeztével annak adják ki, aki a bűncselekmény elkövetésekor tulajdonos volt. Ezzel szemben az uniós jogok - akár bűncselekmény útján megszerzett tárgyakra vonatkozóan is - több esetben is hangsúlyozzák, hogy a kiadás jóhiszemű harmadik személyek jogainak sérelme nélkül történhet meg, azonban Magyarországon ezeket az irányelveket nem tartják be. Alább bemásoltam a 2005. évi CXVI. törvény - akár bűncselekmény útján megszerzett tárgyakra is vonatkozó - 8. §-át a tárgyak visszaszolgáltatásával kapcsolatban.

A 2005. évi CXVI. törvény II. CÍM A KÖLCSÖNÖS JOGSEGÉLY EGYES KÜLÖNLEGES FORMÁIRA VONATKOZÓ MEGKERESÉSEK 8. cikk

Visszaszolgáltatás

(1) A megkeresett tagállam - a megkereső tagállam kérelmére és jóhiszemű harmadik személyek jogainak a sérelme nélkül - a bűncselekmény útján megszerzett tárgyakat a megkereső tagállam rendelkezésére bocsáthatja abból a célból, hogy azokat a jogos tulajdonosnak visszaszolgáltassák.

2012. évi CLXXX. tv. az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről 53. § (3). A tárgy átadása nem sértheti jóhiszemű harmadik személy jogait, és nem veszélyeztetheti a Magyarország területén folyamatban lévő büntetőeljárás sikerét.

2012. évi CLXXXI. tv. (SIS) 28. § (5). Ha a tárgy (2) bekezdés szerinti értékesítése, vagy a figyelmeztető jelzést kibocsátó tagállam joga szerint a tárggyal rendelkezni jogosult részére történő átadása olyan harmadik személy jogait sértené, aki a jóhiszemű, így különösen a kereskedelmi forgalomban ellenérték fejében történő szerzés tényét igazolja, a hatóság a tárgyat az érdekelt harmadik személy részére adja ki.

(6) Ha a figyelmeztető jelzés alapján megtalált, a 10. § (1) bekezdés a)-c) pontjában meghatározott tárggyal összefüggésben Magyarországon büntetőeljárás van folyamatban, lefoglalására és a lefoglalt dolog kiadására a büntetőeljárásról szóló törvény rendelkezéseit kell alkalmazni.

Legyünk körültekintők!

Az olvasói levél kapcsán kikértük a nagy tapasztalattal rendelkező Das WeltAuto véleményét is.

A használtautó-vásárlás hét alapszabálya:

1. Válasszon megbízható értékesítő partnert!
2. Ne vegyen ismeretlen előéletű autót!
3. Ne vegyen átvizsgálás nélkül használt autót!
4. Ne legyen csalók áldozata!
5. Ne dőljön be az irreálisan alacsony futásteljesítménynek!
6. Ne írjon alá idegen nyelvű adásvételi szerződést, ha a külföldi tulajdonos nincs jelen a megállapodáskor!
7. Vásároljon garanciával!



Frank György: azzal kössünk szerződést, aki szemben ül velünk!

Hívjon, írjon, segítünk!

Autót venne, de előbb tanácsot kérne? Tanulságos sztorija van, netán átvágták? Tudja a tutit és másoknak is megsúgná? Ne habozzon, vegye fel velünk a kapcsolatot, mi pedig lehetőség szerint szakértő bevonásával igyekszünk segíteni, vagy éppen teret adni tapasztalatai tolmácsolásához!

INFÓVONAL:
posta@automotor.hu,
06-1-460-2470

„Sajnálatos ilyen történeteket olvasni jóhiszemű vevőkkel kapcsolatosan, azonban az eset nem egyedülálló: három hónapja 177 db lopott autót foglalt le a rendőrség egyetlen elkövető lebuktatása után. Persze ez is csak egy ügy a sok közül, havi szinten ugyanis több száz hasonló akad, ami nem kerül bele a hírekbe" – mondta el Frank György, a Das WeltAuto márkaigazgatója.

„A használtautó-piac nagyon eltorzult az elmúlt öt év során: szinte ellenőrizetlen csatornákon keresztül áramlik be a külföldről származó gépkocsi. Ma már boldog-boldogtalan foglalkozik ezzel a szakmával, úgy, hogy a telephelyeken kínált autókat külföldi magánszemély által aláírt biankó szerződéssel árulják. De a vevő is megkönnyíti a szürke kereskedők dolgát, amikor aláír egy ilyen szerződést, nem győződve meg arról, hogy ki az eladó. Ha gond merül fel, nagyon nehéz lesz a jogorvoslat külföldön. Éppen ezért mindig azzal kössünk szerződést, aki szemben ül velünk, illetve néhány további javaslat megtartásával lecsökkenthetjük az esélyét annak, hogy a cikk írójához hasonlóan járjunk" – tájékoztatott a márkaigazgató.

Az idézett uniós egyezményektől függetlenül mivel a magyar joggyakorlat szerint én nem számítok „jóhiszeműnek" és nem kereskedelmi forgalomban szereztem a gépkocsit, ezért a (6) bekezdést alkalmazzák, azaz az eredeti tulajdonosnak adják ki az autót.

A nyomozóhatósághoz küldött levelünkben bejelentettük polgári peres kárigényemet, továbbá indítványoztuk a csaló vagyonának zár alá vételét, azonban az várható, hogy a csalónak nem lesz a nevén lefoglalható vagyon. Időközben volt időm áttanulmányozni a Ptk. ide vonatkozó részét, továbbá az alkalmazott bírói gyakorlatot, mely alapján már látom, hogy a kocsit soha nem kapom vissza, mert a bírói felfogás szerint nem szereztem meg a tulajdonjogot (tulajdonjogot ugyanis csak tulajdonostól lehet megszerezni, tolvajtól nem) ezért az ügyészi állásfoglalás alapján az eredeti külföldi tulajdonos kapja vissza a kocsit. (Ptk. 118. §). Hogy miért? Nos, mert nem kereskedőtől vettem, hanem csak a kereskedő telephelyén, nem bizományosi szerződés alapján, hanem a kereskedő csak közvetített, továbbá nem számítok jóhiszeműnek!

A fentiek alapján elúszott az évek alatt a kocsira félretett 5 000 000 forint, viszont szerencsém van, hogy nem tudtam eladni a régi, több százezer km-t futott autómat, s így van mivel közlekedni (falun lakom). Tehát hiába van hivatalos magyar hatósági jelzése – rendszáma – és egyéb okmánya egy megvásárolt gépkocsinak, azt az átíratást követően bármikor elvehetik, lefoglalhatják. Úgy tűnik, hogy ebben az országban bármilyen hamisított, eredetinek látszó okmány alapján honosítják az ellopott kocsikat, mert valamely „pudvaagyú" jogalkotó eltörölte a külföldről behozott gépkocsik kötelező eredet- és származásvizsgálatát, pedig ma már az alvázszám ismeretében lekérhető a külföldi gépkocsi valódi bejegyzett tulajdonosa. Az én kocsim esetében egy autókölcsönző a tulajdonos, tehát csak úgy nem lehetett volna behozni. Látható közzétett statisztikájukban is, hogy a 2010. évi 17,5 ezer kocsival szemben idén már kb. 122 ezer kocsit hoznak be. Ennek alapján várható, hogy a csalók lopott és MAGYARORSZÁGI HIVATALOS okmányokkal és rendszámmal ellátott gépkocsikkal sok-sok vevő és családja életét keserítik meg, az anyagi kárról már nem is beszélve.

> „Nem a kereskedőtől vettem, hanem csak a kereskedő telephelyén, nem bizományosi szerződés alapján."

ÉRDEKES MÓDON sehol nem találtam még halvány utalást sem a „hamis", tulajdonosi okmányokat (forgalmi, törzskönyv, rendszám) kiállító hatóság – okmányiroda – legalább részleges felelősségére. Az is előfordult már, hogy 2-3-szor tulajdonost váltott gépkocsit foglalt le a rendőrség. Csak megjegyzem, hogy a gépkocsi már másodszori ideiglenes forgalomból történő kivonásakor, amit „természetesen" én fizettem, mert a rendőrség nem intézte el, az okmányiroda ügyintézője tájékoztatott arról, hogy 10 800 Ft-ért csináltathattam volna származási bizonyítványt, és akkor nem fordult volna elő ez a helyzet. Én balga úgy gondoltam, hogy ha belföldön kötelező az eredetiségvizsgálat, akkora külföldről behozottnál pláne! Hát nem így van! Ugyanilyen kálváriát okoz most, hogy elérjem azt, hogy a rendőrségen már 8 hónapja lefoglalt gépkocsi után ne nekem kelljen a biztosításokat kifizetnem. Itt már sikerélményem van, mert talán már látom az alagút végét. Noha folyik még a nyomozás, már most látszik, hogy elbuktam az 5 000 000 forintot, a régi kocsim pedig enyém lesz életfogytig.

Esetem tanulságként írtam le. Azt hittem, hogy valódi magyar okmányokkal ellátott gépkocsi vásárlásakor nem érhet meglepetés. Nem így történt. Ma Magyarországon külföldi gépkocsit venni nem szabad, a magyar okmányok nem jelentenek semmit. A közreműködő autókereskedők – mint az én esetemben is – mossák kezüket a jól sikerült üzlet után.

NÉV ÉS ELÉRHETŐSÉG A SZERKESZTŐSÉGBEN



Tudta-e?
Csupán tévesz-méken alapuló városi legenda, hogy a nem kötött forgásirányú gumi vázszerkezetének szálai elszakadhatnak forgás-irányváltás esetén.

225/45 R17-es méretben szereltettem fel az új gumikat. Ebből a típusból ez a kapható legnagyobb méret

Nekünk való?

Megfáradt a nyári gumi az autón, az új felhozatalból különlegeset választottam, szokatlan a koncepciót.

Nem csak akkor válik cserecéretté egy gumiabroncs, ha lekopik róla a mintázat. Akkor is, ha romlanak a tulajdonságai, legyen ez akár a tapadás, akár a komfort. Esetemben a zajkomfort lett egyre rosszabb, a garnitúra harmadik évadjára olyan jellegű gumizajt produkált, mintha erősen zúgnának a rossz kerékcsapágyak. Ez annyira kellemetlen volt, hogy a csere mellett döntöttem, annak ellenére, hogy a mintázat mélysége még bőven jó volt: 6 mm.

AZ ÚJ ABRONCS KERESÉSE természetesen alapos információgyűjtéssel kezdődött, végül egy vadonatúj gumifajta lett a befutó, amelyet a Michelin dobott a piacra tavasszal. A CrossClimate, mint a neve is utal rá, négy évszakosan használható gumi. Már csak azért is megtetszett, mert ismerem az autósok elutasító hozzáállását a nem évszakspecializált gumikkal

Felnimosó gép

A gumicsere alkalmával a kerekeket letakarították, de nem a hagyományos slagos módszerrel. A leváltásra szánt gumival együtt kerültek be a kerekek egy mosógépbe, amely vegyszer nélkül dolgozik. Az eszköz módszere, hogy kis műanyag golyókkal szórja meg nagy nyomással a felnit, ezek a kis golyók tisztítják le a felületet. A kereket pár percig kell bombázni, hogy tiszta legyen. A szerviz 300 Ft-ot kért egy kerék megtisztításáért, ez összeadva is kevesebb egy spéci felnitisztító spray áránál. A módszer viszonylag kíméletes, ez azt is jelenti, hogy a makacs szennyeződéseket, mint a ráégett fékpor, vagy a korábbi súlyok ragasztónyomai, nem tudja leszedni. Ehhez kellett a tisztítás második köre, a radírozás. Egy valóban radírszerű koronggal szépen ledörzsölték az



Ilyen kis műanyag golyócskák záporoznak nagy nyomással a felnire. Zajos, de hatékony

összes felniről a mocskot, ez több időt igényelt, mint a golyós mosás, és persze több munkát is. Aki kényes az autójára, és ráadásul ritka küllős a felnije, annak mindenképpen javasoljuk időszakonként egy ilyen tisztítás beiktatását.



A komplett kereket rakták be a felnimosóba



Radírozással tüntették el a makacs szennyeződéseket



A gumikat-felniket szerelés előtt letakarították



A szelepeket is lecserélték



Nyomatékra húzták a csavarokat



A minta jobb oldali élén erősebb a kopás, ettől is zajosabb lesz

szemben, és kíváncsi voltam/vagyok, hogy ez mennyire megalapozott. Tapasztalataim szerint kis- és kompaktautókon abszolút jól használhatók, most jöhet a próba a középkategóriáson. A Michelin azt mondta, hogy abban más az eddigieknél, hogy ez nem egy nyarat is bíró téli gumi, hanem egy nyári köpeny, ami téli minősítéssel is rendelkezik. Feltűnt a fejlesztőknek a sok egymást követő enyhe tél, s az, hogy sok autó télen is csak takaritott utakon közlekedik.

Mialatt zajlott a felszerelés, a leszerelt gumikat szemrevételeztük. A szakértő szerint a zajt nemcsak a gumi mintázata, a kopás, vagy a keményedő anyag okozhatja, hanem az úgynevezett fűrészfogas kopás is. Ez a hajtott kerékre, illetve a túlfújt abroncsokra jellemző. A mintablokkok forgásirányba előre eső élei (amelyek elsőként érik az aszfaltot) jobban kopnak, mint a hátsók. Emiatt idővel dobolásszerű hangot adnak, ami nagyobb forgási sebességnél zúgásként jelentkezik. A nem kötött forgásirányú abroncsok esetén a szezononkénti forgásirány-fordítás megakadályozhatja az ilyen kopást.

FELSZERELÉS UTÁN nagyon kíváncsi voltam az első benyomásra, mivel több autós ismerősöm V-mintázatú sportguminál zajra panaszkodik. Nos, az új csendes futású: a mintablokkok nem egyformák, egymáshoz képest alig láthatóan más szögben állnak, eltérő a vonalvezetésük, így nem tud kialakulni ütemes zaj, ami menet közben zúgásként jelentkezik. Egyelőre pozitívak a tapasztalatok, száraz úton nagyon jól tapad, jó a zajkomfort, esőben is jól teljesít. Igazán fél év múlva kerül a gumi a mély vízbe, amikor kiderül, hogy télen miképp viselkedik.

Fékhalál ellen



Speciális anyag vékony felvitelével megnövelhető a fékek élettartama

Jellegzetes fékhiba, hogy a nyergek munkahengerfala és a dugattyú közé finom szennyeződés jut be. Ennek hatása kettős lehet, egyrészt felsértve a felületet korróziót okoz, másrészt erősen koptató hatású, így idő előtt tönkremehetnek az érintett alkatrészek. Szerencsére az autóipar nem rest, és berágódásgátló kenőanyaggal megelőzhető a jelenség. Ez a szennyeződés bejutását is gátolja, valamint a korróziót is fékezi.

Felületvédelem



Nem fekete, de nem baj, mert úgysem látszik az alkatrész

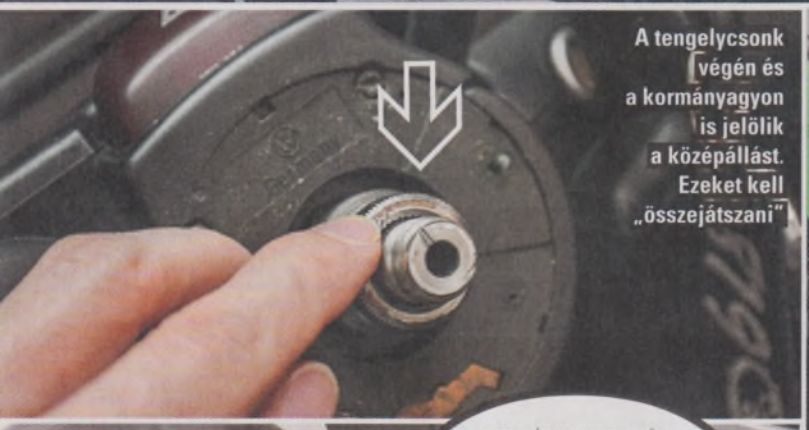
Lemezalkatrészről tört le a két rögzítőfül, és ezeket kellett visszahegeszteni. Az alkatrész nem látható helyen dolgozik, azonban a nyers fémfelület könnyen és gyorsan válhat a rozsda áldozatává. Ezt megelőzendő védeni kell a felületet. Kivételesen nem a megszokott alapozó és fedőfesték kombóval történt a bevonatképzés, hanem korszerű, spray-kiszerelésben kapható kőfelverődésvédő, alvázvédő anyaggal. Ez már igazi többfunkciós felületbevonó, jó a tapadása, rugalmas, tehát tűri a rezonanciát, és a kisebb mechanikai sérülések ellen is véd.

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | CIKKÜNK ELKÉSZÍTÉSÉHEZ A STRAUSZ GUMI MŰHELY NYÚJTOTT SEGÍTSÉGET

A méret a lényeg!



Kristóf porig ültetett VW Golf kabrióval gördül, ami szépen alakul a kedvének megfelelően. A munkálatok része az utastér formálása is, ennek elemeként egy 24 cm átmérőjű, klasszikus D&W kormány került a kocsijába.



A tengelycsonk végén és a kormányagyon is jelölik a középállást. Ezeket kell „összejátszani"



Kristóf mutatja a különbséget





Meglepően kicsi imbuszcsavarokkal rögzíthető a sportkormány az agyra

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

Ezt már jó lesz tekergetni, vagányabb a gép belül! Légzsákos volánt lecserélni persze nem szabályos, de a tuningtalálkozókon pózolhat így a VW Golf kabrió





Hivatalos leleplezés

Korábbi lapszámunkban (AM 2015/11.) már hírt adtunk róla, hogy a Honda feléleszti a legendás Africa Twin nevet, mely természetesen egy vadonatúj túraendurót jelöl majd. Nos, a Honda végre lerántotta a leplet a modellről, meglepetésként pedig egyből be is árazta: az újdonság még idén megérkezik a hazai Honda márkakereskedésekbe 4 098 000 forintos áron. Az Africa Twin az egyik legnagyobb ellenfeléhez, a Yamaha Super Ténéréhez hasonlóan soros kéthengeres blokkal rendelkezik, ám a Honda nem a csúcsteljesítményre helyezte a hangsúlyt, amit jól mutat, hogy a 998 cm^3-es egység 95 lóerős, míg nyomatéka 98 Nm. Ami a dupla gyujtógyertyás motorblokk konstrukcióját illeti, a sikeres CRF250R/CRF450R versenygépektől örökölte a négyszelepes, Unicam hengerfejet, míg a pehelysúlyú, öntött vezérműtengely azonos anyagokból épül fel, mint a CBR1000RR Fireblade esetében. Az Africa Twin nagy szenzációja azonban az opciós duplakuplungos váltó, amely a normál menetprogramokon kívül terepüzemmóddal is rendelkezik. Terepmotorról lévén szó, különösen fontos volt a tömeg-középpontosítás, ezért az akkumulátort a hengerpár mögé építették be.

Öszvérjármű



A Volkswagen egy igencsak érdekes járművet mutatott be Last Mile Surfer néven. A robogó és roller keresztezéséből született háromkerekű modell összehajtható, így könnyedén elfér egy autó csomagtartójában. Ez azért fontos, mert a konstruktőrök szerint arra találták ki, hogy az autó leparkolása után felpattanhasson rá a vezető, és ezzel intézhesse ügyesbajos dolgait a belvárosban. A 20 kilométeres hatótávval rendelkező modell gyártását a nemzetközi szaksajtó már tényként kezeli, állítólag 2016 második felétől lehet majd megvásárolni a Last Mile Surfert, 1000 euró körüli áron.

Dinamikus féklámpa

A BMW Motorrad „360 fokos biztonság" koncepciójának újabb epizódjaként kifejlesztette a dinamikus féklámpát, ami az eddigieknél hatékonyabban figyelmezteti a mögöttes forgalmat az előtte haladó motoros fékezéséről. Az egyelőre csak Európában jóváhagyott féklámpa kétlépcsős működésű: az első fázis 50 km/óra feletti sebességről történő fékezéskor lép életbe. Ilyenkor a féklámpa 5 Hz frekvenciával villog. Amint a motorkerékpár sebessége 14 km/óra alá csökken, második lépcsőként a vészvillogó is bekapcsol (képünkön). A dinamikus féklámpa funkcióval kiegészített ABS Pro a 2016-os modellévtől hat modell alap- vagy extrafelszerelésének része. A 2016-os modellévtől az R 1200 GS, az R 1200 GS Adventure és az S 1000 XR modellekhez rendelhető, míg a K 1600 GT, GTL és GTL Exclusive esetében ez a funkció az alapfelszereltség része.



Erősen átalakítva



17 évvel az után, hogy megnyílt a Yamaha Communication Plaza Iwatában, a márka teljesen felújította a múzeumnak és közösségi térnek is tekinthető létesítményt. A Communication Plazában több mint 200 kiállítás tekinthető meg: a motorok mellett többek között vízi járművek, hószánok és Yamaha-motoros autók is láthatók.

Lebegő ülés



Döbbenetes külsejű elektromos motorkerékpárral jelentkezett a francia E-Raw. A modell különlegessége, hogy összesen 80 réteg fa laminálásával készült a „lebegő" ülés, amely alatt nincs kitámasztás, a vezető súlyát a fa természetes merevsége tartja meg.

Évfordulóra



A Suzuki MotoGP-versenyzői, Aleix Espargaro és Maverick Vinales mutatták be a GSX-R 1000 30th Anniversary modellt, mellyel a GSX-R premierjének 30. évfordulóját ünnepli a márka. A világszerte elérhető évfordulós változat ugyanazt a színösszeállítást kapta, mint az első, 1985-ös GSX-R 750-es.

Tudta-e?

Guy Martin motorkerékpár-versenyző eltökélt szándéka, hogy megdöntse a motorkerékpáros sebességi rekordot. A speciális Triumph nyergében 606 km/órás tempó elérése a cél! A helyszín a Bonneville-i sóstó medre lesz.

Összegzés

Jól átgondolt, praktikus és kényelmes motor a Burgman 200-as, amely ár-érték arányát tekintve az egyik legvonzóbb a Burgman-palettán belül. Az első fékkel azonban meg kell barátkozni, a korábbi modellé meggyőzőbb volt.

Tetszett
- komfortos üléspozíció
- hatásos szélvédelem
- praktikum

Nem tetszett
- első fék
- rugózhatna finomabban

Arany középút?

Kevés a 125-ös ereje, de árban a 400-as már nagy ugrás? A Suzuki válasza erre a 200 cm^3-es Burgman.

Városban vígan elvan az átlagmotoros egy 125 cm^3-es robogóval, ugyanakkor ha valaki például az agglomerációból jár be, és nap mint nap gyorsforgalmi úton kénytelen közlekedni, akkor már legtöbbször kevés a nyolcadliteres ereje. Az alulmotorizáltság nyilvánvalóan nemcsak a komfortérzetünket befolyásolja, hanem biztonsági tényező is lehet. Egy olyan robogónál, mint a Suzuki Burgman, amelynek fotelszerű ülései vannak, és a kényelme „megengedi" a hosszabb utakat is, még inkább fontos az erőtartalék. Ezért lehet ideális választás a 200-as verzió, amely külsőleg teljesen megegyezik a 125-össel, csak éppen 12 lóerő helyett 18-at produkál. A plusz teljesítmény nagyon jól jön: egyrészt hideg motornál sem kell nyüstölni a gépet, másrészt a végsebesség a vezető súlyától függően elérheti a 130 km/órát, így nem okoz problémát, ha huzamosabb ideig gyorsforgalmi úton haladunk. Nyilván a 18 lóerőtől nem lesz egy rakéta a 200-as Burgman, de városban kifejezetten dinamikus, és két személlyel sem akar „meghalni", miközben fogyasztása könnyedén 4,0 liter alatt tartható. Ha már a takarékoskodásról van szó, a modellváltás jó alkalom lett volna a start-stop rendszer bevezetésére (mint számos Hondában), ehelyett egy Eco-lámpánk van, amely finom gázkezelésre sarkallja a vezetőt. Egyébként a jellegzetes egyhengeres lüktetés 5000-es fordulat környékén teljesen kisimul, s mint valami villanymotor, mindenféle rezgés nélkül dolgozik az erőforrás a modellben.

A BURGMAN manőverezhetősége remek, a legkisebb súlyáthelyezésre is válaszol, és robogó létére egészen mélyre dönthető, amiben jó partner az enyhén feszes futómű. Nincs farnehézség és egyéb nehezítő tényező, az egyetlen, amit meg kell szokni a vezetőnek, hogy az első féket marokkal kell húzni, a kétujjas fékezéseket itt el kell felejteni (a blokkolásgátló alapáron jár a 200-ashoz). Az sem mellékes, hogy a ráncfelvarrás előtti 200-as Burgmannak kombinált fékrendszere volt, ám az új típus esetében már nem emellé tették le a garast. A frissítés természetesen enniyben nem merült ki: egyrészt naprakészebbé vált a külső és ezáltal komolyabb motor hatását kelti a Burgman, másrészt nagyobb a szélvédő, ami azt jelenti, hogy országúti tempóig szinte teljesen „elzárja" tőlünk a menetszelet. A legfontosabb talán mégis az, hogy nagyon kényelmes az ülés, illetve hogy a 735 mm-es ülésmagasság miatt a kisebb termetűeknek is leér a lábuk, sőt elkeskenyítették a padlót, hogy ne kelljen nagyterpeszben állni, ha piros lámpához érünk. A hatalmas, hosszú ülés alatt 41 liternyi tárolóhelyet találunk, amely elég arra, hogy két zárt sisakot is elnyeljen. Ha ez nem lenne elég,



Igényes műszerfal, méretes rekeszek



41 liternyi hely lapul az ülés alatt



Az utasnak sincs rossz dolga a Burgmanen

Tudta-e?

A Burgman 200-as négyféle – ezüstös, fekete, szürke, fehér – színben kapható. A fekete és a szürke matt fényezések!

SUZUKI	Burgman 200
Lökettérfogat:	200 cm³
Hengerek/szelepek:	1/4
Maximális teljesítmény:	13 kW (18 LE) 8000/perc
Maximális nyomaték:	17 Nm 6000/perc
Sebességváltó:	fokozatmentes automata
Hossz./szél./mag.:	2055/740/1355 mm
Tengelytáv:	1465 mm
Ülésmagasság:	735 mm
Üzemanyagtank:	10,5 l
Gumi elöl/hátul:	110/90 R13/130/70 R12
Száraz tömeg:	149 kg
Tesztfogyasztás:	3,5 l/100 km
Alapár:	1 548 000 Ft

Családban marad







A Suzuki Burgman családba a 125 cm³-es modell 1 jelenti a belépőt ár és teljesítmény tekintetében is. Az 1 248 000 forinttól kapható, 12 lóerős modell után a tesztelt 200-as verzió jön, míg felettük a Burgman 400-as 2 helyezkedik el a ranglétrán. A két kis Burgmanhez képest jóval testesebb robogó 1 868 000 forinttól vihető haza, 34 lóerős teljesítménye révén pedig jóval combosabb. A kínálat csúcsán azonban a 650-es verzió 3 áll, amely nemcsak megjelenését tekintve, hanem a 62 lóerős, soros kéthengeres blokkjával is kitűnik a Burgmanek közül. Utóbbi modell 2 848 000 forinttól kapható.

van még két rekeszünk az első idomban, rádásul az egyik zárható és 12 V-os aljzattal rendelkezik, vagyis menet közben tudjuk tölteni a telefonunkat. A praktikumba tehát aligha lehet belekötni, az viszont látszik néhány részletmegoldáson, hogy a gyártási költségek kordában tartása fontos volt.

A 200-AS BURGMAN 1 548 000 forinttól vihető haza, ami a 125-össel párba állítva azért nagyon versenyképes, mert a blokkolásgátlós nyolcadliteresnél csak 100 ezer forinttal drágább. De ha kitekintünk „házon kívülre", akkor sincs szégyenkeznivalója a modellnek, noha az összehasonlítás nehézkes, hiszen a vetélytársak a 150-es és 250-es kategóriákban képviseltetik magukat.



SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: MOLNÁR ISTVÁN | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: MAGYAR SUZUKI ZRT., 2040 BUDAÖRS, KELETI U. 23-803-990.

Hahó, uraim!

Megvan az 59. motokrossz-vb első világbajnoka! A 21 éves olasz Kiara Fontanesi (képünkön) begyűjtötte az egymás utáni 4. vb-címét, s ezzel új rekordot állított be, ő az első négyszeres világbajnok a hölgyek között. Az MXGP-ben is érik a Yamaha vb-címe, hiszen az éllovas Romain Febvre az elmúlt 3 fordulóban 39-ről 84 pontra növelte az előnyét. Egyfelől a hibázásai ellenére továbbra is nagyon jó formában van a francia krosszos, másrészről az összes nagy név (Cairoli, Desalle, Nagl, Villopoto) kidőlt mellőle. A legnagyobb izgalmak az MX2-ben vannak,



ahol az utolsó 6 nagydíjon egy teljesen új üldözőverseny kezdődött. Ennek oka, hogy a vb legnagyobb esélyese, Jeffrey Herlings 2014 után idén is súlyosan megsérült. A kétszeres világelső csípőműtéten esett át, amiért véget is ért az idénye. Herlings kiválása miatt Tim Gajser, Valentin Guillod, Jeremy Seewer, Pauls Jonass, Jordi Tixier és Max Anstie is esélyes a vb-címre. Az elmúlt 3 fordulóban Anstie 5 futam- és 2 GP-győzelmet aratott, míg Herlings csapattársa, a 18 éves Jonass folyamatosan a 2. helyen zárt, aminek köszönhetően immár ő az új éllovas az MX2-ben.

MX-VB (18/14. FORDULÓ)

Az összetett állás

MXGP: 1. Febvre (FRA) Yamaha, 547 pont, **2. Paulin** (FRA) Honda, 463 pont, **3. Bobrisev** (RUS) Honda, 423 pont.
MX2: 1. Jonass (LAT) KTM, 433 pont, **2. Gajser** (SLO) Honda, 429 pont, **3. Herlings** (NED) KTM, 423 pont.

Női vb (6/6. forduló):
1. Fontanesi (ITA) Yamaha, 260 pont, **2. Lancelot** (FRA) Kawasaki, 242 pont, **3. Van De Ven** (NED) Yamaha, 229 pont.

Tudta-e?

Jonass az első lett krosszos a vb történetében, aki vezeti az összetett tabellát!

WTCC



A két Lada közrefogta Monteiro Hondáját, nagy baleset lett belőle

Utcai harcosok

Kétéves kihagyás után tért vissza Portugáliába a WTCC mezőnye, s ezúttal új helyszín adott otthont a derbinek: a hírhedt Villa Real utcai pályán 1931 óta rendeznek versenyeket, világbajnoki sorozat azonban most először látogatott ide. Azon kívül, hogy az utóbbi időben a kvalifikáción remeklő Hugo Valente (Campos-RML Chevrolet) szokás szerint „elbaltázta" a rajtot és a 3. helyről vissza-, majd kiesett, az első futamon nem sok említésre méltó dolog történt. A citroënes José María López magabiztos rajtcél győzelmet aratott csapattársa, Sébastien Loeb és az egy pozíciót javító Michelisz Norbi (Zengő-Honda) előtt, aki így idén negyedszer állhatott dobogóra. Mögöttük a két gyári hondás Gabriele Tarquini és a hazai pályán versenyző Tiago Monteiro, továbbá a második futamos pole pozícióra játszó Ma Quing Hua, Yvan Muller (mindkettő Citroën C-Elysée WTCC) és a három Ladával Jaap Van Lagen, Nicky Catsburg és Rob Huff végzett a pontszerző tízben. A második menet negatív főszereplője, Catsburg belekeveredett egy rajtbalesetbe, amikor a másik Lada Vesta WTCC-vel (Van Lagen) satuba szorították és a falba forgatták Monteirót. A pályára küldött biztonsági autó mögött Ma, Muller, Catsburg, Tarquini, Michelisz, Loeb és López volt a sorrend, ami az újraindítást követően is megmaradt. A 10. körben viszont Tarquini hibára kényszerítette és megelőzte Catsburgot, ezt a lehetőséget pedig Norbi és Loeb egyszerre igyekezett kihasználni: két oldalról támadták a hollandot, aki a nagy kavarodásban a gumifalba forgatta a kilencszeres ralivilágbajnokot, majd a menekülő úton visszaállt López mögé. Ám ezzel még nem volt vége a kálváriájának, két körrel a vége előtt ugyanis a szalagkorlátba csapódott, így a piros zászlóval megszakított futamot Ma nyerte Muller, Tarquini, Norbi és López előtt.



Norbi már a gyári márkatársak előtt áll a tabellán

WTCC (12/8. FORDULÓ)

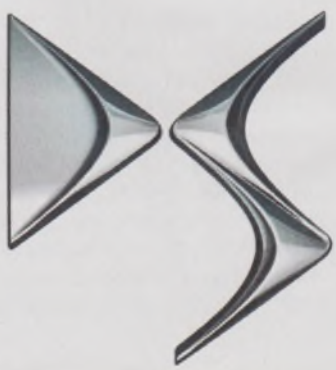
Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. López (ARG) 322 pont, **2. Muller** (FRA) 267 pont, **3. Loeb** (FRA) 230 pont, **4. Ma** (CHN) 146 pont, **5. Michelisz** (HUN) 141 pont, **6. Tarquini** (ITA) 138 pont, **7. Monteiro** (POR) 124 pont, **8. Chilton** (GBR) 76 pont, **9. Valente** (FRA) 72 pont, **10. Huff** (GBR) 58 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Citroën 716 pont, **2. Honda** 487 pont, **3. Lada** 223 pont.

Formula e

Francia belharc

Az elektromos Formula-1 második, október 17-én Pekingben startoló 2015-2016-os szezonjában a versenyszabályzat már engedélyezi a saját fejlesztésű hajtáslánc (villanymotor, inverter, sebességváltó, hűtőrendszer) fejlesztését. Nemrégiben nyolc konstruktőr nevezését fogadták el, melyek közül számunkra a Reanult és a Citroën a legérdekesebb. Előbbiek az e.dams bajnokcsapattal folytatják együttműködésüket, míg utóbbiak a Virgin istálló partnereiként a DS prémiummárka égisze alatt állnak rajthoz. A hírek szerint ez egyúttal azt is jelenti, hogy a Citroën kivonul a WRC vagy a WTCC hadszíntérről.



Suzukai 8 órás

Yamaha endurance-siker 19 év után!

Yamaha-öröm, Honda-bánat – röviden így lehetne összefoglalni a legfontosabb japán motorverseny, a 38. suzukai 8 órás történéseit, amely az endurance-vb 2. fordulója volt. Ugyan nem sikerült összehozni a Valentino Rossi–Jorge Lorenzo álompárost, azonban a Yamaha 2002 után ismét gyári csapattal képviseltette magát, amelyben a Tech3 csapat két pilótája, Pol Espargaró és Bradley Smith motorozott, Katsuyuki Nakasuga, MotoGP tesztpilóta társaságában. A trió előbb új pályacsúccsal begyűjtötte a pole pozíciót, a versenyen megfutották a leggyorsabb kört, míg 19 év szünet után ismét győzelemre vezették a Yamahát, amely 1987, 88, 90 és 96 után az 5. sikerét aratta a versenyen. A Honda ugyanakkor nagyon elégedetlen lehet. Az aranyszárnyasok vezérpilótája a kétszeres MotoGP világbajnok, ausztrál Casey Stoner volt, aki az elmúlt két év győztes csapatában, a MuSashi RT HARC-PRO-ban versenyzett. Stoner a 7. körében az első helyről 200 km/órás sebességnél egy kanyarban bukott. Annyira összetört a CBR1000RRW, hogy a vezérhondás alakulat alig egy óra után feladni kényszerült a viadalt. Mint kiderült, Stoner nem a saját hibájából esett el. Az elektronikus gázmarkolat egyik szenzora hibásodott meg. A Honda elnézést kért Stonertől, aki láb- és vállműtétet szenvedett. A Honda 2009 után vesztett újra.



Pol Espargaro is a győztes csapat tagja volt Suzukában

Rali-VB: Finnország



Latvalának harmadszor sikerült megnyernie hazai futamát, a finn menet közben begyűjtötte 400. szakaszgyőzelmét is

Gyorsasági rekord

Találó módon Finn Nagydíjnak becézik a sorozat leggyorsabb versenyét: az ugratókkal tűzdelt, murvás erdei pályák rendszerint alaposan megtizedelik a mezőnyt – idén a fordos Alexey Lukyanuk, Robert Kubica és Elfyn Evans, a hyundaios Thierry Neuville, Dani Sordo és Hayden Paddon, valamint a VW-s Andreas Mikkelsen is amortizálta autóját. Az elmúlt 64 alkalomból 52-szer helyi pilóta nyert itt (Hannu Mikkola és Marcus Grönholm például hétszer), most pedig a hazai rajongók hőse, Jari-Matti Latvala (VW Polo R WRC) átadta a múltnak Sébastien Loeb 2012-es rekordját (122,89 km/óra), amikor az esőzések dacára 125,44 km/órás átlagsebességgel teljesítette a 20 gyorsaságiból (319,38 km) álló derbit! Persze a csapattárs, Sébastien Ogier gondoskodott róla, hogy a finn számára ne legyen sétagalopp idei második, amúgy pályafutása 14. győzelme – ezzel Latvala ugyan feljött a tabella második helyére, csakhogy a hátránya tetemes, 89 pont. A címvédő csak a végén adta fel az üldözést, amikor a szakadó esőben megcsípett egy követ és azt hitte, hogy defektet kapott. Rövid ideig Kris Meeke (Citroën DS3 WRC) is harcban volt az elsőségért, de az angolt előbb váltógond, majd 10 másodperces időbüntetés hátráltatta, végül a 16. speciálon keményen eltrafált egy fát és zsinórban harmadszor esett ki. Így aztán ismét a harmadik pozícióban „magányosan" autózó Mads Östberg mentette a Citroën-mundér becsületét. Thierry Neuville pedig a negyedik helyezéssel hálálta meg a Hyundai csapatnak, hogy a shakedownon elszenvedett baleset után újjáépítették i20 WRC-jét, míg a mögötte végző Ott Tanak szinte egy teljes napot „rokkant" futóművel teljesített és a 10. pozícióból küzdötte vissza magát ötödiknek. A WRC2 kategóriában Esapekka Lappi és Pontus Tidemand jóvoltából az új Fabia R5-össel kettős győzelmet aratott a Skoda.

Tudta-e?

2017-től 380 lóerőre növelik

a WRC versenyautók teljesítményét (a szűkítő mérete 32 helyett 36 mm), 25 kg-mal csökkentik a minimális súlyhatárt és ismét engedélyezik az elektronikusan vezérelt középső differenciált. Továbbá a hosszabb első és hátsó túlnyúlás, az 55 mm-es szélesítés és a nagyobb hátsó szárny jóvoltából a gépek agresszívabb megjelenést kapnak.

VÉGEREDMÉNY (13/8.)

Finnország

1. Latvala-Anttila (FIN/FIN) VW Polo R WRC, 2 óra 33'03,8", **2. Ogier-Ingrassia** (FRA/FRA) VW Polo R WRC, +13,7", **3. Östberg-Andersson** (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +1'36,8", **4. Neuville-Gilsoul** (BEL/BEL) Hyundai i20 WRC, +3'58,7", **5. Tanak-Molder** (EST/EST) Ford Fiesta RS WRC, +4'29,3", **6. Hanninen-Tuominen** (FIN/FIN) Ford Fiesta RS WRC, +4'44,3", **7. Prokop-Tomanek** (CZE/CZE) Ford Fiesta RS WRC, +6'20,3", **8. Lappi-Ferm** (FIN/FIN) Skoda Fabia R5, +7'11,2", **9. Tidemand-Axelsson** (SWE/SWE) Skoda Fabia R5, +8'52,2", **10. Bertelli-Granai** (ITA/ITA) Ford Fiesta RS WRC, +9'37,4"

Szakaszgyőzelmek: Latvala 10, **Ogier** 9, **Meeke** 1.

Az összetett állás

1. Ogier 182 pont, **2. Latvala** 93 pont, **3. Östberg** 84 pont, **4. Mikkelsen** 83 pont, **5. Neuville** 70 pont, **6. Meeke** 54 pont, **7. Evans** 53 pont, **8. Tanak** 50 pont, **9. Paddon** 44 pont, **10. Sordo** 39 pont.

Következik a Német Rali, augusztus 20-23.

Mercedes-uralom

Nürnberg utcai pályáján, a Norisringen 2003 óta veretlen a Mercedes, most zsinórban a 12. és 13. győzelmét aratta a márka - 2013-ban nem rendeztek itt versenyt. Szombaton a futam előtti zápor és a száradó pálya alaposan megnehezítette a gumiválasztást: kezdetben a slick abroncs igazi melléfogásnak tűnt, de 1520 kör után fordult a kocka. Az 5. pozícióból rajtoló Pascal Wehrlein ezzel a rizikós stratégiával aratta pályafutása második győzelmét, Robert Wickens (képünkön), Gary Paffett és Christian Vietoris jóvoltából pedig négyes diadalt ünnepelhetett a Mercedes. Mögöttük a BMW-s Bruno Spenglernek és Martin Tomczyknak lengett a kockás zászló, míg az audisok közül a Paul di Restával (Mercedes AMG C 63 DTM) ütköző, 7. helyezett Jamie Green volt a legeredményesebb. A vasárnapi „kötelező kerékcserés" versenyre Spengler kaparintotta meg a pole pozíciót, a kanadai azonban nem sokáig tudta maga mögött tartani a lényegesen gyorsabb Wickenst és Vietorist, de még Mattias Ekström (Audi RS5 DTM) is megelőzte. Így aztán a Mercedes ezúttal duplázott, Spenglernek viszont az utolsó előtti körben sikerült visszaelőznie audis ellenfelét és ezzel megszerezte a BMW idei első dobogós helyezését.



DTM (9/3. FORDULÓ

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Green (GBR) 81 pont, **2. Ekström** (SWE) 70 pont, **3. Wehrlein** (GER) 67 pont, **4. Mortara** (SWI) 58 pont, **5. Wickens** (CDN) 57 pont, **6. Vietoris** (GER) és **Paffett** (GBR) 3636 pont, **8. Molina** (ESP) és **Spengler** (CDN) 2727 pont, **10. di Resta** (GBR) 23 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Audi 283 pont, **2. Mercedes** 235 pont **3. BMW** 88 pont.

ERC



Számszakilag: Loix 10. hazai sikere egyben az új Skoda Fabia R5-ös első győzelme is volt

Szerencseszám

Freddy Loix 19 évvel első hazai győzelme után, immár tizedszer nyerte meg a Belga Ralit, s egyúttal megszerezte a vadonatúj Skoda Fabia R5-ös első győzelmét. Igaz, ehhez óriási mázlira is szüksége volt: jó kezdés után például Kevin Abbring (Citroën DS3 R5) jobb első defektet kapott, majd hármas szaltóval landolt egy mezőn. A zsinórban negyedik ERC-győzelme felé haladó Craig Breent (Peugeot 208 T16) is előbb egy defekt hátráltatta, majd a pályáról lecsúszva a fű eltömte a hűtőrendszert és kapitulált a motor. Ezután a márkatárs Stéphane Lefebvre a leghosszabb szakasz elején kapott defektet, amivel három percet és a győzelem esélyét is elvesztette. Két szakasszal a vége előtt Brian Bouffier (Citroën DS3 R5) is defekt miatt, vezető helyről volt kénytelen megállni kereket cserélni. Végül Loix közel másfél perccel Bouffier és kettővel a honfitárs Vincent Verschueren (Citroën DS3 R5) előtt nyert: szerencséjére, merthogy utólag 1 perces büntetés kapott, mivel korán érkezett az egyik ellenőrzőpontra. Az igen sovány, mindössze két főt számláló ERC2-es (szériaautók) mezőnyben Érdi Tibor (Mitsubishi Lancer Evo X) fölényes rajt-cél győzelmet aratott, az ERC3-as kategóriában pedig a lengyel Aleks Zawada (Opel Adam R2) két megpördülés és egy árokjárás után a 6. helyről felzárkózva győzött.



Érdiék ERC2-es aranyat nyertek

ERC (10/5. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Breen (IRL) 124 pont, **2. Kajetanowicz** (POL) 103 pont, **3. Consani** (FRA) 55 pont, **4. Lukyanuk** (BLR) 43 pont, **5. Magalhaes** (POR) 38 pont, **6. Loix** (BEL) 35 pont, **7. Tarabus** (CZE) 34 pont, **8. Plangi** (EST) és **Bouffier** (FRA) 2828 pont, **10. Butvilas** (LTU) 27 pont,... **26. Botka** (HUN) 2 pont.

BTCC

BMW sikersorozat

Mindhárom versenyt megnyerte, egy szimpla, egy dupla és egy tripla diadalt aratott a WSR-BMW csapat Croftban. Először Andy Priaulx, Sam Tordoff és Rob Collard sorrendben foglalták el a dobogót. A második menet Tordoff magabiztos rajt-cél győzelmét hozta, Priaulxt viszont Jason Plato és Colin Turkington (mindkettő VW CC) is levadászta, mire sikerült bemelegítenie a gumikat. Közben Collard a hondás Gordon Sheddennel koccanva alulmaradt az 5. helyért vívott csatában, de harmadik nekifutásra sikerült szépítenie. Habár Shedden ezúttal lerajtolta, kisebb lökdösődés után Collard a 12. körben visszavette a vezetést és nyert, majd az utolsó kanyarban még Priaulx is megelőzte a Honda Civic Type Rt.



BTCC (10/6. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Shedden 195 pont, **2. Plato** 185 pont, **3. Neal** 173 pont, **4. Tordoff** 162 pont, **5. Turkington** 161 pont, **6. Jordan** 156 pont, **7. Morgan** 128 pont, **8. Collard** 127 pont, **9. Priaulx** 126 pont, **10. Goff** 124 pont.

Félévi bizonyítvány

Kent és Zarco fölényes, Rossi kiegyensúlyozott.

A királykategória első félideje egyértelműen a Yamahának, valamint Valentino Rossinak sikerült a legjobban. Rossi ugyan csak egyszer rajtolhatott a pole-ból, azonban a Doktor mégis elégedett lehet. 2009 után vezeti ismét az összetettet 9 forduló után, s eddig mindegyik nagydíjon dobogóra állhatott idén! Bár Rossihoz hasonlóan a hangvillások sem remekeltek az edzéseken, csak két pole-ra voltak képesek, mégis kiemelkedett a mezőnyből az YZR-M1-es. A Yamaha sokat javult a fogyasztás és a gumikímélés tekintetében, míg a féktávokon és a kigyorsításnál is sokkal ütőképesebb lett. Dacára annak, hogy a végsebesség frontján továbbra is van lemaradásuk, a Yamaha a vb történetében először zsinórban 6 győzelmet aratott a királykategóriában. A Yamaha, Rossi és Lorenzo azonban nagyon jól tudja, hogy még tovább kell fejlődniük a végső sikerhez, hiszen a hondás Marc Marquez páros a nyári szünet előtt jelezte, hogy ismét versenyképes. A vakáció előtti utolsó két nagydíjon ő szerezte a legtöbb pontot, ami izgalmas folytatást vetít előre.

A 2010 ÓTA LÉTEZŐ Moto2-ben először fordult elő, hogy az első 9 fordulóban 6 győztest avassanak: Johann Zarco, Esteve Rabat, Sam Lowes, Thomas Lüthi és Jonas Folger mellett Xavier Simeon is nagydíjgyőzelemre volt képes. Mindezek ellenére azonban szó sincs kiegyensúlyozottságról, hiszen Zarco magasan kiemelkedett a mezőnyből. Ő nyert a legtöbbször, neki van a legtöbb dobogója, s új rekordok is fűződnek a nevéhez. A franciák joggal bízhatnak abban, hogy 2008 (125 cm³: Mike di Meglio) után ismét világbajnoki címnek örülhetnek.

A britek is nagyon reménykednek, idén viszont egyelőre úgy tűnik, hogy megszakadhat 38 éves várakozásuk. A Moto3-ban az első 9 fordulóban Danny Kent nyújtotta magasan a legjobb teljesítményt. Kent mostanáig 8-szor állhatott dobogóra, s 66 pontos előnnyel készülhet a folytatásra. Nála csak Rossi volt fölényesebb a kiskategória történetében 9 fordulót követően. A Doktor az 1997-es vb-címe idején 72 ponttal vezetett 9 nagydíj után.



Nem vitás, Rossi a 10. vb-címére hajt. Persze nincs könnyű dolga...

Tudta-e?

Simeon németországi győzelmének köszönhetően 1983 után hangzott fel ismét a belga himnusz a világbajnokságon. 32 évvel ezelőtt Didier de Radigues nyert a 250 cm³-ben.



Kent (52) a britek reménysége



Simeon és Gresini csapatfőnök

VÉGEREDMÉNY (18/9.)

Assen

Moto3: 1. Oliveira (POR) KTM, **2. Quartararo** (FRA) Honda, **3. Kent** (GBR) Honda.
Moto2: 1. Zarco (FRA) Kalex, **2. Rabat** (SPA) Kalex, **3. Lowes** (GBR) Speed Up.
MotoGP: 1. Rossi (ITA) Yamaha, **2. Marquez** (SPA) Honda, **3. Lorenzo** (SPA) Yamaha.

Sachsenring

Moto3: 1. Kent, 2. Vazquez (SPA) Honda, **3. Bastianini** (ITA), Honda.
Moto2: 1. Simeon (BEL) Kalex, **2. Zarco, 3. Rins** (SPA) Kalex.
MotoGP: 1. Marquez, 2. Pedrosa (SPA) Honda, **3. Rossi.**

Az összetett állás

Moto3: 1. Kent 190 pont, **2. Bastianini** 124 pont, **3. Oliveira** 102 pont, **4. Fenati** 99 pont, **5. Vazquez** 96 pont, **6. Binder** 75 pont.
Moto2: 1. Zarco 179 pont, **2. Rabat** 114 pont, **3. Lowes** 107 pont, **4. Rins** 103 pont, **5. Lüthi** 99 pont, **6. Simeon** 84 pont.
MotoGP: 1. Rossi 179 pont, **2. Lorenzo** 166 pont, **3. Iannone** 118 pont, **4. Marquez** 114 pont, **5. Dovizioso** 87 pont, **6. Smith** 87 pont.

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

Ez nagyon

Egy héttel Jules Bianchi halála után, egy olyan időszakban, amikor a sportág több kritikát, mint dicséretet kap, a Hungaroringen végre megint volt mit ünnepelni!



A Formula-1 unalmas? Kiszámítható? Kevés az előzés? A pályán nem történik semmi? Nos, a 30. Magyar Nagydíj frappáns válasz volt szinte az összes kritikára, amelylyel a sportágat az utóbbi időben össztűz alá vették. Hát persze, egy fecske nem csinál nyarat. Nem lesz minden verseny olyan elképesztően izgalmas, hogy levegőt sem tudunk venni közben, de ez így volt 10, 20 és 30 évvel ezelőtt is, a lényeg, hogy legyen mire emlékeznünk, és erre a hungaroringi hétvégére fogunk, az egyszer biztos.

A VERSENY UTÁN a paddockban mindenféle nyelven azt lehetett hallani, hogy a Hungaroring az évek során milyen sok drámát hozott, és mekkora szükség volt egy ilyen hétvégére, amely az egész F-1 számára igazi ünnepet jelent. A múlt októberi Japán Nagydíjon elszenvedett balesete óta kómában fekvő Jules Bianchi egy héttel korábbi halála és a fél mezőny részvételével zajló nizzai temetés megrázta a sportág közösségét, s bár a show-nak a pályán folytatódnia kellett, ahogy előkerült a téma, a feszültség azonnal tapinthatóvá vált. Látszólag minden olyan volt, mint máskor: csütörtökön a csapatok személyzete a hőségben izzadva tologatta a gumikat, Sebastian Vettel szokás szerint vidáman csevegett az újságírókkal, Lewis Hamilton magabiztosságot árasztva flangált fel-alá ➔

PORSCHE-KUPA



Új győztes

A 23 éves német Sven Müller csak az összetett 11. helyén áll, de a Hungaroringen leiskolázta a jóval rutinosabb mezőnyt. Miután 2 tizedes előnnyel megszerezte a pole-t, a versenyen 6 másodpercet vert mindenki másra, sőt megfutotta a leggyorsabb kört is. A bajnokság éllovasa, Philipp Eng nem tudott javítani az időmérőn elért 6. helyén, de még így is 10 pont az előnye.

kellett!

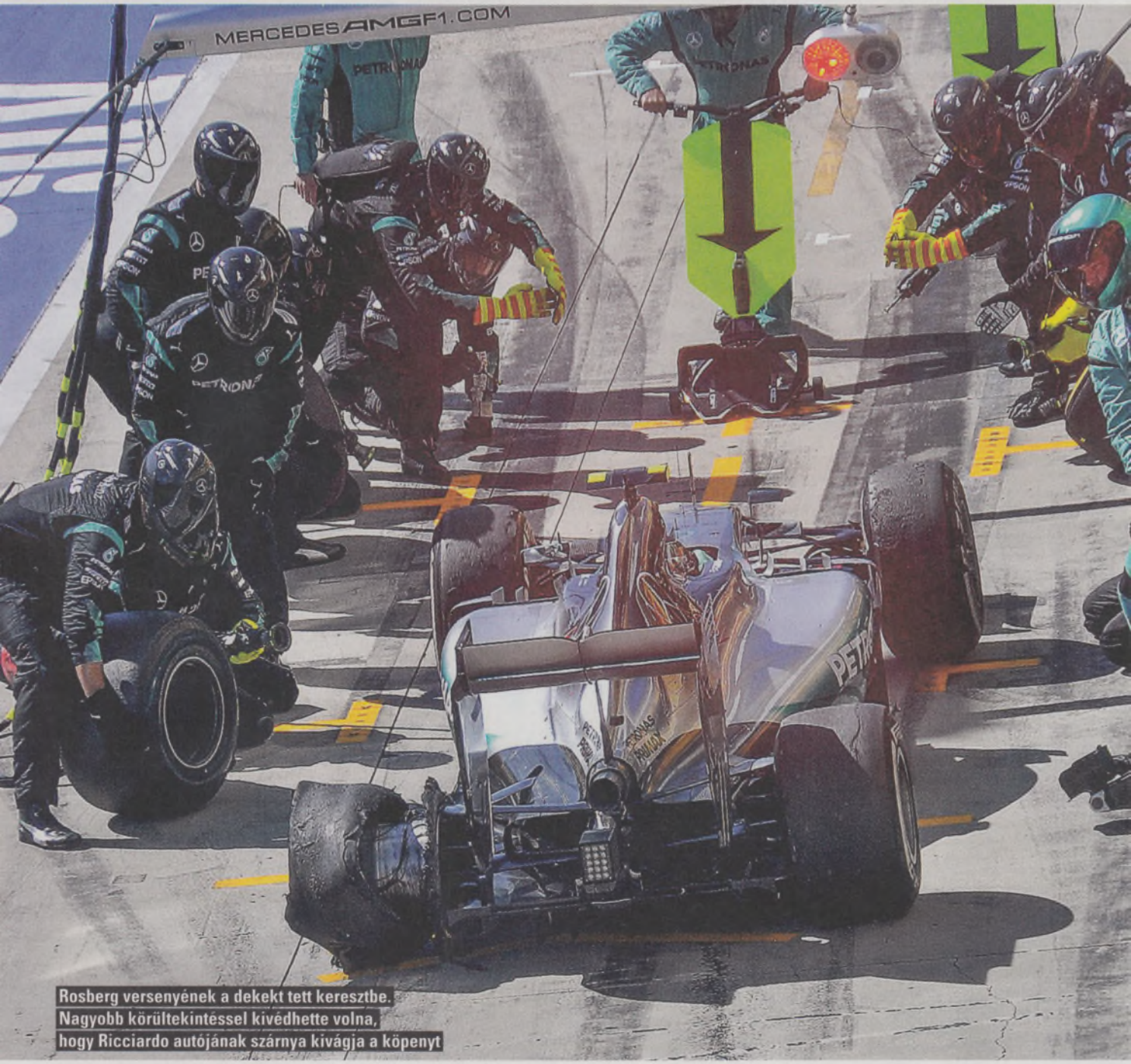
A szabályváltozásoknak köszönhetően a Belga Nagydíjtól még kiszámíthatatlanabbak lehetnek a rajtok. A listavezető Hamilton nem is örül neki...



A versenyzők Jules Bianchira emlékeznek, mellettük Miklósa Erika készül a himnusz éneklésére

Fejlesztünk!

Több miniszter támogatja azt a 25 milliárd forintos tervezetet, amelyet a Hungaroring Sport Zrt. nyújtott be a kormányhoz a pálya következő három évben történő modernizációjára vonatkozóan. Az 1985-86-ban épült Hungaroringet önfenntartó motorizációs és látogatóközponttá szeretnék fejleszteni, de a befektetésért cserében azt várják Ecclestone-tól, hogy további öt évre, 2026-ig hosszabbítsa meg a Magyar Nagydíj szerződését. Seszták Miklós nemzeti fejlesztési miniszter az Autó-Motornak azt mondta, „mindenképpen szeretnénk egy komoly fejlesztést a Hungaroringre" - Szijjártó Péter szerint az F-1 megéri Magyarországnak, mert az 5-6 milliárd forintos jogdíj mellett 17 milliárd forinttal növeli a GDP-t.



Rosberg versenyének a dekekt tett keresztbe. Nagyobb körültekintéssel kivédhette volna, hogy Ricciardo autójának szárnya kivágja a köpenyt

a rappercuccban. Pénteken rutinszerűen lezajlottak a szabadedzések, ám délután a Manor egyébként mosolygós sportigazgatója, Graeme Lowdon a könnyeivel küszködve mondott végig egy hosszú monológot Bianchiről, és a hétvégén gyakorlatilag mindenki neki ajánlotta minden sikerét.

„Cette victorie, c'est pour Jules", vagyis „ez a győzelem a tiéd, Jules" – mondta már a dobogó tetején Vettel, akinek ráadásul még azért is volt oka elérzékenyülni, mert 41 győzelmével utolérte az örökranglistán Ayrton Sennát. Daniel Ricciardo, aki útban idei első 3. helye felé jó pár rámenős manővert bemutatott, és közben összeakadt mindkét Mercedesszel is, úgy érezte, „ma mindent teljes szívvel csináltam. Azt hiszem, Jules is így szerette volna, úgyhogy tartoztam neki ennyivel." Bernie Ecclestone vasárnap reggel magángépet küldött a Bianchi családért Nizzába, és ők vonakodva, de eljöttek, hogy a verseny előtt a pilótákkal összeölelkezve egy nagy kört alkossanak velük a rajtrácson. Az érzelmi megrázkódtatás nem múlt el nyom nélkül. „Több versenyző nehezen tette magát túl a megemlékezésen – vélte a Red Bullt irányító Christian Horner. – Danyiilt különösen megviselte. Azt hiszem, kellett hozzá pár kör, amíg lenyugodott, és belerázódott a ritmusba."

GP2



Két verseny, öt dobogós

A GP2 magyarországi fordulói nem hoztak sok sikert a bajnokság toronymagas éllovasának: Stoffel Vandoorne a sprintfutamon ugyan 2. lett ART-os csapattársa, az első győzelmét arató Nobuharu Matsushita mögött, de a szombati verseny rajtját elrontotta. Így a Williams fejlesztőpilótája, Alex Lynn nyert az FR3.5-ből érkező Pierre Gasly előtt, míg a 3. helyet mindkétszer az orosz Szergej Szirotkin zsebelte be.





Nelson Piquet, az első két Magyar Nagydíj győztese egy Rolls Royce-szal vitte körbe Ecclestone-t a Hungaroringen



Bianchi családja különgéppel érkezett hozzánk



Immár Vettel is a hungaroringi győztesek tablóján feszíthet

S HOGY MIT HOZOTT a 30. Magyar Nagydíj? Mindent, ami feje tetejére állította a papírformát! Vettel a legjobb pillanatban törte meg a Mercedesek uralmát: akkor, amikor erre a legkevésbé lehetett számítani, s amikor megint kezdett egyre nyomasztóbbá válni az Ezüstnyilak fölénye. Ráadásul nem csupán szerencsés győzelmet aratott, hiszen az első etapban Kimi Räikkönennel szoros kötelékben lassan, de biztosan távolodtak Nico Rosbergtől, aki a csapata sürgetése ellenére sem ért a nyomukba. A Ferrari ezúttal tényleg gyors volt. Vajon van okunk bízni abban, hogy a magyarországi formájukat átörökítik a szezon második felére? Hát, ehhez azért érdemes elolvasni az „apró betűs" részt is. Egyfelől a Ferrarinak – akárcsak a Red Bullnak – kedvezett a Hungaroring vonalvezetése, és jól jött nekik a szokásos július végi forróság is, a lassú kanyarokban alulkormányzottsággal küszködő Williamsnek viszont nem. Pedig ők az utóbbi versenyek során egyre közelebb kerültek a Ferrarihoz, sőt Silverstone-ban egyértelműen gyorsabbak is voltak, és Vettel csak az esőnek köszönhetően került eléjük. Ha nem talál megoldást a problémáira, a monacói és magyarországi betli után a Williamsnek Szingapúrban is lesz miért aggódnia, a következő két pályán, Spában és Monzában viszont megint a Ferrarinak kell tartania tőlük.

„Lesznek jó és rossz versenyeink is, de ez nem azt jelenti, hogy visszaesik a teljesítményünk" – figyelmeztetett a maranellóiak főnöke, Maurizio Arrivabene, aki keményen beszólt a Ferrarinál krízist emlegetőknek is. Szerinte csupán a csapatok eltérő fejlesztési fázisaiból adódó természetes ingadozást láttuk az erőviszonyokban. Emellett rámutatott, hogy a Ferrarik fantasztikus rajtjának azért is jelentős szerepe volt, mert így nem kellett forgalomban autózniuk, ezért könnyebben tudták kímélni a gumikat. Az Autó-Motornak Vettel szintén azt mondta, „sokat jelent elöl menni, és szabad pályán diktálni a tempót ahelyett, hogy két másik autót kellene követni. Volt pár ➔

Büntetőfázis

A Magyar Nagydíj alatt sokan látványosan szétszórtabbak voltak a szokásosnál. A sportfelügyelők nem unatkoztak: a futam alatt összesen kilenc büntetést osztottak ki, és öten – Grosjean, Maldonado, Hamilton, Kvjat és Verstappen – még 2-3 büntetőpontot is begyűjtöttek a licencükre. Maldonadót egy ütközés, egy boxutcai gyorshajtás, valamint egy Safety Car-fázis közbeni előzés miatt is elítélték, így a szezon folyamán összesen már hétszer büntették meg a saját hibájából, amivel simán vezeti az idei bűnlajstromot Carlos Sainz (4) előtt.

Míg a korábban győzelmi esélyekkel pályára lépő Williamsek egyetlen pontot sem szereztek, az eddig gyengélkedő McLaren-Honda mindkét autója befért a top 10-be!

verseny, ahol nem láttuk túl sokáig a Mercedeseket, máshol viszont beragadtunk mögéjük, ezért nem mutathattuk meg a valódi tempónkat." Ettől függetlenül elismerte, hogy „Lewis valószínűleg ma is gyorsabb volt nálunk egy árnyalatnyival, csak nem alakult számára simán ez a nagydíj." Pontosan ez a másik ok, amiért nem érdemes vérmes reményeket táplálni a Ferrari feltámadása kapcsán. Hamilton elismerte, hogy „egyszerűen pocsék napom volt az irodában" – rosszul rajtolt, Rosberg mögött elrántva a kormányt kicsúszott a kavicságyba, aztán egy büntetést is begyűjtött azzal, hogy nekiment Ricciardónak –, Rosberg pedig egész hétvégén csak téblábolt a pályán, mert képtelen volt megszabadulni a kezelhetetlen alulkormányzottságtól. Éppen ezért leginkább Hamiltont akarta maga mögött tartani, amivel ledolgozhatta volna a hátrányát az összetettben, semhogy a Ferrarikat támadta volna. Vettel tehát abszolút megérdemelten nyert ugyan, de az nem valószínű, hogy a Mercedes mostanában megint ugyanennyi hibát kövessen el egyetlen hétvége alatt. Még mindig egyértelműen ők a leggyorsabbak, bár Vettel közelebb van hozzájuk, mint tavaly bárki az első 10 verseny után: akkor 190 ponttal Rosberg állt az élen, és a 3. helyezett Ricciardónak 106 pontja volt, míg most Hamilton 202 ponttal vezet, és már Vettel is 160-at szerzett.

GP3



Büntetések itt is

Vasárnap nemcsak az F-1-ben, hanem a GP2 előszobájában is kiosztottak pár büntetést: Jimmy Eriksson elvesztette a második futamon megszerzett dobogós helyét, mert a sikán átvágásával előnyhöz jutott, de ütközések miatt Alex Bosakot és Samin Gomezt is vétkesnek találták. Szombaton a pontverseny éllovasa, Luca Ghiotto győzelemmel növelte az előnyét, vasárnap viszont Silverstone után ismét Kevin Ceccont intették le az élen.





Szokatlan szereposztás, dobogó a mercisek nélkül



A civil jogosítvánnyal továbbra sem rendelkező Verstappen három pozíciót ugrott előre a tabellán



A rendezés és a lebonyolítás ismét jelest érdemel!

VÉGEREDMÉNY (19/10.)

Hungaroring (HUN) 69 kör = 302,249 km

1.	[3.] **VETTEL** (GER) Ferrari	1 óra 46'09.985" (170,816 km/óra)
2.	[7.] **KVYAT** (RUS) Red Bull-Renault	+15,748"
3.	[4.] **RICCIARDO** (AUS) Red Bull-Renault	+25,084"
4.	[9.] **VERSTAPPEN** (NED) Toro Rosso-Renault	+44,251"
5.	[15.] **ALONSO** (ESP) McLaren-Honda	+49,079"
6.	[1.] **HAMILTON** (GBR) Mercedes-Benz GP	+52,025"
7.	[10.] **GROSJEAN** (FRA) Lotus-Mercedes	+58,578"
8.	[2.] **ROSBERG** (GER) Mercedes-Benz GP	+58,876"
9.	[16.] **BUTTON** (GBR) McLaren-Honda	+1'07,028"
10.	[17.] **ERICSSON** (SWE) Sauber-Ferrari	+1'09,130"
11.	[18.] **NASR** (BRA) Sauber-Ferrari	+1'13,458"
12.	[8.] **MASSA** (BRA) Williams-Mercedes	+1'14,278"
13.	[6.] **BOTTAS** (FIN) Williams-Mercedes	+1'20,228"
14.	[14.] **MALDONADO** (VEN) Lotus-Mercedes	+1'25,142"
15.	[19.] **MERHI** (ESP) Manor-Marussia-Ferrari	-2 kör
16.	[20.] **STEVENS** (GBR) Manor-Marussia-Ferrari	-4 kör

A versenyt feladta

17.	[12.] **SAINZ JR.** (ESP) Toro Rosso-Renault	-9 kör (motorhiba)
18.	[5.] **RÄIKKÖNEN** (FIN) Ferrari	-14 kör (hibrid rendszer)
19.	[13.] **PEREZ** (MEX) Force India-Mercedes	-16 kör (fékhiba)
20.	[11.] **HÜLKENBERG** (GER) Force India-Mercedes	-28 kör (első szárny)

[ ] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör:

RICCIARDO, 1'24,821", a 68. körben.

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 202 pont, **2. Rosberg** 181 pont, **3. Vettel** 160 pont, **4. Bottas** 77 pont, **5. Räikkönen** 76 pont, **6. Massa** 74 pont, **7. Ricciardo** 51 pont, **8. Kvyat** 45 pont, **9. Hülkenberg** 24 pont, **10. Grosjean** 23 pont, **11. Verstappen** 22 pont, **12. Nasr** 16 pont, **13. Perez** 15 pont, **14. Maldonado** 12 pont, **15. Alonso** 11 pont, **16. Sainz Jr.** 9 pont, **17. Button** és **Ericsson** 6-6 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 383 pont, **2. Ferrari** 236 pont, **3. Williams-Mercedes** 151 pont, **4. Red Bull-Renault** 96 pont, **5. Force India-Mercedes** 39 pont, **6. Lotus-Mercedes** 35 pont, **7. Toro Rosso-Renault** 31 pont, **8. Sauber-Ferrari** 22 pont, **9. McLaren-Honda** 17 pont.

S Räikkönen?

Noha a futam előtt híre ment, hogy a Ferrari már döntött Räikkönen menesztéséről, és 12 millió euróért kivásárolta a helyére a Williamstől Valtteri Bottast, a hétvégén némileg árnyalódott a kép. Räikkönent Silverstone-ban kiütötte a nyeregből egy rosszul időzített kerékcsere, a Hungaroringen pedig 2. lehetett volna az MGU-K hibája nélkül, és Vettellel mindkétszer tartotta a lépést, ezért úgy tűnik, a Ferrari még ad neki egy kis időt. A csapatfőnök Arrivabene az Autó-Motornak elmondta, „a nyári szünet nem döntéshozatalra való", míg Räikkönen kijelentette: „ha úgy érezném, már nincs meg a tempóm, vagy a lelkesedésem, inkább otthon maradnék."

A MERCEDESNEK csak a rajtok miatt kell komolyan aggódnia. Hamilton hiába vert 7 tizedet Vettelre az időmérőn, Silverstone után a Hungaroringen nem a Williamsek, hanem a Ferrarik hagyták faképnél őket az első métereken, amit a csapatfőnök, Toto Wolff „elfogadhatatlannak" nevezett. Érthető: egy olyan pályán, mint a mogyoródi, ez ellenük döntheti el a küzdelmet, akármekkora előnyük is van egy mért körben. Habár a gyenge startokra van racionális magyarázat – úgy tűnik, Hamilton kuplungja túlmelegedett az elhalasztott eredeti rajttól, Rosberg alatt pedig a pálya páros oldalán nem tapadt elég jól az aszfalt –, ez már túl sok volt ahhoz, hogy pusztán a balszerencse rovására lehessen írni. S itt jön a lényeg: a rajtok a Belga Nagydíjtól még kaotikusabbá válhatnak, hiszen egy július elején elfogadott új szabályértelmezés szerint a versenyzők többé nem kaphatnak szoftveres segítséget a kuplung fogáspontjának beállításához, amelyen egyáltalán nem is változtathatnak onnantól kezdve, hogy a rajtrácsra tartva elhagyták a boxot. Eddig még a felvezető kör próbarajtja alapján is finomhangolhatták a kuplungot, illetve a nyomatékot, és trükkös módon mindkét oldali kuplungkart egyszerre használhatták. Arról megoszlanak a vélemények, hogy ennek a gyakorlatban mekkora hatása lesz a versenyek elejének dinamikájára, de Hamilton szerint olyan nagy, hogy a szabály utólagos módosításra szorulhat. „Azt hiszem, alulbecsülték, hogy ez mennyire befolyásolja majd a futamokat – mondta. – Sokkal kiszámíthatatlanabb rajtokat várok. Mi valószínűleg még rosszabb helyzetbe kerülünk, de ilyen a versenyzés."

> Hamilton komolyan aggódik a rajtok miatt. Ez esély a többiek számára...

A Mercedes ellenfelei és a nézők mindenesetre örülhetnek, mert éppen Silverstone-ban és a Hungaroringen láttuk, hogy az eső mellett egy kaotikus rajt boríthatja leginkább a papírformát.

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: HILBERT PÉTER ÉS HUNGARORING



Hétmérföldes

Teszteljük a 150 lóerős KTM 1190 Adventure túraendurót.



Belevágtak!

Így készítsünk otthon Formula-1-es autót! Nem vicc, mindent megmutatunk, lépésről lépésre.

További témáink

Teszt

- Mazda CX-3 G150
- Mini John Cooper Works
- Opel Mokka 1.6 CDTI
- Toyota Auris 1.2 D-4T

Időszerű

- Új személygépkocsik értékesítése

Tuning



- Range Rover pick-up



Értékmegőrző

Beszámolunk a megújult 3-as BMW, a Peugeot Partner és a Volkswagen Touran nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.





autó-motor
ALAPÍTVA: 1948

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztő
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

Tervezőszerkesztő
BÍRÓ ÉVA

Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY

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

Szerkesztőségi asszisztens
NYUSTI BERNADETT

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

Felelős kiadó
RÓNAI BALÁZS
vezérigazgató

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 újraközölni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

Nyomás
Ipress Center CE Zrt.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE igazgatósági tag
A nyomtatás időpontja
2015/32. hét
67. évfolyam, 16. szám
Munkaszám: 133556
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

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

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

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

30 HUNGARORING 1986-2015 FORMULA 1 MAGYAR NAGYDÍJ

FORMULA–1 MAGYAR NAGYDÍJ

nemzeti sport magazin



100 oldalon

Hogyan kezdődött?
17 exkluzív interjú
A 29 hazai verseny

KERESSE AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL!

MEGJELENT!

autó motor eco
KÜLÖNKIADVÁNY

68 OLDALON



- Hibrid sportkocsik
- Hazai helyzet
- Tanácsok, tippek a takarékos autóvezetéshez

Keresse az újságárusoknál!