

autó extra motor

ÉRTEKESÍTÉSI ADATOK | JÁRMŰTECHNIKA | TUNING

SUV & EGYTERŰ KÜLÖNSZÁM

68

oldalón



4x4

Műszaki kisokos



116-185 LE
7DCT-váltó
Full LED

HYUNDAI TUCSON

GYERMEKÜLÉS- KALAUZ



RETRÓ



NEM MA KEZDTÜK!



TÉRHÓDÍTÁS ÍME A CSALÁDI BMW!

mediaworks

15002

9 770005 079042

9,9 LEI; 2,60 EUR; 255 DIN

495 Ft

BEMUTATÓ TERÍTÉKEN A PIAC LEGÚJABB MODELLJEI

Mert a változás életforma. Vadonatúj Hyundai Tucson



Már **5.799.000 Ft-tól!**

www.hyundai.hu



NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.



A kép illusztráció. A hirdetésben feltüntetett ár ajánlott fogyasztói ár, mely a Hyundai Tucson 1.6 GDI Life modellre vonatkozik. Az ajánlat tájékoztató jellegű, a részletekről kérjük érdeklődjön márkakereskedőjénél vagy a www.hyundai.hu oldalon. Az új személygépkocsi fajlagos üzemanyag-fogyasztási és CO₂-kibocsátási adatai megtalálhatóak az üzemanyag-gazdaságossági ismertetőben, amely ingyenesen hozzáférhető minden eladási helyen, a Fogyasztóvédelmi Felügyelőségen és a www.hyundai.hu oldalon.

Az egyre inkább vágyott autókarakter



Szabó Róbert
főszerkesztő

A számok száraz tényeket közölnek, ettől függetlenül roppant beszédesek, árulkodók. Itt van például az új személygépkocsik forgalomba helyezési adatait összegző Datahouse-kimutatás, amelynek értelmében október végéig mindössze két járműkategória modelljei, **a szabadidő-autók (24,66%, +5,11%) és az „egyéb” szegmensbe sorolt buszlimuzinok (5,00%, +2,09%) tudták növelni piaci részesedésüket. Ha ide vesszük a családi egyterű típusokat (MPV: 8,82%, -2,13%), azok regisztrált csökkenésével együtt is lefedik a teljes piac bő egyharmadát – hűen kifejezve ezáltal a vásárlói ízlés alakulását, a vágyott autókarakter mibenlétét.**

Igazából nem meglepetés a szabadidő-autók (SUV, de van aki az angol betűszó „eszjúvi” fonetikájával ejti) előretörése, hiszen a márkák célirányos fejlesztéseire és az azzal párhuzamba állítható keresletbővülésre már a korábbi évek során is felfigyelhettünk. Itthon a Suzuki Vitara az abszolút sztár: az idén debütált modell október végén 2841 darabos értékesítéssel állt a lista élén (18,14% piacrész), ráduplázva a mögötte záró Dacia Dusterre (1405 db, 8,97%). Dobogós még a Nissan Qashqai (1091 db, 6,97%) és erre a dicsőségre tör az Opel Mokka (1078 db, 6,88%) is – a további 73 itt jegyzett modell a maradék szűk 60%-on osztozik...

A szabadidő-autóknak és a családi egyterű járműveknek szentelt tematikus kiadványunkban a piaci változásokat, a gyárak egyre bővülő kínálatát és a kategóriához köthető legfontosabb tudnivalókat igyekszünk tolmácsolni.

Természetesen nosztalgiázunk is, a márkák regiszteres újdonságbemutatói mellett pedig műszaki kérdéseket is tisztázunk – legyen az összkerékajtási 1x1, vagy éppen gyerekülés-használati kisokos.

Jó utat, tartsanak velünk!

Bemutató

Úttörő modellek	4
Hírek, újdonságok	8
Audi Q7, S Q5 TDI plus	10
Bentley Bentayga	12
BMW X1, 2 Gran Tourer	14
Ford C-Max, S-Max, Galaxy, Edge	16
Honda Jazz, HR-V	18
Hyundai Tucson	20
Infiniti Q30	21
Jaguar F-Pace	22
Jeep Renegade	24
Kia Sportage, Sorento	25
Lada Kalina Cross, 4x4	26



Lamborghini Urus	30
Land Rover Discovery Sport	32
Lexus NX, RX	36
Mazda CX-3, CX-5	37
Mercedes-Benz GLC, GLE, GLE Coupé	38
Mitsubishi Outlander	41
Nissan Juke RS	42
Renault Kadjar, Espace	44
Seat Alhambra	46
Ssangyong Tivoli, Korando	47
Suzuki Vitara, Ignis, SX4 S-Cross	48
Toyota RAV4, Land Cruiser	50
Volkswagen Touran, Sharan, Tiguan	52
Volvo XC90, S60 Cross Country	54
Terepkombik	60
Különleges járművek	66

Menetpróba

Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI	43
-----------------------------	----

Járműtechnika

Összkerékajtás	28
Gyerekülés-kisokos	34
Alternatív hajtású szabadidő-autók	56

Tuning

Hírek	63
BMW X6 M vs Mercedes-AMG GLE 63 4Matic Coupé	64

Retró

Ezt írta az Autó-Motor	
1948-1959	7
1960-1969	27
1970-1979	40
1980-1989	62



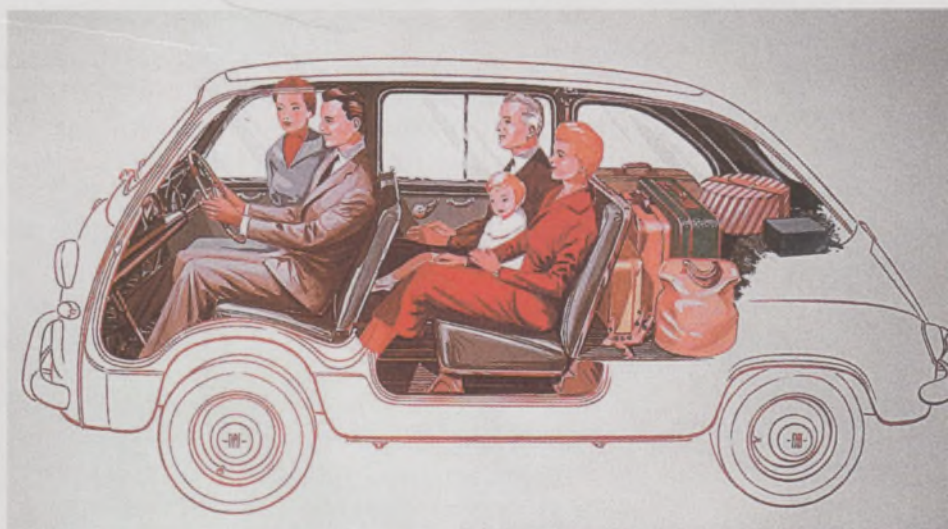
Családfakut

A családi és a terepes rétegmodellek már évtizedek óta köztünk vannak. Bemutatjuk az úttörő klasszikusokat.

Mint minden új kategóriát, az egyterűeket és a szabadidő-autókat is a változó vásárlói igény, illetve az autógyártók igényformáló újítási hajlama hívta életre. A családi autó fogalmát kitágító egyterű a 80-as, a terepjárók szerepét újraértelmező szabadidő-autó a 90-es évek terméke. A kategóriateremtőként számon tartott típusokon kívül azonban léteztek olyan „pionírok” is, melyek bizony megelőzték a korukat.

Lancia Megagamma (1978)

Legközelebb a 70-es években merült fel a kisbuszok és kombik keresztezése. Az 1978-as Torinói Autószalonra egy megrökönytető tanulmánnyal készült az Italdesign: a Lancia Gamma műszaki alapjaira épített Megagamma kompakt méretben kínált tágas és variálható utasteret, légellenállási együtthatója 0,34 volt. Tömege alig haladta meg az egy tonnát, első kerekeit 2,5 literes, négyhengeres boxermotor hajtotta volna, ha a Fiatnak lett volna bátorsága piacra dobni, így csak terv maradt.



Fiat 600 Multipla (1956)

Egy évvel a 600-as piaca dobása után a Fiat bemutatta minden egyterű ősét, a Multiplát. Hat utast helyeztek el három sorban egy 3,5 m hosszú karosszériában úgy, hogy hátul a 633 vagy 767 cm³-es farmotor foglalta el a hely nagy részét. A vezető szokatlan módon az első tengely felett ült. A két hátsó ülésor helyére igény szerint csomagokat is lehetett pakolni a hátsó ajtón keresztül, amely az elsőkel ellentétes irányban nyílt. Nem nyomott többet 700 kg-nál, beírta 7,5 literrel 100 kilométerenként. Taxiként is népszerű volt, 243 ezer példányt gyártottak belőle.



Nissan Prairie (1982)



Elsőként a Nissan volt elég merész egy formabontó családi autó bemutatásához. A szögletes Prairie-t annak ellenére bátran tekinthetjük az első modern egyterűnek, hogy sziluettje inkább magas tetejű kombi emlékeztetett. Odabent valószínűtlenül tágas tér várta az utasokat, két tolóajtó segítette a beszállást szűk helyen. B-oszlop nélkül is boldogult,

30 évvel a Ford B-Max előtt. Biztonsági öveit az ajtóba építették, ülései sinen csúsztathatók, ledöntethetők, francia ágygá alakíthatók voltak. Felárért harmadik ülésorral is felszerelték, rakodópereme alacsonyan maradt, mert a hátsó lökhárító középső darabja az ajtóhoz tartozott. Volt rá igény, de nem lett hangos siker.

Mitsubishi Space Wagon (1983)

Egy évvel a Nissan után a Mitsubishi is piacra dobta saját egyterűjét. A Space Wagon először 1979-ben tűnt fel a Tokiói Autószalonon, de csak négyévnnyi fejlesztés után került gyártásba, ami meg is látszott a végeredményen. Bár nem volt olyan jól variálható, mint a konkurensei, három sorban öt felnőttnek és két gyermeknek jutott kényelmes hely, miközben viselkedése közelebb állt egy hagyományos kombihoz, mint egy furgonhoz. Kis tömege, erős és takarékos 1,8-as motorja, független felfüggesztése, alacsony ülőpozíciója és komoly hangszigetelése egyedivé tette az új kategóriában. Jól fogott és nyolc éven át a kínálatban maradt.



atás



Renault Espace (1984)

Kalandos úton jutott el a sorozatgyártásig az első mai értelemben vett egyterű, a futurisztikus Espace. Eredetileg a Matra fejlesztése, Antonis Volanis, a Matra Rancho tervezőjének munkája, akinek az utód tervezése volt a feladata. Forradalmi ötleteit nem tudta magában tartani, így négy prototípust is építettek, mire eljutottak a végleges változathoz. Akkor viszont a cég pénze fogyott el. Csődbe mentek, a PSA beolvastotta a márkát, de az új típust nem merete picra dobni, végül a Renault valósította meg. Formája, térkihasználata, hét forgatható, kivethető ülése, nagy teljesítménye és 0,32-es alaktényezője önmagában is különleges volt, de az üvegszálás műanyag karosszériának hála a tömege is megállt 1200 kg-nál. Első szériája a konkurencia gyárában és alkatrészeiből készült, a forgalmazás első hónapjában kilenc darabot adtak el, végül igazi sikeresztori lett.



Dodge Caravan (1983)

Lee Iacocca először a 70-es években vetette fel a Fordnál egy kisbuszoknál autószerűbb családi modell ötletét, de a vezetőség nem akart költeni rá. Majdnem így járt a Chryslernél is tíz évvel később, amikor minden a japán autók elleni kétségbeesett küzdelemlől szólt. Éppen ez a versenyhelyzet motiválta a céget, hogy az elsőkerék-hajtású K-platformra megépítse a formabontó újdonságot. A cél egy tágas, de jól vezethető autó volt, úgy tervezték, hogy többet tudjon egy kombinál, de beférjen egy amerikai garázsba. A 700 millió dolláros fejlesztés 1984 novemberére fejeződött be. Pár hónappal megelőzték a Renault-t, de mindkettő bestseller lett. Dodge Caravan néven debütált, majd Plymouth és Chrysler Voyager néven is forgalmazták.

Tudta-e?

1990 és 2002 között a grazi Eurostar üzemben is gyártottak Chrysler Voyagereket „Made in Austria” felirattal a hátukon.



Matra Rancho (1977)

A franciáknak nem kellett a szomszédba menniük egyéni ötletekért. Miután a Range Rover 1970-ben megmutatta, hogy egy terepjáró kényelmes is lehet (lásd a 33. oldalon), a Matrának az elsők között jutott eszébe olyan modellt tervezni, amely még csak nem is összkerekűhajtású, pusztán a külsejével idézi a terepesek jellegzetes vonásait. A Ranchóval megszületett az európai SUV műfaja, bár a maga idejében csak egy különc autó volt a Simca 1100-as alapjain. Első kerekeit 1,4 literes, 80 lóerős, négyhengeres motor hajtotta, karosszériája üvegszálás műanyagból készült. Olyan sikeres volt, hogy túlélte a tulajdonosváltást és 1984-ig kapható volt. Összesen 57 792 darabot gyártottak, ami szép szám egy gyengélkedő gyártó furcsa rétegmmodelljétől.



Jeep Cherokee XJ (1984)

Új oldalal mutatta meg a Jeep a 80-as évek közepén. A piac olyan kedvezően fogadta az AMC koncepcióját, hogy érdemes volt továbbfejleszteni és a legendás márkanéven bemutatni egy önördő karosszériás, városi terepjáró-generációt. Egyszerre volt kemény, mint egy Jeep és komfortos, mint egy szedán. Korábban kisebb méretei és jobb vezethetősége alkalmassá tették a mindennapos használatra, de nem hiányzott belőle a technika sem a terepezéshez. Az XJ modellt nemcsak a mai szabadidő-autók egyeségi felmenőjének, hanem valódi ikonnak is tartják. Venezuelai gyártásban megérte az ezredfordulót.



AMC Eagle (1979)

Ma már nem cseng ismerősen az 1988-ban megszűnt American Motors Corporation neve, de bizarr típusai emlékeztetnek maradtak. Előremutató és sikeres próbálkozás volt a Jeeptől származó állandó összkerekhajtással kombinálni a Concord sorozat szedán, kupé és kombi karosszériáját. A lehetőség, hogy egyszerre élvezzék egy személyautó kényelmét és a Jeep terepképességeit, megmozgatta a vevőket, akik könnyebben megengedhették maguknak az AMC gyártmányait, mint a jóval nagyobb Jeep Wagoneert, és a Subarunak is sikerült hazai konkurenciát teremteni. Soros hathengeres motorral is gyártották, így a 136 kg-os súlytöbblet sem volt számottevő.



Tudta-e?

Az AMC Eagle

volt az első nagy szériában gyártott összkerekhajtású, amerikai autó, független első felfüggesztéssel.

Volkswagen Golf Country (1990)

Kísérletező kedvű német mérnökök találták ki és profi összkerekhajtás-szakértők gyártották le az első kompakt crossovert. Az 1989-ben kiállított Montana prototípus pozitív visszajelzéseket kapott a Genfi Autószalonon, a Steyer-Daimler-Puch grazi üzemében elindították a Country összeszerelését. A viszkokuplungos összkerekhajtással felszerelt Golf Syncrókat Ausztriában segédkeretre tették, hasmagasságukat megemelték, speciális rugókat és lengéscsillapítókat kaptak. 1,8-as, 98 lóerős motorral és ötfokozatú kézi váltóval készültek alig 8000 példányban. Végül nem kapkodtak a Country után, ami a magas árra és a korlátozott terepképességekre fogható, de arra jó volt, hogy felkavarja a port és megalapozza a crossoverek iránti rajongást.



Ford Explorer (1990)

A 80-as évek végéztel kezdődött a szabadidő-autók felfutása. Bár még mindig teherautósan masszív alapokra épült, személyautós kényelmet és extrákat vonultatott fel az Explorer. Ez volt a Ford válasza a Cherokee-ra, igazi telitalálatnak számított, hamar az eladási toplisták élére került. A vevők többsége beérte a hátsókerékkihajtással, rövid, háromajtós kivitele a nők bevásárlóautója lett. Amerikai karaktere ellenére globális terméknek számított német V6-os motorjával, francia automatikus és japán kézi váltójával. Európában luxusterepjáróként érte meg befuttatni, második (frissített) generációját Magyarországon is árulták.



Ajajj, milyen gyöngyszemeket talál az ember, ha tematikus kutatásba kezd. Tények, tervek és a valóság. Archívumunk szemelvényei az „egyterű” autókoncepció kezdeti lépéseit elevenítik fel.

A Hudson „Commodore 8” – így hívják az áramvonalas, igen tetszetős vonalvezetésű típust. Különösen feltűnő a szokatlanul alacsony építés és a nagy belső szélesség, amely 3-3 személynek nyújt bőséges férőhelyet, az ülések egymás melletti elhelyezésével. A teljesen önmerevítő, acéllemezről sajtolt kocsiszekrény tágas kiképzését megkönnyítette, hogy a hátsó kerekeket nem külön sármentővel látták el, hanem azokat egyszerűen a karosszéria hátsó része borítja be.



Három-három személy kényelmesen elfér egymás mellett a Hudson kocsiában. Kívánatra kartámaszok bocsáthatók le, amelyek visszahajtv a háttámlába süllyednek be. A beszállás – még a kétajtós modellnél is – könnyű, miután az ajtók rendkívül nagyméretűek.

1949

A régi GAZ gépkocsik elrendezése nem biztosította a hasznos terület megfelelő kihasználását. Az utasok kényelmes elhelyezése és a karosszéria áramvonalassága a szerkezeti részek elhelyezése miatt akadályozva volt. A nagyméretű motor elfoglalta a hasznos terület egyik legjelentékenyebb részét és a hátsó ülések közvetlenül a hátsó-tengelyhid felett kaptak helyet. A motor ezen a helyen történő beépítését az akkori merev elsőtengelyek tették szükségessé és ezen csak a korszerű lengőtengelyes megoldások bevezetése tudott változtatni. A függetlenül rugózó első kerekek lehetővé tették, hogy a későbbi modelleknél a motor jóval előbbre kerüljön, ami által az utasok részére nagyobb tér jutott. A hátsó ülés ma már közismerten helytelen tengelyfeletti elhelyezését abban az időben a szerkesztők azzal indokolták, hogy a hajtókerekek terhelt állapotban a kocsinak jobb útfekvést tudnak biztosítani. Későbbiekben azonban általánosan elfogadott irány volt a hátsó ülésor előbbre helyezése, miáltal a kocsi súlypontja lényegesen javult és ugyanakkor az útfekvés ettől függetlenül alakulhatott.



A vagon típusú személygépkocsi egyik vázlatterve

1952

Nemcsak a mi fiatal gépjárműiparunknak, hanem az olyan baráti országoknak is gondot okoz a gépjárműgyártás további kialakítása és fejlesztése, amelyek az autógyártásban gazdag tapasztalatokkal rendelkeznek. A Német Demokratikus Köztársaság széles körű gépjárműgyártási tervét dolgozott ki, és számunkra nem lehet közömbös, hogy ez a baráti állam, amelynek eladunk és amelytől vásárolunk gépjárműveket, milyen szempontokat tart szem előtt, amikor gépjárműgyártásának jövőjét papírra veti. Amíg a kisautóbuszoknál az alvázas kivitelét valósítják meg – mert így kevesebb átalakítás szükséges (ideértve még a 3 1/2 tonnás alvázat is) –, addig nagyobb autóbuszoknál önhordó szerkezet képezi a tervek alapját. A program szerinti sorozatban elkészült az első 8 üléses társasgépkocsi kéthengeres IFA-motorral.



1954

A névadó és egyben gyártó cég az angol Hunting Percival repülőgépgyár, amely ezt a Harrier nevű összecusukható motorosjárművet ejtőernyős csapatok, illetve légiúton szállított katonák számára tervezte. Ládaformára összehajtogatva 508x710x2640 mm méreteket jelez, vagyis még 1 m² helyet sem foglal el. Súlyja pontosan 317,5 kg. Figyelemre méltó, hogy a ládaformából egy perc alatt elővarázsolható a 650 cm³-es, 30 lóerős BSA motorral rendelkező négyüléses jármű. Központi csövázra szereltek mindent, és az ikerhengeres motor is a váz végére van erősítve. Négy fokozatú sebességváltót is kapott a Harrier, de hátrameneti kapcsolat nélkül. Az apró kerekek felfüggesztése, illetve a teleszkópos rugózás leegyszerűsíti a jármű összecusukását, valamint kinyitását. Ha szállítani kívánják, valóban kis helyen fér el. Amikor pedig közlekedni akarnak vele, a ládát szétnyitják, a futómű pillanatok alatt a földre ereszkedik, a jármű oldalfalaiából kialakul a jármű padlója, a vászonhuzatú ülésekkel és a többi szerelvényekkel.



1958

Kopogtatn

Kína autógyártása rohamosan fejlődik, egyes márkák önerőből, mások európai partnerekkel próbálnak érvényesülni, és több gyártó is szeretne a jövőben betérni az európai piacra. Erre két márkának van esélye, megmutatjuk, mivel készülnek.

Borgward BX7

Több ellenfelétől is merített ihletet



Ilyen volt!



Az 1920-as évek óta létező márkanév alatt 1963-ig készültek teher- és személyautók. Bréma egykori legnagyobb ipari üzemének legismertebb gyártmánya az 1954 és 1962 között szedán, kombi, kupé és kabrió kivitelben készült Isabella volt.

Több mint 50 évvel ezelőtt gyártottak utoljára autót Borgward néven, a német márkát azonban az örökösök nem hagyták teljesen elveszni, és kínai befektetők segítségével röviddel a név feltámasztása után máris egy ütőképesnek látszó szabadidő-autóval rukkoltak elő. A BX7-es névre keresztelt újdonság német eredete

ellenére kínai termék. A mai trendek szerint tervezett Borgward műszakilag is naprakész, 224 lóerős, 2,0 literes, turbós benzinmotort és a BorgWartneről származó hétfokozatú, duplakuplungos váltót kap, melyen keresztül mind a négy kerekét hajtja, ezenkívül egy 400 lóerős, konnektoros hibriddel is készülnek. Hétszemé-

lyes utasterében okostelefonokkal is együttműködő multimédiás rendszer és sokféle vezetőtámogató elektronika várja, hogy jó vétellé tegye a Borgwardot. Forgalmazását jövőre tervezik, alapára 26 ezer euró körül várható. Ha a tervek megvalósulnak, egy BMW XI-es árán kínálhatnak X3-as méretű autót.

Qoros 5

Európa meghódítása elsőre nem sikerült a német mérnökökkel fejlesztő Qorosnak, ezért a kínai márka egyelőre kivonult a kontinensről, és a hazai piacra koncentrált. Ez azt jelenti, hogy később újra próbálkoznak, reményeik szerint nagyobb sikerrel. Új, közép kategóriás szabadidő-autójuk látványra megfelel a dél-koreai márkák színvonalának. A csúcsmoделl várhatóan a Qoros 3-as szedán 154 lóerős, 1,6-os, turbós benzinmotorját és hatfokozatú, duplakuplungos váltóját öröklí. A tervek szerint konnektoros hibrid is készül belőle, melynek villanymotorja a hátsó



kerekeket hajtja, így a márka történetében először összkerekes szabadidő-autót kínálhat. A kifejezetten európai ízlés szerint tervezett Qoros Szlovákiában már forgalmazott modellje ötszillagos minősítést szerzett az Euro-NCAP töréstesztjén, ezzel a kínai autók egyik gyengéjén is sikerült a befektetőknek túllépnie. Pénzügyi nehézségeik azonban még akadnak, ugyanis a márka 2014-ben 305 millió eurós veszteséget termelt.

Igéretes a hibrid változat. A biztonsággal nincs gond



Október-november fordulóján az autópárbán minden a Tokyo Motorshow-ról szól. A kiállított újdonságok zöme ugyan még messze van a sorozatgyártástól, de jól lát-szik, hogy az egyterűek és SUV-k kategóriájából egyre több tanulmányautó kerül ki. Íme néhány érdekesség!

DATSUN GO-Cross Concept



SUBARU
Viziv Future Concept



DAIHATSU Tempo



MITSUBISHI
eX Concept



SUZUKI
Air Triser

NISSAN Teatrò for Dayz



DAIHATSU Noriori



MERCEDES-BENZ
Vision Tokyo

Lépcsőfok

A Tokiói Autószalonat választotta a Porsche a Macan GTS leleplezéséhez. Az S (340 LE) és a Turbo (400 LE) változat közti szintet képviselő újdonság átprogramozott 3,0 literes, V6-os biturbó motorja már 360 lóerőt és 500 Nm nyomatékot ad le, előbbi 6000-es fordulaton, utóbbit 1650 és 4000 között. A külső finom áttervezésével is sportosságra hangolt kivétel a Turbóhoz képest 10 mm-rel lejjebb ültetett, feszesebb futóművet és nagyobb teljesítményű fékrendszert vonultat fel. Hétfokozatú, duplakuplungos váltójával 5,2 szekundum alatt gyorsul 0-ról 100 km/órás sebességre (Chrono csomagban 5,0 s), végsebessége 257 km/óra.



Új identitás

Nem úszta meg az átnevezést a németek legnagyobb szabadidő-autója, a GLS sem. Nem csak a GLS típusjelzés más, újak a fényszórók, a hűtőrács és a lökhárítók. Műszerfalán nagyobb a kijelző, már kilencfokozatú az automatikus váltó, és a 4Matic összkerékhajtás is többre képes. Az első vásárlók nem csak a frissítésnek, a kibővített extralistának is örülhetnek, autóikat 2016 tavaszán vehetik át.





Az ötméteres óriásnak ötülékes konfiguráció esetén 890 literes a csomagterekapacitása!

Audi Q7

Nem kapkodta el az Audi az első Q7-es leváltását, egy féldős modellápolással 10 évig gyakorlatilag ugyanabban a formában volt kapható. A mérnökök azonban nem ültek ölebe tett kézzel az elmúlt időszakban, ugyanis a friss generáció temérdek újítást tartalmaz. Bár a nóvum kisebb kül méretekkel rendelkezik, mint a felmenő (a műszaki adatok között 37 mm-rel rövidebb és 15 mm-rel keskenyebb értékek szerepelnek), a tömegcsökkentés feltétlenül megér egy misét: az Audi a könnyűépítés és az alumínium alkalmazásának nagymestereként 325 kg-ot faragott a Q7-es tömegéből, így az alaptípus 1995 kg-ot nyom a mérlegen (a vezető nélkül). Az új-

donság karosszériájának immáron 41%-a alumíniumból készül (az ajtók is), de olyan területeken is értékes kilókat sikerült lefaragni, mint az áttervezett ülések, vagy a teljesen új futómű.

A MŰSZAKI SZÍNVONAL egyébként is parádés - az Audi szerint a Q7-es az első lépések egyike az autonóm vezetésű autók felé. Ez konkrétan azt jelenti, hogy a táblafelismerő jelei alapján az autó magától lelassít az érvényben lévő maximális sebességre, emellett pedig felismeri a körforgalmat és olyan tempóra fékezik le, amivel biztonságosan át lehet hajtani azon. Szintén érdekes, hogy ha egyenrangú kereszteződésbe hajtva, bal-

ra kanyarodáskor nem adja meg a vezető az elsőbbséget a szemből érkezőnek, állóra fékezik a Q7-es, de említhetjük a holtérszenzor új funkcióját is, mely jelzést ad az ajtók nyitásakor, ha egy jármű (akár kerékpáros is) veszélyes közelségben lenne.

A CSÚCSTECHNIKA más tekintetben is tapintható, legyen szó az éjjellátóról, a jachtok gázkarjára emlékeztető előválasztó karról (nincs mechanikus összeköttetés az automata előválasztó karja és a váltószervezet között), vagy a "virtual cockpit"-ról. Utóbbi kifejezés az Audi TT-éhez hasonló vetített kijelzős műszerfalat takarja, 12,3 col képátlójú TFT-képernyővel. A

számtalan módon konfigurálható monitor nagyban képes megjeleníteni a Google Earth navigációt, miközben a képernyő széleire "rajzolja" a sebesség- és a fordulatszámérőket.

BÁR A MOTORKÍNÁLATBAN a jövőre érkező hibridhajtás a nagy durranás (lásd az 56-59. oldalon), a 218 (16 599 740 Ft) vagy 272 lóerővel (17 900 220 Ft) kapható 3,0 literes TDI is új fejlesztésű egység. A benzinespártiaknak egyelőre a 333 lóerős, 3,0 literes, V6-os, kompresszoros blokk (19 099 480 Ft) jelenthet alternatívát. A nyolcfokozatú automatikus váltó és az összerakéshajtás mindegyik Q7-es sajátja.

A négykarikás
szabadidő-autó
második nemzedéke

Több mint három
mázsás
tömegcsökkentés

16 599 740 forintos
alapár



Mi kell még? Szervozárásos ajtókat, mátrix-LED fényszórót és a kategóriában elsőként négykerékkormányzást is felvontat az újdonság



Vetített kijelzős műszerfal, Google Earth-ös navigáció és a jachtok gázkarjára emlékeztető előválasztó kar



6 mm híján 3 méteres a tengelytávolság. A helykínálat gigászi

Audi S Q5 TDI plus

Az Audinál hagyományai vannak, hogy egy-egy izmos típus a modellciklusa végénél plus verzióban is elérhetővé válik. Ez az S Q5 TDI esetében azt jelenti, hogy a 3,0 literes, ikerturbós dízelmotor 313 helyett 340 lóerőt teljesít a plus változatban, míg a nyomaték immáron 700 Nm (+50 Nm). Az újdonság 5,1 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra.



STÖVEG: MIK | FOTO: AUDI

A brit márka történetének első szabadidő-autója

W12-es, turbós benzínmotor

301 km/órás végsebesség

BENTLEY



A legek szabadidő-autójának tekinthető az első Bentley SUV, legyen szó a motorról, a végsebességről, vagy éppen a szolgáltatások színvonaláról. A Bentley szerint a Bentaygával egyenesen újraértelmezik a luxus fogalmát a kategóriában, és ekkor nem csak a helykináltra gondolnak (5,14 méteres hosszával az újdonság 15 centivel tesz túl egy Range Roveren). Ebben van némi igazság, hiszen emellett, hogy manufaktúrális módszerekkel készül a modell (például a karosszéria fémfelületeit kézzel csiszolják), többek között minibár, masszázsfunkciós hátsó fotelek és elektromosan állítható lábtámaszok is kérhetők (a kabin négy- vagy ötülékes lehet). A Bentley emellett arra is büszke, hogy jelenleg a Bentayga a világ leggyorsabb,

sorozatgyártású szabadidő-autója: a friss fejlesztésű, turbós, 6,0 literes, W12-es benzínmotorral 301 km/óra a végsebessége, míg a 0-100-as sprint mindössze 4,1 szekundumot vesz igénybe - a fejlesztési program keretében a gyáriak 400 kört tettek meg a 2,4 tonnás óriással a Nürburgring Nordschleifén. Noha a W12-es hengerlekapcsolás funkcióval rendelkezik és a nyolcfokozatú automatikus váltó vitorlázó üzemmódot is felvonultat, a 292 g/km-es CO₂-kibocsátási érték nem éppen a „zöld” kategóriába sorolja a modellt. De ez nem mindig lesz így, ugyanis a Bentley már hivatalosan bejelentette, hogy dízel és plug-in hibrid verzió is érkezik majd! Szintén érdekes, hogy bár az autó jellegéhez aligha illik a sárdagasztás (főleg nem a legnagyobb,



Pezsgőt vagy kaviárt?

A Bentayga csomagterében beépített hűtőszekrények is lehetnek

Y Bentayga

1250-es fordulattól
900 Nm-es nyomatékot
produkál
a 6,0 literes egység



Alapesetben a nyomaték 60%-a jut a hátsó kerekéhez



Tudta-e?

A W12-es blokk már nem a VW-től érkezik, hanem a Bentley fejlesztése. Ez azt is jelenti, hogy a motor a Bentley bázisán, Crewe-ban készül.

22 colos felnikkel), műszaki adottságai azonban kétségkívül megvannak a terepjáráshoz is. A Bentayga nyolcféle off-road menetprogramot (!) vonultat fel, az összkérékhajtás természetesen alapárás. Ha már a technikánál tartunk, az sem mellékes, hogy a Bentley beveti a prediktív tempomatot, mely a navigáció információi alapján (domborzat, kanyar, sebességkorlátozások) automatikusan módosítja a beállított sebességet. Szintén fontos, hogy a Bentley Dynamic Ride aktív futómű 48 voltos elektromos rendszert használ.



Négy- és ötüléses kivitelben érkezik a modell

Kézi megmunkálású fa- és bőrfelületek kerülnek az utastérbe



BMW X1



Ilyen volt!



2009-2015

Az X3-as padlólemezére épülő E84-es első generáció hátsókerék-hajtású volt és 300 lóerős sorhatos benzinnel is készült a BMW lipcsei gyárában.



Elsőkerék-hajtás és keresztmotor
Háromhengeres benzinesek és dízelek
9 605 000 forintos alapár

Nagy átalakuláson ment át a bajok legkisebb szabadidő-autója a generációváltással. Az új X1-es arányain is látható a változás, hossza és tengelytávja rövidebb, utas- és csomagteret mégis tágasabb lett, ami elsősorban annak köszönhető, hogy hosszmotorról keresztmotorra, hátsóról elsőkerék-hajtásra váltottak. Ugyanezt a padlólemez hasz-

nálja a Mini, a 2-es Active és Grand Tourer, illetve az új 1-es sorozat is erre épül majd. Ami a régi rajongók szemében veszteség, előnyére válik az F48-as X1-esnek, hiszen minden eddiginél praktikusabb felépítésű karosszériát, gazdagabb kényelmi és biztonsági felszereltséget kínál. Motorpalettája is alkalmazkodik a friss autóiipari trendekhez, a no-

vembertől kapható sDrive16d dízel és sDrive18i benzines belépőmodellek három hengerrel nyújtják a vezetés élményét. Az árlistáról nem hiányoznak a négyhengeresek és az összkerék-hajtású változatok sem, a 2,0 literes dízel 150, 190 és 231 lóerős is lehet, utóbbi kettőhöz xDrive hajtás tartozik. A benzinesek szintén 2,0 literesek, 192 vagy

231 lóerős teljesítménnyel. Új a hatfokozatú kézi váltó, felárért az ismert, nyolcfokozatú Aisin automata kérhető. Az extrák közé bekerült a head-up display és a Driving Assistant Plus rendszer, amely figyelmeztet sávellahagyás esetén, észreveszi a gyalogosokat, segít a dugóban araszolni, érzékeli a torlóást és képes vészfékezni is.





**Megszokott BMW
elemekből áll
az egyterős műszerfal**

**Hétszemélyes utastér
805 literes csomagtartó
7 730 000 forintos alapár**

2-es Gran Tourer családosoknak

Egyre bővülő kínálatában a BMW már a második egyterős modelljét kínálja. Az XI-es padlóján osztozó 2-es Active Tourer testvére 21,4 cm-rel hosszabb, tengelytávját 11 cm-rel nyújtották meg, ami éppen elég volt ahhoz, hogy egy harmadik ülésornak is találjanak helyet praktikus karosszériájában. Kompakt méretei miatt a hatodik és hetedik ülésre elsősorban gyerekeket ültethetünk, de akár a csomagter javára is fordíthatjuk a forma finom

átalakításával ügyesen lepezett bővülést. Sínen csúsztható második ülésorát tologatva 645-805 liternyi helyre pakolhatunk, ledöntésük után 1905 liter áll rendelkezésre. Műszerfal, utastere nem változott, megegyezik az elsőkerék-hajtásával történelminek számító Active Tourerével. Minimális, 15 kg-os súlytöbblete (214d) néhány tízedmásodperccel és ugyanennyi literrel befolyásolja a gyorsulását, valamint a fogyasztását. Háromhenge-

res benzines (216i, 102 LE és 218i, 136 LE) és dízelmotorjaival (214d, 95 LE és 216d, 116 LE) is elfogadhatóan mozog a családi BMW. Mindegyik motor 1,5 literes turbós, a gázolajosoké változó geometriájú. Legerősebb változatai (220i és 220d) négyhengeresek, 192, illetve 190 lóerősek. A folyamatosan bővülő motorkínálatból jelenleg csak a 220d-hez jár a nyolcfokozatú automatikus váltó és kérhető az xDrive összkerek-hajtás.



FORD



Kétféle karosszéria / Praktikus és sokoldalú belső / 6 035 000 forintos alapár



C-Max

A családok igényeit tartották szem előtt a kompakt egyterű frissítésekor, így a C-Max és a tolóajtós Grand C-Max esetében is több és nagyobb tárolási lehetőségeket alakítottak ki az utasterben, de arra is odafigyeltek, hogy a modern elektronikai eszközök töltésére is

legyen lehetőség. Csendesebb lett a belső tér, a parkolósegéd érzékelőit használva a hátsó keresztirányú forgalmat is figyeli az autó, ezzel is megkönnyítve a kiparkolást. Benzinesből 1,0 vagy 1,5 literes választható, dizelből 1,5 vagy 2,0 literes.



32 belső konfiguráció lehetséges
Akár összkerékhajtással is
8 540 000 forintos alapár



S-Max

Még sportosabbra vették a családi egyterű megjelenését, miközben a sínen tologatható középső üléssorral és a két hátsó pótüléssel azért a helykínálatra sem lehet panaszkodni. A vásárlói visszajelzéseknek megfelelően visszatért a pótkerék (extra), és mivel van rá igény, a Vignale prémiumkialakítással is választható lesz majd az S-Max. Újdonság a 2,0 literes dizelhez konfigurálható összkerékhajtás.

A Galaxy az S-Maxhoz hasonlóan
összkerékajrással is rendelhető

Galaxy

**Mindhárom
üléssora tágas**

**120-240 lóerős
teljesítményskála**

9 540 000 forintos alapár

Akiknek a belső tér mérete mindennél fontosabb, azoknak készül a Galaxy nevű egyterű. A leghátsó sorba bemászó utasoknak több helye van, ha mégis inkább csomagterre van szükség, akkor a raktér bal oldalán elhelyezett gombot megnyomva lehet a padlóban eltüntetni a két hátsó ülést – a középső sornál még manuálisan kell végezni ezt a munkát. Itt is több lengőkaros független felüggesztés került hátra. Két benzinüzemű (160, 240 LE) és egy dízelmotor (120-210 LE) alkotja a motorkínálatot.



Edge

**Európában is elérhető
Széria összkerékajrással
Piaci bevezetés 2015 végén**



Hatalmas beltérrel rendelkezik az európai Ford-kínálatot megkoronázó Edge, amely így az egyterűek és a szabadidő-autók különös keveréke – az első generációs autót azért szerették a vásárlók, mert személyautós kezelhetőséget kínált magas ülőpozícióval. Aktív zajkivétel javítja a menetkomfortot, az elektronikus biztonsági segédeken felül ehhez is rendelhető lesz a hátsó légszűrő. Alapfelszerelésként adják az összkerékajrást, Európában a 2,0 literes dízel lesz az egyetlen erőforrás, amelyet 180 (egy turbó, hatfokozatú kézi váltó), vagy 210 lóerővel (két turbó, hatfokozatú automata) lehet választani.

HONDA Jazz

10 centivel hosszabb az elődnél

Friss fejlesztésű, 1,3-as benzinmotor

3 699 000 forintos alapár

A Jazz fejlesztésének középpontjában az állt, hogy az autó maximális helyet biztosítson az utasoknak, s a lehető legkisebbre „húzzák össze” a műszaki alapokat. A gyakorlatban ez annyit tesz, hogy az igencsak komoly, 95 mm-es hossz-növekedés ellenére még mindig 4,0 méteren belüli mini egyterű az egyik legágasabb kategóriában. Amiért a szegmens lepraktikusabb autója címre is joggal pályázik a Jazz, az nemcsak a jól bevált Magic Seat hátsó ülésor 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 természetesen nagyobb kapacitású a hossznövekedés miatt, a 354 literes befogadóképesség 17 literes pluszt jelent.

Ami a technikai oldalt illeti, a Honda teljesen új motort fejlesztett a Jazzhez – egyelőre csupán a friss, 1,3-as, szívó benzinessel lehet megvásárolni. A 102 lóerős erőforráshoz alapáron hatfokozatú kézi váltót ad a Honda, de opcióként új generációs fokozatmentes automata is kérhető. A CVT-váltó felára 300 000 forint.



A Jazzhez alapáron jár az Aktív Városi Fékrendszer, amely 32 km/órás sebességig önműködően képes lelassítani az autót



Elöl 30, hátul 20 mm-rel nőtt a vállszélesség. A volán 22%-kal közvetlenebb!



Magic Seat ülésekkel büszkélkedhet a Jazz



A bázismodell saját tömege mindössze 1066 kg



**Közel tíz év kihagyás után tért vissza a kínálatba
A Jazz módosított padlólemezére épül
5 499 000 forintos alapár**

Visszatért a HR-V

Míg a Jazz japán gyártásból érkezik, addig a vadonatúj HR-V Mexikóban hagyja el a Honda gyártósorát. A kiskategóriás SUV-ként kategorizálható modellel többek között a Mazda CX-3-as, a Nissan Juke, vagy a Renault Captur babéjaira törnek - a japán gyártó előrejelzése szerint a HR-V jövőbeni vásárlóinak 70%-a másik márkáról nyergel majd át az új Hondára. A 4,3 méteres hosszúság ellenére a HR-V a tágasságával jó pontokat szerez, és a 453 literes raktér is kiemeli az átlagból. A vásárlói igények miatt azonban a Honda nem kínál 4x4-es változatot az újdonságból, az 1,5-ös benzinmotor (130 LE), vagy az 1,6-os dízel (120 LE) minden esetben az első kerekeket hajtja. A benzines alapmodell 5 499 000 forinttól vihető haza, míg a bázisdízel 6 199 000 forintot kóstál. A benzines esetben a CVT-váltó nem rendelhető alapfelszereltséggel, így aki ilyen HR-V-re áhitozik, annak minimum 6 299 000 forintot kell a márkakezdeskedésben hagyni.



Érdekes részlet az egybefüggő, utasoldali légbeömlő



A dízelmotoros változat CO₂-kibocsátása 104 g/km

Ilyen volt!

1999-2006



Három- és ötajtós változatban készült az első generációs HR-V.

Friss CR-V



Teljes körű modernizáláson (új futómű, direkter kormányzás) esett át az idei évre a CR-V, melynek fő újdonsága, hogy a 2,2-es dízelt (150 LE) 1,6 literes biturbó egység (160 LE) váltotta fel, mely 11%-kal takarékosabb a mérési ciklus szerint. A 350 Nm nyomatékú egységhez opcióként elérhető a szintén új fejlesztésű, kilencfokozatú automatikus váltó, mely 35 kg-mal könnyebb, mint az ötgangos. A 160 lóerős modell (csak 4x4) alapára 9 189 000 forint, az automatikus váltó felára 500 ezer Ft.

HYUNDAI Tucson

Új, turbós benzinmotor
és duplakuplungos váltó

A Magnával közösen
fejlesztett
összkerék-hajtás

5 799 000 forintos alapár*

*Kiadványunk összesítőjének érvényes költségvetéses II.

Meggondolta magát a Hyundai, és kompakt szabadidő-autójának harmadik generációját ismét Tucson névre keresztelte, legalábbis az európai piacon. Kontinensünk mostanában egyébként is fontos szerepet játszik a rohamosan fejlődő dél-koreai márka életében, hiszen újabban nemcsak a fejlesztés iránya, hanem a helyszíne is európai. Utastere elől-hátul tágas, a megnövelt tengelytávnak hála a második sorban is jókora a lábtér, s a raktér is családi autohoz méltó. Gyártási minőségét korábban sem érthette kritika, a váltást az anyaghasználaton lehet észrevenni.

A kétszínű összeállításban is kérhető utastérben szépek és kellemes tapintásúak a különböző műanyagok, minőségi az összhatás. Saját kategóriájában igényesnek számít, főleg olyan extrákkal együtt, mint a hűthető első és fűthető hátsó ülések, vagy a motorosan mozgatható csomagterajtó. Technikája is naprakész, először jelenik meg az 1.6 T-GDi turbós benzinmotor 177 lóerővel és az opciós, hétfokozatú duplakuplungos automatikus sebességváltóval. A párosítás csak 4WD hajtás esetén elérhető: a Magnával fejlesztett, 50:50% arányú nyomatékelosztásra képes rendszer kapcsolható differenciálzárral, lejtmenetvezérlővel támogatja az átlagosnál komolyabb terepességi szándékat.

AZ 5 ÉV kilométerkorlátozás nélküli garanciával kapható Tucson alapot motorja a már ismert, 1,6 literes, 132 lóerős szívó benzines, a turbós felára 600 ezer forint. Dizelből is kéttagú a kínálat, a 116 lóerős 1,7-es és a 136 lóerős 2.0 CRDi között is ekkora a lépcső, ahogy a 4WD hajtásért is pontosan ugyanennyit kell fizetni, de csak az erősebb motorokhoz elérhető.



Igényes a belső, megéri beruházni az extrákra

Közvetlenebb áttételezésű
kormányval növelték a
vezetési élményt



Ilyen volt!



2004-2009

Európában utoljára hat
éve lehetett Tucson
kapni, a második
generációt ix35 néven
forgalmazták.



Mercedes-Benz műszaki alapok

A márka első kompaktja

6 355 000 forintos alapár

INFINITI Q30

Az Infiniti rögtön a vásárlói elvárásoknak megfelelően magas építési autót próbálja meghódítani a kompakt kategóriát: a Mercedes kompakt padlólemezére épülő Q30-as szabadidő-autós magasságban, 1,5 méteren tetőzik, és lesz még belőle SUV-körítéssel megáldott QX30-as is. Aki mégis hagyományos személyautóra vágyik, annak a feszebb Sport modell ajánlható, ahol 15 mm-rel csökkentik a hasmagasságot, s alaphelyzetben a sok krómmal díszített Premium hangulatot adják. Európában, a Nissan sunderlandi üzemében készítik az újdonságot, amelyet világ-

szerte forgalmaznak majd. Az erőforrásokat ismerhetjük a Mercedes típusaiból, az 1,6 literes benzines 122 vagy 156 lóerős, a 2,0 literes 211, az 1,5 literes dízel 109, a 2,2 literes gázolajos pedig 170 lóerős. Kezdetben a két leggyengébb erőforrás nem lesz elérhető, mert hétfokozatú, duplakuplungos váltóval felszerelt erőforrásokat lehet majd választani, a hatfokozatú manuális váltó gyártása csak pár hónap késéssel indul. A Nissan saját fejlesztésű elektronikus biztonsági rendszereit is megkapja az Infiniti Q30-as, így van mozgótárgy-felismerés is a fedélzeten.



HIRDETÉS

SZÖVEG: LŐVEL GERGELY | FOTÓ: INFINITI

Renault KADJAR

Né csak nézd! Élő átl!



THM: 2,99%

5 év garancia

Az ajánlat a 2015.09.01. és 2015.12.31. között megkötött vevői szerződésekre érvényes. A Renault Crédit finanszírozási ajánlat, fix kamatozású, forint alapú konstrukció, THM 2,99%, minimum önerő 40% maximális futamidő 60 hó, mely egyedi hitelképesség vizsgálat függvényében érvényes. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A Renault Crédit finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja. A garancia 5 év vagy 100 000 km, a két érték közül a korábbi lejártáig érvényes. Kadjar fogyasztás l/100 km: 3,8-5,6, CO₂-kibocsátás g/km: 99-130 NEDC-ciklus szerint. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás, illetve CO₂-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt merések eredményei. A bemutatott autó illusztráció. A tájékoztatás nem teljeskörű. A részletekért keresse fel márkakereskedésünket.

A Renault ajánlásával **elf**

renaultbudapest.hu

RENAULT BUDAKALÁSZ
2011 BUDAKALÁSZ, JÓZSEF ATTILA U. 77.
TEL.: 06-1 465-0000

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

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



Alumíniumkarosszéria
Elektronikus terepjáró programok
Piaci bevezetés 2016 júniusában

JAGUAR F-Pace



Az új alumínium térváz nagy szabadságot ad a fejlesztőmérnököknek, így nyugodtan elhihetjük, ha mondják: a magasabb építés ellenére a vásárlók nem csalódnak majd a vezetési élményben, ugyanazt a sportosságot kapják egy fél emelettel magasabban is, mint a márka személyautóiban. A karosszériát egyébként több mint 2600 db szegecs, 72,8 folyóméternyi ragasztó és 560 hegesztési pont tartja össze. Arra különösen büszkék a formatervezők és a gyártást megtervező mérnökök, hogy a külső karosszériaelemeket egy alumíniumlemezből préselik - az olyan egyszerűnek tűnő formájú Jaguar E-Type sportkocsi acélból készült motorháztetejét annak

idején 13 darab, külön préselt elemből állították össze. Nem csak a hűtőrács hatalmas, az akár 22 colos átmérőjű felnik sem tűnnek túlméretezettnek.

AZ ÖTSEMÉLYES utastérben már a finomságokra helyezték a hangsúlyt, alurács vagy selymes fényű szürke tölgyfa betétek is választhatók, és egyébként is bőven lehet költeni a belső egyedivé tételére. Felaras a digitális műszeregység, ami akár teljes felületén képes a navigáció térképét mutatni. A mai kor kihívásaira, értsd kűtyük töltésére összesen három 12 voltos és 5 darab USB-csatlakozó áll rendelkezésre. A csomagter alaphelyzetben tetőig pakolva 650 literes,

míg a 40:20:40 arányban osztott hátsó ülés padlóba hajtása után 1740 literes lesz a raktér. A csomagterpadló szőnyegének egyik fele filc, a másik gumirozott, a hátfalajtó elektromos mozgatású, a láblendítős nyitáért felárat kell fizetni.

Magától értetődően a Jaguar F-Pace is megkapja a cégcsoport más márkái által fejlesztett elektronikus terepprogramot, ami a gázpedál, a váltó és az elektronikus menetstabilizáló érzékenységet is változtatja a talajnak megfelelően. A 25,5 fokos első, 25,7 fokos hátsó terepszögek és az 525 mm-es gázlómélység ugyan egészen jó, de az 1874 mm-es tengelytávolság és a 213 mm-es hasmagasság

mellett a teljesen burkolt padló is fokozott óvatosságra inti az aszfaltot elhagyó sofórt. A navigáció új funkciója az ingázásfigyelő, ami a napi rendszerességgel megtett útvonalon nem csak az élő (azaz pár perc késéssel működő) közlekedési információkat veszi figyelembe, de elraktározza a korábbi torlódási információkat is, és ezeket is figyelembe véve ajánl alternatív megoldásokat. A Jaguar F-Pace világbajnoksága a karpántként viselhető jeladó, a víz- és ütésálló, elemet nélküli eszköz nagyban megkönnyíti a sportolók dolgát, akiknek nem kell a hagyományos slusszkulccsal (jeladóval) vesződniük, miközben például ülsznek.



A PIACI BEVEZETÉS IDEJÉN az alapmotor a 2,0 literes benzines turbó lesz 240 lóerővel és hátsókerék-hajtással, ezenkívül 3,0 literes, V6-os dízel választható 300 lóerővel, illetve 3,0 literes, V6-os benzines kompresszorral, 340 vagy 380 lóerős teljesítménnyel. Utóbbiak mind összkerek-hajtásúak, a váltó minden esetben nyolcfokozatú automatikus. 2016 második félévében válik elérhetővé a 2,0 literes, 180 lóerős dízel, amelynél feláras lesz az összkerek-hajtás. A legerősebb, F-Pace S változat 5,1 másodperc alatt gyorsul 96 km/órás tempóra, végsebessége elektronikusan korlátozott 250 km/óra.

6,5 g gyorsulás hatott a kaszkadőr sofőrre az autós hátraszaltó közben

Tudta-e?

A Jaguar a világpremier alkalmával bebizonyította, hogy új szabadidő-autója minden élethelyzetben magabiztosan áll a kerékén. A Guinness elismerte, hogy világrekord magasságú az a 19,08 méter átmérőjű hurok, amelyen Terry Grant kaszkadőr végighajtott egy F-Pace-szel.





**A Jeep legkisebb modellje
Olaszországban, a Fiat gyárában készül
5 250 000 forintos alapár**

JEEP Renegade

Új szegmensben próbál szerencsét a Jeep az új Renegade-del: a mindössze 4,23 méter hosszú modell a manapság oly népszerű kis SUV-k közé sorolható, vagyis többek között a Nissan Juke, a Renault Captur, a Peugeot 2008-as, az Opel Mokka és persze a Fiat 500X ellen száll ringbe. Utóbbi igazából házon belüli vetélytársnak tekinthető, ugyanis a platform mellett a motorpaletta is azonos, és ha ez nem lenne elég, mindkettő a Fiat Melfiben található (Olaszország) gyáregységében készül. A Fiathoz hasonlóan a Jeep alap kivitelei is fronthajtással rendelkeznek, sőt, az 1,6-os dízel, illetve az 1,6-os szívó és az 1,4-es turbós benzines 140 lóerős verziója kizárólag elsőkerék-hajtással kapható. A 4x4-es hajtás az 1,4-es benzines 170, illetve a 2,0 literes dízel 140 és 170 lóerős kivitelénél választható - ezekhez a kilencfokozatú automatikus váltó is konfigurálható. A 170 lóerős csúcsmotort az egyedüli, mely Trailhawk változatban is létezik: ez a verzió 210 mm-es hasmagasságú, a lökhárítóit pedig úgy alakították ki, hogy jobb terepszögeket (30 fokos első, 24 fokos középső, 34 fokos hátsó) biztosítsanak, illetve fémlemez védik az alját. A modell összerékhajtása a normál Renegade-ek „hó, homok és sár” üzemmódja mellett még egy negyediket is kínál, amely sziklás terepre való.



Legendás típusnév



A Jeep hamarosan feltámasztja a Wagoneert, mely a Grand Cherokee-nál is nagyobb, hétüléses modell lesz. A név sok autórājongónak jól csenghet, hiszen a Jeep Wagoneer két nemzedéket élt meg 28 éves gyártási ciklus alatt (1963-91). A kombi-terepjáró ötmodell hosszú pályafutása alatt az USA-n kívül Argentínában, Egyiptomban és Iránban is készült.

**A tradíciókhoz hűen:
a bébi-Jeep is
megkapta a hétlyukú
hűtőmaszkot**

A Kia csupán a nevet tartotta meg a márka legnagyobb példányszámában értékesített autójának tekinthető elődmodellből, ugyanis új platform, teljesen friss arc, új csúcsmotor és merevebb karosszériaszervezet jellemzi a negyedik kiadást. Míg a korábbi típus karosszériájának 18%-a készült ultranagy szilárdságú acélból, addig a jövevény esetében ez az érték már 51%, ami a biztonsági színvonal emelkedését is jelenti. A zsolnai gyártású újdonság egyébként meglehetősen egyedi orrkiképzésű, ráadásul ha minden igaz, formai értelemben a Sportage lesz a kiindulási alapja a következő években debütáló Kiáknak. A designváltás a beltérben is szembeötlő, ráadásul a 30 mm-rel nagyobb tengelytávolság jóvoltából a helykínálat is nőtt. Komoly előrelépésnek tekinthető, hogy immáron hét vezetéstámogató rendszert, többek között hátsó, keresztirányú forgalomfigyelést is felvonultat, illetve hogy a motorpaletta is megújult. A kínálat csúcán helyezkedik el az új, 1,6-os, benzines turbómotor 177 lóerővel, melyhez a szintén friss, hétgangos DCT-váltót is kérheti a vevő. A népszerű 2,0 literes dizelek (136 és 184 LE) számos apróbb fejlesztéssel (pl. kisebb tehetetlenségű feltöltő) folytatják pályafutásukat, míg az 1,6-os alapbenzines (132 LE) és az 1,7-es CRDi (115 LE) változás nélkül kerülnek át az új generációs Sportage-be.

A generációváltás alkalmával teljesen új arcot szabott a Kia a Sorentónak, alaposan modernizálták az utasteret és a rendelhető extrák sora is kibővült. Legalább ilyen fontos, hogy a karosszéria-szerkezetben 50% fölé emelkedett a nagyszilárdságú acélok aránya, s hogy az elődhöz képest 250%-kal (!) növelték a zajcsillapító anyagok felületét. A Sorento itthon kizárólag a 2,2 literes, négyhengeres, 200 lóerős CRDi turbódízel motorral kapható, 500 ezer forintos felárért 4x4-es hajtással. Az újdonságra is vonatkozik a Kia 7 évre, vagy 150 ezer kilométerre érvényes garanciája.

Tudta-e?

A Kia zsolnai gyáregysége

2006-ban kezdte meg működését.

A Sportage mellett itt készül a Cee'd és a Venga is.

KIA Sportage

A Sportage negyedik nemzedéke

Turbós benzinmotor és DCT-váltó premierje

2016 első negyedévében érkezik



Sportage: hatásosabb hangszigetelés, 8 colos kijelző és vékonyabb A-oszlopok



Sorento

A típus harmadik nemzedéke

Öt- és hétüléses, illetve első- és összkerék-hajtású kivitelben

9 600 000 forintos alapár



LADA Kalina Cross

A többféle karosszériával is kínált Kalina kisautó kombi változatából készítik el a Cross nevű, szabadidő-autós megjelenésű, de fronthajtású autót. Bő 2 centit emelnek a hasmagasságon, és alsó védőburkolatot is kap a motortér, ahol 1,6 literes, 8 vagy 16 szelepes benzínmotor dolgozik (86 és 96 LE).

Kalandos kombi kisautó

Elsőkerék-hajtás, motortér-védelem

Piaci bevezetés 2016 elején



A Niva új néven / Akár légkondicionálóval is / Piaci bevezetés 2016 elején

4x4

Régi ismerős az oroszok 4x4 elnevezésű autója, hiszen Lada Niva-ként már a 70-es évek közepe óta ismerhetjük. Az igazi terepjárón kívül újabban Urban változatban is kínálják, ennél műanyag lökhárítókat, könnyűfém felniket és légkondicionálót is ad a gyár, de megtartják a kapcsolható összerék-hajtást és a zárható differenciálokat, és ennek motorterében is az 1,7 literes, négyhengeres benzines dolgozik.



Vesta Cross és XRay



Most még csak tanulmányként ismerjük a Lada két szabadidő-autóját. Az XRay a Dacia Sandero rokona műszakilag, és 2016 februárjában indul a sorozatgyártása, az oroszok azonban bejelentették, hogy már dolgoznak az összerék-hajtású verzió is, ami várhatóan két év múlva jön. Ekkor várható a Vesta Cross megjelenése is, a jelenleg még csak lépcsős hátú karosszériával készülő új autónak 2016 vége felé érkezik a kombi változata, és azt követi majd a növelt hasmagasságú változat.



Ahogy nő a rutin az autótervezésben és gyártásban, úgy tör előre az optimális helykihasználást előtérbe helyező modellek serege. A hatszemélyes utastér új etalonként jelenik meg, de igen fontos a nagy raktér is, a műanyag és a tolóajtó pedig már szinte magától értetődik.

Akárhogyan is forgatunk egy-egy utóbbi évjáratú autós statisztikát, abból minden esetben kiviláglik, hogy igen határozottan tör előre egy új járműcsoport: a kombi autók változatos serege. Olyan kombi, vagyis kombinált autókról van szó, amelyek belső tere úgyszólván pillanatokon belül alakítható át a személy-, illetve az áruszállítás kívánalmainak. Amikor több csomagnak kell helyet biztosítani, szinte eltüntethetők az ülések, míg olyan esetekben, ha négy-öt személynek - esetleg még többnek - kell ülőhely, de kevesebb a csomag, akkor is jól használható az ilyen felépítmény. Station wagon néven is említhető - családi jármű a svéd SAAB-95, amelynek első kerekait háromhengeres, kétütemű motor hajtja.



1961

A Fiat Multipla semmiképpen sem tarthat számot a szép jelzőre. Ennek ellenére óriási sikere van világszerte. A Fiat autók szerkesztőinek merészsége győzelemmel végződött, hiszen ez a 767 cm³-es „motortörpe” nem kevesebb, mint hat személy szállítására alkalmas. S azt, hogy „alkalmas”, úgy értettük, hogy ezt a nem kis feladatát, azaz a hat személy szállítását el is látja...



A Citroën ID 19 „Break” típusú, vagyis a kombi változatot látjuk a legújabb, már gumibetétes ütközőkkel, módosított hűtőnyílással, és az ütköző, vagyis vészárító lécs alatti újszerű burkolóelemmel. Az aerodinamikai vonatkozású módosítással és a motor egy-két további lóerőjével szintén javultak a 19-es típusok eddig is kitűnő menettulajdonságai. Ez a jókora rakfelületű, hat személy, illetve három személy és 500 kg áru szállítására alkalmas „Break” 135 km/órás sebességet ér el.

1963

Legutóbbi Képes híradónkban egy olyan szovjet taxiújdonságot mutattunk be, amely a Dolmatovszkij-féle vagon típusú karosszériával azóta világszerte nagy visszhangot keltett. A legtöbb autós lap méltató szöveggel közölte a 408-as Moszkvics fődarabjainak felhasználásával épített tolóajtós taxi képét. Ez a felvétel szintén a Szovjetunióból érkezett, egy ugyancsak „vagon típusú” gépkocsiról. Ennek a modellnek mintadarabjait már éveken ezelőtt különféle próbáknak vetették alá. Most már az egyik Donyeck-vidéki gépgyár berendezkedett a „Start” nevű, tizszemélyes műanyag karosszériás, úgynevezett céltaxinak is igen alkalmas mikrobusz előállítására.



1966



Az angol-francia műszaki együttműködés keretében mint prototípust a párizsi Quasar Khanh autótervező és az angol Universal Powerdrive cég hozta létre. Nehogy azt higgyük, hogy ez csupán játék! A belső városi közlekedésre ideálisnak mondott jármű 1100 cm³-es BMC-motorral rendelkezik, és 5-6 személyt szállíthat maximálisan 80 km/órás sebességgel. Jól gyorsul, rendkívül mozgékony és mindössze hatlábnyi parkolóhellyel is megelégszik. Teteje és oldala üvegből, első-hátsó ülése áttetsző műanyagból készült. A ki- és beszállást elől és mindkét oldalon tolóajtók könnyítik meg.

1968

Összkerékhajtás



Írásunk amolyan „elmagyarázó” kisokos, az összkerékhajtás mibenlétének érthető leírása.

A közkeletű tévedéssel ellentétben az autót nem a motor hajtja, hanem a kerék – a motor csak a kereket forgatja. A kerék akkor tudja hajtani az autót, ha megfelelő a tapadása a talajon, különben túlforgó, kipörög, az autó pedig egy helyben áll. A tapadás annál jobb, minél nagyobb az autó súlyából a hajtó kerekre eső hányad (adhéziós terhelés) – ideális esetben ez 100%: valamennyi kerék hajtott. Személyautók esetében négyből négy, innen az ismert 4x4 hajtásképlet.

A professzionális munkaterepjárók összkerékhajtása tisztán mechanikus, osztóművel és abban rendszerint kétfokozatú terepváltóval. Mivel kanyarodáskor mind a

négy kerék más íven, tehát más fordulatszámmal gördül, három differenciálra van szükség: egyre-egyre az első és a hátsó tengelyben, és a harmadikra a kettő között. Azért, hogy egy-egy kerék tapadásvesztése (például jégen) ne bénítsa meg a járművet, e differenciálművek zárhatók. Összességében a szerkezet bonyolult, drága, nagy helyet foglal és súlyos, ezért földutat alkalmilag járó, inkább télies aszfaltra felkészített családi autókban egyszerűbb megoldásokat alkalmaznak. Közös jellemzőjük, hogy a vezetőnek nem kell összkerékhajtást, vagy differenciálzárát kapcsolgatnia, automatikusan működik az egész. A következőkben áttekintjük a széles körben alkalmazott rendszereket.



Kökemény: a Mercedes G-osztály három differenciálművel rendelkezik

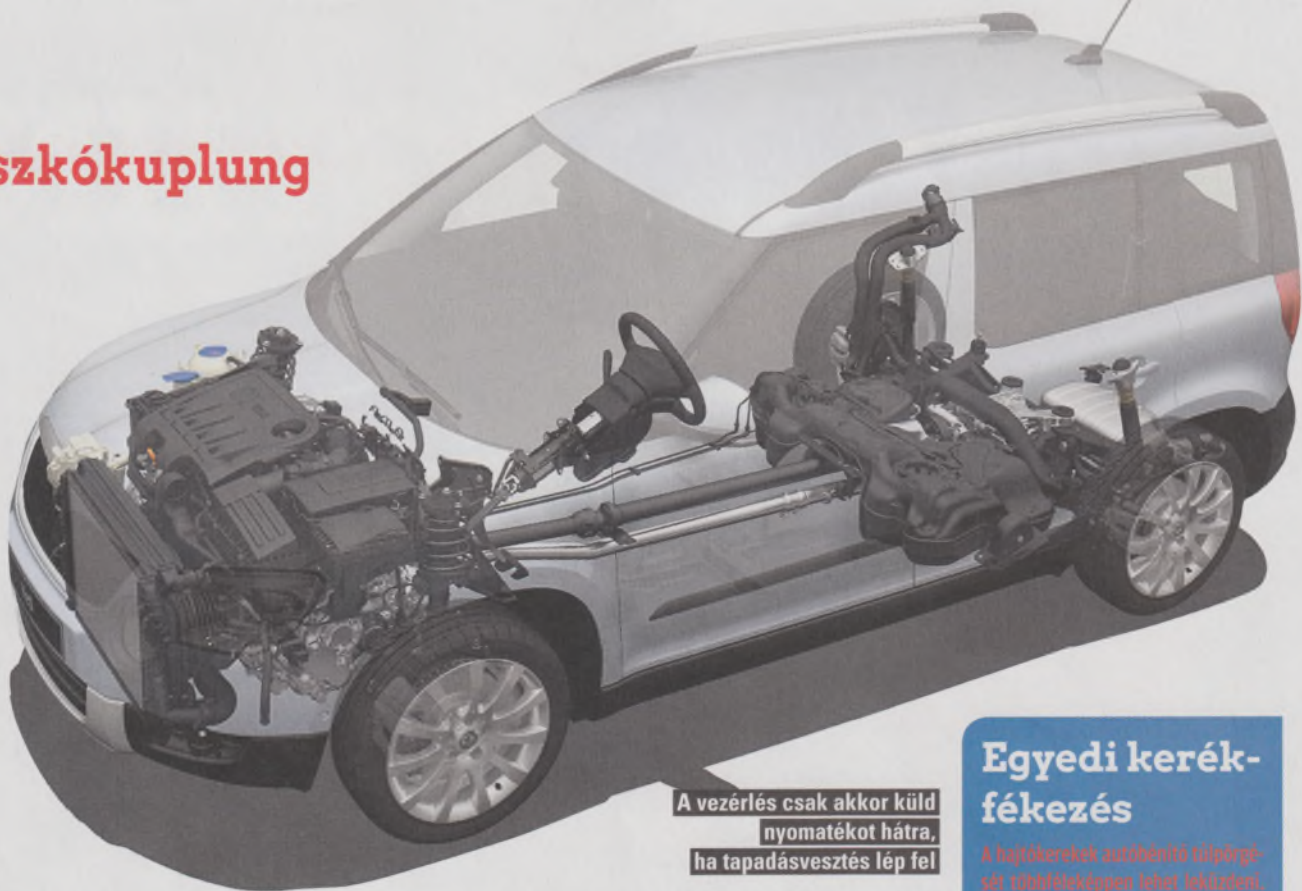
Torsen-differenciál



Széles felhasználási terület: a Torsen differenciált nemcsak terepjárókban, hanem sportkocsikban is előszeretettel alkalmazzák

Elve hasonló a fentihez, de a viszkókuplung szerepét csiga-fogaskerékes, részlegesen önzáró, nyomatérzékelő (torque sensing - innen a neve) differenciálmű veszi át. Precízebben, egzaktabban és a hőmérsékleti hatásoktól függetlenül működik, viszont költséges szerkezet, csak prémiumautókba építik be, jó minőségű, de alkalomadtán síkos utakra szánva.

Viszkókuplung



A vezérlés csak akkor küld
nyomatékokat hátra,
ha tapadásvetés lép fel

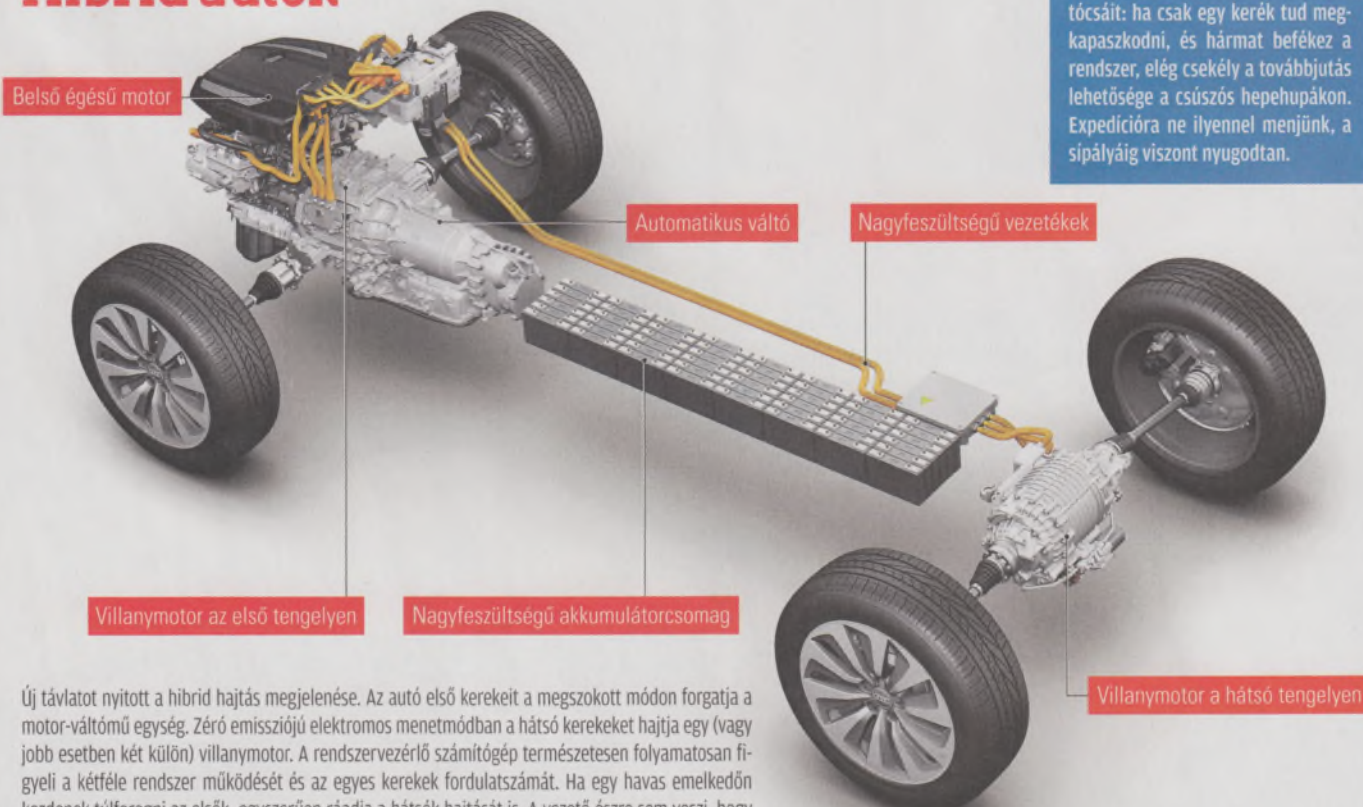
A fronthajtású autó sebességváltójából kúpfogaskerék-átvitel hajtja a hátramenő kardántengelyt. Ebbe iktatják be a viszkókuplungot, amelyben felváltva helyezkednek el a bemenő tengellyel, illetve a kimenő tengelyhez kapcsolódó házzal együtt forgó lemezek. Az egészet mézszerűen sűrű folyású (viszkózus) folyadék tölti ki. Alaphelyzetben csak az első kerekek hajtanak, a hátsók csak utánuk szaladnak, a viszkókuplung egységként forog, de nyomatékokat nem visz át. Amint azonban kezdenek túlpörögni

az első kerekek, például jégen, fordulatszám-különbség keletkezik a tengelyek között, és a viszkókuplung ragadós folyadéka magával viszi a hátsókereket hajtó tengelyt. Így a hátsó kerekek mindig kevesebbet forognak az elsőknél, de azért segítenek a hajtásban, és remélhetőleg továbbjut az autó. Hatását sajnos befolyásolja, hogy a töltőfolyadék viszkozitása hőmérséklettüggő. Durva igénybevételtől túlmelegedhet, sérülhet, de ahová egyáltalán bevisznek egy metálfényezésű, alufelnis kocsi, ott rendszerint helytáll.

Egyedi kerékfékezés

A hajtókereket autóbentő túlpörögését többféle módon lehet leküzdeni. Részint az említett differenciálzárrakkal, de az illető kerék lefékezésével is. Egyszerű módja volt annak idején a hátsókerekek-hajtású kocsik dupla kézfékkarja, amellyel az egyik, vagy mindkét kereket meg lehetett fogni (kuriózum maradt). Újabban az üzemi fék elektronikus vezérlésével működik, aminek lehetősége a blokkolásgátló miatt amúgy is adott. Elvben tökéletes megoldás, de képzeljük el egy vízszintes földút befagyott tócsáit: ha csak egy kerék tud megkapaszkodni, és három befékez a rendszer, elég csekély a továbbjutás lehetősége a csúszós hepehupákon. Expedícióra ne ilyenekkel menjünk, a sípályáig viszont nyugodtan.

Hibrid autók



Új távlatot nyitott a hibrid hajtás megjelenése. Az autó első kerekeit a megszokott módon forgatja a motor-váltómű egység. Zéró emissziójú elektromos menetmódban a hátsó kerekeket hajtja egy (vagy jobb esetben két külön) villanymotor. A rendszervezérlő számítógép természetesen folyamatosan figyeli a kétféle rendszer működését és az egyes kerekek fordulatszámát. Ha egy havas emelkedőn kezdenek túlforgogni az első, egyszerűen ráadja a hátsók hajtását is. A vezető észre sem veszi, hogy mennyire csúszik az út - csak majd lefelé, hiszen fékezni nem tud jobban a többi autónál...

LAMBORGHINI

2018-ban kerül sorozatgyártásba

Évente 3000 példány gyártásával számol a cég

A harmadik modellsorozat lesz a kínálatban



Felmenő, de nem dicső



A Lamborghini 1986 és 1993 között gyártotta az LM002-es terepjárót, mely alig több, mint 300 példányban készült. A modell már eleve a külsejével kiverte a biztosítékot, és akkor nem beszélünk arról, hogy motorterébe a Countach 5,2 literes, V12-es motorját építették. A 455 lóerős csúcsteljesít-

ményt ötfokozatú kézi váltó továbbította mind a négy kerékhez (ez volt a Lambo első 4x4-es modellje), ám kellett is az erő, ugyanis az LM002 tömege 2700 kg. Mivel a modellre kizárólag a Közel-Keleten volt igény, extranagy tankot kapott az autó, csurig töltve 290 liter (!) fér a tartályába!



Rakétakilövés?
Piros, felhajtható
fedél alá rejtették
a motorindítót



Urus

A VW-csoport kötelékébe tartozó Lamborghini története egyik legjelentősebb beruházása előtt áll: az olaszok a jelenleg 80 ezer m²-es alapterületen működő Sant'Agata Bolognese-i gyárat 150 ezer m²-esre bővítik, és 500 fővel növelik a dolgozók létszámát. A nagy felhajtás oka az új Urus, mely 2018-ban kerül sorozatgyártásba. A VW ugyan már a Lambo SUV ötletének felmerülése óta ragaszkodik az olaszországi gyártáshoz (presztizsokokból), azzal a vezetőség nagyon is tisztában van, hogy nem az európai országok a fő piacok. Kínát, Oroszországot, a közel-keleti régiót és az Egyesült Államokat nevezte meg a Lamborghini a legnagyobb lehetséges felvevőként, a becslések szerint az évi 3000 példányosra tervezett gyártási volumen több mint kétharmada kerül majd értékesítésre ezeken a piacokon. Ez a csekély darabszám ugyan több, mint amennyit a Huracánból és az Aventadorból eladnak, de így is nagyon exkluzív a modell, melynek egyes részletei természetesen utalnak az említett két sportkocsira. Pengeéles vonalak határolják a karosszériát, mely kupés farkialakításával is egyértelműen tudunkra adja, a Lamborghini nem feledkezett meg a hagyományairól.

A MŰSZAKI RÉSZLETEKET egyelőre homály fedí, de minden bizonnyal nem a sportkocsikban használt, pörgős V10-es és V12-es szívómotorok alkotják majd a palettát, a hírek szerint az Audi 4,0 literes, ikerturbós V8-asa hajtja majd az újdonságot. A trendeknek megfelelően plug-in hibrid változat érkezésére is számíthatunk.



A MASERATI és az ALFA sem marad ki a buliból!

Két nagynevű olasz márka, az FCA-csoport tulajdonába tartozó Alfa Romeo és Maserati is hamarosan új szabadidő-autóval rukkol elő. A színgonyos márka SUV-je, a Levante néven tanulmányautóként már bemutatott modell, 2016 második felében kerül sorozatgyártásba a mirafiori üzemben - az újdonság oroszlánszerepet játszik majd abban, hogy a Maserati éves eladásai elérjék az 50 000 darabot. Így aztán a nagyteljesítményű, 3,0 literes, V6-os és 3,9 literes, V8-as, benzines

turbómotorok mellett kell egy dízel is a kínálatba, amely a Ghibliből ismert 3,0 literes, V6-os egység. Az Alfa SUV-re sem kell már sokat várunk, hiszen a műszaki alapok adóttak. Az újdonság a Giulia padlólemezére épülhet, és a pletykák ahhoz hasonlóan 50:50 arányú tengelyenkénti tömegeloszlásról és 500 lóerő feletti csúcsmo- dellről szólnak. Az Alfa egyébként már régóta tervezi a modellt, először 2003-ban, a Kamal képében készítették egy sorozatgyártás-közeli tanulmányautót.

Tudta-e?

Crosswagon néven az Alfa kínált már szabadidő-autót.

A modell a 156-os kombi emelt hasmagasságú kivitele, terepjárós külsővel.

Az Alfa SUV csúcsmo- dellje

Quadrifoglio Verde

utónéven kerülhet

majd forgalomba



Az új Discovery család első tagja a Sport, amelynél a Range Rovereknél alkalmazott szisztéma szerint a Sport utónév itt is „kicsinyítő képző”, hiszen a továbbra is kínálatban maradó normál Discovery-nél 24 centivel kurtább járműről van szó. A 4,59 méteres hosszúságú modell nagy fürja a vetélytársakhoz képest (pl. Audi Q5-ös, vagy BMW X3-as), hogy 5+2 üléses kivitelben is elérhető, illetve hogy 1,7 tonnás a bázismodell tömege – a súlycsökkentés jegyében a motorházfedél, az első kerékdobok, a tető és a hátsó ajtó is alumíniumból készülnek. A rámenős külsejű újdonság ugyan fronthajtással is elérhető lesz a későbbiekben, alapvetően a Discovery Sport azon kevés szabadidő-autó közé tartozik, amely nem ijed meg a tereptől: 25 fokos első, 21 fokos középső és 31 fokos hátsó terepszöggel büszkélkedhet, sőt, akár 45 fokos oldaldőlésű részü sem jelenthet akadályt. Természetesen ebből a Land Roverből sem hiányozhat a Terrain Response rendszer, amelynek segítségével a hajtáslánc alkalmazkodni tud a neheztett útviszonyokhoz (fű, murva, hó, sár, homok), illetve itt a dinamikus mód, amikor élesebbé válnak a gázreakciók, a mágneses futómű bekeményedik, az új elektrohidraulikus szervokormány rásegítése pedig csökken. Az igazi nagy szám azonban a külső visszapillantó tükrökben elhelyezett szenzorokkal „operáló” gázlómélység-érzékelés: a vezetőt a központi képernyőntájékoztatója a vízmélységről, amelynek növekedésére egyre hangosabb jelzéssel figyelmeztet. A 600 mm-es gázlómélységben annak is szerepe van, hogy a motor magasan, a kerékdobok felett szívja be a levegőt.

BÁR A FORGALMAZÁS kezdetekor még a 2,2-es PSA-Ford dízellel is elérhető volt a Discovery Sport, a Land Rover gyorsan lecserélte az erőforrást. Helyére a saját fejlesztésű, 2,0 literes dízel érkezett, amely 150 vagy 180 lóerővel áll rendelkezésre, illetve ott van a Ford 2,0 literes, turbós benzínmotorja 240 lóerővel. Mivel keresztirányban építik be a blokkot, a Land Rover élt a lehetőséggel és elérhetővé tette a ZF kilencfokozatú automatáját, amely a benzinesnél alapáras, a dízelnél extraként rendelhető. Az új váltó befoglaló mérete egyébként mindössze 6 mm-rel hosszabb a Land Rover korábbi, hatgangos automatájánál, miközben tömege 7,5 kg-mal szerényebb.



LAND ROVER Discovery Sport

A Discovery alá pozicionált újdonság

5+2 üléses kivitelben is elérhető

11 334 000 forintos alapár

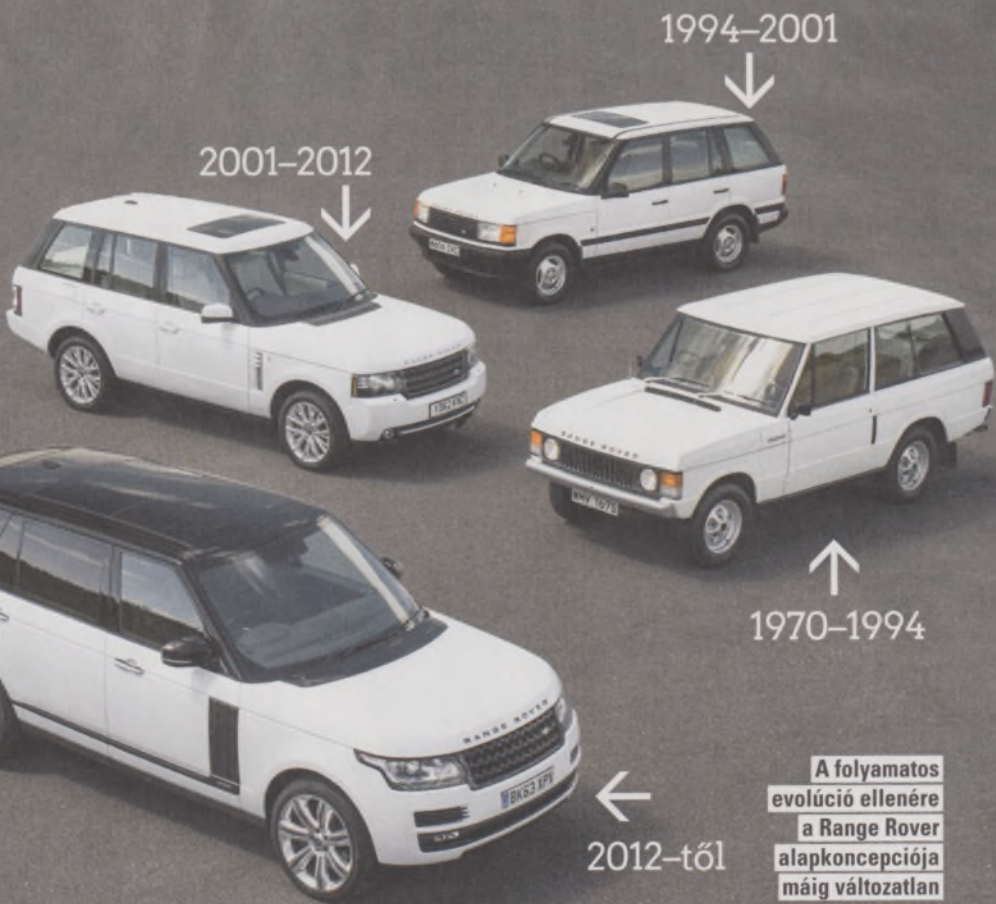


**Az opciók között
hatalmas**

panorámatető is szerepel

45 éves a Range Rover!

Minden luxusterepjáró atyja, a Range Rover, idén ünnepli premierjének 45. évfordulóját. Hogy a fényűző terepjáró mit jelentett az autóparnak, arra az egyik legjobb példa, hogy első autoként került be a párizsi Louvre-ba. A modell első nemzedéke, mely 1970-től egészen 1994-ig volt gyártásban, olyan újításokat hozott a terepjárók közé, mint a légrugózás, az ABS és a kipörgésgátló. Az 1994-től 2001-ig piacon lévő második generáció luxusautókat megszegyenítő utasterével és gazdag motorválasztékával hívta fel magára a figyelmet, míg a 2001-től 2012-ig kínált harmadik nemzedék formai értelemben is nagy változást hozott, modellciklusának második felére pedig a BMW erőforrásokat a Jaguar Land Rover saját egységei váltották fel. Az aktuális nemzedék 2012-ben debütált, melynek egyik érdekessége az alumíniumkarosszéria. 1970-től napjainkig több mint 6 millió Range Rover készült.



1994–2001

2001–2012

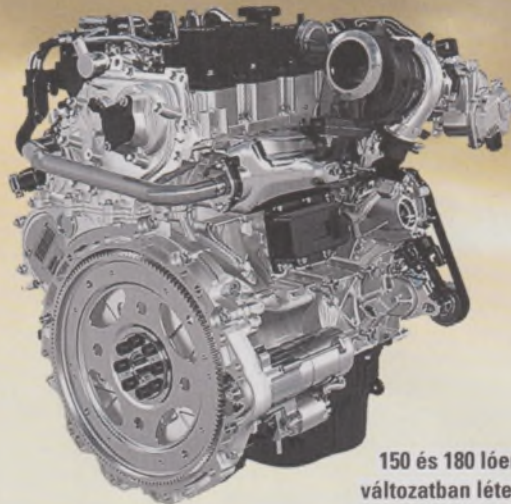
1970–1994

2012-től

A folyamatos evolúció ellenére a Range Rover alapkonceptiója máig változatlan



Nem fényűző, inkább funkcionális a beltér



150 és 180 lóerős változatban létezik az új Ingenium dízel



A nappali fényre „rimelnek” a hátsó helyzetjelzők

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLES KÁLMÁN · FOTÓ: LAND ROVER

Tudta-e?

Gyerekekülés vásárlása előtt érdemes tájékozódni a kínálatról. Vásárláskor ajánlatos a saját autójával és a gyerekekkel menni, hogy ki lehessen próbálni a rendelkezésre álló modelleket. Fontos elsajátítani az ülés kezelését; lényeges a helyes beszerelés, hogy a lehető legjobban védje a gyermeket az ülés, ha baleset történik. Különösen kell ügyelni arra, hogy stabilan álljon az ülés az autóban, illetve hogy az övek minél egyenesebben fussanak, és feszesre legyenek húzva.

Próbapadon 23 NÉGY ME

Az ADAC (német autókлуб) és a Stiftung Warentest (német fogyasztóvédelmi alapítvány) aktuális gyereküléstesztjében valamennyi kategória képviselőjében 23 terméket vettek nagytó alá.



Az ECE-R 44-ben öt súlykategóriában szerepelnek a gyermekülések (0, 0+, I, II, III). Vannak azonban több súlykategóriát lefedő ülések is (pl. 0/I, I/II/III, II/III), és olyanok, amelyeket az ECE-R 129 szerint hagytak jóvá, illetve méret szerint kategorizálnak. Az értékelés az egyes kritériumok - „biztonság”, „kezelés” és „ergonómia” - eredményei alapján adódik. Nagy károsanyag-tartalom leminősítést von magával. Négy osztályzat van, „nagyon jótól” „elégtelenig”. A biztonságot befolyásoló és különösen fontos kritériumok esetében (pl. hibás kezelés veszélye) egy-egy rossz osztályzat leronthatja az összeredményt, illetve az ADAC ítéletét. Az érdemjegyek az iskolai osztályzatok fordított logikáját követik.

A fő kritériumok a „biztonság”, a „kezelés”, az „ergonómia” és a „károsanyag-tartalom” voltak. A tesztlők négyszer voltak kénytelenek elégtelent adni. Egyetlen tesztelt ülés sem ért el „nagyon jó” osztályzatot, de több mint a felük, nevezetesen 14 ülés kapta meg az

ADAC „jó” minősítését. Ezek, azaz a négy továbbival együtt, amelyeket „elégsegesre” értékelték, jelentősen túlteljesítik a törvényes minimumkövetelményeket.

A frontális törésteesztben csődöt mondott a Hauck Varioguard (18 kg-ig 0+/I), aminek az ered-

ménye leminősítés és az ADAC „elégtelen” osztályzata lett. Az üléshelyzetű bábuval tesztelve az üléshéj hátul levált a hárompontos biztonsági övvel rögzített alapról, és az ülés előrebukott. Ezáltal nagy a sérülési kockázat, mivel az ülés, a bekötött gyermekkel együtt, be-

13 kg-ig kb. 1 1/2 évig **18 kg-ig (0+/I) kb. 4 évig** **i-Size 61-105 cm, 67-105 cm, kb. 6 hónap-4 évig** **9-től 18 kg-ig (II), kb. 1-től 4 évig**

14 ülés zárta „jó” eredménnyel a tesztet - valamennyi kategóriában, és ezáltal mindegyik életkorhoz vannak jó ülések.



Modell/ súlykategória	Értékelés súlyozása	Cyberx Cloud Q	Cyberx Cloud Q & Base Q-fix	Casualplay Sono Fix	Simple Parenting Doona & Isofix Base	Simple Parenting Doona	Cam Gara 0.1	Hauck Varioguard	Maxi Cosi Axissfix	Maxi Cosi 2wayPearl	Inglesina Amerigo I-FIX	Britax Römer King II ATS	Chicco Oasys 1 Isofix
Biztonság	50%	++	+	0	0	0	0	+	+	+	0	0	0
Kezelés	40%	+	+	0	+	+	0	+	+	+	+	+	+
Ergonómia	10%	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Károsanyag-vizsgálat		0	0	-	-	-	0	++	+	+	++	++	++
ADAC-ítélet		1,9	2,0	4,6	5,4	5,4	4,0	5,5	2,2	2,2	2,4	2,5	2,7

gyerekülés GBUKOTT!

Bemutatjuk, mi az a kötelező alaptudás és ismeret, amivel rendelkezniük kell azoknak, akik gyermeket szállítanak gépkocsijukban.

Igy tesztelték

A gyereküléseket közösen tesztelte az ADAC két európai autóklubbal és az ICRT (International Consumer Research és Testing) nemzetközi fogyasztóvédelmi szervezettel - amelyet többek között a Stiftung Warentest képvisel. A cél a piac minél átfogóbb bemutatása volt, ami szükségessé tette sok-sok termék előválogatását a tesztpartnereknél. A kiválasztott gyereküléseket a következő kritériumok szerint vizsgálták: biztonság (frontális és oldalütközés, üléskonstrukció), kezelés (az ülés beszerelése, a gyermek bekötése, mérethez igazítás, kezelési útmutató, téves kezelés veszélye, tisztítás és kidolgozás), ergonómia (a gyermek férőhelye és komfortja, helyigény a járműben, üléspozíció), valamint károsanyag-tartalom. A baleseti gyermekvédelmi képességet az ADAC frontális és oldalütközési tesztlének keretében, az ADAC landsbergi műszaki központjában tesztelték. A gyerekülések kezelését az osztrák (ÖAMTC) és a svájci (TCS) autókлуб próbálta ki. A károsanyag-vizsgálatokat egy külső laboratóriumra bízta a Stiftung Warentest, amely aztán maga értékelte ki az eredményeket.



2011 óta vizsgálják a gyermekülések káros anyagait. Azokról a részekről van szó, amelyek közvetlenül érintkeznek a gyermekkel, például az ülészatról. Ellenőrzik például a lágyítókat, a lángvédő szereket, a formaldehidet és a fenolvegysületeket

A 2015-ös évjáratú gyereküléseket különböző országokban, valamennyi partner részvételével, anonim vásárolták szakkereskedőtől. Mindegyik megfelelt az ECE-R 44-04 vagy az ECE-R 129 törvényes szabályainak. Az ülések értékelésekor mindig a legrosszabb eredményt vették alapul, amelyet az egyes súlykategóriákban vagy beépítési módoknál kaptak. Amennyiben ugyanis egy ülés több súlykategóriára vagy beépítési módra készült, a használat teljes időtartama alatt maximális biztonságot kell nyújtania a növekvő gyermeknek.

1. A 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket kötelező biztonsági gyermekülésben szállítani - 15 hónapos korig a menetiránynak hátul! Magyarországon csak az ENSZ Európai Gazdasági Bizottság előírása szerint jóváhagyott gyerekülés forgalmazható és használható. Jele körbezárt nagy E-betű, a közvetlenül mellette lévő szám az országot jelöli, ahol a jóváhagyás történt.



2. A gépkocsik kétféle típusú gyerekülés beszerelésére alkalmasak. Az egyik az ENSZ-EGB 44/03-as, vagy 44/04-es előírásnak megfelelő, a másik a 129-es számú előírás szerinti. Utóbbi az újabb és nem minden esetben

szerezhető be régebbi járművekbe. A régi és az új változat közötti különbség, hogy előbbi a gyermek testsúlya, míg utóbbi a magassága szerint csoportosít.

3. Az anyósülésre menetirány-nak háttal beszerelt gyerekülésnél minden esetben ki kell kapcsolni a légszákot - erre ábra is figyelmeztet. A menetiránnyal meg- egyező rögzítés megengedett.

4. A gyermeket mindig szoros- an csatoljuk be, hogy balesetkor, de még váratlan, hirtelen kanyar vagy fékezés esetén se tudjon kiesni az üléséből. Hosszú utak alkalmával időnként ellenőrizzük a gyerekülés övének feszességét.

5. Az oldtimer gépkocsik saját- ságos csoportot képviselnek, mert ISOFIX bekötési ponttal egyáltalán nem rendelkeznek, és biztonsági övvel sem mindig. Gyerekülés itt nem használható, gyermek az első ülésen nem utazhat, és 3 évnél ifjabb cseme- te egyáltalán nem szállítható.

6. Nem kötelező a gyerekülés használata, ha a 3. életévét már betöltött gyermek a gépkocsi hátsó ülésén utazik, legalább 135 cm magas és az üléshez gyárilag besze- relt biztonsági övvel a testméretéhez igazodóan (pl. ülésmagasítóval vagy állítható biztonsági övvel) biztonság- san rögzíthető.

lecsapódna az első ülésbe. Három további ülés a 13 kilogrammig terjedő súlykategóriából (Casualplay Sono Fix, Simple Paranting Doona és Simple Parenting Doona & Isofix Base) a károsanyag-vizsgálaton nem ment át, ezért „elégtelet” kaphatott a tesztelőktől.

A tesztek végrehajtásának és kiértékelésének átdolgozása- val a technika mai állásához illesztették a gyerekülés- tesztet az ADAC szakemberei. A legfontosabb újdonságok a következők:

▶ A frontális ütközéstarterhez új gépkocsit használtak, mégpedig egy VW Golf VII-est. Új töréstarterábuval („tízéves”, Q10) tesztelték, és a „hároméves” ábut fel-

szertették egy szenzorral, amellyel a hasi tájék nyomás- terhelése mérhető.

▶ Az oldalütközéses tesztet továbbfejlesztették az ECE-R 129-nek (i-ülések) megfelelően.

▶ A kezelés és az ergonómia vizsgálatát úgy fejlesztették tovább, hogy például aktuális autótípusokkal próbálták ki a beszerelhetőséget.

9-től 36 kg-ig (I/II/III),
kb. 1-től 12 évig

15-től 36 kg-ig (II/III),
kb. 4-től 12 évig

Cyberx Pallas M-fix	Casualplay Multiprot. Fix II	Cyberx Pallas M	Heyner Multi Protect Aero	Chicco Gro-Up 123	Kiwy SLF123 Q-fix	Britax Römer Kidfix SL SICT	Cyberx Solution M	Cyberx Solution M-fix	Jole Trillo LX	Heyner Maxi Protect Aero
+	○	○	○	⊕	○	+	+	+	+	+
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
+	+	+	○	++	+	++	+	+	++	○
2,1	2,3	2,5	3,2	3,4	3,4	1,8	1,8	1,8	2,0	2,1

Osztályozhatárok

- ++ Nagyon jó
- + Jó
- Megfelelő
- ⊕ Elégséges
- Elégtelet



Itt debütált a 2,0 literes turbómotor

Takarékos hibrid is választható

11 900 000 forintos alapár

LEXUS NX



Európában az értékesítésének harmadát reméli a Lexus a kompakt szabadidő-autójától, amelyet kétféle benzin-elektromos hibrid hajtással, vagy 2,0 literes, benzines turbómotorral kínál. Alaphelyzetben front-hajtású a hibrid, egy 155 lóerős benzines és egy 143 lovas villanymotor dolgozik együtt 197 lóerős rendszerteljesítménnyel. Az E-Four összerék-hajtású modellnél a hátsó kerekeket egy 68 lóerős villanymotor mozgatja, de a rendszerteljesítmény itt is marad 197 lóerő – az akkumulátorcsomag ugyanaz, és egyszerűen nem tud több energiát szolgáltatni. A 240 lóerős, benzines turbómotorhoz hagyományos összerék-hajtást kínálnak. Minden NX-ben közös az okostelefonok indukciós töltését lehetővé tevő fiók a könyöklőben, amely hűen jelzi, hogy a modern vásárlók minden igényére odafigyeltek a fejlesztés során.

Tudta-e?

Az Egyesült Államok számára új első lökhárítót készítettek az NX-hez, így a nagyobb első terepszög miatt jogilag teherautónak minősül az autó, ezért kedvezőbb flottafogyasztási előírások vonatkoznak rá.



V6-os motor még a hibrid hajtásnál is

300 lóerős csúcsteljesítmény

Piaci bevezetés 2016 nyarán

Izgalmas RX

Miközben a Lexus nagy szabadidő-autójának mérete az évek és a generációváltások során egyre növekedett, a formatervezők mindent megtekinttek annak érdekében, hogy egyre sportosabb legyen a megjelenés – sikerrel. A kistestvértől leginkább úgy lehet megkülönböztetni, hogy itt még több az éles vonal és törés a karosszérián, és a 20 colos felnik karosszéria színére fényezett betétei is árulkodhatnak. Az utastérben a színes vetített kijelző és az előválasztó kar áthelyezése a nagy változás. Utóbbira azért kerítettek sort, hogy az ne legyen útban a középkonzolon elhelyezett kapcsolóknak. Merevebb lett a karosszéria,

aminek köszönhetően csendesebb utasteret és jobb irányíthatóságot ígérnek. Utóbbiban segít, hogy már elektronikusan változó lengéscsillapítás is elérhető lesz. Természetesen mindenféle aktív biztonsági segéd ott lesz a fedélzeten a Safety+ csomagban – a távolságtartó tempomat akár megállásig képes lefékezni az RX-et. Az USA-ban kétféle hajtással indult a forgalmazása, az Otto-ciklus szerint működő 3,5 literes, V6-os benzines teljesítménye 300 lóerő, a hibrid hajtásnál ugyanaz a blokk Atkinson-ciklus szerint üzemel, és egy villanymotor is segíti a munkáját – itt is 300 lóerő a rendszerteljesítmény.

Kis méret, nagy benzinmotor
Választható összkerékhajtás
4 459 900 forintos alapár

MAZDA CX-3



Tudta-e?

A Mazda egy még nagyobb teljesítményű, benzinmotoros CX-3-as piacra dobását tervezi, a Racing elnevezésű tanulmány azt jelzi, hogyan fog kinézni ez a sportváltozat.



A Mazda2-es kisautó padlólemezére építették a japán mérnökök új kiskategóriás szabadidő-autójukat, amelyet azonban nagy, 2,0 literes löketfogatú benzinmotorral kínálnak: fronthajtással 120, összkerékhajtással 150 lóerő a teljesítmény. A dizelpár-

tiaknak a 105 lóerős, 1,5-ös négyhengeres áll rendelkezésre. Vetített kijelző, bőrrel borított műszerfal jelzi, hogy a prémiumelvárásokat is megpróbálja teljesíteni az autó, amelynek minden változata kérhető automatikus váltóval is.



Akár 2,5 literes benzinmotorral is
Csendesebb lett a dízel
Vételár 6 980 000 forinttól

CX-5

Akik dízelmotorral választják a CX-5-öst, sokkal csendesebb utastérnek örülhetnek, a benzinpártiaknak pedig Európában is elérhetővé tette a Mazda a 2,5 literes, 192 lóerős négyhengerest. Kényelmesebbre hangolták a felfüggesztést, a használhatóságot javítja, hogy elektromos a rögzítőfék, a kézifékar helyén pedig tárolókat alakított ki. A feláras LED-es fényszórók érdekessége, hogy az oldalanként négy, nagy fényerejű dióda a forgalmi szituáció függvényében, teljesen automatikusan kapcsolódik ki és be, s gyakorlatilag „körbevilágítja” a szembejövő, mozgásban lévő autót annak vakítása nélkül.



MERCEDES-B

GLC



A GLK utódja új néven

Légrugózás elsőként a kategóriában

12 547 600 forintos alapár

Az elmúlt években olyan sok kategóriába lépett be a Mercedes, hogy jobbnak látták, ha egységesítik névadási logikájukat. Kínálatukat új hárombetűs típusnevek bevezetésével tették átláthatóbbá: a sportmodellek neve SL-lel, a terepeseké GL-lel kezdődik, a harmadik betű már a kategóriára utal. Így lett a GLK-ből GLC, hiszen a BMW X3-as stuttgarti konkurense a C-osztály műszaki alapjaira épül. Bár nem a nulláról kezdték a tervezését, alapjaiban változtatták meg a GLK koncepcióját, egyszerre igazítva hozzá az újdonság

formatervét, technikai tudását és szolgáltatásait a középkategóriás típuséhoz. Előrelépés a 118 mm-rel hosszabb tengelytáv, az 57 mm-rel tagasabb hátsó lábtér és a nagyobb, 580 literes raktér. Méretei ellenére átlagosan 80 kilóval könnyebb az utód, amely a kategóriában elsőként légrugózással is rendelhető. A kilencfokozatú 9G-Tronic automatikus váltóért nem kell felárat fizetni. Motorkínálata egyelőre háromtagú, a 220 d alapmodellben 170, a 311 150 forinttal drágább 250 d változatban 204 lóerős a 2,1-es dízel. Benzines-

ből a 2,0 literes, turbós 250-es az egyetlen opció 211 lóerővel. Mindháromhoz alapra jár a megnövelt zárási nyomatékú 4Matic összerékhajtás. Hamarosan sportos AMG és környezetbarát hibrid változat is érkezik. Ahogy a műszerfal, úgy a kényelmi és biztonsági extrák is a C-osztályból ismerősek, a GLC csaknem mindennel felszerelhető, amit a Mercedes 2015-ben autóihoz kínál.



Rendőrautók Kecskemétről

2012 tavaszán indult a B-osztály összeszerelése a Mercedes-Benz első kelet-európai gyárában. A 2014-es frissítés utáni egyterűből tavaly év végén 225 darab állt szolgálatba a rendőrségnél (autóként 2,29 millió forintos kedvezménnyel kapták), ebből 195 példány felmatricázott, villogóval és szirénával felszerelt járőrautó.



FOTÓ: ORSKANTAL / NUBERT



BENZ

Modellfrissítés és névváltás
Háromlépcsős AMG-sorozat
15 440 660 forintos alapár

A Mercedes első kupé SUV-ja
V6-os és V8-as motorok
20 477 480 forintos alapár



ML helyett itt a GLÉ

Három generáció után dobták el az ML típusjelzést. A névváltás jó alkalom volt a frissítésre. Bár a változások nem szembetűnők, a legapróbb részletekig megújult a 2011-ben bemutatott modell. A külső átkozmetikázásánál és a belső finomításánál fontosabb, hogy a dízelekhez alapáron jár a 9G-Tronic automatikus váltó. A 250 d bázisváltozat 204 lóerős, 4Matic hajtással is választható, a 350 d név már 3,0 literes, V6-os dízelt jelent. Benzinesből a leggyengébb a 333 lóerős, 3,0 biturbós V6-os, ez konnektoros hibridként is rendelkezhető. A csúcsmoddell az 585 lóerős, 5,5 literes biturbós V8-as GLE 63 AMG S. Az optikai csomag (AMG Line) mellett bevezetik az AMG Sport szintet, a 450 AMG modell 34 lóerővel és 40 Nm-rel tud többet az alapváltozatnál.



Megegyezik, de személyre szabható a két modell műszerfala

Újdonság a GLE Coupé

Amióta a Mercedes bemutatta a CLS első generációját, a kupé már nem csak kétajtóst jelent, és még csak laposnak sem kell lennie. A BMW X6-os ellenfelének szánt GLE Coupé könnyen felismerhető lecsapott tetővonaláról és a kupé csíkszerű hátsó lámpájáról, de az egypálcás maszk is sportosabbnak láttatja testvérénél. Műszaki alapjaik és kényelmi, biztonsági szolgáltatásaik megegyeznek, de a Coupét gázolajosként csak a V6-os dízelrel lehet konfigurálni, illetve a 333 lóerős, 400-as benzineshez alapáron jár a 9G-Tronic váltó. A frissen bevezetett, három AMG-lépcső a kupé esetében is fokozatosan növekvő teljesítményt és egyre hangsúlyosabb dizájnelemeket jelent.

STÜVE - BALOGH BENCE - FOTÓ: MERCEDES-BENZ



Újabb évtized, újabb felhasználási területek.
Szép lassan megjelennek a szabadidő-autók, amelyek
a vásárlók növekvő felhasználási igényeit tükrözik.

1970

Az angol BLMC úgynevezett álmautója, az XL-90 jelzésű modell sok nézőt vonzott a Genfi Szalonon, és valóban megmozgatta a fantáziát. Természetesen nem a mának, inkább a holnaputának szánják ezt a típust, amely ennek megfelelően most csak mintaként került kiállításra, mint a Triumph egyik jövőbeni alkotása. Tervezőinek közlése szerint 200 km/óra sebességet érhet el apró, hordószerű kerekein.



1972



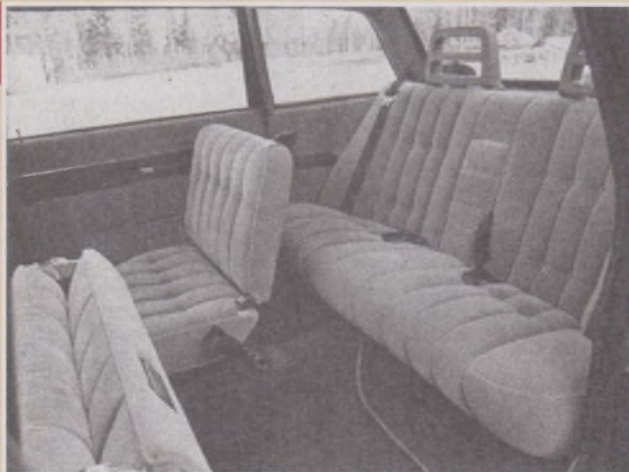
A Krakkóban megjelenő lengyel „Przekrój” című képeslap már olyan riportot közölt, amelynek egyik szereplője a legújabb kis Polski Fiat, vagyis a terepjárársra is alkalmas, vászontetős, 126-R típus. Az idei nyáron már egy ilyen kocsival utaztak a tengerpartra, és a kirándulásról, illetve a próbaútról igen kedvező hangon számoltak be. Erről a kocsiról tudni kell, hogy a mostani Torinói Autószalonon bemutatásra kerülő Fiat-126 Limousine adja a licenc alapját. Azt viszont már az év elején említettük, hogy a lengyel autóipar berendezkedik a 126-os modell sorozatgyártására. Úgy látszik, az „R”, vagyis a mezőgazdasági változat (lengyelül a „rolnictwo” szó mezőgazdaságot jelent) előbb születik meg, hogy az ottani kormányprogram értelmében a gazdaságok emberei, a vidéki állatorvosok minél gyorsabban jussanak hozzá a számukra kedvező típushoz. A képeken látható „Jeep-szerű” kocsi ugyan még 500-as motorral fut, de a 126-os végül majd 594 cm³-es, 23 DIN lóerős motorral készül.

1975

A Fiat-programban nem új a Campagnola típus, és a mostani modernizált változat sem tér el lényegesen az 1955 óta létező kis terepjáró jellemzőitől. Természetesen nem csak a vászontetős, doboz formájú karosszéria emlékeztet a korábbi változatra, vagyis a hagyományos Jeep-szisztémára. A terepmintás gumival felszerelt négy kerék hajtására most az új négyhengeres motort választották, amely benzin-, illetve Diesel-üzemre egyaránt készül.



1977



Budapesten is bemutatták az újabb Volvókat, a 343-as, valamint a 264-es TE modellt. Látható, hogy még a pótülésekhez is tartozik biztonsági öv, a többi biztonságot adó részletről pedig ebben az esetben nemigen kell beszélni. A motorról is csak annyit, hogy 2,7 literes, benzinbefecskendezős, 140 LE teljesítményű, hathengeres V-motor, és ez elég ahhoz, hogy 185 km/órás sebességet elérjen az 560 cm hosszú, 2150 kg súlyú kocsi.

1979

Ennek a rossz utakon ugyancsak előnyösen hasznosítható francia modellnek alapja a Citroën 2 CV kocsija, amely kéthengeres, 602 cm³-es, léghűtéses boxermotorral működik. Teljesítménye 21 kW (29 LE) és bár ez a FAF betűkkel jelzett típus eredetileg fronthajtású, kívánság szerint összkerekhajtással is forgalomba hozzák. A felépítmény egyszerűsége, a terepjárókésztség növelése új felhasználási módokat, új piacokat nyerhet meg a régi recept szerint gyártott, már több mint 30 éves múltra visszatekintő 2 CV szerkezeteknek. A kétajtós, négyüléses, vászontetős kiskocsi súlya a tengelyhajtás szerint 680-750 kg között változik, így hasznos terhelése is 415-455 kg között alakul, míg legnagyobb sebessége 100 km/óra.



Hálózatról tölthető hibrid is kérhető

Hétszemélyes utastér

7 090 000 forintos alapár*

*Kiadványunk összeállításakor érvényes kedvezményes ár



MITSUBISHI Outlander



Dynamic Shield névre hallgat az Outlander legújabb orra, a márka jövőben megjelenő autóit is ehhez hasonló hűtőrács díszíti majd. 40 ponton nyúltak a konstrukcióhoz annak érdekében, hogy csendesebb legyen a működés, s több nagyszilárdságú acél használatával csökkentették

a tömeget. A 2,0 literes benzinmotorhoz összerékhajtás rendelése esetén adott CVT-váltónál 26%-kal mérsékelték a belső súrlódást. A 2,2 literes dizelmotornál redukálták a szabványos fogyasztást. Tovább csendesítették a hálózatról tölthető hibrid hajtású Outlander PHEV utas-

terét, az áthangolt hajtásnak köszönhetően 42 g/km-re csökkent a CO₂-kibocsátás, és kanyarban az eddiginél nagyobb sebesség elérését teszi lehetővé az újraprogramozott összerékhajtás. A 121 lóerős benzinmotor mellett elől-hátul egy-egy 82 lóerős villanymotor hajtja a PHEV kerekeit.

Tudta-e?

Augusztusban egy Outlander PHEV raliautó

sikeresen teljesítette a 2400 kilométeres thaiföldi Asia Cross Country Rallyt, ahol kategóriagyőzelmet szerzett, míg összetettben 20. lett. Az utcai autóhoz képest megnövelték a fékenergia-visszatermelés mértékét és a hajtó villanymotorok teljesítményét, s persze növelt rugóutakat és bütykös profilú abroncsokat is kapott a hibrid versenyautó.



NISSAN Juke RS



218 lóerő, 280 Nm
nyomaték

Részlegesen önzáró
differenciálmű

7 844 000 forintos
alapár

Ha egy üzlet beindul, nincs megál-
lás. A Nissan nem csak kategóriát
teremtett a Juke-kal, egy új szem-
léletmódot is bevezetett, mellyel
hadat üzent saját konzervatív
stílusának. Később sem hagyták
magára az egyre nagyobb piaci
sikereket elérő crossovert, külön-
leges kiadásokkal és extravagáns
prototípusokkal tartották fenn
az érdeklődést. Még a hétközna-
pi használatra való kivitelek kö-
zött is megjelent egy különleges
modell, a gyári Nismo tuningos
változat. Idén már a Nismo RS a
csúcsmo-
dell plusz 18 lóerővel és
30 Nm nyomatékkal. Komolyan
gondolták a továbbfejlesztést, nem
pusztán az 1,6-os, turbós benzines
erejével játszottak. Megnövelték
a karosszéria torziós merevségét,
javították a fékek hatásfokán is,
az első tárcsákat 296-ról 320 mm-
esre cserélték, és már a hátsók is
hűtöttek. A futómű is átalakult,
változtatták a rugókon és a len-
gescsillapítókön. Három szín és
kétféle hajtáslánc közül lehet vá-
lasztani, a fronthajtású RS részle-
gesen önzáró differenciálművet,
az összkerekes CVT-váltót kap, de
átjárás nincs a két konfiguráció kö-
zött. Extralistája hosszú, de külön
fizetni már csak a velőrbetűes kor-
mányhoz passzoló Recaro ülése-
kért, a xenon fényszórókért, vagy
a 360 fokos parkolókameráért kell.
Mindennapos használhatóságát
megkönnyíti a frissítéskor kibőví-
tett, dupla fenekű csomagtartó.



Nissan Juke-R 2.0

A GT-R hajtásláncával, korlátozott
darabszámban gyártott első válto-
zat sikerén felbuzdulva a verseny-
autókat építő, brit RML cégnél elké-
szült a második kiadás ugyanazzal
a 3,8-as, V6-os ikerturbós benzin-
motorral, de **540 helyett már 600**
lóerővel, szénszálas hátsó lökhárí-
tóval és 1,8 tonnás tömeggel.



OPEL Zafira Tourer

Sokoldalúan alakítható belső tér

Suttogó dízelmotorok

6 730 000 forintos alapár



A Zafira Tourer kapta meg elsőként az 1,6 literes suttogó dízelt, amely az idei évtől kezdve a Mokka szabadidő-autóhoz (110 és 136 LE) és a Meriva kompakt egyterűhöz (95, 110 és 136 LE) is választható. A nagyméretű egyterű idei újdonsága, hogy a szentgotthárdi gyártású 1,6 literes benzines turbó is választható hozzá (földgázüzemű 150 lóerővel, egyébként 170 vagy 200 lóerő) az év elejétől, illetve a 2,0 literes dízel legújabb, 170 lóerős változata is elérhető már. Ennél a meglévő blokkot vették alapul, de új hengerfejet készítettek hozzá, lecserélték a közös nyomócsöves befecskendezést, és már nem vákuum, hanem elektronika vezérli a változó geometriás turbót. Mindezen változtatások eredményeként az egyturbós dízel olyan nyomatékos, mint a korábbi biturbó, és a gázpedál lenyomását követően is ugyanolyan gyorsan reagál - már 1200-as fordulatról húz az erőforrás, ami már rögtön alapjárattól terhelhető. A legfontosabb előrelépés azonban a hangtalan és rezzenéstelen működés, menet közben egyedül a kerekek gördülési zaját hallani - azt is csak útburkolattól függően. Erről személyesen is meggyőződhettem egy békéscsabai kirándulás során, jórészt alföldi országutakon haladva. Célom egy 90 éves Opel női kerékpár volt, amelynek szállításhoz ideális volt a hatalmas belső tér, ahol az üléseket a padlóba hajtva kényelmesen el tudtam fektetni a drótszamarat - most már nem érzi magát egyedül a 107 éves Opel varrógéppem!



Egymással szembenülő ajtajaival tűnik ki a kompakt egyterűek közül a Meriva

Tudta-e?

Adam Opel varrógépgyártással kezdte pályafutását, 1862-ben egy tehénistállóban alapította meg üzemét, amelyet folyamatosan bővített. Mind az öt fia lelkes kerékpáros volt, az ő unszolásukra 1886-tól kerékpárokat is készítettek. 1911-ben leégett az Opel-gyár, a varrógépgyártást nem folytatták, de a kerékpár termelését 1912-ben újra elkezdték, a 20-as években a világ legnagyobb kerékpárgyára volt a rüsselsheimi Opel. Az 1929-től a General Motors tulajdonában lévő gyárnál 1936-ban profiltisztítást hajtottak végre, és a kerékpárgyártást átadták az NSU-nak. 1946-1959 között Opel Frigidaire márkájú hűtőgépeket is gyártottak az üzemben.



A FlexFix kerékpártartóval is rendelhető a Mokka szabadidő-auto



RENAU

Kad

Választható összkerékhajtás
Bővítés után 1478 literes raktér
5 390 000 forintos alapár



Műszakilag közeli rokona a kategória egyik éllovasának, a Nissan Qashqainak a Renault új szabadidő-autója, de arra nagyon ügyeltek a francia gyártónál, hogy a végleges hangolást az ő mérnökeik végezzék. Ennek köszönhető, hogy a kínálatban egyedüli benzinesként szereplő 1,2 literes turbómotor teljesítménye jelen esetben 130 lóerő - ezzel is lefedik az európai eladások 80%-át. Dizelfronton választási lehetőséget is adnak: az 1,5 literes 110 lóerős, az 1,6 literes 130 lóerős, utóbbihoz lehet felár ellenében összkerékhajtást kérni - ezekkel a kombinációkkal a dizelpiac több mint 90%-át lefedik. A 17 colos felnivel sokkal kényelmesebb a haladás, mint a látványos 19 colossal, utóbbival még a padkától is félnünk kell, előbbivel már a földutat is nyugodtan bevállalhatjuk. Felárért a manapság elvárható biztonsági segédek is elérhetők, úgymint automatikus fényszórókapcsolás, táblafelismerő, sávelhagyás-figyelő és a 30-140 km/óra közötti tartományban működő automatikus vészfékaszisztens, utóbbi önmagától aktiválja a fékeket, ha elkerülhetetlen ütközést érzékel. Fronthajtáshoz lehet kérni az emelt tudású menetstabilizátort, összkerékhajtáshoz nincs ilyesmi, sem lejtmenetvezérlő, sem elektronikus differenciálzár nem siet segítségünkre. A hétköznapi használhatóságot a sok tárolóhely és a tágas csomagtér könnyíti meg (472-1478 liter).





Espace

Egyterős használhatóság, kalandos megjelenés

Összkerékkormányzással is kérhető

9 390 000 forintos alapár



A modellikon legutóbbi modellváltásakor gondoltak egy merészet, és a legújabb divatnak megfelelően öszvérautót faragtak belőle a hasmagasság megnövelésével (12 helyett 16 centi) és azzal, hogy hatalmas méretű, 17-20 colos felnikkel töltik ki a kerékjáratokat, s persze nem spórolnak a krómdiszítésekkel sem. Annak ellenére, hogy hossza szinte hajszalra megegyezik a „nagy előd” 4. generációs Grand Espace-éval, arányaik nagyon eltérők. Az új 3 centivel szélesebb és ugyebár sokkal laposabb. Amíg az utastér helykihasználata kevésbé, addig a csomagter méretén viszont jókora nyomot hagyott, hogy alulról és felülről is „összenyomták” a kasznit:

a maximális befogadóképesség például a korábbi 3050-ről 2101 literre csökkent. Mivel crossover létére az Espace valószínűleg soha nem fog letérni a flaszterről, összkerékhajtás helyett 4Control négykerékkormányzással operál. Annyi szent, hogy méreteit meghazudtolóan jól manőverezhető, többnyire semlegesen viselkedik, és a kanyarokban agilisán fordul – ebben szerepet játszik a 250 kilós súlycsökkentés is. Csak 1,6 literes motorokkal adják az autót, az alapváltozatba 130 lóerős dízel kerül 6 fokozatú manuális váltóval, a következő lépcső a 200 lovas benzines turbómotor, amit 7 fokozatú duplakuplungos váltóval párosítanak, a kínálatot pedig a dupla turbós, 160 lóerős négyhengeressel koronázzák meg, amihez 6 fokozatú EDC váltót adnak.





Új motorkínálat / Okos fejegységek is kérhetők / 9 018 500 forintos alapár

SEAT Alhambra

Gyorsnak kell lennie annak, aki fél akarja ismerni a legújabb Alhambrát, hiszen mindössze annyi támpontot kap, hogy a hűtőmaszkban nem függőlegesen, hanem vízszintesen rögzítették a pálcákat. Műszakilag az MQB-elemek megjelenése jelenti a változást, ami nemcsak a motorokra terjed ki, hanem az utastérben is észrevehető változásokat hozott. Lecserélték a fejegységeket, amelyek között már fejlett, dedikált alkalmazással internetes kommunikációra képes darabot is találunk. A három ülésorban a térkínálat változatlan, de többfelé találunk olyan csatlakozókat, amelyekkel a különféle „kütyüket” lehet tölteni. Az 1,4 literes, benzines alapmotor immár csak turbós, a teljesítménye változatlanul 150 lóerő, a szabványos fogyasztás 7 decivel csökkent. Továbbra is három különböző teljesítménnyel választható a 2.0 TDI: az alap 115, a középső 150, a csúcspedig 184 lóerőt jelent, a legelső hazánkban nem lesz kapható. A harmadik erőforrás a 2,0 literes, benzines turbó, amely immár 220 lóerővel és 6 fokozatú DSG-váltóval koronázza meg a kínálatot. Az alapár 9 millió Ft, a 2,0 literes dizelért legalább 9,9 milliót kérnek, és nem szabad figyelmen kívül hagyni a 220 lóerős 2.0 TSI-t sem, hiszen azonos felszereltség esetén 800 ezer forinttal olcsóbb a 150 lóerős dizelnél!



Tudta-e?

2016-ban kompakt szabadidőautót dob piacra a Seat, 2020-ban pedig középkategóriás autóval lép színre. Utóbbit előlegezi meg a Genfi Autószalonon bemutatott 20V20-as, amelyet a német állam által támogatott German Design Council által szervezett nemzetközi Automotive Brand Contest szavazáson a legjobb megjelenésű tanulmánynak szavaztak meg.



SSANGYONG

Fiatalos megjelenés

Kompakt méretek

4 490 000 forintos alapár*

*Kiadványunk összeállításakor érvényes kedvezményes ár

A Korandónál 20 centivel rövidebb a Ssangyong belépőmodellje, amelynél a markáns megjelenés mellett az is fontos szempont volt, hogy a legújabb divatnak megfelelően akár két-színű fényezéssel is jól nézzen ki. A 4,2 méteres hosszhoz kategóriájának legnagyobb, 1,795 mm-es szélessége tartozik, ami szerepet játszik abban, hogy szintén kategóriaelső, 423 literes a csomagter alaphelyzetben - de csak fronthajtásnál, az összerék-hajtás megrendelésével 327 literre csökken a tér. Ha bővítésre van szükség, a padlóban lehet eltüntetni a hátsó padot. Akinek a megszokott fekete vagy fekete-bézs belső nem jön be, akár pirosat is kérhet, amikor a műszerfalat is ez a szín uralja. A benzinmotor 128 lóerős, 1,6-os szívó, a dízel szintén 1,6-os, 115 lóerős teljesítményű, négyhengeres turbó.



Tivoli



Korando

Középkategóriás SUV

Új dízelmotor a palettán

Akár automatikus váltóval is kérhető

Az új 2,2-es dízel 178 lóerős és 5,3 l/100 km a szabványos fogyasztási átlaga



Az Euro-6-os normákra való átállásnak köszönheti a Korando szabadidő-autó az új, 2,2 literes lökettérfogatú turbódízelét, melynek teljesítménye 19,4, nyomatéka 11%-kal magasabb a korábbinál, számszerűsítve ez 178 lóerőt és 400 Nm-t jelent. A szabványos átlag 6,0 literrel 5,3 l/100 km-re csökkent, ahogy az eddig

is volt, első- és összerék-hajtás választható, a hatfokozatú, kézi kapcsolású váltó helyett pedig mostantól hatfokozatú, Aisin-fejlesztésű automatikus egységet is lehet kérni. Az új erőforrással párhuzamosan lecserélték a könnyűfém felniket és a fejegységeket is, utóbbiak a korábbinál több interaktív funkciót nyújtanak

az utasoknak. Ahhoz képest, hogy mekkora darab vasnak látszik a Korando, nem is olyan nagy: a 4,41 méteres hossz „parkolóhelybarát”, az 1,83 méteres szélesség pedig a legújabb kisautók/kompaktok sajátja, miközben az utastér kifejezetten tágas. A magas ülőpozíciónak köszönhetően jól rálátunk a forgalomra.



Vitara

Személyre szabható megjelenés
1,4-es Boosterjet turbómotor
4 490 000 forintos alapár



Önhordó karosszériára tért át a Vitara a legutóbbi generációváltásnál, de ennél is nagyobb újdonság volt, hogy a japánok ennél vezették be azt, hogy rengeteg kiegészítővel tud az ember a saját ízlésének megfelelő autót összeállítani. Feltűnő színek - narancs, türkiz, elefántcsont - is vannak a kínálatban, lehet kérni kontrasztos tetőt, fehér vagy fekete lehet a hűtőrács, króm és SUV megjelenési csomag is létezik. Az utastérben a műszerfal betéteje, a szellőzőnyílások karimája kérhető fekete, türkiz, narancsos vagy fehér színben, ezen felül a központi analóg óra Kanji vagy Karbon hátlappal. Új még a 7 colos átlóú érintőképernyővel rendelkező fejejesség, amely 3D-s navigációs kijelzőt és okostelefon-csatlakoztatást is kínál, és hatalmas méretű, nyitható üvegtető is elérhető a Vitarához. Az 1,6 literes motorok (szívó benzines és turbódízel) 120 lóerősek, az 1,4 literes Boosterjet turbó 140 LE/220 Nm teljesítményű - ez hajtja a Vitara S-t, a csúcfszereltség az öt nyílással rendelkező hűtőrácsról és a piros diszcsikokról ismerhető fel. Az erőforrásokhoz felár ellenében választható a 4 üzemmóddal rendelkező AllGrip összkerekhajtás, a benzinesekhez hatfokozatú automatikus váltó is kérhető, míg a dízelhez dupla-klungos egységet lehet választani. A Suzuki Vitara hossza 4175 mm, a csomagtér befogadóképessége alaphelyzetben 375 liter, a hasmagasság 185 mm, az első terepszög 18,2, a hátsó terepszög 28,2 fok - a rámpaszöveget nem közlik.

Made in Esztergom

A japán cég 1991-ben alakította hazai leányvállalatát, s az Esztergomtól délre felépített üzemét 1992-ben kezdte meg a termelést, jelenleg épp két műszakos rendszerben dolgoznak.

A húzómodellek az új Vitara és az SX4 S-Cross szabadidő-autók, ezeken kívül a Swiftet gyártják még nálunk, korábban Subaru, Opel, Fiat és Vauxhall márkájú autót is összeszereltek itt.



SX4 S-Cross

Duplakuplungos váltó is kérhető

Feláras összkerekhajtás

4 490 000 forintos alapár



Twin Clutch System by Suzuki, azaz TCS névre hallgat a japánok duplakuplungos váltója, amelyet először csak az Euro-6-os tisztaságú, 120 lóerős dízelmotorhoz és

AllGrip összkerekhajtással lehet választani. A szerkezet 30 kg-mal növeli meg a saját tömeget, a kézi váltóhoz képest eltérők az áttételek: a 0-100 km/órás sprint

(13,0 s) és a végsebesség (174 km/h) is egyforma, de a szabványos átlagfogyasztás hajszálnival magasabb (4,4 l/100 km helyett 4,5 l/100 km).

**A legolcsóbb
összkerekes autó lesz**

**3,7 méter hosszú
karosszéria**

**Piaci bevezetés
2017 elején**

Ignis

A Suzuki 1971-ben mutatta be a japán belpiacos Fronte modelljének kupé változatát, a 354 cm³-es, 37 lóerős farmotorral felszerelt 3 méter hosszú masina jellegzetes formája egészen 1982-ig gyártásban maradt. 1977-ben volt egy modellváltás, amikor Cervo néven forgalmazták tovább a kupét, illetve Európában SC100GX néven lehetett megvásárolni. Ennek az autónak a jellegzetes diszítésű C-oszlopát kapja az Ignis nevet felelevenítő szabadidő-autó, amelynek karosszériája 3700 mm hosszú, 1660 mm széles

és 1595 mm magas. A tengelytáv nem ismert, és a hasmagasságról is csak annyit tudunk, hogy az kellően nagy. Japánban megszokott, hogy az ilyen apró autókhoz is kínálnak összkerekhajtást, de újdonság, hogy Európában (és a világ többi részén) is elérhetővé teszi ezt a Suzuki. Ehhez az apróságához is elérhető lesz majd az 1,0 literes Boosterjet turbómotor (111 LE), de az alapváltozatba szívó erőforrás kerül majd. A Vitarához hasonlóan az új Suzuki Ignis külső-belső megjelenése is rengeteg kiegészítővel tehető egyedivé.



TOYOTA RAV4



A negyedik generáció frissítése
197 lóerős hibrid és BMW dízelt
7 345 000 forintos alapár

A 21 évvel ezelőtt bemutatott RAV4-es a japánok egyik büszkesége, ez volt az első SUV a Toyota kínálatában, és a kompakt szabadidő-autók között is úttörőként tartják számon. Azóta már a 2012-ben leleplezett negyedik generáció is megérett a frissítésre. Ez elsősorban az idő múlásának és a márka fejlődésének köszönhető, hiszen nem kellett radikálisan változ-

tatni az autón. Új orra tartja a lépést az Avenis és az Auris megjelenésével, keskenyebb hűtőmaszkja és szűkebbre húzott fényszórói szigorúbb arcot kölcsönöznek neki. Szinte észrevétlenül az első és hátsó lökhárítók mellett a csomagterajtó módosítása. Annál feltűnőbb a három új fényezés, melyeket szintén frissen bevezetett könnyűfém felnik egészítenek

ki. Utasterében többnyire az anyagminőségen javítottak, már 7 colos képernyő is kérhető a középkonzolra, ezenkívül csak a műszeregységet cserélték újabbra. Szolgáltatásait új vezetőtámogató biztonsági csomaggal bővítették. Lézerrel és kamerával figyelni az utat, veszély esetén látható és hallható jelzésekkel figyelmezteti a sofőrt, de szükség esetén

beavatkozik: 30 km/órával is csökkentheti a tempót az ütközés előtt. Sávelhagyásra figyelmeztető jelzést és automatikus távolsági fényszórót is kínál. Motorpalettáján fontos újdonság a 197 lóerős hibrid változat és a BMW-féle, 2,0 literes dízelt bevezetése. A 18d korábbi, 143 lóerős változata lesz elérhető, akárcsak az Avenis esetében.



1994–2000

2000–2005

2005–2012

2012-től



Tudta-e?

1997 és 2003 között 1484 darab teljesen elektromos RAV4 EV készült NiMH akkuval, közel 200 km-es hatótávval.



MEGÚJULT Land Cruiserek

A Hilux pick-up Euro-6-os dízelével frissül a kisebbik Land Cruiser modell. A korábbi 3,0 literest váltó 2,8-as 174 lóerővel kerül a terepjáró orrába. A hatfokozatú kézi váltóval 420, a vadonatúj, szintén hatfokozatú automatával 450 Nm nyomatókot ad le. Átlagfogyasztása 9%-kal csökkent a cserével, és ha már hozzányúltak, megkapta a Toyota Touch 2-es érintőképernyős multimédiás egységet, illetve a Safety Sense biztonságtechnikai csomagot, felülnézeti képet adó körkamera-rendszerrel kiegészítve. LED-es fényszórókkal, finomított műszerfallal és módosított 4,5 literes V8-assal folytatja karrierjét a nagytestvér, de már az Európai Uniót kívül, ugyanis nem teljesíti az Euro-6-os normát, ezért kivonják az itteni piacról.



SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: TOYOTA

VOLKSWAGEN Touran

Nagyobb és könnyebb új generáció
19%-kal hatékonyabb hajtásláncok
6 770 600 forintos alapár



FELFRISSÜLT A Sharan

Éppen csak aktualizálták a Volkswagen nagyobbik egyterűjét, kívülről a LED-es hátsó lámpák, az új színek és felnik jelentik az alig észrevehető újdonságot. Középkonzolján feltűnt a modern, MirrorLinket is támogató fedélzeti rendszer, és az utastérben felhasznált anyagok minőségét is

tovább javították, mégis az új kormánykérek a legfeltűnőbb változás. Felszereltsége biztonsági segédberendezésekkel bővült, motorkínálata jelenleg a 150 lóerős 1.4 TSI-ből és a 2.0 TDI 150, illetve 184 lóerős változatából áll. Opcióként DSG-váltó és összkerekékhajtás is kérhető.



Ilyen volt!



2003-ban a Touran elsőként kapott elektro-mechanikus szervokormányt a VW-k közül, és elsőként került bele a PD TDI-t leváltó, közös nyomócsöves 2.0 CR TDI dízelmotor 140 lóerővel.

Hosszú pályafutás áll a Touran mögött, pedig idén még csak a második generáció mutatkozott be. A 2003-ban debütált széria még az V-ös Golf padlólemezére épült, majd 2010-től a VI-os módosított alapjait kapta meg. A vadonatúj modell már az MQB-platformot használja, méreteit és tömegét ennek megfelelően optimalizálták. 130 mm-rel nőtt a teljes hossz, ebből 113 mm-t a tengelytáv toldására használtak, ez a második és harmadik sor lábterét teszi tágasabbá. Aki ötülésként használja a kompakt egyterűt, 48 literrel kibővített, már 1040 literes csomagtartót pakolhat tele, de ha még az üléseket is ledönti, az 1,98 m³-es rakteret akár áruszállításra is bevetheti. Hiába nőtt meg a Touran, 62 kg-mal könnyebb lett, ami már észrevehető a dinamikán és a fogyasztáson is. Csak turbós motorral rendelhető, az alapváltozat orrába az 1.2 TSI kerül 110 lóerővel. Ezenkívül választható a hengerlekapcsolós, 150 lóerős 1.4 TSI, vagy a 180 lóerős 1.8 TSI. Dízelek közül a takarékos, 110 lóerős 1.6 TDI áll a kínálat alján, a 2.0 TDI-t 150 lóerővel lehet kérni. A hatfokozatú kézi sebességváltó – a motoroktól függően – hat- vagy hétfokozatú DSG-re cserélhető. Start-stop rendszer alapján jár az új modellhez, amely 19%-kal hatékonyabb. Anyagminősége a VII-es Golféhoz hasonlóan kiemelkedő, vezetőtámogatató elektronikai között vészhelyzetben önállóan reagáló adaptív tempomat és többek között dugóban araszoló funkció is található.



Praktikusabb új generáció

Hibrid hajtású GTE

2016 első negyedévében érkezik

KOMOLYABB LETT A Tiguan

A Touranhoz kísértetiesen hasonló modellváltáson ment át a VW kompakt SUV-ja, a Tiguan. Kívül és belül is megnőtt, miközben az MQB-platform alkalmazásával tömege mintegy 50 kg-mal lett kisebb. Minden fontosabb számadata a kedvezőbb érték felé mozdult el, egy kis meglepetést mégis okoztak vele a németek: a Tourannal ellentétben a formaterv is radikálisan átalakult, kimondottan karakteresre sikerült, mégsem lóg ki a márka aktuális arculatából. Belül már szokványosabb az elrendezés, ami ergonomikus műszerfalat és jó minőségű anyagokat jelent. Utasterét tágasabbá teszi a tengelytáv 77 mm-es megnyújtása, ebből 30 mm jut a hátsó utasok lábainak, de a csomagtartó 145 liternyi többlete is jelentős, hiszen így már 615

liter áll a családok rendelkezésére. Nem maradt ki a Tiguanból sem a modern 5 vagy 8 colos képernyőt használó, Apple CarPlay és Android Auto, sőt MirrorLink kapcsolódásra is képes multimédiás rendszer, ahogy a konszern legfrissebb vezetőtámogatató csomagja sem. Benzinesek közül az 1.4 TSI az alap 125 lóerővel, de lesz 150 lóerős változat, 180 lóerős 1,8-as és 220 lóerős 2.0 TSI is. Bár fontos újdonság a hibrid GTE, várhatóan a dízelek lesznek népszerűbbek, akár a 115 lóerős 1.6 TDI-ről, akár a 150, 190 vagy 240 lóerővel is választható 2.0 TDI-ről van szó. A Tiguan alapmodelljei fronthajtásúak lesznek, a többi motorhoz felárért Haldex-rendszer és külön terepcsomag is kérhető jobb terepszöveget biztosító lökhárítókkal.

Ilyen volt!



2007-ben mutatta be a VW az első kompakt SUV modelljét, melynek neve a tigris és a leguán szavak egyesítésével született. A 2011-es frissítésig több mint 700 ezer példány fogyott világszerte.





Új, méretezhető architektúrájú platform

Konnektoros hibrid csúcsváltozat

15 370 000 forintos alapár

VOLVO XC90

Ilyen volt!



2002–2014

Szokatlanul hosszú ideig tartották gyártásban az XC90-es első szériáját, amely Kinában Classic néven továbbra is kapható. 623 ezres eladott darabszámával kategóriája egyik meghatározó típusa volt, öt-, hat- és nyolchengeres motorokkal is készült.

Hatalmas várakozás előzte meg az XC90-es második generációjának érkezését, hiszen elődje 12 éven át a kínálatban maradt, miközben népszerűsége alig csökkent. A hosszú modellciklust alapos tervezőmunkára használták a svédek, akik új korszakot nyitottak a márka életében. 11 milliárd dolláros beruházzal készítették el az SPA platformot

amely az összes jövőbeli Volvo alapja lesz, mindegy, mekkora a tengelytáv, vagy a különböző hajtásláncok helyigénye. Nem forradalmi, mégis látványos a formaterv fejlődése, akárcsak a külső-belső méretnövekedés. 143 mm-t nőtt a hossza és 12 cm-t a tengelytávja, ezzel nagyobb a BMW X5-ösnél és a Mercedes-Benz GLE-nél is. Helykínálata a harma-

dik ülésorban is zavarba ejtő, 175 cm-es testmagasságig kényelmesek a pötülések. A kényeztető atmoszféra általánosan jellemző rá, belső stílusvilága, anyaghasználat és összeszerelési minősége példás, ahogy a felszereltsége is. A hagyományos középkonzolt akár kesztyűben is kezelhető érintőképernyőre cserélték, a váltókar kristályból is készülhet.





A Volvónál már hagyományosnak számító aktív biztonsági rendszerek összehangolásával önállóan képes araszolni a dugóban. Friss fejlesztésű Drive-E motorcsaládja 320 lóerős benzines, 225 lóerős dízel és 407 lóerős plug-in hibrid kivitelből áll. Különlegessége, hogy mindhárom ugyanazt a négyhengeres, 2,0 literes motorblokkot használja.



Egyéni stíluselem a kristály váltókar



Bemutatkozik az S60 Cross Country

A piac egyetlen terepszedánja

65 mm-rel megemelt hasmagasság

11 840 000 forintos alapár

Nagy hagyománya van már a Volvo kínálatában a terepezésre felkészített kombiknak, hiszen 1997-ben az elsők között jelentek meg a kategóriában az XC70-essel. Terepezésre átalakított szedánt azonban most kínálnak először. A V60 Cross Country esetében bevált recept szerint tervezték, megemelték a futóművét, felárért Haldex-rendszerű összkerekhajtással szerelik fel. Külsejét nem csak megvédik, karakteresebbé is teszik a fekete és ezüstsínű műanyag betétek, melyek egy csapásra crossovert faragnak az elegáns üzleti modellből. Tucatnyi, jól ismert vezetőtámogató elektroni-

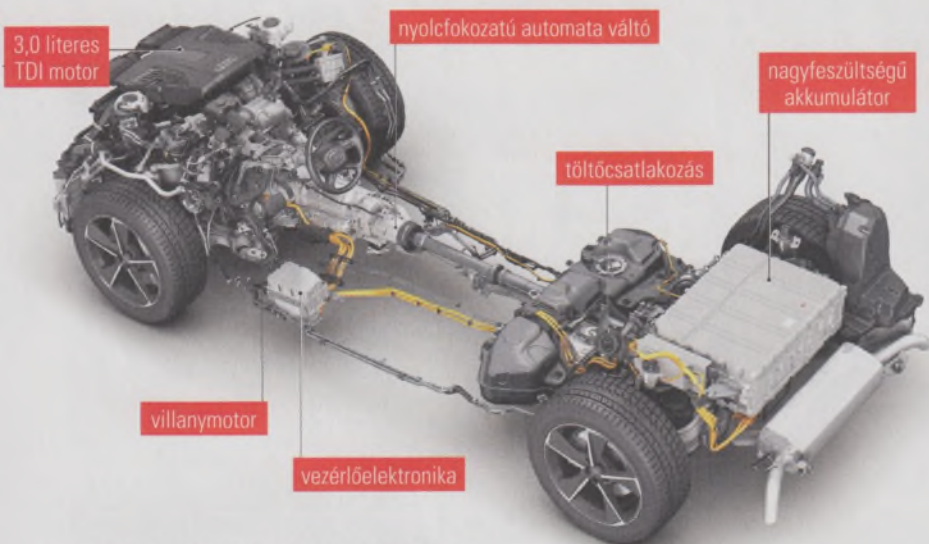
kával ellátva vérbeli kalandozóautó válik belőle. Az már az igényes tervezés érdeme, hogy ugyanolyan jól mutat a hegy tetején, mint az opera előtt. Bárhova is indulunk, ugyanolyan kényelemben és nyugalomban jutunk el vele, jellegzetes skandináv hangulata erős érv a Volvo mellett a népes kategóriában. AWD-ként egyelőre a régi, öthengeres benzines és dízelmotorral, hatfokozatú automatikus váltóval rendelhető. Aki megelégszik az elsőkerékhajtással, már az XC90-esben bemutatott négyhengeres dízelt is választhatja, és a nyolcfokozatú váltóról sem kell lemondania.



Erő és takarékos

Egyetlen kategóriában sincs annyi alternatív hajtású modell, mint a szabadidő-autók között.

Nézzük az aktuális felhozatalt! **Audi Q7 e-tron quattro**



Dízelmotoros plug-in hibrid

1,7 literes átlagfogyasztás

Hazai forgalmazás 2016-ban

A Q7 e-tron quattro az Audi első, hálózatról tölthető dízelmotoros hibridje. A 3,0 literes TDI egység mellett egy villanymotor is képes hajtani (az első tengelyen), így a rendszerteljesítmény 373 lóerő, míg az össznyomaték 700 Nm. A gyári adatok szerint egy feltöltéssel 56 ki-

lométeren át képes villamos üzemmódban haladni, így a szabványos fogyasztás mindössze 1,7 liter! Az Audi emellett kifejezetten a kínai piac számára is fejleszt hibrid Q7-est, igaz, abba 2,0 literes, turbós benzintört építenek majd.



BMW X5 xDrive40e



31 kilométeres elektromos hatótáv

3,3 literes átlagfogyasztás

19 775 000 forintos alapár



Míg a legtöbb alternatív hajtású jármű több külső részletét tekintve is eltér a kiindulási alaptól, a BMW új plug-in hibridje egyedül a bal oldali első sárvédőn elhelyezett csatlakozónyílással különbözik a mezei X5-östől. A 113 lóerős (tartósnan csak 75 LE) villanymotor, amely nyolcfokozatú

váltóba hajt be, akár 120 km/órás sebességig gyorsíthatja a modellt, ám amikor kifogy a szufla a lítium-ion akkuból, vagy nagyobb teljesítményre lenne szükség, hagyományos hibridként üzemel az X5 xDrive40e. A 2,0 literes, turbós benzintört és a villanymotor összteljesítménye 313 lóerő.

Lexus NX 300h

2,5 literes benzinmotor,
197 lóerős
rendszerteljesítmény

Fronthajtás vagy virtuális
összkerék-hajtás

10 950 000 forintos alapár



Tavaly év vége óta kapható hazánkban a Lexus középkategóriás szabadidő-autója, melytől azt várja a Lexus, hogy az európai piacokon idővel a legnépszerűbb modelljükké váljon. A Lexus másik hibrid SUV-jéről, az RX 450h-ról a 33. oldalon olvashatnak részletesen.

ág kéz a kézben?

Mercedes-Benz GLE 500 e 4Matic

442 lóerős rendszerteljesítmény

3,3 literes átlagfogyasztás

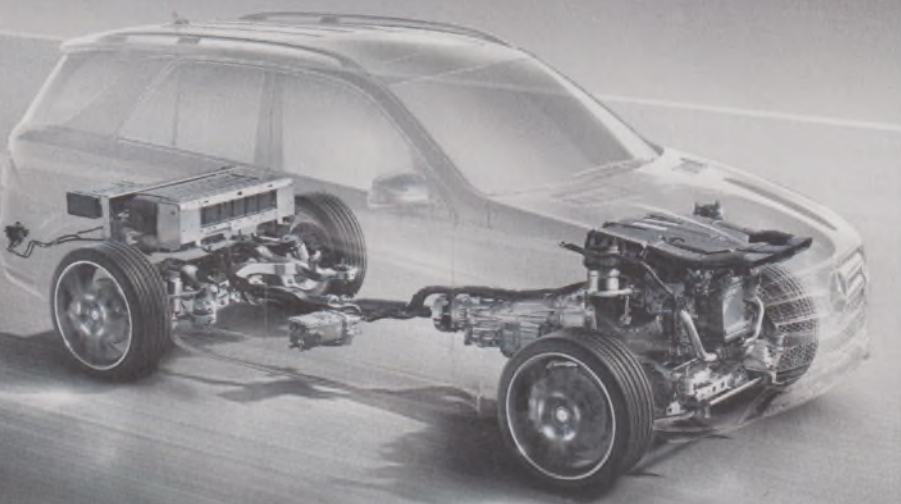
21 189 750 forintos alapár



A Mercedesnél jelenleg senki sem kínál több hibrid lóerőt a szegmensben: a V6-os, 3,0 literes benzinmotor és a villanymotor 442 paripája azonban hatékonysággal párosul, amit a 3,3 literes fogyasztás és a 30 kilométeres elektromos hatótáv is mutat. A négy különböző menetprogramot felvonultató modell 8,7 kWh-s akkumulátora gyorsított segítségével két óra alatt feltölthető.



A 3,0 literes benzinmotor és a villanymotor össznyomatéka 650 Nm



Mercedes-Benz

GLC 350 e 4Matic

A típusnévben az „e” jelölés a plug-in hibridsége utal

2,0 literes benzines turbómotor és villanymotor

2016-tól lesz kapható



A „normál” GLC-khez képest később kezdődik a hibrid forgalmazása, mely nagyon gyors, a 0-100-as sprintet 5,9 másodperc alatt letudja, de az sem semmi, hogy elektromos módban 140 km/órás csúcsebbségre képes. A Mercedes ennél a modellnél vezet be az erővisszacsatolásos gázpédált, amely egyértelműen a vezető tudtára adja, hogy milyen pedálállás mellett kapcsolódik be a benzinmotor a hajtásba.

Mitsubishi

Outlander PHEV

Az első plug-in hibrid szabadidő-autó

52 kilométeres elektromos hatótáv

12 790 000 forintos alapár



A Mitsubishi volt az első, aki a tömeggyártók közül meg merte lépni, hogy hálózatból tölthető, hibrid szabadidő-autót dobjon piacra. A 2,0 literes, szívó benzinmotorral ellátott modell nagy főrja, hogy a hagyományos Outlanderhez képest mindössze 12 literrel kisebb a csomagteret. A 2016-os modellévre megújult típus vételára sem sokkoló, hiszen alig drágább a vetélytárs típusok dízelmotoros, automata váltós kiviteleinél.

Porsche Cayenne S E-Hybrid

Sportos, nagyteljesítményű plug-in hibrid

V6-os, kompresszoros benzinmotor

27 646 573 forintos alapár



A Porsche az elsők között hozta ki plug-in hibrid szabadidő-autóját. Annak ellenére, hogy a modell nyilvánvalóan takarékos a 3,4 literes átlagfogyasztásával, az Audi-féle V6-os, kompresszoros benzinmotor és a villanymotor 416 lóerője nagyon sportossá teszi és a szegmensben egyedülálló módon magas, 243 km/órás végsebességgel ruhazza fel.

Range Rover SDV6 Hybrid

Dízel-hibrid hajtáslánc

A normál változatával megegyező terepképességek

40 476 000, illetve
28 275 000 (Sport) forinttól

Sport SDV6 Hybrid



A gázlómélységet, vagy a terepszöveget a Range Rovernél nem érinti az a tény, hogy dízelmotor és villanymotor kombinációja hajtja (373 lóerő). Mivel azonban nem tölthető hálózatból az akkumulátor, a 6,2 literes átlagfogyasztás elmarad a plug-in hibrid vetélytársakétól.



Tesla Model X



Villamos hajtású szabadidő-autó

Sirályszárnyas hátsó ajtók

Itthon nem forgalmazzák, alapára az USA-ban 132 000 dollár

A Tesla végre hivatalosan is bemutatta a régen beharangozott és a közönség által nagyon várt elektromos hajtású szabadidő-autót, melyben három sorban összesen hét ülést találunk (újdomság a Model S-hez képest, hogy a két hátsó pótülés immár menetirányba

néz). A forgalmazás kezdetekor csak kétmotoros, azaz virtuális összkerék-hajtású változatban lesz elérhető. A 90D alapmodellben elől-hátul egy-egy 259 lóerő teljesítményű villanymotor hajt, a P90D esetén elől 259, míg hátul 503 lóerős villanymotor mellett döntöttek.

Toyota RAV4 Hybrid

Az első hibrid hajtású verzió a RAV4-esből

Front- vagy összkerék-hajtással egyaránt választható

2016 elején érkezik hazánkba



Bár a Toyota kétségkívül nagyhatalom a hibrid autók gyártásában, a RAV4-es szabadidő-autó 21 éves gyártási ciklusa során most először érhető majd el vegyes hajtású változatban. A modell attól függetlenül 197 lóerős rendszerteljesítményű, hogy fronthajtású (villanymotor elől) vagy AWD-kivitelről (villanymotor elől és hátul is) beszélünk-e.

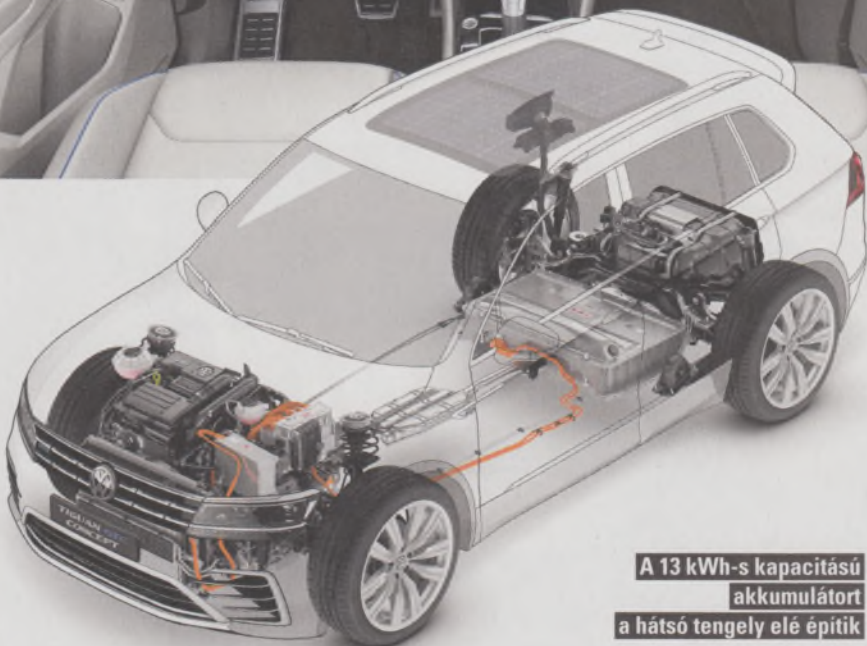
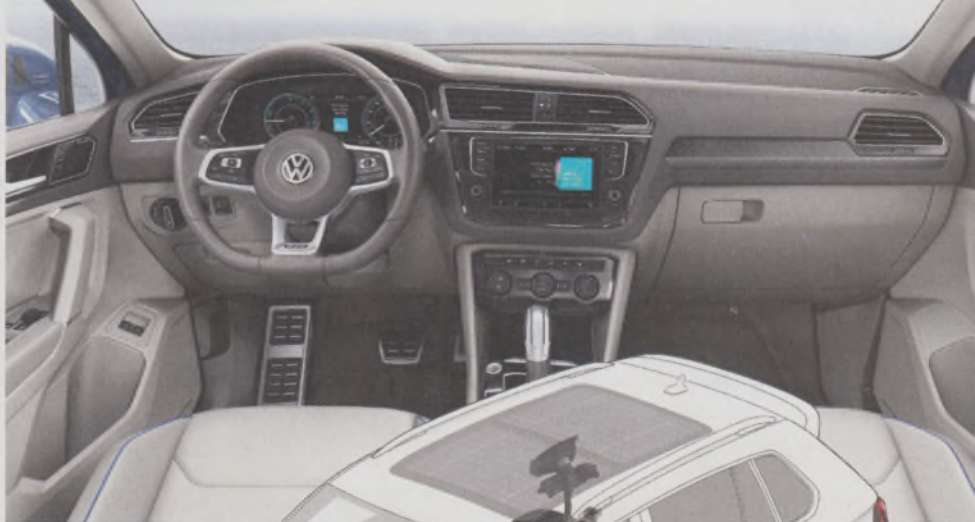
Volkswagen Tiguan GTE Concept

Hivatalosan még tanulmány, de hamarosan sorozatgyártásba kerül

A Golf és a Passat GTE hajtásláncát örökli

218 lóerős rendszerteljesítmény

A Tiguan GTE esetében a tetőre szerelt napelemek is képesek tölteni az akkumulátort - a német klímán ez évi 500, Spanyolországban már évi 800-1000 km megtételére elegendő energiát jelent. Elektromos módban 50 km a hatótávolság, így a szabvány szerint az 1,4-es motor beéri 1,9 liter benzinnel száz kilométerenként.



A 13 kWh-s kapacitású akkumulátort a hátsó tengely elé építik

Volvo XC90 T8

A Volvo legerősebb és legdrágább modellje

2,7 literes átlagfogyasztás

22 240 000 forintos alapár

Az idén piacra lépett XC90-esben már nincsenek öblös, hat- vagy nyolchengeres motorok, a csúcsmodell szerepét egy izmos hibrid tölti be. A 407 lóerős rendszerteljesítmény a 2,0 literes, turbós-kompresszoros benzinmotor, illetve az első és a hátsó tengelyen elhelyezett egy-egy villamos egység produktumából származik. A 40 kilométeres, elektromos hatótávolságú modell 400V-os lítium akkutelepe miatt a csomagtér befogadóképessége csökkent (hét ülés esetén 314 helyett 262 liter), illetve az üzemanyagtartály 71 helyett csak 50 literes.



2,0 literes, turbós-kompresszoros benzinmotor

villanymotor

üzemanyagtartály

nagyfeszültségű akkumulátor

„SUV-pótlók”

Az első terepkombik, mint például a Subaru Outback vagy a Volvo V70 Cross Country, igazi csodabogárnak számítottak a 90-es években. Manapság viszont igen komoly kínálat van az ilyen modellekből!

Audi A4 allroad quattro



Kifutó középkategóriás modell
4721 mm-es hossz, 490 literes csomagtér
Torsen-rendszerű, állandó összkerekhajtás
150-225 lóerős teljesítményskála
10 902 060 forinttól

A6 allroad quattro



Az A6 Avant megemelt, terepjárós kivitele

4938 mm-es hossz, 565 literes csomagtér

Torsen-rendszerű, állandó összkerekhajtás

218-333 lóerős teljesítményskála

17 837 220 forinttól



Peugeot 508 RXH

Hibridhajtással is konfigurálható

4828 mm-es hossz, 560 literes csomagtér

180 (dízel) és 200 lóerős (hibrid) kivitelek

A dízel fronthajtású, a hibrid virtuális összkerekhajtású

11 025 000 forintos alapár



Opel Insignia Country Tourer



A bázismodellek fronthajtásúak

4920 mm-es hossz, 540 literes csomagtér

4x4 csak a 170 lóerős dízelhez és a 250 lóerős benzineshez

120-250 lóerős teljesítményskála
9 430 000 forintos alapár

Seat Leon ST X-Perience

Idén kezdődött a forgalmazása

4543 mm-es hossz, 587 literes csomagtér

150 és 184 lóerős dízel, 180 lóerős benzines turbómotor

Ötödik generációs Haldex-összkerekhajtás

8 754 490 forintos alapár





Skoda Octavia Scout

17 centis hasmagasság, elöl 16,7, hátul 13,8 fokos terepszög

4659 mm-es hossz, 610 literes csomagtér

150 és 184 lóerős dízel, 180 lóerős benzines turbómotor

Ötödik generációs Haldex-összkerék-hajtás

9 129 140 forintos alapár

Subaru Outback



A kategóriateremtő japán terepkombi ötödik generációja

4815 mm-es hossz, 559 literes csomagtér

150 lóerős dízel, 175 lóerős benzínmotor

Szimmetrikus összkerék-hajtás

10 490 000 forintos alapár



Golf Alltrack

Először készített a VW a Golf Variantból terepkombit

4578 mm-es hossz, 605 literes csomagtér

Csak összkerék-hajtással és dízelmotorral (110-184 LE)

A Varianthoz képest 3 centivel megemelték a futóművet

7 551 331 forintos alapár

Volkswagen Passat Alltrack

Októberben kezdődött az újdonság forgalmazása

4777 mm-es hossz, 639 literes csomagtér

Csak összkerék-hajtással konfigurálható

150-240 lóerős teljesítményskála

10 778 870 forintos alapár



Volvo V60 Cross Country



Újdonság a kínálatban

4638 mm-es hossz, 430 literes csomagtér

Csak automatikus váltóval és dízelmotorral

Két 190 lóerős erőforrás (FWD: 2,0 literes, AWD: 2,4 literes)

10 930 000 forintos alapár

XC70

Folyamatos frissítésekkel 1997 óta a kínálat része

4838 mm-es hossz, 575 literes csomagtartó

Front- és összkerék-hajtással is konfigurálható

181-254 lóerős teljesítményskála

10 710 000 forinttól



Nem semmi a hatkerekű Range Rover és a szovjet mérnökeltárs „crossover” szörnyszülőtte. Évről-évre egyre nagyobb sikk a terepjáró!

1981



Új változattal bővült a terepjáró autók reprezentánsainak nagy családja: a továbbmódosított erőátviteli egységgel felszerelt hatkerekű (adott esetben hatkerékű) Range Rover, minden eddigénél jobban tud alkalmazkodni a legnehezebb terepviszonyokhoz. A 3528 cm³-es, V8-as, 97 kW (130 LE) teljesítményű alumíniumból készült erőforrású jármű utasterében öt személy kényelmes elhelyezésére, utaztatására nyílik lehetőség. A legmostohább adottságú terepen – valóban úttalan utakon – az élményszerűen elasztikus és biztonságos előrejutást, a kedvező úttartást, irányíthatóságot segíti elő ennél a változatnál is a páráját ritkítóan kitűnő rugózás, a szervókormány és a kétkörös szervó tárcsafék. Hatótávolsága az ember nem lakta területen is igazán széles körű, ha figyelembe vesszük, hogy 86 liter benzin fér a tartályába. Kívánságra még további extrákkal is felszereli a Scottorn Trailers elnevezésű Chartridge-i cég. Így többek között nyitható tetővel, légkondicionálóval, csörlökkel, kereső és különleges útkörnyezet-megvilágító lámpákkal, s nem utolsósorban hűtőszekrénnyel egybeépített koftélbárral is...

1982

Alekszandr Csapigin, a Szovjetunió Hidrometeorológiai és Környezetellenőrző Állami Bizottságának főmérnöke a Karavella nevet adta saját készítésű, eredeti konstrukciójú személyautójának. A kocsi – viszonylag kis mérete ellenére – ötszemélyes és külön-külön két csomagtartója is van. Biztonsági okokból a tervező különleges konstrukciós elemeket alkalmazott. A kitűnő terepjáró tulajdonsággal rendelkező kis gép jó úton akár százon felüli tempóval is roboghat.



Ha bárhol a világon Magyarország neve elhangzik, az emberek rögtön gondolattársítják a pusztaival, a csikóssal és a gulyással. Furcsa, hogy Dirk Wortmann NSZK-beli fiatalembernek nem ez jutott az eszébe. Ő a saját hobbitját kapcsolta össze a magyar pusztaival; mégpedig az autós terepjárást, árkon-bokron át. Az első sikeres próbálkozás tavaly Nagyvácszonyban volt a "Pegazus Tours" szervezésében. A nagy részvételre való tekintettel a találkozót ebben az évben megismétlik. A szervező gárda a júliusi találkozót lebonyolítására új terepet jelölt ki. Négy 6 hengeres Jeeppel, egy Toyota dízel terepjáróval és egy Lada Nivával ismerkedtek nemrég a helyszínnel. Képeink Sarlósár mellett, a Kiskunság homokján készültek.

1986

A Toyota egymillió dízelmotort épített be 1951 óta terepjáró autóiába. A Land Cruisert most turbódízeles változatban is piacra dobták. A 2446 cm³-es, négyhengeres motor teljesítménye 63 kW (86 LE), amely 20%-kal nagyobb, mint a turbó nélküli változaté. A négykerékű jármű hossza: 4075, szélessége: 1690, magassága: 1885 mm. Öntömege 1730 kg, hasznos teher 480 kg. Álló helyzetből a száz kilométeres sebességet 25 másodperc alatt éri el, a végsebessége pedig 130 km/óra. A fogyasztása – dízelüzeme ellenére – nem kevés: 90 km/órás tempónál 10, városban 12,1 liter gázolaj. 20 ezer kilométerenként igényel szervizvizsgálatot. Műszerezettsége vetekszik a luxusautókéval, de a terepjárókban ma már nélkülözhetetlen berendezések is mind megtalálhatók benne.



1989



A Genfi kiállítás legdrágább autója a kanadai tervezésű és kivitelű Torrero volt. Csak a referenciapéldány készült el eddig, de már előjegyzést is felvesznek. A típus meghatározása nehézkes, hiszen sebessége miatt luxus, a terepen való mozgása miatt terepjáró is lehet. A motor V8-as, 32 szelepes, hengerűrtartalma 8132 cm³. Sebességváltója 3 fokozatú automata, egy elektromos gyorsítósebességgel is rendelkezik. Maximális sebesség 240 km/óra. A 4 személyes kocsi az ülések elektromosan mozgathatók, illetve állíthatók. A kocsit kárpítja velűrből készült. Műszerfala hagyományosnak mondható, bár a parkoláshoz radar nyújt segítséget.

Emlékmás

68 évnyi gyártást követően vonul ki az autósvilágból a Land Rover Defender. A legendás modell tiszteletére búcsúmodellként kreált a Startech: pont 68 darabot kívánnak összerakni, alapul a Defender 110-es hosszú verziót választották. Átalakították a kocsis Orrát, hogy a régiekre hajazzon, s légnyílásokat vágtak a sárvédőkre. A kasznit „Corris Grey Metallic” árnyalatra, a kemény tetőt pedig „Santorini Black” színre fűjják. Minden lámpát LED-esre cseréltek, alumínium SIXTY8 feliratú táblácskákat és Monostar D jelű 8,5x18 colos felniket (265/65 R18-as gumikkal) csavaroztak fel. A hátsó üvegeket sötétre fóliázták, a sportülésekre pedig barna-fekete kárpitozás került, egyedi varrásmintával. A bőrből jutott a műszerfalra és az ajtókárpitokra is. A kormányt sportmodellre cserélték, Alpine multimédiát építettek be, amelyhez hátsó kamera is tartozik. A 2,2 literes dizelmotor teljesítménye 122 lóerő, a nyomatéka 360 Nm, a váltó hatfokozatú manuális – természetesen összerakékhajtással és diffizárakkal. A 0-100 km/órás gyorsulás a klasszikus időket idéző 15,8 másodperc, a végsebesség 145 km/óra.



Távoli példa



A Japán Wald tuningcég a távol-keleti piacokon árusított Toyota Alphard egytérűt is kezelésbe vette. A 2002-ben bemutatkozott népszerű típus sportosabb, személyautósabb verziója a Vellfire, de a Wald a „hétköznapiabb” változathoz is kínál tuningholmit. Például 22 colos kerekeket és optikai felszereléseket, első maszkot, küszöbidomot, első lökhárítót és hátsó szoknyát. Fokozásként a tetőoszlopok és ajtókeretek fekete betétjei karbonmintázatúra cserélhetők.





NAGYFIÚK A JÁTSZÓTÉREN.

Mint két tojás, úgy hasonlít egymásra a BMW X6-os és a Mercedes GLE Coupé. Ez az állítás akkor is igaz, ha a sportkocsik menettulajdonságaival vetekedő, közel 600 lóerős, gyári tuningmodellekről van szó. Nézzük, mit tudnak az X6-os és a GLE Coupé bestiális csúcsverziói!

BMW X6 M



Négy hűtőkörben összesen tíz hűtő felel az optimális hőháztartásért



A márkajelvényt letakarva is egyértelmű, hogy ez csak egy BMW lehet



A hátsó gumik a BMW-n és a Mercedesen is 325 mm szélesek...

2200-as fordulattól egészen 5000-ig végig jelen van a 750 Nm-es csúcnyomaték



KÉT MODELL, AZONOS KONCEPCIÓ

A BMW 2007-ben mutatta be az X6-os első nemzedékét, és értelemszerűen nagy port kavart az akkor még szokatlan kupé-terepjáró keverék karosszériával. A Mercedes csak sokkal később reagált az X6-os sikereire, hiszen a bajor modell második, aktuális nemzedékének premierje után, 2014 végén rántotta le a leplet a GLE Coupé-ról, mely felépítésével és formájával sem tagadhatja le, hogy tervezőinek az X6-os adta az ihletet. A vásárlói igényeket szem előtt tartva mindkét cég gyári tuningrészeleke kezelésbe vette a modelleket, ennek eredménye az X6 M és a GLE 63 Coupé.

ERŐFORRÁS

Nyolc henger és két turbófeltöltő a hengerosok közé ékelve – ez mindkét modell sajátja, noha a BMW blokkja

4,4, a Mercedesé pedig 5,5 literes. A bajor ragadozó motorja 575 lóerővel és 750 Nm-es nyomatékkal büszkélkedhet, a stuttgarti rivális V8-asa viszont két változatban áll rendelkezésre: a bázismodell 557 lóerős (700 Nm) az AMG S-kivitel pedig 585 lóerőt (760 Nm) állít csatasorba. Az öblös V8-asok étvágyát start-stop automatika és regeneratív fékrendszer csökkenti, bár a gyári 11,0, illetve 11,9 literes fogyasztásra nyugodtan legyinthetünk.

MENETTELJESÍTMÉNYEK

Mindkét típus esetében – politikailag korrekt módon – 250 km/óránál korlátozzák a végsebességet, ám az elektronikus póráz a BMW-nél és a Mercedesnél is kitolható 280 km/óraig. A 0-100-as sprintet az X6 M 4,2 másodperc alatt tudja le, a GLE



S MERCEDES-AMG GLE 63 4MATIC COUPÉ



A Mercedes váltójának előválasztó karját a kormányoszlopra tették



Két légbeömlő nyílást vágtak a csúcs GLE Coupé gépháztetéjére

63-asnak ugyanehhez a mutatóhoz 4,3, illetve 4,2 (AMG S) szekundumra van szüksége.

SEBESSÉGVÁLTÓ ÉS HAJTÁSLÁNC

Amíg a BMW a ZF-től szerzi be a nyolcfokozatú automatikus váltót, addig a Mercedes a saját fejlesztésű, hétgangos 7G-Tronic egységet építi a csúcsmoddellbe – mindkét váltó hagyományos, bolygóműves szerkezet. Az összerékékhajtás természetesen mindkét modellhez alapáron jár, ahogyan a légrugózás is (a BMW-nél csak a hátsó tengelyen).

MÉRETEK ÉS TÖMEGEK

Nemcsak a két modell sziluettje hasonlít egymásra kísértetiesen, hanem a tömegük és a méretük is. 4909 mm-mel a BMW 9 mm-rel hosszabb a Mercedesnél, tengelytávolságban

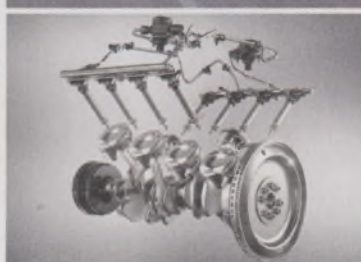
pedig kevesebb, mint két centi a bajor típus előnye. Szinte hihetetlen, de a két modell tömege között mindössze 10 kg a differencia (BMW 2340 kg, Mercedes 2350 kg).

ÁR ÉS FELSZERELTSÉG

Mélyen a zsebébe kell nyúlania annak, aki valamelyik nagyvadat szeretné a garázsába állítani. A BMW 35 348 000 forintot kóstál, míg a Mercedes 36 025 770, illetve 39 199 770 forinttól (S-változat) vihető haza. Ami a felszereltséget illeti, a stop & go funkció tempomattól elkezdve a full-LED-es fényszórón át a szervozárású ajtóig minden rendelhető a két típushoz, ami elvárható, sőt, a BMW-hez még éjjellátó (Night Vision) is konfigurálható. Érdekes, hogy a csúcs hifirendszert mindkét modell esetében a dán Bang&Olufsen szállítja.



... de a müncheni modell kerekei 21, a stuttgartié pedig 22 colosak



Az egy ember egy motor elve: kézi összeszerelésű az AMG nyolchengerese

Génsebészet

Családi egyterűként és könnyű terepjáróként is számos csoda-bogár autót látott napvilágot. Íme néhány gyöngyszem!



Lada 2120 (1998-2005)

A Lada fejlesztőmérnökei a 90-es évek elején találták ki, hogy családi autót készítenek, és ehhez valamiért a Niva nevű terepjáró technikáját és padlólemezét találták megfelelőnek. Hatalmas méretű karosszériát építettek a megnövelt tengelytávolságú alagra, de hátsó ajtó már csak a jobb oldalra jutott. Eleinte 1,8 literes karburátoros, később 1,7 literes befecskendezős motorral szerelték fel a 2120-asokat, melyek között platós kisteherautót, műhelykocsit és luxus tárgyalószobát is kínáltak – inkább kevesebb, mint több sikerrel, hiszen 8 év alatt alig több mint 8000 darabot sikerült értékesíteni belőle.



Volkswagen Passat egyterű (1989)



A Shanghai Autógyár az általa gyártott Volkswagen Santana padlólemezét és technikáját használta fel SH7181-es prototípusának megépítéséhez, az újfajta autót a Kínai Népköztársaság 40 éves évfordulóján akarták bemutatni. Azonban amikor a VW tudomására jutott a dolog, azonnal leállította a projektet, leginkább azért, mert a felhatalmazása nélkül használták a VW nevet. Valószínűleg nem lett volna túlságosan sikeres az autó, hiszen az „egy gyermek politika” miatt nincs szükség ilyen családi járművekre.

Moszkvics 410 és 411 (1957-1961)

Azért készítették el a Moszkvics összkerekűhajtású változatát, hogy a kolhozokban dolgozó szerelőbrigádok el tudjanak jutni a földeken elromlott munkagépekhez. Az első két évben lépcsős hátú karosszériával készült az emelt hasmagasságú (43 cm!) modell, amelyből 7580 darabot építettek. Az utolsó két évben kombi karosszériával gyártották,



ebből már csak 1515 példány készült. Az első évben 35 lóerős volt a motor, majd 1958-tól már 45 lóerős 1,3-ast használtak.

Emelba (1983-1986)

A katalán Emelba nevű karosszériaépítő cég a kocka Fiat Panda (mármost a Seat Marbella) alapján készítette el a Chato nevű egyterűt, de hasznójárműként (dobozos és pick-up) népszerűbb volt az autó. A Seat első saját fejlesztésű autója, a háromajtós Seat Ibiza alapján például hétszemélyes egyterűt alkottak Emelba Siete néven, azonban az alul-



motorizált és drága autó nem lett túl sikeres, mindössze 8 darabot készítettek belőle.

autó-motor
KÜLÖNLÉGIADÓ

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztők
BALOGH BENCE,
LŐVEI GERGELY,
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

Tervezőszerkesztő
BIRÓ ÉVA

Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN

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

Szerkesztőségi
asszisztens
NYÜSTI BERNADETT

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

mediaworks
Content first

Felelős kiadó
RÓNAI BALÁZS
vezérigazgató

Pénzügyi és
operatív igazgató
KATONA VIKTOR

Országos Napilap Üzletág
igazgató
HANÁK TAMÁS

Értékesítési és Marketing
igazgató
DOOR TAMÁS

Hirdetésfelvétel

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

A hirdetések tartalmi és formai megjelöléséért a Kiadó nem vállal felelősséget. Az elhelyezett fizetett politikai hirdetések nem tükrözik a szerkesztőség vagy a kiadó véleményét. A hirdetések közlésételekor 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

2015/45. hét

Munkaszám: 135424

INDEX: 25180

HU ISSN 0005-0792

Árusztásban terjeszti a Lapker Zrt.,

a Magyar Posta Zrt.

és egyéb terjesztő szervek.



CITROËN

EGGYEL TÖBB OK A CSALÁD- ALAPÍTÁSRA!

CITROËN
C4
PICASSO

CITROËN
GRAND
C4
PICASSO



HASZNÁLTAUTÓ-BESZÁMÍTÁS ESETÉN

AKÁR **1 000 000 FT** ÖSSZÉRTÉKŰ KEDVEZMÉNNYEL *

5 ÉV
NYUGALOM

2 ÉV SZERZŐDÉSES JÓTÁLLÁSON TÚL MOST

+3 ÉV KITERJESZTETT SZERZŐDÉSES JÓTÁLLÁSSAL **

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

www.citroen.hu

A CITROËN a TOTAL-t választotta. *Az ajánlat a 2015. október 1-től 2015. november 30-ig leadott és visszaigazolt megrendelésekre érvényes, használt autó beszámítása és a Tendance felszereltségi szinten kívül bármely felszereltségű és verziójú, új Citroën C4 Picasso és Grand C4 Picasso modell megvásárlása esetén, az akcióban részt vevő márkakereskedésekben. A meghirdetett kedvezmény az árlistában feltüntetett, adott időszakra, illetve adott modellre és felszereltségi szintre vonatkozóan meghatározott, kizárólag magánszemély ügyfelek számára elérhető alapkedvezmény értékének és a használtautó-beszámítás ellenértékének összege. A használtautó-beszámítás ellenértéke a leadott gépjármű értékétől függetlenül maximum 650 000 Ft. Az ajánlatban szereplő kedvezmények elérhető legmagasabb összeértéke maximum 1 000 000 Ft, mely finanszírozási szolgáltatással is igénybe vehető, azonban további akcióval vagy kedvezménnyel nem vonható össze. A képek illusztrációk. A tájékoztatás nem teljes körű és nem minősül szerződéses ajánlatnak, továbbá a Citroën fenntartja a kondíciók változtatásának, valamint az akció visszavonásának jogát. Az akció részleteiről, kérjük, érdeklődjön márkakereskedőjénél, illetve keresse fel a www.citroen.hu honlapot! Az ajánlatban kínált Citroën C4 Picasso és Citroën Grand C4 Picasso modellek vegyes fogyasztása 3,8-5,6 l/100 km, CO₂-kibocsátása 99-130 g/km.

**A Citroën C4, C4 Picasso, Grand C4 Picasso, C3 Picasso és Berlingo modellek megvásárlása esetén elérhető +3 év kiterjesztett szerződéses jótállás, a jogszabályi kötelezettségeken felül vállalt 2 éves szerződéses jótálláson túl érvényes, a szerződéses jótállással megegyező szolgáltatásokat tartalmazó kiterjesztett jótállás, amely az autó átadásától számított 5 évig vagy 100 000 km-ig (amelyik határértéket előbb éri el az autó) érvényes. A szerződéses és a kiterjesztett szerződéses jótállás szolgáltatásai kizárólag abban az esetben vehetőek igénybe, ha az adásvételi szerződésben, a Szervíz- és garanciafüzetben, valamint a kiterjesztett szerződéses jótállásra vonatkozó Szolgáltatási Szerződésben foglalt feltételek és körülmények egyidejűleg teljesülnek. A kép illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű és nem minősül szerződéses ajánlatnak, továbbá a Citroën fenntartja a kondíciók változtatásának, valamint az akció visszavonásának jogát. Az akció részleteiről, kérjük, érdeklődjön márkakereskedőjénél, illetve keresse fel a www.citroen.hu honlapot!



Innovation
that excites



**AHOL A MEGSZOKOTT ÚT VÉGET ÉR,
OTT KEZDŐDIK AZ ÖN TÖRTÉNETE
NISSAN X-TRAIL INTELLIGENS
ALL-MODE ÖSSZKERÉKHAJTÁSSAL**

Bárhová is vigye Önt az útja, egyben biztos lehet: az intelligens All-Mode összkerékajtó segítségével magabiztosan vehet minden akadályt. Az útviszonyokat intelligensen érzékelő fejlett csúcstechnika mellett a sokoldalúan alakítható csomagtér, és az akár 7 utas számára is kényelmet biztosító, tágas belső gondoskodik arról, hogy Ön önbizalommal telve vágjasson neki az új felfedezéseknek. Hozza ki a legtöbbet a kalandokból a Nissan lenyűgöző crossoverével!

www.nissan.hu

**NISSAN X-TRAIL 6 390 000 FT-TÓL.
AKÁR 2,5% THM-MEL ÉS AJÁNDÉK TÉLIGUMIVAL.**

A kezdőár Nissan X-Trail 1.6 DIG-T 2WD Visia modellre vonatkozik. Az ajánlat a 2015. október 12-től 2015. november 30-ig megkötött vevői szerződésekre érvényes. Nissan Finance finanszírozási ajánlat, változó kamatozású, forint alapú konstrukció, THM: 2,5%, minimum önerő: 30%, maximális futamidő: 48 hónap, mely egyedi hitelképesség-vizsgálat függvényében érvényes. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A tájékoztatás nem teljes körű. A részletekért keresse fel hivatalos Nissan márkakereskedőjét. A Nissan Finance finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja. Az ajándék téligumi ajánlat finanszírozás és készpénzes vásárlás esetén is érvényes. Kombinált üzemanyag-fogyasztás: 4,9-6,4 l/100 km, kombinált CO₂-kibocsátás: 129-149 g/km.