

2012. SZEPTEMBER 19.

Ára: 265 Ft

autó17 motor

ALAPÍTVÁNY

www.automotor.hu SK: 1,56 EUR, 160 DIN, 6 LEI



BMW GRAN COUPÉ

MAZDA6



PANDA 4x4



HONDA CR-V

KÖNNYEBB
NAGYOBB
TAKARÉKOSABB



23%-KAL GAZDASÁGOSABB ELŐDJÉNÉL. ITTHON MÁR ÖSSZEL KAPHATÓ LESZ!

VW GOLF VII



HONDA INTEGRA

TUNING EZ BIZONY EGY HÖLGY CORSÁJA



TANÁCSADÓ FELNÍJAVÍTÁS



9770005 079004

12017

Így gondolkozunk a Boschnál



Arjun Yadur
Szoftverfejlesztő mérnök

A Bosch filozófia
Egy jó ötlet
megold egy
problémát.
**Egy zseniális
sokkal többet.**

Gépjárműtechnika | Termotechnika és épülettechnika | Hajtás- és vezérléstechnika | Fogyasztási cikkek | Egészségügy



Mindig hasznos már ma a holnapra is gondolni. Korunk globális kihívásaira válaszolva fejlesztjük, gyártjuk és szállítjuk energiatakarékos, környezet- és erőforráskímélő megoldásainkat, internet-alapú termékeinket. Vezető technológiai és szolgáltató vállalként világszerte 300 000 munkatárssal társadalmi, vállalati és ökológiai felelősséget vállalunk. Ha Önnek is van egy zseniális ötlete: www.bosch-gondolkodj.hu



BOSCH
Életre tervezve

Ide vagy oda?



Farkas Péter

Lewis Hamilton flegmasága az Olasz Nagydíj után mindenkit zavarba ejtett. Idei harmadik győzelme okán repesnie kellett volna az örömtől, ehelyett egykedvű arckifejezéssel járkált, és a lelkesedés leghalványabb jele nélkül, tömönatokban válaszolva igyekezett túlesni a kötelező interjúkon. A csapat szokásos közös fényképezkedésén száraz mosollyal nézett a kamerába, és csak egy pillanatra emelte fel a karját nagy kelletlenül, miközben még a kiesett Jenson Button is szélesen vigyorogva csapott a levegőbe. Talán nem véletlen, hogy a McLaren egykori főnöke, Ron Dennis nem volt hajlandó felvenni a rakétavörös győzelmi pólót, és tüntetően távolmaradt a fotózástól.

A gyerekkora óta általuk „felnevelt” Hamilton távozása nem csupán gyakorlati, hanem presztízs szempontból is súlyos csapást mérne a McLarenre. A Belga és az Olasz Nagydíj közötti héten odáig fajult a helyzet, hogy a BBC szakértőjeként dolgozó Eddie Jordan saját forrásaira hivatkozva azt állította: Hamilton már tárgyalt a Mercedesszel a folytatásról, sőt elvben meg is állapodott velük. Ő úgy tudta, Michael Schumacher a korábbi tervekkel ellentétben mégis visszavonul, más verziók szerint viszont az sem kizárt, hogy Hamilton valójában Nico Rosberg pilótaülését foglalja el, aki aztán éppen az ő helyére lép a McLarennél.

A McLarent irányító Martin Whitmarsh merő fantáziálásnak minősítette a hírt, és továbbra is kitartott amellett, hogy még tárgyalnak Hamiltonnal a folytatásról. Monzába állítólag a csapat régi részvényese, Mansour Ojjeah is főként azért utazott el, hogy megpróbáljon segíteni az egyeztetések során, de Hamilton érthetetlen lehangoltsága annak a bizonyítéka lehetett, hogy röviddel azelőtt tett pontot az ügy végére, aláírva a Mercedesszel kötött szerződését. Rövidesen kiderül...



37. oldal

Itt repül a kismadár! Meg persze van 37 pont előnyöm is



40. oldal

És akkor Visegrádon újra zengett a hegyoldal



36. oldal

Utaz: Gyurta Dani, sofőr: Tiago Monteiro, autó: Honda Civic

TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	33

Postaláda

Olvasói levelek, fotók, közérdekű információk	10
---	----

Extra

Visegrádi hegyi felfutó	40
-------------------------	----

Bemutató

Ford Go Further	12
-----------------	----

Menetpróba

Ford Tourneo Custom	12
Toyota Prius Plug-In Hybrid és Chevrolet Malibu 2.0 D	14
Honda CR-V	16

Teszt

Smart Fortwo Coupé mhd és Citroën C1 1.0	18
BMW 640d Gran Coupé és 640d xDrive Coupé	20
Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D AWD A/T és CX-5 2.0 Skyactiv-G AWD A/T	22
Ford Transit Tourneo 2.2 TDCi, Opel Vivaro Tour 2.0 CDTI Tecshift és Renault Trafic 2.0 dCi Passenger	24
Honda Integra NC700D	34

Használt autó

Ford Transit Kombi (2007)	26
---------------------------	----

Tuning

Opel Corsa	28
------------	----

Tanácsadó

Felnijavítás és flexibilis gömbcsuklók beépítése	30
--	----

Közlekedésbiztonság

17. rész: A biztonsági öv és a gyermekülés használata	10
---	----

Sport

Hírek, információk, superbike- és supersport-vb: Nürburgring	36
Formula-1: Belga és Olasz Nagydíj	37

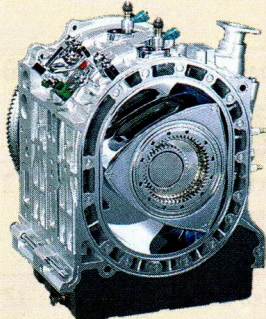
Szolgáltatás

Kedvezményes vásárlási kuponok	31
Előzetes	42

RÖVIDEN

Wankel-jövő

A legújabb hírek szerint a Mazda továbbfejleszti a márka történelmével szorosan összefonódott Wankel-motort. A forgótárcsás egység



ÁRAMFEJLESZTŐKÉNT JELENHET MEG EGY ELEKTROMOS MAZDÁBAN, de arra kevés az esély, hogy „elsődleges” motorként visszatérjen a japán kínálatába.

Bővítési folyamat



Az Audi új gyárat létesít a mexikói San José Chiapában, így a VW-konzernnek már három üzeme lesz az országban. A munkálatok 2013 közepén kezdődnek, s a tervek szerint **2016-TÓL ITT KÉSZÜL MAJD A JELENLEGI Q5-ÖS (KÉPÜNKÖN) UTÓDJA.** A 2016-os gyártásindítás után az üzem éves kapacitása 150 ezer darab autó lesz.

Stop a hibridnek

A General Motors nem fejleszti tovább a nagy pick-upokhoz és szabadidő-autókhöz készített hibrid rend-



szert. A Chevrolet Silverado és Tahoe, a GMC Sierra és Yukon, valamint a Cadillac Escalade hibrid változataira olyan csekély a kereslet, hogy **AZ UTÓDOKBÓL MÁR BIZTOSAN NEM LESZ ILYEN VERZIÓ.**

A hetedik ge

Hosszú várakozás után lehullt a lepel a VW Golf hetedik nemzedékéről. Az újdonság hűen őrzi az elődök jellegzetes, bumeráng alakú C-oszlopát, ezt leszámítva viszont nem sok a hasonlóság a felmenőhöz képest. A modern, már-már technokrata külsejű Golf szélesebb kerékjáratí iweivel határozott fellépésű, emellett pedig nagyobb is a hatodik generációnál: a hosszúság 56 (4255 mm), a tengelytáv 59 mm-rel (2637 mm), míg a csomagtartó befogadóképessége 30 literrel nőtt (380 liter). A beltér is sokkal inkább étellel-teli, a középkonzol a BMW-k mintájára enyhén a vezető felé fordul, illetve a nagyobb tengelytávolság miatt a hátul ülők

bővebb lábtérnek örülhetnek. A tágasabb kabin ellenére az új Golf tömege mintegy 100 kg-mal sze- rényebb a hatodik nemzedékénél, ami többek között a könnyebb futóművel (-26 kg) és karosszériával (-37 kg) magyarázható. Az erőforrások között kezdetben a 85 lóerős 1.2 TSI és a hengerlekapcsolás funkcióval ellátott, 140 lóerős 1.4

TSI benzinesek szerepelnek, míg a dízeleknel a 105 lovas 1.6 TDI és a 150 lóerős 2.0 TDI áll rendelkezésre. Ahogy illik, az extralista jelentősen kibővült, így már többek között fáradtságfigyelő, táblafelis- merő és ütközésselkerülő rendszer is kérhető.



Csupa dinamika

Akupé után elkészült az Audi RS 5-ös nyitott tetejű változata. A Cabriolet speciális hangszigetelő habot tartalmazó vázontetővel készül, mely 15 másodperc alatt nyitható és 17 alatt zárható (50 km/órás sebességig). Az agresszív külsejű újdonság a kupéhoz hasonlóan a Győrben készülő 4,2

literes, V8-as szívómotort kapja, amely 450 lóerős csúcsteljesítménye és villámgyorsan kapcsoló, hétfokozatú S tronic váltója révén 4,9 másodperc alatt katapultál 100 km/órára. Az összerékshajtású csúscabrió végsebessége alapból 250 km/óra, de kívánságra 280-ra emelheti fel az Audi.



Hivatalos partner

AHankook gumiabroncs-gyártó és az UEFA Európa Liga megkezdte új, partneri együttműködését a 2012/13-as és a 2014/15-ös szezonban. A kooperáció újabb mérföldkő a Hankook európai marketing-



stratégiájában, melynek lényege a márkaismertség fenntartható növelése a vállalat egyik legfontosabb piacán. A szponzorálásnak köszönhetően a Hankook logói a stadionokban, a pályát szegélyező reklámtáblákon, vagy rövid interjúkon megjelenő háttérképként is láthatók lesznek a különböző médiumokban, illetve a hivatalos UEFA Európa Liga sajtókonferenciákon.

neráció



Az A3-as Audi, a SEAT Leon és Toledo, valamint a Skoda Rapid után a VII-es Golf is a konszern MQB-platformjára épül



Miniteropes



Elkészült a 4x4-es Fiat Panda, mely a kategóriájában egyedülként kínál összkerekhajtást és 160 mm-es hasmagasságot. A terepjárós köntösbe csomagolt miniautó extrarövid első fokozattal rendelkezik, így a meredek kaptatók sem jelentenek gondot. A modellhez a 0,9 literes, 85 lóerős, kéthengeres, benzines turbómotor vagy az 1,3 literes, 75 lóerős dizelmotor választható.



Tüzes karakter

Szűkös szerpentinek sztárja lehet



Tavasszal, a Genfi Autószalonon még csak tanulmányautó volt, a szeptember végén megrendezésre kerülő Párizsi Autószalonon viszont már sorozatértett formában mutatkozik be a Peugeot 208 GTi. A kis izompacsirta 200

lóerős, 1,6 literes turbómotorral büszkélkedhet, ami az autó 1160 kg-os önsúlya fényében több mint ígéretes. A teljesítményhez természetesen agresszív külső, átdolgozott fékrendszer és feszesebb futómű jár.

Bővülő választék

Az 510 lóerős Jaguar XFR alapból sem gyenge eresztés, de a Speed Pack csomaggal (1) még jobban kiereszti karmait a brit nagymacska. Az új változat végsebességét a normál XFR-hez képest 30 km/órával megnövelték, így az elektronikus korlátozás csak 280 km/óránál vet véget a száguldásnak. A csomag emellett aerodinamikai módosításokat is tartalmaz, hiszen a Speed Packes Jaguar módosított köténnyel és farrésszel rendelkezik. A Jaguar másik újdonsága, hogy az XF és XJ (2) típusok-



hoz összkerekhajtást kínálnak. Az AWD utónevű verziók kizárólag a 3,0 literes, 340 lóerős, V6-os, kompresszoros motorral készülnek. A nyolcgangos automata váltó mellett start-stop rendszer segít kordában tartani a benzinmotor étvágyát.



Új lehetőségek

Az utóbbi években Japán felzárkózott a Rolls-Royce legfontosabb felvevőpiacai közé, ezért egy új szalont nyitott a márka Tokióban (képünkön). A 318 m² alapterületű kiállítóteremben öt autó fér el, a berendezést pedig egyenesen Angliából hozták. A brit luxusmárka ugyanakkor nem csak Japánra



koncentrál: Bangkokban megnyílt Thaiföld első Rolls-Royce kereskedése.

RÖVIDEN

Rajt előtt

A McLaren a Párizsi Autószalonon egy teljesen új modellel jelentkezik, így kéttagúra bővül a wokingi cég kínálat.



A pletykák szerint az F1-es (képünkön) utódjáról van szó, amely az MP4-12C-hez képest **IZMOSABB MOTORRAL ÉS FEJLETTEBB AERODINAMIKÁVAL RENDELKEZIK.**

Új változat

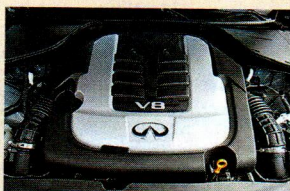
Megjelent az Infiniti M35h Business Edition verziója. A 16 365 750 forintos modellhez az Infiniti alapáron adja a bi-xenon adaptív fényszóró-rendszert, a tolatókamerát, a fűthe-



tő-hűthető első üléseket, a Bose hangrendszert és a Connectiviti+ navigációt is. **AZ EGYETLEN RENDELHETŐ EXTRA A METÁLFÉNYEZÉS.**

Bye-bye V8!

A jövőben soros négyhengeres és V6-os turbómotorok válthatják ki az Infinitinél a V8-as szívómotorokat -



árulta el Andy Palmer, a Nissan első embere. A váltás oka nem más, mint hogy a japán luxusmárka vásárlói köre is **EGYRE JOBBAN IGÉNYLI A TAKARÉKOSABB BENZINMOTOROKAT.**

HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

OKMÁNYIRODAI ÉS REGISZTRÁCIÓS ADÓ ügyintézés! Egy nap alatt: RENDSZÁMTÁBLA - AUTOÁTÍRATÁS, műszaki vizsgáztatás, KOLOS-1 eredetvizsgálat!

Elvesztett, sérült, egyedi, matrica, „E”, „P” rendszámtáblák. EU-sítás. Forgalomba helyezés, kivonás. Tel: 06-30-525-7111 www.rendszamtabla.hu



Fedél nélkül

A vásárlói visszajelzések nyomására az Aston Martin bemutatta a V12 Vantage kabrió verzióját. Bár a Vantage eredetileg kupénak készült, sikerült megerősíteni a karosszériát, így a kabrió ugyanolyan merev testtel rendelkezik, mint a zárt típus. A direkt a modellhez kifejlesztett felni mellett a gépház-tetőre vágott légbömlők és a hátsó diffúzor is vérpezsdítővé teszik az autót, amelyben 6,0 literes, 517 lóerős, V12-es szívómotor dolgozik hatfokozatú kézi váltóval karöltve. A vászontetős újdonság 4,5 másodperc alatt sprintel szárra.



A biztonság érdekében

Egy új, innovatív technológián alapuló csúszáságtól burkolattal bevont útszakaszt adott át a Generali a Biztonságért Alapítvány Tatabányán. A magyar szabadalmi oltalom alatt álló Living Road útfelület vészfékezés esetén akár 50%-kal csökkenti a féktávolságot, felületi érdekesség-

nek és színkálájának köszönhetően pedig 70%-kal jobban észlelhetővé teszi a bevont útszakaszokat. A tatabányai beruházást követően további helyszíneken is finanszírozza az alapítvány ennek az egyenként több mint 2 millió forint értékű új technológiának a telepítését.



Itt a kombi 6-os!

A Mazda nem tétovázott a 6-os kombi bemutatásával, hiszen az augusztus végén leleplezett limuzin után már itt a puttynos verzió. A hivatalosan Wagon utónévvel illetett modell a szedánhoz hasonlóan vonzó köntössel rendelkezik, de annál természetesen jóval praktikusabb. Bár a Mazda lapzártánkkor még nem tette hivatalossá a kombi méretadatait, a limuzin 4865 mm-



es hosszából kiindulva a Wagon is a középkategória egyik legnagyobb típusának ígérkezik. Az újdonság forgalmazása még idén megkezdődik a 2,0 literes benzines és 2,2-es dízelmotorokkal.

Frissen és takarékosan

1



Új motorváltozatokkal jelentkezett a BMW. Az 1-es sorozat háromajtós verziójánál (1) a 120d és 118i verziók az újak, előbbiben 184 lóerős, 2,0 literes dízelmotor, míg utóbbiban 1,6 literes, 170 lóerős benzines turbó dolgozik. A 3-as sorozatnál is vannak újdonságok, hiszen megjelent a 316i és a 320i

EfficientDynamics Edition (2). Mindkét modellben az 1,6 literes, benzines turbómotor áll szolgálatban, de amíg a 316i-ben „csak” 136 lóerőt teljesít, addig az optimalizált motorvezérléssel és hosszabb váltoátteleléssel készülő takarékváltozatú 316i-ben 170 lóerőt tud. Utóbbi átlagfogyasztása mindössze 5,3 liter.

2



Vezetőváltás

Mivel Vincent Rambaud, a Peugeot magyarországi ügyvezető igazgatója új területen folytatja pályafutását, október elejétől Maxime Picat érkezik a helyére, aki a Kínában működő DongFeng Peugeot Citroën Automobiles vegyesvállalat jelenlegi igazgatója. Picat pályája elején több évig dolgozott a mulhouse-i üzemben gyártási területeken, ezt követően lett a sochaux-i gyár termelési vezetője, majd 2007 novemberében neveztek ki a wuhani gyár igazgatójává. Az Audi Motor Hungaria Kft.-nél is változás történt a menedzsmentben, ugyanis Ulrich Minke, járműgyártásért felelős igazgató kerkedvezményes nyug-



Maxime Picat

Gerd Walker

díjba megy. Utódja Gerd Walker, aki 2006 és 2009 között az előszériás termékek, a karosszériagyártás és terméktechnika, valamint az exteriőr területeket vezette. Walker 2009-től az Audi AG termelésért felelős igazgatótanácsi elnökének asszisztenseként dolgozott.

Megnyerő adatok

Az elektromos autók területén úttörő szerepet betöltő Mitsubishi újdonsága az Outlander Plug-In Hybrid. A konnektorból tölthető hibridautó elektromos üzemmódban 55 kilométer képes megtenni, így a 2,0 literes benzinmotor száz kilométerenként beéri 1,6 liter üzemanyaggal. Az akkumulátort 4,5 óra alatt lehet feltölteni hálózati áramforrásból.



HIRDETÉS

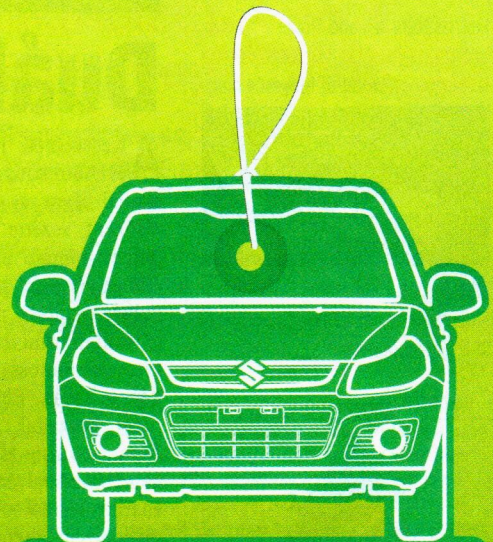


Way of Life!



EGY ÚJ AUTÓ ILLATÁRA VÁGYIK?

Kiterjesztettük a Suzuki Autócsere Programot, így most minden használt autó többet ér, akár 1 millió forinttal. Válassza ki új kedvencét, és kezdjen el búcsúzkodni régi autójától! Részletek a márkakereskedésekben és a suzuki.hu oldalon.



SX4 GLX 2 849 000 FT



NEM CSAK SUZUKISOKNAK!

Az ajánlat a 2012. szeptember 1. és 2012. november 10. között leadott és visszaigazolt megrendelésekre vonatkozik kizárólag az akcióban résztvevő új Suzuki modellek megvásárlására, bármilyen használt autó lecserelése esetén, az akciós készlet erejéig. A vásárlás regisztrációhoz kötött. A kép illusztráció. Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 4,2-7,2 l/100 km. CO₂-kibocsátás: 109-165 g/km. A tájékoztatás nem teljes körű, részletek a márkakereskedőknél és a suzuki.hu oldalon.

RÖVIDEN

Tőkehiány

BEFEKTETŐKET KERES A TÚLÉLÉSHEZ a német Gumpert manufaktúra. Az egykori Audi-mérnök, Roland Gumpert által



irányított cég készíti az Apollo sportkocsit, amelyre ugyan vannak megrendelések, de egy komoly partner hiányában hamarosan leállhat a gyártás.

Kínai terjeszkedés

A Ford 2014-ben bevezeti a kínai piacon a Lincoln modelleket. Mivel a GM sikeres az ottani régióban a Buick márkával, könnyen elképzelhető, hogy a szebb



napokat is megért **LINCOLN TERMÉKEI IRÁNT IS LESZ KERESLET** a luxusmárkákra nagyon fogékony országban.

Csak óvatosan!

Felfrissítette a Land Rover a **KÍNÁLAT OSZLOPOS TAGJÁNAK SZÁMÍTÓ DEFENDERT**. A két új fényezés meg-



jelenésén túl az átdolgozott Alpine audiorendszer és az opciós komfortülések jelentenek változást.

HIRDETÉS



- Indítómotor és generátor alkatrészek,
- felújított indítómotorok és generátorok,
- minden egyéb, ami az autovillamossághoz kell.

1107 Budapest, Fertő u. 14.

Tel: 264-2044, fax: 264-1322. www.fervill.hu

Napfényben úszik



Igazi egyéniség a targatetős kis francia

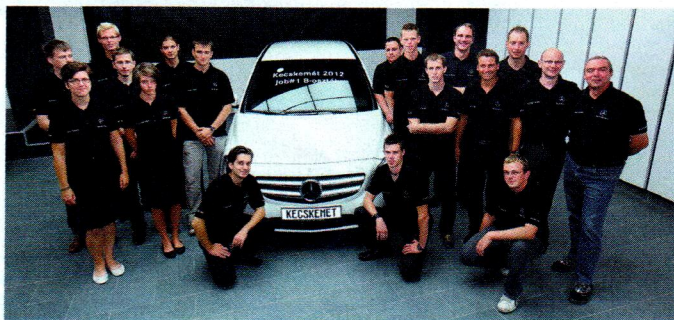
A Citroën életében a DS3-as igazi sikertörténet: két év alatt 180 ezer példány kelt el belőle. Most tovább erősödhet a kisautó pozíciója, ugyanis a franciák bemutatták a Cabrio típusú. Mivel a modell elhúzható vászontetővel készül (nem nyílik le az egész tető), inkább targának tekinthető. A háromféle tetőmintával választható újdonság jövőre, év elején kerül a szalonokba. A motorpalettát később hozza nyilvánosságra a Citroën.



Duális képzésben

A Kecskeméti Főiskola Gépipari és Automatizálási Műszaki Főiskolai Kara és a Mercedes-Benz elsőként vezette be hazánkban a német mintájú duális szakképzést. Ennek lényege, hogy a tanulók elméleti oktatása mellett a speciális gyakorlati ismeretek elsajátítása is kiemelt fontosságú a hároméves képzés során. Ebben központi szerepet játszanak a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. Kecskemét/Kadafalván található, az Ipari és Kereskedelmi Kamara által hivatalosan akkreditált oktatási és

képzési központja, illetve a gyáron belül az egyes szakterületeken kialakított gyakorlőhelyek. A Mercedeshez kapcsolódó további hír, hogy az ADAC (német autókлуб) „nagyon jó” értékelést adott a márkának a 2012-es szerviz- és műhelyteszten. A klub szakemberei azt ellenőrizték, hogy egy átvizsgálás során észreveszike a szándékosan előidézett öt hibát a márkaszervizekben, ezenkívül a telefonos időpont-egyeztetés, a járműátvétel, a munkafelvétel, a járműátadás és a számlázás szempontjából értékelték a vevőszolgálatot.



Igényes kapcsolat

A TW STEEL újdonsága, a Lotus F1 Team Edition modell nagy, 45 illetve 48 mm-es koronaátmérővel rendelkezik, s kifejezetten a Formula-1, azon belül is a Lotus Renault csapat rajongóinak szól.



A limitált példányszámban készülő karóra színösszeállítását a Lotus versenyautót idézi, hiszen a fekete számlapon aranszínű kezekkel találkozunk. A borszijas TW STEEL időmérő 5 atmoszférás nyomásig vízálló.



1

Lendületben a Ford

Az 1,0 literes EcoBoost benzinmotorral hajtott Formula Ford versenyautó (1) szupersportkocsikat megszégyenítő teljesítményt produkált a legendás Nürburgring Nordschleifén: a különleges gép a 11. leggyorsabb körödöt futotta a pályán. A nem hivatalos mérési eredmények szerint a versenyautó 255,5 km/órás csúc-

sebességet ért el, és kevesebb mint négy másodperc alatt gyorsult fel álló helyzetből 100 km/órás tempóra, így 7 perc 22 másodperc alatt teljesítette a több mint 20 kilométeres pályát. Ennél rövidebb idő alatt még egyetlen háromhengeres - sőt négyhengeres - autó sem teljesítette ezt a kört. A márkához kapcsolódó hír, hogy a Focus

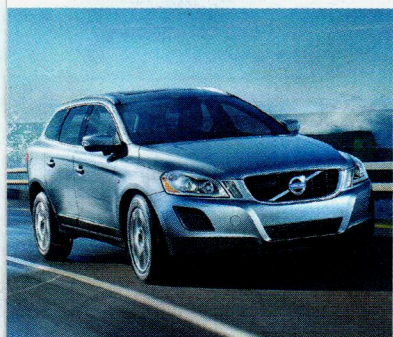


2

(2) bizonyult 2012 első félévében a világ legnépszerűbb autójának: az idei év első hat hónapjában világszerte 489 616 darab talált gazdára a Ford világmodelljéből. Külön érdekesség, hogy a vállalat 1903-as alapítása óta leggyártott 350 milliódik Ford - amely augusztus 31-én gördült le a gyártósorról - szintén egy Focus volt.

Fokozott tempóhoz

A jövő év tavaszán kerül kereskedelmi forgalomba a Nokian új nyári abroncsa, a zLine. Mivel a gumit kifejezetten a nagy teljesítményű autókhoz tervezték, az újdonság 270 illetve 300 km/órás sebességindexszel rendelkezik. A 16-20 colos méretben elérhető abroncsnál a kiemelkedő tapadás mellett a gördülési zaj minimalizálása volt a fő szempont.

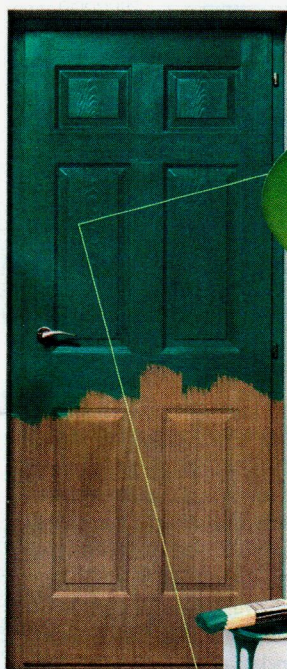


Mínusz és plusz

A Volvo 239 millió svéd korona adózás előtti üzleti eredményt ért el 2012 első hat hónapjában, ami jóval kevesebb az előző év azonos időszakában felmutatott 1,529 milliárd svéd koronás eredményhez képest. A márka az idei év első felében 221 309 darab autót értékesített világszinten, ami 4,1%-kal kevesebb, mint 2011 azonos

időszakában. A gyártó hazai importőre, a Volvo Autó Hungária 2012 első hat hónapjában növelte értékesítéseit az előző év azonos időszakához képest, hiszen 691 darab autót adott el (2011 első félévében ez 631 autót volt). A legnépszerűbb modell a hazai vásárlók körében az XC60-as szabadidő-autó (kémpunkón), melyből 222 darab kelt el.

HIRDETÉS



1 db
500 000 Ft
értékű lakásbiztonsági
felszerelés

10 db
50 000 Ft-os
lakberendezési utalvány

100 db
szén-monoxid
érzékelő/
riasztó

Lakásbiztosítására is ráférne egy felújítás?

Ellenőriztesse lakásbiztosítását a Groupama Garancia szakértőivel ingyen!

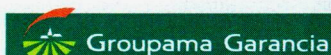
Váltson Ön is megfelelő védelemre és legyen Öné értékes nyereményeink egyike!

Akár
40%
díjkezdmény!

Ahogy az évek múltával időnként szükségessé válik felújítani lakásunkat, úgy a hozzá tartozó biztosítást is érdemes felülvizsgálni. Tegye meg minél előbb Ön is, hogy lakásbiztosítása megfelelő értékű védelmet nyújtson Önnek! Keresse fel szakértőnket és ellenőriztesse biztosítása fedezeteit minden kötöttség nélkül! Ismerje meg a **Groupama Garancia Lakásbiztosítás Komfort** és **Prémium** termékcsoportjait, melyekkel Ön is korszerűsítheti és megnyugtatóan aktualizálhatja lakásbiztosítását. Most nemcsak kedvezményesen újíthatja fel vagy kötheti meg új lakásbiztosítását, de Komfort vagy Prémium lakásbiztosítási csomagunk választása esetén indulhat nyereményjátékunkon a fődíjért és a számtalan lakberendezési vagy lakásbiztonsági ajándékért!

TeleCenter: +36 1 467 3500
www.groupamagarancia.hu

Zöld út a garantált biztonsághoz



Biztosító

Az OTP Csoport partnere

*A tájékoztatás nem teljeskörű. A nyereményjáték időtartama 2012. szeptember 3.-november 5. Hirdetésünk tájékoztató jellegű, nem tartalmazza a Groupama Garancia Lakásbiztosítással és a nyereményjátékkal kapcsolatos valamennyi információt, nem minősül ajánlattételnek. A teljes körű tájékoztató érdekében kérjük, mindenképpen olvassa el a Részvételi és játékszabályzatot valamint a vonatkozó biztosítási feltételeket, melyek tartalmazzák többek között a biztosító szolgáltatásának korlátozását, a kizárásokat és a mentesítéseket, valamint a visszavásárlási szabályokat. Az ügyfelek biztosítási panaszokkal személyesen a biztosító ügyfélszolgálati irodáiban dolgozó munkatársaihoz fordulhatnak, telefonon keresztül ezt a biztosító TeleCenter +36 1 467 3500 telefonszámán, online a www.groupamagarancia.hu weboldalon írjon nekünk! felületén, írásban a 1380 Budapest, Pf. 1049 levélcímen tehetik meg. A biztosító felett a szakmai felügyeletet a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (1013 Budapest, Krisztina körút 39.) látja el. A Groupama Garancia Biztosító Zrt. székhelye: 1051 Budapest, Október 6. utca 20.

Superbrands^{4x}
100% 100%

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

LEVÉLCÍM: Autó-Motor, 1535 Budapest, Pf.: 970, jelige: Postaláda

E-MAIL: posta@automotor.hu

TELEFAX: 06-1-488-5579

Túrabakancsban

A Jász-Nagykun-Szolnok megyei Öcsödön látható ez a Volkswagen-gyökerű „big foot”, amely nemes szerepben, egy gumisműhely cégéreként dacol a rozsdával. A valaha csilli-villi autóként szolgáló VW Santana az örök vadászmezők felé vezető úton még felugrott egy 4x4-es hajtásképletű munkagép létravázára - az enyészetnél szebb, de a bontónál haszontalanabb vég ez... Egy azonban biztos, felfigyelnek rá.



Dányi Renátó, Budapest

Szégyentabló



Ezúttal az „egy autóval négy helyre” mottó jegyében érkezett pályamű. A Nissan Qashqai sofőrje az egyik gyöngyösi hipermarket parkolójában gondolta úgy, hogy övé a világ.

Szemünk fényei

A Biztonságos Óvoda program keretében minden évben 200 óvoda számára biztosít térítésmentesen láthatósági mellényeket a Goodyear Dunlop vállalat. A hazánkban három éve futó programhoz minden esztendőben 200 új óvoda csatlakozhat, az idei jelentkezés lezártaig a szervezők várják az újabb óvodák nevezését! Azok az óvodák, amelyek legfűgőbben regisztrálnak a www.biztonsagosovoda.hu oldalon, még idén ősszel megkapják a 20 db gyerek és 2 felnőtt láthatósági mellényt!



Újult erővel

Több, mint 2,7 milliárd forint értékben hajt végre fejlesztéseket hazánk egyik legjelentősebb autóalkatrész gyártója, a Kirchhoff. Ennek keretében három új gyárépület húznak fel Esztergomban, összesen 4500 m² alapterületen.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG 17. RÉSZ: ÖV ÉS ÜLÉS

Fő a biztonság!

Egy-egy közlekedési baleset résztvevőinek általában esélyük sincs a karambol kivédésére, az viszont mindenkinek módjában áll, hogy tegyen valamit a biztonságáért, s lehetőség szerint minimalizálja a rá leselkedő veszélyeket!

Az egyik legfontosabb teendő a biztonsági öv használata. Nemcsak azért, mert kötelező, hanem mert tényleg sokat segít a bajban. Magyarországon a biztonsági öv használatának mértéke elmarad az EU fejlettebb közlekedésbiztonsággal rendelkező országaihoz képest (mindössze 77% a 90% feletti uniós értékkel szemben). Egy 2009-es felmérés szerint négyből csak hárman használják az övet. Leggyakrabban a sofőrök csatolnak, őket követik az anyósüléssel utazók, míg a hátsó üléseken nem éri el az 50%-ot sem az övhasználat mértéke. Az Európai



Unióban úgy tartják, hogy a biztonsági öv használatának elmulasztása a közutak harmadik legfontosabb gyilkosa! Ennél csak a gyorsajtás és az ittas vezetés szed több áldozatot! Ugyanakkor a szankciók mértékében, a bírságolásban ez nem tűrődik, hiszen aki nem használja az övet, az aránytalanul kisebb büntetésre számíthat, mint egy gyorsajtó, vagy egy ittas vezető. Ausztráliában viszont nem csak azt az autóst (vagy utast) büntetik meg, aki a „szögön hagyja az övet”, hanem azt is, aki használja, viszont nem állította be azt a testméretének megfelelően. Valljuk be őszintén: van benne valami! Nyakmaggásban az öv nem használ! Sőt!

A biztonsági öv mellett a biztonsági gyerekülés a másik olyan eszköz, amelynek használata pofonegyszerű, de alkalomadtán nagyon sokat jelenthet! Ráadásul ez az utasvédelmi



eszköz szemünk fényét, a gyermeket védi, akinek sérülési, halálozási kockázata hétszer nagyobb, ha nem használjuk az ülést! S hogy miért nem számít elégséges megoldásnak a biztonsági öv a gyermekek vonatkozásában? Nos, a napjainkban általánosan használt ún. „hárompontos” biztonsági öv sajátos tulajdonsága, hogy közúti baleset esetén az ütközés során keletkezett energiát az emberi test legerősebb részei felé vezeti el (csípő, mellkas stb.). A gyermekek testfelépítése miatt az ütközés során fellépő mozgási energia nagyobb mértékben tevődne át az olyan fon-

tos belső szervekre, mint a szív, a tüdő, vagy a máj, s a létfontosságú szervek érintettsége jelentősen megnöveli a súlyos sérülések kockázatát. A gyermekbiztonsági rendszerek tehát speciális védőeszközök, melyek egy közlekedési baleset során védelmet nyújtanak a kis utasoknak. Használatuk megakadályozza, hogy a gyermekek az ütközés következtében kiessenek a gépjárműből (mely az esetek többségében tragédiához vezet), továbbá a rendszerek használata által nagyságrendekkel csökken a személyi sérülés kialakulásának veszélye.

www.baleset-megelőzes.eu

A zsír dicsérete

Mondják, hogy elhízunk tőle, hogy számos nyavalyát okoz, és ha felhalmozódik a szervezetben, problémás területeket hoz létre.

Csakhogy időközben azt is tudjuk, hogy mindenkinek szüksége van rá: az ételeiben, a testében egyaránt. Ugyanis a zsír sok létfontosságú funkciót ellát, és véd a betegségektől is.

Az emberiség történetében a kerekded formák a mi szélességi fokainkon is a túlélés zálogát jelentették, segítettek átvészelni az éhínségeket és a hosszú teleteket, és megfelelték a korabeli szépségideálnak is.

A gazdag zsirtartalékokban rejlő túlélési előny, úgy tűnik, csak a 20. század közepétől változott hátránnyá, azóta, hogy a táplálék – legalábbis az ipari országokban – folyamatosan és megfelelő mennyiségben rendelkezésre áll. Csak azóta keveredett a zsír, mint raktározó anyag, olyan hírbe, hogy inkább árt, mint használ.

Viszont mindenkinek szüksége van rá. Zsirtartalékainkra akkor is rá vagyunk utalva, ha a modern társadalomban már rég nem kell inséges időszakokat átvészelnünk. E tartalékok ugyanis nem passzív energiátározók. A zsírszövet fon-



tos folyamatokat irányít a testben, olyan döntő funkciókat befolyásol, amilyen a szaporodás, és a betegségektől is véd bennünket. A természet korán kifejlesztette ezt a raktározó anyagot az evolúció során. Feltehetően már az első, legalább 200 millió évvel ezelőtt kialakult emlősök is rendelkeztek azzal a képességgel, hogy parányi zsírcseppecskéket raktározzanak el hőszabályozás céljából. Ugyanis a kétélűekkel és a hullókkal ellentétben nekik állandó szinten kellett tartaniuk a testhőmérsékletüket, s ehhez folyamatosan energiára volt szükségük. Kevés szárazföldi emlős tudta a tartalékait olyan hatékonyan felépíteni, mint az anatómiailag modern Homo sapiens, amely úgy 200 000 évvel ezelőtt

jelent meg. Nincs még egy főemlős, amely a testméretéhez képest hozzá foghatóan zsíros lenne. Ez leginkább azért alakult így, mert a modern ember fejlődéstörténete során sokkal gyakrabban került élelemszűkébe, mint az állatok.

Mindenevő elődeinknek alapvetően ugyan sok élelemforrás állt a rendelkezésükre, olykor mégis napokig vagy hetekig járták a szavannát, mire sikerült elejteniük egy vadállatot, vagy érett bogycokra lettek, s így magukhoz vehették a következő komolyabb táplálékadagot. Különösen azok a vadászok és gyűjtögetők bizonyultak sikeresnek, akik képesek voltak a kalóriákat nagy mennyiségben elraktározni, illetve később igény szerint mobilizálni.

RÉSZLET: GEO 2012/6.

A hőség és az izzadás boldoggá tesz

Az emberek különböző okokból lesznek levertek és esnek mély „gödörbe”. Egy azonban közös bennük: az agy anyagcseréjének zavarra. Pszichofarmakonokat és pszicho-, valamint fényterápiát vetettek be eddig ellene. Christopher Lowry amerikai fiziológus egy további módszert is felfedezett. A hőség is felvidítja az embert. Ezért a kutató világos üzenete: menjünk szaunába és izzadjunk egy jót!

Lowry és munkatársai a Coloradói Egyetemen azt elemzik, hogyan hat a hőmérséklet az érzelmeinkre. Döntő szerepet játszik a szerotonin nevű hormon, amely az alváson, az éhségen és a testhőmérsékleten kívül a hangulatot is befolyásolja. Emé „boldogsághormon” hiánya az

igyan szomorúságot okoz, ha túl sok van belőle, az eufóriához vezet. A tudósok állatkísérletek során olyan szerotonint termelő idegsejteket fedeztek fel, amelyek még hőmérsékletre is érzékenyek voltak. Ha a nő a külső hőmérsékletet, a neuronok egy csoportja hűtőfolyamatot indít be. Ennek kellemes mellékhatása, hogy ezek az idegsejtek egyidejűleg fokozottan szerotonint is termelnek. Felmelegszik a testünk, ezzel egyidejűleg fel is vidulunk.



HAJÓZÁS MINDENKI ÖNMAGÁÉRT FELEL A BAJBAN?

Hajókatasztrófák



A hanyagság katasztrófája: a Costa Concordia léket kapott az olasz partoknál

Hogy vészhelyzet esetén a kapitány utolsó feladata a fedélzetet, nincs törvénybe iktatva. Kivéve Olaszországban. A Costa Concordia kapitányát például valószínűleg élete végéig hibáztatják azért, hogy a 2012 januárjában Itália partjainál elsüllyedt luxushajót és annak utasait sorsukra hagyta. Jogi következményekkel is számolnia kell, méghozzá súlyosakkal, mivel a hajó olasz zászló alatt

hajózott. Olaszországban akár 12 év börtönre is ítélik a kapitányt, ha nem marad utolsóként a fedélzeten.

Ezzel szemben csak elterjedt tévedés, hogy a kapitánynak törvénybe foglalt kötelessége minden körülmények között a végsőkig kitartania. Legsúlyosabb tengeri vészhelyzet esetén mindig is az volt a jelmondat, hogy mindenki magáért felel.



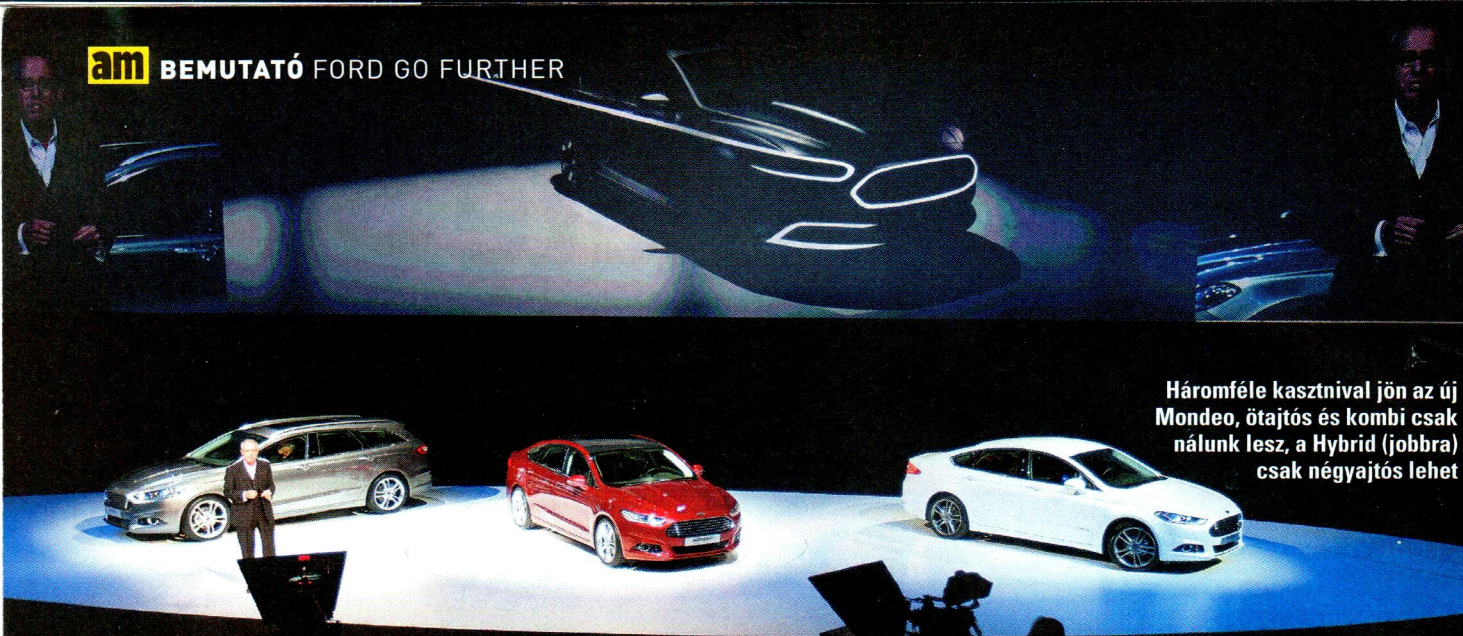
Kedvező ajánlat előfizetőknek!

Ha további hasonlóan érdekes cikkekre kíváncsi, éljen a lehetőséggel, és rendelje meg ingyenes próbaolvasásra a GEO 2012/6. számát!

Regisztráljon a www.aslapok.hu/geoproba weboldalon 2012. szeptember 19-21-ig

vagy hívja a **06-40/510-510-es** telefonszámot 2012. szeptember 19-21-ig, 8-17 óra között!

A jelentkezés után a lapot egy héten belül eljuttatjuk önhöz. Az ajánlat a készlet erejéig érvényes. Akciókód: 2254



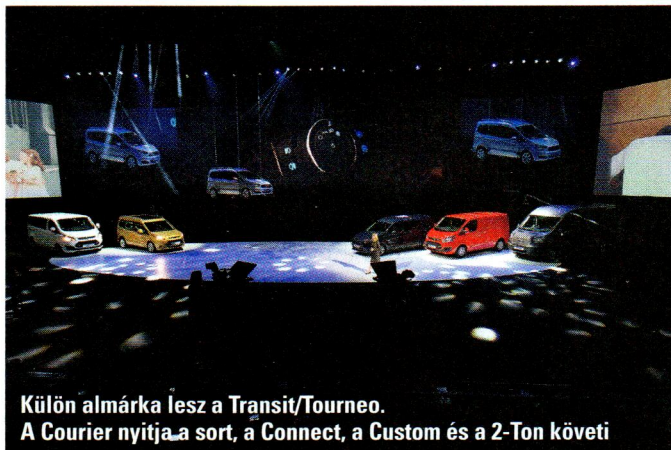
Háromféle kasznival jön az új Mondeo, ötajtós és kombi csak nálunk lesz, a Hybrid (jobbra) csak négyajtós lehet

Világszinten működik a jövőben a Ford-konzern, ennek európai vonatkozását ismerhettük meg a Go Further rendezvényen.

Díszmenetben

Az Európában tomboló autói-
ipari válság már pár évvel
ezelőtt jelentkezett az Egye-
sült Államokban. A Ford-konzern
akkor nagyon nehéz helyzetben
volt, de gyorsan megtették a szük-
séges lépéseket, és nem kellett
állami segítségért folyamodniuk.
Az ész nélküli leépítések helyett
ésszerűsítették a cég működését, és
kihasználják azt, hogy világcégről
van szó.

Első és leglátványosabb lépés,
hogy típusonként világszerte egy-
féle autót kínálnak. A második
meg az, hogy a fejlesztéseket is



Külön almárka lesz a Transit/Tourneo. A Courier nyitja a sort, a Connect, a Custom és a 2-Ton követi

i RÉSMODELLEK

Ellenpontok

Az európai piac számára fontos, hogy a Fiesta alatti méretosztályban is figyelni a történéseket a Ford. **A FIATTAL MEGLÉVŐ SZERZŐDÉS 2015 UTÁN FUT KI**, addig egészen biztosan gyártásban marad a Ka városi mini. Indiában most fejlesztik a Figo kiskategóriás olcsóautó következő generációját, amely esélyes az utódlásra. Emellett az új Mustang is eljut majd Európába.

MENETPRÓBA FORD TOURNEO CUSTOM

Még, még, még!

Az új Tourneo minden szempontból rátesz egy lapáttal elődjének erényeire, lássuk a részleteket!



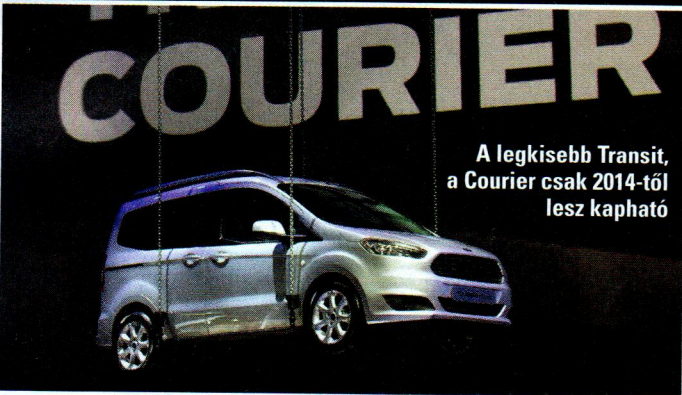
A személyszállító változatot mostantól csak Tourneo Customnek hívják, míg a furgont Transit Customnek

A naprakész forma kifejezetten attraktív, a Tourneo Custom akár a divatos, nagy egyterű-
kel is felveheti a versenyt - nekem speciel jobban bejön, mint a Galaxy. Ahogy a külső, úgy a belső is az aktuális Focus-designgt követi. A fülke jóval magasabb nívót képvisel, mint a korábbi változaté, de a középkonzol átláthatósága kissé kusza. Rengeteg kapcsolót zsúfoltak ide, és a fedélzeti menü kezelése sem éppen ösztönös. A kabinban felhasznált anyagok és az összeszerelés is értékeesebb benyomást kelt. A pultot speciális portaszító műanyagból építették fel, mely kevésbé csillog, bőrszerű felülete pedig karcaálló bevonatot kapott.

A 8 vagy 9 fős kivitelben elérhető Tourneo Custom kivitel ülésrendszere-
n sokat csiszoltak a mérnökök. A középső és a hátsó sor támláinak dőlésszöge immár egyenként állítható, az ülések dönthetők, előre-



Új motorokat és hűtőrácsot kapott a Fiesta



A legkisebb Transit, a Courier csak 2014-től lesz kapható

Ötajtósként is dögös az új Mondeo, különösen így, fekete tetővel. Újra lesz összkerekhajtás is



Hatalmas méretű a kombi, de egyelőre nem árulták el, mekkora a csomagter



Kívül hordja a pótkerekét az EcoSport SUV, hogy a csomagter elfogadható méretű maradjon

leosztották. Európában a kis- és kompakt autót készítenek, az Egyesült Államokban a közép- és nagykategóriás típusokat, illetve a szabadidő-autókat. Mindezek mellett persze megmaradnak a helyi specialitások is. Hiába néz ki egyébként egy autó ugyanúgy a világ minden részén, csak az alkatrészek 80%-a egyforma – a fennmaradó rész a helyi előírásokhoz való igazodás miatt tér el, ezért fontos a lokális fejlesztőközpontok fenntartása. Európában alapjaiban alakítják át a Ford kínálatát, és egyszerre olyan sok újdonsággal jönnek, hogy nem férnek bele a Párizsi Autószalonon az egyes márkákra szánt fél órába, ezért előrehozták a sajtótájékoztatót pár héttel. Az eddiginél sokkal

nagyobb hangsúlyt fektetnek a szabadidő-autókra, úgy számol a Ford, hogy ebben a kategóriában jelentős bővülés lesz majd 2017-ig. A hamarosan érkező második generációs Kuga mellé elhozzák az EcoSport nevű kicsi és az Edge nagyméretű szabadidő-autót.

1,0 literes motor is lesz az új Mondeóban

A Fiesta kisautó frissítésének említést érdemlő újítása a két új motor. Az 1,0 literes háromhengeres szívómotorként, 65 és 80 lóerős teljesítménnyel kerül a motortérbe, ezenkívül az 1,6-osból visszafejlesztett, 75 lóerős 1,5-ös TDCi az újdonság. Kérdésre elmondták a gyár emberei, hogy a mozgó tö-

megek csökkentése miatt vettek vissza a lökettérfogatból, és így motorleállító alkalmazása nélkül el tudták érni a kitűzött fogyasztási értékeket.

A másik nagy újdonság, hogy a Transit név a jövőben nem egy típust, hanem egy almárkát jelent, amelyben lesz majd kis (Transit Courier), kompakt (Transit Connect), 1,0 tonnás (Transit Custom) és nagyméretű (Transit 2-Ton) jármű, utóbbi kivételével mindnek lesz személyszállító Tourneo változata is. A 2-Ton modell váltja Észak-Amerikában az E-Series kisbuszt, ott helyi gyártásból, hátsókerekhajtással, 3,2 literes öthengeres dizellel vagy 3,5 literes V6-os EcoBoost benzinnel lehet majd megvásárolni a haszon-

járművet. Kontinensünkön a 2,2 literes dízel lesz az alapmotor, a 3,2-es dízel feláras, és a régiókban frontahajtással is elérhető lesz majd az újdonság.

A Mondeo a jövő év elején érkezik a kereskedésekbe, itt a csak Európában elérhető ötajtós és kombi karosszéria jelenti az újdonságot – meg persze az 1,0 literes EcoBoost motor elérhetősége! A világszerte forgalmazott négyajtós, lépcsőshátú karosszéria is választható lesz természetesen, ezzel a felépítménnyel forgalmazzák majd a Hybrid modellt mifelénk. Utóbbi mellett még a Focus akkumulátoros-elektromos változata lesz elérhető Európában, a C-Max hibrid nem jut el hozzánk.

LÖVEI GERGELY

buktathatók, és a kiszerelésük is egyszerűbbé vált. Az extralista akár a személyautóké: függönylégzsák, sávelhagyásra figyelmeztető rendszer, tolatókamera és navigáció is található rajta. Az ötcolos kijelző elég aprócska, a navigáció grafikája kissé maradi, az útvonaltervezés pedig a szokásosnál több ideig tart. A Tourneo Custom három teljesítményszinttel (100, 125, 155 LE) érhető el, a kínálat az Ambiente alapszint esetén 8,72-től 9,27 millióig tart.

A menetpróbán a legerősebb verziót vezettük, ereje több mint elegendő, pillanatok alatt felhúzza magát sztrádatempóra, és innen is vehemensen gyorsul, csupán a kissé hosszú áttételezésű váltókiosztást kell megszokni. A merevebb kasztnijú (+37%) Tourneo a módosított futóműnek (új első segédkeret, merevebb laprugók) és az áthangolt fogasléces kormányműnek

is köszönhetően még egzaktabban irányítható. A Tourneo kérhető nyújtott tengelytávolságú (2933 helyett 3300 mm) változatban is, így teljes létszám esetén sem jelenthet akadályt a csomagok elpakolása. A modell jó ár-érték arányát csak fokozza a hosszú, 2 év/50 000 km-es szervizperiódusa.

MJ



A középső és a hátsó sori ülések variálhatósága sokat javult



A Tourneo vezethetőségét tovább csiszolták, ennek egyik kulcseleme a merevebb karosszéria



Szellős a kabin, kár, hogy az első dupla utasülés támlája nem állítható

Egy hatalmas lépéssel közelebb került az elektromos autóhoz a Prius a Plug-In Hybrid változat érkezésével.

Az elektromos autóké a jövő, csak a technológia korlátai miatt kicsit nehezen megy az átállás. Az átmeneti időszakot a konnektorral tölthető hibrid Priusszal próbálja áthidalni a Toyota, abba épp csak annyi akkumulátor került, hogy 25 km-t tudjon helyi károsanyag-kibocsátás nélkül megtenni az autó. A japánok több éves kutatásának eredménye ez a távolság, állítólag ezzel az átlagos európai ingázó már kijön. Az Opel Ampera/Chevy Volt 60 kilométerre az amerikai vásárló igényeit fedi le.

Egyszerre két sapka is van a Plug-In verzió

Sikerült úgy elhelyezni a lítium-ion akkumulátort, hogy a csomagter mérete mindössze 2 literrel lett kisebb. Amíg a normál Priusnál a padló alatt több lapos rekesz van, addig a Plug-In esetében a végén van egy keskeny és mély fiók – itt lehet tárolni a töltőkábelt. A viszonylag kis kapacitású akkumulátor normál konnektorhoz csatlakoztatva 90 perc alatt teljesen feltölthető. Ha mégis lemerül, akkor a mindössze 3,7 l/100 km-es szabványos fogyasztású benzinmotorral lehet továbbhaladni, a hibrid hajtáson semmit nem változtattak a mérnökök.

Elöl a légbeömlő, hátul a csomagter fedele kapott egy szürke betétet a konnektorral tölthető hibridben, és mivel egyszerre csak egy oldalról látja az ember, fel se

tűnik, hogy mindkét felén van egy tanksapka – balra a benzint, jobbra az elektronokat lehet tölteni. Az utastérben az előválasztó kar előtti üzemmódkapcsolón kívül az egyedi, szálhúzott dekorbetét jelenti a változást.

Ami a legfeltűnőbb a Prius Plug-In Hybrid vezetésében, hogy elektromos üzemmódban legfeljebb átlagos a teljesítménye. Hiányzik az azonnali, nagy nyomatek, ami a többi elektromos autóra jellemző, persze a forgalom ritmusát így is le-

Ebből dugás lesz!



Alig van különbség a normál Priushoz képest



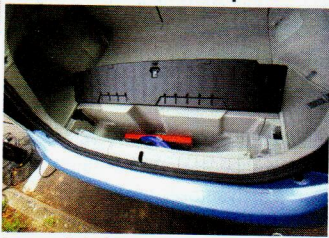
Jobb hátul lehet áramot tankolni



A fedélen ábra kalauz



Új betét és üzemmódkapcsoló



Itt az eltérés, a padlórekesz

MENETPRÓBA CHEVROLET MALIBU 2.0 D

Hiánypótlás



Szemből igazán dögös a Malibu, jól áll neki a fehér fényezés

Végre piacra lépett a Malibu gázolajos kivitele. Naná, hogy kipróbáltuk!

A Chevrolet látványos külsejű, közepkategóriás batárjának legnagyobb rákfenéje az volt, hogy csak egyféle, 2,4 literes benzinmotorral (167 LE) kínálták. Legalábbis eddig. Az európai piacon favorizált dízelmotorra szerencsére csak pár hónapot kellett várni, így már hazánkban is rendelhető a Malibu 2.0 D. A nagynyomású, közös nyomócsöves befecskendezésű blokkot két felülfek-

vő vezérműtengellyel és változó geometriájú turbóval látták el. A 2.0 D kivitel 160 lóereje mellé 350 Nm-es maximális nyomaték dukál. A kocsizajszigetelése jól sikerült, a hatfokozatú váltó precízen megvezetett, öröm a kurta karral ügyködni. Alacsony fordulaton ugyan érezni enyhe erőtlenséget, a turbólyukon azonban gyorsan átlendül a Malibu, így ennek mértéke nem zavaró. A rugalmasság és a gyorsulás rendben van, nyugodt tempóban (80-130 km/óra), sík terepen haladva nem nagy kunszt a gyári 5,1 l/100 km-es átlagot hozni. A kényelempártiak hatgangos automatával is megrendelhetik az autót, mely csak a legmagya-

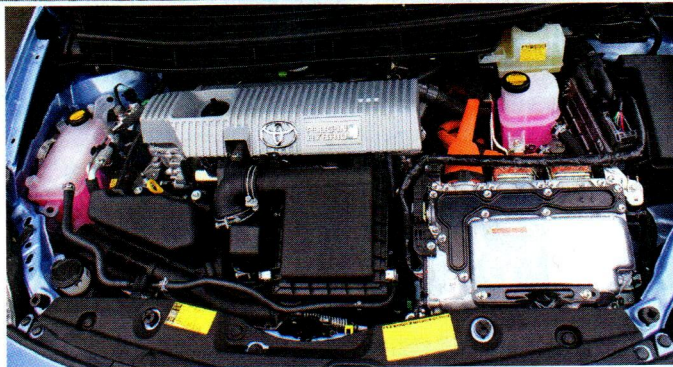


A rendszám mögötti ezüst betét árulkodik a Plug-In Hybrid változatról. Elektromos üzemmódban megfontolt teljesítményt nyújt a Prius

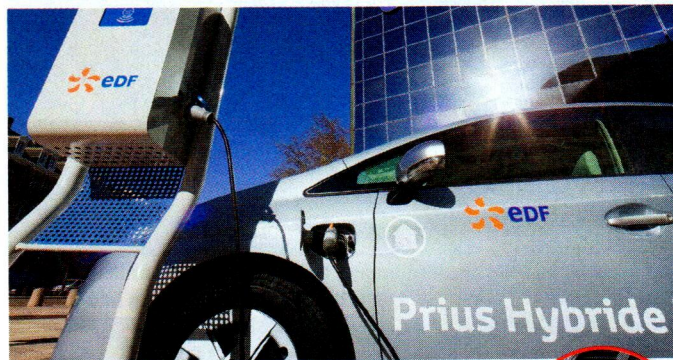
het tartani. Spórolások tartják észben, hogy a menetpedált padlóig taposva elektromos üzemmódban is beindul a benzinmotor, és nem is kapcsol ki vagy 5 percre, amíg be nem melegszik. Az akkumulátoros üzemmód elsősorban városra van kitalálva, de a menetpróbán volt egy rövid autópálya-szakasz is, a nagy forgalomban könnyedén vitte a 100 km/órát az autó.

Fel lehet tenni a kérdést, hogy miért nem nagyobb kapacitású az akkumulátor? Nos, a Toyota számára fontos volt, hogy megfizethető legyen az autó, amit megítélésük szerint sikerült is elérni. Persze a 12 millió forintos ár nem kevés, de több mint kétmillióval olcsóbb az Ampera/Volt párosnál. Azzal persze tisztában vannak a japánok, hogy igazából olyan helyeken lesz csak harc a két típus között, ahol komoly állami támogatások vannak a környezetbarát autók vásárlásához. Tehát nem Magyarországon. Kár.

SZÖVEG ÉS KÉP: LÖVEI GERGELY



A hibrid hajtás nem változott, csak az akku lett nagyobb



A prototípusokat még elől töltötték fel árammal

sabb, LTZ szinthez kérhető - azonos csomag esetén az automata 450 000 forint többletkiadást jelent. A Malibu kabinja tágas, egyedül a rövid ülőlapú, kevés tartást adó első üléseket érheti kritika. A raktér sem smafu, a nagy Chevrolet ugyanis 545 liternyi csomagot képes elnyelni. MJ



A tágas raktér ülésdöntéssel bővíthető a kabin felé



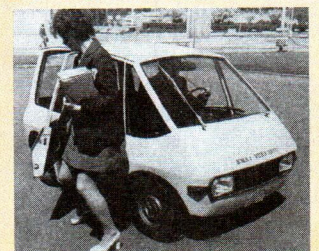
A monitor mögött rekesz lapul. Az automata felára LTZ szinten 450 000 Ft

i PRIUS	Plug-In Hybrid
BENZINMOTOR	
Összlökettérfogat:	1798
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	73 kW (99 LE) 5200/min
Max. nyomaték:	142 Nm 4000/min
ELEKTROMOTOR	
Max. teljesítmény:	60 kW (82 LE)
Rendszerteljesítmény:	100 kW (136 LE)
Hossz./szél./mag.:	4480/1745/1490 mm
Tengelytáv:	2700 mm
Fordulókör:	11,2 m
Tömeg/teherbírás:	1450/390 kg
Csomagtér:	443-1543 l
Üzemanyagtank:	45 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,8 s
Maximális sebesség:	180 km/h
Átlagfogyasztás:	2,1 l/100 km*
CO ₂ -kibocsátás:	49 g/km*
A modell alapára:	11 790 000 Ft

* teljesen feltöltött akkumulátorral

EZT ÍRTUK AZ EMA-1 ELEKTROMOS AUTÓRÓL 1978-ban

Elektromobilokkal természetesen Csehszlovákiában is régóta kísérleteznek. Az EMA-1 jelzésű személyszállító elektromobil meghajtását tirisztoros szabályozású, illetve vezérlésű egyenáramú motorok végzik, amelyeket ólomakkumulátorokból táplálnak. A hátsó kerekek meghajtását kétszeri áttételi módosítással valósították meg. A városi kiskocsi össztömege 920 kg, legnagyobb sebessége 55 km/óra, hatósugara egyszeri töltéssel 50 km.



i CHEVROLET	Malibu 2.0 D
Összlökettérfogat:	1956 cm ³
Max. teljesítmény:	117,3 kW (160 LE) 4000/min
Max. nyomaték:	350 Nm 1750/min
Hossz./szél./mag.:	4865/1855/1465 mm
Tengelytáv:	2737 mm
Saját tömeg:	1595 (1635) kg
Teherbírás:	665 (625) kg
Csomagtér:	545 l
0-100 km/h:	9,75 (9,7) s
Max. sebesség:	213 (210) km/h
Átlagfogyasztás:	5,1 (6,3) l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	134 (167) g/km
Vételár:	7 599 000 (8 849 000) Ft

Zárójelben az automata adatai.

Modernebb lett, de megőrizte stílusát a CR-V. Újdonság a LED-es nappali menettény és hátsó lámpa



Eddig szépen fogyott a Honda CR-V, az árharc azonban egyre keményebb. A negyedik generáció fronthajtással is elérhető lesz...

Önök kérték

Régi motoros a CR-V a szabadidő-autók szegmensében, 1995-ös bemutatkozása óta ötmillió példányban értékesítették szerte a világon. Globális modell – ahogy a gyáriak mondták, ne várjunk tehát szélsőségeket tőle, legfőbb erénye a végtelen funkcionalitás, illetve hogy egy fokkal talán jobban van összerakva, mint a riválisok többsége. Erről árulkodik, hogy a 6,1%-kal áramvonalasabbá tett karosszéria illesztései pontosak, a fényezés igényes, és az új, fénydiódás lámpák sem néznek ki rosszul. Mindazonáltal jelentős formai megújulásról nem számolhatunk be, a hat centivel előretolt szélvédőt leszámítva megmaradtak a jármű arányai, épp csak annyit maszaltoltak a rajzolók, hogy megfelelően az aktuális trendeknek.

Patent megoldás: a kidolgozás átlagon felüli

Az esős müncheni időben igazán jól esett behuppanni az utastérbe, a generációváltás hozadékaként beépített plusz szigetelések kizárják a külvilág történéseit. Körbetekintve hondás pedantéria tárul elénk, katonás rendben sorakoznak a gombok, átgondolt helyre kerültek a



Sok a gomb, de nincs rendtelenség, minden jó helyre került. A központi képernyő 5 colos, a főműszerben színes karneváli a hangulat



tárolórekeszek – ahogy a márkától megszokhattuk, kezünk alá dolgozik az autó. A vezetői és információs zónára osztott műszerfal áttekinthető képet nyújt az aktuális tudnivalókról, s külön öröm, hogy itt is a vezetési stílus haté-

konyágának megfelelően változik a főbb műszerek háttérvilágítása (EcoAssist).

Az öt millivel rövidebb és harminccal alacsonyabb kasztni dacára a helykinálat tovább nőtt, a homorú oldalkárpitok több teret

i MODELLTÖRTÉNET

Jövőre nagykorú

A CR-V forgalmazása 1995-ben indult, a 2,0 literes, 128 lóerős motorral piacra dobott SUV-t (1)



1

eleinte csak az USA-ban értékesítette a gyártó. EURÓPÁBAN 1997 TAVASZÁN JELENT MEG A KERESKEDÉSEKBE, két évvel az első ráncfelvarrás előtt, mikor is megérkezett az új, 147 lóerős benzínmotor. Az első, Japánban gyártott generáció 2001-ben köszönt le, ÁTADVA HELYÉT AZ ANGLIÁBAN KÉSZÜLŐ UTÓDNAK (2), amihez 2005-től 140 lóerős i-CTDI dízel-



2



3

motort is rendelhetek a vásárlók. Folytatásként a harmadik széria (3) 2007-es színrelépése következett, motorpalettáján a már megszokott 2,0 literes Otto- és 2,2-es dízelmotorral.



Az átdolgozott szigetelésnek köszönhetően 3 decibellel alacsonyabb a zaj az utastérben. Az atmoszféra elegáns, prémium-színvonalú

engednek az utasoknak, a 147 literrel megtöltött poggyásztérbe pedig immáron 589 liternyi holmit préselhetünk be. Ha ez kevésnek bizonyulna, elég egyetlen kart meghúzni, és már dőlnek is előre a hátsó ülések, közel 1,65 köbméternyi rakteret biztosítva. Jó hír, hogy az extralistán megjelenik a motoros mozgató 5. ajtó, így csomagokkal a kézben is nyitható-zárható a japán gépezet.

Finomabb motorok és jön az 1,6-os dízel

Hamarosan 1,6-os turbódízelrel is piacra lép a modell, addig maradnak a korábbi erőforrások, melyek apró módosításokkal folytatják pályafutásukat. A 2.0 i-VTEC és a 2.2 i-DTEC esetében egyaránt a belső súrlódások csökkentésére koncentráltak a mérnökök, többek között a dugattyúgyűrűket, a vízpumpát és az olajpumpát dolgozták át a hatékonyabb működésért. Ennek eredményeként a hajtóművek CO₂-emissziója 12%-kal esett vissza, a benzines aggregát teljesítménye pedig öt lóerővel emelkedett.

A jármű dinamikáján nem érződik különösebben a beavatkozás, mintha egy kicsit gyorsabban pörögnének fel a blokkok, de erre nem mernék mérget venni. Mindenesetre a 155 lóerős i-VTEC és a 150 lovas i-DTEC is kifejezetten jól húz, alkalomadtán kedvünkre tempózhatunk CR-V-vel. A benzines meglepően tág tartományban használható, még 1300-as fordulaton sem dadog, s akár 6000 fölé is kilenghet a mutató. Gázolajos testvérnél szűkebbek a határok, viszont elementáris erővel ébred a nyomtér - tipikus nagynyomású dízel, a jobbik fajtából. A hatfokozatú manuális sebességváltó kellemes part-

ner a vágásban, míg az automatikus egység az izgalmarktól mentes stílus kedvelője, néha hajlamos eltűnődni az élet nagy dolgain.

Érdekes dolgokat tartogat az összkerekhajtás, ugyanis a régi, hidraulikus kapcsolású rendszer helyébe elektronikus lépett. Ez nemcsak könnyebb, hanem gyorsabb is elődjénél, erről az égi áldásnak köszönhetően mi is megbizonyosodhattunk. Ha a helyzet úgy kívánja, a hátsó kerekek azonnal munkába állnak, s oly' finoman kapcsolódnak be a folyamatba, hogy az átlagsofőr mit sem érez belőle. A kizárólag Otto-motorral elérhető fronthajtású változat valamiképpel virgoncabb összkerekes testvérénél, de nincs nagy eltérés, a százas sprintet 10,2 helyett 10 másodperc alatt futja. Hasonlóképp közel állnak egymáshoz a fogyasztási adatok, itt 7,2 l/100 km áll 7,4-gyel szemben.

A terepjárós stílus ne tévesszen meg senkit, a 165 milliméteres szabad hasmagasságú CR-V-nek vajmi kevés köze van a terephez. Elvégre a célközönség sem az erdőben tölti ideje java részét, sokkal inkább a városban és az országúton, ahol a padkák meg a kátyúk leküzdése jelenti a legnagyobb kihívást. Mondanom sem kell, ezekkel lazán megbirkózik az új Honda, ugyanakkor él-hal a kanyarokért, SUV léte így lehet fordulni vele, mint egy sportosabb személyautóval. Ez a 9%-kal megnövelt karosszériame-revség, valamint a 10%-kal hatékonyabb csillapítás számlájára írható, és sokat nyomnak a latba a vastag stabilizátorrudak is.

Az irányításban sebesség- és szituációfüggő kormányrágítás (MA-EPS), kifinomult menetstabilizáló (VSA), sávtartó automatika (LKAS) és radaralapú ütkö-



Hatalmas poggyásztér, egyszerűen dönthető ülésor és motoros mozgató 5. ajtó könnyíti meg az új Honda használatát

zés megelőző rendszer (CMBS) segíti a pilótát, illetve elérhető a lejtmenet-szabályozó (8 km/óraig) és a dombasszisztens is. Ha ehhez hozzávesszük, hogy a fék is kiválóan teljesít, nem túl nagy merészség kijelenteni: a CR-V kategóriájának egyik legjobbja. Árban ugyan távol áll a szegmens belépőmodelljeitől, de minőségét, képességeit és érték-tartását figyelembe véve ez abszolút érthető.

KOVÁCS ZSIGMOND

i ÁRKÉPZÉS

Józan maradhat

Az új generációs CR-V összerak-hajtású verzióinak listaára **NEM VÁLTOZIK SZÁMOTTEVŐEN** a jelenlegi modellekhez viszonyítva (aktuális alapár 7,2 millió Ft), a fronthajtású modell belépője azonban vélhetően jóval kedvezőbb lesz ennél.



Hátára kicsit nehézkes a kilátás, ezért nem árt majd megrendelni a tolatókamerát

i HONDA CR-V	2.0 i-VTEC FWD	2.0 i-VTEC 4WD	2.2 i-DTEC 4WD
Összlökettérfogat (cm ³):	1997	1997	2199
Max. telj. (kW/LE/min):	114/155/6500	114/155/6500	110/150/4000
Max. nyomaték (Nm/min):	192/4300	192/4300	350/2000
Hossz./szél./mag. (mm):	4570/2096/1685		
Tengelytáv (mm):	2630		
Csomagtér (l):	589/1648		
Saját tömeg (kg):	1456	1517 (1542)	1653 (1712)
Üzemanyagtank (liter):	58		
Gyorsulás 0-100 km/h (mp):	10	10,2 (12,3)	9,7 (10,6)
Végsebesség (km/óra):	190	190 (182)	190
Átlagfogyasztás (l/100 km):	7,2	7,4 (7,5)	5,6 (6,6)
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	168	173 (175)	149 (174)
Alapár (Ft):	októbertől		
Zárójelben az automata kivétel adatai			

Kétségtelen, hogy a Smart annak idején divatot teremtett a Fortwo-val, de a törpeautó így sem kerülhet-e el a modellváltást. Tesztünkéből kiderül, előnyére változott-e a stílusos mini.

A Fortwo-ból 1998-as bevezetése óta 1,3 millió darab kelt el, ezen belül pedig 2011-ben világszerte 102 ezer vevőre talált, ami 4,6%-kal múlta felül a 2010-es eredményeket. Hiába, függetlenül attól, hogy az új vagy a kifutó típusról beszélünk, a Fortwo még mindig megdöbögatja a (hölgy)szíveket. Az átrajzolt orr-rész természetesen valamivel frissebbnek mutatja az autót, a beltérben pedig igényesebb kárpitok fogadják a vezetőt és utasát. Alapvetően azonban a Smart maradt ugyanolyan, amilyen volt.

Szokni kell a menet közbeni viselkedést

2,7 méteres hosszával gyerekjáték parkolóhelyet találni, s ha mondjuk csak 1,9 méter hosszú ficakot találunk, akkor sincs gond, hiszen merőlegesen is be tudunk állni. A beállítás művelete azonban már lehetne egyszerűbb is, ha alpból járna a szervokormány. A kicsi kerékek ellenére meg kell dolgozni a szűk parkolóhelyekre való beállással, ami egy városi miniautó esetében nem tartozik a nyerő tulajdonságok közé. A 154 940 forintos szervokormány szerintem a Smart esetében egy kötelező extra.

Ráncok nélkül



A 2,7 méter hosszúságú mini fordulóköre mindössze 8,75 méter



A magas ár miatt joggal várhatnánk értékesebb belsőt



Komfortosak a Fortwo ülései

TESZT CITROËN C1 1.0

Így is lehet!



A különc megjelenés helyett tágasságával és árával szerez jó pontokat a Citroën frissített miniautója.

ACsehországban készülő újdonság tulajdonképpen csak néhány külső elemével különbözik a Peugeot 107-estől és a Toyota Aygótól, a műszaki és tartalom teljesen azonos. A ráncfelvarrás jót tett a C1-esnek, a Collection felszereltségtől járó LED-es nappali fény és a pofásabb hűtőmaszk egészen mutatósá teszi. A beltérben zömében olcsó hatást keltő anyagok fo-

gnak, s néhány apróságon érezhető, hogy vannak már modernebb minik: a záruk menet közben nem reteszelnék, és nincs komfortindex sem. De sebjaj, a kis Citroën inkább a helykínálatot illetően domborít nagyot. Bár csak 3,5 méter hosszú, a hátsó sorban két átlagos termetű felnőtt is elfér. A 130 literes csomagtér természetesen nem nagy, bővítvé viszont 712 litert is elnyelhet.

A C1-est jelenleg csak a 68 lóerős, 1,0 literes benzinmotorral kínálja a Citroën, s meg kell hagyni, a Toyota-származék háromhengeres nem véletlenül nyert több díjat. Vibrációja egészen minimális, fogyasztása könnyedén tartható



Nem kell a tolatóradar, a kilátás minden irányban remek



Nyitható üveg a csomagterfédelén



220 liter a befogadóképesség

A belső már korántsem olyan életeli, mint a külső, s igazából minősége sem jobb, mint a kategóriatársaké. Az ülések viszont kényelmesebbek, és a lábknak jutó hely is elegendő. Hátfájás nélkül megússzuk a hosszabb utakat is, viszont ha mélységében állítható lenne a kormány, még jobb helyzetben volnánk. Az utastér méretéhez hasonlóan a csomagoknak jutó hely is példás a külső dimenziók fényében, hiszen a poggyásztér 220 literével egy-egy bevásárlás sem okoz problémát.

A kis Smart menet közbeni viselkedésével azonban barátkozni kell. Először is a karosszéria nagyon érzékeny az oldalszélre, másrészt a futómű a legkisebb úthibákat is közvetíti. Ha ehhez hozzávesszük a hatalmas bólogatásokkal kapcsoló robotizált váltót és az érzéketlen fékpedált, akkor egyértelművé válik, hogy a Smart nem a vezetési élménnyel fog hódítani. Pedig a 999 cm³-es, háromhengeres benzínmotor 71 lóereje élénken gyorsítja a kis testet, és 3000-es fordulattal fe-

lett már-már dinamikus is képes mozgatni. Sőt, mivel az ötfokozatú egység áttételezése hosszú, 130-as tempónál sem forog sokat és itt sem kinszenvedés neki menni (a végsebességet elektronika korlátozza). Ennek dacára a tesztprogram során 5,7 literes fogyasztás adódott, ami a csöpp benzínmotor és karosszéria ismeretében nem kiemelkedően jó, főleg, hogy start-stop rendszer is segít a spórolásban (az automatika miatt kapta meg a modell az mhd, azaz „mikrohibrid” utónevet).

A Smart ára a tudása fényében továbbra is magas, a 71 lóerős modellért 3 397 800 forintot kérnek, ám a legolcsóbb, 61 lóerős verzió alapára sem kevés a maga 3 220 000 forintjával. Ez főleg azért sok, mert gyakorlatilag ugyanúgy mindenért fizetnünk kell, mint más, olcsó miniautók esetében. Az említett szervokormányon felül a légkondicionáló (311 150 Ft), a zárható kesztyűtartó (15 240 Ft), és a rádió-előkészítés (40 640 Ft) sem fért bele a szériafelszereltségbe.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

5,0-5,5 liter között, s mivel az autó tömege csak 800 kg (ötajtós), a menetteljesítmények is rendben vannak (0-100 km/h: 12,3 s). Városi autó mivolta ellenére a váltóáttételezés nagyon hosszú, előzésnél akár kettőt is vissza kell gangolni. Mindez persze aligha róható fel hibaként egy olyan modellnek, amely 2 340 000 forinttól vihető haza (a háromajtós 2,26 milliót kóstál). Az alapellátmány ezek után nem meglepő módon közel sem bőszeges, hiszen a szervokormányért és a menetstabilizálóért együttesen 185 ezer forintot számolnak fel, míg a klímaberendezés további 200 ezerbe kerül.

MIK



Rengeteg tárolórekeszt vonultat fel a C1-es

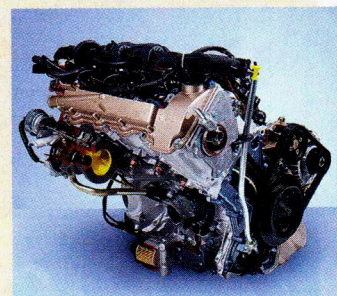


A ködfényszórók felára 40 ezer forint

MOTORPALETTA

Három a henger

A Fortwo-hoz az 1,0 literes benzínmotor négyféle változatban érhető el: szívó verzióban 61 (ez nem választható a kabrióhoz) vagy 71 lóerő lehet a teljesítménye, míg turbóval lélegeztetve 84 vagy 102



lóerőt teljesít. A modellhez ezen felül 799 cm³-es, háromhengeres dízel (képünkön) is kínál a Smart. Az 54 lóerős egység **KOMBINÁLT FOGYASZTÁSA A GYÁRI ADATOK SZERINT 3,3 LITER.**

GAZDASÁGI ADATOK

Értécsökkenés*:	
Smart Fortwo Coupé mhd (71 LE) alapár:	3 397 000 Ft
1 év elteltével:	2 370 000 Ft
3 év elteltével:	1 772 000 Ft
5 év elteltével:	1 285 000 Ft

*AZ EURO TAX GLASS'S BECSLÉSE ALAPJÁN.
INFORMÁCIÓ: WWW.EURO TAX.HU
eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence

SMART FORTWO	Coupé mhd
Összlökettérfogat:	999 cm ³
Hengerek/szelepek:	53/12
Max. teljesítmény:	52 kW (71 LE) 5800/min
Max. nyomaték:	92 Nm 2800/min
Hosszúság/szélesség/magasság:	2695/1559/1565 mm
Tengelytáv:	1867 mm
Saját tömeg/terhelhetőség:	750/270
Csomagtér:	220 l
Üzemanyagtank:	33 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	12,7 s
Maximális sebesség:	145 km/h*
Város/országút/vegyes:	4,5/3,9/42 l/100 km
Tesztfogyasztás:	5,7 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	97 g/km
Alapár (Fortwo Coupé mhd, 61 LE):	3 220 000 Ft
A tesztelt verzió ára:	3 397 800 Ft

*elektronikusan korlátozva

TETSZETT

- jöpofa külső
- kényelmes ülések

NEM TETSZETT

- magas ár
- szerény alapfelszereltség
- „bólogató” váltó
- rugózási komfort

am ÖSSZEZÉS

Objektíven nézve a Smart labdába se rúghatna a nála olcsóbb és tágasabb miniautók között. Egyvalamit azonban nagyon tud: stílusával még mindig sokak fejét képes elcsavarni.

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



Átlagos termetűek még éppen elférnek a hátsó sorban



Mintha nem lenne önmagában is elég feltűnő jelenség, a matt fényezéssel még inkább a figyelem középpontjába kerül

Kárpótlási csomag

Aki fanyalog az üzleties 5-ös sorozat miatt, annak a 6-os Gran Coupé formájában most itt a BMW kárpótlási csomagja – persze nem árt fokozottan jó módúnak lenni hozzá.



Sportos vonások elegáns tálalásban

A BMW-rajongók és azon belül is az 5-ös tulajok egy része csalódottan fogadta, amikor a „macskaszemű” E60-as sportlimuzint az F10-es öltönyös üzleti autó váltotta. Nos, a 6-os sorozat harmadik tagjával a bajorok végre csattanós válasszal, s egyúttal alternatívával szolgálnak: nyolc esztendővel a kategóriateremtő Mercedes-Benz CLS, s mintegy másfél évvel az

Audi A7 Sportback után végre elkészítették saját négyajtós kupéjukat.

A normál kupé és kabrió változathoz képest hosszában és tengelytávban egyaránt 113 millimétert gyarapodott a Gran Coupé – jóval hosszabb, szélesebb és laposabb tehát az 5-ösnél. Impozáns méretekkel és sportos arányokkal bír, ami a 6-os sorozat formanyelvzetével kombinálva lehangzó fellépést

biztosít. Az egyedileg konfigurált, Individual kivitelű (a teljes külső-belső csomag 2 809 200 Ft) tesztautónak némi eleganciát kölcsönöz a matt barna fényezés (kizárólag kézi mosással, speciális vegyszerrel tisztítható!), és látványosan kiadja a karosszéria fény-árnyék játékeit. Tehát a Gran rendben van, Coupé mivolta azonban kimerül a lendületesen ívelő tetőben és a keret

nélküli ajtóknak, míg a feke elég simára sikerült – persze ha jobban megnézzük, az összes BMW kupének ilyen egyenes a hátsója.

A vezetési pozíció sportosan mély, a 6-os sorozatból ismert műszerfal szemrevaló és jól átgondolt, a belső hangulat esetünkben mégsem tipikusan BMW-s. Az Individual belső ugyanis hamisítatlan luxusautós környezetet teremt: szinte min-

TESZT BMW 640d xD COUPÉ

Biztonsági tartalék

Mivel a 6-os sorozat második generációját (az M6-ost leszámítva) vérbeli sportkocsi helyett inkább Gran Turismo túraautós karakterrel ruházták fel, az élményt nem csökkenti, ugyanakkor a vezetést biztonságosabbá teszi az xDrive összkerekhajtás. Az intelligens, számítógép által vezérelt szerkezet alapvetően a hátsó kerekeket preferálja, de a 40:60 arányú nyomatéklosztást egy szempillantás alatt az aktuális

tapadási viszonyokhoz igazítja. Iszonyatos kanyarsebességekre képes és sinautó módjára fordul a BMW, s csúszós úton sem kell attól tartani, hogy hirtelen kitor a hátulja. Akármilyen jól is mutat, érdemes azonban tartózkodni az óriási, 20 colos felniktől (elől 245/35, hátul 275/30-as abroncsok), mert rossz minőségű úton még az Adaptive Drive futóművel együtt (adaptív lengéscsillapítás+aktív stabilizátorok) is kényelmetlenül ráz.

Amíg a Gran Coupé esetében csak a 650i verzióhoz, addig a normál Coupénál a 640d-hez is konfigurálható az xDrive összkerekhajtás.





Fenségesen kényes színekombináció Főleg fejben passzentes a térkínálat



A tesztautó 37 millió forintos vételára már a Porsche Panamera és a Maserati Quattroporte vadászterülete...

dent nemes bőrkárpit borít, még a tetőt is alcantarával húzták be, a barna-fehér színekombináció pedig nemcsak az autó fényezéséhez, hanem egymáshoz is remekül illik. Pazar a látvány, de borzasztóan kényesek és könnyen koszolódnak a hófehér felületek.

A megjelenéséhez méltó menetteljesítmények

Amennyiben nem felejtsük el a fejünket lehúzni, hátra is elegánsan szállhatunk be, s a szűkös fejteret leszámítva korrekt a helykínálat. Kényelmesek a sportos formázású, integrált fejtámlás ülések, azonban vicc 4+1 személyesnek kikiáltani – utazzon hátul-középen, aki ezt kitálalta. Az esetek döntő többségében elég a 460 literes csomagter, van sialagút és felárért szíszák, az osztottan dönthető támlákkal pedig még bővíthető is a befogadóképesség, csak az átrakónyílás elég lapos.

A 6-os Gran Coupé exkluzivitását szolgálja az is, hogy egyelőre csak nagy teljesítményű motorokkal rendelhető. Dizelből például kizárólag a tesztelt 40d verzió létezik

– ez a 3,0 literes, egy kisebb és egy nagyobb turbóval lélegeztetett soros hathengeres takarja. Szinte teljesen mindegy, a menetdinamika-szabályozó melyik programját (Eco Pro, Comfort, Normal, Sport, Sport+) használjuk: persze a motor (és az autó) reakciói egyre élesebbek, a 313 lovas teljesítmény és az alacsony fordulaton ébredő 630 Nm-es nyomaték azonban így is, úgy is letaglózó. Az öt méter hosszú és közel 1,9 tonnás nagyvasat fergeteges 5,4 másodperc alatt lövi százra, és még 200 km/órás sebességről is nagyot lép, a gyorsulási élményt pedig erélyes sorhatos duruzsolás festi alá. Ennél csak egy hegyi szerpentinben nagyobb élmény megkergetni! Kormányzása közvetlen és precíz, a legkisebb mozdulatra is azonnal reagál és ráveti magát a kanyarra. Ráadásul négykerékkormányzással is felszerelték az autót, ami lassú tempónál a fordulékonyaságot, míg nagy sebességnél a stabilitást segíti. Szentelenül sokáig fogja az utat és stabilan fordul a BMW, ha pedig a vezetőnek elgurul a gyógyszer, akár látványosan, kilinccsel előre is lehet kanyarodni vele.

Ugyanakkor felettebb kifinomult és takarékos is a Gran Coupé. Mivel erejét nyolc fokozatra osztották el, autópálya-tempónál például laza részterhelésen (kb. 2200/perc) ketyeg a motor, míg városban széria start-stop rendszer csökkenti a fogyasztást: teljesítményéhez és képességeihez mérten szenzációs a 7,1 literes tesztfogyasztás!

Kifogástalan sport-, luxus- és túrautó igazán akkor lehetne, ha az extralistán még beiktatták volna az adaptív lengéscsillapítást – így a defektűző gumik miatt néha érezni az úthibáktól származó ütéseket. Ez pedig nem méltó az egyébként szédületesen felszerelt Gran Coupéhoz.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

i	BMW 640d	Gran Coupé
Összlökettérfogat:	2993 cm ³	
Hengerek/szelepek:	56/24 biturbó dízel	
Max. teljesítmény:	230 kW (313 LE) 4400/min	
Max. forgatónyomaték:	630 Nm 1500-2500/min	
Hossz./szél./mag.:	5007/1894/1392 mm	
Tengelytáv:	2968 mm	
Fordulókör:	11,95 m	
Saját tömeg/teherbírás:	1865/570 kg	
Csomagtér:	460/1265 l	
Üzemanyagtank:	70 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	5,4 s	
Maximális sebesség:	250 km/h	
Város/országút/vegyes:	6,9/4,9/5,7 l/100 km	
Tesztfogyasztás:	7,1 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	149 g/km	
A modell alapára (640i Gran Coupé):	22 818 000 Ft	
A tesztelt változat ára:	23 818 000 Ft	

TETSZETT

- lehangoló fellépés
- menetteljesítmények
- minőségérzet, pazar kidolgozás
- tesztfogyasztás

NEM TETSZETT

- gördülési komfort
- temérdek és drága extra

am ÖSSZEZÉS

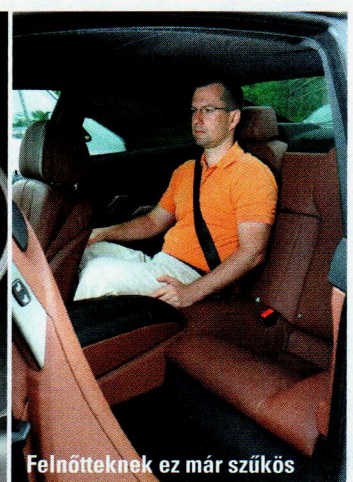
A benzines 640i Gran Coupénál (320 LE) egymillióval drágább az alaphangon 23 818 000 forintért vesztegetett 640d. A hasonló motorizáltságú Audi A7-est és Mercedes CLS-t közel négymillióval jutányosabban mérik!

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
BMW MAGYARORSZÁG KFT., 2220 VECSES,
AIRPORT BUSINESS PARK, LŐRINCI ÚT 59.
TELEFON: 06-29-555-100

A bivalyerős dízelmotor viszont a normál, kétajtós Coupéhoz is remekül passzol, meg sem kottyán neki a négykerék-hajtás 80 kilós többletsúlya. Sőt! Nem mintha számítana, de a hátsókerekes 640d-hez képest 0,1 másodperccel gyorsabban rongyol százra (0-100 km/h: 5,2 s), miközben gyári adatok szerint átlagosan 0,3 literrel iszik többet – tesztünk során a laboratóriumi 5,8 helyett 8,6 l/100 km-es fogyasztást mértünk. A 640i Coupé alapára 22 215 000 forint, ennél közel egymillióval drágább a 640d, és még 810 ezret kérnek az xDrive hajtásért.



Az üzemmódok közül mindenki megtalálhatja az izlésének megfelelőt



Felnőtteknek ez már szűkös

Csendes forradalom

Nem szabad megijedni a bonyolult árlistától a Mazda CX-5-ös szabadidő-autó esetén. Azt kell eldöntenie a reménybeli tulajdonosnak, hogy benzines vagy dízelmotort, első- vagy összkerék-hajtást, kézi vagy automatikus váltót kér-e. Ezek után már részben automatikusan jön a felszereltség is, esetünkben a 175 lóerős dízel összkerék-hajtást és topszintet jelent. Tízmillió felett indul az ár, erre esetünkben még rájön négy rendelhető extra: automatikus sebességváltó, metálfény, navigáció és bőrkárpit. Egyedül a tetőablak növelhetné még a számlát, de az már kimaradt. Így is jelentősen drágább a kategóriatársainál a japán alternatíva, de vajon indokolja ezt a tudása?

A forradalmi Skyactiv felépítésből elsősorban vajmi keveset érez az autóvezető. Az csak a műszaki adatok tanulmányozása után derül ki, hogy a nagyobb méretek ellenére könnyebb a CX5-ös a fő vetélytársainál. A tömegcsökkentésnek áldozatul esett egy aprócska me-revítő is, így a motorindító gomb minden megnyomására az egész műszerpanel odébb mozdul, pedig lényegében érintőkapcsolóról van szó, nem erővel érinti meg az ember. Ezt leszámítva nem érheti szó a ház elejét a minőségérzet tekintetében, bár az egyedüli színfoltot a navigáció kijelzője jelenti az egyéb-

Nézzük, rászolgál-e a Mazda CX-5-ös csúcsváltozata a prémiumarra?



A vezetőüléshől pingpongasztalynak tűnik a közel vízszintes motorházfedél



Kicsit komor a sok fekete műanyag



Jól elférni, de könnyen koszolódik a világos bőr

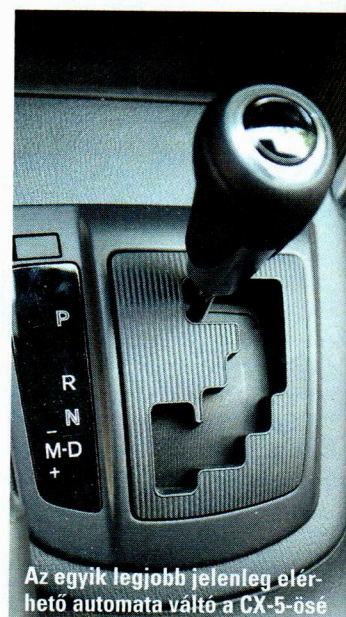
TESZT MAZDA CX-5 2.0 SKYACTIV-G AWD A/T

Cáfolat gyanánt



A benzines SUV-k általában pazarlók, s emiatt nem jelentenek igazi alternatívát a dízelekhez képest - de nem a CX-5-ös esetében!

A Skyactiv-G benzinmotor az első paraméterek alapján semmi különössel nem szolgál, mondhatni teljesen átlagos: négyhengeres szívómotorról van szó, 160 lóerővel és 208 Nm-es nyomatékkal. Ha azonban kicsit mélyebbre ássuk magunkat a műszaki adatok között, egyből kiszűrja a szemünket a 14:1-es sűrítési viszony. Ez bizony a legmagasabb arány a sorozatgyártású, benzines szívómotorok között, ami jó



Az egyik legjobb jelenleg elérhető automata váltó a CX-5-ösé

ként koromfekete műszerfalon. Aprópó, navigáció, megszokást igényel, hogy a kardánalagúton mélyen elhelyezett és a fejegységre szerelt forgókapcsoló kezelési logikája eltér egymástól, igaz, az érintőképernyőnek köszönhetően mindig rá lehet bökni a megoldásra.

Finom, tiszta és étvágytalan a dízel

Ennél azonban sokkal fontosabb, hogyan viselkedik az erősebbik 2,2 literes Skyactiv-D dízel! Röviden: jól. Bővebben: legfeljebb halk morgást hallani az utastérben, ha egyáltalán eljut valami ide a motortérből. A hatfokozatú automata fűgőn dolgozik, gyorsításkor is hamar visszapakolja a fokozatokat, ezért alig kell várni a jobb oldali pedál lenyomása után a válaszra. Szokatlan, hogy nem 4000-nél fűllad ki a Mazda dízele, hanem 5000-ig pörgethető. Jól és finoman megy az autó, feltéve, hogy mi is a Mazda szellemisége szerint élünk: dinamikus vezetők vagyunk, akik nem mindig lassítanak a kanyarokban, de azért arra is odafigyelnek, hogy az úthibákat elkerűljék. Feszésbe hajló a felfűggesztés hangolása, ami jó vezethetőséget jelent, de érezhető útminőséget is esetenként.

Személyautós viselkedést, tágas utasteret és rengeteg extrát kapunk a pénzűnkért a Mazda CX-5-ös csűcsváltozatában, amely így tehát kitűnik ellenfelei közül. Csak azt kell eldönteni, hogy mindezért hajlandók vagyunk-e többet is áldozni az autóra.

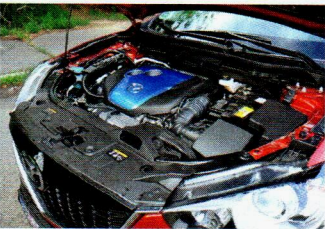
LŐVEI GERGELY



Csak álca a fekete műanyag, az automatikus összkerekűhajtást nem terepre találták ki



Bővítés után nem sík a padló, a roló a hátfallal együtt emelkedik



Csendes, kulturált és tiszta üzemű a 2,2-es turbódízel

i MAZDA CX-5	SKY-D 175 AWD A/T
Összlökettérfogat:	2191 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	129 kW (175 LE) 4500/min
Max. forgatónyomaték:	420 Nm 2000/min
Hossz./szél./mag.:	4555/1840/1710 mm
Tengelytáv:	2700 mm
Fordulókör:	11,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1615/505 kg
Csomagtér:	463-1620 l
Üzemanyagtank:	58 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,4 s
Maximális sebesség:	204 km/h
Város/országút/vegyes:	6,4/4,9/5,5 l/100 km
Testfogyasztás:	8,0 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	144 g/km
A modell alapára (2.0i Emotion 2WD):	6 880 000 Ft
A tesztelt verzió ára:	10 110 000 Ft

TETSZETT

- tágas utastér
- jó vezethetőség
- finom motor és váltó

NEM TETSZETT

- árképzés
- navigáció kezelőszervei

am ÖSSZEĞZÉS

Magabiztos összeg szerepel az árcédulán, de a CX-5-ös csűcsváltozata mindent bevet, hogy valamennyi forintot indokoltan érezűnk. A sportos beállítottságú vezetők ne is nagyon keressenek tovább. Szép, megnyerő, de nem hivalkodó autó, ami bizony kellett a piacnak.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
MAZDA MOTOR HUNGARY KFT., 1117 BUDAPEST
INFOPARK SETÁNY I. TELEFON: 06-1-464-5000



Korrekt minőség és komor hangulat jellemzi a belsőt

hatással van a hatékonyságra. Elégedtek is voltunk a 8,4 literes tesztfogyasztással, hiszen mégiscsak egy négykerékűhajtású, magasépítésű modellről van szó, amely ráadásul automata sebességváltó közbeiktatásával dolgozik. Bár az 570 ezer forintos felárért kínált Skyactiv váltó nem duplakuplungos, remek ritmusban cserélgeti az áttételeket, s ha nem sietűnk, nagyon takarékosan, 1800-as fordulaton feljebb kapcsol. A 160 lóerős motor egyébként atmoszferikus gépezet létere alacsony fordulaton sem vall szégyent, pörgetve pedig egészen szép hangja lesz. Így nem meglepő, hogy közvetlen kormányzásával és feszes futóművével remek vezetni a konkurenseinél könnyebb, 1380 kg-os autót, de autópályán a kellenél nagyobb mértékű szélzaj némiképp árnyalja az összképet.

A benzines, automata váltós CX-5-ös kizárólag összkerekűhajtással kapható 8 700 000 forintos indulóáron, tehát 800 ezerrel olcsóbb az azonos felszereltségű 150 lovas dízelhez képest (szintén automata váltóval és összkerekűhajtással). MIK



Könnyített dugattyúk dolgoznak a benzinnmotorban

Kevés ennyire igényre szabható kisbusz van a piacon, mint a Transit: első-, hátsó- vagy összerékárhajtás, többféle tengelytáv és tetőmagasság, 8-17 fős buszkivitelék közül lehet csemegézni. Nálunk fronthajtással, nyolcüléses kivitelben járt, mozgatásáról a 140 lovas, 2,2-es TDCi gondoskodott.

Az idő vasfoga már belemart a Transitba

Az aktuális személyszállító Transzistot nemsokára nyugdíjazzák, de a kifutó modellt egy láthatatlan frissítés során tisztább üzemű motorokkal és start-stop automatikával is felvértezték. Nem is emlékszem, hogy mikor ültem ennyire kényelmes vezetői fotelben, mondjuk a hangos szisszenésekkel dolgozó, kézi pumpás deréktámasz-állítás 2012-ben elég ciki. Elöl könyöklők, rekeszek, 1,5 literes palackzsebek, kihajtható asztalka mellett megannyi apróság fokozza az otthonos hangulatot.

Hátra kétoldali toloajton keresztül lehet beszállni, a második és a harmadik sor ülésein is nagyvonalú a hely. Egy hétvégi túra alkalmával a raktér könnyedén nyelte el a sporttáskákat, a hálósákokat, a hűtődobozokat és a grillstűt. A kétszárnyas, oldalra nyíló hátsó ajtó (50 800 Ft) jóval praktikusabb, mint az egyben, felfelé mozgatható változat. Az utasok helyszükére nem panaszkodtak, viszont a támlába integrált, fix magasságú biztonsági övek a langalétáknak kényelmetlennek bizonyultak. A hátsó klímaszabályozó panel egy rossz vicc, a tetőben lévő fejelegységén értelmetlen módon összevonták a hőfok és a szellőzés irányának kapcsolóit... Elöl is találni bosszúságra okot adó megoldásokat, illetl volna már lece-



Hosszú hétvége

A Transit nemcsak áru-, hanem személyszállításban is brilirozik, a konfigurációs lehetőségek tárháza egészen elképesztő.

Vehemens darab a 140 lovas Transit, akár a 160-at is képes megfutni!

rélni az 1993-as Mondeóban is megtalálható ajtókilincseket, ablakemelő kapcsolókat, ülésfűtőgombokat és a henger alakú, fix tollú indítókulcsot. Széria az első szélvédőfűtés, ami tényleg praktikus, viszont a fűtőszálak megakadályozzák a hordozható navigátorok GPS-jelvételeit - megoldást így csak a 330 ezres Blaupunkt hífnavi fejelegység jelent.

A Transit talán legnagyobb előnye a személyautós vezethetősége. Az erős, 140 lovas dizelmotor nemcsak városban, hanem sztrádán is kellemes partner. Fogyasztása baráti, a nagy kánikulában, állandó klímahasználat mellett is beérte 9,0 literrel. A kormányzás teherautós mércével közvetlen, a futómű jól fekszik a kanyarokban, a hatgangos váltó pedig pontosan jár, bár a magasabb foko-

zatok áttételezése kicsit hosszú. 130 km/óránál csupán 2100-as fordulaton dolgozik a motor, innen előzve, netán emelkedőn hajtva nem árt visszaváltani. Nem mehetünk el szó nélkül a kifejezetten balesetveszélyes, minden indítás után automatikusan aktiválódó ECO üzemmód felett. A start-stop rendszerrel és váltósegéddel felvérte-

zett szisztéma része még egy fordulatszám-szabályozó is, mely nem engedi 110 km/óránál nagyobb sebesség elérését. Ha indulás után elfelejtjük kikapcsolni a fránya ECO-funkciót, akkor előzéskor vagy autópályára történő felhajtáskor kellemetlen meglepetésben lehet részünk...

MOLNÁR JÓZSEF



A kabin atmoszférája és a típus vezethetősége is személyautós

TESZT RENAULT TRAFIC PASSENGER 2.0 dCi

Utások, csomagok

A Trafic hosszú tengelytávolságú, személyszállító változata igazi óriás: kilenc fő mögött még 1,5 m³ hely ásítotik.

A francia busz méretei alából sem szerények, de ha valaki a normál típusnál 40 centivel hosszabb, nyújtott verzióra voksol, 5,2 méteres hosszúságú járművet kap 3,5 méte-

res tengelytávval. Mivel a vezetővel együtt kilenc személy tartózkodhat a fedélzeten, ehhez a járműhöz elég a B-kategóriás jogositvány, de a méretek miatt szűk fordulóban érdemes figyelni. Egyébként a Trafic vezethetősége egészen személyautós, 2,0 literes dizelmotorjával (115 LE/300 Nm) annak ellenére szépen gyorsul, hogy a hatfokozatú váltó hosszúra áttételezett - ennek is köszönhető, hogy 9,0 literrel el lehet járni a Trafickal, ami a méretek ismeretében kifejezetten baráti.



Autópályá-tempónál a motor- és szélzaj is jelentős



Csendes és takarékos a 2,2-es TDCi, tesztátlag 9,0 liter



Praktikus az oldalra nyíló raktérajtó

A hátsó ülés (77 kg) kiemelése emberes feladat

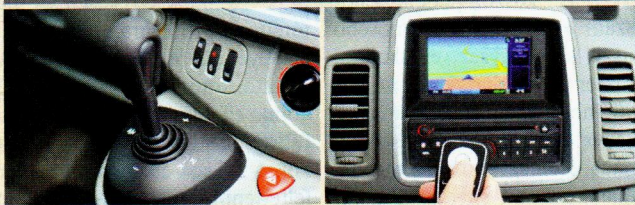


TESZT OPEL VIVARO TOUR 2.0 CDTI TECHSHIFT

Lépcsőzetesen

Robotizált automata sebességváltóval teszteltük a Vivarót.

Sportegyesületeknek ideális lehet a pofás Opel busz



Szekvenciálisan is válthatunk

Távírányítós navigáció

Az Opel Vivaro gyakorlatilag nem más, mint a Renault Trafic átemből mázott változata, ám a franciával ellentétben ez a 4782 mm hosszú, rövid tengelytávú (3098 mm), hétüléses változat. Amennyiben az utasok egyben szerelhető ki, egyik nehezebb, mint a másik, és a tárolásuk garázst igényel. A munka gyümölcsként azonban 1,2-ről 3,1 m³-re nő a raktér.

A 2,0 literes, 114 lóerős dizelmotorral felszerelt Vivaróban egyebek

mellett robotizált automatikus sebességváltó tette kényelmesebbé a vezetést. Legalábbis annyiban, hogy a sofőrt mentesítette a kuplungolás fáradtságos feladata alól. Mert hogy a hatfokozatú szerkezet elég lassú váltásnál érdemes elvenni a gázt, az előzőeknél pedig ajánlatos inkább kézzel visszagangolni. A 90 lóerős dízelmotorral bruttó 7 140 000 forinttól indul a Vivaro ára, a 114 lovasért 120 ezerrel kérnek többet, a Tecshift váltó felára pedig 350 000 Ft.

TZZS

i TRANSIT TOURNEO 2.2 TDCi	
Összlökettérfogat:	2198 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	103 kW(140 LE) 3500/min
Max. nyomaték:	350 Nm 1450-2650/min
Hossz./szél./mag.:	4863/1974/2067 mm
Tengelytáv:	2933 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1860/865 kg
Raktér:	630x1540/1390*x1370 mm
Gyorsulás 0-100 km/h:	nincs adat
Maximális sebesség:	160 km/h
Város/országút/vegyes:	8,6/6,3/7,2 l/100 km
Tesztfogyasztás:	9,0 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	189 g/km
Alapár (2.2 TDCi, 125 LE, Trend):	9 005 150 Ft
A tesztelt verzió listára:	9 157 550 Ft

TETSZETT	NEM TETSZETT
- tágas kabin/raktér	- elavult részletek
- dinamika/fogyasztás	- ECO üzemmód
- stabil futás	- hátsó klímazabályozás

am ÖSSZEZÉS

Jó vezetni, fogyasztása baráti és igen tágas a Transit Tourneo. Kár, hogy az átrendezhetősége gyenge, a harmadik sori pad például 77 kg, ennek kivétele szigorúan kétszemélyes feladat!

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
 FORD KÖZÉP- ÉS KELET-EURÓPAI ÉRTÉKESÍTŐ KFT.,
 2000 SZENTENDRE, GALAMB JÓZSEF U. 3.
 TELEFON: 06-26-802-500

Az elől háromszemélyes modell hatalmas utasterébe a jobb oldali tolóajtón keresztül juthatunk be, az 1,55 m³-es csomagtér pedig kétszárnyú, kiakasztható ajtókon át érhető el. Vagyis ha teljes létszámmal utazunk a Traficban, akkor is bőven marad hely a csomagoknak. A nem igazán jól formázott ülésekkel ellátott középső és harmadik sorban nagyvonalú a tér, főleg a vállszélesség elképesztően nagy, de a gyengécske hangszigetelés miatt autópályán igen nagy az utasok „zajterhelése”. A Trafic a 115 lovas dízelmotorral és hosszú tengelytávval 7 890 000 forinttól vihető haza, míg a 90 lóerős rövid verzió 7 390 000 forintot kóstál.

MIK



Óriási a raktér, méretes kerékdobokkal

Sok tárolórekeszt vonultat fel a Trafic

FOTO: HILBERT PÉTER

Buszjárat

A Transit olyan, akár egy svájci bicska, kis túlzással minden feladat ellátására kínál alternatívát, legyen szó furgon, fülke-alvázas, platós vagy épp busz verzióról.



A magasított tető előnye, hogy ki- és beszállásnál sem kell az utasoknak összegörnyedniük

A kiszemelt Transit Kombi kilencszemélyes, a magasított tetőnek és a nyújtott tengelytávnak köszönhetően teljes létszám esetén sem különösebb kunszt a poggyász elpakolása. A raktér a kerékjáratok között 1390 mm széles, a középmagas, közepes tengelytávú modell maximális csomagtérmérete meghaladhatja akár a 9 m³-t is! A kabin igen szellős, azonban a formázás nélküli ülések nem biztosítanak sok tartást. Egy ekkora Transit vezetése már kíván némi rutint és plusz odafigyelést, különösen városban, szűk fordulóban és tolatáskor kell ügyelni a széles és hosszú kasztnira.

Sokan szeretik, de sok a gond is a Transittal

Óriási a kínálat használt Transitból, a hatodik, 2006-ban bemutatott szériához már kétfélmillió forint környékén hozzájutni. Vásárláskor nem érdemes kapkodni, sok a teljesen elgyötört vagy éppen „gányolt” példány. A kiszemelt darab hátsó és oldalsó tolatójára például sarokvasakat fűrtak, hogy lakattal is tudják zárni azokat. Mondanom sem kell, hogy a kezeletlen furatok mentén már felütötte a fejét a rozsdá... A személyszállító példányok valamivel többet kóstitálnak, a kínálat legolcsóbbjai 2,5 millióba kerülnek. A legdrágább, egyéves Transitokért akár 5,9 milliót is elkérnek.

Az ADAC adatbázisa szerint a Transittal több alkalommal is érintette visszahívási akció. A 2007 júliusában és augusztusában gyártottakat például a kormánygyja hibája miatt rendelték szervizbe. Az érintett alkatrész középvezetési anyagfáradásra visszavezethető repedés keletkezhetett, extrém esetben a

törés sem zárható ki. Ezenkívül szervóhiba, nem megfelelően rögzített utasoldali biztonsági öv és a hátsókerekeknél hajtótengely-probléma borzolta a kedélyeket. A kopogó hangot hallható futómű tipikus Transittal, ez már gyakran alacsony futásteljesítménynél is jelentkezik. A zaj sok esetben nem jelent feltétlenül meghibásodást, de magasabb futásteljesítménynél gyaníthatóan a toronycsapágyak fáradtak el. A kuplung gyakran szorul cserére, a kormánymű is gyenge pont, ahogy a hatástalan központi zár is. A sűrű izzókütyük idegesítőek, a motorvezérlő elektronika háklis, az üzemanyag szintjelző pedig sok esetben pontatlan. A motortérben gyakran látni olajszivárgás nyomait, az esetek többségében azonban szerencsére elég az érintett terület tömítéseinek a cseréje a jelenség megszüntetéséhez. A hideg idő beálltával ajánlott a gyári akkumulátort nagyobb teljesítményűre cserélni, ezáltal megelőzhető az indítási nehézségek. A turbófeltöltő bilincseit sem árt ellenőrizni, mert azok idővel meglazulhatnak. Probléma lehet a befecskendező rendszerrel és a lelezülő belső borításokkal, gócpont például az A-oszlopok leváló burkolata.

MOLNÁR JÓZSEF



Kényelmetlen a kerékjáratok ív tetejére biggyesztett lábtámasz



9 utas holmiját is könnyedén nyeli el a raktér. Praktikus a tolatóradar

HIRDETÉS

„A Ford Transit alapvetően áruszállító autó, melynek jellemzőit magán hordozza a kilencszemélyes változat is. Méretes kasztnija nem a könnyed, gyors autózásra született, azonban helykínálata és variálhatósága nagy családok számára is ideális. A kocsi műszakilag kiforrott, azonban gyakori a tengelykapcsoló meghibásodása. Motorikusan nincs sok komoly panasz az autóra, inkább a futóművel szoktak problémák előfordulni.”

Horváth Zoltán
Weltauto márkagazgató



Weltauto
Használt autók garanciával



Helyhiányra egyik sorban sem panaszkodhatunk, a hátsó pad még a középsőnél is szélesebb. A furcsán döntött kormányt meg kell szokni

TÍPUS	Ford
Modell	Transit Kombi 2.2 TDCi
Összlökettér (cm ³):	2198
Max. telj. (kW/LE/min):	96/131/3500
Max. nyomaték (Nm/min):	310/1750
Hossz./szél./mag. (mm):	5230/2374/2601
Tengelytáv (mm):	3300
Saját tömeg (kg):	1865
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	na.
Max. sebesség (km/h):	na.
Fogyasztás (l/100 km):	6,3-9,8
Évjárat:	2007
Vételár (Ft):	2 870 000

PRÓBÁLJA KI ELŐFIZETÉSSEN!



ÉRDEKLI AZ ÜZLETI VILÁG? ISMERJE MEG VELÜNK!

**Fizessen elő 6 hónapra
a Manager Magazinra és 9 hónapig
élvezheti az előfizetés előnyeit
8820 Ft helyett 5880 Ft-ért!**

A szeptemberi szám tartalmából:

- ▶ **Mastergood**
Sikeres generációváltás: már a negyedik vezet
- ▶ **Takarékbank**
Faktorcéggel erősít a szűkülő hitelpiacon
- ▶ **Fluvius**
Duna-stratégiát sürget az új igazgató
- ▶ **Ustream**
Kár után már haszna is van a hackertámadásnak

Limitált ajánlat érvényessége:

Az Ön megtakarítása:

Az Ön extra nyeresége:



2012. október 31.

2940 Ft

3 hónap gratisz előfizetés

Rendelje meg most!

☎ Telefonon: (06-40) 510-510

@ E-mailben: vgterjesztes@vg.hu

✉ Levélben: Axel Springer-Budapest
Kiadói Kft., 1525 Budapest, Pf. 110.

Akciós ajánlatunk **2012. október 31-ig**, kizárólag belföldi kézbesítés esetén érvényes. Azokra a megrendelőkre vonatkozik, akiknek a megadott kézbesítési címéhez az elmúlt 3 hónapban nem tartozott a választott lap előfizetése. Megrendelését követően az előfizetési díj kiegyenlítésére számlacsekkeket küldünk. Az előfizetés időszakáról és az első kézbesítendő lapszámról a számlacsekken talál információt. Az előfizetési díj számlacsekken megadott határidőig történő kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekken megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat.

Megrendelőlap

Akciókód: 1616

Igen, megrendelem a Manager Magazint 6 hónapra 5880 Ft-ért, melyért 9 havi előfizetést kapok.

Megrendelési cím/ Név:

Cím:

Telefon:

E-mail:

Kézbesítési cím/ (ha más, mint a megrendelési cím) Név:

Cím:

Telefon:

E-mail:

Barbara (Bajbi) autója négy-öt év alatt állt össze a mai formájára. Eredetileg ő is és az autója is „normális” volt, semmi tuning és túlbonyolítás. Azonban elég volt pár gyorsulási verseny és tuningtalálkozó ahhoz, hogy ledobja a szürke kabátot és színt váltson. Új tükör, fényszórók cseréje, majd a feliratok eltüntetése. Ezt követték az újabb felnik és a sportrugók. Nagy lökést adott az eseményeknek, hogy időközben összetört a Corsa. Ekkor, ha már úgys a kasztnisnál volt az autó, legyőzötték róla az első Opel emblémát, színre fújták a műanyagokat és a hátfalajtót is letisztították. Ahogy épült a kocsi, Bajbi pedig egyre jobban megismerte a stílusokat és lehetőségeket, eldöntötte, hogy melyik irányt kívánja követni. Ez a german style, ami már csak az autó márkája okán sem meglepő.

Bőr borít itt, kérem, minden centit!

Az újabb módosítások egy állítható-magasságú és húzó csillapítású KW Variante 2-es sportfutómű beszerelésével kezdődtek, amellyel természetesen teljesen lecsavarva jár, azaz elől-hátul 60 mm-rel van közelebb az úthoz a kocsi hasa a gyári állapothoz képest. Más is bevándorolt a Corsába, például Wiechers toronymerevítő. Bajbi a felnin is sokat agyalt, és persze az egyik legdrágább verzió, a Schmidt TH Line tetszett meg neki: végül Németországból szerzett használtan, jóval az új ár alatt. Folytatódott a tisztítás,

Hölgyszakasz

Az idén készre kerekedett Corsa slusszkulcsa női kézben van, tulajdonosa nemcsak autózni szeret vele, hanem átformálni, tuningolni is.



Érdeemes megfigyelní a játékot a steppelt felületekkel és a színekkel. Jó geg a kárpithoz illő CD-tartó



Itt a toronymerevítő mutat újat



Óriási mélynyomó és persze bőr



A műanyag burkolat is bőrbbe bújt

ABT-AUDI A6



Dízelvonal

Az ABT A6-os az Audi A6-os sportrugókészlet, illetve az intelligens futóművel felszerelt légrugós változatoknál az ABT Level Control elektronikus egység: mindkettő célja ugyanaz, sportosabb rugózás, alacsonyabb hasmagasság. Az ABT az

A6-oshoz a CR és DR jelű alufelniket ajánlja 19-21 col mérettartományban. Az ABT mindemellett nagy hangsúlyt fektetett az eladások derekát kitevő dizelmotorok tuningjára. A 3.0 TDI az ABT POWER tuninggal 204-ről



Diszkrét demonstráció: finom vonalak jellemzik az ABT-átépítést, a hátsó lökhárító és a csővégek szinte szerves egészet alkotnak

270 lóerősre izmosodik, a gyárilag 245 lovas dizellel a 300 lóerő is elérhető, a 313 lóerős csúcscsúszel produktuma pedig 360 lóerőig fokozható. A kis 2.0 TDI motor teljesítményét a gyári 177-ről 205 lóerőre növelik.



A hátsó sor is nagyon igényes



Nagyon kerek így az Opel Corsa. Csak a BMW M3-as tükör lóg ki a sorból, a fényszóró FK angel eyes

amelynek áldozatául estek a díszlécek, a hátsó ablaktörlő és mosó, a tetőantenna, az oldalindexek. Jött nagyobb vasmunka is, mint a gépháztető morcosítása, a sárvédőívek kiszélesítése – minthogy a felnik beleértek. Ennek kapcsán leugrottak a lökhárítók is, clean stílusban egybedolgozták őket, mint egy félig lemasszírozott szappant, és persze szélesebbek is lettek, hogy passzoljanak a sárvédőkhöz. Új küszöbidomokat is kapott az autó, mégpedig a GSi-re való gyárit.

A gyári bordó színt egyedi gyöngyházmétál-bordó váltotta piros pigmentekkel – telitalálat a választás, a napfénytől életre kel az autó. A tető és több műanyag kiegészítő matt krémszínű lett, a színt a belső bőrkárpit alapján keverték ki. Hogy a csajos jelleg is hangsúlyozva legyen, a tetőn Swarovski kristályokból alkottak mintát.

Az utastér is nagy dobás, és előbb elkészült, mint a külső. Mindent kipakoltak, az ajtókat és a tetőt hangszigetelték. Az üléseket, a műanyag burkolatokat és a tetőkárpitot vajszerű, illetve bordó bőrrel húzták be, dúsán steppelve, ahogy kell. Még szőnyeggarnitúra is készült a kocsiba, sőt a CD-tartó, illetve Bajbi táskája is az autó kárpitozásához passzol! A kárpitozás közben némi változás is érte az utasteret, kihagyták a hátsó középső fejtámlát, eltüntették a majrévasakat és a pohártartót. Bekerült



Robbantott szériagumik a 7,5 és 8 col széles felniken

cserében LED-es padlóvilágítás előre-hátra, amely csukott ajtóknál pirosan, nyitottnál fehéren világít. A részben bőrözött csomagterbe piros LED-ek kerültek. Szintén új a házban a hifi, amely Alpine fejegységéből, Hollywood első komponens szettből, a kalaptartóba szerelt Pioneer oválokból, DLD mélyládából és egy két- illetve egy négycsatornás erősítőből áll. A nagy áramfelvétel miatt 80 Ah-ás akkuk szereltek be.

Motorikusan nincs sok változtatás, csak egy sport hátsódobot szereltek fel. Minthogy az autót 1,2 literes motor hajtja a „bólogatós” Easytronic váltó közvetítésével, túl nagy módosítás kellene, hogy teljesítményben jelentős lépést érjen el a Corsa. Bajbi így is odaér mindenhová, ahová szeretne.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

RÖVIDEN

Nagymenőknek

Az Amari Design új, a Range Rover Sport típusra fejlesztett tuningcsomagjában új az első, nappali LED-lámpákkal spékelt lökhárító-spoiler egység, a küszöbidomok és a diffúzoros hátsó lökhárító. Utóbbiba beszerelik a tolatóradar érzékelőit, és helyet hagynak a dupla kipufogó-vegeknek. **KARBONBÓL KÉSZÍTIK AZ ÚJ HŰTŐRÁCSOT**, a sárvédő kopolyúkat, valamint a motorháztető power-dome-ját. A féknyergeket kívánságra átfestik és az utastérben is szénszálas dekorelemeket használnak.



Kérhető továbbá Amari-logós, vagy egyedi himzéses szőnyegkészlet is.

Műanyag ráadás

A Toyota GT 86-os vélhetően felkavarja a sportkocsiapác állóvizét, így nem csoda, hogy ráugranak az európai tuningcégek is. A német RDX Racedesign készített is hamarjában pár műanyag idomot a kocsira. A Vario X sorozatot választották alapul, amelyet eleve úgy terveztek, hogy **KIS HÁZI SZABÁS-VARRÁSSAL MINDENRE FELPASSZÍTHATÓ LEGYEN**. Nos, ebből készült méretre a GT 86-oshoz egy első toldat (poliuretán) és két küszöbidom (ABS-műanyag).



CARLSSON-SMART FORTWO

Miniatűr vitamin



A Carlsson újabb tuningkészletet állított össze a Smart Fortwo-hoz. A 84 lóerős alapteljesítményt 112 lóerőre növelik, miközben a nyomaték 38 Nm-rel, 158 Nm-re nő. A cél érdekében beszereltek sportlégszűrőt, valamint átírták a motorvezérlő szoftvert. Az új sportkipufogó-rendszer rozsdamentes acélból készül. A futóműültetés mértéke elől 15, hátul 30 mm, a felnik Design 1/6 Revo modellek elől 6,5 col, hátul 7,5 col szélességgel, 17 col keréktátróval. A gumiméret elől 195/40-es, míg hátul 215/35-ös. Az autó frontspoilert, új maszkot és hátsó idomokat is kapott, az utastérben teljes bőrözés és alupedálok fogadnak.



Ezúttal a kisebbik turbós verzió volt az átalakítás donora

FELNIJAVÍTÁS

Nem nehéz tönkretenni egy felnit a rossz minőségű utakon, a rendbehozatal kicsit időigényesebb.

A könnyűfém felniket javítók azt vallják, nincs javíthatatlan kerék, de van olyan, amit nem érdemes rendbe hozni, mert újat olcsóbban kapni. Az átlagosan peremsérült vagy tojás alakúvá ütött könnyűfém kerekek javítása rutinmunka, annyira, hogy a legtöbb javítónál helyben megvárható. A javítás során vagy a fazonkarikás egyengetés, vagy a görgözés módszerét alkalmazzák, mi most az előbbit mutatjuk be.

Gyanakodhatunk, ha egy nagyobb kátyúba csapódás után a kormány félrehúz, vagy rázni kezd. A kocsit megemelve, a kereket forgatva látni, ha tojás alakú, vagy valahol púposodik. Érdemes a felniken fizikai sérülés nyomát is keresni, főképp a belső peremen, minthogy a külsőt rendszerint jobban támasztják a felni küllői, így az ütéstállóbb. A gyanús keréknek gumi nélkül is meg kell vizsgálni az állapotát és a futását. Ha biztos, hogy a felni deformáltsága a ludas, mehet a présgép alá, amely egy „szokványos” hidraulikus, 5 tonnás prés. A nagy szerkezet egy, a felniméretekhez igazodó öntött acél fazonkarika készlettel egészül ki. A felni a sérült peremmel felfelé megy a prés alá, rárakják a fazonkarikát, amely a nyomást továbbítja és egyenletesen elosztja. Minthogy a könnyűfém elég rideg, melegíteni kell a könnyebb alakváltozáshoz. Ez a rész kényes kérdés, ugyanis túlhevítve egyes ötvözet-típusok meglágyulhatnak. Az alakulást nagykalapáccsal is segítették, közvetlenül a sérült rész felett. Az élesen begömbült peremszakaszok kiegyengetéséhez a karikák alá alumíniumlapocskát szorítottak, ugyanis a fém rugalmassága miatt a sérülés makacs tud lenni, azaz túl kell nyomni a normál méretet. Így a ráhatás megszüntetése után a helyére húzódik a perem. A javítás befejező felvonása, hogy a fazonkarikát megfordítva a legkülső peremet sikolják, ez a gumi-nyomás megtartása miatt is fontos, nem ereszthet a javított kerék.

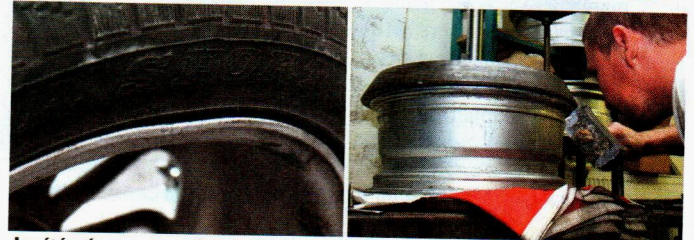


Fazonkarika oszlatja el a nyomást a felnin. Közben melegíteni kell a sérülés helyét

Amint az egyengetett felni kihűlt, ellenőrizték a futását és mehetett rá vissza a gumi. Durvább javítások esetén ultrahangos eszközzel is vizsgálatot végeznek a felniken, mert a hajszálrepedt kerék nem javítható, amíg hegesztéssel be nem foltozzák a repedést. A hegesztett felnit csak igen nagy óvatossággal tudják egyengetni, így sokszor inkább el se vállalják. A javítás időigénye kerekenként fél-háromnegyed óra, a költsége átlag 4000-6000 Ft.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

Körkörös



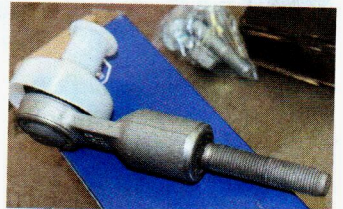
Javítás és csere: a felni sérült, a gumi pedig szálszakadt

Síkolás a munka végén a megfordított fazonkarikával

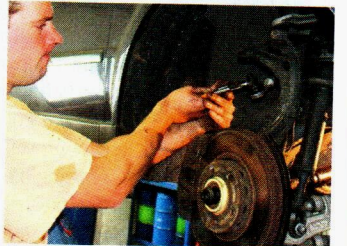
Flexibilis gömbfej

Az autógyártók folyamatos fejlesztéseinek egyik célja, hogy az autók komfortja úgy javuljon, hogy közben a vezetőség ne szenvedjen csorbát. Jó példa erre a flexibilis kormányösszekötő gömbfej, ami természetesen nem rugalmas anyagból készült, csupán egy okos megoldással részt vesz a kerék felől érkező ütésszerű erőhatások csökkentésében, a vibrációk elnyelésében. Ezáltal egyrészt kevesebb rezonancia megy át a volánra, másrészt a kormányzásban részt vevő alkatrészek dinamikus terhelése is mérséklődik.

Így hosszabb élettartamú lehet például a kormánygép. A megoldás lényege, hogy a gömbfej szára hüvelyszerűen kiszélesedik, ebbe illeszkedik a menetes szár, a kettő közötti kapcsolatot keménygumi biztosítja, hasonlóan egy szilent kialakításához. Igen merev ez a kapcsolat, tehát például kézi erővel nem hajlítgatható, így nem okoz a kormányon bizonytalan érzést. A rugalmas szárú kormányösszekötő gömbfej szerelése nem kíván külön technológiát, cseréje ugyanúgy történik, mint a hagyományos gömbfejeké.



A hüvelybe ágyazódik a menetes szár a rugalmas anyaggal



A csere módja megegyezik a hagyományos típusokéval

autó-motor klub

Kedvezménykuponok minden olvasónknak!

Az Autó-Motor minden hónapban, kedvezményes vásárlási kuponokkal jelentkezik. Az Autó-Motor Klub célja, hogy olvasóink hónapról hónapra értékes termékeket és nívós szolgáltatásokat vásárolhassanak meg kedvezményes áron.

Vegye igénybe kedvezményeinket!

Ha valamelyik kedvezmény felkeltette az érdeklődését, Önnek nincs más dolga, mint kivágni a lap aljáról a kedvezménykupont és partnerünknel érvényesíteni a kedvezményt az akciós időszakban.*

Az egyes kedvezmények igénybevételének részletes feltételeiről a következő oldalon és a kuponokon tájékozódhat.

Válogasson kínálatunkból és vegye igénybe kedvezményeinket!

*Egy vásárláshoz csak egy kupon használható fel.

Kedvezményes otthonbiztosítás!

Az Autó-Motor Klub keretében most kedvezményesen köthet otthonbiztosítást.

A nyugalmat és a biztonságot jelentő otthon mindenkinek fontos. Egy nem várt káresemény (pl.: beázás, vihar, betörés, tűz) könnyen kárt tehet benne. A **PostaFészekŐr** otthonbiztosítás ideális megoldás az otthonában vagy féltve őrzött értékeiben keletkezett károk helyreállítási költségeinek fedezésére.

Egy **PostaFészekŐr** szerződés megkötéséhez csak egy kupon használható fel, a Facebook kuponkedvezményrel és a Posta Hűségkártya kedvezményrel nem vonható össze.

A beváltás feltételeiről és a biztosításról érdeklődjön a postákon!

Együttműködő partnerünk:

Posta
Biztosító
Az elérhető gondoskodás

Auto Bild
MAGYARORSZÁG

autó motor
ALAPÍTVÁNY 1968

30%

kedvezmény az Auto Bild és az Autó-Motor magazin féléves előfizetői díjából együttes megrendelés esetén

Érvényes:
2012. október 31-ig

WWW.MOTOROLAJBOLT.HU

VARTA
Akkumulátorok
Motorkerékpár akkumulátorok

Gyújtó és izzítógyertyák **NOK**

Gyors országos házhozszállítás

AKCIÓS KUPON

AJÁNDÉK **Wynn's**
SZÉLVÉDŐMŰSŐ KONCENTRÁTUM
(Részletek a hátoldalon)

Legyen Főnix tag!
Élvezze a Peugeot-márkaszervizek minőségi szolgáltatásait és szervizeltesse autóját akár 25%-kal olcsóbban!



PEUGEOT
FŐNIX PROGRAM

PostaFészekŐr
Otthonbiztosítás

Kulcs otthona biztonságához

10%

kedvezmény minden postán az első éves díjból!

Érvényes:
2012. október 20-ig

autó-motor klub

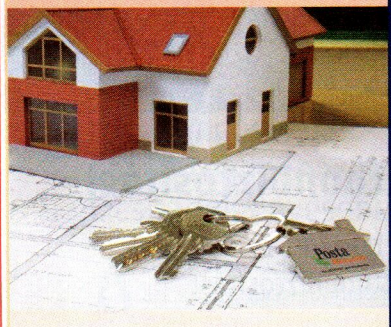
autó-motor klub

autó-motor klub

autó-motor klub

PostaFészekŐr

Otthonbiztosítás



A **10% kedvezmény** a **2012. október 20-ig** lakott ingatlanokra érvényesen megkötött **PostaFészekŐr** otthonbiztosítás első éves díjából érvényesíthető. Az így megkötött biztosításoknál a kockázatviselésnek a szerződést követő 90 napon belül meg kell kezdődnie. A kedvezmény igénybevételehez vágja ki a kupont, és vigye magával bármely postára, ahol meg szeretné kötni **PostaFészekŐr** otthonbiztosítását. Szerződéskötéskor adja át a kupont a posta munkatársának, mert a kedvezmény csak így érvényesíthető. Egy **PostaFészekŐr** szerződéshez csak egy kupon használható fel. A kedvezmény bármely díjfizetési ütemnek megfelelő (havi, negyedéves, féléves, éves) díjra érvényesíthető.

Főnix tagságával az akár **25%-os** munkadíj és alkatrész, valamint tartozék kedvezmények mellett:



PEUGEOT FŐNIX PROGRAM



Az elérhető gondoskodás

Posta munkatársa tölti ki!

Kötvénytípus: _____

Ügyfél neve: _____

Postai munkatárs SZTSZ-kódja: _____

- tovább **csökkentheti szervizköltségét** a gépjármű korának megfelelő arányban;
 - **szakképzett munkatársak várják** a gépjárművéhez alkalmazható legmodernebb eszközökkel;
 - **első körben értesülhet a Peugeot újdonságairól, érdekességeiről, akcióiról.**
- Lépjön be most és éljen a tagoknak járó különleges kedvezményekkel!
- Csatlakozzon Főnix programunkhoz online a <http://szolgáltatások.peugeot.hu/fonix> címen, vagy személyesen, bármely Peugeot-márkoszervizesben.

WWW.MOTORLAJBOLT.HU

Motorolajok
ÓRIÁSI kedvezménnyel

Aral Super Tronic 0W-40 1L 2590 Ft
Aral High Tronic 5W-40 1L 1950 Ft

Castrol EDGE
Castrol EDGE 5W-30 1L 2790 Ft
Castrol EDGE 5W-30 4L 10790 Ft
Castrol EDGE Turbodiesel 5W-40 1L 2390 Ft
Castrol EDGE Turbodiesel 5W-40 4L 9190 Ft
Castrol Magnatec 10W-40 1L 1850 Ft
Castrol Magnatec 10W-40 4L 7190 Ft

Mobil ESP Formula 5W-30 1L 2750 Ft
Mobil ESP Formula 5W-30 5L 13490 Ft
Mobil New Life 0W-40 1L 2650 Ft
Mobil New Life 0W-40 5L 12490 Ft
Mobil Super 2000 X1 10W-40 1L 1590 Ft
Mobil Super 2000 X1 10W-40 5L 7490 Ft

TOTAL **Mobil 1**
Total Quartz INEO ECS 5W-30 1L 2290 Ft
Total Quartz 9000 5W-40 5L 8250 Ft
Total Quartz 7000 10W-40 5L 6750 Ft

elf
Elf Solaris DPF 5W-30 1L 2190 Ft
Elf Evolution SXR 5W-40 5L 8250 Ft
Elf Competition ST1 10W-40 5L 6750 Ft

BMW Original Quality
Longlife-04 5W-30 1L 2490 Ft

Mazda
Mazda Dexelia Ultra 5W-30 1L 2290 Ft
Mazda Dexelia DPF 5W-30 1L 2390 Ft

Shell Helix Ultra
Extra 5W-30 1L 2490 Ft

Cím:
1103 Bp. Gyömrői út 35.
(Kada u. sarok)
Telefon: 06-20-800-2222

WWW.MOTORLAJBOLT.HU



VÁSÁROLJON NÁLUNK ÉS MI MINDEN 5000 Ft UTÁN 1 ÜVEG Wynn's SZÉLVÉDŐMOSÓ KONCENTRÁTUMOT ADUNK AJÁNDÉKBA!

KUPONKÓD: TAF127
ÉRVÉNYES: 2012 SZEPTEMBER 30-IG

RENDELJEN MÉG MA, ÉS TERMÉKÉT MÁR HOLNAP MEGKAPHATJA!
Telefon: 06-20-800-2222

RENDELJEN MOST

30% kedvezmény
6 hónapra 5790 Ft helyett 4080 Ft



Szenzációs ajánlat az autók szerelmeseinek!

Jelentkezzen most!

- ☎ Telefonon: (06-40) 510-510
- 🌐 Interneten: www.aslapok.hu
- ✉ E-mailben: elofizetes@axels.hu
- ☎ Faxon: 06 (1) 488-5580
- ✉ Levélben: Axel Springer-Budapest, Kiadói Kft. 1525 Budapest, Pf. 110.

Akciós ajánlatunk 2012. október 31-ig, kizárólag belföldi kézbesítés esetén érvényes. Azokra megrendelőkre vonatkozik, akiknek a megadott kézbesítési címéhez az elmúlt 3 hónapban nem tartozott a választott lap előfizetése. Megrendelés követően az előfizetési díj kiegyenlítését számlacsekkel küldünk. Az előfizetés időszakát és az első kézbesítendő lapszámot a számlacsekkel talál információt. Az előfizetési díj számlacsekkel megadott határidőig történő kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekken megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat. További információért hívja ügyfélszolgálatunkat: (06-40) 510-510 munkanapokon 08.00-17.00 óráig. (Egyéb időszakban üzenetregisztráló fogadja hívását)

Akciókód: 1485

Név: _____

Cím: _____

Telefon: _____

E-mail: _____



Az opciós listáról magasított szélvédő és hátsó koffer is kérhető

Sikervárományos

Még ősszel megérkezik a márkakereskedésekbe a Honda atessai gyárában készülő, új SH125i és SH150i. A 2011-ben 23 ezer darabos értékesítési eredményt produkáló elődökhöz képest számos változás akad, például

könnyebb a váz és modernebb a megjelenés. A legfontosabb azonban az új generációs, 125-ös eSP (enhanced Smart Power) blokk debütálása, mely alacsony súrlódású alkatrészei révén 2,1 litert fogyaszt a modellben. A 16 colos felniken

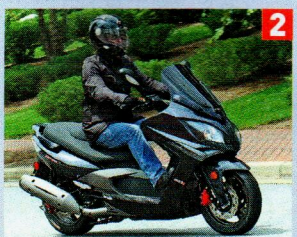
gördülő típusoknál természetesen a praktikum is fontos volt, így az ülés alatt egy full-face sisak is elfér. Az SH125i-hez és az azonos külmerettel rendelkező SH150i-hez extraként blokkolásgátló is rendelhető lesz.

Eltérő szerepek

A tajvani Kymco a kínálat alsó és felső pólusán is beerősít. Előbbin a Compagno 50-es robogó (1) az újdonság, mely klasszikus külsejével a Vespákra hajaz, de természetesen

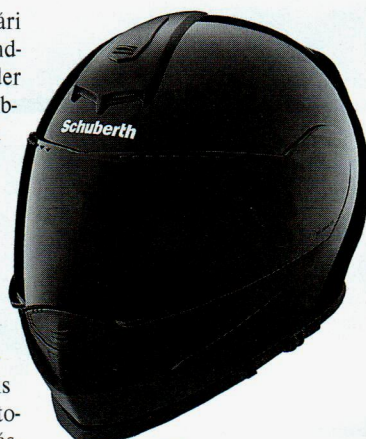


1 közel sem olyan stílusos. A modell még az 50 cm³-es robogók mezonyében is kicsinek mondható: a mindössze 73 cm-es ülésmagasságú járgány tömege 87 kg. Egészen más célközönséget szólít meg a Kymco az Xciting 500Ri-vel (2), mely a márka sportos küllemű maxi-robogója. A gyártó szerint a típus kényelemben és praktikumban is felveszi a versenyt a nevesebb márkák termékeivel. A 38 lóerős modellhez alapáron jár a blokkolásgátló.



Beszédeses sisak

A Schuberth bemutatta gyári sisakkommunikációs rendszere, az SRCS (Schuberth Rider Communication System) továbbfejlesztett változatát, amellyel a márka új sporttúra sisakja, az S2-es szerelhető fel. Az SRCS lehetővé teszi, hogy egyszerre akár három motoros is kommunikáljon egymással menet közben. A beépített FM-rádióval rendelkező rendszerhez csatlakoztatható mobiltelefon, navigációs készülék és MP3-lejátszó is Bluetooth-on keresztül, a legfontosabb funkciók pedig hangutasítással vezérelhetők. A készülék felszereléséhez egyszerűen le kell venni a sisakról az eredeti zajcsökkentő gallért, és néhány mozdulattal a helyére kell illeszteni az SRCS-sel felszereltet.



Tépőzárak segítségével kell behelyezni a lapos fülhallgatókat a kialakított mélyedésekbe

RÖVIDEN

Keménykötésű



Markolatvédőjéről és kiegészítő fényszóróiról lehet felismerni a Triumph Explorer új változatát, az XC-t. A khakizöld fényezéssel is elérhető modell mellett **BLOKKVÉDŐT IS KAPOTT**, így bátrabban ki lehet vele merészkedni terepre.

Jön, jön, jön!

Október 3-án, a Kölni Motorkiállításán láthatja először a nagyközönség a BMW R1200GS (képünkön) túraenduró



utódját. **A BMW HÚ MARAD A BOXER-MOTORHOZ**, de az eddiginél nagyobb csúcsteljesítményre és még

combosabb forgatónyomatékra számíthatunk.

Frissített forma

A YAMAHA RÁNCFELVARRÁSRA VITTE AZ XJ6-OST: módosított fejdíom, új nyeregbevonat és LED-es műszerfal



háttérvilágítás jelzi a megújulást. A 600 cm³-es, 78 lóerős, soros négyhengeres erőforrás módosítások nélkül került át a megújult típusba.

Az Integra hazai karrierje jól kezdődött: a tavaszi bevezetés óta 30 darab kelt el belőle



Különös házasság

Új és felettebb merész koncepciót hozott össze a Honda, ugyanis az Integra a robogók és a klasszikus motorkerékpárok keveréke. Ilyen lenne az univerzális kétkerekű?

Alapáron blokkolásgátlós a modell fékrendszere

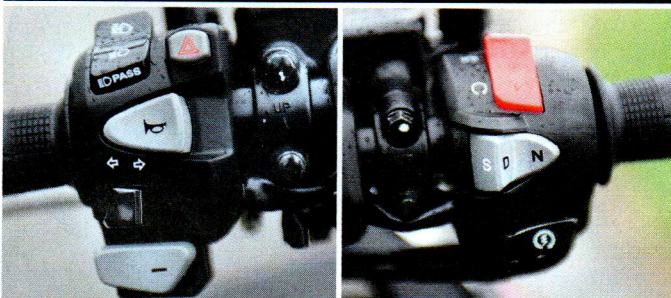
A Hondánál az utóbbi időben elővették a tervezők kreatív énjüket, hiszen számos öszvér motor született, elég a Crosstourerre vagy most az NC700D Integrára gondolni. Az újdonság nevében szereplő „NC”, vagyis a New Concept megjelölés ezúttal tényleg nem túlzás: ha csupán a megjelenését vesszük alapul, az Integra inkább robogóra hasonlít, viszont technikai értelemben a „rendes” motorkerékpárok felé húz, azaz riválist nehéz lenne mellé állítani. Tulajdonképpen az elgondolás nagyszerű, mert arról van szó, hogy a Honda olyan motort akart, amely a hétköznapokon praktikus és takarékos közlekedési eszköz, miközben hétvégén ugyanolyan élvezetesen motorozható, mint bármilyen 600-700 cm³-es gép.

17 colos kerekeken gördül az Integra

Bár a külső kétségtelenül robogós, és a Honda hivatalosan ebbe kategóriába sorolja a modellt, ehhez képest csupán akkora az ülés alatti rekesz, amibe csak egy esőruha vagy egy kisebb méretű, nyitott bukósisak fér bele. Továbbá számtalan rekesz helyett mindössze egy hely van a vezető keze ügyében, ahova például a telefon vagy a tárcsa pakolható. Egy izig-vérig robogó e tekintetben tehát jobban



Nehezen leolvasható a műszerfal. Kár, mert nagyon informatív



Manuálisan is beavatkozhatunk a váltásba a bal oldali markolaton, de legjobb az automata program normál üzemmódja

áll, viszont az üléspozíció itt aktívabb és a szélvédelem még egy fokkal jobb. Az Integrán nincs „taposólemeznünk”, amin teljesen szabadon rakhatjuk a lábunkat (ezért a fel- és leszállás értelemszerűen nehezebb), így nincs is olyan érzésünk, mint ha robogón ülnénk. Főleg, hogy az ülés magasság (790 mm) sem igazán

alacsony, illetve hogy az első kerék mögé épített blokkal és a 17 colos kerekekkel egészen máshogy viselkedik menet közben. Ugyanolyan mélyre lehet dönteni az Integrát, mint egy kevésbé sportos csupasz motort, az alacsony súlypont és a nagy kerekek révén pedig olyan magabiztosnak érezhetjük magunkat a kanyarokban



i TARTOZÉKOK

Igény szerint

A Honda az Integránál is megtartotta jó szokását, és több opciót kínál a modellhez. A kisméretű csomagtartó miatt **JÓ VÁLASZTÁS LEHET A 40 LITERES HÁTSÓ DOBOZ**, vagy a



keskeny, 29 literes oldaldobozok. Markolatfűtés is választható, s mivel nagy értékű motorról van szó, a riasztóberendezés és az U-lakat sem elvetendő.

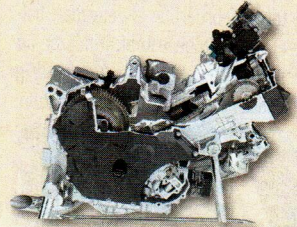
Fesztes futóművével magabiztosan kanyarodik az Integra



i MOTORBLOKK

A lemezek alatt

A blokk jellegét a 270 fokos főtengegy-elékelés határozza meg, ettől lesz a V2-esekéhez hasonló hangja a sorkettesnek. **AZ OLAJSZIVATYÚT KÜLÖN TENGEY HELYETT A KIEGYENLÍTŐ TENGEY HAJTJA,**



a vízszivattyút pedig a vezérműtengegy. A dugattyúk speciális bevonatot kaptak a lehető legkisebb súrlódás érdekében, s ugyanez a szerepe az igen könnyű, görgős, alumínium szelephimbák alkalmazásának.

vagy hirtelen irányváltáskor, amiről egy igazi robogó nyergében álmodni sem mernénk.

Ennek persze egy végtelenül egyszerű oka is van: mint ahogy említettem, itt nincs átjárható taposó, a combunkkal tudjuk szorítani a masinát. Meg hát, az a váz és azok a rugózó elemek, amelyek jók az NC700S naked bike-ba vagy az NC700X túramotorba, azoknak az Integrában is kiválóan helyt kell állniuk. Úthibaelnyelő képessége ugyan csak átlagos, de nem kellett csalódunk a 41 mm-es teleszkópban és a Monoshock hátsó felfüggesztésben (utóbbi előfeszítése állítható). Pontosan tartja az ívet a motor, és kis erővel dönthetjük egyik fordulóból a másikba. A fékrendszer az adatok alapján semmi extrát nem hoz, hiszen előre egy 320 mm-es tárcsa került, de az alapraon blokkolásgátlós rendszer teljesítménye bőven elegendő. Mindössze azt kifogásolhatjuk, hogy a fékkarok nem állíthatók.

Sorkettes blokk és duplakuplungos váltó

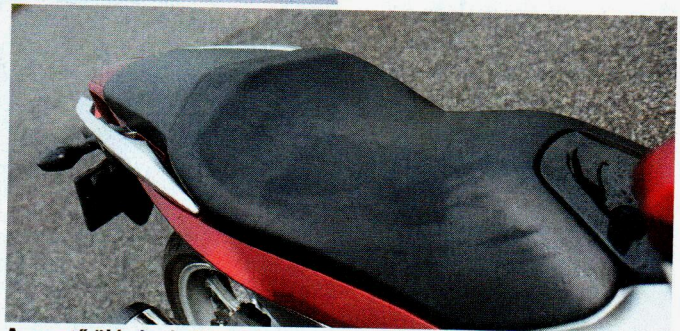
Az Integra talán legérdekesebb pontja a hajtáslánc. A blokk egy 670 cm³-es, soros kéthengeres egység (lásd keretes írásunkat), amelyhez a vele közös házban elhelyezett duplakuplungos váltó csatlakozik. Az 52 lóerős egység megfelelő vehemenciával mozgatja a menetekészen 238 kg-os testet, de a használható fordulatszám-tartomány igen szűkös, ugyanis 6000 felett kicsivel már leszabályoz. Ekkora teljesítmény természetesen a

legtöbb helyzetben elegendő, igazából az autópályára való felhajtás vagy az előzések csuklóból mennek, és a gázreakció is remek, csak a karaktere olyan, mint egy dízelmotor. Ha már dízelen van szó, meg kell hagyni, hogy az Integra a spórolás tekintetében nagyot alakít, mert 4,5 liternél többet művészetet legurítani a torkán, takarékosan vezetve pedig 3,5 literes átlag is kivitelezhető.

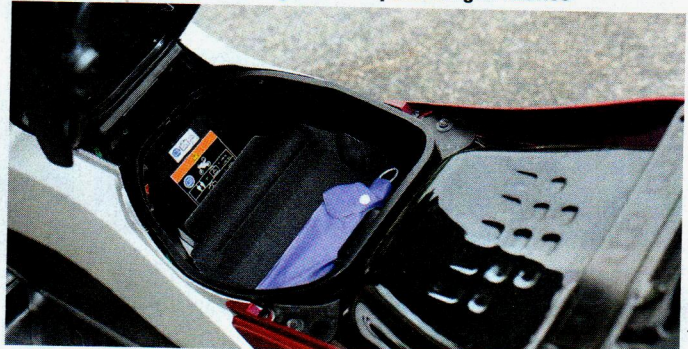
A spórolásban komoly szerepet vállal a hatfokozatú duplakuplungos váltó, amely olyan ügyesen és gyorsan kapcsol, amivel még a legjobb motoros sem tudja felvenni a versenyt. A vezetőnek nincs más dolga, mint hogy „D” állásba kapcsolja a váltót a gázmarkolat melletti kapcsolóval, és már mehet is. Ha nem sietünk, nagyon alacsony fordulaton feljebb kapcsol, viszont ha átrakjuk „S” módba, szépen elkezd pörgetni a motort, ami nem is baj, mert a soros kéthengeresnek igencsak karakteres hangja van. A vezetőnek ugyanakkor arra is lehetősége van, hogy manuálisan beavatkozzon: a bal oldali kormányvegen két kapcsoló várja a vezető utasítását a le- és felváltásra.

2 490 000 forint árával nem tartozik a diszkontmotorok közé az Integra, viszont menetségére legyen mondván, hogy alapraon jár hozzá az ABS. Ha a testvérmodelleket, az NC700S-t és NC700X-et vesszük alapul, kicsit nehéz helyzetbe kerül a modell, ugyanis ABS-szel és duplakuplungos váltóval 2 110 000 illetve 2 160 000 forint az említett típusok vételára.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



A vezető ülésével ellentétben az utasé már korántsem kényelmes. A csomagtartó mérete robogós viszonylatban igen szűkös



FOTÓ: HILBERT PÉTER

i HONDA	NC700D Integra
Lökettérfogat:	670 cm ³
Hengerek/szelepek:	52/8
Max. teljesítmény:	38 kW (52 LE) 6250/min
Max. nyomaték:	62 Nm 4750/min
Hossz./szél./mag.:	2195/790/1440 mm
Tengelytáv:	1525 mm
Ülésmagasság:	790 mm
Üzemanyagtank:	14,1 l
Fék elől./hátlul:	320/240 mm tárcsa
Gumi elől./hátlul:	120/70 R17/160/60 R17
Menetkész tömeg:	238 kg
Testfogyasztás:	4,2 l/100 km
Alapár:	2 490 000 Ft

A TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA: HONDA HUNGARY KFT., 2040 BUDAÖRS, TÖRÖKBALINTI ÚT 25/B. TELEFON: 06-23-506-406

TESZTETT

- nyomatékos motor
- okos váltó
- szélvédelem

NEM TESZTETT

- szűkös csomagtartó
- kényelmetlen utasülés
- felár a testvérmodellekhez képest

am ÖSSZEZÉS

Remek vezetni az Integrát, a duplakuplungos váltó a soros kéthengeres motorral egyszerűen zseniális. Praktikumban viszont nem domborít nagyot a masina, így csak félig-meddig mondhatjuk univerzálisnak.

RÖVIDEN

A nagy visszatérés

A tavaly februárban elszenvedett bal-esete után Robert Kubica először ült versenyautó volánja mögé, mégpedig az olasz Ronde Gomitolo di Lana ralin.



A Subaru Impreza WRC-vel gépészkedő lengyel **MIND A NÉGY SZAKASZT MEGNYERTE, ÉS KÖZEL EGYPERCES ELŐNNYEL GYŐZÖTT** a Mini WRC-s Omar Bergo előtt. Kubica elmondta, hogy a felépülése „aktív fázisba ért”, és a karjának újra hozzá kell szoknia a vezetéshez, ami a gyorsabb gyógyulást is segítheti. Természetesen a végső célja a Formula-1-be való visszatérés.

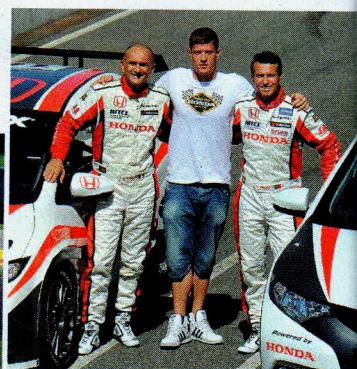
Próbaidőszak



A Lada már a 2013-as autón dolgozik, a másik pilóta kiléte homályos

A Honda és a Lada is a Szlovákia Ringen tesztelt. A japán csapat két napot töltött a Dunaszerdahely melletti pályán. A 2009-es világbajnok Gabriele Tarquini mintegy 600 kilométert tett meg, mielőtt átadta a Civicet 2013-as csapattársának, Tiago Monteironak (ő a Hondával jó kapcsolatot ápoló Gyurta Danit is alaposan megautóztatta).

„A Civic versenyautóval nagyon jó dolgozni. Különböleg beállításokat próbáltunk ki, és teszteltük a reakcióit. Az eredmények meggyőzőek voltak, de szerintem még csak a potenciálja 25-30%-át aknáztuk ki” – mondta az olasz versenyző. A Lada hat napot tesztelt Szlovákiában, a Granta Sport versenyautón James Thompson végzett futómű-



Tarquini, Gyurta Dani és Monteiro

kormányzás- és motorfejlesztést. A WTCC-sorozathoz kapcsolódó hír, hogy a címvédő és a pontversenyt vezető Yvan Muller ismét elindul a Francia Ralin (október 4-7.). Amíg 2010-ben egy Citroën Xsara WRC, 2011-ben pedig egy Peugeot 207 S2000, addig idén egy Mini JCW WRC volánja mögött áll rajthoz.

Újabb haláleset



Hanninen nyert, de még mindig nagy a ponthátránya

A míg a szicíliai Targa Florio Ralit Gareth Roberts navigátor, addig legutóbb a csehországi Zlín Ralit egy helyi szurkoló halála miatt kellett leállítani. A 13. szakaszon Václav Kopecké buk-fencező Subaru Imprezája etalált egy nézőt, aki az előzetes vizsgálatok alapján nem a kijelölt helyen tartózkodott. Ami a versenyt illeti, a skodás Juho Hanninen és csapattársa, Jan Kopecký vívott kés-hegyre menő csatát az élen, de a hazaiak hőse egy motorhiba miatt éppen az előtt volt kénytelen félreállni, hogy leállították a futamot. A címvédő Andreas Mikkelsen (Skoda Fabia S2000) sem járt sokkal

jobban, amikor a 3. pozícióban kettős defekttel kapott, és végül nyolcadikként végzett. Ezek után a privat Skodával versenyző Roman Kresta és Tomas Kostka állhatott még fel a dobogóra.

i IRC (13/9. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Mikkelsen (NOR) 136 pont, 2. Hanninen (FIN) 93 pont, 3. Kopecký (CZE) 83 pont, 4. Wiegand (GER) 53 pont, 5. Basso (ITA) 40 pont, 6. Flodin (SWE) 28 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Skoda 350 pont, 2. Peugeot 187 pont.

SUPERBIKE- ÉS SUPERSPORT-VB: NÜRBURGRING

Biaggi és Talmácsi



Gábor eddigi legjobbját teljesítette

Melandri dupla bukása után ismét Biaggi vezet a tabellát.

Valóságos Aprilia-show volt a Nürburgringen! A német pályán története legjobb superbike-viadalát teljesítette az olasz márka. Chaz Davies a 2. futamban begyűjtötte superbike-kariere első sikerét, míg Biaggi az idei első pole-ja után az 1. futamban 4 fordulót követően nyert ismét: ez volt az első érme és első győzelme a Nürburgringen. A 2. futamban is győzelemért hajtott, de hamar bukkott. Törött idommal, elhajlott kormányval és letört láb-tartóval a 22-ről a 13. helyig zár-

kózott fel. Biaggi tehát a brit és az orosz forduló után megint hibázott, ám mégis visszavette a stafétát. Igaz, ehhez kellett az első számú rivális, a BMW-s Melandri betl-je is, aki superbike-kariere során először mindkét futamban bukkott (9,5 pontos hátrányban várhatja a folytatást). A supersportban a Kawasaki és Kenan Sofuoglu is első ízben nyert a Nürburgringen, a magyarok közül pedig Talmácsi Gábor (6. hely) és a superstockos Győrfi Alen (11. hely) is remekelt. A Tóth-csapat pont nélkül maradt. Tóth Imre technikai gondok miatt a 20. helyen végzett, míg Németh Balázs a problémás edzések után a 27-ről a 17. pozícióig tört előre.

A belső ellenség



Mindenki örül, Hamilton azonban visszafogottan gubbaszt. Lehet, hogy már alá is írt a Mercedeshez?

Miközben a McLaren a pályán uralomra tett szert, a csapaton belül egyre nagyobb feszültséget szül a Lewis Hamilton jövője körüli bizonytalanság.

A McLaren és Hamilton között a felszínen eddig elsősorban anyagi természetű problémák akadályozták a megállapodást, Dennis ugyanis már korábban célzott rá, hogy a kedvezőtlen gazdasági környezetre való tekintettel a jövőben nem tudják garantálni számára 15 millió dollárosra becsült éves fizetését. Hamilton cserébe a McLaren által hagyományosan megtartott győzelmi tróféákhoz ragaszkodott volna, de a nyilvánosan zajló vita háttérben valószínűleg más feszültség is meghúzódott. A brit versenyző egy ideje már nehezen viselte a McLaren közismerten szigorú vállalati politikáját, amelyhez igazodva állandóan megsabták, hogy mit mondhat, és ez az elégedetlenség több villongásban megnyilvánult. A tavalyi Monacói Nagydíjat követően



Idén szerencsére minden simán ment a monzai rajtnál. A bonyodalmak később kezdődtek



Schumacher mindkét derbin nagyot küzdött, a tabellán ennek ellenére Massa mögé szorult

például botrány lett belőle, hogy poénkodva rasszizmussal vádolta a sportfelügyelőket, az idei belgiumi verseny után pedig feltöltött egy amúgy hétepcsétes titokként őrzött telemetriai ábrát a Twitterre, ahol

egy millió követője van. Hamilton azért nem bírt magával, mert a belgiumi időmérőn szokatlan módon kikapott Buttontól, és a köreiket összehasonlító grafikonnal akarta bizonyítani, hogy ennek csak

i VÉGEREDMÉNY (20/12.)

Belga Nagydíj, Spa-Francorchamps	
1. [1.]	JENSON BUTTON (GBR) McLaren-Mercedes 44 kör = 308,052 km, 1 óra 29'08,530" (207,344 km/óra)
2. [10.]	SEBASTIAN VETTEL (GER) Red Bull-Renault +13,624"
3. [3.]	KIMI RAIKKÖNEN (FIN) Lotus-Renault +25,334"
4. [11.]	NICO HÜLKENBERG (GER) Force India-Mercedes +27,843"
5. [14.]	FELIPE MASSA (BRA) Ferrari +29,845"
6. [12.]	MARK WEBBER (AUS) Red Bull-Renault +31,244"
7. [13.]	MICHAEL SCHUMACHER (GER) Mercedes GP +53,374"
8. [15.]	JEAN-ERIC VERGNE (FRA) Toro Rosso-Ferrari +58,865"
9. [16.]	DANIEL RICCIARDO (AUS) Toro Rosso-Ferrari +1'02,982"
10. [9.]	PAUL DI RESTA (GBR) Force India-Mercedes +1'03,783"
11. [23.]	NICO ROSBERG (GER) Mercedes GP +1'05,111"
12. [17.]	BRUNO SENNA (BRA) Williams-Renault +1'11,529"
13. [2.]	KAMUI KOBAYASHI (JAP) Sauber-Ferrari +1'56,119"
14. [19.]	VITALY PETROV (RUS) Caterham-Renault -1 kör
15. [20.]	TIMO GLOCK (GER) Marussia-Cosworth -1 kör
16. [22.]	CHARLES PIC (FRA) Marussia-Cosworth -1 kör
17. [18.]	HEIKKI KOVALAINEN (FIN) Caterham-Renault -1 kör
18. [21.]	PEDRO DE LA ROSA (ESP) HRT-Cosworth -1 kör

A versenyt feladta

19. [24.]	NARAIN KARTHIKEYAN (IND) HRT-Cosworth -15 kör (kicsúszás)
20. [6.]	PASTOR MALDONADO (VEN) Williams-Renault -40 kör (rajtbaleset)
21. [7.]	LEWIS HAMILTON (GBR) McLaren-Mercedes -44 kör (rajtbaleset)
22. [5.]	FERNANDO ALONSO (ESP) Ferrari -44 kör (rajtbaleset)
23. [8.]	ROMAIN GROSJEAN (FRA) Lotus-Renault -44 kör (rajtbaleset)
24. [4.]	SERGIO PEREZ (MEX) Sauber-Ferrari -44 kör (rajtbaleset)

[.] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör

SENNA 1'52,822", a 43. körben

A KULISSZÁK MÖGÖTT

Mennyből a pokolba

Button a Belga Nagydíjon újra csúcsmódban versenyzett, feledtetve, hogy az ausztráliai szezonnyitón aratott győzelme óta mindössze kétszer állt a dobogón. Megszerezte a pole-t - McLaren-es színekben az első -, aztán aprópenzre váltotta egykiállásos taktikáját, amit pedig a futam előtt még ő maga is túl merésznek tartott. Ám az öröme nem tarthatott sokáig; egészen pontosan egy hétig, mert Monzában a 2. helyen haladt, amikor a 33. körben egy üzemenyagellátási probléma miatt megállt az autója. Ezzel idei ötödik kiesését szenvedte el, és **A VILÁGBAJNOKI REMÉNYEI, MIVEL 78 PONTOS HÁT-RÁNYBA KERÜLT, LÉNYESGÉBEN EL-SZÁLLTAK.**

A KULISSZÁK MÖGÖTT

Az erő velük van

Spában és Monzában nyújtott teljesítményével a Force India megelőzte a Williamst a konstruktóri összetettben, így már a 7. helyen áll. A csapat autójának hagyományosan jó aerodinamikai hatékonyságát a Belga Nagydíjon Hülkenberg használta ki, a 11. rajtkockából felkapaszkodva a 4. helyre, ezzel **EDDIGI PÁLYAFUTÁSA LEGJOBB EREDMÉNYÉT ÉRVE EL.** Olaszországban di Resta helyette is remekelt, és a Q3-at a 4. helyen fejezte be, ahonnan csak egy váltócsere miatt sorolták hátrébb. Végül nyolcadikként ért célba, mert a versenytempója magas üzemanyagszinttel nem volt az igazi. Pikáns, hogy di Resta most mindössze egy ponttal előzi meg Hülkenberget a tabellán.

Küzd a gumikkal

Az Olasz Nagydíj után Rosberg arra gyanakodott, hogy egy hibás gumi miatt nem sikerült az élen harcolnia. A gyanúja beigazolódni látszott, amikor a gyenge tapadással küzdve beragadt a rajtnál, amikor azonban kiállt a boxba új gumikért, hirtelen minden jobbra fordult. Olyannyira, hogy kétkiallós taktikája révén **MEGFUTOTTA A VERSENY LEGGYORSABB KÖRÉT.**

Red Null

A Red Bullnak a 2010-es Koreai Nagydíj óta először esett ki mindkét autója egy versenyről. Webber önként állt ki a garázsba 2 körrel a leintés előtt, mert a hátsó gumijai teljesen szétkoptak, és az autója olyan hevesen rázkódott, hogy attól félt, kár esik benne. Vettel a generátor miatt adta fel a küzdelmet, akárcsak Valenciában, így összesen már 33 pontot veszített ugyanazzal a hibával. **PEDIG A KÉT KIESÉS NÉLKÜL VETZÉNE AZ EGYÉNI VB-T!**

Karnyújtásnyira

A Saubernél az Olasz Nagydíj után nem is tagadták, hogy **EGYRE KÖZELEBB ÉRZIK MAGUKAT ÖNÁLLÓ TÖRTÉNETÜK ELSŐ FUTAMGYŐZELMÉHEZ.** Monzában Pérez csak a 12. helyről indulhatott, ám a Sauber híresen jó gumihaszálatának köszönhetően, a kemény Pirelliken rajtolva későre tudta halasztani egyetlen kerékcseréjét, amivel feljött másodiknak, ütközben levadászva a két Ferrarit is.

Grosjean Lotus-a lecsap Alonso Ferrarijára – csodával határos, hogy senkinek sem esett baja. Maldonado (18) megúsztta az ütközést (a 2x5 helyes rajtbüntetést nem)



Egészségekre! Vettel, Button és a tabellán lopakodó Raikkönen



D'Ambrosio ugrott be Grosjean helyére – háláttan „kényszermunka”

a hátsó szárny rossz megválasztása volt az oka. A McLaren azonnal leszedette vele a tweetet, ám a rivális mérnökök számára is érdekes kép addigra megállíthatatlanul elterjedt az interneten.

Igazi világsztárt faragnának belőle

Menedzsmentje, a David Beckhamet és a Spice Girlst is a portfóliójában tudó XIX Entertainment tudatosan szeret-

ne globális világsztárt kreálni Hamiltonból, s bár a McLaren eddig promóciós téren rövid pórázon tartotta a versenyzőit, Whitmarsh célzott rá, hogy az ő esetében hajlandóak lennének engedélyeket tenni. „Ami nem vonja el a figyelmét a pályán történekről, annak nem látjuk akadályát” - mondta.

Az sem elhanyagolható tényező, hogy bár a 15 millió dollárnál többet valószínűleg a feleakkora költségvetésből gazdálkodó Mercedes sem tudna fizetni

Hamiltonnak, ők a McLarennel ellentétben lehetővé tennék számára személyes szponzori szerződések megkötését is. Az ő szempontjukból nagy fegyvertény lenne, ha sikerülne elcsábítaniuk a mezőny nyers tempót tekintve talán leggyorsabb versenyzőjét, de a látszattal szemben Hamilton sem feltétlenül járna jobban a McLarennel. Igaz ugyan, hogy a két csapat közül pillanatnyilag a McLaren az erősebb, jövőre azonban már a Force Indiához hasonlóan nekik is fizetniük kell majd a Mercedes motorokért, ráadásul 2014-ben az új turbók bevezetése teljesen felboríthatja az eddigi erőrendet. Emellett a Mercedes globálisan nagyobb brandnek számít a McLarennél, így hatékonyabban szolgálhatja a XIX Entertainment céljait is. Egy csapatváltásnak mindig vannak kockázatai, ráadásul Hamilton egész életében a McLaren-családdhoz tartozott, de a levegőváltás időnként motiváló lehet. A választás tehát korántsem egyértelmű.

Whitmarsh Monzában azt állította, nincs „B-terve” arra az esetre, ha Hamilton valóban távozik. A sajtóban ettől függetlenül természetesen régóta találgatják, hogy ki lehet az utódja. A jelöltek listájának tetején a Mercedes védence, Paul di Resta áll, aki - talán nem véletlenül - éppen most szerződtette menedzserét a Button pályáját is egyengető Richard Goddardot, s aki korábban Hamilton édesapjával, Anthonyval dolgozott együtt. A McLarennel azonban legalább annyira szüksége van Hamiltonra, mint Hamiltonnak rájuk, mert a pilótapiacra jelenleg (sem) hem-



Raikkönen eddig mindannyiszor célba ért, de az arany még várat magára. Most a Lotusnak jobban fekvő, lassabb tempójú, kanyargósabb pályák jönnek

zsegek a hozzá mérhetően gyors versenyzők. A szakítás, ha bekövetkezik, mindkét fél számára fájdalmas lesz.

Büntetések, avagy a szigorú pedagógia

Romain Grosjean eltöltése az Olasz Nagydíjról a spái rajtbaleset okozásáért szigorú büntetés volt ugyan, de fontos üzenetértékkel bírt a jövőben követendő versenyzői magatartásra nézve. Az ítéletben szerepet játszott, hogy idén maga Grosjean is több alkalommal keveredett balhéba a rajtoknál, amiért már korábban mentegetőznie kellett, de az elmúlt időszakban eleve terjedőben volt egy sokak által túl agresszívnek tartott mentalitás. Ebben Pastor Maldonado járt az élen. Miután Belgiumban csak a csodával határos módon nem történt sérülés, hiszen Grosjean Lotus centikkel Fernando Alonso feje és keze előtt pörgött át a Ferrari tetején, többen azt szorgalmazták, hogy az FIA már a szabálytalankodó fiatalokra is vasököllel csapjon le. „Az utánpótlás-kategóriákban gyakran látjuk, hogy a versenyzők borzasztóan agresszívek, és lehetetlen manőverekkel próbálkoznak, ezért fontos lenne kezdettől fogva szigorúnak lenni velük, hogy megtanulják a leckét, mire eljutnak az F-1-ig” - figyelmeztetett a Ferrarit irányító Stefano Domenicali.

Főnöke, Eric Boullier szerint Grosjean megtanulta a leckét, és még hasznára is válhatott, hogy Monzában a boxutcai irányítóközpontból, a mérnökök szemszögéből nézhette végig a versenyt. A francia elismerte, hogy Spában ő hibázott, mert rosszul mérte fel a sebességkülönbséget, miután megelőzte Hamiltont,



A Sauber és Pérez ismét egy remekbe szabott érmet ünnepelhetett

így azt hitte, a McLaren már teljesen mögötte van, amikor elkezdett kifelé húzódni. Az eltöltés miatt nem kell temetnie a karrierjét, hiszen a gyorsaságát senki nem vonja kétségbe, és legutóbb (1994-ben) nem más sújtottak ilyen büntetéssel baleset okozásáért, mint Mika Häkkinen illetve Eddie Irvine-t.

Monzában aztán Sebastian Vettel világbajnoki esélyei csorbultak egy vitatott büntetés következtében. A Red Bull versenyzője hasonlóan védekezett Fernando Alonso ellen, mint a spanyol tavaly ellene ugyanott, a Curva Grandéban, de míg ő annak idején megúsza szankció nélkül, Vettelt most boxutcai áthajtásra ítélték. Sem ő, sem a Red Bull nem értett egyet a sportfőigyelőkkel, sőt még Whitmarsh is megjegyezte, hogy a döntés kissé szigorúnak tűnt, bár fanyar mosollyal hozzátette: „Persze, ez itt Olaszország...” Domenicali elismerte, hogy Vettel „keményen, de sportszerűen” szokott versenyezni, szerinte a büntetés nem túl meglepő módon mégis jogos volt, mert Alonso autója mechanikailag is megsérült, amikor 300 km/órás tempónál lesodródott

a fűre. „Utána szoltunk neki, hogy ne használja a rázóköveket, mert abból baj lehet. Örülök, hogy eljutott a célig” - mondta.

A tavalyitól eltérő ítéletben nemcsak az játszott szerepet, hogy Vettel most a kanyar közepén, nagyobb oldalterhelés mellett terelte le a pályáról Alonsót, mint a fordított szituációban történt, hanem egy szigorítás is, amit az FIA az idei Brit Nagydíj előtt vezetett be. Eszerint a védekező fél azt követően már nem mozdulhat a támadója felé a külső íven, hogy annak az első szárnya az ő autója hátsó kerekeivel egyvonalba ért. Ez a szabály az egy évvel ezelőtti incidens idején még nem volt érvényben.

FARKAS PÉTER

i VÉGEREDMÉNY (20/13.)

Olasz Nagydíj, Monza

1. [1.]	LEWIS HAMILTON (GBR)	McLaren-Mercedes	53 kör = 306,720 km, 1 óra 19'41,221" (230,944 km/óra)
2. [12.]	SERGIO PEREZ (MEX)	Sauber-Ferrari	+4,356"
3. [10.]	FERNANDO ALONSO (ESP)	Ferrari	+20,594"
4. [3.]	FELIPE MASSA (BRA)	Ferrari	+29,667"
5. [7.]	KIMI RAIKKÖNEN (FIN)	Lotus-Renault	+30,881"
6. [4.]	MICHAEL SCHUMACHER (GER)	Mercedes GP	+31,259"
7. [6.]	NICO ROSBERG (GER)	Mercedes GP	+33,550"
8. [9.]	PAUL DI RESTA (GBR)	Force India-Mercedes	+41,057"
9. [8.]	KAMUI KOBAYASHI (JAP)	Sauber-Ferrari	+43,898"
10. [13.]	BRUNO SENNA (BRA)	Williams-Renault	+48,144"
11. [22.]	PASTOR MALDONADO (VEN)	Williams-Renault	+48,682"
12. [14.]	DANIEL RICCIARDO (AUS)	Toro Rosso-Ferrari	+50,316"
13. [15.]	JEROME D'AMBROSIO (BEL)	Lotus-Renault	+115,681"
14. [17.]	HEIKKI KOVALAINEN (FIN)	Caterham-Renault	-1 kör
15. [18.]	VITALY PETROV (RUS)	Caterham-Renault	-1 kör
16. [20.]	CHARLES PIC (FRA)	Marussia-Cosworth	-1 kör
17. [19.]	TIMO GLOCK (GER)	Marussia-Cosworth	-1 kör
18. [23.]	PEDRO DE LA ROSA (ESP)	HRT-Cosworth	-1 kör
19. [21.]	NARAIN KARTHIKEYAN (IND)	HRT-Cosworth	-1 kör
20. [11.]	MARK WEBBER (AUS)	Red Bull-Renault	-2 kör
21. [24.]	NICO HÜLKENBERG (GER)	Force India-Mercedes	-3 kör
22. [5.]	SEBASTIAN VETTEL (GER)	Red Bull-Renault	-6 kör

A versenyt feladta

23. [2.]	JENSON BUTTON (GBR)	McLaren-Mercedes	-21 kör (üzemanyagpumpa)
24. [16.]	JEAN-ERIC VERGNE (FRA)	Toro Rosso-Ferrari	-45 kör (ralfüggesztés)

[] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenyző

ROSBERG 1'27,239", az 53. körben

i AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Alonso 179 pont, 2. Hamilton 142 pont, 3. Raikkönen 141 pont, 4. Vettel 140 pont, 5. Webber 132 pont, 6. Button 101 pont, 7. Rosberg 83 pont, 8. Grosjean 76 pont, 9. Perez 65 pont, 10. Massa 47 pont, 11. M. Schumacher 43 pont, 12. Kobayashi 35 pont, 13. di Resta 32 pont, 14. Hülkenberg 31 pont, 15. Maldonado 29 pont, 16. Senna 25 pont, 17. Vergne 8 pont, 18. Ricciardo 4 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. Red Bull-Renault 272 pont, 2. McLaren-Mercedes 243 pont, 3. Ferrari 226 pont, 4. Lotus-Renault 217 pont, 5. Mercedes GP 126 pont, 6. Sauber-Ferrari 100 pont, 7. Force India-Mercedes 63 pont, 8. Williams-Renault 54 pont, 9. Toro Rosso-Ferrari 12 pont.

i KÖVETKEZIK

Szingapúri Nagydíj 2012. szeptember 23., Szingapúr

A pálya hossza: 5,073 km

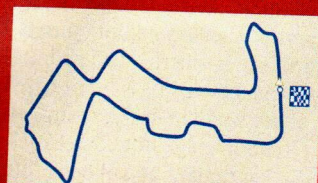
Versenytáv: 61 kör = 309,316 km

Körrekord edzésen:

Vettel (2011, Red Bull) 1'44,381"

Körrekord versenyen:

Raikkönen (2008, Ferrari) 1'45,599"



Nosztalgiahullám

A hegyi felfutó nem új műfaj, amióta a magyarországi hivatalos versenyzésből kikopott, veterános körökben rendeznek ilyeneket - kicsit eltérő filozófiával. Nem az abszolút leggyorsabb idő elérésére kell törekedni, hanem a szervezők által meghatározott tempóval kell teljesíteni a pályát. Ráadásul nem egyszer, hanem kétszer - a győztes pedig az lesz, aki azonos idővel megy fel a hegyre délelőtt és délután. A dolog szépségét az adja, hogy az éles futamokon tilos időmérő eszközöket használni. Persze ott a sebességmérő a vezető orra előtt, de hát a sok kanyar miatt pár tíz méter eltérést össze lehet hozni, nem is beszélve az első felgyorsításról, amelyet később kompenzálni kell. Komoly agymunka ez is, csak nem az ideális ívet, hanem az ideális időt kell megtalálnia a sofőrnek.

Itt nem a hajszáról szólt a dolog

A Visegrádon megrendezett I. Retro Mobil Hegyi Felfutónál 50 km/óra volt a szervezők által meghatározott tempó, a 70 nevezett jármű közül többen is a gyorsaságra hajtottak. 70 km/óra feletti átlagsebességnél automatikus kizárás járt, vagyis a produkció értékelhetetlen volt. A helyszín egyébként nem a hagyományos, a 70-es, 80-as években használt Panoráma út volt, hanem a korábbi levezető rész, a Mátyás király út. Az ok: az önkormányzat rengeteg pénzt kért volna a hosszabb szakasz lezárásáért, a hátsó út pedig a közforgalomnak megnyitott erdészeti út, amelyet sikerült emberi áron megszerezni. A kijelölt, 2880 méter hosszú pálya azért komoly koncentrációt igényelt, az aszfalt minősége miatt nem mindig az ideális nyomvonal volt a legjobb választás, néhány keresztirányú hullámot pedig nem lehetett elkerülni. A kisére esősen induló szombat ellenére néhány turistacsoportot is sikerült átengedni a lezárt útszakaszon, és szerencsére abból sem lett baleset, amikor egy rendőr megkülönböztető jelzések használata nélkül behajtott a pályára - az épp felfelé igyekvő

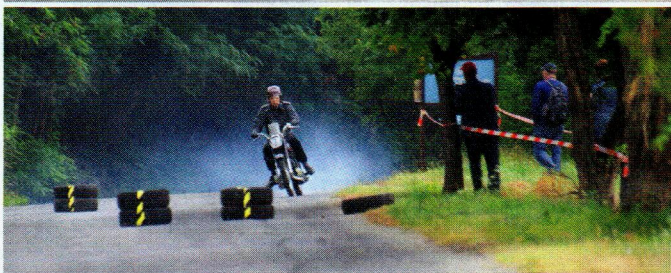
Csúcssebesség helyett az átlagról szólt a visegrádi hegyi felfutó. No meg a szebbnél szebb veteránautókról.



Szép számmal voltak Alfa Romeók a mezőnyben



Az 1956-os Jaguar XK140-es volt a korelnök. És az egyik legdögösebb



Kétütem, füst, illat- és hangorgia. Itt éppen egy P21-es Pannónia



Torjay Laci barátom nem a győzelemre hajtott - no meg én is hátráltattam a délutáni futamon

EZT ÍRTUK A VISEGRÁDI HEGYI FELFUTÓRÓL 1976-ban

Az alul napos, felül ködös 4 km-es távon először a motorosok viharoztak végig, majd utánuk következtek az autósok, akik közül - Ferjancz távollétében - Kiss Dezső, Cserkúti József és Tóth János szinte egyenlő eséllyel autózott a végső győzelemért. A nap legjobb idejét végül Drapál János futotta 2:24,9-es időeredménnyel, sőt a két futam öszvevont eredménye alapján (4:50) is ő volt a leggyorsabb.



EREDMÉNYEK

250 kcm-es motorkerékpárok:
1. Drapál János, HSE, 4:50 - 2. Reisz J., HSE, 5:04 - Molnár I., ZM (mind Yamaha).
250 kcm-es közútiak: 1. Gunyits Ottó, HSE, 5:26,05 - 2. Molnár L., HSE, 5:35,3 - 3. Szabó J., ZM (mind P20).
Autók (abszolút sorrend): 1. Kiss Dezső, Volán (Renault Alpine) 4:52,97 - 2. Cserkúti J., Áfor (NSU) 4:54 - 3. Tóth J., Áfor (BMW) 4:56,04.

Fiat 127-es még időben le tudott fékezni. Ezt leszámítva eseménytelenül telt a délelőtt.

Miközben a depóban ebédelt a mezőny, kitisztult az ég is, és egyre több néző jelent meg és egymás után érkeztek a Magyarországot Trabanttal megismerő külföldi turisták is. Nekik kellemes meglepetés volt a FIVA nemzetközi veteránautós-szövetség által is elismert rendezvény, ahogy a sok helybeli és megálló autós is csak ekkor jött ki szétnézni. Látnivaló volt bőven, a „historic” versenyautóktól kezdve a motorke-rek-párokon át a „hétköznapi” veteránokig terjedt a kínálat, a pálya rövidege miatt egyszerre nagyjából csak 10-15 jármű hiányzott a parkolóból – hát igen, a levezetés során többen is megálltak fagyizni.

A délutáni második futamban már én is indultam, egészen pontosan Torjay Laci barátom Fiat 127-esének hátsó ülését foglaltam el. Gyönyörű állapotú a nemrég elkészült autó, amely már 1974 óta a család tulajdonában van. Még automata, kétpontos biztonsági övek is kerültek a hátsó ülésre, meg rengeteg kiegészítő műszer az utólag beépített középkonzolla. „Szerelem szemmel tartani a dolgokat, valamennyi korabeli kiegészítő” – árulta el Laci, majd indultunk is. Megbeszéltük, hogy tényleg felmegy 100 fokra az olajhőmérséklet, miközben egyáltalán nem haladunk észvesztő tempóban, meg hogy a lassító igazából lassítás nélkül vehető a szervezők által előírt 50 km/órás tempóval. Sikerült is 2 másodperc 52 századdal hamarabb végigmenni a pályán, ami ugye 252 hibapontot és az összesítésben a 28. helyezést jelentette. A többiek, úgy látszik, fecsegés helyett komolyan vették a dolgot. Mindégy, Laci és én is sok ismerőssel találkoztunk-beszélggettünk, egyszóval jól éreztük magunkat.

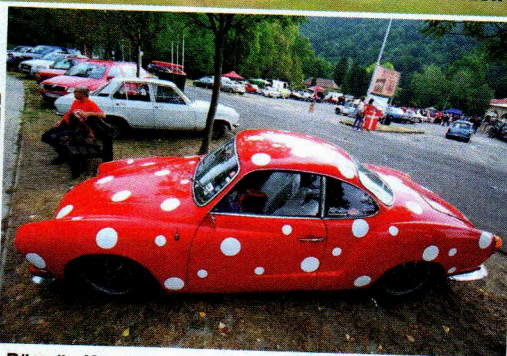
SZÖVEG ÉS KÉP: LÓVEI GERGELY



Délelőtt többször esett és kevés volt a hírvérés helyben, de azért voltak nézők



Delta Integrale és Fiat 127-es. Előbbi csak néző volt



Pöttyös Karmann Ghia is tiszteletét tette a depónál



A hobbi ára: a feleség határozta meg a színeket...



A Nissan Sunny kombinak se kellett szégyenkeznie

i VÉGEREDMÉNY

Visegrádi hegyi felfutó

Induló	Járműtípus	Hibapont
Varga Hunor	Volkswagen Scirocco	9
Bárány Barna	Volvo 244 DL	18
Marosi György	Alfa Romeo Giulia 1600 Super	25
Sebők András	Fiat 850 SC	25
Pásztor Tamás	Alfa Romeo GT	30
Kele Károly	Chevrolet G10	37
Józsa András	Alfa Romeo GTV	41
Miczkó János	Fiat X1/9	46
Bánáti Gábor	Lancia Fulvia 1.1 Rallye	55
Ladányi Tamás	Alfa Romeo Giulia 1300 TI	60



Erre a versenyre már összeállt az 1958-as, háromszemélyes Fairthorpe

Eltérő szerepek

Beszámolunk a Mercedes-Benz CLS Shooting Brake és az új generációs SEAT Toledo nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatakról.



Franciás kontraszt



Teszteljük a dízel-elektromos hibrid Peugeot 508 RXH-t, valamint a Renault Mégane legizmosabb verzióját, a 265 lovas RS-t.

Uraim! Indulhatunk?

Az őszi várva várt eseménye a Párizsi Autószalon. Leltározunk az újdonságokat.



Könnyű kalandok

Ingázáshoz és hétvégi csavargáshoz is remek partner a Yamaha WR125X enduró. Kíruccanunk hát vele...



További témáink

Teszt

- Hyundai i30 cw 1.6 MPI és 1.6 CRDi
- Volkswagen CC

Járműtechnika

- Az Audi és a BMW aktuális fejlesztései

Időszerű

- Cseré előtt a rendszámok?

FELELŐS KIADÓ

Dr. Bayer József ügyvezető igazgató

FŐSZERKESZTŐ

Szabó Róbert

FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES

Tóth Zoltán Zsolt

TERVEZŐSZERKESZTŐK

Bíró Éva, Róka Barbara, Molnár István

WEBSZERKESZTŐ

Lővei Gergely

SZERKESZTŐSÉG

1122 Budapest, Városmajor u. 12-14., A/II.

Postacím: 1535 Budapest, Pf.: 970.

Telefon: (06-1) 488-5568, fax: (06-1) 488-5579.

E-mail: titkarsag@automotor.hu

Internet: www.automotor.hu

TITKÁRSÁGVEZETŐ

Nyusti Bernadett

bernadett.nyusti@axelspringer.hu

HIRDETÉSFELVÉTEL

amhirdetes@automotor.hu,

Tel.: (06-1) 488-5698, fax: (06-1) 488-5579

Direkt Divízió

Tel.: (06-1) 488-5684, fax: (06-1) 488-5667

A hirdetések tartalmi és formai megjelenéséért a kiadó nem vállal felelősséget.

NYOMÁS

INFOPRESS GROUP HUNGARY ZRT.

MUNKASZÁM: 12 0046

FELELŐS VEZETŐ:

LAKATOS IMRE VEZÉRIGAZGATÓ

A nyomtatás időpontja: 2012/37. hét

64. évfolyam, 17. szám

Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza.

A kiadványban szereplő fényképek és kéziratok felhasználásához a kiadó engedélyre szükséges.

INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

ELŐFIZETŐI TÁJÉKOZTATÓ

Előfizetéssel, megrendeléssel kapcsolatos információk a 06-40-510-510-es helyi tarifával hívható telefonszámon munkanapokon 7:00 és 17:00 között (munkaidőn kívül üzenetregisztráló működik), valamint a 06-1-488-55-80-as faxszámon. Megrendeléseit leadhatja interneten keresztül is a www.aslapok.hu oldalon és elküldheti az elofizetes@axels.hu e-mail címre is.

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzlet. Postacím: 1900 Budapest.

Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírnapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, további információ: 06-80-444-444.

Mobilon: küldje az izishop kódszót a **06-70-70-60-500** számára és töltsse le az izishop Jawa alkalmazást.

Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.

Ügyintézés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu

elofizetes@hungaropress.hu

tel.: +36-1-348-40-60, fax: +36-1-348-40-65

1097 Budapest, Táblás utca 39.

Árusításban terjeszti a Lapker Rt. és egyéb terjesztő szervek.

Tájékoztatjuk olvasóinkat, hogy a különböző versenyeken, akciókon és rejtvénypályázatokon részt vevők által megadott adatok nyilvántartásunkba kerülnek. Az adatok megadásával hozzájárulnak ahhoz, hogy azok felhasználásával a kiadónk érdekltségébe tartozó cégek (Axel Springer-Budapest Kiadói Kft., Axel Springer Magyarország Kft., Harlequin Magyarország Kft., Petőfi Lap- és Könyvkiadó Kft., Népiújság Kft., Hungaropress Sajtóterjesztő Kft.) akcióira, kiadványaira, szolgáltatásaira felhívjuk figyelmüket.

Fizessen elő az Autó-Motorra!

JELENTKEZZEN MOST!

Telefonon: (06-40) 510-510

Interneten: www.aslapok.hu

E-mailen: elofizetes@axels.hu

Postán: Axel Springer-Budapest
Kiadói Kft., 1525 Budapest, Pf. 110.

Megrendelem az Autó-Motor magazint negyedévre 1455 Ft, fél évre 2910 Ft, egy évre 5820 Ft példányban.

MEGRENDELÉSI CÍM/ Név:

Irányítószám: Település: Utca:

Hsz., em., ajtó: Telefon: Fax: E-mail:

KÉZBESÍTÉSI CÍM (ha más, mint a megrendelési cím)/ Név:

Irányítószám: Település: Utca:

Hsz., em., ajtó: Telefon: Fax: E-mail:

Előfizetéssel kapcsolatos információ, megrendelés a (06-40) 510-510-es telefonszámon. A megrendelőlapot felbélyegzett borítékban az Axel Springer-Budapest Kiadói Kft. ügyfélszolgálat, 1525 Budapest, Pf. 110. címre vagy a (1) 488-5580 faxszámra kérjük megküldeni. A megrendelt kiadványt csak az előfizetési díj beérkezése után tudjuk biztosítani. Az átfutási idő 4-6 hét. A feltüntetett előfizetési díjak csak belföldi kézbesítésre érvényesek. Az árváltoztatás jogát a kiadó fenntartja.

EUROPA NR.1

autóslapja

390
forint

2012. SZEPTEMBER

390 forint

ELŐJÉNÉL ÚJ GENERÁCIÓ!
HOSSZABB ÉS KÖNNYEBB

RENAULT CLIO



CLIO

MERCEDES A 180 CDI MIT TUD A FRANCIA DÍZELMOTOR?

RANGE ROVER ÚJRAGONDOLVA

OPEL ASTRA 100 000 km

SPORTAUTÓK VEZETHETŐSÉGI ÖSSZEHASONLÍTÓ TESZTJE
ITT TÉNYLEG MINDEN A LŐERŐN MŰLIK?

ÖTÁJTÓS KOMPAKTOK
VIZSGÁZIK AZ ÉV MOTORJA!

ARANY KORMÁNYKERÉK 2012
ÉS AZ ÚJDONSÁGAI! SZAVAZZON ÉS NYERJEN!









9 771 786 10 710 8

TARTALOM

Hírek

- Információ** 6
Ezúttal egy tízéves érdeki kisfiú, és egy profi rajzoló autográfikáit mutatjuk be.
- Premier** 8
A nyár sem volt uborkaszegen, bizonyítják ezt a bemutatkozó újdonságok.

Exkluzív anyagok

- A hónap képe** 4
Vadiúj autót szállító tréler borult fel az M1-es autópályán, a látvány szvszorító. Mellette itt vannak még a vízbe gurult autók...
- Arany Kormánykerék 2012** 39
Hat kategória 44 autótípusa tolong a selejtezőben, a cél a fináléba jutás, majd a győzelem. Játsszon velünk, szavazzon a kedvencére és nyerjen!

Menetpróbák

- Chevrolet Cruze SW** 12
- Fiat 500L** 13
Punto alapokon, Panda alkatrészekkel, beépített kávéfőzővel.
- Toyota Prius+** 13
- BMW 3 Touring** 14
Sokkal praktikusabb, mint elődje, de kár azért a sorhatos hangért.



- BMW ActiveHybrid 3 és BMW X1** 15
- Mercedes-Benz A 180 CDI** 16
Lássuk a medvét! Mit tud a Renault-féle dízelmotor?
- Mercedes-Benz SL 500 Roadster** 17
- Ford Focus ST** 16

Összehasonlító tesztek

- Ötajtós kompaktok** 20
Az Év motorjával felszerelt Ford Focus az 1-es BMW, a Hyundai i30-as, a Renault Mégane és a VW Golf ellen.



- Sportautók** 28
Kilenc laposvas, több ezer lőerő és a nagy vezethetőségi próbatétel.

Maratoni teszt

- Opel Astra 1.7 CDTI** 54
Szerettük a nyugodtságát és a minőségét. Ez az Astra volt az eddigi tartós tesztek legjobb Opelje!

Megjelent
a szeptemberi
szám!

Keresse a hírlapárosoknál!
Előfizetéssel kapcsolatban hívja a (06-1)
488-5588-as telefonszámot.



Új Dacia Lodgy Egyszerűen óriási



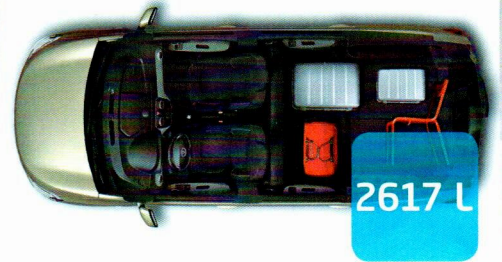
KOMFORT



TECHNOLÓGIA



TÉR



Új Dacia Lodgy már 2 490 000 Ft-tól!



DACIA
GROUPE RENAULT

www.dacia.hu

5
ÉV
vagy 100 000 km
GARANCIA*
vagy 50 000 km
INGYENES
KARBANTARTÁS**

A feltüntetett ajánlat 2012. szeptember 1-től visszavonásig, vagy a készlet erejéig, kizárólag a Renault Crédit Prémium Plus és Benefit pénzügyi lízingkonstrukcióval megrendelt gépjárművek esetén érvényes. A Renault Crédit finanszírozást az Unicredit Leasing Zrt. biztosítja. THM: 19,83-150,98%, önerőtől és Futamidőtől függően. Euroalapú finanszírozás esetén a THM nem tükrözi az árfolyamkockázatot. Árfolyam: 278 HUF/EUR (2012. 08. 27.). A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve hatályos jogszabályok figyelembevételével történik, a feltételek változása esetén mértéke módosulhat. *Prémium Plus és Benefit finanszírozás esetén a garancia 5 év vagy 100 000 km, a kettő közül előbb elért érték erejéig. **Prémium Benefit finanszírozás esetén a karbantartás 5 év vagy 50 000 km, a kettő közül előbb elért érték erejéig. Prémium Benefit finanszírozás igénybevételével a Dacia által előírt kötelező szervizbeavatkozások, az azokhoz szükséges anyagok (a motorolaj kivételével) és a munkadíj ingyenesek, kizárólag hivatalos magyarországi Dacia márkaszervizben elvégzett beavatkozások esetén. Lodgy vegyes fogyasztás l/100km: 4,2-7,1; CO₂-kibocsátás g/km: 109-165. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás illetve CO₂-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérési eredményei. A képen látható autó illusztráció! Jelen tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül ajánlattételnek, részletek a Dacia márkakereskedésekben!