

autó16 motor

Új

KONNEKTOROS HIBRID

PORSCHE PANAMERA



CHEVY NIVA

EZ LEHET
A LADA
TEREPJÁRÓ
UTÓDJA!

2016



VOLVO XC90

9 COLOS ÉRINTŐKÉPERNYŐ • NÉGYHENGERES MOTOROK • 400 LÓERŐS HIBRID!

HIÁNYCIKK A 6x6-OS!

TUNING



OPEL MERIVA



VW e-up!



KAWASAKI
Z1000



MINI COOPER S



INDUL A FORMULA E SOROZAT!
9 EGYKORI F-1-ES PILÓTA A RAJTRÁCSON!





Innovation
that excites



ÚJ NISSAN JUKE. A MAXIMUMRA PÖRGETVE.

Fedezd fel az élet izgalmasabb oldalát az új Nissan Juke segítségével! Ismerd meg merész, sportos crossover formáját és élvezd, hogyan suhan a világ az új DIG-T turbómotorral, miközben kitekintesz a panoráma üvegtetőn! És persze maradj útközben is folyamatos kapcsolatban a világgal az új NissanConnect online applikációinak köszönhetően!

MÁR 3 745 000 FT-TÓL*

*A feltüntetett ár Nissan Juke 1.6 Visia felszereltségre vonatkozik. A fent felsorolt felszerelések nem részei az alapárnak. A képek illusztrációk. Jelen hirdetésben közölt adatok és tények kizárólag tájékoztató jellegűek, nem minősülnek szerződésalkotó ajánlatnak. Az ajánlat a 2014. 08. 01. és 2014. 09. 30. között megkötött vevői szerződésekre érvényes. Kombinált üzemanyag-fogyasztás: 4,0–6,5 l/100 km, kombinált CO₂-kibocsátás: 104–153 g/km.

am BEVEZETŐ

Áldozatok



Szabó Róbert

A Formula-1-es világbajnokság Belga Nagydíjával, s úgy egyáltalán a nyári időszak futamaival kapcsolatban az a meglepő, hogy nem a győztes személyén és a legjobb köridőkön csámcsog az ember. Nico Rosberg és Lewis Hamilton legutóbbi afférjának ismeretében ezen nincs is mit csodálkozni, én már hónapokkal ezelőtt megmondtam, hogy kettőjük között kódolva van a balhé. Igen, merthogy balhé van, mégpedig nem is kicsi, hiába próbálja a Mercedes csapatvezető-sége emészthetőre kozmetikázni a történeteket.

Adott egy remek csapat, amelynek ideai konstrukciója elvileg verhetetlen, Daniel Ricciardo és a Red Bull azonban alaposan rációfól milderre. Ha csak a Magyar Nagydíjig nyúlunk vissza az időben, Rosberg a Hungaroringen, majd legutóbb Spa-Francorchampsban is simán nyerte az időmérőt, a verseny végén azonban mindkét-szer kénytelen volt gratulálni Ricciardónak. Ez bizony nyomasztó, ráadásul az ifjú ausztrál az elmúlt hat viadalon mindenki másnál több pontot szerzett - kezd tehát Rosberg és a Mercedes kör-mére égni a gyertya.

Mit tehet ilyenkor egy olyan csapat vezetője, ahol az „öltözői” légkör leginkább egy darázsészek-re hasonlít? Utánaszámol, hogy amennyiben ilyen ütemben veszélyeztetet a konkurencia, nem lenne kifizetődő leosztani a szerepeket a két pilóta között. Ha Rosberget hozza helyzetbe, azzal elismeri, hogy a csapat bármilyen történés ellenére is a német mögött áll, ha azonban Hamiltonra voksol, még inkább éles helyzetet kreál a tabellán. Így vagy úgy, ebből győztesként kéne kijönni a Mercedesnek, ekkora technikai és pontelony birtokában ugyanis nem lenne arcpiritóbb annál, ha a nevető harmadik dörzsölhetné össze a tenyerét a szezon végén! Addig persze még hátravan 7 nagydíj...

12. oldal



Új időszámítás a második generációs XC90-es Volvóval

36. oldal



A mercisek kakaskodásából Ricciardo került ki győztesen

34. oldal



Világbajnoki futamgyőzelem 11 esztendő's böjt után

28. oldal



Utat (is) mutatunk

TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 29

Postaláda

Olvasói levelek, fotók,
közérdekű közlemények 10

Extra

Talbot-Matra Murena 40

Bemutató

Volvo XC90 12

Menetpróba

Porsche Panamera S E-Hybrid 14

Teszt

Volkswagen e-up! 16
Mini Cooper S 18
Opel Meriva 1.6 CDTI 20
BMW 428i xDrive
Gran Coupé aut. 22
Kawasaki Z1000 30

Használt autó

Opel Meriva (2010-2014) 21

Tuning

Alfa Romeo 145 24

Tanácsadó

Hifiátépítés 26



Házi praktika, szervizinformáció 27

Hang és kép

Navigációs és híradástechnikai
újdonságok 28

Közlekedésbiztonság

Iskolakezdés 10

Sport

Hírek, eredmények 32
Gyorsasági motoros GP: Brno 34
Rali-világbajnokság:
Németország 35
Formula-1: Belga Nagydíj 36
Formula E 38

RÖVIDEN

Mint a cukrot!

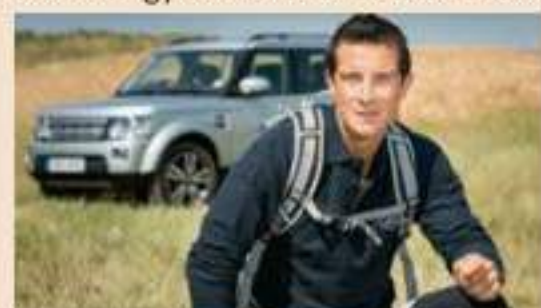
A 2013 eleje óta kapható Opel Adam miniautóra augusztus végén „BEFUTOTT” A SZÁZÉZREK MEGRENDELÉS.



A modell népszerűségét tovább növelheti, hogy hamarosan elérhető lesz hozzá az 1,0 literes, háromhengeres, benzines turbómotor 90 vagy 115 lóerővel.

A márka arca

A „túlélő” túráiról és kalandjairól ismert brit Bear Grylls a Land Rover márkanagykövete lett. A különböző



tévésatornákon futó sorozatai miatt nemcsak Nagy-Britanniában, hanem az egész világon roppant népszerű karakter Grylls, és ezáltal TÖKÉLESEN KÉPVISELNI TUDJA A LAND ROVER MÁRKA ÉRTÉKEIT.

40 éves történet

Pontosan négy évtizeddel ezelőtt, a Párizsi Autószalonon debütált minden idők egyik legkülönlegesebb



Citroënje, a CX, melyből ÖSSZESEN 1,2 MILLIÓ PÉLDÁNYT GYÁRTOTAK. A premiert követő években a CX család szépen gyarapodott: 1975-ben megjelent a kombi változat, 1977-ben a 2400 GTI sportmodell (korának leggyorsabb francia utcai autója volt), 1978-ban pedig a 28 cm-rel nyújtott, Prestige verzió.

HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

HONOSÍTÁS, OKMÁNYIRODAI és REGISZTRÁCIÓS ADÓ ügyintézés! Egy nap alatt: RENDSZÁMTÁBLA - AUTÓ-ÁTÍRATÁS, műszaki vizsgáztatás, eredetvizsgálat!

Elveszett, sérült, egyedi, matrica, „E”, „P” rendszám táblák. EU-sítás. Forgalomba helyezés, kivonás. Tel: 06-30-525-7111 www.rendsamtablya.hu

KOLOS-1

Az első sorban két centivel bővült a könyökszélesség



Élére vasalva



Letisztult, már-már minimalista a Fabia beltere. Új opció a nyomógombos indítás és a MirrorLink rendszer

Az október elején nyíló Párizsi Autószalonon egyik nagy durranásának ígérkezik a Skoda Fabia harmadik generációja. Jozef Kaban formatervező és csapata nemcsak letisztultabb, hanem egyúttal érzelmesebb külsőt álmodott a modellnek, melynek arányai is sokat változtak. A hivatalosan még meg nem erősített méretadatok szerint a tengelytávolság 2470 mm (+5), a hosszúság 3992 mm (-8), a szélesség

1732 mm (+90), a magasság pedig 1467 mm (-31). Így nem meglepő az sem, hogy a csomagter 15 literrel gyarapodik, vagyis alaphelyzetben 330 literes lesz a befogadóképessége. Az újdonság esetében számos súlycsökkentő megoldást vetett be a Skoda, így az alapváltozat mindössze 980 kg-ot nyom a mérlegen. Ami a motorkínálatot illeti, az 1,0 literes, háromhengeres szívómotor 60 vagy 70 lóerővel lesz elérhető,

míg az 1.2 TSI-k 90 vagy 110 lóerővel érkeznek. Az 1,6-os dizelt törölték a kínálatból, így csak az új generációs 1,4-es, háromhengeres egység ajánlható a gázolajos motorra vágyóknak. A kis motor 75 vagy 90 lóerővel lesz elérhető, előbbiből pedig érkezik a Greenline verzió is, mely a számos módosításnak köszönhetően (pl. aerodinamikai változtatások) 3,1 literes átlagfogyasztással büszkélkedhet



2015-ben földgáz hajtású verzió is érkezik

Nagy gázban?

A stuttgarti ügyészség eljárást indított a Porsche korábbi első embere, Wendelin Wiedeking és pénzügyi vezetője, Holger

Haerter ellen. Az ügyészek a részvényt piac manipulációjával vádolják a két vezetőt, mondván, 2008-ban nem tájékoztatták a Porsche részvényeseit arról, hogy a cég fel akarja vásárolni a VW-konsernt, és az akvizíciós szándék végül hatalmas adósságot hozott létre (ami azt eredményezte, hogy végül a VW kebelezte be a Porsché). Wiedeking 1992-től egészen 2008-ig volt a Porsche első embere. Az ő vezetésével lett a 90-es évek elején veszteséges márkából az egyik legjövődolgozó autógyár.



Mérföldkő

A növekvő autósforgalom hatására 75 évvel ezelőtt, a második világháború előtt a 3M fejlesztette ki az első fényvisszavető útjelző táblafóliát, amellyel legelőször Minnesota útjait tették biztonságosabbá 1939-ben. Alig pár év múlva megjelentek a 3M fényvisszavető útburkolati jelzései is, amelyek ugyancsak



a láthatóságot erősítették szemben a hagyományos felezővonallal, 1950 körül pedig elkezdtek használni a - ma is használatos - fényvisszavető rendszám táblákat. A fejlesztések hatására a 3M-nek a nyolcvanas évekre olyan útjelző táblákat sikerült bevezetnie a piacra, amelyek háromszor annyi fényt vetettek vissza, mint a korábbiak. A 2000-es évek fejlesztése a „full cube” technológia, amely a régebben használt prizmas technológiánál kétszer hatékonyabb fényvisszavetést eredményez.

A golyóálló újdonság fő piaca Oroszország lesz



Védőburok

A kétféle megrendezésre kerülő Rendőrségi Felszerelések Szakkiállításán, Lipcsében tartotta a BMW az X5-ös Security Plus változatának premierjét. A VR 6 védelmi szabványnak is megfelelő X5 Security Plus páncélozott utascellájának köszönhetően még a világ egyik legelterjedtebb lőfegyvere, az AK-47-es

ellen is védelmet nyújt. Az egészben azonban az az érdekes, hogy kívülről még az avatott szemek sem vehetik észre, hogy a páncélozott kivitelről van szó. A többletsúly miatt (nem hozta nyilvánosságra a gyártó) kizárólag a 4,4 literes, ikerturbós V8-as 450 lóerős kivitelével lesz elérhető a Security Plus.

Alapos munka

Új rajzolatú, 19 colos felniket kapott a frissített 370Z Nismo



Ráncfelvarrára küldte a Nissan a 370Z Nismo kivitelét. Az újjátervezett frontrészen a legfeltűnőbb változás a fénydiódás nappali fényfüzerek megjelenése, illetve hogy a korábrinál sokkal nagyobbak a légeömlő nyílások. A gyakorlatban sokkal fontosabb lehet ennél, hogy a kisebb hátsó szárny és az átalakított orrspoiler nagyobb leszorítóerőt termel, amit elsősorban a hobbiversenyzők értékelhetnek nagyra a pályanapokon. Az új tervezésű Recaro ülésekkel ellátott modell esetében a motorhoz nem nyúltak a mérnökök (3,7 literes, 344 lóerős V6-os), de a futóművet alaposan

átalakították. Ezek a módosítások nemcsak a jobb útfekvést, hanem a gördülési zaj hatékonyabb elnyelését is szolgálják.



RÖVIDEN

Tendencia

Ferenc pápa dél-koreai látogatásán egy Kia Soutl bocsátottak a szervezők az egyházi rendezésére,



ugyanis a pápa kikötötte, hogy „hét-köznapi” kocsival szeretne megjelenni. Ennek eredményeként **HIRETELEN MEGNÖTT A KERESLET A MODELLRE:** amíg korábban átlagosan napi 20 darab Soutl értékesítettek az ottani piacon, a látogatás alatt ez a szám átlagosan 32-re emelkedett, az utolsó nap pedig 52 példányon tetőzött.

Tíz fokozat

Az amerikai autós lapok már tényként kezelik, hogy a 2017-es modellévben **A FORD MUSTANGHOZ**



(képünkön) **TÍZFOKOZATÚ AUTOMATA VÁLTÓ LESZ ELÉRHETŐ.** A hírek szerint a Ford a nagy vetélytárs GM számára is elérhetővé teszi majd a váltót, természetesen valamilyen csereüzlet részeként.

Díjazott Lexus

A Lexus CT 200h ismét elnyerte az év leginkább környezetbarát autója címet a VCD német közlekedési szervezet választásán. Az idei évben



400, JELENLEG MEGVÁSÁROLHATÓ MODELLT ÉRTÉKELT A SZERVEZET, melynek során figyelembe vették a típusok károsanyag- és zajkibocsátásának emberekre és a környezetre gyakorolt hatását.

HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémesztergályos mester
VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS

Az Alfától a Zastaváig.
1201 Bp. Vörösmarty u. 47.
Telefon: 283-2183
ALAPÍTVÁ 1971-BEN.

Az új Niva!

A Moszkvai Autószalon debütált az új Chevrolet Niva, igaz, egyelőre nem sorozatgyártású típusról, „csupán” tanulmányautóról van szó. A modell közúti tesztjei még az idén megkezdődnek, a piaci bevezetés pedig 2016-ra tehető. Ha hinni lehet a pletykáknak, az új Niva elsőkerékajtottal is kapható lesz, a motor pedig a PSA-tól érkező 1,8 li-

teres 135 lóerős benzines egység. A vagány forma mellett említésre méltó a méretnövekedés, ugyanis az orosz tervezésű előddel szemben a friss Chevrolet Niva 4,36 méter hosszú, ami több mint 20 centis gyarapodást jelent.



Látványos expedíciós autóként mutatkozott be a prototípus Niva, a végleges verzió ennél szelídebb lesz



Japán harcos

Kizárólag Japánban forgalmazza majd a Subaru az Impreza új verzióját, a WRX S4-est. Bár a modell utóneve miatt az Audi középkategóriás sportmodellje juthat eszünkbe, a Subaru szerint négy tulajdonság angol megfogalmazásának eredménye az elnevezés (Sports performance, Safety performance, Smart driving és Sophisticated feel). Mindenesetre a modell 32 lóerővel többet tud a „normál” WRX-nél, így 300 lóerőt produkál a 2,0 literes boxer turbómotor - ez pontosan annyi, mint a WRX STI 2,5-ös egységének csúcsteljesítménye. Az újítás a 400 Nm-es nyomatéká-



val mindössze 7 Nm-rel marad el az STI-étől, csak hogy az erőátvitelért fokozatmentes automata váltó felel. A bázis WRX-hez viszonyítva merevbb kormányműköztetést használnak a kormányviszajelzés javítása érdekében, illetve a nagyobb arányban alkalmazott nagyszilárdságú acél jóvoltából valamennyivel csökkent az autó tömege is.



Le a kalappal!

A Ford Petrányi által szponzorált Sinka Zsolt erőművész a fizika törvényszerűségeire rácafolva, minden elképzelhető erőfeszítést felülmúlva, közel négyórás emberfeletti küzdelem után 13 autót, a Ford teljes jelenlegi személyautó-kínálatát elhúzva új Guinness-rekordot állított fel. Pedig a Westend City Center tetőteraszán végrehajtott Guinness-rekordkísérlet nem indult kedvező előjelekkel: a szervezet szigorú szabályzatának betartását felügyelő és a rekordot hivatalosan igazoló biztos jelezte, hogy miután nem áll rendelkezésre hivatalos dokumentum arról, hogy a felület lejtése egyik irányban sem haladja meg az egy ezreléket, ahhoz, hogy érvényes legyen, a rekordkísérlet mindkét irányban el kell végezni:



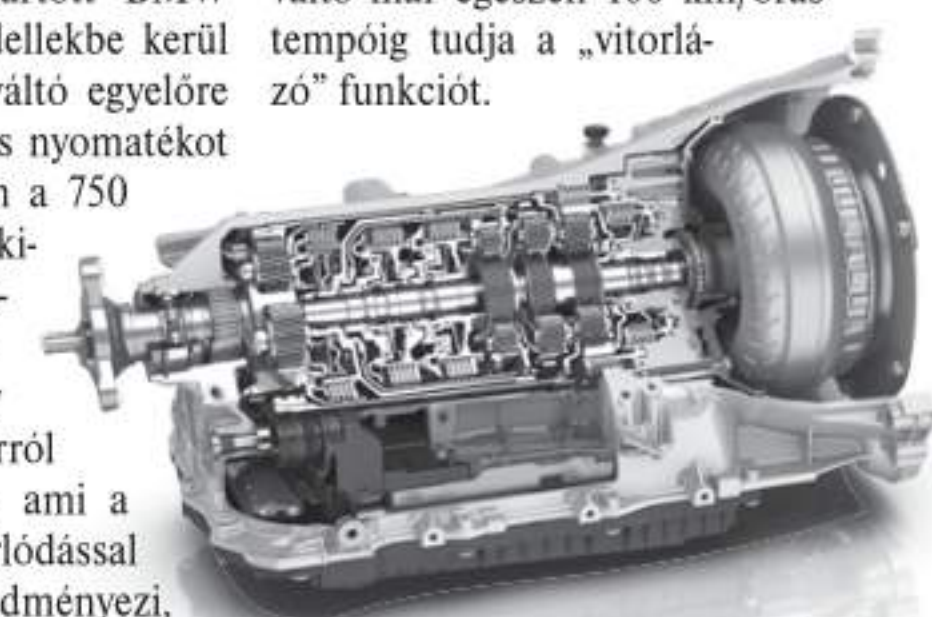
azaz, Sinka Zsoltnak gyakorlatilag kétszer egymás után kellett végrehajtani a feladatot és egy húzással minimum 5 méterrel elmozdítani a több mint 60 méter hosszú, mintegy 18,5 tonnás autósort.



Továbbfejlesztés után

A német ZF bemutatta a nyolcfokozatú 8HP automata sebességváltó második nemzedékét, mely a júliustól gyártott BMW 520d (190 LE) modellekbe kerül be elsőként. Az új váltó egyelőre maximum 500 Nm-es nyomatékot bír el, de később jön a 750 Nm-ig alkalmazható kivitele is. A váltó esetében az egyik legfontosabb változás, hogy az olajnyomást 5 barról 3,5-re csökkentették, ami a szerényebb belső súrlódással együttvéve azt eredményezi,

hogy közvetlen elődjénél 3%-kal takarékosabb működést tesz lehetővé. Szintén újdonság, hogy a váltó már egészen 160 km/órás tempóig tudja a „vitorlázó” funkciót.



Adaptív futóművel érkezik a Dodge új szuperszedánja

Nincs feljebb?

Jelen pillanatban a Dodge Charger új, Hellcat változata birtokolhatja a világ legerősebb sorozatgyártású szedánjának kijáró címet. A 6,2 literes, kompresszoros V8-as benzinmotor 707 lóerőt állít hadrendbe, ami egyúttal azt is jelenti,

hogy a legcombosabb szériaautó (a Challenger Hellcattal együtt), ami az USA-ban készül. A 880 Nm-es nyomatékkal rendelkező bestia természetesen a hátsó kerekeit hajtja, míg az erőátvitelről nyolcgangos automata gondoskodik. A politikai



korrektség jegyében Eco-módot is felvonultat az autó, bár a fogyasztását egyelőre nem árulta el a gyártó. Ami biztos, hogy a 0-96 km/órás

sprintet 3,8 szekundum alatt teljesíti a Hellcat, végsebessége pedig – a szedánok között egyedülálló módon – 328 km/óra.



RÖVIDEN

Újrahasznosítás

Az Apollo Tyres és a Manchester United kiterjeszti együttműködését és útnak indítja a „játszd végig”



sportpálya-építési programot. Az indiai székhelyű abroncsvállalat a saját abroncsaiból származó, 100%-BAN ÚJRAHASZNOSÍTOTT GUMIT HASZNÁLJA FEL EGY KORSZERŰ KÖZÖSSÉGI SPORTPÁLYA LÉTREHOZÁSÁHOZ az Old Trafford stadion területén.

Első a biztonság

AZ OSRAM A LEDSBIKE ENERGIATAKARÉKOS KERÉKPÁRLÁMPÁKKAL BŐVÍTETTE PORTFÓLIÓJÁT. Az új termékek nemcsak a kerékpárosok



látási viszonyait javítják, hanem ők maguk is jobban láthatóvá válnak az utakon. A LED-es első és hátsó lámpatestek lényegesen több fényt, akár 70 lux megvilágítást biztosítanak a kötelező láthatósághoz, mellyel tökéletes útítársak lehetnek a balesetmentes közlekedésben.

Fut a szekér

Miközben a Dodge a szerény kereslet miatt csökkentette az SRT Viper gyártási darabszámait, a C7-es Corvette-ből (képeinken) nem tud



eleget gyártani a Chevrolet. EGY ÉV LEFORGÁSA ALATT 37 EZER MEGRENDELÉS FUTOTT BE AZ AUTÓRA, ami pontosan annyi, mint amennyit a C6-os modellből pályafutásának utolsó három évében értékesítettek.

Föld-föld rakéta

Előző lapszámunkban még csak számítógépes grafikán tudtuk megmutatni a McLaren új csodafegyverét, a P1 GTR-t, mostanra azonban napvilágot láttak a hivatalos fotók és információk is. A wokingi cég egyenesen a világ legjobb pályagépét akarta megalkotni az újdonsággal, melynek gyártása jövő nyáron kezdődik, ami-

kor a „bázis” P1-esből elkészül az utolsó, 375. példány. Az utcai engedéllyel nem rendelkező GTR-verzió természetesen mindenben felülmúlja az alapmodellét, hiszen amellett, hogy a 3,8 literes turbómotor és a villanymotor együttes teljesítményét 916-ról 1000 lóerőre emelték, aerodinamikailag optimalizálták

a karosszériát, DRS-es hátsó szárnyat alkalmaztak és kiszélesítették a nyomtávokat. A modell nem csak teljesítménye miatt különleges: az 1,98 millió eurós, azaz kb. 800 millió forintos járgányt kizárólag a McLaren Special Operations által szervezett eseményeken (pályanapokon) vezethetik majd a tulajdonosok.

Egymás mellett a Le Mans-i győztes F1 GTR (1995) és az új P1 GTR. Utóbbival semmilyen bajnokságban nem indul majd a gyártó



DRS-es szárny és titánium kipufogóvégek teszik különlegessé a farrészt

Polgárpukkasztó árcédulák

Két új Mercedes modellnek, a Kfrissített CLS-nek (1) és az S-osztály Coupénak (2) is nyilvánosságra hozta árait a hazai importőr. A négyajtós kupé CLS 16 587 050 forinttól, míg a CLS Shooting Brake 17 133 050 forinttól vihető haza a 2,1 literes dizelmotor 170 lóerős kivitelével. A kínálat új tagjai, a 333 lóerős, 3,0 literes V6-os turbómotorral ellátott verziók 19 430 950, illetve 19 983 400 forintért lehet a miénk. A kizárólag összerékhajtással elérhető, 63 AMG S (585 lóerős, 5,5 literes, V8-as turbómotor) a karosszéria-változattól függően 39 861 440, illetve 40 406 270 forintba kerülnek. Az S-osztályos kupé belépőmodellje, a 4,6 literes, 455 lóerős motor hajtotta 500-as verzió egyelőre csak 4Matic verzióban konfigurálható 39 099 440 forinttól, am a 63-as AMG (585 lóerős, 5,5 literes, V8-as turbómotor) jóval drágábbak, hiszen a hátsókerék-hajtású változat 51 804 520 forintot, míg a 4Matic változat 53 303 120

forintot kóstál. A kínálat csúcán V12-es blokkal ellátott típus árcéduláján 76 033 580 forintos összeg diszeleg.



Nagy ígéret?

Kilenc évvel azután, hogy debütált a Suzuki Vitara harmadik nemzedéke, megérkezett a vadonatúj, negyedik generációs típus. Az újdonság alapja a tavalyi Frankfurti Autószalonon bemutatott iV-4 tanulmánymodell, ennek megfelelően a forma jóval merészebb, mint a korábbi Vitarák esetében. A Vitara mű-

szaki adatait csak október 2-án, a Párizsi Autószalonon történő hivatalos leleplezés után hozzák nyilvánosságra, de vélhetően az SX4 S-Crossból ismert 1,6-os benzines és diesel erőforrásokat találjuk majd a palettán. A hírek szerint a személyre szabhatóság tekintetében nagy előrelépést hoz az újdonság.

Több mint izgalmas

A Shell egy országos verseny keretében keresi a legizgalmasabb élményt nyújtó hazai autós útvonalakat - a www.shell.hu/legizgalmasabbautosutak honlapon egy saját fényképpel vagy videóval lehet nevezni. A kedvenc autós útvonalakat megosztók között kéthetente egy, összesen négy egyedi Ferrari élményvezetést sorsol ki a Shell, a versenyben szavazók közül pedig szintén négy szerencsés



egy-egy Nikon COOLPIX S2800 fényképezőt nyer, hogy az utazás élményét bárhol, bármikor megörökíthesse. Az az autós pedig, akinek a feltöltött egyedi vezetési élménye a legtöbb szavazatot kapja, ellátogathat másodmagával a maranelói Ferrari-gyárba.



20 EURÓS TANKOLÁSI KUPONT KAP AJÁNDÉKBA!

Október 15-től a Falken magyar vevőit különleges Dankeschön (köszönet) várja: A Falken köszönetet mond: tanke (tankolj)! Aki október 15-től november 30-ig egy készlet téli modellt (Eurowinter HS449 vagy Landair LA/SL S112) vásárol, 16 colosnál 10 eurós, 17 colos vagy nagyobb méretűnél 20 eurós tankolási kupont kap ajándékba.



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

Szezonzáró

Szeptember, iskolakezdés, a vakációk annyi... Nincs mese, nosztalgizni kényszerül az ember, visszaidézi a nyár legszebb pillanatait, elmereng a strandon töltött önfeléd napokon és jobb híján derül (röhög) egy nagyot ezen a mobil medencés társaságon. Szereplőink nem bonyolították túl a konstrukciós megoldást, a lényeg itt azonban aligha a tökéletességen volt.



Érdekes számok

Továbbra sem lankad az érdeklődés a használt autók iránt, 2014 első felében ugyanis 11,2%-kal nőtt az autóátírások száma Magyarországon - derül ki a Datahouse adataiból. **Januártól június végéig közel 240 000 gépkocsi cserélt gazdát, melynek 64%-a volt idősebb tíz évnél.** Hasonlóan rossz az arány a külföldről érkező autók körében: **44 115 behozott autóból 20 080 haladta meg a tízéves kort.** „A pozitív vásárlói kedv egyértelműen tapasztalható, azonban sajnálatos módon egyre ritkább a minőségi előrelépés az autócse-

rék során” - vélekedett Frank György, a Das WeltAuto márkagazgatója. Az első hat hónap során az alsó-középkategóriás autók voltak a legkeresettebbek (76 620 db), s a kisautókkal (64 568 db) kiegészülve ez a két kategória vitte az átírások 59%-át. Az Opel stabilan tartva 14%-os piaci részesedését (33 682 db) továbbra is a legkedveltebb a hazai vásárlók körében, 10,3%-kal a második helyen zárta az első felét a Suzuki (24 804 db), a harmadik helyre pedig a VW lépett 9,59%-os aránnyal (22 967 db).

PROMÓCIÓ

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: ISKOLAKEZDÉS

Szeptemberi becsengetés: osztály, vigyázz!

smét elkezdődik az új tanév, a gyerekek újfent nagyobb veszélynek vannak kitéve az iskolába menet, illetve onnan jövet. Ennek oka az, hogy sok autós nem tudja pontosan, mikor kezdődik az iskolaszézon, még többen pedig azt nem (legalábbis a nagy településeken), hogy hol vannak az oktatási intézmények. Megszokásból vezetnek azokon a helyeken és időpontokban, ahol és amikor fokozottabban kellene figyelniük. Közlekedésbiztonsági szempontból tehát szeptember első hetei a változó körülmények miatt a szokásosnál nagyobb elővigyázatosságot követelnek az autóvezetőktől.

A vakáció utáni napokban nehezen szoknak vissza a gyerekek a fegyelmezettségbe, illetve a jó idő még kedvez a szabadtéri játékoknak, ezért az iskolák kör-

nyékén célszerű a szabályosnál is lassabban autózni. Nagyon fontosak a szülői intelmek! Tanácsos feleleveníteni a biztonságos közlekedés alapjait, és hangsúlyozni az úton való átkelés szabályait - a mindenkor körütekintést és lámpás kereszteződésben a zöld jelzés kivárását még a gyalogátkelőhelyeken is! Érdekes számításba venni, hogy sok helyen néhány méteres kitérével kiválthatók a szintbeli keresztezések, így védett alul- vagy felüljárón lehet átgyalogni a nagy forgalmi utakon.

A szülő felelőssége a példamutató magatartás a volán mögött is. Ha autóval visszük a gyermeket iskolába, mindig szabályosan álljunk meg, mert lehet, hogy egy szabálytalan megállással saját gyermekünknek nagyobb biztonságot teremtünk, viszont sok más gyermek fokozott ve-



szélyhelyzetbe kerülhet - járműnk akadályozza őket a szabad kilátásban, és kénytelenek autónk takarásából megkezdeni az átkelést. Ha az autóból a gyermek az úttestre száll ki, mindig a szülő felelőssége, hogy odafigyeljen az

„időzítésre” is (nem jön-e másik autó). Jó tanácsként azt is szivleljék meg, hogy a biztonságos közlekedést jelentősen elősegíti, ha nem kell rohanni késés miatt. Ezért otthonról mindig időben induljanak el!

www.baleset-megelőzes.eu

VÉGRE ITT A TÉL!



A FALKEN EUROWINTER HS449

Az innovatív profil és a javított gumikeverék még a legkeményebb télen is úrrá lesz. Az Eurowinter HS449 bármely téli időjárású feltétellel megbirkózik. Ismerje meg a téli abroncsok új generációját. Most az Ön gumikereskedőjénél is.

A versenypályákról a közutakra.

FALKEN
High Performance Tyres

falkentyre.com

A levegek Volvója

Az újdonságon láthatjuk először az enyhén átrajzolt, új márkajelvényt. A fényezés a csúcsverziókban full-LED-es

Az XC90-es második generációja a Volvo eddigi legdrágább fejlesztési programjának keretében valósult meg, így nem csoda, hogy minden szempontból új fejezetet nyit a márka életében.

A Volvo marketinggépezete talán még sosem dübörgött úgy, mint az XC90-es esetében, hiszen a premier előtt hónapokkal elkezdtek csepegtetni az információkat, először a beltérről, majd a műszaki tartalomról. Ez persze nem véletlen, ugyanis az új XC90-esről nem túlzás azt állítani, hogy a Volvo legnagyobb dobása az utóbbi két évtizedben. A modell fejlesztése, a torslandai gyárban végzett beruházások és az új SPA-platform létrehozása mintegy 11 milliárd dollárt (!) emésztett fel, ami nagyságrendileg egyenértékű a Dániát Svédországgal összekötő Öresund-híd megépítésének költségeivel. A gigaberuházás természetesen a tervek szerint bőven megtérül, ugyanis idővel összes modelljük a rugalmas SPA-platformra (Scalable Product Architecture) épül majd – a teljes áttállítás 2019-ig biztosan megtörténik. A „mértezhető termékarchitektúra” miatt szabadon tudják változtatni a tengelytávot, és az egyes hajtás-lánc-variációk beépíthetőségében is megszűnnek a korlátok.

Gigászi méretű és egyben igényes a belső

A 12 évig gyártásban lévő elődhöz viszonyított 143 mm-es hossznövekedés azt jelenti, hogy az XC90-es nem csak külső megjelenését il-



Első osztályú anyagokat használ a Volvo az utastérben



Kristályüvegből készített váltókar is szerepel az opciós listán



Az „okostelefon-generáció” imádni fogja a nagy képernyőt



A 14 centis hossznövekedés miatt a lábtér a harmadik sorban is bővebb. A modell tömege a nagyobb külméretekre dacára 200 kg-mal csökkent

PIACI BEVEZETÉS

Októberi start

Az új Volvo október közepétől rendelhető a hazai márkakereskedésekben, ám mivel az ügyfélautók gyártása februárban kezdődik, az



első vásárlók csak májusban juthatnak hozzá a modellhez. A teljes árlistát októberben teszi közzé az importőr, annyit azonban már lehet tudni, hogy **A D4-ES BÁZISMODELL FRONTHAJTÁSSAL 13 790 000 FORINTOT KÖSTÁL.** A piaci bevezetés érdekessége, hogy szeptember 3-tól online értékesítésben lehet majd megrendelni a First Edition változatot, melyből mindössze 1927 darab készül (a Volvo alapításának évére utal). A légrugós futóművel, bőrborítású műszerfalon ellátott First Edition kivitelek hazánkban kizárólag a D5-ös AWD konfigurációban rendelhetők 22 800 000 forinttól.

letően lépett feljebb. 4950 mm-es értékével túlnőtt a BMW X5-ösön és a Mercedes ML-en, sőt, mindössze 4 centivel rövidebb a Range Rovernél. Vagyis igazi óriásról van szó, amely a harmadik ülés-sorban is meglepően tágas, 175 centis magasságú hosszú útra is bevállalható, ami nagyrészt a 12 centivel toldott tengelytávnak köszönhető. A rövid üléspróba azonban a műszerfal és a középkonzol miatt volt különösen érdekes. A mai trendeknek megfelelően vetített kijelzős műszerfal fogadja a vezetőt (a két „óra” között megjeleníti a navigációs utasításokat is), ám az sokkal inkább szenzáció a tömeggyártók termékei között, hogy a középkonzol hagyományos gombjait szinte teljesen felváltotta egy hatalmas, 9 colos érintőképernyő. Az Android-alapú rendszer az okostelefonok mintájára működik, így ismeri a nagyítás és kicsinyítés szét- és összehúzás funkcióját. A hangutasításokkal is vezérelhető rendszer képernyője az infravörös fóliabevonat jóvoltából anélkül is képes érzékelni az ujjak „jelenlétét”, hogy azok nyomást fejtenének ki a képernyőre. S mivel svéd autóról van szó, a felület akár kesztyűben is kezelhető.

AUDIORENSZER

Csúcs ez a hifi!

Az autópárbán elérhető egyik legjobb audiorendszert a Volvo kínálja az új XC90-eshez. A rendszer része egy 12 csatornás, 1400 wattos Harman erősítő, amelyhez összesen 19 db Bowers & Wilkins hangszóró csatlakozik: 7 Nautilus magasságárzó (25 mm), 7 középsugárzó (5x100 és 2x80mm) Kevlar tölcserrel, 4 mélyhangszóró (200/165 mm) és az új, áttörést jelentő szelöltetett mélynyomó (250 mm). Utóbbi első **IZBEN KERÜL SOROZATGYÁRTÁSÚ SZEMÉLYAUTÓBA!**



A plug-in hibrid topmodell elsősorban a skandináv és Benelux-államokban ígérkezik népszerűnek. A csomagterajtó láblendítésre elektromosan nyílik

Az előremutató technikai megoldások természetesen nem merülnek ki ennyiben. Van például head-up display, 360 fokos körkamera és számos biztonsági újítás. Az XC90-es a világ első olyan modellje, mely automatikusan fékez, ha a vezető kikanyarodna egy közeledő jármű felé. De említhetjük az ütelhagyás-érzékelőt is, amely – ha letérnénk az épített útról – megfeszíti a biztonsági öveket és olyan pozícióba állítja az ülést, ami minimalizálja a gerincsérülés kockázatát. A gyalogos- és kerékpáros-érzékelő funkcióval kibővített City Safety csomag (a Volvo automatikus fékezési funkcióinak gyűjtőneve) az alapfelszereltség részét képezi, nagy főrja pedig az, hogy működését immáron a sötétség sem befolyásolja.

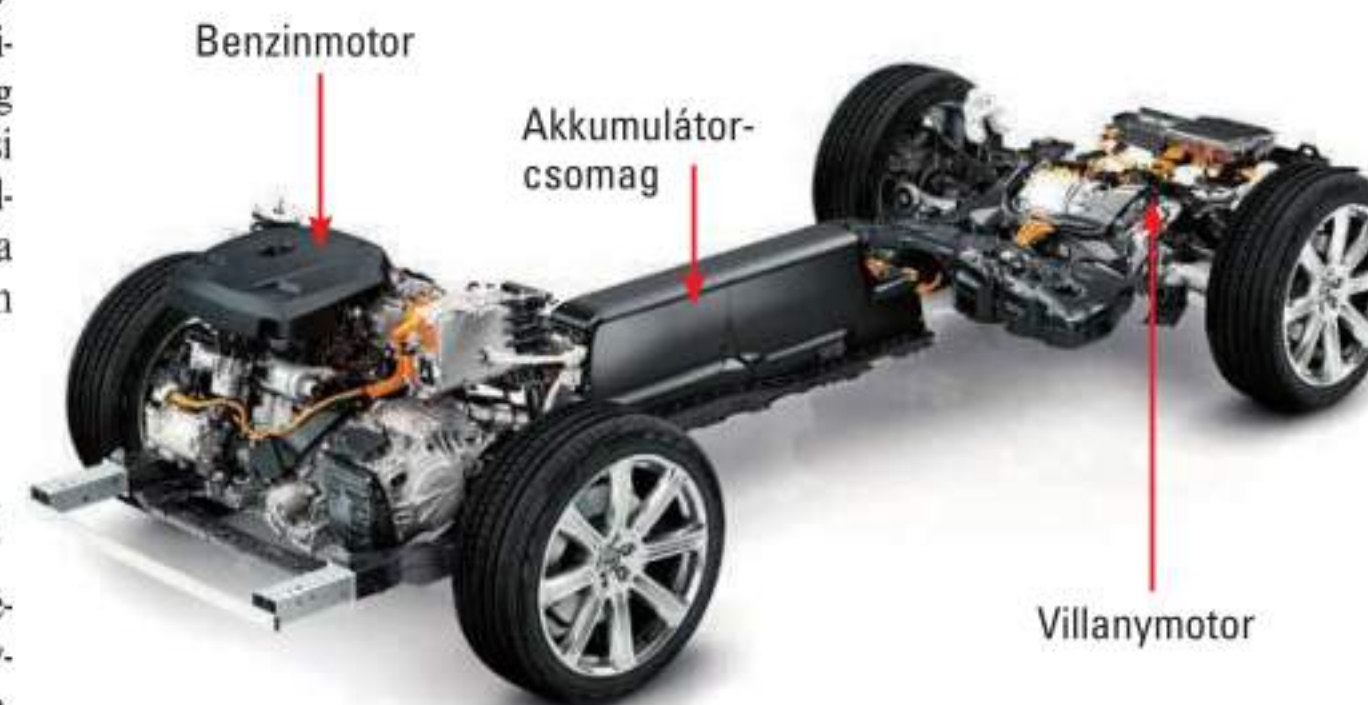
Csak négyhengeres erőforrásokkal kínálják

Míg az XC90-es első nemzedékéhez, öt-, hat- és nyolchengeres egységeket is kínált a Volvo, az új generáció kizárólag a friss fejlesztésű, 2,0 literes, négyhengeres Drive-E motorcsalád tagjaival lesz elérhető. A kínálat legérdekesebb tagja a T8-as jelű topmodell, mely a világ első, hétüléses plug-in hibrid szabadidő-autója. A kompresszorral és turbóval lélegeztetett benzínmotor és a hátsó kerekeket hajtó villanymotor összteljesítménye 400 lóerő, ám szintén nem elhanyagolható, hogy tisztán elektromosan 40 kilométert is megtehet az autó, így a CO₂-kibocsátás a szabvány mérési ciklus szerint mindössze 60 g/km, fogyasztása pedig 2,5 liter/100 km! A benzines kínálatot a T6-os és T5-ös modellek teszik teljessé, előbbiben a T8-as kettős

feltöltésű egysége dolgozik 320 lóerővel, míg utóbbi szimpla turbós kivitelben érkezik 254 lóerővel. A legnépszerűbb verziók minden bizonnyal továbbra is a dízelek lesznek, a D4-es 190, míg a D5-ös 225 lóerőt produkál. Mind-egyiknél széria a nyolcfokozatú automata váltó, az azonban még nem derült ki, hogy mely motorok lesznek elérhetők fronthajtással. Egyelőre annyit tudunk, hogy a D4-es biztosan választható lesz

elsőkerék-hajtással is, illetve hogy a D5-ös és T6-os AWD-kivitelben mutatkozik be (egyelőre csak utóbbi kettő esetében szolgált részletes műszaki adatokkal a Volvo). Fontos újítás, hogy a friss generációhoz légrugós futómű is elérhető, ez esetben alpból automatika szabályozza a hasmagasságot, de terepre érve a vezető kézi vezérléssel is feljebb emelheti az autót mintegy három centivel.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



XC90 T8: a kompresszoros-turbós benzínmotor az első kerekeket, míg a villamos egység a hátsókat hajtja. A váltó nyolcfokozatú automata

i VOLVO XC90	T6 AWD	D5 AWD
Összlökettér (cm ³):		1969
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó-kompresszor	54/16 biturbó dízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	236/320/5700	165/225/4250
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	400/2200-4500	470/1750-2500
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):		4950/2008/1775
Tengelytáv (mm):		2984
Saját tömeg (kg):	2000	2030
Csomagtér (l):		n.a.
Üzemanyagtank (l):		71
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	6,9	7,8
Max. sebesség (km/h):	230	220
Átlagfogyasztás (l/100 km):	7,7	5,8
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	179	152
Forgalmazás:		októbertől

A mindentudás egyet eme?



A megújulással markánsabbá vált a Panamera arca, a faramuci hátsóval viszont nem tudtak mit kezdeni



Elektromos töltőnyílás a vezetőoldalon. LED-ek jelzik a töltést

A Panamera modellfrissítés technikai fénypontjaként a Porsche vetélytársait megelőzve dobta piacra konnektorral tölthető plug-in hibridjét.



Jellegzetes Porsche cockpit, perfekcionista kidolgozással

Agári adatok alapján úgy tűnhet, a Porschének sikerült átvágnia az autóiipar gordiuszi csomóját: a 416 lóerős Panamera S E-Hybrid luxus sportlimuzin 5,5 másodperc alatt gyorsul százra, csúcsebessége 270 km/óra és mindössze 3,1 litert fogyaszt! Hogy nem a levegőbe beszélnek, annak bizonyítására a menetpróbán versenyt szerveztek az újságíróknak. Ezúttal értelemszerűen nem versenypályán a győzelem, vagy a legjobb köridő, hanem a lehető legalacsonyabb fogyasztás elérése volt a cél. Mégpedig azon a Stuttgart környékén vezető, városi, országúti és autópályás szakaszt egyaránt tartalmazó kb. 65 kilométeres körön, ahol a gyári tesztlők is járnak. Sajnos a szakadó esőben eleve hátrányból indultunk, majd amikor a sztrádrán egy baleset miatt dugóba keveredtünk, úgyünk végképp elveszett. Ezután nem iga-



Üzem módválasztó gombok

Sebességmérő helyett hibrid műszer



Szigorúan négyszemélyes utastér, hátul korlátozott fejférral

PANAMERA S HYBRID

Fejlődéstörténet

A Porsche 2010-ben a Cayenne-nel kezdte, majd egy évvel később a Panamerával folytatta a hibridesítést. A benzinmotor gyakorlatilag megegyezik a mostanival, az elektromotor azonban csak 34 kW-ot (47 LE) és 300 Nm-t adott hozzá. Így a rendszer összteljesítménye 279 kW-ra (380 LE) és 580 Nm-re adódott, ami 6,0 másodperces gyorsuláshoz és 270 km/órás csúcsebességhez segítette a Panamera S Hybridet. **A LEGNAGYOBB ELŐRELÉPÉS AZ AKKUMULÁTORTECHNOLÓGIÁBAN TÖRTÉNT:** a korábbi 1,7 kWh kapacitású nikkkel-metál hidrid telepet nem lehetett konnektorral tölteni, ami max. 2 km elektromos hatótávra és 85 km/órás sebességre volt jó, így a gyári átlagfogyasztást 7,1 l/100 km-ben adták meg. Egyébként a mérnökök elemzése szerint a full-hibrid változattal összehasonlítva a konnektoros hibrid belső égésű motorja 43 helyett már csak 28%-ban üzemel, ugyanakkor az elektromos gép dolga 14-ről 29%-ra nőtt az említett stuttgarti körön – a fékenergia-visszanyerés ugyanúgy 18, a „vitorlázás” pedig 25% maradt.

zán erőlködünk, de laza tempóban autózva így is 6,5 literes átlagot értünk el. „Barátian csapnivaló” érték, az előző turnusban ugyanis, ha jól emlékszem, a litván kollégák 2,7 litert produkáltak – az állunk koppant a padlón! Ezek nyilván extrém körülmények és a valóság ennél sokkal árnyaltabb, de a konnektoros Panamera tényleg igazi multitalentumnak ígérkezik.

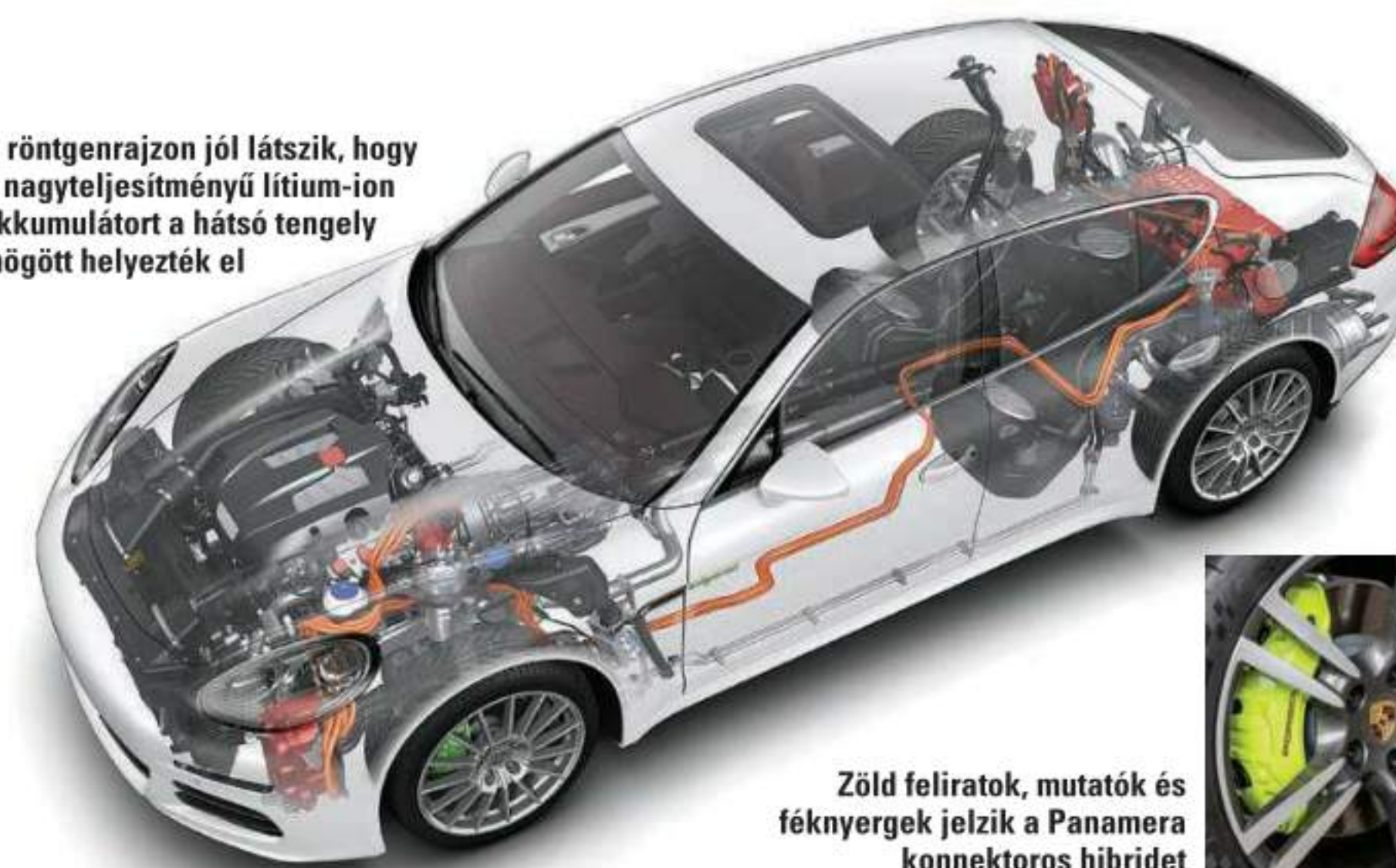
Hétköznap környezetbarát elektromos autó

Képzeld csak bele magunkat a meglehetősen jómódú tulajdonos helyébe, aki az okostelefonos/táblagépes alkalmazáson akár azt is beállíthatja, hogy nyáron kellemesen temperált, télen pedig előmelegített autót várja a garázsban. Mivel teljes töltöttség esetén a 9,4 kWh kapacitású lítium-ion akkumulátor 18-36 kilométer közötti elektromos hatótávot biztosít, az E-Power gombot megnyomva nem csak a lakóövezetből osonhat ki némán és károsanyag-kibocsátás nélkül. Ideális esetben ez már az üzleti tárgyalásra, munkába járásra is elegendő lehet, szóval a hétköznapi ingázást nulla, vagy legalábbis szentelenül alacsony benzinszámlával meg lehet úszni. A 95 lóerős, 310 Nm nyomatékú villanymotor pedig önmagában is tisztességes dinamikával ruhazza fel a Panamerát, hiszen álló helyzetből 6,1 másodperc alatt gyorsítja 50-re, s 135 km/órás tempóig lehet elektromosan haladni. Aztán a „gyárba” beérve emberünk rácupantja a konnektorra autóját, ami normál hálózatról (10 A) 3,8, míg ipari árammal (16 A) 2,3 óra alatt feltölt. Úgyhogy jó főnök módjára gyorsan kiosztja a feladatokat, s ha nincs blokkolóóra, már „villamosozhat” is haza, esetleg tenisze- vagy golfpartneréhez.

Hétvégén szélvészgyors és élvezetes Porsche

Hétvégén pedig egy telivér Porsche volánja mögött eresztheti ki a gőzt! Sport üzemmódban, amikor a 3,0 literes, kompresszoros benzinmotor (333 LE/440 Nm) és az elektromotor összedolgozik, 416 lóerős és 590 Nm repíti előre: élénken reagál a gázadásra és 5,5 másodperc alatt

A röntgenrajzon jól látszik, hogy a nagyteljesítményű lítium-ion akkumulátort a hátsó tengely mögött helyezték el



Zöld feliratok, mutatók és féknycerkék jelzik a Panamera konnektoros hibridet

ugrik százra a 2,1 tonnás hibrid Porsche, a németországi autópályákon pedig még 180-200 km/órás tempóról is lazán gyorsít tovább. Ezalatt a V6-os diszkrétan gurgulázik, a nyolcfokozatú automata pedig vajpuhán és jó ritmusban kapcsol. Menet közben a hibrid rendszer szinte észrevétlenül teszi a dolgát és vált a hajtásmódok (benzines, elektromos, vegyes) között, melynél a vezérlés a navigáció domborzati adatai és a TMC dugófigyelő jelentései mellett egyéb információkat is figyelembe vesz. A kormányzás közvetlen és precíz, az S E-Hybrid mégsem egy született kanyarvadász, talán a Panamerák közül a vezetési érzése ennek a legkevésbé sportos: szépen fordul, de azért csak egy 5 méter hosszú és 1,9 méter széles jószág, amelyiknek folyamatosan érezni a tömegét, a széria légrugózás miatt

pedig – porsché mércével – lehetni készlekedéssel és picit lustán megy utána a kormányozhatatlannak. Erős, kifinomult és komfortos Gran Tourismóként a hegyi szerpentin helyett inkább a széles autópálya a vadászterülete – ilyenkor az E-Charge gombbal a villanymotor generátorként töltheti az akkut, későbbi elektromos autózás céljából. Úgyhogy emberünk felpakolhatja a családját és mondjuk leruccanhat Olaszországba a Comói-tóhoz kikapcsolódni, vagy Milánóba shoppingolni. Amennyiben a gyerekek nem nőttek túl magasra, kényelmesen elférnek a két hátsó ülésen, egyedül a csomagtartó mérete kíván némi kompromisszumot. Merthogy a normál Panamerához képest az bizony összement 110 literrel, és a 335/1153 literes méretből még a töltőkébelek is elvesznek. Persze

egy Porsche-tulajdonosnál ez nem okozhat fejtörést, hiszen úgyis ott lapul nála a vastagon feltöltött bankkártya. Szüksége is lesz rá, amikor a márkakereskedésben kicsengeti a Panamera S E-Hybrid árát, a luxuskategória első konnektoros hibridjét ugyanis alaphangon 35 996 000 forintért kínálja a Porsche – ez 2,4 millióval drágább a 420 lóerős Panamera S-nél.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



A 4 csőből néha semmi sem távozik

PANAMERA S E-Hybrid

BENZINMOTOR	
Összlökettérfogat:	2995 cm ³
Hengerek/szelepek:	V6/24 kompresszor
Max. teljesítmény:	245 kW (333 LE) 5500-6500/perc
Max. nyomaték:	440 Nm 3000-5250/perc
VILLANYMOTOR	
Max. teljesítmény:	70 kW (95 LE)
Max. nyomaték:	310 Nm
RENDSZERTELJESÍTMÉNY	
306 kW (416 LE) 5500/perc, 590 Nm 1250-4000/perc	
Hossz./szél./mag.:	5015/1931/1418 mm
Tengelytáv:	2920 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1658/1662 mm
Tömeg/teherbírás:	2095/485 kg
Csomagtér:	335/1153 l
Üzemanyagtank:	80 l
0-100 km/h:	5,5 s
Max. sebesség:	270 km/h
Átlagfogyasztás:	3,1 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	71 g/km
A modell alapára:	35 996 000 Ft

EZT ÍRTUK AZ ELEKTROMOS TRABANTRÓL 1980-ban

Belgrádban tavaly sokan nézték csodálkozva azt a kimustrált Trabantot, amely nesztelenül és kipufogógáz nélkül suhant a főváros utcáin. Azóta már tudjuk, hogy a BG 119-379-es forgalmi rendszámú autót villamos motor hajtja, és a motorházban nikkkel-kadmium elemes akkumulátorok szolgáltatják az áramot. Bojan Kragic mérnök, dr. Zoran Stojilkovic, valamint barátai ötlete alapján született meg az említett villamos meghajtású autó. A villamos motort egy ócskavastelepen, a Trabantot nagyon olcsón, mindössze 4000 dinárért vették. Saját maguk készítették el a nikkkel-kadmium akkumulátorokat is, hiszen Kragic mérnök a Villamosenergiái Kutatóintézet munkatársa. Egy töltéssel a „Trabcsi”

100 km-t tesz meg, legnagyobb sebessége 60 km/óra. Dr. Stojilkovic lakásának ablakából egy kábelen át történik a telepek töltése. Az akkumulátorok mintegy 10 óra alatt töltődnek fel, és egy töltéssel zajtalanul és olcsón lehet közlekedni otthonunk és munkahelyünk között.



Felvillanyozó típus

A VW e-up! egy olyan elektromos miniautó, melynek elméleti hatótávolsága 160 kilométer. De van itt más is...

mmár a VW palettáján is elérhető szériagyártású elektromos miniautó, az e-up! hajtásáról egy 82 lóerős villanymotor gondoskodik. A normál up!-hoz képest az e-verzió LED-es nappali menetfényt, kék díszítéseket, fényes fekete felniket, speciális Garmin navigátort és egyedi szegélyvarrású üléseket tartalmaz. Széria továbbá a CCS-kábel (Combined Charging System), mellyel egyen- vagy váltóáram felvétele lehetséges töltőoszlopokról, konnektorból, vagy feláras, otthoni Wallbox fali töltőből.

A kérdések: mennyit, mennyiért, meddig?

A VW felmérése alapján a nagyvárosban élők 78%-a kevesebb, mint napi 50 kilométert tesz meg autójával. Erre alapozva optimalizálták az e-up! hatótávolságát, ami papíron 160 kilométer - ez tartós, maximum 70 km/órás tempóval akár el is érhető, de nyilván ilyen autót senki sem merít le teljesen. Városi, elővárosi körülmények



Ciki vagy sem, de hibás a kocsi oldalán látható matrica: egy töltéssel nem 150, hanem 160 km a megtehető maximális hatótávolság...



Villanymotorhoz optimalizált navigátor és egyedi műszeregység



FOTÓ: HILBERT PÉTER

között a 120 kilométer körüli érték tűnik realitásnak, míg tartós 130 km/órás tempónál nem érdemes 60 kilométernél többel számolni. 230 voltos hálózatból a teljesen lemerült akkumulátor töltése 7-9 órát vesz igénybe, garázsba telepített, 3,6 kW teljesítményű Wallbox kon-

zról 4-6 óra, míg normál töltőoszlop (22 kW) igénybevétele esetén hozzávetőlegesen 2-3 órától van szó. Sajnos a meglévő gyorsöltő pontok ezzel az autóval nem használhatók - részleteket lásd alább.

A megtehető hatótáv, ahogy egy normál járműnél, itt is nagyban függ a vezetési stílustól és a használt menetdinamikai programtól. Normál állásban a 0-60-as sprint 4,9 másodpercig tart, de az állórajtós 100-as futam is megvan 12,4 másodperc alatt, a végsebesség pedig 130 km/óra. Létezik azonban Eco és Eco+ mód is, előbbiben 120 km/óra a maximális tempó, a klímavezérlés pedig takarékos állásba kapcsol. Eco+ választása esetén a végsebesség 95 km/óra, a szellőzés kikapcsol, a menetpedál érzékenysége tompul, az állandó teljesítmény pedig 40 kW, azaz 55 lóerő. A villanymotort a padlóba épített, 18,7 kWh kapacitású lítium-ion akku táplálja, ennek töltése menet közben rekuperáció révén oldható meg. Utóbbi mértéke több lépcsőben állítható, illetve a váltókar B-be húzásával is aktiválható extra motorfékhatás, így fékezés vagy gurulás során is megoldott a visszatöltés.

Maga az up! egy meglepően tágas kabinú, négy felnőttnek elfogadható helyet kínáló kisautó. A raktér padlója állítható, a mély üreg 250 literes, ülésdöntéskor pedig a padlólapot felemelve sík, 923 literes teret kapni. A túl feszes rugózás nem tesz jót a komfortérzetnek. A fura méretű, 165/65 R15-ös abroncsok a gyári ajánlás szerint akár 2,8 bárra is felfújhatók, de az extrém alacsony gördülési ellenállású Dunlop köpenyek hamar elérlik tapadási határukat. Az elektromos autózás egyelőre nem olcsó mulatság, de idővel a részben vagy teljesen elektromos autózás a jövő. Az e-up! vételára 7 997 190 forint, vásárlását elsősorban nagyvárosban élőknek, oda ingázóknak, áramszolgáltató cégeknek, netán autókölcsönzőknek érdemes megfontolniuk. A nagy bekerülési összeget hosszú távon kompenzálja a jelképes „üzemanyag”, és szervizköltség.

A sebesség miatt hajnali indulás volt

Elhatároztam, hogy leautóozom Budapestről Zamárdiba, persze száguldozásról szó sem volt, megérkezés esetén is ragaszkodtam a maradék, kb. 40 kilométeres hatótávhoz, ezért 70-es tempónál (természetesen Eco+ módban) húztam meg a felső határt. A sze-

rebbesség miatt hajnali negyed hatkor indultam, hogy a legkevésbé tartsam fel az M7-es forgalmát. A 113 kilométeres utat követően még további 47-re becsülte a fedélzeti számítógép a megtehető távolságot, az átlagfogyasztás pedig 9,8 kWh/100 km - utóbbi nagyjából 380 Ft/100 km-es áramdíjnak felel meg. A Garmin navigátor útvonaltervezéskor figyelembe veszi a töltési szükségletet, nyilvános töltőpontokat ajánl fel, valamint tisztában van a domborzati viszonyokkal. Egy hibája van, hogy nem vihető be a maximális tempó, amivel haladni szeretnék, ezzel még realitás lehetne a kalkuláció.

Maga az up! egy meglepően tágas kabinú, négy felnőttnek elfogadható helyet kínáló kisautó. A raktér padlója állítható, a mély üreg 250 literes, ülésdöntéskor pedig a padlólapot felemelve sík, 923 literes teret kapni. A túl feszes rugózás nem tesz jót a komfortérzetnek. A fura méretű, 165/65 R15-ös abroncsok a gyári ajánlás szerint akár 2,8 bárra is felfújhatók, de az extrém alacsony gördülési ellenállású Dunlop köpenyek hamar elérlik tapadási határukat. Az elektromos autózás egyelőre nem olcsó mulatság, de idővel a részben vagy teljesen elektromos autózás a jövő. Az e-up! vételára 7 997 190 forint, vásárlását elsősorban nagyvárosban élőknek, oda ingázóknak, áramszolgáltató cégeknek, netán autókölcsönzőknek érdemes megfontolniuk. A nagy bekerülési összeget hosszú távon kompenzálja a jelképes „üzemanyag”, és szervizköltség.

MOLNÁR JÓZSEF



A magamra állított vezetőülés mögött jól elférek, nagy a fejter is



Tilos a nagynyomású motormosás A mély raktér 250 literes

i VW	e-up!	TESZTETT
VILLANYMOTOR		<ul style="list-style-type: none"> - dinamika - kényelmes ülések - tágas kabin
Max. teljesítmény:	60 kW (82 LE)	
Max. forgatómomenték:	210 Nm	
AKKUMULÁTOR		NEM TESZTETT <ul style="list-style-type: none"> - egyedi gyorsöltő csatlakozó - feszes rugózás - vételár
Típusa:	Lítium-ion	
Kapacitása:	18,7 kWh	
Modulok/cellák száma:	17/204 db	
Hosszúság/szélesség/magasság:	3540/1645/1492 mm	
Tengelytáv:	2421 mm	
Nyomtáv elől/hátul:	1428/1424 mm	
Fordulókör:	9,8 m	
Saját tömeg/teherbírás:	1214/361 kg	
Csomagtér:	250/923 l	
Giorsulás 0-100 km/h:	12,4 s	
Maximális sebesség:	130 km/h	
Maximális hatótávolság:	160 km	
Fogyasztás:	11,7 kWh/100 km	
Testfogyasztás:	9,8 kWh/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	0 g/km	
A modell alapára:	7 997 190 Ft	

am ÖSSZEZÉS
Remek városi, elővárosi jármű az e-up!, de akár napi szintű, mondjuk Székesfehérvár-Budapest távú ingázásra is befogható. Nagy hátránya, hogy az egyedi csatlakozóalkalítás miatt a meglévő gyorsöltő pontokat nem lehet használni. A garancia 4 év/200 000 km, míg az akkumulátorra 8 év jár.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
PORSCHÉ HUNGÁRIA KFT., 1139 BP., FAY U. 27.
TELEFON: 06-1-451-5100



Töltéskor a kábel mindkét csatlakozóvege reteszelt állapotba kerül, azok csak az oszlop áramtalanítását, valamint az autó nyitását követően oldhatók

JÁRMŰTECHNIKA A TÖLTŐOSZLOP HASZNÁLATA

Pofára esés

Az e-up! töltéskor az első utam a fővárosi Istenhegyi úton lévő benzinkúthoz vezetett, ahol az országunkban lévő ritka gyorsöltő oszlopok egyike található - 600 V, 49,8 kW, 30 perc alatt 80%-os akkufeltöltés lehetséges. A két elektromos autóknak fenntartott parkolóhely egyikén egy Leaf taxit töltöttek, a másikon megpróbáltunk tölteni - ekkor derült ki, hogy az e-up! csatlakozója nem kompatibilis a szabványos CHAdeMO véggel. Később megtudtam, hogy átalakító kábel nem létezik, a VW ugyanis saját gyorsöltő kütoszlop-hálózat kiépítését tervezi! Csüggedten legurultam ugyanezen út aljához, ahol egy normál töltőoszlop található (400 V, 22 kW), amihez jó a Type2-es végű gyári kábel. Elvileg a töltés előtt szerződni kell a szolgáltatással, hogy nyissanak egy vir-



Csak akkor van áram az oszlopban, ha világít a kék lámpa



Zöld fény jelzi, ha az akkumulátor teljesen feltöltődött

tuális számlát, de egyelőre ennek hiánya sem jelent akadályt. Csatlakoztatni kell a kábelt, az autót bezárni, egy telefonszámot felhívni, az oszlop számát bediktálni, majd a központ engedélyezi/elindítja a töltést. A parkolás a töltés ideje alatt díjmentes. Aznap később még sze-

rettem volna itt tölteni, de sajnos 2-3 alkalommal is lyukra futottam - kommunikációs hiba miatt nem kapott áramot az oszlop. Kiderült, hogy az itthoni diszpécserközpont a kb. 4-8 perces telefonbeszélgetés során regisztrálja a töltési szándékunkat, amit elküld a németországi

központnak (!), onnan interneten keresztül érkezik egy jel, közvetlenül az oszlopnak (mobil internet van mindegyikben), azonban felhős időben ez nem, vagy csak jelentős késéssel ér át. A Zamárdi-Budapest túra után éjszaka értem haza, felhő sehol, gondoltam, most zökkenőmentesen tudok tölteni a már ismerős helyen. Felhívtam hát a számot, az oszlop kódját bediktáltam, de a diszpécser hölgynek fogalma sem volt, hogyan működik a töltés! Szerinte csak csatlakoztatni kell és kész, mire felolvastam neki a kezelési leírást, amiről akkor hallott először. Mentegetőzés, majd visszahívást ígér. Kb. 15-20 perc múlva csörög a telefon, közli, hogy neki nincs jogosultsága a töltést indító program használatához - ennyit a 0-24 órás ügyeletről... Az országban csak két kütoszlop van fixen ellát-

va árammal, az egyik Budapesten, a Váci úton lévő áramszolgáltató székháza előtt, a másik pedig Miskolcon - ezeknél mindegy, hogy van, vagy nincs felhő az égen. A gyorsöltő pontok (Budapest, Budaörs, Siófok, Pápa) számának növekedése nem várható (darabja 9-10 millió forint), helyettük a normál oszlopok (kb. 1,5-2 millió forint/db) kiépítése válik szélesebb körűvé. A nyilvános töltési lehetőség a rendszer kiforratlanságából adódóan még ingyenes, azonban a szolgáltató ígérete szerint 2015-ig sikerül a meglévő hibákat kiküszöbölteni, ekkor pedig fizetősé válik majd a „tankolás”. Az előzetes tervek szerint havidíjas rendszer vezetnének be, mely a töltések számától függetlenül, a díja pedig nagyjából havi 1000 és 5000 forint körül alakulhat.

Irány a vidámpark!



Szinte olvassa a vezető gondolatait a Cooper S, a futómű és a kormányzás kanyarvadászatra született

Ha sportos kisautókról van szó, a Minit nem lehet megkerülni. Főleg, hogy az új Cooper S-ben már 2,0 literes turbómotor dolgozik!

Az igazat megvallva, nekem még mindig hosszasan kell néznie a képeket ahhoz, hogy meg tudjam különböztetni a „régit” Minit az újtól, szemből egyedül a nappali fény jellegzetes karimája árulkodik. Pedig szó sincs arról, hogy csak kozmetikázás történt volna, a friss modell 3500 új alkatrészt vonultat fel, miközben a karosszéria minden irányában nőtt. Hossza 98, szélessége 44, magassága 7, míg tengelytávja 27 mm-rel gyarapodott, arról nem is beszélve, hogy a csomagtér 51 literrel több, immáron 211 liternyi csomagot képes befogadni. Ráadásul az ergonómia tekintetében komoly előrelépés történt (immáron nem a középső „lapostányér” mutatja a sebességet), miközben a szeret-



Energiabomba: túltöltéssel 300 Nm a 2,0 literes turbómotor nyomatéka

hető, jellegzetes megoldásokhoz (pl. billenőkapcsolók) hű maradt a márká.

A JCW érkezéséig ez a topmodell

Legalább ilyen fontos azonban, hogy a motorpaletta is teljesen új, hiszen a háromhengeres motorcsalád bevezetésén túl a Cooper S verzió is szívátültetésen esett át. Míg korábban 1,6-os (előbb kompresz-

szoros, később turbós) egység dolgozott a modellben, addig az újdonságba már 2,0 literes turbómotort építenek. Az akár kategóriaugrásnak is beillő hossznövekedés ellenére szó sincs arról, hogy tágas lenne a kisautó, a háromajtós továbbra is szingliknek és trendi pároknak való. Meg persze élményhajhász sofőröknek, feltéve, ha a Cooper S-ről van szó. A BMW számos modelljéhez évek óta kapható 2,0 literes blokk (valószínűleg ez hajtja

i ÉVFORDULÓ

55 esztendő

1959-BEN EGYSZERRE KÉT MINI-MODELL DEBÜTÁLT A NAGYKÖZÖNSÉG ELŐTT, amelyek mindössze pár különbségben különböztek egymástól:



a Morris Mini Minor és az Austin Seven. A tervező, Alec Issigonis kisautója **EGYSZERRE VOLT EGYSZERŰ ÉS ÖTLETES:** az apró külső méretek mögött már akkoriban hangulatos és „élhető” méretű utastér rejtőzött, négy ülésel. A jeles évfordulót természetesen megünnepezték, hiszen a márká rajongói a Nemzetközi Mini Találkozón gyűltek össze az angliai Maidstone-ban. Az 55 éves születésnapra a Mini Club Hungary 43 fős csapattal vett részt.

i ÖTAJTÓS MINI

Megérkezett!

Immáron hazánkban is elérhető az új generációs Mini ötajtós változata. A háromajtóshoz viszonyított 16,1 centivel nagyobb hossz és a 72 milliméterrel bővített tengelytáv jóvoltából **SOKKAL TÁGASABB BELÜL AZ ÖTAJTÓS**, illetve a csomagtartó 278 literes értéké



67 literes pluszt jelent. **A NÓVUM MOTORPALETTÁJA MEGEGYEZIK A HÁROMAJTÓSÉVAL**, így a belépő benzines itt is a háromhengeres, 1,5-ös egység 136 lóerővel – az indulóár 5 869 000 Ft. A 192 lóerős Cooper S természetesen sokkal drágább (6 780 000 Ft), míg a dízelpártiaknak az 1,5-ös, 116 lóerős háromhengeres (6 374 000 Ft) és a 2,0 literes, 170 lovas egység (7 155 000 Ft) ajánlható.

majd a később érkező John Cooper Works csúcsmotort is) a motorépítés magasiskoláját képviseli, hiszen közvetlen befecskendezést, változó szelepezérlést és kettős leömlésű turbófeltöltőt is felvonultat. A lényeg azonban, hogy a 192 lóerős egység nagyon energikusan viszi a kis testet. Mivel 1250-es fordulattól lehívható a maximális nyomaték, gyakorlatilag a turbólyuk ismeretlen fogalom, ráadásul, mint valami óriási szívomotor esetében, alig kell pörgetni a haladáshoz. Az ideiglenes túltöltéssel 300 Nm-t hadrendbe állító egységgel minden fokozatban rugalmas a Mini, és az sincs ellenére, ha rendszeren forgatjuk, mert sok turbómotort szemben magas fordulaton sem fogy ki a szuszából.

A 6,8 másodperces 0-100-as sprintidő és a 235 km/órás végsebesség azonban nem képes érzékeltetni, hogy mennyire gyors az autó. Csak billentünk egyet az üzemmódválasztón és Sport-módban máris lelkesen durrog a kipufozó, a gázpedál a legkisebb érintésre is azonnal válaszol, a futómű pedig még feszesebbé válik – az elektronikus vezérlésű lengéscsillapítás nagy újdonság a Miniben. Igaz ugyan, hogy alapbeállításban kicsivel finomabban rugózik az új Mini, mint elődje és így már nem bakkecskézik az úthibákon, de a Sport program szerintem már a



Látványos a belső annyi szent, egyedi megoldásokból nincs hiány

Hátul még mindig szűkös

fájdalomküszöbön áll. Kizárólag tökéletes minőségű úton érdemes aktiválni, ekkor viszont örülhetünk a hihetetlenül közvetlen kormányának – ez még mindig egyedülálló a kategóriában. Meg az sem mellékes, hogy mennyire kiegyensúlyozott az autó viselkedése. A 43, illetve 34 mm-rel szélesebb nyomtávval végtelenül stabilan fekszi az utat, és határhelyzetben is kiszámíthatóan válik alulkormányozottá, vagyis alattomos viselkedésnek nyoma sincs. A mókában jó partner a hatgangos kézi váltó (a Cooper S hatfokozatú automatával is konfigurálható), melyet össze sem lehet hasonlítani az előd szerkezetével. Az viszont érthetetlen, hogy miért ennyire kemény a kuplung, elvégre a Minik a gyengébbik nem körében roppant népszerűek. Ami pedig a fogyasztást illeti, kisebb meglepetésben volt részünk. A 8,5 literes érték annak fényében mindenképpen elgondolkodtató, hogy a háromhengeres, 1,5-ös turbómotort ellátott 136 lóerős Cooper (AM 2014/10.) csak két decivel gurított le kevesebb üzemanyagot.



Sokat nőtt, de a 211 literével továbbra is szerény méretű a raktér



A motor négyhengeres mivolta ellenére remek hangélményt nyújt

FOTÓ: HILBERT PÉTER

Igazi prémium: sok pénzért sokat ad

Bár a Cooper S 6,5 milliós árával nehezen nevezhető racionális vételnek (közel egymillió forinttal drágább a 136 lóerős alapbenzinesnél), ugyanakkor biztos vagyok benne, hogy ez a modellverzió is megtalálja majd a helyét a piacon. Az ár mellett az elérhető extrák miatt is egyértelműen prémiumkategóriába sorolható a Mini, hiszen radaros sebességtartó, táblafelismerő rendszer, LED-es fényszórók és head-up display is elérhető hozzá. Így könnyedén feltornázhathatjuk az árat a 9-10 milliós sávba, és akkor a személyre szabhatóságot érintő extrákról nem is beszélünk.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

i MINI	Cooper S
Összlökettérfogat:	1998 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	141 kW (192 LE) 4700-6000/perc
Max. forgatónyomaték:	280/300* Nm 1250-4750/perc
Hossz./szél./mag.:	3850/1727/1414 mm
Tengelytáv:	2495 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1485/1485 mm
Fordulókör:	10,8 m
Saját tömeg/teherbírás:	1235/450 kg
Csomagtér:	211 l
Üzemanyagtank:	44 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,8 s
Max. sebesség:	235 km/h
Város/országút/vegyes:	7,6/4,7/5,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	8,5 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	133 g/km
A modell alapára:	5 609 000 Ft**
A tesztelt verzió ára:	6 520 000 Ft

* Ideiglenes túltöltéssel, ** Mini Cooper, 136 LE

TESZTET

- dinamika
- vezethetőség
- nivós belső

NEM TESZTET

- még mindig szűkös
- feletráza nagyon drága

am ÖSSZEGZÉS

Ha a külsején nem is látszik, azért az autót megismerve érződik, hogy teljesen új generáció: sok-sok apróságon változtattak, amik együttesen rengeteget dobnak az összképen. Persze a Cooper S nem olcsó mulatság, rendszeren feletráza akár 10 millióba is kerülhet.

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

Stílusosabb külsővel és naprakész dízelmotorral tér vissza a ringbe a negyedik életévét taposó Meriva.

Aszolidan megújult Merivának jól állnak az átrajzolt fényszórók, a LED-es menetfények (35 000 Ft) és a hátsó lámpák (90 000 Ft). Javitja az összkepet a nagyobb, krómbetétes hűtőmaszk, valamint az új alakú ködlámpafészek. A fényszórók bura alatti kiosztása is változott, az oldalablakok alján pedig króm diszléc fut végig – kifejezetten megnyerő a frissített Meriva fazonja. Az opciós listán szép grafikájú navigátor (250 000 Ft), új külső színek és könnyűfém felnik jelentek meg. Utóbbira jó példa a tesztautón is megtalálható 18 colos, 10 küllős, titánfényezésű változat – felára 187 000 forint, azonban az eleve feszes rugózáson csak rontanak a malomkényi kerekek.

Egy kulturált dízel már nagyon hiányzott

A néhány külső és belső szépsészeti módosítás dacára a Meriva legnagyobb újdonsága az 1,6-os dízelmotor megjelenése. A négyhengeres CDTI blokk Szentgotthárdon készül, ugyanott, ahol az 1,6-os, valamint a szintén új 1,0 literes, háromhengeres benzinesek. Utóbbi aggregát 90 vagy 115 lóerős, és valószínű, hogy jövőre – a Corsa és az Adam után – a Merivában is megjelenik. De kanyarodjunk vissza a többszörös befeckendezéssel rendelkező, a gyáriak szerint „suttyogó” dízelhez. A gázolajos hangja valóban szerény, a kabin hangszigetelése jó, még lehúzott ablakokkal sem tolokodó a CDTI zaja. A különféle rezonanciákat is jól elfojtották, azt sem a kormányon, sem a váltókaron nem érezni.

A 136 lóerős aggregát dinamikája tisztességes, a 320 Nm-es csúcnyomaték 2000-es fordulatszámig kiaknázható, az előzések nem jelentenek kihívást. Az új hatfokozatú váltó átlagos pontossággal megvezetett, a korábbiakhoz képest sokkal precízebb, bár a kapcsolási utak lehetnének rövidebbek. Az áttételezés kellemesen hosszú, 130 km/óránál nagyjából 2300 a percnkénti fordulatszám. Sztrádatempónál előzéskor nincs szükség visszaváltásra, akár emelkedőn felfelé is derekasan gyorsít a Meriva.

Szolid átalakítás



Új felnik, külső színek, modernebb fényszórók, és ködlámpafészek jellemzik az aktuális Merivát



Tág határok között állíthatók a kényelmes első ülések. Háttal is jól elférni, a FlexRail kevesebb helyet foglal el



Igy néz ki egy 400 literes csomagtér, a terhelhetőség 612 kilogramm. A rögzítőháló praktikus tétel, könnyű vele a poggyászatot fixálni

i DÍZEL MOTORPALETTA

Elveszve

Nehéz kiigazodni a Meriva aktuális gázolajos palettáján, ugyanis a kifutó és az új aggregátokkal is kapni. **A LEGOLCSÓBB DÍZEL MERIVA AZ 1.3 CDTI (75 LE, SELECTION), MELY 4,8 MILLIÓBA KERÜL,** míg ennek a blokknak a 95 lovas változata Enjoy szinttől 5,4 millióért érhető el. Az 1,6-os CDTI-nek is létezik 95 lovas kivitele, mely Selection alapsomaggal 4,85 milliót kóstál, az eggyel magasabb Enjoy esetén pedig szintén 5,4 millió forint. A 110 lóerős 1,6-os 5 300 000 forint (Enjoy), a takarékosabb EcoFlex variánsa 50 ezerrel kerül többe. Az 1,7-es CDTI 110 lóerővel és kizárólag a legmagasabb, Cosmo szinttel, valamint automatikus váltóval rendelhető, vételára 5,97 millió.



A TELJESÍTMÉNYBELI RANGLÉRTÁT A KIPRÓBÁLT 1.6 CDTI 136 LÓERŐS PÉLDÁNYA (KÉPÜNKÖN) ZÁRJA, mely 5 570 000 forinttól (Enjoy) vásárolható meg. A 75 lovas dízelhez öt fokozatú manuális, a többihez pedig – kivéve 1.7 CDTI – hatgangos kézi váltó dukál.

A 10 másodpercen belüli 0-100-as gyorsulás az egyterűek mezőnyében kifejezetten fürgének számít, ahogy a közel 200 km/órás csúcsebesség sem kevés. Állandó klímahasználat mellett a tesztátlag 5,9 l/100 km, ami nem rossz, de a motor kvalitásai miatt lehetne ez még szerényebb is, csak ne lenne az a fránya opeles túlsúly. Ahogy mondjuk az Astra vagy az Insignia, úgy a Meriva önsúlya is tetemes – esetünkben sofőr nélkül 1428 kilóról van szó! Csak viszonyításképpen, a szintén egyedi ajtókonceptója miatt extra merevítésekkel ellátott Ford B-Max 1.6 TDCi változatának saját tömege 193 kilogrammal szerényebb.

Átalakított FlexRail rendszer, új navigátor

Az első sorban helyet foglalva sok újdonsággal nem találkozunk. Továbbra is temérdek gomb, kapcsoló tereli el a sofőr figyelmét a vezetésről, azonban az ősdi grafikájú navigátort lecserélték. Az új multimédiás, navigációs IntelliLink fejelegységhez immár tolatócamera (50 000 Ft) is csatolható. Az igényesebb megjelenésű navigációhoz választható magyar menünyelv, a cimbevétel azonban a forgókapcsó-

lós, tekerős megoldás miatt lassú. Átterveztek a FlexRail első könykö-lő/tároló szerkezet sínrendszerét, így az kevésbé nyúlik be a háttal, közepén ültő lábterébe. A csúsztatható, kivethető könyköklő alatt pohártartók és egy öblös rekesz található, de a különböző szintek mozgathatóságakor azok rögzítő mechanikája érzésre nem tűnik éppen örökéletűnek. A második sorban a panoráma-üvegtető (200 000 Ft) dacára is kellően tágas a hely, azonban a lyukacsos árnyékoló tűző nap-sütésben gyengén sötétíti. A hátsó ülések tetszés szerint alakíthatók, sinen tologathatók, meredek vagy fekvős támlapozícióba állíthatók, valamint sikba dönthetők. A csomagtartó 400 literes, mely az ötfős kabin megtartása esetén is könnyedén bővíthető. A padlóban masszív fémcsomók találhatók, melyekhez rögzíthetők például a poggyászháló horgai.

A frissített Meriva az új, 136 lóerős dízelrel 5,74 millió forinttal kapható. Közvetlen ellenfelet nehéz neki találni, mert ebben a teljesítménysávban a méret szerinti riválisok zöme nem elérhető, a nagyobb egyterűek pedig borsosabb áron vásárolhatók meg.

MOLNÁR JÓZSEF



Látványosak a LED-es hátsó lámpák

HASZNÁLT AUTÓ Opel Meriva (2010-2014)

A modellfrissítés előtti Merivából a itthon nagyjából 25 eladó példányt talál. Az árak 2,3 és 4,4 millió között mozognak, a kínálatban pedig egyértelműen a benzinesek (kb. 60%) dominálnak. Egyes szériákat visszarendeltek, az ok, hogy a magasságállító funkció nélküli utasülés sinje eltörhet, a hibás darabot díjmentesen cserélték. 2010 és 2011 között a defektes üzemanyagszivattyú okozott fejfejtést, 2012-ig a benzinesek motorvezérlésével akadtak gondok, míg 2013-ig a rakoncátlan indítógátló tehetette mozgásképtelenné az autót. Kezdetben az elektromos rendszer szerzett borsot törni a tulajok or-

ra alá: magától leálló klíma, rádió, szervó, vagy épp be nem záródó/kinyíló ajtók borzolták a kedélyeket. Az 1,4-es Turbo kiviteléknél előfordulhat menet közbeni rángatás, vontatott gyorsulás, általában a hibás dugattyúknál vagy a turbónál kell keresni a megoldást. Az összeszerelési minőség kifogásolható, sok a pontatlan, eltérő nagyságú illesztés. A manuális váltók enyhén akadoznak, a rekeszek száma bőseges, de méretük és alakjuk miatt nehezen kihasználhatók. A felszereltség sokszor foghíjas, az olyan alaptételek, mint a szivargyűjtő és a pótkerék, több kivitelnél is hiányoznak.



Ebből a szemszögből csak a multimédiás-navigációs fejelegység (250 000 Ft) számít újnak, amihez tolatócamera (50 000 Ft) is rendelhető

OPEL	Meriva 1.6 CDTI	TETSZETT
Összlökettérfogat:	1598 cm ³	- stílusos külső
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel	- tágas, variálható kabin
Max. teljesítmény:	100 kW (136 LE) 3500/min	- erős és takarékos 1.6 CDTI
Max. forgatónyomaték:	320 Nm 2000/min	
Hossz./szél./mag.:	4300/1912/1615 mm	
Tengelytáv:	2644 mm	NEM TETSZETT
Nyomtáv elől/hátul:	1488/1509 mm	- gyenge rugózási komfort
Fordulókör:	11,19 m	- bizonytalanul mozgatható FlexRail
Saját tömeg/teherbírás:	1428/612 kg	
Csomagtér:	400/1500 l	am ÖSSZEJEGYZÉS
Üzemanyagtank:	54 l	A Meriva alapjaiban maradt olyan, amilyen volt, de a stílusosabb lámpák feldobják a megjelenést, az új navigátor emeli a nívót, az 1,6-os CDTI pedig végre partiképes alternatívát jelent a dízelpartiaknak. A műszerfal sok kapcsolója között továbbra is nehéz kiigazodni, a 2 éves garancia pedig sereghajtónak számít a piacon.
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,9 s	
Maximális sebesség:	197 km/h	
Város/országú/vegyes:	4,8/4,2/4,4 l/100 km	
Testfogyasztás:	5,9 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	116 g/km	
A modell alapára:	3 880 000 Ft*	
A tesztelt verzió ára:	5 570 000 Ft	

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



Az 1,4-es Turbók népszerűek, a tetemes önsúly miatt érdemes az erősebb, 140 lovas kiviteleket választani



A nagy sikereket ma-napság előszeretettel ismétli meg kisebb mé-retben a BMW: ahogy az X6-osnak, úgy a 6-os Gran Coupénak is létezik kis-testvére.

Utánzóművész



A Gran tetővonala 23 mm-rel magasabb és 112 mm-rel hosszabb a 4-es Coupénál. Luxury Line: krómkeret hangsúlyozza a lendületes ívet és a szűk oldalablakokat

Ha tömören össze kellene foglal-nom a BMW kisebbik „nagy” kupéjának jellemzőit, azt mondanám: a Gran Coupé a legszebb 3-as és a legpraktikusabb 4-es! Valójában nem sok értelme van a 4-es sorozat másik két tagjához hasonlítani, hiszen aki hamisítatlan kupéra vágyik, az Coupét fog venni, aki meg összehajtogatható keménytetős kabrióra, az Cabriót – mindenestre előbbinél leheletnyivel magasabb, illetve két hátsó és egy csomagterajtóval többet nyújt. Jómagam sokkal inkább a 3-as limuzin extravagánsabb és szexisebb alternatívájaként látom a 4-es Gran Coupét. Mondjuk szó se róla, elég éles szemű BMW-rajongónak kell lenni hozzá, hogy messziről felfedezzük a különbségeket, egy laikus pedig még akkor is a fejét vakarhatja, ha netán egymás mellett állnak.

Pedig az ötajtós kupé már arányait tekintve is sportosabb: hosszabban nyújtózik (+14 mm), szélesebben terpszkedik (+14 mm) és laposabban (-40 mm; xDrive -25 mm) is fekszik. Természetesen ennél látványosabb a lendületesen ívelő tetővonal és a keret nélküli oldalajtó. Szépsége mellett mindkettőnek megvan azonban a hátránya: a hátsó ülésorban már átlagos magasságú felnőttek frizurája is a plafont éri, nagy tempónál pedig kicsivel jobban susog a szélzaj a kocsiban. Ha már itt tartunk, jegyez-



Léles a berendezés, de a fabetét inkább Mercedesbe illene



Nehezen belátható keresztvédősbe segít betekinteni az orrkamera

zük meg, hogy a BMW ugyan 4+1 személyesként aposztrofálja a Gran Coupét, de hátul nincs harmadik fejtámla, illetve az ülés bakhátság kialakítása és a masszív kardánalagút miatt amúgy sem lehet leányalom közepén utazni.

A csomagtartó 480 literes mé-rete hajszálra megegyezik a 3-as limuzinéval, míg a „mezei” 4-es kupé értékét 20-szal múlja felül. Lényege-

sebb azonban, hogy az ötödik ajtó a hátsó szélvédővel együtt, szériában motorosan nyílik és záródik: a jókora nyíláson keresztül sokkal kényelme-sebb pakolászni, míg bővítés után (a háttámlák 40:20:40 arányban dönthetők) akár nagyobb tárgyak is szállíthatók az 1300 literes térben. Ha pedig éppen a nagy komódjának súlya alatt roskadozva érkezünk a kocsinhoz, hasznos lehet a komfort-

PIACI RIVÁLIS

Van vagy nincs?

A BMW annyira szeretné, ha párat-lannak látnánk a 4-es Gran Coupét, hogy a sajtóanyagban a prémium-középkategória egyetlen négyajtós kupéjaként emlegetik. Csak hogy a 4-es Gran Coupé valójában ötajtós, így aztán rögvest szembetalálja magát a 2009 őszétől kapható Audi A5 Sportbackkel. Lássuk a tesztelt BMW-hez hasonló Audi A5 Sportback 2.0 TFSI quattro S tronic fontosabb adatait!



Érdekes megfigyelni, hogy a külső méretek, a tengelytáv és a csomag-ter mennyire hasonlóak, akárcsak az árképzés – a hétfokozatú, dupla-kuplungos automataváltót tartal-mazza a feltüntetett ár.

Motor:	1984 cm ³ S4/16 turbó
Teljesítmény:	225 LE/350 Nm
H/Sz/M:	4712/1854/1391 mm
Tengelytáv:	2810 mm
Csomagtér:	480/1280 l
0-100 km/h:	6,5 s
Végsebesség:	245 km/h
Átlagfogy.:	6,7 l/100 km
Vételár:	13 268 540 Ft



Elöl rendben van a helykínálat, hátul viszont szűkös a fejter

nyitás opció: elég a hátsó lökhárító alatt meglendíteni a lábunkat és a számam táru.

A 3-as és 4-es sorozat többi tagja-ból már ismerős a vezetési környezet, de véleményem szerint a Luxury Line kivételű tesztautó lakkozott fabetéi nem passzolnak egy BMW-hez – ha már fa, akkor inkább természetes, na-túr. Persze ezt a leendő kliens ügyis maga döntheti el. Sportosan mély az üléspozíció, a műszerfal könnyedén áttekinthető és egyértelmű a kezelés, még az iDrive kézírás-felismerője is kiválóan teszi a dolgát.

Viszonyítás kérdése, hogy drága vagy sem

Akárcsak a 2,0 literes, kettős leöml-ésű turbóval lélegeztetett benzínmo-tor és a nyolcfokozatú sportautoma-ta (782 000 Ft) párosa. Sport vagy Sport+ üzemmódban a négyhengeres harposan veszi a gázadást és lelke-sen pörög fel, maximális, 350 Nm-es forgatónyomatéka pedig szinte alap-járattól fogva, széles tartományban kiaknázható. Élvezetesen gyorsítja a 4-es Gran Coupét, álló helyzetből 6,0 másodperc alatt lép szápra, erőtarta-lékaira és rugalmasságára előzőkor is bátran számíthatunk – egyedül a sorhatosra hajazó, kissé mesterséges hangaláfestéssel nem vagyok kibékül-ve. A Steptronic váltó némi túlzással olvassa a vezető gondolatait és remek időzítéssel, finoman cseréli az átte-leket – a kormány mögötti váltófülek többnyire csak dísznek vannak.

Amúgy nem tudom pontosan megmondani, hogy én öregszen vagy a menetdinamika-szabályzó szoftverét programozták át, de a 28i motor ezúttal Eco Pro üzemmódban sem tűnt olyan tompának, mint ko-rábban. Keveset használtam, de a start-stop rendszernek, a fékenergia-visszanyerésnek és a sztrádatempónál laza részterhelésen (kb. 2250/

perc) ketyegő motornak hála így is 8,4 literes tesztfogyasztást mértünk. Nem is rossz egy 245 lovas, automa-ta váltós, összerékhajtású presztizs-autótól. Ja igen, majd' el felejtettem, hogy ez egy xDrive változat. Az in-telligens négykerék-hajtás ugyanis a vezető számára gyakorlatilag teljesen észrevétlen marad – legalábbis amíg az emberfia nem driftni akar. Mos-toha időjárás körülmények között vagy vész helyzetben viszont aranyat érhet: az elektronikus vezérlésű, töltbátársas tengelykapcsoló egy szempillantás alatt képes az adott szituációnak megfelelően átváriálni az alapesetben 40:60 arányú nyomá-tékelosztást, és extrém esetben akár az egészet előre vagy hátra csoport-síthatja. Kanyargós úton pedig ezzel együtt is öröm mezbavarni a BMW-t. Az opciós változó áttételű kormány-nyal precízén támadhatjuk az íveket, míg az adaptív M futóművel és a 19 colos kerekkel rendíthetetlenül fogja az utat. Cserében viszont me-lehetősen érzékeny az úthibákra. Pedig az aktuális 3-asnál már éppen kezdünk örülni, hogy a defekt-tűró gumik dacára egész kellemes a gör-dülési komfort...

Azonos motorváltozat esetén a kétajtós 4-es kupénál jelképes 199 000, a 3-as limuzinnal viszont combos 2,2 millió forinttal drágább az ötajtós Gran Coupé – szép autó, de azért ennyivel nem exkluzívabb vagy szexisebb.

TZZS

GAZDASÁGI ADATOK

Értéksökkenés*:	
BMW 428i xDrive Gran Coupé aut. alapár:	14 008 000 Ft
1 év elteltével:	12 230 000 Ft
3 év elteltével:	9 262 000 Ft
5 év elteltével:	6 661 000 Ft

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



Bővítve a csomagter csak 200 literrel kisebb a 3-as Touring kombiánál



Dinamikus hokiütő, Gran Coupé felirat és ablakkeret nélküli ajtók



Az xDrive 65 kilóval növeli az autó tömegét és 0,4 literrel a fogyasztást

i 428i xDrive	Gran Coupé aut.	TESZETT
Összlökettérfogat:	1997 cm ³	- szexis kupéforma
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	- praktikus csomagter
Max. teljesítmény:	180 kW (245 LE) 5000-6500/min	- vezetési élmény
Max. forgatónyomaték:	350 Nm 1250-4800/min	NEM TESZETT
Hossz./szél./mag.:	4638/1825/1404 mm	- szűkös fejter hátul
Tengelytáv:	2810 mm	- mesterséges motorhang
Nyomtáv elől/hátul:	1544/1590 mm	- a 3-asnál sokkal drágább
Fordulókör:	11,8 m	
Saját tömeg/teherbírás:	1670/560 kg	
Csomagtér:	480/1300 l	
Üzemanyagtank:	60 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,0 s	
Maximális sebesség:	250 km/h	
Város/országút/vegyes:	8,7/5,5/6,7 l/100 km	
Testfogyasztás:	8,4 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	157 g/km	
A modell alapára:	10 788 000 Ft*	
A tesztelt modell ára:	14 008 000 Ft	

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
BMW MAGYARORSZÁG KFT.,
2220 VECSES, AIRPORT BUSINESS PARK,
LŐRINCZ ÚT 59. TELEFON: 06-29-55-100

* BMW 418d Gran Coupé

Míg a 80-as években itthon az olasz autókért rajongtak az emberek, mára összeszűkülte ez a tábor. Az egyik utolsó mohikán Zsolt az Alfájával.

Az Alfa 145-ös zárta a boxermotoros típusok sorát az olasz gyár autói között. Az ék alakú karosszériával, markáns és egyedi vonalvezetéssel tervezett típuspár (a 146-os volt az azonos alakra épült ötajtós). A modellciklus félidejében végrehajtott frissítés során a boxereket nyugdíjba küldték és soros motorok kerültek a gépház tető alá. De Zsolt autója persze egy 1996-os, boxermotoros változat.



Igazi showcar-hangulat a kétszínű bőrkárpitozással, a levehető kormánynyal és a spéci hangulatvilágítással

Gombnyomásra plusz 40 lóerő szabadul fel

A kocsit 2004-ben vásárolta, svájci autó volt, hölgy tulajjal. Motorja a kisebb, 1,4 literes, a felszereltsége szerény, a belseje egérszürke. Viszont a hangulata jó, pontosan olyan, amit fokozni érdemes. Zsolt szép szisztematikusan nekiállt, nagyjából maga, kedvese és barátai segítségével átépíteni az autót. Lemez munkával eltüntették a kilincseket, új, egyedi lökhárítókat és küszöbidomokat kozmetikáztak az autóra. Kicserélték a hátsó lámpákat, valódi karbonzövettel vonták be a tükröket és az első Alfa-pajzsot. Idén februárban pedig szintén változott az autó: kékből gyöngyházfehér lett. Az új szín fólia, amelyet fekete

Boxerelem



Belül is alaposan átépítették a boxert, alig maradt régi alkatrész

felületekkel és designfeliratokkal tettek kontrasztosabbá. A motor átépítését a hengerfejtömítés hibája provokálta. Felfűrték a hengereket, új hajtókarokkal, s egyedileg készített dugattyúkkal rakták össze a motort. A hengerűrtartalmat 1,6 literre növelték, és a nagyobb motorról szerelték át a nagyobb hozamú injektort is. A kipufogórendszer is egyedi, rozsdamentes acélból szabták. A szívóoldalt direkt szűrővel látták el, fehérre festették a szívócsonkot, amit lehet, polirozáltak. A gép teljesítménye 100 lóerő fölé nőtt, ám ez nem túl acélos. Meglepetéssel a beszerelt nitro-rendszer szolgál, amelynek tartálya a csomagtartóban lakik. A 35-ös fűvoka annyi gázt fúj be, amellyel helyből jó 40 lóerővel lehet megfeszíteni a teljesítményt: igaz,



Bizony a nyaraláshoz kölcsön kell kérni autót, mert a csomagtartóba a hifin és a nitro palackján kívül nem fér már be semmi

rövid időre és csak 2000-6000-es fordulatszám-tartományban használva a motort. A futómű már ránézésre is magas, ennek az oka prózai: napi használatú a kocsit, és olyan utakon kell továbbjutni, ahol ültetett autó nem boldogul. De ez a futómű a

gyári sportváltozat, keményebb, feszesebb, stabilabb. Plusz Zsolték készítettek első rugótorony-merevítőt, ez is jótékonyan hat. Akárcsak a 8x17 colos felnik a 205/40 R17-es gumikkal. A felnikben annyi munka fekszik, mint másnak az egész kocsijában. Megvásárlás

után savval mindent lemártak a keréktárcsákról, majd ment a homokfúvóhoz. Azután krómozták, majd Miami-ból rendelt spéci lakkal fújták, a középrészt színes lakkal, majd az egészet színtelennel. A felnik alá is érdemes benézni. Elöl 305 mm átmérőjű tárcsákat találunk négydugattyús Brembo nyergekkel, hátul pedig a régi dobfékek helyett az 1,6-os tárcsaféket. Az utastérben szinte semmi nem maradt az eredetiből. Feketére cserélték a műszerfált, új a tetőkárpit, az első ülések pedig Subaru Impreza WRX STi modellből származnak. Beszerelték kiegészítő műszereket és vágott aljú, levehető sportkormányt. Nem maradtak el a Momo pedálok és váltógomb sem. Az üléseket és az ajtókárpitokat kétszínű bőrral húzták át. Persze komoly hifit is beszereltek: a fejegység JVC, elöl külön fészkekben egy háromutas rendszer dolgozik Vifa és Morel sugárzókkal, amelyeket HiVi hangváltó vezérel és 4 csatornás Sony erősítő hajt. A csomagtartóban üvegszál és fényezett környezetbe beépített 38 cm átmérőjű mélynyomó dolgozik, amelyet monoblok erősítő hajt. Kapott a rendszer kondit is, és a csomagterajtóra szerelt 15 colos monitort. A jobb hangzásért mindent szigeteltek, csak az ajtóba 15-15 méter bitumenlapot szuszakoltak be!

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

RÖVIDEN Utcai harcos

A német RDX Racedesign a 2007-től 2012-ig gyártott első generációs Hyundai i30-aszhoz állított össze opti-



kai csomagot. A kocsi Vario-X többreszes frontspoilerrel, küszöbidomokkal, diffúzorserű toldattal, kis hátsó szárnyal és lámpatárcsákkal tehető sportosabbá. **A MŰANYAGOKAT NÉMETORSZÁGBAN GYÁRTJÁK PUR/ABS ANYAGBÓL.**



Felruházták



A Techart jó pár tuningolmit dobott piacra a Porsche Macanhoz. A Formula II, III, IV vagy V jelű designfelnik 22 colosak, elöl 9,5 col, hátul 9,5, 10, vagy 10,5 col szélesek, ezüstös, fekete, bicolor és egyedi színben kérhető. **A FUTÓMŰ SPORTOSÍTÁSA A LÉGRUGÓZÁS VEZÉRLÉSÉNEK MÓDOSÍTÁSÁVAL OLDHATÓ MEG.** Műanyag elemekből első és hátsó spoiler, hátsó diffúzor és küszöbidomokat kínálnak. A teljesítmény a Technotronic nevű motorelektronikai egységgel és sportkipufogó felszerelésével növelhető. Az utastérben alupedálok, egyedi sportkormány, karbon vagy egzotikus fa dekorelemek alkalmazhatók.



CARLSSON MERCEDES CG63

Az arab világban valósággal kapkodnak a 6x6-os monstrum után

Másoltál, fiam?



Tekintettel arra, hogy a jómódú arab világ felvevőképessége szinte korlátlan, a Brabus nem tud eleget szállítani a hatkerekű Mercedes G-osztályból! Erre reagálva a Mercedes-szakos Carlsson is bemutatta saját háromtengelyes verzióját. A V8-as, 544 lóerős típust választották kiindulási alpnak, amelynek teljesítményét 650 lóerőre növelték, a 3,85 tonnás monstrum nyomaték-állománya pedig 900 Nm (a gyári 760 Nm). Meghosszabbították az alvázat a harmadik tengely elhelyezéséhez, ami szintén hajtott, így a kerékképlet 6x6-os. A kereszttségben a CG63-as jelet kapó autó hajtás-lánca öt differenciálművel készül, három a tengelyekbe építve hagyományos szerepet tölt be, kettő pe-



Nem szép, de erőt és pénzt demonstráló autónak ideális

dig a tengelyek közti fordulatszám-különbségeket egyenlíti ki. A cég szerint kompromisszummentes terepjáró, ami szabad fordításban azt jelenti, hogy sok komfortot ne várjon, aki megveszi, cserébe bárhol elmegy. Az utastér finom bőrbe burkolt, kétszínű kárpittal, steppelt felületekkel vadítva. Csomagtartó nincs, csak plató.



Igényes kárpitozás, finom anyagok, de a komfort nem makulátlan

Az átlagos autógyári hangrendszerek között van kifejezetten szépen szóló, és olyan is, amelyre ráfér a fejlesztés.

A gyári belépőszintű hangrendszerek nagy általánosságban a „szőljen valami a kocsi-ban” elv alapján épülnek fel. Tehát viszonylag olcsó részegységekből, elsődlegesen a gazdaságos telepítés és nem a szép hangkép szempontjából kialakítva. Szerencsés az a helyzet, amikor az adott típusba kapható magasabb szintű hifirendszer is, ekkor ugyanis az olcsóbb gyárthatóság miatt megvan a helye az alaptípusban is a jobb felszereléseknek. Esetünkben egy második generációs Skoda Octavia tulajdonosa érezte úgy, hogy szólhatna szebben is autójának a hifije.

Helyzetelemzés, majd egyes beépítés

Rossz érzései nem voltak alaptalank. Az Octavia első hangszórószettje kétutas ugyan, azaz külön van a magas- és a mélyközép sugárzó, azonban ez utóbbit a lábtér helyett az ajtóburkolat hátsó részébe, az ülés mellé tették. Így a hangszóró „beledolgozik” az ülésbe, amelynek vastag szivacsoszája el is nyeli a kibocsátott hang javát. Így mély- és középhangban szegényebbé válik a hangkép. A tuningos és autóhifis körökben jól ismert specialista, művésznéven Szakáll, a következő orvosságot találta ki az Octavia bajára. Az első ajtó panelja részben megegyezik a VW-konzernes testvértípusokéval, így van rajtuk középtájt egy fészkek, amelybe hangszórót lehet illeszteni. Erre épül a koncepció. Az első kétutas szettet háromutasra kell cserélni. A magashangszóró marad a helyén, a kilincsfészkekben (csak új darab kerül oda), be kell építeni egy új középsugárzót, ez kerül a vakfészkekbe, a gyári középnyelv helyén pedig egy növelt teljesítményű mély dolgozik majd, amely ha így szükséges, átüvölt a szivacson.

Így leírva egyszerű, de jó egynapos munkává növelte a projektet a további kiegészítő egységek csata-



Az új mélyszugárzó a régi helyére szerelve

Rejtett értékek



Az ajtókárpiton lévő vakfészkek lett kivágvá a középsugárzónak



A csipogó fészket is nagyobbra kellett faragni, de megoldották



Egyedileg készített hangszóró-peremek a beépítéshez

sorba állítása. Szükségessé vált új hangváltók beszerelése, amelyek „szétválogatják” a hangszóróknak a mély, közép- és magas hangokat. Továbbá erősítő, amely kellő energiával szólaltatja meg a növelt teljesítményű mélyszugárzókat. Mindezt be is kellett kábelezni, és helyet találni az erősítőnek.

Minden részlet eredeti küllemű maradt

Minden a kocsí szétszedésével kezdődött, lekerültek az ajtópanelek, kijött a bal első ülés, leszerelte Szakáll a műszerfal alsó burkolatait, és kiemelte a fejegységet. A motorházban az akkumulátort kellett ki-

szerezni, hogy az erősítő tápkábele direktbe legyen kötve és természetesen biztosítékkal védve. Szakáll lényegében minden új kábelt a gyári kötegekbe fűzve, vagy azok mellett vezetett el, abszolút feltűnés, vagy furkálás nélkül. Az erősítő helyét az ülés alatt találta meg, keresztben beépítve.

Az ajtókárpiton kivágták a vaknyílást, és legyártott új hangszóróperemeket a félrögzítéshez. Ez utóbbira szükség volt az új mélynyomók beszereléséhez is az ajtópanel hátsó részébe – a tulajdonos kívánsága volt, hogy a változtatások ne legyenek feltűnő, maradjon a gyári jelleg. Az új peremeket beragasztotta a panelbe, majd kötés után rögzí-

tette a középsugárzókat, amelyeket előlről fekete hangfalselyem takar. Az új hangváltókat a panelekre szerelte, az ajtókárpitok hátoldalára. Az új csipogókhoz nagyobbra kellett vágni az eredeti fészkeket, de ez csak belülről látszik, kívül maradt a gyári rács. Ugyanígy gyári maradt a mélyé vált mélyközép fészke is. Újrahúzta a kábeleket, a csatlakozókat aranyozottra cserélte.

A bekábelezés és a részegységek beszerelése után tesztelte a rendszert, s amikor mindent rendben talált, véglegesre szerelte. Az eredmény egy szebb hangkép és dinamikusabban megszólaló hang lett, még az eredeti gyári fejelességgel is.

DOMBÓVÁRI MIHÁLY



A bekábelezéshez rendesen szét kellett szerelni az autót



A tápkabelek behúzása az erősítő számára a motortérből



Az erősítő fészke az ülés alatt. Minimális átalakítással szerelték be



Csak a középsugárzó kis fekete köre jelzi a módosításokat

Ne csússzon!

Kölcsönautó használatakor néha váratlan helyzetek támadhatnak a megszokott tartozékokkal. Például az egyszerű gyermek ülésmagasító ide-oda mozgott a minimálisan formázott és csúszós bőrülésten, igen kényelmetlenné téve az utazást. Gyors megoldás kellett, amit az IKEA szőnyegrögzítője adott: levágtunk egy darabot, és ezt tettük az ülésmagasító alá. Egyrészt költséghatékony, másrészt azonnali megoldást jelentett a csupán hat napig fennálló problémára. Persze tartós megoldásnak is jó, ha valaki ilyen problémával találkozhat.



Rejtett hibák

Egy alig 10 éves Land Rover váltóolajhűtője kezdett egyre jobban szivárogni. A szerviz szétvette az autót, de sajnálattal állapították meg, hogy az olajhűtő egyszerűen nem tartósabb alkatrészekből, mint a legolcsóbb autók, viszont sokkal bonyolultabbak és alacsonyabb példányszámuk okán az utángyártók nem veszik be a gyártmánypalettájukba az alkatrészeket. Így bár az árak 10 évesen az elérhető kategóriába zuhan, azonban a fenntartásuk drágább, mint újként volt.

szivárgás elhárítását. Ez intő példa arra nézve, hogy használt autók vásárlásakor mindig számolni kell a várható szervizköltségekkel is a típusválasztáskor. A prémiummodellek nem feltétlenül készülnek tartósabb alkatrészekből, mint a legolcsóbb autók, viszont sokkal bonyolultabbak és alacsonyabb példányszámuk okán az utángyártók nem veszik be a gyártmánypalettájukba az alkatrészeket. Így bár az árak 10 évesen az elérhető kategóriába zuhan, azonban a fenntartásuk drágább, mint újként volt.



Új anyagok

A porvédő harangoknál 10-15 éve terjedt el a műanyagok alkalmazása az addig általánosan használt gumi helyett. A műanyag alaktartóbb és strapabíróbb, mint a gumi, mellel olcsóbban gyártható. Azonban másképp öregszik. Nemcsak szakadhat, hanem idővel merevvé válik, reped és török. Így ez a kormánymű porvédő is, amely a belső rögzítési pontnál rendre elszabadult, mert már nem szívesen változtatta az alak-



ját. Szerencsére pár ezer forintos alkatrész, igaz, a cseréjéhez le kell kötni a kormányösszekötőt is.

Alaphangon

GARMIN NÜVI 52



Megjelent a Garmin alapszínű, nüvi 52-es navigátora, melynek ajánlott fogyasztói ára 29 900 forint. A 12,7 centiméteres képátviteli érintőképernyős készülékhez Magyarország-térkép dukál. A nüvi 52-est ellátták sebesség-határ-kijelző funkcióval,

sávinformációs asszisztenssel, és a lehető legegyszerűbb főmenüvel – a Hova? és Térkép? opciók között nem lehet eltévedni. A kijelző felbontása 480x272 képpont, az eszköz súlya 177,2 gramm, az akkumulátora egy feltöltéssel pedig akár 2 üzemórát is kibír.

Óramű

CASIO RED BULL EDIFICE



A Casio 2009 óta a Red Bull F1 Racing hivatalos partnere, a két cég együttműködésének legújabb „gyümölcse” a sportosan elegáns Edifice modell, mely idén különleges kiadásban jelent meg. A csapatlogóval ellátott, díszdobozos, limitált kiadású karóra fém és műanyag ötvözetű strapabíró, a tok vízhatlan, a fényenergiával működő Edifice modell pedig még teljes sötétségben is képes 2 évig mutatni a pontos időt!

FORD KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT FEJLESZTÉS

Kommunikáló autók

A Ford ismertette egy hároméves kutatási projekt eredményét, mely az új generációs autó-autó, valamint autó-infrastruktúra kommunikációs rendszereinek fejlesztésére irányult. Az Európai Bizottság által útjára indított DRIVE C2X program azt vizsgálta, hogy a valós idejű adatok használatával hogyan előzhető meg a forgalmi torlódások és a balesetek. A Ford két újdonságot

is kifejlesztett, az egyik az elektronikus féklámpa, a másik pedig az akadályjelző rendszer. Előbbi lényege, hogy a rendszer akkor is jelzi az előhaladó fékezését, ha az egy kanyar, vagy másik jármű miatt amúgy takarásban van. Vészfékezéskor a berendezés jelet bocsát ki, ami a mögöttes haladó autók műszerfalán felvillanó jelzés formájában figyelmeztet. Az akadályjelző rendszer a sofőrt fi-

WAYTEQ XTAB-7X QUAD

Szórakoztató centrum

Frissítette 7 colos táblagépét a WayteQ, mely négymagos processzorral, dual SIM-technológiával és előre telepített magyar tartalmakkal érhető el. Belső memóriája 1 GB, de micro-SD kártya révén 8 GB-os bővítésre van lehetőség. A kijelző felbontása 1024x600 pixel, az xTAB Android 4.2.2 rendszerrel érkezik. Az előlapi kamera (0,3 MP) videóhíváskor, míg a hátlapi (2 MP) fényképkészítéskor

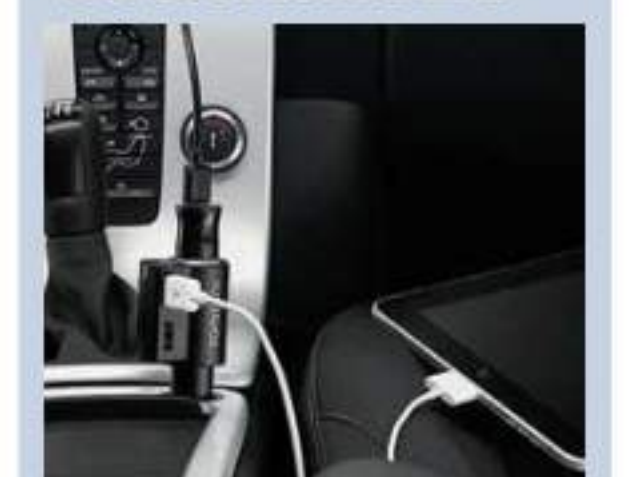


hasznos. A csomag része az előre telepített Mindig TV szolgáltatás, 20 ingyenesen frissülő online táblamagazin, valamint a beépített GPS-vevő és egyes modellekben a SYGIC 3D teljes Európa térképszoftver. A táblagép ajánlott fogyasztói ára 29 900 forint, az élettartam frissítéssel ellátott navigációs szoftver felára 5000 forint, valamint külön autós szett (töltő és kábel) is vásárolható hozzá.



TOMTOM TÖLTŐ

Csatlakozó



A TomTom 6990 forintos ajánlott fogyasztói áron piacra dobta nagy sebességű, többfunkciós töltőadapterét. Az autóban, lakókocsiban és teherautóban is használható eszköz a töltési időt negyedére csökkenti, USB- és 12 voltos csatlakozóval ellátott termékekkel is működik, valamint kompatibilis iPad, iPod és iPhone készülékekkel. A TomTom legnagyobb durranása, hogy az összes rákapcsolt készülék egyszerre és gyorsan tölthető.

NNG TERJESZKEDÉS

Bővülőben

Az autós navigáció (iGO) fejlesztő cég, az NNG Kft. a közeljövőben 180 újonnan nyíló pozíció betöltését tervezi. Elsősorban fejlesztőket, programozókat keresnek, így év végére az NNG alkalmazottainak száma meghaladhatja a 700 főt! Az



újonnan megnyitott szegedi fejlesztőközpontba az első szakaszban 50 új kollégát vesznek fel, majd ezt a létszámot egy éven belül 200-ra szeretnék bővíteni. További információ és jelentkezés a www.nng.com/jobs/szeged oldalon. A vállalatot érintő további hír, hogy felvásárolták a georgiai székhelyű nFuzion autóiipari szoftverek tervezésében és prototípuskészítésében jártas céget, így az NNG képviselőinek száma a világ 8 országában immár 10-re nőtt.

autó motor
ALAPÍTVÁ: 1948

KÉT KERÉKEN

Kisördög



Vagány „szempár” figyel az aszfaltot



Impozáns látvány a narancsra fényezett térfalós csöváz



Könnyített villanyak, apró plexi és LCD műszeregység

Lefelé bővíti sportmotorcinálát az osztrák KTM. Az eddig 200-as és 390-es verzióban létező RC-ből elkészült a 125-ös verzió, mely 15 lóerős csúcsteljesítménye miatt A1-es jogosítvánnyal is vezethető. A 125-ös Duke-ban megismert erőforrás ellenére re-

mek játékszernek ígérkezik a kis RC, mert a tömege mindössze 135 kg, illetve itt vannak a WP-től származó felfüggesztések és a Brembo leányvállalata, a ByBre által szállított fékek is – elől 300 milliméteres, hátul pedig 230 milliméteres tárcsát szorít a féknyereg. Mivel

a motor amolyan kezdő pályagépnek tekinthető, az alapáron kínált blokkolásgátló kikapcsolható, míg az utas lábtartói szempillanás alatt leszerelhetők. Az újdonság forgalmazása még ősszel kezdetét veszi, a 125-ös Duke-nál nagyjából 10-15%-kal magasabb áron.

Csúcs ez a sisak!



Az amerikai Skully bukósisak-agyártó a start-up vállalkozások mintapéldánya. A céget a semmiből alapították a tulajdonosok (egy pszichológus testvérpár), ennek ellenére újszerű technikai megoldások egész sorát vonultatja fel első termékük, az AR-1-es. A polikarbonátból készült fejvédő sötétre váltó plexivel (nagy fény esetén), belső hangszóróval és egy head-up display-jel büszkélkedhet. Utóbbi a navigációs utasítások mellett a mögöttünk lévő forgalmat is képes



megjeleníteni, ugyanis a sisak hátuljába egy kisméretű kamerát építettek. A számos technikai igényesség természetesen nem teszi olcsóvá a fejvédőt: a Skully AR-1-es 1299 dollárért (kb. 310 000 forint) vihető haza.

Vissza a feladóhoz

A Continental mintegy 170 ezer darab 120/70 R17 és 120/70 ZR17 méretű motorkerékpár-abroncsra kiterjedő önkéntes cse-reprogramot hirdetett meg. Piaci visszajelzések alapján ugyanis az érintett gumiabroncsok (ContiSportAttack, ContiSportAttack 2 és a ContiAttack) nagyon kis hányad-



nál a futófelület és a gumiabroncsok övbetétei a használat során nem kívánt mértékben deformálódhatnak vagy sérülhetnek, ami bizonyos esetekben nyomásvesztéssel járhat. Bár ebből adódóan bekövetkezett baleset vagy sérülés nem történt, a cse-reprogrammal az abroncsok használóinak biztonságát igyekszik növelni a vállalat. Az érintett abroncsokat 2007 és 2014 között értékesítették világszerte, első szerelésben és az utánpótlás piacon egyaránt.

RÖVIDEN

Erős pozícióban

A BMW Motorrad **TÖRTÉNETÉNEK LEGERŐSEBB JÚLIUSÁT ZÁRTA**, miután 11 661 motorkerékpárt értékesített világszerte – ez 3,7%-kal több, mint az eddigi legjobb júliusi eredmény (2013).



Az idei összesített eladások is remekül alakulnak a németeknek, ugyanis a 82 000 ezres darabszám 8,5%-os emelkedést jelent a tavalyi év első hét hónapjához viszonyítva.

Szuper enduró

1290 Super Adventure néven **HAMAROSAN ÚJ ENDURÓVAL JELENTKEZIK A KTM**. Az újdonság a Super Duke 1300 cm³-es V2-es blokkjának átdolgozott verziójával kerül majd a szalonokba, a pletykák szerint pedig a legerősebb enduró lesz a piacon. A modell alapjai természetesen az 1190 Adventure (képünkön) típusot származnak.



Ez aztán extrém!

65 ezer amerikai dolláros árával (kb. 15 millió forint) és **EXTRÉM KÜLSÉJÉVEL IS KITŰNIK AZ ÁTLAGBÓL** a Confederate legújabb alkotása, a Hellcat Speedster. A 2200 cm³-es V2-es blokkal ellátott jármű hátul-ütője a 240 mm-es hátsó abroncs és a 11 literes üzemanyagtartály lehet.



A Kawasaki új magasságokba emelte legerősebb csupasz gépének agresszivitását, a friss Z1000-es azonban alapkonceptióját tekintve a jól bevált, régi iskolát képviseli.

A külső megítélése természetesen erősen szubjektív, de alighanem a Kawasaki Z1000-es rendelkezik a nagyteljesítményű csupasz motorok közül a legbátrabban megrajzolt vonalakkal és a legagresszívabb arccal. A nagy ellenfelek, az Aprilia Tuono V4 R, a BMW S 1000 R és a KTM 1290 Super Duke szinte visszafogottnak tűnnek a zöld vas mellett, amiért az extrém széles és púpos tank, a bestialis kipufogó és a mélyre húzott, lapos fejdíom felel. Szemből olyan, mintha az első sárvédő „ülnének” a lámpák, és ettől az az érzése támad az embernek, mintha a Z1000-es az orrával bele akarna fúrni a földre.



A mérges külső összhangban van a motorban rejlő erővel, a potenciál kiaknázásához azonban „birkózni” kell a Z1000-essel

FOTÓ: HILBERT PÉTER

Támadó alakzat

Saját útját járja a Kawa az újdonsággal

A vetélytársaktól azonban nem csak a külső tér el gyökeresen. A Kawasaki egészen más koncepciót választott, mert amíg az említett modellek esetében elektronikus órányalok egész sora vigyáz a vezetőre, addig a új Z a hagyományos vonalat képviseli. Nincs üzemmódválasztó, elektromos futóműállítás vagy kipörgésgátló, mondván, egy igazi streetfighterről van szó, amelynél az elsődleges szempont, hogy óriási adrenalinlöketet adjon minden egyes motorozáskor.

Az élményért elsősorban az 1043 cm³-es, immáron 142 lóerős, soros négyhengeres blokk felel. Azt felesleges ecsetelnem, hogy kipörgésgátló és kormány-lengéscsillapító hiányában a motor tudásának kiaknázásához tapasztalt pilótának kell lenni, de az mindegyképpen meglepő, hogy milyen brutálisan szól az erőforrás. A szívócsatornák kialakításakor még arra is figyeltek, hogy az áramlással fülbemászóan szép hangaláfestéssel szolgáló szívási zaj keletkezzen. Az erőforrásban egyébként a forgattyúházban alkalmazott plusz összekötő csatornák mellett a módosított szelepek, illetve a szívótorkok átalakítása az újdonság. Utóbbiak méretét egységesítették, így mind a négy „szívót” egyforma hosszú, illetve megnövelték a kipufogókönyvek közti interferenciacsövek keresztmetszetét. A gyakorlatban ebből annyit érez a vezető, hogy borzasztóan erős a Z, alapjáratától kezdve rendületlenül tol egészen a leszabályozásig. A döbbenetes gyorsulásban annak is szerepe van, hogy rövidebbre vették az első öt fokozatot. Így egy 600-as sportgép-pel könnyedén felveszi a versenyt a Kawasaki a nyers erő tekintetében, ráadásul a nyomatékterengere miatt



Nem sok jót lehet mondani a műszerfalról. Túlsgátsosan mélyre került és az alsó része nehezen olvasható

már 3000-es fordulaton (!) felkapcsolhatunk, így normál esetben sokszor világít a műszerfalón a takarékos vezetői stílus „jutalmazó” Eco-felirat. Azonban a gázreakció finoman szólva sem teszi felhasználóbaráttá a modellt. Az hagyján, hogy minden váltáskor kisebb rántás megy végbe, de araszoláskor is érezni, hogy az injektor és a gázkar közötti kapcsolat finomhangolásra szorulna. Pedig pont a megfelelő reakciók érdekében dupla fojtószelepes rendszert alkalmaznak, vagyis az első szelepet a gázkaral vezetőkábel vezérli, míg a másikat vezérlő elektronika állítja. Mindenesetre a

nehezebb az 1000-es kivételnél, ugyanis 229 kg-ot (+9 kg) nyom a mérlegen...

KAWASAKI Z800 A kistestvér

2013 óta már nem 750-es, hanem 800 cm³-es blokkal látja el a Kawasaki a Z-sorozat belépőmodelljét. A Z800-as külleme ugyan nem olyan extrém, mint a Z1000-esé, ám így is a KATEGÓRIA EGYIK LEGLÁTÁNYOSABB MODELLE, ráadásul ár-érték aránya is remek (2 690 000 Ft, ABS-szel 2 890 000 Ft). A 113 lóerős, négyhengeres típus ugyanakkor



nehezebb az 1000-es kivételnél, ugyanis 229 kg-ot (+9 kg) nyom a mérlegen...



Ennél dögösebb már nem is lehetne: 190 mm széles abroncs és négy kipufogóvég

29 fokos kormányelfordítási szög sem teszi „városbarát” motorrá a nagy Z-t.

Rossz utakon szenved a Z1000-es

Az öt egységéből álló ikeresöves alumíniumváz keresztmerezítésként használja a motorblokkot, így az egyik legmerevebb konstrukciót vonultatja fel a kategóriában a Kawasaki. A motor döntéséhez azonban a vártnál nagyobb testsúlyáthelyezés szükséges, és felegyenesedési hajlama is igencsak erős, így rendszeren kell tartani az ívbelső felőli kormányveget. Ettől függetlenül azonban a kanyarsebessége nagyon magas, hiszen a szinte függőlegesen beépített hátsó rugóstág és a Showa SFF villája feszesen tapasztja az útra a motort (a bal oldalon az előfeszítést, míg a jobb oldalon a nyomó- és húzófokozati csillapításokat állíthatjuk). A kanyarok „támadásában” tehát remek partner a futómű, egyedül azt kell számításba venni, hogy sportmodellről lévén szó, az úthibákra eléggé érzékeny. A fékek is passzolnak a motorhoz, az elől

310 mm-es tárcsából és radiális rögzítésű, négydugattyús nyeregből álló rendszerrel olyat lassít a motor, mintha horgonyt dobtunk volna az aszfaltba, nyomáspontja pedig úgy, ahogy van, tökéletes. Sajnos az ABS-ért 160 ezer forintos felárat kérnek.

Ami az ergonómiát illeti, meglehetősen vegyes a kép. A vezetői pozíció ugyan kényelmes, a minimálisan párnázott ülés inkább csak rövidebb etapokat engedélyez, ami



Látványos a csökgígyó kialakítása



Legenda született

A Kawasaki Z-sorozatának története egészen 1972-ig nyúlik vissza, ekkor született meg ugyanis a Z1-es (a „Z”, az angol ABC utolsó betűjeként arra utal, hogy a legerősebb modell a kínálatban). A TÍPUS KÓDNEVE A FEJLESZTÉS ALATT NEW YORK STEAK VOLT, hiszen a nagyteljesítményű motorokra akkoriban magasan az Egyesült Államokban volt a legnagyobb kereslet. A Z1-es ugyanakkor nem csak korának leggyorsabb mo-

torja volt (210 km/óra), a modell ugyanis az első sorozatgyártású „sport” motorkerékpár volt, mely dupla vezérműtengelyes, soros négyhengeres blokkal hagyta el a gyártósort - EZ AKKORIBAN A VERSENYMOTOROK KIVÁLTSÁGÁNAK SZÁMÍTOTT. A 903 cm³-es, 82 lóerős erőforrással ellátott Z1-es sikerét és újszerűségét jelzi, hogy a brit Motorcycle News magazin „Machine of the Year” díját 1973-76 között négyszer nyerte el az olvasói szavazatok alapján, amire azóta sem volt példa.

egy streetfighternél természetes, de a műszerfal kialakítása szintem egyértelmű baklövés. Egyrészt nagyon mélyen van, mindig le kell hajtani a fejünket a rápillantásához, illetve nincs fokozatkijelzője, a fordulatszámot pedig két skála mutatja (3000-ig függőlegesen, utána vízszintesen). Nem jár dicseget a LED-es lámpáért sem, pedig elvileg a mai fényszórótechnika csúcsa. Pontszerűen világít, ami azt jelenti, hogy egy átlagos halo-

génézios lámpával is jobban látjuk az utat éjszaka. A nagy Kawanak azonban van egy olyan tulajdonsága, ami elismerésre méltó és ami nem feltétlenül mondható el mindegyik nagy értékű motorról. Nincsen rajta egyetlen részlet sem, ami olcsónak hatna, minden minőségű munkáról árulkodik - e tekintetben abszolút csúcs a gép. Persze a 3,65 milliós ár miatt joggal lehetnek magasak az elvárásaink.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

KAWASAKI	Z1000
Lökettérfogat:	1043 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	105 kW (142 LE) 10 000/perc
Max. nyomaték:	111 Nm 7300/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Hossz./szél./mag.:	2045/790/1055 mm
Tengelytáv:	1435 mm
Ülésmagasság:	815 mm
Üzemanyagtank:	17 l
Fék elől/hátul:	2x310/250 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	120/70 R17/190/50 R17
Menetkész tömeg:	220 kg
Tesztfogyasztás:	5,8 l/100 km
Alapár:	3 690 000 Ft

A TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA: IVANICS MOTOR KFT., 1116 BUDAPEST, MÉHES U. 2-4. TELEFON: 06-1-882 6097

TESZTETT
- brutális külső
- igényes kidolgozás
- nyomatékterengere
NEM TESZTETT
- műszerfal elrendezése
- nincs kipörgésgátló
- hirtelen gázreakció
am ÖSSZEĞZÉS
A Z1000-es kidolgozási minőségében sehol sem lehet beelőzni, az irányíthatóság azonban csiszolásra szorulna. Kipörgésgátló híján csak megfelelő tapasztalat birtokában lehet feszegetni a motor határait.

RÖVIDEN

A 15. arany

Minden idők egyik legizgalmasabb salakmotoros csapat-világbajnoksága zajlott le idén. **A DÁN VÁLOGATOTT AZ UTOLSÓ FUTAM UTOLSÓ KANYARJÁBAN SZEREZTE MEG A GYŐZELMET A VENDÉGLÁTÓ LENGYELEK ELŐTT.** 2005 óta a salakmotoros csapat-vb a lengyelek és a dánok belügye, hiszen csak ez a két válogatott képes győzni. Idén is ketjük között dőlt el a vb-cím sorsa. A lengyelek nagyon bekezdtek, a 11. futamig vezettek is, utána viszont felzárkóztak a dánok, és egy fantasztikus párbaj alakult ki, amely egészen az utolsó, 20. futamig tartott. A dánok és a lengyelek azonos



pontszámmal várták a mindent eldöntő futamot. Sokáig úgy tűnt, hogy a lengyelek örülhetnek majd, hiszen több mint 3 körön át maguk mögött tudták tartani a dánokat. **AZTÁN AZ UTOLSÓ KANYARBAN A DÁN NIELS-KRISTIAN IVERSEN MÉGIS MEGSZEREZTE A GYŐZELMET JELENTŐ 2. HELYET, MIUTÁN KÍVÜLRŐL MEGELŐZTE LENGYEL RIVÁLISÁT.** A dánok (Iversen, Nicki Pedersen, Peter Kildemand, Mads Korneliusen) tehát visszavágtak a lengyeleknek a tavalyi egy pontos vereségükért. Dánia 1978, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 91, 95, 97, 2006, 2008 és 2012 után lett ismét a világ legjobb salakmotoros nációja, ami azt jelenti, hogy

az övék az eddigi legeredményesebb salakmotorválogatott.

DTM



A Hungaroringen is győztes Wittmann tetemes előnyre tett szert

Címvárományos

Marco Wittmann hatalmas lépést tett első bajnoki címe felé, amikor magabiztos rajt-cél győzelmet aratott a Nürburgringen: a BMW 24 éves versenyzője, csupán egyszer engedte át másnak a vezetést, amikor kiállt kereket cserélni. Rádásul legnagyobb riválisa, Mattias Ekström ütközött és az Audi RS 5 DTM sérülése miatt már a harmadik körben feladta a küzdelmet. Így aztán Wittmann idei negyedik diadalával 64 pontra növelte előnyét a tabellán, miközben a hátralévő

három fordulón összesen 75 győzelmet lehet szerezni. A pálya gyengébben tapadó oldaláról induló Edoardo Mortarát simán lerajtolta márkatársa, az audis Mike Rockenfeller és másodikként fordult az első kanyarba. A futam első felében a címvédő nem tudott lépést tartani Wittmannal, a kemény gumikon viszont lendülete miatt már a harmadik körben feladta a küzdelmet. Így aztán Wittmann idei negyedik diadalával 64 pontra növelte előnyét a tabellán, miközben a hátralévő

di Resta, Daniel Juncadella és Christian Vietoris végeztek az éledező Mercedesszel.

i DTM (10/7. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Wittmann (GER) 120 pont, 2. Ekström (SWE) és Mortara (CH) 56-56 pont, 4. Rockenfeller (GER) 53 pont, 5. Spengler (CDN) 42 pont, 6. Vietoris (GER) 41 pont, 7. Martin (BEL) 39 pont, 8. Tambay (FRA) 36 pont, 9. Farfus (BRA) és Glock (GER) 33-33 pont.
KONSTRUKTÓROK: 1. BMW 302 pont, 2. Audi 284 pont, 3. Mercedes-Benz 121 pont.



Roczen narancsról sárgára vált?

Greg Albertyn és Grant Langston mellett a 4. világbajnok, aki amerikai motokrosszbajnoki címre is képes volt. Roczen egyébként a közösen elért sikerek dacára vélhetően elhagyja a KTM-et és visszatér a Suzukihoz, Ricky Carmichael gyári csapatához szerződve!

MOTOKROSSZ

Amerika ura

A német Ken Roczen (képünkön) 2011-ben 17 évesen minden idők legfiatalabb motokrossz-világbajnoka lett. Ezt követően átköltözött Amerikába, ahol még nagyobb sztár vált belőle. 2012-ben a Keleti-parti 250-es szuperkrosszbajnokságban a 3. helyen végzett, míg a 250-es motokrosszbajnokságban a 4. helyen zárt. 2013-ban megszerezte a KTM első amerikai szuperkrosszbajnoki címét, miután megnyerte a Nyugati-parti 250-es sorozatot. Ugyaneben

ben az évben a 250-es motokrossz szériában a 2. helyen fejezte be a szezont. Idén felköltözött a 450-be, ahol azonnal főszereplő lett. A szuperkrosszbajnokságban, amely egyet jelent a szuperkrossz-vb-vel, az összetett 3. helye lett az övé. A 450-es motokrosszbajnokságban viszont újoncként már ő lett a legjobb. Roczen a 12 fordulós sorozatban 5 győzelmet és 10 dobogós helyet jegyzett. A még mindig csak 20 éves német csillag a francia Jean-Michel Bayle, a dél-afrikai

BTCC

Helyezkedés

Habár a knockhilli kvalifikáción Colin Turkington (BMW 125i M Sport) volt a leggyorsabb, legutóbbi lökdösődése miatt hozta magával nyolc rajthelyes büntetést. Úgyhogy az MG6 GT-vel Sam Tordoff rajtolt a pole pozícióból, és meg is tartotta a vezetést, miközben mögötte ádáz csata dúlt. Gordon Shedden (Honda Civic Tourer) előbb Rob Austinnal (Audi A4), majd a címvédő Andrew Jordannel (Honda Civic) ütközött – utóbbi a kavicságyban végezte. A dulakodásból a másik Honda Civic kombival gépészkedő Matt Neal profitált és feljött másodiknak, majd Tordoffot is levadászta, akinek a kocsija nem sokkal később bement a unalmast. Ezek után Austin és Shedden ismét a dobogón találta magát, Neal pedig idén először nyert. A második menetben viszont kiugrott a rajtnál, de még mielőtt letölthette volna boxutca-áthajtásos büntetését, Austin megpróbálta körbeautózni: ennek az



Volt adok-kapok rendszeresen...

lett a vége, hogy lecsúszott a pályáról, és amikor visszafelé igyekezett, eltráta Shedden. Így aztán Mat Jackson (Ford Focus ST) keveredett az élre és közel két év után először nyert – Jason Plato (MG6 GT) és Austin előtt pályafutása 20. győzelmét aratta. Az utolsó felvonásban a BMW-ek domináltak, Robert Collardot, Turkingtonot és Nick Fostert csupán a második helyezett Dave Newsham (Ford Focus ST) akadályozta meg abban, hogy kisajátítsák a pódiumot.

i BTCC (10/7. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Turkington 309 pont, 2. Shedden 286 pont, 3. Plato 270 pont, 4. Collard 220 pont, 5. Jordan 217 pont, 6. Jackson 207 pont, 7. Neal 190 pont, 8. Tordoff 143 pont, 9. Smith 133 pont, 10. Morgan 126 pont.

ENDURANCE VB

Honda-győzelem

Nyolc év szünet után ismét nyert a Honda Európában az endurance-vb-n. A Honda a 2006-os Le Mans-i 24 órás aratott sikere után csak a Japánban rendezett szuzukai 8 órás volt képes győzni. A 14. oscherslebeni 8 órás óriási fölényrel nyert a Honda Racing, amely az aranyzsírnasok első számú alakulata. A hondások már a verseny 10. percében az élre álltak, és onnantól kezdve folyamatosan elől haladtak. Pedig az eső is bezavart, míg a safety car is bejött, mivel olaj került a pályára. A Honda 2001 után a második győzelmét aratta Oscherslebenben. A Honda három szezon után idén már nem a Tourist Trophy menőit indítja az endurance-vb-n. A TT Legends helyett létrehozott Honda Racingben immár csak hosszú távú specialisták szere-



pelnek, akik a 33. endurance-vb utolsó előtti, 3. fordulójában begyűjtötték a Honda 57. győzelmét a sorozatban.

i VÉGEREDMÉNY

Oschersleben

1. Honda Racing (Julien Da Costa, Sebastien Gimbert, Freddy Foray) 291 kör, 2. Yamaha Racing GMT 94 (David Checa, Kenny Foray, Mathieu Gines) -2 kör, 3. Kawasaki Bolliger Team (Horst Saiger, Roman Stamm, Daniel Sutter) -3 kör.

Jön a WSR!

Szeptember 13-14-én idén is ellátogat hazánkba a World Series by Renault rendezvénysorozat. A Hungaroringen megrendezésre kerülő eseményen idén is ingyenesen lehet megnézni a Formula Renault 3.5 és a Formula Renault 2.0 Európa-kupa versenyét. Mivel igazi családi programról van szó, a szervezők

szimulátorokkal, kerékcseraversennyel, új és történelmi autókkal, versenyautókiállításal, vidámparkkal, gokartokkal és hatalmas ugrólóvárral várják az érdeklődőket. A Renault-hoz kapcsolódó hír, hogy jövőre a WSR-en debütál majd a Renault R.S. 01-es versenyautó márkakapuja. A lát-

ványos újdonságot az olasz Dallarával közösen fejlesztette a Renault, míg a motort a Nissan GT-R-ből emelték át. Mivel a 3,8 literes, dupla turbós V6-os több, mint 500 lóerős, és az autó tömege 1100 kg, hihetőnek tűnik a Renault állítása, miszerint a GT3-as autók tempóját tudja versenypályán az R.S. 01-es.



A nemes egyszerűséggel R.S. 01-es típusnévvel illetett Renault supersport-autó jövőre debütál a WSR-ben. Duplaturbós V6-os motorja bő 500 lóerőt teljesít!



Csúcsforgalom a Moto3-ban: a legjobb 16 versenyző 2 másodpercen belül ért célba!

Véget ért Marquez győzelmű sorozata, legutóbb ráadásul még dobogóra sem állhatott.

Marc Marqueznek volt rá lehetősége, hogy új csúcsot állítson fel, hogy ő legyen az első, aki 11 győzelemmel „kezd” az évadot. A rekordkísérlet azonban nem sikerült, pedig 2012-ben és tavaly is győzött ezen a pályán, júliusi brnói tesztje remekül sikerült, s nem mellesleg megszerezte ideai 9. pole pozícióját. Míg a verseny elején a 6. helyről felzárkózott és nagyot meccselt Andrea Iannone, Valentino Rossi és Jorge Lorenzo ellen, a futam második felében leszakadt a többiekől. Előbb a 2. helyért folyó párbajt veszítette el Lorenzo ellen, majd a 3. pozíciót sem tudta megtartani a sérült Rossival szemben (a Doktor egy kényes ujjművelés miatt fájdalomcsillapítókkal motorozott).

Marquez csapattársa viszont szárnyalt Brnóban. Dani Pedrosa a 6. körben az élre állt, elhúzott, majd a hajrában visszaverte Lorenzo kísérleteit. Ez volt Pedrosa 26. sikere a MotoGP-ben, a tavaly októberi Malajziai GP után nyert ismét. Ezzel az emlékezetes diadalával megelőzte a 13-szoros világbajnok Angel Nietót a spanyol örökranglistán. Pedrosa immár zsinórban a 13. szezonjában volt képes győzelemre. A rekordot Rossi tartja: ő egymás után 15 szezonban nyert.

Sakk-matt helyzet volt a Moto2-ben

A Moto2 listavezető Esteve Rabat két hónap után ismét győzött, pedig spanyol sajtóforrások szerint Rabat valamiféle betegséggel szenved, amiért erőnlétileg nem bírja végig a nagydíjakat. A pletykáknak lehetett alapjuk, hiszen Brno előtt zsinórban háromszor

Stoptábla



Pedrosa (26) sikerével továbbra is veretlen a Repsol-Honda



Masbou 2003-ban debütált a vb-n, most nyert első ízben!

is lemaradt a dobogóról. Assenben a 8., míg a Sachsenringen és Indianapolisban a 4. helyen intették csak le. Brnóban viszont ismét azt a Rabatot láthattuk, aki a júniusi Katalán GP-ig uralta a Moto2 mezőnyét. Előbb új pályacsúccsal megszerezte ideai 7. pole pozícióját, majd szintén új versenybeli körrekorddal magabiztosan begyűjtötte ideai 5. sikerét.

A verseny elején a korábbi supersport-világbajnok, Sam Lowes nagyon bekezdett, míg Rabatnak a verseny alatt gondjai voltak a váltó-



Rabat sakkfigura-atrakcióját 1000 euróra értékelte a Dorna

val. A viadal hajrájában ráadásul elkezdett esni az eső, így első számú riválisa, a csapattárs Mika Kallio felzárkózott rá. Rabat azonban végig kontrollálta a Cseh Nagydíjat, amely után különleges módon ünnepelt. A levezető körben felvette egy német barátját utasnak, aki stílusosan sakkablának öltözött. A vb-t rendező Dorna azonban nem igazán díjazta a geszt, hiszen 1000 euróra (kb. 312 000 Ft) büntette.

A Moto3-ban a 27 éves francia Alexis Masbou a 133. nagydíján véget vetett nyeretlenségi sorozatának.

VÉGEREDMÉNY (18/11.)

Brno

MOTO3: 1. Masbou (FRA) Honda, 2. Bastianini (ITA) KTM, 3. Kent (GBR) Husqvarna.
MOTO2: 1. Rabat (SPA) Kalex, 2. Kallio (FIN) Kalex, 3. Cortese (GER) Kalex.
MOTOGP: 1. Pedrosa (SPA) Honda, 2. Lorenzo (SPA) Yamaha, 3. Rossi (ITA) Yamaha.

Az összetett állás

MOTO3: 1. Miller 169 pont, 2. A. Marquez 146 pont, 3. Vazquez 145 pont, 4. Fenati 135 pont, 5. Rins 125 pont, 6. Masbou 117 pont, 7. I. Vinales 96 pont, 8. Bastianini és Oliveira 71-71 pont, 10. Binder 66 pont.
MOTO2: 1. Rabat 208 pont, 2. Kallio 196 pont, 3. M. Vinales 150 pont, 4. Aegerter 123 pont, 5. Corsi 100 pont, 6. Lüthi 81 pont, 7. West 65 pont, 8. Salom 62 pont, 9. Zarco 59 pont, 10. Cortese 58 pont.
MOTOGP: 1. M. Marquez 263 pont, 2. Pedrosa 186 pont, 3. Rossi 173 pont, 4. Lorenzo 137 pont, 5. Dovizioso 118 pont, 6. A. Espargaro 85 pont, 7. P. Espargaro 78 pont, 8. Iannone 73 pont, 9. Bradl és Smith 65-65 pont.

A honás egy igencsak emlékezetes csatában szerezte meg első nagydíjgyőzelmét, hiszen a leintésnél az első 16 helyezett kevesebb, mint 2 másodpercen belül vyzett! Masbou sikeréhez azonban kellett a Honda ereje is, hiszen az utolsó kanyarból való kigyorsításnál előzte meg az ellenfeleit. Enea Bastianini az egyik edzésen eltörte a jobb sarkát, ám a Katalán GP után ismét a 2. helyen zárt. Míg Danny Kent 2012 után állhatott ismét dobogóra a 3. helyével, aminek köszönhetően megszerezte a terepmotorozásból ismert Husqvarna első érmét a gyorsasági vb-n. A vb éllovas Jack Miller, valamint Alex Marquez is a győzelemért küzdött, de lemaradtak a dobogóról. Marquez a 4., Miller az 5. helyen zárt. Efen Vazquez, Romano Fenati és Alex Rins számára viszont kudarc volt Brno. Vazquez a 8., Fenati pedig csak a 11. helyen zárt, Rins pedig elszámolta magát és egy körrel a cél előtt elkezdte ünnepelni a győzelmét. Végül csak a 9. helyen ért célba...

HA-SZR

A német derbi 2002-ben lépett elő WRC-futammá, s azóta csak a Citroënek sikerült itt nyernie: ez a sorozat most megszakadt, de nem úgy, ahogy gondolnánk...

Néhány új kivétellel a tavalyi szakaszokat teljesítette a mezőny, de párat fordított irányban. A papírmánának megfelelően a VW elsőprő fölényével kezdődött az ideai első aszfaltos verseny, de a címvédő Sebastien Ogier tempóját meglepően jól tartotta Jari-Matti Latvala. Olyannyira, hogy a francia hibázott a 6. speciálán és leesett a pályáról: szerencséjére a szőlősön keresztül egy másik útra csúszott, de nem talált vissza a gyorsaságra, úgyhogy 10 perces büntetéssel folytathatta. Ezután Ogier fejben teljesen szétesett, a 7. szakaszon elnézett egy keresztelődést, majd a következő keményen a szalagkorlátnak csapta a Polo R WRC-t – a szakaszt törölték, a megsérült bukókeret miatt pedig Ogier másnap sem indulhatott újra. Latvala ekkor 37 másodperc előnnyel vezetett Kris Meeke (Citroën DS3 WRC) előtt, amit folyamatosan közel egy percre növelt.

...és akkor senki sem gondolt az indulásra

Az utolsó napon már csak kényelmesen be kellett volna furikázni a célba, de a vasárnapi első (SS 15), rendkívül csúszós gyorsan a finn így is képes volt elpuskázni a nagy lehetőséget, s végül a szőlősben végezte – a VW-nek még soha nem sikerült hazai pályán nyernie. Meeke vezetése ezután meglehetősen rövid életűnek bizonyult, ugyanis a következő gyorsaságin a falhoz vágta kocsiját és kiszakadt a DS3 WRC bal hátsó kereke. Így aztán Thierry Neuville állt az élre, és sikerült behúznia saját és a Hyundai történetének első WRC-győzelmét! Mégpedig azután, hogy a csütörtöki prologon hatszor bukencezett az i20 WRC-vel. A csapat erejét megfeszítve, 18 óra alatt építette újja az autót, ám az első speciálán füst keletkezett a pilótafülkében, úgyhogy jelentős hátrányt ledolgozva, a 8. pozícióból kellett felzárkózni. Ráadásul Dani Sordónak köszönhetően (hatodik fokozatban, nagy tempónál

Nyerő bukfcenc



Egy hatalmas bukást követően Neuville fejest ugrott a győzelembe! Az első korszak (2000-2003) sikertelensége után a szakágba idén visszatérő Hyundai megszerezte első WRC-diadalt!



Műtan a két sztár elesett, Mikkelsen mentette a VW becsületét



Az ifjú Evans kevés híján dobogóra kormányozta a Ford Fiestát



A belgáknak eddig csak egy (Duval, 2005 AUS) WRC-aranyuk volt



Előfutó autóként debütált a hátsókerék-hajtású Toyota GT86 CS-R3-as, egy hölgygel, Isolde Holderiedderrel a volán mögött

megűszott egy 360 fokos megpördülést, amikor az esős aszfalton felűszott a kocsi) a koreai márka rögvest kettős diadalt ünnepelhetett! A bronzért vívott parázs csatából végül Andreas Mikkelsen (VW Polo R WRC) került ki győ-

tesen, de a negyedik helyezett Elfyn Evans sem lehetett elkéservedve, hiszen a csapattárs Mikko Hirvont és Mads Östberget megelőzve pályafutása eddigi legjobb eredményét könyvelhette el.

T25

VÉGEREDMÉNY (13/9.)

Németország

1. Neuville-Gilsoul (BEL/BEL) Hyundai i20 WRC, 3 óra 07'20,2", 2. Sordo-Marti (ESP/ESP) Hyundai i20 WRC, +40,7", 3. Mikkelsen-Floene (NOR/NOR) VW Polo R WRC, +58,0", 4. Evans-Barritt (GBR/GBR) Ford Fiesta RS WRC, +103,6", 5. Hirvonen-Lehtinen (FIN/FIN) Ford Fiesta RS WRC, +110,5", 6. Östberg-Andersson (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +122,7", 7. Prokop-Tománek (CZE/CZE) Ford Fiesta RS WRC, +452,8", 8. Kuipers-Buysmans (NED/BEL) Ford Fiesta RS WRC, +918,1", 9. Tidemand-Axelsson (SWE/SWE) Ford Fiesta RS, +1135,4", 10. Tanak-Molder (EST/EST) Ford Fiesta R5, +1137,2".
SAKASZGYŐZELMEK: Latvala 8, Ogier 3, Kubica 2, Meeke, Neuville, Hirvonen és Evans 1-1.

Az összetett állás

1. Ogier 187 pont, 2. Latvala 143 pont, 3. Mikkelsen 110 pont, 4. Östberg 74 pont, 5. Neuville és Hirvonen 73-73 pont, 7. Evans 57 pont, 8. Meeke 54 pont, 9. Prokop 37 pont, 10. H. Solberg 26 pont.

Következik az Ausztrál Rali, szeptember 11-14.

Spában sor került az első, kézzelfogható veszteséggel járó összeütközésre Rosberg és Hamilton között, ami megnyitotta az utat a lesben álló Ricciardo előtt idei harmadik győzelme felé.

Forrásponton

Rosberg autójának vezetőszárnya okozta Hamilton defektjét



A koccanás előtti pillanatban Hamilton volt „védett” helyzetben

Az erőviszonyok, konkrétan a Mercedes elsőségi technikai fölényének ismeretében szinte hihetetlen, de az utóbbi hat futamon, a Kanadai Nagydíj óta Daniel Ricciardo szerezte a legtöbb pontot. Igen, ehhez szükség volt a Nico Rosberget és főleg Lewis Hamiltont sújtó balszerencsére és néhány ballépésükre is, de a tény ettől tény marad: Ricciardo 12 forduló után mindössze 35 pontra van a második Mercedestől. A dupla pontos idényzáró rendszerben ez még bőven lótávolságnak számít. „Amíg matematikailag van rá esélyünk, mindenképpen tovább fogunk harcolni” – szögezte le az ausztrál, aki az időmérőn Sebastian Vetteltől elszenvetett vereség után Spában ismét nem tett egyetlen rossz mozdulatot sem, s aki nem titkoltan a Red Bull menedzsmentjét is meglepte a teljesítményével.

Miközben a Red Bull maximálisan kiaknáta a kínáló lehetőségeket, a Mercedes Belgiumban elszalasztott egy újabbat. Azok után, hogy a szombati esőben két másodpercet vertek még a 3. helyezett Vettelre is, úgy érezték, vasárnap sima kettős győzelmet kellett volna aratniuk – végül azonban szerény 18 ponttal a zsebükben (ugyanannyival, mint a Ferrari), a sebeiiket nyalogatva hagyták el az Ardennek festői erdeit.

Persze egy ütközés Rosberg és Hamilton között régóta benne volt a levegőben. A két világbajnok



A pole pozíciós Rosberget Hamilton és Vettel is megelőzte a rajtnál



Magnussen biztatóan ment, ám végül csúnyán lemaradt a pontokról

ki aspiráns eddig csak kerülgette egymást, de a nyári szünet előtt, a Hungaroringen kieleződött közöttük a helyzet, amikor Hamilton a Mercedes kérését megtagadva nem engedte előre az eggyel több boxkiállást tervező csapattársát.

Rosberg emiatt valószínűleg a győzelmet veszítette el, és még egy hónappal később, Spában is folytogott. Minden adott volt ahhoz, hogy kifusson a víz.

Szándékos ütközés? Ez már kódolva volt!

Az a bizonyos koccanás a 2. körben, a Les Combes-nál nem lett volna különösebben nagy ügy, ha nem a világbajnoki ellenfelek

között kerül rá sor. Az egyik autó első vezetőszárnya kiszúrta a másik autó bal hátsó kerekét, ami az egyik leggyakoribb káresemény a versenypályán. Ugyanez történt Romain Grosjean és Jules Bianchi között a rajt után, de az senkit sem érdekelt. A defekt miatt hátraseső és végül a versenyből is kiálló Hamilton – immár 29 pontos hátrányban – azt állította, Rosberg a későbbi eligazításon „lényegében” elismerte, hogy szándékosan ment neki, mert „bizonyítani” próbált valamit. „Azt mondta, az egész az én hibám volt. Elkerülhette volna az ütközést, de nem akarta” – mesélte Hamilton.

Hogy mi hangzott el valójában azon a zártkörű, aligha túl békés megbeszélésen, nem tudjuk. Rosberg ugyanis szokás szerint nem volt hajlandó felvenni a kesztyűt, és összeszorított szájjal tartotta magát ahhoz, hogy egyszerű versenybaleset történt. „Sajnálom, hogy ütköztünk Lewisszal – tette hozzá. – Gyorsabb voltam nála az egyenesben, és kívülről megtámadtam, mert a belső ívet védte. Amikor összeértünk, éreztem, hogy az első szárnyam megsérült, és azt hittem, ennyi volt. A következő pillanatban észrevettem, hogy Lewis is bajba került, ami nagyon sajnálatos volt az ő és a csapat szempontjából is.”

A monacói kicsúszás után Hamilton már másodszor vádolta szándékosággal Rosberget, és a viszonyuk azóta egy átmeneti enyhü-



Az elmúlt hat versenyen Ricciardo gyűjtötte a legtöbb pontot, így még a vb-cimre is eséllyel pályázhat. Vajon mit lép erre a Mercedes?

lés ellenére egyre feszültebbé vált. Hamilton a pályán kívül is érezhetően igyekezett aláásni vetélytársát önbizalmát – egyszer például kijelentette róla, hogy „nem is igazi német”, egy másik alkalommal pedig azt fejtette, hogy szerinte miért kevésbé motivált –, Rosberg viszont tudatosan megpróbált nem belemenni a pszichikai hadviselésbe, és a legtöbb megjegyzést szó nélkül hagyta. A taktikája eddig bevált, ám Spában azt kockáztatta, hogy a hallgatását egyesek beismerésként értelmezik. Igaz, a Mercedes főnöke, Toto Wolff egyértelművé tette, hogy Hamilton interpretációját tévesnek tartja. „Nico úgy gondolta, Lewisnak több helyet kellett volna hagynia neki – mondta. – Úgyhogy egy nagyon paprikás hangulatú eligazításon megbeszéltek, hogy nem értenek egyet, szándékos ütközésről azonban szó sem volt. Az nonszensz.”

A Mercedes átgondolhatja a stratégiáját

Ettől függetlenül Hamiltonnak volt joga ahhoz a kanyarhoz, hiszen ő haladt előrébb, ráadásul a belső íven. Ami a vezetést illeti, semmilyen hibát nem vétett. Rosberg viszont alighanem úgy érezte, mindig csak rajta múlik, hogy elkerülje az ütközést – mint Bahreinben, ahol Hamilton tényleg a sportszerűség határait feszegetve védekezett –, és a hungaroringi affér keserű ízével a szájában, az alkalmazkodásra



Newey, az „ügyeskedő” Rosberg, a belelendült Ricciardo és Bottas

ráunva ezúttal nem volt hajlandó visszafogni magát. Vagy egyszerűen csak át akart vágni a jobb oldalra, de elszámította a távolságot, elvégre nem hiányzott több 8-10 centinél. Bárhogy is történt, aligha ez volt az utolsó eset, amikor a két versenyző között kenyértörésre került sor.

A Mercedesnél érthetően kiborultak, hiszen egy valószínűnek tűnő kettős győzelmet buktak el az incidens miatt. „Borzasztóan dühös vagyok, de nem azért, mert

két autó összeütközött, hanem azért, mert együtt fektettük le azokat a szabályokat, amelyeket most megszegtek – jelentette ki Wolff. – Bárkiről is lett volna szó, akár Lewisről, akár Nicóról, mindenképpen úgy érezném, hogy cserbenhagyták a csapatot.”

A Wolff által emlegetett szabályok lényege annyi, hogy a Mercedes versenyzői mindaddig szabadon küzdhetnek egymással, amíg nem ütköznek össze. Szerinte „egy ilyen incidens, ráadásul a futam

i VÉGEREDMÉNY (19/12.)

SPA-FRANCORCHAMPS (BEL) 44 kör = 308,052 km (218,453 km/óra)

1. [5.] RICCIARDO (AUS) Red Bull-Renault 1 óra 24'36,556"
2. [1.] ROSBERG (GER) Mercedes-Benz GP +3,383"
3. [6.] BOTTAS (FIN) Williams-Mercedes +28,032"
4. [8.] RAIKKÖNEN (FIN) Ferrari +36,815"
5. [3.] VETTEL (GER) Red Bull-Renault +52,196"
6. [10.] BUTTON (GBR) McLaren-Mercedes +54,580"
7. [4.] ALONSO (ESP) Ferrari +101,162"
8. [13.] PEREZ (MEX) Force India-Mercedes +104,293"
9. [11.] KVYAT (RUS) Toro Rosso-Renault +105,347"
10. [18.] HÜLKENBERG (GER) Force India-Mercedes +105,697"
11. [12.] VERGNE (FRA) Toro Rosso-Renault +111,920"
12. [7.] MAGNUSSEN (DEN) McLaren-Mercedes +114,262"
13. [9.] MASSA (BRA) Williams-Mercedes +115,975"
14. [14.] SUTIL (GER) Sauber-Ferrari +122,447"
15. [20.] GÜTIERREZ (MEX) Sauber-Ferrari +130,825"
16. [19.] CHILTON (GBR) Marussia-Ferrari -1 kör
17. [22.] ERICSSON (SWE) Caterham-Renault -1 kör
18. [16.] BIANCHI (FRA) Marussia-Ferrari -4 kör

A versenyt feladta

19. [2.] HAMILTON (GBR) Mercedes-Benz GP -6 kör (sérülés)
20. [15.] GROSJEAN (FRA) Lotus-Renault -11 kör (sérülés)
21. [21.] LOTTERER (GER) Caterham-Renault -43 kör (motorhiba)
22. [17.] MALDONADO (VEN) Lotus-Renault -43 kör (kipufogórendszer)

[] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör
ROSBERG 1'50,511", a 36. körben

i AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Rosberg 220 pont, 2. Hamilton 191 pont, 3. Ricciardo 156 pont, 4. Alonso 121 pont, 5. Bottas 110 pont, 6. Vettel 98 pont, 7. Hülkenberg 70 pont, 8. Button 68 pont, 9. Massa 40 pont, 10. Räikkönen 39 pont, 11. Magnussen 37 pont, 12. Perez 33 pont, 13. Vergne 11 pont, 14. Grosjean és Kvyat 8-8 pont, 16. Bianchi 2 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 411 pont, 2. Red Bull-Renault 254 pont, 3. Ferrari 160 pont, 4. Williams-Mercedes 150 pont, 5. McLaren-Mercedes 105 pont, 6. Force India-Mercedes 103 pont, 7. Toro Rosso-Renault 19 pont, 8. Lotus-Renault 8 pont, 9. Marussia-Ferrari 2 pont.

elején elfogadhatatlan kockázatot jelent. Többé nem fordulhat elő, és nem is fog.” Wolff nem zárta ki azt sem, hogy a tanulságot leszűrve mégis bevezetnek valamilyen csapatutasítást. „Ha tényleg megtesszük, az mindannyiunk számára csalódás lesz, de valahogy muszáj közben tartanunk a helyzetet” – szögezte le. Pedig valójában elkerülhetetlennek tűnik, hogy két csapattárs küzdelme, akik a végső győzelemért harcolnak, olykor a tettelegességig fajuljon. Niki Lauda, a Mercedes ügyvezetői jogkör nélküli igazgatója nem titkolta, hogy Rosberget tartja hibásnak a spái koccanásban, de Wolffnál egy hajszállal elnözöbben megjegyezte: „Képesek leszünk rendezni ezt a helyzetet. Az emberek hibáznak, ez része az életünknek. Csak alaposan elemeznünk kell, hogy mi történt.” Lesz ez még így se...

FARKAS PÉTER



Feszültséggel telítve

Tavalyi utolsó lapszámunkban bemutattuk az elektromos versenysorozat éledezését, most pedig a történelmi szezonnyitó előtti záró teszten jártunk.

Mielőtt szeptember 13-án Pekingben kezdetét venné az „elektromos Formula-1” 10 fordulóra tervezett globális bajnoksága, több kollektív tesztet is tartottak az angliai Donington Parkban. A DHL meghívására az utolsón vehettünk részt, s már csak azért is izgalommal vegyes érdeklődéssel utaztunk el, mert a világ első, teljesen elektromos versenysorozata igen erős mezőnyt hozott össze. Csak a korábbi F-1-es pilóták közül kilencen állnak rajthoz, Jarno Trulli (ő csapattulajdonos is), Nick Heidfeld, Jamie Alguersuari, Lucas di Grassi, Sébastien Buemi, Karun Chandhok, Bruno Senna, Jerome d' Ambrosio és Franck Montagny. Azután itt van Alain Prost, illetve Nelson Piquet fia, Nicolas Prost és Nelson Piquet Jr., de ismerősen csenghet Antonio Félix da Costa, Daniel Abt, Mike Conway, Stéphane Sarrazin vagy Sam Bird neve is. Sőt, Katherine Legge és Michela Cerruti személyében két hölgy is kipróbálhatja magát a Formula E szériában – pillanatnyilag már csak egy kiadó ülés van.

Évente bővülnek a fejlesztési lehetőségek

10 csapat 20 pilótája csap össze az „elektromos” bajnoki címért, mégpedig az első szezonban teljesen azonos Spark-Renault SRT_01E versenyautókkal. A kasztnit a Dallara tervezte, a 30 kWh kapacitású, hozzávetőleg 320 kg tömegű akkumulátor a Williamstól, a 200 kW (272 LE) teljesítmé-



A szűk városi utcákon még sűrűbb lehet a mezőny és jobb a sebességérzet



Lassítóval szimulálták a városi körülményeket – nem volt sikere



Elektromos autóval is ki lehet csúsztatni a kavicságyba. A hasmagasság 75 mm



Futurisztikusan csendesek, a boxutcában éles sípolás figyelmeztet érkezésükre

nyű villanymotorok egyenesen a McLaren P1 szupersportkocsitól, míg az ötfokozatú szekvenciális sebességváltó a Hewlandtól származik. A második idényben – a FIA technikai szabályzat korlátai között – szabadon lehet továbbfejleszteni a hajtásláncot (elektromotor, váltó), a harmadikban már az akkumulátort, a negyedikben pedig az aerodinamikát is.

Ha már környezetbarát széria, akkor Donington Park olyan szempontból ideális helyszín a tesztelésre, hogy egy ódon kastély tövében, szép zöld pázsittal, sövényekkel, fákkal körülvett idilli környezetben fekszik. Persze nyilván nem ez, hanem az játszott a főszerepet, hogy a Formula E szervezőgárdáján kívül mind a 10 csapat itt rendezkedett be, s a közelben található a DHL kelet-midlandi logisztikai központja – a versenyautók, a felszerelések és az infrastruktúra innen indulnak világszerte útjukra. Csak hogy Donington Park egy viszonylag széles versenypálya, úgyhogy az elektromos Formula-gépek kissé lassúnak tündek. Pedig a versenyzővel együtt legalább 888

kilós kocsik elméletileg 3 másodperc alatt gyorsulnak álló helyzetből százra, és elektronikusan korlátozott 225 km/óra a csúcsebességük – az egyenes végén mért legnagyobb tempó 207 volt. Persze ebben az is szerepet játszik, hogy a 18 colos OZ Racing felniken száraz és esős időben is ugyanolyan mintázatú Michelin abroncsok (minden fordulóra 5-5 első és hátsó gumi jár, de az első futamot kivéve egy garnitúrának használnak kell lennie) feszülnek, egyedül monszunösőre van másik gumi.



Az Andrettinél már a teszt utáni ellenőrzés folyik, mielőtt bepakolnak Pekingre



Vigyázat, magasfeszültség! A lényegét a doboz rejt

Több paraméter is a kormányról állítható

„Elég szerény a tapadás, sokat csúszkálnak az autók, ami látványos versenyeket eredményezhet” – mondta Sarrazin. Amúgy a négy tesztből háromszor Buemi, egyszer di Grassi végzett az élen, a legjobb köridő pedig (a hosszabbik GP-pályán) a svájci nevéhez fűződik 1'31,792"-cel, ami nagyjából egy GT3-as versenyautóénak felel meg. Futurisztikusan süvítő hangjuk viszont semmihez sem hasonlítható – nekem a Csillagok Háborúja Tievadász űrhajóit juttatja eszembe. Egyesek szerint vadászpilótákra emlékeztet, de éppen most húzott el egy a fejünk felett, és szerintem az sokkal durvább volt. Merthogy az elektromos versenyautók elég csendesek, normál hangerővel lehet folytatni a beszélgetést, amikor elmennek mellettünk.

Amúgy olyan szempontból sem volt éppen szerencsés választás Donington, hogy szinte tükörsima az aszfaltja, miközben az összes

futam buckás, hepehupás városi utcákon lesz. Tehát a versenyzők teljesen más körülményekkel szembesülnek majd. „Még csak most kezdjük megismerni az autót, de a futóműbeállításokat illetően mindenki sötétben tapogatózik. A helyszínen kell majd rögtönözni és a lehető leggyorsabban alkalmazkodni a pálya jellegéhez” – vélekedett Heidfeld. A Formula E-ben ugyanis egyetlen nap alatt (szombaton) lezavarják a két szabadedzést, a kvalifikációt és a versenyt, hogy minél kevésbé bolygassák meg az adott város életét. „A helyszín jellegéből adódóan lesznek teljesen ingyenes állóhelyek, de építünk fizetős lelátókat, és természetesen lesz VIP-részleg is” – nyilatkozott Jaume Sallares, a sorozat marketing- és értékesítési igazgatója.

A rajongók szavazással gyorsíthatják kedvencüket

Egyébként teljes ePrix versenyszimulációt is végeztek a négy-csoportos (4x5 autó) időmérővel és a 60 perces futammal. Habár a versenyen 133 kW-ra (181 LE) korlátozzák a teljesítményt, az akkumulátortechnológia jelenleg még nem tart ott, hogy kibírja a teljes távot, ezért egyszer autót kell cserélni: a versenyző orral beáll az üres boxba, kiugrik, átmászik a másik kocsiba, a szerelői becsatolják és indulhat. Ez a procedura megvan 30-35 másodperc alatt, de a szabályok szerint a be- és kihaj-

i DHL

A szállító

A Formula-1 és a WTCC után a Formula E sorozatot is a DHL szállítja a világ körül. Piacvezető logisztikai vállalként és a nemzetközi expressz-szállítványozás szakértőjeként azonban messze nagyobb jelentőséggel bír: az „elektromos cirkusz” mozgatásakor

igyekeznek olyan megoldásokat alkalmazni, ami minél kevésbé károsítja a környezetet, **A LEHETŐ LEGKISEBB ÖKOLÓGIAI LÁBNYOMOT HAGYJA.** Például már a versenynaptár kialakításánál is segítettek, hogy a Formula E felszerelése régióról-régióra vándoroljon, és szezon közben ne kelljen visszatérnie a doningtoni bázisra.



Csapatok és pilóták

Amlin-Aguri	Katherine Legge, Antonio Félix da Costa
Andretti Formula E	Franck Montagny, ?
Audi Sport Abt	Lucas di Grassi, Daniel Abt
China Racing	Nelson Piquet Jr., Ho-Ping Tung
Dragon Racing	Mike Conway, Jerome d'Ambrosio
E.Dams-Renault	Nicolas Prost, Sébastien Buemi
Mahindra Racing	Karun Chandhok, Bruno Senna
Trulli GP	Jarno Trulli, Michela Cerruti
Venturi Formula e Team	Nick Heidfeld, Stéphane Sarrazin
Virgin Racing	Jaime Alguersuari, Sam Bird



Pekingben a „madárfészek” olimpiai stadion körül jelölték ki a pályát

Versenynaptár

2014. szeptember 13.	Peking (CHN)
2014. november 22.	Putrajaya (MAL)
2014. december 13.	Punta del Este (URU)
2015. január 10.	Buenos Aires (ARG)
2015. február 14.	szervezés alatt
2015. március 14.	Miami (USA)
2015. április 4.	Long Beach (USA)
2015. május 9.	Monte-Carlo (MC)
2015. május 30.	Berlin (GER)
2015. június 27.	London (GBR)

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Pénznyelő automata

Miért vesz az ember olyan autót, amiről még a hatóságok se tudják, hogy miféle? Nem tudok erre válaszolni, pedig lassan egy éve megvan a Talbot-Matra Murena.

Nem tudom, hogy az autó talált meg engem, vagy én őt, mindenesetre az Opel Mantám cseréltem el ráfizetéssel az itt látható Talbot-Matra Murena típusú sportkocsira szűk egy évvel ezelőtt. Persze hivatalosan ennek nincs nyoma, az okmányiroda rendszerében ugyanis nem létezik ilyen autó, a forgalmiban Matra Simca Murénaként (ékezzettel !?) hivatkoznak rá. Ez volt a második gyanús pont. Az első, hogy több mint egy éven át hirdették az autót az interneten, de nemhogy alkudni nem akartak az árából, de nulla, azaz nulla érdeklődő volt rá. Én meg a kérdéses műhely rendszeres látogatójaként figyeltem, ahogy a sarokba letámasztva szomorkodik. Igazából akkor szántam rá magam a vásárlásra, amikor kiderült, hogy a Mantám kapcsán komolyabb kiadásra számíthatok, olcsóbb volt ráfizetni erre. Úgy volt vele az eladó, jobb eséllyel tudja majd eladni az Opelt – azóta is megvan és hirdeti...

Szó szerint óvatos duhaj az autó

Télen nem nagyon használtam az autót. A galvanizált acélváznak meg az üvegszálas műanyag karosszériának nem nagyon ártanak a szózott utak, de a hátsó lengőkarok már nem kaptak cinkelt bevonatot, rohadnak is rendszeresen – jobb a békesség alapon tovább pihent az autó. A pár rövid út során kiderült, hogy a gázpedál nagyon kemény, a kuplung teljesen érzéketlen, és a 15 centis útjának alsó 1,5 centijén kell zsonglórködni az induláshoz. A kormányzás szuperérzékeny, a típusidegen, kisebb köbcentis motorra való Opel karburátor miatt a 2,2 literes négyhengeresben közepes és nagy terhelésen annyira elszegényedik



Utólagos piros-fekete bőrkárpit borítja az utasteret. Széria az elektromos ablak, kurblival nem lenne hely három embernek



Kis tempónál jól muzikál, nagy tempóhoz karburátort kellene cserélni



A sportkormánynak köszönhetően férek el a vezetőülésben



Menetiránynak keresztbefordított főfékhenger – már cserélni kellett

a keverék, hogy gázadásra nem gyorsul, épp ellenkezőleg, lassul a Murena.

Két helyen folyik az olaj: orrán-száján!

Amint kitévesztettem az autót, és elindultam vele egy nagy körre, hogy megtapasztaljam, mennyire fárasztó hosszú távon, hogy fekszik a pilisi kanyarokban. Szóval 30 kilométerre jutottam, amikor elkezdett pislákolni, majd égni a töltésvisszajelző – meghalt a generátor. Szerencsére még hazaértem az akkumulátorban lévő energiával, de jött a generátor felújítása. Apró nehezítésként úgy be van dobozolva a motor, hogy csak alulról lehet kiszerezni a generátort, úgyhogy ezt a feladatot is a műhelyre bíztam. Röpké két hét és 30 000 Ft után újra működött az autó. A következő hétvégén rögtön több veterános rendezvényre is el akartam látogatni. A feltételes mód indokolt, ezúttal 10 km-re jutottam, mivel beálltak az első fékek, és végül kettes padlógázon 40 km/órás tempóval vánszorogtam le az M6-os autópályáról, hogy mégse a leállósávban várjam a tréleret. Az erőlködés miatt nem csak a fékek füstöltek, de bizony majdnem az autó is odalett – a benzincső kiszakadt, az üzemanyag meg a

forró kipufogólemlőre spriccellt. Szerencsére csak füstölt, nem kapott lángra.

A diagnosztika lesújtó: főfékhenger. A sok állástól berohadt, és ideig-óráig még működött, de most végleg megadta magát. Képzeltetik, milyen könnyű lehet egy 30 éve Franciaországban, pontosan 10 680 példányban gyártott sportkocsinhoz főfékhengert szerezni. Barátomat, az alkatrész-kereskedelemből élő Torjay Lacit bíztam meg a feladattal, majd három hét múlva küldtem neki egy e-mailt, hogy Németországban találtam új főfékhengert, 200 euró + szállítás. Drága, de muszáj, a fékkel nem viccelünk. Alig ment el az üzenet, csörgött a telefonom. Laci volt az, szabadkozva, hogy elfelejtett szólni, visszamaradt készletből szerzett egy gyári új főfékhengert, 11 000 Ft-ért. Hatalmas kő esett le a pénztárcámról. Az első fékek rendbetételével és a benzincső cseréjével így is több mint 40 000 Ft volt a javítás. És szóltak, hogy az olaj is folyik a motorn két helyen: orrán-száján! Szó szerint az összes tömitést cserélni kell: szelepfedél, karter, oldaldeklí, főtengely-szimmeringek. Ezt csak úgy lehet, ha kiszedik a motort, és akkor már mindent cserélnék – szelezek tömitéskészletet, mert ők bizony két hétig próbálták, de nem találtak. Újra ment a megrendelés Lacinak, aki ezúttal három hét alatt hajította fel a tömitéskészletet – 16 300 Ft-ért. Majd logisztikai probléma hátráltatta a javítást: a csápos emelő foglalt volt, a motort pedig csak lefelé lehet kiszedni.

Két hónap után megkezdődött a nagy műtét, majd rögtön félbe is szakadt. A jobb oldali lengőkarba úgy be van rohadva a féltengely, hogy nem tudták kiszedni. A motor maradt a helyén, a tömitéseket meg e cikk írása idején lassan két hete cseréli folyamatosan a négygyűzőket megszegényítő kezűgyűzővel rendelkező szerelőm. Hamarosan tehát lesz egy úgy-ahogy működőképes Talbot-Matra Murena autóm, ami messze nem tökéletes. Újra kéne fényezni a karosszériáját, a hátsó lengőkar-féltengely kapcsolatát is meg kellene oldani majd valamikor, és a karburátort is le kellene cserélni. Utóbbira már adtak is tippet, két darab Dell'Orto 40-es porlasztó, egyedileg öntött szívó-sorral. Azzal nem szegényedik majd el a keverék, csak a pénztárcám úgy 70 000 forinttal. Dől a pénz a Murenaba, és igazából még ki se próbáltam, mit tud...

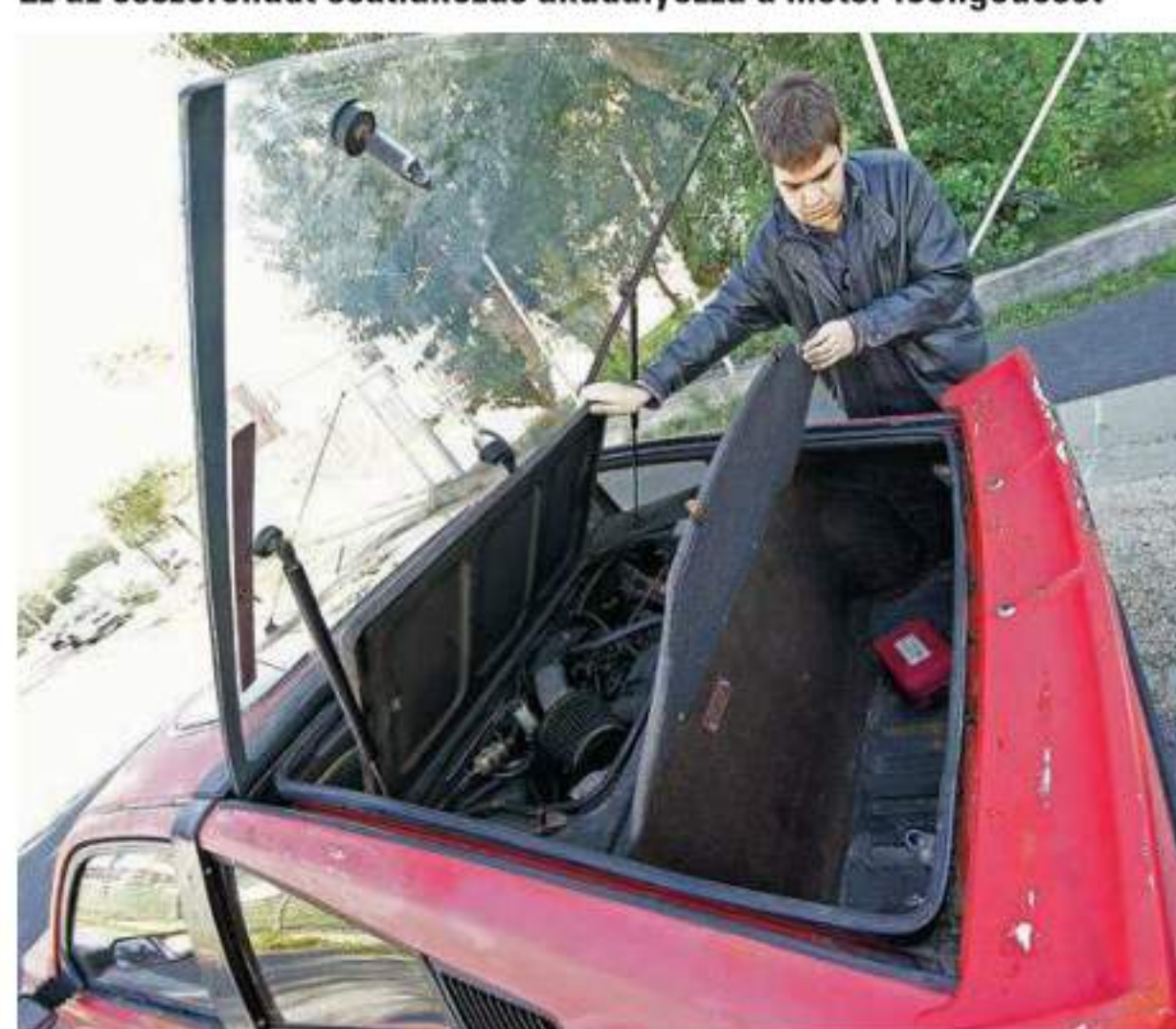
SZÖVEG ÉS KÉP: LÖVEI GERGELY



Klasszikus vízcsoveket látnak középen, azokban kering a hűtőfolyadék



Ez az összerohadt csatlakozás akadályozza a motor leengedését



Oldalfal, illetve csomagtér nehezíti a motorhoz való hozzáférést



Parkoláskor segít, ha az ember felkapcsolja a világítást. Vákuum emeli a bukólámpákat

MÁRKATÖRTÉNET

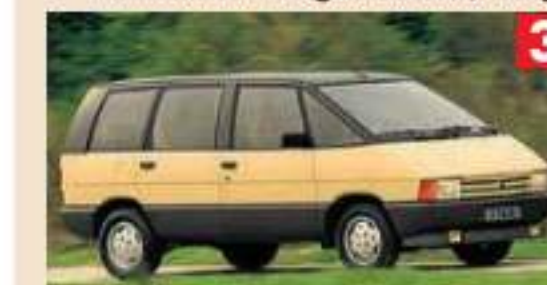
Már csak bicikli



A különféle műszaki fejlesztésekkel foglalkozó MÉCANIQUE AVIATION TRACTION 1964-BEN VÁSÁROLTA MEG AZ AUTOMOBILES RENÉ BONNET CÉGET, amely aztán a Matra sportkocsik (1) gyártásával foglalkozott. Az évek során a Chrysler France is közeledett a céghez, ennek segítségével készült el például a Rancho (2) nevű öt-szabadidőautó. Ekkor fejlesztették a Murena sportkocsit is, de a Chrysler európai kivonulá-



sa miatt a Matra ekkor a Peugeot érdekkörébe került, és Matra Simca után immár Talbot-Matra néven készítette az autókat. A Rancho utóda nem kellett a Peugeot-nak, úgyhogy átadta a stafétát a Renault-nak, az Espace (3) néven bemutatott egyterű aztán hatalmas siker lett. A gyár 2003-ban szűnt meg, a műszaki fejlesztőrézleget ekkor a Pininfarina megvásárolta, majd



2009 óta a Segula Technologies cégcsoport részeként működik a Matra Automobile Engineering, a márkanévet pedig kerékpárokon használják.



Egy úr az úrből

Mintha nem is evilági masina lenne a Honda NM4 Vultus. Kipróbáltuk!



További témáink

Teszt

- Kia Soul 1.6 CRDI
- Suzuki SX4 S-Cross 1.6 DDIS

Használt autó

- Audi A3 Cabriolet (2008-2012)
- Kia Soul (2008-2013)

Extra

- Porsche Múzeum



Az ikon unokája

Felfedi bájait a Mazda MX-5 roadster legújabb generációja!

Kemény csávó

Beszámolunk az Opel Adam Rocks nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



Fel, vörösök!

Részletes tesztben vizsgáljuk az Audi A3 Cabriolet és a BMW X4-es.



autó-motor
ALAPÍTVÁ: 1948

Kiadja a Julius Magazines Kft.

FELELŐS KIADÓ:
Dr. Bayer József ügyvezető igazgató
FŐSZERKESZTŐ: Szabó Róbert
SZERKESZTŐK:
Molnár József és Tóth Zoltán Zsolt
TERVEZŐSZERKESZTŐK:
Bíró Éva, Róka Barbara, Molnár István
WEBSZERKESZTŐ: Lövei 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.
titkarsag@automotor.hu, 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:
IPRESS CENTER HUNGARY KFT.
MUNKASZÁM: 128568
FELELŐS VEZETŐ: LAKATOS IMRE ÜGYVEZETŐ
A nyomtatás időpontja: 2014/35. hét
66. évfolyam, 16. 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 üzenetrögzítő működik), valamint a 06-1-488-55-80-as faxszámon. Megrendeléseit leadhatja interneten keresztül is a www.axelspringer.hu/elfozitesek oldalon és elküldheti az elfozites@axelspringer.hu e-mail címre is.
Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Hírpostai Üzlet.
Postacím: 1900 Budapest.
Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelfozites@post.hu, további információ: 06-80-444-444.
Mobilon: küldje az **izishop** kódszót a **06-70-70-60-500** számra és töltsse le az iziSHOP Java alkalmazást.
Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.
Ügyintézés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu/elfozites@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 szervezetek.

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

Tájékoztatjuk Tisztelt Olvasóinkat, hogy 2014. március 1-jétől az Autó-Motor kiadvány kiadója az Axel Springer Budapest Kiadói Kft. leányvállalata, a Julius Magazines Kft. A kiadó személyében bekövetkezett változás semmilyen mértékben nem érinti a kiadvány értékesítési (előfizetési/árusítási) technológiáját. Az Axel Springer Budapest Kiadói Kft. részére az előfizetők által megadott előfizetési adatokat a továbbiakban a Julius Magazines Kft. kezeli az előfizetési szolgáltatás teljesítése érdekében.

A hétköznapi autósok kedvelt lapja,
óriási kedvezménnyel lehet az Öné!

Őszi áruhanás!

ÚJ

VOLVO XC90

9 COLOS ÉRINTŐKÉPERNYŐ • NÉGYHENGERES MOTOROK • 400 LŐERŐS HIGYDRA

HIÁNYCIKK A 6x6-OS!

TUNING

OPHEL MERIVA

KAWASAKI Z1000

MINI COOPER S

INDUL A FORMULA E SOROZAT!
9 EGYKORI F-1-ES PILÓTA A RAJTRÁCSON!

- praktikus tanácsok
- új és használt autók, motorok
- tuning
- haszongépjárművek
- járműtechnika
- autó-motor sport

6 hónapra
3240 Ft helyett,
40%
kedvezménnyel,
csak 1 950 Ft

Fizessen elő az Autó-Motorral!

JELENTKEZZEN MOST!	Megrendelem az Autó-Motor magazint	negyedévre 1620 Ft,	fél évre 3240 Ft,	egy évre 6480 Ft	példányban.
Telefonon: (06-40) 510-510	MEGRENDÉLÉSI CÍM/ Név:				
Interneten: www.axelspringer.hu/elfozitesek	Irányítószám:	Település:	Utca:		
E-mailen: elfozites@axelspringer.hu	Hsz., em., ajtó:	Telefon:	E-mail:		
Postán: Axel Springer-Budapest Kiadói Kft., 1525 Budapest, Pf. 110.	KÉZBESÍTÉSI CÍM (ha más, mint a megrendelési cím)/ Név:				
	Irányítószám:	Település:	Utca:		
	Hsz., em., ajtó:	Telefon:	E-mail:		

Előfizetéssel kapcsolatos információ, megrendelés a (06-40) 510-510 telefonszámon. A megrendelőlapot felbélyegzett borítékban az Axel Springer-Budapest Kiadói Kft. Ügyfélszolgálat, 1525 Budapest, Pf. 110. címre kérjük megküldeni. A megrendelt kiadványt csak az előfizetési díj beérkezése után tudjuk biztosítani. Az áttételi idő 4-6 hét. A feltüntetett előfizetési díjak csak belköltségre érvényesek. Az átváltoztatás jogát a kiadó fenntartja.

Elérhetőségek: (06-40) 510-510, elfozites@axelspringer.hu, www.axelspringer.hu/elfozitesek

Akciós ajánlatunk 2014. szeptember 30-ig, kizárólag belköltségek 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 számlacsekket küldünk. Az előfizetési időszakáról és az első kézbesítendő lapszámról a számlacsekkben talál információkat. Az előfizetési díj számlacsekkben megadott határidőig történő kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekkben megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat. Az adatkezelésre vonatkozó rendelkezéseket az Előfizetői Üzletszabályzatban találja a www.axelspringer.hu/elfozitesek oldalon. **Akciókód: 2645**