2015. OKTÓBER 21. | www.automotor.hu

autó motor 21

ALAPÍTVA: 1948



BMW M2 = 370 LÓERŐ!



CÉL A NÉMET IZOMMODELLEK VADÁSZTERÜLETE!

LEXUS GS F



SUZUKI V-STROM 650XT



NORBI!

WTCC-sztárunk is tesztelte a HondaCivic Type R-t!



Egy igazi DELOREAN

Íme a Vissza a jövőbe filmautója!

mediaworks
9 770005 079004 15021
SK 1,71 EUR; 195 DIN; 7,2 lej
325 Ft

VÉGRE TÉL VAN!



AKH
ABRONCS KERESKEDŐHÁZ

Biztos kapcsolat, 1995 óta!

Az újszerű profil kialakítás és a tökéletesített gumikeverék a legkeményebb téllel is megbírkózik. Az Eurowinter HS449 a téli időjárási viszonyokat is jól leküzdi. Tapasztalja meg a téli abroncsok új generációját! Már kapható a gumi kereskedésekben.

A FALKEN EUROWINTER HS449

A versenypályákról az utakra.

FALKEN
High Performance Tyres

falkentyre.com



Szabó Róbert
főszerkesztő

Utat tör magának a SUV kategória

Nézem és emésztem az új személygépkocsik forgalomba helyezési kimutatását, de bárhonnan is közelítek, a szabadidő-autók térnyerése minden egyéb kategóriát faképnél hagyott. **A január–szeptember időszakban az 55 302 gépkocsiból 13 432 db volt SUV, vagyis a piac 24,29%-a, amivel lendületesen közelíti az eddig egyeduralkodó kompaktok eredményét (18 579 db/33,60%).** A szabadidő-autók és az áruszállító alapokon nyugvó kisbuszok (+0,10%) kategóriáján kívül minden egyéb járműszegmens piaci részesedése csökkent, tehát a SUV kategória előretörése szép lassan átrendezi a modelltérképet. A választék bőséges és külön öröm, hogy a SUV-listavezető Suzuki Vitara 2119 darabos produktumának túlnyomó része civil vásárlóé. A 15,78%-os piacrésszel büszkélkedő esztergomi autó mögött a Dacia Duster (1248 db/9,29%) folytatja a sort, de az is igen beszédes, hogy a merőben más árpólust képviselő Audi Q7-esből és az ugyancsak új generációs BMW X6-osból is gazdára talált 122 (+64 db), illetve 107 db (+87 db).









Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 39

Bemutató
Suzuki Baleno 12

Menetpróba
Opel Astra 14
Lexus GS F 18

Teszt
Honda Civic Type R 20
Peugeot RCZ-R 1.6 THP 24
Jaguar XE 25t 26
Volvo V60 XC D4 AWD 30
Suzuki V-Strom 650XT 40

Retró
Ezt írtuk a Hondáról 23

Extra
DeLorean DMC-12 (1981) 48

Időszerű
Új személygépkocsik értékesítése, I-III. negyedév 11

Járműtechnika
Euro-NCAP töréstesztek 32

Használt autó
Adás-vétel magánszemélyek között 33

Tuning
Fiat 500 34

Tanácsadó
Automatikus váltók javítása 36

Szerviz sztori
Az elektronika okosítása 38

Sport
Hírek, eredmények 42
Gyorsasági motoros GP: Motegi 44
Superbike-vb: Magny-Cours 45
Formula-1: Orosz Nagydíj 46

Fejlődési potenciál



Az idei év első kilenc hónapjában a Toyota és a Lexus 152 ezer hibrid modellt értékesített Európában, ami 20%-os növekedést jelent 2014 azonos időszakához viszonyítva. A legkelendőbb Toyota hibrid a Yaris (a modellből októberben készült el a 200 000. vegyes hajtású darab Valenciennesben), olyannyira, hogy **jelenleg a Yaris-termelés 40%-át teszi ki a hibrid!**

Első kapavágás



A Volvo Cars elkezdte új gyára építését az USA-ban, Dél-Karolina államban. A létesítmény első terméke az immáron SPA-padlólemezre épülő, új generációs S60-as szedán lesz (képünkön a jelenlegi modell). A vállalat 500 millió dollár értékű beruházással hozza létre a charlestoni üzemet, amelynek

kezdeti kapacitása elérheti az évi 100 000 autót.

Csak látványosan!



Jó ütemben halad a Skoda márkakereskedői hálózatának új arculat szerinti kialakítása. A prágai Klokocka autókereskedés az ezredik Skoda telephely, amely **már az új arculattal várja ügyfeleit.** Hazánkban a budatétényi Tétény Autóház frissült fel elsőként az új irányvonal szerint.

Füstfelhő

BMW-újdonságok



Újabb taggal bővül a BMW M-családja: az új M2-es nem egyszerűen a 2-es kupé csúcsgépe, hanem a gyártó szerint ez a modell az első M3-as (E30) és a 2002 Turbo igazi utódja. A vad külsejű kompakt kupéba a 3,0 literes, sorhatos turbómotort építik 370 lóerővel, amelynek erejét hatgangos kézi váltó, vagy hétfokozatú DKG-automata továbbítja a hátsó kerekekhez. Az M2-es rajtautomatikával 4,3 szekundum alatt futja meg a 0-100-as sprintet, így csak leheletnyivel lassabb a 431 lovas M4-esnél. A teljesítményátvitelben fontos szerepet játszik az elektronikusan vezérelt, aktív M differenciálmű, amely egyszerre optimalizálja a tapadást és a jármű stabilitását, illetve itt van az M Dinamikus Mód is – ez a kerekek kontrollált megcsúszásával driftkirályt csinálhat bármelyik soforből.

Az új BMW M4 GTS még az M2-esnél is keményebb. A modell az M3 GT, az M3 CSL, az M3 GTS és az M3 CRT „sorminta" folytatása, hiszen az újdonság nem más, mint az M4-es sportkupé könnyített, minden szempontból élesebb különkiadása. A 700 darabos kisszériában gyártásba kerülő újdonság 3,8 másodperces 0-100-as gyorsulásával a leggyorsabb utcai BMW, végsebessége 305 km/óra! A modell nagy újdonsága, hogy a 3,0 literes, biturbó hathengeres teljesítményét innovatív vízbefecskendező rendszer fokozza, így 500 lóerőt (+79 LE) szabadít rá a hétfokozatú, duplakuplungos váltóra és a hátsó kerekekre. A BMW emellett ahol csak tudott, igyekezett faragni a tömegen, többek között szénszálas kagylóülések, könnyűszerkezetes középkonzol, valamint a hagyományos kilincsek funkcióját betöltő ajtóbehúzó fogantyúk kaptak helyet a típusban (-62 kg). A modell egyik legfőbb ismérve az állítható hátsó szárny és a hangsúlyos orrspoiler, a Clubsport csomag pedig narancssárga bukócsövet, hatpontos biztonsági öveket és tűzoltó készüléket is tartalmaz. A BMW emellett lerántotta a leplet a X4-es terepkombi új csúcsváltozatáról. A látványos optikai tuningjáról kívülről is könnyen beazonosítható X4 M40i-be a 3,0 literes, turbós benzinmotor 360 lóerős kiadása került, így a 0-100-as sprint mindössze 4,9 szekundumot vesz igénybe. Csak összkerékhajtással és nyolcfokozatú automatával rendelhető.

Magyar gyárigazgató!

Solt Tamást nevezte ki az Opel vezetősége az asperni (Ausztria) gyár élére. A magyar szakember eddig az Opel szentgotthárdi gyárát igazgatta, ahol 1991-ben kezdte pályafutását személyügyi területen. Több funkció ellátását követően 1997-től az osztály igazgatói feladatait látta el, ezután termelő területre került és 2001-től négy éven át az Allison sebességváltógyár igazgatói posztján dolgozott, majd 2005-től a Gyári Szolgáltatások osztályának vezetését vette át. Solt Tamás 2007-től Németországban, az Opel rüsselsheimi központi szervezeténél dolgozott és szerzett nemzetközi tapasztalatot, itt a termékekhez kapcsolódó tervezési feladatok irányítását végezte. Kiküldetéséből visszatérve 2010 januárjában nevezték ki a szentgotthárdi gyár igazgatói posztjára, majd az ő irányítása alatt indult el a gyár új, nagyszabású projektje, a Flex Motorgyár építése is.



Solt Tamás





Igazi mókaautónak igérkezik a vadonatúj M2 Coupé





A 3,0 literes, biturbó blokk az M4 GTS-ben 500 lóerős!



20 colos felniket kapott az X4 M40i



HIRDETÉS

coverwise
Méretre szabott minőség

Prémium minőségű autóponyvák egyedi méretre, minden típusra

Tel: 06 20 433 3329
www.autotakaro.hu

Beltéri autótakaró
• matricázható lélegző anyag
• esztétikus pontos illeszkedés
• véd a portól és karcolásoktól

3 ÉV GARANCIA





Kültéri ponyva
• vízálló
• lélegző
• UV stabil
• tartós
• stabilan rögzíthető
• könnyen kezelhető, mosható
• puha bélése óvja a fényezést
• véd az időjárás káros hatásaitól





2 ÉV GARANCIA



Keresse partnereinknél!

Prémium autószalonok

Ivanics Csoport
Székesfehérvár
Budapest

Autentik Csoport
Csorna • Győr • Sopron
Tatabánya • Mosonmagyaróvár

Autós közösség

AlfaAmore
Budapest
www.alfaamore.hu

Autó-felszerelés

New Duett Kft.
Budapest
www.duett.hu

Tőkeinjekció



A BMW-csoport 750 millió angol fontos befektetés keretében modernizálja Angliában lévő üzemeit. Ennek első lépéseként **teljesen felújították a Hams Hall-i gyárat,** ahol a BMW és Mini modellekhez háromhengeres motorok készülnek. Az i8-asba kerülő 1,5-ös egység külön soron, kézi megmunkálással nyeri el végleges formáját.

Nagyértékű

TOYOTA

Az Interbrand éves globális márkaérték-rangsorában a Toyota a hatodik helyen végzett, amivel a legértékesebb autóipari szereplő (az abszolút első helyen az Apple végzett). Érdekes, hogy **a Toyotán kívül egyetlen más autóipari érdekeltségű cég sem fért a legjobb tízbe:** a BMW és a Mercedes a 11. és 12. helyével volt a második és harmadik „legerősebb" autómárka.

Origami autó



A Lexus egészen szédületes tanulmányautóval jelentkezett: egy olyan IS-t készítettek, melynek **karosszériáját 1700 darab papírból hajtogatták össze.** Az igazi szenzáció azonban az, hogy a modell működőképes, hajtásáról villanymotor gondoskodik!

Ferrari F12tdf

Tour de France



Extrém lassulás: 200-as tempóról 121 méter alatt áll meg az új F12tdf

Bár korábban a nemzetközi szaksajtó már tényként kezelte, hogy a Ferrari F12berlinetta csúcsváltozata a Speciale utónevet kapja, a maranellóiak csavartak egyet a dolgon és F12tdf néven mutatták be új modelljüket. A tdf a Tour de France, azaz a legendás hosszú távú autóverseny rövidítése, ahol a 250 GT Berlinettával egymás után négyszer is diadalmaskodott a márka. Az új F12tdf egyébként az F12berlinetta pályaváltozatának tekinthető: egyrészt a 6,3 literes, szívó V12-es teljesítményét 780 lóerőre emelték (+40 LE), másrészt 110 kg-mal csökkentették a módosított futóművel és még komolyabb fékrendszerrel (LaFerrari) büszkélkedő torpedó tömegét. Ez persze nem minden, a tdf szélesebb első abroncsokat és átdolgozott

Dicső múlt, fényes jelen

A McLaren különböző kisszériás modellekkel szokta az utóbbi időben felhívni magára a figyelmet. Most az 50 évvel ezelőtt életre hívott Canadian-American Challenge Cup, vagyis a Can-Am elnevezésű versenysorozat alapítására utal a McLaren 50 darab közúti 650S Spiderrel. A brit cég számára azért fontos ez a bajnokság, mert a második, 1967-es évadot és az azt követő négyet zsinórban megnyerték. A 650S Spider Can-Am-ek műszakilag nem különböznek a többi 650S-től (650 lóerős, 3,8 literes biturbó motor), ám a kovácsolt alumíniumfelnik és a fényezés a korabeli McLaren versenygépekét idézi, illetve a tervezők még vérmesebb hangzást biztosító kipufogórendszer mellett döntöttek.



Az 1966-os McLaren M1B és az új 650S Spider Can-Am



váltóművet kapott. A 6%-kal rövidebb áttételezés mellett említésre méltó, hogy a hétgangos duplakuplungos erőátvitel 30%-kal gyorsabb felkapcsolásokat tesz lehetővé. A modell igazi technikai szenzációja a Virtual Short Wheelbase (virtuális rövid tengelytáv), amely a Ferrari új négykerékkormányzási rendszerét takarja. A 340 km/óra feletti végsebességű különlegesség limitált példányszámban készül, a teljes modellciklus alatt 799 darab fogja elhagyni a Ferrari gyártósorát.

Hárman párban

A Skoda Octavia RS 1 harmadik generációja igazi sikermodell, 2013-as piaci bevezetése óta több mint 58 000 darab kelt el belőle. Most azonban még nagyobb lendületet adhat a típusnak, hogy a 184 lóerős TDI kivitel összkerékhajtással is konfigurálható - ez az első, hogy az Octavia RS 4x4-es változatban lesz elérhető. Az újdonság kizárólag DSG sebességváltóval kerül majd a szalonokba.

A Skoda emellett két újdonságról is lerántotta a leplet: a Rapid Spaceback ScoutLine 2 és a Fabia Combi ScoutLine 3 emelt hasmagasság és összkerékhajtás híján amolyan látványterepesnek minősül, a fényezetlen műanyag elemek kizárólag a designnak szólnak.



Duplázás



Tavalyhoz hasonlóan ismét Szalai Gábor nyerte az „5 tengelyen - biztos kézzel!" közlekedésbiztonsági és vezetéstechnikai versenyt, amelyet a Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete és az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottsága szervezett. A Drivingcamp területén rendezett országos döntőn a 236 regisztrált versenyző közül az a 10 kamionsofőr állt a rajthoz, akik az online előselejtezők és a négy előd döntő során a legjobb eredményt elérve bizonyították elméleti felkészültségüket és vezetési tudásukat. A döntőben 11 ügyességi és vészhelyzet-elhárítási feladatot kellett végrehajtani a zsámbéki tanpályán. Így például egy nyerges szerelvénnyel 45 km /órás sebességgel, akadályokat kerülve kellett áthaladni a rántópadon, amely tökéletesen szimulálja a jeges úton történő megcsúszást. A baleseti helyszín feladatban imitált közlekedési balesetnél tesztelték a versenyzők elsősegélynyújtási tudását is, majd egy összeállított rakományt kellett átvizsgálniuk, és megkeresni minden olyan előre elrejtett rögzítési hibát, amelyek valós élethelyzetben veszélyeztethetik a jármű, vagy a rakomány biztonságát.

HIRDETÉS

EZ A HÍR ÖNRŐL SZÓL



autó motor
6 hónapra most csak 2130 Ft!

FŐDÍJ:
5 DB 200 000 FT ÉRTÉKŰ
NYEREMÉNYBETÉT
TOVÁBBI DÍJAK:
15 DB 50 000 FT ÉRTÉKŰ MOUNTEX AJÁNDÉKUTALVÁNY
25 DB 10 000 FT ÉRTÉKŰ HÍRLAP-ELŐFIZETÉS

Fizessen elő kedvenc hírlapjára vagy magazinjára a postán legalább 3 hónapra, minimum 1500 Ft értékben, és részt vesz a nyereménysorsolásunkon. Több előfizetéssel nagyobb esélye van a nyerésre! Megrendelési szándékát jelezheti a hirlapelofizetes@posta.hu e-mail címen vagy a 06-80-444-444 zöld számon, illetve előfizethet online a www.posta.hu oldalon, vagy személyesen a postákon és kézbesítőjénél. A Nyereménybetétről itt talál bővebb tájékoztatást:
https://www.fhb.hu/maganszemelyek/Nyeremenybetet/index.html

Az akció időtartama: 2015. október 1-től december 31-ig.
Részletekről érdeklődjön a postákon vagy a kézbesítőknél.

www.posta.hu

Magyar Posta

Régi história



150 évvel ezelőtt született Václav Laurin, aki üzlettársával, Václav Klementtel 1895-ben hozta létre a Skoda elődvállalatát, a Laurin & Klement céget. Utóbbi vállalat kezdetben biciklik és motorkerékpárok, majd 1905 után autók gyártásával foglalkozott. 1925-ben a cég egyesült az Emil Skoda által alapított plzeni vállalattal.

Első fecske



2016-ban nyílik meg Belgium első nyilvános hidrogéntöltő állomása. Természetesen nem véletlen, hogy **a Toyota támogatásával valósult meg az állomás,** ugyanis a következő év második felében kezdődik az üzemanyagcellás Toyota Mirai európai forgalmazása.

Felfelé ível



Az idei év első kilenc hónapjában 850 ezer autót adott el az Opel, ami 32 600 darabbal több, mint a tavalyi év azonos időszakában produkált értékesítési volumen. A kínálatban több modell is van, amelynek az eladásai emelkedtek, a Mokka (+26%), a Corsa (+8%) és az Adam (+4%) is jobban teljesít, mint tavaly.

Tudta-e?

A Fiat új kompakt szedánja, melyet Aegeaként mutattak be, a török piac kivételével Tipo néven kerül forgalomba 2016-tól. Tipo néven a Fiat 1988 és 1995 között gyártott kompakt ötajtóst.

Elektrosokk

Tesla Model X



A Tesla Model X mindkét változata 250 km/órás végsebességre képes!



Bemutatkozott a Tesla új szabadidő-autója, a Model X, mely a Model S-hez hasonlóan két kivitelben lesz elérhető. A 90D alapmodellben elöl és hátul egy-egy 259 lóerő teljesítményű villanymotor hajt, míg a P90D esetén elöl 259 lóerős, hátul 503 lóerős villanymotorra bízták a hajtást – utóbbi verzió 3,2 másodperc (!) alatt ugrik 100-as tempóra. A 400 kilométeres hatótávolságú Model X ugyanakkor azzal is felhívja magára a figyelmet, hogy sirályszárnyas hátsó ajtókkal rendelkezik, illetve hogy a hátsó két pótülés a Model S-ével ellentétben menetirányba néz. A 2016-ban kezdődő forgalmazás elején csak csúcsfelszereltséggel lehet megvásárolni a modellt, így az alapár 132 000 dollár!

Tapadós Porsche



Miután a Frankfurti Autószalonon debütált a frissített Porsche 911 Carrera és Carrera S, a gyártó máris lerántotta a leplet a 4-es utónevű, összkerékhajtású kivitelekről (kupé, kabrió és Targa). A 4-es modellek (továbbra is a hátsó lámpákat összekötő piros csík az ismertetőjegy), továbbfejlesztett összkerékhajtással érkeznek, a PASM adaptív futómű pedig immáron a szériafelszereltség része. A 4-es alapmodellek 370, míg az S kivitelek 420 lóerős motorral érkeznek. A 3,0 literes, turbós blokk vadonatúj fejlesztés.

Virtuális valóság

A Volvo Cars a Ferrari és a Porsche által is használt Vi-Grade futómű-szimulátorral bővítette eszközparkját. Ez a berendezés lehetővé teszi, hogy a Volvo már egy modell fejlesztésének igen korai szakaszában elkezdjen dolgozni a nagysebességű stabilitás, a kiegyensúlyozott viselkedés és az egyes üzemmód-beállítások hangolásán. „Az új szimulátorban az a nagyszerű, hogy segítségével fizikai valójában is megtapasztalhatjuk a számításokon alapuló modell helyességét, és ahelyett, hogy egy értekezleten grafikonokat és számokat bámulnánk, hús-vér tesztpilóták bevetésével értékelhetjük ki azokat" – mondta Stefan Karlsson, a Volvo Cars járműdinamikai igazgatója.



Bentley-tervek



A Bentayga érkezésével (AM 2015/19) új korszak kezdődött a Bentley életében, ám a crewe-i gyártó nem áll le a fejlesztésekkel, olyannyira nem, hogy 2018-ig három vadonatúj modellel jelentkeznek. Egyrészt jön a Continental/Flying Spur sorozat új nemzedéke, illetve érkezik majd az EXP10 Speed 6 sportkocsi és a Mulsanne kabrió is. Utóbbi típus már tavasszal, a Genfi Autószalonon bemutatkozhat, s ha hinni lehet a pletykáknak, az egyelőre Grand Convertible névvel illetett típus a márka kínálatának legdrágább darabja lesz. Szintén nincs már messze a sorozatgyártástól az EXP10 Speed 6-os sportkocsi, amely a Bentaygához hasonlóan új színt visz majd a kínálatba. A modell minden bizonnyal az Audi 4,0 literes, ikerturbós V8-asával lesz megvásárolható.



Fizessenek a dízelesek!



Nagy-Britanniában a kormányzat minden eszközzel azon van, hogy csökkentse a városok nitrogén-oxid terhelését, ez a gáz jellemzően a dízelmotoros járművekből származik. A tervek szerint 2020-tól napi 12,50 font lesz a dugódíj az ilyen járműveknek London, Birmingham, Leeds, Derby, Nottingham és Southampton városokban, illetve ahol már van dugódíj, ott ennyivel emelkedik nekik a behajtás egyszeri költsége. Ezt egyedül az Euro-6-os dízelautók tulajdonosainak nem kell kifizetnie. Azonban nem lesz egyszerű dolog ennek a bevezetése, a tiltakozás mellett egészen biztosan perek is indulnak majd, hiszen korábban a brit kormányzat kifejezetten arra szólította fel az autóvásárlókat, hogy az alacsony fogyasztású dízelautókat preferálják, és a jelenleg életben lévő adózási rendszer is ezt támasztja alá azzal, hogy egyedül a CO_2-kibocsátást, tehát a fogyasztást veszi alapul.

HIRDETÉS

RENAULT
Passion for life

Renault CLIO és CLIO Grandtour
Névjegy, ami mindennél többet mond cégéről



Már havi
27 000 Ft-tól* 5 év vagy 100 000 km garanciával és karbantartással
Kihagyhatatlan ajánlatok céges ügyfeleinknek. Renault Flottanapok: október 1. – december 31.

All In finanszírozás nyíltvégű pénzügyi lízing ajánlat a 2015.10.01. és 2015.12.31. között megkötött vevői szerződésekre érvényes. *Az All In finanszírozási ajánlat változó kamatozású, forint alapú konstrukció, a feltüntetett 27.000 Ft+áfa havidíj bruttó 2.639.000.-Ft vételárra vonatkozik, önerő 30%, futamidő 60 hónap, valamint a bruttó vételárra vetített 10%-os kiemelt utolsó törlesztő részletet tartalmaz, mely egyedi hitelképesség vizsgálat függvényében érvényes. THM: 7,99%, melynek értéke nem tükrözi a kamatkockázatot. A feltüntetett havi részlet a Clio Life, 1.2 16V 75LE változatára érvényes. A garancia és a karbantartás 5 évre vagy 100 000 km-re érvényes, a kettő közül az előbb elért érték erejéig. A garancia pontos részleteit a „Renault Jótállási Feltételek", a karbantartását pedig a Renault Service Pack karbantartási szervizszerződés ÁSZF-je tartalmazza. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A kalkuláció tájékoztató jellegű, nem minősül ajánlattételnek, különösen a lízingdíjak áfa tartalmának visszaigénylésére vonatkozó tájékoztató semmi esetre sem tekinthetők a Renault Crédit által nyújtott ajánlatnak, annak célja kizárólag a figyelemfelkeltés. A részletekért keresse fel hivatalos Renault Márkakereskedőjét. A Renault Crédit finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja. Clio vegyes fogyasztás l/100 km: 3,4–3,6; CO2-kibocsátás g/km: 90–95. Clio Grandtour vegyes fogyasztás l/100 km: 3,3–3,6; CO2-kibocsátás g/km: 85–95. A képen látható autók illusztrációk.

A Renault ajánlatával elf

www.renaultbudapest.hu

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

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

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

Mondja el véleményét!

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

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

Business Class



Mike Davis nem sokat teketóriázott, miután autós laptoptartóról álmodott. Toyota Tacoma pick-up gépkocsija középső pohártartójába konyhai PVC lefolyócsövekből szabott egy karocskát, amelyen pozdorjalapon pihen az óhajtott komputer. Ezermesterünk egyébként nagy látótávolságú távcsövet, házi szélerőművet, napenergia-hasznosítót és maszek gázturbinát is fejlesztett már - drukkolunk, csak nehogy részecskegyorsító legyen a következő ötlete...

VW-dízelügy: a legújabb fejlemények





A Volkswagen mellett az Audi, a Seat és a Skoda is elindította tájékoztató internetes oldalát, **amelyen az alvázszám alapján gyorsan és egyszerűen kideríthető, hogy az adott jármű érintett-e a dízelbotrányban, illetve hogy a járművön el kell-e végeztetni a károsanyag-kibocsátással kapcsolatos utólagos javítást.** A weboldalakon ezenkívül további információk is megtalálhatók, például a témával kapcsolatos gyakori kérdések és válaszok. Közben a Porsche Hungaria nyilvánosságra hozta, hogy hazánkban mennyi autó érintett az ügyben. Összesen 35 283 magyarországi jármű esetében lesz szükséges a szervizműveletet elvégezni (VW 12 427 db, Skoda 11 964 db, Audi 6014 db, VW haszonjármű 4343 db, Seat 535 db). **Bővebb információ és alvázszám-kereső: audi.hu, seat.hu, skoda.hu, vw.hu, vwh.hu.**

Mint ismeretes, az USA környezetvédelmi hatósága (EPA) és az igazságügyi tárca meggyőződött arról, hogy a VW a vizsgálati megfelelőséget kijátszva manipulált szoftverrel hozta forgalomba Amerikában számos modelljét, amelyet a 2,0 literes, négyhengeres TDI, EA 189-es kódjelű motorral szereltek fel. Az összes ilyen típus forgalmazását leállították. Az USA-ban 482 ezer autó érintett, világszerte azonban több mint 11 millió, a VW-konszern kötelékébe tartozó autóba építették a szóban forgó, Euro-5-ös dízelmotorokat. Ebből 2,1 millió darabra tehető az Audi modellek száma (az USA-ban mindössze 13 ezer pédányt hoztak forgalomba), a Seatnál 700 ezer, a Skodánál 1,2 millió, a Volkswagennél 5 millió, míg a VW haszongépjárműveknél 1,8 millió jármű involvált az ügyben.

Ha nem is közvetlenül a dízelbotrányhoz, de mindenképpen az elmúlt hetek felsővezetés-átszervezési hullámához köthető Prof. Dr. Winfried Wahland (képünkön) váratlan távozása a VW észak-amerikai régiójának elnöki posztjáról. Vahland 25 évet töltött el a VW-konszernnél, ahol november 1-jétől vezette volna az USA, Kanada és Mexikó piacait összefogó régiós központot (NAR), ám a vállalat és saját maga jövőképfilozófiája nézetellentétekbe ütközött, így maga kezdeményezte távozását. Vahland egyébként kinevezését megelőzően a VW márkát irányította sikeresen Kínában, majd a Skoda igazgatóságának elnöke volt.

Itt az új Audi A4 g-tron!

Kombi karosszériával mutatkozott be az Audi második olyan modellje, mely földgázzal és a környezetbarát Audi e-gas hajtóanyaggal is üzemeltethető (hasonlóan az A3 Sportback g-tronhoz). A 2016 végén piacra kerülő újdonságba a 2,0 literes, 170 lóerős TFSI blokkot építik, ám a gázüzem miatt szükségessé vált a dugattyúk és a szelepek, valamint a sűrítési arány változtatása is. A modell a szabványos ciklus szerint kevesebb mint 4 kg CNG-t fogyaszt, vagyis annak ellenére, hogy az üzemanyagtartály csak 19 kg gáz tárolására képes, ez több, mint 500 kilométeres hatótávot eredményez. Amikor a gázmennyiség 0,6 kg, illetve a gáznyomás 10 bar alá csökken a vezérlés automatikusan átvált benzinüzemre.



A TDI-ügy „árnyékában" alternatív hajtású modellel erősít az Audi

SUV-parádé

2014 hasonló időszakához képest 11,96%-os pluszban áll a piac, ami bíztató.



A Vitara év közben érkezett, ennek ellenére már abszolút kategória-éllovas

Felszökkent!

A Jeep szinte kizárólag a Renegade 94 darabos értékesítésének köszönhetően 117,33%-kal duzzasztotta korábbi teljesítményét, míg a Smart a Fortwo (63 db) és a Forfour (12 db) sikerével 1150%-kal fejelte meg 2014-es eredményét! A márka tavaly szeptember végéig csupán 6 db autót adott el.

A január-szeptember időszak statisztikáját böngészve megállapítható, hogy noha 517 darabot (-7,53%) visszaesett tavalyi önmagához képest, az Opel piacvezető pozícióját (6352 db/11,49% piacrész) egyelőre nem veszélyeztetik a riválisok. Az abszolút rangsorban a második helyre felkapaszkodó Skoda II. negyedév végén jegyzett mutatói (5785 db/+786 db/10,46%) azonban komoly előretörésről tanúskodnak, a növekedés mértéke 15,72%. A bronzérmes Ford 6,85%-ot sróffolt 2014-es produkcióján (5680 db/+364 db/10,27%), a nyomában iparkodó Suzuki azonban brutális offenzívával büszkélkedhet! **A japán márka 1371 gépkocsival 5049 darabra tornázta fel tavalyi forgalomba helyezési eredményét, ami a 9,13%-os piaci részesedés mellett 37,28%-os pozitívumot jelent.**

Az 52 különböző autómárkát felvonultató mérleg egyébként több érdekességről is árulkodik: az előrelépők közül korábbi saját mutatóihoz mérten kiemelkedik a 25,48%-ot javító Toyota (2822 db/+573 db/5,10%), a 31,33%-ot erősítő Kia (2507 db/+598 db/4,53%), a 41,41%-os plusszal büszkélkedő Fiat (1582 db/+463 db/2,86%), a 43,61%-ot javító Mercedes (1495 db/+454 db/2,70%) és a 91,92%-ot „robbantó" Mitsubishi (879 db/+421 db/1,59%) – a Jeep és a Smart eredményeit lásd a keretesben.

Sajnos azonban visszaeséseket is jegyez a statisztika: a PSA kötelékébe tartozó Citroën és a Peugeot is negatív eredményt produkált. Előbbi -35,25%-ot eset vissza tavalyi önmagához képest (889 db/-484 db/1,61%), míg az oroszlánosok -9,27%-kal lettek „szegényebbek" (1399 db/-143 db/2,53%). A -43,94%-os Lancia (37 db/-29 db/0,07%) és a -55,32%-os Alfa Romeo (21 db/-26 db/0,04%) eredmény a két márka modellkínálatát tekintve nem is igazán meglepő – úgy tűnik életmentő lesz a Giulia érkezése.

SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: AM ARCHÍV | FORRÁS: DATAHOUSE

HIRDETÉS

Ferrari Történelem • Álom • Mítosz

Új, 10 részes magazin a legendás márkáról, valósághű Ferrari-makettekkel!





F2002 RACE CAR-makettel csak 2490 Ft

MEGJELENÉS

1.	360 MODENA	május 20.
2.	FXX	június 3.
3.	250 GTO 1962	július 1.
4.	FERRARI CALIFORNIA	július 29.
5.	458 ITALIA	augusztus 26.
6.	DINO GT 246	szeptember 23.
7.	F2002 RACE CAR	október 21.
8.	TESTAROSSA	november 11.
9.	599 GTB FIORANO	december 2.
10.	F40	december 16.

Ferrari KOLLEKCIÓ
Gyűjtse Ön is!

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

Csavaros megoldással tér vissza a Suzuki a kompaktkategóriába, a feltámasztott Balenóból hibrid is készül.

Csak a ne



Modern multimédiás rendszer és sok hely az utastérben

Ilyen volt!



1995-2007

A slágercikknek számító magyar Swifttel egy időben volt kapható a Japánból importált Baleno szedán és kombi karosszériával, a rövidebb, háromajtóst éppen ezért itthon nem is forgalmazták. Öt országban, hatféle motorral, összkerékhajtással is gyártották.



ve a régi



Annak ellenére, hogy a Suzuki a kisautóival fogadtatta el magát Európában, időnként szerencsét próbál nagyobb kategóriákban is. Legutóbb a sportlimuzinként pozicionált Kizashival lepte meg a piacot, amely elsősorban a magas ára miatt maradt kuriózum. Hasonló okokból fogyott kevés itthon a Baleno első generációjából is. A legjobb japán autós hagyományokat ápoló sorozat mégsem számított bukásnak, így érthető, hogy „újrahasznosították" a nevet.

A TAVASZI Genfi Autószalonon kiállított iK-2 tanulmány szériaváltozata Frankfurtban minimális változtatásokkal jelent meg, a mai mezőnyben mégsem számít izgalmasnak, legfeljebb korszerűnek. Japános vonalait többek között LED-es nappali menetfény és hátsó lámpa, feketére fóliázott A-oszlop, valamint speciális, fényviszonyoktól függően színváltós fényezés láttatja modernnek. Meglepő, hogy méretei alapján alig fér be az alsóközépkategóriába, pedig a gyáriak kivételes tágasságot és praktikumot ígérnek. Egyszerű a magyarázat, az új Baleno 3995 mm-es hosszával inkább a B-szegmensbe illik, ahol tényleg képes lehet átlagon felül teljesíteni. Elöl kényelmesen elférnek majd a vállak, hátul senkinek sem kell a nyakába vennie a lábait. Csomagtartója a maga 355 literjével szintén kiemelkedő a kisautók között.

Bár a kínálatban a Swift észszerűbb testvére lesz, vadonatúj padlólemezre épül, amely az átlagnál merevebb, mégis könnyebb karosszériát, a szokásosnál kevesebb zajt és vibrációt ígér. A japán mérnökök nem elégedtek meg ennyivel, a Balenóban mutatkozik be a Suzuki 1,0 literes, háromhengeres, 110 lóerős Boosterjet turbós benzinmotorja is ötfokozatú kézi, vagy hatfokozatú automatikus váltóval, de lehet majd rendelni az 1,2 literes szívó benzinessel is, amely újdonságként lágy hibrid változatban is elérhető lesz. Önállóan nem képes elektromos üzemmódban haladni, egy speciális indítógenerátor javítja a hatékonyságát. A fékezés és gurulás közben szerzett energiát lítium-ion akkumulátorban tárolja, azzal segít rá a motor működésére az elindulás és a gyorsítás során. Akkor lép közbe, amikor a legnagyobb szükség van rá, ami jót tesz a károsanyag-kibocsátásnak: az SHVS-modell a gyári mérés szerint 93 g szén-dioxidot szabadít a levegőbe kilométerenként. Nem csak a gyalogosok, az utasok egészségére is vigyáz a Baleno, 5 km/órás sebesség felett radarja segítségével képes figyelmeztetni a vezetőt, aktiválni a vészfékrásegítőt, vagy szükség esetén állóra fékezni.

HAZAI FORGALMAZÁSA tavasszal indul, sikerének kulcsa ezúttal is az ára lesz. Helyzetét nehezíti, hogy a Celerióhoz hasonlóan az Európai Unión kívülről jön, így némi vám adódik majd hozzá, de ha a Magyar Suzuki folytatja szimpatikus árpolitikáját, a Baleno sikerre számíthat az ésszel döntő vásárlók körében, akiknek a stílusnál fontosabb a használhatóság és a megbízhatóság.

SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: SUZUKI

Tudta-e?

Az eredeti Balenót Japánban Cultus néven árulták és az elsőként Esztergomban gyártott Swift-generáció utódjának szánták. A Fülöp-szigeteken Chevrolet Cassia néven futott.



Ismerős részletek, visszafogottan izgalmas összkép



Mindent bele! Itthon előnyére válhat a 355 literes csomagtartó

Beszéljenek a számok!



SWIFT	
Hosszúság:	3850 mm
Szélesség:	1695 mm
Magasság:	1510 mm
Tengelytáv:	2430 mm
Csomagtartó:	211 l

Mindkét autó a B-szegmensbe tartozik, de a Baleno túlmutat a Swift aktuális generációján.

BALENO	
Hosszúság:	3995 mm
Szélesség:	1745 mm
Magasság:	1470 mm
Tengelytáv:	2520 mm
Csomagtartó:	355 l

Az előző Astra a formájával szólt nagyot, az új nemzedéknél viszont az innovatív és a tömegcsökkentési megoldások viszik a prímet!

Új generáci

Hogy mi a közös az Astra J-ben és az Astra K-ban? Mindössze egy nagy maréknyi, magas szakítószilárdságú csavar. Ez nem vicc, az Opel ugyanis alapjaiban újragondolta az Astrát. Először is muszáj volt valamit kezdeni a tömeggel, hiszen az elődből egy jól felszerelt példány olyan súlyú volt, mint egy könnyebb középkategóriás. Így aztán alig van a kocsinak olyan része, amely ne lenne kisebb tömegű a korábbiénál, a nyers karosszéria 77, a futómű 50, az elektronikai rendszer 11, míg az ülések 10 kg-mal kevesebbet nyomnak a mérlegen, ami a számos egyéb súlycsökkentő megoldással együtt azt eredményezi, hogy az újdonság modelltől és felszereltségtől függően legalább 120 kilóval könnyebb az elődjénél. Sőt, egyes változatoknál, amelyekben az új, könnyített motorok dolgoznak, a fogyókúra eléri a két mázsát!

IGEN, A MOTORPALETTA is csupán pár ponton egyezik a korábbiéval. Az Astra több mint két évtizedes pályafutása során először háromhengeres blokkal (1.0, 105 LE) is konfigurálható. A downsizing mellett most azonban egy újabb szót tanulhatunk meg, ez pedig a „rightsizing". Ezzel a kifejezéssel (ami az ideális lökettérfogat-választásra utal) illeti az Opel a szintén szentgotthárdi gyártású vadonatúj 1,4-es, turbós benzinest, amely 125 és 150 lóerővel lesz elérhető. Egyedül a könnyűfém blokk 10 kilót takarít meg a kifutó 1,4-es turbómotor öntött acélblokkjához képest, és akkor még nem beszéltünk a két részre osztott olajteknőről, a hangszigetelt és a hengerfejbe integrált kipufogócsonkról, az akusztikailag lecsatolt nagynyomású befecskendező fúvókákról, vagy az üregesre öntött főtengelyről. A lényeg azonban az, hogy miként teljesít a gyakorlatban. Hogy a 150 lóerős kivitel jól megy és nyomatékos, az várható volt, igazi érdemi előrelépés azonban az, hogy egyáltalán nincs turbólyuk, és a lomha gázreakciónak is búcsút inthetünk. Mindezeken felül süketszobának tűnik belülről az autó, állandó 130-as tempónál csak a gumik gördülési zaját lehet hallani. Hogy ennyire halk az új Astra, az annak is köszönhető, hogy az aerodinamikai hatékonyságra nagyobb hangsúlyt helyeztek, a 0,285-ös cW-értéknél jelenleg egyetlen más ötajtós kompakt sem tud jobbat felmutatni!

UGYANEZ A CSENDESSÉG elmondható a 200 lóerős, 1,6-os turbós benzinesről is – ez a motor csak később jelenik meg a magyar árlistában. A 200 lóerős csúcsteljesítmény ellenére a gyakorlatban nem lép sokkal nagyobbat, mint ➔



1991-2000
A Kadett E utódjaként debütált az első Astra, melyet hosszú pályafutása során kilenc különböző országban, köztük Magyarországon is gyártottak.

2004-2010
A 2004-ben érkezett Astra H-nál alaposan rágyúrt az Opel a technikára, hiszen megjelent a váltózó szelepvezérlésű benzinmotor és több, közös nyomócsöves dízelmotor vált elérhetővé.

ó, új súlypontok



Logikusan tagolt a belső, egyedül a navigációs rendszer kezelése okozhat némi fejtörést

Kadett C
1973–1979

Kadett D
1979–1984

Kadett E
1984–1991

1998-2005
Formai értelemben hatalmas ugrás volt a második nemzedék. Az Astra G-ből gyönyörű kupé változat is készült (Bertone).

2009-2015
A 2010-es Év Autója szavazáson a harmadik helyen végzett az Astra J, amelynek formája az Insigniával megkezdett „sormintát" követte.

Nyolc évtizedes történet

Az Opel kompakt modelljeinek története 1936-ban kezdődött az első Kadettel (Kadett I), a név pedig öt további nemzedéken élt tovább, igaz, a második világháború miatt a Kadett I gyártásának befejezése (1940) és Kadett A érkezése (1962) között több mint két évtized telt el. A folyamatos előrelépést jelentő Kadett B (1965-1973) és Kadett C (1973-1979) után a Kadett D (1979-1984) nagy váltást hozott, hiszen átálltak az elsőkerékhajtásra, és a megjelenés is szakított a hagyományokkal. Az utolsó Kadett, az E-nemzedék 1991-ig volt gyártásban, amikor átadta helyét az első Astrának.



Leheletnyit nőtt csak a belső tér, a körkilátás viszont jelentősen javult. A vezetőülés masszázsfunkciós is lehet

a 150 lóerős 1,4-es, ráadásul nem értem, hogy miért kell sokkal rövidebbre áttételezni a váltót, amikor nagyobb a nyomatéka: az 1,6-os 400-zal többet forog utolsó fokozatban, mint az 1,4-es.

AMI VISZONT mindkét modellben közös volt, hogy a futómű eléggé feszes, a kézi váltó pedig egészen más, mint az elődé. Egyrészt rövidebbek a kapcsolási utak, másrészt egészen kis erővel mozgatható. A vezető szemszögéből legalább ilyen fontos, hogy a körkilátás sokat javult, a korábbi Astra szinte bunkerszerűnek hat az új után, főleg az A-oszlopoknál markáns a különbség. Egyébként meg a belső sokkal több újdonságot tartogat, mint a külső, a középkonzol „gomberdejét" megszüntették és vertikálisan elkülönítették egymástól a szellőzés és a multimédia-rendszer kapcsolóit. Az elrendezés nemcsak logikus, hanem szemrevaló is, s bár néhány helyen találkozunk olcsónak ható műanyagokkal, összességében igényesebb a belső.

Az igazi meglepetés viszont az, hogy ugyan a 4,37 méteres hosszúság öt centivel rövidebb, valamint a tengelytávolság és a magasság is csökkent két-két centivel, a helykínálat azonban javult. Az új üléseknek köszönhetően hátul 3,5 centivel nőtt a lábtér, a vezető fejtere pedig 2,2-vel, ami a gyakorlatban ugyan minimális előrelépés, de a szerényebb külméretek fényében mindenképpen említésre méltó. Ahogyan az is, hogy az Astra szolgáltatásaira sem lehet panaszunk, hiszen van vadonatúj IntelliLink infotainment rendszer és IntelliLux LED-fényszóró is. Utóbbi folyamatosan, önműködően állítja a fénykéve hosszát, illetve eloszlását a forgalmi helyzetnek megfelelően, és ha szembejövő, vagy előttünk haladó járművet észlel a kamera, egyes fénydiódák kikapcsolásával „körbevilágítja" azt. Szintén újdonság az Opel OnStar online- és szolgáltatási asszisztens (2016-tól hazánkban is), mely légzsákos balesetkor automatikusan akcióba lép, és riasztja a mentőket, amúgy pedig információs adatbázisként szolgál. Ha ez nem lenne elég, az új Astrában debütál az Opel frontkamerájának legújabb generációja: a jelzőtábla-asszisztens most már a frontkamera és a navigációs rendszer információit is felhasználja, no meg itt van az aktív kormánykorrekció funkcióval kiegészített sávasszisztens, vagy a parkolóautomatika.

SZÓVAL AZ OPEL nem véletlenül bizakodó az Astrával kapcsolatban, már csak azért sem, mert a megrendelések száma már szeptember végén meghaladta a 30 ezret! Hogy hazánkban sikeres lesz-e az új nemzedék, az még a jövő zenéje, de biztos, hogy az igyekezet talán még sosem látszott ennyire egyetlen Astra-nemzedéken sem.

Tudta-e?

A forgalmazás kezdetekor az 1,0 literes benzineshez ötfokozatú Easytronic, míg a 136 lóerős, 1,6-os dízelhez hatfokozatú, hagyományos automatikus erőátvitel is konfigurálható.

Hálózatbővítés

Az Opel hálózatából a válság óta hiányzott egy értékesítési pont a dél-budai/budaörsi régióban, ám mostantól a Fábián Kft. budaörsi telephelye az Opel márka értékesítésével foglalkozik – ezzel rögtön hazánk legnagyobb méretű Opel dílere. A nagy méretű eladótér valójában csak a létesítmény harmada, hiszen egy összesen 35 állásos szerviz és egy 500 m²-es alkatrészraktár is található a telepen. Négy állással várják a gyorsszervizügyfeleket, 12 autó fér el egyszerre a Mechanikai műhelyben, a fennmaradó állások a karosszérialakatos és fényezőüzemben vannak – utóbbiban két fényezőkamra is működik.



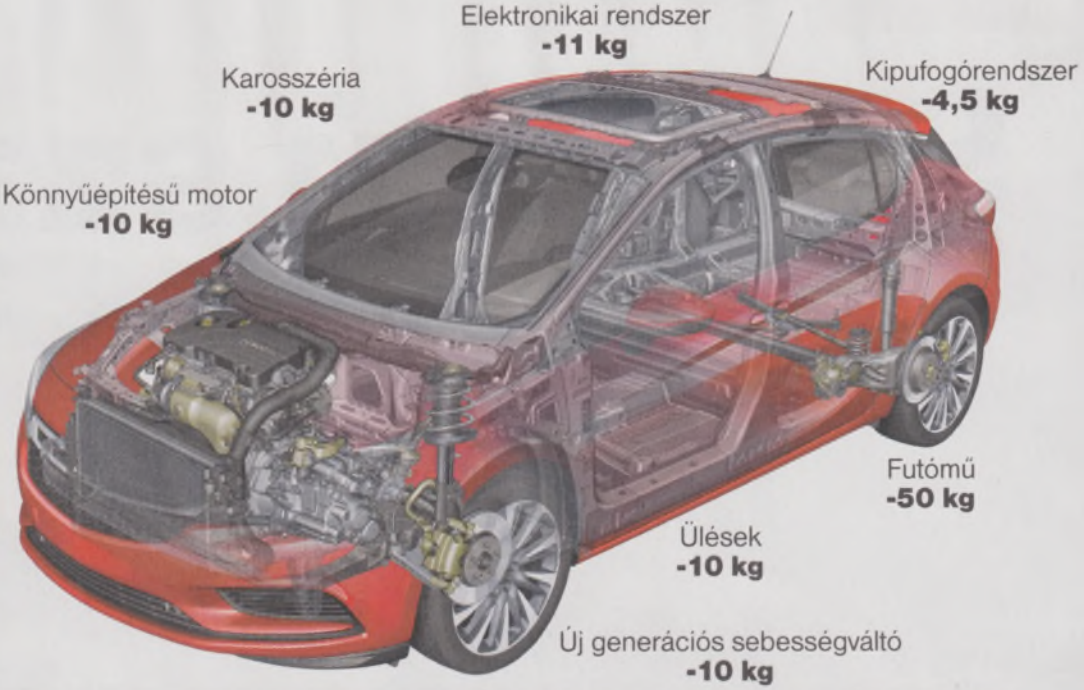
A csapott tetőív ellenére a fejtér 2 centit nőtt

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: OPEL

Farpofás

Még idén megérkezik a hazai kereskedésekbe a Sports Tourer kombi, mely 4702 mm-es hosszával alaposan kilóg a kompakt szegmensből – ez 33 centis pluszt jelent az ötajtóshoz viszonyítva. A 95-200 lóerő közötti motorokat felvonultató újdonság csomagtere bővítve 1630 literes lehet.





OPEL ASTRA	1.4	1.0 Turbo	1.4 Turbo 125	1.4 Turbo 150	1.6 CDTI 95	1.6 CDTI 110	1.6 CDTI 136
Összlökettérfogat (cm^3):	1399	998	1399	1399	1598	1598	1598
Hengerek/szelepek:	S4/16	S3/12 turbó	S4/16 turbó	S4/16 turbó	S4/16 turbódízel	S4/16 turbódízel	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	74/100/6000	78/105/5500	92/125/5600	110/150/5600	70/95/3500	81/110/3500	100/136/3500-4000
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	130/4400	170/1800-4250	245/2000-3500	245/2000-3500	280/1500-1750	300/1750-2000	320/2000-2250
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4370/1809/1485	4370/1809/1485	4370/1809/1485	4370/1809/1485	4370/1809/1485	4370/1809/1485	4370/1809/1485
Tengelytáv (mm):	2662	2662	2662	2662	2662	2662	2662
Csomagtér (l):	370/1210	370/1210	370/1210	370/1210	370/1210	370/1210	370/1210
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	12,3	11,2	9,2	8,3	12,7	11,0	9,6
Max. sebesség (km/h):	185	200	205	215	185	195	205
Átlagfogyasztás (l/100 km):	5,4	4,4	5,5	5,5	3,7	3,7	3,9
CO_2-kibocsátás (g/km):	124	102	128	128	97	97	103
Alapár (Ft):	4 850 000	5 180 000	5 500 000	5 650 000	5 670 000	5 720 000	6 170 000

HIRDETÉS





EREDETI **OPEL ALKATRÉSZEK**

AMIT MINDEN OPEL MEGÉRDEMEL

Gyári minőség, 2 év garanciával.

Keresse az Opel Márkaszervizekben!
További információk
a myOpel.hu weboldalon.
Regisztráljon most!

myOpel.hu

Szigorú szamu



V8-as szívómotorjával kuriózumnak számít a Lexus nagyobbik sportlimuzinja, amelyet a Jarama versenypályán próbáltunk ki.

HOGYAN LEHET átformálni egy márka imidzsét? Meggyőző modellekkel. Miután a Toyota a Lexus bevezetésével igyekezett a maximumot nyújtani a prémiumkategóriában, megelégelte, hogy a hivatalnokok és a nyugdíjasok kedvenceként tartják számon, és elkezdett nyitni a sportosság felé. Menetelésük csúcspontja az LFA szupersportautó volt, melynek minden példányán ijesztő összeget buktak, mégis mindegyiket úgy engedték útjára a gyárból, mint a gyermeküket életük első tanítási napján. A befektetés minden egyes jent megért, hiszen azóta már másként nézünk az L betűre. Ha már az ABC-nél tartunk, a japánok az F betűt választották az izgalmas modellek megkülönböztetésére, és ha hozzácsapják egyik modellcsaládjuk nevéhez, tudjuk, hogy nem csak üres ígéretekkel hitegetnek.

NEGYEDIK SPORTMODELLJÜK a felső-középkategóriás GS-re épül, és már a puszta kinézetével is szokatlan élményeket ígér. Nem véletlenül, hiszen a mérnököknek komoly kihívás lehetett versenypályán is ütőképes autót faragni egy eredetileg 1,8 tonnánál is nehezebb luxusautóból. A GS mégis jó kiindulási alap, hiszen a negyedik, 2011 nyarán bemutatott generáció lapos karosszériájából a magasszintű passzív biztonság ellenére jó a kilátás, nagyok az ablakfelületek, alacsony a műszerfal, kevésbé érzi magát elszigetelve a sofőr a külvilágtól, mint a korábbi modellekben. Olyan konkurensek mellett, mint a BMW M5-ös, a Mercedes-Benz E 63 AMG és az Audi RS 6-os, minden technikai tudásukra szükség volt, és nem is fukarkodtak vele.

SZOKÁSUKHOZ HÍVEN még egy kis különcködésre is futotta: miközben mindhárom ellenfél V8-as turbómotort használ, ők V8-as szívómotort építettek be, és nem egy már bevált beszállítótól vettek hozzá váltót, hanem saját nyolcfokozatú automatikus szerkezetükkel oldották meg a feladatot. Mivel az alapkoncepció szerint a GS F egy luxusautó, amellyel akár versenypályára is mehetünk, mindennapi használatban nem árt, ha takarékos. A megoldás szintén házon belülről érkezett, normál tempónál a V8-as átvált a hibridekből ismert Atkinson-ciklusra, dinamikus autózás közben viszont már Otto-motorként működik. A jobb hatásfok érdekében a belső alkatrészek tömegét csökkentették, kovácsolt hajtókarokat, titánszelepeket alkalmaztak, a villanymotorral működtetett VVT-iE változó szelepvezérlést a 7100-as fordulaton leadott 477 lóerős teljesítményhez, valamint a 4800-5600 között elérhető 530 Nm nyomatékhoz hangolták. Az innovatív megoldások mellett megtartották a hátsókerékhajtást. A jobb tapadás érdekében a hátsó tengelyre nyomatékvektor-szabályozású differenciálművet terveztek, ami számtalan paramétert figyelembe véve, két, elektronikusan működtetett kuplung segítségével osztja el a nyomatékot a kerekek között. Ráadásul a hajtáslánc és a differenciálmű hangolását egy-egy üzemmódkapcsolóval igényeink szerint szabályozhatjuk.

VOLT LEHETŐSÉGÜNK városi, országúti és autópályás körülmények között is vezetni a csúcs GS-t útban a Jarama versenypálya felé, ahol pilóták segítségével hozhattuk ki belőle a lehető legtöbbet, fokozatosan egyre durvább állásba kapcsolva és a valóságtól egyre jobban elszakítva az autót. Precíz kezelhetősége, izgalmasan morajló – különféle akusztikai trükkökkel felerősített – hangja és bőséges teljesítménye közúton és a rázókövek között is meggyőzött róla, hogy a Lexusnál ismét nagyszerű munkát végeztek, a GS F tömegét és méreteit meghazudtolóan kezes és hosszas pályázást is rendületlenül bíró műszaki csemege, mégis inkább egy jól felkészített luxusautó, mintsem a pályanapok ördöge. Egy M5-ös, egy AMG vagy egy RS intenzívebb élményt nyújt, mégis van létjogosultsága a Lexusnak, hiszen japánként egészen más erényekkel vívja ki a tiszteletünket.

ráj



Versenypályán értelmet nyernek a váltófülek



Takarékos a fejlett V8-as, ami atmoszférikus rendszerével unikum





Elbírna még egy kis oldaltartást az első ülés, amúgy minden patent

LEXUS	GS F
Összlökettérfogat:	4969 cm³
Hengerek/szelepek:	V8/32
Max. teljesítmény:	351 kW (477 LE) 7100/perc
Max. nyomaték:	530 Nm 4800-5600/perc
Hossz./szél./mag.:	4915/1845/1440 mm
Tengelytáv:	2850 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1865/455 kg
Csomagtér:	520 l
Üzemanyagtank:	66 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	4,6 s
Max. sebesség:	270 km/h
Átlagfogyasztás:	16,6/8,1/11,2 l/100 km
Tesztfogyasztás:	9,1 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	260 g/km
Piaci bevezetés:	November közepén



Gyors a nyolcfokozatú váltó



Havonta 200 db GS F készül, itthon évi 10 példány eladását tervezik

Tudta-e?

A Lexus sportmodelljeinek F betűje a Fuji Speedwayre utal, ahol fejlesztik és tesztelik őket. A GS F finomhangolásához többek között a Nürburgringre is elvitték a prototipust.

SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: LEXUS



Nem kell nagy hírverés a Honda Civic legforróbb változatának: e célból kapott olyan harcias megjelenést.

Vad? Állat!

Nincs szükség arra, hogy egy „Vigyázz, harap!" figyelmeztetést helyezzenek el a Honda Civic Type R karosszériáján, hiszen puszta megjelenése is elmondja a lényeget: sportkocsi vagyok. Persze mindezt nem ilyen visszafogottan teszi, hanem mindenki képébe orditja. Amig manapság a forró ferdehátúak felpaprikázott megjelenése kezd egyszerű lökhárítótuningra és megnövelt méretű tetőspoilerre korlátozódni, a japán fejlesztőmérnökök ennél egy lépéssel tovább mentek: kiszélesítették a kerékjáratokat, és méretes hátsó szárnyat kapott a karosszéria. Utóbbi akkora, hogy az utastérből nem is látható, hiszen a tető vonalában húzódik, és nyilván azért hagyták el a hátsó ablaktörlőt, mert úgy voltak vele, hogy eleget fog fel az esővízből, a maradékot meg a menetszél elfújja. A piros csikkal való hivalkodás ebben a szegmensben megszokott, bár általában a felni peremére nem terjed ki. A Type R négy darab öles csőben végződik, amelynek láttán az ember elgondolkodik azon, hogy annyi levegő nem is mehet be a motorba, amennyi kijön belőle. Persze aztán ránk cáfol az autó...

A HONDA húzta-halasztotta a legtovább a turbómotorra való átállást, manapság már a kompaktautókból is kezd kikopni a szívómotor, a Civicnél pedig most kezdődik az átállás – felülről lefelé haladva. A rajongók sirámait az elődnél 50%-kal nagyobb teljesítménnyel próbálják elhallgattatni, no meg a motor teljesítményleadásával. Amíg a hasonló lökettérfogatú és teljesítményű turbómotoroknál érezhető egy kis késlekedés az alsó fordulatszám-tartományban gázadást követően, addig a Honda mérnökeinek sikerült kiküszöbölni ezt. Olyan a teljesítményleadás, mint egy szívómotornál, épp csak a sokkal nagyobb nyomaték miatt jobban észnél kell lenni. Hiába van bekapcsolva az elektronikus póráz, második fokozatban egy bátrabb gázadásra bizony csikorgó kerékkel veti előre magát az autó, és a helyzet csak fokozódik a +R üzemmód aktiválásakor – a kapcsoló egyben szamúzi az Eco módot –, amikor még élesebb gázreakciót és lazább felügyeletet kapunk.

Pillanatok alatt leszabályozásig pörög fel az erőforrás, a műszeregység felső részén, közvetlen a szélvédő pereme alatt kapcsolást előjelző fényeket helyeztek el – 5000-nél villan fel az első, és bőven a korlát előtt, 6500-nál az utolsó –, úgyhogy a sofőr minden érzékszervével az útra koncentrálhat, akkor is tudja tartani az ütemet. A váltó hatfokozatú, kézi kapcsolású és a legjobbak közül való. Alumíniumnak látszik, de valójában műanyag a váltógomb, így nem kell attól félni, hogy télen hozzáfagy majd az ember tenyere. Jól választották meg az áttételezést – sztrádatempónál 3000-es fordulat környékén dolgozik az erőforrás –, kis erővel mozgatható a váltókar, amely vajpuhán ugrik be a következő fokozatba, nagyon pontos a megvezetés. A felfüggesztés hangolása alapból kőkemény, a +R mód aktiválásakor pedig sziklaszilárd lesz, tudni kell persze, hogy a Type R futóműve radikálisan eltér a normál változatétól. A dupla függőcsapszeges első felfüggesztés jól szeparálja egymástól a hajtási- és a kormányzási erőket, így nincs a kormányt egyenesbe kényszerítő befolyás, s csak egyedül itt alkalmaznak négy darab adaptív lengéscsillapítót. Ettől profi a 310 lovas Civic futóműve, ami naná, hogy a hibátlan útminőséget kedveli.

EGYÉRTELMŰ, hogy a Civic Type R-nél a hétköznapi használhatóság terén nem élharcos, de nem is ez a cél vele. Öblös csomagtér van ugyan, de a felhajtható ülőlaptól itt eltekintettek, csak a támla dönthető a bővítés érdekében. Visszatérve a sportos felfüggesztésre, amint elkezdjük használni a 310 lóerőt, rögtön hálásak is leszünk, hogy ilyen jól tapadó abroncsokat, ilyen hatásos fékeket és ilyen pontos kormányzást kaptunk. Épp csak annyira táncol a hátsó tengely, ami a vezetési élményt növeli és megijeszti az utasokat, a sperrdifinek köszönhetően a húzóerőre sem lehet panasz. A pedálkezelést azonban meg kell tanulni, ha túlságosan hirtelen ugrunk le a kuplungról közepes gáznál, még száraz úton is egyszerűen pattogni kezdenek az első kerekek. Esőben haladva nagyon észnél kell lenni, mert lehet, hogy nagyobb (kanyar)sebességet tudunk elérni, mint egy átlagos autóval, de nagyobbat is tudunk esni...

A magasabb GT felszereltség nemcsak holmi ajánlás, hanem szükséges minimum a tolatókamera és a parkolóradar okán, ➔





A +R kapcsoló megnyomása után vörösre vált a műszervilágítás



Így kell ezt! Szoros emberfogást játszanak az első kagylóülések

HIRDETÉS

ÁTVÁLTOZÓ-MŰVÉSZ

BÖRTÖNTÖLTELÉK, BOKSZERALSÓÁRUS, SZÍNÉSZ: *MARK WAHLBERG* OLYAN PÁLYÁT FUTOTT BE, AMELYET KEVESEN MERTEK VOLNA MEGJÓSOLNI – LEGKEVÉSBÉ Ő MAGA. A MEN'S HEALTH A VILÁG LEG-VALÓSZÍNŰTLENEBB POLIHISZTORÁTÓL KAPOTT ÉLETVEZETÉSI TANÁCSOKAT.



+

SZERETI, HA ROSSZ VAGY

Udvarias vagy, kedves, megfontolt, figyelmes. És még? Dögunalmas. Márpedig a nők a rossz-fiúkra buknak. Mutasd meg, hogy tudsz másmilyen lenni.

GYÓGYÍTÓ GÉPEK

Elképesztő tempóban fejlődnek az egészségedet monitorozó kütyük és appok. Megnéztünk néhányat, hogy megtudjuk, hogyan működnek.

Men'sHealth

WWW.MENSHEALTH.HU

A TÖBBI RAJTAD MÚLIK



Type R vallás: ördögi a tudás, mennyei az élmény!

Ilyen volt!



1997-2001

1,6-os, 185 lovas VTEC-blokk a japán belpiacos modellben. A kasztnit ponthegesztés helyett varratokkal tették merevebbé.



2001-2005

A második generációt már mi is megkaptuk, Európában 200, Japánban ugyanaz a 2,0 literes szívómotor 215 lóerős volt (ugyanúgy Swindonban készült) és utóbbihoz sperrdifit is adtak.





2007-2010

A harmadik generációból párhuzamosan két típus futott, Európában ötajtós karosszéria és 201 lóerős motor, a világ többi részén lépcsős hátú karosszéria és 222-240 lóerős teljesítmény jellemezte.

ezek nem kényelmi extrák jelen esetben, hanem a mélyre húzott spoilerek épségének garanciái. Még egy normál magasságú padkát sem szabad megszokásból megközelíteni, mert könnyen leér az orra. A szintén a GT modellben megtalálható ráfutásos ütközésre figyelmeztető rendszer helyettesíti a csemetéjéért aggódó szülőt, normál autók dinamikájához mérten adja a vészjelet, amely a Type R vezetőüléséből nézve felesleges izgulás, hiszen megállni, vagy kikerülni is bőven van még időnk.

APROPÓ, VEZETŐÜLÉS! Igazából az első kagylók és a kormánykerék jelentik az érdemi változást az utastérben, a piros színű biztonsági övek és a dekorbetétek különösebb gond nélkül más autóknál is alkalmazhatók. Az első sportülések nem is annyira vörös kárpitjukkal, sokkal inkább az irgalmat nem ismerő oldaltámaszaikkal emlékezetesek. Nagyon szigorúan tartják a testet, a hozzám hasonlóan „erős csontozatú" embereknek a közepes, vagy hosszú táv már fájdalmas tud lenni. Ez ugyan inkább rám nézve kritika, ezzel együtt a magas perem és a tető között kisebb a hely, mint a normál Civicben. A vezetőülés legalsó pozíciója alacsonyabb ugyan, mint a hétköznapi testvérmodellekben, jómagam azonban így is kissé magasnak találtam. Az ok: a benzintank alatta helyezkedik el, ami viszont a tömegközéppontra van jótékony hatással.

HONDA CIVIC	Type R
Összlökettérfogat:	1996 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	228 kW (310 LE) 6500/perc
Max. nyomaték:	400 Nm/2500-4500 perc
Hossz./szél./mag.:	4390/1878/1466 mm
Tengelytáv:	2594 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1605/1528 mm
Fordulókör:	12,6 m
Saját tömeg/teherbírás:	1383/303 kg
Csomagtér:	475-1404 l
Üzemanyagtank:	50 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	5,7 s
Max. sebesség:	270 km/h
Város/országút/vegyes:	9,4/6,1/7,3 l/100 km
Tesztfogyasztás:	8,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	170 g/km
A modell alapára:	9 940 000 Ft
A tesztelt verzió ára:	10 690 000 Ft



Már-már feledteti a szívómotort ez a turbós

Összegzés

Közúton hamarabb elérjük a KRESZ, mint a Civic Type R határait. Kompromisszumok nélküli forró ferdehátúról van szó, ami szükség esetén képes körbeautózni a vetélytársakat, de a hétköznapi közlekedés során a kőkemény hangolásával spártaibb is azoknál. Adrenalinfüggőknek tökéletes!

Megmondja a tutit!

A Civic Type R-rel kapcsolatban kikértük Michelisz Norbi véleményét is, hiszen aligha ismeri más úgy az autót, mint a Honda WTCC-pilótája.



„Szerencsés helyzetben voltam, ugyanis az első hazai Type-R példányok megjelenése előtt már vezethettem az autót közúton és versenypályán egyaránt. Első alkalommal túl feszesnek tűnt a futómű hangolása az általam használt, „normál" Civichez képest, ám a kilométerek elteltével azt vettem észre, hogy hozzászoktam az élményhez, és bizonyos helyzetekben már a +R gombot keresi a bal kezem. Az autó számomra legkellemesebb arcát azonban nem a közúton, hanem a versenypályán mutatta. Függetlenül attól, hogy épp a Hungaroringen, vagy a Slovakia Ringen típortam az aktuális példányt, valahogy mindig azt éreztem, hogy ez a Civic csak mosolyog és várja, hogy tovább fokozzam a tempót. Ilyen körülmények között érezhető igazán, hogy mennyi hangsúlyt fektettek a sportosságra és a kifinomult vezetési élményre. Az autó legmeggyőzőbb része a fék, több tucat kör elteltével sem volt nyoma múló fékhatásnak, ami épített pályán igencsak ritka jelenség. Határhelyzetben a kanyarok bejáratától a kigyorsítás pillanataig teljesen semlegesen viselkedik a Type R, kigyorsításkor pedig a modern fronthajtású autókra jellemző alulkormányzottságnak semmi nyoma. Tovább gyorsítva aztán azt vesszük észre, hogy a maximális teljesítmény egészen meglepő módon szinte szívómotorokra jellemző linearitással, egészen a fordulatszám-tartomány legutolsó szakaszáig, egészen 7000-es fordulatig épül fel."

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HONDA ÉS A SZERZŐ | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: HONDA HUNGARY KFT., 2040 BUDAÖRS, TÖRÖKBÁLINTI U. 25/B. TELEFON: 06-23-506-406

Közösen ünneplünk születésnapot, hiszen **a Hondát és az Autó-Motort is 1948-ban alapították!** A hetedik X felé közeledve bizony egyre patinásabb részletek bukkannak fel – íme egy kis hondás válogatás.



1964

Valószínűleg alaposan felkavarja az európai versenysportot ez a Forma-1 kategóriába tartozó Honda, amely ez év július 21-én már bemutatkozott, de a gyár tervei szerint csak jövőre próbál majd a GP-futamok élére kerülni. Ezt a másfél literes japánt most mint technikai érdekességet említjük, de joggal számíthatunk arra, hogy 1965-ben neve a német, osztrák és olasz nagydíjak eredménylistájának élén fog szerepelni. Sokat ígérő, nem kevesebb mint 12 hengeres V-motorja a vezetőülés mögött keresztben fekszik, és a szinte ijesztően hangzó 12 ezres percenkénti fordulatnál legalább 200 lóerőt ad. Még csak annyit, hogy az 1,5 literes motornak mind a 12 hengere két szívó- és két kipufogó- – tehát összesen 48 – szelepet kapott! Egyébként angol Cooper-váz, Dunlop kerekek és Dunlop tárcsafékek jellemzik a 450 kg-nál valamivel könnyebb „izgalmas" ázsiai újdonságot.

1970



A távoli Japán képviselője, a Honda nem új vendége a Városligetnek, de az idén nemcsak a kis 600-as modellt, hanem az új 1300-ast is elhozzák. Ez is elsőkerék-hajtású konstrukció, keresztben álló négyhengeres, léghűtéses, 1298 cm^3-es, százlovas (!) motorral. A gyári szöveg szerint 175 km/óra a végsebesség, és ha nincsen tévedés a leírásban, az átlagos fogyasztás 100 km-re: 5,3 liter (!?)

1981

Hamamatsuban élt egy Honda nevű kovácsmester, akinek az egyik fia, a 14 éves Soichiro felutazott Tokióba, hogy ott kitanulja az autószerelést...A japánok is a világháború vesztesei között voltak, ezért a légi haderőt is le kellett szerelniük. Honda úr felvásárolta a betiltott légierőtől a kompresszorokat hajtó kismotorokat, amelyeket átalakított kerékpárok hajtására. A kereslet nagy volt, lévén akkor becses érték volt a benzin. És 1948-ban megalakult a Honda Motor Co., Ltd. Így kezdődött, és az első Honda modell a Typ A „Chimmy" volt. A következő évben elkészült az első igazi motorkerékpár, a „Dream" (álom), amelynek sikerét a tovább módosított Dreamek követték. Alig hihető, hogy az ötéves Honda cég megkezdte hódító hadjáratát az USA-ban, a „Cub"-modell bemutatásával.



Mr. Honda kipróbálja az első ezres négyhengeresét

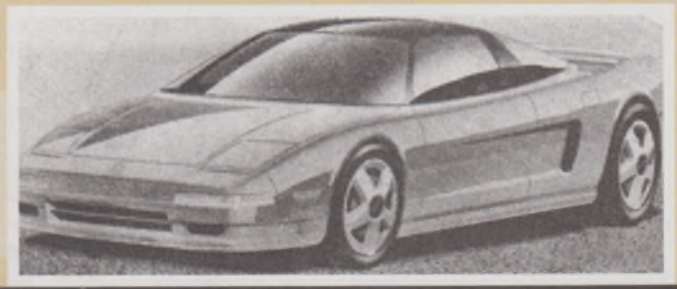
1984



Mintha csak a 25 év előtti BMW-Isetta született volna újjá ezekben a háromkerekű járművekben. A régi ötletet természetesen hol másutt, mint Japánban elevenítették fel. A kis kocsik máris három változatban készülnek: 50, 125 és 200 cm^3-es motorral. Valamennyi erőforrás négyütemű, egyhengeres és Honda. Teljesítményük 2-től 8 kilowatt.

1989

A versengésből a Honda sem akart kimaradni és a cég is Chicagóban állította ki legújabb sportkocsiját, az NSX-et. A kétüléses autóba 255 lóerős erőforrást építettek be. A jármű álló helyzetből a száz kilométeres sebességet kerek hat másodperc alatt éri el, a végsebessége pedig 250 km/óra felett van.



Emlékmás

Tetszett
- stílusos, magával ragadó forma
- komfortos utastér
- jellegéhez mérten tágas csomagtér

Nem tetszett
- kis motor
- elsőkerékhajtás
- összkép-rontó tervezési hibák
- leálltak a gyártásával



Sajnos túl látványos ahhoz, hogy csak simán „logikus lépésként" értékeljük gyártásának leállítását. Pedig igaz...



Jól áttekinthető és könnyen kezelhető a műszerfal, noha vannak kidolgozatlan részletei



A 270 lovas 1,6-ostól nem búcsúzunk. Még szerencse, hiszen jó kis motor

AKIK SZERETIK a különlegesebb autókat, azok nyilván megrökönyödnek rajta, hogy a Peugeot száműzte szortimentjéből az RCZ-t. A gyáriak mindezt racionálisabb érvekkel támasztják alá - itthon például évente csak egy-két példány fogyott belőle. A márka szerint a 270 lovas 308 GTi átveheti a szerepét, ám sokan nyilván vitatkoznának ezzel, már csak a formahatás miatt is.

De nézzük, milyen is a búcsúzó RCZ-R! Elsőre rávágná az ember, szuper sportos, ám ha ilyen autót keresve csapunk le rá, bizony meglepetések érhetnek. Pedig észbontó, fekete párduc szerű alakjának minden porcikája a tempóról szól. Széles pofáját a morcos fényszórók közrefogta hatalmas, kettős osztású hűtőrács határozza meg. Mélyre engedett szoknyája terebélyes sárvédőkbe domborul ki, melyek alatt 19-es felniken 235/40-es abroncsok feszülnek. Utaskabinja nem győz belelapulni a karosszériába, mintha a menetszél elől bújna a gépháztető mögé, nem is beszélve az ülések felett kidomborodó buboréktetőről. Farára ránézve a markáns hátsó sárvédővel, az izléses légterelővel és a dupla kipufogóval álló helyben is gumifüstöt és lángcsóvákat vizionál mögé az ember.

AZTÁN MENTEN az ülésbe is huppan, hogy életre keltse azokat a látomásokat! Ráadásul kivételesen kényelmes, elektromosan állítható, memóriás, hímzett, nappa bőr sportülésekbe - pont, amilyenre efféle autóban számítunk. E képbe a műszerfal is szépen belepasszol, noha a központi kijelzőbe például messze nem vittek annyi fantáziát mint a középkonzolon elhelyezett, igencsak tetszetős időmérőbe. A szórakoztató elektronika és a navigáció műszerfalba simuló kijelzője gyújtásra bújik elő. Innen vezérelhető a jól használható "villanytérkép" és a kellemes hangzású hifirendszer is. Ez utóbbi ugyanakkor az egyik nagy talány is: vajon miért nem voltak képesek az autó karakteréhez illeszkedő fejegységet választani a tucatgyártmány rádiópanel helyett? De hasonlóképp érthetetlen az állítható könyöklő is, mert komfortos ugyan, ám kihúzva bizony beleakad a kézifékkar. Vagy a tempomat, amely csak az előzőleg megadott értékre hajlandó visszaállni, ha mondjuk 70 helyett 130-at adnánk meg, oda kell léptetni. Nem nagy problémák ezek, ám tipikusan a mérnöki bravúrt nem igénylő feladatok, amelyek feltehetnék a pontot az i-re.



Kényelmes és jól beállítható a vezetőpozíció



Erre vajon ki bólintott rá? Ha előrehúzzuk a könyöktámaszt, beleütközik a kézifékkar

A tanulmányautóhoz képest keveset változott a széria modell, eredetileg középen volt az iker kipufogó

Tudta-e?



A dupla buboréktető Zagato stíluselem, így több gyönyörű klasszikuson is találkozni vele.

Az Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato Coupé 1952-ből (képünkön), az 1955-ben bemutatott Fiat-Abarth 750 Zagato Monza, vagy épp az 1956-os Ferrari 250 GT Zagato csak néhány lenyűgöző példa az olasz formatervező zseni ez irányú munkásságából.

Összegzés

Ha az esztétikum fontosabb a tizedmásodperceknél, akkor remek autó a Peugeot RCZ-R. A gyártmányra nem sokan tippelnek helyesen, és mindenki azt gondolja, hogy méregdrága sportkocsi. Pedig messze nem kell annyit leszurkolni érte, mint a hasonlóan dögös kupékért. Az árlista már csak emlékirat...

FŐLEG MIVEL az RCZ-R elsősorban divatautó, méghozzá nagyon is jó. Ennyien egy autó után ma már ritkán fordulnak meg! Ezalatt a néhány nap alatt bizony sokan jöttek oda kérdezősködni, miféle kocsi ez, biztos nagyon gyors, és így tovább. Nos, magas fordulatszám-tartományban még hangja is vérpezsdítő, sportkocsinak ugyanakkor, a szó szigorúan vett értelmében mégsem ajánlanám, de ha nem tévedek nem is annak készült. Motorja ugyan 270 lóerőt teljesít, de ha nem tiltásig forgatjuk, nem lövi ki a kis Peugeot-t a piros lámpától. Leginkább amikor már kettesben is kihúzattuk, akkor kel életre az 1,6 literes, 330 newtonméter csúcsnyomatékú hajtáslánc, ráadásul a váltómű sem partner a villámgyors fokozatváltásokban. Nálam egyébként a fronthajtás sem előny, ugyanis ha igazán lepadlózzuk – a magyar utakon – biztos kézzel kell tartani a kormányt, noha a Torsen differenciálmű valamelyest megkönnyíti a dolgunkat. Ehelyett inkább a farát kéne csóválnia, mennyivel nagyobb élmény lenne!

MINDEZEK ELLENÉRE azt gondolom, a maga nemében ritka jó autó az RCZ-R. Távolról felismerhető, merész és tökéletesen eltalált arányokkal megrajzolt formája ma már ritka kincs. Az egyen szürke konszernautók világában nehéz olyan modellt találni, ami megdobogtatja az ember szívét, mégsem kerül családi ház árába. Ráadásul kényelmes is és bőven jut hely a csomagoknak. Mondhatnám, hogy csomagterében elfér a golftáska, de ami fontosabb, hogy meglepő tágasságával egy hosszú hétvégényi cuccot is elnyel. Mi több, a kompakt utastérben is mindennek akad helye, főként mivel a 2+2 üléses elrendezéssel a hátsó sor extra raktérként nagyon jól hasznosítható.

PEUGEOT RCZ-R	1.6 THP
Összlökettérfogat:	1598 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	199 kW (270 LE) 6000/perc
Max. nyomaték:	330 Nm 1900/perc
Hossz./szél./mag.:	4294/2107/1362 mm
Tengelytáv:	2612 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1580/1595 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1355/425 kg
Üzemanyagtank:	55 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	5,9 s
Max. sebesség:	250 km/h
Város/országút/vegyes:	8,4/5,1/6,3 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	145 g/km
A modell alapára:	8 555 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	12 890 000 Ft

*RCZ 1.6 THP E5, 156 LE

SZÖVEG: KARLOVITZ ÁKOS BÁLINT | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: PEUGEOT HUNGÁRIA KFT. 1194 BUDAPEST, ANDRÉ CITROEN U. 1. TELEFON: 06-1-348-4848.

Harapós mac

Tetszett
- megjelenés
- vezethetőség
- erős motor

Nem tetszett
- szűk utastér
- feszes rugózás
- túlhűt a szellőzés



Dúl a márkaharc a prémium középkategória vásárlóiért – milyen esélye van a Jaguar új belépőmodelljének?



Finom darab az új benzines turbó, de a hangja nem éppen férfias



A klasszikus sziluett hátsókerékhajtást rejt - sokak örömére

JÓL NÉZ KI a Jaguar új középkategóriás autója, és nem csak azért, mert az R-Sport felszereltségű példányt vizsgáltuk. A kínálat közepén elhelyezkedő szint megfelel annak, amit a német-japán vetélytársak egyszerű felszerelési elemként elérhető sportos megjelenési csomagként adnak: nagy légbeömlők elöl, mélyre húzott küszöbborítás, hatalmas felnik, diffúzornak látszó fekete betét a hátsó lökhárítóban. Itt érdemes is megállni egy pillanatra, hiszen rögtön két kerek kipufogóvégződést is kapott a nagyobb teljesítményű 2,0 literes turbómotor, de ezek az egyébként nem kis átmérőjű csövek aprónak tűnnek a hatalmas kivágásban. Mivel külön felszereltségről van szó, igazán beleférhetett volna két krómozott vég a keretbe.

KIFEJEZETTEN jól néz ki a barna szín, és az a tény, hogy nem króm csillog mindenfelé a karosszérián, hanem feketére fényeztek a díszeket – talán azért, mert elegáns, és nem ilyen sportos autóra számít az ember. Egyébként a legújabb divatnak megfelelően hosszú a motortér, a kupésan ívelt tetővel fedett utasteret hátratolták, és ebből következően nekem nehezemre esett a beszállás. Teljesen hátra kellett tolnom a vezetőülést és kihúznom a kormányt, így viszont már a B oszlop mögé csúszott be az ülés, alig maradt helyem a volán és a karosszéria között – persze az is igaz, hogy termetem jóval túlmutat az átlagon... Túlnyomórészt alumíniumból készül a karosszéria, azonban hiába a könnyűfém, ha abból sokat használnak fel, szinte kg-ra annyi az XE tömege, mint a hasonló méretű és teljesítményű konkurenciának.

A BELSŐ TÉR kialakítása a Jaguar nagyobb modelljeit idézi, attól nem kell megijedni, hogy a tesztautónál minden, még a szélvédő alatt körbefutó és a kiemelkedő

ska



A középső kijelző nem ismeri a nyelvünket,...

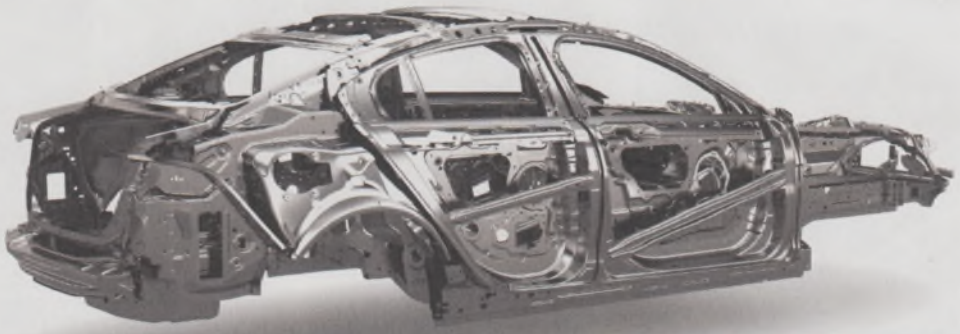

Tiszta, egyszerű stílus, talán csak a kissé nehézkes kezelésű érintőképernyő érdemel apró kritikát



...de a nagy képernyő magyarul is tud


Váltóprogram-tárcsa, fémes „fabetét"




A karosszéria nagy része újrahasznosított alumíniumból készül. A márka célkitűzése, hogy 2020-ra 75%-ban reciklált anyagok felhasználásával gyártsa autóit

váltótárcsa melletti fautánzat is szürke; ez csak egy lehetséges megjelenés a sok közül. Némi megszokást igényel a Jaguar használata, például hogy nem ott van a kapaszkodó az ajtón, ahová ösztönösen nyúl az ember, hogy megállítsa a feltáruló ajtószárnyat. Ez csak megszokás kérdése, az viszont furcsa, hogy az autó fedélzeti menüje nem tud magyarul, ellenben az érintőképernyős fejegység igen – amíg középen magyarul kommunikál velünk az XE, a műszeregységben már például angolul. A navigáció is magyarul beszél hozzánk, azonban mindig figyelmeztet minket a rendszer, hogy ezen a nyelven a hangvezérlés nem érhető el. Mind az analóg műszerek között elhelyezett multifunkciós, mind a középkonzolon elhelyezett nagyméretű érintőképernyő grafikája jól néz ki. Utóbbi használata annyiból nehézkes, hogy a térképen megjelenő kisméretű gombokat pontosan el kell találni, ami menet közben megnehezíti az utas dolgát.

Az egész autó méretre szabott öltönyként öleli körbe az embert, de már az első sorban is úgy tűnik, a másodikban pedig kifejezetten érezhető, hogy a németeknél szűkebben dolgoznak a brit szabók. Nem csak arról van szó, hogy a nagyméretű nyitható üvegtető miatt hátul bizony erősen korlátozott a fejtér mérete, de széltében és lábtérnél is kevés a hely.

Vasmacska

Noha túlnyomórészt alumíniumból készül a középkategóriás XE karosszériája, az mégse könnyebb az ellenfeleinél. Az Audi A4 2.0 TFSI (1505 kg), a BMW 330i (1545 kg) és a Mercedes C 300 (1520 kg) is mind szinte ugyanolyan nehéz, mint az 1530 kg saját tömegű Jaguar XE – az összes autó tömege vezetővel együtt mért érték, a Lexus IS 200t-nek még nincs hivatalos tömegadata. Nagyon úgy tűnik, hogy a korszerű gyártástechnológiák segítségével (melegen sajtolás, nagyszilárdságú acélok használata) már nincs meg az a tömegelőnye az alumíniumnak, mint pár évvel ezelőtt.

Ilyen volt!



2001-2009

A Ford Mondeo padlólemezére fejlesztették ki az X-Type-ot, amelyhez 2,5 vagy 3,0 literes, V6-os benzineseket adtak. Fél évvel később aztán bemutatkozott a fronthajtású alapváltozat 2,1 literes V6-ossal, és a gyár ezt követően is folyamatosan számolta fel a tabukat. 2003-tól már dízelmotorral is választható volt az autó, ezeket csak elsőkerékhajtással kínálták, majd 2004-ben mutatkozott be a márka első kombija.



Az USA-beli forgalmazó megrendelésére a 2002-es SEMA tuningkiállításon mutatták be a versenyautó-stílusban átépített Racing tanulmányt, de ez megmaradt egyedi darabnak, nem lett folytatása a programnak. A nyolc év alatt 350 ezer Jaguar X-Type-ot gyártottak.



NEM CSAK a megjelenést vették sportosra, ehhez passzol az egész autó hangolása. A 19 colos felniken gördülő tesztautónál érezhetően azért volt kissé feszes a felfüggesztés, mert túlságosan peres abroncsokat használtak, azaz a divat áldozata lett a menetkomfort nagy része, de ha nem olyan úthibán gördül át az autó, ahol nem „üt" a kerék, akkor érezhető, hogy igenis van rugózás. A kormány kifejezetten könnyen forgatható, de elég visszajelzést ad még így is, a fék jól adagolható. A nyolcfokozatú automatikus váltó nagyon igyekszik mindig a lehető legjobb gyorsulást biztosítani, és nem csak padlógázra, ezért a pedál lenyomását némi gondolkodási szünet követi, amíg 3-4-5 fokozatot visszapakol a vezérlés, majd meglódul a karosszéria. Ezen úgy tudunk segíteni, hogy a kormány mögötti váltófülekkel átvesszük az irányítást az elektronikától; ez egyébként motorfék használatakor is jól jön. Meglepő módon a motortér felől olyan hangokat hallunk, mintha kompresszor nyüszítene, pedig a manapság álta-



Nem csupán szépek, a testet is határozottan fogják az első ülések. Az általános minőség rendben van



Átlag alatti a csomagtér mérete, de ez aligha lesz döntő szempont a vásárlásnál



A fekete betét kivágásai vaskosabb csöveket is befogadnának

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HILBERT PÉTER, JAGUAR | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: AUTO PALACE HUNGARY KFT. 1194 BUDAPEST, NAGYKŐRÖSI ÚT 152. TELEFON: 06-1-882-8900.

lánosan használt turbó pumpálja a levegőt a 2,0 literes motorba. Finom a működés, bőven elég a 240 lóerő, azonban a feltöltő mellett nyugodtan hagyhattak volna még némi motor- vagy épp kipufogóhangot is – mégiscsak egy R-Sport felszereltségű autóban ülünk. Talán azért olyan nyámnyilák a lökhárítóból kikandikáló kipufogók, mert a gyáriak tudják, hogy úgyis lecseréli azokat a tulajdonos?

ANYAGIAK TEKINTETÉBEN szinte forintra pontosan oda lőtte be a Jaguar az XE vételárát, ahol a vetélytársak is mozognak, a sportcsomagos német ellenfelek is ennyibe kerülnek hasonló teljesítményű 2,0 literes turbómotorral – igaz, azoknál jellemzően feláras extra az automatikus váltó, míg a britek csak ilyennel kínálnak benzinmotort. Nagyvonalú, 3+2 éves garanciát ad a hazai forgalmazó, és az első három évben (dízelnél 170 000 km, 2,0 literes benzinesnél 96 000 km, 3,0 literes benzinesnél 156 000 km futásteljesítményig) ingyen adják a karbantartást is.



Láb- és fejtér tekintetében kell némi kompromisszum

JAGUAR	XE 25t
Összlökettérfogat:	1999 cm³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	177 kW (240 LE) 5500/perc
Max. nyomaték:	340 Nm 1750-4000/perc
Hossz./szél./mag.:	4672/1850/1416 mm
Tengelytáv:	2835 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1602/1603 mm
Fordulókör:	11,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1530/590 kg
Csomagtér:	415-923 l
Üzemanyagtank:	63 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,8 s
Max. sebesség:	250 km/h
Város/országút/vegyes:	10,2/6,0/7,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	9,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	179 g/km
A modell alapára:	9 799 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	12 199 000 Ft

* SE Pure, 163 vagy 180 LE dízel

Összegzés

Stílusos megjelenéssel, versenyképes műszaki tartalommal indul harcba az XE, de mind az utas-, mind a csomagtér mérete átlag alatti. A vezetési élmény remek, 1-2 collal kisebb átmérőjű felnivel még jobb lehetne az autó.

HIRDETÉS

nokian TYRES



VÁSÁROLJON ÉS SZERELTESSEN 4 DB NOKIAN TÉLI GUMIABRONCSOT AZ AKCIÓBAN RÉSZTVEVŐ SZERVIZEKBEN ÉS REGISZTRÁLJON A NOKIANJATEK.MARSO.HU OLDALON!

AZ ELSŐ 400 REGISZTRÁLÓ AJÁNDÉKA EGY 5.000 FT ÉRTÉKŰ MEDIA MARKT VÁSÁRLÁSI UTALVÁNY!





NINCS LEHETETLEN ÚTICÉL!

Vásároljon és szereltessen az akcióban részt vevő üzletekben 4 db NOKIAN téli gumiabroncsot!

A promóciós matricával ellátott számláról készítsen egy képet! (szkennelje be, vagy fotózza le akár telefonja segítségével)

Látogasson el a nokianjatek.marso.hu oldalra és regisztráljon a számla képével és adatai megadásával a nyereményért!

A PROMÓCIÓBAN CSAK MAGÁNSZEMÉLYEK VEHETNEK RÉSZT!

Az akció érvényes: 2015.Október 19.- 2015. December 5.
Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljeskörű. A részletekről érdeklődjön a kereskedőknél, a www.marso.hu oldalon vagy a 06-40/20-40-80 számon!

marso





Vitathatatlan prémium minőség, remek anyaghasználat. Már nem hozza a legendás elődök fölényes helykínálatát

Valamit valam

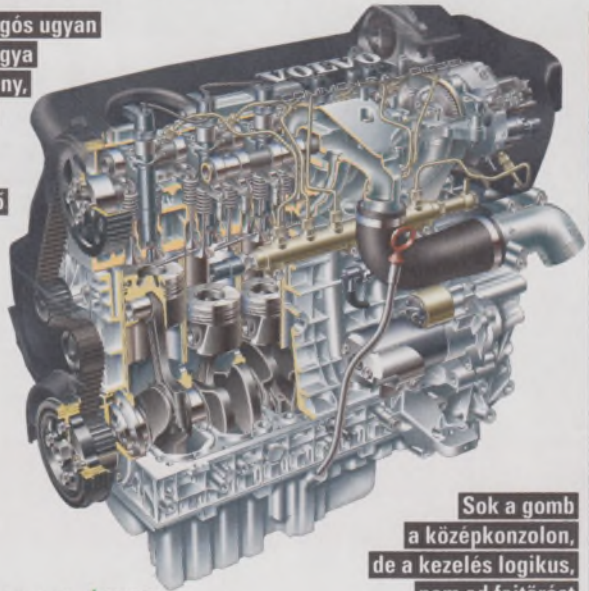
Nem a divathullám, hanem a hagyománytisztelet ihlette a V60-as megemelt, terepruhás kivitelét.

Manapság mindenből létezik szabadidős változat, vagy ha mégsem, hamarosan elkészül valamelyik következő nemzetközi autószalonra. A Volvónak van mentsége a divatozás vádja alól, hiszen a svédek az elsők között jöttek ki a terepezésre is használható üzleti kombi koncepciójával 1997-ben. Talán a skandináv időjárás az oka, de még indokoltnak is tűnik a sokoldalúsága. Feltéve, ha a Haldex-rendszerű összkerékhajtást is megrendeljük, anélkül a terepes kiegészítők csak a szomszédoknak szólnak. Különben jól állnak a V60-asnak.

AMIÓTA A VOLVÓNÁL a kocka el van vetve, üdítően harmonikusak a formák. Úgy sikerült átmenteni a sérthetetlenség érzetét, hogy az IKEA fotelek letisztult eleganciáját is megtartották. Annyira szelíd benyomást kelt, hogy a műanyagoktól sem macsós, inkább karakteres lesz. Hitelesen mutat, ami többek között a megemelt hasmagasság érdeme. Ilyen háttérrel már bátran neki lehet vágni egy földútnak, murvás emelkedőnek, sárnak, jégnek, járdaszigetnek. Nyugalmunkat semmi sem zavarja meg, bárhol járjunk vele.

AWD-ként dízelből csak a tesztelt 2,4 literes, öthengeres választható, a friss fejlesztésű négyhengereseket még nem kínálják négykerék-hajtással, ahogy a nyolcfokozatú automatáról is le kell mondani a régi, hatfokozatú kedvéért. Ezért a könnyen feldolgozható veszteségért kárpótol a ma már ritka öthengeres hang. Ami azt illeti, egy kicsit túl sok is jut belőle az utastérbe. Nem bántja a fület, de le sem tagadhatná, hogy gázolajjal megy. Nem is kevéssel, a 9,1 literes tesztfogyasztás csak azért tűnik kedvezőnek, mert városban 12 felett mutatott a számítógép, az 5,7 literes gyári értéket lehetetlen reprodukálni vele. Egy hengernyi többlete szerencsére teljesítményén is észrevehető. A városban látványosan szenvedő motor autópályán felszabadul, kisimul és meggyőzően lendíti előre az összkerekes hajtáslánc miatt 124 kg-os súlytöbblettel terhelt kombit. Utazóautónak tervezték, ebben a környezetben nem is lenne elegáns kuplungolni. Nem csak a vételárhoz, a motor karakteréhez is passzol a váltó. Sport módban magasabb fordulaton kapcsol, ami még meggyőzőbb gyorsítást eredményez, és új alapokra helyezi a többiek Volvo kombikról alkotott képét.

EZT MEGTESZI A RAKTÉR IS, mert ami az ívelt hátsó lámpák mögött fogad, nem más, mint az elődök megcsúfolása. Van hely a család holmijainak, de nem több, mint egy nagyobb kompakt hátuljában. Ma már nem a praktikumról, hanem az eleganciáról és a kényelemről szól a Volvo-birtoklás. Abban viszont a V60-as még a rutinosabb prémium modellek között is megállja a helyét. Kínai tulajdonosi hátterét meghazudtolóan ízléses minden, amit a belsejében látunk. Anyaghasználata példás, legyen textilbőr, műanyag, vagy fahatású műanyag, minden a svájci orvos házaspárok igényeit tükrözi, mégis kortól és nemtől függetlenül jól érzi itt magát mindenki. Fantáziadús, eredeti a dizájn, a frissítés óta nem csak látványos, végre gyors is a központi menürendszer, ahol a szó szerint tucatnyi aktív biztonsági extra működését igény szerint finomhangolhatjuk. Közel sem tökéletes, de meggyőző autó, még a Cross Country árnyalatnyival billegősebb futóműve sem illúzióromboló. Hagyományosan békés hangulata segít elfogadni néhány kompromisszumot.



Kissé morgós ugyan és az étvágya sem szerény, a sorötös dízel mégis szerethető



Sok a gomb a középkonzolon, de a kezelés logikus, nem ad fejtörést

Tudta-e?

Megfelelő mobil térerő esetén a V60-asban él az internetkapcsolat, amely wifi hotspotként is használható. A Sensus rendszer távoli hozzáférésre is alkalmas, ez a funkció azonban itthon nem elérhető.

iért



Kifejezetten jól áll ez a barnás szín a Cross Country-nak, kiemeli kalandor jellegét. Bár könnyű terepen is elboldogul, sokkal inkább utazóautóként domborít

VOLVO V60	XC D4 AWD Aut.
Összlökettérfogat:	2400 cm^3
Hengerek/szelepek:	5S/20 turbódízel
Max. teljesítmény:	140 kW (190 LE) 4000/perc
Max. nyomaték:	420 Nm 1500-3000/perc
Hossz./szél./mag.:	4638/1899/1545 mm
Tengelytáv:	2774 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1619/1577 mm
Fordulókör:	11,4 m
Tömeg/teherbírás:	1836/464 kg
Csomagtér:	430 l
Üzemanyagtank:	67,5 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,9 s
Max. sebesség:	205 km/h
Város/országút/vegyes:	6,8/5,1/5,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	9,1 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	149 g/km
A modell alapára:	10 930 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	13 055 000 Ft

*D4 FWD

Tetszett

- külső-belső dizájn
- utazási komfort
- digitális műszerek
- aktív biztonság

Nem tetszett

- magas fogyasztás
- hangos motor

Összegzés

Skandináv atmoszférájával, átlagon felüli aktív és passzív biztonságával jó irányból támadja a német prémium hármas hasonló modelljeit a V60 Cross Country. Erős motorja, nyugalmat sugárzó atmoszférája mellette, szűkös karosszériája és magas fogyasztása ellene szól.

SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: HALVERT PÉTER, VOLVO | A TESZTAUTÓT SZÍVESEN A VOLVO AUTÓ HUNGÁRIA KFT., 1047 BUDAPEST, VÁCI ÚT 50-56. TELEFON: 06-1-238-8150

Tudáspróba

A független szervezetként működő Euro-NCAP-nek sokat köszönhetnek a vásárlók. Egyrészt a teljesen egyértelmű, objektív értékelés miatt az egyes modellek könnyedén összehasonlíthatók egymással, másrészt az autóiparban presztízskérdés lett, hogy hány csillagos egy-egy modell törésteszte – vagyis egyre biztonságosabb autókat „kell" gyártani, ami végső soron a felhasználók szempontjából nagyon is örvendetes. A korábbi törésztesztekhez hasonlóan ezúttal is az ötcsillagosok (maximális elérhető) voltak túlsúlyban, de ezeken belül is akadhatnak nagy különbségek. Az új Volvo XC90-es például 97%-os értéket ért el a felnőttutas-védelemben, és szintén eddig példátlan módon a biztonsági kiegészítők kategóriájában 100% került a neve mellé. A korábbi törésztesztekhez hasonlóan most is bebizonyosodott, hogy attól, hogy egy modell öt csillagot szerzett, a konstruktőr még nem feltétlenül lehet elégedett az összes részeredménnyel, például az új Renault Espace a felnőttutas-védelemben 82%-ot szerzett. Természetesen ezúttal sem maradtunk negatív meglepetések nélkül. Nem elsősorban a Opel Vivaro/Renault Trafic páros három csillagja, hanem az Audi TT, illetve a Mazda CX3-as és Mazda2-es négy csillagja a nem várt eredmény.

21 új modell kapott bizonyítványt az Euro-NCAP legutóbbi törésteszt sorozatában.









MODELL	Értékelés	Felnőttutas-védelem (%)	Gyermekutas-védelem (%)	Gyalogos-védelem (%)	Biztonsági kiegészítők (%)
Audi Q7	★★★★★	94	88	70	76
Audi TT	★★★★☆	81	68	82	64
Fiat 500X	★★★★☆	86	85	74	64
Fiat Panda Cross	★★★☆☆	70	77	50	46
Ford Galaxy	★★★★★	87	87	79	71
Ford S-MAX	★★★★★	87	87	79	71
Hyundai i20	★★★★☆	85	73	79	64
Hyundai Tucson	★★★★★	86	85	71	71
Mazda2	★★★★☆	86	78	84	64
Mazda CX-3	★★★★☆	85	79	84	64
Mazda MX-5	★★★★☆	84	80	93	64
Mitsubishi L200	★★★★☆	81	84	76	64
Opel Karl	★★★★☆	74	72	68	64
Opel Vivaro/Renault Trafic	★★★☆☆	52	91	53	57
Skoda Superb	★★★★★	86	86	71	76
Suzuki Vitara	★★★★★	89	85	76	75
Renault Espace	★★★★★	82	89	70	80
Renault Kadjar	★★★★★	89	81	74	71
Toyota Avensis	★★★★★	93	85	78	81
Volkswagen Touran	★★★★★	88	89	71	76
Volvo XC90	★★★★★	97	87	72	100

Tudta-e?

A felnőttutas- és gyermekutas-védelmet három teszt alapján értékelik: a programban szerepel frontális ütközés 64 km/órával (ekkor 40%-os átfedéssel ütközik az autó egy műtárgynak), oldalütközés 50 km/órával (oldalról ütközik az autó egy műtárgynak), illetve van oszloppal való ütközés is 29 km/órával.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: EURO-NCAP

Jogi kisokos

Íme néhány fontos tudnivaló, hogy az autóvásárlás ne csapjon át rémálomba!



Korábban már konkrét esettel is foglalkoztunk, de sajnos több megkeseredett vásárló is fordul hozzánk panaszával: átverték, becsapták, szalad a pénze után, de zsákutcában érzi magát. **Kereskedés, bizományos értékesítő és civil személy is állhat a túloldalon – Dr. Fülöp Miklós ügyvéd segítségével mi most a magánszemélyek közötti adásvétellel kapcsolatban tolmácsolunk segítő tanácsokat.**

A szerződés megkötésénél fokozottan ellenőrizzük a gépjármű adatait, ezeket vessük össze a forgalmi engedélyben és törzskönyvben foglaltakkal. Egy elírás később sok bosszúságot okozhat. Törzskönyv nélkül ne kössünk szerződést! Követeljük meg a tulajdonos személyes jelenlétét és ellenőrizzük a személyi okmányait. Üzemben tartótól nem szerezhetünk tulajdonjogot! Amennyiben az eladó személyesen nem lehet jelen, kérjünk fokozott alakiságú, közokiratba, vagy ügyvédi okiratba foglalt meghatalmazást, ekkor az eljáró közjegyző, vagy ügyvéd ellenőrzi mind a meghatalmazó (eladó), mind pedig a meghatalmazott személy (eladó nevében eljáró közvetítő) személyazonosságát. Így elkerülhetjük, hogy esetleg hamis meghatalmazással, eladó tudta nélkül értékesítsék a gépjárművet, mely büntető eljárást vonna maga után. A szerződés megkötésénél ne használjuk a törzskönyvhöz mellékelt mintát, ugyanis ezek gyorsan elavulnak. Ehelyett javasolt letölteni egy aktuális, minden előírásnak megfelelő szerződést.

Az eladó felel azért, hogy a gépjárművön a vevő tulajdonjogot szerezhet, és azért, hogy a gépjármű megfelel az adásvételi szerződésben foglalt tulajdonságoknak, és rendeltetésszerű használatra alkalmas. Emiatt a gépjármű fontosabb jellemzőit, látható és nem látható hibáit utolsó szervizidőpontját, a szükséges javításokra történő utalást, és a felek által egyébként lényegesnek tartott tulajdonságokat (pl. felszereltség, extrák) írásban rögzítsük, mert későbbi vita esetén ez megkönnyítheti az igényérvényesítést, és ez felel meg a „gépjármű megtekintett és kipróbált állapotban" történő megvásárlásának. **Az állapotfelmérés minden esetben előzze meg a gépjárművásárlást! Ellenőriztessük a gépjármű műszaki állapotát szakszervizben, és az állapotlap ismeretében kössük meg a szerződést. Ha mégis utólag derül ki komolyabb meghibásodás, haladéktalanul jelezzük írásban az eladónak. A késedelemből eredő kárért a vevő felel, emellett az idő múlásával nehezebb lesz bizonyítani, hogy a hiba az adásvételt megelőzően keletkezett. Elsősorban kijavítást kérhetünk, vagy árleszállítást, vagy a hibát az eladó költségén kijavíttathatjuk, esetleg elállhatunk, de feltétlenül forduljunk ügyvédhez, aki tanácsot tud adni a szavatossági igények érvényesítéséhez.**

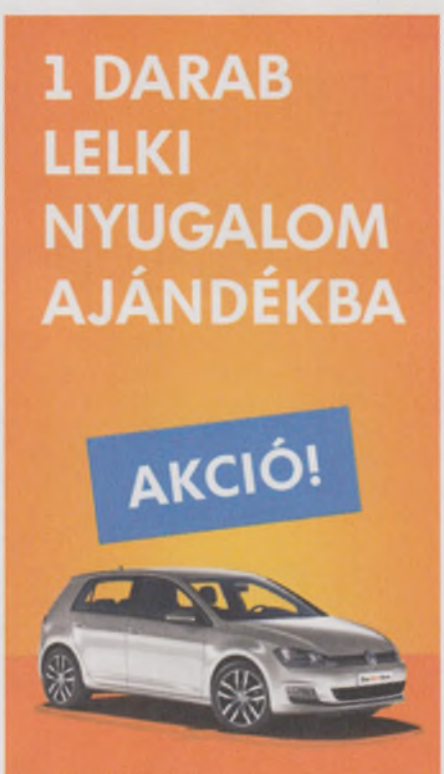
SZÖVEG: DR. FÜLÖP MIKLÓS (WWW.DRFULOP.HU), SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: MORGANMCKINLEY.IE

PROMÓCIÓ

ÁTVIZSGÁLÁS NÉLKÜL

VESZÉLYES AUTÓT VÁSÁROLNI

Számtalan probléma merülhet fel külföldi használt autó vásárlásakor. Elég, ha abból a tényből indulunk ki, hogy a kintről beáramló autók nagy része, - közel 60000 autó -, 12-15 éves kategóriába esik, így a jónak tűnő vétel könnyen válhat pénztemetővé a véget nem érő javítási számlák sokasodásával. Érdekes anomália továbbá az is, hogy a határon túlról érkező autók esetében még mindig nem kötelező az eredetiségvizsgálat, és a bűnügyi nyilvántartásban sem ellenőrzik azokat, így tehát a kocsik rossz minősége mellett emiatt is könnyedén kerülhetünk kellemetlen helyzetbe. „Jobb esetben „csak" az derül ki, hogy az adott kocsi jóval több kilométert futott a bevallottnál, de laikusként akár abba is belefuthatunk, hogy az általunk megvásárolt autó alvázszáma klónozott, vagyis lopott autót legalizáltak, több totálkáros autóból lett összehegesztve, vagy komoly elhallgatott műszaki hibája van" - mondta el Frank György, a Das WeltAuto márkaigazgatója. **A manipulált autókról csak akkor válik ismertté a kétes eredet, amikor az első magyar tulaj továbbadna a gépjárművön,** ekkor ugyanis már kötelező eredetiségvizsga alá vetni a kocsit. Az ekkor felmerülő, korábban ismeretlen előélet komoly értékveszteséget okozhat. Hogy az ilyen eseteket elkerüljük, igyekezzünk minden esetben márkaszervizben átnézetni kiszemelt használt autónkat, s annak előéletét. Az átvizsgálások márkától függően 10-20.000 forintba kerülhetnek, így azonban hosszú távon ennek sokszorosát spórolhatjuk meg.



Nem mindennapi



Eredetileg sárga volt és rozsdás, most pedig maga Olaszország egy kis izgalmas fűszerezéssel.

Nagyon szépen felújított a belső. A kárpitozás kézi munka



Barátságos megjelenésű kisautó vakító fehérben



Glancba vágott az eredetinél erősebb lengyel motor

Közel három éve került Mészégető Zolihoz az 1969-es évjáratú sárga Fiat 500-as. Az állapota minden volt, csak lelkesítő nem. Annyira csámcsogott már rajta a rozsda, hogy a kocsi kezdte elveszteni az eredeti dimenzióit, lényegében rogyadozott. De van, aki ezen nem elkeseredik, hanem kihívást lát benne. Zoli, mint jó autószerelő és lakatos, ami szerelni és lakatolni való, mindent maga csinált. Nem fukarkodott, Olaszországból rendelt minden alkatrészt, ami nem volt kínálatban, azt legyártotta, vagy legyártatta. Cserélte a külső-belső homlokfalat, a tűzfalat, a négy sárvédőt, a négy doblemezt, az ajtók alját, maga gyártott rengeteg lemezalkatrészt és formálta újra a két szélvédőkeretet. Néha ugyan fényez is, de inkább átvitte az autót Budai Miklós csepeli fényezőhöz, aki igazán igényes munkát végzett. Ezután indulhatott az összerakás.

Olasz forrásból érkeztek az új lámpák, a lámpakeretek, a sporttükrök és a krómozott alkatrészek. Itt már indult a huncutkodás, mert például a hátsó lámpák szürkék, soha nem árt egy kis tuning. A ponyvatető is kintről jött, eleve így lehet rendelni, pepitán. Zoli úgy döntött, nem az eredeti motort teszi vissza. Egy Kispolszkiból jött a másik, előnye a több lóerő és a 650 cm^3-es hengerűrtartalom. A motort is

Tudta-e?

A Topolino utódjaként bemutatott Fiat 500-ast **1957-től egészen 1975-ig gyártották,** s összesen 3 893 294 példány hagyta el a gyárat.



Olyan tiszta, hogy a szendvicset szalvéta nélkül is be lehet ide tenni



Egy kis geg is belefér: „dobókocka" szelepsapkák

Szép krómdíszek, ügyes restaurálás. A Nuova 500-as igazi örökzöld masina

teljesen glancba vágta. A sebességváltó maradt, mert négygangos, az eredeti pedig csak hármas volt. A beillesztés könnyen ment, csupán a féltengelyeken kellett módosítani, az eredetiek kerültek bele, mivel a Polski Fiat hátsó nyomtávja nagyobb. A gépészet más része maradt az eredeti, többek között az egykörös, négydobos fékrendszer.

Nagyon szép lett az utastér is. Új szőnyegszett és térdvédő is jutott az autóba, a kárpitozást pedig Tuza Dániel készítette el mesterien. A kormány külön kaland volt, mivel a kocsiban egy Kispolszki kormány szolgált a megvásárláskor. Zoli szerzett eredetit, de töredezett volt. Műanyagjavítással pótolta a hiányokat, majd lefényezte: olyan lett, mint az új. Ezután már csak apróságok jöttek, mint az Abarth-matrica a tankra, meg a dobókocka szelepsapka. Az autó áprilisra lett kész, azóta 2000 kilométert futott, és amerre jár, jókedvre derülnek az emberek!

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

HIRDETÉS

KW ddc coilovers



"Ez cool! Saját magam állíthatom az autó komfortosságát, keménységét iPhon-nal - ez nagyszerű!"

ELEKTROMOSAN ÁLLÍTHATÓ

FUTÓMŰ SOKFÉLE AUTÓTÍPUSHOZ

App Store

Google play

SIDNEY HOFFMANN

Sidney Industries GmbH. ügyvezetője

THE PERFECT SUSPENSION FOR EVERY PURPOSE.

O.CT Tuning Hungária Kft.
Légszeszgyár u. 17.
Pécs
Phone: +36 70 383 1073
eMail: info@oct-tuning.hu

KW

www.KWsuspensions.de

www.MediaTel.biz

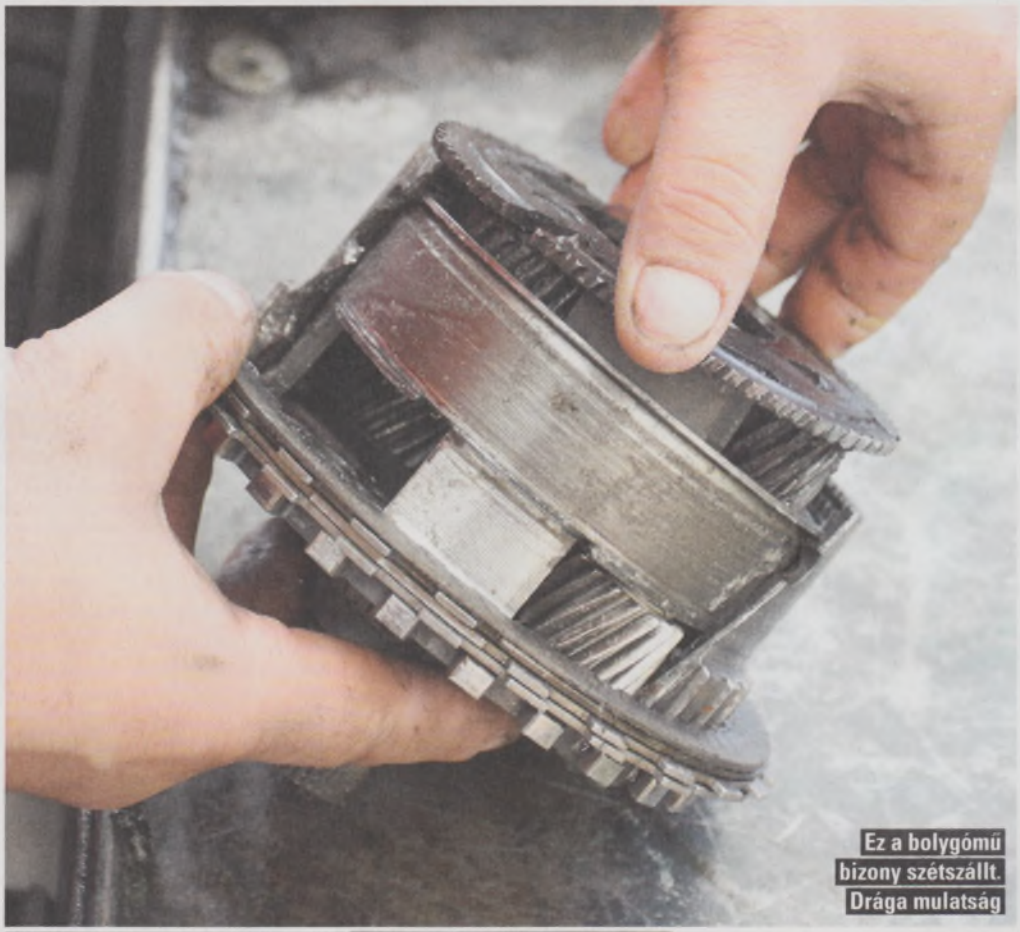
Nem örökéletűek

Egyre több az automatikus váltós kocsi, így az erre a szerkezetre jellemző hibák száma is növekszik.

Az automatikus váltó ugyanúgy törődést igényel, mint a gépkocsi egyéb szerkezetei. Az már más kérdés, hogy az elvárt gondozásból mennyit kap meg, egyrészt azért, mert a tulajdonos nem tudja, mit kell tennie, mit kell figyelnie, másrészt mert gyakorta a karbantartással megbízott szerelő is tájékozatlan, vagy fél az ismeretlen szerkezettől. Mi egy amerikai autókra szakosodott mesternél jártunk, aki naponta szerel szét és javít meg automatikus váltókat. Az érdekesség az egészben, hogy egyre gyakrabban német gyártásúakat, hiszen számos amerikai modellbe szerelnek nem a tengerentúlon gyártott hajtást. A szakember meglátása szerint az elmaradt olajcsere, a durva bánásmód, vagy a segédrendszerek, például az olajhűtés hibája okozza leggyakrabban a váltók rendellenességeit.

Kezdjük az elején: a hidraulikus tengelykapcsolónál, a hibák oka lehet a természetes elhasználódás, vagy a kínzó üzemmód (még fékezve gázt adva indulás például). Az egyik esetben a tengelykapcsoló tárcsa ütésszerű terhelését csökkentő rugósorából tört el több. A másiknál egy fémfül szakadt le, majd vándorolni kezdett a szerkezetben, és elgörbített több turbinalapátot. Mindkét hiba csak cserével javítható.

Rendszerint a magas futásteljesítmény, így az elhasználódás okozza a szerkezetek belsejében dolgozó többlamellás tengelykapcsolók hibáját. Elkopásuk 150 000 megtett kilométer után jellemző. Új szerkezet felújító készletben



Ez a bolygómű bizony szétszállt. Drága mulatság



Itt is feketére égett a régi fékszalag. Váltáskor felpörög a motor



Bemaródás a csapágyhüvelyen. Sokáig nem cserélték a kopott alkatrészt

Tudta-e?

A hidraulikus tengelykapcsolót wandernek és citromnak is hívják a szleng szerint.

HIRDETÉS





Törött csillapítórugó a szerkezetben. Ez sem javítható



Fogaskerék kitört darabbal. Cserélni kell (ropog a váltó)



A fekete a régi, a világosbarna az új kuplunglamella



A letört fül a turbinalapátot is hazavágta

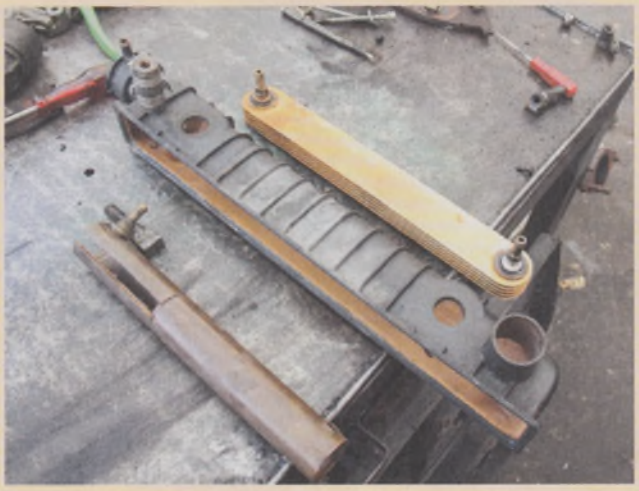
kapható, így cserélhető alkatrész. Hasonlóképpen a fékszalagok is, melyeknek a belső felülete kopik meg és veszít a súrlódásából. Ezek szintén cserélhető alkatrészek. Nagyobb a baj, ha valami fém törik, vagy csapágy kopik el extrém módon. A fémtörés egyértelműen több más ép alkatrész megrongálódását is okozza, legyen szó akár csorbult fogaskerékről is. A mester mutatott „szétszállt" bolygóműveket, amelyek megették a rossz alkatrészt, illetve belőlük szabadult el fémdarab. A fáradt csapágyak is okozhatnak bemaródásokat a hüvelyeken, vagy a fészkekben, ami miatt azokat az alkatrészeket is cserélni kell.

Így hát érdemes figyelni a váltóból érkező hangokra, vagy az automatikus váltók szokatlan viselkedésére. Legyen az késői felkapcsolás, váltás közben felugró fordulatszám, rángatós váltás, szokatlan, erős zúgás a váltóműből. Mind-mind meghibásodásra utal, a váltóalkatrészek pedig drága holmik. Ráadásul a váltók kiszerelése és szétszedése is idő- és munkaigényes folyamat, tehát nem olcsó dolog.

Hűtve jó



Az automatikus váltók belsejében a nemcsak a kenésért felelős, hanem munkát is végző olaj felmelegszik, ezért szükséges a hűtése. A gyártók ritkábban önálló hűtőt használnak, amit a levegő hűt, de sokkal jellemzőbb a motor vízhűtőjébe illesztett hőcserélő - így a hűtővíz hűti a bevezetett váltóolajat. Ezek a hőcserélők ugyanúgy tönkremehetnek, mint az átlagos vízhűtők. Kívül vízkövesednek, csökken a hőátadó képességük, belül pedig olajlerakódások okozhatnak keresztmetszet-szűkülést, vagy akár dugulást is. Ez utóbbit elkerülendő érdemes a megadott periódusonként cserélni a váltóolajat. Rendszerint a hűtők roncsolásmentesen nem bonthatók, így a hőcserélő hibája csak a teljes vízhűtő cseréjével orvosolható. Ha ritka autótípusról van szó, bontós darab beépítése is megpróbálható.



SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | CIKKÜNK ELKÉSZÍTÉSÉHEZ AZ USA CAR GAS KFT. NYÚJTOTT SEGÍTSÉGET

HIRDETÉS

MIGHT & MAGIC HEROES VII

– Csak még egy kört!

Úgy tartják, ha elhajítunk egy kavicsot, jó eséllyel fejen találunk egy Heroes-rajongót, mivel nincs még egy olyan ország a világon, ahol ilyen magas lenne a tekintélyes múltra visszatekintő széria híveinek egy négyzetméterre eső száma. Emiatt főképp magával ragadó fantasyvilágát, továbbá a komoly taktikai mélység mellett kényelmes tempót diktáló, körökre osztott játékmenetét okolhatjuk. Kevés játéksorozatról mondhatjuk el, hogy két évtized után is hűséges tudott maradni a gyökereihez, viszont a Might & Magic Heroes VII a modern külső ellenére ismerős húrokat pendít meg veterán rajongóiban, miközben a laikusokat egy dinasztiákon átívelő, soha véget nem érő konfliktusba taszítja. Csillogó páncélú lovagok, barbár orkok, nagyhatalmú varázslók, könnyű léptű tündék, zörgő csontú élőhalottak, fejedelmi sárkányok és más teremtmények tömörülnek hat különböző frakcióba, hogy megkaparintsák a hatalmat Ashan varázslatos világa felett. Akár az Ivan Griffin herceg története köré felhúzott egyszemélyes hadjáratban, akár az online, vagy egyazon gép előtt játszott többszemélyes játékmódban merülünk el, a legfőbb célunk egy ütőképes hadsereg létrehozása lesz. Várunk és csapataink fejlesztése, a csaták kimenetelét befolyásolni képes varázslatok megszerzése érdekében riválisainkat megelőzve kell rátennünk kezünket az értékes erőforrásokra. Akkor se keseredjünk el, ha ellenséges lobogót látunk lengedezni a kiszemelt aranybánya felett, még túlerő ellen is győzelmet arathatunk, ha tisztában vagyunk csapataink erősségeivel és hiányosságaival és kihasználjuk a terepviszonyokat.

A Might & Magic Heroes VII hetekre, sőt hónapokra elengedő tartalommal láncolja a képernyő elé a PC-tulajokat, nem utolsó sorban beépített térképszerkesztőjének köszönhetően.







Extravarázsló

Zsolt mérnökként rájött, hogy az adatbuszos rendszerű autók extrái némi ügyességgel jól frissíthetők, így a régebbi évjáratú kocsik is tudhatják, amit az újak. Legalábbis a komfort- és szolgáltatási extrák terén.



A VW GOLF V-ÖS KIHANGOSÍTÓ RENDSZERE BIZONY NEM ISMERI FEL AZ ÚJABB TELEFONOKAT



Némi típusismerettel az autó elektronikus rendszere feltérképezhető. A telefonillesztésre szolgáló modul egy védőburokban az anyósülés alatt rejtőzik. A méret és a csatlakozó azonos az újabbakkal



Minden funkció működik, a Bluetooth-on át a telefonkönyvet is belistázza



A ZENELEJÁTSZÁS IS MEGY, AKÁR YOUTUBE-VIDEÓ HANGJA IS „KÖZVETÍTHETŐ"



Ha már beszerelték a nagy fejegységet, érdemes kihasználni a benne rejlő lehetőségeket. Zsolt beszerelt tolatókamerát is, a képe az újabb gyári fejegységen látható

Komoly feladat volt a kiforduló jelvénybe szerelt kamerát beilleszteni a kocsiba



„Sokan döntenek utólagos extra beszerelése mellett, ha ilyen, napi használati problémával szembesünek. Rendszeresen szerelek be például **TEMPOMATOT** a VW-csoport autóiba, **HAMAROSAN AZT IS MEGMUTATOM!"**

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBOVÁRI MIHÁLY

Biztonsági tényező



Új fényezésekkel érkeznek a BMW robogói, melyekhez holttérfigyelő is rendelhető

Három és fél évvel a piacra dobása után alaposan felfrissülve folytatja pályafutását a BMW maxirobogó párosa, a C 600 Sport és a C 650 GT. Bár a külsőt érintő változások inkább a C 600 Sportnál látványosak, a műszaki újítások azonosak, többek között átdolgozott CVT-váltó, komfortosabbra hangolt futómű és módosított kipufogórendszer jellemzi a jövevényeket. A soros kéthengeres blokkal (647 cm, 60 lóerő) ellátott típusok esetében egy világújdonsággal rukkolt elő a BMW: a sériagyártású motorkerékpárok között elsőként ez a két BMW rendelkezik holttérfigyelővel (opciós), amely különösen városi forgalomban lehet nagy segítség a vezetőnek.



Két ütem, négy henger, 195 ló

Egy letűnt korszakot elevenít fel a svájci Suter: kis példányszámban gyártásba küldi az MMX 500-as kétütemű, 500-as versenymotort, amelynek „sarokszámai" döbbenetesek, hiszen a V4-es blokk 195 lóerőjéhez 127 kg-os (!) tömeg társul. A modellel közúti közlekedésben nem lehet részt venni, ennek ellenére a Suter reményei szerint elfogy majd a 99 darabos széria. Még úgy is, hogy a modell alapára 120 ezer svájci frank, azaz 34 millió forint!





Egy sportos háromkerekű

Az október végén kezdődő Tokyo Motor Show-n több friss koncepciómodellel jelentkezik a Honda. Az egyik újdonság a Neowing névre keresztelt háromkerekű lesz, mely önmagában a felépítésével és a designjával is meghökkentő, igazi szenzációja azonban az, hogy hibrid hajtást találunk benne. A boxermotor munkáját egy villanymotor segíti, így nem meglepő, hogy a Honda szerint a gyorsulási és a fogyasztási értékek egyaránt lenyűgözők. A széles hátsó abroncs, illetve a két első kerék miatt vélhetően nem küszködik majd tapadási gondokkal a Neowing, amelynek sorozatgyártásáról egyelőre nem árult el információt a márka.

Utcára és pályára



Az MV Agusta két verzióban dobja piacra az F3 675-ös új, RC változatát. Az utcai kivitelt 675 cm³-es, 128 lóerős blokk hajtja, illetve létezik „pályamodell" is, melyben a soros háromhengeres egység 800 cm³-esre felfúrt átiratát találjuk 148 lóerővel. Előbbiből 100, utóbbiból pedig 250 darabot gyárt majd az MV Agusta.

Királykategóriás



Marc Marquez, a Honda MotoGP-versenyzője mutatta be a Shoei új csúcssisakját, az **X-Spirit III-ast**. Az X-Spirit II-eshez képest nemcsak jobb szellőzést biztosít az új modell, hanem hatékonyabb aerodinamikai tulajdonságokkal is büszkélkedhet. Az új vázszerkezetnek köszönhetően a biztonsági színvonal tovább emelkedett.

Mindent a szemnek!



A Ducati Diavel új változata a Carbon utónevű modell, melynek több burkolata is szénszálas műanyagból készül - az eredmény 5 kg-os tömegcsökkenés. Az újdonság másik „fénypontjai" a Zircotec bevonatú (kerámia felületkezelés) kipufogódobok.

Tudta-e?

A Ducati idén év végén mutatja be a 899 Panigale utódját. A hírek szerint 959 cm³-esre növelik a pörgős L2-es blokk hengerűrtartalmát.

Nem zsákbamacska

A V-Strom alapvetően olyan mint egy jó bor, hiszen egyre fogyaszthatóbbá vált az évek múlásával. Most az új XT-verzió adhat lendületet a típusnak.

Tetszett
- komfortos üléspozíció
- blokk karaktere
- hatótáv
- ár-érték arány

Nem tetszett
- oldaldobozok zármechanikája
- ABS nem kikapcsolható
- nincs kipörgésgátló



Százezer kilométer feletti futásteljesítmény, megbontatlan blokkal - ha eltekintünk a kötelező inspekcióktól, a szervizek álla bizony felkophatna a V-Strom felől, ugyanis a 2004 óta gyártásban lévő közepes méretű túraenduró az egyik legmegbízhatóbb típus a piacon. A V-Strom sikerét persze nem lehet egyszerűen ennek betudni. A modell legfrissebb, 2016-os kiadása 2 248 000 forintot kóstál, ami 250 ezer forinttal több, mint egy 400-as, ABS-es Burgman, vagy hogy a kategórián belül maradjunk, 350 ezerrel kerül kevesebbe, mint a BMW legolcsóbb, egyhengeres endurója, a G 650 GS (48 LE). Szóval a Suzuki ár-érték arányát nem érheti kritika, és ez igaz az új XT-változatéra is. 100 ezer forintos felárért olyan csőrös idomot kapunk, amely a legendás DR Big fizimiskáját juttatja eszünkbe, illetve öntött felni helyett ráfos kerekekkel érkezik, vagyis sokkal inkább keménykötésű, mint az alapmodell. Amellett pedig, hogy a fűzött felni sokat dob az optikán, gyakorlati haszna vitathatatlan, terepen ugyanis sokkal jobban el tudja vezetni a kerekeket ért ütéseket, mint egy három, vagy négy küllőn támaszkodó felni.

Ennek ellenére szó sincs arról, hogy túlzásokba esett volna a Suzuki, nem akartak kőkemény motort faragni az XT-ből sem. Maradt az elöl 19, hátul 17 colos felniméret, ami jót tesz a közúti irányíthatóságnak. Ahhoz képest, hogy magasépítésű motorról van szó, könnyen dönthető, és remekül kirugózza az út egyenetlenségeit, a rossz minőségű földutakkal vígan elboldogul. Ennek ugyan az az ára, hogy fékezésnél nagyot bólint, de nekem eszembe se jutott "csavargatni" a futóművet. Még a központi rugóstagot sem, pedig az könnyen, kézi tekerővel állítható (nem úgy, mint a szerszámot igénylő teleszkópok). Egyébként meg a V-Strom technikailag semmi különlegességet nem tartogat: nincs üzemmódválasztó, ahogyan kipörgésgátló és elektromos futóműállítás sem szerepel a repertoárban. Blokkolásgátló ugyan őrködik a fékezéseknél, de azt nem értem, hogy miért nem lehet kikapcsolni, elvégre az XT-változat terepjárásra alkalmas modell. A V-Strom tehát eléggé „analóg"



Az extrák között zselés ülés is szerepel 111 ezer forintos felárért



Egyszerűen, kézikerékkel állítható a központi rugóstag



Jól áll az XT-nek a vörös szín, emellett választhatunk még gyöngyházfehér, metálszürke és metálkék fényezés közül

Plusz 392 cm³



Az új V-Strom 1000-essel hat éves szünet után ismét képviseli magát a márka a nagy túraendurók szegmensében. A tavalyi évben piacra került modell 1037 cm3-es, V2-es blokkja 100 lóerőt állít hadrendbe, ami ugyan kevesebb, mint amit a vetélytársak tudnak, de a nagy V-Strom 3 698 000 forintos árával a kategória leginkább jutányos darabja.



Nincs túljátszva a műszerfal, a digitális rész napsütésben is könnyen leolvasható

SUZUKI V-STROM	650XT
Lökettérfogat:	645 cm³
Hengerek/szelepek:	V2/8
Max. teljesítmény:	51 kW (69 LE) 8800/perc
Max. nyomaték:	60 Nm 6400/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Hossz./szél./mag.:	2290/835/1405 mm
Tengelytáv:	1560 mm
Ülésmagasság:	835 mm
Üzemanyagtank:	20 l
Gumi elöl/hátul:	110/80 R19 150/70 R17
Száraz tömeg:	215 kg
Tesztfogyasztás:	5,5 l/100 km
Alapár:	2 348 000 Ft



Az adagolhatóság jeles, a fékteljesítmény csak átlagos

Tudta-e?

A V-Strom 650-es 2004-ben, két évvel az 1000-es verzió premierje után debütált. 2011-ben érkezett meg a 650-esből a második kiadás

motor benyomását kelti, de ennek ellenére nagyon harmonikus.

A 645 cm3-es blokk (dupla gyújtógyertyás) például V2-es mivoltát megszégyenítően kevés vibrációt juttat a kormányvégekre, és nagyon egyenletesen adja le a kraftot, nincsenek lépcsők a teljesítménygörbén. Nyilván nem préseli ki a tüdőnkből a levegőt a V-Strom gyorsulása, de a nyomaték miatt nem éreztem erő hiányát, pedig utassal és a koffereket megpakolva is kipróbáltuk. Utóbbiakkal azonban nem voltam teljesen megelégedve. Vicces, hogy a motor árának több mint egyötödébe, 497 ezer forintba kerül a gyári dobozszett, amelynek zárszerkezete egyszerűen nem méltó a V-Stromhoz. Egyébként meg bármennyire is öblösek a kofferek, valamilyen érthetetlen oknál fogva a doboztartó konzol és a motor teste között értékes centiket hagytak szabadon (a dobozok közelebb is lehetnének), vagyis a szélesség miatt a kocsik között manőverezni egyenlő a lehetetlennel.

Mindez persze nem vet árnyékot a motor kényelmére. Már eleve az is ritkaság, hogy a V-Strom teljes értékű kétszemélyes gép, a vezető pedig laza pozícióban fogja a pont ideális szélességű kormányt - szerintem a sokkal drágább 1200-es óriásendurók sem nyújtanak érdemben magasabb szintű kényelmet. A 41 ezer forintos szélvédő persze sokat dob a komfortérzetünkön, de állítása kétkezes mutatvány, így menet közben nem ajánlott ezzel bíbelődni. Ha pedig az extráknál tartunk, van egy-két olyan tétel, amely feltétlenül megéri a pénzt: ilyen például a 61 ezer forintos bukócső, amely egy álló helyzeti borulás esetén is könnyedén behozza az árát.

Összegzés

Kevés olyan enduró van a piacon, amely kiforrottabb lenne, mint a V-Strom. Papíron ugyan semmi extrát nem nyújt, de kényelmével és árával még mindig nagyon versenyképes.



Két kéz szükséges be a kisméretű, extra szélvédő beállításához

HIRDETÉS

RIAL KÖNNYŰFÉM FELNIK
rial.hu

SERVICO Kft. 1037 Budapest, Bécsi út 275.
Telefon: 387-8287, 436-9100
info@rial.hu · servico.hu

rial KÖNNYŰFÉM FELNIK

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA: MAGYAR SUZUKI ZRT., 2040 BUDAÖRS, KELETI U. 2. TELEFON: 06-23-803-990.

Rali-VB

A természet ereje

Félszáz

Mat Jackson (Ford Focus ST) zsinórban a második pole pozícióját szerezte, amit az első menetben sikerült is győzelemre váltania Silverstone-ban: a negyedik rajthelyről felkapaszkodó Andrew Jordan (MG6 GT) és Gordon Shedden (Honda Civic Type R) társaságában idén másodszor állhatott fel a dobogó tetejére. A folytatásban Andy Priaulx (BMW 125i M Sport, képünkön) előbb lerajtolta Jack Goff MG6-osát, majd üldözőbe vette és a 9. körben átvette a vezetést Jacksontól, aki később defekt miatt kiesett. **Így aztán a háromszoros túraautó-világbajnok viszonylag kényelmesen aratta pályafutása jubileumi, 50. győzelmét Goff és Aron Smith (VW CC) előtt.** Az utolsó futamot Colin Turkington (VW CC) nyerte a harmadik helyről, ezzel életben tartva esélyeit a címvédésre - mögötte a BMW-s Robert Collardot és Tordoffot intették le. A szezonzáró Brands Hatch-i derbin egyébként öt versenyző, Shedden, Jason Plato (VW CC), Turkington, Matt Neal (Honda Civic Type R) és Jordan száll majd harcba a bajnoki címért.



BTCC (10/9. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Shedden 325 pont, **2. Plato** 302 pont, **3. Turkington** 293 pont, **4. Neal** 288 pont, **5. Jordan** 261 pont, **6. Tordoff** 256 pont, **7. Priaulx** 229 pont, **8. Morgan** 226 pont, **9. Goff** 207 pont, **10. Collard** 204 pont.

A legendás 10 000 kanyar ralija - ahogyan a korzikai aszfaltos derbit becézik - 2008 óta először szerepel a versenynaptárban. A nagy visszatérésre azonban rányomta a bélyegét, hogy a mindössze 9 speciálszakaszt (332,73 km) számláló programból két gyorsaságit törölni kellett. A futam előtt ugyanis özönvízszerű esőzés zúdult a mediterrán szigetre és helyenként elmosta az utakat. A mezőnynek így is vízátfolyásokkal, sárral és hordalékkal kellett megküzdenie. Az amúgy is kurta verseny a belga Thierry Neuville-nek még rövidebbre sikerült, ugyanis 1,2 km után egy hídkorlátnak csapta a Hyundai i20 WRC-t és kiesett. Egyébiránt az első gyorson az újdonsült háromszoros világbajnok, Sébatien Ogier (VW Polo R WRC) és Robert Kubica (Ford Focus RS WRC) hajszálra azonos idővel diktálta az iramot: előbbi azonban a következő szakaszon egy lassú defekt miatt megállt kereket cserélni, majd váltóhiba hátráltatta, míg utóbbi műszaki hibák és egy defekt miatt esett vissza. Ezután némi meglepetésre a fordos Elfyn Evans vette át a vezetést, és életében először vb-futam élére állt. Csakhogy a verseny előtti teszten nagyot eső, s ezzel a VW felkészülését meghiúsító Jari-Matti Latvala az óvatos kezdés után egyre inkább felvette a ritmust. Az újabb vb-cím elbukása után a finn nagyon fogadkozott, hogy az utolsó három versenyt bizony megnyeri: az első megvan, hiszen végül magabiztos előnnyel végzett Evans előtt, aki így is pályafutása eddigi legjobb eredményét jegyezte.

VÉGEREDMÉNY (13/11.)

Korzika

1. Latvala-Anttila (FIN/FIN) VW Polo R WRC, 2 óra 39'46,7", **2. Evans-Barritt** (GBR/GBR) Ford Fiesta RS WRC, +43,1", **3. Mikkelsen-Floene** (NOR/NOR) VW Polo R WRC, +46,3", **4. Meeke-Nagle** (GBR/IRL) Citroën DS3 WRC, +1'33,4", **5. Paddon-Kennard** (NZL/NZL) Hyundai i20 WRC, +1'53,6", **6. Östberg-Andersson** (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +1'59,8", **7. Sordo-Marti** (ESP/ESP) Hyundai i20 WRC, +2'10,4", **8. Bouffier-De La Haye** (FRA/FRA) Ford Fiesta RS WRC, +2'12,8", **9. Sarrazin-Renucci** (FRA/FRA) Ford Fiesta WRC, +2'39,3", **10. Tanak/Molder** (EST/EST) Ford Fiesta RS WRC, +3'43,0". **Szakaszgyőzelmek: Ogier** 3, **Kubica, Evans, Latvala** és **Sordo** 1-1.

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Ogier 238 pont (már világbajnok!), **2. Latvala** 160 pont, **3. Mikkelsen** 126 pont, **4. Östberg** 98 pont, **5. Neuville** 86 pont, **6. Meeke** 83 pont, **7. Evans** 81 pont, **8. Paddon** 66 pont, **9. Tanak** 63 pont, **10. Sordo** 62 pont.

Következik a Katalán Rali, október 22-25.



Latvala három aranyat ígért zsinórban – egy már megvan ebből

WTCC: jön a Volvo és a MAC3!

A szezonvégi szünetben sem állt meg az élet a túraautó-vb színfalai mögött. A Volvo a Polestar Cyan csapat zászlaja alatt két gyári TC1-es S60-assal áll rajthoz 2016-tól, a választott pilóták kilétéről egyelőre nincs hír. A hétvégi repertoár új programmal, a kerékpárversenyek által ihletett MAC3 (Manufacturers Against the Clock = konstruktőrök az óra ellen) csapat időfutammal bővül. Ezt közvetlenül a kvalifikáció után tartják és az egyes konstruktőrök három pilótát nevezhetnek (akár privát versenyzőt is), akiknek csapatként - a szélárnyékot kihasználva, de egymást nem akadályozva - kell együtt dolgozniuk. Az óra akkor indul, amikor az első autó áthalad a rajtvonalon és akkor áll meg, amikor az utolsó is célba ér: a Nürburgringen 1 kör, a többi pályán minimum 10 km a táv. Mivel a cél a konstruktőrök bajnokságának népszerűsítése, kizárólag a gyártók szerezhetnek pontokat 10, 8, 6, 3, 2, 1 sorrendben - igaz, a MAC3 egyelőre csak a Citroënt, a Hondát és a Ladát érinti.



WTCC



ERC

Nincs ellenfél



Kajetanowicz gyakorlatilag zsebben érezheti a bajnoki címet

A pontversenyt vezető Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) gyakorlatilag a földbe döngölte a teljes mezőnyt a murvás-aszfaltos Ciprus Ralin: a 16-ból 14 gyorsaságit megnyerve, 4 perc 25 másodperces előnnyel idei második győzelmét aratta Bruno Magalhaes (Peugeot 208 T16) és Robert Consani (Citroën DS3 R5) előtt. Így a lengyel versenyző a „jégmester" mellé a „murvamester" minitrófeát is bezsebelte, és gyakorlatilag a bajnoki címtől is karnyújtásnyira került. Az ERC2 (szériaautók) kategóriában Botka Dávidék jól kezdtek, de a 6. gyorsaságin a Mitsubishi Lancer Evo IX-es váltójából „eltűnt" a 3. és 4. fokozat. A váltócserét követően viszont az utolsó napon 24,9 másodperces hátrányból sikerült fordítania és 25,5 szekundumos előnnyel elsőként végzett. Csakhogy a bírák valami mondvacsinált indokkal 2 perces időbüntetést akasztottak a nyakába, hogy a hazai pályán versenyző Christos Demosthenoust (Mitsubishi Lancer Evo IX) hozzák ki győztesnek. Az ERC3-ban (2WD) nem volt ellenfele a Suzuki Swift Sporttal versenyző ciprusi Dimi Morozovnak, ugyanis egyedül indult a kategóriában...

ERC (10/8. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Kajetanowicz (POL) 198 pont, **2. Breen** (IRL) 136 pont, **3. Lukyanuk** (BLR) 119 pont, **4. Consani** (FRA) 79 pont, **5. Magalhaes** (POR) 68 pont, **6. Tarabus** (CZE) 56 pont, **7. Plangi** (EST) 43 pont, **8. Kopecky** (CZE) és **Butvilas** (LTU) 36-36 pont, **10. Loix** (BEL) 35 pont,... **21. Botka** (HUN) 15 pont.

Csúcstalálkozó

A Peugeot valódi sztárcsapattal indul a 2016-os Dakaron, ugyanis Carlos Sainz, Stephane Peterhansel és Cyril Despres mellé leigazolta a kilencszeres rali-világbajnok Sébastien Loeböt! A 41 éves francia versenyző tehát a rali, a WTCC és a Pikes Peak után újabb kihívás elé néz. A hátsókerék-hajtású Peugeot 2008 DKR versenyautó hosszabb, szélesebb és laposabb lett, tökéletesítettek az aerodinamikáján és erősebb motort kapott. A 2016-os specifikációjú gép első éles bevetése éppen a nemrég lezajlott marokkói tereprali futamon történt, ahol Sainz már a legfrissebb technikát gyötörte, Loeb viszont még a korábbi autóval gyakorolt. Egyébiránt a legsikeresebb rali-versenyző egykori ellenfele, Mikko Hirvonen már korábban bejelentette, hogy szintén a Dakarra készül, s a



finn is éppen Marokkóban ismerkedett a sportággal, mégpedig az utóbbi négy évben Dakar-győztes X-Raid csapat színeiben egy Mini ALL4 Racing versenyautó volánja mögött. Amíg a finn ötödikként ért célba, addig Sainz motorhibával adta fel a versenyt, Loeböt pedig előbb turbóprobléma hátráltatta, majd oldalra borulva vesztegeltek 3 órát, aztán egy defekt miatt a homokban ragadtak, így végül a 44. helyen végeztek – az ötnapos derbit egyébként Nasser Al-Attiyah nyerte egy Minivel.



Loeb és hű navigátora, Daniel Elena

Tereprali-vb



Itt az új sztár!

A 2012-es MX3-as motokrosszvilágbajnok Matthias Walkner (képünkön) tavaly abbahagyta a krosszozást és átpártolt a terepralihoz. Azonnal versenyeket tudott nyerni, a szezonzárón bemutatkozott a vb-n is, míg óriási meglepetésre bekerült a gyári KTM-csapatba. Az első teljes tereprali idényében nem várt módon hatalmas sikereket ért el. Az első Dakarján egyből szakaszgyőzelemre volt képes, a vb-n megnyerte az első versenyét, míg kiegyensúlyozott teljesítményének köszönhetően – a győzelem mellett két 2. helyre, egy-egy 7. és 38. helyre volt képes – ő lett a világbajnok a 6 fordulós tereprali-vb-n. A 29 éves osztrák idei eredményeivel a 2016-os Dakar egyik legnagyobb esélyesévé lépett elő. Walkner egyébként annak a Heinz Kinigadnernek a mentoráltja, aki egykor szintén motokrosszvilágbajnokból lett terepralis sztár. A KTM is elégedett lehet, hiszen Walkner révén az osztrák márka 13 szezon alatt a 11. vb-címét szerezte a terepraliban.



Pedrosa (26) a győzelemnek, míg Rossi a 14-ről 18 pontra nőtt előnyének örülhetett

Zarco a vb történetének 6. francia világbajnoka, aki Talmácsi Gábor segítségével került az elitbe.

Francia kapcsolat

Johann Zarco Motegiben bebiztosította a vb-címét a Moto2-ben, és az újdonsült világbajnok külön kiemelte Talma szerepét abban, hogy ő világbajnok lehessen. A 25 éves Zarco úgy beszélt Gáborról, mint pályafutása egyik legmeghatározóbb segítőjéről. 2008-ban Talma meghívta egy privát tesztre a Kakucs Ringre, s nagyon nagy tehetségnek ítélte meg őt. Ezt követően pedig Talma és egykori menedzsmentje elintézte azt, hogy a francia bekerülhessen a világbajnokságba 2009-ben. Zarco pedig meghálálta Talmácsi bizalmát és élt a lehetőséggel. Igaz, elég hosszú időbe telt, mire világbajnok lett, hiszen a 7. szezonjában jutott a csúcsra. Ebben a hét idényben pedig Zarco sisakján mindig ott volt a magyar zászló is, kifejezve a háláját Talmácsi Gábornak és a többi magyar segítőjének.

A Japán GP előtt már csak Zarcónak és Esteve Rabatnak volt esélye a vb-címre. A címvédő Rabat azonban a nagydíj előtt egy tesztelésen eltörte a bal alkarját, amelyet operálni kellett. Ennek ellenére elutazott Japánba, azonban már az 1. szabadedzésen kiderült, hogy nem bírja a terhelést. Nem akart kockáztatni, hiszen 2016-ban már felköltözik a MotoGP-be, kiválásával pedig Zarco automatikusan világbajnok lett, méghozzá futamgyőzelemmel.

A JAPÁN NAGYDÍJON a Moto3-ban is esély volt a bajnokavatásra, azonban az éllovas Danny Kent nem tudott vele élni. Rosszul rajtolt, csak arra volt képes, hogy a felzárkózzon a 6. helyig. Legnagyobb riválisát, Enea Bastianinit az utolsó körben előzte meg, azonban az összetettbeli előnyét csak egy ponttal tudta növelni. Ennek ellenére a britek továbbra is bízhatnak Kentben, hiszen még mindig tetemes előnye van. Niccolo Antonelli vizes pályán rajt-cél győzelemmel begyűjtötte idei 2. sikerét, aminek köszönhetően a Honda megszerezte első gyártói vb-elsőségét a Moto3-ban.

A MotoGP-ben is a Honda ünnepelhetett. Motegi specialistája, Daniel Pedrosa remekelt a felszáradó pályán. Közel 9 másodperces hátrányt dolgozott le, aminek köszönhetően megszerezte idei első győzelmét, amely karrierje 50. GP-sikere volt. Ennek ellenére eldőlt, hogy idén már csak a két gyári yamahás, Valentino Rossi vagy Jorge Lorenzo lehet világbajnok a királykategóriában. A vezérhondás Marc Marquez ugyanis csak a 4. helyen végzett – a nagydíj előtt kézfejtörést szenvedett, operálni kellett –, ellenben a szintén sérült Rossi (könyöksérülés) és Lorenzo (vállficam) dobogóra állhatott. Lorenzo előbb új pályacsúccsal megszerezte a pole-t, a versenyben hamar elhúzott, azonban a hajrára elfogytak a gumijai. Csak a 3. helyen zárt, hiszen az utolsó körökben megelőzte őt Rossi is.



Antonelli még bőven odaérhet az év végi dobogóra

Tudta-e?

Jean-Louis Tournadre (1982, 250 cm³), Christian Sarron (1984, 250 cm³), Olivier Jacque (2000, 250 cm³), Arnaud Vincent (2002, 125 cm³) és Mike Di Meglio (2008, 125 cm³) után **Zarco a 6. francia világbajnok.**



Zarco és Talma is büszke lehet a szakmai-baráti kapcsolatra

VÉGEREDMÉNY (18/15.)

Motegi

Moto3: 1. Antonelli (ITA) Honda, **2. Oliveira** (POR) KTM, **3. Navarro** (SPA) Honda.

Moto2: 1. Zarco (FRA) Kalex, **2. Folger** (GER) Kalex, **3. Cortese** (GER) Kalex.

MotoGP: 1. Pedrosa (SPA) Honda, **2. Rossi** (ITA) Yamaha, **3. Lorenzo** (SPA) Yamaha.

Az összetett állás

Moto3: 1. Kent 244 pont, **2. Bastianini** 188 pont, **3. Oliveira** 179 pont, **4. Antonelli** 161 pont, **5. Fenati** 155 pont, **6. Vazquez** 135 pont.

Moto2: 1. Zarco 309 pont (már világbajnok!), **2. Rabat** 206 pont, **3. Rins** 189 pont, **4. Lowes** 152 pont, **5. Folger** 145 pont, **6. Lüthi** 142 pont.

MotoGP: 1. Rossi 283 pont, **2. Lorenzo** 265 pont, **3. Marquez** 197 pont, **4. Iannone** 172 pont, **5. Pedrosa** 154 pont, **6. Smith** 152 pont.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS, SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: FACEBOOK, MOTOGP, REPSOL HONDA

Ismétlések



Rea (65) világbajnokhoz méltó módon, dupla győzelemmel tért haza Franciaországból

A superbike után a supersportban is a Kawasakié a pálma, Sofuoglu pedig a széria-vb-k történetének második négyszeres világbajnoka.

A négyszeres superbike-világbajnok brit Carl Fogarty után a török Kenan Sofuoglu is megszerezte karrierje negyedik vb-címét: 8. idényében 2007, 2010 és 2012 után ért fel ismét a csúcsra. A 31 éves motoros pályafutása legnehezebb idényében tudott ismét a legjobb lenni. Egyfelől új csapatban, az olasz Puccetti Racingnél kezdett idén, majd sajnálatos családi dráma következett, hiszen elhunyt a gyermeke. A súlyos tragédia dacára sikerült megismételnie 2012-es szezonját, azaz a Kawasaki nyergében ismét egy fordulóval a befejezés előtt már bebiztosította vb-elsőségét. Franciaországban biztonsági motorozással megszerzett 2. hellyel döntötte el végérvényesen a vb-cím sorsát.

A PUCCETTI RACING, amely 2013 óta veretlen a superstock 600-as Európa-bajnokságon, első vb-aranyát ünnepelhette a supersportban. A Kawasaki a széria-vb-k történetében az első márka, amely egy szezonban 3 elsőségre volt képes. Ugyebár idén a zöldek a supersport mellett megnyerték a superbike-vb-t, valamint a superstock 600-as Eb-t is. A Honda 2002-ben és 2007-ben, míg a Yamaha 2009-ben „csak" duplázott a superbike-ban és a supersportban.

Magny-Cours-ban a superstock 1000-es világkupán és a junior Európa-kupán is bajnokavatás volt. Az Aprilia történelmi győzelmet aratott, hiszen az 1999 óta létező sorozatban a noaleiek első ízben diadalmaskodtak, a 22 éves olasz Lorenzo Savadori révén az új RSV4 RF bajnok gép lett a superstock 1000-ben. A junior Európa-kupában a 18 éves spanyol Javier Orellana szerzett bajnoki címet.

A francia pályán a friss superbike-világbajnok Jonathan Rea, valamint Sofuoglu idei egyik legnagyobb ellenfele, Patrick Jacobsen remekelt még. Rea előbb vizes aszfalton, majd száraz körülmények között volt ellenállhatatlan. Jacobsen viszont idei 2. sikerével megszerezte a Honda 100. győzelmét az 1999 óta létező supersport-vb-n, ahol eddig 202 viadalt rendeztek. Hondával eddig 23 motoros volt képes győzni, akik közül a ma már kawasakis Sofuoglu a legeredményesebb (17 elsőség).

MAGYAR SZEMPONTBÓL felejthető hétvége volt, hiszen egyik honfitársunk sem szerzett pontot. A junior Európa-kupa szezonzáróján Kis Viktóriát kilökték, míg a superstock 1000-es világkupa utolsó viadalán a kawasakis Sebestyén Péter a 20. helyen végzett (összetett 29. hely, 3 pont). A superbike-ban Rizmayer Gábor egy-egy 17. és 20., míg Tóth Imre egy-egy 20. és 21. helyre volt képes. A pontszerzéshez Chrobák János (17.) és Juhász Dávid (18.) állt a legközelebb a szupersportban.



Savadori (32) és az Aprilia nyert az STK 1000-es világkupán



Sofuoglu, a négyszeres bajnok

Tudta-e?

Rea a spanyol Carlos Checa és az amerikai Colin Edwards mellett a 3. világbajnok, aki átlépte az idényen belüli 500 pontos határt.

VÉGEREDMÉNY (13/12.)

Magny-Cours

Superbike

1. futam: 1. J. Rea (GBR) Kawasaki, **2. Sykes** (GBR) Kawasaki, **3. Guintoli** (FRA) Honda, ... **17. Rizmayer** (HUN) BMW, ... **20. Tóth** (HUN) BMW.

2. futam: 1. J. Rea, 2. Davies (GBR) Ducati, **3. Sykes, ... 20. Rizmayer, 21. Tóth.**

Supersport

1. Jacobsen (USA) Honda, **2. Sofuoglu** (TUR) Kawasaki, **3. Mahias** (FRA) Yamaha, ... **17. Chrobák** (HUN) Honda, **18. Juhász** (HUN) Honda.

Az összetett állás

Superbike

1. Rea 528 pont (már világbajnok!), **2. Davies** 383 pont, **3. Sykes** 367 pont, **4. Haslam** 297 pont, **5. Torres** 222 pont, **6. Guintoli** 201 pont, ... **30. Tóth** 5 pont, **31. Rizmayer** 3 pont.

Supersport

1. Sofuoglu 213 pont (már világbajnok!), **2. Jacobsen** 185 pont, **3. Cluzel** 155 pont, **4. Zanetti** 142 pont, **5. G. Rea** 97 pont, **6. Smith** 91 pont, ... **32. Chrobák** 1 pont.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS, SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: WSBK

Újabb csúcson

A konstruktőri vb-címet Szocsiban bebiztosították, és a hétvégi USA Nagydíjon Hamilton is világbajnok lehet.



Az újabb konstruktőr-világbajnoki cím örömére katonás alakzatba tömörültek a brixworthi motorfejlesztő központ dolgozói

A Mercedesnél a leintéskor még nem vehették fel az előre legyártott ünnepi pólókat: úgy tűnt, a konstruktőri vb-cím megszerzésének majd csak a következő versenyen örülhetnek, de Kimi Räikkönen büntetése révén mégiscsak pont került a küzdelem végére. Hétfőn már a csapat wokingi főhadiszállásán, valamint a sikerekben nem kevésbé fontos szerepet játszó brixworthi motorfejlesztési központban is nagy bulit rendeztek, és Nico Rosberg – akit Szocsiban a gázpedál-mechanizmus hibája kényszerített a garázsba végleg – a személyes csalódottságán túllépve méltatta a csapatát. „Volt pár nagyon nehéz évünk, de mostanra a Formula-1 egyik nagy csapatává nőttük ki magunkat: uraljuk a pályát, és útközben egyre újabb rekordokat állítunk fel. A sportág történetében csak egy maroknyi alakulat volt képes erre – a McLaren az 1980-as, a Williams a 90-es és a Ferrari a 2000-es években, most azonban mi is rákerültünk erre a listára" – mondta a német pilóta. A Red Bull (talán nem véletlenül) kimaradt a felsorolásból, de ami igaz, az igaz: előzőleg csak 1988-ban a McLaren, illetve 2002-ben a Ferrari ért el jobb győzelmi arányt egy szezon alatt, mint a Mercedes tavaly. Akárcsak 2014-ben, az idén is mindössze három versenyt nem ők nyertek; hogy a közönség jelentős része ennek nem örül, az más kérdés. Attól ez még sporttörténelem.

Habár a Red Bullt legutóbb csak egy nagy horderejű szabályváltoztatás, a hibrid turbómotorok bevezetése tudta kibillenteni a ritmusából, és hasonló majd 2017-ben, az új aerodinamikai platform és a szélesebb gumik megjelenésével várható, vannak arra utaló jelek, hogy a Mercedes trónján megjelentek az első repedések. A szezon végéhez közeledve egyre több megbízhatósági problémájuk van: Rosberg régi motorját Monzában túlhajtották, Szocsiban a gázpedál beragadása miatt esett ki, Lewis Hamiltont pedig Szingapúrban a turbófeltöltő lerázódó csöve vonta ki a forgalomból. Ezek ugyan a Mercedes győzelmét nem veszélyeztették, mégis aggasztók, és abban jelentős szerepet játszottak, hogy Rosberg mostanra a maradék világbajnoki reményeit is elvesztette. Persze nem kizárólag ezen múlt, mert az idén egyébként sem tudta úgy megszorongatni Hamiltont, mint tavaly, de semmiképpen nem volt mellékes.

Az Orosz Nagydíjra Rosberg nemcsak megszerezte a pole-t, hanem Hamilton rohamait visszaverve a rajtnál és az újraindításnál is tartotta magát az élen, aztán csak azért vesztette el a vezetést, mert a gázpedálról az elromló mechanizmus miatt annyira el kellett emelnie a lábát, hogy már nem tudott kormányozni. „Le a kalappal az előtt, ahogy a helyzetet kezeli. Higgadt maradt, és igyekszik felállni a padlóról – mondta róla Toto Wolff.

Hülyeség volt?

Az Orosz Nagydij sportfelügyelői vétkesnek találták Räikkönent a honfitársával, Valtteri Bottasszal a verseny utolsó körében történt ütközés okozásában, ezért 30 másodpercet hozzáadtak az idejéhez. Így visszacsúszott az 5.-ről a 8. helyre, ami a konstruktőri vb-címhez segítette a Mercedest, Räikkönen azonban úgy vélte, nem csinált „hülyeséget", és a két autó azért ért össze, mert Bottas nem számított a támadására. „Befékeztem mellé, csak szerintem nem vette észre, hogy ott vagyok – mondta. – Az utolsó pillanatban persze érzékeltem, hogy be fog kanyarodni felém, ezért megpróbáltam még beljebb húzódni, és még keményebben fékezni az ütközés elkerülése érdekében, de addigra egymás mellett voltunk."

Egy kis matekóra

Hamilton már Austinban világbajnok lehet, ehhez elég, ha Rosbergnél 2, Vettelnél pedig 9 ponttal többet szerez. Akkor biztosítja be pályafutásának harmadik címét, ha:

- Nyer, és Vettel legfeljebb 3.,
- 2. lesz, és Vettel legfeljebb 6., Rosberg pedig legfeljebb 3.
- 3. lesz, és Vettel legfeljebb 7., Rosberg legfeljebb 4.
- 4. lesz, és Vettel legfeljebb 9., Rosberg legfeljebb 5.
- 5. lesz, és Vettel legfeljebb 10., Rosberg legfeljebb 6.







VÉGEREDMÉNY (19/15.)

Sochi Autodrom (RUS) 53 kör = 309,745 km

1.	[2.] **HAMILTON** (GBR) Mercedes-Benz GP	1 óra 37'11,024" (191,233 km/óra)	
2.	[4.] **VETTEL** (GER) Ferrari		+5,953"
3.	[7.] **PEREZ** (MEX) Force India-Mercedes		+28,918"
4.	[15.] **MASSA** (BRA) Williams-Mercedes		+38,831"
5.	[11.] **KVYAT** (RUS) Red Bull-Renault		+47,566"
6.	[12.] **NASR** (BRA) Sauber-Ferrari		+56,508"
7.	[14.] **MALDONADO** (VEN) Lotus-Mercedes		+1'01,088"
8.	[5.] **RÄIKKÖNEN** (FIN) Ferrari		+1'12,358"
9.	[13.] **BUTTON** (GBR) McLaren-Honda		+1'19,467"
10.	[9.] **VERSTAPPEN** (NED) Toro Rosso-Renault		+1'28,424"
11.	[19.] **ALONSO** (ESP) McLaren-Honda		+1'31,210"
12.	[3.] **BOTTAS** (FIN) Williams-Mercedes		-1 kör
13.	[18.] **MERHI** (ESP) Manor-Marussia-Ferrari		-1 kör
14.	[17.] **STEVENS** (GBR) Manor-Marussia-Ferrari		-2 kör
15.	[10.] **RICCIARDO** (AUS) Red Bull-Renault		-6 kör
	A versenyt feladta		
16.	[20.] **SAINZ JR.** (ESP) Toro Rosso-Renault		-8 kör (kicsúszás)
17.	[8.] **GROSJEAN** (FRA) Lotus-Mercedes		-42 kör (kicsúszás)
18.	[1.] **ROSBERG** (GER) Mercedes-Benz GP		-46 kör (gázpedál hiba)
19.	[16.] **ERICSSON** (SWE) Sauber-Ferrari		-53 kör (ütközés)
20.	[6.] **HÜLKENBERG** (GER) Force India-Mercedes		-53 kör (ütközés)

[ ] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör

VETTEL 1'40,071", az 51. körben

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 302 pont, **2. Vettel** 236 pont, **3. Rosberg** 229 pont, **4. Räikkönen** 123 pont, **5. Bottas** 111 pont, **6. Massa** 109 pont, **7. Kvyat** 76 pont, **8. Ricciardo** 73 pont, **9. Perez** 54 pont, **10. Grosjean** 44 pont, **11. Hülkenberg** 38 pont, **12. Verstappen** 33 pont, **13. Nasr** 25 pont, **14. Maldonado** 22 pont, **15. Sainz Jr.** 12 pont, **16. Alonso** 11 pont, **17. Ericsson** 9 pont, **18. Button** 8 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. (már világbajnok!) Mercedes-Benz GP 531 pont, **2. Ferrari** 359 pont, **3. Williams-Mercedes** 220 pont, **4. Red Bull-Renault** 149 pont, **5. Force India-Mercedes** 92 pont, **6. Lotus-Mercedes** 66 pont, **7. Toro Rosso-Renault** 45 pont, **8. Sauber-Ferrari** 34 pont, **9. McLaren-Honda** 19 pont.

Az Orosz Nagydij után nagylelkűen Hamilton is megemlékezett róla, elismerve, hogy „Nico nagyszerű csapattárs. Sokkal nehezebb szezonja volt, mint nekem, de végig igazi csapatjátékosként viselkedett."

Rosberghez hasonlóan ugyanakkor még a Ferrari sem tett le róla, hogy elvegyen pár győzelmet Hamiltontól a szezon végéig. Matematikailag még Vettelnek is maradt esélye az idei vb-címre, de az istállót irányító Maurizio Arrivabene is tisztában van vele, hogy reálisan nincs. Elárulta, hogy az erőforrásaikat éppen ezért már átcsoportosították a 2016-os felkészülésre, ami jól jöhet nekik, mert így jövőre talán nem kerülnek eleve lépéshátrányba a Mercedes korai vb-győzelme miatt. Ahogy a Mercedes tulajdonképpen a következő évre szóló fejlesztéseket alapozta meg a Monzában bevetett, kísérletinek tekintett új motorral (amelyet ügyfélcsapataiknak idén nem is adnak oda), úgy a Ferrari is valami hasonlóra készül az USA Nagydíjon. Kijátszhatják a maradék fejlesztési zsetonjaikat, valószínűleg úgy, hogy az olajtartályt a belső égésű motor hátuljáról áthelyezik az elejére, az MGU-K-t pedig ugyanonnan egy konvencionálisabb helyre, az aljára a bal oldalon. Az elrendezéshez azonban nemcsak egyes hajtáslánc-elemekből kellene bevetniük az ötödiket a szezon folyamán, hanem új sebességváltóra is szükségük lenne hozzá, ezért nem kerülhetnék el a rajtbüntetéseket. Vettel halovány, de mégiscsak létező világbajnoki esélyei miatt ezt valószínűleg legfeljebb Räikkönen autóján fogják bevállalni. Neki már úgysincs vesztenivalója; habár Szocsiban még keményen ellenállt a csapattársa támadásának, aztán csak azért engedte el őt maga mellett, mert a 2-es kanyart levágva tudott előtte maradni, elismerte, hogy szükség esetén hajlandó lenne segíteni Vettelt. „Ismerjük a játékszabályokat, ez teljesen normális" – mondta. – Én már nem vagyok versenyben a vb-címért, úgyhogy megteszem a csapatért, amit lehet."

Szerencsére valószínűleg nem kell majd tettekre váltania ezt a kényelmetlen ígéretet, mert Hamilton akár már ezen a hétvégén, Austinban behúzhatja a címet. S míg azt nem tagadja, hogy hálás a Mercedesnek a fantasztikus autóért, szívesen vívna kerékkerék elleni párharcot Vettellel. Akit korábban nem különösebben szívelt, de úgy tűnik, a Red Bull-os dominancia elmúltával sikerült megkedvelnie; mostanában többször ugratták egymást a futamok utáni sajtótájékoztatókon, és Szocsiban még egy szelfit is készített vele. „Sebastian eredeti figura, és nem próbál másnak látszani, mint ami. Nagyszerű versenyző, ráadásul jó fej is. Szórakoztató srác, még sok éven át szeretnék versenyezni vele" – ismerte el Hamilton.

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: CSAPATOK



30 év után már fluxuskondenzátorra sincs szükség, hogy időutazásra induljunk egy DeLoreannel.

A jövő emléke

1985-ben minden megváltozott. Miután a DeLorean főszerepet kapott, romba dőlt álomból hirtelen kultusztárggyá vált. Az örökkévalóságé lett, bár nem egészen úgy, ahogy John Z. DeLorean elképzelte. Pedig minden esélye megvolt, hogy önerőből befusson. Igazi, határokat feszegető sportautónak indult, majd minden a pénz miatt csúszott félre. 175 millió dollárra volt szükség, hogy a tervekből valóság legyen, DeLorean hollywoodi sztárokat is rávett, hogy szálljanak be az üzletbe. A legnagyobb segítséget Észak-Írországtól kapta, 100 millió fonttal támogatták a projektet, így az eredeti, Puerto Rico-i helyszín helyett a Belfast közelében fekvő Dunmurryben épült fel a gyár. Sajnos csak átmenetileg javíthatta a helyi munkanélküliségi mutatókat, mert a nagyratörő elképzelésekből semmi sem lett. Hiába a sok autóipari tapasztalat, a finanszírozási gondok miatt öt év telt el a prototípus megépítése és az első szériaváltozat legördülése között.

BÁR A DMC-12 NÉV a 12 ezer dolláros vételárra utalt volna, közben 25 ezer dollárra ugrott az alapár, ennek ellenére várólisták jöttek össze, annyian szerettek volna hazavinni egyet. Giugiarótól származó formaterve a sirályszárnyas ajtókkal ellenállhatatlan volt, rozsdamentes acélkarosszériája az üvegszálas vázzal ellenállónak tűnt. Újításai bármelyik autógyártó ország becsületére váltak volna, végül egyszerre több nemzet is kivette belőle a részét. Formája olasz, PRV6-os farmotorja és kézi váltója francia, vázszerkezete és futóműve angol – a Lotus munkája –, német acélt használtak hozzá és mindezt az amerikai piacra gyártották. Amikor 1981-ben megjelent, az újságírók csalódtak benne a teljesítménye és a korai példányok minősége miatt. Értették, de nem szerették. Az 1981-1982-es időjárási katasztrófa miatt hatalmas készletek álltak eladatlanul, az alapító csődközelbe jutott, később letartóztatták, és onnan már nem volt visszaút. A jövő sportkocsija 1983-ra megbukott.

A sors fintora, hogy elég érdekes és olcsó volt ahhoz, hogy a Vissza a jövőbe stábja egy hűtő helyett beválogassa időgépnek. Akkor velem együtt sok fiú és lány látott csodát, persze nem tudtuk, hogy ez egy létező autó, ahogy az itt bemutatott DeLorean tulajdonosa sem. Ő is a zseniális filmből ismerte meg, mégis kalandos története miatt döntött úgy, hogy vesz egyet. 1981-es autója néhány csereérett alkatrészt leszámítva teljesen eredeti, sosem újítot-

Az időgép

Minden idők legjobb időutazós filmjéhez 1985-ben a legyártott kb. 9000 DeLoreanből hármat használtak fel, majd az egyszerre forgatott második és harmadik részhez 1989-ben további négyet, és több makettet is készítettek. Ha korábban forgatják, a trilógia sikere megmenthette volna a márkát.





Utólagos kiegészítő a DMC szelepsapka, kötelező tartozék a Sports Almanac



Fényezetlen elemeit cinkréteg borítja, mosás után tűzhelytisztítóval ápolható



2,9-es V6-osa 132 lóerős, végsebessége 209 km/óra



Kávéfőző új szerepben



Kis ablaka elektromosan nyitható



A Doki táskája mellé kevés holmi fér

ták fel. Megőrizve eszmei értéke még nagyobb is, mintha az újonnan még mindig elérhető gyári alkatrészekből lenne újjáépítve. Szürreális élmény élőben látni a képkockákról ismerős részleteket.

DELOREANNEL JÁRNI olyasmi, mintha az Eiffel-torony állna a kertünkben, csak az élőben nagyobb, ez viszont passzentosabb, mint hittem. A műszerfal magas, a tető alacsony, az első ülések mögötti helyen kis túlzással csak az inox tűzhelytisztítónak jut hely, a csomagtartóba szinte csak egy útitáska fér. Hátul a rács alatt a motorháztető bújik meg. Gazdája a megbízhatóságával és a teljesítményével is elégedett. A forgatáson sem nyúltak a motorhoz, inkább vizes aszfaltot vetettek be a csúszkáláshoz és némi olajat a kerekek kipörgetéséhez, az utómunkák során viszont V8-as hangot kevertek alá, ahogy a felnyíló ajtók is kaptak egy saját effektet.

Sötétedik, lassan a fotózás végére érünk, el is kezd esni az eső. A kormány mögött ülök, dolgoznak az ablaktörlők, mint amikor a második részben 2015. október 21-én (lapszámunk megjelenésének napján) Marty és a Doki megérkezik vele a jövőbe. Most itt vagyunk, és még mindig szükségünk van utakra, de nem bánom, nagy élmény a DeLorean vezetése. Kormánya közvetlen, váltója pontos, motorja bizsergetően duruzsol. Nyuszi vagyok, nem merem kipróbálni, mi lesz, ha túllépem a 88 mérföldes sebességet, pedig maszszív hatást kelt, szépen fogja az utat, csak a fékek nem valami hatásosak. Veteránkorban nem is a száguldás, hanem az időutazás a lényeg, és azt megkapjuk tőle anélkül is, hogy 1,21 gigawatt energiát fejlesztenénk.

John Z. DeLorean

A román-magyar származású amerikai mérnök Detroitban született. Dolgozott a Chryslernél, a Packardnál és a GM-nél is. A Pontiac GTO vezető tervezőjeként vált ismertté, tőle származik a komfortindex ötlete. Saját márkáját 1975-ben alapította, hogy hosszú élettartamú autókat gyártson. Cége csődbe ment és drogcsempészéssel is megvádolták, ami karrierjének végét jelentette.



SZÖVEG: BALOGH BENCE | FOTÓ: LŐVEI GERGELY, DMC, UNIVERSAL PICTURES ÉS A SZERZŐ



Emeli a tétet

Európában is kapható lesz a Ford felső-középkategóriás szabadidő-autója, az Edge. Jönnek a részletek!

Hátsó gondolat



Beszámolunk az új Audi A4 Avant nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.

Tapadókorongok



Közeleg a tél, így az évszakos abroncsváltás ideje is. Összeállításunkban a termékújdonságok mellett gumitesztek is szerepet kapnak.

További témáink

Teszt

- BMW 220d xDrive Gran Tourer
- Land Rover Discovery Sport 2.2 SD HSE
- Seat Ibiza SC 1.2 TSI

Extra

- 60 éves a Citroën DS

Sport

- MotoGP: Ausztrál és Maláj Nagydíj

Csodabogarak



A Honda több koncepció-motorral is jelentkezik a Tokyo Motor Show-n. Mi megmutatjuk Önöknek!

autó-motor
ALAPÍTVA: 1948

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT
Szerkesztő
BALOGH BENCE
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN
Tervezőszerkesztő
BÍRÓ ÉVA
Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN
Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY
Szerkesztőség
1082 Budapest, Futó u. 35-37.,
Telefon: 06-1-460-2470,
fax: 06-1-460-2605
titkarsag@automotor.hu
Szerkesztőségi asszisztens
NYUSTI BERNADETT

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

mediaworks Content first.

Felelős kiadó
RÓNAI BALÁZS
vezérigazgató
Pénzügyi és operatív igazgató
KATONA VIKTOR
Országos Napilap Üzletág igazgató
HANÁK TAMÁS
Értékesítési és Marketing igazgató
DOOR TAMÁS

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

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

Nyomás
Ipress Center CE Zrt.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE igazgatósági tag
A nyomtatás időpontja
2015/42. hét
67. évfolyam, 21. szám
Munkaszám: 133561
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

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

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

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

ALAPÍTVA

1903

Nemzeti Sport

NAGYPÁLYÁS

MELLÉKLETCSALÁD





Szerdától vasárnapig 5 extra melléklettel erősítünk!
Keresse a Nemzeti Sportot az újságárusoknál!


HONDA
The Power of Dreams
Africa Twin
A legenda visszatér.
Tedd élvezetesebbé a kalandot! Ha most megrendeled az új Africa Twint, limitált kiadású, sorszámozott RNS Tripmaster XL2-t kapsz ajándékba.
www.honda.hu
HONDA
Africa Twin
Magyarország #001