

autó17 motor

ALAPÍTVÁ: 1948



Modernebb,
hosszabb,
könnyebb

VOLKSWAGEN TOURAN



MERCEDES-BENZ

NÉGYHENGHERES
MOTOROK, OPCÍÓS
LÉGRUGÓS FUTÓMŰ

C COUPÉ

! IDŐSZERŰ SZEMÉLYGÉPKOCSI-ELADÁSOK
ÍGY ÁLL A PIAC A LADA ÉRKEZÉSE ELŐTT



MINI JCW



TOYOTA AURIS



MAZDA CX-3

YAMAHA XSR700 retrógép



F-1

...házilag

25 ÉV UTÁN ÚJRA KAMIONVERSENY MAGYARORSZÁGON!

2015.09.05-06.

HUNGARORING

FIA ETRC FUTAMOK

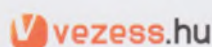
ÁKOS-



HTF
hungary
TRUCKFEST



Kamion EB Fesztiv





KISS NORBI
EURÓPA-BAJNOK!

KONCERT

CSALÁDI
PROGRAMOK

SWIFT CUP
EUROPE FUTAM



vál

JEGYVÁSÁRLÁS

www.kamionfesztival.hu

IVECO | DANUBE TRUCK

THOMAS BREITLING
MENSWEAR

4iG

AQUA
electromax

Fliegl

ROAD

Hogyan előzhetjük meg a homályos látást vezetés során?

Látásunkat több tényező is befolyásolja, ezek közül arra szeretnénk felhívni a figyelmét, hogy a megváltozott könnytermelés milyen hatást gyakorol a látására.

AMIKOR HOSSZABB IDEIG vezetünk, a folyamatos koncentrációnak köszönhetően, elfelejtünk pislogni. Ugyanez történik velünk, amikor sokat ülünk a számítógép előtt és meredten nézzük a monitort. Ha a nap folyamán nem pislogunk eleget, nem termelődik elég mennyiségű könny, ami nedvesen tudja tartani a szemfelszínt. A helyzetet még tudja rontani a légkondicionáló használata is, ami tovább „száritja” a szemet. Ezt a folyamatot Ön úgy tapasztalhatja meg, hogy egy idő után elkezd szűnni, égni a szeme, esetleg könnyezni,

és látása homályossá válik. Ha ezek a jelenségek gyakran megismétlődnek, akkor kialakulhat az úgynevezett „szemszárazság”. Ezen az állapoton érdemes változtatni, a panaszokat orvosolni, mert a helytelen eszközök, vagy nem megfelelő szemcseppek használata, vagy azok túrelmetlenség miatt rosszul történő alkalmazása odáig vezethet, hogy az így kialakult „szárazszem” látási és szemészeti problémákat okozhat és elveszítheti az éles látását is. Az éles látás elengedhetetlen feltétele annak, hogy

kényelmesen és biztonságosan tudjunk vezetni! Ha Önnél is jelentkezhetnek hasonló panaszok, megfelelő szemcsepp használatával enyhítheti ezeket a panaszokat. A Systane Ultra szemcsepp használatával enyhítheti ezeket a panaszokat, azáltal, hogy segít nedvesíteni a szemfelszínt és pótolja a könnyet, ami a pislogás hiányában nem termelődik.

A cikket az Alcon Hungária Kft. támogatta

123/2015/p 2015. augusztus

Ég, szúr, esetleg könnyezik a szeme autóvezetés közben? Olykor homályosan látja az utat?

HASZNÁLJON SYSTANE ULTRA NEDVESÍTŐ SZEMCSEPPET A KÉNYELMES ÉS BIZTONSÁGOS VEZETÉS ÉRDEKÉBEN!

Most már elérhető egyes OMV töltőállomásokon is!

Alcon
a Novartis company

Alcon Hungária Kft.
1114 Budapest,
Bartók Béla út 43-47.

124/2015/p 2015. augusztus

OMV



A kockázatokról olvassa el a használati útmutatót vagy kérdezze meg kezelőorvosát!



Lővei Gergely
szerkesztő

Egy tesztelőnek a használtautó-vásárlás sem könnyű

Az év elején autót kellettennem, az eredményről a használtautó-rovatban olvashatnak (36-37. oldal). Maga a vásárlás folyamata több oknál fogva sem volt egyszerű számomra, mert Gyöngyösről vettem az autót, és épp egy bő harmincmillió BMW X6-os tesztautó (AM 2015/6) volt nálam. Ez rossz alkupozíció, úgyhogy két utcával odébb parkoltam le, és gyalog mentem a kereskedésbe. Miután megegyeztünk a vételárról, megvolt a szerződéskötés is, kiderült, hogy az Autó-Motornál dolgozom - ez akkor lett téma, amikor az épp a telepen lévő, limitált példányszámban készült Peugeot 206 GT-ről kérdezősködtem; ez a hatalmas lökhárítókkal ellátott, több mint 4 méter hosszú WRC-homológ változat. **Szóval tudták, hogy nem egyszerű civil autós vagyok, de azért így is sikerült meglepetést okoznom, amikor a szervizkönyvért két Rolls-Royce kupéval (AM 2015/7) állítottunk be két héttel később, mivel a Mátrába mentünk fotózni. Nekem is kényelmetlen volt, hogy 250 millió Ft-tal gördültünk be a telephelyre, de szerencsére nem kértek váltságdíjat a fűzetért...**



12

Hírek, információk 6
Motorkerékpáros hírek 41

Időszerű

Új személygépkocsik értékesítése 35

Menetpróba

BMW 3-as 12
Peugeot Partner 14
Volkswagen Touran 18

Retró

Ezt írtuk a Peugeot-ról 17

Teszt

Mazda CX-3 2.0 G150 aut. 4WD 20
Mini John Cooper Works aut. 24
Hyundai i30 1.6 CRDi HP DCT 26
Toyota Auris 1.2 D-4T 28
Opel Mokka 1.6 CDTI AWD 30
KTM 1190 Adventure 42

Tuning

Startech Range Rover pick-up 32

Használt autó

Opel Omega Caravan 2.2 aut. 36

Hang és kép

Hírek, újdonságok 34

Tanácsadó

Fojtóselepház tisztítása 38

Szerviz sztori

Méretre szabott lengéscsillapító 40

Sport

Hírek, eredmények 44
Superbike- és supersport-vb: Laguna Seca és Sepang 45
Gyorsasági motoros GP: Indianapolis és Brno 46

Extra

Formula-1-es autó házilag 48



42



46



32

Alkotóműhely



40 évvel ezelőtt, 130 ezer m²-es alapterületen, 211 dolgozóval nyitotta meg a **Seat** a martorelli technikai központot. Jelenleg a létesítmény 200 ezer m²-en működik, több mint 900 mérnökkel és technikussal, s a létszám az év végére kb. 1000 főre nő. A Seat a legnagyobb ipari kutatásfejlesztési beruházó Spanyolországban, e területen az utóbbi öt évben 1,4 milliárd euró befektetést eszközölt.

Budapesti központ



Az energiagazdálkodásra specializálódott **Eaton** az Európa, Közel-Kelet és Afrika (EMEA) régióban folytatott tevékenységének működését támogató üzleti szolgáltató központot nyit Budapesten. Az új központ a tervek szerint 2016 végéig több mint 150 új munkahelyet teremt.

Kötődés



Bár a **Renault** idén csak szenved a Formula-1-ben, a cég F-1-es kötődésére utal a Trafic haszonjármű Formula Edition különkiadás. A látványos csíkozás, módosított lökhárítóval, sportos felnikkel és fellépőkkel rendelkező modellbe 1,6 literes, 145 lóerős biturbó dízelmotort építettek.

Káresemény



A **Tienszin kikötővárosban** bekövetkezett robbanásban egy fontos autópárizi logisztikai központ szinte teljesen megsemmisült. A hatalmas alapterületű kikötőnél a Volkswagen 2748, a Renault mintegy 1500 db autót vesztett, de ezen kívül a Jeep, a Jaguar/Land Rover és a Mercedes több ezer járműve is a lángok martalékává vált.

Mercedes-Benz C-osztály Coupé

Csupa elég

A futómű 15 mm-es ültetést kapott a limuzinhoz képest



Ennyire fényűző is lehet: touchpad, Burmester hifi és bőrborítású műszerfal

A Suzuki az iK-2-es tanulmányautóval már ízelítőt adott abból, hogy miként képzei el új kompaktautóját, most azonban végre bemutatkozik az újdonság, mely a korábban ötajtóst, szedánt és kombit is jelölő Baleno néven debütál. A modellről lapzártánkig mindössze egyetlen fotót tett közzé a gyártó, azonban így is látszik, hogy a gömbölyű, lekerekített farral rendelkező újdonság első fényszórója kísértetiesen hasonlít a Swift lámpáira. A Baleno a hírek szerint új generációs benzines turbómotorral is elérhető lesz.

Jön az új Baleno!

Suzuki Baleno



ancia



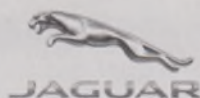
Decemberben érkeznek a márkakereskedésekbe a vadonatúj Mercedes C-osztály Coupé, mely a kínálat egyik ékkövét, az S-osztály kupét idézi. A felmenőhöz képest szinte egy osztályt feljebb ugrott az új nemzedék, hiszen a vásárló 80 mm-rel nagyobb tengelytávolságot, 95 mm-rel hosszabb, 40 mm-rel szélesebb és 40 mm-rel alacsonyabb karosszériát kap. Így nem meglepő, hogy a Mercedesnek komolyan kellett vennie a súlycsökkentést, a könnyű-

építés jegyében a motorháztető és a csomagtérfedél alumíniumból készül. Ami a belső teret illeti, a vezető- és utasülés a limuzin és kombi változathoz képest 20 mm-rel lejjebb került, a kül méretekből pedig nemcsak a bőségesebb hátsó lábtér, hanem nagyobb vállszélesség is következik. A Mercedes természetesen nagy hangsúlyt helyez a kényelemre és a kényeztetésre, ami több területen is tetten érhető, egyrészt a normál és sportfutóműves

(acélrugós) kivitelek mellett légrugós változat is elérhető, illetve itt van az „okos” klíma, amely a navigációtól érkező információk alapján alagútba érve belső levegőkeringetésre kapcsol. Természetesen ebből a modellből sem hiányozhatnak a fejlett vezetésmogató rendszerek, a C-osztály kupé azonban kétségtelenül magasra helyezi a lécet azzal, hogy 130 km/órás sebességig képes követni az előtte haladó járművet önműködően (fékez, lassít és

tartja a sávot). A motorpalettát illetően meglepő, hogy kezdetben kizárólag négyhengeres egységek közül választhatnak a vevők – a biturbó V8-as AMG minden bizonnyal csak jövőre érkezik. A kizárólag turbós egységekből álló benzinesek skáláját az 1,6 literes, 156 lóerős motor nyitja (C 180), míg a 2,0 literes erőforrás 184 (C 200), 211 (C 250) és 245 lóerővel (C 300) létezik. Dízel fronton a jól bevált 2,1 literes blokk áll rendelkezésre 170 vagy 204 lóerővel.

Irány Szlovákia!



Az indiai Tatához tartozó Jaguar Land Rover csoport Szlovákiában épít új autógyárat, amiről a cég vezetői és a szlovák kormány képviselői már szándéknyilatkozatot is aláírtak. A Jaguar Land Rover hivatalos sajtóközleménye szerint az Egyesült Államok és Mexikó is a potenciális gyártási helyszínek

közt szerepelt, míg nem hivatalos források szerint hazánk is jó eséllyel pályázott. A cégcsoport végül a kiváló logisztika és a komoly autópipari beszállítói hálózat miatt Szlovákia mellett döntött – indokolta Ralf Speth, a JLR első embere. A tervek szerint évi 300 ezer autó görögülhet majd le a gyártósorról.

HIRDETÉS

RIAL KÖNNYŰFÉM FELNIK

rial.hu



RIAL U1 könnyűfém felni



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

rial
KÖNNYŰFÉM FELNIK

Hazai jubileum



A tavaly 30. életévébe lépett **Seat** Ibiza-ból átadták a 25 000, Magyarországon forgalomba kerülő példányt. A kisautó, amely három- és ötajtós, valamint kombi és kishaszongépjármű (Van) változatban is létezik, a Seat legnagyobb darabszám-ban értékesített személyautója. Napjainkig több mint ötmillió példány-ban kelt el az Ibiza.

Brutális!



Az **Audi** hazai importőre megkezdte a vadonatúj R8-as forgalmazását – a középmotoros sportkocsi kizárólag összerékhajtással, S tronic váltóval és 5,2 literes, V10-es motorral kapható. Az 540 lóerős kivitel 54 899 510 forinttól, míg a 610 lóerős R8 plus 62 185 500 forinttól vihető haza. Utóbbi nemcsak a legdrágább, hanem a leggyorsabb Audi is (0-100 km/h: 3,2 s, Vmax: 330 km/h).

Hamarosan jön!



Megkezdődött a **McLaren** 570S próbagyártása – az újdonság a brit sportkocsigyártó „legelérhetőbb” modellje a maga 127 ezer fontos alapárával. A modellről komoly értékesítési sikereket vár a cég, egészen pontosan azzal számolnak, hogy az 570S érkezésével duplájára emelkedhetnek a McLaren értékesítései.

Lexus GS



Turbóval folytatja



Igényes, letisztult belső, nagyobb központi kijelzővel



Miután év elején, a Detroiti Autószalonon bemutatkozott a Lexus GS F, sejteni lehetett, hogy a sportmodellen látható, átszabott lámpatesteket és frontrészt megkapja a GS többi változata is. A modellváltás keretében azonban nemcsak hogy magára öltötte az új ragadozó arcot a japán nagyautó, hanem egyúttal megkapta a számos vezetéstámogató rendszert tartalmazó Lexus Safety System + csomagot, illetve nagyobb, 4,2 colos központi kijelző került a típusba – utóbbi vezérlését a továbbfejlesztett Remote Touch Interface-szel végezhetjük. Technikai oldalról kétségkívül az új 2,0 literes, 245 lóerős, benzines turbómotor érkezése a fontos, melyhez nyolcfokozatú automatikus váltót párosítanak. A GS 200t premierje mellett említésre méltó, hogy a GS 350-es 3,5 literes, V6-os motorja immáron 317 lóerős, egyes piacokon pedig ez a kivitel összerékhajtással is megvásárolható. A kínálatot a GS 300h és 450h hibridek mellett az említett, GS F topmodell (477 LE) teszi teljessé.

HÍRDETÉS

Tudta-e?

80 évvel ezelőtt adták át az ausztriai Grossglockner Hochalpenstrassét. 1930 szeptembere és 1935 augusztusa között mintegy 3200 munkás készítette el a 48 kilométer hosszú útszakaszt, ez idő alatt 870 000 köbméter földet mozgattak meg, javarészt kézi erővel!

- Tökéletes védelem
- Feltörhetetlen rendszer
- Egyszerű használat

DIAMOND LOCK sebességváltózárok

A maximális biztonságért!

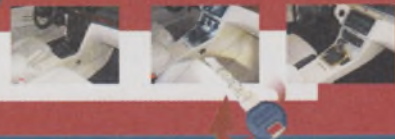


Hatékony védelem az autótolvajok ellen!



Elérhetőségek:
1037 Budapest, Bojtár u. 36.
Tel./Fax: +36 1 250 4411
Tel.: +36 20 933 7705
Email: info@diamondlock.hu
Web: www.diamondlock.hu

MINŐSÉG
A
LEGJOBB ÁRON!



Mazda Koeru

Vagányságból jeles!



Koeru néven látványos tanulmányautót prezentál a Frankfurti Autószalonon a Mazda. A kupés hátsóval „meg-

áldott” újdonság neve annyit tesz, „meghaladni”, „felülmúlni”, ezért nem meglepő, hogy igencsak karak-

teres arcot kapott - az orrképzés az MX-5-öt idézi. Ha visszatekintünk az elmúlt évek Mazda tanulmányautóira,

jó esély van rá, hogy a kupé-terepjáróval pár éven belül akár a szalonokban is találkozhatunk.

Lamborghini Aventador LP750-4 SV Roadster



Szabadtéri koncert

Több mint fél évet kell várnia annak, aki magáénak akarja tudni a Lamborghini új superautóját, a 357 ezer eurós Aventador LP750-4 SuperVeloce Roadstert. Míg a SuperVeloce zárt változatából 600 darabot készítenek, addig az új Roadsterből csak 500 példány hagyja majd el a gyártósort. A Lamborghini a trendekkel ellentétben nem kínál elektromos tetőmozgatást, a keménytető két

darabból álló, egyenként 6 kg-os paneljét kézzel kell levennie a tulajdonosnak. Annak érdekében, hogy a vezető és utasa a lehető legtöbbet halljon a motor üvöltéséből, a szélfogó szerepét is betöltő hátsó ablakot gombnyomásra le lehet engedni. A 6,5 literes, atmoszferikus, V12-es, 750 lóerős motor 2,9 másodperces gyorsulással és 350 km/órás végsebességgel ruházza fel a különlegességet.

Innovatív légzsák

A Ford már megkezdte az új Mustang európai forgalmazását, de még mindig tud meglepetéssel szolgálni a modellel kapcsolatban. A friss Mustang kesztyűtartójában egy újfajta térdlégzsák is lapul: a többi légzsáktól eltérően nem textiltől, hanem hajlékony műanyagból készíttik, s a kesztyűtartó ajtajának belső és külső rétege között helyezik el. A mindössze 46 centiméter hosszú és 28 centiméter széles légzsák 65%-kal könnyebb, mint egy hagyományos térdlégzsák, mégis ugyanakora védelmet nyújt. Ütközés esetén a kesztyűtartó ajtajában elhelyezett gázfejlesztő 20 milliszekundum alatt fújja fel a zsákot, ami az ajtó külső borításán áthatolva hatékony védelmet nyújt a lábak számára.



HIRODÉTÉS

www.k2auto.hu



**Autóápolási, -karbantartási termékek,
ragasztók széles választéka**

Japán óriás



A 2016-os modellévre átdolgozta a **Lexus** az LX-et. A paletta legnagyobb méretű szabadidő-autója a márka arculatához jobban illő, frissebb fronttal folytatja pályafutását, míg technikai oldalról a nyolcfokozatú automatikus váltó premierje emelkedik ki. Az LX továbbra is kizárólag 5,7 literes, V8-as erőforrással lesz kapható.

Plusz tíz lóerő



A legerősebb **Seat**, a Leon Cupra 280-as (SC, ötajtós, kombi) még csak most kezdte meg pályafutását a legtöbb piacon, a gyártó máris közölte, hogy jön a Cupra 290-es, melyben 290 lóerős turbómotor dolgozik. A 280-assal szemben az új modell már teljesíti az Euro-6-os környezetvédelmi normákat.

In memoriam



89 éves korában elhunyt **Johanna Quandt**, a BMW Group fő részvényese, aki 1982 és 1997 között a BMW AG felügyelő bizottságának aktív tagja volt, s 1986 és 1997 között a bizottság elnökhelyettesi feladatait is ellátta. „Johanna Quandt több mint 50 éven át dolgozott a BMW Group nevében, rajongással és szenvedéllyel. Állandó támogatásáról biztosította a vállalatot” – mondta Harald Krüger, a vállalatcsoport igazgatótanácsának elnöke.

Hevesebb szívverés

A BMW-nél komoly hagyománya van annak, hogy az M3-asból lecsupaszított utcai versenyautót készítsenek, elég, ha a 2003-ban debütált M3 CSL-re, vagy a 2010-es M3 GTS-re gondolunk. Most úgy néz ki, az aktuális M4-esből is jön egy „rendezői változat”, legalábbis erre utal, hogy a BMW tanulmányautóként lerántotta a leplet az M4 GTS-ről. A gyári tuning alapvetően három részből áll: a BMW optimalizálta a karosszériát a hatékonyabb aerodinamika érdekében, minden „felesleges” súlytól megszabadították az autót, illetve bevetették a MotoGP Safety Car M4-esben bemutatott vízbefecskendező rendszert. Utóbbi lényege, hogy a víz elpárolgása során jelentkező hűtő és oxigénfelszabadító hatást használják fel a teljesítmény fokozására és a gyújtás optimalizálására.

Szintén a szívöglesztő BMW koncepciómodellek sorát gyarapítja a 3.0 CSL Hommage R. Az öt 3.0 CSL modernkori újraértelmezésének tekinthető autóval ünnepli a BMW, hogy kerekén 40 évvel ezelőtt nyitotta meg első Európán kívüli hivatalos értékesítési leányvállalatát Észak-Amerikában. Az 1975-ös

év azért is kivételesen különleges a bajor gyártó történetében, mert a BMW Motorsport is akkor mutatkozott be az Egyesült Államokban – a 3.0 CSL-lel debütálása után néhány héttel a BMW máris megszerezte első, történelmi győzelmét a sebringi 12 órás versenyen.



Kia Sportage



A Kia új arca

Sokat sejtető skicceket hozott nyilvánosságra a Kia az új Sportage-ről. A negyedik generációba lépő kompakt szabadidő-autó külsejéért a márka Frankfurtban működő designrészlege felelt – a Sportage vetíti előre a következő évek új Kiáinak

formáját. A dél-koreai márka nem véletlenül vár sokat az autótól, ugyanis a sajtóközlemény szerint a Kia eddigi legértékesebb utasterével büszkélkedhet a Sportage. A típus leleplezésére szeptember 15-én, a Frankfurti Autósalonon kerül sor.



A legexkluzívabb Hyundai?

Hyundai Vision G



Míg a mostani Hyundai Genesis Coupé egy alapvetően fiataloknak szánt sportkupé, a Vision G tanulmányautó tanúsága szerint a következő nemzedék már a Genesis limuzinhoz hasonlóan ízig-veéig luxusautó lesz. A cég kaliforniai fejlesztőközpontja által tervezett koncepció B-oszlop nélküli karosszériájával és gazdagon krómozott orrával igencsak feltűnő darab, ehhez illően pedig 420 lóerős, 5,0 literes, V8-as benzinmotort építettek a modellbe.

Mondja el véleményét!

Rovatunkban a szerkesztőségünk-höz 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



FOTO: H. SZABÓ SÁNDOR

Aki nem lép egyszerre!

Ismét megjelent Hatvan útjain Miszter Ször, becsületes nevén Szapári János és az ő rokkantkocsija. Az egykori junior bajnok ökölvívó tavaly még az M3-as autópályára is felhajtott akkumulátoros masinájával, de idén szolidabbra vette a figurát. A bohém nyugdíjas a határőr-tisztai egyenruhát civil öltözkékre, a tányersapkát szalmakalapra cserélte, ennek ellenére így is feltűnő és közkedvelt pontja a város mindennapi életének.



Új Bosch-központ

A Bosch Budapesten nyitotta meg a cégcsoport második legnagyobb európai autóiipari fejlesztési komplexumának új központi épületét. Az összesen 32 milliárd forintos beruházással korszerűsített és bővített létesítmény a Bosch magyarországi központjának és a Buda-

pesti Fejlesztési Központnak is helyet ad, így a komplexumban már közel 1300 mérnök dolgozik, ami több mint kétszerese a beruházás 2011-es indulásakor ott dolgozók számának. A létesítmény teljes területe 51 000 m², operatív alapterülete pedig 47 800 m².

HÍRDETÉS

KÉRJ TÖBBET AZ ÉLETTŐL!



CITROËN
C4
CACTUS

**MÁR 3 550 000 FT-TÓL
HASZNÁLTAUTÓ-BESZÁMÍTÁS
ESETÉN***

Még több élmény, még több egyediség, még több dizájn! A Citroën páratlan crossovere különleges megoldásokkal teszi szebbé az életet: Airbump® oldalelemek a karosszéria védelméért, 7"-os intuitív érintőképernyő az egyszerű kezelhetőségért, kanapészerű első ülések a kényelmesebb utazásokért. Fedezd fel márkakereskedésünkben!

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

www.citroenauto.hu

A CITROËN + TOTAL + VALMONT. *Az ajánlat a 2015. június 1-től megkötött adásvételi szerződésekre érvényes, visszavonásig, használt autó beszámítása és új Citroën C4 Cactus PureTech 82 Live változat vásárlása esetén. Az ajánlat más akcióval vagy kedvezménnyel nem vonható össze. A kép illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül szerződéses ajánlatnak, továbbá a Citroën fenntartja a kondíciók változtatásának jogát. Az akció részleteiről kérjük, érdeklődjön márkakereskedőjénél, illetve keresse fel a www.citroen.hu honlapot! A Citroën C4 Cactus PureTech 82 Live vegyes fogyasztása 4,6 l/100 km, CO₂-kibocsátása 107 g/km.



Az opciós full LED-es fényszóró angyalaszemei mérgesebben néznek, a front diszkrét átrajzolása a kasztni szélességét is hangsúlyozza

Értékmegőrző

Talán a vártnál is finomabban nyúlt a BMW a 3-ashoz a frissítés során, az újítások zöme a technikai oldalt érintette.

Mindenekelőtt vessünk egy pillantást a középkategóriás német prémiummodellek aktuális magyarországi helyzetére: a július végéig forgalomba helyezett 250 darabos mennyiséggel éppen a 3-as BMW a trió legsikeresebbje, majd közvetlenül mögötte az Audi A4-es (225 db) és a Mercedes-Benz C-osztály (151 db/+37%) következik. Érdemes

azonban megjegyezni, hogy a BMW (-16%) és az Audi (-11%) értékesítése is alábbhagyott a tavalyi azonos időszakhoz mérten, amiben nyilván szerepe van annak is, hogy mind a 3-as, mind pedig az A4-es most jön ki az aktualizált verzióval – utóbbi teljesen új generáció. Ennek a Mercedes örülhet a legkevésbé...

NOS, AMI A MODELLECIKLUS félidejét jelentő frissítést illeti, a 3-as gyakorlatilag megőrizte értékeit. Karaktere hangsúlyosabb, motorpalettája javarészt új, továbbfejlesztett futómű dolgozik alatta, s nem melleleg jövőre

már konnektoros hibridként (330e: 252 LE, 2,0 l/100 km, 47 g/km CO₂) is megvásárolható lesz. Ez összességében remek ajánlólevél, amit még a háromhengeres motor érkezésének híre sem tud elhomályosítani: a 316i helyébe lépő 318i 136 lóerőt és 220 Nm nyomatékot mozgósít, s jelölésével ellentétben csupán 1,5 literes – a BMW egyébként az „egy henger/500 cm³” lökettérfogat-koncepcióra esküszik. A 2,0 literesek mindegyike négyhengeres, míg a sorhatosok egyaránt 3,0 literesek, ami alól a külön kasztot képviselő 431 lovas M3-as sem kivétel.

A MENETPRÓBÁN a „hétköznapi” kínálat csúcserziója, a 340i állt rendelkezésre. 326 lovas teljesítménye, rugalmassága és vérpezsdítő hangja nyomban birtoklási vágyat ébreszt, s közben tudomásul sem vesszük, hogy ez a motor is része annak a palettának, amelynek a fogyasztása és a károsanyag-kibocsátása is 11%-kal csökkent. Egy-egy gyorsításnál, részterhelésnél adott intenzív gázparancsnál elgondolkodtam: vajon szükség van-e ekkora izomtömegre? Az igenlő választ az árlista is alátámasztja, hiszen az élesebb és kü-

Tudta-e?

A BMW 3-as modellesorozata 40 évvel ezelőtt debütált (E21), s azóta a márka legsikeresebb verziójává vált. Eddig több mint 14 millió példányt gyártottak belőle!



E21
1975-1982

E30
1983-1990

E36
1990-1998

E46
1998-2005

E90
2005-2012

F30
2012-től



Az enyhén áttervezett középkonzol és az anyaghasználat terén hoz újat a 3-as belseje

Váltólázban

A manuális váltó sebességfigyelő funkciója **visszakapcsolásnál automatikus gázfröccsel segíti a simább átmenetű fokozatváltást**, a vitorlázó programmal felvértezett automatánál pedig egyszerre több fokozatnyi szekvenciális visszakapcsolás is lehetséges.



Pikk-pakk: sík padló, kis oldallépcsők és 575 kg-os teherbírás

lönlegesebb M3-as közel 23 millió-ós árához képest a 40i már 14,4 millióért hozzáférhető – amúgy pedig nincs is másik sorhatos benzines a 3-as szortimentjében. Vezetése elégedettséget csal a sofőr arcára, amiben a feszesebb hangolású, de szélesebb lengéscsillapítási tartományban dolgozó futóműnek is komoly szerepe van. Nincs mese, a 3-as akármennyire is „üzleti” autó, agilis viselkedésének köszönhetően mindig inkább a vezetési élményt favorizálja. Így volt ez a korábbi öt nemzedék példányainál is.



A szép vonalú kombi is megkapta a széria LED-es hátsó lámpákat

Focicsapat

A frissített 3-as motorkínálata 11 tagot számlál, négy benzines és hétféle dízel áll rendelkezésre. Valamennyi új, vagy továbbfejlesztett, korszerűsített egység, a teljesítményskála 116-tól (116d) 326 (340i) lóerőig terjed. A sebességváltóknál a hatfokozatú manuális az alap, opcióként pedig nyolcgangos ZF automatikus is rendelhető, ám ez a 330d, a 335d és a 340i esetében szériatartozék. Az alapkivitelén felül Advantage, Sport Line, Luxury Line és M Sport csomag is konfigurálható, az EfficientDynamics verziók utóbbi kivételével érhetőek el. Táblázatunkban a legnépszerűbbnek ígérkező változatok adatait tüntettük fel.



BMW	318i	320i	330i	340i	320d
Összlökettérfogat (cm³):	1499	1998	1998	2998	1995
Hengerek/szelepek:	53/12 turbó	54/16 turbó	54/16 turbó	56/24 turbó	54/16 turbódízel
Max. telj. (kW/LE/perc):	100/136/4400-6000	135/184/5000-6500	185/252/5200-6500	240/326/5500-6500	140/190/4000
Max. nyomaték (Nm/perc):	220/1250-4300	290/1350-4250	350/1450-4800	450/1380-5000	400/1750-2500
Hossz/szél./mag. (mm):	4633/1811/1429 (4633/1829/1429)				
Tengelytáv (mm):	2810				
Saját tömeg (kg):	1475 (1545)	1505/1595* (1585/1675*)	1545/1640* (1615/1705*)	1605/1675* (1690/1755*)	1505/1590* (1585/1655*)
Csomagtér (l):	480 (495)				
Üzemanyagtank (l):	60	60	60	60	57
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	8,9 (9,2)	7,2/7,5* (7,5/7,7*)	5,9/5,8* (6,0/6,0*)	5,2/5,0* (5,1/5,0*)	7,3/7,4* (7,6/7,6*)
Max. sebesség (km/h):	210 (210)	235/232* (230/225*)	250/250* (250/250*)	250/250* (250/250*)	235/233* (230/228*)
Átlagfogyasztás (l/100 km):	5,1 (5,4)	5,5/6,4* (5,9/6,8*)	6,1/5,9* (6,4/6,2*)	7,4/7,7* (6,8/7,2*)	4,0/4,4* (4,3/4,7*)
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	119 (126)	128/149* (137/159*)	143/138* (149/144*)	172/179* (158/168*)	106/116* (113/123*)
Alapár (Ft):	8 795 000 (9 275 000)	9 855 000/10 655 000* (10 335 000/11 135 000*)	11 125 000/12 610 000* (11 605 000/13 090 000*)	14 430 000/15 270 000* (15 460 000/16 300 000*)	10 360 000/11 160 000* (10 840 000/11 640 000*)

*Drive hajtással, zárójelben a Touring kombi adatai

A józan ész diadala



A magas tetős Peugeot közel 20 éve hódít ezekkel az erényekkel, miközben ismét megújulva készül fel a holnap kihívásaira. Ha valamilyen okból holnaptól csak egyetlen autótípust gyárthatna a Peugeot, és nekem kellene megmondanom, hogy melyik legyen az, feltétlenül a Partner/Tepee lenne a választottam. Miért? Mert mindenre jó. Elviszi a családot vagy a kisbolt árukészletét, nagyon jó az ár/érték aránya, és ami a beszállás kényelmét, a belső tér nagyvonalúságát illeti, simán hozza a luxuskocsi szintjét. Akire hozzám hasonlóan nem hat a marketing-bullshit, nemcsak becsüli, hanem szereti is ezt a kedvesen bumfordi autót, amely mellett hűséges és elégedett vásárlók sokasága tette le a garast.

MOST, A HAGYOMÁNYOS értékeket megtartva, de az új igényekhez alkalmazkodva frissítették fel a személyszállító/kishaszonjármű sorozatot. Nézzük meg most azok szemével, akik ugyanolyan józan szempontok mentén keresnek autót, mint amilyenek a Partner tervezői előtt lebegtek: hagyjuk az „erőt sugárzó” formatervet, némi fejcsóválással lépünk túl azon, hogy a lökhárítóba sikerült tenni a ködlámpát és a fenyődiódás nappali menetfényt, foglalkozunk inkább a lényeggel.

Mindjárt itt van az egyszerű, ám annál nagyszerűbb nyitható hátsó szélvédő! Miért is kéne, hogy kiboruljon minden a csomagtartóból, ha még betennék valamit? Na és ez a csomagtartó... Sík padlójú, a térfogata 675 és 3000 liter kötött ➔

Praktikum, strapabírás, flexibilitás, ügyfél-elégedettség – kell több, hogy sikeres legyen egy autótípus?



Az érintőképernyős navigáció csak a két magasabb szintnél (Activa, Outdoor) rendelhető, a felára 285 000 Ft



A panorámatető (300 000 Ft) és a nyitható hátfalüveg (60 000 Ft) is csak a két nívósabb verzióhoz kapható

dala



A Peugeot sokféle Partnert kínál, a felépítményezhető verziótól az elektromos furgonon át a családi modul egyterűig

Villanyszámla kontra pénztárca

A zéró emissziójú Partner Electric szinte hangtalanul suhanva ér el 170 kilométeres hatótávot, és az elektromos hajtásláncra, illetve az akkumulátorra adott 8 éves garanciával kerül forgalomba, hazánkban azonban erő-

sen kétséges a piaci létjogosultsága. Hogy miért? Mert a 7 669 000 forintos nettó vételár aligha gazdálkodható ki – a VTI-hez képest számított felárból még mindig nagyon sok benzint lehet kapni... 5 mennyibe kerül majd a 8 év

után egy új akkuszlet? Netán többé az autó akkori értékénél? A Peugeot egyike a villanyautózás előfutárainak, ami nagyon becsülendő, de az igazi áttöréshez még sokat kell változnia a gazdasági környezetnek.

HIRDETÉS

Renault KISHASZONJÁRMŰVEK

Felpörög velük az üzlet



Renault kishaszonjárművek 3 év garanciával és 3 év karbantartással már havi 49 000 Ft-tól.



All-in finanszírozás. Az ajánlat a 2015.07.01. és 2015.09.30. között megkötött vevői szerződésekre érvényes. A Renault Credit zárt végű pénzügyi lízing ajánlata, változó kamatozású, forint alapú konstrukció, minimum önrés 30%, maximális futamidő 60 hónap, mely egyedi hitelképesség vizsgálat függvényében érvényes. A THM 11,9%, melynek értéke nem töltődik a kamatkockázatot. A feltüntetett 49 000,- Ft havi bruttó vételárba vételre, 40% önrés és 60 hónap futamidő figyelembevételével készült. A feltüntetett havi részlet a Kangoo Express Business rövid, 1.5 dCi 75LE változatára érvényes. Az autó bruttó ára 3 736 880 Ft. A Garancia és a Karbantartás kiterjesztése 3 évre vagy 150 000 km-re érvényes, a kettő közül az előbbi elért érték erejéig. A garancia pontos részleteit a „Renault Jótállási Feltételek”, a karbantartást pedig a Renault Service Pack karbantartási szervízszerződés ÁSZF-je tartalmazza. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A tájékoztatás nem teljeskörű. A részletekért keresse fel hivatalos Renault Márkakereskedőjét. A Renault Credit finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja.

A Renault ajánlásával **elf**

renaultbudapest.hu

RENAULT BUDAKALÁSZ

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

RENAULT DÉL-PEST

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

RENAULT KELET-PEST

1173 BUDAPEST, PESTI ÚT 16.
TEL.: 06 1 254 0404, FAX: 06 1 254 0405

Tudta-e?

Magyarországon 2016 júniusáig még az Euro 5-ös motorok futnak, utána érkeznek az újabbak.

változtatható. Kábé tizszerese nem egy divatos „életstílus-autóénak”. A második és a harmadik sori (már amennyiben vannak ilyenek) üléseket ki lehet venni. No meg a lehajtható támlájú anyósülés. Tessék mondani, miért nincs minden autóban ilyen? No mindegy, ebben van. Van továbbá a Tepee-hez átlátszó Zenith tető, 94 liternyi rakodóhellyel, amely kiegészíti az utastér 90 liter kivevő egyéb pakolási lehetőségeit.

BŐSÉGES HELY VÁRJA a kommersziális Partner személyzetének személyes holmiját is. A robotváltó műszerfali forgógombja helyet hagy egy középső utas lábának, így háromszemélyes a fülke. A középső ülés támlája lehajtható, mobil irodaként szolgálhat a jármű. Előrelépés a második felszereltségi szinttől opcióként rendelhető, illetve a harmadiktól széria telematikai berendezés, hétcolos, színes érintőképernyővel (ez egyben a tolatókamera képernyője is), Bluetooth-kapcsolattal, hangfelismeréssel és az okostelefont az autóba integráló MirrorScreen funkcióval. A vezetőt újdonságként Active City Brake (automatikus vészfékezés) segíti, a sebességhatárolón négyféle tempót lehet beállítani. A navigátor kijelzi a sebességkorlátozásokat és a közlekedési információkat.

A motorok természetesen mind Euro-6-osok, a kínálat hat VTi benzinesből és BlueHDi dizelből áll, 75 és 120 lóerő közötti teljesítménnyel, és a korábbiakhoz képest átlagosan 15%-os fogyasztáscsökkenéssel. Ötfokozatú manuális, vagy hatfokozatú automatizált váltómű csatlakozik hozzájuk.

AMI A RAKTERET ILLET, az alap (L1) 3,3 köbméter, 180 centis hosszúsággal, ebben is elfér két Euro-raklap, de az L2-esé már 4,1 köbméter, illetve 205 centiméter, a legnagyobb rakományhosszúság pedig lehajtott első üléstámlával 3,25 méter. A teherbírás maximuma 896 kilogramm. Ez az, ami igazán számít, a pofás pofa csak hab a tortán.



A legolcsóbb Tepee (1.6 VTi 98 LE) ára 4 040 000 forint, az alap gázolajosért (1.6 BlueHDi 75 LE) 410 ezerrel többet kérnek - igaz, utóbbi (Access) gazdagabban felszerelt a bázisbenzinesnél (Base)



A robotváltó forgókapcsolója helyet spórol a kabinban. Az L2-es gyomra akár 4,1 m³-es is lehet



Egy praktikus, sokoldalú autó, amelynél nem a design diktál

PEUGEOT PARTNER	1.6 HDi 75 L1*	1.6 HDi 90 L2*
Összlökettérfogat (cm ³):	1560	1560
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	55/75/4000	66/90/4000
Max. nyomaték (Nm/perc):	185/1500	215/1500
Hossz./szél./mag.(mm):	4384/1810/1812-1844	4632/1810/1812-1844
Tengelytáv (mm):	2728	2728
Tömeg/teherbírás (kg):	1294/641-856	1320/768
Raktér (l):	3300-3700	3700-4100
Üzemanyagtank (l):	60	60
Max. sebesség (km/h):	150	165
Város/országút/vegyes (l/100 km):	5,9/4,8/5,2	4,9/4,3/4,5
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	136	118
Nettó alapár (Ft):	3 568 000	3 993 000

* Euro 5-ös kivétel, Magyarországon 2016. júniusig

Éppen 50 esztendővel ezelőtt csodálkozott rá a világ, hogy a **Peugeot szakított a hátsókerék-hajtással és a farmotor-beépítéssel.** Ma legalább ennyire meglepődnénk, ha visszajára fordulna a műszaki trend.

1965

Akik figyelemmel kísérik az utóbbi évek autótechnikai irányzatát, a lapunkban is rendszeresen bemutatott autóújításokat, kevésbé lepődnek meg e kép aláírásán. A felvétel ugyanis a napokban született új Peugeot-204 típust mutatja, amely a gyár évtizedes hagyományaitól eltérően mellsőkerék-hajtású. Az 1100 kcm-es, tárcsafékes, 130 km/ó sebességű, Pininfarina karosszériával rendelkező kocsi konstruktöre attól sem idegenkedett, hogy a négyhengeres, soros motort a kocsi orrába keresztbe helyezze el. És még azt sem mondhatjuk, hogy Issigonis terveit utánozták, hiszen Peugeot 1894-ben készült automobiljának is keresztben állt a motorja és nem a két hátsó kereket hajtotta...



1973



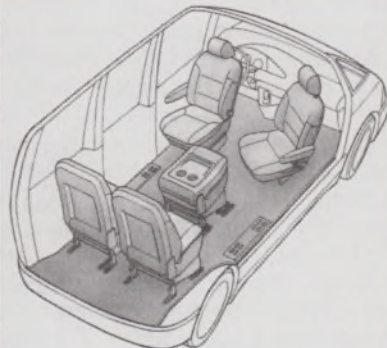
Nem véletlen, hogy a franciák Peugeot 104-es modelljét éppen a cirillbetűs szovjet hajó mellett fotózták, illetve éppen ezt a képet közölte most a L'Automobile szaklap. A felvétel a bordeaux-i kikötőben készült, és az eredetileg aláírt sorok a Kelet és Nyugat közötti kereskedelmi összhangra utalnak... A franciák cikke - amelynek domináló képe ez a kikötői találkozás - különben csak annak a próbaútnak a tapasztalataival foglalkozik, amelynek során 40 ezer kilométert tettek meg a fronthajtású Peugeot kocsival.

1988

A Peugeot 105 DM-D típusú mofája azzal hívja fel magára a figyelmet, hogy elektromos önindító kelti életre a kopásálló nikasilbevonatú, alumíniumhengerrel szerelt, 49 cm³-es motorját. A modell ezenkívül még néhány igényesebb megoldást is felvonultat. A motor depressziójával működtetett benzincsap az indításkor automatikusan nyit, utat engedve a benzinnek, hogy a porlasztón, az alászerelt membránszelepen keresztül bejuthasson a karterbe. Leállítás után a csap természetesen automatikusan elzár. Röpsúlyos kuplung kapcsolja össze a kis erőforrás főtengelyét a fokozat nélküli, variomatik elven működő váltóval. Úgynevezett patent lánckerékkel kapcsolódik a hátsó kerékhez a meghajtólánc, és ezért defektjavításakor a kerék a lánc megbontása nélkül kivethető. A nyereg alatti zárható „púp” a bukósisak tárolására szolgál. Kategóriájához képest méltóságteljesen hosszú rugóúton utazik elől is, hátul is a lemezből sajtolt, öntött felnit utánzó kerék.



1994



Amit eddig a „nagyterüekről” tudtunk, gondoltunk, ideje átértékelni. A Peugeot-Citroën-FIAT együttműködés gyümölcse a legjobb európai autótervezési értékek hordozója, s mindez vegyítve a közelmúltban jobbra csak japán konstruktőrökre jellemző szellemességgel. A négy és fél méteres teljes hossz (4454 mm) és a két méter alatt maradó szélesség (1834 mm) jelzi, ideje kijózanodni, nem olyan nagy az autó, mint amilyennek látszik, a magas felépítmény csalóka képének áldozatai lettünk. A Peugeot 806-os és társai gyakorlatilag a középkategória felső harmadába tartozó gépkocsik jellegzetes méreteivel operálva tesznek csodát a belső tér tökéletes kihasználása révén.

Egyszerűen nagy



Pár mozdulattal a padlóba hajthatók az ülések – csak a vezetőé kivétel. Extraként 220 voltos konnektor is kérhető a csomagterbe

Tágasabb és praktikusabb a Volkswagen családi autójának második generációja.

Már a 2003-as megjelenésekor is konzervatív járműnek számított a Touran, amelyet aztán egészen mostanáig életben tartottak a folyamatos, kisebb-nagyobb modellfrissítések. A vásárlók a divatnál jobban értékelték a tágas belsőt, ennek megfelelően a második generációnál is ide koncentráltak; persze a jellegtelen dobozból is sportos egyterűt faragtak. Legfontosabb lépésként jelentősen megnyújtották az autót (+13 cm) és a tengelytávolságot (+11,3 cm), így a leggyakrabban használt első két ülésorban több az utasok rendelkezésére álló hely.

A HÁTSÓ ÜLÉS sinen tologatható, tehát ebből a térből a csomagter, illetve a leghátsó pótülésekre szoruló utasok javára is lehet áldozni. De amikor az ember először beül a középső sorba, nem a tágasság tűnik fel, hanem az, hogy egy kicsit feszengve érzi magát. Ennek oka, hogy a korábbi üléspad helyét há-

rom egyforma szélességű szék vette át: a szélen ülők közelebb vannak az oldalfalhoz, és az ülőlap pereme miatt nem is nagyon tudnak beljebb csúszni. Cserében azzal vigasztalódhat az ember, hogy nemcsak hosszában lehet külön-külön tologatni az üléseket, hanem a támlájuk dőlésszöge is állítható. A padról ülésre váltás oka, hogy a fiatal, többgyermekes családokban szolgál a legtöbb Touran, és a gyermekek elhelyezését nagyban megkönnyíti, hogy nem testvériesen, hanem igazságosan osztják fel a rendelkezésre álló teret. Nem kell aggodni, maradt még konfliktusforrás, hiszen a három hátsó ülésnek csak két lehajtható asztal jutott...

A mai elvárásoknak megfelelően rengetegféle áramvételezési lehetőséget kínál a Touran, még a csomagtartóba is rendelhető egy 220 voltos csatlakozó arra az esetre, ha a kutyuk mellett még hűtőtáskát is visz magával az ember. A csomag-

teret maximálisan kihasználók számára szó szerint nagy könnyebbséget jelent, hogy ezúttal már nem kell kiszedni az üléseket a bővítéskor, azokat a padlóba lehet hajtani egyszerű mozdulatokkal. Szerke az utastérben egyébként 47-féle tárolót rejtettek el a tervezők, ezek között vannak a tetőpanelen elhelyezett, meglehetősen korlátozottan használható darabok is, de mindig lehet találni olyan rekeszt, fiókot, zsebet, ami megfelel a céljainkra. Öt üléssel a kalaptartóig pakolva 743 literes a csomagter, szóval nem lehet panaszkodni a méretére.

AZ MQB ÉPÍTŐKÉSZLET teljes kényelmi-biztonsági arzenálja elérhető a kompakt egyterű karosszériájába csomagolva, úgymint masszírozós első ülések, 9 légzsák, s felár ellenében szinte zavarba ejtően sok vezetési segéd is – köztük az akár utánfutóval is manőverezni képes parkolósegéd. Átlagosan

62 kg-mal lett könnyebb a Touran, amely eleinte négyféle erőforrással lesz választható, pár hónap késéssel jön majd az 1,8-as TSI és a 190 lóerős TDI is. A menetpróbán a 150 lóerős TDI-t volt lehetőségem kipróbálni: kézi váltóval párosítva meglepően sokat kellett csúsztatni a kuplungot induláskor, ellenkező esetben könnyen lefulladt az erőforrás, amit aztán a motorleállító kelt életre. Országúti szakaszon egy kereszteződéshez közeledve egy egyszerű lassításnál is megállt a motor kikuplungolásnál, itt már csak a nyomógombos gyújtáslevétel-újraindítás segített rajta – szerencsére mögöttünk is lassítottak, így meg tudtak állni mögöttünk, de azért nem volt kellemes élmény.

A magyar forgalmazó szerint a típuselőd szintjén tartják az árakat, miközben minden szinten hosszabb a szériafelszerelések listája, úgyhogy a korábbinál jobb vétel lesz majd az új VW Touran.

nyterű

Ilyen volt!

1



2



2003–2015

Számos kisebb és két alapos modell-frissítéssel húzta ki egészen mostanáig a 2003-ban bemutatott

Touran **1** egyterű, amely hamar népszerű lett a családok körében. Szériában adták a független hátsó felfüggesztést, míg a B-oszlopig bezárólag vele megegyező, ezt követően tágasabb karosszériával rendelkező Caddy **2** merev hátsó hidat kapott – ez utóbbi típus egyébként egy újabb alapos frissítés után tovább folytatja pályafutását.



Speciális polifenol-réteges, a porszemeknél jóval kisebb allergéneket megfogó légszűrő tisztítja az utastér levegőjét



Kamera és mikrofonos hangerősítés segít a szülőknek a gyermekek „kordában” tartásában

VW TOURAN	1.2 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI 150
Összlökettérfogat (cm³):	1197	1395	1598	1968
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	54/16 turbó	54/16 turbódízel	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	81/110/4600-5600	110/150/5000-6000	81/110/3200-4000	110/150/3500-4000
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	175/1400-4000	250/1500-3500	250/1500-3000	3410/1750-3000
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4527/1829/1659	4527/1829/1659	4527/1829/1659	4527/1829/1659
Tengelytáv (mm):	2791	2791	2791	2791
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1361/699	1379/671	1464/696	1477/703
Csomagtér (l):	743-1980 (7 sz.: 137-1857)	743-1980 (7 sz.: 137-1857)	743-1980 (7 sz.: 137-1857)	743-1980 (7 sz.: 137-1857)
Üzemanyagtank (l):	58	58	58	58
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	11,3	8,9	11,9	9,3
Max. sebesség (km/h):	189	209	187	208
Szabványos átlagfogyasztás (l/100 km):	5,6	5,8	4,5	4,5
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	128	135	118	118
Alapár (Ft):	5 906 630*	6 230 480**	6 596 720*	7 361 730**

* Trendline, akciós bevezető ár, ** Comfortline, akciós bevezető ár



Tetszett

- jó vezethetőség
- kulturált motor
- gazdag felszereltség

Nem tetszett

- kemény felfüggesztés
- szűk második sor
- kis csomagtér



Nagy lábon él

Lendületes megjelenéssel próbál hódítani a Mazda legújabb szabadidő-autója.

Kétségtelenül a szemrevalóbb szabadidő-autók közé tartozik a Mazda CX-3-as, amelynél a formatervezők előnyt kovácsoltak a Skyactiv motorok hatalmas helyigényű kipufogója miatti hosszú orrból, és akkora ívet rajzoltak rá, ami csak elfért a karosszérián. A befejezés már nem ennyire fantáziadús, a meredeken emelkedő övonal és a lőrészzerű ablakok megszokottak, és nehogy összekeverjük a

magasépítésű típusnak padlólemezét kölcsönző Mazda2-essel, jó vaskos lett a fényezetlen fekete műanyag szoknya. Értelmetlen módon ott, ahol a legszélesebb az ajtó és szükség lenne a védelemre, ott szakítja meg a krómozott diszlec a fekete betétet, jól láthatóan magán viselve az esetleges apróbb sérülések nyomait. Szerencsére tartózkodtak az ezüstszürke betétek alkalmazásától, hátul így na-

gyon is szembeötlő a dupla kipufogó, ami arra utal, hogy sportos autóval van dolgunk.

EZ ANNYIBÓL IGAZ, hogy a kategóriák közötti mezsgyén egyensúlyozó Mazda CX-3-as még a kompakt szegmensben is nagynak számít, 2,0 literes benzinmotorral létezik, igaz, rögtön két teljesítménnyel. Azt a megoldást választották, hogy a 120 lóerős alapszint fronthajtású,

míg aki befizet 150 lóerőre, annak már rögtön összkerékhajtást is adnak. Dizelből csak egy van, az 1,5 literes, négyhengeres 105 lóerős, ennél a vásárló dönt, első- vagy összkerékhajtást kér-e. Nem megszokott, hogy a hatfokozatú automatikus váltó minden hajtás-változathoz rendelhető.

Mi rögtön az elérhető maximummal kezdtük az ismerkedést, ami a 150 lóerős benzinmotort,



Jól néz ki a műszerfal, de csak a vetített kijelzővel látható megfelelően a sebességérték



Nagyon szűk a második sor, egy kompakt szabadidő-autónak ennél többet kell tudnia

összkerékajást és az automatikus váltót jelent, ez a kombináció Revolution felszereltséggel létezik 7,44 millió Ft-os áron, de a tesztautó még ezt is megfejlte a Revolution Top felszereltséggel, és 8 millió Ft-os árcédulával. Mielőtt még a szívéhez kap valaki, hogy egy ekkora Mazdáért ennyi pénzt kérnek, jobb, ha vet egy pillantást a vetélytársak választékára, és rájön: ennél olcsóbban máshol sem

ússza meg ezt a konfigurációt. A 4,5 millió belépőár még elmegy, de ez csak egy vevőcsalogató Emotion felszereltség 120 lóerővel, koccsngágtló, nagy méretű központi kijelző, tempomat, vagy épp CD-lejátszó nélkül. Ennél bő 1 millióval drágább a valódi alapváltozat, aminél már nem kell lemondani az előbb említett felszerelésekről, és akár dízelmotorral is kérhető. Amióta megjöt-

tek a Skyactiv-technikás autók, a Mazdánál vastagon fog a ceruza – igaz, ennek ellenére sem panaszkodhatnak az értékesítésre. A CX-3-as árai leginkább a prémiumkategóriás Mini Countrymanhez mérhetők, és ebből következően a Nissan Juke felett mozognak – azért ezt a két ellenfelet emelem ki, mert ezek léteznek hasonló teljesítménnyel és választható összkerékajással. ➔

Tudta-e?
A CX-3-asból itthon 32 db talált gazdára július végéig, a nagytetstvr CX-5-ösből 112 példányt állítottak forgalomba, de még a kifutó CX-9-esből is eladtak 7 darabot.

A MŰSZERFAL megegyezik azzal, amit a Mazda2-esben is használnak, a prémiumérzést a jól látható varrással ékesített világos színű bőrborítás hivatott megteremteni. Van még bordó színű bőr is a középkonzol alsó részén, de ennek csak nekitámasztja az ember a lábát, a vezetőülésben helyet foglalva nem jelent optikai többletet – ez csupán az ajtókon elhelyezett bőrbetétekre igaz. Mivel az érintőképernyő biztonsági okokból csak kis tempónál használható, a két első ülés között találjuk a csuklótámasszal is ellátott központi kezelőszervet. A hangerőszabályzó nem esik kézre, de azt a kormányról is le-

het még állítani, egyébként csak a multimédiás berendezés lassú működését kell megszokni: körforgalmon áthajtva a térkép képtelen követni a gyors irányváltást, a rádióadó-váltáskor vagy két másodpercig tart, mire előjön a lista. Itt találjuk a tárolóhelyeket is, a dupla pohártartó meglehetősen sekély, és mivel az automatikus váltó okán a jobb kéz pihen, egy könyöklő is jól jött volna. A 4275 mm-es külső hosszával a kompakt szabadidő-autók közé kell sorolni a CX-3-ast, azonban hiába a közel 2,6 méteres tengelytávolság, a térkinálat a második ülésorban még a kis kategóriában is szűknek számít. Kevés a lábtér, a padló és az

ülés kialakítása is arra utal, hogy csak elméleti lehetőség a három személy egymás mellett utazása, a magasan futó, meredeken emelkedő övvonal miatt ablakfelület is alig jut az itt helyet foglalóknak.

A RAKTÉRBEN dupla padló szünteti meg a peremet, és hoz létre egy igen nehezen pakolható sekély fiókot. Egyébként 350 liter az alaphelyzetben rendelkezésünkre álló tér, a hátsó üléstámlák ledöntését követően nem teljesen sik az 1260 literes raktér padlója.

Azzal nem lehet vitatkozni, hogy sportos autóval van dolgunk, de ebből sajnos igazából csak annyit érzékel az utas, hogy kőke-

mény a felfüggesztés hangolása. Magasan van a tömegközéppont, nagy teljesítményű az erőforrás, nem volt más választása a fejlesztőknek, esetünkben ehhez még hozzájön a 18 colos felni és az alacsony oldalfalú abroncs is. Kanyarban nagyot tudunk menni, de ezt inkább elcserélné az ember arra, hogy egyenesben kényelmesen utazhasson. Az automatikus váltó finoman dolgozik, de a hosszú át-tételezés miatt a vezetési élmény nem olyan sportos, ahogy azt az ember gondolná. A 7,9 l/100 km-es tesztátlag reális a teljesítmény, az automatikus váltó és az összerékhajtás mellett, de alacsonynak nem mondható.



Bekezdés

Korábban is voltak már kis méretű szabadidő-autók a Mazda kínálatában, de azokkal csak otthon próbálkozott, és nem is saját fejlesztésekről volt szó. A Suzukival több évtizedes múltra visszatekintő együttműködés keretében 1995-97 között Mazda Proceed Levante ❶ néven forgalmazták a Vitara első generációját, amelyet az AZ-Offroad ❷ nevű autóval váltottak, ami a japán belpiacos Jimny megfelelője 0,66 literes turbómotorral. Ez egészen 2003-ig, az Autozam almárka megszűnéséig maradt a kínálatban.



Saját fejlesztés helyett a Suzuki terepjáróit fogadta örökbe a Mazda

MAZDA CX-3	2.0 G150 Aut.
Összlökettérfogat:	1998 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	110 kW (150 LE) 6000/perc
Max. forgatónyomaték:	204 Nm 2800/perc
Hossz./szél./mag.:	4275/1765/1535 mm
Tengelytáv:	2570 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1525/1520 mm
Fordulókör:	11,38 m
Saját tömeg/teherbírás:	1265/520 kg
Csomagtér:	350-1260 l
Üzemanyagtank:	48 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,6 s
Max. sebesség:	195 km/h
Város/országút/vegyes:	7,8/5,5/6,3 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,9 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	146 g/km
A modell alapára:	4 459 900 Ft*
A tesztelt verzió ára:	7 439 900 Ft

* G120 Emotion

Összegzés

Nem a legjobb kombináció, hogy a CX-3-as kívül nagy, belül meg kicsi, és a felfüggesztése is kőkemény, de sportos vezetőknek így is jó lesz. A hátsó ülésre inkább csak jó barátokat szabad ültetni, akik elnézőek velünk.



Szépek, de a 18 colos felnik tovább rontják az egyébként is feszes hangolású felfüggesztés komfortját



Nem lesz sík bővítés után a padló, amely alatt sekély fiók rejtőzik



Inkább pörgős, mint nyomatékos hangolású a benzinmotor

Játékosabb, mint

Tetszett

- dögös külső
- pengeéles irányít-
hatóság
- pörgős, nyomaté-
kos motor

Nem tetszett

- szűkös hátsó sor
- rugózási komfort
- alapfelszereltség



Tudta-e?

Az idei év első hét hónapjában 191 355 új Minit értékesítettek világszerte, ami 22,5%-os növekedésnek felel meg 2014 azonos időszakához képest.

Ahhoz képest, hogy az új JCW a Mini eddigi legcombosabb közúti autója, az „együttélés” meglehetősen kevés kompromisszumot követel.

Ilyen volt!



2008–2014

Az előd sem volt piskóta a maga 211 lóerős teljesítményével, melyet 1,6 literes turbómotorból préselt ki a Mini. A modell 6,5 másodperc alatt tudta le a 0-100-as sprintet.



Ergonómiában sokat fejlődött a JCW

Ha valaki azt hiszi, hogy 3-400 lóerő kell ahhoz, hogy nyirkos tenyérrel szálljunk ki egy autóból, az nagyon téved! Erre jobb bizonyíték aligha van az új generációs Mini csúcsmo-
delljénél, a John Cooper Works verziójánál. Mondjuk meg is kéri az árát rendszeren, a tesztelt, automata verzió ára alulról súrolja a 9 milliót, néhány extra kiválasztásával pedig nem nehéz 12 millióig feltornászni a vételárat. Egyrészt azért sem, mert a kis Minihez a head-up displaytől kezdve a full-LED-es fényszórón át a Harman/Kardon

audiorendszerig minden elérhető, ami szem-szájnak ingere, másrészt az alapfelszereltség tekintetében finoman szólva sem nagyvonalú a Mini. Egy topmodellnél 123 000 forintos felárat kérni az automata légkondiért minden, csak nem elegáns.

AZT VISZONT meg kell hagyni, hogy a JCW már hangulatkeltségéből is jelest érdemel, az agresszív kiképzésű orrkötény, a tetőspolier és a középen kivezetett dupla kipufogóvég igazi látványbombává teszik a kisautót.

A motor indítása után sem csökken a lelkesedés. Ahhoz képest, hogy „csak” négyhengeres a blokk, mély hangja van, ha pedig elengedjük a gyeplőt, a visszaváltásoknál szépen durrog. Mondjuk potensebb is a motor, mint az előd, az 1,6 literes, 211 lóerős egység helyett 2,0 literes, 231 lóerős aggregát dolgozik a gépház-tető alatt, amelynek kettős leömlésű turbófeltöltőjét a gyorsabb gázreakció érdekében a kipufogócsőnkba integrálták. Bár az adatok nem tükrözik, a valóságban sokkal harapósabb

valaha?



Határozottan tartanak a sportülések.
A bejutás hátra felér egy cirkuszi mutatvánnyal...



A hajtási befolyás ellenére
hatalmas móka a csúcs-Mini telergetése

az új modell, és nemcsak a csúcsteljesítményre gondolok, hanem arra is, hogy szó szerint alajárattól kezdve húz – a maximális nyomaték 1250-es fordulaton ébred. Ami felettébb meglepő volt, hogy az automatikus váltóval is mennyire élénk a JCW, noha a 615 000 forintos felárért hagyományos vezérlésű, hatfokozatú szerkezetet kapunk. Határozottan gázadásra vilámgyorsan visszagangol és felharsan a motor, s ha átkapcsolunk manuális üzemmódba, maximális fordulatszámra sem kapcsol feljebb! Ha viszont

finoman nyomjuk a gázt, lágyan és alacsony fordulaton felgangel, ami városi közlekedésben remek, és ha nem sietünk, egy pillanatig sincs az az érzésünk, hogy feleslegesen bűgátna a motort.

A MINI ZSENIALITÁSA azonban a kormányzás és a futómű területén érhető tetten. A kis szervorésigítésű volán nagyon közvetlen, szinte olvassa a vezető gondolatait, a futómű pedig magas kanyartempónál is csekély karosszériadőlést engedélyez – elől alu-

Az egyetlen

Bár számos gyártó kínál 200 lóerős teljesítmény körüli kisautót (pl. Citroën, Ford, Opel, Peugeot, Renault), a Mini JCW egyetlen igazi ellenfele az Audi S1-es. Az ingolstadti torpedó (három- és ötajtós) és a Mini motorja nem csak a 231 lóerős csúcsteljesítményt tekintve azonos, 2,0 literes lökettérfogatuk is megegyezik. A lényegi különbség a hajtásláncban van, hiszen az Audi csak kézi vál-



tóval kapható, míg az erőt Haldex-rendszerű összkerekékhajtás viszi az útra. Ennek megfelelően a 0-100-as sprintet 5,8 másodperc alatt teljesíti a 9 101 670 forintos törpe.



370 Nm a turbómotor
nyomatéka,
a végsebesség 250 km/óra!



Satu: az olasz Brembo szállítja a fékeket

Összegzés

Drága, de nagyon élvezetes játékszer az új JCW, amely nemcsak irányíthatóságával, hanem nyers erejével is leveszi a vezetőt a lábáról. Ezt a szűkös hátsó sor és a kicsi csomagtartó sem tompítja.

minium függőcsapszegeket és nagy szilárdságú acélból készített segédvázat alkalmaznak. Ennél fogva a lengéscsillapítás alapból is kemény, de igazából csak a sűrű keresztbordákkal tarkított utakon kezd kellemetlenné válni. Ha már sport(os)kocsiról van szó, sokkal inkább problémás lehet, hogy amikor kis sebességről lövünk ki egy kanyarból, a hajtási befolyás miatt nagyon határozottan kell fogni a kormányt. Ennyi van az elsőkerékékhajtásban, ekkora teljesítményt és nyomatékot nem egyszerű az útra vinni.

JOHN COOPER	Works Automatic
Összlökettérfogat:	1998 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	171 kW (231 LE) 5200-6000/perc
Max. forgatónyomaték:	320 Nm 1250-4800/perc
Hossz/szél/mag.:	3874/1727/1413 mm
Tengelytáv:	2495 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1485/1485 mm
Fordulókör:	10,8 m
Saját tömeg/teherbírás:	1295/480 kg
Csomagtér:	211 l
Üzemanyagtank:	44 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,1 s
Max. sebesség:	246 km/h
Város/országút/vegyes:	7,2/4,9/5,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	8,3 l/100km
CO ₂ -kibocsátás:	133 g/km
A modell alapára:	3 999 000 Ft*
A testelt verzió ára:	8 841 000 Ft

* Mini One, 75 LE

Egyébként nem követel sok kompromisszumot a Mini JCW, már ha eltekintünk a jelképes hátsó sortól és a szerény méretű csomagtartótól, bár nem hinném, hogy a vásárlóközönséget ez különösebben izgatja. A határozott oldaltartású sportülések hosszú úton is kényelmesek, a morgós hang ellenére pedig csekély a zajterhelés, így két fő nem csak gyorsan és stílusosan, hanem a vártnál nagyobb komfortban utazhat a JCW-ben.

Magasabb foko



Tetszett

- kulturált dízelmotor
- remek sebességváltó
- ár/érték arány
- ötéves garancia

Nem tetszett

- központonál kék fényei
- belső designon látszik a kor
- vártnál magasabb fogyasztás

Ilyen volt!



2007–2012



2012–2015

Az első i30-as nagy siker-történet volt, hiszen öt év alatt 360 ezer példányban értékesítették Európában. A jóval komolyabb autó benyomását keltő második nemzedék hazai forgalmazása 2012-ben vette kezdetét. Mindkét modell sikerében szerepet játszott, hogy a piaci bevezetés után nem sokkal érkeztek a kombi változatok is.

Bár az optikai változások minimálisak, az új duplakuplungos váltóval és a combosabb dízellel egyértelműen vonzóbbá vált az i30-as.

Alaposan szemügyre kell venni az új i30-ast, hogy meg tudjuk különböztetni a korábbtól: megkockáztatom, hogy még a frissítés előtti modell tulajdonosai sem veszik elsőre észre, hogy módosították a hűtőmaszkot, noha a Hyundai szerint így karakteresebb az autó frontja. A félidős ráncfelvarrás sokkal inkább a technikai oldal modernizálását és általános finomhangolását takarja, már ha eltekintünk a Turbo topmodell (lásd a keretést) premierjétől. A facelift során érkezett egy új benzines „belépőmotor” (1.4 Kappa, 100 LE), az 1,6-os dízel HP-változata pedig immáron 136 lóerővel folytatja pályafutását, miközben az opciós listán megjelent egy vadonatúj, hétfokozatú duplakuplungos váltó, amely az 1.6 CRDi-khez és az 1.6 GDI-hez társítható 500 000 forintos felárral.

A hagyományos, hatgangos automatát nyugdíjazó erőátvitel remekül passzol a nyomatékos dízelhez, és

nem csak gyorsan, de jó ütemben és alacsony fordulaton kapcsol. A váltó programozása egyébként nagyban hasonlít a VW-csoport hétgangos DSG-jéhez: ha felengedjük a fékpedált és nem lépünk azonnal a gázra (tehát a küszönymaték által gurulunk), „sétatempóban” vált második fokozatba. Mivel az áttételezés meglehetősen rövid, 70 km/óra felett kicsivel „aktiválódik” az utolsó fokozat, ami egyúttal azt is jelenti, hogy autópályán foroghatna kevesebbet a motor, elvégre 300 Nm áll rendelkezésre. A nyomaték miatt a dinamika minden körülmények között dicséretet érdemel, négy személyvel, klímázva sem vérszegény a Hyundai, a tankolásnál viszont teljesen átlagos, 6,0 literes értéket mértünk. Ugyanakkor nem csak a motor és a váltó összhangja miatt jó vezetni az i30-ast: a korábban jogal kritizált érzéketlen kormányzás már a múlté, s bár szó sincs arról,

hogy ez lenne a kompakt mezőny legdirektebb volánja, az előrelépés szembetűnő – ez igaz a szerényebb zajsintre is, melyet az alaposabb hangszigeteléssel értek el.

AZ ÚJ I30-AS beltere tulajdonképpen ugyanolyan maradt, mint a korábbi modellé, ami egyik részről jó, hiszen az alapadottságok, a helyki-nálat, vagy az ergonómia kifogástalan, de azért az összképen látszik, hogy nem ez a legfrissebb modell. Ez persze erősen szubjektív, ám a kék központonál háttérvilágítását le kellett volna cserélni, éjszakai vezetés során nagyon fárasztja a szemet. A fejlesztési irányvonal most inkább arról szólt, hogy olyan extrákat is kérhetünk már az i30-ashoz, amelyek korábban csak nagyobb Hyundaiakhoz voltak elérhetők, például itt vannak a szellőztethető első ülések, a modellben premierjét ünneplő sáveltárolóra figyelmeztető

zatban



Mutatós, ám nem a legfrissebb divatot követi a belső

Ki a legény?

A modellfrissítés kiváló apropó volt arra, hogy a Hyundai bemutassa az i30-as új topváltozatát. Az egyszerűen csak Turbo utónévvel illetett modellbe az 1.6 T-GDI benzinmotor került 186 lóerős csúcsteljesítménnyel, így az új változat nemcsak a legerősebb, hanem a legfürgébb (0-100 km/h: 8,0 s) i30-as is. A modell három- (6 449 000 Ft) és ötajtós (6 649 000 Ft) kivitelben is elérhető.



Négy felnőttnek kifejezetten kényelmes és tágas az i30-as



A 136 lovas dizellel energikus a Hyundai, zajszintje pedig 130-as tempónál is alacsony

Viszonyítási pontok

Adta magát, hogy a szerkesztőségünkél feléves szolgálatát töltő Seat Leonnal vonjunk párhuzamot, elvégre ebben is 1,6-os dizelmotor és hétfokozatú duplakuplungos váltó dolgozik. A Leon annyiból más, hogy teljesítménye csupán 105 lóerő, forgatónyomatéka

pedig 250 Nm, az eddig megtett bő 15 ezer kilométer során azonban átlagosan csupán 4,8 liter gázolajat fogyasztott 100 kilométerenként. Az étvágya tehát szerényebb az i30-asénál, ugyanakkor a Start&Stop kombinációs DSG-váltóért 635 ezret kérnek.



HYUNDAI i30	1.6 CRDi HP DCT
Összlökettérfogat:	1582 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	100 kW (136 LE) 4000/perc
Max. nyomaték:	300 Nm 1750-2500/perc
Hossz./szél./mag.:	4300/1780/1470 mm
Tengelytáv:	2650 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1549/1557 mm
Fordulókör:	10,6 m
Tömeg/teherbírás:	1316/624 kg
Csomagtér:	378/1316 l
Üzemanyagtank:	53 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,6 s
Max. sebesség:	200 km/h
Város/országút/vegyes:	4,6/3,9/4,2 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,0 l/100km
CO ₂ -kibocsátás:	109 g/km
A modell alapára:	3 899 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	5 699 000 Ft

* i30 1.4 MPI, 100 LE

rendszer, vagy a Hyundai intelligens parkolástámogató rendszere. Utóbbi már nemcsak párhuzamos, hanem merőleges parakolóhelyekre is segíti a beállást.

A frissített i30-as motor- és felszereltségi változattól függően 500-550 ezer forintos importóri árkedvezménnyel kezdte magyarországi pályafutását, ami nem csak azt eredményezi, hogy az 1,4-es bázismodell ára roppant versenyképes (3,89 millió forint), hanem azt is, hogy a tesztelt, 136 lóerős dizellel és duplakuplungos váltóval 5,7 millió forinttól elvihető. A piac egyik legjobb ár-értékű ajánlatának azonban a 110 lóerős 1.6 CRDi tűnik, hiszen ha valaki le tud mondani az automatikus váltó nyújtotta komfortról, már 5 049 000 forintért beülhet a modellbe. Az sem mellékes, hogy a Hyundai jó szokásához híven öt év kilométer-korlátozás nélküli garanciát vállal az új típusra is.



Összegzés

Nem tartogat nagy meglepetéseket a frissített i30-as, amely a tesztelt változatban kisebb hibái ellenére is meggyőző. Korrekt, tágas autó, amely kombi változatban is elérhető 250-300 forint felárért.

Hiánypótlás

Beadta derekát a Toyota, és kis lökettérfogatú turbós motort fejlesztett. Kipróbáltuk, mit tud a frissített Aurisban!



A hatékonyabb zajszigetelés miatt nagyon csendes az utastér

Ilyen volt!



2006–2012



2012–2015

A ferdehátú Corolla utódjaként debütált az Auris első nemzedéke, melyből három- és ötajtós modellt is kínáltak, akár 177 lóerős, 2,2-es dízelmotorral, majd a félidős modellfrissítéssel jött a hibrid. A kívül-belül teljesen új, második generációból mutatkozott be a kombi változat.

Nagyon sokáig úgy tűnt, a downsizingről hallani sem akar a Toyota, aztán először a Lexusnál tört meg a jég: a V6-os szívó benzint nyugdíjazta egy modernebb 2,0 literes turbós, most pedig itt a szélesebb körnek szóló 1,2 literes egység. Az új motor elsőként az Aurisba került be, de nem lenne meglepő, ha a Corollában és a Versóban is feltűnne – 116 lóerős teljesítménye és 1500-as fordulattól lehívható 185 Nm-es nyomatéka miatt teljesen logikus lenne a lépés.

A GÉPHÁZTETŐ felnyitása után egyébként meglepően konstatáljuk, hogy szinte elvész az Auris motortérében az 1,2-es, ami nem véletlen, ugyanis a könnyűépítés jegyében fejlesztett motor befoglaló méretei megegyeznek a Toyota 1,0 literes háromhengeresével! Az új motor igencsak magas technikai színvonalat képvisel, hiszen mellett, hogy műanyag szívószorral rendelkezik, közvetlen befecskendezésű és mindkét oldalon változó szelepvezérlésű, illetve két egymás-

tól független hűtőkör dolgozik benne (az egyik kör a motorblokkot, a másik a turbót, az intercoolert és a befecskendezőket hűti). Sőt, a terhelés függvényében képes Otto- és Atkinson-ciklus szerint is működni.

S hogy mindez mit jelent a gyakorlatban? Alapjáraton fülni kell, hogy egyáltalán meghalljuk a hangját, másrészt tisztességesen gyorsít alacsony fordulatról. Mivel turbólyuk szinte nincs, egyenletes az erőleadás, és gyakorlatilag olyan, mint egy jóval nagyobb lökettérfogatú szívó benzines, csak éppen nem kell pörgetni – a leszabályozás egyébként korán, már 5900-as fordulaton bekövetkezik. A nyomatékosság miatt hosszúra áttételezett váltót kapott az Auris 1.2 D-4T, így autópályán sem nyakal be sok benzint, a 6,2 literes átlagfogyasztás pedig ha nem is kiemelkedő, de semmiféleképpen sem rossz egy korrekt dinamikájú benzines kompakttól. Érdekes módon hazánkban nincs start-stop rendszer az új turbós motorhoz (csak azokban az országokban van,

ahol CO₂-alapú az adózás), így ez is némileg árnyalja a fogyasztást. A CVT-váltóval is konfigurálható 1,2-essel 5,71 millió az Auris ára, az erőtartálék miatt azonban szerintem nem érdemes azon sokat gondolkodni, hogy az 1,6-os, 132 lóerőshöz képest megéri-e a 150 ezer forintos felárat. A frissített Aurist nagyon jó vezetni, a kormányzás közvetlen, a váltó rövid utakon kapcsolható, a futómű pedig feszes, rossz utakon talán túlságosan is.

AZ ÚJ MOTOR premierje mellett a modellfrissítés mást is hozott, többek között új, lendületesebb arcot szabtak az Aurisnak, ha pedig valaki áldoz a full-LED-es fényszóróra, egészen markáns a különbség. Azon lehetne vitatkozni, hogy mennyire harmonikus az összkép, de tény, hogy így jobban passzol a Toyota egységes márkacsaládjába. A belső változásai sokkal inkább jelentenek valódi előrelépést: a középkonzol jóval igényesebb hatást kelt az új billenőkapcsolókkal, a csőbe bújtatott féműszerek közé került egy színes, 4,2 colos képátviteli multifunkciós kijelző, és persze itt van a friss érintőképernyős fejegység. Szintén nem elhanyagolható, hogy a facelift keretében elérhetővé vált a modellhez a Toyota Safety Sense rendszer, melynek 160 ezer forintos felára jó vásárt ígér, hiszen ezért az összegért van egy túlérzékenyre kalibrált sávelhagyás-figyelőnk, automatikus fényszórókapcsolásunk, ütközésmegelőzőnk és táblafelismerőnk is.





Az ülések elől és hátul egyaránt kényelmesek, de hátul szűkös az Auris

Tetszett

- nyomatékos, csendes motor
- kormányzás, váltó
- igényesebbé vált a belső

Nem tetszett

- szűkös hátsó sor
- túlérzékeny sávelhagyás-figyelő

A súrlódási veszteséget csökkentő megoldások a hibrid motorjából származnak



TOYOTA AURIS	1.2 D-4T
Összlökettérfogat:	1197 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	85 kW (116 LE) 5200-5600/perc
Max. forgatónyomaték:	185 Nm 1500-4000/perc
Hossz./szél./mag.:	4330/1760/1475 mm
Tengelytáv:	2600 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1525/1525 mm
Fordulókör:	10,4 m
Saját tömeg/teherbírás:	1190/630 kg
Csomagtér:	360/1199 l
Üzemanyagtank:	50 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,1 s
Max. sebesség:	200 km/h
Város/országút/vegyes:	5,8/4,1/4,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,2 l/100km
CO ₂ -kibocsátás:	132 g/km
A modell alapára:	4 140 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	5 710 000 Ft

* Auris 1.2 D-4T VVI 99 LE

Az 1.2 D-4T-vel 80-ról 120-ra 2,3 másodperccel hamarabb gyorsul az Auris, mint az 1,6-os szívómotorral



Német segítség

A Verso volt az első Toyota, melybe a BMW-vel kötött megállapodás értelmében a német gyártó dízelmotorja került. A kompakt egyterűhöz hasonlóan azonban az új Aurishoz is **elérhetővé tették a BMW 1,6-os, 112 lóerős, 270 Nm-es nyomatékú gázolajosát**, mely a 2,0 literes Toyota motort váltja fel. Az 1.6 D-4D a hibrid után a második legtakarékosabb a palettán (4,1 l/100 km). A kizárólag hatgangos kézi váltóval konfigurálható újdonság 6 250 000 forinttól vihető haza.

Tudta-e?

Összeurópai szinten a hibrid a legnépszerűbb Auris, a teljes eladások felét teszi ki a vegyes hajtású verzió!

Összegzés

Nem vitás, hogy az új motorral és a több elérhető extrával sokkal versenyképesebb az Auris, mint eddig. Nagy ütőkártyája, hogy ez az egyetlen kompakt, amely hibridüzemű kombiként is létezik.

Egy csésze Blue M

Tetszett

- kényelmes ülések
- pazar felszereltség
- divatos megjelenés

Nem tetszett

- rossz kilátás
- túlméretes kerekek



Látványosak a 19 colos felnik, de egy hobbiterepjáróra ballonosabb köpenyek illenének

Úgy tűnik, a jamaikaiak felköthetik a kertésznadrágjukat, ha kávékészítésről van szó, ez a Mokka ugyanis legalább olyan élmény, mint egy csésze Blue Mountain.



Vezetni akarok! Egy sportos formájú kisautó sosem a hátsó utasok kényelmének záloga

Tudta-e?

Az Opel legfejlettebb motorjait épp Magyarországon, a hipermodern szentgotthárdi motorgyárban állítják elő, ahol 1991 óta 8 millió erőforrás készült.

Mondom mindezt úgy, hogy nem kedvelem az „aszfaltterepjárókat”, így e tesztautó híre sem hozott lázba. Egy hét alatt mégis sokat változott az álláspontom. Elsőre mindjárt a vagány, sportos külseje szúr szemet, valahogy azt az érzést kelti az emberben, gyere menjünk el, tekeregyünk egy jót! Persze az is rögtön látszik, hogy a vagány 19 colos felnik erősen beszűkítik a mozgásteret. Szolidabb mérettel, kevésbé peres gumikkal a nyomvájuk sem vezetnek meg annyira, csendesebb lenne és még földútra is lemerészkedhetnénk vele.

Sebaj, a remek 1,6-os CDTI nyújtotta vezetési élmény bőven kárpótol, a 2013-ban bemutatott szentgotthárdi motor ugyanis már a Mokkahoz is rendelhető. Meglepően halk, ha kell, dinamikus, igény esetén pedig nagyon takarékos, akár 5,0 liter alatti fogyasztással is eljáratunk vele,

start-stop funkciója kikapcsolható. Az alumíniumblokkos erőforrás természetesen az Euro-6-os normát is teljesíti, 320 newtonméteres nyomatéka pedig felülmúlja az 1,7 literes elődét. A hozzá kapcsolt hatfokozatú kézi váltóval komfortos és sportos vezetési stílushoz is jól illeszkedik, a precízen működő váltómű ugyanis a fűrgé kapcsolásokat is jól veszi. Ráadásul összerékhajtásának is köszönhető remek menetstabilitása örömautózásra sarkall, így a 4x4-nek nem csak télen vesszük hasznát.

MINDEZEK ELLENÉRE mégis a kényelme ragadja magával leginkább az embert. Bőrkárpitozású, állítható comb- és deréktámaszos ülései hosszú órák után is komfortosak, a tág határok közt mozgatható kormányval együtt tökéletes ülőpozíciót nyújtanak. A kétfónás klíma a hő-

ségriadó idején is hatásosan, szép csendben tette a dolgát. A fedélzeti elektronika fejedelmi, nehéz lenne olyat kívánni, amit ne teljesítené: követésitávolság-, ráfutás- és sávelhagyás-figyelmeztető, sebességszabályzó és -korlátozó, táblafelismerő, navigációs berendezés, rejtett hangulatvilágítás stb. Bose hi-fi rendszere még Mozartot is koncertterem-minőségben szolgáltatja meg, az embernek kiszállni sincs kedve a szimfónia vége előtt. A felsorolt extrák ráadásul egészen könnyedén kezelhetők, olyan apróságokkal könnyítik meg életünket, mint a sebességváltás közben is aktív tempomat, így ugyanis nem kell minden felkapcsolásnál újraindítani a sebességszabályzót. Van ugyanakkor olyan extra tétel is, amelynek az alapfelszerelések közt volna a helye, tolatókamera híján ugyanis el sem tudom képzelni, hogy a sportos

megjelenésű, ám lőrés méretű hátsó ablakokon kikukucskálva hogy nem tolatunk neki valaminek...

A MOKKA CSALÁDI autóként is megállja a helyét: sok jól használható rakodórekeszt és formájához képest meglepően öblös (365/1372 liter) csomagteret kínál. A kardánalagút végén található 230 voltos csatlakozóba hűtőtáskát, laptopot, elemtöltőt is dughatunk. A hátsó sorban a mai divatnak megfelelően persze inkább csak két közepes termetű ember utazhat igazán kényelmesen, ők viszont pohártartóval is felszerelt könyvtámaszt hajthatnak ki a középső ülés támlájából. Az utastér ráadásul nem csak ergonomikus, de kidolgozása is fényévekre van a régmúlt Opeljeitől. Ízlésesen himzett bőrkárpitok, szép illesztések, esztétikus szinkombinációk és kellemes formák harmóniája jellemzi.

ountain



Spock kapitány is megirigyelné a parancsnoki állást, persze ennyi extráknak borsos ára van



Divatós fazon: a Mokkából 821 db (+30,11%) kelt el július végéig

OPEL MOKKA	1.6 CDTI AWD
Összlökettérfogat:	1598 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	100 kW (136 LE) 3500-4000/perc
Max. nyomaték:	320 Nm 2000/perc
Hossz./szél./mag.:	4278/1777/1658 mm
Tengelytáv:	2555 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1540/1540 mm
Fordulókör:	10,9 m
Saját tömeg/teherbírás:	1504/509 kg
Csomagtér:	356/1372 l
Üzemanyagtank:	52 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,3 s
Max. sebesség:	187 km/h
Város/országút/vegyes:	5,2/4,4/4,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	4,7 l/100km
CO ₂ -kibocsátás:	124 g/km
A modell alapára:	5 080 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	6 980 000 Ft



Rakétafizika

Az 1,6 CDTI motor a legkorszerűbb technikát képviseli. Zárt hurkú égésszabályozása munka-ütemenként akár tíz befecskendezéssel dolgozik, részben ezért olyan csendes és finom járású.

A turbófeltöltő változó geometriájú és vízhűtéses, így viszont akár 1,7 bar nyomást is képes előállítani, tehát rugalmassá teszi a motor működését. Nem csak az erőforrás start-stopos, hanem a vízpumpa is, az olajszivattyú pedig változó szállítást, így csökken a fogyasztás és a CO₂-emisszió.



Összegzés

A felhasználás sajátosságait, így az útviszonyokat is figyelembe véve összeállított gazdag felszereltséggel igazán kényelmes, élvezetes és divatos útitárs a Mokka. Komplikált műszaki tartalma ugyanakkor vélhetően nem teszi majd a használtautó-vásárlók kedvencévé.

*Mokka 1.6 Ecotec, 115 LE

HIRDETÉS

Renault KADJAR

Ne csak nézd! Éld át!



RENAULT
Passion for life



Vági bele a kalandba: renaultbudapest.hu!

Kadjar fogyasztás l/100 km: 3,8-5,6; CO₂-kibocsátás g/km: 99-130 NEDC-ciklus szerint. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás, illetve CO₂-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredményei. A képen látható autó illusztráció.

A Renault ajánlásával

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



Egyedi a kipufogóvégek formája.
A pick-up kialakítás nem kiabál

Koszorúbringa, bűvárcucc, vagy vadászsákmány is behajigálható
az utastér összekoszolása nélkül az átalakított Range Roverbe.

Gyakorlatias



Stéppelt kárpitmintákkal és a színek variációival szabható személyre az utastér.
A már gyárilag is kényelmes Range Rover hátsó ülésének továbbfejlesztése a két férőhelyes kiépítés

Bármely motorváltozatú Range Rover átalakítását vállalja a német Startech tuningcég, ha a tulajdonos vágya a pick-up felépítés. A cég a demoautót természetesen a legizmosabb Range-ből építette, a motor 5,0 literes, V8-as kompresszoros, 526 lovas csúcsteljesítménnyel, 5,3 másodperces 0-100-as sprinttel és elektronikusan limitált 250 km/órás végsebességgel.

AZ EREDETILEG amerikai modellek-re szakosodott Startech olyan autót akart létrehozni, amely igazi luxus-szabadidőkocsi, ehhez pedig komoly alap kellett. A Range kiváló terepjáróképességű jármű, és a prémiumszegmens egyik top 10-es autója az árktégóriájában. Igyekeztek úgy átépíteni a kocsit, hogy az ne veszítsen jó tulajdonságaiból, például az átalakítás miatt ne csökkenjen a karosszéria merevsége, továbbá a formai kiegyensúlyozottság és a belső komfort is megmaradjon. A munkát nehezítette a Range fejlett karosszériája, amely alumíniumot is alkalmaz.



Nem létrák szállítására készült a plató.
Feltűnik, mennyire védett:
ne feledjük, 250 km/óra a végsebesség



A fekete-piros design feltűnő,
kell is, ha bevezetnek egy új koncepciót

A Startech az átépítés során szintén alumíniumot, valamint karbonbét is acélt is használt. A kis platót a karosszéria eredeti dimenzióin belül alakították ki, lényegében a normál csomagtartót szabadították fel. A második ülésor mögött lezárták az utasteret, így megmaradhatott a kényelmes, ötszemélyes belső. A hátsó szélvédő kicsi és meredek, amúgy fűtött és színezett. A munkásautó-kínézet elkerüléséért a platóélektől nyújtózó karbon légterelőket alkalmaztak, amelyek sportos hatást keltenek. A tényleges plató 110 cm hosszú, a falai 60 cm magasak.

A platókiépítésen túl a Range Roverre felszerelték mindent, amit a raktárakban találtak és korábban már kifejlesztettek. Így szélesítő készletet öblös sárvédőkkel, első és hátsó lökhárítóval, küszöbelemekkel – utóbbi felkúszik a hátsó keréktárcsákra. Légnyílást vágtak a gépház tetejére, ezen az új szélvédő, valamint több kisebb műanyag idom készült karbonból – mint például a hűtőmaszk. Hátról feltűnnek a szoknya alól kibúvó új kipufogócsövek, s amúgy

teljesen új a csőrendszer is, amely plusz 16 lóerőt biztosít a motornak. Minthogy a szélesítés által 80 mm-rel vállasabb lett a kocsi, nagyobb kerekek is elférnek alatta: 11x23 colos Monostar S forgácsolt ultrakönnyű felniket szereltek fel 305/30-as gumikkal. A futómű sem maradt eredetiben, a légrugós rendszer chiptuningot kapott, így jó útfelületen a gyári legalsóbb értékhez képest 30 mm-rel csökkenthető a hasmagasság – mindez persze gombnyomásra.

AZ UTASTERBEN minden csupa bőr és alcantara. A tetőoszlopok, a tetőkárpit is újrakészítették, akárcsak a sportos ülések. Hátról különösképp sokat dolgoztak az átalakítás miatt, igen látványos a végeredmény. Ide már csak ketten ülhetnek, középen egy konzolt alakítottak ki a két külön ülés által közrefogva. S hogy milyen vásárlókra számítanak? Természetesen az arab világ milliommosai jelentik a vásárlói célpontot, közülük is a solymászok, akik biztonsággal és friss levegőn szállíthatják madaraikat a platón!



Divatozhat

Az új Ford Mustang sokakat meglepetett, így van ezzel a német Loder1899 tuningcég is, ahol új felniket javasolnak a sportautóhoz. Háromféle formát ajánlanak 9x22, 9,5x21 és 9x20 col méretben.



Új felni

Az RH Alurad új felnit mutatott be WM betűjelzéssel. Az egyenes küllős típus 17, 18, 19 és 20 colos méretben érhető el, a színe lehet hiper ezüst, verseny matt fekete, vagy bicolor fekete. A gyártó új hőkezelési technológiát vetett be, hogy ellenállóak legyenek a kerekek. A 19 és 20 colos modelleket SUV-típusokra ajánlják, ehhez megfelelő a keréktárcsák terhelése is.



Felszálló ágon

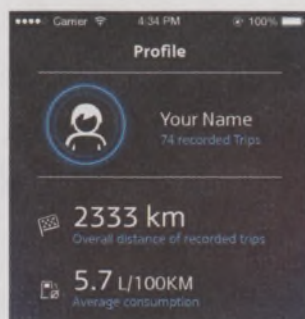
A Skoda Rapid elég jól fogy a német piacon, erre találunk áttételes jelet is, például, hogy a tuningcégek elkezdtek foglalkozni a típussal. A Rieger egy spoilerkészlettel rukkolt elő, amely első toldatból, küszöbidomokból, hátsó diffúzor-imitációból és az ötödik ajtóra szerelhető kis légterelőből áll. Utóbbi megvásárolható karbonutánczatú kivitelben is. A műanyagok külön-külön is megrendelhetők, a cég mindegyikhez csomagolja a rögzítéshez szükséges kellékeket.

Szegedi fejlesztés



Az NNG felavatta szegedi fejlesztőkörpontját. Az irodában jelenleg közel 30-an dolgoznak, de hónapokon belül 50-ig tervezik emelni a létszámot, hosszú távon pedig 200 fő felvétele a cél. Az NNG jelenleg 800 embernek ad munkát globálisan, és további gyors növekedésre számít. A cég 2015 első felében Detroitban és Tokióban is nyitott irodát.

Előrelátó



A Mini Connected applikáció vadonatúj alkalmazása, a MINI Streetwise névre keresztelt intelligens navigációs opció már az utazás megkezdése előtt megjeleníti a felhasználó okostelefonján az opcionális desztinációkhoz vezető legjobb útvonalakat. Az alkalmazás ehhez folyamatosan figyeli a felhasználó személyes vezetési adatait és múltbeli úti céljait, amelyeket később a felkínált útvonalak becsült időtartamával és üzemanyag-fogyasztásával párhuzamosan ajánl fel.

Közös munka



Az NNG kooperációba fogott a japán INAGO-val, aminek eredményeként az NNG a jövőben élőbeszéd-felismerő hangvezérlési funkciót is kínál az autógyáraknak, mellyel a sofőrök az okostelefonokon tapasztalható könnyed és természetesen szóbeli utasításokkal használhatják a navigációs szoftvert.

Automatizált jövő



A Bosch és a TomTom az automatizált járművezetés területén kezdett együttműködésbe

A Bosch és a TomTom a magas fokozatú automatizált járművezetéshez szükséges térképadatok területén folytatott együttműködésről állapodott meg, amelynek keretében a TomTom készíti a térképeket, míg a Bosch azok pontosságának követelményeit határozza meg. Az első részleges térképeket már a német A81 és az amerikai egyesült államokbeli I280 Interstate autópályán folytatott tesztjei során jelenleg is használja a Bosch. A magas fokozatú automatizált járművezetéshez használt térképeket alapvetően két tulajdonságuk különbözteti meg a napjaink navigációs

rendszereiben alkalmazottaktól. Méter- helyett immár deciméter-nagyságrendű pontosságuk mellett az automatizált járművezetés térképei több rétegből állnak. A hagyományos alpnavigációs réteg segítségével határozza meg a rendszer az A-ból B-be vezető útvonalat és az egyes igénybe vett utak sorrendjét. A lokalizációs réteg újszerű eljárással szolgál nagy pontosságú adatokkal, amelyek alapján a jármű már az éppen igénybe vett forgalmi sávban határozhatja meg pozícióját. Ennek során a gépkocsi környezetmegfigyelő érzékelőinek információit veti össze a térkép

lokalizációs rétegének megfelelő adataival. Ennek eredményeképpen az úthoz és annak környezetéhez viszonyítva egyaránt pontosan meghatározható a jármű helyzete. A lokalizációs réteg felett elhelyezkedő tervezési réteg a további fő jellemzőkön – például útburkolati jelek, közlekedési táblák és sebességkorlátozások – túl többek között az út geometriai adataira vonatkozó információkat is tartalmaz, például a kanyarívek sugarát vagy a lejtők, illetve emelkedők meredekségét. E tervezési réteg igen részletes információik alapján dönt az automatizált vezetésű jármű sávváltásairól.

Forgalmi asszisztens

A navigációs készülékek és autós kamerák keresztezéséből született a Mio Combo 5207 LM, mely számos extra funkciójával valódi „forgalmi asszisztensként” lehet a sofőr segítségére. A 61 900 forintos készülék rögzíti a vezetési szokásainkat, és egy idő után ennek megfelelő útvonalakat ajánl a

cél elérésére. Intelligens tervezőszoftvere emellett a napszak, a forgalom zsúfoltsága, vagy akár a valós időben érzékelt lezárások alapján is felülbírálnak az eredeti tervet. A beépített kamera emellett minden az úton történt eseményt rögzíthet, így a cserbenhagyásos koccanások ellen is védelmet nyújthat.



A forgalomba helyezési darabszámok örvendetes módon nem hagynak alább, ennek megfelelően – ahogy az első félév hónapjaiban – júliusban is jóval több autó talált gazdára, mint egy esztendővel korábban. Mindez átlagosan 700 példányos havi pozitívumot jelent, ami előrevetíti a 75 ezres éves mennyiség biztos elérését. A fejlődés üteme a 2013-as adatokhoz mérten még inkább szembeötlő: két évvel ezelőtt 32 204 személyautó állt forgalomba július végéig, míg idén már 44 035 (2014: 39 144 db) példánynál járunk, a mérce itt plusz 36,74%-os mutat.

A MÁRKÁK VERSENYÉBEN továbbra is az Opel vezet (5088 db/11,55% piacrész), dacára annak, hogy 1-7. havi eredménye 2014 hasonló időszakával szemben 383 darabos mínuszt mutat. Mögötte a Skoda (4716 db/+653 db/10,71%) és a Ford (4502 db/+550 db/10,22%) is szépen zakatol előre, ahogy a Volkswagen (3801 db/+277 db/8,63%) lendülete sincs kifogyóban. Az igazi nagy dobást azonban a top 5-öt záró Suzuki produkálta: 732 példánnyal „fejelte” meg a tavalyi eladott mennyiséget, így most már 3609 db áll a márkanév mellett, a japánok piaci részesedése pedig 8,20%-ra rúg (további részletek a keretben). A német prémiummárkák közül az Audi áll a legjobb helyen (11.: 1341 db/+122 db/3,05%), növekedési görbéje azonban alacsonyabb ívű, mint a Mercedesé (13.: 1224 db/+404 db/2,78%) és a BMW-é (14.: 1211 db/+246 db/2,75%).

A TAVALY ILYENKOR még 225 darabos forgalomba helyezést teljesítő Chevrolet eltűnt a színről, ezzel együtt idén 49 márka képviselteti magát az eredményjelzőn – még Rolls-Royce-ból is gazdára talált egy példány. Kíváncsian várjuk, hogy a hazai piacra visszatérő Lada eladásai miként írják majd át az eredményeket, s egyáltalán mennyire lesz sikeres az orosz márka újbóli szerepvállalása.

Tudta-e?

Saját maga tavalyi eredményéhez viszonyítva a Smart produkálta a legnagyobb mértékű előrelépést. Míg 2014-ben július végéig csupán 4, addig idén az új modelleknek köszönhetően már 68 db autót állított forgalomba, ami 1600%-os fejlődést jelent.

Kitartó léptekkel

A július végi állás szerint továbbra is magasan verjük a tavalyi eredményt, az előrelépés 12,5%-ot tesz ki.



Nagyon kelendő az új Vitara, de a Suzukinál így sem „kannibalizálnak” a crossover modellek



Alighogy megjelent a piacon a Fiat 500X, máris 65 példányos sikert tudhat magáénak. A Fiat is szépen javított (1274 db/+61,47%)

Szerepcserék

A Suzuki pozitív eredménye első sorban az új Vitara megjelenésének köszönhető: az esztergomi gyártású szabadidő-autó kapásból 1220 példányos forgalomba helyezéssel büszkélkedhetett július végén, letaszítva trónjáról a Dacia Dustert (1026 db/-11,40%). A japán márka mindemellett 19 db Jimnyt is eladott a SUV kategóriában, és érdekes módon az SX4 S-Cross eladásai is meredeken emelkedtek (925 db/+53,15%). A kisautók kategóriájában a Swift (1308 db/+38,30%) magabiztos fölényrel vezet az Opel Corsa (990 db/-2,75%) előtt, míg a Celerio vadiúj érkezésként 13 példányos értékesítést produkált.



A modellek között 2869 darabbal továbbra is a Skoda Octavia a bestseller

Ésszerű válasz



Az utastér állapotán egyáltalán nem látszik a 280 ezer kilométeres futásteljesítmény, ez feltétlenül mellette szólt



Bőven akad parkolási sérülés a karosszérián, de még a gyári első fényt viselik a lemezek



Jól felszerelt, fiatal autót vettem félmillióért, és számoltam azzal is, hogy a végére a duplájába fog kerülni.



Kirohadt alólam az előző „használos” autó, az utód kiválasztásánál minimum két légszák, ABS és légkondicionáló szerepelt a kívánságlistán – no meg a veteránautós kötődés miatt az Opel márka, de ez már magánjellegű szövődmény. A használt dizelektől idegenkedem, úgyhogy maradt a benzínmotor: 1,8 liter alá nem érdemes menni a klíma miatt, és kell a hely alkatrészszállítás okán, tehát kombit akartam. Astrából csak kis motorral (1.4-1.6) és drágán vannak ilyen autók, Vectrából alig akad kombi, úgyhogy megnéztem az Omegát is. Keresésem idején csak egyetlen benzínest hirdettek, amit végül meg is vettem: 2,2 literes, négyhengeres, automatikus váltó, 2002. februári, magyarországi forgalomba helyezés, szinte hajszálpontosan 280 000 km-rel, ami évi 20 ezres futásnak felel meg – ez teljesen reális, az internet meg tele van 100-150 ezret futott dizelekkel...

Végül megalkudtunk 500 ezerben, friss vizsgával, kerék nélkül. A nem gyári könnyűfém felnik közül három szinte javíthatatlanul meg volt ütve, félrekopottak voltak az abroncsok, jobb volt így. A gyöngyösi telephelyre már 4 db 16 colos alufelnivel érkeztem, ezeket 85 ezerért vettem, méghozzá viszonylag keveset futott

Michelin Alpine köpenyekkel. A hazaútat követően jött egy nagyszervíz a vezérlés és az összes folyadék cseréjével, a futómű és a fék kijavításával, így a kerekekkel együtt már negyedmillió Ft-ot költöttem a vételáron felül a kocsi, de ezzel tisztában voltam a vásárlás előtt is. Csak egy soron kívüli lambda-szonda-csere (35 ezer Ft) borzolta a pénztárcámat, és ekkor kiderült, hogy a katalizátor is el van tömődve, nagy terhelésnél nem tud elég gáz átáramlani rajta, ez még mintegy 40 ezer Ft lesz. Ja, és még megcsináltatom a teljességgel hatástalan kéziféket is – ezután is üdvözlöm a vizsgabiztost.

SZÓVAL A FÉLMILLIÓS AUTÓ átirással, nagyszervizzel, alkatrészcsereikkel és a parkolási sérülések javításával együtt 1 millióba kerül a végére, és szerintem ez teljesen reális. Csak olyan dolgokat csináltattam meg, amelyeket amúgy is el kellene végezni egy ilyen futásteljesítményű autón. Talán 100-150 ezer Ft-ot spórolok, ha kisebb Opelt választok, mert igazából csak az alkatrészárakon fogtam volna valamennyit, de akkor nem kényelmes plüssfotelben ringatózva élvezem a légkondi hűvösét, és nekem ez mégér ennyit.

tás helyett



Mennyit fogyaszt?

Egy nagyméretű, benzinmotoros autónál ez szokott lenni az első kérdés. A forgalmi szerint 1610 kg az Omega Caravan, ezt a tekintélyes tömeget mozgatja a 2,2 literes, 144 lóerős benzinmotor, négyfokozatú automatikus váltó segítségével. Az eladó 10,5-11 literes átlagot ígért, ha óvatosan hajtom a gépet, de valamit rosszul csinálók, mert **Budapestre ingázva 9,4 l/100 km-rel járkálok, és ez a katalizátorcserét követően várhatóan pár decit mérséklődik még.**

Nincs olajfogyasztás
280 000 km után – ami meglepő egy Ecotec benzinmotornál



A futóműben kicserélték a szilentekeket, csak az állítást hagyták ki a végén



Olcsóbb lesz cserélni és színre fújni a csomagterfedeleket, mint kijavítani a rohadást



PROMÓCIÓ

TÍZ SZÁZALÉKKAL NŐTT AZ AUTÓÁTÍRÁSOK SZÁMA AZ ELSŐ FÉLÉV SORÁN

Változatlanul a használt autók jelentik a megoldást a magyar gépkocsi vásárlók számára. A Datahouse első féléves statisztikái szerint 264.606 személyautót vettek másodkézből 2015 első félévében, ami tíz százalék feletti növekedést jelent a tavalyi év hasonló időszakához képest. Immáron öt éve tart a használt autó piac emelkedése, a 2009-es mélypont óta folyamatos növekedés látható e területen. Az elmúlt félév során, januártól júniusig összesen 264.606 autó talált új gazdára a hazánkban, ami tizenegy százalékkal múlja felül a 2014-es év hasonló időszakát (238.339 autó). Hat százalékkal romlott azonban a gépkocsik átlagéletkora, június végéig ugyanis már hetven százalékban választottak az új tulajdonosok tíz évnél idősebb járművet. A vásárlók az alsó-középkategóriás modelleket keresték leginkább (83.658 autó), a kisautók (70.033 autó) és a felső-középkategóriás járművek is (41.243 autó) tíz százalék feletti növekedéssel teljesítettek. A modellek rangsorában az Opel Astra (19.580 autó) zárt az élen, mögötte a Suzuki Swift (17.792 autó) és a Volkswagen Golf (7.732 autó) végzett.



„A használt autó piaci tendenciák várhatóan az év második felében sem változnak majd, továbbra is a pár százezer forintos kocsikat keresik az átlag vásárlók. A Das WeltAuto hálózataiban azonban minőségi, újszerű autókkal várjuk az érdeklődőket. A fiatal, keveset futott járműveink nagy érdeklődésnek örvendenek, de nem csak itthonról, hanem külföldről is

keresettek modelljeink” - tájékoztatott Frank György, a Das WeltAuto márkaigazgatója. „A számadatok ellenére tehát megfigyelhető, hogy ezekre az ajánlatokra is nagy az igény, de mint egy jó albérlőnél, a megbízható kocsiknál is igaz: ébernek kell lennie a vásárlóknak, mert az igazán jó lehetőségek hamar vevőre találnak” - tette hozzá.

Tisztításhoz a fojtószelepet kitérített állapotban kellett rögzíteni, erre szolgált a csavarhúzó műanyag nyele. Puhább a kitámasztott fémnél, így nem sérti a felületét

Negró helyett

Indokolatlanul magas fogyasztás, bizonytalan alapjárat és hektikus működés jelei mutatkoztak az autón.

Nem vette tekintetbe a kocsit, hogy alig valamivel a hibajelenségek kialakulása előtt esett át egy nagyszervízen, így hivatalosan tünetmentesnek kellett volna lennie. Bár ez nem teljesen igaz, hiszen korábban is volt fogyasztásemelkedés, és rá a magyarázat is: nyáron a légkondit, télen a sok hidegüzemet okoljuk. A hibajelenség nem írható körül pontosan, ráadásul voltak

tünetmentes időszakok is – na, az ilyen imádják a szerelők!

Természetesen a fedélzeti számítógép kiolvasásával kezdődött minden. A lamdbaszonda szakadt fűtőszála „lebukott”, ami magyarázat lehet a megemelkedett fogyasztásra, de a többi hibajelenségre nem. Még egy hibát kiírt a rendszer, mégpedig a néha bolondozó ablakemelőt, jöhettek tehát a tip-

pek a valós nyavalyára: légtömegmérő, gyújtótrafó stb. Az előbbi tesztelve működik, ahogy a levegőhőmérséklet jeladója szintén gyors próba során bizonyította, hogy jó. Trafó? Lehet, de nincs gyújtáskimaradás, azt rögtön észreveszi a számítógép, csak mintha fulladozna a benzintől a kocsit. Persze ez is lehet gyenge szikrától, amit okozhat a fáradó trafó. Mi lehet még?

Nézzük meg a fojtószelepházat! Ez a szívócsonk öntvényére van csavarozva, rá pedig gumicső érkezik, amelyet bilincsek fognak. Cső le, gyors szemrevételezés, amelynek az eredménye, hogy érdemes levenni az egységet, mert kocsizos.

ELŐBB KAPOTT a féktisztítóból, de mivel az nem hozta le, jött a műanyag spatulás kapirgászás. 15-20

Ma már minden hibakeresés a vezérlőegység memóriájának a kiolvasásával kezdődik



Látható, hogy lerakódásokkal teli a fojtószelepház, így nehéz jól dolgoznia





Irány a szerviz!

perc tisztítás után fémszűrő lett az alkatrész, szép munka, mehet vissza a helyére. Gyors összeszerelés és próbakör. Az autó pörgetve és alacsony fordulaton terhelve is magához tért, húzott egészségesen. Úgy látszik, megvan a hiba, legalábbis reménykedjünk benne, mert így túl egyszerűnek tűnik az orvoslás. Majd a használat eldönti.

Olajnyomok a szívótorokban.
Öreg turbósoknál ez normális.
Persze nehéz elfogadni...



Levegőőőőő!

Még akkor sem szabad megfedkezni a sportlégszűrő tisztításáról, ha tudjuk, hogy ezek koszosan is több levegőt engednek át, mint a papírszűrők új korukban. Így a koszosodásuk hibajelenséggel nemigen jár, inkább későbbi kopást okozhat a hanyag tulajdonos. A lényeg, hogy rendszeresen tisztítani kell. Bár a hozzá megvásárolt készlet otthoni tisztítást is enged, mégis jobb a szervizre bízni. A szerelők előbb sűrített levegővel lefújták róla a fáradt szűrőolajat, majd jött a mosófolyadék felszórása. Némi állás után ismét a sűrített levegő segített, a letisztított szűrőre végül felfújták a friss szűrőolajat, és így ment vissza a helyére. Élettartama, amíg fizikailag szét nem megy (például kiszáradkor elszakad), lényegében végtelen.



A mosóanyag felvitele spray-ből

Lábápolás

Amikor valaki megrendel egy szép polírozott felületű felnit, még nem is gondolja, micsoda kényes feladatot vállal. Főképp, ha úgynevezett bicolor darabról van szó, tehát a gyártó a dögös megjelenésért fényezett és polírozott felületeket tesz egymás mellé. Ezek a felületek természetesen egybe vannak lakkozva, védendő őket a behatásoktól. Azonban erősebb járdázástól nem védi meg a lakk a felnit, a sérülés eredménye pedig elszomorító. Esetünkben a sérülés a polírozott felületet érte, nem volt mit tenni, le kellett polírozni azt. A gond ezután következett: a lakkozás nem megy egyszerűen, ugyanis a csupasz fémre speciális eljárással lakkozni



Klasszikus eszközökkel tüntethető el a sérülés a polírozott felületről

a gyártók, ami házilag semmiképp, de még műhelykörülmények között sem reprodukálható. Így spórolósan csupaszon maradhat a fém, ám időnként át kell polírozni. Nem elegáns, de olcsóbb, mint a profi felújítás.

Búcsútétel

Vannak olyan helyzetek, amikor az autó képességjavításáért bevetett eszközt ki kell gyomlálni a járműből. Esetünkben rejtélyes keverékképzési hiba okoz túlfogyasztást, bizonytalan teljesítményleadást, mindezt úgy, hogy a fedélzeti elektronika nem fog hibajelezt, vagy csak olyat, ami nem indokolja az összes rendellenességet. Minthogy az autó motorvezérlő programjába jó egy éve belenyúltak chiptuningot végezve, a javítók nem szívesen vállalták a diagnosztikát, mondván, nem tudni a „csipelés” által milyen jellemzőkön és mennyit módosítottak. Jött a döntés, hogy vissza kell tölteni a gyári programot, és úgy vizsgálni az autót - ez ismerős lehet a garanciaidőn belül chiptuningot alkal-



mazóknak, akiknél gyakorta megszokott, hogy a szervizlátogatások előtt visszaállítják a gyári állapotot. Maga a programcsere ugyanúgy zajlott, mint a feltöltése, sőt talán még gyorsabb is volt, mert nem kellett a tuningcég jóváhagyása a gyors távvizsgálat után.

A gyári programmal most a tesztelés a feladat, hogy a kocsi produkálja-e ugyanazokat a hibajelenségeket. A hibát ott kell keresni, ahol az alkatrészek túlterhelése léphet fel - nagyobb töltőnyomás, gyújtásigény. A tapasztaltakról később beszámolunk.

Ízlés szerint

Mérnökhallgató diplomamunkájaként készült el egy **frekvenciaszelektív lengéscsillapító**, ami saját autóba szerelve is bizonyított. Mondhatnánk, hogy így könnyű, hiszen Kárászy Balázs olyan családba született, ahol a lengéscsillapító üzlet, így minden kéznél volt, a gépektől a tanulmányozni valókig.

FELTÜNT, HOGY BIZONYOS SEBES-
SÉGNÉL NEM SZERETI A MACSKA-
KÖVET, VAGY NEHEZEN KEZELI A
HIDAK DILATÁCIÓS HÉZAGJAIT

MINDEN A TERVEZÉssel
KEZDŐDÖTT!

Több jel arra mutatott,
hogy a gazdaságos
gyártásért áldozott
a Koni, olyan pontokon,
ami a fő piacokon
nem elvárás.
Balázs eltérő műszaki
megoldást választott
ugyanannak a célnak
az eléréseért

A minta a Koni FSD frekvenciaszelektív
lengéscsillapítója volt. Balázs megkereste a gyengéit

A tervezés után jöhetett az alkatrészek legyártása, valamint
összeválogatása a nagy
gyártók kínálatában
lévő cserealkatrészekből

BÍZOM BENNE,
JÓL ÖSSZEÁLL
AZ ELGONDOLÁS!

HA NEM SIKERÜLT VALAMI,
INKÁBB A BESZERELÉS ELŐTT
DERÜLJÖN KI!

A kész darabokat mérőgépen ellenőrizte

A frekvenciaszelektivitást az olajáramlás szabályozásával oldják meg, változó fojtókeresztmetszettel. Balázs erre a szabályozásra dolgozott ki újabb megoldást. Úgy alakította ki, hogy meglévő lengéscsillapító legyen átalakítható.

A gátlókat azóta folyamatosan fejleszti, összesen
több mint 40 000 km-t futottak a saját Ford Focusban

KÉSZ!!!

Klasszikus darab

A Yamaha Faster Sons programjának keretében született meg a vadonatúj XSR700-as

A Sport Heritage családba sorolja a Yamaha a vadonatúj XSR700-ast, melynek tervezésében a Los Angelesben ténykedő, világhírű japán motorépítő, Shinya Kimura is részt vett. Az eredmény egy olyan motor, amely stílusával a 70-es évek Yamaháit idézi, technikai oldalról viszont teljesen naprakész. A mindössze 186 kg-os XSR700-asba 698 cm³-es, soros kéthengeres blokk (75 lóerő) került szokatlan, 270 fokok főtengelyelékkel, így a motor hangja a Yamaha szerint egészen vérpezsdítő. Az acélvázra épülő modell esetében meglehetősen meredeken beépített teleszkópokra voksolt a Yamaha (24,5 fokos villaszög), míg a hátsó rugóstag szinte vízszintesen kerül beépítésre. A fékrendszert elnézve látszik, hogy nem spórolt a Yamaha, az elől dupla tárcsás, 282 mm-es rendszer (alap a blokkolásgátló) minden bizonnyal bőven elegendő lesz a teljesítmény és a tömeg fényében. A XSR700-as novemberben érkezik meg a kereskedésekbe.



A munka kezdete



A brit Norton bejelentette, hogy zéró emissziójú motorkerékpár fejlesztésébe fogtak. Az elektromos masina fejlesztéséhez, a gyártásorobővítéshez, valamint a munkahelyteremtésre a brit kormánytól 7,5 millió fontos támogatást kapott a cég. A hírek szerint a Domiracer (képünkön) alapjaira építik majd az újdonságot.

Jubiláló



Rekordszámú résztvevővel, 89 motorral zajlott le a tizedik, jubileumi **Bike Maraton Egyesület nemzetközi motoros tájékoztatósi túraverseny**. A nagyrészt Ausztria területén haladó túrán egy rajzos roadbook-szerű itinerből kellett navigálni a motorosoknak, mintegy 850 kilométeren keresztül!

Crossover sisak

Kiteljesedett a Nolan crossover sisakpalettája, miután a Nolan N40 Full és a Grex G4.1 Pro után megérkezett a prémiumfejvédők közé sorolható X-lite X-403 GT is. A túramotorozáshoz és városi körülményekre fejlesztett modell kompozit héjszerkezettel rendelkezik, a kivehető, légbeömlő nyílással ellátott állvédővel pedig megfelel a zárt bukósisakkal szemben támasztott ECE-követelményeknek is. A pinlock páramentesítő belső lencsével felszerelt plexi gyorskioldós megoldással készült, így könnyedén, szerszámok használata nélkül levehető. Az újdonság állítható belső napszemüveggel, bogárhálóval és kommunikációs előkészítéssel is rendelkezik.



BMW-szabadalom

Az innovatív lengőkar-szabadalom, amelyet a BMW kutató és technológiai részlegével szoros együttműködésben fejlesztettek szériaérett koncepcióvá, az elektromos kerékpárokat gyártó HNF Heisenberg XF1-es modelljével kerül sorozatgyártásba. A szabadalom lényege, hogy az agymotor, a tárcsák és a szíj is egyetlen, innovatív teleszkópos egységbe kerül, így nincs szükség szíjfejlesztőre. Az innovatív lengőkar-hajtómű másik előnye, hogy a hajtáslánc a pedáltól függetlenül működik. A hagyományos, izommeghajtásra tervezett

összteleszkópos vázszerkezetekkel ellentétben a hátsó lengőkar az elektromos motor nagymértékű besegítése esetén, például intenzív gyorsításkor, nagy sebességű haladáskor, vagy terepezéskor sem merevedik meg, a felfüggesztés így minden szituációban visszajelzéseket ad az útról, miközben maximális tapadást és vonóerőt biztosít. A rendszer gyorsítás és fékezés esetén ugyanakkor kiküszöböli a kellemetlen, ringó mozgásokat. A kerékpár extrémén egyenetlen terepen igény szerint hagyományos módon, pedállal is hajtható.



Jövőbe mutató



A japán **zec00** elektromos motorkerékpár döbbenetes külsejével és 160 kilométeres hatótávolságával szerezhet híveket. Az idomok alatt egy 11,4 kWh kapacitású lítium-ion akkumulátort találunk, mely 68 lóerővel és 144 Nm-rel (!) hajtja a modellt.

Tudta-e?

A **Ducati** ősszel rántja le a leplet a friss **Streetfighter**ről, mely megkapja az 1299 Panigale 1300 cm³-es, L2-es blokkját.

Erőtűltengés

Az 1190 Adventure jó eséllyel pályázik a legsportosabb túraenduró címére, és ezért nem csak a bivalyerős V2-es felel.

Ilyen volt!



2003–2005



2006–2013

Idestova már 12 éve annak, hogy bemutatkozott a KTM első kéthengeres túraendurója, a 950 Adventure. A 103 lóerős modell azonban csak rövid ideig volt gyártásban, mert érkezett a 990-es, 106 lóerős Adventure.



Nehéz lenne nem észrevenni, hogy egyre erősebb gépekkel rúkolnak elő a gyártók, gyakorlatilag eljutottunk oda, hogy a túraenduró szegmens legizmosabb képviselői felveszik a versenyt egy pár éves konstrukciójú sportmotorral. De azért az akkor is nagyot ütött, amikor a KTM bejelentette, hogy a 990 Adventure várva várt utódja 150 lóerős lesz, hiszen az 1190 Adventure is „vegyes” felhasználási célra tervezett motor, amelynek adott esetben terepen is helyt kell állni. Az 1190-es név természetesen az LC8-as blokkot takarja, amely az RC8-as sportmotorból származik, ám értelemszerűen hozzáigazították az elvárásokhoz, pontosabban mások a vezérműtengelyek, titán helyett acél szívószelepek, illetve keskenyebb szívócsatornák és hosszabb szívótölcsérek mellett döntöttek. S hogy mit jelent ez a gyakorlatban?

AMIKOR ELŐSZÖR FELÜLTEM a motorra és elindultam vele, nem akartam elhinni, hogy mennyire egyenesen jár a nagy V2-es, és olyan finoman veszi a gázt, mint egy japán négyhengeres, és akkor még nem beszéltem az akár egy ujjal is behúzható, vajpuha kuplungról – a 990 Adventure után a különbség ennél markánsabb nem is lehetne. Hogy az új generációs ride-by-wire gázkar csodát tett, az biztos, de igazán attól esett le az állam, hogy mennyire jól kontrollálható az elsőre túlzónak tűnő teljesítmény. Sport

Tetszett

- technikai színvonal
- kidolgozási minőség
- nyomatékos blokk
- futómű/fékek

Nem tetszett

- kemény ülés
- szélvédelem



Nem csak a színvilág,
hanem a jellegzetes idomok
miatt sem lehet összetéveszteni
vetélytársaival
az 1190 Adventure-t

Tudta-e?

**A KTM 1190
Adventure** blokkja
dupla gyújtógyertyás.
A megoldás előnye az
alacsonyabb károsanyag-
kibocsátás és jobban
adagolható teljesítmény.

Összegzés

Nem is olyan régen csak a sportmotorok büszkélkedhettek olyan teljesítménnyel, mint most ez a nagy túraenduró. A lényeg azonban, hogy az elektronikai segédletek miatt átlagos képességű vezető is kiaknáztathatja az 1190 Adventure erejét.

KTM 1190	Adventure
Lökettérfogat:	1195 cm ³
Hengerek/szelepek:	V2/8
Max. teljesítmény:	110 kW (150 LE) 9500/perc
Max. nyomaték:	125 Nm 7500/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1560 mm
Ülésmagasság:	860 mm
Üzemanyagtank:	23 l
Fék elől/hátul:	2x320/267 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	120/70 R19/170/60 R17
Száraz tömeg:	217 kg
Tesztfogyasztás:	6,2 l/100 km
Alapár:	5 096 000 Ft

üzemmódban minden kétséget kizáróan igazi tűzijátékot szolgáltat az Adventure, mert iszonyatosan tolt, de annyira egyenletesen és kiszámíthatóan adja le az erőt, hogy nem hozza rá az emberre a frászt. Hogy biztonságosan ki lehessen motorozni a nagy KTM-et, az osztrákok annyi technikai újdonságot varázsoltak a gépbe, mint előtte talán soha. Az ABS és a kipörgésgátló figyelembe veszi a motor dőlésszögét, sőt mivel az Adventure elektromos futóműállítással is rendelkezik, a rugózó elemekbe is „belenyúl” a vezérlés, ha szükség van rá. A KTM persze gyorsan nyilvánvalóvá teszi, hogy nem csak egyenes úton van elemében. Bármennyire magas és méretes az egész motor, egészen kis erővel dönthető – a vezető valósággal úgy érzi, mintha összeforrna a géppel. Az alig tizkilós króm-molibdén vázzal rendelkező Adventure terelgetése egészen más, mint az említett 990-esé: úgy tudunk vele sokkal gyorsabban menni, hogy kevesebb „munkát” igényel a terelgetése, amiben szerepet játszik a váltó is, amelynek kapcsolhatósága is a sportmotorok világából ismerős. Ezek után nem meglepő, hogy a fékrendszer is csúcsra járatott: az hagyján, hogy iszonyatos lassításra képes, a fékkar meghúzására a hátsó fék is működésbe lép, és elemelkedésérzékelő figyelmeztető kerek.

Egyébként annyi mindent lehet állítani a KTM-en, hogy indulás előtt akár 20 percet is barangolha-

tunk a menüben, de igazán akkor nyer értelmet az elektromos futómű, amikor letérünk az épített útról. Nem kell manuálisan csavargatni semmit, gombnyomásra Offroad módba kapcsolunk és kezdődhet a sárdagasztás. Döbbenetes, hogy milyen tartalékai vannak a futóműnek és hogy mennyire okosan dolgozik a kipörgésgátló, ám az is nyilvánvaló, hogy a motor hatalmas méretei korlátot jelentenek, s noha a 217 kg a kategória egyik legkönnyebb darabjává teszik a KTM-et, nehéz körülmények között a kis köbcentis endurók azért ügyesebbek.

AZ ELŐDHOZ KÉPES bármennyire is jól formázott túraülést kapott az 1190-es, meglehetősen kemény a vezetőülés, az utas ülőfelülete pedig lehetne nagyobb. Nyilván nem véletlenül döntött ilyen ülés mellett a KTM, de ha már túraenduróról van szó, a komfort nagyobb szerepet játszhatott volna. Való igaz, hogy az ülőpozíció tökéletes, ám a kisméretű, kézzel állítható plexi mögött a szél már országúti tempónál is igen csak cibálja a sisakunkat, a tükröket pedig nem tudtam úgy beállítani, hogy a vállaim ne legyenek benne.

Az 1190 Adventure fő ellenlábas a régi rivális BMW R 1200 GS, de ide sorolhatjuk akár a Ducati Multistradát is. Az osztrák gép az öt millió forint feletti árával semmiképpen sem olcsó motor, de a BMW (4,7 millió forint) és a Ducati (5,8 millió forint) árait elnézve abszolút reális az árcédulán szereplő összeg.



Egyszerű rajzolatú, de annál informatívabb a műszeregység



Hosszú úton tűnik csak fel, hogy túlságosan kemény az ülés

Teljes a paletta

Az 1190 Adventure premierje után nem sokan hittük volna, hogy a KTM még ennél is erősebb túraendurón dolgozik: az 1290 Super Adventure **1** 160 lóerős teljesítményével és 6 024 000 forintos árával is a szegmens csúcsgépei közé tartozik. A KTM azonban lefelé is bővítette a kínálatot: immáron 1050-es változatban **2** is létezik az Adventure. A 95 lóerős modell magyarországi vételára 4 229 000 forint.



Felzárkóztató



Colin Turkington (VW CC) két rajt-cél győzelemmel jelezte Snettertonban, hogy még korántsem mondott le a címvédről. Első nekifutásra éppen két csapattársa, Aron Smith és Jason Plato ünnepelhetett vele, míg a roncsderbihez hasonlatos második menetben Adam Morgannek (Mercedes A-osztály) és Andy Priaulxnak (BMW 125i M Sport) lengett a kockás zászló mögötte. Az utolsó futamon az ifjú **Jack Goff (MG6 GT, képközlő) 0,3 másodperces előnnyel szerezte meg első győzelmét Plato és Priaulx előtt.**

BTCC (10/6. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Plato 230 pont, 2. Turkington 214 pont,
3. Shedden 198 pont, 4. Tordoff 191 pont,
5. Jordan 189 pont, 6. Neal 188 pont,
7. Priaulx 168 pont, 8. Goff 162 pont,
9. Morgan 157 pont, 10. Collard 133 pont.

Második vonal

ERC

Az észtrországi gyors murvás pályák az élvonalbeli R5-ös gépek helyett a végsebességben jobb ERC2-es „szériaautóknak” kedveztek. Például a Mitsubishi Lancer EVO X-essel versenyző orosz és észt bajnok, Alexey Lukyanuk (képközlő) úgy zsebelte be pályafutása első abszolút győzelmét, hogy a 6. gyorsan 10 másodperces büntetést kapott (beugrott a rajtnál), az egyik utolsó kanyarban pedig majdnem felborult. A második helyen, 12,7 másodperces hátrányban Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) végzett, s ezzel át is vette a vezetést a pontversenyben, miután legnagyobb ellenfele, Craig Breen (Peugeot 208 T16) két szakasszal a vége előtt olajfolyás miatt kiesett – így aztán a hazai pályán versenyző Rainer Aus (Mitsubishi Lancer EVO IX) állhatott fel a dobogó harmadik fokára. A Botka



Dávid-Michalik Péter páros az ERC2 5. és az abszolút rangsor 9. pozíciójában végzett, a „két-kerekű” ERC3-as kategóriában pedig Emil Bergkvist (Opel Adam R2) máris bajnoknak mondhatja magát, dacára annak, hogy Ralf Sirmacis (Peugeot 208 VTI R2) mögött másodikként futott célba.

ERC (10/6. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Kajetanowicz (POL) 133 pont, 2. Breen (IRL) 128 pont, 3. Lukyanuk (BLR) 82 pont,
4. Consani (FRA) 55 pont, 5. Plangi (EST) 43 pont,
6. Magalhães (PRT) 38 pont,...
35. Botka (HUN) 4 pont.

Hetes DTM BMW!

Az idei szezonban eddig nem sok babér termett a BMW-nek, de a hollandiai Zandvoort versenypálya nagyon feküdt az M4 DTM versenyautóknak, és a büntetősúlyok is a kezükre játszottak: elfoglalták az első két rajtsort, ám a pole pozícióból csapnivalóan induló Augusto Farfust a címvédő Marco Wittmann, António Félix da Costa és Maxime Martin is megelőzte. Nem sokkal később Paul di Resta (Mercedes) balesete miatt kellett pályára küldeni a biztonsági autót, majd a pontversenyt vezető Jamie Green (Audi) a 6. helyről, saját hibájából csúszott le a pályáról és ragadt a kavicságyban. Két körrel a vége előtt hasonlóképpen járt a Farfust lökdöső Gary Paffett (Mercedes) is, de a brit megúsza annyival,

hogy visszaesett. Így végül Wittmann, Félix da Costa, Martin, Farfus, Bruno Spengler, Timo Glock és Tom Blomqvist sorrendben történelmi hetes (!) BMW-győzelem született. A második időmérőn Félix da Costa begyűjtötte pályafutása első pole pozícióját, majd megszerezte első futamgyőzelmét is. A dobogóra Farfus és Spengler állhatott még fel, Glock és Wittmann jóvoltából pedig a BMW ezúttal ötös sikernek örülhetett. Amíg az első versenyen Mike Rockenfeller (8.), addig a másodikikon Mattias Ekström (7.) volt az Audi leg-eredményesebb pilótája, a Mercedesnek pedig egy 10. és egy 6. helyezés jött össze Pascal Wehrlein részéről.



Da Costa a DTM első portugál győztese

Tudta-e?

A DTM történetében eddig a Mercedesnek a 2001-es hockenheimi és a 2007-es barcelonai, az Audinak pedig a 2011-es valenciai futamon sikerült hatos diadalt aratnia.

DTM (9/4. FORDULÓ)

Az összetett állás

- VERSENYZŐK:** 1. Green (GBR) 81 pont, 2. Ekström (SWE) és Wehrlein (GER) 76-76 pont, 4. Mortara (CH) 58 pont, 5. Wickens (CDN) 57 pont, 6. Spengler (CDN) 52 pont, 7. Wittmann (GER) 49 pont, 8. Felix da Costa (POR) 43 pont, 9. Vitoris (GER) 40 pont, 10. Paffett (GBR) 37 pont.
- KONSTRUKTÓROK:** 1. Audi 297 pont, 2. BMW 262 pont, 3. Mercedes 249 pont.



Már csak kétesélyes

Jonathan Rea már négy fordulóval a befejezés előtt világbajnok lehetett volna, Chaz Davies azonban „beleköpött” a levesébe.



Davies (7) keményen faragja ponthátrányát, Reának (65) azonban már csak a pontot kell feltennie az i-re



Vén kecske és a show: Biaggi 44 év felett is jó még az érmes helyezéské

Davies és a Ducati szárnyalt az amerikai és a malajziai fordulóban is, két teljesen különböző karakterű pályán. Laguna Secában előbb begyűjtötte karrierje első pole-ját, majd fölényes kettős diadalt aratott. Aztán következett Sepang, amelytől előzetesen tartott a Ducati. Az edzések nem sikerültek, ám a két futamon ismét főszereplő volt Davies: egy-egy első és második pozícióval zárt, feljött az összetett második helyére és kiharcolta matematikai esélyét a vb-címre.

Az Aprilia ugyan jelenleg nem versenyképes a Ducatival és a Kawasaki-val, azonban a kétszeres superbike-világbajnok Max Biaggi mégis tett arról, hogy a noaleiek középpontba kerüljenek. A 3 év után visszatérő Mad Max Misano után Sepangban ismét versenyzett és bebizonyította, hogy jóval 40 év felett is képes a dobogóra. A saját rekordját múlta felül, hiszen 2012-ben 41 évesen, 2 hónaposan és 14 napon belül lett dobogós, míg idén 44 évesen és 38 napon belül zárt a 3. helyen – ráadásul mindezt sérült vállalal érte el.

A VB-ÉLLOVAS Jonathan Rea is elért egy újabb rekordot. Ő az első kawasakis, aki egy idényben legalább 20 dobogóra volt képes. Az élvonalas Laguna Secában az idei legkevesebb pontját gyűjtötte be. Kétszer harmadik lett, Sepangban viszont előbb megszerezte idei 12. győzelmét, majd a 2. helyen intették le. Még 150 pontot lehet szerezni idén, Rea pedig 144 pont előnnyel várhatja a folytatást. Csapattársa, Tom Sykes viszont már nem lehet világbajnok, a Kawasaki azonban elégedett a szereplésével, hiszen Reával együtt a zöldek vele is szerződést hosszabbítottak 2016-ra.

A supersportban Kenan Sofuoglu előnye alaposan megcsappant az összetett élen. A török két forduló óta képtelen a dobogóra, ám formahanyatlása sajnos teljesen érhető. Hosszú betegség után elhunyt a 4 hónapos kisfia, míg Sofuoglu korábban már elvesztette a két testvérét is... Jules Cluzel ellenben Malajziában már az egymás utáni 6. dobogójára volt képes, két forduló alatt 40-ről 13 pontra csökkentve a hátrányát.



Jacobsen szezon közben igazolt át a Kawasakitól a Hondához, ahol valósággal szárnyra kapott!

Tudta-e?

Patrick Jacobsen

szerezte az 1999 óta létező supersport-vb első amerikai pole-ját, majd a viadalon ő lett a sorozat első amerikai győztese is. A 22 éves motoros két forduló alatt 55-ről 28 pontra csökkentette a hátrányát a tabellán.

VÉGEREDMÉNY (13/10.)

Laguna Seca

Superbike

1. futam: 1. Davies (GBR) Ducati, 2. Sykes (GBR) Kawasaki, 3. Rea (GBR) Kawasaki, ... 16. Tóth (HUN) BMW.
2. futam: 1. Davies, 2. Sykes, 3. Rea, ... 16. Rizmayer, 17. Tóth.

Sepang

Superbike

1. futam: 1. Rea, 2. Davies, 3. Biaggi (ITA) Aprilia, ... 17. Rizmayer, ... 19. Tóth.
2. futam: 1. Davies, 2. Rea, 3. Torres (ESP) Aprilia, ... 18. Rizmayer, ... 20. Tóth.

Supersport

1. Jacobsen (USA) Honda, 2. Cluzel (FRA) MV Agusta, 3. Zanetti (ITA) MV Agusta.

Az összetett állás

Superbike

1. Rea 452 pont, 2. Davies 308 pont, 3. Sykes 295 pont, ... 27. Tóth 5 pont, ... 29. Rizmayer 3 pont.

Supersport

1. Sofuoglu 168 pont, 2. Cluzel 155 pont, 3. Jacobsen 140 pont.

Első az egyenlők között

Lorenzo és Rossi holtversenyben áll a tabellán, Zarco és Kent azonban továbbra is utcahossal vezet.



Lorenzo (99) utolérte Rossit (46) a tabellán, tehát mostantól újra nyílt a küzdelem

Idén először immár nem Valentino Rossi vezet az összetett, a csapattárs Jorge Lorenzo ugyanis felzárkózott mellé. Mi több, ha hirtelen véget érne a szezon, a spanyolt hoznák ki győztesnek, ugyanis Rossi három sikerével szemben neki már öt elsője van. A Doktor az elmúlt két fordulóban „csupán” kiegyensúlyozott produkciót mutatott, győzelmi esélyei nem voltak. Ellenben – ahogy Lorenzo is – Marc Marquez bombaformában van: amióta a 8. fordulóban, a Holland TT-n megkapta a 2014-es vázat, a 2015-ös második generációs lengővillát, valamint a kevésbé agresszív 2015-ös blokkot, azóta felgyorsult, tempójának tudatában pedig nem kockáztat feleslegesen. A taktika eddig bevált. Marquez a 2. forduló után ismét feljött a tabella 3. pozíciójába, s már nem 74, hanem csak 52 pontos a hátránya. Marquez és a Honda célja egyértelmű: a tetemes hátrány ellenére világbajnokságot nyerni!

INDIANAPOLISBAN és Brnóban is Lorenzo-Marquez párbaj volt. Amerikában Lorenzo megpróbált elhúzni, a pole-ból rajtoló Marquez nagyon sokáig csak utazott mögötte. Végül az utolsó három körben robbantott a hondás, aki az idei 3. sikerével megőrizte a 2011 óta tartó veretlenségét az USA-ban. Lorenzo azonban rögtön válaszolt Marqueznek, aki a cseheknél megpróbálta ugyanazt a taktikát alkalmazni, mint Indianapolisban, ám ezúttal nem sikerült neki. A rajt-cél győzelmet arató Lorenzo véget vetett a Honda négyéves uralmának, aminek köszönhetően a Yamaha 2010 után nyert újra Brnóban.





Itt még Kent (52) vezet, de a végén Antonelli (23) örülhetett az aranynak

AZ ERŐVISZONYOKAT tekintve a kiskategóriában, a Moto3-ban történtek a legnagyobb változások a nyári szünet után. Két új győztest avattak a 18 éves, olasz származású belga, Livio Loi és a 19 éves olasz Niccolò Antonelli révén. Az elmúlt két nagydíjon 6 különböző motoros állhatott dobogóra, akik közül négyen, Loi, Antonelli – ő Rossi motoros akadémiajának a tagja –, John McPhee és Philipp Öttl (a korábbi vb-harmadik és többszörös nagydíjgyőztes Peter Öttl fia) karrierjük első érmének örülhettek. A legnagyobb meglepetést azonban az élvonalas, az eddig kiemelkedően teljesítő Danny Kent okozta. Az első 9 fordulóban csak egyszer maradt le a dobogóról, azonban Indianapolisban és Brnóban is érem nélkül zárt. Előbb elgumizta magát, ki kellett mennie kerékcserére, amiért a pole-ból rajtolva csak a 21. helyen ért célba 1 kör hátrányban. A Cseh Nagydíjon viszont végig a győzelemért csatázott egy 11 fős élbolyban, ám végül csak a 7. helyen intették le. Mint kiderült, ismét gumigondja volt, 66 pontos előnye pedig 45 pontosra olvadt.

A MOTO2-BEN viszont továbbra is menetel az élvonalas Johann Zarco. Indianapolisban ugyan csak a 8. helyről volt kénytelen rajtolni, azonban egy 6 fős csatározásban a 2. helyen zárt. Az USA-ban Alex Rins első Moto2-es győzelmét ünnepezhette, majd Brnóban Zarco megszerezte idei 4. pole pozícióját, aztán bezsebelte idénybeli 4. győzelmét is.



Amerikában Rins (40) volt a király

Tudta-e? Marquez Indianapolisban

megszerezte a Honda 700. GP-győzelmét. A márka 1961-ben dalmaskodott elsőször a vb-n az ausztrál Tom Phillis jóvoltából, míg a legsikeresebb hondás a szintén ausztrál Michael Doohan 54 futamgyőzelemmel.

Antonelli fizimiskája az ifjúkori Ayrton Sennát juttatta eszünkbe.



Brno marad!

Hosszú évek óta a legtöbb magyar szurkoló a Cseh Nagydíjra, Brnóba látogat ki. Idén megvolt annak az esélye, hogy a brnói verseny elmaradjon, miután pénzügyi ellentétek miatt még a jegyvásárlást is felfüggesztették a nyár elején. Aztán mégis megrendez-

ték a viadalt, amely 2020-ig biztosan a versenynaptárban marad, hiszen a vb-t rendező Dorna és a cseh kormány megegyezett egymással. Brno és a Cseh GP idén ünnepelte az 50 éves jubileumát a gyorsasági vb-n. Szeretjük, örülünk neki!



Espargaro Barry Sheene gépén

Hátraszállt a szurkolótábor előtt!
Bemutatja a brnói győztes, Zarco



VÉGEREDMÉNY (18/11.)

Indianapolis

Moto3: 1. Loi (BEL) Honda, 2. McPhee (GBR) Honda, 3. Öttl (GER) KTM.
Moto2: 1. Rins (SPA) Kalex, 2. Zarco (FRA) Kalex, 3. Morbidelli (ITA) Kalex.
MotoGP: 1. Marquez (SPA) Honda, 2. Lorenzo (SPA) Yamaha, 3. Rossi (ITA) Yamaha.

Brno

Moto3: 1. Antonelli (ITA) Honda, 2. Bastianini (ITA) Honda, 3. Binder (RSA) KTM.
Moto2: 1. Zarco, 2. Rabat (SPA) Kalex, 3. Rins.
MotoGP: 1. Lorenzo, 2. Marquez, 3. Rossi.

Az összetett állás

Moto3: 1. Kent 199 pont, 2. Bastianini 154 pont, 3. Fenati 122 pont, 4. Oliveira 111 pont, 5. Vazquez 109 pont, 6. Binder 99 pont.
Moto2: 1. Zarco 224 pont, 2. Rabat 145 pont, 3. Rins 144 pont, 4. Lowes és Lüthi 118-118 pont, 6. Simeon 92 pont.
MotoGP: 1. Lorenzo és Rossi 211-211 pont, 3. Marquez 159 pont, 4. Iannone 142 pont, 5. Smith 106 pont, 6. Dovizioso 104 pont.



Ilyen az, amikor egy lelkes család összefog és megvalósít egy igazán különleges dolgot.

Az élmény min



Itt már kész a kiöntött pozitív forma és a kerekek. Élethű, ugye?

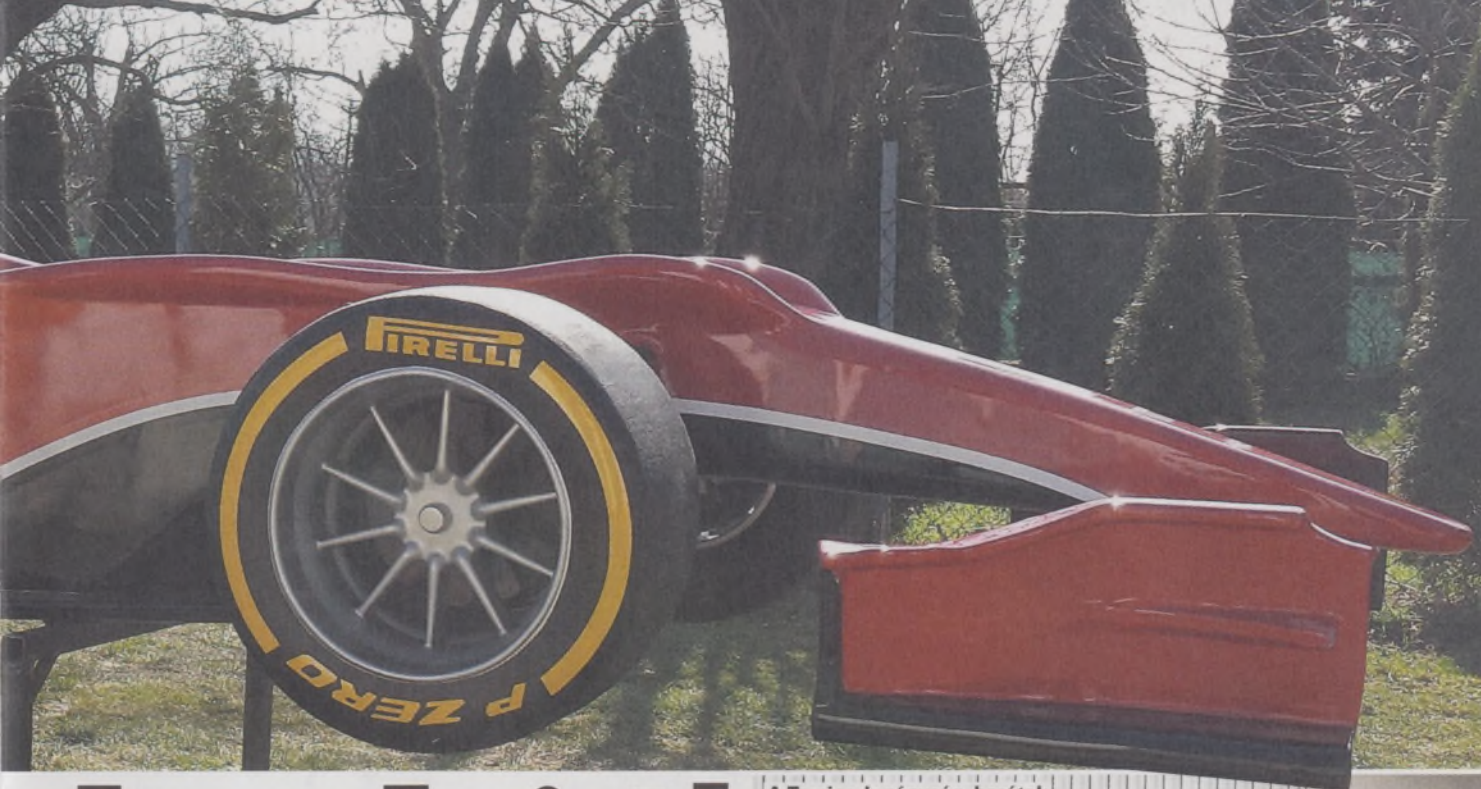


Az ötlet Tamics Attila fejéből pattant ki, de persze édesapja, Jenő, valamint öccse, Roland is kulcsszereplő volt a maszek Formula-1-es projektben. A család férfitagjai külföldön dolgoztak asztalosként, s már régóta motoszkált bennük a gondolat, hogy egyedi dolgot alkossanak. Olyat, ami nem mindennapi és valóban örömet lelik benne. Fél év alatt készült el a TRT (Tamics Racing Team) kétségkívül Ferrarira hajazó masinája, ami pusztán látványával és szimulátoros programjával igen sok embernek szerzett már emlékezetes pillanatot.

A CSALÁDFŐ ÉS A FIÚK rengeteg utánaolvasás és információgyűjtés után vágtak bele a munkába, amelynél az általuk korábban sohasem végzett műgyantaöntés alapismereteire is szükség volt. A pontos méretezés után kemény hungarocellből faragták ki a mintát – csak ez a műveletsor két hónapot vett igénybe. A testre jött a műgyanta negatív (ekkor a hungarocell tönkremegy), majd a héjszerkezet összeállítása után beleöntötték a végső formát, ami viszonylag hamar, 2-3 hét alatt elkészült. Az így kapott pozitív rengeteg csiszolást, kisebb-nagyobb javítást igényelt,

majd jöhetett a fényezés, amit az édesapa készített. A hungarocellfelnik is az ő érdemei, míg Attila a matricákat vágta ki kézzel.

AZ ÉLETHŰ Formula-1-es masina egy komoly játékszimulátor cockpitját rejt, állítható üléssel, igény szerint gyereküléssel, Thrustmaster Ferrari F1 T500-as kormányval és ugyancsak erő-visszacsatolású gáz- és fékpedállal. Aki megpillantja, garantáltan elidőzik mellette, nézegeti, fotót készít, vagy éppen játszik egyet. Mert az élmény mindenkié!



denkié!

A Tamics-legénység, barátok és a maszek F-1 replika



A hungarocell sablon helyhiány miatt két külön helyiségben készült



Tudta-e?

Tamicsék családi Formula-1-es autója a teljes nyersanyag beszerzésével együtt 4,5 millió forintot emésztett fel.

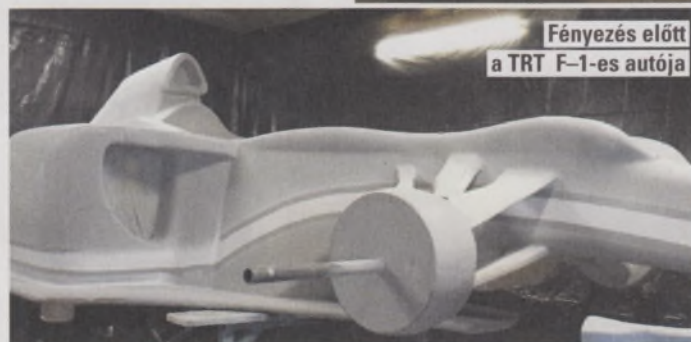


Szinte halljuk a motorhangot...



Tervgazdaság

Az ezermester familia nem áll le a munkálatokkal: a későbbiekben egy még komolyabb szimulátort szeretnének építeni, valamint egy külön kiállítóterem is a fejlesztési projekt része. Hahó, kedves Bernie Ecclestone!



Fényezés előtt a TRT F-1-es autója



A bevásárlóközpontok látogatói nagyon kedvelik az élethű szimulátort

A név kötelez

A Honda sokéves szünet után ismét piacra dobta az Africa Twint. Az utód azonban teljesen más, mint névrokona.



Átlátszó trükk



Nyakunkon a Frankfurti Autószalon, mi pedig máris megmutatjuk a seregszemle legfontosabb újdonságait.

További témáink

Teszt

• Peugeot 308 GT 1.6 THP

Használt autó

• VW Golf I kabrió

Retró

• Ezt írtuk a motorkerékpárokról

Kicsik és nagyok



Tesztben a BMW 1-es háromhengeres gázolajosa, az új generációs Renault Espace és a legerősebb dízel VW Passat.



Sztár a szomszédból



Beszámolunk a felfrissített Kia Cee'd nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.

autó-motor
ALAPÍTVÁ: 1948

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztő
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

Tervezőszerkesztő
BÍRÓ ÉVA

Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY

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

Szerkesztőségi asszisztens
NYUSTI BERNADETT

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

mediaworks

Felelős kiadó
RÓNAI BALÁZS
vezérigazgató

Pénzügyi és operatív igazgató
KATONA VIKTOR

Napilap Üzletág igazgató
HANÁK TAMÁS

Marketing és üzletfejlesztési igazgató
PISZTER-DOMÁN ÉVA

Hirdetési igazgató
MICZINKÓ KATALIN

Hirdetésfelvétel

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

A hirdetések tartalmi és formai megjelöléséért a Kiadó nem vállal felelősséget. Az elhelyezett fizetett politikai hirdetések nem tükrözik a szerkesztőség vagy a kiadó véleményét. A hirdetések közzétételéért teljes mértékben felelős a hirdető. A gazdasági reklámtevékenységről szóló 1997. évi LVIII. törvény rendelkezéseit, valamint az önszabályozó reklámpiacon kialakult gyakorlatot.

Tilos az Autó-Motor bármely fotóját, írott anyagát részben vagy egészben, illetve átdolgozva átvenni vagy újraközzölni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

Nyomás

Ipress Center CE Zrt.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE igazgatósági tag
A nyomtatás időpontja
2015/34. hét

67. évfolyam, 17. szám
Munkaszám: 133557
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
fél éves: 3540 Ft, éves: 6960 Ft

MEGJELENT!

autóeco motor

KÜLÖNKIADVÁNY

68 OLDALON

autóeco motor

KÜLÖNKIADVÁNY

KÖRNYEZET-
ISMERET

68

TUDATOSAN
OLDALON

HIBRID SPORTKOCSIK

- McLAREN P1
- PORSCHE 918 SPYDER
- BMW i8
- HONDA NSX
- LaFERRARI



BMW i8

EGY TESTBEN
KÉT LÉLEK:
131+231 LÓERŐ,
IGAZI ÉLVEZET!



ILYEN LESZ A JÖVŐ?
Retro 1948-tól 1989-ig

HAZAI HELYZET

MEGÉRI-E ALTERNATÍV HAJTÁSÚ AUTÓT TARTANI?

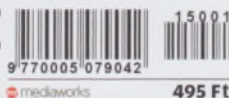


TESZTELTEK!

KIA SOUL EV
EGY TRENDI
MEGOLDÁS



MŰSZAKI KISOKOS



TANÁCSOK, TIPPEK A TAKARÉKOS AUTÓVEZETÉSHEZ

Hibrid sportkocsik

Hazai helyzet

Tanácsok, tippek
a takarékos
autóvezetéshez

Keresse az újságárusoknál!

Európa megválasztotta legjobbját.



Az új Passat. A 2015-ös „Év Autója” választás nyertese. Pont olyan sikeres, mint Ön.

58 szakértő, 22 ország, 1 győztes. Az európai szakújságírók 2015-ben az új Passatnak ítelték a legrangosabb autóiipari díjat, az „Év Autója” címet. Néhány év első pillantásra egyértelmű, a többit pedig tapasztalja meg egy teszttvezetés során!



Das Auto.

Az új Passat és Passat Variant motorizáltságtól függő, kombinált átlagfogyasztása: 4,1–5,5 l/100 km, CO₂-kibocsátása: 104–140 g/km. Az üzemanyag-fogyasztási és CO₂-kibocsátási értékek az előírt szabvány (715/2007/EK rendelet) jelenleg érvényes változata szerint kerültek meghatározásra.