

autó2 motor

ALAPÍTVÁ: 1948



VOLVO

S60

CROSS COUNTRY

VISSZATÉR!

FORD GT



DETROITI

2015 LETÁR



V6-OS BITURBÓ ÉS HÁROM VILLANYMOTOR HAJTJA!

HONDA NSX

OPEL ASTRA GTC

TESZT

AUDI A6 3.0 TDI

A KÉTÉLTŰ

TRIUMPH TIGER 800



TUNING

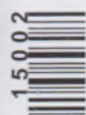
EZ TÉNYLEG EGY JETTA?



ÍME A HAZAI TOP 10!

Euro-NCAP

TÖRÉSTESZTEK



 Mindmegette.hu 



**TÖBB,
MINT
34 EZER
RECEPT!**

 /mindmegette

Ha ő mondja...



Szabó Róbert

Bernie Ecclestone, a Formula-1 rendezési és kereskedelmi jogait birtokló célcsoportok vezetője a napokban kilátásba helyezte: „könnyen előfordulhat, hogy 2015-ben nem lesz Német Nagydíj”. Hoppá, nem semmi fordulat! Mindez persze annak ismeretében mellbevágó, hogy jelen állás szerint a Mercedes a nagycirkusz vezető márkája, Sebastian Vettel személyében négyszeres világbajnokuk, Nico Rosberg személyében vb-ezüst-érmes versenyzőjük, Nico Hülkenberg révén pedig pole pozíciós versenyzőjük is van a németeknek az F-1-ben. A két GP-pályáról, a Hockenheimringről és a Nürburgringről nem is beszélve, azonban megeshet, hogy éppen a pályák frontján golyózza ki magát Németország a menetrendből. A 85. életében járó főgurunak anyagiakban kifejezhető garanciákra van szüksége, márpedig ezt sem a tavaly alig 53 ezer nézőt mozgósító Hockenheim gazdáinak, sem pedig az orosz tulajdonban lévő, egyébként idén „soros” Nürburgring illetékesének nem sikerült letenni az asztalra.

Rendben, láttunk már olyat, hogy rendezési bizonytalanságok miatt elmaradt egy-egy komolyabb világméretű sportesemény, Németországnak azonban presztízsszinten komoly érvágás lenne mindez. Biztos, hogy a futamra kilátogatók száma Michael Schumacher visszavonulásával alaposan csökkent, ám az egész biznisz kérdésköre jóval szélesebb annál, mintsem hogy kizárólag az eladott jegyek számítsanak. Ecclestone persze nyilván sejtje a megoldást, miközben a feszültséget olyan frappáns viccekkel igyekszik enyhíteni, hogy Ausztriában azért lehet a németeknek egy nagydíjuk...

Ez cseppet sem mókás, ráadásul így 19 futamosra apadna az idei program. Ha egyet tehetünk, szurkoljunk szorgalmasan a német pályák promotoráinak, hogy tető alá hozzák a futamukat, s közben legyünk nagyon büszkéek, hogy a Hungaroringen már a 30. Magyar Nagydíj következik!



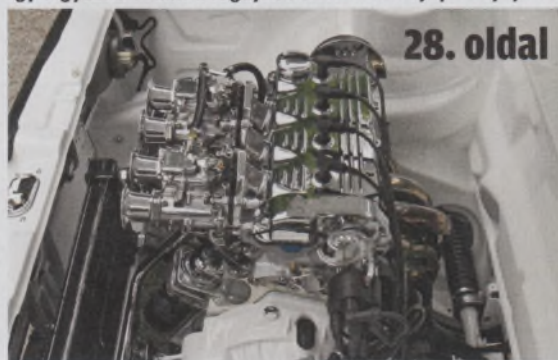
Amerikai delegált a német prémium izomgépek ellen



A Lada már nyert a WTCC-ben, most új autóval támadnak



Így vigyáznak ráuk a legújabb autók. Van ejnye-bejnye is



Amikor egy első generációs VW Jetta összekapja magát



Ismét a Mini győzött, Al-Attiyah a VW után ezzel is nyert

TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	33

Postaláda

Olvasói levelek, fotók, közérdekű közlemények	9
---	---

Időszerű

Új gépjárművek értékesítése 2014-ben	9
--------------------------------------	---

Bemutató

A Detroiti Autószalon újdonságai	10
Honda/Acura NSX	14
Cadillac CTS-V	16
Triumph Tiger 800	34



Teszt

Peugeot 308 SW 1.2 PureTech S&S	18
Citroën C4 Cactus 1.2 PureTech 110	19
Opel Astra GTC 1.6 Turbo 200 és Opel Zafira Tourer 1.6 Turbo 200	20
Audi A6 3.0 TDI quattro S tronic	22
Volvo XC60 T5 Ocean Race	24

Használt autó

Hazai piaci trendek	25
---------------------	----

Járműtechnika

Euro-NCAP törésteszték	26
------------------------	----

Tuning

Volkswagen Jetta	28
------------------	----

Tanácsadó

Akkumulátorszerviz	30
--------------------	----

Hang és kép

CES, Las Vegas	32
----------------	----

Sport

Hírek, eredmények	36
Africa Race 2015	38
Dakar Rali 2015	40

RÖVIDEN

Szolgálati jármű



AZ AUDI MEGHOSSZABBÍTOTTA 2013 DECEMBERE ÓTA TARTÓ EGYÜTTMŰKÖDÉSÉT a többszörös világ- és Európa-bajnok úszónővel, Hosszú Katinkával. Az „Iron Lady” Mátrabérci Sándortól, az Audi márkaigazgatójától vette át új autóját, egy Q5 2.0 TDI quattro-t.

Átfedés

Hamarosan búcsúzik a Mercedes-AMG kínálatából a megannyi modellben dolgozó 5,5 literes, V8-as bi-



turbó erőforrás. A downsizing jegyében az AMG GT-ben és a C 63-asban bemutatkozott **4,0 LITERES EGYSÉG VESZI MAJD ÁT AZ 5,5-ÖS HELYÉT**, hiszen az új motorból (ké-pünkön) is gond nélkül ki lehet hozni 600 lóerőt.

Sikerpályán



Kicsivel több, mint hat év után **ELKÉSZÜLT AZ OPEL RÜSSELSHEIMI GYÁREGYSÉGÉBEN A 750 000. INSIGNIA** - a jubileumi példány egy OPC-kivitel volt. Az Insigniából tavaly több mint 100 ezer darabot értékesítettek, ami 19%-os növekedést jelent 2013-hoz viszonyítva, s ezzel

az Opel negyedik legnépszerűbb típusává vált.



Bár a BMW 1-es második generációja szép értékesítési eredményekkel büszkélkedhet, szokatlan orrkialakítása eléggé megosztó autótá tette. A frissítés többek között ezen is igyekszik változtatni, hiszen a faceliftes 1-es a BMW-vesékhez jobban passzol, laposabb fényszórókkal érkezik. Utóbbiak mostantól alapáron diódás nappali fénnel rendelkeznek, az opciós listán pedig megjelent a márka nagyobb modelljeihez évek óta elérhető full-LED-es fényszóró. Egyéb te-



Mostantól alapáras az automata klíma, a Professional rádió és az iDrive is



Az 530 literes csomagtartóval rendelkező Combi is megérkezett. Indulóra (1.0, 75 LE) 3 391 450 Ft

Itt az új Skoda Fabia!

Határozottabb formával és változatosabb stílussal érkezett meg a Skoda Fabia harmadik generációja, amely új 1,0 literes bázismotort is kapott. Az Easy

felszereltségű, 60 lóerős alapváltozatért 2 699 300 Ft-ot kell fizetni, de a tapasztalatok szerint az 1,2 literes Tsi (a gyengébb, 90 lóerős turbómotor) Ambition

felszereltséggel lesz a legnépszerűbb, ennek 3 958 820 Ft a listaára. Itt már kap az ügyfél 400 000 forintos bevezetési kedvezményt is, azaz 3,6 millió Ft

Az átrajzolt hátsó lámpa
a nagyobb BMW modelleket idézi



rületen is változott a felszereltség és az opciók lista, hiszen az ellátmány alapáron tartalmazza az automata légkondicionálót és az esőérzékelős ablaktörlőt, míg az extrák között stop&go funkció tempomatot és friss parkolóasszisztent is találunk. A ráncfelvarrás legfontosabb hozadékát azonban a motorpalettán találjuk. A Minikben és a 2-es Active Tourerben debütált, új generációs háromhengeres motorok itt is elérhetővé váltak: a 16i alapmodell az új 1,5-ös benzines hajtja 109 lóerővel, a 16d jelzés pedig mostan-

tól 116 lóerős, 1,5-ös dizelmotort takar. A benzines palettán szerepelnek még az 1,6-os 18i (136 LE) és 20i (177 LE) modellek, illetve elérhető a 2,0 literes 25i (218 LE) és a hathengeres, 326 lóerős M135i. A dizeleknél a 18d 2,0 literes erőforrása 150, míg a 20d szintén 2,0 literes motorja 190 lóerőre izmosodott, a dupla turbós 25d pedig immáron 224 lóerős. A 18d, a 20d és az M135i modellekhez összerakéshajtást is kérhet a vevő. A sebességváltó hatgangos kézi vagy nyolcfokozatú automata lehet.



alatt marad az autó ára. Kifejezetten a magyar piac számára készül a Clever felszereltség, ami nem más, mint az Ambition szint megfejezve parkolóradarral,

bőrkormányval, ülésfűtéssel és Swing rádióval. Nagyjából 100 ezer Ft a felár, ami sokkal olcsóbb, mint ezen tételek külön-külön megrendelése.



Hanghatás

A Hyundai ráncba szedte a Velostert: az enyhén átalakított külső és az új multimédiás fejeység mellett a motor hangját felerősítő rendszer a modell legfőbb

újdonsága. A „hang-generátor” csak a 204 lóerős, 1,6-os turbómotorhoz jár, a 140 lovas 1,6-os szívómotor vásárlóinak be kell érniük a természetes motorhanggal. Szintén frissnek számít a kínálatban a hétfokozatú, dupla-kuplungos sebességváltó, amely a hagyományos, hatgangos erőátviteli egységet küldi nyugdíjba.

A számok tükrében

Az Audi Hungaria Motor Kft. rekorddal zárta a tavalyi évet, hiszen amellet, hogy 1 973 734 db motor készült Győrben (2013-ban 1 925 636 db), 135 232 jármű gördült le a gyártó-



sorról - utóbbi háromszorosa a 2013-as év termelésének. A járműgyártás növekedésében szerepet játszott a TT Coupé és a TT Roadster gyártásindítása is, de a kapacitás legjelentősebb részét az A3 Limousine (98 170 db) tette ki. Ami a motorgyártást illeti, 2014-ben hat különböző Otto- illetve négy-féle dízelmotor készült 86-570 lóerős teljesítmény között. A 11 ezer főt foglalkoztató gyárban jelenleg 6000 fő dolgozik a motorgyártás területén.



Emlékeztető

A McLaren F1-es 1995-ös Le Mans-i elsőse előtt tiszteleg a wokingi cég az új 650S Le Mans típusal, melyből mindössze 50 darab hagyja majd el a gyártósort. Az újdonság, akárcsak a győztes versenyautó, sötétszürke színben pompázik, s a bázis 650S-ektől eltérő diffúzorral és fekete Alcantara-borítású ülésekkel büszkélkedhet.

A változatlanul hagyott, 3,8 literes, 650 lóerős, ikerturbós V8-assal ellátott modell első tulajdonosai 2015 végén vehetik át az autót.



HIRDETÉS

✓ Tökéletes védelem
✓ Feltörhetetlen rendszer
✓ Egyszerű használat

DIAMOND LOCK sebességváltózárok

A maximális biztonságért!

Hatékony védelem az autótolvajok ellen!

MINŐSÉG A LEGJOBB ÁRON!

KABA zárbetét

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

RÖVIDEN

Csigaházazas erő



A külföldi szaksajtó már tényként kezeli, hogy a Porsche 911-es Carrera és Carrera S kivitelei a hamarosan esedékes modellfrissítésekor **TURBÓ-FELTÖLTÉSŰ MOTORT KAPNAK**. A hírek szerint egyedül a GT3-as és a bemutatás előtt álló GT3 RS esetében áll majd rendelkezésre szívómotor.

Rossz kezdés

Alig kezdődött meg az USA-ban a háromkerekű Polaris Slingshot élményautó forgalmazása, a gyártó máris



visszahívási akciót rendelt el, sőt egyenesen arra kéri a tulajdonokat, hogy egy métert se menjenek a modellel! A hiba nem más, mint hogy **A KORMÁNYMŰBEN ELHELYEZETT GO-LYÓSCSAPÁGY SZÉTTÖRIK**, és ilyenkor megszűnik a kapcsolat a kormány és az első kerekek között. Javítani nem lehet a kormányművet, a Polaris szerint egyben kell cserélni.

Névadás



A JAGUAR HAMAROSAN VÉGLEGES FORMÁBAN DEBÜTÁLÓ SZABADIDŐ-AUTÓJA F-PACE NÉVEN KERÜL MAJD FORGALOMBA. Az alumíniumplatformra épülő modell a 2013-as Frankfurti Autószalonon bemutatott C-X17-es (képünkön) tanulmányautóhoz képest

csak minimálisan változik a sorozatgyártásig.

Sportol a család



350 Nm a 280 lóerős turbómotor nyomatéka



Haszonhajtó

Alighogy megkezdődött az új Opel Corsa forgalmazása, a gyártó máris jelentkezett a kishaszonjármű változattal. A Corsavan névre keresztelt mo-

dell 920 literes raktérrel rendelkezik, a terhelhetőség pedig 571 kg. A 70-95 lóerő közötti motorpaletán megtaláljuk az 1,2-es és 1,4-es szívó benzinmotorokat, valamint az 1,3-as CDTI-t is – utóbbival mindössze 3,3 liter a vegyes fo-

gyasztás. A Corsavan nagy fürje, hogy megkapta a Corsa összes vezetéstámogató rendszerét, így többek között távfényasszisztens, sávellahagyásra figyelmeztető rendszer és táblafelismerő is rendelkezésre áll.

Hatásos belépés

Modelloffenzívával kezdi a 2015-ös évet a BMW Magyarország, az első három hónapban a következő újdonságok jelennek meg a szalonokban: X5 M és X6 M, 2-es Active Tourer xDrive,

2-es kabrió, 6-os frissítés, 1-es frissítés és Mini JCW. Az új X6-osnál a magasan futó és mereken emelkedő övonalat több karaktervonallal kombinálják, amelyek szinte rávezetik a szemet

a domborodó hátsóra, ahol határozott éleket is látunk. Aki a gyárinál maszkulinabb megjelenésre vágyik, annak az M Performance, vagy a Pure Extravagance csomag áll rendelkezésére. Előbbinél a sportosabb, utóbbinál az exkluzív dekorációt helyezik előtérbe. A legolcsóbb (X6 xDrive 30d) változatért 19 842 000 Ft-ot kell fizetni.





A három- és ötajtós SEAT Leon Cupra után megérkezett az ST Cupra is – ez az első nagyteljesítményű sportkombi a spanyol márká történetében. A hajtáslánc nem változik az említett modellekhez képest, vagyis az első kereknek kell megbirkóznia a 2,0 literes turbómotor 280 lóerős csúcsteljesítményével. A százas gyorsulás

6,0 illetve 6,1 másodpercet vesz igénybe, annak megfelelően, hogy a hatfokozatú DSG-automata vagy a hatgangos manuális váltó mellett dönt a vásárló. Az izmos motor természetesen nem minden, hiszen sportfutóművel, elektronikus differenciálzárral és gazdag alapfelszereltséggel (széria a full-LED-es fény-szóró) érkezik az ST Cupra.

Síszimulátor

Egyedülálló lehetőség nyílt a téli sportok szerelmesei előtt: hazánk első síszimulátorának köszönhetően mostantól bárki profi síelővé válhat évszaktól és időjárástól függetlenül. A Snowrider élethűen adja vissza a síelés és snowboardozás sebességét, dinamikáját és mozdulatait bármilyen tudásszintű sportolónak. Személyre



szabottan válogathatunk a megfelelő terepek között, és megismerkedhetünk különböző szialompályákkal.



Amerikai erőmű

Anéhai Carroll Shelby tuningcége, a Shelby American elkészítette első átíratát az új Ford Mustangból. Az egyszerűen csak Shelby GT névre keresztelt újdonság természetesen látványos optikai

tuninggal érkezik, azonban a motor lehet a legfőbb érv mellette, hiszen a gyári Mustanggal ellentétben itt kompresszort alkalmaznak, így a V8-as teljesítménye 627 vagy „700 lóerő feletti” lehet.

Tárlatvezetés

AKözkedési Múzeumban március 1-jéig látható a „20 éves a Mini Club Hungary” című kiállítás. Természetesen nem véletlen a helyszínválasztás, ugyanis az egyesület 1995-ben a múzeumban tartotta alakuló gyűlését. A kiállításnak otthont adó kupolaterem központi terét teljesen kitölti az a galériás állványrendszer, amelynek az alján állnak az autók, az emeleten pedig a képes és szöveges tárlat látható. A klub jelenlegi elnökének muzeális minősítésű autója mellett kiállítottak egy ritka Mini Pick Up kisáruszállítót és egy versenyautó-replikát is. Utóbbi az 1965-ös München-Bécs-Budapest Rallye győz-



tes autójának mása. Mindemellett a klub tagjai egy, a belső működést láthatóvá tevő bemutató Mini-motort készítettek és állítottak ki. Az indítógombot megnyomva mindenki megcsodálhatja a belső égésű motor lassított működését, a sebességváltó és a differenciálmű fogaskerekeit, a gyújtás kiosztását, a himbák és a szelepek mozgását.

HIRDETÉS

www.peugeot-fabian.hu

CROSSOVER MINDENKINEK!



HASZNÁLTAUTÓ-BESZÁMÍTÁS ESETÉN

PEUGEOT 2008
400 000 FT KEDVEZMÉNNYEL* ÉS
+2 ÉV SZERZŐDÉSES JÓTÁLLÁSSAL*

PEUGEOT 3008
1 200 000 FT KEDVEZMÉNNYEL*

PEUGEOT & TOTAL GARANTIA

A Peugeot 2008 crossover kombinált átlagfogyasztása: 3,8-5,9 l/100 km, CO₂-kibocsátása: 99-135 g/km, A Peugeot 3008 crossover kombinált átlagfogyasztása: 4,2-7,5 l/100 km, CO₂-kibocsátása: 110-175 g/km.

*Az ajánlat a 2015. január 6. és március 31. között megkötött adásvételi szerződésekre érvényes, használt autó beszámítása és új Peugeot 2008 vagy 3008 vásárlása esetén (a kedvezmény teszt- és használt autóra nem vonatkozik). A kedvezmény más akcióval vagy kedvezménnyel nem vonható össze. Az új Peugeot 2008 crossover 400 000 Ft kedvezménnyel elérhető 2 év szerződéses és +2 év ingyenes kiterjesztett szerződéses jótállással, de kizárólag használtautó-beszámítás igénybevétele esetén. Az új Peugeot 3008 crossover 1 200 000 Ft kedvezménytől már elérhető, de kizárólag használtautó-beszámítás igénybevétele esetén. A Peugeot 2008 esetén +2 év ingyen kiterjesztett szerződéses jótállás a 2 éves szerződéses jótálláson túl, a szerződéses jótállással megegyező szolgáltatásokat tartalmazó kiterjesztett szerződéses jótállás, amely az autó átadásától számított 4 évig vagy 80 000 km-ig (amelyik határértéket előbb eléri az autó) érvényes. A szerződéses és a kiterjesztett szerződéses jótállás szolgáltatásai kizárólag abban az esetben vehetők igénybe, ha a Szervizkönyvben és a Szolgáltatási Szerződésben foglalt feltételek és körülmények egyidejűleg teljesülnek. A Peugeot 3008 esetén az ajánlat HYBRID4-változatra nem vonatkozik. A tájékoztató nem teljes körű. A jelen ajánlat nem minősül szerződéses ajánlatnak. Az akció részleteiről érdeklődjön Peugeot-márkakereskedésünkben! A Peugeot Hungária Kft. fenntartja magának a jogot a kereskedelmi akció megváltoztatására és visszavonására. A képek illusztrációk.

MOTION & EMOTION

PEUGEOT FÁBIÁN

Budapest XI., Jászóvár u. 1. Tel: 361-4415
Budaörs, Garibaldi u. 1. Tel: 23-802-822
Székesfehérvár, Budai út 175. Tel: 22-303-406



PEUGEOT

www.peugeot-fabian.hu

RÖVIDEN

Felsőfok



A Genfi Autószaalonon jelentkezik a Lotus az Evora sportkocsi (képünkön) új topváltózatával. A modell a többi Evorához hasonlóan 3,5 literes, V6-os blokkal jön, de mintegy **20%-KAL NŐ A CSÚCSTELJESÍTMÉNY**. A Lotus emellett „értékes” kilóktól szabadítja meg az újdonságot.

Új szívvel

Márciustól új alapmotorral bővül az ötajtós Mini motorpalettája: az 1,5 literes, háromhengeres benzines tur-



bómotor 75 lóerőt teljesít az One verzióban. Az **5,2 LITERES ÁTLAGFOLYASZTÁS** mellett említésre méltó, hogy itt új fejlesztésű, hatfokozatú kézi váltót alkalmaz a Mini.

Tajgára való?



A Bentley az év végén mutatja be történetének első terepjáróját, melynek a Bentayga nevet adja. Az újdonság természetesen magán viseli a márkára jellemző designjegyeket és a vásárlói igények miatt **KEZDETBE CSAK IZMOS, TURBÓFELTÖLTÉSŰ BENZINMOTORRAL LESZ ELÉRHE-TŐ**. A hírek szerint évente 4-5 ezer példány értékesítésével számol a Bentley.

Megjöttem!



A 2,0 literes dízelverzió alaphól off-road lökhárítókkal és xenon fényszórókkal érkezik



Már hazánkban is rendelhető az új Fiat 500X, mely az 500-as, az 500C, az 500L, az 500L Treking, és az 500L Living „sorminta” logikus folytatása. A 4,24 méter hosszúságú szabadidő-autó hazai indulóra 4 390 000 forint, ezért az összegért

1,6-os 110 lóerős benzinmotor dolgozik a gépháztető alatt (a szériafelszereltségben nincs benne a légkondicionáló, a tempomat viszont igen). Aki izmosabb benzinesre vágya, annak az 1,4-es turbós aggregát jelenthet megoldást, a 140 lóerős motorral 5 390 000 forint az

alaphoz. Dízelfronton a 120 lóerős 1,6-os modell áll rendelkezésre 5 790 000 forinttól, míg a 140 lóerős 2,0 literes Multijet csúcsdízelt (alap a 4x4) 7 540 000 forintért kínálják. Utóbbihoz kilencfokozatú automata váltó is rendelhető 650 ezer forintos felárlért.

Fő fontos mérföldkőhöz érkezett a kecskeméti Mercedes gyár, ugyanis a CLA Shooting Brake gyártásának hivatalos megkezdésével a CLA után immáron a második olyan széria gurul le a szalagról, amely kizárólag Kecskeméten készül. A CLA Shooting Brake első példányai márciusában érkeznek a márkakereskedőkhöz. Az elmúlt évben 150 000 darab B- és CLA-osztály készült Kecskeméten, a termelés 2012-es kezdete óta így már több mint 300 000 darab gördült le a szalagokról.



Szám szerint



A PSA-csoport (Peugeot, Citroën, ADS) nyilvánosságra hozta 2014-es értékesítési eredményeit. A kon-

szern tavaly világszerzte 2,93 millió autót szállított ki a vevőknek, ami 4,3%-kal múlja felül a 2013-as vo-

lument. Mindezt annak ellenére sikerült elérnie a cégnek, hogy a hagyományosan erős latin-amerikai és afrikai régióban csökkent a kereslet, az európai és a dél-kelet ázsiai piacok pozitív mérlege azonban ellensúlyozta ezt. Érdekes, hogy 2014-ben már Kínában fogyott a legtöbb PSA-termék, az összesen 734 ezer darabos értékesítés 31%-os növekedést jelent. A Peugeot modellekből 1,63 milliót (2013: 1,55 millió db), a Citroënekből 1,18 milliót (2013: 1,14 millió db), míg az immáron külön márkaként kezelt DS-ekből 118 ezret (2013: 122 ezer db) adtak el. A PSA közleménye szerint a tavaly 120 ezer példányban eladott Citroën C4 Picasso (képünkön) Európa legnépszerűbb MPV-je volt.

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

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

Jólvanazúgy!



Mit csinál az autós, ha defektet kap? Csatasorba állítja a pótkereket és már megy is tovább. És mit csinál az autós, ha gyorsan egy újabb defektet kap? Kézikocsira emeli a lesántult verdát – esetünkben egy békebeli Daciát – és továbbáll. Mindez persze ebben a formában jókora felelőtlenség, jól példázza azonban, hogy egyesek számára nem léteznek megoldhatatlan helyzetek...

Szolgálatban



Előző lapszámunkban írtunk a rendőrség új járőr- és bűnügyi autóinak átadásáról. Az ORFK azóta eljuttatta szerkesztőségünkhöz a megrendelt és az átadott gépkocsik teljes listáját, íme.

i GÉPJÁRMŰ TÍPUSA	Teljes beszerzés	dec. 23-án átadva
Audi A3 Limousine Attraction 1.4 TFSI	150 db	50 db
Audi A4 Avant V6 3.0 TFSI quattro S tronic	18 db	
Audi A6 Avant V6 3.0 TDI quattro tiptronic	7 db	
Mercedes Sprinter 313 CDI/36 4x4	20 db	
Mercedes-Benz B220 4MATIC	195 db	
Mercedes-Benz B220	30 db	20 db
Mercedes-Benz Sprinter 313 CDI KA 4x4	37 db	37 db
Opel Astra 1.4 5 ajtós	150 db	
Seat Toledo 1.2 TSI	100 db	
Skoda Octavia 1.4 TSI kombi	150 db	100 db
Skoda Octavia 1.4 TSI	300 db	
Skoda Octavia Combi Ambition CR TDI 1.6/105LE	101 db	89 db
Skoda Yeti Active CR TDI 2.0/110LE 4x4	99 db	89 db
Suzuki Swift GL 1.2	150 db	
VW Caddy Maxi Kombi 2.0 CRTDI	80 db	
Összesen:	1587 db	385 db

IDŐSZERŰ ÚJ GÉPJÁRMŰVEK ÉRTÉKESÍTÉSE 2014-BEN

Emeljük a tétet!

A motorkerékpárok és a nehéz haszongépjárművek kategóriájában nűansznyi visszaesés történt, a többi szegmensben nagyon nőtt a forgalomba helyezési mutató.



Kezdjük mindjárt a legpopulárisabb kategóriával: 2014-ben nem kevesebb, mint 20,16%-kal (+11 319 db) gyarapodott az új személygépkocsik hazai piaca, a korábbi óvatos, 60 ezres tervet sikerült jócskán túlszárnynálni (67 476 db). A márkák közül továbbra is az Opel az éllovas, a rüsselsheimiek a 2013-as 10,91%-os piacrésről ismét jelentősen feltornázták magukat (13,41%), s csaknem elérték 2012-es eredményüket (13,49%). A sort ezúttal a Ford folytatja, megelőzve a Skodát és a Volkswagent (a számszerű eredmények a táblázatban), míg az abszolút típusrangsorban – a volumen függvényében – 2011, 2012 és 2013 után ismét a Skoda Octavia

lett a győztes. A modellből 3968 példányt helyeztek forgalomba, ezzel az Octavia piaci részesedése kategóriájában 16,96% volt (2. Ford Focus: 2590 db/11,07%, 3. Opel Astra: 2422 db/10,35%). A városi miniknél a Fiat 500-as közel a piac felét elvitte (1176 db/49,35%), alaposan lelépve a Suzuki Splasht (642 db/26,94%) és a VW Up!-ot (123 db/5,16%). A kisautóknál az Opel Corsa (1752 db/15,64%) és a Suzuki Swift (1743 db/15,56%) vitt különversenyt, mögöttük a Ford Fiesta zárt (1010 db/9,01%). A középkategóriában a Ford Mondeo ugrott az élre (1166 db/19,24%), nyomában az Opel Insigniával (744 db/12,28%) és a VW Passattal (742 db/12,25%).

Ami a felső-középkategória üzleti autót illeti, változatlan maradt a BMW 5-ös (389 db/32,99%), az Audi A6-os (248 db/21,03%) és a Mercedes E-osztály (176 db/14,93%) dobogós sorrendje, a luxusautóknál viszont a stuttgarti S-osztály (99 db/49,75%) vastagon leelőzte a BMW 7-est (35 db/17,59%) és az Audi A8-ast (25 db/12,56%). Az idehaza meglehetősen egyedi besorolását sportautó-kategóriában két VW-modell, a CC (162 db/41,86%) és a Beetle (64 db/16,54%) vitézkedett, utat mutatva a holtversenyben záró BMW 6-osnak (25 db/6,46%) és a Mercedes CLS-nek (25 db/6,46%). A családi egyterűek mezőnyében a továbbra is elérhető régi Opel Zafira generáció tarolt (891 db/12,35%), de a Ford S-Max (614 db/8,51%) és a márkatárs Meriva (584 db/8,10%) sem panaszkodhat. A szabadidő-autóknál a Dacia Duster hozta a papírformát (1960 db/14,58%), megelőzve az Opel Mokka-t (1259 db/9,36%) és a Nissan Qashqait (1021 db/7,59%). A buszlimuzinokat és a modul egyterűeket tömörítő „egyéb” kategóriában a VW Transporter Kombi (732 db/36,47%) vitte a pálmát, mégpedig az Opel Vivaro Tour (268 db/13,35%) és a Ford Tourneo Custom (225 db/11,21%) előtt.

i MÁRKARANGSOR 2014

A legjobb 10!

Márka	Darab	Piacrész (%)
1. Opel	9051	13,41
2. Ford	7516	11,14
3. Skoda	6780	10,05
4. VW	5819	8,62
5. Suzuki	4735	7,02
6. Dacia	3832	5,68
7. Toyota	3370	4,99
8. Nissan	2768	4,10
9. Renault	2684	3,98
10. Kia	2627	3,89

A pozitív mérleget produkáló járműosztályok közül a 3,5 tonna össztömeg alatti kishaszongépjárműveknél mozgott leginkább a piac: itt a 2013-ban elért 11 421-ről 15 937 darabra nőtt a forgalomba helyezett állomány, mindez 39,5%-os előrelépést takar. Az autóbuszoknál plusz 35 darabbal 467-re emelkedett a flotta (+8,1%). A visszaesést elkönnyvelő kétkerekűek 1832 darabbal zártak (-63 db/-3,3%), a nehéz tehergépkocsiknál pedig 147 darabos hanyatlást (-2,9%) voltak kénytelenek regisztrálni a forgalmazók.

SZR
FORRÁS: DATAHOUSE

Számháború

Ha van autószalon, amelyiken a kiállított újdonságok teljesítménye és hengerszáma fontos, akkor az a detroiti seregszemle!



Ford GT

2016-ban kerül gyártásba a Ford vadonatúj szuperautója, melynek gyakorlatilag a neve az egyetlen közös pontja a 2005-2006 között gyártott GT-vel. Az újdonság természetesen számos motívummal utal az elődre és az

ős-GT40-esre, de a karbonból süttött utascella, vagy a változó dőlésszögű és magasságú hátsó légtérelő mutatja, a technikai oldal nagyobb hangsúlyt kapott. A modell leglényegesebb pontja kétség kívül a motor: az új GT-be 3,5 literes, V6-os EcoBoost turbómotor kerül

(600 lóerő feletti teljesítménnyel), míg az erőátvitelért hétfokozatú, duplakuplungos váltó felel. Érdekesség, hogy az utastérben rögzített üléseket találunk, így a kormányoszlop és a pedálsor mozgásával lehet beállítani az ideális vezetési pozíciót.

Ford F-150 Raptor



Ha van pick-up, amelynek önmagában a megjelenése is tiszteletet parancsol, akkor az a Ford Raptor második kiadása. A gólyalábakon járó, bestiális küllemű platós azonban már nem 6,2-es V8-as motorral készül, a Ford ugyanis a 3,5-ös, V6-os turbós erőmű mellett tette le a ga-

rast - utóbbi motorról mindössze annyit árultak el, hogy a 6,2-es blokk 411 lóerős teljesítményét alaposan felülmúlja majd. A Raptor technikai színvonalára egyébként sem lehet panaszunk, a váltó például a Ford történetében először tízfokozatú automata!

Ford Shelby GT350R



Villanymotor, turbó és összerékhajtás? Dehogy kell ide! A trendekkel ellentétben a Ford utcára szabadított versenyautója a klasszikus sportkocsiépítés elveit követi: 5,2 literes, V8-as szívómotor hajtja, amely 500 lóerő feletti teljesítménye mellett pörgősségével is híveket szerezhet, a maximális fordulatszám meghaladja a 8000-et. A kézi váltós, hátsókerék-hajtású modell komoly aerodinamikai csomagot kapott, amellet pedig, hogy a futóművet



és a fékeket is versenypályás használatra tervezték, minden felesleges súlytól megszabadították az autót: a bázismodellben légkondicionáló és hátsó ülésor sincs.



Audi Q7

Átlagosan 325 kg-mal könnyebb elődjénél a második generációs Q7-es. A modell dízel-hibrid kivitelben (373 LE) is elérhető lesz.



Audi RS 3 Sportback

Méregzsák: 2,5-ös, 367 lóerős öthengeres turbómotor repíti az Audi és az egész piac legerősebb kompaktautóját.



BMW 6

Enyhén átrajzolt külsővel és gazdagabb alapfelszereltséggel debütált a 6-os sorozat (kupé, kabrió, Gran Coupé).



Honda FCV Concept

2016 második felétől Európában is forgalmazták majd a közel 500 km hatótávolságú, üzemanyagcellás Hondát.

A hagyományokhoz hűen a Detroiti Autószalon ezúttal is az Észak-Amerikai Év Autója díj átadásával vette kezdetét, amit a VW Golf nyert el – a dolog pikantériája, hogy a kétéves német kompakt modell a friss Ford Mustangot győzte le a voksoláson. A közönséget azonban nyilvánva-

lón a világpremierek érdekelték jobban, ebből pedig nem volt hiány: legyen szó az Amerikában oly népszerű óriási pick-upokról vagy a vadonatúj Honda NSX-ről, esetleg a Cadillac CTS-V-ről (lásd bemutatónkat a 14. illetve 16. oldalon), jól látszik a felhozatalon, hogy a nagyteljesítményű model-

lek egyértelmű túlsúlyban vannak. Érdekes az is, hogy a gyártók többsége az utolsó pillanatot várt újdonsága leleplezésével, így a sajtónapokra a korábbi évekkel ellentétben most sokkal nagyobb figyelem irányult.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

Mercedes-Benz C 350 Plug-in Hybrid és C 450 AMG 4Matic



Limuzin és kombi kivitelben is elérhető lesz a C-osztály konnektoros hibridje, amelynek sarokszám-igencsak jól hangzanak. A 2,0 literes, turbós benzínmotor és a villanymotor összteljesítménye 279 lóerő, s mivel az autó 31 kilométert képes menni villamosan, a szabványos fogyasztás 2,1 liter.

A Mercedes emellett újabb verziót prezentált a C-osztályból: a hagyományos modellek és a 63 AMG közötti űrt hivatott betölteni a 450 AMG, melyben 3,0 literes, 367 lóerős V6-os turbómotor munkálkodik. A négyajtós és kombi verzióban konfigurálható újdonság kizárólag összerékhajtással létezik.



FOTO: GYÁRTÓK ÉS UNITED PICTURES

VW Cross Coupé Concept



Szériaközeli tanulmányautó a VW újdonsága, amely a Mercedes GLE Coupéhoz és az X6-os BMW-hez hasonlóan a nagyteljesítményű kupé-terepjárók mezőnyébe sorolható. A modellt kifejezetten az amerikai piac sajátosságainak megfelelően tervezték, így izmos dízelmotor helyett hibrid hajtást találunk a lemezek alatt. A 3,6 literes, V6-os szívómotor és a két



villanymotor összteljesítménye 360 lóerő, a tisztán, elektromosan megtehető hatótáv 32 km.

Buick Avenir



A Buick palettájáról régóta hiányzó, nagyméretű limuzint vetít előre az Avenir (franciául jövő) koncepció. Az 5,2 méter hosszú modell sorozatgyártása 2016 második felében kezdődhet, a tervek szerint

az Egyesült Államok mellett Kína lesz az újdonság második legnagyobb felvevőpiaca. Az erőforrás hengerlekapcsolás funkcióval felvértezett V6-os – egyelőre ennyit árult el a márka.



Mercedes-AMG GLE 63 Coupé

557 vagy 585 lóerős kivitelben áll rendelkezésre a most debütált kupé-terepjáró csúcsverziója. Az összerékhajtás széria.



Mercedes-Benz CLA Shooting Brake

A kecskeméti gyártású újdonság praktikusabb a négyajtós CLA-nál, és ahhoz hasonlóan igencsak formás.



Ram Rebel

Az új Rebel verzió légrugós futóművel és a többi Raménál nagyobb terepszöggel büszkélkedhet.



Lexus GS F

Többek között drámai külső és 477 lóerős, 5,0 literes, V8-as szívómotor jellemzi a japánok új sportszedánját.



Chevrolet Volt

2010-es bemutatkozásakor forradalminak számított a Volt, mára viszont sok követője akadt a plug-in hibridnek. Ezért a Chevrolet teljesen újjátervezte az autót, ami nem merül ki

a modernebb külsőben és a frissített kabinban. Két villany- és egy benzinmotor hajtja az első kerekeket, vagyis az alap-konceptió nem változott, de a benzin-es egység immáron 1,5 literes szívómotor. Fontos az is, hogy 50 kg-ot faragtak le a

hajtáslánc tömegéből, illetve hogy a T alakú akkumulátor-csomag 288 helyett már csak 192 cellából áll. A 149 lóerő rendszer-teljesítményű újdonság tisztán elektromosan akár 80 kilométert is képes megtenni.

Chevrolet Colorado



Ha Detroit, akkor a pick-upok nem hiányozhatnak a porondról! A Chevy például a vadonatúj Coloradóval jelentkezett, a jövevény pedig amellest, hogy vagány külsővel érkezik, a szegmensben elsőként vonultat fel ütközésselkerülő és sáv-elhagyásra figyelmeztető rendszert.

A motorpaletta természetesen nagyon más, mint amihez az európai pick-up-vásárlók hozzászoktak, hiszen két benzinmotor áll rendelkezésre: a belépőtípust 2,5 literes, 203 lóerős egység hajtja, de felárért 3,6 literes, 307 lóerős V6-ossal is elérhető lesz.



Lincoln MKX

A Ford komoly erőket mozgósít annak érdekében, hogy a Lincoln márka újra a régi fényében ragyogjon. Az MKX szabadidő-autó friss nemzedéke például számos vezetéstámogató rendszerrel, full-LED-es fényszóróval és 330 lóerős, 2,7 literes, V6-os turbómotorral debütált. A vásárlók felárért összerakéjhajtással is konfigurálhatják az MKX-et.



Chevrolet Bolt

A Chevy villamos hajtású egyterűje elképesztő, 320 kilométeres hatótávval rendelkezik.



Infiniti Q60

A középkategóriás német kupék ellenfelének ígérkezik a Q60-as, amely egyelőre még tanulmányautó.



Mini JCW

Minden idők legerősebb utcai minije az új JCW. A 231 lóerős turbómotor 6,1 szekundumos gyorsulást garántál.



Nissan Titan

Teljesen átdolgozott formában folytatja pályafutását a Nissan óriási pick-upja, mely immáron V8-as dízellel is rendelhető.



Porsche Cayenne Turbo S

Gyorsaság tekintetében aligha akad ellenfele a sorozatgyártású SUV-k között a Cayenne topverziójának. Az újdonság minden más szabadidő-autót felülmúlva 7 perc 59 másodperc alatt teljesíti a nagy kört (Nordschleife) a Nürburgringen, de talán ennél szemléletesebb a 4,1 másodper-

ces százás gyorsulás, vagy a 284 km/órás csúcsebesség. Mindezekért elsősorban az immáron 570 lóerős (+20 LE) 4,8 literes, V8-as motor felel, de a fékrendszer is megér egy misét: az alapláron járó kerámiatárcsák közül az első 420 mm-esek (!), melyeket tízdugattyús nyereg szorít.



Porsche 911 Targa GTS

Akinek kevés a 400 lóerős Targa 4S, annak itt a GTS-verzió. A 430 lóerős újdonság a „mezei” Targához hasonlóan kizárólag összkerek-hajtással készül, így a hátsókerek-hajtású 911-esekhez

viszonyítva a far 22 mm-rel, míg a hátsó abroncs 10 mm-rel szélesebb. A GTS-hez alapláron jár a Sport Chrono csomag és a PASM aktív lengéscsillapító rendszer is.

Volvo S60 Cross Country



Terepjárós köntösbe bújtatott limuzin? Igen, a Volvo megcsinálta! Az S60 Cross Country tulajdonképpen ugyanazt tudja, mint a márkánál komoly hagyományokkal rendelkező „terepkombik” (emelt hasmagasság, robusztusabb külső), csak

itt másképp ér véget a karosszéria. A modell 254 lóerős, 2,5 literes, öthengeres benzines turbómotorral (alap a 4x4-es hajtás) és 181 lóerős, 2,0 literes, négyhengeres dízellel (front-vagy összkerek-hajtás) lesz rendelhető hazánkban márciustól.



Toyota Tacoma

Az év végén kerül az amerikai Toyota-kereskedőkhöz a ráncfelvarráson átesett, közepes méretű pick-up.



Hyundai Sonata Hybrid

Egyből két verzióban (normál és plug-in hibrid) mutatkozott be a Sonata vegyes hajtású változata.



Hyundai Santa Cruz Truck Concept

Lehet hogy a Hyundai beszáll a pick-upok bizniszébe? Az új tanulmányautó miatt nem lepődnénk meg a lépésen.



Volvo XC90 R-Design

Jól áll az R-Design optikai tuningcsomag a Volvo újdonságának. A modell forgalmazása tavasszal kezdődik.

A legenda újjászületett!



Éppen 25 évvel az eredeti NSX születése után a Honda lerántotta a leplet a legendás szupersportkocsi utódjáról!

A kárcsak három évvel ezelőtt a koncepcióautó, most a szériagyártásra érett NSX is a Detroiti Autószalonon debütált – részben emiatt viseli magán az Acura jelzést, ami a tengerentúlon ugyebár a Honda presztízmárkájáé, s idén ünnepli megalapításának 30. évfordulóját. Persze a helyszínválasztás nem véletlen, hiszen az előd legnagyobb piaca Észak-Amerika volt, s gyaníthatóan ez a második generációs „New Sports eXperience” (szabad fordításban: a sportosság új élménye) szupersportkocsinál sem lesz másként. Meg aztán az sem mellékes, hogy a vadiúj NSX-et kizárólag az ohioi Marysville-ben gyártják majd, és a globális tervező-csapatot is onnan irányították.

Hibrid szupersportkocsi-ként reinkarnálódott

Bár sok tekintetben továbbviszi felmenője szellemiségét, a régi és az új NSX között legfeljebb a könnyűszerkezetes építésmód és a V6-os, középmotoros elrendezés jelent hasonlóságot. Csakhogy a teljesen



A pilótafülke körbeüveli a vezetőt és utasát. Naked bike-os stíluselem, hogy helyenként látható az alumínium térváz



Látványos, szigorú oldaltartású sportülések. Keveset takar ki a vékony A-oszlop

i HONDA NSX (1990-2005)

Könnyű fém

A világ első alumíniumkarosszériás autója 1350 kg volt, a hátsó kerekre 3,0 literes, V6-os motor küldött 270 lóerőt és 285 Nm nyomatóköt: ötfokozatú manuális váltójával 6 másodperc alatt gyorsult százra. FEJLESZTÉSÉBEN AYRTON SENNA IS RÉSZT VETT.





Elvileg az eredeti NSX-ére hajaznak a hátsó lámpák. Dögös a diffúzorba integrált négy kidörgő

újonnan fejlesztett, 75 fokos hengerszögű, száraz karteres egységet ezúttal hosszában építették be és két turbófeltöltő, no meg három elektromotor hozzá csúcsformába! Ugyanis az aktuális divatirányzatnak megfelelően az NSX a hibrid sportkocsik sorát (Porsche 918 Spyder, McLaren P1, LaFerrari, BMW i8) gyarapítja: a „Sport Hybrid” rendszer összteljesítményéről egyelőre csak annyit árultak el, hogy 550 lóerő felett lesz. Mivel az egyik villamos gépet a benzinmotor és a hátsó tengely mögött elhelyezett kilencfokozatú, dupla-kuplungos automata sebességváltó közé ékeltek be, a másik kettő pedig az első kerekre dolgozik, a virtuális négykerékajkást és a dinamikus oldalankénti nyomatekuszabályozást is megvalósították a mérnökök. A T alakú akkumulátorcsomagot pedig a kocsi középvonalában, jó mélyen építették be, ami alacsony tömegközéppontot eredményez és javítja a menetdinamikát.

Ismerős forma, vezető-központú pilótafülke

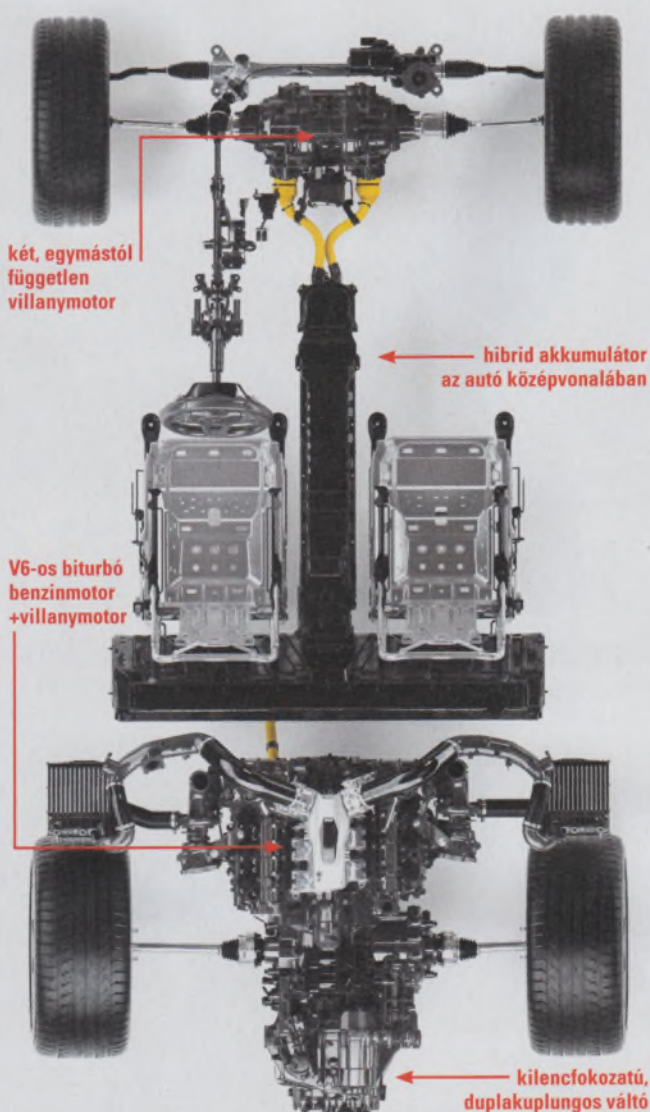
Hogy ez a fejlett és komplex hajtáslánc elférjen a kasztniban, a 2012-es tanulmányautóhoz képest minden irányban kissé megnövelték a kocsi méreteit, így a végleges változat 4470 mm hosszú (+80 mm), 1940 mm széles (+25 mm) és 1215 mm lapos (+15 mm), míg a tengelytávolsága 2630 mm (+20 mm). Ugyanakkor a pengeéles vonalakkal megrajzolt, látványosan modern formaterv már csupán részleteiben változott, például a szélcsatornás tesztek alapján úgy alakították ki a karosszériaelemeket, hogy az NSX aktív aerodinamika nélkül is hatékony leszorító erőt termeljen. Egyébként az alumíniumból és kompozit anyagokból készülő külső „lemezek” egy könnyűfém

és nagy merevségű bóraccélból álló, illetve karbonpadlóval megerősített térfalós vázra kerülnek rá. Szintén alumíniumból készültek a felfüggesztések, az elől 19, hátul 20 colos alufelnikre 245/35, illetve 295/30-as ContiSportContact abroncsokat húztak, a hatdugattyús első és négydugattyús hátsó monoblock féknyergek pedig kerámia féktárcsákra harapnak.

A pilótafülke éppen olyan letisztult és vezetőorientált, mint az elődben. Indítani a középkonzol alján található Power gombbal lehet, ezt fogja közre az IDS menetdinamika-szabályzó forgókapcsolója: ez nem csak a hibrid rendszerre, az automata váltóra (váltókar helyett gombokkal választható menetirány, de kapcsolni a kormány mögötti füllel is lehet) a virtuális összerékhajtásra/dinamikus nyomatekuszabályzásra és a futóműre, hanem a motorhangra és a digitális műszeregység (TFT-képernyő) grafikájára is hatással van. A vezető „Csendes, Sport, Sport+ és Versenypálya” üzemmódok közül választhat, az első alacsony sebesség mellett, rövid útszakaszokra teljesen elektromos haladást biztosít. Úgy tűnik azonban, hogy az NSX sima full, és nem konnektorral tölthető hibrid lesz, legalábbis a képeken csak egy töltőnyílás látszik.

Amerikában nyártól vesznek fel előrendeléseket az új Acura NSX-re, melyet az európai piacon természetesen Honda NSX-ként fognak értékesíteni. Ugyan az árat még nem véglegesítették, de nagyjából a 150 000 dolláros régióba (a jelenlegi 274 forintos árfolyammal számolva ez 41 100 000 Ft) lótték be. Az viszont már biztos, hogy nem csak egy specifikáció lesz, mert hogy a Hondánál tudják jól, hogy az NSX-fanatikusok versenypályán is rendszeresen megfordulnak...

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



A középmotoros, hibrid szupersportkocsi fő részegységei

HONDA NSX CONCEPT-GT

Biztató kezdés

Az NSX-konceptió alapjaira épített, teljesen új fejlesztésű versenyautót 2013 augusztusában mutatta be a Honda. Bár még egyetlen utcai autót sem készült el, a Japán Super GT sorozat **GT500-AS CSÚCSKATEGÓRIÁJÁBAN TAVALY MÁR EZZEL INDULTAK.** A vetélytársak (Lexus, Nissan) engedélyével az NSX Concept-GT hibrid hajtású, emiatt azonban az 1020

kg-os minimális önsúlyt 70 kg-mal növelték. A technikai szabályzatnak megfelelően itt a benzinmotor 2,0 literes, közvetlen befecskendezésű, négyhengeres turbó és a villanymotorral együtt 550 lóerős teljesítményre képes. Ez hatfokozatú, szekvenciális Hewland váltón keresztül jut a hátsó kerekhez. A 2014-es szezonban **EGY GYŐZELMET ARATOTT ÉS NÉGY BRONZÉRMET SZERZETT** az NSX Concept-GT.





Csőre töltve

Az új CTS-V nemcsak a Cadillac eddigi legerősebb utcai autója, hanem egyben kategóriája legizmosabb modellje.

A hogyan 10 évvel ezelőtt az 507 lóerős, V10-es BMW M5-ös adott nagy gyomrost az ellenfeleknek, most a Cadillac is olyat alakított az izmos nagyautók mezőnyében, amire eddig nem volt példa. A GM luxusbárkájában ugyanis fogta a legerősebb Z06-os Corvette 6,2 literes, kompresszoros V8-asát, és beszuszakolta a friss CTS orrába! Annyi különbséggel, hogy elhagyták a száraz karteres olajozást és 660 lóerő helyett 648 lóerőre csavarták vissza. A csúcsteljesítmény persze nem minden, a mechanikus feltöltő áldásos hatása miatt a nyomaték hasonlóan döbbenetes, a hátsó gumiknak 855 Nm-es nyomatékot kell az aszfaltra vinniük.

Ha már a számoknál tartunk, a végsebesség tekintetében is csúcs az új Cadillac. Míg a vetélytársak zöménél 250 km/óránál véget ér a száguldás (opcionális a végsebesség emelése), addig az amerikaiak nem korlátozzák a nagyvadat, így 322 km/órás csúcstempóra képes. Persze sokat dolgoztak azon a mérnökök, hogy ne csak a nyers erővel vegye le lábáról az autó a vásárlójelölteket. A harmadik generációs mágneses lengéscsillapító 40%-kal gyorsabban reagál, mint az előde, illetve itt vannak a Touring, Sport



Vetített kijelzős műszerfalat és head-up displayt vonultat fel a CTS-V

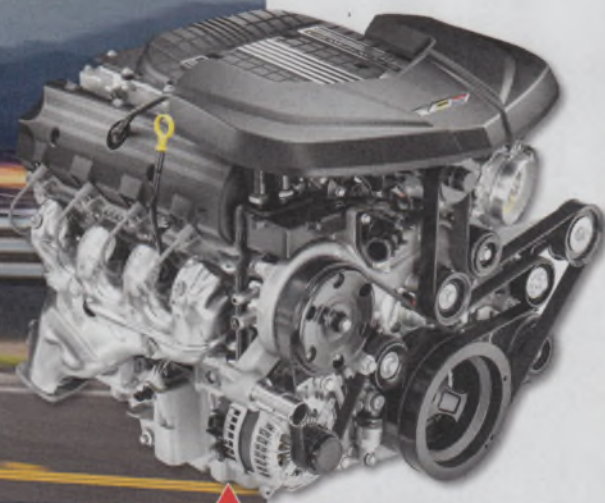


i ÉRTÉKESÍTÉS

Évértékelő

2014-BEN VILÁGSZERTE 263 EZER AUTÓT ÉRTÉKESÍTETT A CADILLAC, így 5%-kal múlta felül a márka 2013-as eladásait. A legnagyobb piac természetesen az USA (170 ezer db), míg a második helyen Kína áll (73 ezer db) – utóbbi országban 47%-kal több Cadillac fogyott, mint 2013-ban, így könnyen elképzelhető, hogy középtávon már Kína lesz a luxusbárka fő piaca. A Cadillac főnöke, Johan de Nysschen eközben bejelentette, hogy **A CADILLAC NEM CSÖKKENTI ÁRAIT, INKÁBB KEVESEBBET ADNAK EL NAGYOBB HASZONKULCCSAL**. Érdekes, hogy a tavaly újonnan értékesített Cadillacok átlagos ára 47 ezer dollár volt (USA), ami magasabb, mint a Lexusokért és BMW-kért kifizetett átlagár.

A Recaro sportülésekért – nem igazán nagyvonalú módon – felárat kér a Cadillac



Részterhelésnél
hengerlekapcsolás csökkenti
a V8-as erőmű étvágát

és Track üzemmódok, mellyel a CTS-V futóműve, kormányzása és gázreakciói is változtathatók a vezető vérmérséklete szerint.

Öveket becsatolni, irány a versenypálya!

A Cadillac egyébként komolyan gondolja, hogy a tulajok egy része versenypályán is használja majd az autót, ezért a kipörgésgátló olyan programot is felvonultat, amely kifejezetten ilyen körülmények között lehet hasznos (kontrollált csúsztatást enged), illetve fedélzeti telemetria segítségével letölthetjük és elemezhetjük az adatokat. Ezzel a rendszerrel akár azt is ellenőrizhetjük, hogy az autóval elérhető 1 g-s keresztgyorsulást mennyire aknáztuk ki. Szintén fontos, hogy ezúttal komolyan ráfeküdt a gyártó a súly lefaragására, ennek jegyében a futóművet alaposan átalakították, és többek között számos kisebb tömegcsökkentő megoldást (pl. szénszálas motorháztető) alkalmaznak. Az eredmény 1880 kg, ami

i CADILLAC	CTS-V
Összlökettérfogat:	6162 cm ³
Hengerek/szelepek:	V8/32 kompresszor
Max. teljesítmény:	477 kW (648 LE) 6400/perc
Max. nyomaték:	855 Nm 3600/perc
Hossz./szél./mag.:	5021/1833/1854 mm
Tengelytáv:	2910 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1577/1554 mm
Fordulókör:	12,3 m
Saját tömeg:	1880 kg
Üzemanyagtank:	72 l
0-96 km/h:	3,7 s
Max. sebesség:	322 km/h

Forgalmas: 2015. második felében

bármennyire is furcsa, de a szegmens legjobb értéke. Az sem mellékes, hogy az újdonság esetében a nyolcfokozatú, saját fejlesztésű automata váltóra voksolt a Cadillac, a manuális váltó, mint felár nélküli opció, eltűnt az extralistáról.

Ugyanakkor az is tény, hogy ebben a szegmensben sem lehet megenni a legújabb technikai kutyuk nélkül. Van itt például első orrkamera (a mélyre húzott kötény miatt), parkolóautomatika, sávtartó, hátsó keresztirányú forgalomfigyelő, hangfelismerő és indukciós telefontöltő. Vagyis minden esélye megvan a modellnek a sikerre, s bár aligha fogy majd belőle annyi, mint az európai vetélytársakból, a CTS-V-re már nem csak üde színfoltként tekinthetünk.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

i RIVÁLISOK

Nem piskóták! Nézzük az ellenfeleket!

Bár a CTS-V adatai önmagukért beszélnek, ez korántsem jelenti azt, hogy könnyű helyzetben lenne, ugyanis az ellenfelek is túlsordulnak a lóerőktől. Az Audi, a BMW, a Jaguar, a Lexus és a Mercedes vetélytárs modelljei közül **CSAK A JAPÁN TÍPUS GÉPHÁZTETEJE ALATT TALÁLUNK SZÍVÓMOTORT**, míg a sebességváltókat illetően fontos, hogy a BMW az egyedüli, aki duplakuplungos váltót vonultat fel (hétfokozatú), a többiek

nyolcgangos (Audi, Jaguar, Lexus) és hétfokozatú (Mercedes) hagyományos automatára voksoltak. A felsorolt típusok közül az Audi és a Mercedes összerékhajtású (az E 63 AMG legerősebb, 585 lóerős S változata csak összerék-hajtással létezik), míg a BMW, a Jaguar és a Lexus a klasszikus hátsórékhajtású iskolát képviseli. A Jaguar és a Mercedes kombiként is elérhető, az Audi pedig csak puttonyos változatban létezik.



Audi RS 6 Avant	
Motor:	V8-as biturbó
Lökettérfogat:	3993 cm ³
Teljesítmény:	560 LE/700 Nm
Gyorsulás 0-100 km/h:	3,9 s
Max. sebesség:	250 km/h
Alapár:	34 085 480 Ft

BMW M5	
Motor:	V8-as biturbó
Lökettérfogat:	4395 cm ³
Teljesítmény:	560, 575* LE/680 Nm
Gyorsulás 0-100 km/h:	4,3 s
Max. sebesség:	250 km/h
Alapár:	30 188 000 Ft

*Competition kivitelt



Jaguar XFR-S	
Motor:	V8-as kompresszoros
Lökettérfogat:	4996 cm ³
Teljesítmény:	550 LE/680 Nm
Gyorsulás 0-100 km/h:	4,6 s
Max. sebesség:	300 km/h
Alapár:	33 040 080 Ft



Lexus GS F	
Motor:	V8-as atmoszferikus
Lökettérfogat:	4969 cm ³
Teljesítmény:	477 LE/530 Nm
Gyorsulás 0-100 km/h:	n.a.
Max. sebesség:	n.a.
Forgalmas:	2015 második felében



Mercedes E 63 AMG S	
Motor:	V8-as biturbó
Lökettérfogat:	5461 cm ³
Teljesítmény:	585 LE/800 Nm
Gyorsulás 0-100 km/h:	3,6 s
Max. sebesség:	250 km/h
Alapár:	33 834 020 Ft

Brembo fékrendszer lassítja a „csupa izom” Cadillacet. Az első tárcsák 390, míg a hátsók 365 mm-esek



Terheléspróba

Értékcsökkenés*:

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence

TZZS



COYÓ: HUBERT PÉTER

i PEUGEOT	308 SW 1.2 PureTech S&S	TETSZETT
Összlökettérfogat:	1199 cm ³	- elegáns kombiforma
Hengerek/szelepek:	53/12 turbó	- igényes, tágas utastér
Max. teljesítmény:	96 kW (130 LE) 5500/perc	- csomagtér egyszerű bővítése
Max. forgatónyomaték:	230 Nm 1750/perc	- nagyvonalú felszereltség
Hossz./szél./mag.:	4585/1804/1471 mm	
Tengelytáv:	2730 mm	
Nyomtáv elől/hátul:	1559/1553 mm	
Fordulókör:	11,2 m	
Saját tömeg/teherbírás:	1265/575 kg	
Csomagtér:	610/1660 l	
Üzemanyagtank:	53 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,0 s	
Maximális sebesség:	205 km/h	
Város/országút/vegyes:	6,1/4,2/4,9 l/100 km	
Tesztfogyasztás:	6,9 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	113 g/km	
A modell alapára:	5 070 000 Ft*	
A tesztelt modell ára:	5 600 000 Ft	

NEM TETSZETT

- steril kormányzás
- tesztfogvasztás

am ÖSSZEGZÉS

A 308 SW az utóbbi idők egyik legjobb Peugeot-ja: 110 lóerős, 1,2-es benzines turbómotorral, ötfokozatú váltóval és Access alapsomaggal 5,07 milliótól vihető haza. A 130 lovas verzió egy szinttel feljebb (Active) 5,6 milliótól választható, a plusz 20 lóerős és 25 Nm felára 160 ezer forint.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:

PEUGEOT HUNGÁRIA KFT. 1194 BUDAPEST,
ANDRÉ CITROËN U. 1. TELEFON: 06-1-348-4848

*Peugeot 308 SW 1.2 PureTech S&S (110 LE) Access





▲ Szélesek és kissé puhák a foteleszerű ülések

▲ Pehelsúlyú: mindössze 1095 kg a 110 lóerős Cactus tömege

Másik tálalásban

A Citroën C4 Cactushoz is rendelhető a PSA-konzern új háromhengerese, azonban itt meg kell elégedni 110 lóerővel és öt fokozattal.

Bár a 110 lóerős csúcsteljesítmény és az 1,2 literes lökettérfogat nem mutat túl jól a katalógusban, a valóságban nagyon fürge a C4 Cactus ezzel a motorral, olyannyira, hogy 9,3 másodperc alatt megfutja a 0-100-as sprintet. Mivel a 205 Nm-es nyomaték már 1500-as fordulaton ébred, szó sincs arról, hogy pörgetni kellene a motort a tempós

haladáshoz. Mindezt persze csak érzésből lehet megállapítani, ugyanis a C4 Cactus futurisztikus, „kistévé” formátumú műszerfalán nincs fordulatszámérő. A PureTech 110-es motor kapcsán csak azt kell megszokni, hogy elnyújtott a váltóátételezés az utolsó, ötödik fokozatot sik úton sem kapcsolhatjuk 80 km/óra alatt, ellenkező esetben beremeg a zavaró

vibráció nélkül dolgozó, jellegzetes hangú és egyébként igen takarékos (6,3 literes tesztátlag) egység. Az már más kérdés, hogy a kézi váltó hosszú úton és lötyögősen mozgatható a kulisszában...

A C4 Cactus kapcsán azonban különösen fontos, hogy visszakanyarodott a Citroën ahhoz, ami egykoron naggyá tette: az újdonság olyan

különc külsejű, hogy kapkodják utána a fejüket az emberek, illetve egyedi megoldásokból sincs hiány – például a parkolási sérülésektől védő Airbump ajtóbetétek. A gyakorlatban nyilván sokkal nagyobb jelentősége van annak, hogy kényelmesekek az ülések és hogy négy felnőtt gond nélkül elfér a mindössze 4,16 méteres autóban, de azért vannak negatívumok is. Például a hátsó ablakok csak billenthetők, illetve a csomagtér kárpitozásán és több belső anyagon is érződik a spórolás. Ugyanakkor az árakra egy rossz szót sem szólhatunk: a 82 lóerős alapmodell 3 998 999 forintot kóstál, míg a 110 lóerős verzió (alapáras a klíma) 4 240 000 forinttól vihető haza.

MIK

HIRDETÉS

www.citroen.hu

MIÉRT KELL AIRBUMP® AZ AJTÓ KRA?



A CITROËN a TOTAL-t választotta.

A kép illusztráció. Az új Citroën C4 Cactus (kombinált) üzemanyag-fogyasztása 3,1-4,7 l/100 km, CO₂-kibocsátása 82-107 g/km.

ÚJ CITROËN C4 CACTUS AIRBUMP® KAROSSZÉRIAVÉDELEMMEL

Az új Citroën C4 Cactus egyesíti az innovatív formatervezést a hasznos technológiai megoldásokkal. Az Airbump®, a karosszéria oldalán körbefutó, levegőkapszulákat tartalmazó, rugalmas elem megvédi autóját a mindennapok próbált sérüléseitől. A világon egyedülálló Airbump® azonban nemcsak az autó védelméről gondoskodik, de egyedi stíluselem is, mely tovább erősíti az új Citroën C4 Cactus merész karakterét, a fényezéshez igazodó négy különböző színű változat pedig lehetővé teszi az autó tökéletes testre szabását. Új Citroën C4 Cactus: az autó, amely a jelen kérdéseire ad választ.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE





Szelíd lovak

Tekintetmágnés idomok és 200 lóerő: elméletben minden adott, hogy fülig érjen a szánk, a gyakorlat viszont azt mutatja, az Astra GTC-t még ekkora teljesítmény sem vadítja meg.

Igazából nem különösen extravagáns autó a háromajtós Astra, de egy jó színváltás, vagy egy kis gyári optikai tuning (OPC Line csomag) bombázóvá teszi, kiemeli a széles fart, vagy a nyílhegyre emlékeztető fényszórókat. Bár a GTC 100 lóerős, 1,4-es szívómotorral is elérhető, nem vitás, hogy ehhez a modellhez valamilyen izmosabb aggregát illik. Például a szentgotthárdi gyártású 1,6-os turbómotor, mely 170 és 200 lóerővel választható – mi utóbbival teszteltük a sportos fazonú Opelt.

Bármennyire is jól hangzik a 200 lóerő, szó sincs arról, hogy ülésbe préselne a gyorsulás, egy-



Sportos hangulat: remek oldaltartású ülések és vaskos kormány

TESZT OPEL ZAFIRA TOURER 1.6 TURBO 200

Kontraszthatás

Mindamellett, hogy designját, helykinálatát és szolgáltatásait tekintve is igen jó autó a Zafira Tourer, a hétüléses családi egyterű aktuális topverziója számos ellentmondást képvisel. A mindennapi használat során gyorsan sorakoznak a pozitívumok, lehet akár négy felnőtt és gyerekülés a fedélzeten, valamint ablakszintig pakolt csomagtér. A teherbírása kb. 80%-ával feladatra fogott családi autóval masszív 2x2 órás autópályás etapot mentünk egy hétvégi kirándulás alkalmával, 130 km/órás

sebességre rögzített tempomattal, a folyamatos eső miatt szüntelen klímahasználattal. A menet zaj abszolút elviselhető volt, az 1,6-os turbómotor nyugodt, mély hangtónusban üzemelt, 10,2 literes átlagfogyasztással.

Eddig kerek is a történet, akadtak azonban olyan részletek, amelyek némiképp árnyalják az összképet. Az ugyancsak szentgotthárdi 1,6-os, 136 lovas dízel 7,0 literes átlag alatt letudott egy hasonló utazás koreográfiát, ergo, míg annál közel 800 km a hatótáv,

A modellciklusa felénél járó egyterű palettáján is megtalálható a 200 lovas szentgotthárdi motor.



Az OPC Line (254 000 Ft) csomaggal ütős igazán a külső megjelenés

i ASTRA OPC

Farkasbőrben

A háromajtós Astrából létezik OPC-verzió is, mely **280 LÓERŐS CSÚCSTELJESÍTMÉNYÉVEL ÉS 8 400 000 FORINTOS VÉTELÁRÁVAL IS A LEGEK ASTRÁJA** a palettán.



A 2,0 literes, benzines turbómotor jóvoltából 6,0 másodperc alatt sprintel 100-as tempóra az OPC, míg végsebessége 250 km/óra. A teljesítményhez illően hatásosabb fékrendszerrel és sportfutóművel érkezik, a látványért pedig komoly optikai tuningcsomag felel.

szerűen csak egy kellemes, nyomatékot motorról van szó, amely biztonságos erőtartálékkal ruházta fel az autót. A sportosság messze áll ettől az egységtől, ami nemcsak az érzésre kevesebb csúcsteljesítménynek, vagy a lagymatag gázreakcióknak köszönhető, hanem annak is, hogy hosszú a hatfokozatú váltó áttételezése. Sokkal inkább az az 1,6-os turbó előnye, hogy már alacsony fordulaton is egészen jól húz, és anélkül közlekedhetünk vele viszonylag dinamikusán, hogy akár egyszer is komolyabban kiháznánk a motort. Ilyen használat mellett 8-9 literes fogyasztással számolhatunk, sőt városban kívül 7 literrel is megelégszik.

Van azért több terület is, ahol sportosnak hat az Astra GTC, ez pedig a kormányzás és a futómű. A függőcsapszeges futóművel bűcsűt inthetünk az erős hajtási befolyásnak, illetve az sem mellékes, hogy elől és hátul is egyaránt 30 mm-rel szélesebb nyomtávon terpeszt az autót, mint a többi Astra (őajtós, limuzin, kombi). Bár az orrtolási hajlam miatt nem lesz a serpentinek királya a GTC, a közvetlen kormányzás mindenképpen elismerésre méltó (a rásegítő villanymotort közvetlenül a fogaslécnél helyezték el) – ezek után nyilvánvaló, hogy nagy kár az akadós váltóért, amely az egész autót kissé darabossá teszi.

Érezni, hogy a komfort fontos szempont

A GTC utastere a komfort tekintetében a legjobb tûrakupékat idézi. Az ülések eleve nagyon kényelmesek, illetve a hátsó sor 180 centis magasságig semmilyen kompromisszumot nem követel. Mivel a



Magabiztosan fordul az Astra GTC, a karosszéria oldaldőlése szerény

kormány és az első ülések is igen széles tartományban állíthatók, akár nagyon alacsonyak, vagy éppen égimeszelők számára sem jelent problémát az ideális vezetői pozíció beállítása. A hosszú ajtók természetesen látványosak és megkönnyítik a beszállást hátra, de azért komoly hátrányuk is van: egyrészt parkolásnál nagyon kell vigyázni, nehogy rányissuk egy másik autóra, másrészt a hatalmas méret miatt annyira hátra került a B-oszlop, hogy komoly mutatvány a biztonsági övört hátrányúlni.

Az Opel árlistáját böngészve kellemes meglepetés éri az embert, ugyanis a 200 lóerős Astra GTC 6 090 000 forinttól vihető haza. Ez az összeg még akkor is versenyképes, ha az alapfelszereltség nyilvánvalóan nem elégíti ki a vásárlók többségét (többek között az automata légkondicionáló és a riasztó sem alaptétel). Külön érdekesség, hogy a 100 lóerős bázismodell 5,5 milliót kóstál, vagyis kevesebb, mint 600 ezer forint a dupla akkora teljesítményű motor felára.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Visszafogott az 1,6-os turbómotor hangja

FOTÓ: HILBERT PÉTER

i	OPEL ASTRA GTC	1.6 Turbo 200
Összlökettérfogat:	1598 cm ³	
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	
Max. teljesítmény:	149 kW (200 LE) 5500/perc	
Max. forgatónyomaték:	280 Nm 1650-3500/perc	
Hossz./szél./mag.:	4466/1840/1489 mm	
Tengelytáv:	2695 mm	
Nyomtáv elől/hátul:	1587/1587 mm	
Fordulókör:	11,4 m	
Saját tömeg/teherbírás:	1478/517 kg	
Csomagtér:	380/1165 l	
Üzemanyagtank:	56 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,9 s	
Max. sebesség:	230 km/h	
Város/országút/vegyes:	8,4/5,5/6,6 l/100 km	
Tesztfogyasztás:	8,8 l/100km	
CO ₂ -kibocsátás:	154 g/km	
A modell alapára:	5 500 000 Ft*	
A tesztelt verzió ára:	6 090 000 Ft	

* Astra GTC 1.4 (100 LE)

TETSZETT

- külső design
- hátsó helykínálat
- ár/érték arány

NEM TETSZETT

- korlátozott körkírlátás
- „darabos” váltó
- lassú gázreakciók

am ÖSSZEGZÉS

Szép is, igényes is, de messze nem olyan sportos a 200 lóerős Astra GTC, mint azt a teljesítmény alapján vártuk. Az alig hat millió forint feletti vételár viszont egyenesen remek a szegmensben.

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



addig itt kb. 500 kilométerenként meg kell tölteni az 58 literes tankot. A 200 lóerős, benzines turbó ugyan Edition szinten 7,4 milliótól elérhető, a tesztelt, OPC line csomaggal, 19-es felníkkel, gazdag elektronikai és komfortfokozó arzenállal spékelt verzió ára azon-

ban már átlépte a 10 milliót küszöböt. Ez nem kevés, ráadásul a jelenlegi legerősebb Zafira Tourer csak hatfokozatú manuális váltóval társítják – ha már ennyit költ az ember, szívesen barátkozna az automatikus egységgel.

SZR



A hátracsúsztható tetőkeret rengeteg plusz fényt enged be



FOTÓ: HILBERT PÉTER

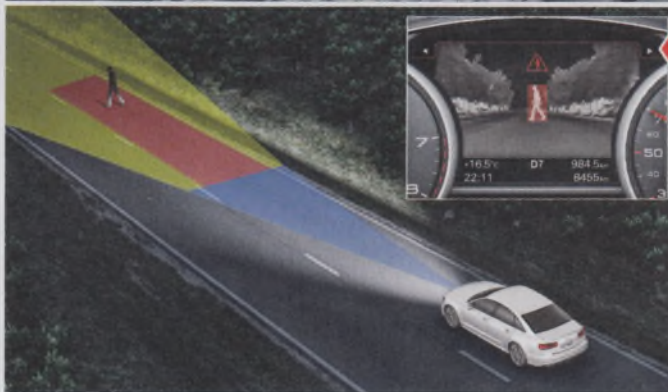
Gombhoz a kabátot

Stílusos üzletemberek figyelmébe ajánlom, hogy halszálkás öltönyükhöz passzoló dekorbetétet kérhetnek a megújult Audi A6-osba.

Persze nyilván nem ez a felfrissített A6-os legnagyobb újdonsága, csak gondoltam, szólok. Meg aztán éppen az ilyen gondosan kidolgozott és izléses részletek teszik, hogy minőségérzet terén az Audi prémiumkategóriás vetélytársai felett áll: az anyagok, a vonalak és formák találkozása tökéletesen komponált összképet alkot. Például a fekete faberakásokban végigfutó fémszálak remekül harmonizálnak a zongoralakk-fekete és alumíniumszínű felületek, illetve a szürke cérnával varrt fekete bőrkárpitozás kontrasztjával – akármilyen elcsépeelt is, a belső tényleg sportosan elegáns. Persze ezek a látványos, integrált fejtámlás, fűthető és szellőztethető, elektromosan mozgatható és memóriafunkciós S Line sportülések felárasak, mint megannyi más a tesztautóban: radaros követésitávolság- és sebességtartó automatika, holtterfigyelő, aktív sávtartó berendezés, head-up display, LED-es fényszórók, éjjel-



Egyszerűen bonyolult: a csúcstechnika dacára jól áttekinthető a műszerfal és logikus a kezelés



A „balesetveszélyes” gyalogosra látványosan figyelmeztet az éjjellátó

i GAZDASÁGI ADATOK

Értéksökkenés*:

Audi A6 3.0 TDI quattro	16 000 300 Ft
S tronic alapár:	
1 év elteltével:	13 900 000 Ft
3 év elteltével:	8 850 000 Ft
5 év elteltével:	5 510 000 Ft

*AZ EUROTAX GLASS'S BECSLÉSE ALAPJÁN.
INFORMÁCIÓ: WWW.EUROTAX.HU

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence

i 3.0 TDI BI-TURBO

A sötét erő

Az A6-os sorozat csúcsát a 450 lóerős S6-os és az 560 lovas RS 6 Avant benzinesek képviselik, de a négykarikások bizony dízelben is kínálnak a 272 lóerősnél combosab-
bat! A 3,0 LITERES, V6-OS TDI-NEK UGYANIS VAN PLUSZ EGY „LÉLEGEZTETŐ GÉPPEL” FELVÉRTÉZETT BI-TURBO VÁLTOZATA: ez esetben 320 lóerőt és 650 Nm-t állít csatasorba, nyolcfokozatú Tiptronic automatával 5,0 másodperc alatt lövi álló helyzetből százra az A6-ost, a 250 km/órás csúcsebesség pedig merő formalitás - akárcsak a 6,0 literes fogyasztás. Ám ez még nem minden, merthogy a TDI-technika 25. évfordulója alkalmából az Audi elkészítette a 3.0 TDI competition speciális kiadást: ennél a 326 lóerős teljesítmény töltőteléssel átmenetileg 346-ra emelhető. A bi-turbo 3.0 TDI árcéduláján 17 600 500 Ft szerepel, míg a competition már kevés híján 20 millióba kerül.



Hátul lehetne szellősebb a fejter

Ami a külsőt illeti, az A6-os vonalai élesebbek és feszesebbek a korábnál, a LED-es első és hátsó lámpák, illetve a futófényes indexek pedig tovább erősítik a modern, technokrata megjelenést. Ha mindez nem lenne elég, az S Line sport-csomag még szigorúbb fellépést kölcsönöz az autónak, de mindent összevetve Audi-fanatikusnak kell lenni ahhoz, hogy valaki messziről felismerje a frissített A6-ost.

A sokhengeres motorokkal lesz igazi naggyú

Jóllehet, az eladások túlnyomó részét a négyhengeres 2.0 TDI változatok teszik majd ki, a felső-középkategóriás sportlimuzin azonban a sokhengeres motorokkal lesz valódi prémiumautó. Például a tesztelt 3,0 literes, V6-os dízel futáskultúrája roppant kifinomult, miközben kellemesen erőlyes hangon gurgulázik. Az Audi Drive Select menetdinamika-szabályzó gazdaságos vagy komfortos programjában sem érezni tompának, dinamikus üzemmódban pedig egészen harapóssá válik, élénken reagál a gázadásra és fürgén pörög fel. Mivel ezen a

i AUDI A6	3.0 TDI quattro S tronic
Összlökettérfogat:	2967 cm ³
Hengerek/szelepek:	V6/24 turbódízel
Max. teljesítmény:	200 kW (272 LE) 3500-4250/perc
Max. forgatónyomaték:	580 Nm 1250-3250/perc
Hossz./szél./mag.:	4933/1874/1455 mm
Tengelytáv:	2912 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1627/1618 mm
Fordulókör:	11,9 m
Saját tömeg/teherbírás:	1845/535 kg
Csomagtér:	530/995 l
Üzemanyagtank:	73 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	5,5 s
Maximális sebesség:	250 km/h
Város/országút/vegyes:	5,9/4,6/5,1 l/100 km
Tesztfogyasztás:	8,0 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	133 g/km
A modell alapára:	11 530 710 Ft*
A tesztelt modell ára:	16 000 300 Ft

*A6 2.0 TDI ultra (150 LE)

TETSZETT

- letisztult látványos design
- kifinomult belső
- igényes hajtáslánc
- lehengerlő menetdinamika

NEM TETSZETT

- fejter hátul
- csúcstechnikával felszerelve drága

am ÖSSZEGZÉS

A 3,0 literes V6-os dízelmotorral, quattro összkerekhajtással és temérdek extrával lesz izig-véríg felső-középkategóriás prémiumautó az Audi A6-os. Szinte mindent tud, amit a technika mai állása szerint lehet, persze így 16 helyett már 30 millióba kerül...

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
PORSCHE HUNGARIA KFT.,
1139 BUDAPEST, FAY U. 27.
TELEFON: 06-1-451-5100



látó berendezés, 360 fokos panorámaképet nyújtó tolatókamera-rendszer és parkolóasszisztens. A legszebb az egészből, hogy a temérdek szolgáltatás és a csúcstechnika ellenére a kezelés magától értetődő. Az opciós kézírás-felismerő felülettel ellátott MMI vezérlőegységet egyszerű használni, a menürendszer felépítése logikus, sok minden azonban a multifunkciós kormányról is elérhető.

A 2,9 méteres tengelytáv jóvoltából az utastér helykínálata nagyvonalú, bár a tetővonal hátul beszűkíti a fejteret, a masszív kardánalagút miatt pedig középen ülni nem egy leányálom. A csomagtartó szabályos alakú, mély és széles, de kissé lapos téglalast, 530 literes mérete az 5-ös BMW-nél tiszta nagyobb, az E-osztályos Mercedesnél tiszta kisebb. Bővíteni a 60:40 osztású üléstámlák ledöntésével lehet, ám ezután szűk átrakodó nyílás keletkezik.

szinten a koronakerekű quattro állandó négykerék-hajtás dukál hozzá, teljesítményét magabiztosan a talajra viszi és bivalyul megy az Audi: az 1,8 tonnás nagyvad álló helyzetből 5,5 másodperc alatt ugrik százra, és bármilyen tempónál is adunk egy kövérebb gázt, intenzív gyorsulás a válasz. A hétfokozatú duplakuplungos automata váltó pedig jó ritmusban és villámgyorsan kapcsolgat. Egyedül az zavaró, hogy van egy röpke késlekedése, amikor a start-stop rendszer újraindítja az autót. A fékpedálról lelépve a motor gyorsan „beröffen”, és a zöld lámpától már haladnánk, de a váltó még hezitál - ha ilyenkor gázadással noszogatjuk, bakkecskezős lesz az indulás. Ugyanakkor az utolsó fokozatot jó hosszúra nyújtották (130 km/óránál hetedikben kb. 1800/perc), ami ideális hosszú távú utazóautóvá avatja az A6-ost. Az 5,1 literes laboratóriumi álmofogyasztás viszont szédítően merész. Nekem 6,5 l/100 km volt a legjobb napi érték, amit a fedélzeti számítógép jelzett, de inkább a 7-8 liter feletti fogyasztás jellemző. Úgyhogy tesztünk végén kerekén 8,0 literes átlagot számoltunk, ami

egy nagyteljesítményű, automata, állandó összkerekhajtású autótól egyáltalán nem rossz - csak nagyon távol áll a gyári értéktől.

A „négykerékű” A6-os pedig mostoha időjárás körülmények között is magabiztosan fogja az utat, s az eleve dinamikus beállítottságú összkerekhajtás jóvoltából a kanyargós szakaszokon sportosan vezethető. Normál helyzetben a nyomaték 60%-a jut a hátsó, míg 40 az első kerekre, de a rendszer ezt egy szempillantás alatt az adott körülményekhez igazítja - akár 85%-ot a hátsó, vagy 70-et az első tengelyre csoportosíthat. Ráadásul az opciós adaptív légrugózás dinamikus menetprogramban bekeményít, minimálisra csökkentve a karosszéria oldalmozását. Mondjuk a hazai útvonalokhoz előnyösebb a komfort állás, így az úthibák többségét szépen tompítja a futómű. Ezért is jó az egyéni program, amikor saját ízlésünkre szabhatjuk az autó karakterét: a motor/váltó automata üzemmódban remekül alkalmazkodik a vezető pillanatnyi elvárásaihoz, a futómű lehet komfortos, az összes többi pedig sportos.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



Nem országúti cir-
káló, sokkal inkább
egy naszád a T5-ös
motorral felszerelt
XC60-as Ocean Race.

Magától értetődően a svéd
márka legújabb biztonsági
fejlesztéseit kapja az XC60-
as vásárlója is, de a nemrégiben
megújult szabadidő-autó egyéb új-
donságokkal is szolgál. Például az új
Drive-E motorok is elérhetők hozzá,
ezek közül mi most a 245 lóerős tel-
jesítményű 2,0 literes benzineszt pró-
báltuk, mégpedig az új, 8 fokozatú
automatikus váltóval párosítva.

Van ennél racionálisabb hajtáslánc is

Mivel csak fronthajtással választha-
tó az új kombináció, akinek szüksé-
ge van az összkerékhajtásra, annak
a szintén T5-ös jelű, de 2,5 literes,
254 lóerős öthengeres motor áll
rendelkezésre, hatfokozatú automa-
ta váltóval. Visszatérve az újdonsá-
gra, a svéd mérnökök nagyon sokat
törődtek azzal, hogy magabiztosan
a talajra jusson a nyomtér, még
nagy gázadásra is finoman indul
meg az autó. Azonban ez a tudás
csak addig tart, amíg száraz az asz-
falt, nedves úton vagy a sofőr figyel
a jobb lábára, vagy a kipörgésgátló
dolgozik. A sok fokozat ellenére
nem tart sokáig, amíg az elektroni-
ka kiválasztja a megfelelő áttételt,
előzőkor például a gázadást köve-
tően gyorsan visszakapcsol és már
mehetünk is. A nagy teljesítmény,
a nagy tömeg és a nagy légellenállás
miatt csodára, vagy épp a gyár által
vállalt 6,7 l/100-es átlagfogyasztásra
nem szabad számítani, de a 10,0
literes tesztátlag ebben a műfajban
nem számít magasnak. Jól lehet te-
relgetni a hatalmas testet, ami annak
köszönhető, hogy viszonylag feszes
hangolását a felfüggesztés.

Abban biztos vagyok, hogy nem
lesz túlságosan népszerű választás
ez a motor-váltó kombináció,
aminek az oka prózai: minimum
12 580 000 Ft-ot kell fizetni érte,
miközben a legerősebb, 215 ló-
erős D5-ös dízel – automatával és
összkerékhajtással – már 12 190 000
Ft-ért hazavihető, ráadásul sokkal
takarékosabb is. Az Ocean Race
csomag viszont megér egy kiterőt,
860 000 Ft-ért kapja az ember az
egyeti belső hangulatot bőrkárpit-
tal, valamint a szép árnyalatú kék
fényezést, amivel érdemes feldobni
a Kinetic felszereltséget.

Tengernyi erő



Jól áll a nagyobb méretű
hűtőrács a szabadidő-autónak



Világterképet rejt a kalaptartó, rajta az Ocean Race állomásai. A kényelmes ülések jól pozicionálhatók



A kikötők nevei a dekorpanelen

i VOLVO	XC60 T5
Összlökettérfogat:	1969 cm ³
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó
Max. teljesítmény:	180 kW (245 LE) 5500/perc
Max. nyomaték:	350 Nm 1500-4800/perc
Hosszúság/szélesség/magasság:	4644/1891/1713 mm
Tengelytáv:	2774 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1632/1586 mm
Fordulókör:	11,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1833/497 kg
Csomagtér:	490-1455 l
Üzemanyagtank:	70 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,2 s
Max. sebesség:	210 km/h
Város/országút/vegyes:	8,9/5,5/6,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	10,0 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	157 g/km
A modell alapára:	9 590 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	12 580 000 Ft

* XC60 D3

TESZT

- Ocean Race csomag
- erős motor, gyors váltó
- jó vezethetőség

NEM TESZT

- drága
- vizes úton gyenge
nyomatékátadással
- feszes hangolását rugózás

am ÖSSZEGZÉS

Hiába esik a benzinár, a dízel
még mindig olcsóbb és gaz-
daságosabb választás, mint
a T5-ös, automatikus váltós
XC60-as. Az Ocean Race cso-
mag nagyon jól áll az autónak,
érdemes megrendelni.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
VOLVO AUTÓ HUNGÁRIA KFT.,
1044 BUDAPEST (KÜLSŐ) VÁCI ÚT 50-58.
TELEFON: 06-1-238-8100

Drágulás és Opel fölény

Folytatta szárnyalását a használt autók hazai piaca: az elkelte személygépkocsik összértékének változását jelző mutatószám (lásd a keretben) 2014 negyedik negyedévében 134,4%-ra emelkedett. Az egész évben tartó hegyemenet két, egy irányba ható tényezőnek köszönhető: egyrészt tavaly az előző évhez képest több mint 10%-kal több – csaknem félmillió – használt autó cserélt gazdát, másrészt ezeknek a járműveknek az átlagára csaknem 9%-kal növekedett ugyanebben az időszakban, ismét meghaladva az 1,6 millió forintos átlagot.

„2014-ben a Használtautó-index végre meggyőző mértékben maga mögött hagyta azt a sávot, amelyből a válság kezdete óta évekig nem tudott kitörni. Mostanra azonban már több mint harmadával nagyobb összértékben cserélnek gazdát a használt autók a hazai piacon, mint 2009 elején – tudtuk meg Fodor Lászlótól, a Használtautó.hu marketingvezetőjétől. – A mennyiségi növekedést az újautó-eladások és a használtautó-import kedvező alaku-

lása segítette ebben az időszakban. Az áraknak a szinte nem is létező inflációt jóval meghaladó növekedése pedig elsősorban a romló forintárfolyamnak, illetve a 2014 elejétől a használtautó-behozatalra is kiterjesztett vagyonszerzési illetéknek tulajdonítható.”

A vagyonszerzési illeték első sorban az év első felében okozott érezhető áremelkedést a használtpiacon, ugyanakkor az euró árfolyama különösen a második félévben ugrott meg. Bár mindkét tényező közvetlenül az import járművekre volt hatással, a drágábbá vált behozatal a belföldi kínálat árát is felnyomta. A legnagyobb mértékben, közel 15%-kal a legtöbb apróhirdetést (28%) képviselő alsó-középkategóriás autók meghirdetett átlagára nőtt.

Az itthon értékesített használt autók fele öt márka valamelyikét képviseli. 14%-os részaránnyal továbbra is az Opel vezet, a második legjobban forgó márka a Suzuki, 10%-os részesedésével. Mögöttük a Volkswagen, a Ford és a Renault

Így számolnak

A Használtautó.hu által negyedévente bemutatásra kerülő index egy gyorsmutatója a használtautó-piac aktuális állapotának. Célja, hogy a teljes hazai használtautó-forgalom több mint 80%-át felölelő adatbázisa segítségével a hivatalos statisztikai adatok megjelenése előtt hetekkel bemutassa,

hogy az éppen lezárt negyedév során hogyan változott ez a piaci szegmens. Az index egy arányszám, amely az adott időszakban elkelte használt autók aktuális összértékét viszonyítja a válság kezdetekor, 2009 első negyedévében mért szinthez. 100% feletti állapota azt jelzi, hogy a piac lendülete felette jár a bázisnak tekintett időszak teljesítményének.

A Használtautó-index negyedéves alakulása



következik, ami jól tükrözi a hazai személyautó-állomány összetételét is, bár a Suzuki esetében az adásvé-

tel aránya kisebb: a hazai autókhoz ugyanis több mint 13%-a viseli ezt az emblémát.

FORRÁS: HASZNALTAUTO.HU

15 éves rekordszinten a gépkocsiimport

Das WeltAuto.

Minőségi használt autók. Garanciával.

Az elmúlt esztendőben soha nem látott mennyiségű használt autó érkezett Magyarországra a határokon túlról, a Datahouse statisztikái szerint 96 747 gépkocsit helyeztek forgalomba hazánkban, ami 36,8 százalékkal több, mint a tavalyi év hasonló időszakában.

A használtautó-import az enyhülő jogszabályoknak köszönhetően 2011-ben ugrott meg jelentősen, akkor az import ösztönzésének irányába mozdultak az adózási feltételek. A gépjármű-behozatal azóta dinamikus nő, 2014-ben 96 747 gépkocsit vásároltak és helyeztek forgalomba országunkban külföldről, ami 36,8 százalékkal több a 2013-as évhez képest. A beérkező autók jelentősen rontanak a hazai autóállomány átlagéletkorán, mivel ezek 59 százaléka 10 évnél idősebb, s mindössze 24 százaléka esik az 1-5 éves korosztályba. Az autóimport során továbbra is a magasabb kategóriájú autók a kedveltek: legtöbbször 3-as BMW-t, Volkswagen Passatot, Volkswagen Golfot és Audi A4-est hoztak az országba. „Csábítónak hangzó lehetőség, hogy az ember 1-1,5 millió forintért hozzájuthat egy Audihoz, azonban nézzünk mindig a számok mögé. Mivel általában ezek a járművek 10 évnél idősebbek, a műszaki állapotuk jó eséllyel megkérdőjelezhető. Egy rosszul karbantartott autó akár életet is veszélyeztet” – vélekedett Frank György, a Das WeltAuto márkaigazga-



tója. „Ahogy az idős, rossz állapotú autók áradatával, úgy sok esetben a fiatalabb kocsik érkezésével sem lehetünk kibékülve, ugyanis az 1-5 éves kocsik esetében igencsak jelentős méretet ölt az áfacsalás útján behozott gépjárművek száma. Érdemes inkább tehát magyarországi, ellenőrzött előéletű, biztos eredetű, vezetett szervizkönyvű autót vásárolni, úgy kisebb a kockázat” – tette hozzá a márkaigazgató.

PROMÓCIÓ

Eredményhirdetés

A sok ötcsillagos osztályzat mellett egészen meglepő eredmények is születtek az Euro-NCAP legutóbbi törésteszt-sorozatán. Íme 19 modell friss bizonyítványa!

Nem vitás, hogy az utóbbi években egyre fontosabbá vált a vásárlóknak, hogy mennyire biztonságosak az autók, ebben pedig nagy szerepe van a független szervezetként működő és az iparágban immáron egyre fontosabbnak számító Euro-NCAP-nek (European New Car Assessment Programme). Mivel a szervezet egy meglehetősen egyértelmű követelményrendszert állított fel, könnyedén össze lehet hasonlítani a modelleket. Az autókat négy különböző szegmensben értékelik, ezek a felnőttutas- és gyermekutas-védelem, a gyalogosvédelem és a biztonsági kiegészítők – utóbbinál „díjazzák” a vezetéstámogató rendszereket és az olyan egyszerű, biztonságot fokozó tulajdonságokat is, mint például az öv becsatolására figyelmeztető jelzés. Az adott típus biztonsága kapcsán természetesen a felnőttutas- és gyermekutas-védelem a leginkább árulkodó, ezt pedig három törésteszt alapján értékelik: a programban szerepel frontális ütközés (64 km/órás sebességgel, 40%-os átfedéssel ütközik az autó egy téglatest alakú műtárgynak), „car to car” oldalütközés (50 km/órás sebességgel oldalról ütközik az autónak egy műtárgy), illetve oszloppal való ütközés (29 km/órás tempóval), így az egyszerű százalékos eredmények mögött komoly próbák állnak.

Ami a legfrissebb eredményeket illeti, a 19 vizsgált modell közül 11 érdemelte ki a maximális, ötcsillagos minősítést, hat kapott négy csillagot, és két típus neve mellé került a manapság csúfosnak számító három csillag. Miközben egészen kiváló osztályzatok is születtek (pl. a Land Rover Discovery Sport felnőttutas-védelme 93%-os), addig vannak olyan ötcsillagos modellek (Audi A3, Lexus NX, Skoda Fabia), amelyeknek egyes részeredményre nem lehetnek túl büszkék a gyártók. Sőt, akadtak komoly meglepetések is: az hagyján, hogy a Suzuki Celerio és a Dacia Logan MCV három csillaggal végzett, de az mindenképpen kellemetlen, hogy a vadonatúj Opel Corsa és a szintén friss modellnek számító Mini csak négy csillaggal zárta a töréstesztet. A számokat nézve akadnak érdekességek, például az elektromos hajtású Kia Soul EV az akkumulátor védelmében megerősített karosszéria miatt magasabb százalékaránnyal büszkélkedhet, mint a belső égésű motorral ellátott „mezei” Soul.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

i JELMAGYARÁZAT

	% Felnőttutas-védelem		% Gyermekutas-védelem
	% Gyalogos-védelem		% Biztonsági kiegészítők

Audi A3 Sportback e-tron ★★★★★ 82% 78% 66% 68%



Dacia Logan MCV ★★★★★ 57% 75% 55% 38%



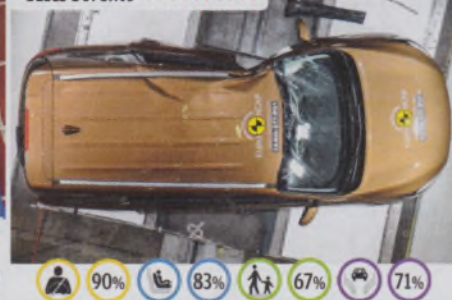
Ford Mondeo ★★★★★ 86% 82% 66% 66%



Jeep Renegade ★★★★★ 87% 85% 65% 74%



Kia Sorento ★★★★★ 90% 83% 67% 71%



Kia Soul EV ★★★★★ 84% 82% 59% 56%



Kia Soul ★★★★★ 75% 82% 59% 56%



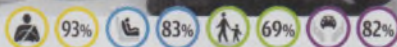
Lexus NX ★★★★★ 82% 82% 69% 71%



után

Land Rover
Discovery Sport

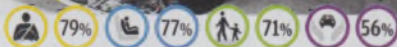
★★★★★



Nissan Pulsar ★★★★★



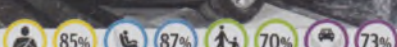
Opel Corsa ★★★★★



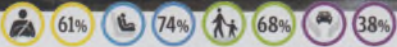
Skoda Fabia ★★★★★



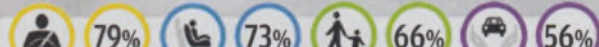
Subaru Outback ★★★★★



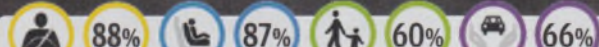
Suzuki Celerio ★★★★★



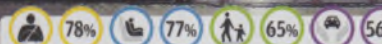
Mini ★★★★★



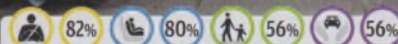
Porsche Macan ★★★★★



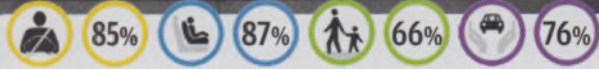
Smart Forfour ★★★★★



Smart Fortwo ★★★★★



VW Passat ★★★★★



Igazi nemzetközi sztár ez a VW Jetta, amely seregnyi díjat nyert külföldi autótalálkozókon!

Oliver Verheij 2004-ben még kamaszként, a Wörthi-tó VW-találkozóján látta meg Jörg Ballerman világoskék VW Golfját, amely egyedi stílusával anno nagyon felkavarta az állóvizet. Az azóta már közel 30 évesse cseperedett holland fotós és IT-szakember nem felejtette el a kocsit, és eldöntötte, hogy azon a vonalon haladva épít egy hasonlót. Mindössze 400 euróért (kb. 125 ezer Ft) sikerült hozzájutnia egy gyári állapotú ős-Jettához, ez lett az alap.

Visszalépés? Injektor helyett porlasztó

A munka az autó teljes szétszerelésével és rendbehozatalával kezdődött. A karosszériát megszabadították a bevonatrendszerrel, csak a motorteret 150 óra munkával homokfúvatták. Ezután jöhettek a szükséges átalakítások, így a féltengelyeknek az ültetés miatt nagyobb helyet csináltak, és kialakították a motortérből száműzött segédberendezések helyét is. Kívül is tisztogatták a kasztnit, eltüntették az antenna furatát, beépítették egy 1986-os Passat napfénytetjét, az első lökhárítót pedig három másikkal állították össze, hogy ne legyen rajta rendszámfészek. Sok az egyediséget sugárzó holmi, így az 1-es Golfról való krómkilincsek és -tükrök, a polírozott ablaktörlőkarok, az elefántfü-

Az emlékmás



Még az autó alja is patikaállapotú, nehéz elhinni, hogy saját lábán közlekedik



Mintha gyári lenne az első generációs Jetta, pedig rengeteg a változtatás

WRAPSTYLE ROLLS-ROYCE GHOST

Kis drágám!

Ha már lúd, legyen kövér, így ha Rolls-Royce Ghost luxusautót vesz az ember, akkor tegye azt a Mansory tuningcégnél! Ha onnan kihoztuk az egyedi kárpitozású, belül arannyal, fával ékesített, emelt teljesítményű batárunkat, vigyük át tüstént a WrapStyle csapathoz, akik alaposan kidekorálják. A legutóbbi munkájuk külső megjelenését a belső színvilághoz illesztették, így lett arany és barna szinkombináció. Az arany jelenlétét a szoknyákon, a lámpa- és ablakkereteken és a felükön itt elegánsnak találjuk, de egy „konfecióautón” körberöhögnénk. A nemességet további emblémák és címerek feltüntetésével növelték, s a motortérben is visszatér az aranyvonulat.



les első ablakok, a későbbi időkben pedig alumínium tanksapka. A szín egyszerű fehér lett.

A gyári 1,3 literes benzinmotort a Golf II GTI 1,8 literes, PL-kódú, 16 szelepes motorja váltotta, de ez is alaposan átalakítva. Injektor helyett két Solex ADDHE40-es karburátor felel a keverékképzésért, ezeket egy Alfa Romeo műhelyben találták. Természetesen így egyedi a szívóoldal a Dbilas szívócsonttal, de átdolgozták a hengerfejet, és a kipufogócsont is ehhez az autóhoz készült. További idegen alkatrészek is bekerültek a kocsiba, így a Corrado G60-as sebességváltója, lendkereke és kuplungja, a Golf II G60-as tengelycsontjai, a rövidített feltengelyek és egy 1990-es Golfból származó gyújtás. A mérések szerint 160 lóerőt teljesít a gép, 98-as prémium üzemanyaggal.

A futóművel is eltöltöttek pár munkahetet. Minthogy két egymásnak ellentmondó dolgot kellett megvalósítani, így a találkozók az aszfaltra ültetést, amúgy pedig a normál haladást, lég rugós felfüggesztés mellett döntöttek. Golf II-es szettet alakítottak át, GAS „lufikkal”, Koni gátlókkal. Elöl Audi S2-es féknyergeket párosítottak Passat VR6-os tárcsákkal, míg hátul Golf G60-as fékek dolgoznak. A felni klasz szikus 16 colos BBS RS, elöl 165/40-es, hátul 195/40-es köpenyekkel.

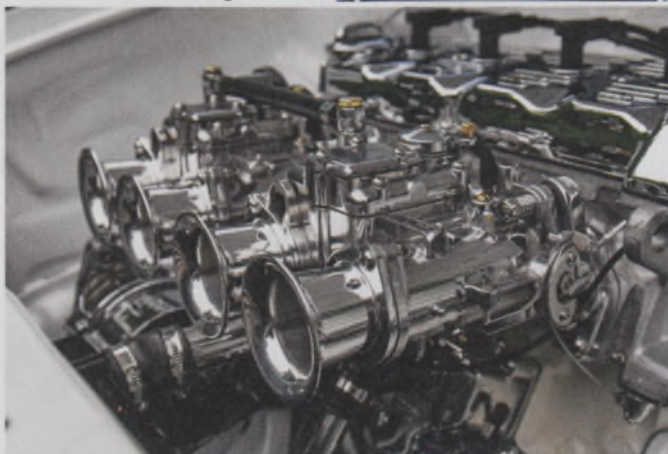
Az utastér berendezését bőrözéssel dobták fel – azért láttunk már ennél szebb kidolgozást is... Az első ülések Golf I GTI Recaro darabok, a kormány 28 cm-es Raid, a belső kilincsek Bogárból, az ablaktekerők pedig 74-es Golfból származnak. A korhú VW rádió becsapós, mert valójában az air ride-ot vezérlik vele!

DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Míg a külső tényleg kultikus, az utastérre nagy hatással lehetett a Show&Shine. A kivitelezés minősége nem az igazi, amatőr baráti társaság készítette

Még ez is! Bőrrel kárpitozták a csomagtérfedele



Figyelem, nem múzeumi tárgy! A tölcésértorkú porlasztók zseniálisak!

RÖVIDEN

Nagy keréken jó

A német Hamann az új BMW X6-oshoz kínál némi csemegét. Az Anniversary EVO egyenes küllős felnik matt fekete és klasszikus ezüst-



színen, 22 ÉS 23 COLOS MÉRETEN ÉRHTŐK EL, s Vredestein Ultrac Vorti vagy Pirelli P-Zero Nero gumikat ajánlanak hozzá. Van továbbá Akrapovic kipufogógég, valamint tuningterv (+10-15%) a 381 lóerős M50d motorhoz.

Szélesebben!

Az olasz Laini Design egy új Audi TT 2.0 TFSI-t épített át szinte pályagép kinézetűvé. A lényeg a szélesítés,



amelynek érdekében **OLDALIDOMOKAT, KÜSZÖBTOLDATOKAT, VALAMINT MÓDOSÍTOTT LÖKHÁRÍTÓKAT** terveztek az autóhoz. Nagyon jól mutatnak a matt grafit szürke Rohana RC7-es felnik, a divat szerint alulméretezett gumikkal.



Kényesebb, mint hinnénk

Az akkumulátor élet-tartamát nagyban befolyásolja az autó használati módja és a karbantartások elvégzése. Akár egy év alatt is tönkre lehet vágni egy akkut.

Két és fél évet birt a jó márkájú akkumulátor az autóban. Kicsit meglepett, hogy ilyen hamar beadta a kulcsot, így elmentem egy akkuspecialistához tanácsot kérni. Forgó Antal igen régóta foglalkozik a témával, mérnökként beleásta magát az akkuk világába, tervezett speciális mérőeszközöket, töltőket, ezeket gyártja is, valamint forgalmaz akkut és hozzá kapcsolódó holmikat.

A rövid utak gyilkolják az akkumulátort

Esetemben a hibajelenség klasszikus volt: egy hét pihenő után alig forgatta az akku az indítót. De miután beindult a motor, és némi autópályázás is a kocsit osztályrészéül jutott, magához tért a tápegység. Azonban jöttek a hideg reggelek és visszatért a bágyadság, így mellőztem az ülésfűtést, a fűtőventilátort, a hátsó ablakfűtést és a zene használatát.

Forgó Antal műhelyében ellenőriztük a töltést, s mivel a kocsit rendszereivel minden rendben volt, a hiba a használatban keresendő. A napi rutinom: 2 km-re a suliról, indítok, reggel oda, hegyre fel, leáll, újra indít, haza vagy boltba, akkor így 500 m-es szakaszok is beugranak. Napközben ügyintézés, 3-5-10 km-es etapok, hetente egyszer-kétszer messzebb, de azok is rendszerint 100 km-en belül. Antal szerint alkalmankénti maximumra töltéssel kitolhattam volna az akku élettartamát, az állandó részleges feltöltöttség nem tesz jót a telepnek.

Ennek kapcsán szóba kerültek a start-stop rendszerrel felszerelt



Életet lehel: automatikus üzemű, olcsó kis töltő



Az akku állapota és a generátor tudása is teszt alatt

autók is, amelyeknél ez a résztöltöttség a rengeteg indítózás miatt még nagyobb probléma. Nem ritka, hogy az új kocsiban 1 év után felmondja az akku a szolgálatot, hiába szerelnek a motorleállító modellekbe speciálisan „erősített” telepeket, amelyek sok indítási ciklust bírnak. A lezsibbadást meg-

előzendő, akár 2-3 havonta történő maximumra töltés javasolt külső töltővel. A mérések, tapasztalatok szerint az átlagautók 13,8-14,2 volt töltőfeszültséggel töltik az akkut, a start-stopposok 14,8 voltal, tehát emelt feszültséggel. Elbírnák talán a 16 voltot is, de azt nem kockáztatják a gyártók.

Visszatérve saját átlagautós történetemhez, a hideg időben való akkulettérdelésnek is megvan az oka: hidegen nem veszi úgy a töltést, mint üzemmelegen. Ahhoz, hogy a nyári töltési dinamizmust érhük el a téli hidegben, magasabb töltőfeszültség kellene (amíg nem melegszik fel a motortér valameny-



Kényelmes töltés az utastérből, a szivargyújtó aljzatán keresztül



Kábeles töltésnél a fix csatlakozó stabilabb kapcsolatot biztosít

nyire). Antal hosszú ideig járt úgy a kocsijával, hogy digitális hőmérőt épített az autó motorterébe az akkunál, folyamatosan mérte és naplózta az adatokat. Mint mesélte, az ember azt gondolná, hogy sielésre tartva Ausztriába, a hosszú út alatt az akkumulátor biztosan teljesen feltöltődik – de mégsem: télen így sem melegegett fel annyira az akku, hogy felvesse a töltést a teljes töltöttségig. Pedig ma már minden gyártó jól becsomagolja, vagy védett helyre illeszti az akkut, ez az ő kocsijában is így van. Nálam nem volt mit tenni, ki kellett cserélni a telepet. Az autómhoz való kínálat 55 Ah/460 A értékeket tudóktól indul. A megvásárlásakor volt benne ilyen, majd nagyobb tettem bele (62 Ah/540 A), ez ment most tönkre. Így kicsit feljebb léptem és 70 Ah/ 640 A kapacitású akkut tettünk az autóba, tekintetbe véve a fent említett használati jellegzetességeket. Elméletileg – ha legalább félévente fel is töltöm – tovább kell bírnia mint 2,5 év!

Télen több fogyasztót használunk (ablak- és tükörfűtés, ülésfűtés, világítás, ablaktörlő, fűtőventilátor), erre még rádobunk egy kis zenehallgatást, és máris nehezítjük

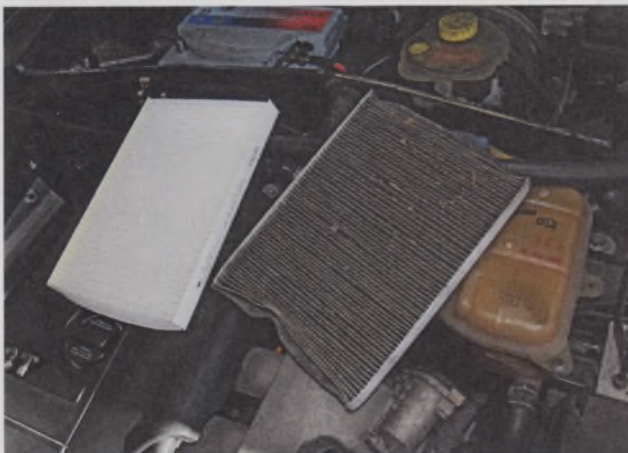
az akku töltését, leterhelve a generátort. Minthogy Antal az időszakos teljes töltésben látja az akkuk élettartam-növelésének kulcsát, mutatott egy új, kisméretű töltőt. Az okosság nem a töltőben van, az átlagos. Kínából jött, szétszedték, vizsgálták a behozatal előtt, és vállalható a minősége, főképp a 6000 forintos ár tekintetében. A jó gondolat a töltőben a mellé adott csatlakozókészlet. Csomagoltak hozzá egy klasszikus csipeszes kábelt, egyet szivargyújtó csatlakozóval, egyet pedig szerelhető sarukkal. Utóbbit rá lehet csavarozni az akku saruira, a vezetékek csatlakozóját pedig kivezetni egy kényelmes helyre (minthogy a mai autók akkuja rendszerint burkolt, nehezen megközelíthető, így csökkenthető a töltéssel járó macera). Az utóbbi évek autóból nem is szabad kivenni otthon az akkut, vagy lekötöni a sarut, mert hibakódözön és indíthatatlanság lesz a következménye. Motorokhoz is jó, hiszen ott is el tudják rejteni a gyártók az akkut. A szivargyújtós töltés is kényelmes, de csak olyan csatlakozón át használható, amelyben a gyújtás kapcsolása nélkül is „ott az áram”.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

Nem mellékesen

I dőnként érdemes szétnézni az autó motorterében. Minthogy az akkumulátor cseréjéhez le kellett bontani a tűzfal mögötti „kád” felső műanyag burkolatát, az akku melletti pollenszűrő is napvilágra került. Tavaly kihagytam a cseréjét, el is koszolódott ren-

sen. A masszív esős-párás késő őszi, kora téli napokon már igen nehezen tudtam páratlanítani az ablakokat, pedig a klíma és az ablakfűtés is besegített. Kicseréltük a szűrőt, tényleg filléres tétel, és most újra fújnak a párának, ha bekapcsolom a szellőztetést.



Ez is dízelbaj

S okszor beszéltünk már a korszerű dízelmotorok hibáiról. Minthogy egyre finomabban illesztett alkatrészekkel, egyre nagyobb befecskendezési nyomásokkal találkozunk bennük, így a hibaokok is változatosabbak. Ráadásul sokszor a felhasználó nem veszi észre a jelenséget, mert nagy üzemzavart még nem okoz, s a vezérlő elektronika is igyekszik „egyenest hozni” a kis hiányokat. Jellegzetes hiba lehet a befecskendező fűvóka (porlasztó) tömítetlensége. Az ok a tömítőgyűrű előrege-
dése, amelyre úgy 150 000 km vagy 10 év után már számítani

lehet (benzineseknél is, csak ott nem olyan látványos a malőr). A hibás tömítés miatt a nagy nyomással érkező üzemanyag kifúj, az adott hengerben csökken az elégetett tüzelőanyag mennyisége, ezáltal halványodik a teljesítmény, a fogyasztás pedig nő. Mindez csak extrém esetben jár hengerkihagyással, így nem feltétlenül érezni vezetés közben. Észrevehetjük azonban, ha leszedjük a motorburkolatot: olajos sarat találunk a fűvókafészekben, ami egyértelmű jel. A javításhoz ki kell szerelni a porlasztószárat, megtisztítani, majd visszarakni új tömítéssel.



Ejnye! A mocskos porlasztószár és az olajos fűvókafészek

Közösségi közlekedés

Az autógyárak igyekeznek megtalálni annak a módját, hogy vezetés közben se kelljen lemondani a szociális hálózatokról.

Las Vegasban rendezik a technológiai ipar legnagyobb se-regszemléjét, ahol az autógyárak is egyre jobban szorgoskodnak előtérbe kerülni, új partnereket keresnek, hogy különleges, akár online szolgáltatásaikkal tűnjenek ki a vetélytársak közül. Egyre több helyen jelenik meg Android operációs rendszert futtató fejeység, itt is sláger az önvezető autó, és magától értetődően a hardverek területén is vannak nagy újdonságok. A tudományos-fantasztikus filmekből ismert dolgokat jó eséllyel már ki is lehetett próbálni a CES-en.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: LÓVEI GERGELY



Mint egy karmester

Szép és jó dolog az érintőképernyő, ahogy azt a VW Golf alapján megépített tanulmány is bizonyítja, de iga-

zából már nincs is rá szükség: tapintás helyett akár mozdulatokkal (pl: intés, legyintés) is lehet vezérelni a fedélzeti rendszereket. A virtuális műszerjegység az Audi TT-nél már széria, a középkon-

zol hatalmas felső képernyője tűnik a leginkább tanulmányvonalnak. A klímapanel digitális vezérlése konszern-szinten jelentős egyszerűsítést és alacsonyabb gyártási költségeket hozhat.

Szabad a hidrogén

ATesla Motors nemrégiben ingyen elérhetővé tette az elektromos autókkal kapcsolatos szabadalmait, hogy a technológia terjedését segítse. A Toyota most hasonló célzattal 2020 végéig ingyenessé tette a tüzelőanyag-cellával kapcsolatos 5680 szabadalmát. Minél előbb terjed el ugyanis a hidrogén üzemanyag, annál hamarabb tud majd pénzt keresni a licenccijakból a japán cég.



Audi robotautó

Nem újdonság az Audi robotautója, de a kiállítás kedvéért a Szilikon-völgyből Las Vegasba hajtott egy A7-es prototípus emberi közbeavatkozás nélkül. A 901 km-es táv problémamentesen zajlott, ezt követően a kiállítás ideje alatt a helyszínen próbálhatták ki az érdeklődők a robotautó tudását.

Magától parkol

Parkolósegéd névre hallgat a BMW fejlesztése, amelynél a robotautó önműködően keres magának a parkoló(ház)ban egy helyet, majd onnan hívásra - például az okosórára írt BMW-klienssel - felveszi vezetőjét. Ez is robotautó technológia, csak épp sokkal alacsonyabb sebességgel működik.



Ellenfázisú hanggal oltják ki a nem kívánatos zajokat, így egymástól függetlenül szórakozhatunk az utasterben

Személyes csend

Az autó kicsi, zárt utasterében akonfliktust okozhat, ha egyszerre többen akarnak szórakozni - az egyik filmet nézne, a másik telefonálna, a sofőr meg a navigációra lenne kíváncsi. Megoldást jelenthet a hangzavarra

a Harman Individual Sound Zone rendszere, amely a luxusautókban használt mikrofonos-hangszórós zajcsillapítási megoldást alkalmazza úgy, hogy az utastér négy „sarkán” utazó ember mind-mind a saját hangzónájában tartózkodik, nem zavarja őt a többiek társalgása.

Biciklifelismerés

Azért vannak veszélyben a közlekedés során a kerékpárosok, mert a gyalogosoknál sokkal gyorsabban képesek mozogni, ezért nem elég, ha akkor észleli az autó(vezető) a közeledésüket, ha azok a látótérbe kerülnek. A Volvo autógyár a POC sportfelszerelés-gyártóval és az Ericssonnal közösen készített olyan kerékpáros sisakot, amelyben egy jeladót is elhelyeztek, ami a megfelelő hálózaton belül jelzi, merre jár a kerékpáros. Az autós így például akkor értesülhet a potenciális veszélyforrásról, amikor az még a kereszttúrcán közelít felé.



Szédületesek

Reinhold Zens, a Husqvarna egyik igazgatósági tagja árulta el, hogy a svéd márka ősszel bemutatott koncepciói, a Vitpilen (fehér nyíl) és Svartpilen (fekete nyíl) sorozatgyártásba kerülnek. A pozitív visszajelzések ellenére sokat szelidül a modellpáros, de így is megmarad egyedi stílusuk. A café racer Vitpilent és a scrambleres beütésű Svartpilent 2017-es modellként emlegetik, így minden bizonnyal 2016 őszén rántják majd le a leplet a végleges verziókról. Az újdonságok műszaki alapját a nagysikerű KTM 390 Duke adja, az egyhengeres blokk 43,5 lóerőt teljesít.



A váz árulkodik a KTM-rokonságról



Japán riksa

Az eddig elektromos robogókát Aggyártó japán Terra Motors egy számára új piacra szeretne betörni: az új R6-os háromkereket kifejezetten az indiai piacra szánják, és nem titkolt céljuk vele, hogy a jelenlegi rikshasználókat bírják vásárlásra. A több változatban is elérhető, hét-



személyes járgány tisztán elektromos hajtású: maximális sebessége 30 km/óra, míg a töltési idő hálózatról 7 óra, gyorsítottól pedig két óra alatt a maximális töltöttség 80%-át lehet elérni.

Újító kedv Kínából



Hihetetlen módon bővül az elektromos járművek piaca – ezt igyekeznek meglovagolni többek között egy frissnek tekinthető kínai vállalkozás, az E.T. A cég egy egészen különleges megjelenésű villamos hajtású járművet mutatott be: az egyszerűen csak E.T. Scooter névre keresztelt modell érdekessége, hogy összehajtható, de a 30 kg-os súly miatt aligha alkalmas

arra, hogy tömegközlekedési eszközre felvigyük magunkkal. A súlynak viszont előnye is van, ugyanis az E.T. Scooter akár 150 kg-ot is elbír. A 35 kilométeres hatótáv mellett a 45 km/órás csúcsebesség is jól hangzik, az viszont már nem annyira pozitív, hogy a gyártó állítása szerint az akkumulátor mindössze 900 töltési ciklusra lett tervezve.

RÖVIDEN

Arányszám

A Continental az új TKC 70-es abronccsal tölti ki a TKC 80-as off-road gumit és a Conti Trail Attack 2-es utcai endurógumi közötti űrt. A TKC 70-es azoknak ajánlja a gyártó, akik legalább 40%-ban terepen használják motorjukat – ennek megfelelően **MÉLY MIN-TAÁROK-KIALAKÍTÁSSAL RENDELKEZIK A KÖPENY.** Az újdonság 17-21 col közötti méretben kapható.



Téli játékok

A KTM érthető módon januárra időzítette az SX Pro Snow Racer névre keresztelt szánkó premierjét. Persze



sem egy hagyományos szánkóról van szó, hiszen három sítalpból áll a szerkezet, **A REMEK IRÁNYÍTHATÓSÁGÉRT PEDIG BMX-KORMÁNY FELEL.**

Harcosoknak

A Harley-Davidson kiemelt támogatója lett az amerikai Wounded Warriors Project (sebesült harcosok projekt) elnevezésű szervezetnek,



amely **POSZTTRAUMÁS STRESSZBEN SZENVEDŐ VETERÁN KATONÁKNAK NYÚJT SEGÍTSÉGET.** A Milwaukee-i márka egy-egy vadonatúj motort bocsátott hat veterán katonára részére, hogy ezzel tegyék szebbé az életüket.

Folytatásos történet



Az aszfaltorientált verzió XR utónevet kapott

i ELADÁSOK

Pályáív

Remek évet zárt a Triumph tavaly, **AZ 54 EZER DARABOS ÉRTÉKESÍTÉSI VOLUMEN 2000-REL MÚLJA FELÜL A 2013-AS ELADÁSOKAT.** A márka 30



Négyéves gyártási ciklus után elérkezett az idő, hogy ráncba szedje a Triumph a Tiger 800-as túraendurót.

Lehet, hogy a Triumphnál nem csak elemzők, hanem jóskok is dolgoznak? Az utóbbi években látványosan megnőtt a kereslet a túraendurók iránt, eközben pedig a 600-1000 cm³ közötti, közepes méretosztályú erőforrásokat kezdték el preferálni a vásárlók. A Tiger 800-as pedig értelemszerűen mindkét halmozba belesik. Persze ennyivel nem lehet megmagyarázni a modell sikerét, de az mindenképpen érdekes, hogy az angolok – a BMW-vel együtt – mennyire korán meglátták ebben a szegmensben a lehetőségeket.

Új verziók és gazdag felszereltség

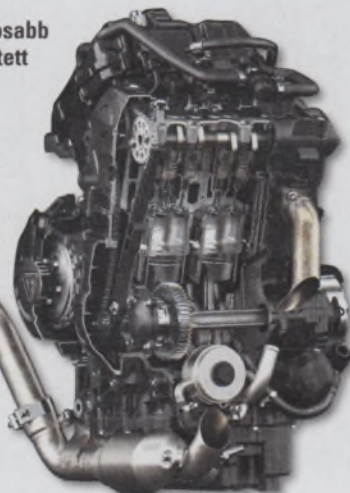
Eddig roppant egyszerű volt a képlet, ha bement a vásárló egy Triumph-szalomba, ott ugyanis a Tiger 800-as aszfaltorientált modell és a terepesebb Tiger 800 XC „kalandmotor” állt rendelkezésre.



Fő a funkcionalitás: nincs túljátszva a műszerfal



17%-kal takarékosabb elődjénél a frissített háromhengeres



Immáron tempomat is szerepel a repertoárban

i BMW F 800 GS

Német hadtest

Az új Tiger legnagyobb ellenfele minden kétséget kizáróan a BMW F 800 GS. A modellbe 798 cm³-es, soros kéthengeres blokkot épít a BMW - a teljesítmény 85 lóerő, míg a csúcsnyomaték 83 Nm. **A FELTANKOLVA 214 KG-OS BMW VEZETŐJE MAGASABBAN ÜL, MINT A TRIUMPHON, még akkor is, ha a**



880 mm-es ülés helyett az alacsonyított 850 mm-es kivitel választja. Az F 800 GS-ből (3 558 000 Ft) terepre optimalizált Adventure kivitel (3 943 000 Ft) is létezik, ám a Triumph Tiger 800-as XR és XC változataival ellentétben itt nincs különbség az abroncsméreteken. Az Adventure egyik nagy előnye, hogy gigászi, 24 literes üzemanyagtartállyal rendelkezik.

Mostantól előbbi Tiger 800 XR néven fut, illetve jött két új verzió, az XRx és az XCx. Az összes Tigerben közösek az új alakú hűtő és az átrajzolt tankpanelek, illetve a komfortosabb ülés és a kicsit megváltoztatott ülés-kormány-lábtartó háromszög. A gyártó szerint kevesebb terhelés jut a gerincre, bár az állítható ülés magasság és kormány révén viszonylag tág mozgástere van a vezetőnek. Ami szintén közös mindegyik modellben, az az új ride-by-wire gázkar, a könnyebben kapcsolható váltó (egyes alkatrészeit a Daytona 675-ös sportgép váltójából emelték át), illetve a frissített blokk. Mivel a 800-as, soros háromhengeres egységbe még a kritikusok is alig tudtak belekötni (jellegzetes hang, nyomatékosság, erőleadás), ezúttal az üzemanyag-takarékosságra gyúrtak. Ennek eredménye, hogy a továbbra is 95 lóerős egység 17%-kal gazdaságosabb a felmenőhöz viszonyítva.

Természetesen az on-road XR verzió is alkalmas könnyű terepre (van kartervédője is), de az XC modell egyértelműen nehéz körülményekre termett. Utóbbi 21 colos első kerékkel és fűzött küllős felnikkel érkezik, illetve itt van a hűtővédő és az eltérő felfüggesztés. Míg az XR hagyományos Showa futóművel rendelkezik (elől 180, hátul 170 mm-es rugót), addig az XC-hez az osztrák WP

A terepre optimalizált XC változat WP futóművel rendelkezik



EZT ÍRTUK A TRIUMPH-RÓL 2001-ben



A Triumph egyik legjobb modellje fantasztikusan kényelmes, könnyedén kezelhető, a városi forgatagban is agilis mozgó gép (mivel soros motorja háromhengeres, a törzs nem túl széles), 105 lóerős teljesítménye és 92 newtonméteres nyomatéka felhőtlen szórakozást ígér, a váz-futómű-fék bűvös háromszöge pedig mindehhez profi módon asszisztál.

A Daytona „butított” erőforrása az alsó és középső fordulatszám-tartományban él igazán, s ha arról van szó, 160-180-as tempónál is magabiztosan dolgozik. Terepen a könnyebb műfaj szerelme, bár futóművének rugózási útjai többet is engednének, a motorkerékpár küldetése inkább csak kitaposott földutak és a szilárd talajú lankák felderítésére ösztökél.

szállítja a minden paraméterében állítható elemeket (elől 220, hátul 210 mm-es rugót). A Tiger 800-as újdonságainak egy része azonban az említett, „x” csúcsverziókhoz tartozik. Az XRx és az XCx a normál kivitelek változtatható gyújtástérképe (3 program) mellett üzemmod-

kapcsolót is felvonultat – utóbival a gázreakciókon kívül a kipörgésgátló és a blokkolásgátló beavatkozási szintjét állíthatjuk. Szintén nem mellékes, hogy az XRx és XCx magától kikapcsolódó irányjelzővel és tempomattal jön – utóbbi jelenleg egyedülálló a kategóriában.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



A gyári extrák között koffer is szerepel

i TRIUMPH TIGER 800	XR	XC
Lökettérifogat:	800 cm ³	
Hengerek/szelepek:	53/12	
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	70/95/9250	
Max. nyomaték (Nm/perc):	79/7850	
Sebességváltó:	hatfokozatú	
Tengelytáv (mm):	1555	
Ülés magasság (mm):	810-830	820-840
Üzemanyagtank (l):	19	
Fék elől/hátul:	2x308/255 mm tárcsa	
Gumi elől/hátul:	100/90 R19/150/70 R17	90/90 R21/150/70 R17
Menetkész tömeg (kg):	213	218
Forgalmazás:	tavasztól	

RÖVIDEN

Roczen irányít



2011 óta nem kezdett olyan jól senki a szuperkrossz-vb-n, mint idén a Ken Roczen (1). A német sztár ugyan már nem 100%-os, **AZONBAN MÉGIS KIEMELKEDIK A MEZŐNYBŐL.** A 2. fordulóban elvesztette a hondás Eli Tomac (2) elleni párharcot, de az ezüsttel mégsem lehetett elégedetlen. Tomac az első 450-es szuperkrossz diadalát ünnepelhette, s egyébiránt ő az 58. nyertes a kategóriában. A 3. fordulóban azonnal javított Roczen, aki ugyanolyan magabiztosan nyert, mint az idénynyitón. A 21 éves német a francia David Vuillemin és az ausztrál Chad Reed mellett a 3. nem amerikai krosszos, aki két győzelemmel és egy 2. hellyel nyitott, továbbá Ricky Carmichael és Ryan Dungey mellett a 3. suzukis, aki **KÉT GYŐZELEMMEL ÉS HÁROM DOBOGÓVAL JEGYEZTE AZ ELSŐ HÁROM VIADALT.**



i AMA SX (17/3.)

Az összetett állás

1. Roczen (Suzuki) 72 pont, 2. Dungey (KTM) 60 pont, 3. Anderson (Husqvarna) 51 pont, 4. Tomac (Honda) 46 pont, 5. Canard (Honda) 43 pont, 6. Barcia (Yamaha) 43 pont, 7. Tickle (Suzuki) 38 pont, 8. Peick (Yamaha) 32 pont, 9. Short (KTM) 31 pont, 10. Millsaps (Kawasaki) 30 pont.

Mézesmadzag



Kidugta az orrát

F-1



Különös az FW37-es pisze orra, a design változatlan



Bár a 2015-ös autók többsége csak a február 1-jén kezdődő jerezi teszt előtti napokban fogja tiszteletét tenni a nyilvánosság előtt, a Force Indiával egy napon a Williams is mutatott néhány képet – illetve számítógépes grafikát – az új modelljéről. Az FW37-esnek szintén az elején látható a legnagyobb változás, köszönhetően annak, hogy az FIA módosította az orr-részre vonatkozó méretszabályokat. Ettől a tavaly nagy felzúdulást keltett, mindenféle gúnyos beceneveket életre hívó orrnívóványok eltűnését várták, egyelőre azonban úgy tűnik, csak részben jártak sikerrel, mert egy kis kitüremkedés a Williams és a Force India első szárnya felett is megmaradt. Az esztétikai célokat szolgáló módosításról egyébként kiderült, hogy meglepően nagy aerodinamikai veszteséggel jár, így a mérnökök számára az volt az egyik legfőbb kihívás a télen, hogy ezt visszanyerjék valahogy. Emiatt egyedül a Ferrarinak nem kellett aggódnia, mivel az ő autójuk eleje lényegében már tavaly is megfelelt az ideai előírásoknak.

A flancolásnak vége: a Formula-1-es csapatok mostanában költségkímélés címén csak online szokták bemutatni az új autóikat, vagy még úgy sem – egyszerűen kitolják őket a boxutcába az első teszt nap reggelén pár fotó kedvéért, aztán bele is csapnak a közepébe. A Force India viszont idén is tartott egy viszonylag nagyszabású ceremóniát január 21-én, Mexikóvárosban, pedig a pilóták, Nico Hülkenberg és Sergio Pérez részvételével csak az idei, fekete-ezüst-narancssárga, általuk „elegánsnak” és „dinamikusnak” nevezett festést leplezték le. Magából az autóból egyelőre csupán az új szabályokhoz igazított orrküpot mutatták meg, de azt ígéri, a VJM08-asnak más formájú lesz az oldaldoboz és a légbeömlő, valamint teljesen új, torziós rugók helyett hidromechanikus rendszerű hátsó futóművet is kap. A csapatfőnök, Vijay Mallya nagy ugrásnak nevezte, hogy az idei modelljük fejlesztéséhez már a Toyotától bérelt, 60%-os modellek tesztelésére is alkalmas kölni szélcsatornát használják, amely sokkal modernebb a sajátjuknál – ennek azonban csak a Spanyol Nagydíjtól kezdve fognak megmutatkozni az eredményei. A Force India a vetélytársaival ellentétben még a tavalyi modelljét fogja pályára küldeni az első teszten.

Utánpótlás: káosz

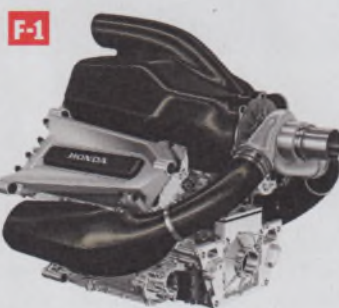
Miközben a Toro Rossóhoz Malig 17 évesen leigazolt Max Verstappen a közutakon még csak Belgiumban vezethet, és ott is legfeljebb felügyelettel, a versenypályákon a világ legjobbjai ellen fog versenyezni. A szerződését a kora mellett azért is bíralták, mert kirívóan tapasztalatlan – a gokart-vb és Eb megnyerése után mindössze egyetlen szezont húzott le formulaautókkal –, ezért az FIA 2016-tól új pontrendszert vezet be, hogy szigorítsa a szuperlicenc megszerzéséhez szükséges feltételeket. Igen ám, csak hogy ez is felemás

visszhangot váltott ki, elsősorban amiatt, hogy egyes sorozatokat (pl: Formula Renault 3.5) méltatlanul kevés pontszámmal ismertek el, másokat pedig, köztük a DTM-et, teljesen mellőzték. Az utánpótlás az F-1-ben ma sem egyszerű ügy, a GP2 tavalyi bajnokának, Jolyon Palmernek (képünkön) azonban jó hír, hogy a Lotus tartalékpilótája lett. Ráadásul a csapat azt ígérte, nem kell mindig tétlenül néznie Romain Grosjean és Pastor Maldonado munkáját, hanem több nagydíj pénteki első szabadedzésén is vezethet majd.



Szívatják a Hondát

Az FIA hosszas huzavona után engedélyezte a Hondának, hogy az F-1 másik három motor-szállítójához hasonlóan az eredetileg megszabott február 28-i homologizációs határidő után, szezón közben is változtathasson a hajtásláncán. A Mercedes, a Renault és a Ferrari idén összesen 32 „zsetonnyal” fejlesztést végezhet, ám mivel a Honda február végéig



azt csinál a motorjával, amit akar, nem lett volna igazságos, ha ők is megkapják a 32-es keretet. Ehelyett a három riválisuknak a szezón idejére megmaradó zsetonok átlagát utalták ki nekik, ami igazságos kompromisszumnak tűnik, ők mégis elégedetlenek vele. Hogy miért? Azért, mert a Mercedes a jelek szerint a tervezettnél szándékosan több fejlesztési zsetonját fogja kijátszani az első versenyig, hogy ezzel lehúzza az átlagot, és a Hondának se maradjon túl nagy mozgáster. Már is meg a taktikázás...

FORMULA e

Futó-művek



Az eredetileg 10 futamra tervezett sorozat egy fordulóval rövidült



Da Costa győzelmével egyből a tabella 6. helyére ugrott

Uruguayi győzelme után Sébastien Buemi lendülete Argentínában is kitarzott: az e.dams-Renault versenyzője ugyanis Buenos Aires utcáin megszerezte a pole pozíciót és egészen az első biztonsági autós fázist követő autócseréig vezette a versenyt – a 16. körben Karun Chandhock (Mahindra Racing) az eltört felfüggesztés mi-

att csapódott a falba. Ám röviddel azután, hogy elengedték a mezőnyt, Buemi az egyik szűk sikánnál megcsípte a szalagkorlátot és szintén sérült futóművel állt felre. Mintha az élen állókat üldöznék a balszerencse, a pontversenyt vezető Lucas di Grassi (Audi Sport Abt) első felfüggesztése is megadta magát. Nick Heidfeld (Venturi) sem diktálhatta

sokáig az iramot, mert boxutcai sebességtüllépés miatt áthajtásos büntetést kapott, akárcsak a németet üldöző Sam Bird (Virgin Racing), aki korábban piros jelzésnél hajtott ki a boxból. Mindezek után a 8. helyről rajtoló Antonio Felix da Costa (Amlin Aguri) nyert Nicolas Prost (e.dams-Renault) és Nelson Piquet Jr. (China Racing) előtt.

i FORMULA e (9/4. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. di Grassi 58 pont, 2. Bird 48 pont,
3. Buemi 43 pont, 4. Prost 42 pont,
5. Piquet Jr. 37 pont, 6. da Costa 29 pont,
7. Alguersuari 26 pont, 8. D'Ambrosio 22 pont, 9. Montagny, Chandhok és Senna 18-18 pont.

BTCC

Állóvíz, mozgolódás



Emelkedik a sorozat presztízse, hiszen visszatér a háromszoros WTCC-bajnok Priaulx!

A sorozat szervezői nem variáltak sokat és gyakorlatilag kopirozták a 2014-es versenynaptárat: a megszokott menetrend szerint zajlik majd a 10 fordulóból álló szezon, melyet Brands Hatch foglal keretbe. A kiegyenlítettebb erőviszonyokat szolgáló, új szabályokkal igyekeznek tovább fokozni a show-t, és a pilótapiacra is megindult a mozgolódás. Például a BMW 125i M Sport géppel tavaly az egyéni és csapatbajnoki címet is bezsebelő WSR a címvédő

Colin Turkington mellett az MG gyári istállótól elcsábított ifjú Sam Tordoffal és a túraautós ász Andy Priaulx-val erősít! A BMW gyári pilótájaként 2004-2007 között zsinórban egy ETCC- és három WTCC-bajnoki címet szerző brit versenyzőnek a DTM-ben nem sikerült elérni átütő sikereket, így most 13 év után visszatér a BTCC-be. A hírek szerint az MG-t nagygyűjük, a kétszeres bajnok és a futamgyőzelmek számát (88) tekintve a széria legsikeresebb

pilótája, Jason Plato is elhagyja. Megnyerték viszont maguknak a 2013-as bajnok Andrew Jordant, aki a Pirtek-Hondával tavaly csak ötödikként végzett az összetettben, így idejét érezte váltani, hogy újra a végső győzelemért harcolhasson. Egyébként úgy tűnik, hogy a Civic Touring kombi versenyautó csupán egyszeri kaland volt a gyári támogatású Team Dynamics számára, de azt még nem árulták el, hogy a Civic Sport vagy a vadonatúj Type R alapjaira épül majd a friss gép.

i BTCC 2015

Versenynaptár

Április 5.	Brands Hatch Indy
Április 19.	Donington Park
Május 10.	Thruxton
Június 7.	Oulton Park
Június 28.	Croft
Augusztus 9.	Snetterton
Augusztus 23.	Knockhill
Szeptember 6.	Rockingham
Szeptember 27.	Silverstone
Október 11.	Brands Hatch GP

AFRICA RACE 2015

Most kegyetlen volt a Szahara



A Szalay Balázs-Bunkoczi László ket-tős mindössze 14,6 kilométert tett meg az első szakaszból, amikor egy homokfal az útját állta.

A z itinerben „sima” gödörként jelezték. A sima gödörnél pedig ők el sem veszik a gázt, csak ha a jel mellett van legalább egy, de inkább kettő vagy három felkiáltójel. Itt nem volt. Homokfal viszont igen, amelybe Szalayék körülbelül 130-140 km/órás tempóval álltak bele – orral. Az még hagyján, hogy az Opel Mokka eleje megszűnt létezni (azt még valahogy rendbe hozta volna a szerviz-csapat), csakhogy a navigátornak eltört két csigolyája. Kórházba

Remélhetőleg Michelisz Norbi és a mezőny többi tagja tesz majd róla, hogy a Túraautó-vb ne váljon a Citroën házi bajnokságává. Akárhogy is, az üldözők dolga talán még nehezebb lesz, mint tavaly, már csak azért is, mert az elmúlt évadban rendkívül domináns C-Elysée versenyautók száma háromról ötre bővül. Sébastien Loeb ugyanis – miközben továbbra is a gyári alakulatnál, a címvédő José-Maria López és a háromszoros világbajnok Yvan Muller csapattársaként küzd – saját csapatot alapított és két teljesen felújított, 2014-es specifikációjú gépet indít. Az egyiket a Proteam-Honda csapattól elcsábított Mehdi Bennani vezeti majd, a másik versenyző személye azonban még kérdéses. A marokói helyére a 207 cm magas szerb Dusan Borkovic érkezik, aki 2014-ben egy Campos-RML Chevrolet-vel gépészkedett. Az 1998-as brit és 2011-es skandináv túraautó bajnok, a svéd Rickard Rydell is a Hondát erősíti majd, miután a Nika Racing

Francia ötösfogat



istálló Civicre cseréli a Cruze-t. Egyéves kihagyás után visszatér a Craft-Bamboo Racing istálló és az RML Chevrolet Cruze TC1-es

gépbe a GT-versenyző Grégoire Demoustier ültetik be. Persze ne feledkezzünk meg a tavaly dinamikus fejlődést mutató és két futamgyő-

zelmet jegyző Ladáról sem! Főleg, mivel Rob Huff, James Thompson és Mikhail Kozlovsky a vadonatúj Vesta WTCC-vel indul csatába.



Az új szezonat illetően Thompson, Huff és Kozlovsky is bizakodó



Loeb félgyári csapata a tavalyi Citroënek közül kap két felújítottat

szállították, onnan haza, itthon kétszer megműtötték (csontcementtel töltötték fel a sérült részt), hat hónapot ki kell hagynia.

Ezek a tények, az érzelmi hátter azonban ennél sokkal bonyolultabb. Viszont jó hír az autósportrajongóknak, hogy Szalayék már a kórházban az idei szezonat tervezgették, tehát a nagy bukás nem

tántorította el őket. Szalayékkal együtt a csapat versenykamionja – Vörös Ferenc, Boros László és Szalai Norbert alkotta a legénységet – is korán visszafordult Marokkóból, így csupán egy magyar egység maradt versenyben. A Kovács Miklós, Czeglédi Péter, Ács László alkotta trió, amely megjárta már a pódium összes fokát a kamionos

kategóriában, ezúttal nem küzdhetett a dobogós helyekért. Noha az első napon paradésan melegített (a leggyorsabb volt a monstrumok között), utána se szeri, se száma nem volt a gondjainak. Defektek, váltócsere, majd pedig (és ez volt a legsúlyosabb), egy sziklával való találkozás után futóműgondok, amelyek annyira súlyosak voltak, hogy az utolsó négy szakaszt nem tudta befejezni a trió.

S hogy mi történt az előzőekben? A motorosoknál viszonylag egyszerű volt a képlet: a Dakaron is remeklő norvég Pal Anders Ullevalseter úgy is közel háromórás előnyt gyűjtött össze, hogy saját bevallása szerint nem sietett. Az autósoknál rengeteg volt a keresztbeverés és nagyon sok a technikai gond, és végül egy buggy, valamint Jean Antoine Sabatier bírta a legjobban a kiképzést. Ami

pedig a kamionosokat illeti: a metángáz hajtású hibrid Kamazok legyőzhetetlenebb bizonyultak, közülük pedig Anton Sibalov volt a leggyorsabb.

TA

i AFRICA RACE

Végeredmény

MOTOROSOK: 1. Ullevalseter (NOR) KTM, 41 óra 29'35", 2. Theuretzbacher (AUT) KTM, +2 óra 58'31", 3. Waldschmidt (NAM) KTM, +4 óra 19'10".

AUTÓSOK: 1. Sabatier-Rojat (FRA/FRA) Buggy One, 39 óra 53'16", 2. Sagirov-Moroz (KZ/KZ) Toyota Hilux, +4 óra 45'40", 3. Sazonov-Sahimov (KZ/KZ) Hummer, +5 óra 18'59".

KAMIONOSOK: 1. Sibalov-Amatics-Kisamijev (RUS/RUS/RUS) Kamaz, 41 óra 02'18", 2. S. Kuprijanov-A. Kuprijanov-Tanyin (RUS/RUS/RUS) Kamaz, +21'31", 3. Tomecek-Lala (CZE/CZE) Tatra, +4 óra 21'26", ... 6. Kovács-Czeglédi-Ács (HUN/HUN/HUN) Scania, +61 óra 05'56".





A Mini 2012 óta megállíthatatlan, ez volt a márka negyedik győzelme zsinórban

A 37. Dakar az előzetes útvonaltervhez képest sokkal nehezebb volt, de a végeredmény így is a papírmát tükrözi.

Az idei szupermaratoni alaposan megtizedelte a mezőnyt: 406 versenyző vágott neki a kéthetes versenynek, azonban csak 216 induló ért a célba. Sajnos egy halálos áldozata is volt a dél-amerikai Dakarnak. Egy lengyel motoros, a 39 éves Michal Hernik immár a 63. áldozata a világ legnehezebb tereprali versenyének.

A motorosoknál folytatódott a KTM példátlan sikersorozata, az osztrák márka 2001 óta immár az egymás utáni 14. Dakar-diadalát könyvelhette el. A 38 éves Coma fantasztikus menetelése sem szakadt meg, a spanyol motoros a 12. Dakarkján az 5. győzelmét ünnepelhette 2006, 2009, 2011 és 2014 után. Pedig Coma nagyon hamar jelentős hátrányba keveredett. A 2. szakaszon egy gumigond miatt 12 perces hátrányt szedett össze a Honda vezérpilótája, a szintén spanyol Joan Barreda mögött, aki a 7. szakaszig megállíthatatlannak tűnt a gyári Honda csapattal egyetemben. A 8. szakasztól viszont a Hondának akadt problémái. Barredának több motorgondja volt, ráadásul blokkot is kellett cserélnie. A Honda ekkor egy másik gyári menőjével, Paulo Goncalvesszel kezdett támadni, ám a portugálnak is blokkot kellett cserélnie.

Sosem könnyű



Coma nem kegyelmezett, simán legyűrte Goncalvest (jobbról) és Price-t



i MAGYAR INDULÓK

Volt már jobb is

Idén három magyar egységnek drukkolhattunk a Dakaron, azonban **SAJNÁLATOS MÖDÖN EGYIKÜK SEM ÉRHESETT CÉLBA.** A leghamarabb a Szaller Zoltán-Farkas Nándor-Udiikhuu Byambatsogt alkotta magyar-mongol trió búcsúzott. A 2. napon túl sok technikai gondjuk volt, amiért kicsúsztak az időből és a 3. napon már nem rajtolhattak el. A korábbi kamionos Dakar-menő, Szaller első autós Dakarkja tehát nem sikerülhetett. Dési János kezdetben megbízhatóan motorozott, azonban a 8. napon túl sok ellenőrző pontot kihagyott, amiért kizárták a KTM-est. A legtovább Szallerék csapattársai, a Sebestyén Sándor-Bognár József-Jagaa Baki alkotta magyar-mongol hármas jutott. A 10. napig nagyon magabiztosak voltak. Az összetettben a 62. helyen álltak a Toyota Land Crusierrel, míg a kategóriájukban, a T2-es szériaautóknál a 4. hely volt az övék. Ekkor a szennyezett gázolaj elbánt velük:

felrobbant a V8-as blokk, a motorcsere pedig tilos a Dakaron.



Al-Attayah a Volkswagen után a Minivel is a Dakar csúcsára ért

Amíg a motorosoknál a Yamaha várakozáson alul szerepelt – 2003 óta első ízben fordul elő, hogy szakaszgyőzelem nélkül maradjanak a kétkerekűeknél –, addig a quadosoknál a szokásoknak megfelelően Yamaha-főlény volt idén is. A márka 11 szakaszgyőzelmet jegyzett, az idei pedig már az egy-
más utáni 7. sikere volt. A győzelmet a 49 éves Rafal Sonik szerezte meg, aki az első lengyel győztese a Dakarnak.

Minipólium, avagy tarolt a sikerautó

Az autósoknál soha nem látott sikert aratott a Mini. Az összetettben csak a Mini versenyzői álltak az élen, míg a 13 szakaszból 11 etapon Mini-győzelem született. Legjobb versenyzője a katarai Nasser Al-Attayah volt, ő 5 szakaszgyőzelmet jegyzett, míg a 2. szakasz után lezszíthatalan volt az összetett éléről. A 45 éves Al-Attayah 2011 után a második Dakar-győzelmének örülhetett: négy éve Volkswagennel nyert. Al-Attayah mindegyik szakaszon benne volt a legjobb hétben, nagyobb balesete, komolyabb technikai gondja nem volt, ráadásul még egy kisebb időbüntetés is belefért a győzelmébe. A tavalyi győztes Nani Romának ellenben már az 1. szakaszon technikai problémái akadtak, míg Orlando Terranova balesetet szenvedett a 4. szakaszon.



Nehéz volt az élet a Peugeot 2008 DKR pilótáinak, de Peterhansel a gondok ellenére 9 szakaszt is a top 10-ben zárt



A Kamaz kisajátította a dobogót, Mardeevék két etapgyőzelemmel is nyertek

A Mini számára előzetesen az a Peugeot tűnt a legnagyobb ellenfélnek, amely gyári csapattal 25 év után tért vissza a Dakarra. A kétkerekűhajtású Peugeot „buggy” azonban egyelőre versenyképtelen volt. A homokban ugyan gyors volt a 2008 DKR, de a gyorsabb szakaszokon nem volt egy szinten a Minivel. A Peugeot jól bírta a forróságot, de a magaslati szakaszokon erőtlenné vált. A háromfős csapatból ketten értek célba, miután Carlos Sainz kiesett. Az 5-szörös motoros győztes Cyril Despres a 34. helyen végzett, míg a 11-szeres Dakar-győztes Peterhansel a számos nehézség dacára a 11. helyen zárt.

A kamionos mezőnyben több híres család is található a Dakar történetében. A holland De Rooy családból apa és fia, Jan és Gerard is Dakar-győztesnek mondhatják magukat, míg a japán Sugawara családból ugyancsak apa és fiú, Yoshimasa és Teruhito is dobogóra állhatott az összetettben. A cseh

Loprais családban Karel Loprais az egyik legnagyobb Dakar-legenda, akinek unokaöccse, Ales Loprais is volt már összetettbeli dobogós a Dakaron. Az orosz Mardeev családban az apa és a fiú is volt már dobogós. Nos, a Mardeev familia idén ismét középpontba került, hiszen ami nem sikerült az apának, Ilgizarnak, az sikerült a fiának, Ajratnak. Ilgizar Mardeev egykor a Kamaz gyári versenyzője volt, aki 2007-ben a 2. helyen zárt a Dakaron. Ezt a teljesítményét fia 2013-ban megismételte, idén viszont Ajrat 28 évesen, a 6. Dakarkján megszerezte a győzelmet. A Kamaz legfiatalabb versenyzője sokkal kiegyensúlyozottabb volt, mint az elmúlt évek kamazos győztesei, Andrej Karginov és Eduard Nyikolaev. Amíg Karginov és Nyikolaev nagyobb navigációs hibákat is elkövettek és több technikai gondjuk is volt, addig Margyejev nagyobb probléma nélkül diadalmaskodott.

HA-SZR-TZ25

i DAKAR RALI 2015

Végeredmény

AUTÓSOK: 1. Al-Attayah-Baumel (QAT/FRA) Mini All4Racing, 40 óra 32'25", 2. De Villiers-Zitzewitz (RSA/GER) Toyota Hilux, +35'34", 3. Holowczyc-Panseri (POL/FRA) Mini All4Racing, +1 óra 32'01", 4. Loon-Rosegaar (NED/NED) Mini All4Racing, +3 óra 01'52", 5. Vasilyev-Zhiltsov (RUS/RUS) Mini All4Racing, +3 óra 12'41", 6. Laville-Maimon (FRA/FRA) Toyota Hilux, +3 óra 15'58", 7. Brinke-Colsohl (NED/BEL) Toyota Hilux, +3 óra 42'02", 8. Souza-Fiuza (POR/POR) Mitsubishi ASX, +3 óra 44'59", 9. Rakhimbayev-Nikolaev (KAZ/RUS) Mini All4Racing, +4 óra 08'44", 10. Chabot-Pillot (FRA/FRA) Toys Motors Original SMG, +4 óra 42'36".

MOTOROSOK: 1. Coma (ESP) KTM 450 Rally Replica, 46 óra 03'49", 2. Goncalves (POR) Honda CRF 450 Rally, +16'53", 3. Price (AUS) KTM 450 Rally Replica, +23'14", 4. Quintanilla (CHL) KTM 450 Rally Replica, +38'38", 5. Svítko (SK) KTM 450 Rally Replica, +44'17", 6. Faria (POR) Red Bull KTM 450 Rally Replica, +1 óra 57'50", 7. Casteu (FRA) KTM 450 Rally, +2 óra 00'14", 8. Jakes (SK) KTM 450 Rally Replica, +2 óra 18'18", 9. Sanz (ESP) Honda CRF 450 Rally, +2 óra 24'21", 10. Pain (FRA) Yamaha WR 450 F, +3 óra 09'09".

KAMIONOSOK: 1. Mardeev-Belyaev-Svishtunov (RUS/RUS/RUS) Kamaz 4326, 55 óra 00'28", 2. Nikolaev-Yakovlev-Akhmadeev (RUS/RUS/RUS) Kamaz 4326, +1 óra 34'52", 3. Karginov-Mokeev-Leonov (RUS/RUS/RUS) Kamaz 4326, +1 óra 34'52", 4. Loprais-Alcayna-Vaet (CZE/ESP/BEL) MAN 2251, +5 óra 04'01", 5. Sotnikov-Devyatkin-Aferin (RUS/RUS/RUS) Kamaz 34326, +3 óra 22'10", 6. Stacey-Bruynkens-Kinderen (NED/BEL/NED) Iveco Powerstar, +5 óra 14'57", 7. Kolomy-R. Kilian-D. Kilian (CZE/CZE/CZE) Tatra 815, +03'11", 8. Vliet-Prunk-Klein (NED/NED/GER) MAN TGS 480, +7 óra 06'53", 9. De Rooy-Rodewald-Damen (NED/POL/BEL) Iveco Powerstar, +03'11", 10. Vasilyev-Kazlouski-Zaparovshchanka (BLR/BLR/BLR) MAZ-Sportauto MAZ 5309RR, +7 óra 06'53".



Beszámolunk az új generációs Kia Sorento, a „sporttagozatos” Peugeot 308 GT, valamint a technikai téren is frissített Honda CR-V nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



Tájkép csata előtt

A Ducati több újdonsággal is jelentkezett az idei modellévre. Lássuk a bolognaiak szépreményű harcosait!



További témáink

Menetpróba

- Ford Focus ST

Teszt

- BMW i8
- VW Passat Variant 2.0 TDI DSG

Használt autó

- Kia szabadidő-autók

Sport

- Formula-1: bemutatók, tesztek

Felügyelet alatt



autó-motor
OLAPITVÁRSÁG

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztők
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN,
TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Tervezőszerkesztők
BÍRÓ ÉVA,
RÓKA BARBARA,
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LÓVEI GERGELY

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

Titkárságvezető
NYUSTI BERNADETT

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

mediaworks
Content first

Felelős kiadó
MIHÓK ATTILA
ügyvezető igazgató

**Pénzügyi és Operatív
igazgató**
KATONA VIKTOR

**Sport, Szórakoztató és
Regionális Üzletág igazgató**
PAPP GÁBOR

**Marketing és
Üzletfejlesztési igazgató**
PISZTER-DOMÁN ÉVA

Hírdetési igazgató
MICZINKÓ KATALIN

Hírdetésefelvétel
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 közzétételkor teljes mértékben figyelembe vesszük 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 újraközzélni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

Nyomás

Ipress Center Hungary Kft.

Felelős vezető

LAKATOS IMRE ügyvezető

A nyomtatás időpontja

2014/4. hét

66. évfolyam, 2. szám

Munkaszám: 132605

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 Rt.

és egyéb terjesztő szervek.

AMERIKAI SPORTOK 2014 2015

nemzeti sport magazin



100
oldalon

NFL, NBA, NHL, MLB

A múlt, a jelen és a jövő csillagai

A sokmilliárdos üzlet részei

Az álmok földjén

KERESSE AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL!

autó motor

ALAPÍTVÁ: 1948

Előfizetői akció 2015-re!



Féléves Autó-Motor
előfizetés (2015)

Kedvezmény: 30%

Előfizetési határidő:
2015.03.01.

Előfizetői tájékoztató: 06-40/510-510, ugyfelszolgalat@mediaworks.hu