2015. MÁRCIUS 25. | www.automotor.hu

autó motor 6

ALAPÍTVA: 1948

MEGÚJULTUNK!

GAZDAGABB TARTALOM | +8 OLDAL | ÚJ ROVATOK



VOLVO XC90

ÚJABB MERCI Kecskemétről

CLA SHOOTING BRAKE VEZETTÜK!

Használt autó
Ezekre figyeljen!

F-1



Pokolból a mennybe!

Nyári gumik
Termékinfók | ADAC-tesztek



HONDA SH300i

LED-FÉNYSZÓRÓ
Kulcs nélküli indítás ÚJDONSÁG





SEAT LEON

TESZT X-PERIENCE 2.0 TDI

mediaworks
9 770005 079004 15006
SK 1,71 EUR; 195 DIN; 7,2 lej
325 Ft

FORMULA–1 2015

nemzeti sport magazin



Hamilton és a többiek

A teljes mezőny: 9 csapat, 18 pilóta

Szezonrajt a száguldó cirkuszban

KERESSE AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL!



Szabó Róbert
főszerkesztő

Figyelem, indulunk! Tartson velünk!

Gazdagabb tartalom, plusz 8 oldal és új rovatok - röviden és tömören így foglalhatjuk össze az Autó-Motor megújulását, de a frissítésen túl egyéb csemege is van a tarsolyunkban. **Hazánk legolvasottabb autós-motoros szaklapja küllemében és a hasábjain is mást kínál, mint eddig.** A design terén a legmagasabb elvárásoknak igyekszünk megfelelni, s természetesen tartalmi oldalról is az elvárható maximumra törekszünk. A recept valójában nem is bonyolult, hitelesnek és tetszetősnek kell lenni - mindezt Önök - kedves olvasóink és szakmai partnereink - mindenkori elégedettségének jegyében tesszük. Patinás, idén 67. születésnapját ünneplő lapunk szerkesztősége az autózás, motorozás és a közlekedés egészének szerelmese és elkötelezettje. **Vezérelvünk továbbra is a szélsőséges véleményektől mentes, korrekt tájékoztatás, ahogy az az Autó-Motor értékrendjéhez illik - mindez kéthetente, alig 1 liter benzin áráért!**











Még több autós, motoros hír és videó a nagyvilágból!
www.automotor.hu

Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 40

Postaláda
Olvasói levelek, fotók, közérdekű közlemények 9

Bemutató
Honda Civic Type R 10
Renault Kadjar 12
Volkswagen Touran 14
BMW F 800 R és BMW S 1000 XR 42

Menetpróba
Opel Mokka 1.6 CDTI és Opel Insignia 2.0 CDTI 15
Volvo XC90 16
Lexus NX 200t 19
Mercedes-Benz CLA Shooting Brake 20

Teszt
Seat Leon X-Perience 2.0 TDI DSG 22
BMW X6 xDrive30d 24

Használt autó
Ellenőrzés autóvásárlás előtt 27

Tuning
Ford Escort Express 28
Hírek, újdonságok 30

Szerviz sztori új rovat
Kispolszki újraélesztése 31

Tanácsadó
Nyári gumiabroncsok: évszakos teendők, hírek, termékinfók, ADAC abroncsteszt 32

Retró új rovat
Ezt írta az Autó-Motor 26

Közlekedésbiztonság
Passzív biztonsági rendszerek 9

Sport
Hírek, eredmények 44
Formula-1: Ausztrál Nagydíj 46
WTCC: Argentína 48
Rali-vb: Mexikó 49

Plusz hatótáv



A **Renault** elektromos kisautója, a Zoe esetében új villanymotort alkalmaz a francia gyártó. A könnyebb és hatékonyabb erőforrás jóvoltából **14%-kal nőtt a hatótáv,** vagyis két feltöltés között 240 kilométert lehet megtenni a gyári adatok szerint.

Dátum szerint



Hivatalosan is bejelentette a **Chevrolet**, hogy érkezik a Camaro vadonatúj, hatodik generációja. A friss modell **premierjét május 16-án tartják a detroiti Belle Isle Parkban,** ahonnan az első példány egyből a Chevrolet múzeumába kerül. A jelenlegi típus (képünkön) gyártása az év második felében ér véget.

Mértékkel



Enyhén frissített beltartalommal folytatja pályafutását a **Ford** EcoSport szabadidő-autó. **Az 5 lóerővel izmosabb dízelmotor** mellett az áttervezett kézifékkar, a krómkeretes műszerek és a hatékonyabb hangszigetelés jelzik a változást.

A jobb rugózás érdekében teljesen átdolgozták a futóművet.

Itt a vegyes hajtású X5-ös!



230 V-os hálózatról kevesebb, mint 3 óra alatt lehet feltölteni az akkumulátort

Elkészült a BMW X5-ös új, plug-in hibrid verziója, mely hivatalosan X5 xDrive40e néven kerül forgalomba. Az újdonság hajtásáról 2,0 literes, turbós benzinmotor és a nyolcfokozatú sebességváltóba integrált elektromotor gondoskodik. A 313 lóerő rendszerteljesítményű modell villanymotorját lítium-ion akkumulátor táplálja, méghozzá úgy, hogy optimális körülmények között akár 31 kilométert is megtehet (max. 120 km/órás tempó) elektromos üzemmódban. Ennek megfelelően a gyári fogyasztási adat parádés, gumiabroncstól függően 3,3 illetve 3,4 liter szerepel a modell neve mellett. Az X5 xDrive40e több menetprogrammal rendelkezik, például a Save Battery üzemmód megőrzi az akkumulátor töltöttségi állapotát, illetve túl alacsony szint esetén a fékezési és motorfékfázisok alatti energiavisszatáplálással növeli azt. Így az elektromos energia az út későbbi, tisztán villamos hajtással megtenni kívánt szakaszára tartalékolható. A nagyméretű akkumulátorcsomag természetesen értékes helyet rabol el a csomagtartóból, hiszen a többi X5-ös 650 literes rakterével szemben itt alaphelyzetben „csak" 500 liter áll rendelkezésre.

Erősödés

Tovább bővíti nemzetközi irodahálózatát az Európa 14 országában jelen lévő, magyar tulajdonú, közlekedésinformatikai Lambda-Com cégcsoport. Idén két újabb romániai iroda létrehozását tervezik Szucsávában, az ország északi és keleti régióinak elérése érdekében, illetve Nagyszeben városában, amely Bukarest és Nagyvárad között félúton újabb piaci területet fed le. A cégcsoport tapasztalatai alapján a telematikai szolgáltatások iránt Magyarországon és Európában egyaránt folyamatosan nő az igény. Itthon már nincs olyan 3,5 tonna feletti gépjármű, amely ne rendelkezne valamilyen telematikai, vagy járműkövető egységgel.

Úton a Superb



A premier után alig egy hónappal megkezdődött az új Skoda Superb gyártása a márka Kvasinyben található üzemében. A harmadik generációs Superb gyártásához átfogóan korszerűsítették és kibővítették a létesítményt, hiszen amellett, hogy 1,7 milliárd cseh koronás beruházással egy új karosszériagyártó részleget állítottak üzembe, a csarnokokat és a gyártási területet is megnövelték. A kvasiny komplexum jelenleg 4500 főt foglalkoztat, s a Superb mellett itt készülnek a Roomster és Yeti modellek is. A gyártóbázisról tavaly 166 ezer autó gördült ki.



6,8 másodperc alatt gyorsul 100-ra az új plug-in hibrid BMW







Gyártásindítás

Legördült a gyártósorról a vadonatúj Mazda MX-5-ös első példánya. Az ujinai üzemben készülő roadster értékesítése júniusban kezdődik Japánban, és utána folyamatosan vezetik be a világ több pontján, köztük Európában is. A hozzánk érkező MX-5-ösök esetében 131 lóerős, 1,5-ös és 160 lóerős, 2,0 literes szívó benzinmotorok állnak rendelkezésre. A Mazda természetesen komoly értékesítési sikert vár a friss modelltől, hiszen az MX-5-ös eddigi nemzedékeiből 950 ezer példány talált gazdára, vagyis minden idők legnagyobb darabszámban eladott kétüléses roadsteréről van szó.



Robotmeló

A februárban indult kísérleti üzem keretében az Audi ingolstadti gyárában két speciális robot önállóan viszi át az elkészült autókat a gyártócsarnoktól egy átmeneti raktárterületre. Pontosabban a Ray robotok a kiszállítási címüknek megfelelően szétválogatva arra a helyre viszik az Audi modelleket, ahonnan már a logisztikai dolgozók rakodják fel a járműveket a vasúti kocsikra. Az Audi ezenkívül azt is vizsgálja, hogy milyen egyéb területeken lehetne még ilyen robotokat alkalmazni. A robotok fejlesztését a német Serva Transport Systems végezte.

Fazonra igazítva

A Remington bemutatta a Beard Kitet, melybe három különböző méretű vezetőfésűfejjel rendelkező szakállnyíró, rozsdamentes acélolló és vaddisznósörtés szakállkefe tartozik. A megfelelő szakállhosszúság beállításáért a precíziós zoom hosszúságbeállító technika felel, de az is fontos, hogy a készülék 120 percig használható töltés nélkül.



HIRDETÉS



Kifutón



A Hongkongi Divathéten jelent meg az a ruhakollekció, amit a fiatal divattervezők az új **Ford** járművekben - és azok gyártási folyamataiban - felhasznált újrahasznosított anyagokból alkottak meg. **„A fenntarthatóság a Ford desingjának kulcsfontosságú eleme,** ezért izgalmas számunkra azt látni, ahogyan az autóinkban használatos anyagok új életre kelnek a kifutón" - mondta Emily Lai, a szín- és anyagtervező menedzser.

Versenyképesebb



A vásárlói igényekre való tekintettel **immáron összkerékhajtású kivitelben is elérhető** a **Dacia** Duster 1.2 TCe - a vezető Auto, 2WD és Lock üzemmódok közül választhat. Szintén újdonság, hogy **a turbós benzinmotor esetében mostantól start-stop automatika csökkenti a fogyasztást.**

Stratégia

AAA AUTO

Az **AAA Auto** májusban egy 200 gépjárműves kapacitású, **új telephelyet nyit Székesfehérváron,** és az év során felmérik a szegedi bázis kialakításának lehetőségét. Ami a többi piacot illeti, a legnagyobb prágai egység kapacitását 500 autóval növelik, a szlovákiai telephelyek számát 13-ra emelik, illetve visszatérnek Lengyelországba.

Tiszta erő

Míg az első generációs Audi R8-as tisztán elektromos hajtású verziója sosem került sorozatgyártásba, addig az új nemzedékből már megvásárolható e-tron kivitel is lesz. Az újdonságról nemcsak néhány képet, hanem fontos információkat is nyilvánosságra hozott az Audi, például azt már tudjuk, hogy a 2 óra alatt feltölthető (villámtöltővel) T-alakú lítium-ion akkumulátor kapacitása a korábbi 49-ről 92 kWh-ra emelkedett. Ahogy várható volt, a két villanymotor teljesítménye is nőtt, a korábbi 375 LE/820 Nm-rel szemben immár 462 LE/920 Nm a rendszerteljesítmény, ami 3,9 másodperces 0-100-as sprintre és 250 km/órás csúcssebességre elegendő.



Egészen bravúros az új elektromos sportkocsi 450 km-es hatótávolsága

Gyártásban a Vitara!

Ünnepélyes keretek között kezdődött Esztergomban az új Suzuki Vitara gyártása – az eseményen beszédet tartott Orbán Viktor miniszterelnök és Osamu Suzuki, a japán cég elnöke. Az első, nem teljes gyártási évben mintegy 70 ezer példány összeszerelésével számolnak, ami csak első hallásra tűnik soknak, ugyanis az összes piacra tőlünk viszik majd az autókat. Az új Vitara forgalmazása természetesen már meg is kezdődött, méghozzá úgy, hogy rögtön 700 ezer forintos kedvezménnyel kínálják az autót. A 120 lóerős, 1,6-os benzinmotorral ellátott elsőkerék-hajtású Vitaráért 3,79 millió forintot kérnek, míg a legolcsóbb dízel (1,6-os, 120 lóerős) 5,81 millió forintot kóstál.





Játékszer

A LEGO bemutatta Speed Champions termékcsaládját, melynek érdekessége, hogy a valóságban is létező sportkocsikat vettek alapul a tervezéskor, illetve azok eredeti gyártóival közösen alkották meg őket. Négy különleges sportkocsi és versenyautó (LaFerrari, Ferrari 458 Italia GT2, McLaren P1, Porsche 918 Spyder) mellett a McLaren-Mercedes teljes pitjét, a Ferrari F-1-es kamionját benne az F14 T-vel (a tavalyi F-1-es modell) és a Porsche két versenygépét is a kezükbe vehetik majd a rajongók. Az együttműködés során nemcsak a látványra fektettek hangsúlyt a tervezők, hanem számos funkciót is lemásoltak, amelyek a játékautókon is pont ugyanúgy működnek, mint az igazi modelleken.



Tudta-e?

a BMW már javában fejleszti az X3-as harmadik generációját. A G01-es kódjelű újdonságból számíthatunk plug-in hibridre és egy igazán sportos, nagyteljesítményű verzióra is.

Az új büszkeség



A BME Formula Racing Team bemutatta új versenyautóját, mellyel az augusztus 20-23-i győr-gönyűi Formula Student versenyen állnak majd rajthoz. Az egyetemista diákokból álló csapat, mely 2007 óta tervez és épít együléses versenyautókat, ezúttal egy összkerékhajtású modell mellett döntött, melynél komoly kihívás volt, hogy az egyenként 35 kW teljesítményű elektromotorokat elhelyezzék a felnikben. Emellett az autó váza (karbon-kompozit monocoque) és akkumulátorcsomagja is új - utóbbi 423 darab lítium-polimer cellából áll. Az akkucsomag sajátossága, hogy fékezéskor akkora áramot képes felvenni, ami 91 kW-os fékteljesítménynek felel meg. Ennek köszönhetően jobb tempót tud majd futni az autó a 22 km-es Endurance versenyen.

HIRDETÉS

www.renaultbudapest.hu

RENAULT FLUENCE LIMITED
KÜLÖNLEGES, MINT EGY FILMSZTÁR



FRANCIA GÉNIUSZOK.

1 000 000 FORINT ÁRELŐNNYEL

GAZDAG ALAPFELSZERELTSÉG

5 ÉV GARANCIA

Az ajánlat 2015. március 2-től 31-ig, vagy a készlet erejéig érvényes. A garancia 5 év vagy 100 000 km, a kettő közül a korábban elért érték erejéig. Fluence vegyes fogyasztás l/100 km: 4,4 – 6,8; CO_2-kibocsátás g/km: 114 – 155. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás, illetve CO_2-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredményei. A képen látható autó illusztráció! Jelen tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül ajánlattételnek, részletek márkakereskedésünkben!

elf A RENAULT márkaszervíz

DRIVE THE CHANGE

RENAULT

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

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

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

Forintosítás



Megkezdődött az új **Audi** Q7-es magyarországi forgalmazása. Kezdetben a 3,0 literes V6-os TDI 272 lóerős változata és az ugyancsak V6-os, 3,0 literes, ám 333 lóerős kompresszoros benzines szerepel a kínálatban. **A TDI verzió 17 900 220, míg a benzines modell 19 099 480 forinttól rendelhető.**

Svéd–olasz

Ebben a hónapban ünnepli a **Volvo** a Bertone által gyártott 780-as kupé premierjének 30. évfordulóját. A modell az akkori Volvo-kínálat **magasan legdrágább példánya volt,** s az 5 éves gyártási periódus alatt



mindössze 8518 darabot gyártottak belőle.

Töltőpont



A **Nissan** és a Groupama Vezetéstechnikai Centrum együttműködésének eredményeként a Hungaroringen **átadták a fővárostól keletre az első, nyilvánosan használható villámtöltő állomást.** „Nagyon fontos, hogy a Ringre villanyautóval látogatók mostantól ugyanolyan kiszolgálást kapnak, mint akik hagyományos autóval érkeznek" - mondta Sebestyén István, a Villanyautó Klub elnöke.



Hatalmas hűtőnyílásairól és diódás menetfényéről könnyű felismerni az Evora 400-ast

Csúcs ez a Lotus!

Az Evora 400-as névre keresztelt új topmodell külsőre is különbözik az Evora S-től, de egy teljesen friss típusról van szó, hiszen még új térvázat is fejlesztettek hozzá. A legfontosabb azonban, hogy a Toyota-eredetű 3,5 literes, kompresszoros V6-os teljesítményét 400 lóerőre (+45 LE) pumpálták fel, miközben 22 kg-mal csökkentették a tömegét. A 300 km/órás végsebesség és a 4,2 másodperces sprintidő is a márka történetének leggyorsabb utcai autójává teszi az Evora 400-ast, mely a Lotus házi, hetheli pályáját hat másodperccel rövidebb idő alatt teljesíti, mint az Evora S. A modell kézi és automata váltóval egyaránt konfigurálható.





Divathullám



Indiában mutatkozott be a Hyundai i20 Active, amely nem más, mint az új generációs kisautó szabadidő-autós jegyekkel felvértezett kiadása – a modell a Rüsselsheimben található fejlesztőközpont munkáját dicséri. Az újdonság hasmagassága 20 mm-rel nagyobb a bázis i20-ashoz képest, míg az átalakított lökhárítók miatt 3 centivel hosszabb a karosszéria. Természetesen nem hiányozhatnak a fényezetlen műanyag elemek sem a típusról, mely Indiában 83 lóerős, 1,2-es benzinmotorral vagy 90 lóerős, 1,4-es dízellel lesz konfigurálható. Az importőrtől kapott információk szerint itthon egyelőre nem tervezik a modell bevezetését.

Az egyszerűség kedvéért

A Simple (hazai fejlesztésű mobilfizetős alkalmazás) szolgáltatásai a Parkolás és az e-Matrica funkciókkal bővültek, így az egész ország területén rendezhetjük a parkolási díjunkat és vásárolhatunk országos, vagy megyei autópálya-matricát. Mindkét funkció esetében az alkalmazás több ponton használja ki az okostelefonok adta lehetőségeket, többek közt a GPS-es helymeghatározást. A kényelmi díj mindkét szolgáltatásnál 50 forint tranzakciónként, amit az autópálya-matrica esetében március végéig elengednek (fizetésre használhatjuk bankkártyánkat és a Simple-egyenlegünket is). Az alkalmazás ingyenesen letölthető és banki szintű biztonságot garantál.





Mondja el véleményét!

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

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

Lángokban!

Március 18-án az antikapitalista Blockupy csoport mintegy 400 aktivistája az Európai Központi Bank (ECB) új, 185 méter magas felhőkarcolójának szomszédságában tört-zúzott és gyújtogatott Frankfurt üzleti negyedében. A zavargások során több járőrautó is a lángok martalékává vált.





Közös segítség

A miskolci Bosch-gyárak nagyszabású szociális kezdeményezésére a Miskolci Egyesített Szociális és Gyermekvédelmi Intézmény gyermekotthonai a mindennapokhoz és a gyermekek alapellátásához nélkülözhetetlen berendezéseket kaptak. A közel 3 millió forint értékű adományt ünnepélyes keretek között Ansgar Lengeling, a Robert Bosch Power Tool Kft. ügyvezető igazgatója és Uwe Mang, a Robert Bosch Energy and Body Systems Kft. gazdasági ügyvezető igazgatója adta át Dr. Dobosné Vörös Eleonórának, a Miskolci Egyesített Szociális és Gyermekvédelmi Intézmény megbízott vezetőjének. A sok lelkes munkatárssal karöltve pár hónap leforgása alatt összegyűlt 9 mosógép, valamint 2-2 bojler és kazán ára.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: PASSZÍV BIZTONSÁGI RENDSZEREK

Az elsődleges védelmi vonal

A biztonsági öv, a gyermekbiztonsági rendszer, valamint a motorkerékpáros bukósisak használatának elmulasztása a gyorshajtást és az ittas vezetést követően a közúti tragédiák bekövetkezésének harmadik legfőbb oka Európában. A biztonsági öv igazoltan életmentő eszköz, még lassú haladási sebességgel bekövetkező ütközések esetén is védi életüket, testi épségünket – ugyanez természetesen igaz a gyermekbiztonsági rendszerekre és a bukósisakokra is. Mindezeken túl az öv használata nélkül az olyan más passzív védelmi megoldások, mint például a légzsák sem fejtik ki kedvező hatásukat, sőt, akár súlyos, vagy szélsőséges esetben halálos sérüléseket is okozhatnak.

Ezért hirdette meg a TISPOL (European Traffic Police Network) az idei második nemzetközi akcióját, amely a passzív biztonsági eszközök használatának ellenőrzésére irányult március 9-11. között. A kampány jellegzetessége, hogy a TISPOL-hoz tartozó tagállamok rendőri szervei egy időben, azonos szempontok alapján ellenőrizték a járművek vezetőit. Ami a hazai eredményeket illeti, összesen 3406 esetben kellett intézkedniük a rendőröknek a biztonsági öv bekötésének hiánya miatt, a gyermekbiztonsági rendszerek használata kapcsán pedig 51 „esetet" regisztráltak. Különösen örvendetes, hogy a háromnapos akció során mindössze hat esetben találkoztak a szervek a bukósisak használatának elmulasztásával.



www.baleset-megelozes.eu

07'50,63"

Videón a nürburgringi körrekord!
www.automotor.hu/-602111

A korábbi legjobb köridő (07'54,36") a 275 lovas Renault Mégane R. S. Trophy-R-hez köthető. A Civic Type R most lenyomta!



Ezzel a bűvös számsorral bocsátja útjára a Honda új hot hatch csodafegyverét. Íme a Civic Type R!

Ilyen volt!



2007–2010

A harmadik Civic Type R generáció Európában csak háromajtós kasztnival volt elérhető. 2,0 literes, négyhengeres szívómotorja 201 lóerőt és 193 Nm-es topnyomatékot tudott, az autó saját tömege 1340 kg volt.

A fenti kód megfejtése nem más, mint a Nürbugring-Norschelifén az új Civic Type R által teljesített köridő, amely minden idők legjobbja a fronthajtású kompaktok mezőnyében. A németországi „Zöld Pokol" marketingerejét minden autórajongó ismeri, a gyártók szinte megállás nélkül itt nyüstölik izomgépeiket, hogy aztán egy-egy hangzatos köridő megszellőztetésével újabb és újabb híveket toborozzanak.

A HONDA SZEMPONTJÁBÓL is ez volt a lényeg: bár megemlítik, hogy a köridőrekordot egy fejlesztés alatt álló prototípussal érték el, a széria Civic Type R-nek aligha kell bármilyen fórumon is pironkodnia. A japánok elmondása szerint a 2,0 literes, négyhengeres VTEC turbómotor „minden korábbi sériagyártású Honda erőforrást felülmúl teljesítmény és forgatónyomaték terén". Ez eddig szép és jó, a 310 lóerő (6500/perc), a 400 Nm (2500/perc), az 5,7 másodperces 0-100-as sprintidő és a 270 km/órás végsebesség valóban pazar, de ezt valahogy át is kell vinni az aszfaltra – elsőkerék-hajtású autóknál ez gyakran kompromisszumokkal jár...

NOS, AZ ÚJ CIVIC TYPE R esetében számos olyan speciális műszaki megoldást dolgoztak ki a mérnökök, amely könnyen kezelhetővé és hatékonnyá teszi a combos kompaktot. A négypontos adaptív lengéscsillapító rendszer mindig az aktuális útviszonyokhoz igazítja a felfüggesztések viselkedési karakterét. Intenzív gyorsításnál és erőteljes fékezésnél stabilabb az autó, a komoly terhelésváltásokkal járó kanyarokban csekélyebb az oldaldőlés, ugyanakkor gyengébb minőségű utakon a komfortosabb énjét aktivizálja. A fő célpont persze a hajtási befolyás minimalizálása volt, ennek érdekében pedig két függőcsapszeges első felfüggesztést alkalmaztak, állításuk szerint ezáltal 50%-kal alacsonyabb a hajtási befolyás, mint egy hagyományos Civic-típusnál. Hátul préselt csövekből formázott H-torziós rúd adja a futómű alapját – ennek köszönhetően például 180%-kal nőtt a traktus merevsége! A profi futóművet brutális fékrendszer egészíti ki: a Brembo kifejezetten a Civic Type R-hez fejlesztette „satujait", elöl 350 mm átmérőjű perforált tárcsákkal és négydugattyús féknyergekkel.

A FEJLETT ÉS KELLŐKÉPPEN kihegyezett műszaki tartalom természetesen hozzá illő csomagolást kapott. A kasztnit számítógép-alapú CFD-modellezéssel tervezték, majd a részleteket szélcsatornás teszteken finomították. A Civic Type R alján teljesen sík a borítás, ami még hatékonyabbá teszi a diffúzor munkáját. Igazi csemege a méretes hátsó szárny is: magassága, formája és dőlésszöge egyaránt az optimális leszorítóerő létrejöttét szolgálja.



Csak hatfokozatú manuális váltóval létezik a Civic Type R, a kijelzőre mindenféle adat lehívható



Ahogy a nagykönyvben: fekete és vörös színdominációi, látványos öltések, durva sportülések

Riválisok







Gazdag a kínálat a hot hatch szegmensben. Teljesítményben és árban az ugyancsak fronthajtású Opel Astra OPC (2.0 turbó, 280 LE), a Seat Leon Cupra (2.0 turbó, 280 LE) és a Renault Mégane R.S. (2.0 turbó, 265 LE) áll a legközelebb a Civic Type R-hez. Az összkerekes izomgépek között már erősebb legények vannak: Audi RS3 (2.5 turbó, 367 LE), BMW M135i (3.0 turbó, 320 LE, sDrive is), Ford Focus RS (2.3 turbó, 320 LE), Mercedes A 45 AMG (2.0 turbó, 360 LE). A szintén 4x4-es VW Golf R (2.0 turbó, 300 LE) parányival gyengébb a japánnál.

SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: HONDA

Mindent bele!

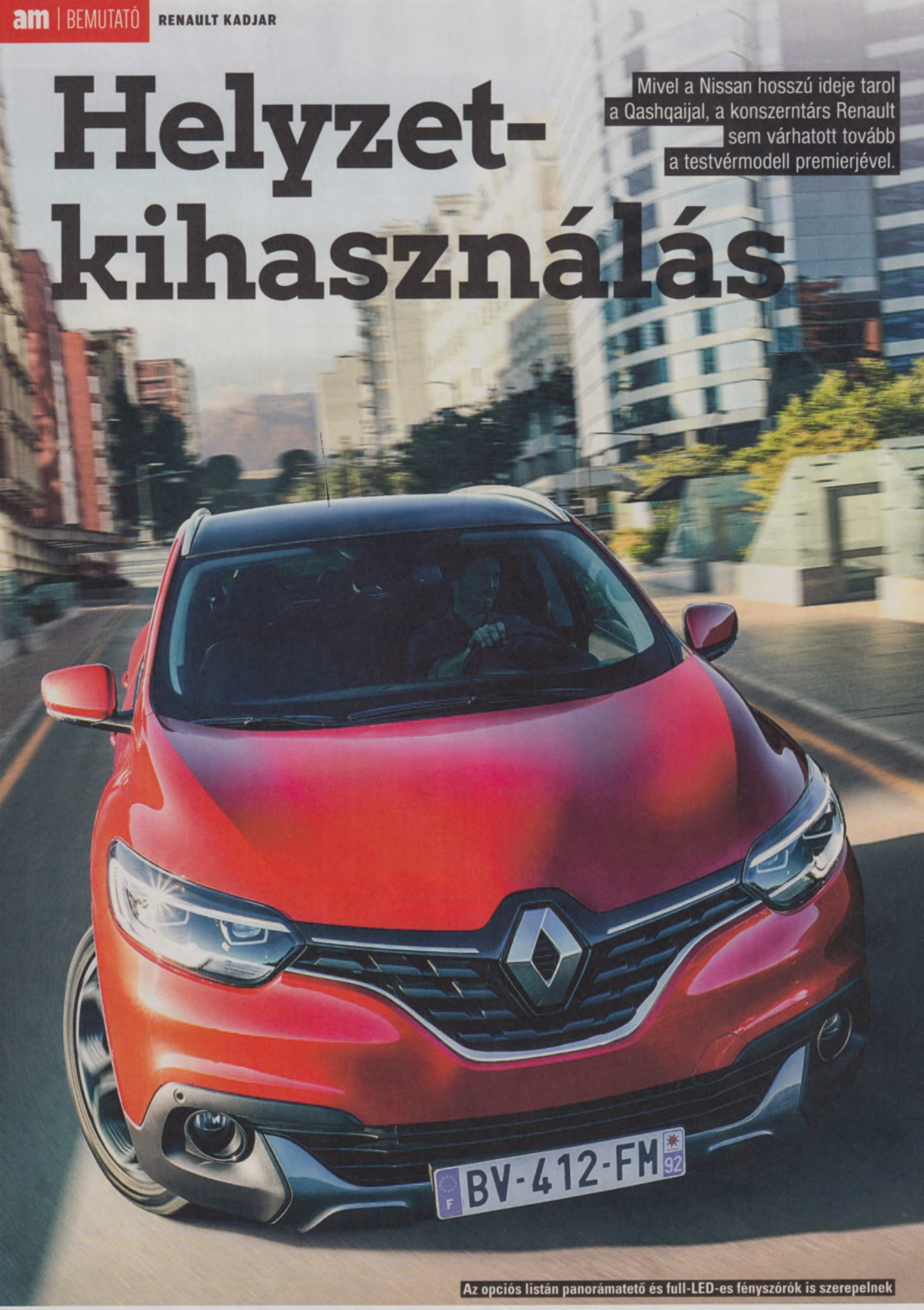
Információink szerint 10 és 11 millió között lesz a Honda Civic Type R hazai vételára, mégpedig a csúcsot jelentő GT-csomaggal. Itt piros betéteket kap az első és hátsó diffúzor, vörös a belső hangulatvilágítás, s egyebek mellett parkolóradar, Garmin navigációs Honda Connect infotainment rendszer, 8 hangszórós (320 W) hifi, valamint radartechnikán alapuló komplex vezetéstámogató arzenál is a pakk része. Az aktív városi fékrendszer alapáron jár. Az importőr idén 9-10 db Civic Type R eladásával számol.



Nem játék! A levegő be- és kilépőnyílásai komoly fukcióval bírnak. Az abroncsméret 235/35 R19

Helyzet-kihasználás

Mivel a Nissan hosszú ideje tarol a Qashqaijal, a konszerntárs Renault sem várhatott tovább a testvérmodell premierjével.



Az opciós listán panorámatető és full-LED-es fényszórók is szerepelnek



Mint az igazi terepjárókban: a váltó mellett utaskapaszkodót találunk

Univerzális

A 4x4-es verzió esetében a Renault-Nissan Szövetség széles körben alkalmazott hajtását találjuk a lemezek alatt, a rendszer menüje a váltó melletti forgókapcsolóval vezérelhető. A fronthajtású 2WD mód mellett kapcsolhatjuk a rendszert Auto programba (ilyenkor alapvetően elsőkerék-hajtású az autó, de tapadásvesztés esetén hátra küldheti a nyomaték 50%-át), míg Lock állásban fix 50:50 arányú a nyomatékelosztás a tengelyek között.



Szellősnek ígérkezik a hátsó tér



472 literes a Kadjar csomagtere

A példakép

A 2006 óta gyártásban lévő Qashqai (képünkön a jelenlegi, második generáció) példátlanul sikeres modell, eddig világszerte 2,6 millió példányt értékesítettek belőle. A 4,38 méter hosszú második nemzedék hazánkban 4,99 millió forinttól kapható a 115 lóerős,



1,2-es DIG-T egységgel, de a típus elérhető még az 1,6-os, 160 lóerős turbómotorral (5 790 000 Ft), az 1,5-ös, 110 lóerős (5 380 000 Ft), valamint az 1,6-os, 130 lóerős (6 480 000 Ft) dízelmotorokkal. Utóbbi kivitel 4x4-es hajtással vagy CVT automatikus váltóval is rendelkezésre áll.

Új arculat!

Hazánkban és a régióban elsőként a Renault Baumgartner budapesti kereskedését építették át a márka új arculatának megfelelően. Az új fogadótérben interaktív módon ismerkedhetnek a kínálattal az ügyfelek. A szalont zónákra osztották - családi autók, élményautók. 2017-ig világszinten az összes Renault márkakereskedés megkapja az új Store-arculatot!



Akár 19 colos felnik is rendelhetők

A névválasztást illetően nem lehet a kreativitás hiányával vádolni a Renault-t, hiszen a Kadjar (ejtsd: kádzsár) elnevezés a quad és a francia jaillier (lő) szavak összeillesztéséből született. A Qashqai és a Kadjar kapcsán természetesen nem csak az elsőre nyelvtörőnek tűnő nevek között akad párhuzam, ugyanis az új francia kompakt szabadidő-autó arra a Common Module Family 1-es platformra épül, mely a Nissan Qashqai és az X-Trail alapját is adja. A nyilvánvalóan szoros műszaki kapocs ellenére a gyártási helyszínek terén nincs közösködés, hiszen míg a Nissan említett modelljei Angliában és Japánban készülnek, addig az Európában forgalomba kerülő Kadjarok a Renault spanyolországi üzeméből gördülnek majd ki. Mivel a rombuszosok komoly ázsiai keresletre számítanak, Kínában is felveszik gyártásba a Kadjart, ami azért nagy szó, mert ez lesz a márka első, Kínában is készülő típusa!

AZ ÚJDONSÁGOT ELNÉZVE úgy tűnik, hogy Laurens van der Acker fődesigner és csapata kínosan ügyelt arra, hogy a Kadjar különbözzön a Qashqaitól. Ennek jegyében - az Espace-hoz és a Capturhöz hasonlóan - a fényszórókat hangsúlyos, lefelé „terpeszkedő" hűtőmaszk köti össze, melyen korábban nem látott méretű embléma díszeleg. A 4,45 méter hosszú karosszéria a Renault-tól mostanság megszokott stílusú belsőt rejt, a középkonzolon hétcolos kijelzőjű fejegység trónolhat, míg a vezetőt teljesen digitális műszeregység tájékoztatja. A sofőr szolgálatában több vezetéstámogató rendszer is áll, például parkolóautomatika, holttérfigyelő és automatikus vészfékező igyekszik könnyebbé és biztonságosabbá tenni a vezetést. Családi autóról lévén szó nem mellékes, hogy az utastér 30 liternyi tárolórekeszt rejt, illetve hogy az anyósülés háttámlája teljesen előrehajtható, lehetőséget teremtve ezzel egészen hosszú tárgyak szállítására is.

BÁR NEM VITÁS, hogy csak a vásárlók kis hányada viszi majd terepre a modellt, az újdonság tisztességes hasmagassággal (190 mm) és terepszögekkel (18 illetve 25 fok) rendelkezik. Azonban, ahogy a Qashqai esetében is, összkerékhajtás kizárólag a 130 lóerős, 1,6-os dízelhez lesz rendelhető, a 110 lóerős, 1,5-ös dízel (az EDC-váltóval is kombinálható egység újdonsága az acéldugattyúk alkalmazása) és a 130 lóerős, 1,2-es benzines turbómotor vásárlóinak meg kell elégedniük a fronthajtással.

Már önmagában a motorpaletta is mutatja, hogy a takarékosság fontos szempont volt, de több kisebb összetevő is felel azért, hogy ne rójon nagy terhet a tulajdonosra a Captur - az 1,5-ös dCi például 3,8 literes átlaggal büszkélkedhet. A start-stop rendszer és a rekuperációs fékrendszer mellett aktív hűtőlamellákat is bevetett a Renault, ami az aerodinamikai előnyökön túl azért is hatásos, mert hidegindítás esetén a zárt lamellák segítik, hogy a motor minél gyorsabban elérje az üzemi hőmérsékletet. Ez a rendszer 4 grammal csökkenti a CO_2-kibocsátást 100 kilométerenként.

Az új Kadjar forgalmazása júniusban kezdődik hazánkban, az árakat illetően pedig szükszavúan csak annyit nyilatkozott az importőr, hogy a közvetlen versenytársak árához fognak igazodni.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: RENAULT



A Touran az első egyterű, amelyik a moduláris MQB-platformra épül

Térgazdaságosság

Alaposan megnőtt, de könnyebb és takarékosabb lett az új Touran, amit modern technikával is teletömtek.



Választékos anyagok, könnyen áttekinthető, rendezett műszerfal



A xenon helyett kétféle LED-es fényszóró kérhető

A VW Touran nemcsak Németország legnépszerűbb egyterűje, hanem világszerte az egyik legsikeresebb családi autó: 2003-as bemutatkozása óta 1,9 millió példányt értékesítettek belőle. A vadonatúj harmadik generációnak pedig minden adottsága megvan ahhoz, hogy felmenői nyomdokába lépjen! Formaterve még modernebbé és letisztultabbá vált, ami értékesebbnek mutatja az autót, a moduláris MQB-platform jóvoltából pedig a karosszéria arányai is lendületesebbek. A 130 mm-es hossznövekedésből 113-at a tengelytáv nyújtására fordíthattak, így a Sharan és a Caddy közé pozicionált buszlimuzin hossza 4527 mm, szélessége 1814 mm (+41 mm), magassága 1628 mm (-6 mm), míg tengelytávolsága 2791 mm. Ennek megfelelően az igényesebben berendezett, öt- vagy hétszemélyes utastér is tágasabbá vált, ahol 47 tárolóhelyet alakítottak ki. Az üléseket néhány egyszerű mozdulattal a padlóba lehet hajtogatni, a csomagtartó befogadóképessége pedig elérheti az 1980 litert.

AZ ÚJ VW TOURAN AKÁR 19%-KAL

gazdaságosabb elődjénél, a jelentős méretnövekedés dacára ugyanis a mérnököknek sikerült 62 kilót faragni a tömegéből, de egyterűs viszonylatban a Cw 0,296-os alaktényező is figyelemre méltó. Persze az is segít, hogy a háromféle benzines (1.2 TSI: 110 LE, 1.4 TSI: 150 LE, 1.8 TSI: 180 LE) és dízelmotorhoz (1.6 TDI: 110 LE, 2.0 TDI: 150 vagy 190 LE) szériában jár a start-stop rendszer és a fékenergia-visszanyerés. A legtakarékosabb az 1,6 literes gázolajos hétfokozatú, duplakuplungos automatikus sebességváltóval társítva, mely beéri átlagosan 4,1 literrel. Ami pedig a technikai arzenált illeti, a Touran szinte mindent tud, amit a Passat, modern vezetéstámogató eszközei és multimédiás rendszerei (MirrorLink, Apple CarPlay, Android Auto) kiemelik az egyterűk mezőnyéből.

Ilyen volt!



2003–2010



2010–2015

A Tourant soha nem a szépségéért szerettük. Racionális, de praktikus és jól variálható egyterű, tipikus VW-minőséggel.

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: VW

Csendben jönnek



Megkapta a Mokka az 1,6 literes dízelt, az Insigniában pedig bemutatkozott az átdolgozott 2,0 literes gázolajos.

Talán nem véletlen, hogy a magyar Mokka-vásárlók többsége az 1,4 literes, benzines turbómotorral kéri autóját, az eddig egyedüliként elérhető 1,7 literes dízelről sok mindent lehet mondani, csak azt nem, hogy kulturált habitusú lenne. Nyugat-Európában azért még mindig ez a nyerő, nem egy helyen 80% felett van a dízel-részarány a kompakt szabadidő-autónál. Könnyen lehet, hogy most nálunk is változik majd a helyzet, hiszen nagyságrenddel finomabb működést hoz a 136 lóerős, 1,6 literes CDTI, amelynek felára a korábbi 130 lóerős 1,7-eshez képest mindössze 50 000 Ft. A nyár végéig még párhuzamosan elérhető a két erőforrás, de szeptembertől már csak az új, Euro-6-os változat lesz megvásárolható, akkortól már akár 110 lóerős teljesítménnyel is.

Immár nem a dízelzaj a meghatározó az utastérben, ha abbahagyjuk a beszélgetést és fülelni kezdünk, a téli abroncs surrogását tudjuk kihallani az alapzajból. Jól húz az erőforrás, a hatfokozatú, kézi kapcsolású váltóval nem kell sokat kapcsolni, a hatfokozatú automata pedig még ezt az apró terhet is leveszi a vállunkról. Végre tehát van egy vállalható dízelmotor a Mokkához, ami azokon a piacokon hozhat további térnyerést a típusnak, ahol eddig benzinpártiak voltak a vásárlók. Például nálunk...



Az 1,6-os szentgotthárdi dízel további lendületet adhat a Mokka eladásainak

Továbbfejlesztve!

Amíg a Szentgotthárdon készülő 1,6 literes dízel teljesen új konstrukció, az Insigniában bemutatkozó 2,0 literes, 170 lóerős CDTI „csak" frissítés: lecserélték a közös nyomócsöves befecskendezést, áttervezték az égésteret, a változó geometriás turbófeltöltőt pedig immár nem vákuum, hanem a motorvezérlő elektronika szabályozza. Utóbbinak köszönhetően olyan gyorsan nő a töltőnyomás, mint a korábbi biturbó változatnál, azaz ugyanolyan jó a gázreakció, továbbá az egyturbós motor 400 Nm-es nyomatéka is akkora. Szeptembertől egyébként megszűnik a jelenlegi, szinte követhetetlenül széles Insignia dízelkínálat, az 1,6 literes CDTI 110 és 136 lóerővel, míg a 2,0 literes CDTI 170 lóerővel alkotja majd az Euro-6-os választékot.



OPEL	Mokka 1.6 CDTI Start/Stop
Összlökettérfogat:	1598 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	100 kW (136 LE) 3500-4000/perc
Max. forgatónyomaték:	320 Nm 2000-2250/perc
Hosszúság/szélesség/magasság:	4278/1777/1658 mm
Tengelytáv:	2555 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1449/434 kg
Csomagtér:	356-1672 l
Üzemanyagtank:	52 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,9 s
Max. sebesség:	190 km/h
Város/országút/vegyes:	4,7/3,8/4,1 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	109 g/km
Alapár:	6 530 000 Ft

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: OPEL

Korszakalkotó?

Uj a jelvény, a márkaarculat és a technika. Olyan tempót diktál majd a márka, hogy négy év múlva ismét az XC90-es lesz a legidősebb Volvo

A második generációs XC90-essel új korszak kezdődik a Volvónál – sokat vártunk rá, s végre vezethettük is.

Ilyen volt!



2002–2014

Az eredeti XC90-est még pályafutása vége felé is a legbiztonságosabb autónak járó Top Safety Pick+ díjjal jutalmazta az amerikai IIHS szervezet. Hazánkban az XC90-esek zöme hétüléses és Momentum felszereltségű volt, D5-ös dízelmotorral.



Skandináv luxus: természetes anyagok és formák. A Sensus jóvoltából csupán 8 gomb található a középkonzolon



Kézműves kidolgozású gombok



A T8-as kristály váltókarja



Akár a luxus ruhamárkák címkéi



Az alufelnik mérete 18-22 col lehet. Elektromos csomagtérajtó és komfortnyitás (láblengetés) is rendelhető



Mint a moziban: a nézőtérhez hasonlóan az üléssorok hátrafelé emelkednek

Univerzális



A fedélzeti rendszer egyik kulcseleme a 12,3 colos, álló formátumú érintőképernyős (kesztyűben is használható) központi vezérlőegység: a navigáció, a multimédia és a telefon menüpontokon kívül a negyedik személyre szabható, de a Sensusról kezelhető a légkondi és gyakorlatilag minden más is - ha nagyon eltévednénk a menüben, gombnyomásra visszajutunk a főképernyőre. A biztonságot pedig olyan komolyan veszi a Volvo, hogy annak külön fejezetet szenteltünk lapunk 2014/23-24-es számában, de természetesen weboldalunkon is olvashatnak róla.

automotor.hu/-592361

Az eredeti XC90-es életciklusát szokatlanul hosszúra nyújtotta a Volvo, nem kevesebb, mint 12 évig húzta az igát, ami pont a megszokott kétszerese - ráadásul a kínai piacon XC90 Classic néven még folytatja pályafutását. 2002-es bevezetése óta 636 000 darabot adtak el belőle világszerte, míg Magyarországon hivatalos forrásból 1308 példány fogyott, szürkeimportból állítólag még egyszer ennyi.

Úgyhogy a svédek minden szempontból alaposan rákészültek az utolsó csavarig teljesen új, második generációs XC90-es bevezetésére: szinte éppen egy éve annak, hogy elkezdték csepegtetni az információkat, s időközben csaknem minden részletet megismerhettünk. Sikerült is jókora felhajtást csapniuk a vadonatúj zászlóshajó körül, a várakozás pedig nemcsak a szakma, hanem az ügyfelek részéről is felfokozott volt. Mi sem érzékelteti ezt szemléletesebben, mint hogy a kizárólag interneten, korlátozott darabszámban (a márka alapításának évszámára utalva 1927 db) értékesített First Edition kivitelt alig 47 óra alatt elkapkodták! Mostanáig hozzávetőleg 18 ezer rendelés futott be az autóra, míg hazánkban eddig 74-et (ebből 19 db First Edition) passzoltak el. Pedig az első ügyfélautók csak június környékén érkeznek, és „halandó" ember sokáig azt sem tudta, milyen vezetni...

NEKÜNK AZONBAN VÉGRE lehetőségünk nyílt menet közben is próbára tenni a márka új korszakát szimbolizáló és legjavát nyújtó XC90-est - de ne siessünk ennyire előre! A közel 5 méter hosszú SUV már álló helyzetben is tiszteletet parancsoló és impozáns jelenség. Ugyanakkor korántsem hivalkodó, modern formaterve a skandináv harmóniát és eleganciát tükrözi, ami az utastérben is visszaköszön. Minőségérzet és kidolgozás tekintetében immár a német prémiummárkákkal vetekszik a Volvo, miközben egyedi atmoszférával bír. Külön figyelmet érdemelnek az olyan finom részletek, mint az ülésekbe varrt apró svéd zászló, az indító, üzemmódválasztó és a hangerőszabályzó gombja, vagy a T8-as csúcsmodell Orrefors kristályból készült váltógombja.

Amíg a T8-as alapból hétszemélyes, addig a többihez 490 000 forintos felárért lehet megvásárolni a padlóból előhajtogatható két pótülést - később ez opcióként akár gombnyomásra, elektromosan végezhető. A 3. sort 170 cm-es magasságig ajánlják, jómagam kissé felhúzott térddel, de viszonylag kényelmesen elférem itt. A középső sor 40:20:40 osztású ülései egyenként csúsztathatók, a támlák dőlésszöge állítható, vagy azok síkba dönthetők. Az első fotelek elektromos állítással és pozíciómemóriával, combtámasszal, ülésfűtéssel és szellőztetéssel, valamint masszázsfunkcióval is rendelhetők.

HÁROMFÉLE VÁLTOZATTAL kezdődik a forgalmazás, s ez az első Volvo, amelyik már kizárólag a friss fejlesztésű Drive-E motorokat kapja. Közös jellemzőjük a 2,0 literes, négyhengeres, 16 szelepes könnyűfém blokk, 82,0 mm-es furattal és 93,2 mm-es lökettel, valamint jó pár egységes alkatrész, legyen szó benzinesről, vagy dízelről. Kisebb meglepetésre az indítógombot nem nyomni, hanem elfordítani kell: ismerkedésünket a D5-össel kezdtük, amelyik 225 lóerővel és 470 Nm-rel feszül neki a svéd kolosszusnak, megnyerően viszi és még sztrádatempóról is szépen gyorsítja. Többnyire kulturáltan teszi a dolgát és csendesen suhan a Volvo, miközben a nyolcfokozatú Aisin automata gyorsan és puhán kapcsolgat. A kompresszorral és turbóval 320 lovasra izmosított T6-os fürgébb és izgágább, s már kisebb gázadásra is ércesen szól. Szerintem előbbi jobban passzol az XC90-eshez, ami továbbra is olyan, mintha egy páncélszekrényt vezetnénk. Habár elődjéhez viszonyítva 125 kg-ot fogyott, azért kanyarban még mindig érezni, hogy 2 tonnás, magasépítésű SUV-t terelgetünk, a kormányzás pedig (ütközéstől ütközésig 3,0 fordulat) nem túl közvetlen. Persze Haldex-kuplungos összkerékhajtásával magabiztosan veszi a kanyarokat és stabilan fordul. A felfüggesztés elöl kettős keresztlengőkaros, hátul több lengőkaros, mégpedig kompozit laprugókkal. Szerettük volna ezt kipróbálni, de az összes autót adaptív légrugózással vértezték fel - igaz, így nyernek igazán



Otthoni konnektorból 6 amperes áramerősséggel 6, míg 16 amperrel 2,5 óra alatt tölthető fel teljesen az akku

Nem terepre való, de íme a képességei: a hasmagasság 238 mm (légrugóval 227-267 mm), az első terepszög 23,8, a hátsó pedig 23,3 fok

értelmet a Komfort, Gazdaságos, Dinamikus (-20 mm) és Terep (+40 mm) üzemmódok.

PERSZE A T8-AS CSÚCSMODELL, a világ első hétüléses, konnektoros-hibrid SUV-je az igazi inyencfalat! A rugalmasan alakítható SPA-platformot (a következő S80/V70/XC70 is ezt használja majd) kezdettől fogva úgy tervezték, hogy a hibrid hajtáslánc beépítése ne jelentsen semmiféle kompromisszumot. A benzinmotort a főtengely és a nyolcfokozatú automata közé ékelt 34 kW/150 Nm teljesítményű indítómotor/generátor valamint – a virtuális összkerékhajtást megvalósítva – a hátsó tengelyre integrált villanymotor segíti: a 400 lóerős és 640 Nm-es hibrid-powerrel lehengerlően megy az XC90-es, és még nagy tempóról is jókorát lép. Nem kevésbé lenyűgöző, amikor kizárólag elektromosan, néma csendben és emissziómentesen haladunk! Ekkor is rendben van a dinamika, akár 125 km/óráig gyorsíthat a Volvo-villamos, a 9,25 kWh kapacitású lítium-ion akkuból pedig 40 km-re futja. Az XC90 T8-as valódi multitálentum, de a 2,7 literes átlagfogyasztás természetesen csak a mesében létezik...



1. Drive-E kompresszoros-turbós benzinmotor és nyolcfokozatú automata váltó, integrált indítómotor/generátorral
2. Nagyfeszültségű (270-400V) lítium-ion akkumulátor
3. Benzintank
4. Villanymotor

A hibrid hajtáslánc fő komponensei és a virtuális négykerékhajtás: a benzinmotor előre, a villanymotor hátra dolgozik

VOLVO XC90	D5	T6	T8
Üzemmód:	Dízel	Benzin	Hibrid
Összlökettérfogat (cm³):	1969	1969	1969
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel	S4/16 kompresszor+turbó	S4/16 kompresszor+turbó
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	165/225/4250	236/320/5700	236/320/5700
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	470/1750-2500	400/2200-4500	400/2200-4500
VILLANYMOTOR			
Max. teljesítmény (kW/LE):	-	-	60/82
Max. forgatónyomaték (Nm):	-	-	240
HIBRIDRENDSZER			
Max. teljesítmény (kW/LE):	-	-	295/400
Max. nyomaték (Nm):	-	-	640
Sebességváltó:	8 aut.	8 aut.	8 aut.
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4950/1923/1776	4950/1923/1776	4950/1923/1776
Tengelytáv (mm):	2984	2984	2984
Nyomtáv elöl/hátul (mm):	1665-1676/1667-1679	1665-1676/1667-1679	1665-1676/1667-1679
Fordulókör (m):	11,9-12,1	11,9-12,1	11,9-12,1
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1966/664	1969/661	n.a./n.a.
Csomagtér (l):	721/1886* 314/1868**	721/1886* 314/1868**	314/1868**
Üzemanyagtank (l):	71	71	50
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	7,8	6,9	6,4
Max. sebesség (km/h):	220	230	230
Város/országút/vegyes (l/100 km):	6,4/5,5/5,8	9,8/7,0/7,7	-/-/2,7
CO_2-kibocsátás (g/km):	152	186	64
A modell alapára (Ft):	14 930 000	16 200 000	21 990 000

* 5 üléses, ** 7 üléses változat

Ízlés kérdése

Az új XC90-es hűtőmaszkja minden felszereltségnél (Kinetic, Momentum, Inscription) picit más, továbbá ízlés szerint kérhető sportos R-Design (akár matt kék fóliázással), illetve a terepjárós jelleget, vagy a nagyvárosi luxust hangsúlyozó látványcsomag is.



SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: VOLVO

Megtört a jég!

A Lexus is beadta a derekát és története során először benzines turbómotorral jelentkezett!



Egymillió kilométeres tesztprogram és 10 ezer órányi próbapados nyúzás után dobta piacra a Lexus az új motort



A kezelhetőséget szokni kell, de a minőség makulátlan



SUV létére igen közvetlen az NX kormányzása

Itt vagyok!

Hogy az új motornak komoly szerepet szán a Lexus, azt mi sem jelzi jobban, mint hogy a második félévtől az IS és GS limuzinokhoz, valamint az RC kupéhoz is elérhetővé teszi - az NX-szel ellentétben itt kizárólag hátsókerékhajtással áll majd rendelkezésre. Az IS és a GS kínálatából a 200t érkezésével búcsúzik a 2,5 literes, V6-os szívómotor.

A japán luxusmárka saját útját járja, ha a motorpalettáról van szó: jelenleg annak ellenére sem kínálnak dízelmotort, hogy a konkurens márkák mindegyikénél a gázolajosok vannak túlsúlyban, és eddig turbós benzines sem szerepelt a palettán. Nos, a dízelmotor nem tér vissza a kínálatba (az előző IS-ből volt), ugyanakkor egy remek turbós benzinessel erősítik meg hadállásaikat. Hogy az NX az első Lexus, amelyik megkapja az új 2,0 literes egységet, az érthető olyan szempontból, hogy a mozgalmas külsejű modell esetében joggal várják el a vásárlók, hogy a dögös szabadidő-autóhoz sportosabb erőforrás is választható legyen.

Az NX 200t-t egészen energikussá teszi a 238 lóerős turbómotor, mely karakterét tekintve nem is különbözhetne jobban a hibridtől. Mivel a kettős leömlésű turbó jóvoltából a 350 Nm-es csúcsnyomaték már 1650-es fordulaton rendelkezésre áll, az alsó tartományban is lendületesen gyorsít, és nagy tempóról ellépve sem tűnik erőlködősnek. Sok figyelmet fordítottak a motor hangjára, és az eredmény önmagáért beszél: ahogyan egy Lexushoz illik, kis terhelésnél szinte teljesen hangtalan, majd 4000-es fordulat felett egészen ércesre vált a hangszín. Ennél szórakoztatóbb azonban, hogy magas fordulaton nem fullad ki az új egység, vigan és egyre erősödve éri el a leszabályozást. Az egyetlen, ami kicsit beárnyékolja az összképet, az a szintén új fejlesztésű, hatfokozatú automatikus sebességváltó, amely ugyan finoman kapcsolgat, de csak komoly gázparancs esetén vált vissza - e tekintetben még lenne hova fejlődni.

A HAZÁNKBAN CSAK összkerékhajtással létező NX 200t 11,9 millió forinttól vihető haza, vagyis 550 ezer forinttal drágább az NX 300h AWD változatánál - az importőr szerint minden ötödik NX-ben találjuk majd meg az új motort. Ami a konkurensekkel való közvetlen összehasonlítást illeti (pl. Audi Q5 2.0 TFSI, BMW X3 28i), az alapár eleve jó pozícióba hozza az újdonságot, de leginkább az ár-felszereltség viszonylatban erős a Lexus friss csomagja.

LEXUS	NX 200t
Összlökettérfogat:	1998 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	175 kW (238 LE) 4800-5600/perc
Max. nyomaték:	350 Nm 1650-4000/perc
Hossz./szél./mag.:	4630/1845/1645 mm
Tengelytáv:	2660 mm
tömeg/teherbírás:	1735/615 kg
Csomagtér:	580/1625 l
Üzemanyagtank:	60 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,1 s
Max. sebesség:	200 km/h
Város/országút/vegyes:	10,4/6,5/7,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	183 g/km
Alapár:	11 900 000 Ft

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: LEXUS

Itt a vég

Akinek nem jön be a négyajtós CLA kupé, annak itt van a talán még szebb kombi.

Az a különös tulajdonsága van a CLA kompakt négyajtós kupénak, hogy miután az ember átjut a szűk ajtónyílásokon, a műfajhoz képest tágas utastérre talál. Vagy épp csomagtérre. Míg a beszállásnál könnyen túlteszi magát az ember a szűk keresztmetszeten, a raktér megtöltésénél ez már problémát jelenthet. Erre kínál megoldást az új kombi karosszéria, vagy ahogy azt félrevezetően nevezik: Shooting Brake, azaz vadászkombi.

Vadregényes tájak meghódításáról még csak nem is álmodhat a tulajdonos, ahogy az épp lelőtt vad tetemét se fogják a filccel borított raktérben szállítani. De itt nem is az a lényeg, hogy bakot lőjön az ember, sokkal nagyobb lett a raktér nyílása, és a vonalvezetés is most teljesedett ki. Még hosszabb ívek, magasabb hátsó rész jellemzik az új megjelenést, ez már csak azért is hasznos, mert kevésbé kell fejet hajtani a tetőívet megrajzoló tervező előtt, amikor beszállunk. Miközben a formatervezők kitombolták magukat és meglehetősen szemrevaló hátsót kerítettek az autónak, sikerült egészen praktikus befejezést is készíteni.

A RAKTÉR PADLÓJÁN három hosszanti sín könnyíti a bepakolt cuccok tologatását, a padló alatti teret alaposan megtömik a kötelező tartozékok és a menetpróbán az autókba szerelt mélynyomó. Ez lejön az alaphelyzetben 495 literes raktérből, de azt senki nem tudta megmondani, hány liter veszteséget jelent a padló alatti tér megszűnése. Ezt egyébként az ülőhelyek megtartása mellett lehet tovább növelni, de itt érdemes figyelembe venni, hogy a Cargo-módban függőlegesre állított hátsó támlával már egy rövidebb utazás is maradandó élmény lehet – nem pozitív értelemben. Állítólag 100 litert lehet nyerni ezzel a trükkel, ránézésre sehogy nem jön ki ez a térfogat, hiszen csak alig mozdul előrébb a támla, de 1 liter térfogatú kockák hiján nem tudtuk ezt leellenőrizni.

ÉTVÁGYGERJESZTŐNEK a CLA 250 4Matic szerepelt a menüben, ezzel kezdtem az ismerkedést. Nem is olyan rég még a felfrissített B-osztályban próbáltam ezt a hajtásláncot, és ahhoz képest sokkal jobban működik a dolog úgy, hogy fél emelettel lejjebb ülök. Nem dől annyira a karosszéria, és az ülésnek is van értékelhető oldaltartása. A 210 lóerős, 2,0 literes turbómotor jól húz, a 7 fokozatú duplakuplungos váltó észrevétlenül pakolja a fokozatokat – ilyennek képzelik a sorozatgyártású autó fejlesztői a sportváltozatot. És ezt fokozták az AMG mérnökei 150 lóerővel, új felfüggesztéssel és sportosabb hangulattal. Utóbbi meglepő módon azáltal is jobbá teszi az autót, hogy a kagylóülés támlája sokkal vékonyabb a normál ülésénél, mögötte érezhetően több lábhely jut az embernek. Közúton nem érezni a 360 lóerőt, bukótér hiányában a sofőr se nyomja olyan bátran a gázpedált, ellenben a korlátozás nélküli német autópályán nagyon hirtelen ugrik fel akár 200 km/óra körüli tempóra is a CLA 45 Shooting Brake. Kollégákkal való konzultációt követően azt állapítottuk meg, hogy ugyanez a hajtáslánc az A-osztályba csomagolva sokkal nagyobb élményt nyújt azáltal, hogy fújtat a turbó, prüszköl a kipufogó. A CLA mentes az ilyesfajta hatásvadász körítéstől, meg persze vagy egy mázsával nehezebb is.

Kifejezetten az európai piac számára készítették a praktikus befejezésű kupét, amelyet a lépcsős hátú változathoz képest nem is adnak drágán, nagyjából 165 ezer forintos felárral kell számolni.





Belül is észrevehető, ha a narancsszériában ülünk. A középső hely elméleti

Elég nagy és könnyen pakolható a raktér



A megszokott, sportos műszerfal várja az embert



Ez nem igazi AMG, csak egy sima 250 Sport, de a narancsszínű csíkok miatt még sportosabb a megjelenés

Made in Kecskemét: gratulálunk!



Január 20-án kezdődött a CLA Shooting Brake kecskeméti sorozatgyártása. A Job#1 jelű autó, egy polárezüst CLA Shooting Brake Sport Edition, amelyet nemsokára jótékonysági célra árverez el a Mercedes hazai képviselete. Az autó több rendezvényen is részt vesz majd, de a Liszt Ferenc Repülőtér csarnokában is találkozhattak vele az utazók. Az árverésen befolyó pénzből a Nemzetközi Gyermekmentő Alapítványt támogatják.

e!



Kifejezetten az európai piac számára készül a kecskeméti gyár harmadik modellje

Más préda

A vadászkombi eleinte utólagos karosszériaépítők terméke volt, jellemzően sportkocsikból készítettek olyan járműveket, amelyek segítségével a vadászatokon stílusosan tudtak megjelenni az uraságok. Az egyik legsikeresebb konstrukció a Lynx Eventer volt, amelyből közel 70 db-ot készítettek. Manapság maguk az autógyárak fedezték fel maguknak ezt a karosszériaelnevezést, a négyajtós kupékból faragott kombikat kezdték el így hívni. A Mercedesnek egyébként ez a második vadászkombija, a CLS Shooting Brake-kel vette fel a kínálatába a vadászkombit. Ezzel azonban már nem annyira vadra, sokkal inkább attraktív hölgyekre hajthat a tulajdonos.







AMG

A 360 lóerős motor már két éve a legerősebb utcai négyhengeres



CLA SHOOTING BRAKE	250 Sport 4Matic	45 AMG
Összlökettérfogat (cm^3):	1991	1991
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	54/16 turbó
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	155/211/5500	265/360/6000
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	350/1200-4000	450/2250-5000
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4630/1777/1439	4691/1777/1417
Tengelytáv (mm):	2699	2699
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1565/485	1615/505
Csomagtér (l):	495-1354	495-1354
Üzemanyagtank (l):	56	56
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	6,8	4,7
Max. sebesség (km/h):	240	250
Város/országút/vegyes (l/100 km):	8,7/5,7/6,8	9,1/5,9/7,1
CO_2-kibocsátás (g/km):	158	165
Alapár (Ft):	11 874 080	16 120 960

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: MERCEDES



Kalandvágyó



Tetszett
- markáns megjelenés
- használati érték
- helykínálat, praktikum

Nem tetszett
- gördülési komfort
- magas vételár

Ha a kedves vevő összkerekes, automata Leont szeretne, mindenképpen az X-Perience-nél köt ki.

A Seat addig sem akar kimaradni a crossover/szabadidő-autó buliból, amíg meg nem érkezik kompakt SUV-juk, vagy a Genfi Autószalonon debütált 20V20 tanulmány sériaérett változata. Úgyhogy fogták a Leon sikermodell összkerékhajtású, kombi verzióját és kalandort faragtak belőle: a normál Leon ST-hez képest 27 milliméterrel megemelték a kasztnit, amit a robusztusabb hatás érdekében alul „körbeműanyagoztak", és a lökhárítókba alumíniumhatású betéteket illesztettek. Alapból 17, opcióként pedig 18 colos könnyűfém felnik járnak az autóhoz. A tervezőknek sikerült is elérni a kívánt hatást, a Leonnak jól áll a túraöltözék.

A küszöbborításon és a háromküllős, multifunkciós kormányon elhelyezett X-Perience logón kívül narancssárga varrások és széria sportülések csempésznek némi egyediséget a belsőbe. Mondjuk a barna színű, opciós alcantara kárpitozással (257 810 Ft) olyan az utastér hangulata, mintha megnyúztak volna egy medvét – ami ugyancsak kalandos vállalkozás. Egyébként a Leon ST-vel megegyező helykínálat korrekt, az 587 literes csomagtartó bővítése pedig pofonegyszerű: az oldalfalon elhelyezett karok meghúzására a 60:40 osztású támlák síkba dőlnek.

EGYELŐRE CSAK 4x4-ESKÉNT létezik a Leon X-Perience, s nálunk nem is tervezik a majdani front-hajtású alapmodell bevezetését. Amúgy az ötödik generációs, Haldex-kuplungos összkerékhajtás észrevétlenül teszi a dolgát: a gazdaságosságra való tekintettel alapesetben csak az első kerekeket hajtja, de egy szempillantás alatt az aktuális vezetési stílushoz és tapadási viszonyokhoz igazítja a tengelyek közötti nyomatékelosztást. 172 mm-es szabadmagasságával terepjáró persze nem lesz a Seatból, viszont a sípályáig vezető havas szakaszon, vagy felázott földutakon magabiztosan elboldo-

Felemás

Az X-Perience akciós csomag tartalmazza a parkolóradart, a navigációs és multimédiás rendszert 8 hangszóróval és 5,8 colos érintőképernyővel, és a sötétedés-érzékelős full LED-es fényszórót is alapáras. Ugyanakkor a modern vezetéstámogató eszközöket (fáradtságérzékelő, radaros tempomat, városi koccanásgátló, sávtartóasszisztens) csak felárért kínálja a Seat – kicsinyes dolog viszont plusz pénzt kérni a hátsó biztonsági övek bekapcsolására figyelmeztető jelzésért és a magyar nyelvű audiorendszerért.

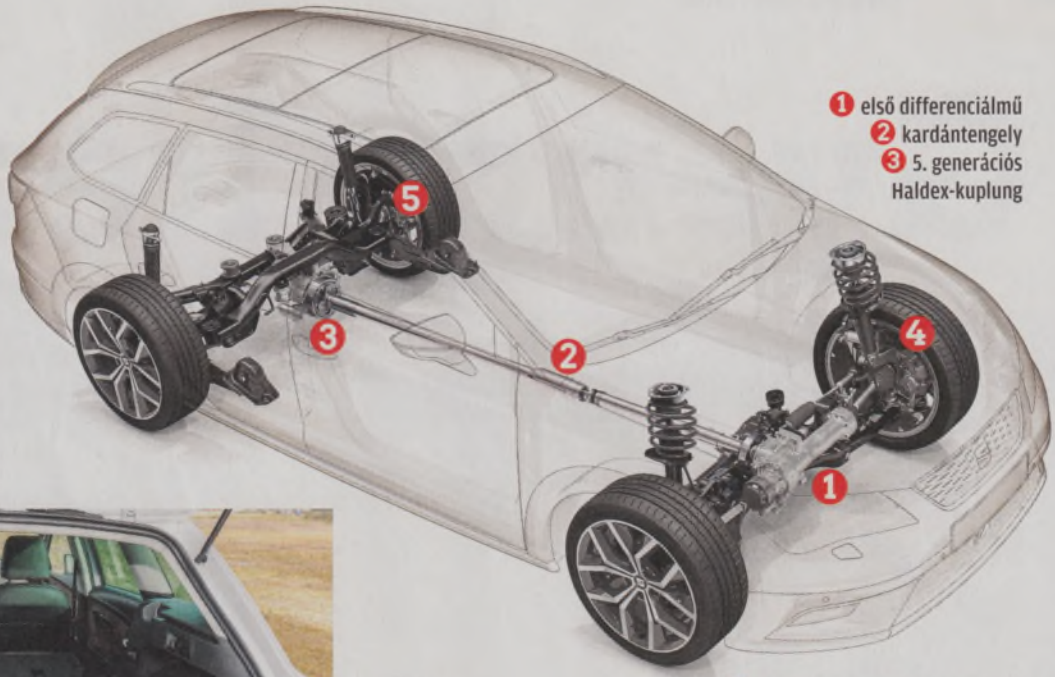

Rendezett, jól áttekinthető műszerfal XP-feliratos kormánnyal




Az alcantara bőrkárpit mellett a panoráma-napfénytető is feláras

Összegzés

A Cuprát leszámítva ez a legdrágább Leon: hatfokozatú manuális váltóval és a 150 lóerős 2.0 TDI motorral 8 755 760 forinttól indul. DSG-váltóval az 1.8 TFSI benzines (180 LE) 9,1, a tesztelt 184 lóerős dízel pedig már közel 10 millióba kerül.



1 első differenciálmű
2 kardántengely
3 5. generációs Haldex-kuplung
4 MacPherson első felfüggesztés
5 több lengőkaros hátsó felfüggesztés



Az álcapadló alatti rekesszel együtt 587 literes a csomagtartó

gul. Igaz, döntő többségében úgyis a járdaszigetek között kell majd helytállnia. Nos, a megemelt kasztni miatt keményebb futóművet pakoltak a kocsi alá, így aztán érzékenyebbé vált az úthibákra – később elérhető lesz DCC adaptív lengéscsillapítás. Ugyanakkor továbbra is lendületesen vezethető, átlagos oldaldőléssel és stabilan fordul.

Márpedig a 184 lovas dízelmotorral van benne dinamika! Ha a teljes kraft nem is jön át, azért intenzíven gyorsít a Leon X-Perience, és előzéskor is számíthatunk a rugalmasságágára. Közben a hatfokozatú, duplakuplungos automata sebességváltó villámgyorsan és jó ritmusban kapcsolgat. A Drive Mode „vezetési profilnál" viszont tehettek volna nagyobb különbséget a Gazdaságos és Normál programok között, merthogy a motor utóbbinál is kissé lustán reagál a gázadásra. Sport üzemmódban élénkebb ugyan, de a kapcsolási pontok zavaróan kitolódnak – sajnos az „Egyéni" menüpontban sincs szétválasztva a gázpedál érzékenysége és a váltó kapcsolási programja. Lényegesebb azonban, hogy a 7,0 literes tesztfogyasztást többnyire városi használat mellett regisztráltuk, ennél takarékosabban is el lehet járni a Seattal.

Sikerpályán a Seat!

Az év első két hónapjában 154 db Seat kapott magyar rendszámot, 51 autóval több (+49,51%), mint 2014 januárjában és februárjában, továbbá 103 autóval több, mint 2013 hasonló időszakában (+201,96%). A jó évkezdésben a február volt igazán kiemelkedő, az elmúlt hónapban 122 db Seat talált itthon gazdára, ami 2,07%-os márkarészesedést jelent a piacon.



ÉRTÉKCSÖKKENÉS*	
X-Perience 2.0 TDI DSG alapár:	9 980 040 Ft
1 év elteltével:	6 320 000 Ft
3 év elteltével:	4 500 000 Ft
5 év elteltével:	3 260 000 Ft

*EUROTAX GLASS'S BECSLÉS WWW.EUROTAX.HU

eurotaxGLASS's



Az összkerékhajtású X-Perience közel egy mázsával nehezebb az alapokat nyújtó Leon ST kombinál

X-PERIENCE	2.0 TDI DSG
Összlökettérfogat:	1968 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	135 kW (184 LE) 3500-4000/perc
Max. nyomaték:	380 Nm 1750-3000/perc
Hossz./szél./mag.:	4543/1816/1481 mm
Tengelytáv:	2630 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1541/1503 mm
Fordulókör:	10,2 m
Tömeg/teherbírás:	1529/531 kg
Csomagtér:	587/1470 l
Üzemanyagtank:	55 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,1 s
Maximális sebesség:	224 km/h
Város/országút/vegyes:	5,6/4,5/4,9 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,0 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	129 g/km
A modell alapára:	4 252 190 Ft*
A tesztelt modell ára:	9 980 040 Ft

* Leon ST 1.2 TSI (86 LE) Entry

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: PORSCHE HUNGARIA KFT., 1139 BUDAPEST, FÁY UTCA 27., TELEFON: 06-1-451-5100

Gyenge kezdés

Tetszett
- erős dízelmotor
- vezethetőség

Nem tetszett
- „sablonos" megjelenés
- nincs hátsó ablaktörlő
- kényelmetlen hátsó középső ülés

Alig lehet látni, ezért inkább leírjuk: ez itt már a második generációs X6-os szabadidő-kupé.



Különleges autó, csak innen nem látszik

Jobban domborodnak az oldalfalak az új generációnál, de a fekete szín ezt jól álcázza

Ilyen volt!



2008–2014

Az E71-es kódjelű első generáció rövidebb (–32 mm), keskenyebb (–6 mm) és laposabb (–33 mm) volt.

Muszáj azzal kezdenem a tesztet, hogy nekem nem tetszik ez az X6-os (F16). Nem arról van szó, hogy rondának tartom az óriási méretű, kupénak álcázott szabadidő-autót, csak szerintem egyszerűen nem elég új a formája. Akkor is nehéz megkülönböztetni az elődjétől, ha történetesen egymás mellett áll a két generáció, elszállt már az újdonság varázsa, nyugodtan lehettek volna merészebbek a formatervezők. Hol vannak a keret nélküli ajtók? Az egyedi arc?

A TERVEZŐK az új ötletek megvalósítása helyett arra koncentráltak, hogy az előző generáció leginkább kritizált részén, a második sor térkínálatán javítsanak. Nos, a műtét sikerült, de a páciens... Vonalzóval mérve tényleg nagyobb fejteret lehet mérni, nekem például a hajam is alig érinti a tetőkárpitot, korábban pedig megszeppenve, behúzott nyakkal kellett itt ülnöm. Széltében is biztosan mérhető a gyarapodás, és immár a középső utasnak is van hárompontos biztonsági öve és fejtámlája alapáron, de aki ide kényszerül, az kakasülőn foglal helyet, és amíg a szélső utasokat körbeöleli a puha támla, neki a kemény könyöklő nyomja a derekát. De papíron immár ötszemélyes az autó, így a flottavásárlóknál helyből jobb eséllyel indul.

AKI X6-OST VESZ, azt egészen biztosan nem zavarja, hogy a csomagtér formájából adódóan nem alkalmas a nagyobb méretű tárgyak esetenkénti szállítására – ebben a piaci kategóriában úgyis házhozszállítással vesz az ember lapostévét, úgyhogy ez igazából nem hátrány. Sokkal inkább az, hogy továbbra sincs ablaktörlő a csomagtérfedélen, márpedig a lapos szögben álló hátsó szélvédő elég hamar megtelik esőcseppekkel, és a menetszél még sztrádatempónál sem tisztítja.

A jelen



Az USA-ban már 2010-ben volt kihívója a BMW-nek, de az Acura ZDX 1 nem lett sikeres autó, alig három év után leálltak a gyártásával. Itt, Európában a Mercedes lépett a leggyorsabban, igaz, még így is egy generációnyi lemaradással követi a bajor vetélytársat a szabadidő-kupék világába. Miközben az ML-ből GLE lesz, bemutatkozik a Coupé karosszéria 2.

, erős befejezés



Látványos színek, tökéletes kidolgozás, csúcstechnika – és ez csak egy normál belső, ami tovább fokozható



A széleken fejedelmi kényelemben utazhatunk



Széles a rakodóperem, de a bendő termetes

BMW X6	xDrive30d
Összlökettérfogat:	2993 cm^3
Hengerek/szelepek:	56/24 turbódízel
Max. teljesítmény:	190 kW (258 LE) 4000/perc
Max. nyomaték:	560 Nm 1500-3000/perc
Hossz./szél./mag.:	4909/1989/1702 mm
Tengelytáv:	2933 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1640/1706 mm
Fordulókör:	12,8 m
Tömeg/teherbírás:	2140/715 kg
Csomagtér:	550-1525 l
Üzemanyagtank:	85 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,7 s
Max. sebesség:	230 km/h
Város/országút/vegyes:	6,8/5,6/6,0 l/100 km
Tesztfogyasztás:	9,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	159 g/km
A modell alapára:	19 842 000 Ft

Összegzés

Tágasabb lett ugyan a második sor, de továbbra is megkérdőjelezhető annak háromszemélyes mivolta, a szélső helyek kagylós kialakítása miatt középen kakasülő van. Egyébként talán a kelleténél jobban ragaszkodtak a már sikeres recepthez a fejlesztők, nyugodtan készíthettek volna bevállalósabb megjelenést. A vételár hétköznapi autók felől közelítve húzós, de ne feledjük, még pár hónapig vetélytárs nélküli az X6-os.

Nézzünk inkább előre, amiben még orrkamera is a segítségünkre siet, ha például parkoló autók közül kellene kitolni a jármű meglehetősen hosszú orrát. A műszerfal tipikusan BMW-s felépítésű, új elemnek talán az érintésérzékeny felülettel ellátott iDrive kezelőszerv említhető, ami nagyban megkönnyíti például a címbeadást, vagy a kezelési könyvben keresést. A kormány kellően közvetlen áttételezésű, de a vezetési élményt némileg árnyékolja, hogy a váltó nehezen tud dönteni, a nyolc fokozat közül épp melyiket válassza, ha hirtelen lepadlózzuk, és bizony kanyarban nagyon is érezni a közel 2,2 tonnás saját tömeget. Ezzel a dízel X6-ossal dinamikusan lehet közlekedni, a sportosság már távol áll tőle.

Az alapváltozat szó a piacnak e meglehetősen kicsi, de annál exkluzívabb szegmensében azt jelenti, hogy a 3,0 literes, hathengeres dízelmotor csak egy turbófeltöltőt kapott. Aggódni nem kell, a 258 lóerő bőven több annál, amire az embernek szüksége lehet Magyarországon, vagy akár a német autópályán. A fedélzeti számítógép által kijelzett 11 literes fogyasztástól sem szabad megijedni, a tankolásokat nézve 9,9 l/100 km lett a tesztfogyasztás. Ez egyébként magas a gyár által vállalt 6,0 l/100 km-es értékhez képest, de egy ekkora méretű és tömegű jármű mozgatása bizony energiát igényel.

AZ X6-OS SZABADIDŐ-KUPÉBÓL

nincs hátsókerék-hajtású vagy négyhengeres változat, mint az alapját jelentő X5-ösből, ennek megfelelően a tesztelt xDrive 30d a bázismodell. Már ha ilyesmi elmondható egy alaphangon 19,8 millió forintba kerülő autóról, és persze ezen felül további milliókat költhetünk arra, hogy megpróbáljuk az ízlésünkhöz igazítani a megjelenést.

A jövő

Az Audi 1 még mindig csak ötlet szinten foglalkozik a szabadidő-kupéval, legalább 2-3 év telik még el, mire kézzel fogható, megvásárolható négykarikással találkozunk. A Volvo az XC Coupé tanulmánnyal 2 előlegezte meg az aktuális XC90-est, az új építőkészletnek köszönhetően ezt a modellt kis ráfordítással tudnák gyártásba vinni. A luxuskategória is érdeklődik ezen kicsi, de annál nagyobb profittal kecsegtető szegmens iránt, az Aston Martin DBX-tanulmánya 3 akár 2017-re megvásárolhatóvá érhet, de a Rolls-Royce is készül egy 4x4-es, de hangsúlyozottan nem SUV modellel.



1



2



3

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTOJA: BMW MAGYARORSZÁG KFT., 2200 VECSÉS, AIRPORT BUSINESS PARK, LŐRINCI ÚT 59. TELEFON: 06-29-555-100

Pillanatképek brigáddal, tanulókkal, oktatással, kooperációval, jubileummal és homokfúvót reklámozó nőcivel.



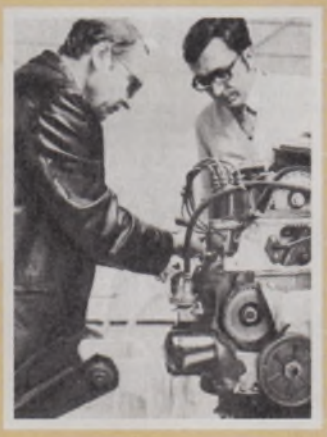
1955

A Mávaut Főműhely vezetősége 1954. november 26-án büszkén jelentette, hogy évi tervüket befejezték. Ehhez az eredményhez többek között a kocsiszekrény-műhely Béke-brigádja is nagymértékben hozzájárult. Az utolsó simításokat végzik az egyik feljavított Ikarus-30-on Kovács Elek, Ziska József brigádvezető, Mészáros József, Gyöngyösi Sándor, valamint a brigád patronáltjai: Csizmadia Béla és Korbély Sándor.



1965

Országszerte egyre több iskolában és tanulóintézetben foglalkoznak a tantervi órák során - sőt azon túl is - a fiatalság autós és közlekedési szakismereteinek az elmélyítésével. Budapesten a Mikszáth téri gimnázium kibernetikai szakköre az utóbbi években nagyon sok ötletes, logikai játékot készített, amelyek különböző kiállításokon, bemutatókon elismerést arattak. Szabó László tervezte ezt a forgalomirányító automatát, amely az igazi rendőrlámpákhoz hasonlóan, váltakozó színjelzésekkel irányítja az útkereszteződés gyalogos- és gépjármű-áramlását. Külön érdekessége, hogy zöld jelzésre az „úttesten" várakozó autók automatikusan elindulnak



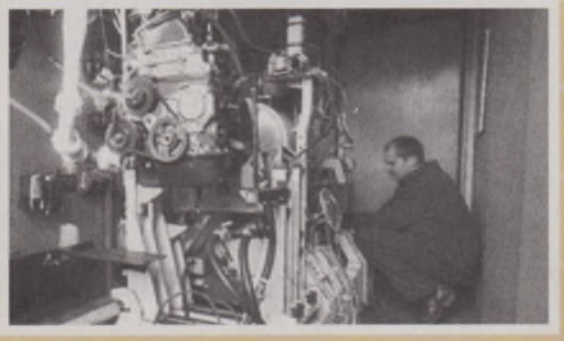
1975

Az ATI Budapesti Iskolája, tanári kara és egész kollektívája valóban mindent elkövetett annak érdekében, hogy már az első autós szakmunkás-tanfolyam hallgatói a lehető legelőnyösebb elméleti és gyakorlati többlettudással felvértezve kerüljenek vissza munkahelyükre. Az ATI Budapesti Iskolájának a helyén két éve még a Motorjavító Szövetkezet dolgozott. Ma viszont a legjobb autós szaktanárok, motormetszetekkel, kitűnő szemléltető eszközökkel korszerűen felszerelt tantermekben oktatják, készítik fel a mind több felkészülést igénylő autós feladatokra a hallgatókat.



1985

A régi festékréteg vagy a rozsda eltávolítása nagyon nehéz munka. Ezen igyekszik könnyíteni a Sapi homokfúvó berendezése. A nem kívánt fedőréteget pillanatok alatt lehet vele eltüntetni.



1995

Az Autókut Rt. a közeljövőben négy számítógépes vezérlésű motorfékpadot szállít a Lada-gyárnak. A hazai fejlesztésű, csúcstechnikát képviselő univerzális berendezések önállóan funkcionáló egységként, konténeres kivitelben készülnek. Telepítésük egyszerű, kezelésüket technikusok is könnyen elsajátíthatják.

2005

DUNA AUTÓ Rt.
az autóváros

Megalakult a Duna Autó Rt, az autóváros. Az Európai Uniós szabályok adta lehetőségekkel élve 2005. január 1-jével Duna Autó Rt. néven egyesült három, jól ismert óbudai autós márkakereskedés és szerviz, a Duna Interservice Kft., a Nissan Rapid Kft. és az Óbuda Autó Kft. A részvénytársaság tevékenységi köre: Mitsubishi, Nissan és Seat gépjárművek értékesítése, szervizelése, valamint Volvo személygépkocsik szervizelése. A Duna Autó Rt. jogfolytonosan követi a Duna Interservice, a Nissan Rapid és az Óbuda Autó munkáját. Az egyesülés célja: magas színvonalú, igényes szolgáltatás létrehozása a folyamatosan fejlődő gépjármű-kereskedelem és javítás területén.

Láss, ne csak nézz!

Nincs mindig lehetőség emelőre rakni a vágy tárgyát, de segédeszközök nélkül is kivesézhetjük az autót.


A motor mellé és alá is érdemes benézni, a sérülések nyomának vizsgálatához szükség lehet zseblámpára


A kerékdob burkolatának lötyögése sérülésre is utalhat


Itt gyűlik össze a nedvesség, ha beázás van hátul

Egy használt autónál már a motor beindítása előtt is sok mindent megtudhatunk abból, ha tényleg alaposan végignézzük azt. Egyenletesek-e körben az illesztési hézagok? Narancsos-e a fényezés (gyári), vagy épp tükörsima (újrafújták)? Tapogassuk meg a kerékjáratoknál a peremet, gyakran belül már érezhető a korrózió, ami később kívül is megjelenik. Emelő híján elöl a kifordított kerék mögött tudunk az autó „alá" nézni, és ne sajnáljuk a nadrágunkat, térdeljünk le mellé és kukkantsunk be a küszöbök alá is – innen már látni, ha valamelyik hossztartó rohadt, vagy épp foltozott. Az összes ajtónál nézzünk be abba a résbe, ahol a zsanérok találhatók. Bolygatták az elektromos csatlakozást? Egyformák-e az összes ajtónál a csapszegek? A kocsi hátuljánál érdemes alaposan szemügyre venni a pótkerékmélyedést, itt nem csak az esetleges karambolos sérülés nyomát lehet felfedezni, de ha beázás van hátul, akkor itt gyűlik össze a nedvesség. Az utastérben már nehezebb a szőnyegek-burkolatok alá nézni, ezek eltávolításához tapasztalat kell, hogy a megfelelő helyen pattintsuk le őket.

SZÖVEG ÉS FOTÓ: LŐVEI GERGELY

PROMÓCIÓ

Közel félmillió

használt autó cserélt gazdát 2014-ben

Változatlanul emelkedik a használtautó-átírások száma hazánkban: a Datahouse összesített adatai szerint a 2009-2010-es visszaesés óta évről évre egyre több gépkocsit vásárolnak másodkézből. Az elmúlt esztendőben ez a tendencia ismét folytatódott, januártól decemberig ugyanis összesen 491 926 autó talált új gazdára, ami 10,4%-kal több 2013-hoz (445 406 autó), s 21,6%-kal több 2012-höz képest (404 446 autó). Az összpiacon átírt négykerekűek életkora nem mutat javulást: a 2014-ben eladott kocsik 64%-a 10 évnél idősebb volt.

A legnépszerűbb márkák sorrendje nem változott a használtautó-piacon: **legtöbben Opelt, Suzukit és Volkswagent vásároltak.** Az egyes típusok sorrendje a márkákhoz hasonlóan alakult: az Opel Astra zárt az élen, mögötte a Suzuki Swift és a Volkswagen Golf volt a legkedveltebb.

„Öröm számunkra, hogy a vásárlói kedv változatlanul nő, azonban az idős autók aránya elgondolkodtató. Szükség lenne a gépjárműpark minőségi változására, hiszen folyamatosan öregszik az állomány, ám ehhez az újautópiac fellendülése is elengedhetetlen lenne. Szintén javulást hozhatna, ha az ügyfelek ismét hitelhez mernének nyúlni. Érdemes szétnézni a kínálatban, egyre több ugyanis a reális, megbízható konstrukció, melyek elérhetővé teszik a valamivel drágább, ámde minőségileg jobb állapotú gépjárművek vásárlását" – mondta el Frank György, a Das WeltAuto márkaigazgatója.



Steppelt bőrrel bevont sportülések és törpekormány adják az alaphangulatot

A roncstelep helyett sokkal vidámabb öregkora lett a dobozos Escortnak. Michael Will rengeteg munkával kultautót faragott belőle.

A szállító

A düsseldorfi Michael egyike a 155 jelentkezőnek, akik indultak a Hella Show and Shine Award tuningszépségverseny fődíjáért. 10 autó juthatott be finalistának az Essen Motorshow-ra, ahol a közönség választhatta ki a kedvencét, majd a 10 tagú zsűri határozta meg a végső sorrendet. Csak olyan autók juthattak be, amelyek rendelkeznek érvényes műszaki vizsgával, ami számunkra azért érdekes, mert úgy látszik, a szigorúnak ismert német vizsgáztatási rendszer több dologban mégis sokkal rugalmasabb, mint a miénk...

Michael a már-már elfeledett típusban fantáziát látott, a megszerzett példányt darabjaira szedte, hogy minden „nyavalyát" eltá-

Tudta-e?

A Ford Escort RS2000-es soros, négyhengeres szívómotorja 150 lóerőt és 190 Nm nyomatékot állított csatasorba.

Beszélgető futómű





A KW már a Range Roverhez (Typ III LM) is kínálja a DDC ECU állítható futómű-vezérlést. A rendszert kifejezetten a légrugós autókhoz fejlesztették, de a Range kapcsán tovább is léptek: a DLC-modulhoz csatlakoztatott W-LAN Box és egy applikáció segítségével okostelefonról (Apple iPhone, Samsung Galaxy vagy Sony Xperia) is vezérelhető a futómű. A megoldás ésszerű, hiszen az új autók fejlett infotainment rendszerei képesek megjeleníteni az okos eszközök kezelőfelületét, lehetővé téve így a kényelmes kezelést. A KW DLC installálásával 50 milliméterrel csökkenthető a nagy SUV hasmagassága. A rendszer a Sport változatba is beszerelhető.

Búcs

A Carlsson négy éve mutatta be a Mercedes-Benz SL 65 AMG alaposan átépített változatát, a C25-öst. Anno új lámpákkal szabták át az orr- és a farrészt, laposabbá tették az autót, még az oldalablakokat is lecserélték. Közben az eredeti tömegből 160 kg-ot faragtak. A kocsi V12-es, 753 lóerős motorral mutatkozott be akkor, míg a mostani kifutómodell 450 lóerősként kelleti magát, sokaknak ez bőven elég, jóval kezelhetőbb így az autó. A 70 ponton módosított kocsi futóműve okostelefonon át is állítható. Az autót a megrendelést követően 11 hónapi építés után lehet átvenni.

Talp-masszázs

Minthogy a haszonjármű-eredet nagy hasmagassággal járt, egy FK állítható magasságú sportfutómű szett beszerelésével segítettek ezen, megtámogatva rugótorony-merevítővel. A felnik Azev A modellek, elöl 9x16, hátul 10x16 col méretben. A felnik alatt a Fiesta ST féktárcsái és nyergei dolgoznak, persze bézsre festve.



A felniken alulméretezett robbantott gumik


A szín hivatalosan barna, valójában meghatározhatatlan



Ezért jó egy haszonjármű alap: a nagy zene mellett is marad hely a csomagoknak


Tisztogatták a motorteret, de bőven maradt még „felesleg"

volítson belőle. Az autó szíveként egy Escort RS2000-es motorját választotta, az autó alá A-csoportos rozsdamentes kipufogórendszert szereltek. Ami a motortérben maradt, azt festékkel és bőrrel barnabézs színre varázsolták.

A KAROSSZÉRIA is alaposan megváltozott. Az Escort Cosworth sárvédő-szélesítéseit szerelték fel, ami elöl könnyen ment, hátul viszont a hosszú doboz és a far nagy, kétszárnyú ajtaja nehezítette a felillesztést. Szintén a sportos modellről származnak a küszöbidomok, és új a lökhárító is. A motorháztetőt morcosították, és új, angyalszem fényszórókat szereltek be, hátul pedig mattítottak a hátsó lámpák. A karosszéria színe egy egyedileg kevert barna árnyalat. Engedve a divatnak, a motorháztetőt kígyóbőr mintázatú barna anyaggal vonták be, ami nagyon élethű.

AZ UTASTÉR messziről sem emlékeztet egy melósautóéra. Michael sportüléseket szerelt be és mindent újrakárpitoztatott. A furgon bent is követi a barna-bézs árnyalatot, az üléskárpit a középrészen steppelt, akárcsak a szőnyegek. A műszerfal közepét bézs színűre festették, az utasülés előtti díszléc is kígyóbőrmintás. Az ajtók betétjeit bőrözték. A sportos hangulatot egy mindössze 26 cm átmérőjű sportkormány fokozza.

A raktér szép nagy játszóteret adott a hifi beépítésére, meg másra is: Michael egy bézsre fújt bukókeretet szerelt be, a padlót parkettázta, a kerékdobokra burkolatot alakított ki, és ezek közé építették be a Hifonics erősítőket. Van mit hajtaniuk, elöl két készlet Hifonics szettet rámoltak be az ajtókba, hátra került a Colossus 15 colos mélynyomó. Volt hely a plusz akkumulátorok elhelyezésére is.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

úzik a vas



Újratöltve! 303 lóerővel gyengébb a kifutó C25-ös Merci, de a futómű már okostelefonról állítható!

Tudta-e?

A Fiesta R2-es raliautót a Ford többszörösen díjnyertes, 1,0 literes EcoBoost motorja hajtja, s ez az első, közvetlen üzemanyag-befecskendezésű, 1,0 literes,



háromhengeres versenyautó, amit a FIA ebben a kategóriában homologizált. A sorozatgyártású Fiestára épülő 170 lovas R2-es májusban lép először pályára a Portugál Ralin.

Lopakodó...

Méretéből adódóan nem könnyű elrejtőzni egy Range Rover Sporttal, de ha valaki feltűnéssel kevert diszkrécióra vágyik, megkaphatja a Hamann tuningcégtől. A feltűnésért a kocsira szerelt szélesítő készlet felel, amely kerékjárati idomokból, küszöbborítókból, háromrészes frontspoilerből, diffúzoros



hátsó lökhárítóból és az ötödik ajtóra ültetett egyenes hátsó szárnyból áll. Az álcázást a matt szürke szín jelenti, **amelyet a tuningcég „lopakodó szürkének" titulál.** A vagány járművet matt fekete 20 colos felnikre állították.

Nagy lábon él

A német Loder1899 úgy döntött, hogy **a lehető legnagyobb felniket csavarozza az új Ford Mondeóra.** A méret 9x22 col, a design a „Lander12", míg gumiként a Vredestein Ultrac Sessanta abroncsokat javasolják. A tuningcég persze emberi méretben is kínál felniket az új Fordhoz, 17 colos mérettől.



Seat Leon Cupra

Bajnokjelölt Leon

A Sachsenringen állított fel körrekordot a JE Design tuningcég által felkészített Seat Leon Cupra. A Widebody RACE típus 1'35,75" alatt futotta le a kört, így a leggyorsabb fronthajtásúvá avanzsált az ex-NDK pályán. A legfeltűnőbb a szélesítő készlet, amely új lökhárítókból, küszöbidomokból és sárvédőelemekből áll. Különleges a hátsó ajtóra ültetett szárny, amely a jobb leszorítóerő érdekében 100 km/óra felett 15 fokkal, 120 km/óra felett pedig 30 fokkal meredekebbre áll be. Módosítottak a hajtáson, mechanikus diffizárat szereltek be, amely a DSG-váltóval összehangoltan működik – ez utóbbi vezérlését is átírták, akárcsak a motorét. A KW futóműszett állítható magasságú, és húzó-, valamint tolóirányban is szabályozható a csillapítás mértéke. A fék a Stoptechtől származik, a választott felni az ATS márka GTR-jelű modellje 18 colos méretben, 265/35-ös Dunlop Direzza gumikkal. Könnyítettek is az autón, például „pillesúlyú" Braille akkumulátor beszerelésével, a végeredmény 1315 kg-os önsúly. Fontos megjegyezni, hogy minden módosítás TÜV-jóváhagyást nyert.









TechArt Porsche 911



Felcsiszolva

A TechArt ismét jó érzékkel nyúlt a Porsche 911 GTS-hez. A szolid frontspoiler csökkenti az első tengelyre ható felhajtóerőt, a hátsó elem a hátsó tengelynél teszi ugyanezt, s természetesen nem maradtak le a küszöbborítások sem. Fehér karbonból készítettek légterelőt az első csomagtérfedél elé, valamint ebből az anyagból gyártották a tükörborításokat is.
A teljesítményt új kipufogórendszer felszerelésével növelték, ebből fojtószeleppel szabályozott típus is választható. A sportfutómű sajátossága a „nose lift" rendszer, amellyel az első tengelynél a hasmagasság növelhető, például felhajtók, fekvőrendőrök leküzdésére. 60 km/h felett visszaáll az eredeti magasságra. A munkát 20 colos felnikkel koronázták meg.



Kispolszki

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBOVÁRI MIHÁLY

Egyre erősebben fúj a retroszél! Nézzük, miképp lehet egy 80-as évekből származó kisautót gatyába rázni. Végy egy könnyen szétszedhető, nem túl testes autót! Minél öregebb, annál érdekesebb!

...LESZ EBBŐL VALAMI? VALAHOL VOLT EGY RÉGI JAVÍTÁSI KÉZIKÖNYVÜNK. EZ SEGÍTHET ÖSSZERAKNI A FITYÓT





Szedd darabokra, megemelés helyett borítsd fel, így kényelmesebben hozzáférsz!



Takarítsd el és rendszerezve tedd ládákba az alkatrészeket! Ha elmulasztod, összerakáskor valami mindig kimarad

UTÁLATOS MELÓ, DE FELTÁRJA A HIBÁKAT. SZITÁNAK MÉG JÓ LEHET...



Kis kocsit kéziszerszámokkal is lepucolhatsz, kerüljön elő a rozsda!





Jöhetnek a vidám pillanatok, az autó összerakása. Ez már azt jelenti, hogy kifelé jössz a gödörből



Az apró alkatrészeket magad is felújíthatod. Segít a drótkefe, a smirgli és a festék

AKKOR MOST BEINDÍTOM!!!

SZÉPEN DURUZSOL A PATIKAMASINA



Mindenre figyelj, mert a hozzáértők kritikával jutalmazzák a hibákat! A kész autót ezután eladhatod, vagy féltett kincsként őrizheted, az autónak bármely megoldás tetszeni fog

OLYAN SZÉP LETTEM, MINT ÚJ KOROMBAN!



A felújítást követően a Kiskőrösi Közúti Múzeumba került kiállítási tárgyként, de hamar vevőre talált!



www.automotor.hu/-602104

KISPOLÁK videók

Kötelező feladat

A jó idő beköszöntével újra szerephez jutnak a nyári gumiköpenyek.

Ahol nem négy évszakos gumin gördül az autó, ott bizony eljött az évszakos gumiváltás ideje. Nem érdemes halasztgatni a dolgot, mert az átlaghőmérséklet 7 Celsius-fok fölé emelkedésével fordul a kocka, és a nyári abroncsok jobban teljesítenek télre optimalizált társaiknál. Egyrészt a mintázatuk jellege más, másrészt az anyaguk is. A téli abroncsokhoz képest rövidebb a fékút, jobb a tapadás, gyors kanyarokban kisebb mértékű a kúszás. Mindemellett a lágyabb keverékű téli köpenyek a felmelegedő aszfalton fokozottabban kopnak, a gördülési ellenállás emelkedése miatt nő a fogyasztás, a mintajelleg okán pedig romlik a zajkomfort. Nézzük, mire kell ügyelni!



1 A NYÁRI GARNITÚRA ELLENŐRZÉSE: ha sérüléseket, szálszakadást találunk, jobb új abroncsot vásárolni. A minta mélységét is ellenőrizzük, ehhez még mérőeszköz sem szükséges, a mintázatokon belül a gyártók kis kopásjelzőket helyeznek el. Ha ezzel egy síkba került a mintázat legmagasabb pontja, szintén új (vagy jobb állapotú) gumit kell vásárolni. Erős egyoldali peremkopás rossz futómű-beállításra, foltos kopás rossz lengéscsillapítóra, középső kopás túl magas, két szélen erősebb párhuzamos kopás pedig túl alacsony guminyomásra utal.

2 A KERÉKTÁRCSA ÁLLAPOTÁNAK ELLENŐRZÉSE: különös tekintettel peremsérülésekre és a belső perem felületkezelésének épségére. Ha ez utóbbi sérült, repedezett, van rá esély, hogy a gumi ereszteni fog. A peremhibákat javíttassuk, míg a „kátyúzott" felnit görgőztessük ki. Ellenőrizzük a csavarfészkeket is, ne legyen repedés, vagy túlzott kopás.





3 ÜGYELJÜNK A VÁLTÓMÉRETEKRE! Az új abroncs átmérője csak pár százalékban térhet el a gyári szerelésű abroncs átmérőjétől. Nézzük meg a gépkönyvet, hogy milyen mérethatárokat ad a felszerelhető felnik-gumik tekintetében.



4 AKKOR IS CENTRÍROZTASSUK KI A KEREKEKET, ha szerelten tárolt garnitúrát kezdünk használni, a kopás miatt ugyanis vándorolhat a súlypont. Ellenőrizzük, hogy rendben van-e a felni tehermentesítő karikája, ha hiányzik, vagy sérült, feltétlenül pótoljuk!



5 A HELYES LEVEGŐNYOMÁS: a gumisok rendszerint a „mindenre jó" értékre fújják az abroncsokat (2-2,5 bar). Mindenesetre nézzük meg, hogy a gépkönyv milyen méretű abroncshoz milyen guminyomást ajánl, ez rendszerint tengelyenként eltérő és terhelésfüggő. A nyári abroncsos szezonban (kb. április-október) havonta legalább egyszer ellenőrizzük a nyomásértéket, mégpedig a gumi „hideg" állapotában.





6 SZAKSZERŰ TÁROLÁS: otthon a garázsban a szerelt téli kerekeket akár egymásra fektetve is tárolhatjuk, ám az „üres" köpenyt csak állítva szabad, mert az ősz végéig bőven deformálódhat a karkasz.

SZÖVEG: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | FOTÓ: AM ARCHÍV

Michelin CrossClimate

Klímaváltozás

A CrossClimate egy téli időszakban is használható nyári abroncs - ez alapján akár szimpla négy évszakos gumira is gondolhatnánk, de a Michelin állítása szerint ennél többről van szó. Az innovatív gumikeverék bármely évszakban optimális tapadást nyújt, a szilika alapú adalék pedig az üzemanyag-fogyasztásra van jótékony hatással. Az egyedi, V-alakú futómintázatot kiegészítő új, önzáró 3D-lamellák optimális tapadást tesznek lehetővé havas felületen, így növelik az abroncs vonóerejét. Az egymásra záródó lamellák pedig merevebbé teszik a futófelületet, ezáltal pontosabbá válik a kormányzás és száraz útfelületen általában jobb lesz a menetteljesítmény. A vállzónába beépített EverGrip technológia kitűnő havas felületi tapadást, száraz felületen pedig pontos kormányozhatóságot, valamint hosszú élettartamot tesz lehetővé: a ferde élű gumiblokkok optimális tapadást, vagyis nagyobb fékhatást biztosítanak száraz útfelületen. Az innovatív futóelemekből mély csatornák épülnek, így az abroncs teljesítménye havas felületen is optimális. Az új Michelin CrossClimate 2015 májusában kerül kereskedelmi forgalomba, a 15-17 col közötti méretkategórián belül 23 különböző változatban - további méretek 2016-tól várhatók. Habár az abroncs rendelkezik a „három hegycsúcs és hópehely" tanúsítással, azért azt a Michelinnél is hozzáteszik, hogy huzamosabb ideig tartó télies időszakban és bizonyos körülmények között továbbra is a kifejezetten téli gumiabroncs használata javasolt.





Gumilepke



Az indiai Apollo Tyres az energiahatékonyság, a hulladék- és vízgazdálkodás mellett az élővilág változatosságának fenntartására is koncentrál. Mindezek szellemében az ország déli részén található, keralai üzem területén nemrégiben két pillangókertet adtak át. Az őshonos biológiai sokszínűség megőrzését célzó kezdeményezést később méhkaptár, gyümölcsöskert, a zöldhulladékok számára kialakított komposztgödör, valamint növényi víztisztítás követheti.



HIRDETÉS

Matador

Vásároljon és szereltessen 4 db Matador nyári gumiabroncsot és regisztráljon játékunkba!

1 db

HP 8

Az első 200 regisztráló ajándéka egy Matador esernyő. A fődíj egy HP 8 tablet!

200 db

A promócióban csak magánszemélyek vehetnek részt! Az akció érvényes: 2015.03.16 - 2015.05.15. Sorsolás: 2015. május 20. Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljes körű! Részletekről érdeklődjön a kereskedőnél vagy a **www.marso.hu** weboldalon, vagy a **06-40/20-40-80** kék számon!

25 marso

Radikális méretek



A 2012-es és 2014-es 24 órás Le Mans-i megbízhatósági futamon indított Deltawing kísérleti versenyautó után a Nissan most a radikális GT-R LM Nismo LM P1-es csúcskategóriás géphez is a Michelin abroncsait választotta. Mivel a hibrid versenyautó orrmotoros és alapvetően fronthajtású, ezt egyebek mellett a francia partner meglehetősen egyedi méretű, 31/71 16-os széles első, illetve 20/71 16-os viszonylag keskeny hátsó gumiabroncsaival igyekeznek kompenzálni.

Nokian-újdonságok

Masszív testek



Két új szabadidőautó-köpenyt mutatott be a Nokian: a zLine és a Line SUV gyártásánál felhasznált új fejlesztések tovább fokozzák a biztonságot és a tartósságot. Az egyedülálló Nokian Aramid oldalfal-technológia a Hakkapeliitta 8 SUV gumiabroncson mutatkozott be, amit most az összes új Nokian Line SUV gumiabroncs is tartalmaz. Az aramidszállal az oldalfal sokkal merevebb, így még jobban ellenáll a vágásoknak és egyéb külső hatásoknak. Ugyanezt az anyagot a légi közlekedésben és a hadiiparban is alkalmazzák. Az új Korall szilika futófelületi keverék fenntartja a tapadást, s nagy sebességnél és éles kanyarokban is merev marad.

A Nokian Line SUV nyári gumiabroncs a kényelem mellett nagy teljesítményt és biztos úttartást garantál. Ez a lehető legjobb választás azon vezetők számára, akik értékelik a biztonságot, ugyanakkor szeretnék élvezni a szabadidő-autó erejét, rögös utakon és városi forgalomban egyaránt. A Nokian Line SUV abroncs kiváló vizes útfelületen és nagyon jó aquaplanning-megelőző tulajdonsággal rendelkezik.

A NOKIAN zLINE SUV FŐBB JELLEMZŐI:

- Precíz és stabilan kezelhető nagy sebességnél
- Sportos, kiegyensúlyozott és erőteljes
- Aramiddal erősített szerkezet az egyedülálló tartósságért
- Hatékony aquaplaning védelem



A NOKIAN LINE SUV FŐBB JELLEMZŐI:

- Aramiddal erősített szerkezet az egyedülálló tartósságért
- Első osztályú kényelem, teljesítmény és üzemanyag-hatékonyság
- Rendkívüli biztonság nedves útfelületen



Tudta-e?

Idén 25 éves a Marso gumiabroncs- és autószervizhálózat. Az ország 16 településén 22 telephellyel rendelkező cég ez alkalomból idén minden hónapban 25 különböző terméket kínál rendkívül kezvező áron!

marso

Semperit Speed-Life 2

Sebességmámor



Főleg sportos- és SUV autókra ajánlható a 185/55 R15 H (210 km/h) és 295/35 R21 Y (300 km/h) méretkategórián belül, összesen 81 különféle változatban (köztük 28 teljesen új) kapható Semperit Speed-Life 2-es gumiabroncs. Amíg a korábbinál stabilabb vállrész és több kapaszkodóél kanyarodás közben nagyobb tapadást biztosít, addig a futófelület közepén futó tömör mintázati borda gyors és pontos reakciót biztosít a kormánymozdulatokra.

A mintázati blokkok széleinek ferde kiképzése, valamint a legújabb fejlesztésű Kék Kohéziós Technológia (az alapanyagban erős és tartós kapcsolatot eredményez a szilika és a hosszúláncú polimerek között) pedig száraz és vizes időben egyaránt rövid fékutat, illetve alacsony gördülési ellenállást garantál. Elődjével összehasonlítva az új Speed-Life 2-es kezelhetősége 7%-kal jobb száraz úton, gördülési ellenállása 15%-al csökkent, futásteljesítménye pedig 15%-kal nőtt.

Goodyear AA uniós címke

Többségi tulajdonos

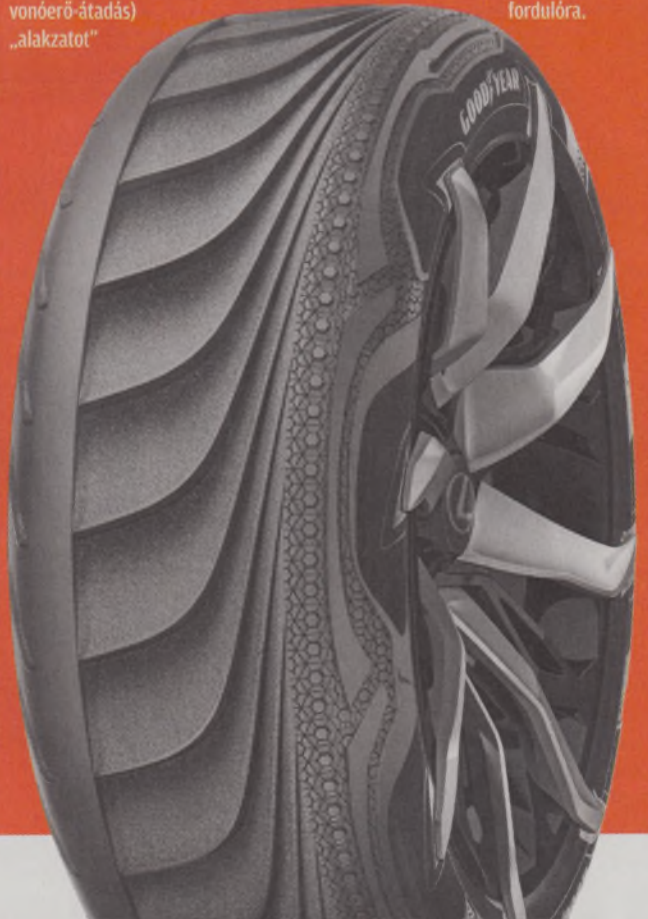


A Goodyear még 2012 májusában, a címkézési szabályok önkéntes végrehajtásának kezdetén elsőként mutatott be AA besorolású koncepcióabroncsokat. Nemrégiben pedig bejelentették, hogy az EfficientGrip Performance termékcsaládon belül 8 új abroncson vezetik be a legjobb uniós besorolást jelző AA-címkét, ami egyben azt is jelenti, hogy a Goodyear a legtöbb ilyen címkével ellátott abroncsméretet kínálja jelenleg a piacon. Azok az abroncsok viselhetik ezt a jelölést, melyek az üzemanyag-hatékonyság (csökkentett gördülési ellenállás) és a nedves tapadás terén is A-színvonalon teljesítenek.

Goodyear TripleTube

Légzéstechnika

Akárcsak a BH03-as (lásd a 37. oldlaon), úgy a Goodyear TripleTube intelligens önfelfújó és leeresztő gumiabroncs is pusztán koncepciós fejlesztés – célja a szakmai vita gerjesztése és a jövő intelligens megoldásainak keresése. Ez utóbbi képes az útviszonyoknak megfelelően három különböző (Eco: alacsony gördülési ellenállás; Sport: ideális tapadás; Terepjáró: laza talajon optimális vonóerő-átadás) „alakzatot" felvenni. Ehhez egy beépített pumpát használ, amelyik a fő légkamrából a három másik, különálló légkamrába pumpálja át a levegőt – egy defektes kamrával további 80 kilométert lehet megtenni, maximum 80 km/órás sebesség mellett. A TripleTube technológia arra is lehetőséget ad, hogy az abroncs még a kanyarvétel előtt „felkészítse" alakját a következő fordulóra.



Az Év Abroncsgyártója

Dupla győzelem

A nemzetközi szaktekintélyekből álló zsűri egyaránt a Michelinnek ítélte „az év abroncsgyártója" és „az év gumiipari technológiája" díjakat a Kölnben rendezett Nemzetközi Gumiabroncs Technológiai Díj az Innovációért és Kiváló Teljesítményért esemény gáláján. Utóbbi elismeréssel a Michelin Premier A/S abroncsokban alkalmazott EverGrip technológia kifejlesztését jutalmazták: újítása, hogy a kopással egyre szélesebbek lesznek a futófelület vízelvezető csatornái, így csökken a vízen való felúszás kockázata, míg az új, nagy mennyiségű szilíciumdioxidot tartalmazó gumikeverék alkalmazása a nedves tapadást segíti elő. A zsűri álláspontja szerint mindkét díj a Michelin innováció iránti elkötelezettségéről tesz tanúbizonyságot.



HIRDETÉS

RIAL KÖNNYŰFÉM FELNIK
rial.hu



RIAL U1 könnyűfém felni

SERVICO

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

rial
KÖNNYŰFÉM FELNIK

Gyárbővítés

A Michelin-csoport bővíti nyíregyházi gyártóegységét: az idén kezdődő mintegy 40 millió eurós beruházás eredményeként 2017 végére az üzem kapacitása elérheti a napi 6900 darabot,



továbbá a tervek szerint 100 új munkahely jön létre. A bővítést a növekvő igények hatékonyabb kiszolgálása indokolja, Európában ugyanis a nagy teljesítményű, 18 colos és a feletti gumiméretek szegmense tartós bővülést mutat. Nyíregyházán a sport- és szupersportkocsikra, illetve a 4x4-es személyautókhoz gyárt köpenyeket a Michelin.

Tudatos választás?

A Continental Hungaria Kft. legutóbbi, a fogyasztói magatartást vizsgáló kutatása alapján arra a megállapításra jutott, hogy a magyar autósok egyre tudatosabbak az abroncsválasztás tekintetében. A reprezentatív, 1500 fő személyes megkérdezésével végzett felmérés rávilágított, hogy a többség elsősorban az adott márka ismertségét és megbízhatóságát (28%), valamint a gumiabroncs tulajdonságait (27%) veszi figyelembe a vásárlás során, míg az ár, illetve az ár-érték arány (24%) csak harmadik a döntést befolyásoló tényezők között.
A Continental kutatása szerint a magyar autósok átlagosan 5,2 év után cserélik le abroncsaikat, s a válaszadók döntő többsége (80%) évente 1000 és 15 000 km közötti távolságot tesz meg autójával. Ugyanakkor elgondolkodtató, hogy egyharmaduk úgy nyilatkozott, fogalma sincs, mennyi az előírt minimális profilmélység, míg szintén egyharmaduk azt a helytelen választ jelölte meg, hogy 1 mm-es mintázati mélységnél kell lecserélni az abroncsokat.
A felmérésben részt vevők 40%-a egyszerűen felkeresi a hozzá legközelebb található abroncskereskedőt és a helyszínen dönti el, hogy melyik gumiabroncsot vásárolja meg. Viszont a válaszadók 18%-a előbb meghozza a döntést az abroncsot illetően, és csak ezután keresi fel a számára megfelelő kereskedőt. Az internet fontos szerepet játszik az információszerzésben, de a legtöbb válaszadó (40%) kényelmetlennek tartja, hogy az online beszerzett abroncsok felszereltetéséhez külön szervizt kell keresni. Emellett egy részük (17%) nem szeretné kiadni saját bankkártyájának adatait.

Pirelli abroncsok

Csúcsteljesítmény

A Pirelli tavaly 266 új, gyári szerelésű homologizációt szerzett, ebből 213-at a prémium- és presztízsszegmensben, mely 6%-os növekedést jelent az előző évhez képest. Közöttük 118 olyan abroncs volt, melyet az oldalfalán speciális jelzéssel láttak el, ami arra utal, hogy az adott járműgyártó számára készültek. Kiváló példa erre a vadonatúj Lamborghini Aventador LP 750-4 Superveloce, melyet kizárólag P Zero Corsa abroncccsal szerelnek fel, hogy 750 lóerős teljesítménye, 2,8 másodperces gyorsulása és 350 km/óra feletti csúcssebessége érvényesüljön az úton. Az újabb eredményeknek köszönhetően mára a Pirelli homologizációi világszerte elérték az 1846-os rekordszámot.
A Pirelli gyári szerelésű abroncsainak prémiumstátuszát emeli a Seal Inside technológia is: defekt esetén (akár 4 mm-es lyuk) lehetővé teszi, hogy az autósok nyomáscsökkenés nélkül folytassák útjukat. Ilyenkor a záró anyag az abroncs belseje felől megszilárdul a defektet okozó idegen tárgy körül, hogy megakadályozza a levegő elszivárgását. Amikor eltávolítják az idegen tárgyat, a záró anyag megdagad és kitölti a lyukat. Ez a technológia a Pirelli egyik fontos biztonsági újítása, melyet már a Cinturato All Season négy évszakos abroncsnál is alkalmaz.









Uniroyal RainExpert 3

Új esőgumi

Az új Uniroyal RainExpert 3-ast vízelvezetésre optimalizált, aszimmetrikus mintázattal látták el, a hosszirányú mintázati árokban pedig a „cápabőr technológiát" alkalmazzák, ami turbulencia nélküli vízelvezetést, így maximális aquaplaning (vízre felúszás) elleni védelmet nyújt. Az alacsony gördülési ellenállásra optimalizált futófelületi keverékkel a vizes úton nyújtott fékezés és irányíthatóság terén közel 4%-kal jobb teljesítményt nyújt, gördülési ellenállása és futásteljesítménye pedig 5%-kal javult az elődjéhez képest. Az új RainExpert 3-as kétféle kivitelben érhető el: az abroncs mintázatát 195 mm-es szélességig 2 csatornával, 205 mm-es szélességtől pedig 3 csatornával alakították ki. A 13-18 col közötti kiszerelésben kapható esőgumi a kisautóktól kezdve egészen a középkategóriás személyautókig és szabadidő-járművekig lehet ideális választás.



Goodyear BH03

Áramforrás

A Genfi Autószalonon bemutatta áramtermelő gumiabroncs-koncepcióját a Goodyear. A BH03-as futurisztikus köpenyt a márka luxemburgi innovációs központjában fejlesztették, és kétféle módon termelhet villamos energiát. A termoelektromos anyagok álló helyzetben a fény- és hőelnyelésből, mozgás közben pedig az abroncs belsejében keletkező hőt alakítják át elektromos árammá. Mindemellett a piezoelektromos anyagok az abroncs szerkezeti deformációjából és a rezgésekből származó nyomást felhasználva termelnek villamos energiát. Ezek a háromdimenziós hálózatot alkotó érzékelők képezik az abroncs belső szerkezetét, ami a defekttűrő gumikhoz hasonlóan nyomásvesztés esetén képes megtartani az autó súlyát. Az abroncs által termelt elektromos áram a hibrid- és villanyautók akkumulátorát, illetve egyéb fedélzeti eszközöket táplálhatna.



Autósport



Nem véletlen, hogy a Német Túraautó-bajnokság (DTM) kizárólagos abroncsbeszállítóját választotta partnerül az újonnan életre hívott Audi Sport TT Kupa is. Egyrészt a sorozatot a DTM betétfutamaként rendezik, másrészt gyárilag a harmadik generációs Audi TT/TTS Coupé és Roadster utcai sportkocsik is Hankook Ventus S1 evo²-es abroncsokkal gördülnek ki a győri üzemből. Az 1125 kg súlyú, 310 lóerős (gombnyomásra +30 LE segíti az előzést), összkerékhajtású versenyautókra egyébként a Hankook Ventus Race slick, vagy esőgumik kerülnek 260/60 R18-as méretben.



HIRDETÉS

nokian TYRES

Vásároljon és szereltessen 4 db Nokian nyári gumiabroncsot és regisztráljon játékunkba!

1 db

PS4

Az első 200 regisztráló ajándéka egy 5000 Ft-os üzemanyag utalvány. A fődíj egy Play Station 4!

200 db

5000 Ft

A promócióban csak magánszemélyek vehetnek részt! Az akció érvényes: 2015.03.16 - 2015.05.15. Sorsolás: 2015. május 20. Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljes körű! Részletekről érdeklődjön a kereskedőnél vagy a **www.marso.hu** weboldalon, vagy a **06-40/20-40-80** kék számon!

25 marso

ADAC-teszt

Vízen gyengék a „z

Az ADAC német autóklub és a Stiftung Warentest árutesztelő szervezet 35 gumitípust vizsgáztatott.

A középkategóriás autókon leggyakrabban használt méretből most először vizsgáltak 4-4 szettet ugyanattól a gyártótól, ökologikus és komfortváltozatban. Eredményül az adódott, hogy az úgynevezett Eco-modellek környezeti és gazdasági előnyei eléggé csekélyek, viszont vizes úton hátrányok érvényesülnek a komfortgumikkal szemben. Összesen 19 abroncstípust vizsgáltak a kompakt- és a középkategóriában használatos 205/55 R16-os méretből, illetve 16-féle kiskocsira való 185/60 R14-est.

A nagyobb méretűek általában tisztességes szintet értek el: 6 gyártmány kapott „jó" minősítést, 12 „megfelelőt", és gyenge teljesítménye miatt csupán a Nankang Econex Eco-2-es „elégtelent". Általánosságban érvényes, hogy egy személyautó-gumiabroncs mindig kompromisszum eredménye. A kiváló kopásállóság és a fogyasztást csökkentő kis gördülési ellenállás szöges ellentétben áll az útfogással és az aquaplaning-viselkedéssel. Egy olyan csekély kopású és fogyasztású abroncs, mint a Michelin Energy Saver+ („nagyon jó", illetve „jó") az összehasonlítás sorrendjének utolsó negyedében végzett, mert a „vizes útfogás" kategóriában csak „megfelelőt" kapott. Hasonlót mondhatunk a többi három tesztelt Eco-abroncsra: komfortváltozatuk lényegesen jobban szerepelt.

A kiskocsik gumiméret-kategóriájában 6 „jó", 8 „megfelelő" és 1-1 „elégséges" (Kumho KH27 Ecowing ES01), illetve „elégtelen" (Matador MP16) fordult elő. A Continental PremiumContact 5-ös nagyon jó vezethetőséggel tündökölt, a Goodyear Efficient Grip Performance pedig a legrövidebb fékúttal. A széles középmezőny enyhébb vagy egyértelmű gyengeségeket mutatott vizes úton. Mégis azt mondhatjuk, hogy a „jó" minősítésű abroncsok csak kismértékben különböznek egymástól.



KISKATEGÓRIÁS AUTÓK NYÁRI GUMIJAINAK TESZTJE

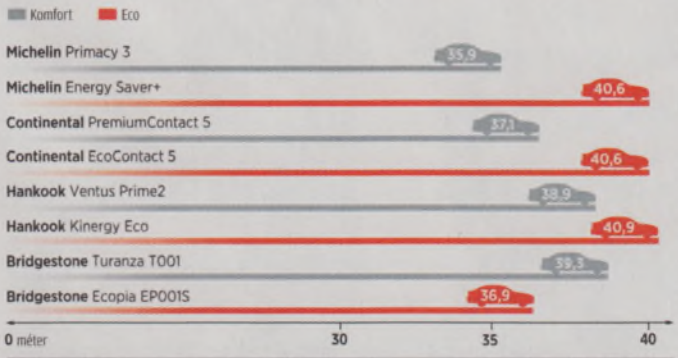


Méret 185/60 R14 82 H (210 km/óráig)	Abroncscímke fogyasztás/ vizes út/zaj	Száraz úton	Vizes úton	Zaj	Fogyasztás	Kopás	Összesítés	ADAC-ítélet
Súlyozás		20%	40%	10%	10%	20%	100%	Ítélet
Continental PremiumContact 5	E/A/70	1,8	1,9	3,5	2,2	2,3	**2,2**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott abroncs, **vizes úton legjobb osztályzat,** különösen jó száraz úton is.
Goodyear EfficientGrip Perform.	C/A/67	1,6	2,1	4,0	2,0	2,3	**2,2**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott, **száraz úton legjobb osztályzat,** különösen jó vizes úton is. – Kissé erős zaj.
Noklan Line	C/B/70	2,1	2,3	3,9	2,3	1,3	**2,2**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott abroncs, **csekély kopás,** vizes úton jó.
Dunlop Sport BluResponse	C/B/67	1,8	2,2	4,0	1,9	2,3	**2,3**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott, **különösen jó száraz úton,** vizes úton is jó, viszonylag csekély fogyasztás. – Kissé erős zaj.
Vredestein Sportrac 5	E/B/70	1,9	2,4	3,8	1,9	1,8	**2,3**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott abroncs, **száraz úton jó,** viszonylag csekély fogyasztás és zaj.
Hankook Kinergy Eco K425	E/B/69	1,8	2,4	3,6	2,1	2,5	**2,4**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott abroncs, **száraz úton különösen jó.**
Firestone Firehawk TZ 300 alpha	F/B/71	1,8	2,6	3,7	2,2	2,3	**2,6**	✚ **Különösen jó száraz úton.** – A legjobbakhoz képest vizes úton kissé gyengébb.
Michelin Energy Saver+	C/B/68	2,6	2,6	3,7	1,9	1,3	**2,6**	✚ **Csekély kopás,** viszonylag takarékos fogyasztás. – Összehasonlítva kissé gyengébb száraz és vizes úton.
Sava Intensa HP	F/C/69	2,6	2,6	4,0	2,6	1,5	**2,6**	✚ **Viszonylag csekély kopás.** – Kissé gyengébb száraz és vizes úton, viszonylag nagy fogyasztás, valamivel hangosabb.
Pirelli Cinturato P1 Verde	C/B/69	2,1	2,5	3,6	2,7	1,3	**2,7**	✚ **Csekély kopás.** – **Viszonylag nagy fogyasztás.**
Infinity Ecosis	E/C/70	3,0	2,7	3,5	2,0	2,8	**3,0**	– Viszonylag gyenge száraz úton, **viszonylag nagy kopás.**
Yokohama BluEarth AE-01	C/C/69	2,0	3,1	3,6	1,8	2,0	**3,1**	✚ **Nagyon jó száraz úton,** csekély fogyasztás. – **Gyengeségek vizes úton.**
GT Radial Champiro Eco	E/C/71	2,8	3,4	3,5	2,2	2,3	**3,4**	– **Viszonylag gyenge vizes úton,** gyengeségek száraz úton is.
Semperit Comfort-Life 2	E/C/70	2,9	3,4	4,0	1,8	1,5	**3,4**	✚ Viszonylag csekély fogyasztás és kopás. – Viszonylag **gyenge száraz és vizes úton,** kissé hangosabb.
Kumho KH27 Ecowing ES01	B/B/68	2,1	3,9	3,3	1,5	1,0	**3,9**	✚ **Legjobb osztályzat a fogyasztásra és a kopásra,** viszonylag halk. – **Vizes úton gyenge.**
Matador MP 16	E/C/70	3,1	4,8	3,5	1,8	1,8	**4,8**	✚ Kis fogyasztás és csekély kopás. – **Vizes úton nagyon gyenge,** de száraz úton is gyenge.

Az aláhúzott osztályzatok leértékelést hoznak az összesítésben. Az azonos eredményt elért abroncsok ábécérendben szerepelnek.
Az abroncscímkék adatai (üzemanyag-hatékonyság/vizes tapadás/elhaladási zaj) a gyártóktól származnak.
Színjelölések: ■ 0,5-1,5 (nagyon jó), ■ 1,6-2,5 (jó), ■ 2,6-3,5 (megfelelő), ■ 3,6-4,5 (elégséges), ■ 4,6-5,5 (elégtelen)

öld" gumik

FÉKÚT-ÖSSZEHASONLÍTÁS: VIZES ÚTON GYENGÉK AZ ECO-GUMIK



VIZES FÉKEZÉS ÉS AQUAPLANING: Eco- és komfortváltozatok összehasonlítása. A 205-ösöknél négy gyártó kínál kiegészítőként „zöld" modelleket. Ezek környezeti-gazdasági előnyei azonban alig mérhetők, miközben jelentősen gyengébb a vizes fékezési, illetve aquaplaning (Bridgestone) viselkedésük.

Így tesztelt az ADAC

GUMIABRONCSOK: a Stiftung Warentest és a részt vevő európai autóklubok bevonásával választják ki a termékeket, amelyeket aztán több gumikereskedőnél, egy-egy helyen kis darabszámban, összesen 24 példányban, vakvásárlással vesznek meg. Beérkezés után minden egyes darab nevét, címkéjét, gyártási helyét és időpontját ellenőrzik. Minden teszten 24 darab gumiabroncs fut át, sok tesztet ismételten elvégeznek több szettel.

MÓDSZER: a jó munkavédelmi körülmények és a megismételhetőséget garantáló útminőség miatt a teszteket a gumigyárak próbapályáin hajtják végre. Kizárólag az ADAC munkatársai tesztelnek, a klub műszereivel. A gyártó nem fér hozzá ezekhez, nem befolyásolhatja az eredményeket. A sofőr nem tudja, milyen abroncs van fenn, mert számkódokat alkalmaznak.

SZAKMAI FELÜGYELET: a teszt összeállítását és kritériumait egyetemi, kutatóintézeti és gumigyártási szakemberekből álló szakmai tanácsadó testület határozza meg.

KOMPAKT- ÉS KÖZÉPKATEGÓRIÁS AUTÓK NYÁRI GUMIJAINAK TESZTJE

Méret
205/55 R16 91 V
(240 km/óráig)



	Abroncscímke (fogyasztás/ vizes út/zaj)	Száraz úton	Vizes úton	Zaj	Fogyasztás	Kopás	Összesítés	ADAC-ítélet
Súlyozás		20%	40%	10%	10%	20%	100%	Ítélet
Michelin Primacy 3	C/A/69	1,5	2,5	2,9	2,0	0,5	**1,9**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott nyári abroncs, **száraz úton legjobb osztályzat,** kopásban is.
Goodyear EfficientGrip Perform.	B/A/68	1,7	2,1	2,9	2,0	2,3	**2,1**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott abroncs, **vizes úton legjobb osztályzat,** száraz úton is jó.
Continental PremiumContact 5	C/A/71	1,5	2,3	3,0	2,1	2,3	**2,2**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott nyári abroncs, **száraz úton legjobb osztályzat,** vizes úton is jó.
Dunlop Sport BluResponse	B/A/68	1,7	2,3	2,7	2,0	2,5	**2,2**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott nyári abroncs, **száraz és vizes úton is jó.**
Pirelli Cinturato P7 Blue[1]	B/A/72	1,8	2,1	3,6	2,2	2,0	**2,2**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott abroncs, **vizes úton legjobb osztályzat,** száraz úton is jó, viszonylag csekély kopás. − Kissé hangos zaj.
Bridgestone Turanza T001	C/A/69	1,6	2,2	3,0	2,3	2,5	**2,3**	✚ Nagyon kiegyensúlyozott nyári abroncs, **száraz és vizes úton is különösen jó.**
Fulda EcoControl HP	C/B/67	2,2	2,7	2,9	2,1	1,8	**2,7**	✚ **Viszonylag csekély kopás.** − A legjobbakhoz képest vizes úton kissé gyengébb.
Hankook Ventus Prime2 K115	E/A/69	1,9	2,7	2,8	2,5	2,3	**2,7**	✚ **Száraz úton jó.** − Összehasonlítva kissé gyenge vizes úton, kissé nagyobb fogyasztás.
Semperit Speed-Life	C/C/71	2,7	2,7	3,0	1,9	2,5	**2,7**	✚ **Viszonylag csekély fogyasztás.** − Kissé gyengébb száraz és vizes úton.
Vredestein Sportrac 5	C/B/70	1,7	2,7	2,9	1,9	2,3	**2,7**	✚ **Száraz úton jó,** viszonylag csekély fogyasztás. − A legjobbakhoz képest vizes úton kissé gyenge.
Falken Ziex ZE-914	C/A/68	1,6	2,6	2,6	2,4	2,8	**2,8**	✚ **Legjobb osztályzat száraz úton.** − **Kissé nagyobb kopás.**
Nokian Line	C/A/71	1,8	2,4	2,9	2,3	2,8	**2,8**	✚ Száraz úton jó. − **Kissé nagyobb kopás.**
Bridgestone Ecopia EP001S[2]	A/A/70	1,9	3,0	2,5	1,6	2,8	**3,0**	✚ **Legjobb osztályzat a fogyasztásra,** száraz úton jó. − **Kissé gyenge vizes úton,** némileg nagyobb kopás.
Continental EcoContact 5	B/B/71	1,8	3,2	2,4	1,9	1,8	**3,2**	✚ Száraz úton jó, viszonylag csekély fogyasztás és kopás, **legjobb osztályzat a zajra.** − **Viszonylag gyenge vizes úton.**
Michelin Energy Saver+	B/A/70	1,7	3,2	2,8	1,9	0,5	**3,2**	✚ **Legjobb osztályzat a kopásra,** viszonylag csekély fogyasztás, száraz úton jó. − **Viszonylag gyenge vizes úton.**
Hankook Kinergy Eco K425	B/B/70	2,6	3,3	2,4	1,6	2,8	**3,3**	✚ **Legjobb osztályzat a fogyasztásra és a zajra.** − **Viszonylag gyenge vizes úton,** kissé nagyobb kopás.
Kumho HS51	C/B/69	2,3	2,1	2,8	2,3	3,3	**3,3**	✚ **Legjobb osztályzat vizes úton.** − **Viszonylag nagy kopás.**
Kleber Dynaxer HP 3	E/B/69	2,5	3,5	3,3	2,0	1,5	**3,5**	✚ **Csekély kopás.** − **Gyengeségek vizes úton.**
Nankang Econex Eco-2 (Green/Sport)[3]	C/B/72	3,2	5,5	2,8	2,1	2,0	**5,5**	✚ **Viszonylag csekély kopás.** − **Vizes úton nagyon gyenge,** de száraz úton is gyenge.

Az aláhúzott osztályzatok leértékelést hoznak az összesítésben. Az azonos eredményt elért abroncsok ábécérendben szerepelnek.
Az abroncscímkék adatai (üzemanyag-hatékonyság/vizes tapadás/elhaladási zaj) a gyártóktól származnak. [1] Teherbírási index 94. [2] A gyártást időközben leállították. [3] A forgalmazó nyilatkozata szerint „Eco 2+"-szal helyettesítve
Színjelölések: ■ 0,5-1,5 (nagyon jó), ■ 1,6-2,5 (jó), ■ 2,6-3,5 (megfelelő), ■ 3,6-4,5 (elégséges), ■ 4,6-5,5 (elégtelen)

SZÖVEG: KARLOVITZ KRISTÓF | ADATOK ÉS KÉPEK: ADAC

Tudta-e?

A tavalyi 158 darabbal szemben idén 173 motorkerékpár kelt el itthon az első két hónapban.

Csupa fekete



A **Kawasaki** lerántotta a leplet a W800-as Black Edition verziójáról, mely 150 ezer forinttal drágább (2 740 000 Ft) a bázismodellnél. **AZ ÚJDONSÁG KÜLSEJÉT TERMÉSZETESEN A FEKETE SZÍN HATÁROZZA MEG,** a matt és a fényes felületek egészen sajátos hangulattal ruházzák fel a típust.

Menő manó



A **Yamaha** hazai importőre nyilvánosságra hozta az új MT-125-ös árát. **A MODELL 1 548 000 FORINTÉRT VIHETŐ HAZA,** míg a blokkolásgátlóval ellátott kivitel 1 688 000 Ft-ot kóstál. A hajtásról folyadékhűtéses, egyhengeres blokk gondoskodik, a csúcsteljesítmény 15 lóerő.

Árnyalatnyi

A vásárlói visszajelzésekre való tekintettel mostantól fekete színben is elérhető a **Royal Enfield** Continental GT - az indiai modell eddig piros és sárga fényezéssel hagyta el a gyártósorokat. A Continental GT a gyártó csúcsgépnek tekinthető, így a márka legerősebb, **535 CM³-ES, 29 LÓERŐS MOTORJA DOLGOZIK BENNE.**



Ráncfelvarrás után



Az ABS alapáron jár az SH300i-hez



Nagy újdonság a kulcs nélküli indítás...



... és a LED-es fényszóró



Egy zárt bukósisak is elfér az ülés alatt

A Honda SH modelljeiből az elmúlt 30 évben több mint egymillió példány talált gazdára, így érthető, hogy a gyártó kiemelten nagy figyelmet fordít a típuscsalád aktualizálására. Most az SH300i-t érte el a változás szele, s ahogy ilyenkor lenni szokott, kicsit módosítottak a megjelenésen és modernizálták a beltartalmat is: a feltűnőbb frontal rendelkező újdonság LED-es fényszórókkal és kulcs nélküli indítással büszkélkedhet. Ugyancsak fontos, hogy a teljesen új váz és a nyújtott tengelytáv jóvoltából öblösebb lett az ülés alatti rekesz, a gyártó ígérete szerint immáron gond nélkül képes elnyelni egy zárt sisakot. Az elődjénél 1 kg-mal könnyebb újdonság esetében a jól bevált 279 cm³-es, folyadékhűtésű egyhengerest alkalmazza a Honda, de áthangolták a befecskendező rendszert, a belső súrlódást pedig új hengerfalbevonattal csökkentették. Bár hivatalos fogyasztási értéket nem közölt a Honda, állítólag takarékosabbá vált az új SH300i blokkja, ráadásul teljesíti az Euro-4-es környezetvédelmi normákat.

Vegyes felvágott

Bemutatkozott az olasz X-lite új fejvédője, mely a gyártó szerint a túrasisakok komfortját ötvözi a sportsisakok vagány formavilágával. A kompozitanyagból készülő X-661-es Double action biztonsági rendszerrel rendelkezik, amelynek segítségével lezárható a plexi, hogy nagy sebességnél, vagy páramentesítés céljából résnyire nyitás esetén ne csapódhasson fel véletlenül. Szintén remek, hogy a pinlock lencse kívülről „kezelhető", így annak beállításához nincs szükség a plexi levételére. A dupla D-gyűrűs csattal ellátott modell már alapáron rendelkezik az N-Com előkészítéssel, míg a tartozéklistán kivehető bogárvédő és állítható napellenző is szerepel.



Nagy kijelentés



A múltban Formula-1-es csapatot működtető brit Hesketh friss motorkerékpárja, a 24-es (képünkön) iránt komoly kereslet mutatkozik, a 24 gyártásba kerülő példányból állítólag már 20-ra megvan a vevő. A cég vezetője, Paul Sleeman azonban egyértelművé tette, ennyiben nem állnak meg és hamarosan új típussal jelentkeznek. „Ha a 24-es olyan, mint egy Aston Martin, akkor az újdonság olyan lesz, mint egy Bugatti Veyron!" Mivel a 24-es 15 millió forintnak megfelelő angol fontot kóstál, a friss modell a piac egyik legdrágább motorjának ígérkezik.

Szenvedély, kreativitás, szabadság

– szavazz a magyar Streetre!





A Harley-Davidson alig dobta piacra legújabb modelljét, a Street 750-es gépet, a modell máris hatalmas népszerűségnek örvend. A Dark Custom családba tartozó motor a Battle of the Kings, közép-európai régióban, március 5. és április 15. között megrendezett motorépítő verseny főszereplője lett. Letisztultsága miatt tökéletesen alkalmas rá, hogy a tehetséges építők kiéljék rajta kreativitásukat. A budapesti csapat is részt vesz a megmérettetésben - alkotásuk az olvasói szavazatokra vár, hogy megnyerje a versenyt!

Mi más lenne a Harley-Davidson filozófiája, ha nem a szabadság, a képzelet szárnyalása és a lehetőségek határtalansága? Ezen filozófia szellemében a Harley-Davidson versenyt hirdetett, amely nem kisebb volumenű esemény, mint Közép-Európa eddigi legnagyobb és legrangosabb motorépítő versenye. A Battle of the Kings keretein belül 7 ország 19 versenyző-csapatának 3 hónap és egy gyári Street állt a rendelkezésükre, hogy megmutassák a képzelet szárnyalását és a lehetőségek határtalanságát, a motor minden részletéből áradó SZABADSÁGot. A budapesti műhely szakértői is beleálmodták a vasba fantáziavilágukat. De kik azok az alkotók, akik annyira elszántak és vakmerőek, hogy ötleteiket a legmagasabb szintű szakértelemmel párosítva kivitelezzék? A magyar Street alkotásában résztvevő csapatot Rapkay Zoltán, a Harley-Davidson Budapest szervizvezetője fogta össze Pákozdi Sapka Tamással, a Sapka Művek vezetőjével. „A Street modern, egyszerű, letisztult típusú Harley. Az átépítésében az volt a filozófiánk, hogy belevigyük a gépbe az amerikai tradicionális motorsport-kultúrát: a funkció és a hagyomány követése pedig életre hívta ezt a minimál-stílusú, kevés, de élénk színnel megvariált gépet. Az építés igazi csapatmunka volt: szinte csak Harley-alkatrészeket használtunk fel, így a vasról hamisítatlan Harley-stíluselemek köszönnek vissza. A formája kecses, de dögös, arányos, áramvonalas, néhol aszimmetrikus, ami miatt egyszerre harmonikus és egyedi. Nagy esélyünk van a dobogós helyek egyikére" – nyilatkozta Rapkay Zoltán. Pákozdi Sapka Tamás szerint a Streettel igazán szórakoztató a motorozás. „A Streetből olyasmi huncutságot érdemes kihozni, amit mi is készítettünk. Fő motivációnk volt, hogy amit építünk belőle, sportos, száguldozós legyen, a motorozás pedig élvezetes, szórakoztató. Ez főleg kezdőknek és fiataloknak testhezálló. A Street egyik legjobb része a motorblokkja: erős, nyomatékos gép - aszfalton is lehet neki húzni, vagy árkon-bokron át mókázni rajta, ugyanakkor meg lehet vele jelenni. Amit kihoztunk belőle, funkcióit tekintve univerzális, mégis izig-vérig Harley! "



Az idei Open Road Festen, június 10 - 14. között is kiemelt szerepet kapnak az épített motorok. A Custom Bike Show-ra a szervezők ugyanis meghívták a Battle of the Kings verseny valamennyi résztvevőit is! Matt vagy csillogó, kompakt vagy full-extrás, karcsú vagy robosztus – lesz mit megcsodálnia annak, aki ellátogat az idei alsóörsi fesztiválra!

DE ADDIG IS, CÉL: A DOBOGÓ! A MAGYAR STREET-RE SZAVAZNI AZ ALÁBBI ONLINE FELÜLETEN LEHET:

http://sdl.hu

Harapósabb kiadás

Ilyen volt!



2009–2014

Nagy karakter az aszimmetrikus lámpakialakítású, **első generációs F 800 R.**

Vagány arcot szabott a BMW az új F 800 R-nek, ráadásul a beltartalom frissítését sem vették félvállról.

BMW	F 800 R
Lökettérfogat:	798 cm^3
Hengerek/szelepek:	52/8
Max. teljesítmény:	66 kW (90 LE) 8000/perc
Max. nyomaték:	86 Nm 5800/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1526 mm
Ülésmagasság:	790 mm
Üzemanyagtank:	15 l
Fék elöl/hátul:	2x320/265 mm tárcsa
Gumi elöl/hátul:	120/70 R17/180/55 R17
Menetkész tömeg:	202 kg
Gyorsulás 0-100 km/h:	3,9 s
Alapár:	2 868 000 Ft

Az újdonság 35 kW-os (48 LE) kivitelben is elérhető

A BMW-nél olyan hosszú ideje tart az aszimmetrikus fényszórók korszaka, hogy az F 800 R esetében igazából kisebb meglepetésnek számít, hogy hagyományos lámpatesttel ruházták fel a második generációs csupasz motort. A szinte teljesen függőleges, hosszúkás fényszórót és a meztelen testet meglátva viszont érdekes utánérzésünk lehet, nekem például az előző F 800 R alapjaira épített Husqvarna Nuda jut eszembe. Sebaj, az összkép eléggé megnyerő, amire szüksége is van a BMW-nek, hiszen olyan ellenfelek között kell villantania az újdonságnak, mint a Ducati Monster 795-ös vagy az Aprilia Shiver.

BMW S 1000 XR



Magasszárú

Az S 1000 XR érkezésével háromtagúra bővült a BMW S-sorozata.

Az RR szupersportmotorból ugyan logikusan következik a tavaly év elején piacra lépett S 1000 R naked bike, de hogy az S-sorozat harmadik tagja egy endurószerű kalandmotor lesz, arra alighanem kevesen fogadtak volna. Az S 1000 XR, melyet a BMW hivatalosan „Adventure Sport" modellként kategorizál, az S 1000 R 160 lóerős, soros négyhengeres blokkjával büszkélkedhet, így nem lövünk mellé, ha azt mondjuk, hogy csak a Ducati Multistrada, vagy a szintén aszfaltorientált KTM 1290 Super Duke (mindkettő 160 lóerős) lehet az ellenfél. A magas üléspozíció, vagy a nagyobb rugóút természetesen nem minden, az R-hez képest a 64,5 fokos első villaszög 0,8 fokkal laposabb, míg a 117 mm-es utánfutás 18,5 mm-rel hosszabb a roadster azonos adatánál. Ezzel egyidejűleg a hátsó kettős lengőkart 65 mm-rel megnyújtották, míg a tengelytáv 109 mm-rel nőtt. A modellhez alapáron jár a kormány-lengéscsillapító és az üzemmódválasztó (Rain és Road programok), míg az újdonság sportos jellegét hangsúlyozva a BMW itt is elérhetővé tette a HP Pro váltóasszisztenst. A biztonsági szinvonalat az új ABS Pro rendszer emeli.

Az opciós Akrapovic kipufogó 1,7 kg-mal könnyebb a széria kipufogónál



A kúpus alucsőből készített kormány új, a műszerfal szinte változatlan





Túrára fel! Magasított plexi és oldaldobozok is szerepelnek az extralistán



A központi rugóstag előfeszítése kézi tárcsával kézzel állítható

AZ ÚJ GENERÁCIÓS modellt is a jól bevált 798 cm^3-es, soros kéthengeres blokk hajtja, ám ahogyan a típusváltáskor illik, kicsit megerősödött (87 helyett 90 lóerő), amit a motorelektronika átprogramozásával értek el. Ez az erőtöbblet nyilván aligha érzékelhető a gyakorlatban, de hogy robbanékonyabb legyen az újdonság, az első és második váltófokozatok áttételeit rövidebbre vették, így a 0-100-as sprintet 3,9 másodperc alatt letudja. Szintén a sportos vonal erősítése okán alkalmaznak új első futóművet: míg az elődnél egyszerű teleszkópokat találunk, addig a friss modellnél már fordított villa vezeti a kereket, ráadásul a nagyobb fékteljesítmény érdekében radiálisan rögzített féknyergek kerültek a nóvumra. Utóbbi kapcsán érdemes megemlíteni, hogy az alapáras ABS egy friss, második generációs blokkolásgátló, amelynek vezérlőegysége nemcsak könnyebb és kompaktabb, mint a korábbi generációé, hanem egy plusz nyomásérzékelőt is kapott az első fékkör, amely tovább optimalizálja a szabályozás pontosságát. Szintén újdonságnak számít az F 800 R esetében a kipörgésgátló, míg az elektronikus futóműállítás (Electronic Suspension Adjustment) egyenesen szenzációszámba megy a kategóriában! Jelenleg senki sem kínál a szegmensben a BMW-n kívül olyan rendszert, amelynek segítségével menet közben, gombnyomással változtathatjuk a csillapítás karakterisztikáját (komfort, normál, sport).

Míg az említett fejlesztések zöme valóban a sportosabb kezelhetőséget és viselkedést szavatolja, addig az üléspozíciót komfortosabbá tették. Az új lábtartók 10 mm-rel lejjebb és előrébb helyezkednek el, ami a szintén 10 mm-rel alacsonyabb üléspozícióval (790 mm) együtt kényelmesebb térdhajlítási szöget és természetesebb testhelyzetet eredményez. A BMW opciós listáján azonban ezúttal is szerepel az alacsony, vagy magas ülés opciója, így 770 vagy 820 mm-es magasságban is ülhet az F 800 R vezetője.

A FRISS F 800 R már rendelhető a hazai márkakereskedésekben 2 868 000 forintos áron. Ez az árcédula a konkurensekkel szemben egészen versenyképessé teszi a modellt, másrészt ezzel az összeggel a BMW palettáján belül is kiemelkedően jó pozíciót foglalt el az F 800 R, hiszen jelenleg kizárólag a G 650 GS vihető haza olcsóbban.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: BMW

sportcipő

Elöl 150, hátul 140 mm a rugóút



Tudta-e?

Hogy az ABS Pro rendszer (a legtöbben csak „kanyar ABS-ként" emlegetik) a kanyarodás közbeni fékezéseket teszi biztonságosabbá azáltal, hogy akkor is megakadályozza a kerekek blokkolását, ha a fékkart vagy -pedált a motor döntött helyzetében hirtelen működésbe hozzuk.

Miami helyszínelők



Tudta-e?

Triumph után Suzukival is nyert Danny Eslick a daytonai 200 mérföldes (321,8 km) gyorsasági motorversenyen. A Suzuki ezáltal 2004 (Mat Mladin) után nyert ismét a legendás viadalon.

Érik a narancs

Egyre valószínűbb a KTM első királykategóriás amerikai, valamint első szuperkrossz-világbajnoki címe is. **Ryan Dungey** (képünkön) a 10. fordulóban először győzött pályafutása alatt. Daytonában az osztrák KTM pedig megszakította a japánok ottani 40 éves hegemóniáját. Aztán a 11. fordulóban is diadalmaskodott Dungey, amelynek köszönhetően a KTM első ízben nyert 5 versenyt egy 450 cm^3-es szuperkrossz idényben. Dungey azonban annak örül a legjobban, hogy az elmúlt két fordulóban **30-ról 45 pontra növelte előnyét az összetettben.** Ráadásul hat fordulóval a bajnokság befejezése előtt eggyel kevesebb riválisa lett, hiszen az egykori éllovas Ken Roczen ismét megsérült. A suzukis emiatt kihagyta a legutóbbi két fordulót, és előreláthatólag csak a 14. fordulóban térhet vissza.



AMA SX (17/11. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Dungey (KTM) 249 pont, **2. Canard** (Honda) 204 pont, **3. Tomac** (Honda) 169 pont, **4. Seely** (Honda) 160 pont, **5. Roczen** (Suzuki) 156 pont, **6. Reed** (Kawasaki) 152 pont, **7. Anderson** (Husqvarna) 144 pont, **8. Baggett** (Suzuki) 141 pont, **9. Short** (KTM) 124 pont, **10. Tickle** (Suzuki) 120 pont.

Miami belvárosában 2003-ban volt utoljára autóverseny, ami némileg érződött is a rendezésen. Az AmericanAirlinesArena, avagy a Miami Heat NBA kosárlabdacsapat stadionja körül kialakított pálya ugyanis nem készült el időben, és a késlekedés miatt a két szabadedzést összevonták. Ezek után Jean-Eric Vergne (Andretti Autosport) szerezte meg a pole pozíciót, majd a rajtnál annak ellenére megtartotta a vezetést, hogy összeértek Nicolas Prosttal (e.dams-Renault). Sam Bird (Virgin Racing) gyorsan maga mögé utasította a franciát és üldözőbe vette Vergne-t. A boxkiállások előtt az élre állt, de ezzel annyi energiát használt, hogy a következő körben csak lassú tempóban tudott elvánszorogni a boxba, így aztán visszaesett nyolcadiknak. Vergne-t a hosszúra nyúlt boxkiállás után egy műszaki hiba sújtotta és 2 körös hátrányban utolsóként végzett. Az autócseréket követően Daniel Abt (Audi Sport Abt) diktálta az iramot, csakhogy a végén megboszszulta magát, hogy ellenfeleinél egy körrel hamarabb járt a boxban: kezdett kifogyni az energiából és lelassult, így a kis Prost és Scott Speed (Andretti Autosport) is könnyedén megelőzte a leintésig.

FORMULA E (10/5. FORDULÓ)

1. Prost 67 pont, **2. di Grassi** 60 pont, **3. Bird** 52 pont, **4. Piquet Jr.** 49 pont, **5. Buemi** 43 pont, **6. Félix da Costa** 37 pont, **7. D'Ambrosio** 34 pont, **8. Alguersuari** 26 pont, **9. Abt** 19 pont, **10. Montagny, Speed, Chandhok** és **Senna** 18-18 pont.

Formula e



A kis Prost pályafutása első győzelmét aratta a sorozatban, és ezzel a félidőben már ő vezet

Éljen Május 1!

Nagy Futam III

Valóságos sztárparádé lesz Budapesten május első napján. A Formula-1-es csapatok közül a Ferrari és a Red Bull is elfogadta a meghívást, a maranellóiak képviseletében Kimi Räikkönen, míg az RBR színeiben Danyiil Kvyat repeszthet fővárosunk utcáin. Az esemény központja a Várkert Bazár lesz, innen indulnak a versenyzők a Lánchíd utcán a Clark Ádám tér irányába, oda-vissza áthajtanak a Lánchídon, majd pedig a Budai Alsó rakparton folytatják a száguldást a kb. 4000 méter hosszú „pályán" a Lánchíd és az Erzsébet híd között. A Formula-1-es versenygépek két alkalommal hajtanak végig ezen a szakaszon, de láthatnak a nézők Nascar-autót, jönnek a WTCC sztárjai, a 9-szeres ralivilágbajnok Sébastien Loeb, a négyszeres túraautó-világbajnok Yvan Muller, no meg a címvédő „Pechito" López.

A magyar topversenyzők közül Michelisz Norbert WTCC Honda Civic pilótának és Kis Pál Tamást, az AutoGP-sorozat tavalyi ezüstérmesének is tapsolhat a publikum. A délelőtti légibemutatón a Magyar Honvédség kijelölt egységének katonái - amennyiben az időjárás engedi - ejtőernyős-bemutatót tartanak, s eljön a Flying Bulls, a Red Bull különleges repülős alakulata, és bemutatót tart továbbá Besenyei Péter, Veres Zoltán és Illés Tamás - mindhárman hazánk műrepülő-világbajnokai.



Räikkönen, Kvyat, Loeb, Muller, López, Michelisz, Kis Pál, Besenyei, Veres és Illés is szerephez jut május 1-jén!

Szárnyalt a Ducati

MotoGP



A régi-új szárnymegoldás értékes tizedekhez segítette a Ducatit

A MotoGP utolsó előszezoni tesztjén óriási meglepetés született. Katarban mindkét napon a Ducati volt a leggyorsabb, mégpedig úgy, hogy a GP15-ösre 2009 és 2011 után ismét légterelő oldalszárnyakat csavaroztak a mérnökök. Csak Andrea Dovizioso volt képes 1'55" alatti körre (1'54,907"), emiatt pedig ismét felerősödtek a kritikák, mondván, túl sok technikai előnye van a bolognai vörösöknek. Ami igaz is, hiszen a Ducati tankja nagyobb, több blokkot használhat egy idényben, míg többet is tesztelhet. A szabályok azonban mindazon más márkákra is vonatkoznak, amelyek tavaly nem voltak képesek győzni, azaz elvben a MotoGP-be visszatérő Suzuki és Aprilia is előnyben lehetne. Egyébként a technikai szabályokat az a Honda és Yamaha is elfogadta, amelyek most kritizálják a regulákat. Katarban csak a gyári hondás Marc Marquez tudta tartani a Ducati iramát. A kétszeres MotoGP-világbajnok 184 ezreddel maradt le Dovizioso mögött. Jorge Lorenzo több mint 0,5, míg Valentino Rossi bő 0,6 másodperccel volt lassabb Doviziosóhoz képest. A gyári Suzuki-csapat először tesztelt Katarban, ahol Aleix Espargaro és Maverick Vinales is bebizonyította, hogy az Open kategóriás gépek mellett akár a szatellit hondásokkal és yamahásokkal is versenyképesek lehetnek: csupán 1-2 tized volt a különbség a GSX-RR és a félgyári RC213V, illetve YZR-M1-es között. Az Aprilia sereghajtó maradt, ráadásul immár nemcsak Marco Melandri, hanem Alvaro Bautista is a mezőny végén zárt az RS-GP-vel.

MX-VB



Azonnal javított

A vb-újonc 10-szeres amerikai bajnok Ryan Villopoto (2) szezonnyitón mutatott csalódást keltő szereplése után – csak a 7. helyen végzett – azonnal nyerni tudott. A Thaiföldi Nagydíjon ő lett a vb történetének 34. amerikai nagydíjgyőztese, míg a királykategóriában 1999 után született ismét amerikai siker. Villopotónak nagyon feküdt a vadonatúj, szuperkrossz-szerű, gyors és szűk pálya, míg ő birta a legjobban a hatalmas forróságot is. A gyári kawasakis megszerezte az első pole-ját, majd fölényesen nyerte az 1. aranyát az 1. futamban, míg a folytatásban a 3. helyen végzett. A dobogóra Clement Desalle (25), valamint a 8-szoros világbajnok Antonio Cairoli állhatott még fel. Desalle két 2. hellyel ismét ezüstérmes lett a GP összesítésében, aminek köszönhetően immár ő vezeti a tabellát. Cairoli viszont Villopotóhoz hasonlóan javított. A szicíliai az 1. futamban csak az 5. helyre volt képes, majd mintha kicserélték volna, rajt-cél győzelemmel diadalmaskodott. Az MX2-ben Jeffrey Herlings ugyanúgy kettős futamgyőzelmet aratott, mint a szezonnyitón, valamint a 2013-as és a 2014-es Thaiföldi Nagydíjon. Mögötte idei új csapattársa, a 18 éves Pauls Jonass végzett, aki első vb-dobogójának örülhetett. Dylan Ferrandis a szezonnyitóhoz hasonlóan ismét a 3. pozícióban zárt.

MX-VB (18/2. FORDULÓ)

Az összetett állás

MXGP: 1. Desalle (BEL) Suzuki, 88 pont, **2. Cairoli** (ITA) KTM, 79 pont, **3. Nagl** (GER) Husqvarna, 78 pont.
MX2: 1. Herlings (NL) KTM, 100 pont, **2. Ferrandis** (FRA) Kawasaki, 78 pont, **3. Jonass** (LAT) KTM, 70 pont.

Főszerep



Idén a német LIQUI MOLY motorolaj-specialista lesz a gyorsasági motoros GP Moto2-es és Moto3-as kategóriájának hivatalos olajbeszállítója. Már a felkészülés során az új motorolajat használta az összes csapat. „Rendkívül megtisztelő, hogy mi lehetünk a versenysorozat kizárólagos olajbeszállítója" – nyilatkozta Peter Baumann, a LIQUI MOLY marketingigazgatója. „Úgy gondolom, hogy ebben a döntésben az is közrejátszott, hogy vállalatunk kizárólag Németországban végzi a gyártást, így állandó és kiváló minőségi színvonalat képviselünk" – tette hozzá Baumann. A vállalat a versenysorozatot saját olajfejlesztéseinek tesztlaboraként is használja. A versenypályán olyan nehéz körülményeknek van kitéve a motorolaj, amelyeknek egyébként sehol máshol: extrém fordulatszám, hőmérséklet-ingadozás és terhelésváltás. A versenyzők és a szerelők visszajelzései értékes útmutatást adnak számunkra, hogyan hozzunk ki még nagyobb teljesítményt az olajból."



Mérleg: Hamilton fölényben, a Manor Racing, Magnussen, Kvyat és Bottas pedig el sem rajtolt

Ennyit a vb-ről?

A Ferrari rengeteget fejlődött, de így is megint a Mercedes versenyzőinek kell gondoskodniuk róla, hogy ne fulladjon unalomba a küzdelem.

VISSZATÉRÉK! – idézte a Terminator legendás mondatát Lewis Hamilton a dobogón az interjúkat készítő Arnold Schwarzeneggernek, és az a nagy helyzet, hogy ezt nyugodtan vehetjük fenyegetésnek. Mivel Hamilton az év első versenyén 34 másodpercet vert a Mercedesek mögött végző Sebastian Vettelre, beigazolva az előszezoni teszteken kialakult félelmeket az idén várható egyoldalú küzdelemről, az egyetlen reményünk Nico Rosberg maradt: neki kell gondoskodnia róla, hogy csapattársa ne vágja zsebre túl könnyedén harmadik vb-címét is.

Pénteken még egy mért körön és a hosszú etapokon is Rosberg tűnt erősebbnek, de ahogy tavaly gyakran láthattuk, amikor az első napon valamelyikük fölényben volt, a csapattársa másnap összekapta magát, és átvette a kezdeményezést. A Q3-ban kapott 6 tized biztosan nem esett jól Rosbergnek, aki vasárnapra sem heverte ki a pofont: a futamon nem telt tőle több, mint hogy végig 1,5-2,5 másodperces távolságból loholjon Hamilton után.

„Miután az előnyöm 2 másodpercre nőtt, csak menedzselni próbáltam a különbséget közöttünk, úgyhogy amikor Nico fokozta a tempót, én is reagálni tudtam rá" – mondta Hamilton, s ennyi bőven elég is volt. A Mercedes előnye ugyanis szemernyit sem csökkent tavaly óta: bár az Albert Park nem számít tipikus pályának, ezért az itt szerzett tapasztalatokkal csínján kell bánni, az időmérőn 3,048 másodperccel gyorsultak 2014-hez képest, míg a Ferrari például csak 2,390, a Red Bull pedig 2,052 másodpercet nyert.

AZ EZÜSTNYILAK tehát a vetélytársaikhoz képest ugyanannyit, vagy még többet fejlődtek. A Williams technikai igazgatója szerint azonban hamis az a kép, hogy az előnyük szinte teljes egészében a motorból származik, mert „egy kört nézve a Ferrari hajtáslánca lényegében már egy szinten van a Mercedesével." Pat Symonds inkább az aerodinamikának tulajdonítja a különbséget, amivel egyetért a címvédő csapat főnöke, Toto Wolff is. Ő felhívta rá a figyelmet, hogy a Mercedesek a végsebességek tekintetében csak a középmezőnyben vannak, a melbourne-i időmérőn például 6 km/órával el-

Tudta-e?

Hamilton idén utolérheti, sőt meg is előzheti Ayrton Sennát az F-1-es győzelmek örökranglistáján. A legendás brazil 41 sikerével a 3. helyen áll Michael Schumacher és Alain Prost mögött, de Hamiltonnak már 34 győzelme van, és tavaly egyetlen év alatt 11-et aratott. 39-cel egyébként Vettel is előtte van – egyelőre.



Horner: vajon segít az ima?



Hmm: Sauber kontra Red Bull



Vettel máris érmes a Ferrarival



McLaren: legalább célba értek

Az újoncok nagy napja

Bár a 17 éves Max Verstappent egy motorhiba kiütötte a küzdelemből, pedig akár 7. is lehetett volna, a mezőny másik két újoncának pályafutása csodálatosan indult. Carlos Sainz a rajt után hátulról nekikoccant ugyan a Vettellel csatázó Räikkönennek, de ezért rögtön bocsánatot is kért, és végül annak ellenére a 9. helyen intették le, hogy 33 másodpercet vesztett a boxban egy megszoruló kerék miatt, később pedig szoftverproblémák lassították. A legmeggyőzőbb teljesítményt azonban a Sauber



újonca, Nasr (képünkön) nyújtotta, akinek sikerült maga mögött tartania Ricciardo Red Bullját is, és 5. lett, ez pedig még egyetlen brazilnak sem sikerült az első versenyén!



Hasta la vista, baby!

VÉGEREDMÉNY (20/1.)

Melbourne (AUS) 58 kör = 307,574 km

1.	[1.] **HAMILTON** (GBR) Mercedes-Benz GP	1 óra 31'54,067" (200,807 km/h)
2.	[2.] **ROSBERG** (GER) Mercedes-Benz GP	+1,360"
3.	[4.] **VETTEL** (GER) Ferrari	+34,523"
4.	[3.] **MASSA** (BRA) Williams-Mercedes	+38,196"
5.	[10.] **NASR** (BRA) Sauber-Ferrari	+1'35,149"
6.	[6.] **RICCIARDO** (AUS) Red Bull-Renault	-1 kör
7.	[13.] **HÜLKENBERG** (GER) Force India-Mercedes	-1 kör
8.	[15.] **ERICSSON** (SWE) Sauber-Ferrari	-1 kör
9.	[7.] **SAINZ JR.** (SPA) Toro Rosso-Renault	-1 kör
10.	[14.] **PEREZ** (MEX) Force India-Mercedes	-1 kör
11.	[16.] **BUTTON** (GBR) McLaren-Honda	-2 kör

A versenyt feladta

12.	[5.] **RÄIKKÖNEN** (FIN) Ferrari	-18 kör (kerékrögzítés)
13.	[11.] **VERSTAPPEN** (NED) Toro Rosso-Renault	-26 kör (motorhiba)
14.	[8.] **GROSJEAN** (FRA) Lotus-Mercedes	-58 kör (hibrid rendszer)
15.	[9.] **MALDONADO** (VEN) Lotus-Mercedes	-58 kör (ütközés)
16.	[12.] **KVYAT** (RUS) Red Bull-Renault	-58 kör (sebességváltó)
17.	[17.] **MAGNUSSEN** (DEN) McLaren-Honda	-58 kör (hibrid rendszer)

[ ] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör

HAMILTON, 1'30,945", az 50. körben.

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 25 pont, **2. Rosberg** 18 pont, **3. Vettel** 15 pont, **4. Massa** 12 pont, **5. Nasr** 10 pont, **6. Ricciardo** 8 pont, **7. Hülkenberg** 6 pont, **8. Ericsson** 4 pont, **9. Sainz Jr.** 2 pont, **10. Perez** 1 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 43 pont, **2. Ferrari** 15 pont, **3. Sauber-Ferrari** 14 pont, **4. Williams-Mercedes** 12 pont, **5. Red Bull-Renault** 8 pont, **6. Force India-Mercedes** 7 pont, **7. Toro Rosso-Renault** 2 pont.

maradtak a Williamsektől, és 5-tel a Ferrariktól is. „A legnagyobb előnyünk a gyors kanyarokban van. Úgy tűnik, a leszorító erő az autónk igazi erénye – mondta Wolff. – Ez korábban a Red Bull erőssége volt, de már mi vagyunk a legjobbak e téren."

A Red Bullt sokkolta az idénynyitó hétvégéje. Azt hitték, jobb formában kezdik az évet, mint tavaly, amikor végigszenvedték az előszezoni teszteket, ehelyett azonban csak vergődtek Melbourneben. Daniel Ricciardo a versenyen úgy lett 6., hogy az újonc Felipe Nasr Sauberjével sem tudta tartani a lépést, a Vettel helyére a Toro Rossótól előléptetett Danyiil Kvjat pedig már a rajtrácsra tartva kiesett az 5-ös sebességfokozat áttételének törése miatt, amit a motor heves vibrációjának tulajdonítottak. Ezek után a csapatot irányító Christian Horner keményen nekiesett a Renault-nak, mert a hajtásláncuk szerinte a durva és kiszámíthatatlan gázreakció miatt vezethetetlen, és a francia cég sportprogramjánál „kissé kaotikus" állapotok uralkodnak. Míg a Ferrari, ahogy Symonds is említette, jóval közelebb került a Mercedeshez a tél folyamán, a Renault hátránya nőtt, és pesszimista becslések szerint már a 100 lóerőt is elérheti. Az egyetlen reménysugár, hogy nekik maradt a legtöbb (12) fejlesztési zsetonjuk a szezon idejére. A Ferrari 10, a Honda 9, a Mercedes pedig 7 zsetonból gazdálkodhat.

A RED BULLNÁL azonban a hétvégén elszakadt a cérna, és nem is túl burkoltan az F-1 elhagyásával kezdtek fenyegetőzni. A cég vezető tanácsadója, Helmut Marko kilátásba helyezte, hogy a nyáron szokás szerint felülvizsgálják a részvételük előnyeit és hátrányait, és „ha teljesen elégedetlenek leszünk, fontolóra vehetjük a kiszállást." Ez valójában nem ilyen egyszerű, mert a gazdasági előnyökért cserében a Red Bull 2020-ig elkötelezte magát az F-1 mellett, amikor legutóbb leszerződött Bernie Ecclestone-nal, de a háttérben akár az is állhat, hogy Dietrich Mateschitz szeretné eladni a csapatait, és a sikertelenség lenyomja az árat. Az RBR-ért az időről időre visszatérő pletykák szerint az Audi is érdeklődhet, az STR vevője pedig a Renault lehet, amely újra szeretne egy gyári alakulatot. Ennek fényében nem csoda, hogy Horner az Ausztrál Nagydij után azt követelte: az FIA lépjen közbe, és „a sport érdekében" szabálymódosításokkal kényszerítse ki az egyenlőbb küzdelmet. Bár Wolff finomkodás nélkül kollégája szemébe vágta, hogy „fogja be a száját, és inkább dolgozzon, ha sikereket akar", a nézettségért jogosan aggódó Ecclestone Horner mellett foglalt állást. „100%-ig igaza van" – jelentette ki.

Pokolból a mennybe

A svájci istálló számára rémálommal kezdődött az év: mivel tavalyi tesztpilótájuk, Giedo van der Garde azt állította, hogy érvényes versenyzői szerződést kapott tőlük 2015-re, és a holland, majd az ausztrál bíróság is neki adott igazat, a felszerelésüket le akarták foglalni, a csapat főnökét, Monisha Kaltenbornt pedig börtönnel fenyegették. Emiatt az első szabadedzésen ki sem tudtak hajtani a pályára, végül azonban valószerűtlen fordulatot hozott a hétvégéjük. Mindkét pilótájuk, Nasr és Marcus Ericsson is a top 10-ben ért célba, így 14 ponttal a konstruktőri összetett 3. helyén kezdték a szezont – pedig tavaly egyetlen pontot sem szereztek...

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: CSAPATOK

Szerencsekerék?

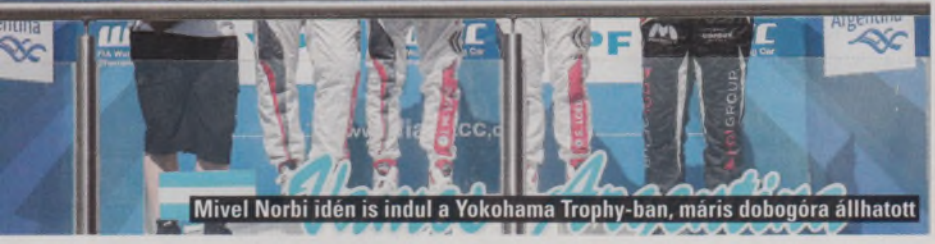
Nem sok minden változott, Norbit viszont a kitört kerék sem állította meg!



Az első futamon tarolt a Citroën

Norbi nagyon odatette magát, tavaly a 2. forduló után volt ennyi pontja





Mivel Norbi idén is indul a Yokohama Trophy-ban, máris dobogóra állhatott



Tarka mezőny, növekvő izgalmak

WTCC (12/1. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. López (ARG) 48 pont, **2. Loeb** (FRA) 43 pont, **3. Monteiro** (POR) 28 pont, **4. Muller** (FRA) és **Tarquini** (ITA) 22-22 pont, **6. Ma** (CHN) 16 pont, **7. Michelisz** (HUN) 14 pont, **8. Bennani** (MAR) 10 pont, **9. Chilton** (GBR) 8 pont, **10. Rydell** (SWE) 3 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Citroën 95 pont, **2. Honda** 59 pont, **3. Lada** 1 pont.

Meglehet, hogy az idei szezon Marokkó helyett Argentínában vette kezdetét, de a WTCC gyakorlatilag ott folytatódott, ahol tavaly abbamaradt. Nemcsak a Citroën és a hazai pályán immár címvédőként versenyző José-Maria López nyomasztó fölényére (az időmérőn még a csapattárs Yvan Mullerre és Sébastien Loebre is 1,2 másodpercet vert) gondolok, hanem arra is, hogy a Zengő Motorsport és Michelisz Norbert számára „szokás szerint" balszerencsésen indul az évad: a kvalifikáció első körében leugrott a Honda Civic bal első kereke, úgyhogy hazánk fia csak a mezőny végéről indulhatott. Persze ez csak a mi bajunk, az viszont a rendezők és a világbajnoki sorozat szégyene, hogy a pályán nem működött az internetszolgáltatás és időnként letérdelt az időmérés is.

A RAJTNÁL VOLT EGY KIS csetepaté López és Muller között, de az első kanyar után visszaállt, s a befutóig nem is változott a dobogósok sorrendje. Mögülük viszont Ma Qing Hua csapnivalóan indult a negyedik gyári Citroënnel, és a fél mezőny átlépte, így a kínait végül csak Tiago Monteiro, Gabriele Tarquini (mindkettő Honda) és a látványos versenyzéssel 11 pozíciót javító (!) Norbi mögött intették le hetedikként. A Lada és a vadonatúj Vesta WTCC versenygép lehetett volna a futam meglepetése, de James Thompson már a rajtnál John Filippivel (Campos-RML Chevrolet) ütközött, míg Rob Huffot a Sébastien Loeb Racing csapat Citroënjével gépészkedő Mehdi Bennani ütötte ki – a marokkói ezért boxutca-áthajtásos büntetést kapott.

A második menet elején óriási volt a kavarodás, de a 8. helyről induló Loeb már a második körben az élre állt, s egy biztonsági autós fázissal együtt is simán nyert López előtt. Monteiro megelőzte Tarquinit és egy bronzos helyezéssel mentette a Honda becsületét, míg Norbi ismét úgy tört fel, mint a talajviz: egészen Bennani mögé, hatodiknak!

Puff neki!

A versenybírák úgy ítélték, hogy Norbi a második futamban túl agresszíven védekezett Mával szemben, ezért utólag egy hellyel hátrébb, a kínai mögé sorolták. Lelkük rajta...

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: WTCC PRESS



Tanakék egészen viccesen kezelték a nem mindennapi kalandot



A Titänak túlélői

Ogier a harmadik győzelmét húzta be zsinórban, a „Titänak" pedig egyszerűen elsüllyedt.

Az UNESCO Világörökség részének számító Guanajuto város utcáin és a korábbi ezüstbányák alagútjaiban kialakított közönségszórakoztató menetet még Thierry Neuville nyerte a továbbfejlesztett befecskendezőrendszerrel felvértezett Hyundai i20 WRC-vel, de a leoni versenypályán kialakított 2. gyorsaságin Sébastien Ogier (VW Polo R WRC) átvette a kezdeményezést. A kezére játszott az is, hogy másnap csípős hideg (7 Celsius-fok) volt, így aztán a pályatakarító szerep sem jelentett számára hátrányt.

REMEK TAKTIKAI ÉRZÉKKEL előre lágy gumikat tett fel, miközben a legtöbben nem tudták felmelegíteni a keményeket és csak estekkeltek a pályán. A 3. szakaszon Neuville és csapattársa, Hayden Paddon (Hyundai i20 WRC), Kris Meeke (Citroën DS3 WRC), Robert Kubica, Benito Guerra és Lorenzo Bertelli (mindhárom Ford Fiesta RS WRC) is elvérzett, de mind közül Ott Tanakék balesete volt a leginkább bizarr: az útról lecsúszva egy 5 méter mély tóba estek! A Ford Fiesta RS WRC gyorsan megtelt vízzel, de szerencsére a „Titänak" legénységének sikerült kiúsznia – Raigo Molder navigátor még az itinert is megmentette. A kocsi kb. 10 órát töltött a tó fenekén, majd az M-Sport mérnökei heroikus munkával, 3 óra alatt újjáépítették, hogy a Rally2 szabály szerint Tänak a következő napon folytathassa a versenyt. Csakhogy gyújtáshiba miatt a motor rendszeresen kihagyott, ezért még egyszer nekiláttak szerelni és kiszárítani a kocsit, Tanakék pedig végigmentek és a 11. pozícióban értek célba!

Ezalatt a szokásos Ogier kontra Jari-Matti Latvala csata bontakozott ki, mígnem a 12. speciálon a finn ismét hibázott, eltrafálta a sziklafalat és kitörte a VW Polo R WRC bal hátsó kerekét. Kiesésével kényelmes egy percre hízott a francia előnye, és zsinórban harmadik mexikói, illetve idei győzelmét aratta. Mögötte Mads Östberg két megforgásával magára húzta ellenfelét, de a 19. gyorson Andreas Mikkelsen (VW Polo R WRC) is piruettezett egyet. Végül négy nap és közel 400 kilométer után Östberg mindössze 6,3 másodperccel nyert a tavaly kétszer is bukó Mikkelsen előtt.



Bányafreskók között: Ogier pályafutása 27. diadalát aratta



Csak egy Citroën szerzett pontot

Tudta-e?

Dani Sordo mountain bike balesetben szenvedett bordatörése után tért vissza, de már a pályabejáráson felborult, s így is ötödikként zárt.

VÉGEREDMÉNY (13/3.)

Mexikó

1. Ogier-Ingrassia (FRA/FRA) VW Polo R WRC, 4 óra 19'13,4", **2. Östberg-Andersson** (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +1'18,8", **3. Mikkelsen-Floene** (NOR/NOR) VW Polo R WRC, +1'25,1", **4. Evans-Barritt** (GBR/GBR) Ford Fiesta RS WRC, +3'40,2", **5. Sordo-Marti** (SPA/SPA) Hyundai i20 WRC, +5'01,8", **6. Prokop-Tománek** (CZE/CZE) Ford Fiesta RS WRC, +6'36,1", **7. Al-Attiyah-Baumel** (QAT/FRA) Ford Fiesta RRC, +14'52,7", **8. Neuville-Gilsoul** (BEL/BEL) Hyundai i20 WRC, +22'43,3", **9. Fuchs-Musano** (PER/ARG) Ford Fiesta R5, +22'49,0", **10. Ketomaa-Lindström** (FIN/FIN) Ford Fiesta R5, +23'10,2".

Szakaszgyőzelmek: Ogier 9, **Neuville** 3, **Latvala** és **Östberg** 2-2, **Meeke, Sordo, Kubica, Trivino** és **Mikkelsen** 1-1.

Az összetett állás

1. Ogier 81 pont, **2. Mikkelsen** 47 pont, **3. Neuville** 35 pont, **4. Östberg** 32 pont, **5. Evans** 26 pont, **6. Latvala** 19 pont, **7. Sordo** 18 pont, **8. Prokop** 14 pont, **9. Tanak** 12 pont, **10. Paddon** és **Meeke** 10-10 pont.

Következik az Argentin Rali, április 23-26.

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: CSAPATOK

Jövendő-mondó





Az R8-as Audi és a Jaguar XF is friss kivitelben lép piacra. Íme a részletek!

Óriások földjén



Magyarországi élmény-autózás két Rolls-Royce modellel: terítéken a Wraith és a Phantom Coupé!

Tavaszköszöntő

A tuningshow és motorkiállítás pavilonjaiban kémkedtünk az aktuális trendek után.





További témáink

Teszt

- Mercedes-Benz CLS 220 CDI
- Nissan Qashqai 1.6 DIG-T
- Opel Adam Rocks 1.0 Ecotec Turbo
- Skoda Fabia 1.0 MPI

Tanácsadó

- Autók tavaszi felkészítése

Sport

- Formula-1: Maláj Nagydíj
- MotoGP: Katar

Arculati elemek



Beszámolunk az új vonásokkal és bővebb technikai arzenállal érkező 1-es BMW nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.

autó-motor
ALAPÍTVA: 1948

Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT
Szerkesztők
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN, TÓTH ZOLTÁN ZSOLT
Tervezőszerkesztők
BÍRÓ ÉVA, RÓKA BARBARA
Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN
Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY
Szerkesztőség
1082 Budapest, Futó u. 35-37.,
Telefon: 06-1-460-2470,
fax: 06-1-460-2605
titkarsag@automotor.hu
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
Napilap Üzletág igazgató
HANÁK TAMÁS
Marketing és Üzletfejlesztési igazgató
PISZTER-DOMÁN ÉVA
Hirdetési igazgató
MICZINKÓ KATALIN

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

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

Nyomás
Ipress Center Hungary Kft.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE ügyvezető
A nyomtatás időpontja
2015/12. hét
67. évfolyam, 6. szám
Munkaszám: 132609
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

Előfizetői tájékoztató
Árak: **havi 590 Ft; negyedéves: 1770 Ft; féléves: 3540 Ft; éves: 6960 Ft.**
Információ: **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.

autó motor

ALAPÍTVA: 1948



Díjazzuk hűségét!

AUTÓ-MOTOR ELŐFIZETÉSE MELLÉ MOST AJÁNDÉK JÁR!



Éves előfizetés +
The Crew játékszoftver*

Éves előfizetés:
6960 Ft

Féléves előfizetés:
3540 Ft

Féléves előfizetés +
Formula-1 2015 Nemzeti Sport Magazin*



Előfizetéshez hívja a 06-40/510-510-as telefonszámot, vagy írjon e-mailt az elofizetes@mediaworks.hu e-mail címre!

Az ajánlat azoknak érvényes, akiknek 2015-ben a nevén és címén nincs érvényes előfizetés!

* A készlet erejéig

Az akció 2015. március 11-től április 10-ig tart.


30
1986-2015
FORMULA 1
MAGYAR
NAGYDÍJ
HUNGARORING
JÚLIUS
24-25-26.
Ostermann
FORMA1 KFT
gpticketshop.com
OFFICIAL WORLDWIDE TICKETING AGENCY
Ticket hotline:
+36 1 266 20 40
+43 1 796 94 90
The F1 FORMULA 1 Logo, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX, MAGYAR NAGYDIJ and related marks are trade marks of Formula One Licensing BV, a Formula One group company. All rights reserved.