2015. ÁPRILIS 8. | www.automotor.hu

autó motor 7

ALAPÍTVA: 1948

MERCEDES HOPPÁ! PICK-UP



+8 OLDAL tartalom

McLAREN 570S

ITT A BÉBI!



OSZTÁLY, VIGYÁZZ!

JAGUAR XF

75%-BAN ALUMÍNIUM TEST | 190 KG SÚLYCSÖKKENTÉS



FORMULA-1

VETTEL Újrakeverte a lapokat



MOTOGP

VALENTINO ROSSI

2010 után vezeti ismét a tabellát!



ROLLS-ROYCE MENETPRÓBA

WRAITH ÉS PHANTOM COUPÉ



6-os és 1-es



BMW FRISSÍTÉSEK

Jönnek a háromhengeres motorok

OSZTYAPENKÓ!

Minden, amit a BUDAÖRSI ÚTI átépítésről tudni kell



mediaworks

9 770005 079004 15007

SK 1,71 EUR; 195 DIN; 7,2 lej

325 Ft

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

MINDEN TESZTÚT KEDVEZMÉNYEKHEZ VEZET.

tesztvezetes.skoda.hu



ŠKODA Rapid Spaceback kombinált átlagfogyasztás: 3,8–5,8 l/100 km, CO_2-kibocsátás: 99–134 g/km.

A tesztvezetők között egy darab 50%-os autóvásárlási kedvezménykupont is kisorsolunk!

Minden ŠKODA modell tele van okos és praktikus megoldásokkal. Amikor beül, máris meglepetést okoz: dinamikusan formák, tágas tér és korszerű biztonsági felszereltség. Amikor elindul, jön a következő rácsodálkozás: a korszerű motorok újfajta vezetési élményt nyújtanak. Ha mindezt tesztvezetés közben teszi, újabb meglepetések érik: a tesztút során akár 300 000 forint extra kedvezményt is összegyűjthet! Jelentkezzen tesztvezetésre, és az út során gyűjtse össze az összes kedvezményt! **ŠKODA Teszthónap. Meglepetés minden út.**

www.skoda.hu

facebook.com/skodamagyarorszag

A ŠKODA Teszthónapok 2015. június 30-ig tartanak, és a Fabia, Fabia Combi, Rapid, Rapid Spaceback, Octavia, Octavia Combi, Yeti, Yeti Outdoor modellekre érvényes. Tesztvezetésre regisztráljon a tesztvezetes.skoda.hu honlapon, ahol a részletes feltételeket és a résztvevő márkakereskedések listáját is megtalálja. Jelen hirdetés nem minősül ajánlattételnek, kötelezettségvállalást nem jelent. A képen látható autó illusztráció. Az üzemanyag-fogyasztási és CO_2-kibocsátási értékek az előírt szabvány (715/2007/EK rendelet) jelenleg érvényes változata szerint kerültek meghatározásra. Ezek az értékek összehasonlítási alapként szolgálnak más járműtípusokkal szemben, nem szavatolják a jármű valós üzemanyag-fogyasztását.



Miklós-Illés Kálmán
szerkesztő

Útdíj a német autópályákon!

Komoly vihart kavart, hogy a német törvényhozás alsóháza elfogadta a külföldieket terhelő autópálya-díjról szóló törvényt – ennek értelmében 2016-tól a német sztrádák használatáért fizetni kell a személyautóval, vagy lakóautóval közlekedőknek. A törvényhozók gyorsan lehűtötték a kedélyeket, hogy a Németországban üzemben tartott személyautók és lakóautók tulajdonosainak nem jelent új terhet a díj, mert ugyan automatikusan éves matricát kell váltaniuk, de ennek összegével megegyező kedvezményt kapnak a gépjárműadóból. Ami a konkrét összegeket illeti, **a külföldi autósok 10 napra 5, 10 vagy 15 euróért vásárolhatnak matricát a motor hengerűrtartalmától és károsanyag-kibocsátásától függően,** míg a 2 hónapra szóló matrica 16, 22 vagy 30 euróba kerül majd – mindebből évente 510 millió euró bevétel keletkezhet. A döntéshozók érvelése szerint a rendszer végre elmozdul a használat alapú finanszírozás felé, ugyanakkor a külföldieket terhelő díj komoly aggályokat vet fel, hiszen sokak szerint ellentétes a diszkriminációt tiltó uniós joggal.











Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 37

Bemutató
Audi R8 10
Jaguar XF 12
Budapest Motorfesztivál 38

Menetpróba
BMW 1-es és 6-os sorozat 14
Rolls-Royce Wraith és Phantom Coupé 16

Teszt
Opel Adam Rocks 1.0 Turbo 20
Skoda Fabia 1.0 MPI 75 22
Nissan Qashqai 1.6 DIG-T 24
Toyota RAV4 2.0 D-4D 4x4 25
Mercedes CLS 220 BlueTEC 26

Retró
Ezt írta az Autó-Motor 23

Tuning
Autó, Motor és Tuningshow 28

Időszerű
A Budaörsi úti átépítés 30

Járműtechnika
Vredestein gyárlátogatás, Hankook gyárbővítés 32

Tanácsadó
Tavaszi autóápolás 34
A hátsó szélvédő cseréje 35

Szerviz sztori
Újrahasznosítás 36

Sport
Hírek, eredmények 40
Gyorsasági motoros GP: Katar 42
Superbike-vb: Thaiföld 44
Formula-1: Maláj Nagydíj 46

Sporttechnika
Audi motorsport 48

Múltidézés

Április 10-12. között kerül megrendezésre az **Oldtimerek Hétvégéje** a budapesti Vasúttörténeti Parkban.
Az oldtimer autók és motorok szerelmeseit több mint ötszáz csodaszép veterán jármű várja.

Idén is lesz katonai szekció,



többek között a Magyar Honvédség veterán harci járművei és muzeális hadi eszközei kerülnek bemutatásra.

Átvételi folyamat



A ChemChina egy 7,3 milliárd eurós üzlet keretében több lépcsőben többségi tulajdonra tesz szert a világ ötödik legnagyobb gumiabroncsgyártójában, a Pirelliben. A hírek szerint a jelenlegi elnök-vezérigazgató, Marco Tronchetti Provera még öt évig maradna a **Pirelli** vezérigazgatója, utána ő maga nevezhetné ki utódját.

Nagyágyúk

Az **Alpina** két limitált példányszámban készülő modellel ünnepli fennállásának 50. évfordulóját. A B5-ös (képünkön) és B6-os Edition 50-esek 50-50 példányban készülnek,

a normál változatoknál 60 lóerővel izmosabb,



600 lóerős turbómotorral. A modellek alapáron Akrapovic kipufogórendszerrel érkeznek.

Mercedes-Benz GLE

Viszlát, MI



McLaren 570S

Itt a bébi-McLaren!





Végre bemutatkozott a McLaren várva várt új belépőmodellje, melylyel a Porsche 911-es izmosabb verzióinak akarnak konkurenciát állítani a wokingiak. Az 570S érkezésével teljesülhet a márka célkitűzése, miszerint évente 4000 db McLaren készüljön – ennyi kell ahhoz, hogy a cég sportkocsigyártó részlege tartósan nyereségessé váljon.

Az újdonság egyébként formai és technikai értelemben is szoros rokonságot mutat a 650S-sel, a vázszerkezet és a 3,8 literes, ikerturbós V8-as is onnan származik, csak itt a teljesítményt visszavették 570 lóerőre. A középmotoros, hátsókerék-hajtású modell természetesen így is szélvészgyors, a 0-200-as sprintet 9,5 másodperc alatt teljesíti, míg a végsebesség 328 km/óra.



., üdv, GLE!







Nincs többé Mercedes ML, helyette viszont itt van a GLE, mely nem teljesen új modell, inkább az ML alapos továbbfejlesztésének tekinthető. A New York-i Autószalonon debütált GLE nagyobb hűtőnyílásokkal, karakteresebb fényszórókkal és értékesebbnek ható utastérrel büszkélkedhet, de műszaki fronton is több újítás van. Egyrészt a GLE 250 d és 350 d dízelek immáron a kilencfokozatú 9G-Tronic váltóval jönnek, másrészt itt van a GLE 500 e, a márka első plug-in hibrid szabadidőautója. A 442 lóerős rendszerteljesítményű hibrid (V6-os turbós benzinmotor+villanymotor) 130-as tempóig tud tisztán elektromosan haladni, a 30 km-es „villamos hatótáv" pedig szédületes, 3,3 literes átlagfogyasztással kecsegtet. A Mercedes emellett kezelésbe vette a V8-as modelleket is, így a GLE 500-as turbómotorja már 435 lóerős, míg az AMG verziók (Mercedes-AMG GLE 63 és 63 S) 557, illetve 585 lóerővel állnak hadrendbe. Utóbbi modellek az opciós Driver's Package jóvoltából 280 km/órás sebességgel is hasithatnak.

Ford Intelligens Sebességkorlátozó

Bírság helyett



A hamarosan piacra lépő vadonatúj Ford S-MAX-ban debütál a márka friss fejlesztésű Intelligens Sebességkorlátozója, amely a táblafelismerőtől érkező jelek alapján magától képes lassítani a járművet. A rendszer nem az üzemi fékkel, hanem motorfékkel csökkenti a sebességet, ezért lehet, hogy nem tud időben lelassítani az autó az előírt tempóra (pl. lejtőn), ilyenkor viszont hangjelzés figyelmezteti a sofőrt. A kétségkívül hasznos rendszernek még vannak korlátai, hiszen a sebességkorlátozás kezdetét felismeri, de a végét csak akkor, ha azt külön tábla jelzi (a korlátozást feloldó útkereszteződést nem érzékeli).

Tartalmasabb



Első körben Ázsiában kezdődik az új generációs Ford Ranger forgalmazása, mely minden területen felülmúlja elődjét. Az új, hatszögletű hűtőmaszk egyrészt még határozottabb kiállásúvá teszi a modellt, másrészt a beltartalom is értékesebb. A TFT-kijelzős műszerfal mellett számos vezetéstámogató rendszer is megjelent, például fáradtságfigyelő és távolságtartós tempomat lehet a fedélzeten. A takarékosság jegyében start-stop rendszerrel rendelkezik az összes modell (130-200 LE), így a teljes palettára vetítve 22% a fogyasztáscsökkenés.

HIRDETÉS



Másolás?



Az **Aston Martin** pert indított a Fisker ellen, ugyanis a brit gyártó szerint a márka szellemi tulajdonának számító formai elemeket is átvett Henrik Fisker és csapata a Thunderbolt esetében. A Fisker kupéját elnézve nem is lehet kérdéses, hogy az Aston lépése jogos.

Középre helyezkedve



Új motorral bővül az **Opel** Corsa motorpalettája (70-207 LE). Az 1,4 literes, benzines turbómotor 150 lóerős variánsa a 115 lóerős 1,0 literes és az OPC 207 lóerős 1,6-osa közötti űrt tömi be. A 8,9 másodperces gyorsulást produkáló új kivitel kizárólag hatfokozatú kézi váltóval érkezik.

V6-os erőmű

A **Cadillac** bejelentette, hogy két teljesen új fejlesztésű, V6-os benzinmotorral jelentkezik az idei évben. A 3,0 literes, turbós egység és a 3,6 literes, atmoszferikus blokk (képünkön) közül utóbbiról annyit már tudunk, hogy 335 lóerős, illetve hogy

9%-kal takarékosabb felmenőjéhez képest.





Range Rover-újdonságok

Fényűző és spo

A Land Rover lerántotta a leplet a minden idők legkülönlegesebb Range Roverjeként aposztrofált, SVAutobiography kivitelről. A kéttónusú fényezéssel rendelkező típus megkapta a Sport SVR 550 lóerős, 5,0 literes, kompresszoros blokkját, de leginkább a fényűző beltere miatt érdekes a modell. Több kapcsoló és a pedálok is tömör alumíniumból készülnek, míg a hátsó sorban két hatalmas ülést, valamint gombnyomásra előbújó asztalkákat és beépített hűtőt is találunk. Külön érdekesség, hogy a csomagtér padlója (az utastérben is használt fabetétből készül) gombnyomásra kicsúszik a rakodás megkönnyítése érdekében, illetve piknik esetére itt van az „Event Seating", amely nem más, mint a csomagtérfedél lefelé nyíló részén elhelyezett fotelpár. A brit gyártó eközben előrukkolt a Range Rover Sport HST kivitelével, melyben a 3,0 literes, kompresszoros benzinmotor dolgozik



A Range Rover Sport HST a bázismodellekénél hatásosabb fékekkel és sportfutóművel érkezik

Tudta-e?

Ahogy a Porsche is kínál a 911-esből utcai versenyautót (GT3), úgy a Mercedes is hamarosan elkészíti az AMG GT élesebb kiadását. Az új Mercedes természetesen könnyebb (-100 kg) és erősebb lesz a többi kivitelnél.

Mercedes-Benz pick-up

Szentségtör

A Mercedes hivatalosan is bejelentette, hogy az „évtized vége előtt" vadonatúj pick-up modellel jelentkezik. Az újdonságról egyelőre egy számítógépes grafikát hoztak nyilvánosságra, de annyit már tudunk róla, hogy komoly szerepet szán neki a Mercedes, hiszen Európában, Ausztráliában, Afrikában és Latin-Amerikában is forgalmazzák majd. A pick-up érkezése kapcsán Dieter Zetsche, a Daimler első embere elmondta, hogy a platós a márkától megszokott színvonalat képviseli majd a komfort, az erőforrások és a biztonság tekintetében.





rtos

40 lóerővel magasabb, 380 lóerős teljesítménnyel. A HST emellett sportosabb külsővel (fekete betétes fényszórók, fekete felnik, módosított hűtőrács) és feszesebb futóművel büszkélkedhet. A modell az észak-amerikai, közel-keleti, orosz és kínai piacokon lesz kapható.



Honda S660

Igazi örömautó?

Kei kategóriás sportkocsi? Igen, már ilyen is van, méghozzá a Honda S660-as képében. A mindössze 3,4 méter hosszú, 1,5 méter széles és 1,2 méter magas roadster tömege 830 kg, így annak ellenére tisztességesen gyorsul, hogy az ülések mögött 660 cm^3-es, 64 lóerős benzinmotor kap helyet. A 7700-as fordulatig pörgethető, turbós háromhengeres mellett vonzó lehet a Agile Handling Assist nevű segéd is, mely az ívbelső kereket fékezve segít fordulni. A modell hatfokozatú kézi váltóval és fokozatmentes automatával is kapható lesz, sajnos csak Japánban.



Japánban 1,98 millió jen (kb. 4,6 millió forint) az újdonság vételára

Trezor-Liktor széf

Extrém darab

A Trezor-Liktor Zrt. egy igazán különleges, manufakturális módszerekkel elkészített széffel állt elő, melynek autós vonatkozása van. A „szekrény" 6 db felnin áll, külső ajtaja egy motorháztetőt formáz (ezt távirányítóval lehet fel-le mozgatni), alatta pedig egy kézzel készített motortakaró burkolat helyezkedik el, melybe ujjnyomatos zárat integráltak. A széf belsejében három óraforgatót találunk, melyeket a világítással együtt start-stop gombbal lehet működésbe hozni.



A Mercedes is beszáll a pick-up-bizniszbe

és?



HIRDETÉS

RIAL KÖNNYŰFÉM FELNIK
rial.hu



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

rial KÖNNYŰFÉM FELNIK

Szabályozás



A Maserati Ghibli és Quattroporte modellek iránt tavaly elképesztő érdeklődés mutatkozott, de az idei évben csökkent a kereslet, így a márka kénytelen ehhez igazítani a gyártáskapacitást. A grugliascói üzemben tavaly 34 ezer darab készült a két modellből, idén viszont jó, ha elérik majd a 30 ezres példányszámot.

Új tag



A dubai rendőrség alighanem a legpazarabb autóparkkal rendelkezik a világ összes rendfenntartó szervezete közül. Az Aston Martinokat és Ferrarikat is felvonultató flottához egy BMW i8-as is csatlakozott, mellyel azt szeretnék hangsúlyozni, hogy nyitottak a zöld technológiára.

Amerikai gyártás

A Volvo Cars bejelentette, hogy 500 millió dolláros beruházással új gyártóletesítményt hoz létre az Egyesült Államokban. A márka globális gyártói jelenlétének szerves komponenseként az üzem az USA mellett exportpiacokat is kiszolgálhat, hozzájárulva az árfolyam-ingadozások kellemetlen hatásainak csökkentéséhez.

HIRDETÉS

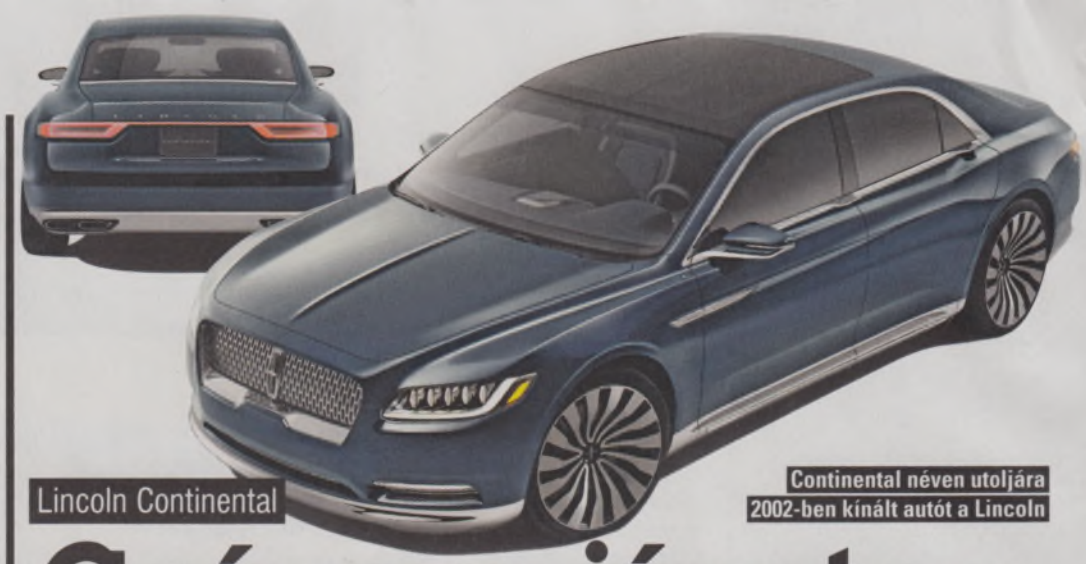
LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémesztergályos mester

VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS

Az Alfától a Zastaváig.

1201 Budapest,
Vörösmarty u. 47.
Telefon: 283-2183

ALAPÍTVA 1971-BEN.



Lincoln Continental

Continental néven utoljára 2002-ben kínált autót a Lincoln

Csúcsra járatva

Az önmagát újradefiniáló Lincoln palettájáról hosszú évek óta hiányzik egy klasszikus csúcsmodell, de a helyzet változik az új Continental érkezésével. A friss limuzin hivatalosan még tanulmányautó, ám a hírek szerint minimális változtatásokkal már jövőre gyártásba kerülhet. A Ford szemmel láthatóan mindent elkövet, hogy ismét a régi fényében ragyogjon a márka: a számos vezetéstámogató rendszer mellett mátrix-LED fényszót és 3,0 literes, ikerturbós V6-os motort kap az autó – utóbbit csak a Lincoln számára fejlesztették.



Ford életképek

Céges siker



A Ford az ügyfelek visszajelzései alapján minden évben pontozásos versenyt rendez az európai országokban található ügyfélszolgálatok között. A verseny most is igen kiélezettnek bizonyult, hiszen szoros hajrában Belgiumot megelőzve a magyarországi Ford ügyfélszolgálat nyert, így egy évig a hazai csapatnál marad a vándorkupa. „A Ford magyarországi ügyfélelégedettségi visszajelzései évek óta Európa legjobbjai között szerepelnek mind a Fordon belül, mind pedig a versenytársainkhoz viszonyítva, ami kiváló visszaigazolás számunkra a tekintetben, hogy a mi és márkakereskedőink elkötelezettsége ügyfeleink legmagasabb szintű kiszolgálására gyakorlati eredményekben is megmutatkozik" – mondta Károly Róbert, a Ford magyarországi alkatrész-értékesítési és vevőszolgálati igazgatója.

A Fordhoz kapcsolódó hír, hogy a márka kereskedői hálózatának egyik legrégebbi tagjai, a Solymár-Szalay Kft. új, prémium bemutatótermet és márkaszervizt nyitott Budapesten, az M3-as autópálya kivezető szakaszán. Az új márkakereskedés exkluzív forgalmazási jogokkal rendelkező létesítmény (további két másik hazai Ford-kereskedés mellett): az új Mustang és a Vignale modellverziókat is elérhetővé teszik.

Szolgálati járművek



A legeredményesebb magyar kajakozónő, Kovács Katalin és a Seat között hosszú évek óta tartó munkakapcsolat épül. Az együttműködés új állomáshoz érkezett, ugyanis a „kajakkirálynőt" mostantól egy Leon ST FR 4Drive volánja mögött láthatjuk. Mindezeken túl Jakabos Zsuzsanna úszó is új szponzorautót kapott. Az Audi egy A4-est biztosít Jakabosnak, hogy ezzel segítse őt a felkészülésben. A „cuvée ezüst" színű Audit Mátrabérci Sándor márkaigazgató adta át.



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

Vakoljuk, báttya?

Már megszokhattuk, hogy a kínaiak bármilyen márka autóját szemtelenül lekoppintják, ha kedvük és üzleti érdekeik úgy kívánják. Dai Yun szobra azonban kicsit más értelmet nyer: a téglából formázott Mercedes SLK az utak helyett a sanghaji Vörös Város Kreatív Parkban hódít. Ezúttal ne legyünk cinikusak, a kőműves-Merci valóban remekül sikerült!





Tonnákban mérhető

A becslések szerint 200 tonna szén-dioxidot lesz képes megkötni az a felnövekvő 5000 db kocsányos tölgy, melyek csemetéit a Duna-Dráva Nemzeti Parkban a WWF Magyarország és az autóflotta-kezeléssel foglalkozó ALD Automotive összefogásával ültették el. A darabszám természetesen nem véletlen, az ALD gépjárműflottájának mérete ugyanis átlépte az 5000 darabot. Az ALD és a WWF hosszú távon tervezi a védett területeken történő erdőtelepítések folytatását, klímavédelmi és természetvédelmi céllal, emellett akciójuk nem titkolt célja, hogy felhívja más cégek figyelmét is a felelősségteljes gondolkodásra. Az ALD programjához bárki csatlakozhat, aki céges gépjárműparkkal rendelkezik.

PROMÓCIÓ

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: „KÖZLEKEDIK A CSALÁD" VETÉLKEDŐ

Micsoda főnyeremény!

Az elmúlt évek kedvező tapasztalatai alapján az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság idén is meghirdeti a „Közlekedik a család" közlekedésbiztonsági vetélkedőt. A játékra minden olyan magyarországi lakóhellyel rendelkező család nevezhet, amelyben legalább az egyik szülő rendelkezik érvényes „B" kategóriás vezetői engedéllyel, továbbá 6-17 év közötti gyereke(ke)t nevelnek. A területi versenyeket a fővárosi és a megyei balesetmegelőzési bizottságok bonyolítják le 2015. április 25. és június 13. között, melyekre a www.kozlekedikacsalad.hu honlapon, valamint a vetélkedő napján, a helyszínen személyesen lehet jelentkezni. A honlapon május 1. és június 7. között egy ötfordulós, játékos közlekedésbiztonsági vetélkedő kerül lebonyolításra. A feladatokat eredményesen teljesítők között fordulónként kisorsolásra kerül a Hungaroring Sport Zrt. felajánlásaként a Formula-1 Magyar Nagydíjra 2 db belépő, az Autós Nagykoalíció felajánlásaként 1 db 10 000 Ft értékű üzemanyag-utalvány, valamint a Porsche Hungária Kereskedelmi Kft. felajánlásaként 1 db 10 000 Ft értékű Skoda ajándékcsomag. Az internetes játékra családok is jelentkezhetnek, és fordulónként pontokat gyűjthetnek. A legeredményesebben szereplő család részére a szervezők lehetőséget biztosítanak, hogy az országos döntőbe jusson és ott a területi versenyek legjobbjaival mérje össze tudását.

Az országos döntő 2015. június 21-én, Mogyoródon, a Hungaroringen kerül megrendezésre. A családok a tesztlap kitöltése után autós és kerékpáros ügyességi feladatokban, műszaki ismeretekben és elsősegélynyújtás terén mérik össze felkészültségüket. A verseny fődíja pedig nem más, mint egy Skoda Fabia Combi személygépkocsi!



A tavalyi verseny fődíjátadóján nagy volt az öröm

www.baleset-megelozes.eu



Éleslövészet

Nem csak formailag vált élesebbé az Audi kétüléses, középmotoros szupersportkocsija. Ezt nézzék!

Habár minden karosszériaeleme új, a második generációs Audi R8-as látványban mégsem sokkal ütősebb elődjénél. Persze a formai evolúció jegyében vonalai feszesebbek és élesebbek, fellépése pedig – a széria LED-es fényszóróval, vagy az opciós lézertávfénnyel – határozottabban képviseli a csúcstechnikát. A mélyrehatóbb változásokat azonban inkább a lemezek alatt kell keresni. Például az Audi Space Frame térvázánál az alumínium mellett szénszálerősítésű műanyag (B-oszlop, kardánalagút és hátsó tűzfal) is bevetésre került, így a súlya 15%-kal, mindössze 200 kilóra csökkent, miközben a torziós merevség 40%-kal nőtt!

AZ AUDI TT-NÉL megismert újszerű, minimalista stílusú „virtuális cockpit" kialakítás eredményeképpen a pilótafülke modern szuper-sportkocsihoz méltó. Minden információ a digitális műszeregység 12,3 colos TFT-képernyőjén jelenik meg, melynek változtatható a grafikája. Nem kevésbé izgalmas, hogy a háromküllős, multifunkciós sportkormányra került a piros motorindító gomb, valamint a Drive Select menetdinamika-szabályzó, a Performance üzemmód (száraz, vizes, havas útfelület) és az opciós sportkipufogó kapcsolója.

A GYŐRBEN, KÉZI MUNKÁVAL összeszerelt, szárazkarteres kenésű 5,2 literes, V10-es szívómotort kettős befecskendezéssel, hengerlekapcsolásfunkcióval és start-stop rendszerrel látták el – így a fogyasztás 10%-kal csökkent, ha ez valakit érdekel. Kétféle változatban kerül az Audiba: az R8 V10-es verzió 540 lóerős és 540 Nm-es értékeire az R8 V10 plus 610 lóerővel és 560 Nm-rel tromfol. Teljesítményét a kormány mögötti fülekkel is kapcsolható hétfokozatú, duplakuplungos S tronic automatikus sebességváltón keresztül quattro összkerékhajtás viszi talajra – az első tengelynél a korábbi „viszkósat" elektrohidraulikus, többtárcsás kuplungra cserélték. Alaphelyzetben a hátsó kerekekre összpontosul minden erő, de a rendszer egy szempillantás alatt az aktuális vezetési stílushoz és az útviszonyokhoz igazítja a nyomatékelosztást, és extrém esetben akár 100%-ot is előreküldhet. Egyébként az R8 V10-es 19 colos (elől 245/35, hátul 295/35-ös abroncsok), míg az R8 V10 plus 20-as alufelniken (245/30, illetve 305/30) terpeszt, és utóbbihoz alapáron járnak a karbon-kerámia féktárcsák. Ugyanakkor mindkettőhöz feláras extra a kettős keresztlengőkaros felfüggesztéseket kiegészítő mágneses lengéscsillapítás és a változó áttételű, dinamikus kormányzás.

A VÉGÉRE HAGYTUK a lényeget: a rajtautomatika már az R8 V10-est is 3,5 másodperc alatt lövi százra, 323 km/órás csúcssebességre képes és az átlagfogyasztása papíron 11,8 liter. A csúcsmodell képességei pedig az olasz rokon Lamborghini Huracanéval vetekszenek: a 0-100 km/órás sprinthez mindössze 3,2, de a 0-200-hoz is csak 9,9 szekundumra van szüksége, akár 330 km/órával is hasíthat, és a gyári brosura szerint 12,4 litert eszik – ezzel az R8 V10 plus minden idők leggyorsabb sériagyártású Audija!

Ilyen volt!



2006–2014

Az Audi 2006-ban jött ki az R8-assal, amelyből azóta 54 600 darabot gyártottak. A 4.2 V8-as 430, az 5.2 V10-es 525, a V10 plus 550, míg „búcsúzóul" a lézerfényszórós R8 LMX 570 lóerőt tudott.





R8 e-tron

Felvillanyozva

A második generációnál végül zöld utat kapott a teljesen elektromos hajtású R8 e-tron szupersportkocsi is! Két 170 kW és 460 Nm teljesítményű villanymotor (összesen 462 LE/920 Nm) dolgozik a hátsó kerekekre, így álló helyzetből 3,9 másodperc alatt gyorsul százas tempóra az Audi, melynek abroncstól függően a csúcssebessége elektromosan korlátozott 210, vagy 250 km/óra. A T-alakú lítium-ion akkumulátorcsomag kapacitása 92 kWh, ami 450 km-es hatótávot biztosít és CCS villámtöltéssel akár 2 óra alatt feltölthető.

Szélesebb és laposabb ugyan (h./sz./m.: 4442/1944/1241 mm, tengelytáv: 2650 mm), de a forma nem változott drasztikusan

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: AUDI

Ujak a sportülések, de akár „kagylók" is rendelhetők

Erőteljes formák, végtelenül letisztult, vezetőcentrikus pilótafülke

A V10 plus hátsó szárnya fix, a másiké nagy sebességnél emelkedik ki a karosszériából. Ezenkívül a hosszú diffúzorcsatorna is leszorítóerőt képez

Az R8 V10 plus súly-lóerő aránya: **2,55 kg/LE**

A két tengely között beépített V10-es mögé került az automatikus sebességváltó

Harcedzett



Az Audi elkészítette a vadonatúj R8 LMS versenyautót is. Az 1225 kg tömegű, GT3-kategóriás gép alkatrészeinek mintegy 50%-a megegyezik az utcai R8-aséval, de a V10-es motor itt 585 lóerőt és 550 Nm-t teljesít, ami hatfokozatú, szekvenciális váltón keresztül a hátsó kerekeket hajtja. Az R8 LMS „harcostársairól" és az Audi Sport terveiről lapunk 48-49. oldalán bővebben is olvashatnak.

Evolúciós lépcső

A Jaguar első ízben kínál LED-es fényszórót – az eredmény optikailag nagyon meggyőző

A Jaguar nem akarta újraértelmezni az XF-et, inkább minden területen következetesen továbbfejlesztette.

Az új XF leleplezése finoman szólva sem átlagos keretek között zajlott: Jim Dowdall, a számos hollywoodi produkcióból ismert brit kaszkadőr a Temze felett kifeszített 240 méter hosszú drótkötélpályán vezette át az autót. A nem mindennapi mutatvánnyal azt akarta hangsúlyozni a Jaguar, hogy a felső-középkategória egyik legkönnyebb modellje az új XF. Nos, az új platform és a karosszéria 75%-a alumíniumból készül, ami azt jelenti, hogy e két területen mintegy 190 kg-mal sikerült csökkenteni a tömeget, miközben a torziós merevség 28%-kal nőtt. Bár a pontos adatokkal adós maradt a márka, a gyártó szerint az új XF 80 kg-mal kevesebbet nyom a mérlegen, mint közvetlen riválisai (Audi A6-os, BMW 5-ös, Mercedes E-osztály).

IAN CALLUM FŐDESIGNER és csapata meglehetősen szigorú arcot rajzolt az újdonságnak, azonban az XF ezzel együtt is egyértelműen magán hordozza az elődök vonásait. Ugyanez már nem mondható el a beltérről, hiszen az automata váltó forgótárcsás előválasztóját és a gyújtásra kinyíló szellőzőrostélyokat leszámítva semmi sem maradt a régiben. Az XJ mintájára itt is TFT-kijelzős műszerfal tájékoztatja a vezetőt (teljesen személyre szabható), a sokat kritizált központi vezérlőrendszert pedig új kezelőfelület váltotta (InControl Touch Pro).

A berendezés formai szempontból jóval fiatalosabb, ami nem meglepő, hiszen az elrendezés a nemrégiben bemutatott középkategóriás XE mintájára készült. Felső-középkategóriás autóról lévén szó nem mellékes az sem, hogy a 7 mm-rel rövidebb karosszéria dacára a lábtér tovább gyarapodott, ugyanis a tengelytávolság öt centivel nőtt (2960 mm).

Az XE után az XF a márka második modellje, mely megkapja a

Ilyen volt!



2007–2015

A Jaguar teljesen új fejezetet nyitott az első XF-fel. A tipus 2011-ben esett át egy komolyabb modellfrissitésen.



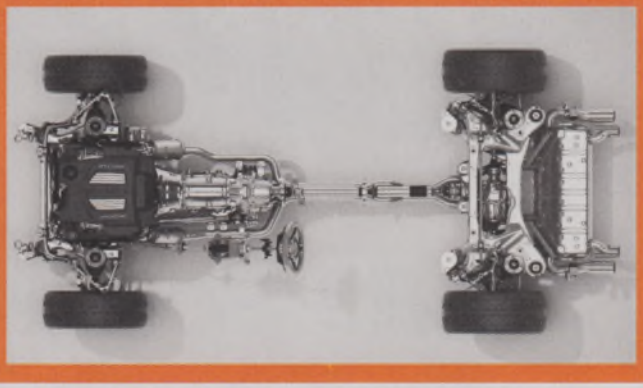
Kényeztetés a füleknek: 17 hangszórós, 825 wattos Meridian audiorendszer szerepel az extralistán



Kapaszkodó



A piaci igényekre való tekintettel összkerékhajtású kivitelben is elérhető lesz az újdonság – a prémiumszegmensben ez szinte már kötelező. Az AWD-kivitel hajtásrendszere a nemrégiben bemutatott 4x4-es F-Type-ból ismerős (képünkön), amely a Jaguar szerint a hátsókerékhajtású kivitelekhez hasonló élményt nyújt, miközben csúszós útfelületen fokozza a menetbiztonságot. Az összkerékhajtást a 380 lóerős, kompresszoros topmodellhez lehet majd konfigurálni, de – ismerve a konkurenseket – nem lepődnénk meg, ha a hétköznapibb típusverziókhoz is elérhetővé tenné a Jaguar.



Jaguar Land Rover új generációs, saját fejlesztésű négyhengeres dízelmotorját (Ingenium). A 163 vagy 180 lóerővel elérhető 2,0 literes egység a 2,2-es PSA-motor helyébe lép, és a számok alapján igencsak meggyőző. A kézi váltós, 163 lóerős bázismodell 104 g/km-es CO_2-kibocsátási értéke a kategória legkisebb környezetterhelésű dízelmodelljévé teszi az XF-et (eddig az Audi A6 2.0 TDI ultra volt az első). A 163 lóerős verzió kivételével az összes többi XF-hez alapáron jár a német ZF-től érkező nyolcgangos automata váltó, legyen szó dízel, vagy benzines modellekről. Előbbiek táborát gyarapítja a 3,0 literes, V6-os, dupla turbós egység, amely 300 lóerős csúcsteljesítménnyel és döbbenetes, 700 Nm-es nyomatékkal hívja fel magára a figyelmet. A benzinespártiaknak a 240 lóerős, 2,0 literes, turbós négyhengeres és a 3,0 literes, kompresszoros V6-os áll rendelkezésre – utóbbi 340 vagy 380 lóerővel (XF S) választható. Az élménydús vezethetőségért nem csak a motorok felelnek, például az elektromos kormányszervo ugyanazzal a beállítással rendelkezik, mint az F-Type sportkocsié, de ha ez nem lenne elég, 50:50 arányú súlyeloszlást sikerült elérni. Emellett az XF teljesen friss fejlesztésű futóművel érkezik, az elöl kettős keresztlengőkaros, hátul több lengőkaros független felfüggesztés gombnyomásra igazítható az útviszonyokhoz (opció), a német ellenfelekhez hasonlóan pedig a motorkarakterisztika és a kormányszervo rásegítése is állítható.

AZ ÚJDONSÁG – az F-Type és XJ modellekhez hasonlóan – a Jaguar Castle Bromwich-i gyárában készül majd, a forgalmazás kezdete az európai piacokon őszre tehető.



VIDEÓ:
Jaguar a Temze felett
www.automotor.hu/-603207

Nem csak formás a lemezruha, az alakténvező (0,26) is kedvező

Családtag

A Jaguar 2012-ben mutatta be a Sportbrake (képünkön) kombi verziót, amely egyes piacokon nagyon népszerűvé vált, így vélhetően az új nemzedékből is érkezik puttonyos változat. Ami a további verziókat illeti, mérget vehetünk rá, hogy az izmos sportmodell sem hiányzik majd a palettáról. A kifutó XFR és XFR-S 510, illetve 550 lóerős teljesítményét ismerve a jövendőbeli topmodell biztosan felveheti majd a kesztyűt az Audi, a BMW és a Mercedes hasonszőrű típusaival.



SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: JAGUAR

Az egyik kívül, a

Amíg az 1-es sorozatnál a külsőre és a technikára koncentráltak, a 6-osnál a belsőt tették elegánsabbá.



Ilyen volt!



2004–2011



2011–2015

Két generációnyi 3-as Compact után érkezett az 1-es sorozat ötajtós karosszériával. A technika a 3-as sorozattal közös.

Mostantól kezdve nem csodálkozik rá a világra kissé „bamba" tekintettel a BMW 1-es sorozata, hiszen az orrát a 2-es sorozatéhoz tették hasonlatossá. Ahogy azt Calvin Luk formatervező elmondta, a LED-technológia megjelenésével karcsúbb lehetett a fényszóró – érdekes, a 2-es sorozatnál eddig is ilyen karcsú volt a lámpa –, s mivel az új motoroknak több hűtőlevegőre van szükségük, az alsó légbeömlő nyílások és a vesék méretét is megnövelték. Arra különösen büszke egyébként a fiatal mérnök, hogy utóbbiakban 3D-hatású pálcák vannak, amelyekkel tökéletesen illeszkedik a precíz és egyben költői formába. Hátul már nem ilyen drasztikus az átalakulás, itt látványos LED-lámpákra váltottak, amelyek megkapták a jellegzetes L-alakot, illetve erőteljes vízszintes vonalakkal növelték az optikai szélességet.

A BELSŐ TÉRBEN igazából annak köszönhető a változás, hogy a törvényi előírásoknak megfelelően segélyhívó rendszert kapott az autó, azaz egyszerűen alapfelszereléssé tették rögtön az iDrive-ot és a 6,5 colos központi kijelzőt is magával hozó Professional rádiót-navigációt. Igazán nagy változás, hogy az alapverziókban immár háromhengeres benzin- és dízelmotorok dolgoznak. A korábbinál egységesen 5 kW-tal (6,8 LE) lett nagyobb a teljesítmény, miközben a szabványos fogyasztás csökkent: a hibridektől eltekintve a legtakarékosabb BMW jelen pillanatban a 116d EfficientDynamics Edition (116 LE/270 Nm) 3,4 l/100 km-es átlaggal. A spórolós kivitel csak kézi kapcsolású váltóval létezik, a normál akár 8 fokozatú automatával is kérhető – ennek is csak 3,6 l/100 km az átlaga. A 2,0 literes dízel is megújult, egy turbóval 150 és 190, két turbóval 224 lóerő a teljesítménye, s a „középsőhöz" már xDrive összkerékhajtás is kérhető.

AZ EURÓPÁN KÍVÜLI PIACOKON a benzinmotorokkal van jelen az autó, ennek megfelelően ez a lista hosszabb is. Csak manuális váltóval társítják, és várhatóan nem is lesz mindenhol elérhető a 109 lóerős, 1,5 literes háromhengeres. Az 1,6 literes négyhengeres kétféle teljesítménnyel (136 és 177 LE) választható, a 2,0 literes benzinmotor 218 paripával dolgozik.



Immár az 1-esben is széria az iDrive és a Professional navi



Könnyen táncba vihető az M135i

másik belül új



Egy hétköznapi, kétszínű bőrbelső a 6-os kupéban



Remek utazóautó, tipikusan BMW-s élményfaktorral



A 6-os hűtőveséjében 10 helyett mostantól 9 lamella van oldalanként

A szortimentet a 3,0 literes, soros hathengeres turbómotor koronázza meg 326 lóerővel, egyedüli benzinesként ehhez kérhető xDrive összkerékhajtás.

NOHA IGAZÁN CSAK a háromhengeres motorok számítanak újnak, a menetpróbán a 120d xDrive és az M135i modelleket lehetett kipróbálni – előbbi Európa, utóbbi a világpiac favoritja. Ez a 120d már nem az a 120d, mint pár évvel ezelőtt. Hajszál híján 200 lóerő a teljesítmény, amivel bizony az igen jól motorizált kompakt autók közé tartozik. Ráadásul az összkerékhajtás garantálja, hogy ficánkolás helyett intenzív gyorsítás legyen a reakció a sofőr akaratára, még poros, vizes aszfalton is. Stabil, csendes és egyben bivalyerős ez a kivitel, talán csak a 8 fokozatú automatikus váltó lassú visszakapcsolásaival kell kibékülnie a sofőrnek. Nem kell ennél „több" autó a hétköznapokra, a hétvégékre meg ott van az M135i. A kompakt forró ferdehátúak sofőrjei csak álmodhatnak ekkora teljesítményről, vagy hátsókerékhajtásról, ráadásul a hatfokozatú, kézi kapcsolású váltó esetén mindig az megy végbe, amit a sofőr kíván. Lusta visszakapcsolni? Alacsony fordulatról is jól húz a motor. Táncolni akar? Elég egy kicsit nagyobb gázt adni a kanyarban, és máris jöhet a jól kontrollálható keresztben autózás. Kulturáltan vagy szórakozva is lehet használni – ez az igazi prémium.

A MEGÚJULT 6-OS SOROZATNÁL arra koncentráltak, hogy a remek utazóautóban még inkább otthon érezzék magukat az ügyfelek. A BMW Individual szolgáltatását eddig is ennek a kupénak/kabriónak a vásárlói vették a leggyakrabban igénybe, mostantól pedig még több lehetőségük lesz elképzeléseik megvalósítására. A Design Pure Experience csomag kétszínű szürke nappabőr kárpitjával inkább a technokrata vonalat erősíti, míg a Design Pure Excellence belső kifejezetten otthonos színeket és tényleg teljes bőrborítást kap. Az Individual manufaktúra még az eddiginél is több utastérdekort, kárpitozást és fényezést kínál az ügyfeleknek, akik egyébként annak is örülhetnek, hogy a benzinmotorokhoz alapáron adják a visszafogott hangú sportkipufogót.

Fronthajtással jönnek!

A BMW átállítja kínálatának belépőszintjét az első/összkerékhajtású padlólemezre. Az egyterűeket az X1-es követi, majd az elsőkerék-hajtású 1-es: az abszolút újdonságként bemutatkozó lépcsőshátú szedánnal egy ideig párhuzamosan készül majd a 3/5 ajtós hátsókerék-hajtású modell.



BMW	116i	116d ED	650i
Összlökettérfogat (cm³):	1499	1496	4395
Hengerek/szelepek:	S3/12 turbó	S3/12 turbódízel	V8/32 biturbó
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	80/109/4500-6000	85/116/4000	330/450/5500-6000
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	180/1250	270/1750-2250	650/2000-4500
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4329/1765/1421	4329/1765/1413	4894/1894/1369
Tengelytáv (mm):	2690	2690	2855
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1300/565	1320/565	1795/460
Csomagtér (l):	360-1200	360-1200	460
Üzemanyagtank (l):	52	52	70
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	10,9	10,4	4,6
Max. sebesség (km/h):	195	195	250
Város/országút/vegyes (l/100 km):	6,3/4,2/5,0	3,9/3,1/3,4	11,9/6,6/8,6
CO_2-kibocsátás (g/km):	116	89	199
Alapár (Ft):	májustól	májustól	28 705 000

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: BMW

A Kísértet és a

Valóságos regevilágba lépünk ezekkel a mitikus nevet viselő, de egyébként is mesebeli autókkal.

Tudta-e?

Bement valaki a márkakereskedésbe, vitte magával a gyerekkori pedálhajtásos kisautóját: ugyanilyen színű legyen! Olyan lett. Egy hölgy a körömlakkját mutatta mintaként, egy másik a cipőjét. Óhajuk teljesült.



A modern felszerelésekkel együtt is jól adja az óangol hangulatot a Phantom Coupé



Esernyő az első sárvédőben, kontroller ugrik ki a kartámaszból, az embléma gombnyomásra bújik ki

Mindkettő olyan, mintha valami mondából lépett volna elő, de ösz-sze ne tévesszük őket: nagymértékben különböző karakterek. Szellemtan, Rolls-Royce módra!

Ahogy ott állnak a Lánchíddal szemben a Four Seasons hotelnél, még az elitautókhoz hozzászokott pestiek is előkapják a mobiltelefonjukat, hogy hazavihessenek, megoszthassanak néhány fotót. Hát persze, nem sűrűn adódik alkalom egyszerre látni efféle materializálódott kísértetet (Wraith) és fantomot (Phantom). Csakhogy a képeken nem látszik a Rolls-Royce-história, a legendát tápláló sokféle történet, pedig ugyanúgy hozzájuk tartozik ez, mint óangol kastélyhoz az éjszakánként kísértő szellem. Lépjünk be a bűvkörbe és adjuk át magunkat egy sajátos hangulatnak!

SOKAT MESÉLNEK a Rolls-Royce-ról. Például hogy titok a motor teljesítménye, csupán annyit árulnak el, hogy „elegendő"; hogy az utastérben a leghangosabb zaj a műszerfali óra ketyegése; hogy mindmáig kézzel kalapálják ki a karosszéria idomait; vagy hogy aki megkérdezi az árát az már

Fantom



Tisztelettel

A Rolls-Royce az egyik legpatinásabb autómárka, 1906 óta létezik. 2003 óta a Rolls-Royce Motor Cars a BMW AG leányvállalata, a műszaki alap és a fejlesztés, a konstrukció a bajorok műve, de a márka nagyfokú önállóságot élvez a hagyományainak és az ügyfélkörének megfelelő design, jelleg, kivitel tekintetében. A korábbiakhoz képest a minőségnek jót tett az utóbbi években bevezetett magas műszaki színvonal.



szóba sem jöhet vevőként. Egyik sem igaz, valóság viszont, ami most következik.

A mai vevők többsége saját maga teremtette meg az anyagi hátterét, és igenis kíváncsi, mire és mennyit kell kiadnia. Gazdag emberekről van szó, de részben azért lettek gazdagok, mert odafigyelnek a pénzre. Egyikük például tudni akarta, mibe kerül egy féktárcsa. Az első négy évben ingyenes a karbantartás, felelték neki. De őt akkor is érdekli. Utánanéztek, az illető pedig megvette a kocsit. A Rolls-Royce mottója emígy hangzik: „Amikor már rég elfelejtették az árat, még mindig változatlan lesz a minőség".

Ritka, hogy egyedüli autóként legyen valakinek Rolls-Royce-a. A legtöbb tulajdonos garázsában sokféle jármű áll – van, akinél 200! De olyan nemigen fordul elő, hogy valaki birtokoljon egy Wraith és egy Phantom Coupé modellt is, mert a kettőnek eltérő a célcsoportja. Az előbbi az ötvenes, az utóbbi inkább a hatvanas korcsoporté. Az előbbi vérbeli autózásra, az utóbbi reprezentálásra termett. Tehát aki golfozni és üzleti vacsorára nem ugyanazzal a kocsival megy (snassz is lenne), az napközben a Wraith volánja mögé ül, este pedig típustestvérébe, a négyajtós Ghostba. Kicsit idősebb, vagy tekintélyesebb klubtársa pedig a Phantom kupét váltogatja a limuzinnal.

GYÁRILAG SOKFÉLE SZÍN közül lehet választani. Van egy okostelefonos alkalmazás: kihívom a képernyőre a kocsit, és mindenfelé forgatva jól megnézem, melyik színben tetszene legjobban. S ha egyikben sem? Akkor a telefonnal lefotózok például egy virágot, kijelölöm a szirom egy részét, és máris annak a színében látszik az autó. Ezt el lehet küldeni a gyárnak, és olyanra fényezik az autót. „Nem ízlésrendőrség vagyunk, az ügyfél kérése nekünk parancs" – hangzik a márka álláspontja.

Először a rangosabb Phantomé a figyelmem. Ebben a sötét színben van némi fenyegető aurája, sokan érzik úgy, hogy nem kéne ujjat húzni a gazdájával. Akinek a bőrébe bújva most beállítom magamnak az ülést, a tükröt, a navigátort és a rádiót. Kissé felvonom a szemöldökömet: ejnye, a kormányt szívesen állítanám mélyebbre, de már koppanásig lement (per- ➔



Tessék helyet foglalni a plüssbetétes piknikpadon!



Impozáns jelenség a lendületesen elrajtoló óriáskupé



Mennyei utastér a csillagos égboltot utánzó tetőkárpit alatt: Rolls-Royce Wraith

VIP-bázis!

A Rolls-Royce modellek gyártóhelye az autósport Mekkájának számító Goodwood, Nagy-Britanniában. Az új üzemet 2003-ban nyitották meg, azóta kétszer bővítették, korszerűsítették, napi termelése 15 darab körüli. 800 dolgozójának fele a bőr- és a faműhelyben pepecsel a legfinomabb anyagokkal és az extra ügyféligények kielégítésével.



sze elektromosan), nem lehetett volna ezt jobban megoldani? Motorindítás nyomógombbal – és tényleg, de igazán csak a műszerfal megelevenedéséből venni észre, hogy beindult, mert hallani és érezni abszolúte semmit sem lehet. Mielőtt kimanővereznék a monstrummal a szálló elől, megnyugtató rápillantani az autót felülről mutató madártávlati kameraképre. A forgalomban játszi könnyedséggel dirigálható a bő öt és fél méteres, két és fél tonnás jármű. Míg a közlekedés többi résztvevője robog, ez méltóságteljesen siklik. Egy-egy német szuperautóban gyakorta érezni mások irigységét, ellenszenvét, most viszont ösztönös tiszteletadással és előzékenységgel találkozom – mintha ez is benne volna a 150 millió forint körüli vételárban.

KINN AZ AUTÓPÁLYÁN csúnya zúgás zavarja meg a hangrendszerből áradó Vivaldi-muzsikát. Jobbról jön, már 90 km/órás sebességtől. Az első oldalablak a bűnös, nincs jól bepasszítva! Azt a hétszázát, ezt nem várnám, még egy Suzukitól sem. A Phantom mentségére szolgáljon, hogy bemutatókocsiként járja az országokat, kézen-közön akármi történhetett vele, a gyárat vélhetően nem így hagyta el.

A Mátra kanyarjaiban, úton a fotóhelyszínül szolgáló parádsasvári kastélyszálló felé, megnyomom az S-gombot, aminek hatására feljebb csúsznak a váltási pontok, és erélyesebben lát munkához a 460 lóerő. Húzósan megy a hatalmas autó, úgy gyors, hogy nem látszik rajta. Tiszta íveket rajzol, nem csikorog a gumi, alig dől a karosszéria. Hát a praktikum? A hátsó ülésre az elsők előresiklása könnyíti meg a beszállást, de azért másodrendű hely ez, kutyusnak viszont éppen megfelel. Kettőnél több fő esetén tessék a Phantom limuzint elővenni! A csomagtartó nem túl nagy, de hasznavehető méretű, a padló alatt külön rekesszel, fedelének hátrahajtható része piknikpadként szolgál, másfél mázsa a teherbírása. Végső soron egy élhető, a mindennapokban használható autó ez? Igen – de azért nem árt melléje néhány másik.

A WRAITH MÁS. Nem elsősorban azért, mert 40 centivel rövidebb és két mázsával könnyebb, hanem mert más a kisugárzása. Mintha szmoking helyett blézert öltöttem volna. Van olyan elegáns, hogy bárhol az autópark dísze lehet, de nem annyira ugrik ki a többi közül. A Phantomba beülök, hogy előkelő elzárkózottságban elvigyen, ez körülvesz engem, hogy általa mozoghassak. Könnyedebb, kezesebb, élénkebb. 632 paripa viszi, finoman poroszkálva, vagy tüzesen vágtatva. Négy és fél másodperc alatt százra – ezt inkább csak kipróbálja néha, mintsem rendszeresen kihasználja a deresedő halántékú úriember. Egy-egy előzés persze kurta szökkenéssé redukálódik. A csúcssebessége ennek is elektronikusan határolt 250 km/óra, de azt sem valami sokszor lehet kihasználni, elegendő a tudata. Az mindenesetre



Egészen más stílus és hatás, de szintén a legmagasabb szinten

Szellemes

Míg a Phantomnak van limuzin változata, a Wraith esetében ennek külön neve van: a Ghost (szellem), amely a Rolls-Royce belépőmodellje, de még így is arasznyival hosszabb egy Mercedes S-osztálynál. Jellegzetessége, hogy hűtőmaszkja nem önálló „Parthenon" (gyári elnevezés), hanem a kocsi elejébe integrálódik.





Csak előrecsúsztatott első ülés mögött ekkora a hely

ROLLS ROYCE	Wraith	Phantom Coupé
Összlökettérfogat (cm^3):	6592	6750
Hengerek/szelepek:	V12/48 ikerturbó	V12/48
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	465/632/5600	338/460/5350
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	800/1500	720/3500
Tengelytáv (mm):	3115	3320
Hosszúság/szélesség/ magasság (mm):	5250/1448/1507	5612/1987/1598
Saját tömeg (kg):	2360	2629
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	4,6	5,8
Max. sebesség (km/h):	250	250
Város/országút/vegyes (l/100 km):	20,5/9,6/13,6	22,8/10,2/14,8
CO_2-kibocsátás (g/km):	317	347
Nettó alapár (euro):	245 340	391 300

SZÖVEG: KARLOVITZ KRISTÓF | FOTÓ: HILBERT PÉTER ÉS ROLLS-ROYCE

vicces, amikor valami kis sportos verda mellett simán elsiklunk, fél méterrel magasabbról pillantva le az ámuló vezetőjére. Az átlagsebességet persze rontja némiképp, hogy gyakori megállásokra kényszerít a 20 literes fogyasztás – mintegy jelezve az anyagiakkal nem törődő nagyvonalúságunkat.

EZ LENNE A TÖKÉLY? Olyan szerencsére nincs, mert akkor mit tökéletesítenének a következő típuson? A Wraith futóműhangolása mesteri, de a rugózása egy picit sprődebb, mint vártam, talán nem eléggé sebességfüggő a csillapítás. Lehet persze, hogy a menüben bele lehetne nyúlni, de a rövid menetpróba alatt nem nyílt lehetőség kísérletezésre. Ami viszont fixen beépített hiba, az a vetített kijelzés keretének zavaró tükröződése a szélvédőben, ha szembe süt a nap. Igaz, ezt az extrát nem muszáj megrendelni.

Wraith vagy Phantom Coupé? Életkortól függ, a biológiai óra járásától. Én még fiatalnak érzem magam hozzájuk, de még eljöhet az idő...



Akár sportosan is hajtható a könnyedén gyors Wraith

Törpe gólyaláb

Az rendben van, hogy világszerte hódítanak a szabadidő-autók, hiszen egy kompakt SUV sokszor jóval komolyabb autó benyomását kelti, mint egy „mezei" alsó-középkategóriás modell, s az is hozzátartozik a látványterepesek sikeréhez, hogy sokan szeretnek magasan ülni. No de hogy egy városi miniből is szabadidő-autós változatot kreáljanak, azért ahhoz nagy bátorság kellett! Az Opel ugyanakkor ebben látja annak a lehetőségét, hogy férfi kuncsaftok is az Adam mellett döntsenek, hiszen a kis Opel tulajdonosainak túlnyomó része (70%) hölgy.

NEM MONDANÁM, hogy a férfiasság megtestesítője az Adam Rocks, de tény, hogy az új verzió fickósabb a többi Adamnél, a fényezetlen műanyag elemek határozottabb kiállásúvá teszik. Ráadásul a minikategória egyetlen típusaként 18 colos felnik is kérhetők hozzá – ekkora gumik bizony még egy középkategóriáson sem számítanak kicsinek. A többi Adamhez képest egyébként 15 mm-rel megemelték az autót, így 140 mm-re van a hasa a talajtól, azonban összkerékhajtás hiányában ennek az értéknek nincs nagy jelentősége a gyakorlatban. Sokkal inkább örülhet a Rocks tulajdonosa az elképesztően gazdag személyre szabási lehetőségeknek, a színes dekorelemek mellett matricák és felnik gazdag választéka áll rendelkezésre, sőt még az autó kulcsa is a belsőre rímelő betétet kap. Az igényesség tehát stimmel, már csak a számos elérhető extra miatt is (pl. kormányfűtés), de az új IntelliLink multimédiás rendszer megszokást igényel: az hagyján, hogy okostelefonról tud csak navigálni és a Bringo rendszer fájdalmasan lassú, az érintésérzékeny gombok (amelyek nem az érintőképernyőn vannak) sokszor nem fogadnak szót. A bosszankodás során felgyülemlett gőzt kiengedhetjük a Rockshoz alapáron járó, elektromos mozgatású vászontető segítségével, mely gombnyomásra, mindössze öt másodperc alatt nyílik, ráadásul a háromrétegű, középen neoprén bevonattal rendelkező tető nagyon jó hangszigetelési tulajdonságokkal rendelkezik. Igazából a beszűrődő hangokból aligha veszi észre az ember, hogy nem lemeztető van a feje felett.

Mindemellett a motor is halk, a tesztpéldányt hajtó háromhengeres benzines az egyik legjobb darab saját műfajában. Az érthető, hogy a 115 lóerős teljesítmény miatt még nagy sebességről is intenzíven tud gyorsítani, az igazán nagy dolog azonban a szerény vibráció, az alacsony fordulaton is lehívható nyomaték és a kisimult hang. A 6,5 literes fogyasztás ugyan nem kirívóan alacsony, ezzel a motorral tényleg jó vezetni az Adam Rocksot, amihez persze hozzájárul a direkt kormányzás, a pontos váltó (a négyhengeresekkel ellentétben itt hatfokozatú) és a stabil futómű is. Az újdonság a normál Adamhoz képest módosított lengéscsillapítókkal érkezik, hogy a magasabb építés ellenére se legyen dülöngélős a kanyarokban. Sőt, miniautós mércével kifejezetten feszes a rugózás!

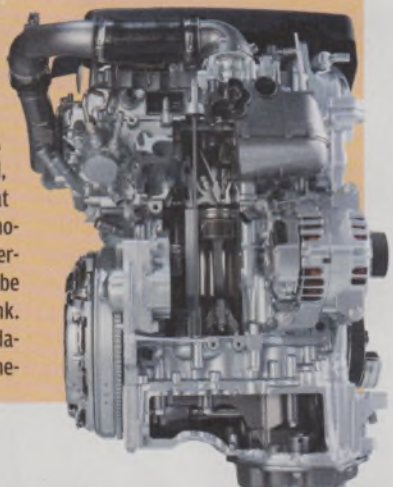
BÁR A ROCKSOK alapból gazdagon felszereltek, eléggé vastag ceruzával írták az árlistát. A tesztelt 115 lóerős motorral 5,19 millió forinttól vihető haza az autó, ami az ellátmányban hozzá közel álló Adam Slamnél (ugyanezzel a motorral) 540 000 forinttal drágább. Persze ha nem kell a combos motor, már 4,44 millió forinttól miénk lehet az Adam Rocks, igaz, az 1,2-es, 70 lóerős szívómotor a dinamika területén más világot képvisel, mint a háromhengeres turbó.



Az emelt hasmagasságú, terepjárós miniautó koncepciója

Kicsi a bors...

Technikai szempontból igencsak érdekes a szentgotthárdi gyártású 1,0 literes, benzines turbómotor, melynek blokkja mindössze 15,5 kg-ot nyom a mérlegen. A háromhengeres egység esetében az acél hajtókarokat fémporból kovácsolják, ami azonos, vagy még nagyobb szilárdságot ad, mint a szokásos kovácsolás, de lehetőséget nyújt a tömegeltérések csökkentésére. A dugattyúkat olajsugár hűti alulról, elérve természetesen a hengerfalat is, hidegindításkor hozzájárulva a motor csendes működéséhez. A hengerfej különlegessége az aluöntvénybe integrált vízhűtéses kipufogócsonk. Több előnye van ennek az egydarabos koncepciónak: gyorsan melegszik fel a motor és nem kellenek tömítések a kipufogónyílásoknál. A motor sima járásáért az olajteknőben hosszirányban elhelyezett kis kiegyensúlyozó tengely is felel.





A Rockshoz a többi Adammel ellentétben nem rendelhető a FlexFix kerékpártartó

akon





140 km/órás sebességig menet közben is mozgatható a tető

nehezen értelmezhető, de az Opel szerint erre is lesz kereslet.

Összegzés

Mélyen a zsebébe kell nyúlnia annak, aki egy Adam Rocksot szeretne, de tény, hogy stílusos és nem átlagos miniről van szó. A kidolgozás minősége, vagy a rendelhető extrák sora a magasabb kategóriába tartozó autókat idézi. A szűkös csomagtér és a szerény hátsó helykínálat miatt az Adam (Rocks) szingliknek, vagy trendi pároknak jöhet szóba.

Túracipők



A Fiat Panda 4x4-es (4 870 000 Ft) és a hazánkban nem rendelhető VW Cross Up! is a „terepes" miniautók közé sorolható, ám az Opellel ellentétben mindkettő ötajtós. Míg a Cross Up! esetében a 15 mm-rel emelt hasmagasságban és a fényezetlen műanyag karosszériaelemekben ki is merülnek



a különbségek a bázistípushoz képest, addig a Panda 4x4-es nem csak látványban nyújt többet. A kis Fiat alatt Haldex-rendszerű összkerékhajtás dolgozik.

ADAM ROCKS	1.0 Turbo 115
Összlökettérfogat:	999 cm³
Hengerek/szelepek:	S3/12 turbó
Max. teljesítmény:	85 kW (115 LE) 5200/perc
Max. forgatónyomaték:	170 Nm 1800-4500/perc
Hossz./szél./mag.:	3747/1720/1493 mm
Tengelytáv:	2311 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1472/1464 mm
Fordulókör:	10,9 m
Tömeg/teherbírás:	1086/377 kg
Csomagtér:	170/663 l
Üzemanyagtank:	35 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,9 s
Max. sebesség:	196 km/h
Város/országút/vegyes:	6,3/4,4/5,1 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,5 l/100km
CO_2-kibocsátás:	119 g/km
A modell alapára:	3 620 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	5 190 000 Ft

* Adam 1.2 (70 LE)



Minőségi a beltér, de az IntelliLink rendszer megszokást igényel



Tág tartományban állíthatók az ülések



Parányi, 170 literes a csomagtartó

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: GENERAL MOTORS CENTRAL & EASTERN EUROPE, 2040 BUDAÖRS, SZABADSÁG ÚT 117. TELEFON: 06-23-446-100

Tetszett
- érettebb formaterv
- helykínálat, csomagtér
- egyértelmű kezelés

Nem tetszett
- szerény alapfelszereltség
- menetdinamika
- tesztfogyasztás

Tárgyilagos

Alapmotorjával éppen olyan „szürke” az új Fabia, mint a tesztautó színe.

Tudta-e?

A harmadik generáció picivel rövidebb (-8 mm), de sokkal szélesebb (+90 mm) és laposabb (-30 mm) a korábbinál. A csehek minden szempontból (méret, motorizáltság, vételár) a Rapid Spaceback alá pozicionálták a Fabiát.

Ezzel a szürkével sikerült minden érzelmet kiölni az amúgy is racionális Fabiából. Meg aztán így az is észrevétlen marad, mennyivel tetszetősebb és érettebb a formaterve, mint elődjének - mondjuk így nem egyszerű megkülönböztetni a Rapid Spacebacktől. A belső hangulat sem éppen lélekemelő, de a műszerfal gyorsan áttekinthető, és a kezelés sem okoz fejtörést. Bár hátul lehetnének valamivel hosszabbak az ülőlapok, a helykínálat hozza a kategóriától elvárhatót, a csomagtér pedig a szegmens legtágasabbja - már amennyiben a Rapidot nem a kisautók közé soroljuk. Igaz, mivel álcapadlót csak a Fabia Combihoz kínál a Skoda, a csomagokat ez esetben kisebb peremen kell átemelni, és bővítés után lépcső keletkezik a padlóban. A praktikus részletmegoldások közül (szatyorkampó, csomagrendező, hálórendszer, jégkaparó/nagyító a tanksapkafedélben, tárolórekesz az első ülés alatt stb.) pedig a legtöbb feláras csomagokban érhető el.

MIUTÁN SIKERÜLT 65 kilót lefaragni a Fabia tömegéből, alapmotornak bevállalták a Citigótól származó 1,0 literes háromhengerest: a 60 és 75 lóerős verzió közül mi utóbbit próbáltuk. Ez egyértelműen a komótos sofőröknek, főleg városi használatra ajánlható. Nem is annyira a szerény teljesítmény miatt, hanem mert a korrekt dinamika érdekében az ötfokozatú sebességváltó meglehetősen rövid áttételezést kapott: a másodiknak már 80 km/óránál vége, míg sztrádatempónál „ötödikben” 4250-et forog a motor. Ez viszont nincs kedvező hatással a fogyasztásra, autópályán simán benyakal 7,0-7,5 litert, míg lakott területen 6,0 liter környékén is elbóklászhatunk. Amúgy a motor kis tempónál tisztességesen viszi az autót, de a lendületes haladáshoz azért nyüstölni kell - szerencsére kihúzatva sem lesz különösebben zajos. A Fabia kellemesen vezethető és kiszámíthatóan viselkedik, de a komfortos futóműhangolás tükrében az úthibákat tompíthatná magabiztosabban is.



Ez már egy rendesen felextrázott műszerfal



Élénk színekben, akár kettős fényezéssel is rendelhető

Összegzés

A 105 ezer forintos felár a plusz 15 lóerőn kívül eggyel magasabb felszereltséget is takar. Csakhogy még Active szinten is opció az első ülések magasságállítása, a légkondi, vagy éppen az elektromos első ablak és tükör.

ÉRTÉKCSÖKKENÉS*	
Skoda Fabia 1.0 MPI 75 alapár:	2 804 761 Ft
1 év elteltével:	2 275 000 Ft
3 év elteltével:	1 705 000 Ft
5 év elteltével:	1 270 000 Ft

*EUROTAX GLASS'S BECSLÉS WWW.EUROTAX.HU



Könnyű variálni, a kalaptartó a középső szinten is rögzíthető, vagy az ülések mögé állítható

SKODA FABIA	1.0 MPI 75
Összlökettérfogat:	999 cm³
Hengerek/szelepek:	S3/12
Max. teljesítmény:	55 kW (75 LE) 6200/perc
Max. nyomaték:	95 Nm 3000-4300/perc
Hossz./szél./mag.:	3992/1732/1467 mm
Tengelytáv:	2470 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1441/1435 mm
Fordulókör:	10,4 m
Tömeg/teherbírás:	1055/530 kg
Csomagtér:	330/1150 l
Üzemanyagtank:	45 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	14,7 s
Maximális sebesség:	172 km/h
Város/országút/vegyes:	5,8/4,2/4,8 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	108 g/km
A modell alapára:	2 699 300 Ft*
A tesztelt modell ára:	2 804 761 Ft

* Fabia 1.0 MPI 60 Easy (60 LE)

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

Válogatásunkban ezúttal a **SKODA** a főszereplő, tendernyertes taxival, prototípussal, merülési teszttel, típusismertetőkkel és egy különleges tesztautóval.



1949

200 új „Skoda 1101"-gyártmányú szürketaxi lesz Budapesten. Az új taxik utasai kényelmesen utazhatnak majd, tekintve, hogy a kocsiszekrény valóban minden kényelmet kielégít. A karosszériának négy ajtaja van és ezzel a könnyű ki- és beszállás biztosítva van. A podgyászok elhelyezésére nagyméretű - belülről és kívülről egyaránt hozzáférhető - csomagtartó szolgál. Az új szürketaxik teljes kocsihossza 4050 mm, szélessége 1500 mm, magassága 1520 mm. A Skoda 1101 legnagyobb sebessége 100 km/óra.

1956



Nem utasai, csupán nézői voltunk ennek az új Skoda sportkocsinak, amely a brnói utcán bukkant elő. Csak egy pillanat állott rendelkezésünkre, hogy szemügyre vegyük, illetve lefényképezzük. Az biztos, hogy nagyon érdekes kocsi. Azt is láttuk, hogy a plexitető alatt két ülés van, de hogy a motorház mit takart, arról ma még fogalmunk sincs.

1968

Az 1968 során piacra kerülő Skoda 1100-MB de Luxe típus jellemző műszaki adatai: teljes hossza 4170 mm, szélessége 1620 mm, magassága terheletlenül 1380 mm. Teherbírása 375 kg. A motort ikerporlasztóval látják el és 1107 cm^3 hengerűrtartalommal 4800 percenkénti fordulatszám mellett 52 SAE lóerőt teljesít. A kocsi maximális sebessége 135 km/h. Ebből kitűnik, hogy a lóerőtöbbletet nem az 1000-MB-vel szembeni sebességnövelésre, hanem inkább a gyorsulási érték javítására fordítják. Ugyanis az 1100-as motorral 0-tól 80km/óráig 15 másodperc alatt gyorsítható az új kocsi. Ugyanakkor norma szerinti üzemanyag-fogyasztása 100 km-re 7,7 liter.



1975





A búvárok a Skoda alá csúsztatják az emelőt és az lassacskán felemelkedik a víz felületére. Petr Kostyál mérnökhöz fordulok, akinek az volt a feladata, hogy figyelemmel kísérje és regisztrálja a kocsi mozgását. Ő ezt mondja: - A nekiindulás és az ugrás nagyon gyors volt. A rámpa is feldobta egy kicsit a kocsit. A Skoda így egyenesen az orrával „ment" a vízbe. A kocsinak tehát nem volt lehetősége arra, hogy felvegye az úgynevezett békaállást. Végre kocsink újra a parton van. Minden oldaláról csurog a víz. Josef Hermansky, a Svet Motoru szerkesztőbizottságának tagja és a Skoda Autószövetkezet javítóüzemének vezetője több kollégájával munkába kezd, hogy rendbehozza az autót. A medencébe történt beugrás után kilencvenhat perc múlva Hermansky utasítást kap a motor beindítására. A motor beugrik. Hermansky gázt ad. A kipufogóból vízsugár fröccsen a körülállókra, mintha csak a százas bosszút akarna állni azokon, akik rábírták a vízbe ugrásra...

1983

A Skoda-gyár folyamatosan fejleszti típusait, s ennek a munkának az eredménye a képeken látható „84"-es modell. Ami a kocsin első látásra szembetűnő, az az igen esztétikus mellső kialakítás. Ennek keretében a következők változtak: a homlokfal mindegy 15-20°-os dőlést kapott, s szerves részeként illeszkedik hozzá az alsó légterelő, vagy népszerűbb nevén a spoiler. Az utastérben a napi számlálós kilométeróra, a LED tartalékjelzős - csillapított mozgású - üzemanyag-szintmérő, valamint az Ipur habbal burkolt kormánykerék jelent újdonságot.



1996



Szerkesztőségünknél a legkülönfélébb autók is megfordulnak, legtöbbjük vonzza a tekintetet. Legutóbbi tesztünk alkalmával ezért egy kicsit meglepődve nyugtázhattuk, hogy az elmúlt időszak legközkedveltebb modellje bizony éppen egy Skoda volt. Bármerre is jártunk, mindig több tucat szempár követte a Felicia Pickupot, sőt, megtörtént olyan eset is, hogy a közlekedési lámpa piros jelzésénél egy márkatárs kiszállt az autójából, hogy közelebbről is szemügyre vehesse a kocsit, sőt, a hosszú „tilos" alatt még néhány kérdésre is maradt ideje.



Tetszett
- csendes és kulturált motor
- tágas utastér
- vezethetőség

Nem tetszett
- feszes hangolású felfüggesztés
- gyenge gyorsítási tapadás nedves úton, kanyarban

Ereje teljében

Immár nagy teljesítményű benzinmotorral is választható a Qashqai. De itt is érvényes az örök frázis, miszerint nincsen rózsa tövis nélkül!

A modellváltásnál kifejezetten sportosra vették a figurát a Nissan formatervezői, ám a kínálatból hiányzott az az erőforrás, amivel ezt az ígéretet teljesíthette volna a Qashqai. Mostanáig, hiszen immár rendelhető az 1,6 literes, turbós benzinmotor is! A 163 lóerő elsőre ugyan nem tűnik soknak, de bizony az első kerekek néha ennek a teljesítménynek a talajra juttatásával is gondban vannak, ha nem elég óvatosan kezeli a gázpedált a sofőr vizes aszfalton, kanyarodáskor. Egyébként az tűnik fel a motorral kapcsolatban, hogy mennyire visszahúzódik a háttérbe. Elképesztően csendes, hamarabb jön meg sztrádatempónál a gördülési és szélzaj, mint a motorhang. Itt sokkal magabiztosabban viselkedik az eddig egyedüli benzinesként választható 1,2 literes turbómotornál, amely teljes terheléssel bizony már megérezte az emelkedőket. Miközben kifejezetten jó erőben van az 1,6 literes, DIG-T fantázianevű négyhengeres, nem is fogyaszt sokat, mi 6,9 l/100 km-es tesztátlagot mértünk vegyes használatban. A feszes hangolás és a peres abroncsok miatt kemény rugózás itt értelmet nyer, hiszen tényleg sportosan is lehet közlekedni a magas építésű járművel.

AZ 1,2 LITERES benzinmotorhoz képest 800 ezer forint a felára az 1,6-osnak, ami így pont a két dízelmotor között helyezkedik el. Amíg a motorok között könnyű az átjárás, a felszereltségek között nagyobb ugrások vannak. A biztonsági segédek se járnak „mindenkinek", a Biztonsági Csomag csak a harmadik szinttől szériá (egyébként +250 000 Ft), az Aktív Biztonsági Pajzs pedig csak a Tekna szinten létezik, ami az alapváltozathoz képest 2 millió forintos felárat jelent. Azért ez utóbbit, felár ellenében, de alacsonyabb szinteken sem ártana elérhetővé tenni.

Összegzés

A sportos formához és felfüggesztéshangoláshoz illő teljesítményt nyújt az 1,6-os benzines. Nem adják drágán a lóerőket, úgyhogy a benzinespártiaknak mindenképpen megéri fontolóra venni a nagyobb turbómotort.

Tudta-e?

Összkerékhajtás és automatikus sebességváltó nem társítható az 1,6-os, turbós benzinmotorhoz. Marad tehát a fronthajtás és a manuális sebességváltás...

NISSAN	Qashqai 1.6 DIG-T
Összlökettérfogat:	1618 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó
Max. teljesítmény:	120 kW (163 LE) 5600/perc
Max. nyomaték:	240 Nm 2000-4000/perc
Hossz./szél./mag.:	4380/1806/1590 mm
Tengelytáv:	2646 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1560/1560 mm
Fordulókör:	10,7 m
Tömeg/teherbírás:	1365/520 kg
Csomagtér:	401-1585 l
Üzemanyagtank:	55 l
0-100 km/h:	9,1 s
Max. sebesség:	200 km/h
Város/országút/vegyes:	7,4/4,8/5,8 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	134 g/km
A modell alapára:	4 990 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	5 790 000 Ft

* Visia 1.2 DIG-T 115 LE



Extrából nincs hiány, a hangulat azonban szürke



„Sportkocsi": dinamikus forma, feszes futómű, erős motor

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: NISSAN SALES CEE KFT., INFOPARK SÉTÁNY 3/B, 1117 BUDAPEST, TELEFON: 06-80-333-888



Tetszett
- tágas utas- és csomagtér
- gazdaságos dízelmotor
- kis fordulókör, jó manőverezhetőség

Nem tetszett
- gombok kusza elhelyezése
- jellegtelen formaterv

Alapos 4x4-es

A RAV4-es kisebbik dízelmotorja is konfigurálható összkerékhajtással.

Habár a Toyotánál azt állítják, hogy a RAV4-esek 95%-át négykerékhajtással adják el, a negyedik generációnál kezdetben csak a 2.0 Valvematic benzines (151 LE) és a 2.2 D-4D (150 LE) nagy dízel volt elérhető 4x4-esként. Egy ideje azonban már a 2,0 literes, gázolajos alapmotor is konfigurálható „összkerekesként": alapvetően elöl hajt, de a különféle szenzoroktól érkező információk alapján az elektromágneses vezérlésű kuplung szükség esetén a megfelelő mennyiségű (max. 50%) nyomatékot villámgyorsan és észrevétlenül hátracsoportosítja. Szorult helyzetben a 4WD Lock gombbal 40 km/órás sebességig zárható az 50:50 arányú nyomatékelosztás, valamint visszagurulás-gátló és lejtmenetvezérlő segíti a vezető dolgát. Persze a laza terepnél merészebb kalandokra így sem alkalmas a RAV4-es, összkerékhajtása inkább a rossz időjárási körülmények közötti magabiztos továbbjutást szolgálja. A műutas felhasználási területre utal az is, hogy a szervokormány rásegítésén és a gázreakciókon kívül a Sport üzemmód erre is hatással van: az alulkormányzottsági hajlam csökkentése érdekében már az első kormánymozdulatra a nyomaték 10%-át hátraküldi. Mondjuk sportos így sem lesz, inkább csak kellemes a Toyota vezetése.

AMÚGY AZ ÖSSZKERÉKHAJTÁS csupán 50 kilóval növeli az autó tömegét, és gyári adatok szerint az átlagfogyasztást is mindössze 0,3 l/100 km-rel növeli. A 124 lóerős dízel kezdettől fogva jól terhelhető és alacsony fordulaton sem vérszegény, úgyhogy korai felkapcsolásokkal is tartható a forgalom ritmusa – szintén segít takarékoskodni a széria start-stop rendszer, így a 6,2 literes tesztfogyasztással elégedettek voltunk. Máskülönben 1800/perctől kezd erélyesebben húzni a motor, megfelelően viszi az autót, előzéskor pedig számíthatunk a rugalmasságára. Csendes és komfortos a Toyota RAV4-es, elődjéhez képest pedig alaposan megnőtt és tágasabbá vált.

Ilyen volt!



1994–2000

A Toyota RAV4-es a kompakt szabadidőautók kategóriájának úttörője, 1994-es bemutatkozása óta 5 milliónál is többet adtak el belőle világszerte. Az eredeti háromajtóshoz képest a 4. generáció 83 centivel hosszabb és 15-tel szélesebb, tengelytávolsága 46 centit nyúlt.



Premium szinten akár ilyen terracotta színű bőrkárpitozással is rendelhető, de így már 10,6 millióba kerül ez a RAV4-es



Összegzés

Azonos felszereltség esetén az összkerékhajtású 2.0 D-4D és 2.2 D-4D között 350 ezer forint az árkülönbség, de előbbi már Active szinten is elérhető, így az árelőny elérheti az egymilliót. Automatikus váltó viszont csak a 2,2-eshez társítható.

TOYOTA RAV4	2.0 D-4D AWD
Összlökettérfogat:	1998 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	91 kW (124 LE) 3600/perc
Max. forgatónyomaték:	310 Nm 1600-2400/perc
Hossz./szél./mag.:	4570/1845/1660 mm
Tengelytáv:	2660 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1570/1570 mm
Fordulókör:	10,6 m
Saját tömeg/teherbírás:	1585/605 kg
Csomagtér:	547/1746 l
Üzemanyagtank:	60 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,5 s
Maximális sebesség:	180 km/h
Város/országút/vegyes:	6,2/4,6/5,2 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,2 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	136 g/km
A modell alapára:	7 345 000 Ft*
A tesztelt modell ára:	8 175 000 Ft

* Toyota RAV4 2.0 Valvematic (151 LE) Active 4WD

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: TOYOTA MOTOR HUNGARY KFT., 2040 BUDAÖRS, BUDAPARK, KELETI 4. TELEFON: 06-23-885-100



Tetszett
- forma, stílus
- üléskényelem
- motor, sebességváltó

Nem tetszett
- gyenge oldaltartású első ülések
- hátra beszálláskor alacsony tetőív

Négyhengeres dízelmotor egy ilyen luxuscirkálóba? Elment a Merci esze? De még mennyire, hogy nem!

Süketszoba

A modern gázolajosok nem ismernek lehetetlent, s itt elsősorban nem a lóerőkre és a nyomatékra gondolok. A gyártók nem riadnak vissza a „szentségtöréstől", vagyis a cetánosokat gond nélkül beépítik olyan karosszériákba is, amelyeknek elvileg ellenkezniük kellene a társítás ellen. Kabrió, kupé és elegáns Gran Turismo sem akadály a dízelek számára, s ha a végeredményt nézem, jól is van ez így.

A CLS négyajtós, keret nélküli ablakokkal operáló teste sem idegenkedik a gázolajtól. A 170 lóerős négyhengeres alapmotor rendkívül csendesen, abszolút diszkréten dolgozik az orr mélyén, a tervezők annyira becsomagolták, hogy alig hallani a hangját. A finom viselkedésben nagy szerepet játszik a kilencfokozatú automatikus sebességváltó: sztrádatempónál például 1700-1800-as fordulaton jár a főtengely, attól függően, hogy milyenek domborzati viszonyok. Hovatovább szürreális, ahogy az M0-ás 110 km/órás korlátozása mellett 1400/perc alá nyugszik a fordulat, így nem is kell túlzottan csodálkozni az 5,9 literes tesztátlagon.

A négyüléses CLS a Mercedes palettáján belül az exkluzív mezőnybe tartozik. Koncepciója, stílusa és a részletek tálalása figyelemfelkeltővé teszi. Iridium-ezüst fényezésével persze nem hivalkodik, de a lapos és széles kasztni, az óriásemblémás hűtőmaszk és a hátsó mandula-lámpák éppen elég megkülönböztető jelzést adnak. A CLS jelenség az utakon, s ehhez még nem is kell száguldoznia – a dologban éppen ez a szép.

MERCEDES-BENZ	CLS 220 BlueTEC
Összlökettérfogat:	2143 cm^3
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	125 kW (170 LE) 3000-4200/perc
Max. Nyomaték:	400 Nm 1400-2800/perc
Hossz./szél./mag.:	4937/1881/1418 mm
Tengelytáv:	2874 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1596/1626 mm
Fordulókör:	11,1 m
Tömeg/teherbírás:	1790/485 kg
Csomagtér:	475 l
Üzemanyagtank:	59 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,3 s
Max. sebesség:	226 km/h
Város/országút/vegyes:	5,6/4,1/4,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	5,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	122 g/km
A modell alapára:	16 712 780 Ft
A tesztelt verzió ára:	23 831 550 Ft



Hatékonyságjelző a spóroláshoz



Nagyvonalú helykínálat és szinte teljes csend az utastérben

Összegzés

Nem vitás, hogy különleges autó a CLS, ami még ezzel az alap dízellel is igaz. A kilencfokozatú automata benne van az árban, így már csak azon érdemes morfondírozni, hogy 16,7 millióért ne vegyünk-e inkább 2 db CLA 180 CDI dízelt...

Mindent lát!

A 636 270 forintos felárért kínált Multibeam LED fényszóró kameraszenzor segítségével ismeri fel a szemből érkező, vagy előttünk haladó járműveket, és a 24 nagyteljesítményű LED-es fényforrást automatikusan úgy állítja be, hogy forgalmi helyzettől függően kitakarja a megvilágításból azokat a területeket, ahol mások közlekednek. Az új fénytechnika vezérlőegységei másodpercenként 100-szor számolják ki a mindenkori ideális fényelosztást, és egyedileg vezérlik a 24 LED-modult, amelyek fénykibocsátása 255 fokozatban állítható.



A 2,1 literes turbódízel aktuális (4.) generációja már Euro 6-os

SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: MERCEDES-BENZ HUNGÁRIA KFT., 1133 BUDAPEST, KÁRPÁT UTCA 21. TELEFON: 06-1-887-7032

autó motor

ALAPÍTVA: 1948

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 meglévő előfizetések meghosszabbítóit egy Formula-1 2015 Nemzeti Sport Magazinnal* ajándékozzuk meg.

* A készlet erejéig

A akció 2015. március 11-től május 30-ig tart.

Szevasz, tavasz!

7 pavilon, 2000 jármű, több mint 53 ezer néző! Persze az AMTS nem csak számokban volt jó.

A tuningautók mellett szalonautók, veteránok, versenyautók, motorkerékpárok (38-39. oldal), épített masinák is láthatók voltak. Amolyan epicentrumként idén is az A-pavilon szerepelt, ahol tuningcégek, külföldi klubok vendégcsapatai, valamint az autómárkák állítottak ki. Itt építették fel a nagyszínpadot, ahol látványos előadásokat pörgettek, a pavilon másik végében található Arénában pedig a kiállítás 3 napján ismét született egy autó - egy Ford Mustang. Idén is futott a „Magyarok a járműgyártásban" című kiállítás, a G-pavilon melletti betoncsíkon a Hungarian Stunt Riding Championship első versenyét rendezték, az A-pavilon melletti nagy placcon a Gymkhana Országos Bajnokság futama zajlott, s volt lowrider show, drift és Dreambox Bass Race hangnyomásmérés, valamint Carstyling Show and Shine autószépség-verseny is.



Elmaradhatatlan a lányoknak rendezett szépségverseny, legalább akkora a sikere, mint az autóbemutatóknak



A kiállítók is szórakoztatták a közönséget, itt épp versenyeztették a srácokat: ki tud tovább maga elé kitartani egy jó nehéz mélyhangszórót



A tavalyi díjnyertesünk, a Hederik Tuning Szlovákiából, ismét ütős autót hozott ki. Kupésított, szélesített négyajtós Skoda 120-as lopakodó szürkében


Humor és önkritika egyben: rokkantparkoló BMW, már megbüntetve



Minden évben kiválasztjuk a nekünk legjobban tetsző autót. Idén Bartucz Gábornak adtuk a díjat, a nyertes VW Passatot a következő számunkban be is mutatjuk


Épül a Ford Mustang, fényezték, kárpitozták, hifit szereltek be



KGST

Egyre nagyobb töménységben áramlanak be az egykori KGST-éra autói. Az új generáció felkarolta a nemrégiben szemétre került típusokat, a régi generáció pedig újra szívesen látja az egykori hétköznapi kocsikat





Tudta-e?

A matt színek még mindig menők. Ki-ki más módszerrel dobja fel a mattított kocsiját, hogy ne tűnjön túl homogénnek.









Bodensee

A Tuning World Bodensee is külön standon állított ki, ízelítőt adva, mi mindent láthatunk majd náluk

Military

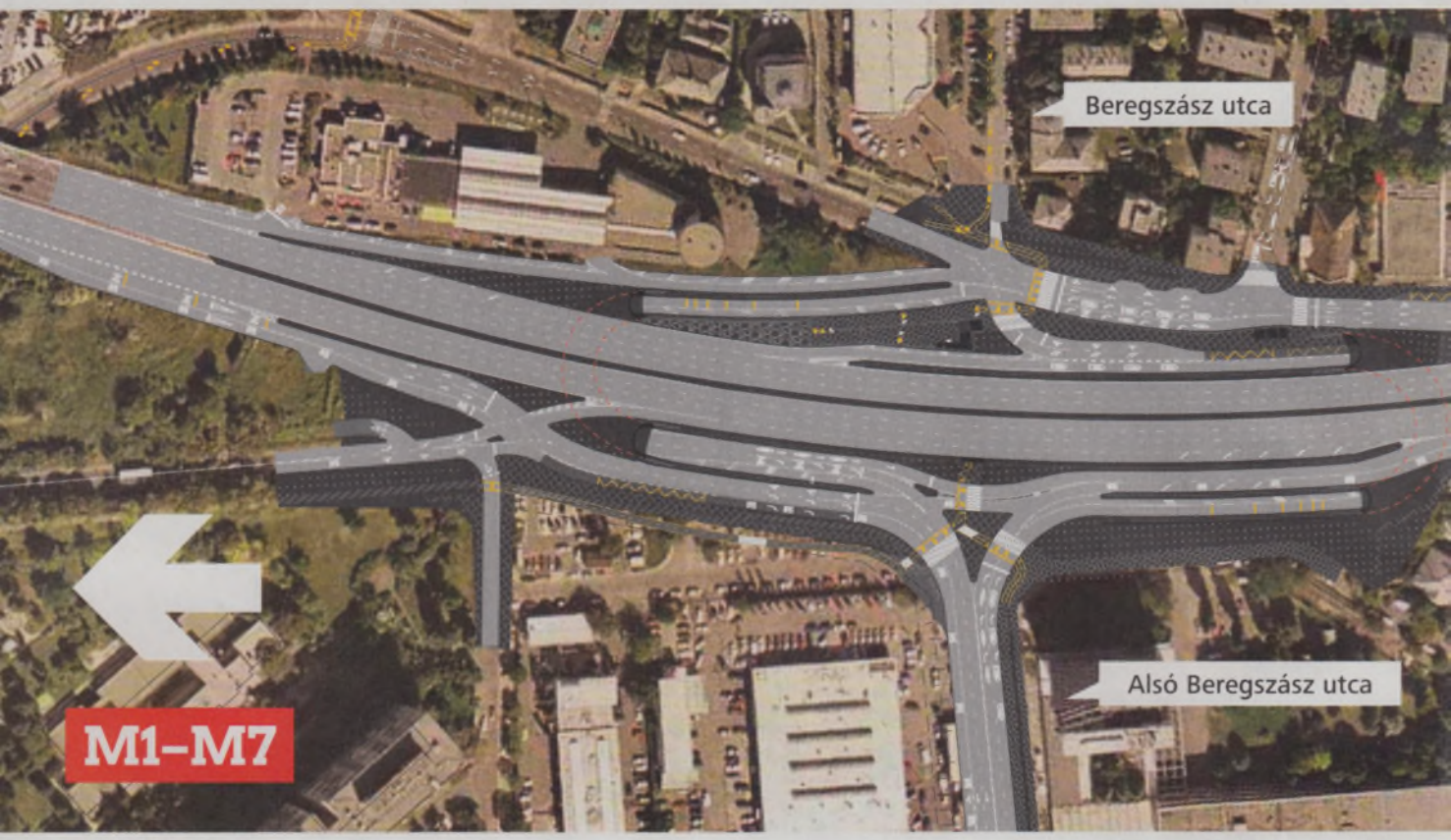






A katonai harcos stílus is sokakat megfog. Majd minden autóféleségből láttunk military kivitelt, sokan még diorámát is építettek a jármű köré

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Osztyapenkó lép

Az év végére készül el az „Osztyapenkó" átépítése. Nő az áteresztő képessége és biztonságosabb lesz.

Nem kevesebb, mint 10 éves előkészítő munka után kezdték meg a Budaörsi út, Balatoni út, Beregszász utca, Sasadi út csatlakozási térségének felújítását. A három ütemben készülő beruházás tavaly augusztus végén indult közműkiváltásokkal, az útbontások, terelések pedig októbertől nehezítik a forgalmat. A 7,2 milliárdos beruházás része a 4-es metró kelenföldi végállomásán kialakítandó intermoduláris csomópont mellékberuházásainak, így a munkákat a főváros cége, a DBR Metró Projektigazgatóság koordinálja, a kivitelezést a Swietelsky nyerte meg.

A KEZDÉS KÉSETT, mert az eredeti, még a 70-es években készült kiépítésnél nagyobb területet igényel az új. Ehhez telkek kisajátítására is szükség volt, a nehezen kiszámítható ügymenet miatt csúszott a munkakezdés. A kivitelezés során, mivel a főváros egyik legforgalmasabb bevezető útját érinti, elsődleges fontosságú volt a folyamatos és lehetőleg nem szűkített keresztmetszetű forgalomáteresztési képesség. Így bár sáveltolásokkal és sebességkorlátozással, de 2x3 sávban a fő közlekedési időkben járható a csomópont. Értelemszerűen rendszeresek a torlódások, és a csatlakozó kis utcák forgalma is változik, illetve egyes munkafázisokban ellehetetlenül a lezárások miatt.

ELKÉSZÜLTÉVEL a csomópont biztonságosabbá, nagyobb áteresztőképességűvé és könnyebben járhatóvá válik, keresztirányú le- és felhajtási lehetőségekkel. Korábban sok ráfutásos balesetet okozott, hogy a kifelé haladó oldalon a külső sávok nagyon lelassultak a buszmegállókba beálló buszok és a Sasadi útra, illetve a Beregszász utcába lekanyarodni, valamint a Balatoni út, illetve a Gazdagrét irányába továbbhajtani szándékozók lassítása miatt. A probléma megszűnik, mert a továbbhaladó belső három sávot függetlenítik, és kényelmes, hosszú lehajtósávokat alakítanak ki, amelyeket fizikailag is elválasztanak az áthaladó, nagyobb sebességű sávoktól.

JELENLEG a második építési ütemnél tartunk, most alakítják ki az aluljáró-rendszert, amely lehetővé teszi az akadálymentes keresztirányú forgalmat a Budaörsi útra, tehát a Beregszász utca–Alsó Beregszász utca átkötés megoldódik, kisebb kanyargással ugyan, de folytatólagos lesz az utca. Az aluljárók teszik lehetővé, hogy a csomópontot bármely irányból érkező jármű bármely irányba elhagyhassa. A földszint alá költözik a fő útpályát keresztező gyalogosközlekedés is, a március elején áthelyezett gyalogos felüljáró a projekt elkészültével megszűnik – kényelmesebb lesz az akadálymentes aluljáró.

A HARMADIK ÜTEM idén ősszel kezdődik, addigra a felszíni és földalatti úttestekkel elkészülnek. A végső feladat ezek bekötési pontjainak kialakítása, a jelzőlámpás alcsomópontok, gyalogosátkelők kialakítása, ekkor készülnek el a Budaörsi út mellé telepítendő zajvédő falak is.


FOTÓ: ÚJBUDA MÉDIA (UJBUDA.HU)

SZÖVEG: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



ést vált

Tudta-e?

A nagyobb forgalomáteresztő képesség és a csomópont biztonságosabb kialakítása mellett a 4-es metró végállomása is könnyebben elérhetővé válik a Sasadi oldalról, és Örmező felől is egyszerűbb lesz az átjárás arrafelé. Már várjuk!



Az éj leple alatt emelték arrébb a Sasadi útnál lévő gyalogos felüljárót. Ez később eltűnik, a Dayka Gábor utcai azonban megmarad

HIRDETÉS

T · ·

EGYÜTT. VELED

TEDD TELJESSÉ
A NETEZÉS ÉLMÉNYÉT
EGY ÚJ TÁBLAGÉPPEL!

SAMSUNG GALAXY
TAB 4 8.0 TÁBLAGÉP

0 FT KEZDŐRÉSZLET

+24 x havi 2490 Ft kamatmentes részlet
(Teljes ár: 59 760 Ft)

Online rendeléskor, legalább 6 hónapja Telekom havidíjas előfizetőknek, a NetMánia S-XXL otthoni internet-előfizetésre vállalt 2 év hűségidővel.



telekom.hu

A készülékajánlat 2015. február 2-ától visszavonásig vagy a készlet erejéig érvényes, és egy előfizetéshez egyszer vehető igénybe. A részletfizetési konstrukció kizárólag azon ügyfelek részére érvényes, akik az ÁSZF szerinti fizetőképességre vonatkozó pénzügyi előminősítésnek megfelelnek, csak mobil előfizetéssel rendelkező ügyfelek a részletfizetést arany illetve platina szint megléte esetén vehetik igénybe. További feltételek: www.telekom.hu, üzleteink, 1412.



VERDESTEIN	Enschede gumiabroncsgyár
Építés dátuma:	1953
Alkalmazottak száma:	1600 fő
Napi anyagfelhasználás:	180 tonna
Napi termelés:	18 000 darab
Termékskála:	kis személyautók, szupersportkocsik, kishaszonjárművek, mezőgazdasági gépek

Gördülékenyen

Mi az? Előmelegített sütőben, 198 fokon, 15 percig sül, melegen a legjobb és jól tapad az aszfalton?

Természetesen a gumik! Sokat írtunk már róluk, hogy mennyire fontos az a négytenyérnyi felület, amellyel az autó kapcsolatban áll az úttal, hogy mire érdemes odafigyelni stb. Most viszont a gyártás érdekes és minden elképzelést felülmúlóan összetett folyamatába pillantottunk be a hollandiai Vredesteinnél tett látogatás apropóján.

Jó gumiabroncsot gyártani egészen komplikált dolog, más kell egy sportkocsira, más egy takarékos hibridre, vagy egy kamionra, ezért maga a folyamat is az igények meghatározásával kezdődik. Van néhány alapkritérium, amelyekből ki kell választani a leghangsúlyosabbakat: tapadás száraz, nedves, havas, vagy jeges úton, menetkényelem, zajszint, takarékosság, tartósság. Értelemszerűen egy abroncs sem lehet mindenben jó, ahogy egy Formula-1-es autó gumija is bár fenomenálisan tapad szárazon, vizesen már hasznavehetetlen, sőt a kopásállósága is elhanyagolható.

Ha megvan a felhasználási terület, meghatározzák a keverék ideális összetételét. A titkos vegyületek mellett minden abroncs javarészt természetes és mesterséges gumiból, ipari koromból és szilícium-dioxidból (kovasav) áll. Ez után kezdődhet a hosszas számítógépes tervezés. Itt is a felhasználási területtől függ a végcél, a futófelület lehet négyzet, vagy ellipszis rajzolatú, de a terhelésnek mindenképp egyenletesen kell eloszlania, különben ugyanolyan egyenetlenül kopik, mint a rosszul beállított futómű mellett. Ebben pedig a belső szerkezet kialakítása játszik kulcsszerepet, vagyis az anyagvastagság és az eltérő rétegek összetétele, amely még olyan tényezőkre is hatással van, mint a futófelület és az oldalfal találkozásának felépítése. Az abroncs ez utóbbi része is kemény dió, méghozzá szó szerint, egyrészről ugyanis kellően merevnek kell lennie a terheréshez, másrészt rugalmas is kell legyen az úthibák elnyelése érdekében. Végül, ha megvan a minden méretben megfelelően tapadó, kellően rugalmas, ideális kopású és nem túl zajos, egyszóval az ideális design, kezdődhet a szerszámok megtervezése, illetve a tesztelés. A teljes folyamat akár három-négy évet is igénybe vehet.

> 2012-ben mutatták be a kaucsuk helyett pitypangból készült gumit.

Ezek azonban csak az előkészületek, maga a gumiabroncsgyártás, ha lehet, még komplikáltabb művelet. Minden az alapanyagok többlépcsős keverésével zajlik, amelyet

Honfoglalás

A Vredestein anyavállalata, az indiai Apollo Tyres gyárépítésbe kezd Magyarországon. A Heves megyei Gyöngyöshalászon felhúzandó, 275 ezer négyzetméteres üzem alapkőletételére április elején kerül sor. **A zöldmezős beruházás 475 millió euróból épül fel, az első gumiabroncs 2017 elején gördül majd le a futószalagról.** Az új üzem évente 5,5 millió személyautó- és kisteherjármű-, valamint 675 000 db tehergépjármű-abroncsot állít elő. A környezetvédelmi előírásoknak maximálisan megfelelő létesítmény az Apollo Tyres legmodernebb gyára lesz, a hollandiai üzem termelését kiegészítő bázison Apollo és Vredestein márkájú abroncsok is készülnek majd az európai piac számára.



A gyártás helyben zajlik, a tesztelés Finnországtól Új-Zélandon és a Nürburgringen át sok helyen


A sportkocsikban használt, kis helyigényű, összehajtható Space Master pótkerék a Vredestein szabadalma



SZÖVEG: KARLOVITS TAMÁS | FOTÓ: VREDESTEIN

egy négy emelet magas gép végez. A legfelső szinten kerülnek be az összetevők, amelyeket jó 10 percig kevernek. A vegyszerek kémiai kötésekért felelős részét csak a folyamat végén adják az elegyhez, nehogy túl hamar beinduljon a vulkanizálás. A keveréket ezután hengerelik, hisz a több tonnányi nyomás is javítja az elegyedést, csakhogy ez hőtermelődéssel is jár, ami megint csak idejekorán beindíthatná a kémiai reakciót, ezért hűtésről is kell gondoskodni. A kész keverékek ezután az extrudáló gépbe kerülnek, amely a különféle karakterisztikájú anyagokból összedolgozza a futófelületet. Ez a majdani abroncs alapja, ha úgy tetszik, bár mintázat híján vajmi kevéssé hasonlít végleges formájára. Ezzel párhuzamosan műszálas szövet és hajszálvékony acélsodronyok százának felhasználásával kialakítják az abroncs acélövét. Innentől kezdve pedig tényleg a tortasütésre kezd hasonlítani a procedúra. Egy javarészt automatizált gépsor segítségével rétegről rétegre felépítik az abroncsot, a folyamat végén pedig egy 15 bar nyomásra fújódó tömlővel préselik bele a formába a még ragacsos gumilapokat.

Ha ez is megvan, az egész mehet a sütőbe. Belül itt is egy nagynyomású tömlő tölti ki a helyet, kívülről pedig hat szegmensből álló, a végső mintázatot és a feliratokat is tartalmazó sablon fogja körbe a gumikarikát. A sütési idő mérettől függően 10 perctől másfél óráig is tarthat, a hőmérséklet azonban mindig 198 Celsius-fok. Természetesen ellenőrzés nélkül egy gumi sem kerülhet a raktárba, ezért – mint minden lépés után – most is átnézik a munkadarabot, méghozzá röntgennel és egy speciális felnire illesztve görgőpadon is.

950 új munkahely

Jelenleg napi 53 ezer gumiabroncs készül a rácalmási Hankook-gyárban, **már majdnem teljes kapacitáson megy a harmadik ütem is** – olyan gyorsan valósult meg a beruházás, hogy a hatóságok is alig győzték a papírmunkát. Az eddigiekhez hasonlóan épül fel az új üzem, egyik végén a nyersanyagok mennek be, 900 méterrel távolabb pedig a kész abroncs jön ki. Helyben állítják elő a gumikeveréket, amelyet aztán a legmodernebb gépek segítségével hoznak formába és sütik ki őket, és egy rövid pihenőt követően már egyenesen a kamionok gyomrába szállítják azokat a futószalagok. A termelés harmada közvetlen gyári beszállítás, a fennmaradó rész kiskereskedelmi piacon kerül értékesítésre, ez az arány állandó maradt a bővüléssel párhuzamosan. Az 56 hektáros területen még van hely egy negyedik üzemnek is, de akár a kerítésen túlra is terjeszkedhetnek. **Logikusan egy teherautó-abroncsokat gyártó üzem létesítése lenne a következő**, jelenleg 3 hónapos szállítási határidővel hozzák ezeket az abroncsokat a Távol-Keletről.



SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HANKOOK

Az autók is örülnek

A mai korszerű járművek is igénylik a törődést, csak másmilyent, mint a 30 évvel ezelőtti gépek.

Ma már nem zsírozunk, nem takarunk hűtőt, nem forgatunk szűrőbetétet, viszont ugyanúgy ellenőrzünk folyadékszinteket, tüntetjük el a sós lerakódásokat, vagy éppen keresünk rozsdafoltot. Nézzük hát, mit érdemes átnézni!



1 OLYAN MOSÓBA vigyük az autót, ahol az alsó részeket is le tudják csapatni. Ez azért szükséges, hogy a téli sós „trutymó" korrodáló hatású nyomait eltüntessük

2 MOSÁS UTÁN érdemes átnézni az autó alját, hogy sérült-e a tél folyamán az alvázvédelem. Ha igen, pótoljuk a hiányzó részen a bevonatrendszert. Egyben ellenőrizhető a kipufogó állapota is.



3 KÍVÜL KERESSÜNK LAKKSÉRÜLÉSEKET, kőfelverődést, rányitásokat. Ha van, rozsdátlanítsuk és a kocsi saját színével javítsuk a hibát. Ehhez kapható speciális szivacsgömbvégű pálca.



4 ELLENŐRIZZÜK AZ ABLAKTÖRLŐ LAPÁTOK ÁLLAPOTÁT, a sérült gumiél csíkozva töröl. Az ablakmosó tartályba már környezetkímélőbb, bogároldós nyári folyadékot tölthetünk.





5 PRÓBÁLJUK KI A LÉGKONDICIONÁLÓ MŰKÖDÉSÉT. Mivel télen kevesebbet használjuk, előfordulhat, hogy beposhadt a hőcserélő csepptálcája. Érdemes egy fertőtlenítő kezelést végeztetni a szellőzőrendszerben, de flakonos kiszerelésű illatosított fertőtlenítővel akár otthon is megoldható.



6 BÁR FURÁNAK TŰNIK, de télen sokszor magas a szálló por koncentrációja a levegőben. Nézzük meg a pollenszűrő és a légszűrő állapotát. Ha sötétszürkére koszolódtak, cserélni kell. Előbbiért a bent ülők, utóbbiért a motor lesz hálás.



7 VEGYÜK KI A GUMISZŐNYEGEKET, nézzük meg, hogy benedvesedett-e alattuk a kocsi gyári szőnyegezése. Ha igen, pár napig ne használjuk a plusz koszfogókat, továbbá szellőztessük és szárítsuk ki az autót. Penészesedést és korróziót előzhetünk meg vele.



8 BELÜL IS TAKARÍTSUK LE AZ ÜVEGFELÜLETEKET. A sok levegőfúvatással ugyanis koszt is felviszünk az ablakra, ami opálos réteget képez. Ez töri a fényt, zavarja a kilátást.



SZÖVEG: DOMBÓVÁRI MIHÁLY | FOTÓ: AM ARCHÍV



Kívül a sampon felhabzása mutatta, ha átjutott a levegő. Ott jutott be a víz is

Zárd ki a vizet!

Nagy eső után vettem észre, hogy autómon a hátsó oszlopkárpitok és a tetőkárpit is bevizesedtek.

Ez nem túl normális jelenség, így az utam a szélvédőshöz vezetett. Mielőtt nekiestek volna a hátsó szélvédő újraragasztásának, tesztelték a vízállóságot. Ehhez samponos vizet vittek fel az általam gyanúsított szakaszra, majd belülről nagynyomású levegővel fújták az illesztések szélét. A sűrített levegő fújására kívül szépen habzott is a sampon, jöhetett hát a szélvédő kivágása. A szerelők befűzték a vágósodronyt, majd elkezdték a gépi rásegítésű kivágást, ami a kevés belső hely miatt elég szenvedős munka, még annak is, aki nézi.

Rögtön ment is a vizsgálódás, hogy hol ázott. Nos, a bal felső sarokban szép darabon hiányzott a ragasztó, eltűnt a fémről, és kiderült, hogy a jobb oldal is ázott, csak nem a felső részen, hanem az oszlop közepénél jutott be a víz – úgy, hogy még a csomagtartóban is kis tócsák képződtek esőben. Az üveg kivétele után ezt, no és a szélvédő keretét is megtisztították és zsírtalanították. Az előkészítés után mehetett fel a gyorskötésű szélvédőragasztó az üvegre, majd az üveg vissza helyére.



Nincs gond a fiúkkal, csupán nehéz a hátsó szélvédő megközelítése



Apróságokon múlik. Jól látható, hol engedte el a ragasztó az üveget, illetve a kasztnit



Gyorsan kikerült az üveg, ami szerencsére egyben maradt, így nem kellett újat venni

Ráadás meló

A hátsó szélvédő dísze egy Rieger spoiler, ami árnyékoló funkciót is ellát, de elsősorban szépészeti kellék. Mivel útban volt a szélvédő kivágásakor, le kellett szedni. Az alsó élnél könnyű volt átvágni az ugyancsak szélvédőragasztóval rögzített elemet, a felsőnél azonban necces volt, mert valamennyire fel kellett feszíteni az idomot, és félő volt, hogy eltörik. Szerencsére fényezéskor „ráköd ölt" egy kis festéket az aljára a fényező, és ez engedett. Visszarakáskor ugyanabból a kartusból kapta a gyorsan kötő szélvédőragasztót, mint az üveg, amire került.



A hátsó spoiler ragasztása

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY. A KÉPEK A SAINT-GOBAIN AUTOVER MŰHELYÉBEN KÉSZÜLTEK

...új rovat, tarts velünk!

Éljen a kisfazék!

Korszerű szerviztechnika ide, profi szerszámok oda, bizonyos munkafázisoknál a háztáji, maszek megoldás a nyerő. Íme a konyhai edények másodvirágzása, és egy kis kalózkodás. Ja, utóbbit ne utánozzák!



A zománcos sztár második élete, a lábos már hét évnyi szervizfotózás mellékszereplője! Jól bírja



A zománc jól állja a lefejtett benzint, olajat, hűtőfolyadékot!

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBOVÁRI MIHÁLY



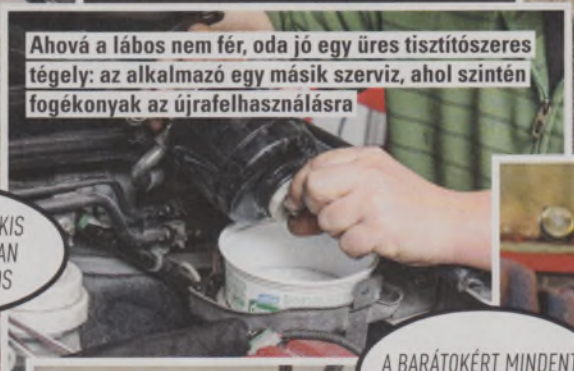
Különböző csöpögő, folyó, eresztő alkatrészek szerelés közbeni tárolására is ideális, ekképp környezetet véd!



Egyre több alkatrészen ott az üzenet: **NE SZERELJ MAGAD!** Mi ehhez annyit teszünk hozzá: **KIVÉVE, HA ÉRTESZ HOZZÁ!**



Belefért a sportszűrő, épp a tisztítófolyadék begyűjtése a derék edény feladata!



Ahová a lábos nem fér, oda jó egy üres tisztítószeres tégely: az alkalmazó egy másik szerviz, ahol szintén fogékonyak az újrafelhasználásra



A mindent vivő lábos készenléti helye a munkaasztal, pihenőhelye az asztal alatti polcokon



A megmentett tartalom áttöltése egy újabb reciklált, pumpás fejű eszközbe (felesleges volt, mert a végén kidobtuk egy veszélyeshulladék kukába az egészet)



Flakonlékelés: kézben ugye veszélyes, ezért a satu!



Kifogyott fotózás közben a kontaktspray! Segítettünk magunkon, de ez ellentétes a flakonon olvasható tiltással, és **ÖNÖK NE TEGYÉK!** Előbb belső nyomást építettünk fel

www.automotor.hu/-604498

SZERVIZ videók

Gülüszemű terepes

A Honda az Oszakai Motorkiállításon rántotta le a leplet a Bulldog Conceptről. A modell érdekessége, hogy a Zoomer „tereprobogó" stílusát ültették át egy nagymotorra, vagyis ballonos terepgumik, dupla, kerek fényszóró és meglehetősen egyedi tankkialakítás jellemzik. A szokatlan külső egyik fontos eleme, hogy a fényszóró védőkerete csomagtartóként is funkcionál, vagyis a lámpák feletti részen kisebb pakkot lehet rögzíteni. A nem éppen hétköznapi megjelenés mögött viszont teljesen konvencionális technikai tartalom rejtőzik, a Bulldog ugyanis a márka jól bevált 400 cm³-es, soros kéthengeres blokkját kapta, ráadásul váza is a japán belpiacos CB400F-től származik. Hogy a Bulldog bármilyen formában sorozatgyártásba kerül-e, az egyelőre a jövő zenéje, de a tanulmánymotor kapcsán érkező visszajelzéseket természetesen nagyon is figyeli majd a Honda.



Mindössze 730 mm a Bulldog ülésmagassága

Tudta-e?

A Mentőmotoros Szolgálat áprilistól szeptember végéig teljesít szolgálatot az Országos Mentőszolgálat égisze alatt. A múlt évben összesen 1656 kivonulást hajtottak végre, melyből 1076 esetben Budapest belvárosában nyújtottak segítséget.

A rend őrei

30 db elektromos hajtású BMW C evolution rendőrrobogó állt szolgálatba Barcelonában. A modellek 100 kilométeres hatótávval rendelkeznek, ezután viszont közel négyórás töltési időre van szükség a 100%-os szint eléréséhez.



Láthatáron



A Kawasaki levédette a J125-ös és J500-as típusneveket, ami nyilvánvalóan arra utal, hogy a J300-as robogó (képünkön) mellé hamarosan új verziók érkezhetnek. A hírek szerint a két újdonság esetében is a Kymco segítségét veszi igénybe a japán márka.

Egy új név

Új motormárka alakult Írországban: a Volt Motorcycles kizárólag elektromos modelleket gyárt majd, elsőként pedig egy sportos küllemű motorral jelentkeztek. A 220-as elnevezésű típus 120 kilométert tud megtenni egy feltöltéssel, a végsebesség 100 km/óra.



Feltűnő jelenség

Magnum X-1-es néven debütált az amerikai Victory új baggerje, mely a bázis Magnum látványosabb és gazdagabban felszerelt változata. A 24 499 dolláros modell 21 colos fekete felnijeivel, speciális fényezésével és LED-es fényszórójával is különbözik a kiindulási alaptól, de emellett arra is büszke a cég, hogy a 10 hangszórós audiorendszer kétszer akkora teljesítményű, mint a korábbi hat hangszórós szett. Az X-1-es hajtásáról 1731 cm³-es, V2-es óriásblokk gondoskodik, amire szükség is van, hiszen a száraz tömeg 345 kg.



Fejlődőképes

Hamarosan több új modell érkezik a Royal Enfield kínálatába



Brit lapértesülések szerint az indiai Royal Enfield még idén megnyitja európai fejlesztőközpontját az angliai Leichestershire-ben. A klasszikus modelleket gyártó cég a hírek szerint két éven belül 150 ezer darabbal szeretné növelni jelenlegi 300 ezres gyártási példányszámát, amihez természetesen új típusokra van szükség. Ha minden igaz, 2016-ig három friss Enfield érkezhet, ezek közül pedig az egyik neve Himalayan lesz – ebből arra lehet következtetni, hogy terepes típussal örvendezteti meg a rajongókat a márka. Hogy a Royal Enfield erőfeszítéseit komolyan kell venni, arra alighanem Pierre Terblanche a legjobb példa: a világhírű tervező-konstruktőr a brit Nortontól igazolt át az indiaiakhoz

Szezonindító

Több márka is hiányzott az idei seregszemléről, viszont így is megérte testközelből nézni a legújabb gépeket.



Alighanem az idei év egyik hazai sikermodelljét köszönthetjük az átdolgozott Honda Crossrunnerben. A repertoárban LED-es fényszóró és önműködően kikapcsoló indexek szerepelnek

Az elmúlt évekhez hasonlóan a Honda és a Suzuki egészen komoly standokkal és rengeteg motorral készült a kiállításra, de aki KTM-et, BMW-t, vagy Ducatit keresett, azt minden bizonnyal csalódás érte, hiszen ezek a márkák importőri és kereskedői szinten sem képviseltették magukat. Ettől függetlenül a 12 ezer m^2 alapterületű seregszemlén érdekes volt látni a trendeket: a túraendurók mindenhol központi helyet foglaltak el, illetve az idei évre több nagyteljesítményű sportmotorral rukkoltak elő a gyártók – a Kawasaki H2-es vagy az új Yamaha R1-es körül tolongó tömeg mutatja, ezeknek a gépeknek még mindig megvan a varázsuk. A Motorfesztivál persze nem csak az új gépekről szólt: a használtmotor-kiállítás mellett különböző szabadtéri programok (pl. Safety Hungary bemutató) színesítették az eseményeket sorát, de az sem mellékes, hogy a korábbi évekhez hasonlóan sok kedvezmény várta azokat, akik új felszereléssel akartak nekivágni a szezonnak. Volt olyan motorosüzlet, melynek standjára már a kiállítás első napján is alig lehetett bejutni a sok érdeklődőtől.



Az egyik legcsípősebb naked bike a piacon az új Aprilia Tuono, melynek lökettérfogata 100 cm^3-rel nőtt. Az 1100-as, V4-es blokk immáron 175 lóerős!



Nagyon hiányozott már a Suzuki palettájáról egy ilyen motor! Végre itt a GSX-S1000F sport-túra gép



Kezdődik a szezon, kirajzanak a motorosok, de közlekedni csak ésszel szabad – a BRFK kötelékébe tartozó Fővárosi Balesetmegelőzési Bizottság komoly standdal készült



A túraendurók hódításának a Triumph is örülhet, hiszen a Tiger alaposan felfrissült





Színpadi jelenség: az idei kiállítás egyik sztárja a Kawasaki H2-es volt, ami nem véletlen, ugyanis a kompresszoros bestia 210 lóerővel sokkolja az ellenfeleket!



Elgurult a gyógyszer! Az épitett motorok kiállitásán találkoztunk a Nogg Design táskautánfutós Kawasakijával



115 lóerős, soros háromhengeres blokk hajtja a Can-Am vadonatúj modelljét, az F3-ast

Tudta-e?

A Harley-Davidson egy verseny keretében 17 közép-kelet-európai csapat rendelkezésére bocsátott egy-egy Street modellt, hogy építsék át saját izlésük szerint. A H-D Budapest és a Sapka Művek közös munkája egy flat track stílusú járgány, amellyel a cél nem más, mint feléri a dobogóra!





Sokan új felszereléssel vágnak neki a szezonnak, hiszen akár 30%-os kedvezmények is várták a vásárlókat



Radikális külső, 17 lóerővel erősebb motor (200 LE) és mintegy 40%-kal magasabb ár (6,6 millió forint) jellemzi a vadonatúj Yamaha R1-est. A 8 kilós fogyókúrával épphogy sikerült beférni a „bűvös" 200 kg alá



SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER

Visszatérés



A BMW-nagykövet **Alessandro Zanardi** egy Z4 GT3-assal áll rajthoz a július 25-26. közötti 24 órás Spa-Francorchamps-i megbízhatósági versenyen. Az ex-F-1-es pilóta 2003 és 2009 között az ETCC-ben, majd a WTCC-ben szerepelt, tavaly pedig - négy év kihagyás után - a Blancpain GT Sprint szériában tért vissza. Mivel Zanardi más, nem mozgáskorlátozott versenyzőkkel is megosztja az autót, a mérnököknek olyan módosításokat kellett végrehajtani, hogy a pilóták a lehető leggyorsabban helyet tudjanak cserélni, valamint a beállításokat a láb nélkül vezető Zanardi és a későbbiekben megnevezett csapattársak igényeihez tudják igazítani.

Révbe érhet



Megint közelebb került **Ryan Dungey** (képünkön) a második 450-es szuperkrosszbajnoki címéhez. Történt ugyanis, hogy Ken Roczen után egy másik nagyon veszélyes ellenfele is megsérült: Trey Canard eltörte a bal karját, így számára véget is ért a szezon. A 12. fordulóban ugyan Eli Tomac megszerezte idei második győzelmét, de Dungey a 2. helyével is növelte előnyét. Aztán a 13. fordulóban Dungey visszavágott Tomacnak és begyűjtötte idei 6. sikerét. Dungey az elmúlt két fordulóban 45-ről 80-ra duzzasztotta pontelőnyét, azaz már 3 fordulóval a bajnokság vége előtt a csúcsra érhet.

AMA SX (17/13. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Dungey (KTM) 296 pont, **2. Tomac** (Honda) 216 pont, **3. Canard** (Honda) 204 pont, **4. Seely** (Honda) 198 pont, **5. Reed** (Kawasaki) 183 pont, **6. Anderson** (Husqvarna) és **Baggett** (Suzuki) 165-165 pont, **8. Roczen** (Suzuki) 156 pont, **9. Tickle** (Suzuki) 146 pont, **10. Short** (KTM) 137 pont.



Rali-OB

Vendégsiker

Az évadnyitó Eger Rali 14 gyorsasági szakaszából hetet „behúzott" és az abszolút aranyat is elkönyvelhette a lengyel Grzeorgz Grzyb-Robert Hundla páros. A Ford Fiesta RS WRC-t kormányzó polákok 11,7 másodpercet adtak a hazai értékelésben győztes Herczig Norbert-Igor Bacigal kettősnek. A 2009-es magyar bajnok nyomában a hozzájuk hasonlóan 3 szakaszgyőzelmet jegyző Jaroslav és Erik Melicharek zárt. Kazár Miklós és Ferencz Ramón a szlovák Béres József-Répás Zoltán alkotta Mini WRC-s duó mögött ötödikként végzett, de számukra a magyar értékelés ezüstös pozíciója volt a fontosabb, ráadásul a Superstage-en további öt egységgel növelték bajnoki pontjaik számát. A magyar értékelésben a Botka Dávid-Tóth Imre kettősé a 3. hely, mögöttük pedig a Fordhoz visszatérő Turán Frigyes-Zsíros Gábor páros fejezte be a szezonnyitót. A hétszeres magyar bajnok ifj. Tóth János sokáig együtt autózott az élmezőnnyel, de a 7. szakaszon beesett az árokba, s bár hat perc késéssel folytatta, számára így inkább a Peugeot

MX-VB

Új trónkövetelő!

Thaiföld után Argentínában is új pálya fogadta a motokrossz-vb mezőnyét. Az MX2-ben a 21 éves Dylan Ferrandis (képünkön) megszerezte első nagydíjgyőzelmét, míg az MXGP-ben Nagl az idénynyitó után ismét nyert. A gyári kawasakis Ferrandis egy-egy 1. és 2. pozícióval diadalmaskodott, méghozzá úgy, hogy a 2. futamban bukott is. A dobogóra még a lett Pauls Jonass és a svájci Jeremy Seewer állhatott fel. A KTM-es Jonass Thaiföld után ismét a 2. helyen végzett, míg a suzukis Seewer megszerezte pályafutása első vb-érmét. A kétszeres világbajnok listavezető, Jeffrey Herlings ugyan a 2. futamban fölényesen diadalmaskodott, az 1. futamban azonban egy baleset miatt kiállni kényszerült. A MXGP-ben Nagl az első német és az első husqvarnás, aki nyerni tudott Argentínában. Az 1. futamban a 8. helyről zárkózott fel a 3. pozícióig, míg a 2. futamban már az idei 3. futamgyőzelmének örülhetett. A vb-éllovas Clement Desalle is elégedett lehet, hiszen megnyerte idei első futamát, míg Katar és Thaiföld után ismét a 2. helyen végzett. Három világsztárnak viszont nem sikerült Argentína. Az MXGP-ben Antonio Cairoli és Ryan Villopoto esélytelen volt a GP-aranyra: előbbi két 2. hellyel a dobogó 3. fokára állhatott fel, a 10-szeres amerikai bajnok pedig csak két 4. helyre volt képes.



MX-VB (18/3. FORDULÓ)

Az összetett állás

MXGP: 1. Desalle (BEL) Suzuki 133 pont, **2. Nagl** (GER) Husqvarna és **Cairoli** (ITA) KTM 123-123 pont.
MX2: 1. Herlings (NL) KTM és **Ferrandis** (FRA) Kawasaki 125-125 pont, **3. Jonass** (LAT) KTM 112 pont.



A hazai értékelést az abszolútban ezüstérmes Herczigék nyerték

RALI-OB (8/1. FUTAM)

Végeredmény

Abszolút: 1. Grzyb-Hanula (Ford Fiesta RS WRC) 1 óra 18'33,6", **2. Herczig-Bacigal** (Skoda Fabia S2000) +11,7", **3. J. Melicharek-E. Melicharek** (Ford Fiesta RS WRC) +26,8", **4. Béres-Répás** (Mini WRC) +1'41,1", **5. Kazár-Ferencz** (Ford Fiesta R5) +1'48,3", **6. Botka-Tóth** (Mitsubishi Lancer EVO IX R4) +1'59,1".

Következik a Miskolc Rali, április 24-26.

208 T16 R5-ös tesztelése lett az éles versenyzésből. Az utolsó szakaszon egy tragikus baleset is történt: a Rali2-es kategóriában induló Varga Csaba-Szabó Attila páros BMW M3-asa egy fának ütközött, amelynek következtében a navigátor olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy az életét már nem tudták megmenteni.



A legendás ősnek emléket állító autó is csodaszép, az eredmények azonban elmaradtak a várakozástól

USCC

Jubileumi csíkok

A BMW Motorsport éppen 40 évvel ezelőtt aratta első győzelmét a sebringi (USA, Florida) versenypályán a legendás BMW 3.0 CSL géppel. Ennek tiszteletére a BMW RLL csapat két Z4 GTE (GTLM-kategória) versenyautója a klasszikus fehér alapon piroskék-világoskék csíkos fényezéssel állt rajthoz a United SportsCar bajnokság idei második fordulóján, a 12 órás sebringi futamon. Az éles bevetés előtt az észak-floridai „Amelia Island Concours d'Elegance" rendezvényen került sor a leleplezésre, ahol az egykori győztesek, Brian Redman, Sam Posey és Hans-Joachim Stuck mellett a BMW Motorsport GmbH első, illetve jelenlegi ügyvezető igazgatója, Jochen Neerpasch és Jens Marquardt is tiszteletét tette. Habár az RLL csapat immár 63. alkalommal állított ki BMW versenyautót a sebringi rajtrácsra, ezúttal a jubileumi versenycsíkok sem hoztak szerencsét: a 24-es rajtszámú Z4-es (John Edwards/Lucas Luhr/Jens Klingmann) az összetett 13. és egykörös hátrányban a GTLM-kategória 4. helyén, míg a 25-ös rajtszámú egység (Bill Auberlen/Dirk Werner/Augusto Farfus) az abszolút 22. és 13 körös hátrányban a GTLM-osztály 8. pozíciójában végzett.

BTCC

Létszámellenőrzés

A Brit Túraautó-bajnokságban a tavalyihoz képest eggyel több, 32 fős rekordlétszámú mezőny vág neki a 10 fordulóból (30 futam) álló szezonnak! A címvédő MG és a Honda kihívójaként az Infiniti harmadik konstruktőri csapatként és 11. márkaként csatlakozik a sorozathoz, ahol az Audi, a BMW, a Chevrolet, a Ford, a Mercedes, a Proton, a Toyota és a Volkswagen is képviselteti magát. Amúgy a Honda egy év és 3 győzelem, illetve további 13 dobogós helyezés után leváltja a Civic Tourer kombit és a vadonatúj Type R alapjaira épített versenyautóval szeretné visszahódítani a konstruktőri címet. Ugyanakkor a Matt Neal és Gordon Shedden felálláson immár hatodik éve nem változtattak, miközben a pilótapiac körhintája szédítő módon felpörgött. A címvédő bajnok, Colin Turkington például a WSR-csapatot és a BMW 125iM Sportot a Team BMR istállóra és VW CC-re cserélte - így hátsóról fronthajtásra vált. Új munkaadójánál pedig - Aron Smith és a csapatfőnök Warren Scott mellett - tavalyi legnagyobb ellenfele és a futamgyőzelmek számát (85) tekintve a BTCC legsikeresebb versenyzője, az MG-től elcsábított Jason Plato lesz a társa! Persze a másik két gárda is talált magának nagyágyút: a WSR-BMW például a háromszoros WTCC világbajnok Andy Priaulx-nak küldött „behívót", és megnyerte mellé az MG fiatal tehetségét, Sam Tordoffot. Ezek után a brit márka a 2013-as bajnok Andrew Jordant igazolta le, valamint az újonc Jack Goffnak ad lehetőséget. Az üldözők között érdekes lehet a vendégpilóta, Nic Hamilton (Audi S3) neve, aki nem más, mint a 2014-es F-1 világbajnok, Lewis Hamilton öccse.





Keserű le



Az olaszok hengereltek a MotoGP idénynyitóján, ahol egyik kategóriában sem volt spanyol érmes!

Ugyan a Moto3-ban és a Moto2-ben is voltak meglepetések, azonban az igazi szenzációkat a királykategória tartogatta. A legnagyobb esélyesnek kikiáltott hondások és spanyolok közül senki sem tudott dobogóra állni, ellenben a 2006-os Japán GP után ismét három olasz foglalhatta el a dobogót. Valentino Rossi 2010 után nyerte meg ismét a szezonnyitót, 109. győzelme pedig örökre emlékezetes marad, hiszen a 10. helyről jött fel a 36 éves legenda.

A YAMAHA versenyképtelennek tűnt az előszezoni katari teszteken és a nagydíj edzésein is. Rossi és csapattársa, Jorge Lorenzo folyamatosan tapadási gondokkal küszködtek, a versenyen azonban feltámadtak a gyári yamahások. Lorenzo nagyon jól rajtolt és ő vezetett a legtöbb körben, a hajrában viszont lassítania kellett. A bukósisakjában a belső bélés felső darabja leszakadt, ami zavarta a kilátásban. A 20. vb-szezonját kezdő Rossi nagyon elrontotta a rajtját, visszaesett a 10. helyre, és közel 3 másodperces hátrányba került az élbolyhoz képest. A Doktor azonban megfutotta a leggyorsabb kört, majd a hajrában megnyerte a párbajt Lorenzo, valamint a két ducatis, Andrea Iannone és Andrea Dovizioso ellen.

A DUCATI ugyan már az előszezonban és a katari edzéseken is meglepetést okozott, azonban az olasz márka mégis sokkal jobban teljesített a vártnál. Az új GP15-össel Dovizioso megszerezte a pole pozíciót, majd végig a győzelemért küzdött. A címvédő Marc Marquez hibázott az edzéseken, rontott a rajt utáni 1. kanyarban, ezért visszaesett az utolsó helyre, ahonnan nem igazán sikerült a felzárkózása. Nekiment az apriliás Alvaro Bautistának, akinek olyannyira megsérült az első fékje, hogy ki is kellett állnia. Marquez felkapaszkodott ugyan az 5. helyig, de utána már képtelen volt megközelíteni a vezető négyest. A csapattárs Daniel Pedrosa még halovány abb volt. Gyengén rajtolt, majd a 9.-ről csak a 6. helyig tudott előrejönni. Mint kiderült, Pedrosa nagy fájdalmakkal motorozott: immár egy éve folyamatosan fáj a jobb alkarja. Izomrekesz-szindrómában szenved, amiért teljesen bizonytalanná vált az idei szezonja. A Honda

Tudta-e?
A MotoGP-ben 350,5 km/órával Marquez Hondája volt a hétvége leggyorsabbja.



Rajt után: Dovizioso (04) az élen, Rossi beragadt, Marquez pedig a bukótérben kolbászol. Egyébként ez a volt a vb 80. olasz triplája

cke volt

Masbou (10) szenzációs csata végén nyert, s az ifjú Quartararónak (20) sincs oka búslakodni





Moto3: balról Bagnaia, Masbou és Kent a dobogón



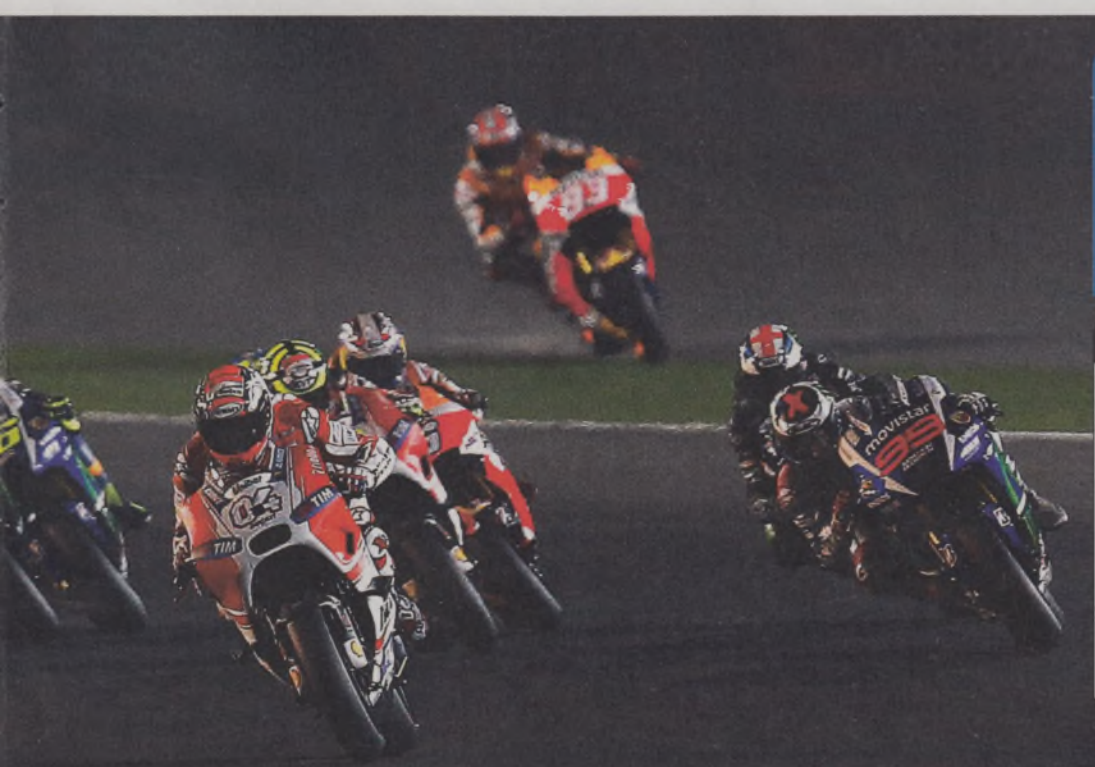
Moto2: Simeon, Folger és Lüthi vigyorog a pódiumon

egyelőre tesztpilótáját, a versenyzéstől tavaly visszavonult Hiroshi Aoyamát jelölte ki lehetséges helyettesének.

A MOTO2-ESEK 6. szezonja kettős német sikerrel és csillaghullással kezdődött. Jonas Folger a német Kalex nyergében a 2. német győztes Stefan Bradl után a középső kategóriában. Folger tavaly mutatkozott be a Moto2-ben, és a Kalex nyergében már érmekre is képes volt, idén viszont azonnal nyerni tudott 19. Moto2-es viadalán. Xavier Simeon viszont 2013 után ült vissza a Kalexre és magabiztosan lett második. A 2005-ös 125-ös világbajnok, Thomas Lüthi ellenben most debütált a Kalex nyergében, hiszen 2010 és 2014 között Moriwakival és Suterrel versenyzett. Lüthi a 14. helyről zárkózott fel, és a hajrában egy hatfős bolyban kiharcolta magának a 3. helyet. A Kalex versenyzői közül az újonc Alex Rins is elégedett lehet. A Moto3 tavalyi harmadikja az első Moto2-es viadalán azonnal éremért küzdött, Lüthi mögött csak 0,1 másodperc hátránnyal végzett a 4. helyen. A Moto3 tavalyi világbajnokának, Alex Marqueznek viszont nehezebb versenye volt: Marc Marquez öccse csak a 11. helyen zárt.

A MOTO3-AS géposztály 4. szezonja a Honda fölényével kezdődött, első ízben fordult elő, hogy az aranyszárnyasok a dobogó összes fokát megszerezték. A legkisebbek késhegyre menő csatáit mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a viadal közben az élboly létszáma hol 17, hol 11, hol 9, hol pedig 5 fős volt. A győztes Alexis Masbou lett, aki pályafutása legjobb nagydíját teljesítette. Hozzá hasonlóan Enea Bastianini és Danny Kent is elégedett lehet. Bastianini idén KTM-ről Hondára váltott, és a 21. rajtkockából indulva csak 27 ezreddel vesztett. Kent Husqvarnáról ült át a Hondára, és Bastianinihez hasonlóan ő is az első katari érmét ünnepelhette. A Honda újonca, a Moto3 történetének legfiatalabb indulója, a 15 éves francia Fabio Quartararo ugyan nem lett dobogós, azonban jócskán letette a névjegyét. Végig az élbolyban motorozott, vezetett is, és úgy lett 7., hogy csak 0,7 másodpercet kapott a győztestől.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS ÉS SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: CSAPATOK



Söderban

A címvédő Esteve Rabat és az edzéselső Sam Lowes is bukott a Moto2-esek futamán, a vb-aranyra esélyesnek tartott pilóták közül ők pont nélkül kezdtek.

VÉGEREDMÉNY (18/1.)

Katar

Moto3: 1. Masbou (FRA) Honda, **2. Bastianini** (ITA) Honda, **3. Kent** (GBR) Honda, **4. Vazqez** (SPA) Honda, **5. McPhee** (SCO) Honda, **6. I. Vinales** (SPA) Husqvarna.

Moto2: 1. Folger (GER) Kalex, **2. Simeon** (BEL) Kalex, **3. Lüthi** (SWI) Kalex, **4. Rins** (SPA) Kalex, **5. Morbidelli** (ITA) Kalex, **6. Kallio** (FIN) Kalex.

MotoGP: 1. Rossi (ITA) Yamaha, **2. Dovizioso** (ITA) Ducati, **3. Iannone** (ITA) Ducati, **4. Lorenzo** (SPA) Yamaha, **5. M. Marquez** (SPA) Honda, **6. Pedrosa** (SPA) Honda.

Rea zöld show-ja

A debütáló thaiföldi pályán a Kawasaki újonca kettős futamgyőzelmet aratott. Ő a vb-favorit.



Rea most mindkét futamot behúzta, eddig abszolút ő diktál



Wilairot hazai közönsége előtt győzött, egy csapásra hős lett belőle

VÉGEREDMÉNY (13/2.)

Buriram

Superbike

1. futam: 1. J. Rea (GBR) Kawasaki, **2. Haslam** (GBR) Aprilia, **3. Sykes** (GBR) Kawasaki, ... **18. Tóth** (HUN) BMW.

2. futam: 1. J. Rea, 2. Haslam, 3. Lowes (GBR) Suzuki, ...**18. Tóth.**

Supersport

1. Wilairot (THA) Honda, **2. Sofuoglu** (TUR) Kawasaki, **3. Jacobsen** (USA) Kawasaki.

Az összetett állás

Superbike

1. J. Rea 95 pont, **2. Haslam** 85 pont, **3. Sykes** 50 pont, **4. Guintoli** 41 pont, **5. Torres** 39 pont, **6. Davies** 38 pont.

Supersport

1. Wilairot 36 pont, **2. Sofuoglu** 30 pont, **3. Cluzel** 25 pont, **4. Jacobsen** 22 pont, **5. G. Rea** 22 pont, **6. Zanetti** 20 pont.

Thaiföld a gyártók egyik legfontosabb ázsiai piaca. Évente több millió motor, elsősorban robogó és kisköbcentis gép talál gazdára a délkelet-ázsiai országban, ahol nem csak a japánoknak, de a Ducatinak is van gyára. Az ottani piac fontosságát pedig az is jelzi, hogy a motorkerékpársport felé is egyre nyitottabb az ország. A motokrossz-vb 3 éve visszatérő vendég, míg idén a superbike-vb is megérkezett a tavaly átadott ultramodern Buriram United pályára.

AZ AUSZTRÁL IDÉNYNYITÓHOZ hasonlóan a brit fölény ugyan megmaradt – első ízben fordult elő, hogy két egymás utáni fordulóban is csak brit érmesek legyenek –, azonban a Jonathan Rea-Kawasaki páros mindent vitt, nem volt ellenfele. Phillip Island után ismét a pole-ból rajtolhatott Rea, aki mindkét futamban fölényes rajt-cél győzelmet aratott, méghozzá úgy, hogy mindkét futamban az övé volt a leggyorsabb kör. Thaiföldön a második számú erő az Aprilia-Leon Haslam páros volt. Haslam mindkét futam elején párharcokba keveredett, amely után már képtelen volt befogni Reát. Ennek ellenére nagyon meggyőző volt a két második hellyel az RSV4 RF. A Suzuki az idei első érmének örülhetett Alex Lowes révén, a Ducati viszont esélytelen volt még az éremre is. Ausztrália után azt lehetett hinni, hogy a kéthengeres gép végre versenyképes lett a négyhengeresekkel szemben, azonban Thaiföldön csúnyán leszerepelt a Panigale R. Pedig az ausztráliai dobogós Chaz Davies mindent bevállalt. Kockáztatásai miatt azonban mindkét futamban bukott, csak egy-egy 11. és 15. helyre volt képes.

A TECHNIKAI GONDOKKAL küzdő magyar Tóth-csapatnál a többszörös lengyel superbike-bajnok, Ireneusz Sikora 44 évesen debütált a szuperbike-vb-n. A sérült Rizmayer Gábort helyettesítő motoros két 19. helyet szerzett, míg ifjabb Tóth Imre két 18. helyre volt képes.

A nagydíj igazi csattanója persze nem a superbike-ban, hanem a supersportban történt, mégpedig a hazai színeket képviselő Ratthapark Wilairotnak köszönhetően. Wilairot 50 ezer néző előtt egy thaiföldi hondás csapatban hazai pályán megszerezte az első thaiföldi vb-győzelmet. Ami nem sikerült neki a 250-es vb-n és a Moto2-ben 2006 és 2014 között, az hamar összejött a supersport-vb-n. Wilairot tavaly debütált a szériában, éremre is képes volt, míg a 13. viadalán megszerezte első sikerét. A futamon a szerencse is mellé állt. Négy körrel a leintés előtt az élen haladó Jules Cluzel alatt lelassult az MV Agusta, azaz nagy lehetőséget kapott Wilairot a 2. helyen, amivel élni is tudott. A kisebbik Wilairot, a 22 éves öcskös, Ratthapong Wilairot is örülhetett, hiszen az 5. helyen végzett.

Tudta-e?

Thaiföld a 24. ország, ahová ellátogatott a superbike-vb, míg a 4554 méteres aszfaltcsik a 48. pálya, ahol versenyt rendeztek a széria vb-n.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS-SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: WSBK


WTCC
FIA World Touring Car Championship
FIA
www.fiawtcc.com
MOLGROUP
HONDA
CITROËN
JVCKENWOOD
N. Michelisz
WTCC
FIA World Touring Car Championship
MOLGROUP
Race of Hungary 2015
HUNGARORING
2015 MÁJUS 2-3.
TICKET HOTLINE
+36 1 266 20 40
+43 1 796 94 90
OFFICIAL SERIES PARTNERS
DHL
JVCKENWOOD
YOKOHAMA
EUROSPORT EVENTS
MOLGROUP
Ostermann
gpticketshop.com
OFFICIAL WORLDWIDE TICKETING AGENCY
UNIQA



A hőség hőse

Több mint egy éve először győzték le tiszta küzdelemben a Merciket, de ehhez a forróságra is szükség volt.

Tudta-e?

Max Verstappen

17 évesen és 180 naposan az F-1 történetének legfiatalabb pontszerzője lett! Több mint két évet vert Danyiil Kvjatra, aki tavaly 19 évesen és 324 naposan állította fel az előző csúcsot.



Button alatt (is) hamar megállt a McLaren, Sainz Jr. pedig egálban áll csapattársával



Kvyat és Ricciardo még éppen értékelhető volt, de a jövőben ez édeskevés lesz a Red Bulltól



Sovány vigasz: a két Manorból az egyik legalább végigment

Melbourne-ben egy rövidebb szappanopera kerekedett Nico Rosberg ártatlan, politikailag korrekt megjegyzéséből, miszerint a show érdekében szeretné, ha a Mercedest az idén megszorongatnák ez ellenfelek. Vettel, aki a sajtótájékoztatón mellette ült, cikizni kezdte, mondván, ezt ő sem gondolhatja komolyan. Szó szót követett, és a mulatságos jelenetnek az lett a vége, hogy Rosberg meghívta honfitársát a Mercedes péntek délutáni mérnöki eligazítására Sepangban. Mindkét csapat PR-osainak főhetett a feje, de fellélegezhettek: Vettel úgy döntött, nem megy el, mert szerinte az egész csak béna reklámfogás. Akkor még egyikük sem tudta, hogy inkább Rosbergnek kellett volna részt vennie a Ferrari eligazításán. „Nagy különbség, hogy csak közelebb kerülnek hozzánk, vagy gyorsabbak nálunk, és le is győznek minket! Hogy most boldog vagyok-e? Egyáltalán nem..." – mondta fanyarul a Malajziai Nagydíj után Rosberg, aki

Rossz, de jó



A McLaren-Hondánál annak ellenére pozitívan értékelték a hétvégét, hogy Fernando Alonso az ERS túlmelegedése, Jenson Button pedig a turbó hibája miatt esett ki. A McLaren legjobb körideje (Button, Q1) 2,4 másodperccel maradt el a Mercedesekétől, míg Ausztráliában még 5,1 volt a különbség. A kényszerszünetből visszatérő Alonso rosszabbra számított. „A versenytempónk meglepően jó volt, tartani tudtam a lépést a mezőnnyel" – mondta. Így igaz: a kiesése előtt Alonso körátlaga alig 2 tizeddel maradt el Ricciardóétól.



Átkevert pakli: Hamilton mosolya nem volt túl őszinte

VÉGEREDMÉNY (19/2.)

Sepang (MAL) 56 kör = 310,408 km		
1.	[2.] **VETTEL** (GER) Ferrari	1 óra 41'05,793" (184,225 km/óra)
2.	[1.] **HAMILTON** (GBR) Mercedes-Benz GP	+8,569"
3.	[3.] **ROSBERG** (GER) Mercedes-Benz GP	+12,310"
4.	[11.] **RÄIKKÖNEN** (FIN) Ferrari	+53,822"
5.	[8.] **BOTTAS** (FIN) Williams-Mercedes	+1'10,409"
6.	[7.] **MASSA** (BRA) Williams-Mercedes	+1'13,586"
7.	[6.] **VERSTAPPEN** (NED) Toro Rosso-Renault	+1'37,762"
8.	[15.] **SAINZ JR.** (SPA) Toro Rosso-Renault	-1 kör
9.	[5.] **KVYAT** (RUS) Red Bull-Renault	-1 kör
10.	[4.] **RICCIARDO** (AUS) Red Bull-Renault	-1 kör
11.	[10.] **GROSJEAN** (FRA) Lotus-Mercedes	-1 kör
12.	[16.] **NASR** (BRA) Sauber-Ferrari	-1 kör
13.	[14.] **PEREZ** (MEX) Force India-Mercedes	-1 kör
14.	[13.] **HÜLKENBERG** (GER) Force India-Mercedes	-1 kör
15.	[19.] **MERHI** (SPA) Manor-Marussia-Ferrari	-3 kör
A versenyt feladta		
16.	[12.] **MALDONADO** (VEN) Lotus-Mercedes	-9 kör (fékhiba)
17.	[17.] **BUTTON** (GBR) McLaren-Honda	-15 kör (turbóhiba)
18.	[18.] **ALONSO** (ESP) McLaren-Honda	-35 kör (ERS-hűtés)
19.	[9.] **ERICSSON** (SWE) Sauber-Ferrari	-53 kör (kicsúszás)
20.	[20.] **STEVENS** (GBR) Manor-Marussia-Ferrari	-56 kör (benzinprobléma)

[ ] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör

ROSBERG 1'42,062", a 43. körben



Mindkét Williams pontot szerzett

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 43 pont, **2. Vettel** 40 pont, **3. Rosberg** 33 pont, **4. Massa** 20 pont, **5. Räikkönen** 12 pont, **6. Nasr** és **Bottas** 10-10 pont, **8. Ricciardo** 9 pont, **9. Hülkenberg, Verstappen** és **Sainz Jr.** 6-6 pont, **12. Ericsson** 4 pont, **13. Kvyat** 2 pont, **14. Perez** 1 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 76 pont, **2. Ferrari** 52 pont, **3. Williams-Mercedes** 30 pont, **4. Sauber-Ferrari** 14 pont, **5. Toro Rosso-Renault** 12 pont, **6. Red Bull-Renault** 11 pont, **7. Force India-Mercedes** 7 pont.

egy 2. és egy 3. hellyel a zsebében bizonytalanabbnak tűnt, mint a tavalyi szezonban bármikor.

HÁT IGEN. A Ferrarival aratott első győzelmétől megrészegült Vettel joggal állapította meg, hogy amióta átvette a hatalmat a pályák felett, a Mercedest most először verték meg egyenes küzdelemben. Persze, Daniel Ricciardo 2014-ben három futamot is nyert, de mindannyiszor szüksége volt Hamilton és Rosberg problémáira is. Ezzel szemben a Ferrari most nemcsak ügyesebben taktikázott, hanem a példátlanul forró, 61 fokos aszfalton jobban bánt a gumikkal, így egész egyszerűen gyorsabb volt.

Könnyű volt arra fogni, hogy a Mercedes csak a túl korai kerékcserével vesztett, mert ha nem hívják ki Hamiltont és Rosberget a boxba már a 4. körben, a Safety Car beküldésekor, simán nyertek volna megint. Ezt azonban még ők sem hitték el igazán. „A Ferrari és Sebastian egyenes küzdelemben győzött le minket. Fantasztikus munkát végeztek, nem hinném, hogy bármikor tartani tudtuk volna velük a lépést a hosszú etapokon. Már a pénteki szabadedzésen láttuk, hogy Kimi milyen gyors volt ebben a hőségben, és a versenyen csak ez igazolódott be – mutatott rá Toto Wolff. – Azt kell kinyomoznunk, hogy miért volt ilyen gyenge a tempónk a melegben."

A MERCEDES egyszerűen nem lett volna képes két kerékcserével teljesíteni a távot, ami Vettelen kívül egyébként is csak Carlos Sainznak sikerült. Hamilton a közepes gumikon már alig 12 kör alatt látványosan lassabb lett, míg Vettel vígan teljesített egy 20 körös etapot velük. A nyomástól a Mercedes láthatóan összezavarodott és kapkodni kezdett: a versenyzőik reklamáltak a nem kellően világos rádióüzenetek miatt, nem tudták követni, hogy hányadik helyért is harcolnak valójában, a boxutca falán pedig túl sokáig vacilláltak a két- és háromkiállásos stratégia között. Wolff sem tagadta, hogy elszoktak a kiélezett versenyhelyzettől. „Nem mi irányítottunk, és ez régóta nem fordult elő" – ismerte el. Ettől még naivitás lenne azt hinni, hogy ezek után egész évben így lesz. A Mercedes a sepangi pofontól nyilván magához tér, egy mért körben még mindig gyorsabb a Ferrarinál, és nem lesz mindenhol olyan meleg, mint Malajziában volt. Azért persze össze kell kapniuk magukat, ha nyáron nem akarnak hullámvölgybe kerülni.

VETTEL maga sem gondolta volna, hogy már a második versenyén a dobogó tetejéről nézhet majd le a Ferrari személyzetére, akiknek kis híján két éve nem volt részük ekkora sikerben. Nem csoda, hogy extázisba estek. A tavaly elkezdett átszervezés révén technikai igazgatóvá kinevezett James Allison nemcsak olaszul, hanem angolul sem találta a szavakat, annyira elérzékenyült. Miközben Eddie Jordan az izzadt Rosberget faggatta, Vettel leroskadt Hamilton mellé a dobogón, és hitetlenkedve ingatta a fejét.

A SEPANGI PADDOCKBAN nehéz lett volna akár egyetlen embert is találni, aki nem örült Vettel győzelmének. Hol van már a két évvel ezelőtti fütyülés és fújolás? Még az ellenfelek is kénytelenek voltak elismerni, hogy a Ferrari sikere régen várt égi áldás az F-1-nek. Ami vasárnap történt, nem volt teljesen váratlan. Helmut Marko, a Red Bull tanácsadója például Vettel győzelmére fogadott valakivel, és 400 eurót nyert, miután a Ferrari hosszú etapos köridői a péntek délutáni szabadedzésen az ő figyelmét sem kerülték el. Az igazság azonban valahol félúton lehet Melbourne és Sepang között: a versenyek nem lesznek olyan unalmasak, mint amilyen az első, de olyan izgalmasak sem, mint amilyen a második hétvégén volt.

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: CSAPATOK





Az Audi az R18-as és a DTM-ben szereplő RS5-ös ruhája alá is betekintést enged. Utóbbinál látványos a különbség a civil RS5-öshöz képest

Új fenevaddal

Szupermarketből az űrközpontba



Egy kis túlzással így lehetne jellemezni, hogy az Audi Sport végre méltó főhadiszállást kapott az Ingolstadttól nyugatra fekvő Neuburg an der Donauban, ahol egy tető alá került a márka teljes sportprogramja: itt fogják tervezni és összeszerelni az LMP1-es R18-ast, a DTM-ben érdekelt RS5-öst, a GT3-as R8 LMS-t és a TT Cup-os versenyautójukat is, bár a gyártás nem helyben történik. Mivel Ingolstadtban eddig egy hajdani szupermarket adott otthont az Audi Sportnak, a két éven át épült, 47 hektáron fekvő neuburgi létesítmény - amelyhez egy 3,4 kilométeres, hangtompítós aszfalttal borított tesztpálya is tartozik - komoly előrelépést jelent. Az alagsorba telepített négy csúcstechnológiájú fékpad egyike a teljes hajtáslánc egyidejű tesztelésére is alkalmas. A 460 alkalmazottnak otthont adó komplexum fűtéséhez ezeknek, sőt egy közeli üveggyárnak a maradék hőjét is felhasználják, az áramot pedig helyben állítják elő.



A tavalyi necces Le Mans-i győzelem után idén megpróbálnak szintet lépni. Új sportközpontot is építettek.

Jóllehet, az Audi 2014-ben is megnyerte a Le Mans-i 24 órást, mégpedig története során már tizenharmadszor, az FIA hosszú távú világbajnoksága, a WEC többi versenyén nem igazán tudott labdába rúgni a Toyota és a prototípusok közé visszatérő Porsche mellett. Texasban még győztek ugyan, de a bajnoki címet japán vetélytársuk hódította el, s míg a másik két cég 4-4 pole pozíciót szerzett, az Audi egyet sem. Így aztán visszaültették a mérnökeiket a tervezőasztalhoz, és alapos ráncfelvarrást hajtottak végre a tavaly szolgálatba álló R18 e-tron quattrón. „Rengeteget fejlődött, de 100%-ig csak akkor fogjuk tudni, hogy hol állunk a többiekhez képest, ha egyszerre leszünk velük a pályán - mondta az Autó-Motornak az Audi sportprogramját irányító Wolfgang Ullrich, amikor március közepén Neuburgban jártunk. „A következő 5-6 hétben többet fogunk tudni. Nagyon optimista vagyok, hogy a tempónk rendben lesz."

AZ AUDI nem bízta a véletlenre: január 1-jétől leigazolta főmérnöknek Jörg Zandert, aki az F-1-ben volt a Sauber és a Williams főtervezője, majd a Hondánál, illetve a Brawn GP-nél dolgozott. Külső tanácsadóként már évek óta segíti az ingolstadti vállalat Le Mans-i



Ullrich bízik az új R18-as sikerességében. A június 13-14-i Le Mans-i 24 órán majd kiderül, hogy milyen munkát végeztek



támadnak!

Balról a TT, az R8 GT3-as, az RS5 DTM és az R18-as hibrid

erőfeszítéseit, de az autósport csúcsán szerzett tapasztalatai belülről jobban érvényre juthatnak majd.

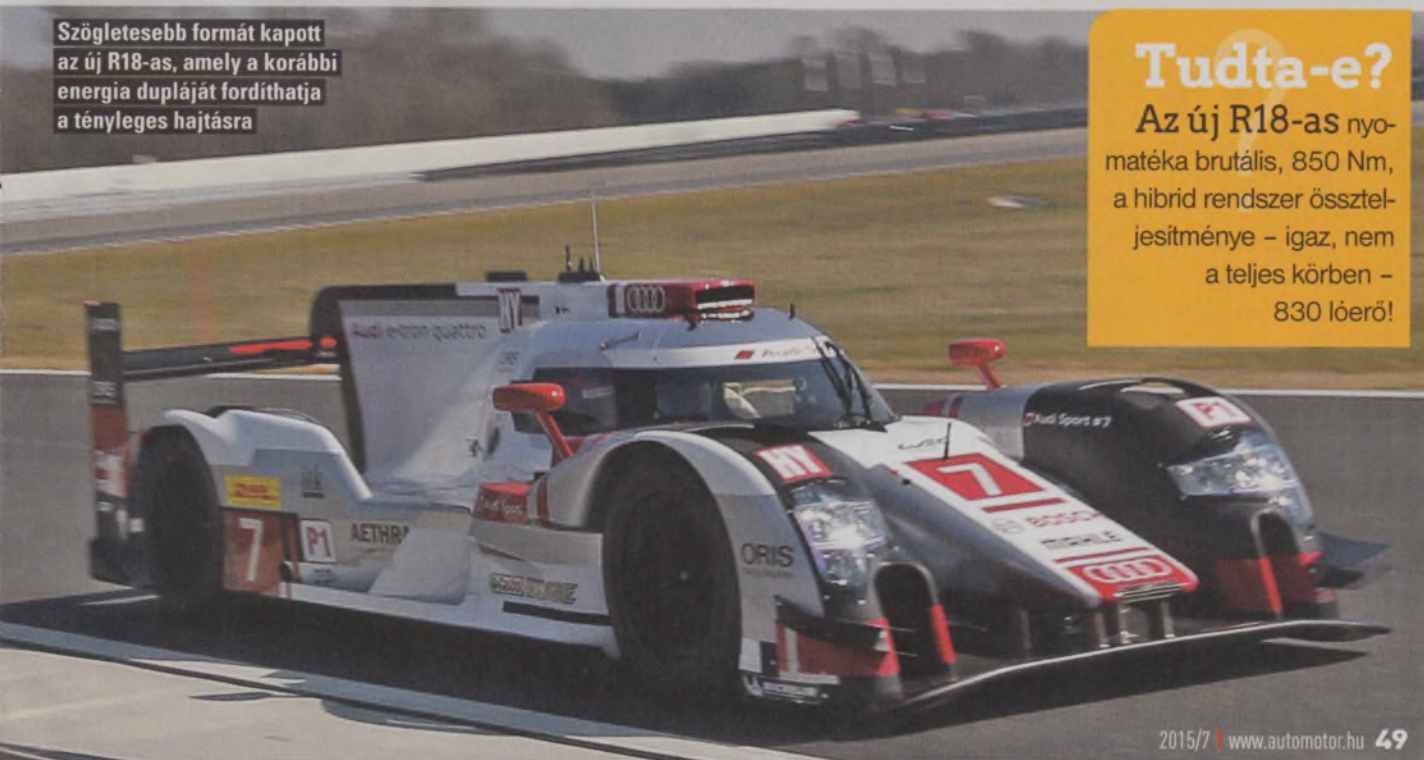
AMI A FEJLESZTÉSEKET ILLETI, az Audi elsősorban az aerodinamikára koncentrált. Az R18-asnak a külseje is jelentősen más lett attól, hogy az első vezetőszárny zavartalan működésének biztosítása érdekében hátrébb tolták a karosszéria elejét – ez a megváltozott gyűrődési zóna miatt a törésteszt újbóli elvégzését is szükségessé tette. Igyekeztek elérni, hogy minél több levegő áramolhasson a padlólemez alá, így a diffúzor hatékonyabban fejthesse ki a hatását, ami lehetővé tette a hátsó szárny méretének, egyben légellenállásának csökkentését is. Részben szintén aerodinamikai célokat szolgál az F-1-ben tavaly betiltott FRIC-hez hasonló interlink rendszerű felfüggesztés is, amely hidraulikusan összekötí az első és hátsó (de nem a jobb és bal) futóművet, a fékezés közbeni bólintás mérséklésével hozzájárulva ahhoz, hogy a padlólemez végig közel párhuzamos maradjon az aszfalttal. Az Audi nem titkolózik olyan megszállottan a versenyautók műszaki tartalma kapcsán, mint az F-1-es csapatok; Neuburgban bárki közelről szemügyre vehetett egy félbevágott – igaz, tavalyi – R18-ast.

Az egyik legfontosabb változás, hogy az Audi a korábbi terveinek megfelelően fellépett a 2 MJ-osból a 4 MJ-os osztályba, vagyis egy Le Mans-i kör során ennyi energiát táplálhat vissza a hajtásba a hibrid rendszerből. Ezért egyetlen, az orr-részben elhelyezett, differenciálműhöz kapcsolt elektromos motor-generátor felel, amely csak az első tengelyen hasznosítja a fékezés során felszabaduló energiát. Ezt egyedi módon továbbra is az eredetileg a Williams által fejlesztett elektromechanikus lendkerékben tárolják: a pilótafülkébe, közvetlenül az ülés mellé épített berendezés 8 kg-os karbonrotorjának maximális percenkénti fordulatszáma 46 ezer, bár elvileg tudna ennél többet is.

A LE MANS-I prototípusok szépségéhez tartozik, hogy az összes gyártó eltérő technológiát használ – a Toyotában kondenzátor, a Porschéban akkumulátor tárolja az energiát. Az ő hajtásláncuk lelkét benzinmotor alkotja (a Toyotáét 3,7 literes, V8-as szívó, a Porschéét 2,0 literes, V4-es turbó), az Audi viszont továbbra is kitart a turbódízel mellett, amelylyel 2006-ban még sokkolták az ellenfeleiket. A hengerek száma azóta 12-ről 6-ra csökkent, és az őséhez képest az R18-as egész motorja parányinak tűnik.

A motor nehéznek persze továbbra is nehéz, Ullrich mégis meg van győződve róla, hogy a dízel a modern trendekhez illeszkedő downsize-olt turbók mellett is versenyképes. A Le Mans-i verseny felügyeleti szervei, az FIA és az ACO évente egyszer módosítják a különféle hajtási technológiák teljesítményének kiegyensúlyozására szolgáló paramétereket, s bár ezeken tavaly óta az akkor elégedetlen Audi javára csak kismértékben változtattak, Ullrich magabiztosan azt mondta: „Ha esetleg még maradt egy kis különbség, azt teljesítménnyel áthidaljuk."

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: AUDI



Szögletesebb formát kapott az új R18-as, amely a korábbi energia dupláját fordíthatja a tényleges hajtásra

Tudta-e?

Az új R18-as nyomatéka brutális, 850 Nm, a hibrid rendszer összteljesítménye – igaz, nem a teljes körben – 830 lóerő!

Teher alatt



Mellékletünkben a haszongépjárművek piacának aktualitásait gyűjtjük csokorba.

A baj nem kicsi!

Eszement jégmotorozás Guinness-rekordokkal az erdélyi Zeteváralján!



Hogy ne legyen Pali!

Használt autó rovatunk fókuszában a „bepalizós" autóvásárlás félelmei és kulisszatitkai.



Újabb mérföldkő

Bemutatjuk a Lexus RX következő generációját.



További témáink

Teszt

- BMW 218d Active Tourer
- Ford Focus 1.5 EcoBoost



- Suzuki Vitara 1.6

Időszerű

- Gépjárműpiac, I. negyedév

Extra

- Volvo-múzeum

Sport

- Formula-1: Kínai Nagydíj

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 újraközölni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

Nyomás
Ipress Center Hungary Kft.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE ügyvezető
A nyomtatás időpontja
2015/14. hét
67. évfolyam, 7. szám
Munkaszám: 132 610
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

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

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

7 ÉV KIA GARANCIA

Egyenes az út a legjobb ajánlatokhoz:

Magyarország piacvezető KIA márkakereskedéséhez és a legnagyobb KIA készlethez!



JP Auto nyílt hét
április 13-18.

KIA

Jász-Plasztik Autócentrum

JP AUTO
www.jpauto.hu

BUDAPEST M3-M0 - Fót, Fehérkő út 4/a
Tel.: 06-27-537-681, kiabp@jpauto.hu

NYÍREGYHÁZA, Orosi út 20/a.
Tel.: 06-42-462-375, nyiregyhaza@jpauto.hu

VESZPRÉM, Almádi út 4781/7
Tel.: 06-88-591-190, veszprem@jpauto.hu

JÁSZBERÉNY, Jákóhalmi út 11.
Tel.: 06-57-505-505, kiajb@jpauto.hu

EGER, Kőlyuk út 6.
Tel.: 06-36-889-111, eger@jpauto.hu

KIA cee'd kombinált üzemanyag-fogyasztás: 3,7-6,1 l/100 km, kombinált CO_2 kibocsátás: 97-139 g/km.
A tájékoztatás nem teljes körű. A részletekről érdeklődjön márkakereskedésünkben!

A TÖKÉLETESSÉG FELÉ VEZETŐ ÚT VÉGTELEN

HATÉKONYABB,
TAKARÉKOSABB, ERŐSEBB.

CR-V



HW8 AOV

HONDA
The Power of Dreams

A CR-V kombinált üzemanyag-fogyasztása 4,4-7,7 l/100 km; CO_2-kibocsátása 115-179 g/km. Az adatok az EU által szabályozott mérések alapján kerültek megadásra, összehasonlíthatóság céljából. A valós körülmények között mért adatok változhatnak. A kép illusztráció.