2015. ÁPRILIS 22. | www.automotor.hu

autó motor 8

ALAPÍTVA: 1948



LEXUS RX
VAGÁNYABB

+8 OLDAL TARTALOM



FORD GALAXY
4x4-ES IS JÖHET!



HYBRID TOYOTA RAV4

ÚJDONSÁG

A 2016-OS VERZIÓ LESZ A FRISS DESIGN ELŐFUTÁRA!

HASZON-GÉPJÁRMŰVEK

Hírek | Bemutatók | Menetpróbák | Retró



10 OLDALON

NISSAN PULSAR DIGI-T 115



GUINNESS-REKORD



VW TUNING PASSAT NEKÜNK BEJÖTT!



246 km/órával a jégen!

MIVEL TRÜKKÖZHETNEK? HASZNÁLT AUTÓ

SZÁMMISZTIKA



mediaworks
9 770005 079004 15008
SK 1,71 EUR; 195 DIN; 7,2 lej
325 Ft



Nemzedékekre tervezve

A hajszín, a szorgalom, az alkotóvágy vagy a kézügyesség természetes úton örökölhető. De vannak dolgok, amelyek más módon szállnak apáról fiúra. Ilyenek a STIHL termékei is. Gépeinket hosszú évtizedekre terveztük, és a megfelelő használat mellett ki is állják az idő próbáját. Akár nemzedékek egész sorát kiszolgálhatják. Ezt bizonyítják motorfűrészeink és fűkaszáink is, amelyek ergonomikus kivitelezésük mellett nap mint nap megmutatják azt az erőt és megbízhatóságot, amely bennük rejlik. Gépeink szívét a precíz alkatrészek összessége adja, míg lelküket a kifinomult technológia jelenti.

Az akció időtartama: **2015. április 1. – május 31.**



STIHL MS 170
65 900 Ft helyett
56 900 Ft



Kedvező ár!

STIHL FS 38
50 900 Ft helyett
45 900 Ft

További részletek és szakkereskedéseink listája:
stihlnemzedekek.hu

ANDREAS STIHL KFT.
2051 Biatorbágy-Budapark, Paul Hartmann u. 4.
Telefon: (+36-23) 418-054 · **www.stihl.hu**

STIHL®

Főszerkesztő



Szabó Róbert
főszerkesztő

Mondd, Te mit választanál?

A kérdés egyszerű, ahogy a válasz is egyre inkább az. Az új személygépkocsik első negyedéves forgalomba helyezési statisztikáját böngészve egyértelmű, hogy a vásárlók a szabadidő-autók, vagy közismertebb nevükön az SUV-k (ejtsd: eszjúví) felé húznak. **Idén március végéig 67 típus ért el eredményt ebben a járműosztályban, 3868 darabos produktummal pedig 19,32%-ról 22,68%-ra nőtt a szegmens piaci részesedése.** Míg például a kisautók és a kompaktok részaránya is csökkent, addig a szabadidő-autók egyre-másra vadásszák le ügyfeleiket, nincs mese, a mai autós szeret magasan ülni, reprezentálni, a formatervezők pedig tényleg csábos stílusú masinákat tolnak eléjük. **A hazai SUV-rangsort a Dacia Duster (407 db) vezeti, de a Nissan Qashqai (370 db), az Opel Mokka (361 db) és a Ford Kuga (317 db) is szépen csipkedi magát.**













Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 40

Bemutató
Lexus RX 10
Ford Galaxy 12

Teszt
Suzuki Vitara 1.6 Allgrip 14
Nissan Pulsar DIG-T 115 18
BMW 218d Active Tourer aut. 19
Ford Focus 1.5 EcoBoost 20

Extra
Jégmotoros rekordkísérlet 42
Volvo-múzeum (1. rész) 39

Tuning
Volkswagen Passat 2.0 TDIe 22

Használt autó
Kényes részletek 24

Időszerű
Gépjárműpiac, I. negyedév 25

Tanácsadó
Tesztvezetés 26

Szerviz sztori
Felniápolás 28

Haszongépjárművek
Hírek, információk 30
Fiat Dobló Cargo 32
DAF LF, CF, XF 34
Mercedes-Benz Atego, Antos és Econic 35
Üzemanyag-szállítás 36
Scania G410 és R450 37
Volvo Trucks Dual Clutch 38

Retró
Ezt írtuk a haszonjárművekről 33

Sport
Hírek, eredmények 44
Gyorsasági motoros GP: Austin 46
Superbike- és supersport-vb: Aragón 47
Formula-1: Kínai Nagydíj 48

Szomszédból



Az amerikai Automotive News értesülései szerint a 2016-ban piacra kerülő **Bentley** Bentayga (képünkön a tanulmányautó) karosszériáját Pozsonyban gyártják majd. A végösszeszerelés ugyanakkor Crewe-ben lesz, ahol a többi Bentley is készül.

Igényszint



Excellence néven mutatja be a **Volvo** az XC90-es leggazdagabb felszereltségű kivitelét. Az újdonság hátul két különálló „fotelüléssel" rendelkezik, illetve beépített hűtőszekrény és kristálypoharak fokozzák az exkluzivitást.
Az Excellence esetében extra hangszigetelést alkalmaz a gyártó.

Kacsintás



A Sanghaji Autószalonon mutatkozik be az új **Lexus** ES, melyről egy ízelítő fotót tett közé a gyártó. Az ES-ekből az első nemzedék 1989-es debütálása óta 1,7 millió darab talált gazdára, így a modell kiemelt szerepet tölt be a Lexus palettáján. Az újdonságot nem forgalmazzák majd Európában.

Tudta-e?

Robert De Niro alakítja majd Enzo Ferrarit abban a filmben, mely a „Commendatore" életét dolgozza fel a 40-es évektől a haláláig. A hírek szerint Clint Eastwood lesz a rendező!

Toyota RAV4 Hybrid

Vegyes hajtással



Vontatmánystabilizáló rendszer is szerepel a hibrid RAV4-es repertoárjában

A Toyota a New York-i Autószalonon rántotta le a leplet a RAV4 Hybridről, mely két dolog miatt is fontos a márka életében: egyrészt a Toyota új formanyelvét hordozza magán, amellyel a fiatalabb vásárlók megnyerése a cél, másrészt a facelifttel a modell 21 éves története során először hibrid verzió csatlakozik a kínálathoz. Utóbbi szoros rokonságot mutat a Lexus NX 300h AWD-vel, hiszen az első tengelynél egy 2,5 literes benzinmotor és egy villamos egység hajt, míg hátul egy villanymotort helyeztek el. Emellett a technikai arzenált jelentősen kibővítették, például van már full-LED-es fényszóró, 360 fokos körkamera, jelzőtábla-felismerés és

Régi fényében

A Liget Budapest Projekt keretében még idén elkezdődik a Közlekedési Múzeum épületének eredeti kiviteli tervei alapján történő helyreállítása és térszint alatti bővítése - a beruházás tervezett költsége 8 milliárd



forint. A hároméves felújítást követően az intézmény nem csupán eredeti pompáját nyeri vissza, hanem a múzeumi funkciók, a kiállító- és a közönségforgalmi terek is megújulnak, valamint az épület területe térszint alatti kiállítóterekkel is növekedni fog. A felújítás alatt több helyszínen is láthat majd a közönség kiállításokat a gyűjteményből. A Bálna épületében, a Magyar Vasúttörténeti Parkban, az Öntödei Múzeumban és a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Tanulmánytárában láthatjuk majd a Közlekedési Múzeum kincseit.

Elismerés

Lapunk munkatársa, Miklós-Illés Kálmán a Magyar Sajtó Napja alkalmából a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöki elismerésében részesült. A közlekedésbiztonság témakörében megjelent írásokért Somogyi Gábor, az NKH elnöki kabinetfőnöke és Vincze Viktória, az NKH kommunikációs osztályvezetője adta az elismerő oklevelet.



HIRDETÉS





Az európai verzió frontrésze minimálisan különbözik (rácsozás, irányjelzők) az amerikaitól



gyalogosfelismerős ütközésmegelőző rendszer. Ami a belteret illeti, a Toyota ígérete szerint érezhető minőségi ugrással szembesülnek majd a vásárlók, amihez hozzájárul az új kombinált műszeregység, a színes TFT-kijelző és a széles körben alkalmazott lágy tapintású anyagok. Az új RAV4-es decemberben mutatkozik be Európában, míg a Hybrid AWD modell 2016 elején érkezik a kereskedésekbe.



Seat Alhambra

Nagycsaládos

Alig pár héttel az után, hogy a VW bemutatta a frissített Sharant, a Seat is jelentkezett a Sharan féltestvérének tekinthető Alhambra legújabb kivitelével. A kereskedésekbe nyáron érkező nagy egyterű kívülről csak minimálisan változott, az átszabott lámpákat alighanem még a jelenlegi modell tulajdonosai is alig veszik észre. Ennél sokkal jelentősebb változásokat eszközöltek a technikai fronton, hiszen új Easy Connect infotainment rendszerrel, adaptív futóművel és holttérfigyelővel is rendelhető az autó. A motorpaletta is alaposan megújult, a 2,0 literes dízelek 150 (+10 LE) illetve 184 lóerővel (+7 LE) választhatók (előbbi összkerékhajtással is), míg a 2.0 TSI benzines immáron 220 lóerőt produkál (+20 LE).





Porsche Boxster Spyder

Tiszta élvezet

A Porsche Boxster sorozat ékkövének tekinthető a kínálatba érkező Spyder változat, mely a vezetés vegytiszta élményével ajándékozza meg a sofőrt. A könnyűépítés jegyében megszabadultak az elektromos tetőmozgatástól, emellett pedig egyedi orr- és farkialakítás jellemzi a Spydert. Az eddigi legerősebb Boxster 375 lóerőt szabadít az aszfaltra a 3,8 literes erőforrás jóvoltából, így a torpedó 4,5 másodperc alatt gyorsul százra, és akár 290 km/óráig tarthat a száguldás. A futómű és a fékek területén is több változás van, a feszesebb rugók és a 20 mm-rel csökkentett hasmagasság mellett a 911 Carrera S-ből átemelt fékrendszer is említésre méltó. A sofőr szempontjából a 10 mm-rel, 36 centisre csökkentett átmérőjű volán sem mellékes, a rádió és a légkondicionáló pedig a felár nélküli extrák között szerepel.
A Boxster Spyder kizárólag kézi váltóval áll rendelkezésre.





Mindössze 1315 kg-os az új Porsche tömege

HIRDETÉS



Virtuális valóság



A Gran Turismo 6-os játékban mutatkozik be a VW új tanulmányautója, a GTI Supersport Vision Gran Turismo. A modell nem marad sokáig virtuális állapotban, ugyanis

a járművet elkészítik a wörthersee-i GTI-találkozóra!

10 millió alatt!



A Honda hazai importőre nyilvánosságra hozta az új Civic Type R árait. A 9 940 000 forintos bázismodell már

alapáron tartalmazza a tolatókamerát,

a LED-es fényszórókat és a kulcs nélküli nyitás-zárást, míg a 10 690 000 forintos GT-verzió többek között navigációs rendszerrel és automatikus távolsági fényszóróval nyújt többet.

Lejtmenet



Az Orosz Gépjármű Márkakereskedők Szövetségének előrejelzése szerint az újautó-eladások drasztikus visszaesése miatt 1000 autókereskedés fog megszűnni és mintegy 100 ezer ember veszíti el az állását az év folyamán. A becslések alapján idén 1,3 millió autó kel majd el Oroszországban, míg tavaly 2,49 millió darab volt az értékesítési volumen.



Ismét egy ütős tanulmányautó a Citroëntől!

Citroën Aircross

Egy barátságos SUV



Hazánkban ugyan nem forgalmazzák, de a Citroën európai kínálatában már három éve szerepel a Mitsubishi ASX alapjaira épülő C4 Aircross szabadidő-autó. Éppen ezért meglepő, hogy egyszerűen csak Aircross néven mutatkozott be a Citroën új koncepció-SUV-ja, mely a kompakt C4 Aircrossnál magasabb kategóriába sorolható. A 4,6 méter hosszú újdonság a C4 Cactushoz hasonló, igencsak figyelemfelkeltő ábrázatot kapott, ráadásul itt is vannak AirBump betétek. Hogy a modell valaha sorozatgyártásba kerül-e, azt egyelőre nem tudni, de a tanulmányautó hajtáslánca igéretesnek tűnik. A tipus fejlett hibrid hajtást kapott, az első tengelyt 218 lóerős, 1,6 literes turbómotor, a hátsót pedig 95 lóerős villanymotor forgatja. Elektromos módban 50 km-t tud megtenni az autó, s ha mindkét erőforrás együtt dolgozik, az Aircross 4,5 másodperc alatt képes elérni a 100 km/órás tempót!

Tervezés alatt

A világhírű konstruktőr, Gordon Murray és a Shell együttműködésbe fogott, hogy közösen megalkossanak egy vadonatúj városi miniautót. A Project M néven futó járműben hatékony belső égésű motor dolgozik majd, amelyet áramvonalas és könnyűszerkezetes karosszériába építenek. A modell prototípusa a tervek szerint novemberre készül el, ezután kezdődnek a közúti tesztek.

HIRDETÉS



Chevrolet Malibu

Pórázon tartva

A Chevrolet igencsak kitett magért a Malibu kilencedik nemzedékénél, hiszen az újdonságot 91 mm-rel nagyobb tengelytáv, egy mázsával csökkentett tömeg és jóval modernebb forma jellemzi. Az is nagy újdonság, hogy a Malibunak még soha sem voltak ilyen kis lökettérfogatú erőforrásai. Az alapmotor 1,5 literes, turbós benzines 160 lóerővel, illetve elérhető még a 2,0 literes, szintén turbós benzines 250 lóerővel -utóbbihoz a GM friss fejlesztésű, nyolcfokozatú automatikus váltója is választható. Nagy érdeklődésre tarthat számot az USA-ban a hibrid modell is, amelybe a második generációs Chevy Volt hajtásrendszerét építik, emelt csúcsteljesítménnyel (182 LE). Szintén fontos a tinédzserfigyelőnek nevezett funkció: az autó hangos csipogással jelzi, ha túllépték az előre, például a szülő által beállított legmagasabb elérhető sebességet, illetve a biztonság fokozása érdekében deaktiválni lehet az audiorendszert. Emellett utólag meg lehet nézni, hogy milyen gyorsan haladt a sofőr, és hogy túllépte-e a beállított sebességet.





Tudta-e?

A Peugeot Hungária és a Tavaszi Fesztivál jóvoltából hazánkba is ellátogat az egyetlen példányban gyártott, felbecsülhetetlen értékű Peugeot-Pleyel zongora, amelyet április 23-26. között, a Pesti Vigadóban csodálhat meg a nagyérdemű.



Éles vonalak

Bemutatkozott a frissített Mitsubishi Outlander (amerikai változat), amelynek a korábbiénál sokkal karakteresebb arcot terveztek. A határozott ívekkel tagolt front persze nem minden, a japánok merevebbé tették a karosszéria szerkezetét, emellett hatékonyabb hangszigetelés, új futómű, elektromos kormányszervo és



átprogramozott fokozatmentes automatikus váltó jellemzi (utóbbi csak egyes modelleknél).

Szakmai fejlődés

Ünnepélyes keretek között nyitotta meg kapuit a 170 millió forint összegű beruházásból a Robert Bosch Elektronika Kft. hatvani telephelyén a cég Tréning Központja. A beruházásnak köszönhetően a jelenleg 8 oktatóteremből álló képzési központ közel 200 fő egyidejű befogadására képes, ahol évente 5000 munkavállaló szakmai továbbfejlesztésére lesz lehetőség. A Tréning Központ a régió közép- és felsőfokú duális képzésének stratégiai fontosságú bázisa lesz, emellett a cégcsoport műszaki és gazdasági szakembereinek képzése is itt zajlik majd.

PROMÓCIÓ



Javában készülnek a csapatok a 2015. májusi 8-9-i, VIII. Nemzetközi AVENTICS Pneumobil Versenyre. Az önálló tervezésű és építésű, sűrített levegővel hajtott járgányok seregszemléjén 26 hazai és külföldi egyetem méri össze tudását Egerben.

Hét évvel ezelőtt, 2008-ban a Bosch Rexroth Pneumatika Kft. szervezésében indult útjára a Pneumobil Verseny azzal a céllal, hogy a hazai mérnökhallgatóknak egy nívós esemény keretében adjanak gyakorlati feladatot. Az első évben 12 magyar egyetem, 16 csapata állt rajthoz Egerben. Azóta folyamatosan nőtt az érdeklődés a Pneumobil Verseny iránt hazánk egyetemei körében és a határon túli intézményeknél is, így 2015-re megháromszorozódott az indulók száma. Összesen negyven csapat versenyez majd a normál kategóriában míg a szenioroknál 8 magyar jármű csap össze. Jelentősen nőtt a külföldi csapatok aránya: a VIII. Nemzetközi AVENTICS Pneumobil Versenyre immáron 24 külföldi jármű érkezik 2015. május 8-9-én, hat különböző országból.

Az egyetemisták a május 8-i kvalifikáció után május 9-én három versenyszámban indulnak: hosszú távú, ügyességi és gyorsulási futamon mérhetik össze tudásukat. A hosszú távú futamon az a csapat nyer, aki a legnagyobb távolságot lesz képes egy palacktöltettel megtenni a pályán. Az ügyességi futam feltételrendszere versenyzői igényre az idén változik: annak érdekében, hogy minél kiélezettebb legyen a küzdelem, három menetből áll majd e versenyszám, amelyek között a továbbjutás kieséses alapon dől el. A gyorsulási futam után pedig az állhat a dobogó legfelső fokára, aki az adott szakaszt a legrövidebb idő alatt teljesíti.

AVENTICS

Miniblokk



A VW kompaktautói közül elsőként a Seat Leon kapja meg a márka háromhengeres, 1,0 literes, benzines turbómotorját. A 115 lóerős blokkal

4,3 liter a spanyol típus átlagfogyasztása,

ami 15%-os csökkenés a 110 lóerős 1.2 TSI-hez képest. A hírek szerint a későbbiekben 95 lóerős változata is lesz az 1.0 TSI-nek.

Mindig előre!



„Forever Forward" szlogennel új kampányt indított a Dunlop abroncsgyártó. Mindezt a vezetést izgalmassá tévő dolgok köré építették, így nem meglepő, hogy a Mercedes-AMG-vel való szoros együttműködését is hangsúlyozza majd a márka.

Látványbomba



A New York-i Autószalonon debütált az új generációs Kia Optima (Európában egy másik verzióval jelentkezik a márka), mely sportos formájával

új színt hoz a gyártó palettájára.

A külsőhöz méltóan 250 lóerős, 2,0 literes turbómotorral is meg lehet majd vásárolni a nagy szedánt.





Cadillac CT6

A kínálat csúcsán

Miután a General Motors átköltöztette a Cadillacet Detroitból a sokkal előkelőbb New Yorkba, most itt az első kézzel fogható bizonyítéka, hogy komolyan veszik a márka újrapozicionálását.
A friss CT6-ossal ugyanis egyenesen a Mercedes S-osztály és a BMW 7-es babérjaira törnek, ráadásul nemcsak az USA-ban, hanem Európában, Japánban, Kínában (helyi gyártásból) és a Közel-Keleten is elérhető lesz a modell. Bár dízelmotor és hibrid hajtás sem rendelhető a Cadillac csúcsmodelljéhez, a 400 lóerős, 3,0 literes, ikerturbós V6-os miatt nincs szégyenkeznivalója a márkának, aki pedig beéri kevesebbel, annak ott a 3,6-os szívó V6-os 335 lóerővel, vagy a 2,0 literes turbó 265 lóerővel – a hathengeresek alapból 4x4-es hajtással érkeznek. A kizárólag nyolcfokozatú automata váltóval elérhető CT6-os technikai színvonalára és kényelmi funkcióira nem lehet panasz, hiszen az éjjellátó berendezés nem csak emberek, de a veszélyt jelentő nagytestű állatokat is képes felismerni (és ha kell, önműködően fékezni), illetve ott vannak a félig fekvő helyzetbe állítható hátsó ülések. Az autentikus külső mellett az is fontos, hogy a CT6-os 5,18 méteres hosszával túltesz a német konkurenseken!



Személyre szabható a CT6-os TFT-kijelzős műszerfala



Opel Corsa ecoFLEX LPG

LPG-kivitel

Immáron az új Opel Corsából is létezik LPG (autógáz) hajtású verzió. A Corsa ecoFLEX LPG-ben 1,4 literes, atmoszferikus motor dolgozik, amely gázos és benzines üzemben egyaránt 90 lóerős csúcsteljesítménnyel rendelkezik. A két üzemmód között gombnyomásra lehet átkapcsolni, ekkor jön jól, hogy az újonnan kifejlesztett vezérlőkészülék még simábbá teszi az „átmeneteket". Az újdonság 6,9 liter gázt fogyaszt 100 kilométerenként, ami azt jelenti, hogy a modell kombinált (benzin+gáz) hatótávolsága eléri az 1200 kilométert. A gáztartály ütközéstől védetten helyezkedik el a pótkerék mélyedésében, és nem rabol helyet a csomagtartó méretéből. Az indulóár – háromajtós karosszériával – 3 920 000 forint.



Piros pont!

A Red Dot Design Award, amelynek zsűrije 25 nemzet 38 szakértőjét – designereket, professzorokat és újságírókat – tömöríti, a világ egyik legnevesebb formatervezési elismerése. A 2015-ös verseny során számos új autótipus kapott díjat a kiemelkedő formatervért. A Hyundai i20-as (és i20-as Coupé), a Kia Soul EV, a Mazda MX-5-ös, CX-3-as és 2-es, a Volvo XC90-es, illetve három VW modell (Passat, Passat Variant, Golf Sportsvan) is a díjazottak között szerepel.

reddot award
product design

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

130,165 km/óra!

Nem tévedés, ennyivel repesztett, s ezzel új rekordot állított fel Juha Kankkunen Finnországban! Ez az átlagtempó persze úgy lesz igazán tüzes, ha hozzávesszük, hogy egy Valtra T234-es traktorral érte el a korábbi négyszeres ralivilágbajnok. A szupergyors gép a világ első, kifejezetten traktorok számára készített Nokian Hakkapeliitta TRI téli gumiköpenyein futott. A traktoros rekordról készült videó az alábbi linken tekinthető meg.



VIDEÓ:
automotor.hu/-606677



Neeraj Kanwar, az Apollo alelnöke, Onkar S. Kanwar elnök-vezérigazgató és Orbán Viktor miniszterelnök

Óriásbázis

Ünnepélyes alapkőletétellel indult az Apollo Tyres Hungary gyöngyöshalászi gyárának építése. Az abroncsgyártó első európai zöldmezős létesítményében 2017 elején indul a termelés, a gyárban Apollo és Vredestein márkájú abroncsok készülnek majd az európai piac számára. A gyöngyöshalászi gyár lesz a vállalat eddigi legmodernebb létesítménye, ahol évente 5,5 millió személyautó- és kisteherjármű-, valamint 675 000 db tehergépjármű-abroncsot fognak előállítani. Az Apollo Tyres már év elején elkezdte a munkaerő toborzását, március végén közel 90 végzős technikussal kötöttek ösztöndíjszerződést, első munkatársaik pedig már idén július 1-jétől szerződést kapnak. Az év második felében további 150 technikust és friss diplomás mérnököt vesz fel a cég.

PROMÓCIÓ

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: A MOTOROSSZEZON KEZDETE

Főszerepben a tudatosság

A tavasz beköszöntével kirajzanak az utakra a motorkerékpárosok és segédmotororos kerékpárral közlekedők, ezért fontos tisztában lenni azzal, mivel csökkenthetjük a balesetek bekövetkezésének kockázatát, hiszen az említett két „csoport" halálozási kockázata nagyobb, mint az autóvezetőké. Mivel a legtöbb esetben hosszú téli szünet után „berozsdásodva" ülnek újra járműre a kétkerekűek vezetői, a szezon kezdetén lassabbak lehetnek a reflexeik, a gépkezelés pedig sok esetben nem megy olyan gördülékenyen. Mielőtt azonban nyeregbe pattanunk, vegyük sorra a kezelőszerveket, a kerekeket és gumikat, majd vizsgáljuk meg a fékeket, a láncot, a világítást, a kürtöt, a különböző folyadékokat, továbbá a teleszkópokat és a rugóstagokat is, hiszen ezek megfelelő működése elengedhetetlen a biztonságos közlekedéshez. A megfontoltság és az óvatosság természetesen elvárható a közlekedés többi résztvevőjétől is: autósként és gyalogosként kalkuláljuk be, hogy a motorkerékpárosok a szezon elején nem olyan magabiztosak, hagyjunk megfelelő követési távolságot, előzésnél pedig nagyobb oldaltávolságot. A szezon eleji „visszarázódási" folyamatot felgyorsíthatjuk különböző vezetéstechnikai tréningekkel is.

Az ORFK-OBB és a Hungaroring 2015. május 23-án motoros nyílt napot tart a Hungaroringen, ahol rendőrmotorosok segítségével tovább lehet majd csiszolni a vezetéstechnikai tudást, majd ezt követően ingyenesen lehet motorozni a mogyoródi aszfaltcsíkon. A pályamotorozás előregisztrációhoz kötött, amelyet május 1-jétől lehet megtenni a www.hungaroring.hu/motofest2015 oldalon.



20 éve a balesetek megelőzéséért
ORFK-OBB

www.baleset-megelozes.eu



Arcszabás

Eddig szelíd volt az RX külseje, az új nemzedék viszont a kistestvér NX pengeéles

Ilyen volt!



1999-2003



2003-2008



2008-2015

Mindegyik modellciklus komoly műszaki újításokat hozott az RX esetében, a külső viszont mindig erőteljesen „utalt" a korábbira.

A japán luxusmárka 26 éve iródó történetének legkelendőbb modellje az RX szabadidő-autó: 1999-től napjainkig 2,1 millió példány talált belőle gazdára, ami azt is jelenti, hogy a Lexus által eddig legyártott autók 30%-át teszi ki. Tehát az eladott darabszámokkal sosem volt gond, most a Lexus mégis egy huszárvágással olyan feltűnő, mondhatni harcias arcot szabott az RX-nek, amivel egyértelműen a fiatalabb korosztályt célozza meg. A hatalmas ragadozószáj-hűtőmaszk vagy az „éles" fényszórók miatt nem lehet közömbösnek maradni az RX-szel szemben, de az új designiránnyal pontosan ez volt a márka célja. A formaterv egyik fontos eleme a fekete C-oszlop, ami olyan hatást kelt, mintha lebegne a tető – ezzel a megoldással korábban egyetlen Lexus modellen sem találkozhattunk. Az sem mellékes, hogy a jelenlegi típus 19 colos keréktárcsái helyére új rajzolatú, 20 colos könnyűfém felnik lépnek, amelyeket többféle, színes betéttel tehetnek egyedivé a vásárlók. A fiatalításra való törekvés természetesen belül is tetten érhető. A lendületesebb ivekkel tagolt középkonzol hozadéka, hogy az automatikus váltó előválasztó karja lejjebb került (eddig magasan, a középkonzol tövében volt), illetve ezzel párhuzamosan nagyobb tárolóhelyeket tudtak kialakítani.

AZ RX TELJESEN ÚJ és önálló platformra épül (nem osztozik a padlólemezen más Lexusszal), de a vásárlókat jobban érdekelheti, hogy a tengelytávolság 5 centivel (2790 mm), míg a hosszúság 12 centivel, 4890 mm-re gyarapodott. A Lexus ígérete szerint a hátul ülő utasok nagyobb lábtérnek örülhetnek, ugyanakkor az sem mellékes, hogy az újonnan megjelent hátsó ülések fűtése, illetve motoros dőlésszögállítása nagyban növeli a komfortot.

Az európai piacon év végén bemutatkozó RX-et kezdetben két verzióban kínálja majd a Lexus, s ahogy megszoktuk, a konkurenciával ellentétben nincs dízelmotoros változat: a 3,5 literes, V6-os benzines (RX 350) mellett természetesen lesz hibrid is (RX 450h). Előbbi kivitel nagy újdonsága a nyolcfokozatú automatikus váltó, míg utóbbi esetében a

Keretszám

A Lexus tavaly 53 ezer autót adott el Európában, ám az előrejelzések szerint idén ez a szám eléri majd a 60 ezret, ami elsősorban a hihetetlenül népszerű NX-nek köszönhető (képünkön). A gyártó azonban nem kisebb célt tűzött ki maga elé, minthogy a 2020-as évek elejére az összeurópai eladások meghaladják a 100 ezres darabszámot! Ebben komoly szerepet vállal majd az RX, illetve a fejlesztés alatt álló, de még 2020 előtt bemutatkozó vadonatúj CT kompakt és LS luxuslimuzin.



Az „L-finesse" formatervezési filozófia jegyében: a hatalmas, orsó alakú hűtőmaszk határozza meg a frontrész megjelenését

Fokozásként



Bár az RX külleme szabadidő-autó létére igencsak harcias, az F Sport verzió még inkább figyelemfelkeltő. Az átfogó optikai tuning részeként sportosabb köténnyel és diffúzorbetéttel érkezik az F Sport kivitel: az adaptív futómű ennél a modellnél széria, illetve a Drive Mode Select rendszer egy negyedik programmal (Sport S+) bővült. Ami az utasteret illeti, egyedi F Sport műszerfal, valamint a normál változatokétól eltérő kormánykerék várja a vezetőt.

zat

vonalait örökölte!

továbbfejlesztett hajtáslánc az említésre méltó (3,5 literes, Atkinson-ciklusú V6-os, plusz villanymotor). A pontos teljesítményadatokkal ugyan adós maradt a márka, annyit már tudunk, hogy a hibrid hozzávetőlegesen 300 lóerős lesz (a jelenlegi RX 450h 299 lóerős).

A FUTÓMŰVET IS alaposan rancba szedte a Lexus, az elöl MacPherson rugóstagokkal, hátul kettős keresztlengőkarokkal felvértezett rendszert úgy hangolták, hogy a típusra jellemző finom rugózási komfort mellett is jobb vezethetőséget biztosítson. Az RX legtöbb kiviteléhez elérhető az adaptív futómű, mely útviszonyokhoz igazodva, villámgyorsan módosítja a lengéscsillapító beállításait, illetve kanyarban csökkenti a karosszéria oldaldőlését.

Amellett, hogy az új RX módosított karosszériaszerkezete révén még biztonságosabb lett, a mai trendeknek megfelelően számos kamera- és radaralapú biztonsági berendezés lehet a fedélzeten, többek között sávtartó asszisztens, holttérfigyelő, adaptív távfény és panoráma monitor veszi le a terhet a vezető válláról.



Sportosabb rajzolatú kormány és 12,3 colos központi monitor fogadja a vezetőt



A középkonzol aljáról a középalagútra „költözött" az előválasztó kar



Elsőrangúnak ígérkezik a komfort

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: LEXUS

Egy másik gala



Sportkocsisan csücsörít és luxusautós kényelmet ígér. Hosszában és széltében kb. 3 centis növekedés várható

Modernebb forma és technika, temérdek kényelmi és biztonsági extra jellemzi a vadonatúj Galaxyt.

Ilyen volt!



1995–1999



2000–2005

A Ford Galaxy első két nemzedéke a VW Sharan és a Seat Alhambra ikertestvéreként, a portugáliai Palmelában készült.

Testvérmodellje, az S-Max sport(os) busz nyomdokain a vadonatúj, negyedik generációs Galaxy is magára öltötte a Ford aktuális márkaarculatát. Igaz, amíg a magasra húzott, trapéz alakú hűtőmaszk a Fiestán, a Focuson és a Mondeón vagány, hatásvadász stíluselemként tűnik fel, addig a teljes értékű, hétszemélyes egyterűnek „csörös kamionszerű" jelleget kölcsönöz. A szűkre szabott fényszórók opcióként adaptív LED-es világítást rejthetnek, vakításmentes távfénysegéddel, de a Galaxyt elölnézetből csupán a ködlámpák formája különbözteti meg az S-Maxtől. Persze profilból és – a szélvédővel egybeolvadó lámpákkal – még inkább hátulról már látványosabb az eltérés.

Megjelenésükön kívül pedig jellegükben is mást képviselnek: ahogy eddig, úgy a kompaktabb S-Max most is a temperamentumosabb stílusú, személyautós vezetési élményt hajkurászó nagycsaládosokat, míg nagytestvére a praktikumra és kényelemre vágyó közönséget célozza meg. Egyébként a Mondeóval együtt mindkettő a Ford CD-kategóriás padlólemezére épül, így a 2950 mm-es tengelytáv megegyezik a korábbival. Bár a Galaxy méretadatait egyelőre nem közölték, az



A középkonzol egyszerű gombjai nem illenek a modern környezetbe. Számos pakolórekesz emeli a praktikumot



Mivel a műszaki alapok megegyeznek az S-Max-szel, akár négykerékhajtású változat is készülhet a Galaxyból

xis?



A 2. és 3. sor üléseit akár gombnyomásra lehet síkba dönteni

Motorpaletta

Benzinmotorból az 1.5 EcoBoost 160, a 2.0 EcoBoost pedig 240 lóerővel választható. A dízelpártiak számára a 2.0 TDCI egy turbós verzióját 120, 150 és 180 lóerős teljesítményszinttel kínálják. Ugyanebből két turbóval (egy kisebb és egy nagyobb) lélegeztetve 210 lóerőt és 450 Nm-t préseltek ki. A gazdaságosságot aktív hűtőrács, start-stop rendszer és fékenergia-visszanyerés szolgálja, a vezetési dinamikát pedig változó áttételű kormánymű és adaptív lengéscsillapítás (komfort, normál és sport mód) emelheti.



A járműveket árnyékolja, de a környezetet megvilágítja az intelligens LED-fényszóró

S-Maxhez hasonlóan bizonyára kicsivel terebélyesebb lesz a korábbinál: az előző nemzedéknél hosszában 50, magasságban 65 mm volt a különbség.

A VEZETŐI KÖRNYEZET, a Mondeóéra hajazó műszerfallal, teljes egészében megegyezik az S-Max berendezésével. Az analóg helyett digitális műszeregység rendelhető 10 colos TFT-kijelzővel, s a Galaxyban is megjelent a hangutasítással is vezérelhető SYNC2-es multimédiás és navigációs egység – a középkonzol érintőképernyőjéről minden funkció elérhető. A kényelmi extrák között újdonság az elektromosan állítható és fűthető kormány, az első utasokat pedig 8 irányban elektromosan állítható, fűthető és szellőztethető, masszázsfunkciós multikontúr fotelek kényeztethetik. Ha már itt tartunk, a 2. és a 3. sor ülései egyenként csúsztathatók és dönthetők, ráadásul opcióként a csomagtér oldalfalán található vezérlőpanelről gombnyomásra, motorosan lehet azokat a padlóba hajtogatni, vagy éppen elővarázsolni. Elöl és középen legfeljebb mérőszalaggal kimutatható 1, míg leghátul 4 centivel nőtt a fejtér. Szintén villanymotorok lendíthetik a magasba az ötödik ajtót, s amikor a sofőr gyerekkocsival és játékokkal, avagy bevásárlószatyrokkal megpakolva érkezik a Galaxyhoz, elég a lökhárító alatt meglendítenie a lábát és szezám, tárulj – már ha megrendelte a komfortnyitás opciót. Az üléstámlákat ledöntve egyébként sík raktérpadló keletkezik, és a befogadóképesség valószínűsíthetően nem lesz kisebb az eddigi 310/2325 liternél.

CSALÁDI AUTÓ LÉVÉN alapáras a gyerekfigyelő tükör, a modern vezetéstámogató eszközök közül pedig a holttérfigyelő, a sávelhagyásra figyelmeztető, a sávtartó asszisztens, a gyalogosfelismeréssel kiegészített koccanásgátló, a fáradtságfigyelés, az aktív parkolóasszisztens, tolatáskor a hátsó keresztirányú forgalomfigyelés, valamint a közlekedésitábla- felismeréssel kombinált intelligens sebességhatároló is megtalálható a fedélzeten. Amennyiben ez utóbbit a vezető aktiválja, a rendszer a sebességkorlátozó és feloldó tábláknak megfelelően, az üzemanyag-befecskendezésbe beavatkozva szabályozza a tempót. Ha egy lejtőn erre már nincs lehetőség, hangjelzéssel figyelmeztet, s erőteljesebb gázadásra a korlátozás felül is bírálható.

TÉRKÍNÁLAT
kicsitől a nagyig

A Ford egyterűszortimentje az egyik leggazdagabb, a kicsitől a nagyig ötfélét kínálnak, és akkor még nem beszéltünk a haszonjármű alapú modul egyterűekről, amilyen a Tourneo Courier, a (Grand) Tourneo Connect és a Tourneo Custom.

B-Max



A Ford kiskategóriás egyterűjének érdekessége, hogy elhagyták a B-oszlopot és hátra tolóajtók kerültek. Előnye egyben a hátránya is.

C-Max



A kompakt alaptípus ötszemélyes, hagyományos ajtókkal, a hosszabb Grand változat öt- vagy hétszemélyes lehet hátsó tolóajtókkal.

Grand C-Max



S-Max



A Galaxy harmadik generációjánál vezették be a rövidebb és sportosabb S-Max verziót. A 2007-es Év Autójából mostanáig 400 ezer darabot értékesítettek.

SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: FORD

Ma már ez a mi a

Ilyen volt!



1988-1998



1998-2006



2001-2006



2005-2015

1988 májusában indult a Vitara 1 terepjáró forgalmazása Japánban, 1,0 literes négyhengeres volt az alapmotor. Az 1998-as modellváltásnál nagyobb lett az autó, az alapmotor is 1,6 literesre nőtt, s a Grand előtagot is megkapta a név 2. Kifejezetten az észak-amerikai piac igényeire szabta a Suzuki az XL-7-est 3, míg a Grand Vitara 2005-ben kapott új megjelenést és technikát 4, ami egészen mostanáig elérhető volt.

Tetszett
- jó vezethetőség
- eltalált forma
- gazdag felszereltség

Nem tetszett
- nehezen csukódó ajtók (tömítés)
- kis oldaltartású ülések



Sokat köszönhetünk a Suzukinak mi, magyarok, hiszen amikor arról volt szó, hogy a rendszerváltást követően az ország elkezdett átülni „nyugati autóba", akkor elpusztíthatatlan gépet tettek alánk. Most, másfél évtizeddel később az eladási statisztikákat elnézve már a személyautók is kihaló félben vannak, az adatok alapján a legnépszerűbb, magánszemélyek által vásárolt típus egy kompakt szabadidő-autó, mégpedig a Dacia Duster. Nagyjából olyan, mint az itt szereplő Vitara. S rögtön megvan a párhuzam a második generációs Swifttel: lépten-nyomon azt a műanyagot találjuk az utastérben, amit abban is használtak. Nem kell megijedni, ezen tény megállapításán felül már nem nagyon tűnik fel a dolog. Az alapnál eggyel jobb, GL+ szinten a műszerfal látványában a szürkére fényezett betét az uralkodó, és ott a fényes fekete keretbe foglalt érintőképernyős fejegység.

A GL ALAPFELSZERELTSÉG IS tartalmaz minden olyan extrát, amit ma elvárhat az ember: 7 légzsák, menetstabilizáló, klíma. Azonban olyan dolgok hiányoznak a fedélzetről, mint a csomagtér állítható padlója, vagy maga a csomagtérvilágítás, és kívül-belül fényezetlen fekete betéteket találunk (kilincs, tükörház stb). A GL+ szinten van még ködfényszóró, tempomat (AllGrip összkerékhajtásnál távolságtartó tempomat és koccanásgátló), érintőképernyős fejegység (okostelefon-tükrözéssel navigál, tolatókamera), digit klíma, ülésfűtés és hátsó fűtőcsatornák is – mindezért 320 ezer Ft felárat kell fizetni, ami már csak az utastér egyhangúságát oldó szürke betétek és a nagy kijelző miatt megéri.

Az AllGrip összkerékhajtás további 280 000 Ft-os extra, erről már csak azért sem érdemes lemondani, mert nem büntet túlfogyasztással, ellenben rossz időjárási körülmények között a segítségünkre lehet. Az elektronikusan vezérelt központi differenciálmű alaphelyzetben csak akkor küld

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTOJA: MAGYAR SUZUKI ZRT., 2040 BUDAÖRS, KELETI U. 2. TELEFON: 06-23-803-990.

Az emberek ma már SUV-re vágynak, így az új Vitara tekinthető a népautónak a japánok kínálatában.

utónk





Az alapmodell kivételével széria az érintőképernyős fejegység, ami írásban magyarul kommunikál, de a hangfelismerés még nem megy a nyelvünkön. Az összkerékhajtás vezérlője a gázpedál érzékenységére is hat





Magasan és meredek derékkal ül az ember a Vitarában, és bőven van fejtér is

nyomatékot a hátsó tengelyre, ha az első elvesziti a tapadását. Sport módban már a kormány elfordításakor küld hátra nyomatékot, ahogy Snow, azaz hó (téli körülmények) állásban is sokkal hamarabb kapcsol összkerékhajtásra a vezérlés. Utóbbi állásban, legfeljebb 60 km/órás tempóval haladva lehet összezárni, azaz 50:50%-os nyomatékeloszlásban rögzíteni a rendszert. Azonban mielőtt bárki siratófalakat mászna, vagy pocsolyában dagonyázna a Vitarával, muszáj megjegyezni, hogy ez az összkerékhajtás alapvetően nem terepviszonyokra van kitalálva, nincs felező és normál személyautó-abroncsokat találunk a felniken.

A MŰSZERFAL egyébként nem tartogat meglepetéseket, a kormánytól balra találjuk a menetdinamikai rendszereket befolyásoló kapcsolókat, amelyek sorát a motorleállító, a koccanásgátló érzékenységét állító és a lejtmenetvezérlő gomb gazdagítja, a kormány küllőiről a rádiót és a sebességtartó/korlátozó rendszert tudjuk vezérelni. Kevés a kapcsoló a középkonzolon, az érintőképernyős fejegység menüivel nincs kihatásunk az autó rendszereire, a szellőzéspanel felépítése egyértelmű. A váltókar előtti rekesz mély, érdemes itt tartani az autóhoz csatlakoztatott kütyüket, hiszen itt van az USB- és a szivargyújtócsatlakozó – mindkettőből egy-egy darab. A második sorban is kényelmesen elfér két felnőtt, de három személynek széltében már kevés a hely. A csomagtérnél a dupla padló alatti rekesz két oldalát jelentő apró műanyag lapot az egy darabból készült kalaptartó aljára tudjuk rögzíteni, ha nem férnek el a helyükön, egyébként a legalsó fílc alatt találjuk a defektjavító szettet. Az osztott hátsó támla ledöntése könnyen megy, és a biztonsági övekkel sem kell hadakozni eközben.

Viselkedés terén nem csak az alvázas felépítésű elődhöz képest történt hatalmas fejlődés, de már-már személyautós szinten lehet terelgetni az új Vitarát a szerpentineken. Az 1,6 literes, 120 lóerős ➔

Tudta-e?

Naoyuki Takeuchi lett a Magyar Suzuki Zrt. új vezérigazgatója. A 60 éves gépészmérnök vezető mérnökként irányította a mostani Swift fejlesztését, 2012-től pedig beszerzési és minőségirányítási igazgató volt Esztergomban.

szívó benzinmotor már alacsony fordulaton is terhelhető, de a másik véglet, az üveghangon kergetés is tetszik neki. És jobb lesz, ha a sofőr is hozzászokik, hiszen nem szabad megijedni a fordulattól, ha tempósan akar haladni, mert az alacsony fogyasztás érdekében jó hosszúra vették az ötfokozatú váltó áttételeit. Nem is olyan rég még az volt a megszokott, hogy az 1,6 literes benzinmotorok 100 km/óra körül forognak 3000-et, a Vitara épp sztrádatempónál lépi át ezt a határt. Mintha eleve a nálunk érvényben lévő 130 km/órás korlátozásra lőtték volna be az autót, itt kezd igazán hangossá válni az utastér. Városban és országúton kifejezetten csendesen üzemel a benzinmotoros Vitara, országúton már a gördülési, a motor- és a szélzaj is felerősödik. Egyébként a négyhengeres motor hangja jól illik a sportos közlekedéshez, amit talán az jellemez a legjobban, hogy az ülések oldaltartásánál jóval nagyobb kanyarsebességet lehet elérni. Könnyű, de pontos a kormányzás, a váltókar megvezetése katonás, és amikor az AllGrip összkerékhajtást „Sport"-ba kapcsoljuk, nem csak a központi differenciál elektronikus vezérlésére hatunk, de érzékenyebb lesz az elektronikus gázpedál is. Ilyenkor – persze forszírozott üzemben – gázelvétellel jól kontrollálható alulkormányzottságra számíthatunk, a felfüggesztés hangolása japánosan feszes.

NOHA NYOMOKBAN emlékeztet a két évtizeddel korábbi Swiftre, ez a Suzuki már nem az a Suzuki. Ezt már a vetélytársaknak is komolyan kell venniük, mert tudásban azon a szinten mozog, miközben árban jóval alájuk vág. Utóbbiban nagy szerepe van annak, hogy a márkakereskedésekben most 700 000 Ft-os kedvezménnyel kínálják az új Vitarát.

Összegzés

Jó kiállású, jól vezethető szabadidő-autó lett az új Vitara, amelynek a felszereltsége is állja a versenyt a vetélytársakkal, az összkerékhajtást is olcsón mérik. Ennél többre nem igazán vágyhat az ember, vagy ha mégis, akkor 110 000 Ft felár ellenében ülhet bele az SX4 S-Crossba.

Így készül a Vitara



Március 6-án ünnepelte a Magyar Suzuki az új Vitara szabadidő-autó gyártásának kezdetét. A típus jelentőségét fokozza, hogy jelenleg csak nálunk készül az autó az egész világpiac számára, és egy jó darabig ez nem is fog változni. Indiában például az SX4 S-Cross mellett egy 4 méternél is rövidebb szabadidő-autót dob hamarosan piacra a Maruti, ami a Swift technikáját kapja. Az első, csonka évben 70 ezer Vitara gyártásával számolnak Esztergomban, de a 2016-os terveket még nem készítették el, nagyban függ az új modell piaci fogadtatásától, mennyit fognak belőle gyártani.



SUZUKI VITARA	1.6 AllGrip
Összlökettérfogat:	1586 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16
Max. teljesítmény:	88 kW (120 LE) 6000/perc
Max. forgatónyomaték:	156 Nm 4400/perc
Hossz./szél./mag.:	4175/1775/1610 mm
Tengelytáv:	2500 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1535/1505 mm
Fordulókör:	10,4 m
Saját tömeg/teherbírás:	1235/495 kg
Csomagtér:	375-1120 l
Üzemanyagtank:	47 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	12,0 s
Max. sebesség:	180 km/h
Város/országút/vegyes:	6,5/5,1/5,6 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,9 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	130 g/km
A modell alapára:	4 490 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	5 410 000 Ft

*1,6 GL 2WD



Nem teljesen sík a padló, fiókot rejt a hátsó rész



Kettő az egyben: az alsó rekesz oldalfalai a kalaptartó alján rögzíthetők



Bravó! Pörgős és nem is fogyaszt sokat az 1,6-os szívómotor

Audi
Hungaria



Tervezze Ön a jövő technológiáját!

Az Audi Hungaria ambiciózus szakembereket keres gyártástechnológia-tervezés szakterületre, amely a gyártási folyamatok legfontosabb alappillérét jelenti. Ha Ön is szívesen csatlakozna a világ legnagyobb motorgyárához és egyik legmodernebb járműgyárához, ahol a munkatársakra kihívást és fejlődést jelentő lehetőségek, izgalmas feladatkörök és fiatalos munkahelyi hangulat vár, akkor pályázzon hozzánk most!

Feladatok

- **gyártósorok, gyártóberendezések tervezése, beszerzése és üzembe helyezése,**
- **gyártási folyamatok tervezése, elemzése, értékelése,**
- **kapcsolattartás a szakterületekkel és a külső partnerekkel,**
- **részvétel technológiai egyeztetéseken, projektek koordinációjában, monitorozásában,**
- **műszaki és szervezési javaslatok kidolgozása, gyártástechnológiai alternatívák vizsgálata,**
- **bizonyos pozíciók esetén részvétel új motorprojektekben (elektromos motorok gyártási folyamatainak továbbfejlesztése).**

Elvárások

- felsőfokú végzettség (gépészmérnök vagy villamosmérnök),
- legalább 1-3 éves gyártásban vagy gyártástechnológia-tervezésben szerzett munkatapasztalat,
- bizonyos pozíciók esetén elektromos motorok ismerete,
- középfokú német nyelvtudás,
- hajlandóság külföldi kiküldetések vállalására (rendszeres kiutazás),
- jó szervezési és elemzőkészség,
- felelősségteljes munkavégzés önállóan és csapatban is,
- jó konfliktuskezelési és kommunikációs készség.

Az alábbi nyitott pozíciókra várjuk jelentkezését részletes magyar és német nyelvű önéletrajz csatolásával:

Gyártástechnológia-fejlesztőmérnök – Elektromos járműhajtások
Gyártástechnológia-tervezőmérnök – Elektromos járműhajtások
Gyártástechnológia-tervezőmérnök – Gyártástechnológia-tervezés
Projektkoordinátor – Gyártástechnológia-tervezés

További információk: **www.audi.hu/karrier**

LEGVONZÓBB MUNKÁLTATÓ 2014

Első nekifutásra

Ismerkedés gyanánt rögtön egy hosszú olaszországi túrára vittük a „alapbenzines" Pulsart.



Tetszett
- hatalmas hátsó lábtér
- komfortos ülések
- ár-érték arány

Nem tetszett
- komor beltér
- kicsi üzemanyagtartály
- csekély konfigurálási lehetőség (csomagos felszereltségek)

Miközben a Qashqai és a Juke „hasít" az európai piacokon, a Nissan kínálatából a Tiida nyugdíjazása óta hiányzott egy hagyományos kompakt, amely az Opel Astra, vagy a VW Golf alternatívája lehet. Ez az új alsó-középkategóriás nem más, mint a Pulsar, melyet dízelmotorral már vallatóra fogtunk (2015/1), a három hónapos maratoni tesztre érkezett modellt viszont az az 1,2-es, benzines turbómotor hajtja, mely a hazai Pulsareladások 85%-át teszi ki. Alapmotor létére 115 lóerőt és 190 Nm-es nyomatékot produkál a Renault-tól származó egység, amely annak ellenére tisztességes menetteljesítményekkel ruházza fel az autót, hogy a takarékosság jegyében hosszúra elnyújtották a hatgangos kézi váltó fokozatait – 130 km/órás sebességnél 2700-at fordul a főtengely.

AZ 1900 KILOMÉTERES olaszországi kiruccanás persze több dologra is választ adott: állandó 130-as tempónál négy személlyel és csomagokkal 6,3 litert fogyasztott a Pulsar, ami meglepetésünkre decire pontosan annyi, mint amit vegyes használat során mértünk hazai viszonyok között. Miután hazafelé Szlovéniában sok helyen 100-as sebességkorlátozások voltak érvényben, 5,7 literes fogyasztást is regisztráltunk. A dicséretre méltó adatok ellenére sűrűn kell tankolni a Pulsarba, ugyanis a kategóriában szokatlanul kicsi, 46 literes az üzemanyagtankja, ráadásul már akkor „pirosban jár" a szintjelző mutatója, amikor még 10 liternyi, azaz több mint 150 kilométernyi benzin van a tartályban.

Bár a Pulsar beltere kicsit ingerszegényre sikerült, meg kell hagyni, hogy gigászi hely van benne. A 2,7 méteres tengelytávnak köszönhetően több középkategóriás is megirigyelhetné a hátsó traktus lábhelyét, arról nem is beszélve, hogy a Nissan elsőre keménynek tűnő ülései hosszú úton sokkal kényelmesebbek, mint a puhább tömésűek. A csomagtér 385 literes értéke már nem kiemelkedő, inkább csak korrekt értéknek mondható, az viszont kár, hogy állítható padló hiányában bővítéskor lépcső keletkezik rakfelületen.



Meglehetősen kicsi az 5,8 colos kijelző



Gigászi a hátsó lábtér, a könyöklő az alapverzió kivételével széria



A lakott területet elhagyva sem érződik gyengének az 1,2-es turbómotor

Tudta-e?

A Pulsar palettáján újdonság a 190 lóerős, 1,6-os benzines turbómotor, mellyel 7,7 másodperc alatt sprintel 100-as tempóra a kompakt Nissan. A modell 5,73 forinttól vihető haza.

NISSAN PULSAR	DIG-T 115
Összlökettérfogat:	1197 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó
Max. teljesítmény:	85 kW (115 LE) 4500/perc
Max. forgatónyomaték:	190 Nm 2000/perc
Hossz./szél./mag.:	4387/1768/1520 mm
Tengelytáv:	2700 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1540/1540 mm
Fordulókör:	10,2 m
Tömeg/teherbírás:	1304/492 kg
Csomagtér:	385/1395 l
Üzemanyagtank:	46 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,7 s
Max. sebesség:	190 km/h
Város/országút/vegyes:	6,3/4,0/5,0 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,3 l/100km
CO_2-kibocsátás:	119 g/km
A modell alapára:	3 990 000 Ft

Összegzés

A Pulsarnál trendibb vagy szélesebb motorpalettájú kompaktot könnyű találni, de kényelmes, hatalmas hely van benne, és 4,79 millió forintos alapárával kiemelkedő ár-érték arányú modell.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: NISSAN SALES CENTRAL AND EASTERN EUROPE KFT., 1117 BUDAPEST, NEUMANN JÁNOS U. 1/C. TELEFON: 06-1-371-5300



Tetszett
- vezethetőség
- erős dízel, finom automata
- tágas és jól alakítható utastér

Nem tetszett
- feszes felfüggesztés
- vastag A-oszlop

Nem illúzió

Meggyőző a 218d Active Tourer, de gyorsan visszazökkenünk a valóságba.

Hatalmas kő esett le a BMW-rajongók szívéről, miután megtapasztalták: a márka fronthajtású egyterűje nem is szentségtörés, ahogy azt elsőre gondolták. Sőt! A család változó szállítási igényeihez sokoldalúan alakítható utastér kifejezetten tágas, és ha nem nagyon erőltetik, bizony nem is érezni, hol hajt a motor. Ha meg igen, akkor a bolondbiztos alulkormányzottsággal szembesülnek – már ha kikapcsolják a menetstabilizálót. Én rögtön egy béemvés ismerősömhöz hajtottam vele, aki ezt állapította meg róla: úgy néz ki, mint egy BMW, olyan a tapintása és a szaga, mint egy BMW-nek. Épp csak a rugózást hiányolta belőle. Milyen igaza volt!

A LUXURY LINE (nagyjából 1,4 millió Ft felár az alapmodellhez képest) belseje prémiumszinten is jó minőségű anyagokból áll össze. A 2,0 literes, 150 lóerős dízel finoman, igaz, hallhatóan dízelesen üzemel, a nyolcfokozatú automatikus váltó is gyorsan pakolja a fokozatokat. Minden szép és jó egészen addig, amíg nem találkozunk egy úthibával – márpedig ilyen van bőven kis hazánkban, például az új utakon a csatornafedelet se tudják szintbe hozni. Ilyenkor érezhetően üt a felfüggesztés. A sportosnál feszesebb a felfüggesztés hangolása, talán a nagy dízel miatt? Az elsőként tesztelt (AM 2004/21.) 218i sokkal használhatóbb volt, igaz, annak a saját tömege is alacsonyabb vagy 150 kg-mal.

A négyhengeres dízel felára kb. félmillió Ft a háromhengereshez képest, aki netán automatikus váltót akar (691 900 Ft) a gázolajoshoz, annak muszáj erre befizetnie. A prémiumfelárat némileg árnyalja, hogy az első 5 év, vagy 100 000 km alatt ingyen karbantartás is jár a BMW kompakt egyterűjéhez.



Ismerősek a formák és anyagok a többi BMW-ből, az üléspozíció itt is kényelmes



Keresztmotoros beépítés, finoman dolgozó Aisin váltóval



A padló alatti fiókkal lesz teljes méretű a csomagtér

BMW 218d	Active Tourer
Összlökettérfogat:	1995 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	110 kW (150 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	330 Nm 1750-2250/perc
Hossz./szél./mag.:	4342/1800/1586 mm
Tengelytáv:	2670 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1561/1562 mm
Fordulókör:	11,3 m
Saját tömeg/teherbírás:	1485/515 kg
Csomagtér:	468/1510 l
Üzemanyagtank:	51 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,9 s
Max. sebesség:	210 km/h
Város/országút/vegyes:	4,7/3,8/4,1 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,5 l/100km
CO_2-kibocsátás:	109 g/km
A modell alapára:	7 514 000 Ft*
A tesztautó ára:	8 819 000 Ft

* 218i Active Tourer

Tudta-e?

A BMW Active Tourer 3 hengeres dízele kétféle teljesítménnyel (14d: 95 LE/220 Nm, 16d: 116 LE/270 Nm) érhető el, ahogy a négyhengeres dízel is (a 18d mellett 20d: 190 LE/400Nm).

Összegzés

Tágas, városban kezes méretű, és a 2,0 literes dízellel akár autópályán is megállja a helyét a BMW egyterűje. Már csak a katonás rugózási komforttal kell megbarátoznia a vásárlónak.

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

Formába hozták

Tetszett
- érettebb forma
- áttekinthető középkonzol
- vezetési élmény

Nem tetszett
- nem érezni a 182 lóerőt
- így felszerelve drága



Ilyen volt!



1998–2005

Az Escortot váltó Focus 1998-as bemutatkozásakor nem csak formabontónak számított (New Edge Design), de minőségi ugrást is jelentett. Fölényes győzelemmel zsebelte be az 1999-es Év Autója címet az Opel Astra és a Peugeot 206-os előtt.

A félidős modellfrissítés során kívül-belül összeszedettebbé vált a Ford kompaktja.

Utoljára talán akkor nézett ki ennyire jól a Focus, amikor 1998-ban bemutatkozott az eredeti! A kissé „kínai piacos" megjelenésű harmadik generációnak határozottan előnyére vált a félidős megújulás, formaterve egységesebbé és tetszetősebbé vált. A Focusra rávarrták az egységes „Aston Martin-os" márkaarculatot, de a fenekét is emészthetőbbé tették: az amorf lámpatestet szűkebbre szabták, s átdolgozott kiosztása, illetve a feláras LED-es világítás szintén a dinamikát szolgálja.

AZ UTASTÉR otthonosabb a korábbinál, s a vezető már nem érzi olyan elveszettnek magát a gomberdőben. Láthatóan az alapmodelleknél is áttekinthetőbbé vált a középkonzol, de az opciós SYNC2-es multimédiás egységgel (125 000 forinttól, navigációval 225 000 forinttól) lesz igazán letisztult és könnyen áttekinthető. A 8 colos, színes érintőképernyős kijelzőt alapesetben négy részre (telefon, navigáció, rádió/multimédia, klíma) osztották, így a kezelés egyértelmű, csupán némelyik menügomb lehetne nagyobb. Szerencsére meghagyták a klíma és az audiorendszer analóg, gombos vezérlőpaneljét, így ezeket akkor is lehet szabályozni, amikor a teljes képernyőt a navigációs térkép tölti ki.

Némileg javítottak a felhasznált anyagok minőségén, azonban a világítós küszöb, a váltógomb és a változtatható színű LED-es belső hangulatvilágítás így együtt kissé sok a jóból. Ami viszont nem változott, az a helykínálat, úgyhogy a Focus maradt az alsó-középkategória egyik legpasszentosabb darabja. Hátul legfeljebb két átlagos termetű felnőttnek nyújt kényelmes férőhelyet, a csomagtér pedig csak defektjavító készlettel 363/1148 literes. Mankókerékkel 316/1101, míg teljes értékű pótkerékkel 277/1062 liter a kapacitás.



SZÖVEG: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT | FOTÓ: HILBERT PÉTER | A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: FORD KÖZÉP- ÉS KELET-EURÓPAI KFT., 2000 SZENTENDRE, GALAMB JÓZSEF UTCA 3. TELEFON: 06-26-777-555



Modern és lendületes formák, lényegesen egyszerűbb áttekinthetőség

FORD FOCUS	1.5 EcoBoost
Összlökettérfogat:	1499 cm^3
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó
Max. teljesítmény:	134 kW (182 LE) 6000/perc
Max. forgatónyomaték:	240 Nm 1600-5000/perc
Hossz./szél./mag.:	4358/1823/1484 mm
Tengelytáv:	2648 mm
Nyomtáv elöl/hátul:	1559/1549 mm
Fordulókör:	11,0 m
Saját tömeg/teherbírás:	1325/575 kg
Csomagtér:	363/1148 l
Üzemanyagtank:	55 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	8,6 s
Maximális sebesség:	224 km/h
Város/országút/vegyes:	8,0/4,7/5,9 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,5 l/100 km
CO_2-kibocsátás:	137 g/km
A modell alapára:	5 185 000 Ft*
A tesztelt modell ára:	7 165 000 Ft

*1,6 Ti-VCT (125 LE) Trend 4a.





Titanium X szinten széria a négy irányban elektromosan állítható vezetőülés és a szövet-bőr kárpitozás. Hátul passzentos a helykínálat



Támladöntés előtt fel kell hajtani az ülőlapot, csak így lesz sík a padló. Diszkrét tálalásban jön a 182 lóerő



Tudta-e?

Az 1.5 EcoBoost 150 és 182 lóerős változatának 240 Nm-es nyomatéka megegyezik. Csak a menetdinamika miatt nincs is értelme utóbbit választani, mert a százas sprinten (+0,3 s) és előzési rugalmasságban (50-100 km/óra 4. fokozatban: 8,0/8,2 s) alig pár tized a 150 lovas hátránya.

Meglehet, hogy nem a legtágasabb, de a Focus továbbra is a kompaktkategória egyik, ha nem a legélvezetesebben vezethető autója! Mondom ezt annak ellenére, hogy az 1,5 literes turbómotor 182 lóerőjét nem igazán érezni. Mielőtt megnéztem a forgalmiban szereplő teljesítményadatot, simán rávágtam volna, hogy ez az 1.5 EcoBoost 150 lovas verziója. Habár a négyhengeres acélosan húz és dinamikusan mozgatja az autót, elég egyenletesen adja le teljesítményét, a hangja pedig hosszan kihúzatva is visszafogott marad, így a gyorsulási érzet sportos helyett inkább „civilizált".

UGYANAKKOR remek a Focusban, hogy üzemmód-választó és különféle menetprogramok nélkül képes egyszerre élvezetes és hétköznapi használatra tökéletesen alkalmas autó lenni, s még viszonylag takarékos is. A motor készségesen reagál a gázadásra és lelkesen pörög fel, a hatfokozatú sebességváltó határozottan megvezetett és pontosan kapcsolható, míg az elektromos szervokormány rásegítése jól eltalált, áttételezése közvetlen és még visszajelzéssel is szolgál – profi munka. A kocsi élénken reagál az utasításokra, agilisan fordul és precízen vezethető. Futóműve sportosan feszes, de korántsem betonkemény, miközben az úthibák többségét tisztességesen kirugózza, határozottan fogja az utat és stabilan fordul. Nagy tempónál alapvetően jóindulatú alulkormányzottság jellemzi, de a Focus némi játékosságra is kapható: terhelésváltásra (hirtelen gázelvétel, ráfékezés) ugyanis szépen, jól kontrollálható módon megindul a feneke – persze az alapmodelleknél a menetstabilizátort amúgy sem lehet teljesen kikapcsolni.

Összegzés

Listaáron nem éppen olcsó a Focus: indulóára 5 185 000 Ft. Ráadásul a 182 lóerős 1.5 EcoBoost motor kizárólag a legmagasabb, Titanium X felszereltséggel választható. A 150 lovas már Technology szinten, 6 085 000 forinttól elérhető. Persze a többség úgyis dízelmotorral veszi a Focust. A négyajtós limuzinhoz képest az ötajtós felára 100, a kombié 300 ezer forint.

ÉRTÉKCSÖKKENÉS*	
1.5 EcoBoost (182 LE) alapár:	7 165 000 Ft
1 év elteltével:	5 080 000 Ft
3 év elteltével:	3 580 000 Ft
5 év elteltével:	2 510 000 Ft

*EUROTAX GLASS'S BECSLÉS WWW.EUROTAX.HU

Hason kúszva



Gábor büszkén pózol az Autó-Motor különdíjával

Az idei Tuningshow-n ez a matt barna, porig ültetett Passat érdemelte ki különdíjunkat.

Bartucz Gábor autója nagyon mokány jelenség. Igazán nem lehet kiemelni, hogy mely részlete a leginkább meghatározó, az összhatás fogott meg minket. Az eredetileg kék Passatot három éve vásárolta és lényegében rögtön nekiállt átalakítani. Előbb felniket cserélgetett, majd hagyományos sportfutóművet szereltetett be. Ahogy építette és ötletelt, egyre inkább kikristályosodott benne, hogy egy VIP-jellegű kocsiba szeretne ülni, így ebbe az irányba vitte az átalakítást. 2013-ban Kelemen Zsolt (Fakukac) telepített légrugós futóművet a kocsi alá. A Viair 444-es kompresszort, a tartályt és a szelepeket a hátsó ülés mögé szerelte be. A nyomásmérők a középkonzol fölé kerültek.

FINOMAN FORMÁLTAK a külsőn, egyedi első és hátsó lökhárítótoldatot illesztettek fel. A kipufogót végig lecserélték egy nyitott rendszerre, hátul a pótkerékházat is át kellett alakítani, hogy elférjenek az új csövek. Fontos szempont volt a 2x2-es kipufogókiosztás – a tulaj kedvence az Audi RS4-es, hasonló megoldással. A csomagtartóra a gyári katalógusban szereplő vékony kis légterelő került, a küszöbökre pedig sportos idomok.

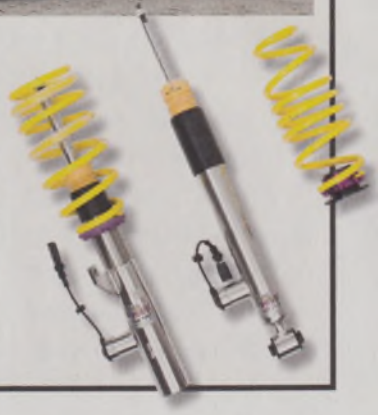
A VIP-STÍLUS ALAPJA a luxus utastér. Gábornál a pezsgő és a kaviár volt a kiindulási pont, erre épült a koncepció. Így agyalták ki a poharak, a palack, a kaviártartó helyét, a barna bőrszínt, amely a 20-as évek klubjainak berendezésére hajaz. Csakúgy, mint az ülések varrásmintái, amelyeket drágakőutánzatokkal díszítettek. Így készültek az ülések, az ajtóburkolatok, a középkonzol és a műszerfal, amelynek tetejét Gábor direkt hagyta feketén, szerinte így komolyabb az autó belül. Alcantarát használtak a bőrrészek betétjeiként a kormányon, az ülések hátulján, valamint a tetőoszlopokon és a tetőkárpiton is.

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

Sportcipőben jár a Seat



A KW a Seat Leon ST Cuprához kínál DDC (Dynamic Chassis Control) rendszerű, plug&play á llítható sportfutóművet. A 280 lóerős autó új futóművezérlése a gyári rendszerrel kompatibilis, a rozsdamentes acél alkatrészekből összeállított sportfutómű pedig az utastérből állítható. Az első tengelynél 15-45, a hátsónál 10-35 mm az ültetés mértéke. A gyártó 5 év garanciát vállal a szettre.





A barna szín igen otthonos belső hangulatot teremt. Mindent újrabőröztek, a kormánytól a tetőig

Új szezon, új felni



A BBS bemutatta az új CI-R felni platinumezüst változatát. Az Y-küllős modellt kifejezetten a prémiumautókhoz ajánlják, az osztókör tekintetében az Audi, a BMW, a Mercedes és a Tesla a célmárka. Egyelőre csak 20 colos átmérővel, 8,5x20, 9x20, 9,5x20, 10x20 és 10,5x20 col méretben készül, de 19 colos verzió gyártását is tervezik.



Kristálydíszek a plafonon is



Bőrfoteles varrásminta és gombos kárpitozás

Vitaminkúra

A megjelenéshez fontos a jó kondíció, így a 2,0 literes turbódízel motor a sportkipufogó felszerelésén kívül szoftvermódosítást is kapott, amellyel 170 lóerőre fokozták a teljesítményét.



Pezsgő és kaviár a hátul utazóknak! Poharak a támlában



Itt lehet játszani a Playstationnel. A peremnél még látszik a korábbi szín

A hifi kiépítése párhuzamosan ment. Magától értetődőek a fejtámla-monitorok, míg a csomagtartóba bekerült két mélynyomó, az erősítő és minden kiegészítő berendezés, többek között playstation játékkonzol. A csomagtérfedél belső felére nagy monitort szereltek be (ez csak 220 volt csatlakoztatásával él). Jutott még két kisebb monitor is hátra, arra a falra, amely leválasztja a légrugózás gépészeti részét a hifiszekciótól.

A KASZTNI IDÉN februárban kapta meg az új, matt barna fóliaruhát. Ez nagyon jól mutat a karcsú négyajtós karosszérián. Halvány szürkével árnyékolták a hátsó lámpákat, valamint a Dayline (LED-menetfényes) első fényszórókat és a hátsó márkajelvényt is. Közben megérkezett a felni, ami nem lehetett más, csak a Bentley kerék. Ez 9x19 colos méretben váltotta a korábbi 20 colos kerekeket, mégpedig Szilveszter (Sly) jóvoltából, akinek a Mercedesét már kétszer bemutattuk.



Szélesen terpeszt az autó, ha a futóművet leengedik. Normál magasságra emelve nincsenek használati hátulütők

Mennyi az annyi?



Nincs könnyű dolga annak, aki sokat futott autót próbál leleplezni manapság.

Tudta-e?

A nagy futásteljesítményű autók tulajdonosai általában nem spórolnak a karbantartáson, és jellemzően hosszú távon, tehát autópályán – egy fordulaton, az idő túlnyomó részét üzemmeleg állapotban – használják autóikat. Ezzel szemben aki csak hétvégén veszi elő autóját, vagy csak rövid távon használja azt, annál a gyakoribb hidegindítás miatt a motorolaj nagyobb terhelést kap, ami idő előtti elhasználódást jelenthet.

Az európai piacon az utóbbi évtizedekben végbement minőségi forradalomnak köszönhetően manapság nagyon nehezen lehet lebuktatni a sokat futott autókat. A motorblokkban alkalmazott felületkezelési eljárásoknak köszönhetően nem jellemző a hengerek kopása, esetenként a gyár 1 l/1000 km-es olajfogyasztást is természetesnek tart, ezért ez sem lehet támpont.

A NAGY FUTÁSTELJESÍTMÉNNYEL együtt járó elhasználódás a kipufogógáz-tisztasági rendszer állapotán érhető tetten. A sokat futott motoroknál a lambda szondák, a katalizátor és a kipufogógáz-visszavezető szelep is elkoszolódik, vagy dízelnél a részecskeszűrő – ezek cseréje drága mulatság, nem szoktak vele foglalkozni. A „kikormolás", azaz hosszabb autópályás haladás is megvan a külföldről keréken történő hazahozatal során, aztán pár tízezer kmrel később újra jelentkeznek a problémák, ilyenkor az eladó cégnek már nincs garanciális kötelezettsége.

Az autók szerviztörténetének lekérdezése segíthet, persze csak ha végig márkakereskedésben tartották karban a gépkocsit. Több gyártónál is egységes, elektronikus európai nyilvántartást vezetnek, ahol a magyar kereskedésben is le tudják kérdezni az autó külföldi előéletét. De sok esetben maga az autó is képes árulkodni. Az elektronikus futásteljesítmény-kijelzők átírásánál általában csak a vezető előtt megjelenített értéket írják át elektronikusan, márpedig sok esetben több helyen is tárolja a rendszer a megtett kilométerek számát. A blokkolásgátló, vagy épp a menetstabilizáló számítógépe is tárolni szokta ezt az értéket, a kiolvasáshoz az internetről akár 10 ezer Ft-ért rendelhető, ODB-II portra (1996 utáni autók szabványosított szervizcsatlakozója) csatlakozó kábel szükséges, meg egy notebook. Ennek használata némi rutint is igényel, a csatlakozó eléréséhez gyakran belső burkolati elemet kell lepattintani – jobb, ha szervizre bízzuk ezt a műveletet.

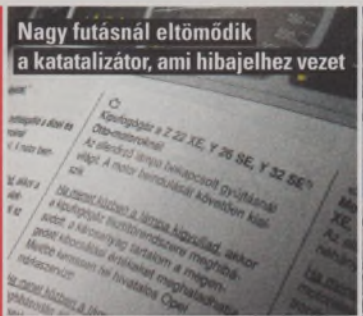
Az utastérben jelentkező kopások se adnak mindig megfelelő támpontot, a pedálgumi filléres alkatrész, a kormány újrabőrözése is megvan pár tízezerből, és a műanyag kormány állagában sem szabad bízni. Rengeteg hazánkban a forgalomba nem helyezhető külföldi autó, amiből megkímélt belsőt lehet egy az egyben, pár tízezer forintért átpakolni a sokat futott autóba. A hazai futásteljesítmény-nyilvántartás is csak akkor megbízható, ha egy autó az egész életét már ebben töltötte – senki nem garantálja, hogy az első, bejegyzett érték megfelel a valóságnak.

Aki megpróbál biztosra menni, visz magával egy olyan ismerős autószerelőt, aki tényleg napi szinten javítja a különféle autókat. Ő legalább annyit meg tud állapítani egy alaposabb átnézés után, hogy a műhelyébe járó autókhoz képest reális-e az adott használt gépkocsi állapota, azaz jó eséllyel annyit futott, amennyit a műszeregységben is leolvashatunk.

Faramuci

Veterán tűzoltóautókat olykor az alacsony futásteljesítmény kihangsúlyozásával hirdetik, de gondoljunk csak bele: 40-50 év alatt valóban mindössze 10-15 ezer kilométert tesznek meg ezek a járművek, ám ezt a minimális futást hideg motorral és padlógázzal teljesítik.





Nagy futásnál eltömődik a katatalizátor, ami hibajelhez vezet



Megkímélt autó ugyanúgy lehet kopott, mint egy sokat futott

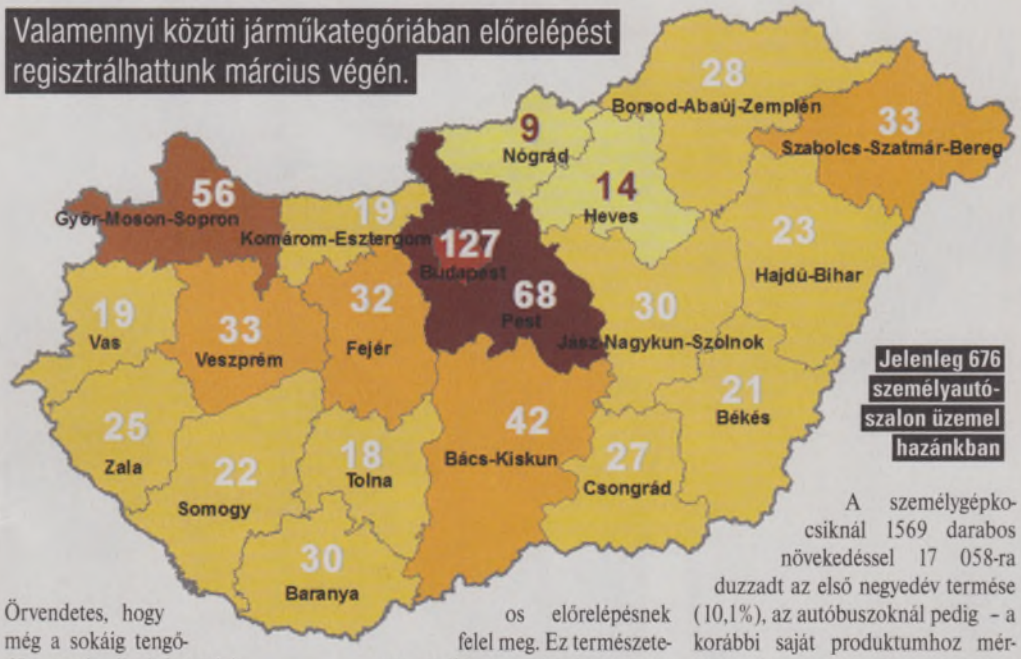


Sok autóban nem csak egy helyen tárolja a km-értéket a számítógép, de általában csak egy helyen „írják át" azt

SZÖVEG: LŐVEI GERGELY | FOTÓ: LŐVEI GERGELY ÉS PAP ATTILA (veteránopel.hu)

Hasítunk!

Valamennyi közúti járműkategóriában előrelépést regisztrálhattunk március végén.



Jelenleg 676 személyautó-szalon üzemel hazánkban

Örvendetes, hogy még a sokáig tengődő motorkerékpár-kategória is egyértelmű életjeleket ad: az első negyedévben a tavalyi január-márciusi időszakkal szemben 26 plusz példánnyal, 383 darabra nőtt a forgalomba helyezési volumen, ami 7,3%-os előrelépésnek felel meg. Ez természetesen továbbra sem éri el az üzletág egészséges működéséhez szükséges szintet, de legalább megmozdult valami. Egyébként a statisztikák szerint jelenleg mintegy 154 000 regisztrált motorkerékpár rója hazánk útjait.

A személygépkocsiknál 1569 darabos növekedéssel 17 058-ra duzzadt az első negyedév termése (10,1%), az autóbuszoknál pedig – a korábbi saját produktumhoz mérten – igazán komoly pozitívumot könyvelhettünk el. A személyszállító járműcsaládban 28-ról 73 darabra bővült a forgalomba helyezett kontingens (+45 db/+160,7%). A márkarangsorban itt egyébként őrségváltás történt, miután a tavalyi második Skoda (2014. I-III., 1680 db/2015. I-III., 2206 db) a korábbi listavezető Opel (2014. I-III., 1890 db, 2015. I-III., 2072 db) elé került.

A kishaszonjárműveknél is derűs időszak van mögöttünk, hiszen plusz 1073 darabbal, 4167-re gyarapodott az értékesített mennyiség (+34,7%), míg a nehéz tehergépkocsik szegmense 1484 példányos mérleggel zárt (+495 db/+50,1%).

Használt-autó-index

Közel kétéves lendületes emelkedést követően 2015 első negyedévében megszakadt a használt-autó-index növekedési trendje: az elkelt használt személygépkocsik összértékének változását jelző mutatószám 134,4-ről 122,8%-ra, a tavaly félévi szintre esett vissza. Az index előző negyedévhez képest történő visszaesését két tényező okozza: egyrészt mintegy 3%-kal csökkent az eladott autók mennyisége, másrészt 5,7%-kal lett alacsonyabb az átlagár, ami a tavaly év eleji szintnek felel meg.

SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT | FORRÁS: DATAHOUSE, HASZNÁLTAUTO.HU

PROMÓCIÓ

Vásároljon használt autót

BIZTOS KÉZBŐL!

A Das WeltAuto nagyszabású figyelemfelhívó kampányba kezd tavasszal, amelyben a kevés információval rendelkező használtgépkocsi-vásárlókat szeretnék ráébreszteni a használtautó-importtal, illetve vásárlással kapcsolatos veszélyekre. A tavasz közeledtével egyre többen szánják rá magukat használt autó vásárlására, a számos rossz tapasztalat miatt azonban sokan tartanak attól, hogy ezzel jelentős kockázatot vállalnak. **Amennyiben használtautó-vétel előtt állunk, érdemes felkészülnünk a lehetséges buktatókra,** mert így nagy eséllyel szűrhetők ki azok a kocsik, amelyeket nem ajánlott megvásárolnunk. Közismert tény, hogy a feketén és szürkén importált, homályos eredetű gépjárművek száma sajnos növekedett Magyarországon. A problémás autók pedig a jóhiszemű vásárlók életét nehezítik meg, hiszen általában csak a vásárlás lebonyolítása után derül fény a gondokra. Ennek veszélye azonban elkerülhető, ha a vásárló egy minden szempontból megbízható, elismert használtautó-kereskedőt választ.

A veszélyforrások bemutatására figyelemfelhívó kampányt indít **a Das WeltAuto tavasszal, s azzal párhuzamosan pedig egy állapotvizsgálati aktivitást is hirdet a márka az országos kereskedői hálózatának segítségével.** Ennek keretében a potenciális ügyfél ingyenesen átvizsgáltathatja saját, vagy vásárlásra szánt autóját, hogy teljes képet kapjon a négykerekű történetéről. Az ügyfelek a dasteszt.hu oldalon regisztrálhatnak az akcióra, és ott tudják kiválasztani a hozzájuk legközelebb eső kereskedést. Az átvizsgálási akció 2015. április 15-től május 31-ig, vagy a szabad időpontok erejéig tart.



Rovatunkban ezúttal a szerviztanácsok helyett az autóvásárlásra fókuszálunk. Elmentünk tesztvezetni.

Nulladik óra



A konfigurálásnál a konkrét elképzelések is módosulhatnak (új extra, szállítási idők stb.)



Saját stílusunkban vezessünk, de erőltessük a sportosságot. Jusson idő országúti szakaszra is



Az üléspróbához nem kell, hogy mozogjon az autó, az első benyomásokat érdemes a szalonban megszerezni

Egy Skoda-szalonba mentünk el tesztvezetésre, tele kíváncsisággal, hogy a profi értékesítő mit javasol, miképp építse fel a reménybeli vásárló az új autó választását. Gyorsan kiderült, hogy nem mindenki igényli a tesztvezetést: van, aki tart tőle, mert baja lesz az autónak és ki kell fizetnie a kárt (a felelősség a vezetőé), más pedig már ismeri a típust, a rokonságnál, barátok közt, vagy épp a munkahelyén vezette, kipróbálta. Pedig a szakember mindenképp javasolja a futáspróbát, hiszen egy nagy értékű tárgyról van szó. A vásárlói aktivitás nehezen kiszámítható, van, hogy senki sem „tesztvezet" egy nap, de van, hogy 3-4 kört is futnak. Amikor új modellt mutat be a márka, mindig felszaporodik a tesztvezetések igénylése.

A tesztvezetést is érdemes a számítógép mellett kezdeni és konfigurálni a kívánt modellt. A kuncsaftok gyakran már konkrét elképzeléssel és kinyomtatott konfigurációs lappal érkeznek, ellenben nekik is érdemes meghallgatni az értékesítő tanácsait. Egyrészt léteznek csomagban olcsóbban elérhető extrák, másrészt az is kiderülhet, hogy a várakozási idő rövidíthető az extralista, vagy a szín módosításával. Néha az is kiderül, hogy a vásárláskori túlzott spórolás később visszaüthet, mert az alapszínek, a fapados felszereltség nem segítenek az autó későbbi újraértékesítésében.

AZ ELSŐ ÜLÉSPRÓBÁKAT érdemes a szalonban kiállított autókban megtenni, ezzel egyrészt szűkíthető a választási kör (ha még nincs konkrét elképzelés), másrészt nem a vezetés értékes ideje megy el az ismerkedés kezdeti fázisaival. A motorteret ma már ritkán mutatják, kevesen kíváncsiak rá, sokkal inkább a fedélzeti információkra, a hátsó ülés helykínálatára, vagy a csomagtartó alakíthatóságára. Ha valaki tart az idegen, új kocsi vezetésétől, és esetleg fél, hogy manőverezéskor megsérülhet a jármű, az első métereket bízza az értékesítőre. A volán mögött érdemes eltölteni legalább egy jó félórát, olyan útszakaszt választani, hogy legyen benne egy kis országúti, vagy autópálya jellegű, nagyobb haladási sebességű szakasz, meg persze egy kis városi manőverezés. Így derülhet ki, hogy a kocsi mennyire csendes, hogy reagál a kormánymozdulatokra, jól kilátni-e belőle, és egyáltalán, a sofőr jól érzi-e magát a volán mögött.

VISSZATÉRVE, ha a döntés nem született meg, érdemes a kétségeket megbeszélni az értékesítővel, legyen az a motorteljesítmény, vagy a helykínálat, esetleg javasol-e másik típust, modellváltozatot. Nem kell félni a kérdéstől, mert a profi értékesítő kiszúrja a „teszthuszárokat", akik csak a vezetésért jelentkeznek próbára. Őket sem küldik el, csak nyugalmasabb időszakra hívják őket vezetni, mert senki nem tudhatja, mikor lesz egy lelkes „potyázóból" vásárló, illetve hogy az ismeretségi körben hányan hallgatnak a szavára.

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



A hátraülést senki nem hagyja ki. Figyelnek a vevők az utasaikra



Érdemes az infotainment rendszerrel is álló helyzetben ismerkedni, az újabb modellek egyre többet tudnak

Tudta-e?

A tesztvezetéssel senki sem válik elkötelezetté, a kereskedő nem támaszthat olyan feltételeket a kuncsaft felé, amivel vásárlási kényszerhelyzetbe hozhatná őt! Akit érdekel a kiszemelt autó, bátran próbálja ki!

MAGÁVAL RAGAD



mazda

zoom-zoom

MAZDA3

Sportos, japán, kompakt. A kivételes menetdinamikát nyújtó Mazda3 stabil úttartását és lendületét a kanyarokban fogja élvezni leginkább. Ráadásul a környezetbarát SKYACTIV-technológia alacsony fogyasztást és kimagasló teljesítményt biztosít, így felveszi a versenyt a hibrid rendszerek hatékonyságával.

MAZDA3. Szemben a konvenciókkal
TUDJON MEG TÖBBET A WWW.UJMAZDA3.HU WEBOLDALON!

Átlagfogyasztás: 4,1-5,8 l/100 km, CO_2-kibocsátás: 107-135 g/100 km.
Az ajánlat nem teljes körű, nem minősül ajánlattételnek.
A részletekről érdeklődjön márkakereskedéseinkben!

AUTÓ MIRAI KFT.
1119 Budapest, Budafoki út 105., tel.: 464-7680
1037 Budapest, Vörösvári út 123., tel.: 368-4929
WWW.MIRAI.HU

...új rovat, tarts velünk!

Szalonspricc

A kerék az autó éke, stílust ad neki. Oké, de mit tegyünk, ha vevőt szeretnénk találni az amúgy mocskos felnikre?

ŐSSZEL ILYEN LELAKOTTAN RAKTAM EL, DE LEGKÖZELEBB ÁTTOLOM A KOCSIT EGY MOSÓN A KERÉKCSERE ELŐTT



A BARKÁCSBOLTBAN VÁSÁROLT FELNITISZTÍTÓVAL ESTEM NEKI A KEREKEKNEK, ELŐTTE CSAK EGY KIS VIZET KAPTAK



A belseje sem lehet koszos, így oda is jutott hab bőven



A TÖBB HÓNAPOS RETKET **PUHASZŐRŰ** KEFÉVEL IS LAZÍTOTTAM

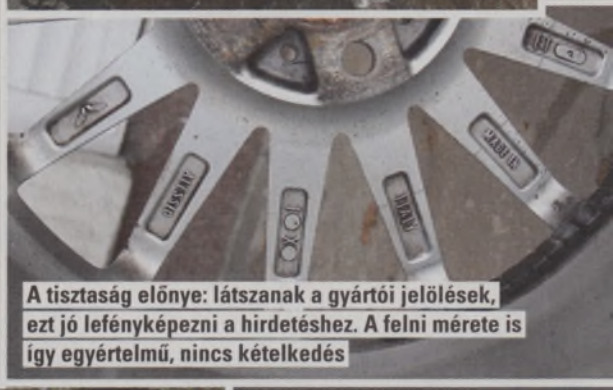
SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBOVÁRI MIHÁLY

Alapos öblítés: nagynyomású mosó jobb lett volna a kanna helyett, de olyan nincs a teraszon





HÁROM PERC HATÓIDŐ UTÁN KÍVÜL-BELÜL LECSUTAKOLTAM A FELOLDOTT KOSZT



A tisztaság előnye: látszanak a gyártói jelölések, ezt jó lefényképezni a hirdetéshez. A felni mérete is így egyértelmű, nincs kételkedés



NA, ÍGY MÁR MEHET FEL A HIRDETÉS. KULTÚRFELNI JÓ ÁRON, 7x17 COL MÉRETBEN **ELADÓ!**



Az alapos mosás az egyik felnin felfedett egy hibajavítást. Hegesztették a peremet



Ez a hiba mosás nélkül is látszott: járdázás

Így már eladásképes a felni, és mind a négynek megvan a kupakja. Igaz, nem az eredeti....

www.automotor.hu/-606556

SZERVIZ videók

A KAMION HASZNOT TERMEL

ÖNNEK MÁR CSAK A FUVART KELL BIZTOSÍTANIA!

RENAULT TRUCKS DELIVER



RENAULT TRUCKS T

INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2015

T460 4X2 VONTATÓ

- EXCELLENCE JAVÍTÁSI ÉS KARBANTARTÁSI SZERZŐDÉS (3 ÉV VAGY 390 000 KM)
- FUEL ECO CSOMAG
- ADAPTÍV SEBESSÉGSZABÁLYOZÓ (ACC) ÉS FRONTÁLIS ÜTKÖZÉST JELZŐ RENDSZER (FCW)
- SÁVELHAGYÁS FIGYELMEZTETŐ RENDSZER
- MICHELIN GUMIABRONCS ÉS PÓTKERÉK
- COMFORT KABIN BERENDEZÉS
- 72 900 EUR + ÁFA

Az ajánlat érvényessége: 2015.03.20-tól visszavonásig
A fotó csak illusztráció
A fenti ajánlat nem teljeskörű, a részletekért kattintson a www.renault-trucks.hu oldalra vagy keresse értékesítőinket az alábbi telefonszámon: +36 30 471 8250

RENAULT TRUCKS

Hazai termék

5 milliárd forint értékű keretszerződést írt alá a Rába Jármű Kft. és a katasztrófavédelmi eszközök gyártásával és



javításával foglalkozó BM Heros Zrt. Ennek értelmében a Rába alvázakra a BM Heros szereli a saját fejlesztésű Aquadux-X 4000-es felépítményt. Az együttműködés eredményeképpen korszerű tűzoltójárművel, biztonságosabban és gyorsabban dolgozhatnak a katasztrófavédelmi szakemberek.

Centenárium

Idén ünnepli fennállásának 100. évfordulóját az amerikai Allison Transmission. A cég a haszongépjárművekben alkalmazott automatikus sebességváltók legnagyobb gyártója, valamint vezető szerepet tölt be a hib-



rid hajtásláncok gyártásában is. A vállalatnak hozzávetőleg 2700 dolgozója van világszerte, és több mint 80 ország piacán van jelen, beleértve gyártó helyszíneket az USA-ban, Magyarországon és Indiában.

Flottaújítás

Hosszú szünet után ismét Scaniákkal újítja meg flottáját a Horváth Rudolf Intertransport Kft. A 200 darabos megrendelésből az első 50 jármű alacsony kapcsolási magasságú, azaz mega kivitelű Scania R 450 Euro 6 Topline nyerges vontató lesz. A modellek mindegyikét gyári navigációval, xenon fényszóróval, valamint fűthető és szellőztethető komfortülésekkel látják el.



haszongépjárművek



Erős páros

Két új autóbusszal jelentkezett a svéd Scania. A belga Van Hoollal közösen fejlesztett Exqui. City ❶ háromtengelyes városi csuklós busz nagy szabad belső területeket kínál a babakocsik, a kerekesszékek és az álló utasok számára is, mindezek mellett pedig a belépési magasság mindössze 320 mm. A futurisztikus küllemű jármű 320 lóerős motorja földgázzal vagy biogázzal működhet – utóbbi kivitellel a gázolajhoz képest 90%-kal csökkenthető a CO_2-kibocsátás. A kéttengelyes Higer A30-as ❷ menetrend szerinti, vagy különjárati buszként is helyet találhat a piacon, hiszen specifikációtól függően akár 61 utas is utazhat a fedélzetén. Motorterében 9,0 literes erőforrás dolgozik 250, 280, 320 vagy 360 lóerős teljesítménnyel (a két legerősebb verzió biodízel üzemmódra is képes). Az újdonsághoz elérhető a GPS-



alapú Scania Active Prediction sebességtartó automatika, mely a jármű tempóját a domborzathoz állítja be, így biztosítva a legkedvezőbb üzemanyag-fogyasztást és utazási kényelmet.

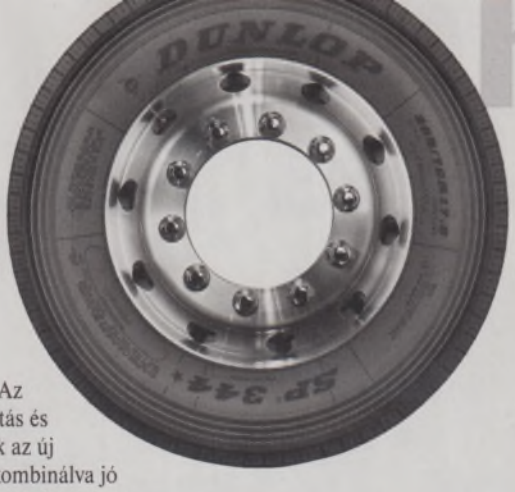


Óriások földjén



Megújulva folytatja pályafutását az amerikai haszonjármű-piac egyik sikermodellje, a Ford F-650/F-750-es páros. A modernebb külső mellett fontos, hogy a korábbi típushoz képest a kabin zajszintje alapjáraton több mint 45%-kal csökkent a 6,7 literes dízelmotorral ellátott kivitel esetében. Az új V8-as Power Stroke motor (270, 300 vagy 330 lóerő) alapjáraton két előbefecskendezést végez, hogy az égés még egyenletesebb legyen. A modell premierjével szinte egy időben mutatta be a Tonka az F-750-es Ford játékautót. A járgány különlegessége nem csak az aprólékos kidolgozásban rejlik: közel 3,0 méteres magasságával a Tonkáé a világ egyik legnagyobb játékautója!

Kevésbé repedezik



A Dunlop SP 344* új futókeverékének köszönhetően az abroncs robusztusabb és jobb nedves tapadással bír elődjéhez képest, továbbá javítja a futófelületi mintaárok repedésekkel szembeni ellenállóságát is. Erőteljes karkaszkialakítása miatt növeli a flották hatékonyságát a regionális logisztikai feladatok ellátása során. A nedves úton való kicsúszással szemben a sikeresen kialakított futófelületi mintázat lamella- és barázdasűrűsége nyújt védelmet. Az ötbordás kialakítás és a zárt vállbordák az új futókeverékkel kombinálva jó futásteljesítményt és kormányozhatóságot, valamint egyenletes kopást biztosítanak. A futófelület egy másik jellegzetessége az egyedi mintaárok-kialakítás, mely bizonyítottan jó kőkivető potenciállal rendelkezik. Az új Dunlop SP 344* kormányzott abroncsok 245/70 R17.5 136/134M TL és 265/70 R17.5 139/136M TL méretben választhatók.

Megmérettetés

A Scania-szerelőknek, szerviztechnikusoknak, alkatrészeseknek, munkafelvevőknek létrehozott Top Team verseny hazai döntőjén a biatorbágyi szervizközpont munkatársai győzedelmeskedtek, így ők képviselhették hazánkat a szlovákiai Szencen megrendezett európai elődöntőn. A versenyen egy fékrendszerrel, egy szintezéssel, egy üzemanyagrendszerrel és egy SCR-rendszerrel kapcsolatos probléma elhárítása várt a csapatokra, valamint egy elméleti tesztsor megoldása is terítékre került. A megmérettetés végén az angol és orosz teamek örülhettek a legjobban, hiszen ők jutottak tovább a decemberi svédországi világdöntőbe.





Önfelfújó teherabroncs

A Goodyear amerikai tehergépkocsi-flottákon nemrégiben megkezdte a haszongépjárművekhez kifejlesztett levegő szintentartási technológia (Air Maintenance Technology, AMT) tesztelését, ami hozzájárulhat az üzemanyagköltségek és a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez, segíthet fokozni az abroncs élettartamát, a karkasz tartósságát és biztonságát, és használatával elkerülhető, hogy az abroncsot manuálisan kelljen felfújni.
Az AMT lehetővé teszi, hogy az abroncsok megőrizzék hideg állapotban meghatározott nyomásukat anélkül, hogy ehhez külső

HIRDETÉS
www.renaultbudapest.hu



EURÓPA ELSŐ SZÁMÚ KISHASZONJÁRMŰ-ÉRTÉKESÍTŐJE**

*A Magyar Nemzeti Bank által indított Növekedési Hitelprogram keretében a THM 2,5%. Az ajánlat a 2015. 02. 01. és 2015. 03. 31. között folyósított szerződésekre, illetve a keret nagyságától függően visszavonásig érvényes. A Növekedési Hitelprogram keretében nyújtott finanszírozás fix kamatozású, forintalapú konstrukció, THM 2,5%, minimum finanszírozott összeg 3 millió forint, maximum futamidő 60 hónap, az ajánlat egyedi hitelképesség vizsgálat függvényében érvényes. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén annak mértéke módosulhat. A Növekedési Hitelprogram keretében a UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja a finanszírozást. A Unicredit Leasing Hungary Zrt. fenntartja magának a jogot, hogy a hitelkeret kimerülése esetén az akciót azonnali hatállyal leállítsa. **3,5 tonna alatti járműkategóriában az ACEA (European Automobile Manufacturer's Association) adatai alapján. A képen látható autók illusztrációk! A tájékoztatás nem teljes körű, részletek márkakereskedésünkben!

DRIVE THE CHANGE

RENAULT

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

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

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

SZÖVEG: KARLOVITZ KRISTÓF | FOTÓ: FIAT

Fonákságok

A megújult Dobló Cargo hatékonyabb és személyautósabb lett, de van néhány hiányossága.



A rövid és a hosszú tengelytávú Maxi kivitel



Tágas rakodóhely a kiséröülés alsó részében



Két főnek kényelmes, háromnak szűkös a fülke



Személyautós belső, kezelőgombos volánnal

Kicsit ambivalensek az érzéseim a 2000 óta 1,4 milliós darabszámban gazdára talált Fiat Dobló Cargo negyedik generációjával kapcsolatban. Ami jobb lett, az sokat ér, így az alacsonyabb fordulatszám-tartományban 40%-ot elérő mértékben megnövekedett forgatónyomaték és az ebből, valamint a hatfokozatú váltó jó áttételeiből adódó remek vezethetőség, vagy a harmadrendű országút hullámos felületét pontosan lekövető bi-link független hátsó felfüggesztés, amely egyedülálló konstrukciónak számít a kategóriában. Tetszett az autó csendessége, a precíz váltás és a direkt kormányzás is, noha utóbbi középállás körül kissé merev hatású. Az „EcoJet" opció – választható a 90 lóerős Multijet II 1,3-as, vagy a 105 lóerős Multijet II 1,6-os dízelmotorral –, csekély üzemben tartási költségek mellett akár 15%-kal csökkenti a fogyasztást.

BŐSÉGES A VÁLASZTÉK, négyféle karosszériatípus (Cargo, Combi, WorkUp és padlólemezes alváz), kétféle tetőmagasság és kétféle tengelytáv készül, tehát a zárt furgontól a különleges felépítményeken át az egyedi átalakításokig számtalan lehetőséget és megoldást kínál. A teherbírás 1,05 tonna, a raktérfogat eléri az 5,4 köbmétert, ezek kiváló adatok. A turbódízelek (a 90 lovas 1,3-as robotváltóval is kapható) mellett két benzines sorakozik fel, a 95 lóerős 1,4-es és a 120 lóerős TurboJet 1.4 bi-fuel (benzin/földgáz).

Külön említést érdemel a Fiat Gateway rendszere, amely az autó belső adatforgalmát lefordítja a flottakezelő rendszerek nyelvére, és már úgy továbbítja a központba, tehát a cég egyszerűen és precízen követheti nyomon a járművek mozgását és üzemgazdasági jellemzőit.

Ízlés dolga, hogy mennyire tetszik valakinek a mai divatot követő belső tér feketén csillogó sok felülete és általában kissé túltervezett designja, az viszont vitathatatlan, hogy ahol a régebbi Doblóban jól kézre eső két pohártartó volt a váltókardóm alatt, ott most csak két dugalj fért el, és például egy kibontott üdítősdobozt nincs hová tenni, mert az ajtózsebek palacktartója erősen döntött helyzetű, minden kilötyögne. Remek dolog ezzel szemben az utasülés felhajtható lapja alatti nagy rakodótér, és megmaradt a padlástér is a szélvédő felett.

A kétszemélyes kiséröülés értékét a helyén kell kezelni. A középső helyen felnőtt ember nyilvánvalóan nem bírja ki hosszabb ideig, és a társa is szardíniás dobozban érezheti magát mellette. Ha csak ketten vannak a vezetővel, akkor az kellemetlen, hogy az utast nagyon beszoritja az ajtóhoz a biztonsági öv csatja. Viszont ha úgy nézzük, hogy egy háromfős szerelőbrigád kettő helyett egyetlen autóval vonulhat ki a munkavégzés nem túl távoli helyére, akkor nagyon jó megoldás. A visszapillantó tükör aljában a nagy látószögű üveg erősen lefelé néz, így tolatáskor látható ugyan benne a járdaszél, de kinn a forgalomban már nem használható semmire. Más járműveken sokkal jobban kitalálták ezt – nem feltétlenül kell egy autóba drága és komplex sávfigyelő rendszer, ha mindent látni a tükörből.



Praktikus részletek fokozzák a hatékonyságot

MŰSZAKI ADATOK	Fiat Dobló Cargo			
Dízelmotorok	90 MultiJet		105 MultiJet	125 MultiJet
Lökettérfogat (cm³):	1248		1598	1956
Teljesítmény (kW/LE/perc):	66/90/4000		77/105/4000	99/135/3500
Nyomaték (Nm/perc):	210/1500		290/1500	320/1510
Átlagfogyasztás (l/100 km):	EcoJet: 4,4		EcoJet: 4,7	n. a.
CO_2-kibocsátás (g/km):	115		125	n.a.
Karosszéria	Furgon	Maxi	Magastetős	XL
Hossz./szél./mag. (mm):	4406/1832/1845	4756/1832/1880	4406/1832/2125	4756/1832/2125
Tengelytáv (mm):	2755	3105	2755	3105
Raktérfogat (m³):	3,4/3,8*	4,2/4,6*	4,0/4,4*	5,0/5,4*
Teherbírás (t):	1,05	1,05	1,05	1,05
Nettó vételár (Ft):	3 287 000-4 613 000			

*Lehajtott utasüléssel, elfordítható válaszfallal

Időutazásunkban most a **HASZONGÉPJÁRMŰVEKÉ** a porond: dübörög a propagandagépezet, csábít a hotelbusz, a ZUK-öszvér, a flexibils Csepel és egy minifurgon!

1948

A gorkiji „Molotov"-gépkocsigyár nemrég hozta forgalomba a „GAZ-51" jelzésű tehergépkocsikat. Az autók teherbíró-képessége két és fél tonna. A 70 lóerős motorral beépített kocsikhoz három és fél tonna összsúlyú pótkocsit is lehet kapcsolni. Az ötéves terv szerint a Molotov-gyár futószalag-termelése 1950-ben annyi lesz, mint Anglia, Franciaország és Németország együttes gyártási eredménye.



1959



Ezt a hatalmas, különleges lánctalpas járművet a Déli-sarkon dolgozó kutatók számára alkották a szovjet mérnökök és technikusok. A gép a negyedik szovjet expedícióval több mint 6000 km-t tesz majd meg rendkívülien nehéz viszonyok között. A jármű utasainak kényelmét azonban modern konyha, ebédlő, könyvtár, dolgozó- és pihenőfülke is szolgálja ebben a számos technikai újdonsággal rendelkező gépjárműben.

1966



Európa első gördülő hoteljét, ezt a „Rotel" elnevezésű buszt a napokban indították útjára Stuttgartban. Az emeletes, 26 utas számára kényelmes férőhelyet biztosító vándorszálloda földszintjén nappal bár és televíziós műsor gondoskodik a lakók szórakoztatásáról, esténként pedig az emeleti helyiségek népesednek be. Hálófülkéket, mosdókat és konyhát rendeztek be a felső szinten. A trópusi országok bejárására is alkalmas, luxus kivitelű „Rotel" ára 267 000 DM, egy féléves utazás díja pedig személyenként 7900 DM.

1977



Lengyelországban is csak 45 darabos, úgynevezett nullszériában készült a ZUK A-16b jelzésű változat, a négyszemélyes, zárt utasfülkével és a mögötte kialakított ponyvás rakodótérrel. Különben 350 kg teherbírású, egytengelyes pótkocsit is szerkesztettek a 70 lóerős, 875 kg hasznos súlyú, 95 km/h sebességet elérő, igen sok feladatra előnyösen alkalmazható szállítóeszközhöz. A varsói Interpress híradása még arra is kitér, hogy a 100 km-re számítható fogyasztás 14, pótkocsival pedig 15,5 liter benzin.

1982



Az UNICAR alapgép a Csepel D 750.07 típusú, összrezsim regulátoros pőrekocsiból oly módon kialakított alapjármű, hogy különféle rendeltetésű munkaeszközök felvételére alkalmas.A cserefelépítmények, ill. munkaeszközök az alapgép homlokfelületén kialakított függesztőberendezésre, ill. az alvázon kialakított csatlakozópontokhoz rögzíthetők. A rendelkezésre álló cserefelépítmények (munkaeszközök), mint pl. hóeke, sószóró, billenőputtony, járműdaru, az idényjellegű útkarbantartási és fenntartási feladatok elvégzését teszik lehetővé egyetlen UNICAR alapgép alkalmazása esetén is.

1993



Amióta üldözött vad lett a Barkasokból, hiányzik a piacról az olcsó szállítójármű a legkisebb kategóriában. Egy FIAT Ducato vagy egy VW Transporter sokaknak már túlzás, ha nincs szükségük akkora szállítókapacitásra – és főleg többletköltségre. Számukra lehet érdekes a Daihatsu Hijet, ami valójában egy kisautó, a raktere azonban tágas – és nettó 860 000 forintos ára is elfogadható.



A 18,75 méteres szerelvényből, 15,65 métert a 120 m³-es raktér tesz ki, könnyű árunak eszményi

Tudta-e?

A Fulda új, Ecotonn 2-es pótkocsiabroncsa (385/65 R22.5) nagyobb futásteljesítményt, kisebb üzemanyag-fogyasztást és jobb futózhatóságot ígér.

Eltérő súlycsoportok

A DAF teljes Euro-6-os kínálata az új motorok bevezetésével együtt esett át a modellváltáson.

SZÖVEG: KARLOVITZ ÁKOS BÁLINT | FOTÓ: DAF

PEHELYSÚLY: a legkisebb típus az LF megerősített alvázával már 7,5 tonnás össztömeg mellett is 4,2 tonna hasznos terhet bír. Rendelhető áramvonalas Aerobody felépítménnyel, amely csúcssebességnél akár 8%-os megtakarítást ér el, vagy épp 19 tonnás, építőipari kivitelben, 25 fokos első terepszöggel és 32 cm szabad magassággal. Ehhez mérten kétféle Paccar motort kínálnak hozzá. Próbajárművünkben a kis, négyhengeres, 4,5 literes, 213 lóerős PX-5-ös dolgozott, hatfokozatú AS-Tronic robotizált váltóművel társítva, kellemesen, észrevétlenül, kellő dinamikával mozgatva a 12 tonnás LF-et. A döntő fölényt mégis a parádés, 50 fokos elsőkerék-elfordulása jelenti!

Városi fuvar: nagy segítség az 50 fokos elsőkerék-elfordulás!

KÖZÉPSÚLY: a nagyobbik CF-et mindenesnek szánják a hollandok. Elöl kiszélesedő alváza a hűtőkapacitásnak kedvez, jobb helykihasználása pedig 1500 literes tank felszerelését teszi lehetővé. Fülkefelfüggesztése 14 cm hátracsúszást enged balesetkor, ráadásul rugózása is kényelmesebb. Ami még fontosabb, kategóriaelső önsúlya hasznosterhelés-kritikus alkalmazásokra, például tartálykocsis szállításra is ideálissá teszi. A járművek közül az Allison automatikus váltóművel, kormányzott második tengellyel és 290 lóerős motorral felszerelt, extrafordulékony kukásautó volt a legérdekesebb. Ergonomikus, csendes munkahely, egyetlen kellemetlen részlete a rosszul szabályozható motorfékje volt.

NEHÉZSÚLY: hosszú távú áruszállításra és különleges feladatokra készül az XF. Akár 35,5 tonnás össztömegű, merev alvázas, konténerszállító felépítménnyel, vagy épp 120 köbméteres pótkocsis kivitelben, sőt 8x4-es vontatóként is megrendelhető. Motorkonfigurációja 412, 462 vagy 510 lóerős, a szervizintervallum 150 000 km. Jól jellemzi felkészültségét a cserefelépítményes autókhoz rendelhető megnövelt kapacitású légrugó, amely gyorsabban és nagyobbat emel a normál kivitelnél.



A függőleges kipufogóba épített ciklonszűrő értékes helyet takarít meg az alvázon, például egy kormányzott harmadik tengelynek



Aerobody: az áruterítők térfogat-kihasználtsága átlagban csak 30%



A robotizált váltómű fokozatváltó kapcsolója jobb helyen lenne a kormányon

Városi nagymenők

A megújult áruterítő és begyűjtő flotta a 6,5-40 tonnás tartományban bármilyen feladatot ellát.



Az Antos fülkéjéből remek kilátás nyílik, a szűk manőverezéshez a holttértükör gombnyomásra 10 fokot kibillenthető



Az Econic megállásakor automata kapcsolja a rögzítőféket

Csillagosok

A Waberer's International Zrt. csaknem egy évtizedes kihagyást követően Mercedesekkel bővíti és frissíti a jelenlegi, 3300 járműves flottáját. A 120 darab Actros vontatót 450 lóerős, Euro 6-os motorral szállítja le a Mercedes.







Atego: a legkisebb fülke is gazdagon felszerelhető, sok a rakodórekesz, remek a kilátás

A hajtáslánc kulturáltan és hatékonyan dolgozik, a sofőrsegédek jól használhatók

A városi teherszállítás elképesztően szerteágazó terület, a közértek ellátásától a postai küldeménytovábbításon át a szemétgyűjtésig sok minden tartozik ide. Épp ez a diverzitás követeli meg a különféle teherautók létét.

ATEGO: az új Mercedes trióból ez a legkisebb, ám sokoldalúságban nem marad el a többitől. Jól szemlélteti ezt a 34 mellékhajtási lehetőség, amellyel az utcaseprőtől az önrakodó billencsig bármivé alakítható. A 7,7 literes (238 LE/1000 Nm) még hegymenetben is fürge, a váltásokat pedig szinte érezni sem lehet. A lejtőkön az erős motorfék és a kétállású retarder is meggyőző, ám utóbbi nem adagolható finoman. Az EcoRoll remekül teszi a dolgát, és minden lehetőséget megragad a takarékoskodásra. A fülke kényelmére sem lehet panasz, bár a jó kilátást kicsit magasabbra helyezett szélvédővel még lehetne javítani. A legkisebb teljesítményszintű változat ereje elegendőnek bizonyult – igaz, sík úton próbáltuk.

ANTOS: nehezebb feladatokra jelent megoldást, szerelvény-össztömege félpótkocsis kivitelben akár a 40 tonnát is elérheti. Emellett variálhatósága is példás, létezik terhelhetőséget, valamint raktérfogatot optimalizáló kivitel éppúgy, mint alacsony felépítménymagasságú. Az alvázon 50 milliméterenként elhelyezett furatok a felépítményezést egyszerűsítik. 16-féle motorvariánsából mi a 7,7 literes változatot vezettük, 4x2-es hajtásképlettel, dobozos felépítménnyel. Ez komfortját tekintve már a hosszú távú áruszállítók felé kacsingat, egészen kényelmes vezetőfülkével és adaptív sebességszabályzóval. Teljesítménye ugyanakkor még inkább a rövid távú áruterítőkhöz köti, igaz persze, hogy a széles választékban rendes erőgépek is találhatók.

ECONIC: kétségkívül ez a csapat Jolly-Jokere. Egyedi, alacsony belépőmagasságú fülkéjével szóló teherautóként és nyerges vontatóként is különleges feladatokat láthat el. Kukásautóként Európa-szerte elterjedt, de kis felépítmény-magassága miatt reptereken is előszeretettel használják. Hathengeres, 7,7 literes motorjai még a nagy teljesítményigényű alkalmazásokban is megállják a helyüket.

ATEGO	Teherbírás	Hajtásképlet	Tengelytáv	Váltók	Fülkék
	6,5-16 t	4x2, 4x4	15 féle	9 féle	4 féle
Motorok	Hengerek	Lökettérfogat	Teljesítmény	Nyomaték	
OM 934	soros 4	5,1 l	115-170 kW (156-231 LE)	650-900 Nm	
OM 936	soros 6	7,7 l	175-220 kW (238-299 LE)	1000-1200 Nm	

ANTOS	Teherbírás	Hajtásképlet	Tengelytáv	Váltók	Fülkék
	18-40 t	4x2, 4x4, 4x6	19 féle	Aut. 8/12/16	3 féle
Motorok	Hengerek	Lökettérfogat	Teljesítmény		Nyomaték
OM 936	soros 6	7,7 l	175-260 kW (238-354 LE)		1000-1400 Nm
OM 470	soros 6	10,7 l	240-315 kW (326-428 LE)		1700-2100 Nm
OM 471	soros 6	12,8 l	310-375 kW (421-510 LE)		2100-2500 Nm
OM 473	soros 6	15,6 l	460 kW (625 LE)		3000 Nm

SZÖVEG: KARLOVITZ ÁKOS BÁLINT | FOTÓ: MERCEDES



Tudta-e?
Egy tanker egyszerre 40 ezer liternyi és hat különböző fajtájú üzemanyagot vehet fel.

Fokozottan tűzveszélyes!

Ez az egyik legnehezebb és legveszélyesebb szállítmányozási ág. De hogy jut el a fekete arany a benzinkutakra?

SZÖVEG ÉS FOTÓ: KARLOVITZ ÁKOS BÁLINT

Az áru jellege önmagában is számos kihívást hordoz, hiszen a különféle üzemanyagok más és más veszélyt jelentenek környezetünkre. A motorbenzin 15 oldalas biztonsági adatlapját olvasgatva az embernek az az érzése támad, hogy ez maga a tartályba zárt hétcsapás – nemcsak rendkívül tűzveszélyes, hanem súlyosan mérgező, rákkeltő és a vízi élővilágra nézve is különösen ártalmas. Ennek megfelelően a százhalombattai finomítóba még engedély birtokában is csak körülményesen lehet bejutni. A tankereket még vendégeknél is rigorózusabban ellenőrzik: ha jól számoltam, öt checkponton hajtottunk át, amelyekből kettő ujjlenyomatot is kért! Takács Róbert, aki mellé kocsikísérőnek szegődtem egy napra, azt mondja, nem olyan nehéz betartani a rengeteg előírást.

Miután felvettük a fuvarlevelet, jöhet a mérlegelés, majd irány az átfejtő állomás. A rendszer előre meghatározza, hogy a tartálykocsi melyik rekeszébe milyen üzemanyagot kell tölteni, így a benzinkutakat végiglátogatva a hátsó rekeszektől az elsők felé haladva fejtik le a rakományt, hogy a hajtott tengelyen mindig legyen súly. Ha tele a tartály, jöhet az újabb mérlegelés és irány az autópálya.

A KISKERESKEDELMI kúthálózat ellátása a tankercég egyszerűbb feladatai közé tartozik. A töltőállomások földalatti tartályaiba ugyanis gravitációs úton is lejuttatható a kőolajszármazék, vagyis nincs szükség átfejtő berendezésre. Egyszerűen csatlakoztatni kell a lefejtő és a gázvisszavezető csövet, földelni kell az autót, és a fedélzeti komputerrel máris indítható az átfejtés. Csupán arra kell figyelni, hogy a kezelő az adott rekeszben lévő üzemanyagot a fajtájának megfelelő tartályba eressze le. A folyadék mennyiségét, így fogyását, elektronikus mérőléc tartja számon, a szelepek mozgását pedig elektronikus plombák követik az árubiztonság érdekében. A folyamat tehát megfelel az SPDS (sealed parcel delivery service), azaz zárt csomagkézbesítés szabályainak. Mindez kellően kézenfekvőnek hangzik, ám ez a munka könnyebbik vége. A másik nagy felvevőpiacon, a mezőgazdaságban ugyanis kampányszerűen folyik a munka, tavasszal és ősszel alig lehet lépést tartani az üzemanyagigénnyel. Ráadásul az eltérő körülmények speciális járműveket is igényelnek: a gabonaszárító silók csillapíthatatlan étvágyát háromtengelyes, 16 tonnás, nyomástartályos LPG-felépítményes teherautókkal elégítik ki, szükség szerint pótkocsival kiegészítve. Ezek praktikusak, hiszen sok helyen el sem férnének a nehézkesebb félpótkocsis szerelvényekkel. Ez utóbbiak inkább a gazdaságokat szolgálják ki. Szivattyúval, 30 méteres dobtömlőn fejtik át a traktorok megtankolásához használt gázolajat a felszín feletti tartályokba. S bár az átfejtő berendezés miatt felépítményük bonyolultabb a közönséges tankerekénél, mégsem érnek a darabonként 250 000 eurós (kb. 75 millió Ft) LPG-szerelvények nyomába.

> A Grippen vadászgépeket is a tankerek látják el üzemanyaggal.



A zárt rendszer lényege, hogy az egyik csövön folyik az üzemanyag, a másikon térnek vissza a veszélyes gázok



Aprólékos szabályozás: még arra is van előírás, hogyan kell megvarrni a sofőr antisztatikus, lángálló kezeslábasát, ha kiszakad!

Szerény, mint a teve

Bár a fejlesztők már az új modellekre koncentrálnak, a jelenlegi széria modernizálása is folyamatos.

Szembemenve a trendekkel, a griffmadaras márka mindeddig nem siette el a teljes modellváltást, inkább folyamatos frissítésekkel tartja az élmezőnyben jelenlegi típusait. A taktika pedig olyannyira sikeres, hogy például az idei ETC (European Truck Challenge) versenyen a Scania G410-es nyerte a fogyasztási versenyt, noha átlagsebességben is első volt!

A remek eredmények mögött ugyanakkor egészen egyszerűnek ható megoldások állnak. A G410-es (410 LE/2150 Nm) nyerges vontatóban például szabadonfutó retarder farag a literekből. Ha nincs rá szükség, észrevétlenül szétkapcsol, majd lassításkor beavatkozás és késedelem nélkül aktivizálja magát. Előnye, hogy a fékezőerőt biztosító, olajban futó lapátkerékpár így nem növeli a hajtáslánc energiaveszteségét. Ráadásul teljesítményét 3500-ról 4100 kilowattra emelték. Bekapcsolása a megszokott módokon történik, bajuszkapcsolóval, a fékpedál enyhe lenyomásával, vagy a menetszabályzó utasítására automatikusan. A sofőr ebből mit sem vesz észre, a 410-es a szokott módon teszi a dolgát. Nem kimondottan fürge és a komolyabb emelkedőket is megérzi, ez azonban ilyen teljesítményszinten természetes, cserében pedig kimagaslóan jó fogyasztást produkál. Az említett versenyen még úgy is 29,4 liter/100 kilométeres eredményt hozott, hogy az Opticruise váltót „economy" helyett „standard" programban használták.

EGY HOSSZÚ TÁVÚ áruszállítónál persze az egyszerű kivitel legalább akkora erény, mint a kis étvágy. Az R450-es (450 LE/2350 Nm) fontos egyszerűsítésekkel száll versenybe az egyre komplikáltabbá váló kamionok piacán. Kisebb testvérét követve ugyanis immáron ez a 12,7 literes Euro-6-os is egyetlen kipufogógáz-utókezelési technikát, szelektív katalitikus redukciót (SCR) alkalmaz. A károsanyag-kibocsátási normák teljesítéséhez sem változó geometriájú turbófeltöltőre, sem kipufogógáz-visszavezetésre (EGR) nincs szüksége. A motor teljesítménye mindeközben nem változik. E megoldás egyetlen hátránya, hogy a gázolajfogyasztás 3%-át kitevő AdBlue-szükséglet megduplázódott. Az akár 1%-os dízelolaj-megtakarítás kárpótolja az üzemeltetőket, sőt az egyszerűbb kivitel várhatóan olcsóbb karbantartást is jelent.

Menet közben leginkább a nagyobb teljesítmény nyújtotta dinamika tűnik szembe, kisebb testvéréhez képest érezhetően könnyebben birkózik meg az emelkedőkkel, és természetesen a kigyorsításoknál is előnyben van.

Új területen

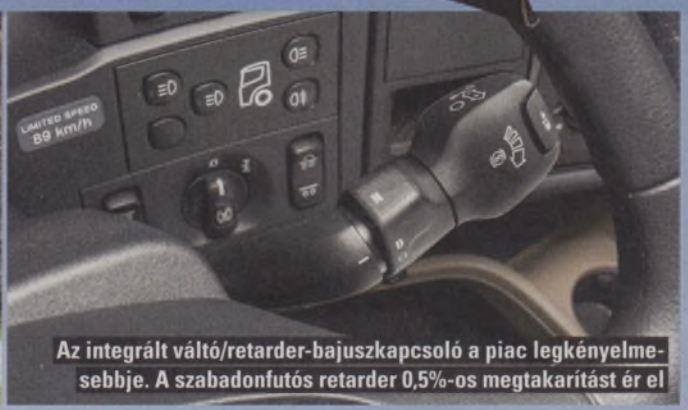
A Scania okosórája a járművel kommunikálva többek között az üzemanyag-fogyasztásról, a vezetési hatékonyságról, az átlagsebességről ad információt, miközben jelzi a bejövő telefonhívásokat is. Az órát a Scania a Sony Mobile-lal közösen fejlesztette, alapja pedig a Sony SmartWatch3-as, amit a Scania Flottakezelő Rendszerével integráltak.



SZÖVEG: KARLOVITZ ÁKOS BÁLINT | FOTÓ: SCANIA



LED-es lámpák, módosított légterelők: a külső csupán apró részletekben változott



Az integrált váltó/retarder-bajuszkapcsoló a piac legkényelmesebbje. A szabadonfutós retarder 0,5%-os megtakarítást ér el



Autópályán a prediktív sebességszabályzónak, a dombok között pedig a jól adagolható retardernek vesszük nagy hasznát



Malaga hegyes-völgyes autópályáin mutatkozott be a Volvo Trucks duplakuplungos automatikus váltóműve.

A bányák után most közúton is kipróbálhattuk a dinamikus kormányművet (VDS), és bizony, aszfalton is nagyon komfortos

Húz, mint a mozdony

SZÖVEG: KARLOVITZ ÁKOS BÁLINT | FOTÓ: VOLVO TRUCKS

Némi szkepticizmussal fogadtuk a hírt, miszerint a Volvo Trucks a nehézgépjármű-gyártók közt elsőként, duplakuplungos tengelykapcsolót mutat be. Elvégre a legújabb automatikus váltóművek már így is eléggé komplikáltak, bár kétségtelen, feladatukat kimagaslóan jól végzik: fürgék, takarékosak és eltérő alkalmazásokhoz más-más programmal igazodnak.

MALAGA erősen változó domborzati viszonyai remek terepet biztosítottak a próbákhoz, a 6-7%-os emelkedők és hasonlóan meredek lejtők szüntelen váltakozása azt jelenti, akár 260 kilométeren is össze lehet szedni 5639 méternyi szintemelkedést és ugyanennyi ereszkedést. Ha pedig 5-6 járművet hasonlítunk össze ilyen körülmények között, az már biztos betekintést ad az egyes konfigurációk közti eltérésekbe.

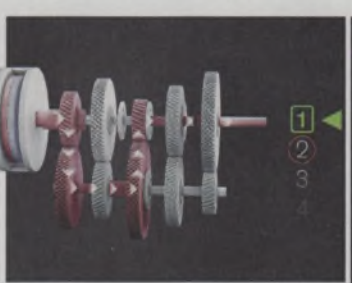
Elsőkét az FH idehaza és Európa-szerte is igen elterjedt 460 lóerős változatát próbáltuk ki I-Shift automatikus váltóművel és hagyományos tengelykapcsolóval. A 40 tonnás szerelvény a tőle elvárható eredményeket hozta, ugyanakkor, ahogy azt nagy igénybevételnél megszokhattuk, a jármű a vonóerő megszűnése miatt minden váltásnál megtorpant, így a sebesség is minden alkalommal visszaesett. Ez a hatás egyedül a 750 lóerős (3550 Nm) FH16-os esetében volt elhanyagolható, az ugyanis mindenhol úgy csörtetett felfelé, mintha legalábbis üres lett volna a pótkocsi – természetesen ugyanolyan terhet vitt. Teljesítménycentrikus üzemmódban pedig még szándékos lassítás után is dízelmozdony dübörgésével gyorsított vissza, majd húzott el a kapaszkodósávban baktató kamionok mellett.

UGYANAKKOR gyakran nem kifizetődő a zászlóshajó hadrendbe állítása. Idehaza és a régióban a 460 (2300 Nm), az 500, illetve az 540 (2600 Nm) lóerős teljesítményszintek a legnépszerűbbek. Éppen ezen modelleknek jelent fontos könnyítést az új tengelykapcsoló – kiváltképp, hogy a 16 literes motorral egyelőre nem is párosítható. A dupla kuplunggal ugyanis mindkét tartomány fokozatai között átmenet nélkül dolgozhat a váltómű, hagyományos módon csupán tartományváltásnál, vagyis a 6. és 7. fokozat között kell kapcsolni. Nagy terhelésnél, így például elindulásnál, emelkedőn, intenzív gyorsításkor egy pillanatra sem szűnik meg vagy csökken le a vonóerő, hanem a villanymotorokhoz hasonlóan egyenletesen rendelkezésre áll. Ezt a dupla kuplungos 540-esbe átülve tapasztalhattuk meg, és a különbség tényleg lehengerlő. Emelkedőn, stoptáblától indulva is zökkenőmentesen gyorsított, amely igazi felüdülés a sofőrnek és a motornak is. Kis terhelés mellett ugyanakkor nem feltétlenül aktív a rendszer, ha ugyanis gazdaságosabb kettesével váltani a sebességeket, a takarékosság érdekében marad a hagyományos kapcsolás. Hogy elterjed-e, csak a feláron és a szervizköltségeken múlhat.

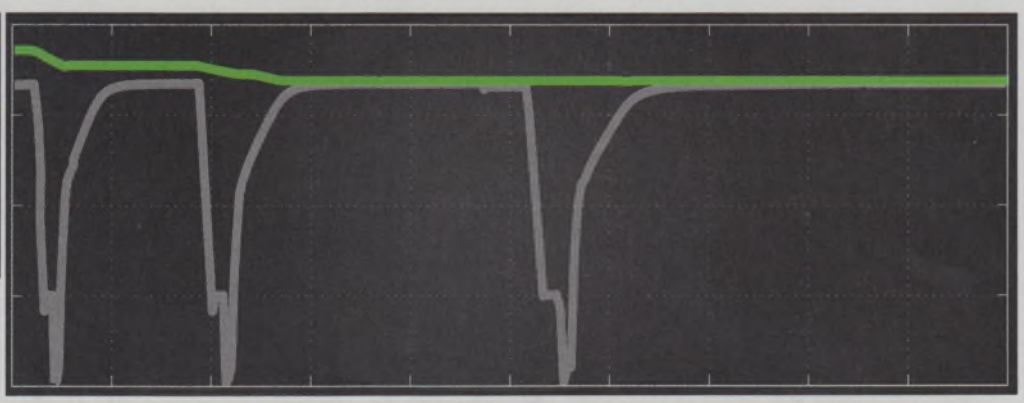
Így néz ki!

Itt jól látszanak az egymásban futó nyelestengelyek. Csupán 12 centivel hosszabb ez a változat.





A váltóműnek két nyelestengelye van: az egyik a másikban fut, így két fokozat kapcsolható egyszerre. Azt, hogy melyik hajt, a két kuplungtárcsa szabályozza



Magáért beszél a hagyományos kuplung szürke és az újdonság zöld nyomatékgörbéje közti különbség

Haszonlesőben

A göteborgi Volvo-múzeum tárlatából először a haszongépjárműveket, munkagépeket és egyéb érdekességeket mutatjuk be.



Az első Volvo személyautó 1927-ben gördült ki a göteborgi gyárból, az ÖV4-es alapjaira építették az LV4-es haszonjárművet – 1999 óta a személyautós és haszonjárműves divízió csak nevében azonos. A Volvo 1950-ben felvásárolta a BM céget, nem sokkal később pedig piacra dobták az első dízelmotoros BM-Volvo traktort

SZÖVEG ÉS FOTÓ: TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Szuperkamion

Az NH16-os „Vad Viking" tuningkamion 1600 lóerőt és 5500 Nm-t teljesít, 4,0 másodperc alatt van százon és 270 km/óra a vége. 2007-ben világrekordot állított fel, amikor álló helyzetből 1 km alatt 158,8 km/órás sebességre gyorsult





Az LV4-es haszonjárműre az Arvika Vagnfabrik készített buszfelépítményt: az 5,7 méter hosszú jármű a sofőrön kívül 16 utast szállíthatott. 1944 cm^3-es, 28 lóerős, oldalszelepelt motorja és háromfokozatú váltója volt



A Volvo a repülőgépiparban is érdekelt volt, 1941-ben éppen a Saabtól vette át a részleget, majd 2012-ben a brit GKN-nek adta el. Ez itt egy 8,14 méter hosszú, Saab J35J Draken, Svédország első szuperszonikus (a hangsebességnél gyorsabb) vadászgépe



A Volvo Construction Equipment (építőipari gépek) története egészen 1832-ig nyúlik vissza. Jelenleg is számtalan különböző munkagépet gyártanak

Tudta-e?

A gázmarkolatok esetleges meghibásodása miatt a Ducati észak-Amerikai részlege 6000 db Multistradát hív vissza soron kívüli szervizlátogatásra. Az akció a 2010-14 közötti modelleket érinti.

21. születésnap



A Triumph új Speed Triple különkiadásokkal ünnepli a naked bike születésének 21. évfordulóját. A 94 és 94R az első Speed Triple-ken látható logót kapják, miközben grafitszínű lengővillával és fekete hasidommal érkeznek. Az R-változat Öhlins futóművel és Brembo monoblokk fékekkel rendelkezik.

Többcélú



A Dunlop bemutatta a Trailmax TR91-es abroncs utódját, a TrailSmartot. Mivel a mai terepmotorosoknak a magas futásteljesítmény és az aszfaltos képességek is fontosak, a „klasszikus" off-road tulajdonságokon túl ezekre is nagy hangsúlyt helyezett a Dunlop.

Eszközpark



Új motor és robogó állt hadrendbe az OMSZ Mentőmotoros Szolgálatánál. Előbbi járműnek a Szigetszentmiklósi Autópálya Mérnökség ad telephelyet, míg utóbbi Budapesten az OMSZ központi állomásáról vonul ki feladatai ellátásához.



Gyári custom

A Yamaha tavaly bemutatott XV950-esét világszerte jól fogadták a vásárlók, így tulajdonképpen nem meglepő, hogy új verziót készítenek belőle. Az XV950 Racer esetében az viszont érdekes, hogy az újdonságot Marcus Walz „El Ratón Asesino" (gyilkos egér) nevű café racere inspirálta – a minimalista stílusú járgány különlegességét az adja, hogy ötvözi a low riderekre és a café racerekre jellemző vonásokat. A „mezei" XV950-eshez képest fontos változás, hogy csutkakormány került az egyenes kormány helyére, illetve hátrébb és magasabbra kerültek a lábtartók. A Racer már alapból megkapja az XV950-es magasabb felszereltségű változatának (R) külső gáztartályos hátsó lengéscsillapítóit. Az újdonság kapcsán fontos megjegyezni, hogy a Yamaha a számos kiegészítő jóvoltából teret enged a személyre szabásnak.



Eltérő stílusok találkozása: krómkeretbe foglalták a digitális műszeregységet



Tini álom

A KTM Japánban forgalmazza majd az eddig 125-ös, 200-as és 390-es változatban kínált Duke és RC-modellek 250 cm^3-es változatait – a 250 cm^3-nél nagyobb hengerűrtartalmú motorok üzemeltetése a szigetországban sokkal drágább, mint az ennél kisebbeké. A 31 lóerős, 250-es blokk a 390-es leszármazottjának tekinthető, hiszen a furatuk teljesen azonos. A friss modellek vázát és futóművét a 390-es típusból emeli át a KTM.



Világítótest



A francia Shark Skwal sportsisakja az új fejlesztésű héjszerkezet és pleximechanizmus mellett egy igazi különlegességgel is büszkélkedhet. A modell az első sorozatgyártású full-face sisak, amelyen LED-csíkok világítanak: a kis fényforrások egyrészt designelemek, másrészt sárgás-zöldes fényük révén fokozzák a láthatóságot. A diódákat egy kisméretű, USB-ről tölthető akkumulátor táplálja.



Forza 125 – egy vadonatúj, kiemelkedő teljesítményű, 125 cm^3-es robogó. Négyszelepes, fejlett motorja a kategória legerősebbje, ehhez társul a könnyű váz és a kiváló futómű. Prémium mivoltához a modern formavilág és a LED-es világítás is hozzájárul, használati értékét pedig a két személy számára kialakított, kényelmes ülés, hatalmas tárolórekesz és állítható szélvédő fokozza. Motorját alapjárat-leállító (Start&Stop) rendszerrel is ellátták, így a fogyasztás rendkívül alacsony, a menetbiztonságot pedig opcionális ABS szolgálja.

www.honda.hu

246 km/órával

Bár még nem hivatalos, Valenta Balázs új jégmotoros sebességrekordot állított fel Erdélyben, a zeteváraljai víztározó befagyott jegén!



A Wolves On Ice csapata: Palatinus Attila stuntrider és Valenta Balázs

Mi a fenét keresek itt egy 190 lovas gyorsasági motorral? – ez volt Valenta Balázs első gondolata, amikor 2013-ban a Városligeti Műjégpályán életében először jégre merészkedett motorjával. A mesterséges jég betonkemény felülete félelmetes volt az első percekben, de Balázs, gyorsan rákapott az ízére innentől kezdve pedig nem tudta elengedni a jégmotorozást. Olyannyira, hogy két – egyelőre nem hivatalos – rekordot is sikerült felállítania idén február 22-én: széria motorkerékpárral senki sem ment még gyorsabban jégen a most elért 246 km/óránál, utassal pedig 218 km/órás sebességet ért el (utóbbi kategória eddig nem is létezett). Mivel az időpontra nem tudtak személyesen eljönni a Guinnesstől, így a bekért anyagok (videó) alapján hoznak döntést a hivatalos rekordot illetően, de az igazoló okmány kiállítása 6-12 hét is lehet, ha egy másik őrült motoros meg nem dönti a 246 km/órát – teszi hozzá a magyar jégmotoros.

Tudta-e?

Valenta Balázs előtt Craig Jones tartotta a jégmotorozás rekordját 238 km/órával (2009). Jones a svédországi Dellen tavon, egy Buell nyergében vitte véghez a mutatványt.



VIDEÓ:
Íme a videó a rekordkísérletről!
www.automotor.hu/-603595

Bár a jég felülete olvadozott, a lékhorgászok szerint teljesen biztonságos volt a „pálya" állapota

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN | FOTÓ: SZPISJÁK ATTILA (CINTAFOTO), ÉS MAKOVINYI ZOLTÁN (ROSAT)

a jégen!

A 2,6 KILOMÉTER HOSSZÚ és 400-600 méter széles vízfelületű zeteváraljai víztározó ideális helyszínnek tűnt a 40 cm vastag jégpáncél miatt, hiszen a jégmotoros projektben hazánk elismert stuntridere, Palatinus Attila is részt vett, pontosabban a Balázszsal alkotott Wolves on Ice csapat tagjaként különböző hajmeresztő trükkökkel mutatványozott. A csapat egyébként már hetekkel korábban felvette a kapcsolatot a helyiekkel, hogy biztosan akkor menjenek, amikor kemény fagyok vannak, ennek ellenére érkezésük előtt két nappal jött egy melegfront, amitől a jég felülete kásás lett. Ez természetesen veszélybe sodorta a rekordkísérletet, hiszen a szöges gumik a teljesen fagyott jégbe tudnak legjobban kapaszkodni.

Különben is, jégen motorozni egészen különleges vezetéstechnikai szempontból: a szöges gumik forgásakor erős oldalirányú erők jelentkeztek, ami egy furcsa inogást eredményez a tempó függvényében. Balázs állítja, hogy erre „rá áll" az ember agya egy idő elteltével és kiegyensúlyozódik ez a mozgás, viszont az is kihívás volt, hogy a szöges gumik ellenére a Yamaha R1-es még 200-as tempónál is túlpörgette a hátsó kereket. A szöges gumi egyébként saját tervezés és kivitelezés eredménye, milliméter-pontosan szerkesztett csavarokkal és tömlő nélküli technológiával. A két abroncs egyenként 300 acélcsavarral rendelkezik, ami igen súlyossá teszi a gumikat, olyannyira, hogy felnivel együtt 30 kg-ot nyomnak a mérlegen.

Természetesen mi is várjuk a Guinness hivatalos döntését, de ettől függetlenül a jégmotoros sztori nem ért véget: Balázs azt a célt tűzte ki maga elé, hogy a Yamaha R1-es gyári végsebességével száguldhasson a jégen. Ez az érték kereken 300 km/óra!

Pala is rekordokra tör!

Palatinus Attila tervei között szerepel, hogy megdönti a jégen egykerekezés sebességrekordját. Palának Robert Gull friss rekordját kell túlszárnyalnia: a svéd motoros február 28-án 206 km/órára gyorsult, amivel alaposan túltett a korábbi elsőségen, hiszen Ryan Suchanek 189 km/órával tartotta a rekordot.





Váááá! 246 km/órával a jégen!



Új kategória a Guinnessnél: jégmotorozás utassal

Íme, a paripa!

A rekordkísérleten használt motor egy 2009-es, „big bang" gyújtású Yamaha YZF-R1-es. A tulaj a gyári idomokat pályaversenyzésre való elemekre, a kipufogót pedig Bodis slip-on-ra cserélte, de ezeket leszámítva teljesen szériaállapotú motorról van szó, gyári futóművel, eredeti befecskendező rendszerrel és gyújtástérképpel (a nyitott kipufogóhoz sincs hozzáhangolva a motor). A 2009-es R1-es ram air nélkül 182 lóerős csúcsteljesítményt produkál!





Vezetéstechnikai szempontból hatalmas kihívás a jégmotorozás



Tapadási tényező: 300 db acélcsavar az abroncsokban

Történelmi siker

A szuperkrossz-vb 14. fordulójában idei legnehezebb versenyét teljesítette a gyári KTM-es **Ryan Dungey**. Nagyon rosszul startolt, nem volt benne az első tízben a rajtnál. Azonban fel tudott zárkózni és Cole Seely mögött megszerezte a 2. helyet, s ezzel 3 fordulóval a bajnokság vége előtt már bajnok lett.



A KTM az első bajnoki címét szerezte a 450 cm^3-es szuperkrosszban (a vb 2008-ban olvadt össze az amerikai szériával), míg Dungey a szuperkrosszban - az elsőt 2010-ben szerezte Suzukival.

AMA SX (17/14. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Dungey (KTM) 318 pont (már bajnok!), **2. Tomac** (Honda) 236 pont, **3. Seely** (Honda) 223 pont, **4. Canard** (Honda) 204 pont, **5. Reed** (Kawasaki) 199 pont, **6. Baggett** (Suzuki) 175 pont, **7. Anderson** (Husqvarna) 170 pont, **8. Tickle** (Suzuki) 159 pont, **9. Roczen** (Suzuki) 156 pont, **10. Short** (KTM) 152 pont.

Tudta-e?

A KTM véget vetett a japánok (Honda, Kawasaki, Suzuki, Yamaha) 40 éves uralmának. Az osztrák KTM a kanadai Can-Am mellett a második nem japán gyártó, amely bajnok lett a szuperkrossz elitjében. A Can-Am 1975-ben volt bajnok.

Formula e



Már a kis Piquet is nyert Long Beachen

Apja fia

Mivel a kaliforniai Long Beachen a túlzott energiahasználat miatt elvették Sebastien Buemi (e.dams-Renault) pole pozíciós idejét, Daniel Abt (Audi Sport Abt) és Nicolas Prost (e.dams-Renault) indulhatott az első sorból. Csakhogy Nelson Piquet Jr. (China Racing) mindkettőjüket lerajtolta és ezután magabiztosan ellenőrzése alatt tartotta a versenyt. Pedig a BMW i8-as biztonsági autót kétszer is pályára kellett küldeni: előbb a 4. körben Scott Speed (Andretti Autosport) csapódott falnak, majd 5 körrel később Charles Pic (China Racing) öklelte fel Jarno Trulli (Trulli) autóját. Végül a kis Piquet 1,7 másodperccel nyert az 5. helyről rajtoló Jean-Eric Vergne (Andretti Autosport) és a pontversenyt újra vezető Lucas di Grassi (Audi Sport Abt) előtt: a brazil első Formula e győzelme azért is volt jelentőségteljes és „szentimentális", mert édesapja 35 évvel ezelőtt éppen a Long Beach Nagydíjon aratta első F-1-es sikerét!



FORMULA E (10/6. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. di Grassi 75 pont, **2. Piquet Jr.** 74 pont, **3. Prost** 69 pont, **4. Buemi** 55 pont, **5. Bird** 52 pont, **6. Félix da Costa** 43 pont, **7. D'Ambrosio** 42 pont, **8. Vergne** 32 pont, **9. Alguersuari** 30 pont, **10. Senna** 28 pont.

BTCC

Az újdonság ereje



Priaulx (balról) és Shedden fej-fej mellett

A Brands Hatch-i szezonnyitón a sorozatba 13 éves kihagyás után visszatérő Andy Priaulx (BMW 125i M-Sport) rögvest egy pole pozícióval tette le a névjegyét. Csakhogy a háromszoros WTCC-bajnok féltávnál szenvedni kezdett a lágy gumikon, és egészen a 9. helyig csúszott vissza. Így aztán márkatársa, az 5. pozícióból remekül rajtoló Robert Collard vette át a vezetést és nyert Aron Smith és Jason Plato (mindkettő VW CC) előtt. Az új szabályok értelmében a verseny során elért leggyorsabb köridő határozza meg a második menet rajtrácsát: úgy tűnt, hogy Plato magabiztos rajt-cél győzelmet arathat, de négy körrel a leintés előtt a gyors Paddock Hill kanyarban defekttel kicsúszott. Ezután Priaulx és a 2012-es bajnok, Gordon Shedden vívott késhegyre menő csatát az élen, utóbbi mindössze 0,040 másodperccel szerezte meg a vadonatúj Honda Civic Type R versenyautó első győzelmét - mögöttük a címvédő Colin Turkington zárt egy VW CC-vel! Az utolsó felvonásban pedig a csapattárs Matt Neal gyűjtött még egy aranyat a japán márkának, amikor Jack Goff (MG6 GT) és Aron Smith előtt lengett neki a kockás zászló.

BTCC (10/1. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Neal és **Goff** 37-37 pont, **3. Smith** 36 pont, **4. Priaulx** 34 pont, **5. Shedden** 32 pont, **6. Turkington** 30 pont, **7. Morgan** 27 pont, **8. Ingram** 26 pont, **9. Tordoff** 23 pont, **10. Collard** 21 pont.



OFFICIAL SERIES PARTNERS

DHL JVC KENWOOD YOKOHAMA EUROSPORT EVENTS

MOLGROUP Ostermann gpticketshop.com OFFICIAL WORLDWIDE TICKETING AGENCY UNIQA



Marquez (93) karrierje 38. királykategóriás futamán a 20. győzelmét aratta

Marquez és Lowes is győzelemmel javított a katari fiaskó után, a Moto2-ben pedig egy újonc vezet.

Hullámvasúton

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS, SZABÓ RÓBERT | FOTÓ: MOTOGP



Quartararo már a második vb-futamán érmet szerzett



Lowes győzelemmel cáfolta az őt ért kritikákat

Marc Marquez 2011 óta veretlen az USA-ban, idén már az egymás utáni 8. amerikai nagydíját nyerte meg. Különösen Austint kedveli nagyon, hiszen 2013 és 2014 után ismét fölényesen diadalmaskodott a pole pozícióból, s új pályacsúcsot motorozott. A verseny elején a ducatis Andrea Dovizioso és a yamahás Valentino Rossi tűnt nagyon veszélyes ellenfélnek, Marquez azonban taktikus volt. Nem akarta megismételni a katari hibáját az első kanyarban – Austinban nehezebb az első kanyar, mint ott. Megvárta, míg felmelegszik a kemény első gumija, az 5. körben aztán az élre állt és elhúzott. A 2. helyért fantasztikus párbajt láthattunk Dovizioso és Rossi között. A Ducati a kisebb tankja ellenére is versenyképes volt – immár nem 24, hanem csak 22 literes a GP15-ös tankja –, aminek köszönhetően Dovizioso egy elveszettnek hitt párbajt nyert meg Rossi ellen. A Doktor mégis örülhet, hiszen első ízben dobogóra állhatott Austinban.

Ez egyébként igencsak emlékezetes nagydíj volt a britek számára. Utoljára 1965-ben, Daytonában nyert brit motoros az USA-ban, míg 1977 után történt meg újra, hogy egy nagydíjon két brit győzzött. 1977-ben a Svéd Nagydíjon az egykori 500-as és 250-es kategóriában diadalmaskodott egy-egy brit versenyző, míg most a Moto2-ben és a Moto3-ban ünnepelhetett brit győztes. A Moto2-ben Sam Lowes azonnal javított az idénynyitón elszenvedett bukása után. Sokáig tagja volt egy négyes élbolynak, majd a hajrában robbantott, és a 20. nagydíján megszerezte az első győzelmét. Scott Redding mellett ő a második brit győztes a Moto2-ben. Az újonc Alex Rins is örülhet, hiszen megvan az első érme a Moto2-ben, s immár ő vezeti az összetettet.

A MOTO3-BAN Danny Kent ugyan a pole-ból indulva nem rajtolt jól, de nagyon hamar felzárkózott, majd ellépett a többiektől. Kent 3 év után szerzett ismét aranyat, s nem mellesleg ő az első brit, aki vezeti a Moto3-as tabellát. Hozzá hasonlóan az újonc Fabio Quartararo is elégedett lehet texasi produkciójával. 15 évesen és 357 naposan ő lett minden idők 6. legfiatalabb dobogósa a gyorsasági GP történetében. Csak a venezuelai Ivan Palazzese, a spanyol Marc Marquez, a brit Scott Redding, a német Jonas Folger és az olasz Marco Melandri volt nála fiatalabb, amikor dobogóra állhatott. Az Amerikai GP-n a Honda is nagyon elégedett lehet, hiszen Austinban első ízben nyert a márka a Moto3-ban, ráadásul az első négy helyen csak hondás végzett.

Tudta-e?

Lowes az első supersport-világbajnok, aki győzni tudott a Moto2-es kategóriában, a Katarban győztes Masbou (Moto3) és Folger (Moto2) pedig egyaránt a 16. helyen zárt, így pontot sem szerzett.

VÉGEREDMÉNY (18/2.)

Austin

Moto3: 1. Kent (GBR) Honda, **2. Quartararo** (FRA) Honda, **3. Vazquez** (SPA) Honda.
Moto2: 1. Lowes (GBR) Speed Up, **2. Zarco** (FRA) Kalex, **3. Rins** (SPA) Kalex.
MotoGP: 1. Marquez (SPA) Honda, **2. Dovizioso** (ITA) Ducati, **3. Rossi** (ITA) Yamaha.

Az összetett állás

Moto3: 1. Kent 41 pont, **2. Bastianini** 33 pont, **3. Quartararo** és **Vazquez** 29-29 pont, **5. Masbou** 25 pont, **6. McPhee** 21 pont.
Moto2: 1. Rins 29 pont, **2. Zarco** 28 pont, **3. Folger** és **Lowes** 25-25 pont, **5. Morbidelli** 22 pont, **6. Simeon** és **Lüthi** 20-20 pont.
MotoGP: 1. Rossi 41 pont, **2. Dovizioso** 40 pont, **3. Marquez** 36 pont, **4. Iannone** 27 pont, **5. Lorenzo** 26 pont, **6. Smith** és **Crutchlow** 18-18 pont.

3 év után



Davies (7) jóvoltából 58 fordulót követően nyert ismét a Ducati

A Ducati, a sorozat legsikeresebb márkája 2012 után győzött ismét.

Ausztrália és Thaiföld után ismét csak brit bukósisakosok állhattak a dobogóra, ezúttal Jonathan Rea és Chaz Davies emelkedett ki közülük. Rea betegen versenyzett, s ugyan nem tudott duplázni, azonban mégis nagyon elégedett lehet. Az 1. futamban megnyerte a Davies elleni párbajt. A 2. futamban aztán esélytelen volt a győzelemre, a 2. helyet begyűjtötte, miután megnyerte a párharcot Leon Haslam ellenében. Davies az 1. futamban csak 51 századdal kapott ki, majd fölényes rajt-cél győzelmet aratott.

A supersportban a 31 éves Kenan Sofuoglu tavaly április óta nem volt képes nyerni, a háromszoros világbajnok azonban véget vetett negatív szériájának. Ez volt pályafutása 28. sikere, és 2013 után vezeti ismét a tabellát. Az ausztráliai győztes, Jules Cluzel hiába csatázott a győzelemért, Thaiföld után ismét ki kellett állnia technikai okok miatt. A thaiföldi nyertes, Ratthapark Wilairot sem szerzett pontot.

SPANYOLORSZÁGBAN 6 magyarnak drukkolhattunk. A superbike-ba visszatért a sérüléséből Rizmayer Gábor, de csak az 1. futamban ért célba, a folytatásban technikai okok miatt nem tudott elrajtolni. Tóth Imre legalább mindkét futamot teljesítette. A superstock 1000-ben Sebestyén Péter a rajt után belekeveredett egy tömegbalesetbe, Németh Balázs viszont el sem rajtolhatott, mivel annyira összetörte az edzésen a motorját, hogy a szerelői nem tudták megjavítani azt a versenyre. A superstock 600-ban Bódis Richárd az 1. futamban a 24. helyen zárt, míg a 2. futamban bukott. A junior Európa-kupában Kis Viktória debütált – idén először női Európa-kupa is zajlik a sorozaton belül –, aki sajnos szintén bukott.

VÉGEREDMÉNY (13/3.)

Aragón

Superbike

1. futam: 1. Rea (GBR) Kawasaki, **2. Davies** (GBR) Ducati, **3. Sykes** (GBR) Kawasaki, ... **18. Tóth** (HUN) BMW, **19. Rizmayer** (HUN) BMW. **2. futam: 1. Davies, 2. Rea, 3. Haslam** (GBR) Aprilia, ... **20. Tóth**.

Supersport

1. Sofuoglu (TUR) Kawasaki, **2. Jacobsen** (USA) Kawasaki, **3. Smith** (GBR) Honda.

Az összetett állás

Superbike

1. Rea 140 pont, **2. Haslam** 114 pont, **3. Davies** 83 pont.

Supersport

1. Sofuoglu 55 pont, **2. Jacobsen** 42 pont, **3. Wilairot** 36 pont.

SZÖVEG: HEGYI ANDRÁS | FOTÓ: WSBK

HIRDETÉS

A HARLEY-DAVIDSON® BEMUTATJA

16th OPEN ROAD FEST

ALSÓÖRS, BALATON

2015. JÚNIUS 10 - 14.

NYERJ EGY HARLEY-T!



★ EUROPE (SWE)
★ 30 ZENEKAR
★ FELVONULÁS
★ CUSTOM BIKE SHOW
★ VEZETETT TÚRÁK A BALATON KÖRÜL
★ JEGY.OPENROADFEST.HU

REGISZTRÁLJ MOST!
WWW.FACEBOOK.COM/OPENROADFEST

★★ FEEL THE FREEDOM! ★★

TOVÁBBI RÉSZLETEK ÉS SZÁLLÁSFOGLALÁS: WWW.OPENROADFEST.HU ★ WWW.FACEBOOK.COM/OPENROADFEST



Lewis Hamilton újabb lépést tett Nico Rosberg önbizalmának lerombolása felé.

Bianchiért



A Kínai Nagydíj után Romain Grosjean és a Manor is lerótta tiszteletét a tavaly Suzukában súlyos fejsérülést szenvedő Jules Bianchi előtt. A Marussia utódjának sportigazgatója, Graeme Lowdon azt állította, többek között az ő kedvéért akarták megmenteni a csődtől a csapatot, míg Grosjean neki ajánlotta idei első pontjait. A 25 éves Bianchi továbbra is kómában van, de az összes szerve önállóan működik, és néhány „aktívabb" napján időnként megszorítja a családtagjai kezét. Hogy van-e remény a felépülésére, azt az orvosok sem tudják.

Lélektani K.O.

Ezen nincs mit szépíteni: a Kínai Nagydij után Rosberg egy frusztrált idegroncs volt. „Érdekes azt hallani tőled, Lewis, hogy az élen csak önmagadra gondolva kontrolláltad a tempót" – fortyogott a sajtótájékoztatón. „Ezzel feleslegesen veszélybe sodortad az én versenyemet, mert az etapok elején a szükségesnél lassabban kellett mennem, így Sebastian nagyon közel tudott maradni hozzám." Hamilton csak gúnyosan, és kissé talán hitetlenkedve mosolygott, mint aki nem hisz a fülének. Mégis mit kellett volna tennie? „Nekem nem az a dolgom, hogy Nico versenyét egyengessem, hanem az, hogy az autót minél jobb állapotban és a lehető leggyorsabban juttassam el a célig" – mondta. „Pontosan ezt tettem. Nem szándékosan lassítottam le vagy tartottam fel másokat. Csak magamra koncentráltam. Ha Nico meg akart előzni, legalább tehetett volna egy próbát, de még eddig sem jutott el."

ROSBERG PANASZA persze bizonyos fokig érthető. Az első etapban 1,0-1,2, a másodikban pedig 1,8-2,1 másodperccel Hamilton mögött haladt, mígnem a csapattársa a boxkiállásokhoz közeledve rálépett a gázra, és eléggé meglógott tőle ahhoz, hogy akkor se tudjon elévágni, ha a Mercedes valami fatális véletlen folytán megengedné neki. Eközben Vettel a verseny közepe felé 2 másodpercen belül megközelítette Rosberget, és tényleg fennállt a veszélye, hogy egy korábbi kerékcserével meg is előzi.

De vajon Hamilton direkt erre játszott? A csapat igazgatója, Toto Wolff szerint csak kímélni próbálta a gumijait, mert eredetileg a közepes keveréket akarták használni a középső etapban, végül mégis a lágy mellett döntöttek, és Hamilton nem tudta, az bírni fogja-e a strapát. Ez jogos is lehetett, a Mercedes vezérkara ennek ellenére megfenyegette őt a rádión, hogy ha nem lép rá a gázra,


Úgy tűnik, a Ferrari képes a folyamatos dobogós helyezésekre


Kvyat autója kapitulált, de Ricciardo is csak éppen körön belül maradt



Hamilton, Rosberg és Vettel „fogta" pozícióját a rajtnál, de a tömény izgalmak elmaradtak

Tudta-e?

Hamiltonnak ez volt a 7. mesterhármasa, vagyis győzelme, pole-ja és leggyorsabb köre is egy nagydíjon.



Sauber: tavaly 0 pont, idén simán a Red Bull előtt



Hamilton egyelőre azt csinál, amit csak akar

VÉGEREDMÉNY (19/3.)

Sanghaj (CHN) 56 kör = 305,066 km

1.	[1.]	**HAMILTON** (GBR) Mercedes-Benz GP	1 óra 39'42,008" (183,590 km/óra)
2.	[2.]	**ROSBERG** (GER) Mercedes-Benz GP	+0,714"
3.	[3.]	**VETTEL** (GER) Ferrari	+2,988"
4.	[6.]	**RÄIKKÖNEN** (FIN) Ferrari	+3,835"
5.	[4.]	**MASSA** (BRA) Williams-Mercedes	+8,544"
6.	[5.]	**BOTTAS** (FIN) Williams-Mercedes	+9,885"
7.	[8.]	**GROSJEAN** (FRA) Lotus-Mercedes	+19,008"
8.	[9.]	**NASR** (BRA) Sauber-Ferrari	+22,625"
9.	[7.]	**RICCIARDO** (AUS) Red Bull-Renault	+32,117"
10.	[10.]	**ERICSSON** (SWE) Sauber-Ferrari	-1 kör
11.	[15.]	**PEREZ** (MEX) Force India-Mercedes	-2 kör
12.	[18.]	**ALONSO** (ESP) McLaren-Honda	-1 kör
13.	[14.]	**SAINZ JR.** (ESP) Toro Rosso-Renault	-1 kör
14.	[17.]	**BUTTON** (GBR) McLaren-Honda	-1 kör
15.	[19.]	**STEVENS** (GBR) Manor-Marussia-Ferrari	-2 kör
16.	[20.]	**MERHI** (ESP) Manor-Marussia-Ferrari	-2 kör
17.	[13.]	**VERSTAPPEN** (NLD) Toro Rosso-Renault	-4 kör

A versenyt feladta

18.	[11.]	**MALDONADO** (VEN) Lotus-Mercedes	-7 kör (ütközés)
19.	[12.]	**KVYAT** (RUS) Red Bull-Renault	-41 kör (motorhiba)
20.	[16.]	**HÜLKENBERG** (GER) Force India-Mercedes	-47 kör (sebességváltó)

[ ] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör:

HAMILTON, 1'42,208", a 31. körben.

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 68 pont, **2. Vettel** 55 pont, **3. Rosberg** 51 pont, **4. Massa** 30 pont, **5. Räikkönen** 24 pont, **6. Bottas** 18 pont, **7. Nasr** 14 pont, **8. Ricciardo** 11 pont, **9. Hülkenberg, Verstapeen, Grosjean** és **Sainz Jr.** 6-6 pont, **13. Ericsson** 5 pont, **14. Kvyat** 2 pont, **15. Perez** 1 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 119 pont, **2. Ferrari** 79 pont, **3. Williams-Mercedes** 48 pont, **4. Sauber-Ferrari** 19 pont, **5. Red Bull-Renault** 13 pont, **6. Toro Rosso-Renault** 12 pont, **7. Force India-Mercedes** 7 pont, **8. Lotus-Mercedes** 6 pont.

Rosberg cserélhet először kereket. „Eljöhetett volna a pillanat, amikor nagyon szigorúnak kell lennünk vele" – ismerte el Wolff. „A boxutcai irányítóközpontunkban lázas tanácskozás folyt, mert ha Lewis esetleg kiesik, a Mercedes győzelme is veszélybe kerülhetett volna."

Talán így van, de ezért Hamiltont képtelenség hibáztatni. Ő azt tette, amit a Juan Manuel-Fangiótól származó régi jó tanács szerint tennie kellett: a lehető leglassabb tempóban, a lehető legkevesebbet kockáztatva próbálta bebiztosítani magának a győzelmet. Pont annyira ment gyorsan, hogy DRS-távolságon kívül tartsa Rosberget, a gumijaiban viszont maradjon elég szufla az etapok végéig. Ha ezzel még a világbajnoki ellenfelét is megszívatta egy kicsit, ugyan miért kellett volna a kardjába dőlnie? Ahogy Niki Lauda kajánul megjegyezte, „ezek a srácok mind egoista gazfickók. Csakis így lehet vb-t nyerni, ez ősidők óta érvényes." A verseny utáni eligazításon a Mercedes versenyzői tisztázták a nézeteltérésüket, de a tanulság egyértelmű: Rosbergnek, akit láthatóan frusztrál, hogy az idén nem talál fogást Hamiltonon, sürgősen össze kell szednie magát, ha nem akar lélektani KO-val végleg a padlóra kerülni.

MÍG A FERRARI egy 3-4. hellyel folytatta a szárnyalását, a Red Bullnak be kellett érnie Daniel Ricciardo kínkeservesen összekapart 2 pontjával. Ricciardo a Kínai Nagydíj előtti héten elismerte, hogy magával az autóval is vannak gondok, a csapat sikerének legfőbb kerékkötője mégis a Renault hajtáslánca. Miután Malajziában mind a Red Bullnál, mind a Toro Rossónál úgy érezték, a vezethetőség Ausztráliához képest rengeteget fejlődött, Kínában ismét rengeteg problémájuk volt. A versenyről Danyiil Kvjat és Max Verstappen is a hajtás hibája miatt esett ki, Ricciardo autójában pedig az időmérő után váratlanul ki kellett cserélni a belső égésű motort, így három nagydíjhétvége alatt már ő és a csapattársa is hármat felhasznált, holott elvileg az egész szezont néggyel kellene teljesíteniük.

EZZEL GYAKORLATILAG borítékolhatóvá vált, hogy a későbbiek során büntetésekkel is számolniuk kell. A Red Bull az elmúlt hetekben békét kötött a Renault-val, és az istálló főnöke, Christian Horner Sanghajban némileg keserűen ugyan, de elismerte, hogy „a teljesítmény fokozása érdekében hajlandóak vagyunk kockázatokat vállalni." A francia gyártó sportprogramját irányító Cyril Abiteboul azt mondta, ők tisztában voltak a fejük felett Damoklész kardjaként lebegő megbízhatósági problémákkal, ugyanakkor előre figyelmeztette a Red Bullt, hogy Bahreinben is lehetnek gondjaik.

Button-bünti



A versenyen a változatosság kedvéért nem Pastor Maldonadót találták vétkesnek egy balesetben, amelyben érintve volt. A Lotus venezuelai pilótája előzőleg már túlesett pár incidensen – a jó rajt után egyszer kicsúszott a boxbejáratnál, majd meg is pördült –, de a leglátványosabb kalandját a 49. körben élte át, amikor Jenson Button a célegyenes végén megtorpedózta őt egy balul sikerült előzési kísérlet közben. A futam után egyébként is láthatóan lehangolt Button elismerte, hogy rosszul ítélte meg a helyzetet. Manőverét 2 büntetőponttal honorálták, és 5 másodpercet hozzáadtak az idejéhez.

SZÖVEG: FARKAS PÉTER | FOTÓ: CSAPATOK

Középpontban a család



Beszámolunk a friss Ford C-Max és S-Max, az egyterűek piacán most debütáló BMW 2 Gran Tourer, valamint az ötödik generációs Renault Espace nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.





Csodabogarak



Május első hétvégéjén Egerben randevúznak a autómérnök-hallgatók különleges járművei. Kipróbálunk hát egyet a Pneumobil verseny gépei közül.

Bottal üthetjük?

Időszerű rovatunkban a gépkocsilopások- és feltörések 2014-es elemzésével foglalkozunk.



Ifi-tagozat

Teszteljük a KTM fiataloknak szánt országúti masináját, az RC 125-öst.



További témáink

Tesztek, menetpróbák

- Audi Q3 2.0 TDI quattro
- Honda Civic 1.8 i-VTEC
- Smart fortwo 1.0

Használt autó

- Mit vegyünk 300 000 forintért?

Időszerű, hasznos infó

- Volvo-múzeum (2. rész)

autó-motor
ALAPÍTVA: 1948

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

Kiadja a Mediaworks Magazines Kiadó Kft.
1082 Budapest, Futó u. 35-37.
mediaworks Content first.
Felelős kiadó
MIHÓK ATTILA
ügyvezető igazgató
Pénzügyi és Operatív igazgató
KATONA VIKTOR
Napilap Üzletág igazgató
HANÁK TAMÁS
Marketing és Üzletfejlesztési igazgató
PISZTER-DOMÁN ÉVA
Hirdetési igazgató
MICZINKÓ KATALIN

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

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

Nyomás
Ipress Center Hungary Kft.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE ügyvezető
A nyomtatás időpontja
2015/16. hét
67. évfolyam, 8. szám
Munkaszám: 132611
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.

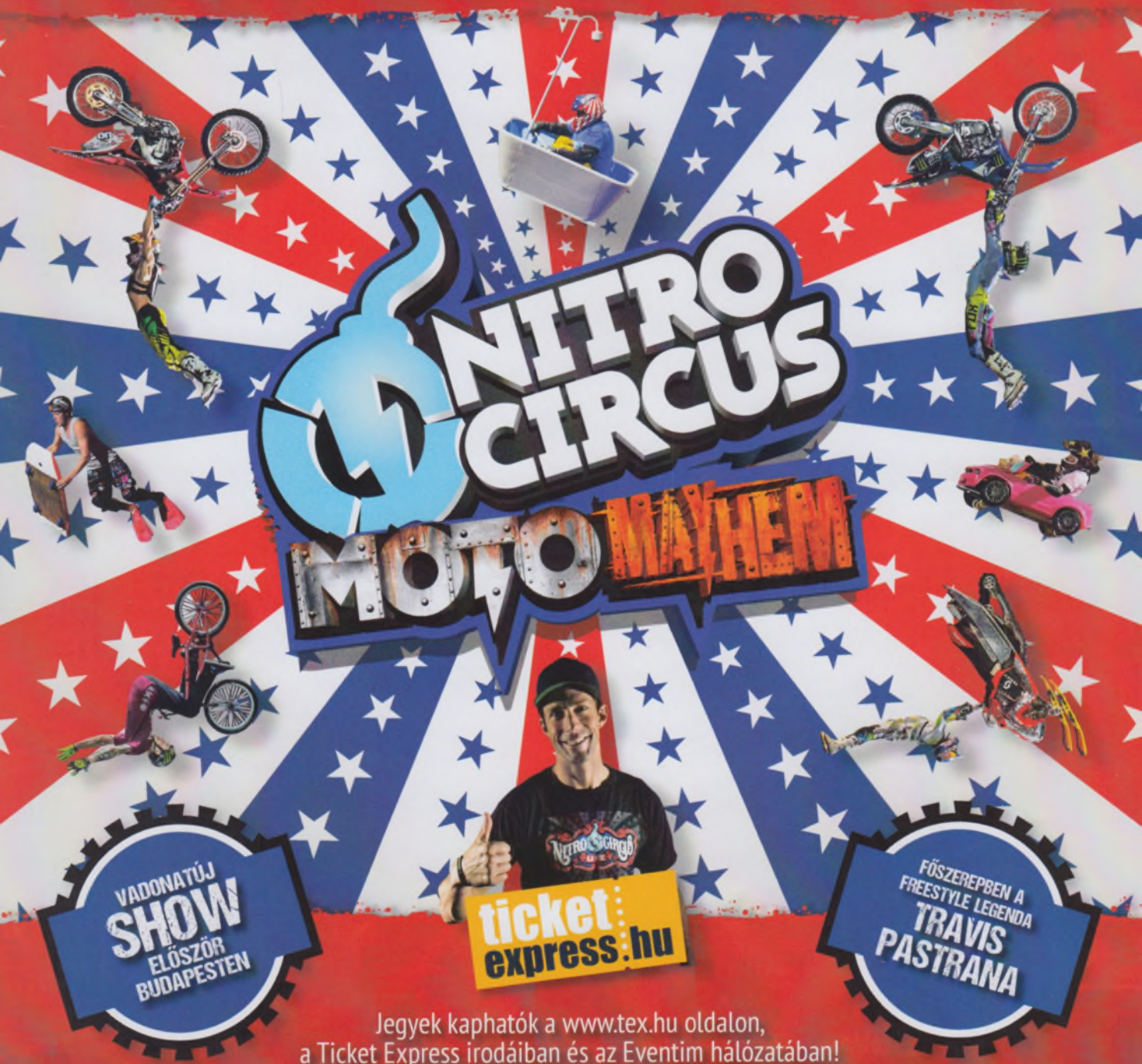
Előfizetésben terjeszti
a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzletág. Postacím: 1900 Budapest. Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, további információ: 06-80-444-444. Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft. Ügyintézés honlapon keresztül: 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.**

VILÁGSZÁM!

A BENZINGŐZ ÜNNEPE

LÉLEGZETELÁLLÍTÓ SHOW A VILÁG LEGBÁTRABB ÉS LEGŐRÜLTEBB TECHNIKAI SPORTOLÓINAK IZGALMAS TRÜKKJEIVEL

2015 JÚNIUS 14 - GROUPAMA ARÉNA



VADONATÚJ SHOW ELŐSZÖR BUDAPESTEN

FŐSZEREPBEN A FREESTYLE LEGENDA TRAVIS PASTRANA

ticket express.hu

Jegyek kaphatók a www.tex.hu oldalon,
a Ticket Express irodáiban és az Eventim hálózatában!

WWW.BUDAPESTJUMP.COM

WWW.FACEBOOK.COM/NITROCIRCUSLIVEBUDAPEST

PARTNEREK:

Red Bull · Burger King · NET'54 · Budapest Jump

MÉDIA PARTNEREK:

SportKlub · nemzeti sport · Juventus 103,9 FM

AMIKOR A VEZETÉS ÖRÖME A SZENVEDÉLLYEL TALÁLKOZIK.



AKH
ABRONCS KERESKEDŐHÁZ
Biztos kapcsolat, 1995 óta!

A FALKEN AZENIS FK453

Jobb tapadás és még nagyobb vezetési élmény – az AZENIS FK453 nedves és száraz útfelületen egyaránt tökéletes tapadást biztosít, anélkül, hogy bármit is fel kellene áldoznia a kényelem oltárán. Erősen ajánljuk!

A versenypályáról a közutakra.

FALKEN
High Performance Tyres

falkentyre.com