

# autó20 motor

ALAPÍTVÁ: 1948

**2,59**  
MILLIÓ  
FORINTTÓL



**600 LE!**

**JUKE-R**



Korrekt ötajtós  
miniautó!

**SUZUKI**

**CELERIO**

**KIA SORENTO**



**DUCATI MONSTER**

**HASZONJÁRMŰVEK**  
Hírek | Menetpróbák | Retró



**PORSCHE**  
Cayman  
GTS



**TDI-BOTRÁNY!** Minden, amit az  
ügy fejleményeiről tudni kell!

mediaworks



9 770005 079004



15020

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

**325 Ft**

ALAPÍTVÁ

1903

**Nemzeti Sport**

# NAGYPÁLYÁS

MELLÉKLETCSALÁD



Szerdától vasárnapig 5 extra melléklettel erősítünk!  
Keresse a Nemzeti Sportot az újságárusoknál!



Miklós-Illés Kálmán  
szerkesztő

## Közép-Kelet Európa egyre fontosabb az autóiparban

Nem vitás, hogy a győri Audi, a kecskeméti Mercedes, a szentgotthárdi Opel, és az esztergomi Suzuki gyár jóvoltából Magyarország fontos szerepet tölt be az európai autóiparban. De ha kicsit kitekintünk a szomszédos országokba és megnézzük az üzemek számát és a kigördülő autók mennyiségét, egyre nyilvánvalóbb, hogy a közép-kelet európai régió egyenesen nagyhatalom (Szlovákia, Csehország, Románia, Lengyelország) – a munkabér-szintek, a Nyugat-Európához való közelség és a képzett munkaerő miatt ez érthető is – talán nem véletlen, hogy a Jaguar Land Rover is a közelünkben, Nyitrán építi fel új gyártóbázisát. A többek között gazdasági elemzéssel foglalkozó Coface tanulmánya szerint **a régióban gyártott járművek száma több mint a kétszeresére nőtt az elmúlt tíz évben**, ami konkrétan azt jelenti, hogy 2014-ben minden ötödik európai autót, egészen pontosan 3,6 millió példányt a régiókban gyártottak! A képet némileg árnyalja, hogy bármennyire is nő a kereslet az új autókra az említett országokban, a közép-kelet európai gyárak továbbra is erősen ki vannak szolgáltatva a külföldi keresletnek.



10

Hírek, információk 4  
Motorkerékpáros hírek 39

### Bemutató

Az új Renault Mégane 10

### Menetpróba

Nissan Juke-R 2.0 és Juke Nismo RS 12  
Porsche 911 Turbo S és Cayman GTS 14

### Teszt

Suzuki Celerio 1.0 GL 16  
Seat Leon 1.6 TDI DSG 20  
Kia Sorento 2.2 CRDi Aut. 22  
BMW F 800 R 40

### Tanácsadó

Bowdenjavítás, zárkarbantartás 24

### Haszongépjárművek

Hírek, információk 26  
Opel Vivaro Combi 1.6 BiTurbo CDTI 28  
Iveco Eurocargo 30  
Scania P 280 CNG 32  
Volvo FH16-750 4x2 33  
VW Transporter 2.4D 34  
MKR Racing Renault-Trucks K520 4x4 36  
Ezt írtuk a haszongépjárművekről 38

### Sport

Hírek, eredmények 42  
Formula-1: Szingapúri és Japán Nagydíj 44  
Gyorsasági motoros GP: Aragón 47  
Superbike- és supersport-vb: Jerez 48



8



47



36

## Védelmesző



A Volvo XC90-es elnyerte az észak-amerikai közlekedésbiztonsági intézet (IIHS) „Legbiztonságabb autó +” (Top Safety Pick+) minősítését. Az XC90-es minden vizsgálati területen (ütközésvédelem és baleset-megelőzés) maximális pontszámot ért el. „Az IIHS független tesztjén elért eredmények újfent rávilágítottak azokra a kivételes erőfeszítésekre, amelyekkel a Volvo Cars munkatársai autók biztonságát vadonatúj szintre kívánják emelni – mondta Cecilia Larsson, a Volvo Cars göteborgi biztonsági központjának igazgatója.

## Kölcsönzős e-Up!



A Europcar autókölcsönzőnél Magyarországon elsőként **akár már egy órára is bérbe lehet venni a VW elektromos miniautóját, az e-Up!-ot.** „Az óras bérlet bevezetésével az autókölcsönzésben is szeretnénk meghonosítani a pay per use elvét, vagyis mindenki csak annyit fizet, amennyit használja az autót. Egy városi kisautó esetében ez kifejezetten előnyös lehet az ügyfeleinknek” – mondta el Szabó Atilla, a Europcar ügyvezető igazgatója.

## A hetedik



2016 elején nyitja meg a **Rolls-Royce a hetedik nagy-britanniai szalonját.** Az új értékesítési pont dél-nyugat Angliában, Bristolban lesz, és azért lát el majd különösen fontos feladatot, mert 31 ezer négyzetkilométeres vonzáskörzetet fed le.

## BMW-újdonságok



# Frissen, üdén

Új modellváltozatokkal bővíti palettáját a BMW. A vadonatúj 7-es sorozatnál, melynek forgalmazása csak pár hete kezdődött, jön az új 740d verzió (xDrive és nyújtott kivitelben egyaránt elérhető), mely 320 lóerős teljesítményével a legerősebb gázolajos 7-es ❶. A luxuslimuzin esetében további újdonság, hogy az aktuális topmodell, a 450 lóerős 750i mostantól hátsókerék-hajtással is rendelhető. Sokkal szélesebb kört érinthet, hogy novembertől érhető el az X1-es sDrive18i jelű bázismodellje (xDrive-val nem konfigurálható), melyben az 1,5 literes, háromhengeres, turbós benzinmotor dolgozik. Az X1-es kapcsán azt is megerősítette a BMW, hogy M Sport



csoaggal ❷ is elérhető lesz a modell – utóbbi többek között aerodinamikai karosszériakiegészítő elemekkel, 10 mm-rel ültetett sportfutóművel, M-es kormányval, valamint sportülésekkel büszkélkedhet. A BMW emellett két új

változatban is elérhetővé teszi a 2-es Active Tourer egyterűt ❸. A 216i jelű modellben mostantól az 1,5 literes benzinmotor 102 lóerős változatát találjuk, illetve jön a 150 lóerős 18d modell xDrive hajtású verziója is.



# Jövőautók

Land Rover-fejlesztések



A Jaguar Land Rover három, alternatív hajtásláncot mutatott be a Cenex Low Carbon Vehicle nevű rendezvényen - az eseményt kifejezetten az alacsony CO<sub>2</sub>-térhelésű járművek bemutatására szervezték az angliai Millbrookban. A Concept e MHEV egy Range Rover Evoque-ból épített hibrid, amelynél egy prototípus stádiumban lévő, háromhengeres, 90 lóerő csúcsteljesítményű dízel-

motort és egy 20 lóerős villanymotort használnak (mindkét erőforrás a kilencfokozatú automata váltóba hajt be). A tanulmányautó érdekessége, hogy elektromos rendszere 48 V-os. A Concept e PHEV modellnél már a csúcsteljesítményre is nagy hangsúlyt helyeztek, hiszen a hálózatról is tölthető hibrid hajtású Range Rover Sportban 300 lóerős benzinmotor és 204 lóerős villanymotor dolgozik. Végül, de nem utolsósorban a Concept e BEV nem egy autó, hanem a cég új alumínium térváza akkumulátoros-elektromos meghajtással. A lítium-ion akkumulátor ebben az esetben 70 kWh kapacitású, az első kerekeket egy 115 lóerős, a hátsókat egy 197 lóerős teljesítményű villanymotor hajtja.

Honda Civic



## Amerikából jöttem

A Honda nagy show keretében mutatta be a Civic új, kiadását. Az észak-amerikai piacokra fejlesztett modell legfőbb újdonsága, hogy immáron nem lépcsőshátú, hanem négyajtós kupé a karosszéria, aminek az oka az, hogy a fiatal vásárlók felé is szeretne nyitni a Honda. A háromcentis tengelytáv-növekedésnek is köszönhetően bőségesebb a hátul ülők lábtér, miközben a karosszériaszervezet csavarodási merevsége 25%-kal nőtt. Az újdonság 2,0 literes, 160 lóerős szívó benzinmotorral és egyelőre ismeretlen teljesítményű, 1,5 literes, turbós erőforrással is elérhető lesz - utóbbi már nem kerül be az aktuális, európai Civicbe.



## Minek a sok extra?

A JD Power 4200 újautó-vásárlót kérdezett meg annak érdekében, hogy kiderítsék, mennyien használnák az autókba épített extrákat. A 2015-ös Drive Report szerint nagyon sok olyan extra van, amelyet egyszerűen nem használnak a vásárlástól számított három hónapon belül - a kutatások szerint ezt követően már nem tanulnak meg új funkciókat az autósok. A megkérdezettek 43%-a például soha sem veszi igénybe a gyári navigációs rendszer, vagy telefonközpontos szolgáltatásnak azt a funkcióját, hogy a legközelebbi éttermet, vagy töltőállomást ajánlják.



Az esetek 38%-ában nem használnák az autók wifi hotspot funkcióját, mert menet közben egyszerűen nem interneteznek, sőt a válaszadók 35%-a nem veszi igénybe a parkolósegédet sem. Az autóvezetők egyébként használják az első két funkciót is, csak éppen saját okostelefonjukat hívják segítségül, ha valamit keresnek, vagy épp internetezni akarnak.

HIROETÉS

## RIAL KÖNNYŰFÉM FELNIK

rial.hu



RIAL U1 könnyűfém Blau



SERVICO Kft. 1037 Budapest, Becsi út 275  
Telefon: 387-8287, 436-9100  
info@rial.hu - servicio.hu

rial  
KÖNNYŰFÉM FELNIK

## Névcseré



A Fiat Aegea néven mutatta be új kompakt limuzinját májusban. A gyártó közölte, hogy a jövőre piacra lépő, törökországi gyártású típus nevét megváltoztatták és Aegea helyett **egyszerűen Egea néven kerül forgalomba.**

## Francia-kínai vegyes



A Renault és a kínai Dongfeng vegyesvállalata, a Dongfeng Renault Automotive Company bejelentette, hogy **2017-ben piacra dobják Kínában első elektromos modelljüket.** A wuhani gyártósoron készülő modell alapját a Renault Fluence Z.E. (képünkön) adja majd, de a modell orrán Dongfeng-logó díszel.

## Mint a holló



**A Ford évente mindössze 250 darabot gyárt majd a koncepciómodellként bemutatott GT szupersportkocsiból.** Az egyes piacok közötti „súlyozással” még nem végzett a Ford, de annyit már tudunk, hogy az Egyesült Királyság importőre 20, míg az Egyesült Államoké 100 példányos keretet kapnak a 3,5 literes, turbómotoros álomautóból.

## Tudta-e?

**A Mazda még nem állt le a Wankel-motor fejlesztésével:** külön csapat dolgozik azon, hogyan lehetne újra versenyképessé tenni a „bolygódu-gattyús” erőforrást.

## Ford F-sorozat Super Duty



# Amerikai nagyágyú

A Ford Dallasban rántotta le a leplet a vadonatúj Ford F-sorozat Super Duty modelljeiről. A „kicsi” F-150-eshez hasonlóan az F-sorozat óriásai is alumíniumkarosszériával büszkélkedhetnek (-158 kg), illetve az is fontos, hogy a 95%-ban nagyszí-lárságú acélból készített létraalváz 24-szer (!) merevebb a korábbinál. A dögös külsejű Super Duty még strapabíróbb felfüggesztésekkel érkezik, összerék-hajtás mellett pedig a dupla hátsó kerek is elérhető. A motorkínálatban csupa öblös egység szerepel, az F-150-essel ellentétben itt nincsenek EcoBoost erőforrások: a 6,7 literes, V8-as turbódízel mellett két benzines, a 6,2 literes V8-as és a 6,8 literes V10-es is választható.



## Helyszínelők versenye

Ötödik alkalommal mérték össze tudásukat a baleseti helyszínelők az Országos Baleset-helyszínelői Versenyen. A fővárosból és az ország 19 megyéjéből 2-2 fős csapatok érkeztek, akik a korábban megrendezett területi szintű (megyei, budapesti) vetélkedőn szereztek meg a jogosultságot az országos megméretetésre. A 20 csapat (BRFK és a 19 megyei rendőr-főkapitányság csapatai) összesen 9 különböző gyakorlati feladatállomáson, valamint a vezetéstechnikai pályán hajtotta végre a feladatokat. Az idei versenyen a Somogy megyei kapitányság csapata végzett az első helyen.



## Utánpótlás

Átadták a kecskeméti Mercedes-Benz gyár dolgozóinak a gyermekeik számára létesített „Csillag” Bölcsőde és Óvodát, amely a Széchenyi 2020 Program keretében valósult meg csaknem 250 millió forintos támogatással és a vállalattal azonos mértékű saját beruházásából. A „Csillag” 28 gyermek bölcsődei és 40 további gyermek óvodai ellátását teszi lehetővé.



A bölcsőde-óvoda komplexum a gyár 440 hektáros kecskeméti telephelyének határvonalán belül, közel 4000 négyzetméter saját tulajdonú területen épült fel.

HÍRDETÉS

- ✓ Tökéletes védelem
- ✓ Feltörhetetlen rendszer
- ✓ Egyszerű használat

## DIAMOND LOCK sebességváltózárok

**A maximális biztonsáért!**



**Hatékony védelem az autótolvajok ellen!**

KABA zárberet



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

**MINŐSÉG  
A  
LEGJOBB ÁRON!**

**DiamondLock**  
www.diamondlock.hu



# Beárnyékolva

A VW dizelbotrány (lásd a 9. oldalon) kipattanása után pár nappal mutatkozott be az észak-amerikai piacokra szánt új generációs VW Passat. A Chattanooga-i gyár új terméke nem csak látványosabb frontrészt kapott, a technikai színvonalat vezető támogató rendszerek sokasága, új multimédiás fejegység és full-LED-es fényszórók emelik, sőt az amerikai Passat története során először R-Line sportcsomaggal is elérhető lesz. A motorpalettát az 1,8 literes turbós



és 3,6 literes, V6-os szívómotor alkotja, a 2.0 TDI forgalmazását a hatóságok betiltották.



## 20 éves történet

20 évvel ezelőtt, 1995. szeptember 18-án gördült le az első Audi A3-as a négykarikás márka ingolstadti üzeméből. A modell sikerét jelzi, hogy jelenleg több Audi-gyárban készül az ingolstadti üzem kivül: a Limousine és a Cabriolet összeszerelése a győri gyártósorokon történik, ahol a gyártási volumen 117 578 példány volt 2014-ben. A kínai

Foshanban található Audi-gyárban a tavalyi évben összesen 46 000 Sportback és Limousine készült, illetve további 10 000 Limousine gördült le a gyártószalagról az indiai Aurangabadban, illetve a közeljövőben az Audi Braziliában is elindítja a Limousine gyártását. Az A3 színre lépése óta eltelt 20 év alatt összesen 3 647 833 darab készült a modellből.

HÍRDETÉS

## Pro Evolution Soccer 2016 – Bajnokok játéka

PES2016  
PRO EVOLUTION SOCCER



Húsz év alatt nemzeti tizenegyek emelkedtek fel és süllyedtek a feledés homályába, tehetséges játékosok generációi váltották egymást, egy dolog viszont sosem változott: minden évben új kiadással jelentkezett a Konami futballjátéka. A Pro Evolution Soccer 2016 az egyetlen a piacon, amelyik rendelkezik a hivatalos Bajnokok Ligája licenccel, de nem csak a Real Madrid és a Malmö papíron eldöntöttnek vélt párvíadalát fordíthatjuk meg általa, hanem az Európa-liga végső sorrendjét és az UEFA-szuperkupa sorsát is magunk dönthetjük el. Hasonlóképpen beleavathozhatunk a spanyol, a francia és más bajnokságok állásába. Nem úgy a magyarba, amely érthető okokból idén sem képezi a kínálat részét. Vigasztaljon a tudat, hogy cserébe a világ legnagyobb-szerűbb arénáiban léphetünk pályára. Szinte felrobban a riói Maracanã, ahogy közel nyolcvanezer torok egyszerre üvölti: GOÓOL, de ugyanilyen lenyűgöző, amikor csúsznak-másznak a játékosok az Old Trafford sártengerre vált gyepén a szakadó esőben. Ugyanis a PES 2016 fejlesztése során nem csak arra fordítottak kiemelt figyelmet, hogy Neymar, Morata és a többi játékos arca, mozgása, labdakezelése a valóságot tükrözze, hanem arra is, hogy az újonnan bemutatkozó dinamikus időjárásnak köszönhetően minden korábbiánál élethűbb élményben legyen részünk. Amikor fizika törvényeit betű szerint követő erőhatások működésbe lépnek a vizes pályán, a lendület továbbcsordorja kétségbeesetten tékezni igyekvő játékost, a víztől elnehezült labda pedig a legvárattalanabb módon pattan fel a kapus orra előtt, akkor valóban úgy érezzük, hogy magunk is részesei vagyunk a meccsnek, nem csupán külső szemlélői. Ezt ígéri a Pro Evolution Soccer 2016, nem ringat illúziókba, nem adja ingyen a győzelmet, meg kell dolgozni érte a pályán és a négy fal között is, ahogy azt a legvalóságosabb focis játék hagyományai mindig is megkövetelték.

## Kínosan forró



A General Motors 120 ezer Cadillac ATS-t (2013-2016-os modellév) hív vissza soron kívüli szervizlátogatásra világszerte, aminek oka az, hogy **az antennához vezető spirálszál túlmelegedhet**. A jelenség szélsőséges esetben akár tüzet is okozhat, de eddig semmilyen baleset vagy személyi sérülés nem történt a hiba miatt.

## Autóipari szemle

**AUTOMOTIVE HUNGARY**

„Jövnök az autók!” mottóval 2015. október 28-30. között kerül megrendezésre a Hungexpo területén az **Automotive Hungary Nemzetközi Járműipari Beszállítói Szakkiállítás**. Az esemény társrendezvénye az Autótechnika-Autódiga nemzetközi járműfenn-tartó-ipari szakkiállítás lesz.

## Amerikai főnök



Eric Shepherd az év végén, önszántából távozik a Rolls-Royce észak-amerikai részlegének éléről. Helyét a portugál nemzetiségű **Pedro Mota veszi át** (képünkön), aki a Porsche egyik egyesült államokbeli alelnökéként tevékenykedett. Mota január elsejétől veszi át Shepherd feladatkörét.

HIRDETÉS

**LŐRINCZ TIBOR**  
vas- és fémesztergályos  
mester

**VÍZSZIVATTYÚ-  
JAVÍTÁS**

**Az Alfától a Zastaváig.**  
1201 Budapest,  
Vörösmarty u. 47.  
Telefon: 283-2183  
**ALAPÍTVÁ 1971-BEN.**

## Skoda Superb Combi



# Megérkezett a cseh óriáskombi!

A Skoda kínálatának csúcsára érkezik a Superb Combi, mely 900 ezer forintos bevezetési kedvezménye miatt 6 835 800 forintos indulóárral (1.4 TSI, 125 lóerő) kezdi magyarországi pályafutását. A modell a 2 centis hossz, valamint a 8 centis tengelytáv-növekedés miatt még elődjénél is nagyobb helykínálattal és csomagterrel rendelkezik – a raktér befogadóképessége alaptól 660 liter (+27 liter), míg

bővíve 1950 liter! A 105-től 280 lóerő közötti erőforrásokat felvonultató paletta kapcsán az importőr elárulta, hogy 2018-ban érkezik a 240 lóerős biturbódízel, noha a 150 és 190 lóerős 2.0 TDI-kre van komoly kereslet. A Skoda illetékesei azt is elmondták, hogy hamarosan két új modell bővíti a Skoda kínálatába: a következő két évben a Yeti mellé egy kisebb és egy nagyobb méretű szabadidő-autó érkezik.



# Régi fényében

Az egyesült államokbeli Laguna Seca versenypályán tartott Rennsport Reunion rendezvényen jelentette be a Porsche, hogy Németországban és az USA-ban elindítja versenyautó-felújító szolgáltatását. Az első autó, amellyel az új üzletágra hívják fel a figyelmet, egy, a gyári múzeum tulajdonában álló 917K, amelyet három év alatt építettek újjá – a modell 1971-ben megnyerte



a belga Spa-Francorchamps-ban rendezett 1000 km-es versenyt, majd az USA-ban indult több futamon, mielőtt a gyár nyugdíjazta. A gyár egyébként azt vállalja a versenyautó-felújítás keretében, hogy elvégzi a szükséges javításokat, és szükség szerint beszerzi vagy legyártja a hibás alkatrészeket, ha ez pedig nem lenne elég, a Porsche szerelőket is biztosít, ha a tulajdonos azt kívánja.

## Mondja el véleményét!

Rovatunkban a szerkesztőségünk-höz eljuttatott levelekből választjuk ki a közérdeklődésre számot tartó írásokat. A szükség szerint szerkesztett változatokat közöljük hasábjainkon, s amennyiben mód van rá, az érintett harmadik fél állásfoglalásával együtt igyekszünk választ, információt adni. Mondja el véleményét, jelezze, ha bármilyen közlekedési furcaságot 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

## Újrahasznosítás 2.0



Milyen sors vár a család kiszolgált kedvenc autójára? Roncstelep, zúzda, enyészet? Aggodalomra semmi ok, hiszen akár kerti hintaágy is lehet belőle – a hátsó ülés előtti lábtér így már korlátlan méretű!

# Dízelbotrány a Volkswagennél

Alighanem az elmúlt évtizedek legnagyobb autóiipari botránya zajlik az orrunk előtt, miután bebizonyosodott, hogy a VW olyan „intelligens” szoftverrel szerelte fel bizonyos modelljeit, amely egyedi algoritmusok alapján felismeri, ha környezetvédelmi ellenőrzést hajtanak végre a vizsgált autón. Nézzük időrendi sorrendben az ügy alakulását, kizárólag a tényekre hagyatkozva.

- ▶ A West Virginia Egyetem munkatársai egy teszten rájöttek arra, hogy több VW modell érzékeli, ha próbapadon üzemel (például környezetvédelmi méréseket hajtanak végre a kocsin). A dízelmotor ekkor átvált egy olyan alüzemmódba, amely sokkal kisebb károsanyag-kibocsátási értékeket eredményez.
- ▶ Az Egyesült Államok Környezetvédelmi Hatósága (EPA) és az igazságügyi tárca meggyőződött arról, hogy a VW manipulált szoftverrel értékesítette az USA-ban számos modelljét, melyet a 2,0 literes, négyhengeres, EA 189 kódjelű dízelmotorral szállítottak le. Az összes ilyen típus forgalmazását leállították.
- ▶ Az alábbi autókat érinti az ügy (az évszámok nem a gyártási, hanem a modellévre vonatkoznak) az USA-ban: Jetta TDI (2009-2015) Jetta SportWagen TDI (2009-2014) Golf TDI (2010-2015) Golf SportWagen TDI (2015) Beetle TDI és Beetle Convertible TDI (2012-2015) Passat TDI (2012-2015)
- ▶ Az USA-ban 482 ezer autó érintett, világszerte azonban több mint 11 millió, a VW-konzern kötelékébe tartozó autókba építették a szóban forgó, Euro-5-ös dízelmotorokat.
- ▶ Az említett szoftver az autók üzembiztonságát semmilyen mértékben sem befolyásolja. A legújabb, Euro-6-os környezetvédelmi normáknak megfelelő dízelmotorok minden törvényi előírásnak megfelelnek.
- ▶ Miután a Volkswagen AG hivatalos közleményben beismerte a történetet, első körben 18%-kal csökkent a cégcsoport részvényeinek értéke.
- ▶ „Az ügyfelektől és a teljes nyilvánosságtól bocsánatot kérek” – mondta videoüzenetében Martin Winterkorn, a VW AG első embere, aki saját bevallása szerint nem tudott a manipulált szoftverről. Winterkorn a konszern vezetőjeként azonban felelősséget

vállalt a történetekért és szeptember 23-án benyújtotta lemondását, amit a felügyelőbizottság elfogadott.

- ▶ A VW AG a harmadik negyedéves mérlegében 6,5 milliárd eurót tett félre visszahívásokra és egyéb költségekre, ez azonban aligha lesz elég: a lehetséges büntetés felső határa autónként 37 500 dollár, azaz maximum 18 milliárd dollár lehet az USA-ban. A Volkswagen hosszú távú célja az volt, hogy a Toyotát megelőzve a világ legnagyobb autógyártója legyen, ám a cég növekedési ütemét alighanem átírják a történetek.

- ▶ Szeptember 25-én a Volkswagen AG igazgatótanácsa Matthias Müllert, a Porsche vezérigazgatóját választotta a konszern élére. Müller csak addig tartja meg pozícióját a Porschénál, amíg nem találhatnak a helyére egy utódot.



- ▶ Miután a világhálón megindultak a találgatások, hogy más gyártók is érintettek lehetnek hasonló botrányban, a BMW-csoport és a Daimler is közleményt adott ki, mely szerint minden autójuk megfelel a törvényi előírásoknak.
- ▶ Michel Sapin francia külügyminiszter európai szintű vizsgálatot sürget, emellett Ausztrália és Dél-Korea is vizsgálatokat helyezett kilátásba.
- ▶ Svájcban beszüntették az összes olyan, 2009 és 2014 között gyártott VW-csoportos autó forgalmazását, melyben 1,2-es, 1,6-os és 2,0 literes dízelmotor dolgozik.
- ▶ A 11 millió érintett VW-csoportos autóból 2,1 millió darabra tehető az Audi modellek száma (ebből mindössze 13 ezer darabot hoztak forgalomba az USA-ban), a Seatnál 700 ezer, a Skodánál 1,2 millió, a Volkswagen-nél 5 millió, míg a VW haszonjarműveknél 1,8 millió jármű involvált az ügyben.
- ▶ Az MTI szerint Olaszországban is felfüggesztették a VW összes olyan modelljének értékesítését, amelyek

be a „trükkös” szoftverek bekerültek. A botrány egy-millió autót érinthet Olaszországban, köztük számos rendőrségi járművet is.

- ▶ A VW AG felügyelőbizottsága úgy döntött, hogy újra-szervezi a konszern tevékenységeit Észak-Amerikában. Az USA, Mexikó és Kanada piacait az új észak-amerikai régióba fogják össze, melyet november elsejétől Winfried Vahland vezet majd, aki eddig a Skoda igazgatóságának elnöki posztját töltötte be. Vahlandot a Skoda igazgatóságának elnökévé Bernhard Maier követi, aki mostanáig a Porsche AG igazgatótanácsának értékesítésért és marketingért felelős tagja volt. A Volkswagen Group of America elnöke és ügyvezető igazgatója továbbra is Michael Horn marad.
- ▶ Christian Klingler, aki a VW AG igazgatóságának értékesítésért és marketingért felelős tagja, valamint a VW márka igazgatótanácsának értékesítésért és marketingért felelős tagja volt, egy hosszú ideje tervezett szervezeti átalakítás kapcsán, valamint az üzleti stratégiát érintő szemléletkülönbségek miatt elhagyta a vállalatot. Klingler feladatait októbertől a VW márka igazgatótanácsában Jürgen Stackmann veszi át, aki mostanáig a Seat igazgatótanácsának elnökévé dolgozott. Utóbbi pozícióban Stackmann Luca de Meo követi. Ő az Audi igazgatóságának marketing és értékesítés területekért felelős tagja volt.
- ▶ A Reuters hírügynökség információi szerint három fejlesztési igazgató is távozik a konszernből (Ulrich Hackenberg – Audi, Heinz-Jakob Neusser – VW, Wolfgang Hatz – Porsche).
- ▶ Varga Mihály nemzetgazdasági miniszter egy rádióműsorban azt mondta, hogy a szóban forgó 11 millió dízelmotorból mintegy 2-2,5 millió készült a győri Audi-gyárban.
- ▶ A javítási akcióterv szerint a VW és a konszern többi érintett márkája október folyamán bemutatja az illetékes hatóságoknak a kidolgozott műszaki megoldásokat és intézkedéseket. Ezt követően az ügyfeleket is értesítik erről, s hivatalos honlapok is életbe lépnek.



# Rá se lehet is!

Hogy a Mégane külsejét teljesen átszabja a Renault, arra a korábbi generációváltások alapján számítani lehetett,

## Ilyen volt!



### 1995-2002

A Renault 19-es utódjaként 1995-ben debütált a Mégane első nemzedéke. Nem csak a forma volt teljesen új, a fejlesztési prioritások között nagy hangsúlyt kapott a biztonság színvonal emelése.



### 2002-2009

Avantgárd küllemével és kulcs nélküli indítórendszerével (Renault-kártya) is nagyot „ütött” a kompakt szegmensben a második generáció. A modell elnyerte a 2003-as Év Autója díjat.



### 2009-2015

Tágasabb beltérrel és egyes verzióknál részben digitális műszerfallal hívta fel magára a figyelmet a harmadik kiadás. A folyamatosan fejlesztett R.S. topverzió 275 lóerős.



← Színes head-up display

Vetített kijelzős műszerfal →

← 8,7 colos érintőképernyő

↑ A GT-verzió sportkormányt és váltófüleket kapott



28 mm-rel bővült a tengelytávolság az elődhöz képest

A Renault-nál nem unatkozhattak a tervezők az elmúlt időszakban, ugyanis a rombuszos márka kinélatába döbbenetes mennyiségű újdonságot hozott a 2015-ös év. Ráadásul mindegyik modell teljesen önálló arcot kapott, legyen szó az év elején debütált, új koncepció szerint készített Espace-ról, a Kadjar szabadidő-autóról, a Laguna utódjának tekinthető Talismanról, vagy az eladási darabszámok alapján az egyik legfontosabb Renault-nak ígérkező modelltől, a Mégane új nemzedékéről.

A negyedik generációs típusnak ugyanakkor nem csak a külseje tér el jelentősen a gömbölyded felmenőtől. Egyrészt a Mégane már a Renault Nissan Szövetség moduláris padlólemezére épül, másrészt technikai fronton olyat hoz, amire nem számíthattunk: 2017-től dízeldízel hibrid kivitelben is megvásárolható lesz, s bár a technikai részletek nem ismertek, annyit már tudunk, hogy 3,0 liter alatti fogyasztásával és 76 g/km-es CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékével a kompaktkategória új éhezőművét köszönhetjük az újdonságban.

**A MÁSIK NAGY TECHNIKAI** vívmány a szegmensben jelenleg egyedülálló négykerékkormányzás, amelyet a Renault hagyományaihoz híven 4Control névvel illetnek. A GT-modellhez elérhető okosság kis sebességnél előnyös hatást gyakorol a fordulékonyagra, míg nagy tempónál a kanyarstabilitást hivatott szolgálni. Az 1,6-os, 205 lóerős, turbó benzinmotorral felvértezett topmodell ennek megfelelően a többi Mégane-tól eltérő futóművel, hatásosabb fékekkel és engedékenyebb ESP-vel rendelkezik, illetve

# merni!

de több technikai újdonság abszolút meglepetéssel szolgál!



## Tudta-e?

### Az Energy dCi 110-es modell

a hibrid érzéséig a leg-takarékosabb Mégane, a gyári adatok szerint 3,3 literes átlagfogyasztással büszkélkedhet.



Nemcsak a GT-változat, hanem a „normál” Mégane vonalai is merészek



## Jön a Renault pick-up!

Szorosabbra fűzi együttműködését a Renault Nissan Szövetség a Daimlerrel. Ennek első eredményeként a Renault szállítja majd a villanymotorokat az elektromos hajtású Smart Fortwo és Forfour modellekhez, illetve a Mercedes a Nissan Navara műszaki alapjait felhasználva saját pick-uppal jelentke-

zik. A Navaráról a Renault is lehúz egy bőrt, ugyanis „még 2020 előtt” megkezdődik a rombusz emblémás platós gyártása - a tanulmányautót (képünkön) Alaskan névre keresztelték. Az új Renault pick-up a Mercedeshez hasonlóan a Navara gyártósorán Barcelonában készül majd.



itt van a rajtautomatika funkció, ami eddig csak a jóval erősebb sportgépek kiváltságának számított. A GT egyébként kizárólag hétangos EDC-váltóval (duplakuplungos) konfigurálható majd, és azt rebesgetik, hogy a még csak prototípusként létező, minden bizonnyal csak 2017-ben érkező R.S. topmodellhez sem lesz kézi váltó - a jelenlegi Mégane R.S. egyébként 2016 második feléig gyártásban marad.

Ami a „hétköznapi” modelleket érinti, a motorpaletta már a forgalmazás kezdetekor, 2016 elején is

meglehetősen széles lesz, hiszen az Energy dCi dízelmotorok (1,5-ös és 1,6-os) teljesítménye 90, 110 vagy 130 lóerő lehet, míg a benzines TCE-k 100 és 120 lóerővel debütálnak (mindkettő 1,2-es). A következő év második felében érkezik majd az Espace-ban bemutatott 1,6-os, dupla turbós dízel, mely a Mégane-ban 165 lóerőt teljesít, s a GT-hez hasonlóan EDC-váltó felel az erőátvitelért - az izmosabb verzióknál lehet gyakorlati haszna az elől 47, hátul 39 mm-rel szélesebb nyomtávnak.

**AMI AZ ELÉRHETŐ** extrákat illeti, látványos fejlődést mutat az új nemzedék, hiszen a számos vezetéstámogató rendszer (parkolóautomatika, automata vészfékezés stb.) mellett masszázsfunkciós vezetőülés, head-up display és Multi-Sense rendszer is elérhető - utóbbi öt különböző menetprogramot takar. A mindennapi használhatóság szempontjából legalább ilyen fontos, hogy az új Mégane hossza 64 mm-rel (4359 mm), tengelytávolsága pedig 28 mm-rel (2669 mm) nőtt, ami a gyakorlatban annyit tesz, hogy a hátsó sorban

20 mm-rel nőtt a lábtér, az ügyes felépítésnek köszönhető 1441 mm-es első és 1390 mm-es hátsó vállszelesség pedig egyenesen kategóriaelső érték. Ezek után nem meglepő, hogy az ötajtós csomagtartója is tágas, a 434 literes befogadóképesség 62 literes pluszt hoz a harmadik nemzedékhez képest. A kabin designja - ahogy várható volt - a TFT-s műszerfállal és a tabletszerű középkonzollal az Espace által megkezdett irányvonalat követi, a Mégane-ben premierjét ünneplő hangulatvilágítás pedig vörös, zöld, kék, lila vagy barna lehet.

# Elgurult a gyógyszer!

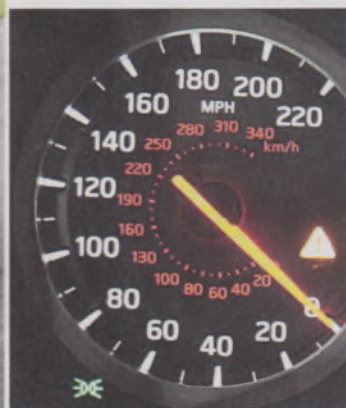


Kiskategóriás crossover 600 lóerővel? Ne keressük az értelmét, van és kész!

## Tudta-e?

A Juke-ot öt év alatt több mint egymillió példányban értékesítették.

A Nissan bejelentette, hogy fejlesztik a következő nemzedéket, mely szintén Angliában készül majd.



A Juke-R története 2012 januárjában kezdődött, amikor Dubaiban prototípusként mutatkoztak be. A működőképes, rendszámmal ellátott járművet az utcán megállították többen, és ott helyben meg akarták venni – így emlékszik vissza a „kezdetekre” Darren Cox, a Nissan motorsportrészlegének igazgatója. Vagyis a GT-R szupersportkocsi hajtásláncával ellátott mini crossovert bármennyire is csak poénnak gondolta a Nissan, a várakozásokat felülmúló érdeklődés miatt korláto-

zott darabszámban kezdték gyártani, pontosabban a versenyautók építésére szakosodott brit RML-nél elindulhatott az átvedlés folyamata.

**A SZELID JUKE-BÓL** 540 lóerős vadállatot faragtak, hiszen beleszakszakták a motortérbe a 3,8 literes, ikerturbós V6-ost, a váltót hatfokozatú duplakuplungosra cserélték, az összerékhajtást pedig egy az egyben átvették a GT-R-ből – persze csak ha leszámítjuk a jóval rövidebb kardántengelyeket. Az aktuális Juke-R,

melynek utóneve 2.0, a Juke premiérjének ötödik évfordulójára készült, s ha lesz rá kereslet, ezt is meg lehet majd vásárolni. Az RML eddig mindössze négy darabot készített a második nemzedékből, melynek motorja immáron 600 lóerős, s ha lehet, minden területen még agresszívabb, mint a felmenő.

Az újdonság egy darabból álló, szénszálas hátsó lökhárítót kapott egészen brutális kinézetű diffúzorral, és akkor még nem is beszéltünk a hátsó szárnyról, vagy a nagyobb

légbevezető nyílásokkal ellátott motorháztetőről. Így aztán már a fotók alapján elkezdtem dörzsölni a tenyerm, mert a Nissan meghívójában az szerepelt, hogy a franciaországi sajtóeseményén meghajtom a modellt, a helyszín pedig nem más, mint egy „vidéki” reptér kifutópályája, ahol büntetlenül lehet száguldozni a csodabogár Juke-kal!

Az események azonban nem várt fordulatot vettek: a Juke-R-t „lábon” hozták a szervezők a Genfből a bemutatónak otthont adó megéve-i rep-

## A „hétköznapi” csúcsmodell

Ha eltekintünk a Juke-R 2.0-tól, úgy a Nismo RS tekinthető a Juke-sorozat topmodelljének.



Az RS változat piacra dobását annak elenére lépte meg a Nissan, hogy a teljes európai Juke-eladások 3%-át tette ki a „sima” Juke Nismo. Az RS-verzió azonban az 1,6 literes DIG-T motor áthangolásával 200 helyett 218 lóerőt tud, emellett pedig vadabb megjelenést kapott az autó, míg a vezető és utasa igazi kagylóülésben foglalhat helyet. A típus kézi váltós verziója fronthajtással és részlegesen önzáró differenciálművel érkezik, míg a CVT-váltós összerékhajtással rendelkezik. Mi utóbbi kivitellel ismerkedhettünk meg egy rövid próbán, a konklúzió pedig

egyértelmű: a fokozatmentes erőátvitel városi forgalomban nagyon meggyőző, hiszen nincsenek „klasszikus” kapcsolások, de amint elhagyjuk a városhatárt és elkezdünk sietni (végtére a Nismo RS-t erre találták ki), nyilvánvalóvá válik, hogy a sportos kőritéshez és az izmos motorhoz nem passzol a váltó. Ennél a teljesítménynél még nincs olyan nagy jelentősége annak, hogy hátul is hajt-e az autó, így a manuális változatot preferálnám. A fantasztikusan direkt kormányzás és a feszes sportfutómű ugyanis mindegyik Juke Nismo RS sajátja.



Japánban, manufakturális módszerekkel készül a 3,8 literes motor. Az összeszerelést végző szakember neve ott díszel a burkolaton

térre (Franciaország), az egyébként jelképesnek tekinthető svájci-francia határon azonban a rend őrei megállították az autót, mert egyszerűen nem akarták elhinni, hogy a bukócsővezet, versenyautónak kinéző, durrogó kipugóval megáldott, egyébként brit rendszámú járgány részt vehet utcai közlekedésben. Miután több dokumentum bekérése után továbbállhatott az autó, már olyan késésben volt az egész program, hogy csak egy rövid próbára volt lehetőség, de a Juke-R „íze” így is a számban maradt.

**ELEVE A BESZÁLLÁS** felér egy kisebb mutatóvannal: a bukókeret egyik csövét átlépve kell bekászálódni a hangos és szűk pilótafülkébe, ahol a GT-R műszerfala fogad. Miközben a központi kijelzőn megakadt a szemem a hajtási ábrán (hogy melyik kerékre mennyi hajtási energia jut), a mellettem lévő instruktor már szolt is, hogy induljunk. A 600 lóerős V6-os felhorkan, de meglepetésemre nem indul el úgy az autó, mintha ágyúból lőtték volna ki – summá-

zom is, hogy hiába, az 1800 kilós tömeg azért minden, csak nem csekély. Mire ezt átgondolom, a fordulatszámérő eléri az 5000-es jelzést és onnan óriásit tol a Juke-R, és mindennek tetejébe háttorzongatóan szol a V6-os. Minden kigyorsításnál eljártsszuk, hogy először semmi nem történik, aztán meg úgy megindul, mintha ki akarna szaladni a világból, az egyenesek közötti kanyargós részen pedig feltűnik, hogy mennyire fordulékony az autó. Ebben el-

sősorban az játszik szerepet, hogy a GT-R-hez képest jóval rövidebb a tengelytávolság, sőt, ami igazán érdekes, hogy a súlypontot is sikerült alacsonyabbra helyezni. Bár nagy sebességű kanyarodásra nem volt lehetőség, az autó egyik konstruktőre szerint versenypályán lényegében ugyanazt tudja, mint a GT-R. A jövődöbéli kuncsaftokat szerintem viszont hidegen hagyja majd, hogy mit tud a Juke-R egy pályán, a lényeg úgyis a sokkoló, 600 lóerős és a magamutogató külső.



Sportkocsikét megszégyenítő kagylóüléseket kapott a Juke Nismo RS



# A félelmetes és

Két különböző világot képvisel a 911 Turbo S és a Cayman GTS, de mindkettő felejthetetlen élményt nyújt!



Egymás után vezetni két Porsché sosem mindennapi, főleg, ha az egyik a 911-es sorozat „szent tehene”, a teljesítményben és árban is a kínálat csúcspontján álló Turbo S.

**A KESZTYÜTARTÓBAN** lévő felelősségvállalási nyilatkozatot gyorsan átolvasom, mielőtt szabadjára engednék a lóerőket, s bár a teszt példány 207 000 eurós ára (kb. 66 millió forint) miatt átfut az agyamon, hogy egy rosszul sikerült manőver miatt nem lenne szerencsés még a gyermekeimet is eladósítani, elhessegetem a gondolatot és inkább a

„feladatra” koncentrálok. Az első, amit meglepően konstátálok, hogy az 560 lóerős szörny mennyire túraautós belül. Hatalmas fordulat-számmérő uralja a műszerfalat, de tulajdonképpen olyan kényelmes az ülőpozíció, hogy rögtön egyértelművé válik, nagyon hosszú út se jelentene problémát. Aztán elfordítom a baloldalt lévő gyújtáskapcsolót, és irány a 20 perces kör!

Ahogy kifelé csordogálunk a városból, a hétgangos PDK-váltó finoman és a takarékoságot szem előtt tartva kapcsolgat, és bizony bármennyire is furcsa, a 3,8 literes

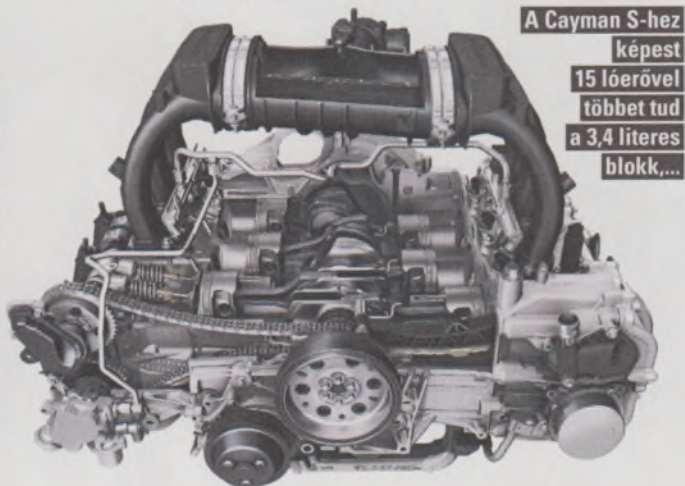
boxer hatos hangja szinte alig jut be a kabinba. Igazából ez a sportkocsi semmilyen kompromisszumot nem követel – mondtam magamban, majd átkapcsoltam Sport Plus üzemmódba. A váltó egyből visszazagol kettőt és az egész autó harci állásba rendezkedik be, majd jön az első padlógáz, amit nagyjából ahhoz tudnék hasonlítani, mint amikor az ember először ül életében komolyabb hullámvasúton. Miközben az oldalkopoltyúk szinte kiszippantják a levegőt a sávból, a gyomruk a gerincoszlopunkra tapad – az über 911-es 3,1 szekundum

alatt éri el a 100-as tempót! A tapadási problémákat hírből sem ismeri az autó, mert fejlett összerékhajtás dolgozik alatta: csak fogja az ember a kormányt egy szögben és még a legdurvább kigyorsításnál sem kell ellenkormányozni, mert a motor tömege és a hajtás odatapasztja a Porsche fenekét az úthoz.

**S, HOGY MILYEN A HANGJA?** Mivel ez a blokk nem a fordulatból él (7000-nél leszabályoz), nem különösebben vérpezsdítő, inkább erős szívási hangot lehet csak hallani. Itt nincsenek olyan hangulateltő



Alcantara borítja a Cayman GTS kormányát, a fordulatszámérő vörös



A Cayman S-hez képest 15 lóerővel többet tud a 3,4 literes blokk...

# a vicces

**A Turbo S nemcsak a leggyorsabb, hanem a legszélesebb 911-es is**

| PORSCHE                      | 911 Turbo S                       |
|------------------------------|-----------------------------------|
| Összlökettérfogat:           | 3800 cm <sup>3</sup>              |
| Hengerek/szelepek:           | B6/24 biturbó                     |
| Max. teljesítmény:           | 412 kW (560 LE)<br>6500-6750/perc |
| Max. nyomaték:               | 700 Nm 2100-4250/perc*            |
| Hossz./szél./mag.:           | 4506/1880/1296 mm                 |
| Tengelytáv:                  | 2450 mm                           |
| Saját tömeg:                 | 1680 kg                           |
| Üzemanyagtank:               | 68 l                              |
| 0-100 km/h:                  | 3,1 s                             |
| Max. sebesség:               | 318 km/h                          |
| Átlagfogyasztás:             | 9,7 l/100 km                      |
| CO <sub>2</sub> -kibocsátás: | 227 g/km                          |
| Alapár:                      | 65 118 438 Ft                     |

\*töltéssel 750 Nm

**Két turbó tölti az 560 lóerős boxermotort**



**Központi kerékanyás kerekekkel és kerámiafékekkel hagyja el a gyártósort a Turbo S**



effektek, mint mondjuk durrogó kipufogó, pont ezért szürreális a Turbo S gyorsulása és a kanyartempó – utóbbiban a négykerékkormányzás és az aktív aerodinamikai elemek is szerepet játszanak.

A Cayman GTS produkciója teljesen más. Igazából ez az autó óriási színházat csap maga körül, és nem is lehetne különbözőbb a Turbo S-nél. A kagylóülések szorításában szinte a földön ül a vezető, finom bőr helyett alcantara borítja a volán karimáját, a motor pedig ott bömböl közvetlenül mögöttünk, méghozzá olyan intenzíven, hogy

autópályán szabályosan megfájdul tőle az ember feje. A pörgős szivómotor egyébként meg pont ott tesz rá egy nagy lapáttal, amikor a Turbo S már rég feljebb váltott, hiszen itt a fordulatszám-mérő mutatója karistolja a 8000-es osztást, és a váltások nem is kapcsolások, inkább tarkónütések. A 340 lóerő természetesen nagyon sok, de ez a teljesítmény még felfogható ép ésszel, és amiatt is sokkal emberközelibb az egész, hogy itt nincs négykerékkormányzás, számítógép által vezérelt összkerekhajtás, vagy aktív motortartó bak.

A CAYMAN GTS „élőbben” viselkedik a kanyarokban (jobban mocorog, és lehet benne érezni a sebeséget), a kanyarkijáratokon pedig gyönyörű erőcsúszatásokat abszolválhatunk vele – a menettulajdonságoknak jót tesz a Turbo S-enél mázsával szerényebb 1450 kg-os tömeg. Így aztán amikor véget ért a program, úgy szálltam ki a „mindössze” 24 millió forintos GTS-ből, hogy ilyen egy tökéletes sportkocsi – még akkor is, ha nem olyan mértékben alkalmas az utas ijesztgetésére, mint a Turbo S.

## Jön az új Panamera!

A Porsche 2016-ban mutatja be a Panamera új generációját, mely a VW-csoport MLB-padlólemezére épül – ezt a platformot kapja majd a hírek szerint az Audi A8-as következő nemzedéke is. A Panamera kapcsán már azt is tudjuk, hogy az új kiadás kizárólag összkerekhajtással lesz elérhető, a kínálatban pedig szerepel majd egy olyan hibrid modell is, amelynél a hatékonyság mellett a csúcsteljesítményre is fókuszálnak, így a lóerők száma minden bizonnyal meghaladja az 500-at!

## Tudta-e?

A GTS betűkombináció a Gran Turismo Sport szavak rövidítése. Ezt a nevet először 1963-ban viselte magán egy Porsche, méghozzá a legendás 904 Carrera GTS.



... a futóművet pedig 10 mm-el lejjebb ültették

| PORSCHE                      | Cayman GTS                   |
|------------------------------|------------------------------|
| Összlökettérfogat:           | 3436 cm <sup>3</sup>         |
| Hengerek/szelepek:           | B6/24                        |
| Max. teljesítmény:           | 250 kW (340 LE)<br>7400/perc |
| Max. nyomaték:               | 380 Nm 4750-5800/perc        |
| Hossz./szél./mag.:           | 4404/1801/1284 mm            |
| Tengelytáv:                  | 2475 mm                      |
| Saját tömeg:                 | 1450 kg                      |
| Üzemanyagtank:               | 64 l                         |
| 0-100 km/h:                  | 4,8 s                        |
| Max. sebesség:               | 283 km/h                     |
| Átlagfogyasztás:             | 8,2 l/100 km                 |
| CO <sub>2</sub> -kibocsátás: | 190 g/km                     |
| Alapár:                      | 24 872 733 Ft                |

## Ilyen volt!



Maruti Suzuki  
1986-2012



Suzuki Alto  
1998-2004



2008-2014



Suzuki Splash  
2008-2013

Még a Merkur kezdte forgalmazni az Indiából importált Marutit, amely hazájában egészen 2012-ig gyártásban volt, ez tekinthető a Celerio egyenes ági felmenőjének. Európában közben egyre-másra jöttek az Alto-generációk, a hazánkban is forgalmazottak közül az utolsó előtti Alto hasonlít a legjobban az újdonságra. A közvetlen előd a fiatalok ízléséhez belőtt divatautó volt, a konzervatívabb minire vágyóknak az Esztergomban gyártott Splash-t kínálták.

### Tetszett

- tágas utastér
- könnyű manőverezhetőség
- teljes felszereltség
- jó ár/érték arány

### Nem tetszett

- érzéketlen kormányzás
- oldalszél-érzékenység



Egyszerre váltja az Alto és Splash típusokat a Celerio nevű, Indiából importált mini.

# Konzervatív

Manapság zajlik kis hazánkban a gasztrorradalom, mindenhol azt szajkózzák, hogy együnk egészségesebben, fogyasszunk több zöldséget, gyümölcsöt, bioterméket. Nem valószínű, hogy ez a helyi jelenség befolyásolta a Suzuki névadását felölő alkalmazottait, de tény, hogy a legújabb miniautónak a Celerio nevet adták, ami eszperantó nyelven zellert jelent. Hogy mi köze a gyógy- és fűszernövénynek az autópárhoz, rejtély számunkra, az azonban biz-

tos, hogy az Indiában gyártott ötajtós mini igen nagy valószínűséggel nem javítja majd használójának libidóját. Amíg a legtöbb gyártó igyekszik a kínálat alján elhelyezkedő modelljeit a fiatalok ízlésének megfelelően kialakítani, mert úgy számolnak, hogy azok veszik majd újonnan az olcsóságuk miatt ezt a kategóriát, a Suzuki konstruktőrei amolyan mindenkinek jó lesz belső-külső megjelenést alkottak. Ők tisztában vannak azzal, hogy nemcsak

a kispénzü fiatalok vesznek ilyen autót, hanem például egy nyugdíjas házaspár is boldogan elvan egy ekkora kocsival.

**RÖGTÖN AZ ELSŐ BEÜLÉSKOR** meglepetést okoz, hogy milyen tágra nyitható ajtókon keresztül jutunk el a külső méreteket meghazudtolóan tágas utastérbe. Nem tűnik különösebben magas építésűnek a Celerio, mégis, széltevében, hosszában és felfelé is egy-másfél kate-

Ködlámpát, vagy könnyűfém felnit  
legfeljebb tartozékként lehet kérni,  
utólagos szereléssel

## Kéthengeres turbódízel!

Az indiai piac igényeire reagálva a Suzuki fejlesztette ki a 793 cm<sup>3</sup>-es kéthengeres, hengerenként négyszelepes közös nyomócsöves turbódízel, aminek 47,6 LE (3500/perc) és 125 Nm (2000/perc) a csúcsteljesítménye. Az indiai szabvány szerint 3,6 l/100 km a Celerio DD15 125-ös átlagfogyasztása, a kipufogógáz tisztasága Euro-4-es szinten van, ami Indiában a jelenlegi legmagasabb szintű, a nagyvárosokban forgalomba helyezéshez kötelező elvárás. Európában nem forgalmazzák majd.



Kicsi autó, nagy elvárásokkal – sikerülhet?

# reformkonyha

góriával feljebb is megállja a helyét a térkinálat; feltéve, hogy nem próbálunk három embert a hátsó sorba kényszeríteni. Úgy 1,9 méteres testmagasságig lehet kényelmesen beállítani a vezetési pozíciót, az ennél magasabb embereknek nem lehet eléggé hátrahúzni az ülést. Annak ellenére, hogy a kormány csak magasságában állítható, azt jól el lehet érni, kár, hogy a karimát csak minimálisan formálták meg. A második sorban is kényelmesen elfér

egy 1,9 méter magas ember „maga mögött”, a lábának és a fejének is van hely. Ráadásul nem a csomagtartótól rabolták el a teret a mérnökök, hiszen az alaphelyzetben 254 literes raktér is jönnek számításba a miniautók között, ráadásul annak formája az első hazai Swiftet idézi: az ülőhelyek megtartása mellett a tetőig pakolva lehet még egy kis extra pakolási lehetőségre szert tenni, ilyenkor a függőlegesen felfordított kemény kalaptartó jelenti az

elválasztást. Ha ennél is nagyobb raktér kell, az osztott támlát lehet előredönteni, ilyenkor hatalmas méretű lépcső keletkezik a padlón, és a középső utas biztonsági övével is küzdeni kell egy keveset, csak a szélső csatokat lehet az oldalfal megfelelő nyílásában rögzíteni. A padló alatt a pótkerék hült helyét találjuk, a mély üreget egy jókora hungarocelltömbbel töltötték meg, amelynek tetején a defektszettet és egyéb tartozékokat találjuk – hely

ugyan lenne pótkeréknek, de az még felár ellenében sem kérhető.

**A MŰSZERFAL** plastikjának mintázata régi ismerős a Suzuki-tulajdonosok számára, egyedül a középkonzolt mosolygós keretbe foglaló ezüstcsik jelzi, hogy teljesen új konstrukcióval van dolgunk. A rádió is a klasszikus, két tekerős/hat memóriagombos egység, azonban Bluetooth-kommunikációra képes, és a váltókar előtti rekeszben ➔



Nem nagyon kell irigykedni a külföldön elérhető csúcsmoddellre, mindössze a szélső légbeömlők körüli ezüstsínű gyűrűkkel tud többet a nálunk elérhető GL-nél. Hely van elég, tárolóból lehetne több is



Ugy 1,9 méteres magasságig lehet kényelmesen beállítani a vezetői pozíciót



Két embernek elegendő a második sorban kínált tér

vonalbemenetet és USB csatlakozót is találunk. Annak sem lesz gondja tehát, aki saját zenét akar hallgatni, telefont tölteni, vagy utólagos navigációt használni – feltéve, hogy a hárból egyszerre csak kettőt akar végezni. Ezenkívül tárolóhelyből nincs sok, mélyen a padlón van két pohártartó, az ajtókon térképzebekeket találunk, és itt van még a legfeljebb átlagos méretűnek nevezhető kessztyűtartó, amelyből rengeteg helyet

vesz el a kezelési útmutató. Utóbbit nyugodtan tarthatjuk otthon is, egyszerű és legfőképp egyértelmű az autó kezelése. Még a fedélzeti számítógép is csak három adatról tájékoztat – hatótáv, pillanatnyi és hosszú távú átlagfogyasztás –, és az is a km-számláló helyén jelenik meg.

Az 1,0 literes, háromhengeres benzinmotor tudására nem lehet panasz. Jól húz, nincs vibráció menet közben, nem lesz hangos, ha

pörgetjük – egyedül a motorhang árulkodik arról, hogy háromhengeressel van dolgunk. A szerénység a működésnek minden területére kiterjed, a 4,9 l/100 km-es testfogyasztás kedvező annak tekintetében, hogy autópályán és autótúton is sokat közlekedtünk; viszonylag hosszú az áttételezés, 130 km/óránál forog kicsivel 3000 felett a motor. A magasra helyezett ötfokozatú váltó karja kis erővel mozgat-

ható és pontos megvezetésű, dicséretet érdemel, hogy úgy alakították ki a konzol oldalát, hogy annak neki lehet támasztani a lábat. A felfüggesztés hangolásán érezni, hogy igyekeztek kényelmes hangolást készíteni, de a keskeny és kis átmérőjű abroncsok miatt minden úthibát megérez az autó, és noha a nyomvályúnak nem megy utána, az oldalszelet bizony megérzi. A kormányrásegítés mértékét is a



Keskeny és magas a karosszéria, a forma átlagos



A pótkeréknek csak a helyét találjuk a csomagterpadló alatt



Támladöntés után lépcső nehezíti a pakolást, de a térfogat korrekt

parkolásra szabták, azaz könnyű tekerni a volánt, de túl sok visszajelzésre nem számíthat az ember.

**MAGYARORSZÁGON** mindössze egy felszereltséggel árusítják a Suzuki Celeriot, amelyből semmi nem hiányzik, és extrából is mindössze két tétel van: metálfény 95 ezer Ft-ért és robotizált váltó (a magas fokozatokban módosított áttételzés) 300 ezer Ft-ért. Ezen felül

még +1, vagy +2 év garanciát is lehet vásárolni az alapáron nyújtott 3 év/100 000 km-en felül. A GL elnevezésű felszereltségben hat légszák, menetstabilizáló, szervokormány, rádió, távirányítós központi zár és légkondicionáló is van; ha a vetélytársakat is erre a szintre hozzuk, azok sem olcsóbbak a Suzuki Celeriónál, vagy legalább egy klimaberendezéssel drágábbak.

## ÍME A CELERIO PIACI RIVÁLISAI!

### Dacia

Sandero

2 120 000 Ft-tól



Kisautós méret, de fapados felszereltség. Egy szintre hozva az extrákat, már 2,55 millió az ára.

### Fiat

Panda

2 950 000 Ft-tól



Azonos méret, de még a rádiót is nélkülöző, két légszákos alapfelszereltség a Panda sajátja.

### Hyundai

i10

2 599 000 Ft-tól



Szinte centire egyforma méret, de klíma nélküli alapfelszereltség. Nagyobb motorral is rendelhető.

### Kia

Picanto

2 454 000 Ft-tól



Háromajtós karosszériával és klíma nélkül tud olcsó lenni az alap, itt is rendelhető nagyobb motor.

### Nissan

Micra

2 885 000 Ft-tól



Fapados a Micra alapszintje, de ötajtós a karosszéria és 80 lóerős az 1,2 literes motor.

### Renault

Twingo

2 640 000 Ft-tól



Ötajtós karosszéria, de szegényes alapfelszereltség és a klíma hiánya jellemzi a szlovén gyártású autót.

### Skoda

Citigo

2 518 960 Ft-tól



Három ajtó, két légszák az alapváltozat legfontosabb jellemzője a VW Up! testvérénél.

### Smart

Forfour

3 675 930 Ft-tól



Borsos alapár, egyediséget hangsúlyozó további extratartételek konfigurációjával.

### Toyota

Aygo

2 695 000 Ft-tól



Klíma nélkül és háromajtós karosszériával jön a meglehetősen erős stílusú mini.

### Volkswagen

Up!

2 972 350 Ft-tól



Most akciósan ingyen klímával kínálják a német minit, alapáron csak háromajtós a karosszéria.

| SUZUKI CELERIO               | 1.0                        |
|------------------------------|----------------------------|
| Összlökettérfogat:           | 998 cm <sup>3</sup>        |
| Hengerek/szelepek:           | 53/12                      |
| Max. teljesítmény:           | 50 kW (68 LE)<br>6000/perc |
| Max. forgatónyomaték:        | 90 Nm 3500/perc            |
| Hossz./szél./mag.:           | 3600/1600/1540 mm          |
| Tengelytáv:                  | 2425 mm                    |
| Nyomtáv elől/hátul:          | 1420/1410 mm               |
| Fordulókör:                  | 9,4 m                      |
| Saját tömeg/teherbírás:      | 805/455 kg                 |
| Csomagtér:                   | 254-726 l                  |
| Üzemanyagtank:               | 35 l                       |
| Gyorsulás 0-100 km/h:        | 14 s                       |
| Max. sebesség:               | 155 km/h                   |
| Város/országút/vegyes:       | 5,1/3,7/4,3 l/100 km       |
| Testfogyasztás:              | 4,9 l/100 km               |
| CO <sub>2</sub> -kibocsátás: | 99 g/km                    |
| A tesztelt verzió ára:       | 2 599 000 Ft               |

## Összegzés

Mindenkinek tetszeni akar az új mini, és ez nagyjából sikerül is neki: tágas, olcsó, kényelmes autóról van szó, ami az alapvető, autóval szemben támasztott igényeket tökéletesen kielégíti. Csak annak lesz csalódás, aki egy kicsit fűszeresebb élményre vágyik; még felár ellenében se érhetők el olyan divatos kiegészítők, amelyekkel például a Vitarát lehet színesíteni.



# Hétköznapi hős

Az az igazi erőssége, hogy nincsenek komoly gyengéi, s persze design-fronton is jól áll.

## Tudta-e?

Az aktuálisan futó, 2012-ben debütált harmadik Leon-generáció már a VW-csoport MQB építőkészletét használja.



A műszerfal nem követi a legújabb divatot, és a Style szinten navigáció sincs, a Leon azonban így is szerethető

Fél év alatt 18 000 kilométer. Nem túl sok, de a hazai átlagon túlmutat, tehát éppen elég ahhoz, hogy egy autótípusról kezdő bizonyítványt állíthassunk ki. Azért csak kezdőt, mert abszolút új autóként vettük birtokba, klasszikus kifejezéssel érve be kellett járatni, minden porcikáján érezhető volt a gyári keménység, illat, passzenteség. Szervizben nem járt, így igazi használt autós véleményt nem is tudunk megfogalmazni róla – e téren a hazánkban idén forgalomba

helyezett mindössze 234 db alapján sem lesz „referenciatípus”.

A Leon nem nyüzös, szlalom- és fékpróbás tesztautóként szolgált, a szerkesztőségünknel eltöltött hat hónap során valódi hétköznapi autó volt. Elővárosból ingázott munkába, hétvégenként sokszor családot vitt a Mátrában élő szülőkhöz, járt Ausztriában, Németországban és Szlovákiában, vagy éppen levelekkel magát a Balatonhoz – szóval semmi extra, de azért szépen kipálta a feladatokat.

**AZ 1,6 LITERES,** négyhengeres turbódízel korrekt társ a hazai út- és forgalmi viszonyok ismeretében. A 105 lóerő és a 250 Nm éppen arra elég, amire egy jól kalkulált konfiguráció hivatottá teszi: városban, országúton visszafogott hangon, étvágyát garantáltan 5,0 l/100 km alatt tartva dolgozik. Persze ki lehetne nyomni a szemét, mehetne a nagy gáz-nagy fék kombó, de az meglehetősen testidegen lenne ennél a hajtásláncnál, különösen az okos, hétfokozatú DSG-vel. A meg-

lehetősen rövid végáttételű (130 km/óránál közel 2500/perces fordulaton) duplakuplungos szerkezet a már említett „város, országút” felségterületen domborítja ki komfortelőnyeit, gyorsan felkapcsol, s az alacsony fordulaton okán csendes az utastér. Sztrádán előzőkor (pl. gyorsítás 100-110 km/órától), határozott gázadásra vissza is kapcsol a vezérlés, ám ilyenkor már jól érezhető a nyomatékihiány, s inkább csak felerősödő hang van, mintsem ripsz-ropsz haladás.

## Tetszett

- diszkrétén sportos forma
- minőség
- fogyasztás

## Nem tetszett

- rövid váltóáttételek
- felszereltség



Nagyon hatékony a fényszóró, valósággal lyukat fúr az éjszaka sötétjébe. A Leon rugózása kissé sprőd

Hátul két gyerek is kényelmesen, az első ülések összerugdosása nélkül elfér. A körkilátás meglehetősen korlátozott



Jókora bendő várja a holmikat, de bővítéskor lépcső lesz a padlón



A takarólemez alatt a mankókerék és a szükséges egyéb kellékek



A következő, FR szinten dízelből csak a 2,0 literes TDI választható

## Kéz a kézben

A Seat palettáján Toledo névre hallgat a Leon limuzin sziluettű testvére, ám a kasztni valójában ötajtós. A típusból szeptember végéig 225 példány állt forgalomba hazánkban (1,21% piacrész), így a 234 darabos Leon-produkcióval együtt (1,26%) a 20-21. helyet foglalják el a 42 modellt felvonultató alsó-középkategóriás értékesítési listán.



| SEAT LEON                    | 1.6 TDI DSG                      |
|------------------------------|----------------------------------|
| Összlökettérfogat:           | 1598 cm <sup>3</sup>             |
| Hengerek/szelepek:           | 54/16 turbódízel                 |
| Max. teljesítmény:           | 77 kW (105 LE)<br>3000-4000/perc |
| Max. nyomaték:               | 250 Nm<br>1750-2750/perc         |
| Hossz/szél./mag:             | 4263/1816/1459 mm                |
| Tengelytáv:                  | 2636 mm                          |
| Nyomtáv elől/hátul:          | 1538/1508 mm                     |
| Fordulókör:                  | 10,3 m                           |
| Tömeg/teherbírás:            | 1231/504 kg                      |
| Csomagtér:                   | 380/1210 l                       |
| Üzemanyagtank:               | 50 l                             |
| Gyorsulás 0-100 km/h:        | 10,7 s                           |
| Max. sebesség:               | 191 km/h                         |
| Város/országút/vegyes:       | 4,6/3,5/3,9 l/100 km             |
| Tesztfogyasztás:             | 4,8 l/100 km                     |
| CO <sub>2</sub> -kibocsátás: | 102 g/km                         |
| A modell alapára:            | 5 109 440 Ft*                    |
| A tesztelt verzió ára:       | 6 897 280 Ft                     |

\*Seat Leon 1.2 TSI 110 LE, Reference

## Összegzés

Nem kirívó autó, nem fordulnak meg utána az utcán, de amit „ígér”, azt hozza is. Jó minőségű, szép vonalú kompakt, gazdaságos motorral és összességében erős átlagot képviselő helykihasználással. Sajnáltnak, amikor visszaadtuk a kulcsát...

# Változnak az i

Már nem csak a 7 éves garancia miatt érdemes beleülni egy Sorentóba. Az újdonság sok tekintetben kívánatos jármű.

## Ilyen volt!



2002–2009



2009–2015

Az akkori iskolát követve alváz-as volt az első Sorento, merev hátsó híddal és kapcsolható összkerekhajtással, ennek ellenére olyan népszerű lett, hogy esetenként 12 hónapos várakozási idővel számolhattak a vásárlók. A 2006-os modellfrissítés alkalmából erősebb dízel- és benzinmotorokat, továbbá kényelmesebb futóműhangolást kapott. 2009-ben debütált az immár önhordó karosszériás második generáció, amelyhez két hátsó pótülést is lehetett kérni. A továbbra is feláras összkerekhajtáshoz már nem kínáltak terepfokozatot. 2012 végén modernizálták.



Jó minőségű anyagok és a csúcsszinten digitális műszeregység. Sok tárolóhelyet találunk mindenfelé

Amikor kijelölték a sportos irányt az immár a Hyundai konzernhez tartozó márkánál, az önhordó, független felfüggesztésű második generációnak olyan futóműhangolást készítettek, amivel lehetett dinamikusabban közlekedni, de a csatornafedeleken áthajtva az öntöde nevét is megtudta az ember. A most érkezett harmadik generáció az előd alapjára épül, de nem kell aggódni, mindent átterveztek. A felfüg-

gesztés hangolása kényelmes, hirtelen manővereknél ugyan dől a felépítmény, de végső esetben a finoman beavatkozó menetstabilizálóra is számíthatunk. A kanyarvadászatot azért nem szereti az autó, mert sokat kell tekerni a volánt és semmi visszajelzést nem kap a sofőr, a fék ellenben jól adagolható, és az úttartás is rendben van ahhoz képest, hogy milyen nagy méretű járművel van dolgunk.

**ELSŐ RÁNÉZÉSRE** a forma is barátságosabb lett, pedig egy személyautó tükréből nézve igenis van tekintélye a dél-koreai autónak. Például amikor az M0-án haladtam 110 km/órával, s egy kamion mögül sávot váltott elém egy lassabb autó. Bőven volt hely, lassítottam, megvártam, amíg befejezi az előzést, majd a tempomattal újra felvettem a beállított sebességem. A lassabb autó mellé érve annak sofőre kézfelemeléssel bocsánatot kért tőlem

# dők

## Tetszett

- kényelmes hangolású felfüggesztés
- tágas utastér
- jó minőségérzet
- garancia

## Nem tetszett

- kis fejtér a harmadik sorban
- érzéketlen kormányzás



Hátulról kissé jellegtelen, de elől a tigrisszázszerű hűtőrács tekintélyt kölcsönöz a megjelenésnek



Kényelmes fotelek elől, tágas hely középen. A hátsó ülések felárasak, de rögtön klímavezérlés is jár hozzájuk



Fel sem merül a szekvenciális mód, olyan jól hangolták a szerkezetet. Terepfokozat nincs

## Összegzés

Kényelmesen ringatózó, csendes utastérből szemlélheti az ember a külvilágot, miközben a hatfokozatú automatikus váltónak hála csak a pedálok és a kormány kezelése a feladat. Egyedül a harmadik sorban szűkös a hely, egyébként prémiumszintű a kiszolgálás.

| KIA SORENTO                  | 2.2 CRDi aut.                |
|------------------------------|------------------------------|
| Összlökettérfogat:           | 2199 cm <sup>3</sup>         |
| Hengerek/szelepek:           | 54/16 turbódízel             |
| Max. teljesítmény:           | 147 kW (200 LE)<br>3800/perc |
| Max. forgatónyomaték:        | 441 Nm<br>1750-2750/perc     |
| Hossz./szél./mag.:           | 4780/1890/1690 mm            |
| Tengelytáv:                  | 2780 mm                      |
| Nyomtáv elől/hátul:          | 1628/1639 mm                 |
| Fordulókör:                  | 11,1 m                       |
| Saját tömeg/teherbírás:      | 1826/684 kg                  |
| Csomagtér:                   | 42-605/1662 l                |
| Üzemanyagtank:               | 70 l                         |
| Gyorsulás 0-100 km/h:        | 9,6 s                        |
| Max. sebesség:               | 203 km/h                     |
| Város/országút/vegyes:       | 7,7/6,1/6,7 l/100 km         |
| Tesztfogyasztás:             | 9,3 l/100 km                 |
| CO <sub>2</sub> -kibocsátás: | 177 g/km                     |
| A modell alapára:            | 9 600 000 Ft*                |
| A tesztelt verzió ára:       | 12 950 000 Ft                |

\*LX



Támladöntéssel és az ülés előretolásával bővíthetünk

– illet se éltem még át, pedig szoktam prémium szabadidő-autókkal is közlekedni...

Az utastérben egyébként ez utóbbi érzést erősíti a jó megjelenésű és tapintású anyagok használata, a monitorral helyettesített műszeregyeség (az alapváltozatban analóg műszereket találunk), és az a tény, hogy noha nincs gombokkal és kapcsolókkal túlszűfolva a műszerfal, könnyen tudjuk kezelni még a vezetési segédek is.

**A FORMA EGYÉBKÉNT** nem csak úgy néz ki, mintha felfújták volna az elődöt, kifejezetten tágas utasteret rejt. Meglepő módon még a harmadik üléssor is használható méretű, az ülőlap ugyan közel van a padlóhoz, de a középső ülést előrecsúsztatva már bőven van helye a lábnak, és olyan a középső sor kialakítása, hogy a leghátul ülő a lábfejét alá tudja dugni. Kár, hogy fejtérből már alig marad valami a hatalmas üvegretető mögött. Hasz-

nálton kívül a két hátsó ülés a padlóban tűntethető el, így a padló alatti rekesz csak azt a keskeny fiókot jelenti, ahol használaton kívül a kalaptartót tudjuk tárolni. Megkönnyíti a csomagterbe pakolást, hogy az elektromos nyitáshoz nem kell gombot nyomni, vagy luftot rugni, elég pár másodpercre megállni az autó mögött, és már fel is tárul a csomagtérfedél.

Anyagiak tekintetében egyértelműen a prémiumszint alá

árazták be a Kia Sorentót, miközben azok kényelmi és szolgáltatási színvonalát hozza. A legalább 9,6 millió Ft-os alapárát indokolja az egyedülként kínált 200 lóerős dízelmotor és a tény, hogy hasonló méretű karosszériát nem találunk a nem prémium termékek között. A 13 milliót közelítő EX Premium csúcshoz már semmiben nem szenved hiányt az ember. A 9,3 l/100 km-es tesztfogyasztás reális.

# Rozsdamarás



A „kézfékkötél” befűzése néha türelemjáték. Itt viszonylag könnyen ment

Az autók korosodásával a hagyományos, huzalos kézfékek hajlamosak feladni a harcot. Ennek egyik oka lehet a bowden belerozdásodása a védőburkolatába. Ez elkerülhető, ha az évenkénti ellenőrzésnél, vagy a kötelező szervizek alkalmával kenőanyagot juttatnak a huzalra. A másik hibaok, hogy a bowdenszál

hozzáér a futómű-alkatrészekhez, vagy a karosszériához, s az évek alatt kidörzsölődik. Így szabadba kerül a huzal, kiszárad a kenése, bejut a víz és a pára, majd elindul a rozsdásodás, ami végül a huzal megszorulását okozza – nehezen működő kézfék jelezheti a bajt. Ekkor már csak a csere segíthet.

## Zárva tartás



A kinyitáshoz alapos aktív olajos áztatásra volt szükség

A Ford már a 90-es években bevezette, hogy típusainak motorházteteje a slusszkulccsal nyitható. Ez biztonsági szempontból előnyös megoldás, azonban az öregedő Fordok tulajdonosait néha kellemetlen helyzetbe sodorja. Ugyanis az orrembléma mögötti zár elég mostoha körülmények között éli életét, gyorsan koszoslódó, sok vizet kapó „munkahelyen”. Emiatt a zár előbb-utóbb megszorul, nyithatatlan, vagy legalábbis nehezen nyitható lesz a gépháztető. Csavarlázítóval befűjva nyitásra bírható, átlagosan 10-15 perc küszködéssel. Ha kinyílt, javasolt a zár kiszérése, kitékarítása és újrakéne. Mindez

A zár kiszérése egyszerű, ahogy a tisztítása is, de mindez rendszeres ápolással elkerülhető

megelőzhető, ha a kulcsnyílásba és a zárszerkezet mozgó alkatrészeinek forgáspontjaihoz záróajat juttat be a gondos tulaj. Pár perc ápolás megelőzheti a bosszantó hibát.



Két helyen is kidörzsölődött a kézfékbowden, így berozdásodott és megszorult. A csere a megoldás

HIRDETÉS



**Autó és motortankok**  
professzionális belső  
és külső felújítása  
egyedülálló  
technológiával.  
Horpadásjavítás.

**Elérhetőségek:**

Limitless Kft.,  
8800 Nagykanizsa, Garay u. 21.  
Kerek András: 30/947-7650  
akerek@limitless.hu

**Precíz, minőségi  
szolgáltatás rövid  
vállalási határidővel!**

**www.autotank.hu**

# Egy innovatív generáció

## A KARBON KONCEPCIÓ

A STIHL új tervezésű fűrésze forradalmasíthatja az iparágat!

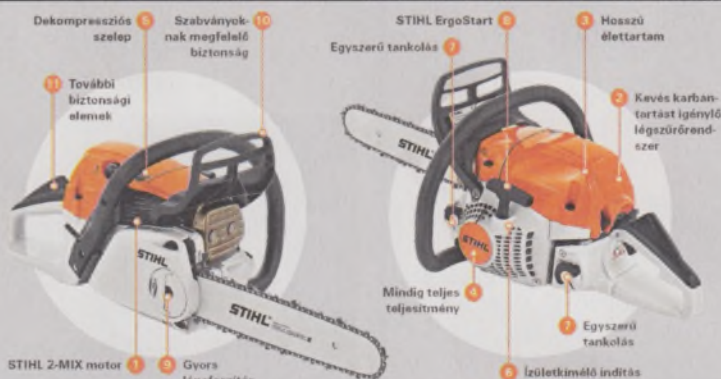
A STIHL Carbon Concept motorfűrész egyelőre nem kapható kereskedelmi forgalomban, de a benne rejlő ötletek, technikai megoldások megmutatják a jövőt. Szinte hihetetlen, hogy a fűrész tömege csupán 6 kg a szénszál alapú borításnak köszönhetően, de ehhez 1,11 kg/kW tömeg/teljesítmény arány tartozik, amely a legjobb a világon.

Lássuk be! A motorfűrész piac nem olyan mozgalmas, mint az autópár vagy a számítástechnika. Ezen a területen ritkán hallunk izgalmas fejlesztésekről. A fűrészek látszólag keveset változnak az évek alatt, ezért különleges minden olyan esemény, amikor egy fűrészgyártó vállalat innovatív újdonsággal jelentkezik. De ez csak a látszat... A STIHL évente több száz szabadalmat jegyez be. És ezek a szabadalmak a teljesítményben is megmutatkoznak! Csak azok tapasztalják meg igazán, hogy milyen érzés uralni a felszabaduló nyers erőt, akik beindítanak egy STIHL motorfűrész. A gépek kompromisszumok nélküli teljesítmény mellett is biztonsá-

gosak és könnyen kezelhetők. Csakis azért lehet minden termék az első osztályú motorfűrészek szinonimája, mert szívvel és lélekkel készítik őket. A fűrészek szívét a generációkon át kitarító, megbízható alkatrészek összessége adja, míg a lelkét a kifinomult technológia és műszaki precizitás jelenti. A kínálat csak akkor lehet teljes, ha minden érdeklődő megtalálja az igényeinek megfelelő gépet. Nem számít, hogy fakitermelésben, erdőgazdálkodásban dolgozó szakember vagy az otthonában tűzifát daraboló hobbi kertész a vásárló. A lényeg, hogy a professzionális vagy alkalmi felhasználástól függetlenül megtalálja a számára ideális STIHL motorfűrész.

## FEJLESZTÉSEK

Összegyűjtöttünk néhány olyan fejlesztést a világ vezető motorfűrész gyártójától, ami könnyebbé és gyorsabbá tette a felhasználók munkáját az elmúlt években.



### STIHL 2-MIX motor

A 2-MIX technológiájú STIHL kétütemű motor akár 20%-os üzemanyag megtakarítást és akár 70%-kal kevesebb kipufogógáz-kibocsátást biztosít az azonos teljesítményű, nem 2-MIX technológiájú STIHL kétütemű motorokhoz képest.

### HD2-szűrő

Még a legfinomabb port is képes kiszűrni, ezzel biztosítva a motor kiemelkedően hosszú élettartamát. A különleges anyagból készült szűrő tisztítószerezrel és meleg vízzel könnyen tisztítható.

### STIHL M-Tronic (M)

A teljesen elektronikus motorvezérlés biztosítja a mindig optimális teljesítményt, az állandóan magas fordulatszámot és a kiváló gyorsulást. A kombinált karon mindössze egyetlen indítási pozíció található. Ennek köszönhetően a gép nagyon egyszerűen, néhány mozdulattal beindítható.

### STIHL ErgoStart (E)

A STIHL ErgoStart lecsökkenti az indításhoz szükséges erőfeszítést, ezáltal az indítás folyamata sokkal könnyebbé válik. Az indítószinór görgője és a forgattyús tengely közti spirálrugó kiegyenlíti az erőcsúcsokat, így ezek szinte nem is érezhetők a fogantyún.

### STIHL QuickStop láncfék elülső kézvédővel

Az elülső kézvédő használatával a láncfék manuálisan működésbe hozható és ezzel a fűrészlánc a másodperc töredéke alatt megáll. Megfelelően nagy visszaütés esetén mindez automatikusan, a felhasználó reakció idejénél gyorsabban megtörténik.



# STIHL®

ANDREAS STIHL KERESKEDELMİ KFT.

2051 Biatorbágy-Budapark,

Paul Hartmann u. 4.

Telefon: (06-23) 418-054

[www.stihl.hu](http://www.stihl.hu)

[www.stihlnemzedek.hu](http://www.stihlnemzedek.hu)

## Nagy utazás



A Reisemobil International és a CamperVans szaklapok által meghirdetett **König Kunde Award 2015** díj-szavazáson a Kishaszonjárművek kategória győztesének a VW kempingautóját, a Californiát választották. A modellt nemesacél mosogatóval felszerelt konyhája, 42 literes hűtőszekrénye, kétégős gáztűzhelye és számos praktikus részlete miatt is nagyra értékelte a zsűri.

## Gigaméret



Az ABB egy óriástranzformátor leszállítására kapott megbízást a hazai villamos energia átviteli-rendszerirányító MAVIR Zrt.-től. A cég a lengyelországi Łódźból a MAVIR martonvásári alállomására speciális járművekkel **vasúton és közúton szállította a 228 tonnás berendését**. A transzformátor teljesítménye 500 MVA, ami közel negyede a Paksí Atomerőmű által maximálisan előállítható teljesítménynek!

## Százalékosan

A Mercedes-Benz Trucks továbbfejlesztette az OM 471-es, soros hathengeres motorját, mely elsőként a Mercedes Actros nehézvontató, illetve a Setra TopClass, a Setra ComfortClass és a Mercedes Travego autóbuszokhoz lesz elérhető. **Az át-dolgozott motor gázolajigénye 3%-kal csökkent**, ami az évi 100 ezer kilométer meghaladó futásteljesítmény esetén már komoly megtakarítást jelent az üzemeltetőnek.



## Hatékonyságból jeles



A Volvo Trucks három sorozatához, az FM, az FMX és az FH típusokhoz is elérhetővé tette az emelhető tandemtengelyt.

A rendszer lényege, hogy a 6x4-es hajtásképletű modelleknél a hátsó tengelyt fel lehet emelni (140 mm-re a talajtól), így amikor a jármű

üresjáraton van és nincs kihasználva a terhelhetőség, csökken a fogyasztás (-4%) és a fordulókör is kisebb (-1,0 m).



## Minden igényre

A tűzoltó- és mentőgépjárművek piaca egyre inkább a magasabb szintű megoldásokat tartalmazó irányba mozdul el – állítja a svéd Scania. A technikai elvárások tekintetében az ügyfelek növekvő igényeket támasztanak, valamint rugalmas, többféle területen használható járműveket szeretnének. Ezért fejlesztette ki a Scania a moduláris járműfelépítmény rendszerét, melynek segítségével a cég szinte bármilyen ügyfél-igénynek megfelelő alkalmazásra

képes járművet biztosítani. Ide tartozik a jelenleg a szegmensben elérhető legszélesebb alvázkinálat, amely a járművek alapját adja, függetlenül attól, hogy városi, vagy reptéri tűzoltójárműre, esetleg ipari környezetben használandó tűzoltóautóra van-e szükség. A kínálat a 4x2 hajtásképletű könnyű járművektől kezdődően az akár öttengelyes autókig terjedhet. A tengelyek számától függően azok lehetnek fixek vagy kormányzottak, hajtottak vagy segéd-tengelyek.

## Összeköttetésben

A helyes vezetési stílus elsajátításával a fuvarozók jelentősen csökkenthetik a nem megfelelő járműhasználatból eredő többletkiadásokat. A Webeye ezért piacra dobott egy egyedülálló vezetési stílus-elemző megoldást, amely részletes értékelést biztosít a fuvarozó cégeknek az általuk alkalmazott járművezetők vezetési stílusát leginkább meghatározó tényezőkről: a gázipedál helyzetéről, a tempomat és a retarder használatáról, az intenzív fékezések számáról és időtartamáról, a fordulatszám megválasztásáról, a nyomtélkeloszlásról, valamint a saját súllyal történő kigurításról. A rendszer előre meghatározott súlyszámok alapján értékeli a sofőrök teljesítményét.

**WebEye** Magyarország

## Szolgálatba helyezve

Fél éven keresztül több elektromos autót és motorkerékpárt is tesztel a Magyar Posta. Az autókat az első hónapokban Budapesten, később pedig vidéken használják csomag-kezelési feladatok ellátására, a motorokat pedig futárpostai területeken tesztelik – mondta Szarka Zsolt,

a Magyar Posta Zrt. vezérigazgatója. A tesztelési időszak végén a Posta kiértékeli az eredményeket, és a kapott adatok függvényében hoz döntést arról, hogy bővíteni kívánja-e flottáját elektromos járművekkel. A tapasztalatok alapján a tesztautókkal a – feladattól függően – átlago-



san napi 60–100 km-t tesztelnek meg a munkatársak. Az elektromos autók flottáját Citroën Berlingo Electric, Nissan e-NV200-as, Kia Soul EV, Renault Kangoo ZE és VW e-Golf típusok alkotják.

# MEGHÍVÓ EGY EGZOTIKUS ÁLOMUTAZÁSRA



## MIT SZÓLNA EGY 10 NAPOS LUXUS UTAZÁSHOZ AZ INDAI ÓCEÁN SZIGETEIN

csodálatos ételekkel, 5 csillagos resortokkal és ameddig a szem ellát, homokos tengerpartokkal? Ezt kínálja a Globetrotter Club következő utazása, melynek úti célja Sri Lanka és a Maldív szigetek. Tekintse meg ajánlatunkat és foglaljon le egy helyet az álomútra. Tudjon meg többet a [volvotrucks.hu](http://volvotrucks.hu)-n vagy keresse Volvo Trucks értékesítőjét.

GLOBETROTTER CLUB

Volvo Trucks. Driving Progress



# Csöppnyi szív az óriásban

Miután 13 évig volt gyártásban a Vivaro első nemzedéke, volt idő átgondolni az utódot, amely elődjéhez hasonlóan a Renault-val kooperációban készül. Azonban amíg a Trafic Franciaországból érkezik, addig Opel-embelémás testvérének az angliai Luton a születési helye. A modellváltás egyik legfontosabb hozadéka, hogy immáron csak 1,6-os dízelmotorral lehet megvásárolni a modelleket, 90, 115, 120 és 140 lóerős teljesítménnyel – ráadásul utóbbi kettő ikerturbós feltöltést kapott. A Renault-tól származó egység kis lökettérfogata ellenére derekasan húz, a tesztre fogott 140 lóerős kivitel érzésre többet is tud, mint a korábbi 2,0 literes. Mert hogy az új egység sokkal fickósabb alacsony fordulaton, ráadásul élénkebb a gázreakció, és az utastérbe bejutó zaj is minimális a motor felől. Az egyetlen, amiben elmarad a várakozásoktól a motor, az talán csak a fogyasztás: a tesztprogram során mért 9,2 literes érték a gyakorlatban alig kedvezőbb a korábbi 2,0 literesénél... Azt persze meg kell hagyni, hogy az új generációs modellt sokkal jobb vezetni, és ebben nem csak a kellemes erőforrás játszik szerepet. Bármelyik személyautó megirigyelhetné a Vivaro hatgangos kézi váltóját, miközben a futómű ügyesen csillapítja az úthibákat.

**AMI A HELYKINÁLATOT ILLETI,** a 22 centis hossznövekedés miatt még inkább gigászi lett a belső, a nyolcszemélyes busz harmadik sorában is kényelmesen elfér három felnőtt, miközben mögöttük 1000 literes (!) raktér marad. Mivel a Combi nem háromszemélyes első ülésort kap, mint a teherszállító, a vezető- vagy anyósülésből hátra is lehet menni – a közel kétféle szélességű karosszéria miatt hatalmas hely van az első ülések között. Az viszont tény, hogy a bővítés a vaskos szerkezetű ülések miatt természetesen nem olyan könnyű, mint mondjuk egy Zafirában, de az sok mindent elmond, hogy ha ledöntjük a harmadik sort, akkor 2500 liternyi kapacitással számolhatunk. Az viszont felettébb meglepő, hogy még a dupla turbós Vivaro Combi alapárába sem „fér bele” a klímaberendezés, ami a 8,3 millió forintos alapár fényében elvárható lenne. Sovány vigasz, hogy a konkurensnek sem olcsóbbak.

## Tetszett

- motorkarakterisztika
- „pontos” sebességváltó
- óriási belső tér

## Nem tetszett

- nehezen nyíló/cukódó ajtók
- ólomsúlyú ülések
- vártnál magasabb fogyasztás

1,6-os dízelmotor egy ekkora buszban? A friss, dupla turbós egységgel tettük próbára az új generációs Vivaro személyszállító kivitelét.



Le se tagadhatná a Renault-rokonságot a Vivaro



Nagyon is érezhető a 22 centivel nyújtott hosszúság



1000 literes a raktér a harmadik sor mögött!

## Ilyen volt!



## 2011–2014

Egy kisebb kozmetikai beavatókozást leszámítva (2006) 13 éven át volt gyártásban a Vivaro első generációja, melyből 600 ezer példány készült.

| VIVARO COMBI                 | 1.6 BiTurbo CDTI          |
|------------------------------|---------------------------|
| Összlökettérfogat:           | 1598 cm <sup>3</sup>      |
| Hengerek/szelepek:           | 54/16 biturbó dízel       |
| Max. teljesítmény:           | 103 kW (140 LE) 3500/perc |
| Max. forgatónyomaték:        | 340 Nm 1750/perc          |
| Hossz./szél./mag.:           | 4998/1956/1971 mm         |
| Tengelytáv:                  | 3098 mm                   |
| Nyomtáv elől/hátul:          | 1615/1628 mm              |
| Fordulókör:                  | 11,8 m                    |
| Saját tömeg/teherbírás:      | 1901/849 kg               |
| Csomagtér:                   | 1000/3200 l               |
| Üzemanyagtank:               | 90 l                      |
| Gyorsulás 0-100 km/h:        | n.a.                      |
| Max. sebesség:               | 180 km/h                  |
| Város/országút/vegyes:       | 7,2/5,7/6,2 l/100 km      |
| Tesztfogyasztás:             | 9,2 l/100km               |
| CO <sub>2</sub> -kibocsátás: | 164 g/km                  |
| A modell alapára:            | 7 885 000 Ft*             |
| A tesztelt verzió ára:       | 8 335 000 Ft              |

\*1,6 CDTI (90 LE)

## Összegzés

Kívül-belül szebb és igényesebb elődjénél a Vivaro, és most már tényleg személyautósan vezethető. Kár, hogy az Opel nem bőkezű az alapfelszereltséget illetően.

# ÚJ EURO CARGO SZERETI A VÁROS



## FENNTARTHATÓ

Az Euro VI normának megfelelő motorok az exkluzív HI-SCR technológiával: kisebb károsanyag-kibocsátás és akár nyolc százalékkal kisebb üzemanyag-fogyasztás – EGR-rendszer nélkül.

## BIZTONSÁGOS

Kibővített vészfékrendszer, sávelhagyásra figyelmeztető rendszer, adaptív sebességszabályzó, vezérlőgombok a kormánykeréken, vezetőoldali légzsák.

## SOKOLDALÚ

Több, mint 11 000 lehetséges kombináció, akár 4x4 változatban is elérhető és nyolcféle különböző fülkével rendelhető.

## ÉLET- ÉS MUNKAMINŐSÉG.

- Kívül-belül új stílusban: teljesen új külső dizájn, ergonomikus új fülkebelső kiemelkedő kényelmet nyújtó vezetőüléssel és új mobil irodával.
- Új teljesítmény: hét motorválozat 160–320 lóerővel, ebből kettőt (az új Tector 5 160 és 190 lóerős kivitelek) úgy optimalizáltunk, hogy alacsonyabb fordulatszámon adják le legnagyobb forgatónyomatékukat.
- Kisebb teljes birtoklási költség az optimalizált fogyasztású motoroknak és a telematikai megoldásoknak köszönhetően.

ÚJ EURO CARGO: KIVÁLÓ, MINT MINDIG.

# DANUBETRUCK

WWW.DANUBETRUCK.HU

# IVECO

WWW.IVECO.COM

Tudta-e?

Az első lámpa

immár xenon fényforrással is rendelhető és LED-es nappali menetfényt is tartalmaz.

A max. 15 tonnás, állandó 4x4-es változat három zárható differenciálművel készül

# Olasz meló

A modellfrissítéssel takarékosabb, biztonságosabb és okosabb lett az Iveco közepes haszonjárműve.

A friss modellváltozat legtöbb újítása nem meglepő módon a gazdaságos üzemeltetést veszi célba. Átrajzolt hűtőrácsa, lökhárítója és légterelő elemei a Dailynél megismert márkaarculathoz igazítják az Eurocargo megjelenését, miközben 2%-ot faragnak a légellenállásból.

Ahogy eddig is, a kínálatot a két Iveco Tector 5 négyhengeres

dízel nyitja, 160 és 190 lóerős teljesítménnyel, 680 illetve 700 newtonméter forgatónyomatékkal. Utánuk a Tector 7 hat- illetve héthengeres erőforrásai következnek 220-320 lóerővel, 800-1100 Nm nyomatékkal. Újításként pedig megjelent a CNG, azaz sűrített földgázüzemű változat is, 204 lóerős, 750 newtonméteres teljesítménnyel. A váltóművek tekint-

tetében leginkább az automatikus egységeket érinti a frissítés. Hat vagy 12 fokozatú automatizált, valamint ötfokozatú, nyomatékváltó tengelykapcsolós, automatikus váltómű is rendelhető. Ezek az EcoSwitch kapcsoló aktiválásával hosszabb ideig dolgoznak magasabb fokozatban, így csökkentik a fogyasztást. A 12 fokozatú Eurotronicot emellett EcoRoll

funkcióval is felvértezték, vagyis lejtőn üresbe kapcsolva kamatoztatja az autó tömegéből adódó kinetikus energiát. Ezen módosításoknak köszönhetően összességében akár 8%-os megtakarítás is elérhető.

**BŐVÜLT AZ ELEKTRONIKUS** sofőrsegítő berendezések tára is. A sávelhagyás-figyelő és a vészfékasszisztens

**Fontos biztonsági**  
hiányosságot szüntet meg az új, immár légszákkal felszerelt kormány

**Praktikus mobil iroda:**  
íróasztal, laptoptartó, 20 liternyi tárolóhely, USB-csatlakozók



Fűthető, szellőztethető, kartámaszos vezetőülés is rendelhető az extralistáról





HÍRDETES

**Az 52 fokos kormányelfordulás a rövid tengelytávú változatnál 11 méter alatti fordulókört eredményez**

## 40 éves az Iveco!

1975-ben öt, akkoriban európai csússzereplőnek számító gyártó (Magirus-Deutz, Fiat, Lancia, Unic és OM) egyesülésével jött létre az Iveco. A márka jelenleg a CNH Industrial kötelékébe tartozik, és modelljeit az európai üzemek kivül kínai, ausztrál, argentin, brazil, illetve afrikai gyárakban állítják elő. Az olasz Iveco számos díjat szerzett, ezek közül a legfontosabb a három „Nemzetközi év teherautója” díj (1992-ben az Eurocargo, 1993-ban az Eurotech, 2013-ban a Stralis) és a 2015-ös „Év nemzetközi kishaszon-gép-

**40 YEARS IVECO**

150 ÉV TAPASZTALAT

járműve” elismerés (Daily). A 40. évfordulóra az Iveco létrehozott egy, a jubileummal foglalkozó weboldalt ([www.iveco40.com](http://www.iveco40.com)), amely arra biztatja az Iveco-rajongókat, hogy fotókkal, illetve videókkal elmondott történeteik megosztásával legyenek részesei a márka 40. születésnapjának.

mellett adaptív sebességszabályzó növeli a biztonságot. Ezek érzékelői a szélvédő mögött, illetve az első lökhárítóban kaptak helyet. A vezetőfülke átalakításánál elsősorban a praktikumra koncentráltak. A nappali, háló- és dupla fülkék a kétszemélyestől indulnak, s hatfős elrendezésükkel, eltérő szélességükkel és magasságukkal gyakorlatilag minden igényt kielé-

gítenek. Az utastérben sokkal több rakodórekeszt alakítottak ki, amelyre jó példa a középső ülés helyett rendelhető mobil iroda. A tárolórendszer az iratrendezővel és az olvasólámpával a papírmunkát, míg az USB csatlakozókkal és a lapptartóval a számítógépes adminisztrációt könnyíti meg. Emellett palacktartókból és apró rekeszekből sincs hiány.



**RENAULT**  
Passion for life

# Renault KISHASZONJÁRMŰVEK

Felpörög velük az üzlet



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

All-In Finanszírozás. Az ajánlat a 2015.07.01. és 2015.09.30. között megkötött vevői szerződésekre érvényes. A Renault Crédit zárt végű pénzügyi lízing ajánlata, változó kamatozású, forint alapú konstrukció, minimum önerő 30%, maximális futamidő 60 hónap, mely egyedi hitelképesség vizsgálat függvényében érvényes. A THM 11,9%, melynek értéke nem tükrözi a kamatkockázatot. A feltüntetett 49.000.-Ft havidíj 3.738.880.-Ft bruttó vételárra vetítve, 40% önerő és 60 hónap futamidő figyelembevételével készült. A feltüntetett havi részlet a Kangoo Express Business rövid, 1.5 dCi 75LE változatára érvényes. Az autó bruttó ára 3 738 880 Ft. A Garancia és a Karbantartás kiterjesztése 3 évre vagy 150 000 km-re érvényes, a kettő közül az előbb elért érték erejéig. A garancia pontos részleteit a „Renault Jótállási Feltételek”, a karbantartását pedig a Renault Service Pack karbantartási szervizszerződés ÁSZF-je tartalmazza. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A tájékoztatás nem teljeskörű. A részletekért keresse fel hivatalos Renault Márkakereskedőjét. A Renault Crédit finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja.

A Renault ajánlatait elf

renaultbudapest.hu

## RENAULT BUDAKALÁSZ

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

## RENAULT DÉL-PEST

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

## RENAULT KELET-PEST

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

# Palackban a jövőnk

Ennél jobbkor nem is érkezhett volna a CNG-s Scania, a dízelbotrány ugyanis elodázhatatlanná tette az alternatív hajtásrendszerek előretörését!

A P 280-ast vezetve azon gondolkotam, ezzel szívesen dolgoznék. Logikus, barátságos és nyugodt jellemű, és ebben nagy szerepe van a meglepően alacsony fordulatszámon dolgozó, már 1000-es fordulattól csúcsnyomatékon húzó, csendes motornak. Alapja a jól ismert 9,0 literes hengerűrtartalmú dízel, ám a CNG-kivitel Otto-motorként működik! Két motorvezérlő egységből egyik a

gyújtást, a másik a gázrendszert vezérli. A gázmodul kompozitanyagból készül, és magában foglalja a tankból érkező 200 báros nyomást 8,3 bárra csökkentő redukort, illetve a szűrőt is. Mivel a nyomáscsökkenés hatására a CNG nagyon lehűl, a hűtőkör is átfut a modulon, hogy előmelegítse a hajtóanyagot. Innen a gáz a szívócsőbe épített befecskendezőn keresztül jut az égéstérbe. Itt, Otto-motorhoz híven, gyújtógyertya robbantja be a keveréket. A befecskendezett mennyiséget mindig a pillanatnyi levegőszükséglet határozza meg, tehát végső soron a lambdaszonda szabályozza. A lambdaértékből a vezérlő egység eltérő Wobbe-számú gázokhoz is képes hozzáigazítani a befecskendezést, így LPG-vel és CNG-vel is üzemeltethető a mo-

tor. A CNG-tartályokat szintén kompozitanyagból készítik, és általában négy darabot szerelnek az alvázra, így légköri nyomáson összesen 656 liternyi a befogadóképességük, üzemi nyomásuk pedig maximum 200 bar.

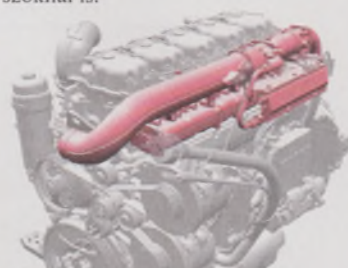
A másik dolog, ami átfutott az agyamon, hogy milyen nehéz lesz ezt a fülkét felülmúlni, ha jövőre modellváltásra kerül sor. Minden kezelőszerv ösztönösen jó helyen van, a váltókar zseniális, a kivitelezés izléses és precíz. Persze vannak apróságok, amelyeket nyugodtan lehetne frissíteni, de az összkép így is több mint vonzó. A kipróbált járműnél például bátran lecserélhetnék a Scania/Allison hatfokozatú, intarderés automatikus váltót, amely egyesből kettesbe kapcsolva

és a tartósféket bekapcsolva is egy-egy rántással emlékeztet jelenlétére. De legalább a 280 lóerős, 1350 Nm csúcsnyomatékú motor fordulatszámának alacsonyan tartásában jeleskedik, ami a fogyasztás mellett a zajkomfortra is kiváló hatással van.

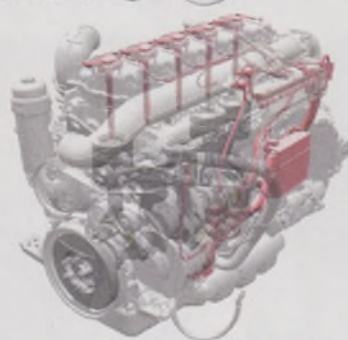
A Scania majdnem pontosan 16 éve mutatta be első gázmotorját, mára pedig a piac is egyre inkább rájön a sűrített földgázban rejlő előnyökre. Az akkori modell 11,0 literes motorja csupán 260 lóerőt adott le, a méretes tartályokat pedig a fülke mögé, állítva építették be, értékes helyet véve el a rakománytól. Sokat fejlődött azóta a CNG-hajtás, méltán egyre népszerűbb belvárosokban mozgó köztisztasági járműveknél és buszoknál is.



**A CNG haszonjárművek tankolása**  
– saját kút híján – idehaza egyelőre nehézkes, egyes töltőállomások súlykorlátozott zónában találhatók. Elkelne az állam támogatása!



Kiemelve látható a gázmodul és a gyújtásrendszer



## Díjnyertes az R-széria

A Scania R-széria nyerte a „Fleet Truck of the Year 2015” díjat (Nagy-Britannia). A szakmai zsűri az Opticruise váltót, a prediktív tempomatot és a 450

lóerős motort is kiemelte - a Scania soros hathengerese a versenytársai között egyedülként a kipufogógáz visszavezetése nélkül teljesíti az Euro-6-os normát.



A tartályok észrevétlenül bújnak meg a burkolat mögött, a töltőcsatlakozó mellett nyomásmérő műszer

Kétméteres ágy, 33 literes hűtő,  
kávéfőző, mikrosütő, TV:  
komplett lakóautó  
a Globetrotter XL fülke

# Hegyi menő

Majd versenykamionnyi teljesítményt szabadítottunk az aszfalra  
a Cseh-Morva dombvidék emelkedőin, és megnyertük a hegyi szakaszt.

Vannak feladatok, amelyek elvégzéséhez semmilyen teljesítmény nem lehet sok. Ilyenkor kerülnek képbe a V8-as erőgépek, amelyek akár nehézszállításról, fakitermelésről van szó, egyszerűen verhetetlenek. Épp ezért mi is ilyen körülmények között teszteltük a Volvo csúcsmo- delljét az FH16-750-est. Útvonalunkon egy kilométernyi sík út sem volt, márpedig a 40 tonnás szerelvényt nemcsak feljuttatni kell az emelkedőkre, hanem le is kell hozni onnan.

A vontató lelke, a 16,1 literes V8-as és a hozzá kapcsolódó I-Shift automatizált váltó, több szempontból is nagyon érdekes erőgépet alkot. Egyrészt bődületes, 3550 newtonméteres nyomatékát már 950-es fordulatszám- tól képes leadni! Ha odafigyelve nyomjuk a gázt, vagy még inkább a prediktív automatikus menetszabályzó- ra bizzuk a tempót, nem is pörög 1400 fölé, inkább folyamatos, disz-

rét morgással, rendületlenül húzza a terhet. Ugyanakkor esőtől nedves emelkedőn, a kellenél bővebb gázzal elindulva teljes terhelés mellett is elpörgeti a hajtott kerekeket. Ha pedig csak a menetidő számít, a kapaszkodó sávot immár nem a többiek elengedése használjuk, hanem arra, hogy 40 tonnával elhúzzunk mellettük!

**A HAJTÁSLÁNC** másik érdekessége, hogy a váltómű gyorsító áttételének (overdrive) köszönhetően meglepően széles tartományban képes a legmagasabb fokozatban haladni. A gyári tesztpilóták nem is győzik eleget hangsúlyozni az ügyfeleknek, milyen fontos ezt kihasználni, hiszen ilyenkor a megtakarékosabb a jármű. Ez pedig nem elhanyagolható, hiszen az átlagon felüli teljesítmény természetesen átlagon felüli étvágyal is jár. Az FH16-750 pedig a lejtmenetben is elemében van, a 639 lóerő teljesítményű VEB+ motorfék és a domborzatot

ismerő I-See menetszabályzó a legtöbbet hozza ki a lejtőkből is. Így éppen a következő kaptató megkezdése előtt éri el a legnagyobb sebességet, attól függően, hogy a takarékoság érdekében mennyi ráhagyást engedünk a beállított értékhez képest.

A fejlett menetszabályzó rendszerek egyébként mára olyan szintre jutottak, hogy a jól képzett sofőr immár nemcsak előny, hanem létszükséglet is. Ő határozza meg, mekkora kilengést engedélyez a menetszabályzó- nak, hogy jobban kihasználja az autó kinetikus energiáját. Ő állítja be, milyen követési távolságot tartson a radar, nehogy ingaként követve az elől haladót, literszám égesse feleslegesen a gázolajat. S szintén ő az, aki előrelátóan vezetve óraszám hozzá sem ér a fékpedálhoz, hiszen ügyesen kezelve a motorfék is több, mint elég. Cserébe a Globetrotter fülke fejedelmi kényelmében tényleg az utak királyának érezheti magát.



**A hatalmas V8-as 120 tonnát is megmozgat, cserében csak motorolajból 48 liter kell bele**

## Tudta-e?

A teljes fordulatszám- tartomány egyharmadá- ban csúcnyomatékot (3550 Nm) ad le a motor!

**A Globetrotter XL fülke  
akár 4 méter magas is lehet,  
belmagassága 220 cm**



| VOLVO FH16-750         | 4x2 I-Shift                                                        |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Motor:                 | D16K 750, Euro 6                                                   |
| Max. teljesítmény:     | 552 kW (750 LE)<br>1600-1800/perc                                  |
| Max. nyomaték:         | 3550 Nm<br>950-1400/perc                                           |
| Motorfék teljesítmény: | 639 LE 2200/perc<br>(VEB+)                                         |
| Váltómű:               | I-Shift ATO 3512E,<br>12 fokozatú automa-<br>tizált manuális váltó |
| Kerékképlet:           | 4x2<br>(nyerges vontató)                                           |
| Rugózás:               | Elöl parabolikus<br>laprugó/hátul<br>távírányítás                  |
| Fülke:                 | Globetrotter XL                                                    |
| Üzemanyagtank/AdBlue:  | 405/64 liter                                                       |

# Szépítés nélkül

SZÖVEG ÉS KÉP: LÓVEL GERGELY | CIKKÜNK ELKÉSZÍTÉSÉHEZ A TÉNYI HÁZÉPÍTŐ KFT. NYÚJTOTT SEGÍTSÉGET.



Szerszámok utaznak a raktérben, az építőanyagokat utánfutón húzza, vagy a tetején szállítja

Egy rövid kényszerpihenő, generátor-felújítás kapcsán sikerült találkozni ezzel a Volkswagen Transporterrel, amely egyébként építkezéseknél amolyan mindenes melósautóként éli mindennapjait. Általában nagy méretű utánfutót is húz, amelyen az épp szükséges építőanyagokat szállítják, a raktérben vannak a szerszámok, illetve néha műhelykocsiként apróbb javításokat is lehet itt végezni. A törvény ugyan lehetővé teszi a személyszállítást a raktérben, de itt inkább a javításkor szolgál kényelmes – szél- és esővédett – munkahelyként a hosszabban elhelyezett pad.

**MÁSFÉL ÉVVEL EZELŐTT** került jelenlegi tulajdonosához, aki korábban is Volkswagen Transportert használt hasonló célra, úgyhogy tudta, mire kell figyelni a vásárláskor, nem is csalódott az autóban. Szándékosan a 78 lóerős, 2,4 literes, öthengeres szívódizelt kereste, mert jellemzően városi/elővárosi forgalomban közlekedik az autó, nem kell nagyobb teljesítmény. Télen 8, nyáron 7 literes az átlagfogyasztás, alapvetően problémamentes az üzemeltetés, a rendszeres olajcserén és karbantartáson kívül nem kell rá költeni, a generátorfelújítás nem meglepő a becsült 400-500 ezer km-es futásteljesítmény ismeretében – a km-óra kicsivel több, mint 270 ezret mutat, de a korábbi tapasztalatok alapján sokkal több van az autóban. Igen, magyarországi használt autó volt... Különösen a raktérben sok a kopás, de nincs nyoma korróziónak a karosszérián, pedig a rozsdásodás – különösen a peremeknél – sok Transporternél komoly betegség.

Öthengeres szívódizel és jó állapot legyen, a visszatekert óra nem volt akadály ennek a VW Transporternek a megvásárlásakor.



Céltudatos típusválasztás eredménye a legalább félmillió kilométer futott VW Transporter T4-es



Munkahely: a műanyagok már évekkel ezelőtt elöregedtek, a funkcióval nincs baj



Csak bentről vagy kulccsal nyílik a hátsó ajtó, egyébként nincs gond a működéssel



Nincs turbó, vagy közvetlen befecskendezés – ez szempont volt a vásárláskor

## Tudta-e?

A 2,4 literes, soros öthengeres szívódizel motort 1989-90 és 1991-94 között az Audi 100-asba is beépítették.

ILYEN ASSZISZTENSEKKEL KÖNNYŰ  
JÓ VEZETŐVÉ VÁLNI.



[www.vwh.hu](http://www.vwh.hu)

## Az új Caddy. A legújabb generáció innovációival a legjobb sofőrök is még jobbak lehetnek.

Az új Caddy számos innovatív és intelligens, eddig csak személyautókban megtalálható vezetőasszisztens- és biztonsági rendszerrel gyarapodott. Szériafelszereltség a négy légszák és a másodlagos ütközések ellen védelmet nyújtó Multi-collision fék. A választható extrák sorában a LED nappali fénnel világító Xenon fényszórótól a „Front Assist” rendszert is tartalmazó távolságtartó automatikáig (ACC) és Car-Net mobil online szolgáltatásokig szinte minden megtalálható.\*

Az új Caddy. Több, mint gondolná.



Das Auto.

Az új Caddy motorizáltságtól függő, kombinált átlagfogyasztása: 4,2–5,9 l/100 km, CO<sub>2</sub>-kibocsátása: 109–143 g/km. Az üzemanyag-fogyasztási és CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek az előírt szabvány (715/2007/EK rendelet) jelenleg érvényes változata szerint kerültek meghatározásra. Az értékek összehasonlítási alapként szolgálnak más járműtípusokkal szemben, nem szavatolják a jármű valós üzemanyag-fogyasztását. A képen látható gépkocsi extra felszereltséget tartalmazhat. \*A Xenon fényszórók, a távolságtartó automatika (ACC), a „Front Assist” és a Car-Net kizárólag meghatározott modellekhez érhetők el, felár ellenében. A részletekről érdeklődjön márkakereskedéseinkben!

Teljes sebesség mellett olyan magas a kipufogógáz hőmérséklete, hogy idővel egyszerűen elolvasztaná a turbót



Az elementáris összörny hátára pattantunk fel, amely mindent megtett hogy ledobjon, miközben bögve törtetett keresztül árkon-bokron, dűnén-dombon!

# Mamutvágta

Valahogy így érezhették magukat Hannibál katonái, midőn az ókorban a hatalmas állatok hátán hánykolódva harcoltak a rómaiak ellen. Bár a leírásokból még a harci elefántok is jámborabbnak tűnnek az MKR Racing versenyteherautójánál, ennek fülkéjében ugyanis nemhogy nyilazni nem lehetne, de vaskos versenyövek nélkül megmaradni sem.

**AZ MKR RACING** korábban a pályaversenyzésben volt érdekelt, ám Mario Kress csapattulajdonos és főkonstruktor nem arról híres, hogy képes lenne sokáig vesztig maradni. Az ott elért eredmények

után újabb kihívás elé nézett és elkezdett Dakar teherautót tervezni. Alapul a Renault-Trucks K520 4x4-es szolgált. Első lépésként az eredeti teherautó rugalmas alvázat kellett kicserélni, hogy a futóművel együtt minél jobban csillapítsa a terepegyenetlenségeket. Ugyanakkor egy homokdűnéről leugratva akár 6G terhelés is érheti a futóművet, amely részben az alváza tevédi át. A hatméteres hossztartó 6G terhelésre így csupán 10 millimétert csavarodik! A legnagyobb erőhatások tehát a futóművet és a tengelycsatlakozásokat érik, ezért a legtöbb problémát is ezek okozák. A módosított tengelyeknek az

eredeti 2200 newtonméter több, mint kétszeresét (4800 Nm) kell átadniuk a kerekeknek. A dobfekeket kerámiabetétes, belső hűtésű tárcsafékekre cserélték, s a rendszer az elmúlt két évben olyan jól bevált, hogy a franciák átveszik a sorozatgyártású teherautókhoz is.

**AZ 520 LÓERŐS MOTOR** jócskán felpiszkálták, versenyen ugyanis a legtöbb időt a gyorsulással lehet behozni, a terepakadályok sorát csak korlátozott sebességgel lehet legyűrni, közöttük viszont ki kell löni, mint az ágyúgolyó. Mindehhez széles tartományban rendelkezésre álló nyomaték kell, általában 1150-

1500 közötti fordulaton autóznak, így az irányíthatóság is jobb. Jelenleg közvetlen befecskendezést és fix geometriájú turbófeltöltőt alkalmaznak, ám már dolgoznak a közös nyomócsöves motoron is. Az 1060 lóerős (4800 Nm), 12,8 literes motor hűtője 1200 lóerős teljesítményt is képes kiszolgálni, így az elkövetkező évek fejlesztései után sem kell majd átalakítani. A levegőt a felépítmény tetejéből kapja, hogy minél kevesebb por és homok jusson a bordák közé. Az erőátvitelről nyomatékváltó tengelykapcsoló és a versenyben elsőként, ZF automatikus váltómű gondoskodik, hozzá pedig az osz-

Csontváz: hatalmas fémkürtön áramlik a levegő a tetőről a túlméretezett hűtőkhöz, amelyek még a sivatag perzselő forróságával is megbirkóznak



Az alvázán és futóművén annyi erősítés van, hogy inkább hasonlít mozdonyra, mint teherautóra



A legutóbbi Dakaron 28-at fogyasztottak el, a szettenként 53 000 eurós lengéscsillapítókából, ezért idén módosítottak az alkatrészen



tómű csatlakozik. A hadi járművekben alkalmazott hétfokozatú sebességváltót a megnövekedett nyomatékigény miatt bekötötték a hűtőrendszerbe, ugyanis a hidrodinamikus tartósfék (intarder) lejtmenetben akkora hőt termel, hogy máskülönben elégne a hidraulikaolaj.

**A FEDÉLZETRE LÉTRÁN** kell felmászni, a fülkepadló ugyanis fejmagasságban van, fellépő pedig nincs – ügyis leszakadna. A fülkében három ülés kapott helyet, jómagam a navigátor Sparco versenyzését foglalom el, ahová vaskos ötpontos biztonsági övvel

kötöznek be, hogy moccanni se tudjak. Elöttem a kapaszkodó és különféle műszerek. Amint felbőg a motor és kiló a monstnum, a sisak alatt fülig ér a szám. A zaj semmihez sem fogható, a motor a kipufogórésznek titulált csövön keresztül mély, dübörgő bömbölésével mintha a sziklákat akarná megrepeszteni, hogy aztán a hatalmas kerekek könnyebben roppantsák össze azokat. Egy egy autót elnyelő árok, vagy izzasztó dűne leküzdése során nem a teljesítménytől függ, hanem a pilóta lábától, mennyire nyomja a gázt. Olyan érzés, mintha egy homokdűnén képes lenne egyenesen

áttörni, és valójában csak a személyzetet megkímélendő mássza inkább meg. A méteres buckákkal sűrűn tűzdelt szakaszon úgy dobál, hogy azon gondolkodom, mitől nem szakad le bárki feje napi 12 órás versenyzés közepette. A kanyarokban erőből „kilincsel előre” csúszunk, és a 9460 kilogrammos teherautó alatt olyan mértékben pörögnek a kerekek ahogya a pilóta épp akarja. Mégis, a mindent belepó por, a fülsüketítő zaj és az embert próbáló dobálás ellenére életre szóló élmény ez! S egy kicsit közelebb visz ahhoz is, hogy megértsem, milyen csontörölő feladatot végigmenni a Dakaron.

## Bravó, Norbi!



Kiss Norbert két fordulóval (8 futam) a sorozat vége előtt fölényesen vezet a kamion Európa-bajnokság összetett pontversenyében, s karnyújtásnyi távolságra került a címvédéshez. Az Oxxo-csapat magyar pilótája a parádés hungaroringi hétvége után (amelyet szombaton és vasárnap összesen 32 ezer néző kísért figyelemmel a helyszínen) Zolderben is két futamgyőzelemmel, valamint egy harmadik és egy második hellyel borzolta az ellenfelek idegeit. Egyúttal 17 futamgyőzelemmel megdöntötte az egy szezonon belül aratott diadalok rekordját!



**Teherautóból munkásbusz, műanyag kasztnis tűzoltóautó, „páncélfurgon”, elektromos Volga pick-up és országjáró kotrógép.** Mint láthatjuk, a haszongépjárművek sokrétűsége évtizedektől függetlenül sem ismert határokat, ahogy a mottó is alighanem örök: a cél szentesíti az eszközt!

**1951**

A MÁVAUT üzemeiben több brigád rohammunkával alakítja át autóbusszá a kitűnően bevált Csepel teherautókat, a képen látható zárt kocsiszekrénnel. Ezeket a kényelmes padokkal berendezett autóbuszokat állítja be a MÁVAUT a bányavidékek vonalaira, hogy gyors és korszerű közlekedéssel támogassa az ötéves terv egyik alappillért, a szénkészletét.



**1965**



Sajnos gyakran előfordul, hogy ott keletkezik erdőtüz, ahová a tűzoltóautók nehezen tudnak eljutni. Ezért kapták feladatuk az Ikarus székesfehérvári gyáregységének tervezői: készítsenek egy tűzoltóautó típust – kimondottan a nehéz terepen keletkező tüzek leküzdésére. Verő László tervezőmérnök irányításával most elkészült és a gyakorlatban is bevált az Ikarus 526-os tűzoltóautó. Az új konstrukciónál szakítottak a hagyományos nyersanyagokkal. A minél kisebb önsúly elérésére ötvöztött alumíniumból készült keretvázra építették a túlnyomórészt műanyagból – üvegszál

poliészterből – préselt karosszériát. Az 526-osnál műanyagból készültek a motorsátor, a vezetőfülke teteje és ajtaja, az ülések, a redőnyök és a kocsik hátfala. A kocsik 2000 literes víztartálya 3 mm-es alumíniumlemezről készült az eddig használt 6 mm-es helyett. A beépített szivattyú 1500 liter teljesítményű és 8 atm üzemi nyomással működik. A kocsik 640 méter hosszú műanyag tömlőt visz magával. A redőnyös karosszéria megrövidíti a felkészülési időt, mert a személyzet jobban hozzáfér a felszereléshez, és hamarabb helyezheti a kocsit „vízkész” állapotba. A kocsik összerakékhajtású, 105 lóerős motorja a 9350 kg teljes súlyú járműnek 82 km/órás országúti sebességet biztosít, ami terepen kb. 40 km/órának felel meg. Sebességváltója 5 fokozatú, kiegészítve az ún. terepfelzáróval. A fűthető fülke 11 személyes.

**1979**



A mind jobban elharapódzó terrorcselekmények láncreakciói az autógyártókat is újabb ötletek, védelmi berendezések kivitelezésére sarkallják. Ezt a golyóálló mikrobuszt éppen a francia rendőrség rendelte meg nemrégiben a Ford cégtől. A különleges külső és belső biztonsági pótfelszereléssel ellátott jármű egyaránt alkalmas nagy értékű pénzeszegek szállítására, valamint valamilyen okból különösen fontos személyek védelmére.

**1983**

A Volgai Autógyár szakemberei elkészítették a belvárosi forgalomra tervezett elektromos kisáruszállító prototípusát. Üzemeltetésük biztonságos és szerfelett gazdaságos: a telepek egyszeri feltöltéssel 85-100 kilométeres táv megtételére elegendő elektromos energiát képesek érvényesíteni, illetve tárolni. Maximális terhelhetőségük 300-500 kg. Így fest tehát a VAZ 2802 elektromos hajtású kisteherautó.



**1990**



Berényi László verpeléti olvasónk küldte be ezeket a képeket. A Heves megyei község ugyan boráról híres, mint ahogy korábban Visonta is az volt. Ma viszont már másról híres, e hírnév azonban múlandó. Mutatja ezt a lábra kapott óriás is. A kotrómonstrum a közelmúltban Visontáról kelt útra, végcélja Bükkábrány. E másik külszíni fejtéshez saját lánctalpán cammogott az óriásgép. Többnyire szántóföldeken haladt, hiszen magassága több mint 20 méter. Így is több villamos-távvezetéknek kellett bontani előtte. A képek Kápolna környékén készültek, ahol a kotrógép átkelt a műúton. A rendőrségi autók nem gyorshajtásért álltak meg előtte, hiszen "schnellganga" kapcsolva is csak öt kilométeres óránkénti száguldásra képes.



Kovácsolt alumíniumból készülnek a felnik

## Szépség és szörnyeteg

A Ducati Monster több mint 20 éve íródtörténetében még sosem volt olyan erős modell, mint az új Monster 1200 R. Az 1200 S-hez képest 10%-kal növelték a teljesítményt, míg a nyomaték 5%-kal combosabb, vagyis az 1200-as, L2-es blokkból 160 lóerőt és 131 Nm-t sajtoltak ki. A szárazon mindössze 180

kg-os újdonság (-2 kg) 15 mm-rel nagyobb hasmagassággal rendelkezik, mint a többi Monster, illetve teljesen új, 48 mm-es átmérőjű Öhlins teleszkóppal büszkélkedhet. A hatalmas teljesítmény miatt a Ducati egy az egyben áttemelte a Brembo fékrendszert az 1299 Panigale supersportmotorról!



Egy sportmotor is megirigylhetné ezt a műszerfalat

## Új Suzuki szalon!



Öt év szünet után tarthatott újra motorkerékpárszalont Magyarországon a Suzuki – az új márkakereskedés, a Suzuki Harcati Törökbálinton, az M1-es autópálya mellett nyílt meg. A megnyitó ünnepség keretében a kereskedés tesztvezetést is szervezett: az érdeklődők 15 perces tesztútvonalon próbálhatták ki a márká legnépszerűbb modelljeit. A Suzuki illetékesei a megnyitón elmondták, hogy bizakodók a hazai helyzetet illetően, ugyanis az év első felében 12%-kal bővült Magyarország motorkerékpár-piac a megelőző évhez képest. A japán márká 256 motort adott el augusztus végéig, ami nagy előrelépés 2014-hez képest, amikor egész évben 186 db Suzuki kelt el.

## Stílusos szállítóeszköz

Sok módja van annak, hogy motorkerékpárt eljuttassuk a versenypályára, de alighanem a VW megoldása az egyik legstílusosabb, ami ma létezik. A wolfsburgiak ugyanis egy olyan tanulmányautót készítettek a legújabb, T6-os Multivanból, amit kifejezetten motorkerékpár-szállításra tervez-

tek – a sajtófotón természetesen a német óriáskonzern kötelékébe tartozó Ducati egyik sportmotorja, az 1299 Panigale látható. A Multivan PanAmericana Concept névre keresztelt modell beltere számos rögzítési pontot vonultat fel, a rámpa pedig elektromosan mozgatható.



## Tudta-e?

Még idén ősszel bemutatkozik az új Kawasaki ZX-10R, mely Yoshimoto Matsuda projektvezető szerint egy minden porcikájában új motorkerékpár.

## Újjászületés



A német **Horex** az új tulajdonos (3C-Carbon) tőkeinjekciója után bemutatta a frissített VR6-ost, mely 161 helyett 170 lóerőt teljesít, miközben a tömegből sikerült faragni 3 kg-ot. A modellből Silver Edition néven 33 darabos szériát is piacra dobnak, természetesen ezüstszínen.

## Lehúzzák a rolót?



A kaliforniai székhelyű **Mission Motorcycles** döbbenetes utat járt be, hiszen egy kis vállalkozásból az egyik legszélesebb elektromos motorpalettát felvonultató céggé nőtte ki magát. A hatalmas fejlesztési költségek és a vártnál kevesebb vásárló miatt azonban nehéz anyagi helyzetbe került a Mission, a hírek szerint a csődeljárás már meg is kezdődött.

## Védelmi vonal

A **Dainese** új légzsákos bőrkabátja, a D-Air Misano 1000-es idén év végétől lesz kapható. A dzsekiben hat érzékelő található, amelyek másodpercenként 800-szor monitorozzák viselője testhelyzetét. Amennyiben rendellenességet észlel a vezérlés (tehát baleset történik), azonnal kinyitja a nyakrészbe integrált légpárnát.



A teljesítmény ugyan csak leheletnyivel nőtt az elődhöz képest, mégis jóval harapósabb benyomást kelt az új F 800 R.

# Feszési után

## Ilyen volt!



**2009–2014**

Egy szolid ráncfelvarrással hat évig volt gyártásban az első nemzedék, mely aszimmetrikus fényszóróival a K 1300 R-re hajazott.

## Tudta-e?

**Az újdonság 35 kW-os,** azaz 48 lóerős kivitelben is elérhető, így A2-es jogosítvánnyal is lehet vezetni.

Az aszimmetrikus fényszórók szinte már szervesen hozzátartoznak a BMW-hez, ezért is volt meglepő, hogy a bajorok az F 800 R második nemzedékénél megváltak a jellegzetes lámpáktól. Tény és való, hogy ez a fényszóró-kialakítás megosztó volt, de a forgalomban már messziről ki lehetett szűrni, hogy ez csak egy BMW lehet. Ezzel szemben amikor először megpillantottam az újdonságot, rögtön a tiszavirág-életű Husqvarna Nuda ugrott be (lásd a keretesben), amely még akkor készült, amikor a Husky a BMW fennhatósága alá tartozott.

Persze a fejidom csak egy részlet, de meg kell hagyni, hogy a széles tankkal és a 180 mm-es gumikkal nagyon vagány az F 800 R, ha pedig közelebbről szemügyre vesszük, rögtön feltűnik, hogy immáron fordított teleszkópvilla és radiális féknyergek emelik a műsza-

ki színvonalat. Hogy a fékről csak szuperlatívuszokban lehet beszélni, azt már előre sejtettem, ugyanis az előd a hagyományos rögzítésű nyergeivel is iszonyatosat lassított, de az új modellen a fékkart meghúzva meg egyenesen olyan érzésünk van, mintha horgonyt dobtunk volna az aszfaltba. Az sem mellékes, hogy az alapáron járó ABS egy új generációs rendszer, amely egyrészt kompaktabb és könnyebb, mint eddig, másrészt a pluszban beépített nyomásérzékelő jóvoltából a szabályozás is pontosabb.

**AMI A FUTÓMŰVET ILLETI,** nemcsak a fordított teleszkóp újdonság, hanem az elektromos állítás lehetősége is. Bár az egyes üzemmódok között nem éreztem olyan markáns különbséget, mint számos más BMW-nél, azért nagy szó, hogy a szegmensben az F 800 R az egyetlen,

amely gombnyomásra állítható gátlókkal büszkélkedhet (felára a biztonsági csomagban 221 300 Ft). A komfortos üzemmódban is meglehetősen feszes csillapítás rögtön a tudunkra adja, hogy ez a motor nem csak küllemében sportos, ráadásul olyan könnyedén dönthető, hogy egyszerűen meghazudtolja kétmázas tömegét.

A kezességhez nagyban hozzájárul a kormánylengés-csillapító és a motor azon tulajdonsága, hogy a fékezéskor ébredő felállító erő minimális, így kanyargós úton igazán élvezet a BMW-t terhelgetni. Ezt annak ellenére így gondolom, hogy a sorkettes blokktól nem voltam elájulva. Nem mintha kevés lenne a 90 lóerő (az előd 87 volt), főleg, hogy az első és a második fokozatot rövidebbre vették, de hangélményről nem beszélhetünk, függetlenül attól, hogy alacsony



## Tetszett

- stílus, megjelenés
- technikai színvonal
- komfort
- nincs motorvibráció

## Nem tetszett

- zéró szélvédelem
- jellegtelen motorhang

# tés

**Tömegközéppontosítás:**  
a benzintankot  
az ülés alatt találjuk



**Az utolsók egyike:**  
a BMW itt még kitart az analóg  
főműszerek mellett



**A kormányvégről vezérelhet-  
jük a futómű csillapítását**

**Radiális Brembo féknyerge-  
ket kapott az újdonság**



vagy magas fordulaton tartjuk a blokkot. A másik pedig, hogy 5,0 liter körüli fogyasztással számolhatunk, ennyivel azonban az új generációs 1200 cm<sup>3</sup>-es boxer BMW-kel is el lehet járkalni, amelyek nemcsak 35 lóerővel izmosabbak, hanem a tömegük is jóval nagyobb. A 800 cm<sup>3</sup>-es egység pozitívumait persze nem lehet vitatni, hiszen nem kell nagyon pörgetni, hogy meginduljon, s bizony, lelkesen forog a 9000-nél bekövetkező leszállásig. Emellett azt is érdemes megemlíteni, hogy vibráció egyáltalán nem érezhető a kormányvégeken.

A BMW-nél nagyon értenek ahhoz, hogyan kell kényelmes naked bike-ot csinálni, és ez alól a F 800 R sem kivétel. A felmenőhöz képest 10 mm-rel lejjebb került az ülés (most 790 mm), ami az új kormányval és első lábtartókkal

együtt még jobb ergonómiát biztosít a motorosnak. Ha nem vesszük számításba az összes naked bike-nak felróható, gyakorlatilag elhanyagolható szélvédelmet, a komfort kifogástalan – még úgy is, hogy a lábunk eléggé hajlított pozícióban van. Egyébként a BMW gyári tartozékai között túraplexi és oldaldobozok is szerepelnek, szóval a lehetőség adott akár nagyon hosszú túrára is.

**BÁRMENNYIRE IS FURCSA**, de 3 048 000 forintos árával az F 800 R a legolcsóbb BMW-k egyike – ennél még a C 600 Sport és C 650 GT robogókért is félmillióval többet kell a márkakereskedésben hagyni. Igazság szerint a 800-asok mezőnyében a BMW nem számít túlárzottnak – a mezőnyből egyedül a Kawasaki Z800-as lóg ki lefelé a 2,6 millió forintos árával.

| BMW                   | F 800 R                    |
|-----------------------|----------------------------|
| Lökettérfogat:        | 798 cm <sup>3</sup>        |
| Hengerek/szelepek:    | 52/8                       |
| Max. teljesítmény:    | 66 kW (90 LE)<br>8000/perc |
| Max. nyomaték:        | 86 Nm 5800/perc            |
| Sebességváltó:        | hatfokozatú                |
| Tengelytáv:           | 1520 mm                    |
| Ülésmagasság:         | 790 mm                     |
| Üzemanyagtank:        | 15 l                       |
| Fék elől/hátul:       | 2 x 320/265 mm tárcsa      |
| Gumi elől/hátul:      | 120/70 R17/180/55 R17      |
| Menetkész tömeg:      | 202 kg                     |
| Gyorsulás 0-100 km/h: | 3,9 s                      |
| Tesztfogyasztás:      | 5,1 l/100 km               |
| Alapár:               | 3 048 000 Ft               |

## Összegzés

Noha élvezetes gép az F 800 R, kezdő motorosoknak sem okoz gondot a terelgetése. Az egész csomagot megismerve egyértelmű, hogy a futómű és a fékek területén történt az érdemi előrelépés.

## Telivér nyugdíjas



2011-ben debütált az azóta már nyugdíjazott Husqvarna Nuda, mely a BMW bábáskodása alatt született (a BMW 2007-ben vette meg a márkát, de 2013-ban eladta a KTM-nek). A Nuda tulajdonképpen az előző generációs F 800 R élesebb, puritánabb változatának tekinthető. Egyrészt a szupermotoros ülés miatt komfortban kevesebbet nyújtott, ugyanakkor a 900 cm<sup>3</sup>-esre „hízalt” és mellelleg módosított főtengely-elékeléssel sokkal tüzeesebb, 105 lóerős blokkal debütált. A modellt Öhlins hátsó rugószaggal és minden paraméterében állítható Sachs teleszkópvillával kínálták.

**Naked motor létére meglepően  
kényelmes az F 800 R ülőpozíciója**



## IN MEMORIAM

## Warren Willing



63 éves korában elhunyt minden idők egyik leghíresebb versenymérnöke, az ausztrál Warren Willing. A karrierjét versenyzőként kezdte: a 70-es években az egyik ausztrál sztár volt, aki az egykori 750-es vb-n is szerepelt. Pályafutásának egy súlyos baleset vetett véget, így mérnökként és csapatvezetőként dolgozott tovább. A 80-as években a Yamaha ausztráliai csapatvezetője volt, aki a nemzetközi porondon is egyre ismertebb lett. A Yamaha 1987-ben Willing technikai irányítása alatt nyerte meg először a szezoni 8 órát, 88-ban pedig Willing révén robbant be a nemzetközi élvonalba a később öt 500 cm<sup>3</sup>-es vb-címet szerzett Michael Doohan. Willing 89-ben bekerült a gyorsasági vb-be, leszerződött a gyári Yamahához technikai vezetőnek. A Kenny Roberts-féle csapattal hatalmas sikereket ért el, hiszen Wayne Rainey 90-ben, 91-ben és 92-ben is világbajnok lett az egykori királykategóriában. Amikor Roberts elhagyta a Yamahát és saját csapatot alapított, Willing is követte őt. A Team KR technikai vezetője volt az 500 cm<sup>3</sup>-ben, majd a MotoGP-ben is. Willing az ifjabbik Kenny Robertset is a csúcsra vezette. 2000-ben 500-as vb-címhez segítette Roberts Juniorát a Suzukinál, mint technikai igazgató. 2003-ban elfogadta a gyorsasági vb-n debütáló KTM felkérését, ő lett az osztrák márka váz-és futóműfelelőse. 2005-ben együtt dolgozott Talmácsi Gáborral is a narancs-feketéknél, majd visszatért Kenny Roberts csapatához a MotoGP-be, aztán 2011-ben a Moto2-ben az MZ technikai vezetője is volt. Willing a vb-karrierjét a MotoGP-ben, a Ducatinál fejezte be, ahol 2013-ban ő volt a versenyrészt leg vezetője.



## Endurance-vb



A SERT 35, míg a Suzuki GSX-R modelles család 30 esztendő, amit vb-arannyal ünnepelhetek

# A 17. Suzuki-arany

A 34. hosszú távú világbajnokság szezonzáróján, a 79. Bol d'Oron a Kawasaki diadalmaskodott, amely a zöldek egymás utáni negyedik győzelme volt. Mindemellett ugyanakkor a Suzuki lehet a legboldogabb, hiszen az endurance világsorozat legsikeresebb márkája megszerezte a 17. vb-címét. Az 1922 óta létező Bol d'Or 1999 után visszaköltözött a dél-franciaországi Le Castellet-ba, a Paul Ricard-pályára, ahol a Gregory Leblanc, Matthieu Lagrive és Fabien Foret alkotta SRC Kawasaki-trió megszerezte a pole-t, majd a 24 órából 9-et az élen haladva begyűjtötte a zöldek 11. Bol d'Or sikerét. A Suzuki is sokáig a győzele-

mért csatázott, a Suzuki Endurance Racing Team (SERT) 7 órán át vezetett. Futóműhiba miatt a lengővillát és a hátsó rugóstagot is ki kellett cserélni, így visszaestek a 9. helyig, ám a Vincent Philippe, Anthony Delhalle, Etienne Masson hármas visszaküzdötte magát a 3. pozícióba és bebiztosította a Suzuki 17., valamint a francia SERT 14. vb-címét! Az idén 60 éves Yamaha tehát elvesztette a vb-titulusát, a francia GMT94 csapat már az 1. körben bukott. Ugyan az 54. helyről feljöttek a 2. pozícióba, ám ez is kevés volt ahhoz, hogy legyőzzék a Suzukit. A Honda még csalódottabb lehet. Az aranyzár-

nyasok 8 órán át vezettek, ám egy motorhiba miatt fel kellett adniuk a versenyt. A Bol d'Or legsikeresebb márkája, a 16-szoros győztes Honda 1996 óta nem képes győzni a legendás viadalon.

## ENDURANCE-VB (4/4.)

## Le Castellet

1. SRC Kawasaki, 684 kör, 2. GMT94 Yamaha, -2 kör, 3. Suzuki Endurance Racing Team, -7 kör.

## Végeredmény

1. Suzuki Endurance Racing Team 154 pont, 2. GMT94 Yamaha 132 pont, 3. SRC Kawasaki 100 pont.

## MX-VB

# A második szlovén

Klemen Gercar két esztendővel ezelőtt az MX3-ban szerzett vb-trófeát Szlovéniának, míg idén Tim Gajser fejére került a korona. Pedig a 19 éves tehetség az utolsó, mindent eldöntő Amerikai Nagydíj mindkét futamán hibázott. Először még bukott is, ennek dacára könnyedén nyerte meg a párbajt egyetlen riválisa, Pauls Jonass ellen. Amíg Gajser a 4., addig Jonass csak a 10. helyen zárt a szezonzárón. Az egykori 65, 85 és 125-ös Európa-bajnok, valamint 125 cm<sup>3</sup>-es junior világbajnok a 3. vb-szezonjában jutott a csúcsra. Gajsernek köszönhetően a Honda begyűjtötte az első vb-címét a 2004 óta létező MX2-ben, mindemellett az aranyzárnyasok a 27. vb-aranyukat ünnepelheték. Míg Gajser a 15. tinédzser világbajnok lett. A kelet-európai krosszosok azonban nem csak Gajser révén kerültek középpontba: a lett Jonass ezüstérmet szerzett az MX2-ben, míg az orosz Jevgenyij



Bobrisev a 3. helyen végzett az MXGP-ben, így 1976 után van ismét három kelet-európai vb-érmes. Az amerikaiaknak is emlékeztetés szezonjuk volt. Az MX2-es idénzárón Jessy Nelson diadalmaskodott, míg az MXGP-ben az újonc-sült világbajnok, Romain Febvre folytatta menetelését, s megszerezte idei 8. nagydíjgyőzelmét. Febvre Stefan Everts, Antonio Cairoli és Jeffrey Herlings mellett a 4. krosszos a vb-n, aki 700 pont felett zárt egy szezont.



Gajser révén a Honda véget vetett a KTM 2008 óta tartó hegemoniájának az MX2-ben

## MX-VB (18/18. FORDULÓ)

## Végeredmény

MXGP: 1. Febvre (FRA) Yamaha, 735 pont, 2. Paulin (FRA) Honda, 592 pont, 3. Bobrisev (RUS) 567 pont, 4. Simpson (GBR) KTM, 481 pont, 5. van Horebeek (BEL) Yamaha, 449 pont, 6. Nagl (GER) Husqvarna, 442 pont. MX2: 1. Gajser (SLO) Honda, 589 pont, 2. Jonass (LAT) KTM, 564 pont, 3. Anstie (GBR) Kawasaki, 537 pont, 4. Guilloid (SWI) Yamaha, 511 pont, 5. Seewer (SWI) Suzuki, 496 pont, 6. Lieber (BEL) Yamaha, 430 pont.

WTCC



Ezúttal is a Citroënek diktáltak,  
s megvan a konstruktóri vb-címük is

## Édes-savanyú

A kínai Sanghaj F-1-es pályáján az első futam rajtja valódi káoszba fulladt: a hazai közönség előtt versenyző Ma Qing Hua (Citroën C-Elysée WTCC) és Hugo Valente (Campos-RML Chevrolet) ott ragadt a 2., illetve a 10. pozícióban, míg az első kanyarban John Filippi (Campos-RML Chevrolet) ütötte ki Tom Coronelt, majd Tom Chilton (Roal-RML Chevrolet) a hondás Tiago Monteirot trafálta el. A következő kanyarkombinációnál pedig Gabriele Tarquini (Honda Civic WTCC) a ladás Rob Huff-fal ütközött – utóbbi felfüggesztése azonnal eltört, az olasz még elvicélt a boxig. A Safety Car ezután

José Maria López, Yvan Muller, Sébastien Loeb (mindhárman Citroën), Nicky Catsburg (Lada Vesta WTCC), Mehdi Bennani (Sébastien Loeb Racing-Citroën) és Nicolas Lapierre (Lada) sorrendben gyűjtötte össze a mezőnyt. A nagy kavarodásban a 40 kilós büntetősúly alatt „nyögő” és hosszú idő óta a leggyengébb kvalifikációját elszenvedő Michelisz Norbi (Zengő-Honda) jött fel mögéjük a 15. helyről. Miután a biztonsági autó kiállt, az élen semmi érdemleges nem történt, az idei 8. győzelmét arató López vezetésével triplázott a Citroën. Norbit viszont közben a „népköztársaságnak” bizonyítani akaró Ma szorongatta, de

a 12. körben a technika felmondta a szolgálatot. Úgyhogy a magyar versenyző fellelegezhetett és hosszas előkészítést követően az utolsó előtti kanyarban megelőzte Lapierre-t, ezzel a hat pontot érő 6. helyen végzett. Második nekifutásra a rajtnál Tarquini és Valente pofozkodásának az lett a vége, hogy a Chevy futóműve eltört és a kavicságyba csúszott. Ezután Muller viszonylag könnyedén áthámozta magát az olaszon és nyert – két fordulóval a szezon vége előtt begyűjtve a Citroën második konstruktőr-világbajnoki címét. Norbi az indulásnál megint ügyesen helyezkedett és egészen a 7. pozíció környékéig jött előre, de sajnos a

nagy lökdösődésben megsérült az autó és végül tizenegyedikként végzett, így a pontversenyben nem tudta csökkenteni hátrányát Mával szemben, miközben Tarquini egy pontra megközelítette.

### WTCC (12/10. FORDULÓ)

#### Az összetett állás

**VERSENYZŐK:** 1. López (ARG) 396 pont, 2. Muller (FRA) 321 pont, 3. Loeb (FRA) 282 pont, 4. Ma (CHN) 178 pont, 5. Michelisz (HUN) 172 pont, 6. Tarquini (ITA) 171 pont, 7. Monteiro (POR) 165 pont, 8. Valente (FRA) 95 pont, 9. Huff (GBR) 87 pont, 10. Chilton (GBR) 84 pont.  
**KONSTRUKTÖRÖK:** 1. Citroën 879 pont (már világbajnok!), 2. Honda 611 pont, 3. Lada 310 pont.

DTM

## Kétszer négy

A németországi Oschersleben versenypályán mesterhármast ért el Timo Glock (BMW M4 DTM): pole pozíció, leggyorsabb versenykör és magabiztos rajt-cél győzelem. Ráadásul a második DTM-diadalát arató ex-F-1 pilóta mögött csapattársa, az ötödik pozícióból induló Bruno Spengler végzett, míg Antonio Félix da Costa és Augusto Farfus jóvoltából a BMW négyes sikert ünnepelhetett. A kormányzservó hibája ellenére Pascal Wehrlein (Mercedes-AMG C 63 DTM) eredményesen óvta ötödik helyét a címvédő Marco Wittmannal (BMW M4 DTM) szemben. A kerékcsereivel megspékelte vasárnapi menetben a legendás Stig Blomqvist fia, a 21 éves Tom (BMW M4 DTM) lerajtolta csapattársát, a brazil Farfust, és az újonc mindössze 14. futamán megszerezte első DTM-győzelmét. Wittmann és da Costa jóvoltából ismét négyes diadalt ünnepelhe-



A BMW egy forduló alatt a konstruktóri lista élére ugrott

tett a BMW, míg Wehrleint ismét ötödikként intették le – mivel legnagyobb ellenfele, Mattias Ekström (Audi RS 5 DTM) egyetlen pontot sem gyűjtött, 14 pontos előnyre tett szert a tabellán.

Az Audinak viszont ezúttal nem volt oka az ünneplésre, ugyanis mindkét futamon csupán egyetlen versenyzőjük, előbb Miguel Molina (9.), utóbb Jamie Green (8.) végzett pontszerző helyen.

### DTM (9/7. FORDULÓ)

#### Az összetett állás

**VERSENYZŐK:** 1. Wehrlein (GER) 140 pont, 2. Ekström (SWE) 126 pont, 3. Mortara (SWI) 110 pont, 4. Green (GBR) 107 pont, 5. Spengler (CDN) 104 pont, 6. Wittmann (GER) 98 pont, 7. Paffett (GBR) 75 pont, 8. Farfus (BRA) 73 pont, 9. Félix da Costa (POR) 71 pont, 10. Rockenfeller (GER) 67 pont.  
**KONSTRUKTÖRÖK:** 1. BMW 488 pont, 2. Audi 422 pont, 3. Mercedes-Benz 417 pont.

Sebastian Vettel az idén már három nagydíjgyőzelmet aratott, a Ferrari még saját magát is meglepte az eredményeivel. De vajon tényleg előreléptek az Alonso-korszakhoz képest?

# A Ferrari

Szingapúrban sehol sem voltak a Mercedesek, mindkét ferraris és Ricciardo is dobogóra állhatott



„Két győzelmet már sikerként értékelnék, a három tökéletes lenne, ha pedig összejönne négy, meztől felfutnék a maranellói dombokra” – ezt a Ferrari tavaly télen kinevezett új csapatfőnöke, Maurizio Arrivabene mondta még február 20-án, az előszezon tesztjei idején. Nos, a helyzet pillanatnyilag úgy áll, hogy ideje elkezdenie az edzést, mert Vettel Szingapúrban már harmadszor állhatott fel a dobogó tetejére, és egyáltalán nem tűnik elképzelhetetlennek, hogy a hátralévő öt futamból is megnyer egyet.

**VETTEL** első szezonja a Ferrarinál eddig igazi sikersztori. Mind ő, mind a felettesei rendszeresen hangoztatják, hogy nem számítottak ilyen lendületes indításra; elvégre a kulcsfigurák lecserélésével tavaly óta teljesen új időszámítás vette kezdetét náluk. A tulajdonképpen már 2009 óta tartó sikertelenségbe végül belebukott a Ferrari sportprogramját irányító Stefano Domenicali – sőt közvetlen utódja, a csak pár hónapot kihúzó Marco Mattiacci is –, valamint a technikai igazgató, Pat Fry, a főtervező, Nick Tombazis, és a gumik szakér-

tője, a korábbi Bridgestone-mérnök Hirohide Hamasima. A lavina magával rántotta a Ferrari elnökét, Luca di Montezemolót, és Fernando Alonso is elege lett az az állandó ígéretésből, úgyhogy őt átküzdött idény után elhagyta a csapatot.

Vajon megbánta a döntését Vettel szárnyalását látva? Az biztos, hogy a McLarennél nem élvezi különösebben a középmezőnyben folytatott reménytelen küzdelmet. „Kik ezek, akikkel harcolunk?!” – kérdezte gunyorosan a rádióban a Japán Nagydíj során, kétszer is „GP2-es motorként” emlegetve a

Hondát. Ennek ellenére kitartóan ismételteti, hogy a Ferraritól távoznia kellett, mert úgy érezte, velük sohasem lesz világbajnok. „Az autó egyáltalán nem volt ütőképes, és a helyzet egyre lehangelőbbé vált” – mondta augusztus végén. „Valószínűleg az lett volna a legjobb, ha már egy vagy két évvel korábban lelépek, de mindenki tudja, hogy megtettük, ami tőlünk telt, és kivétel nélkül az összes versenyen harcoltunk a végsőkig.” Alonso még szeptemberben is makacsul azt állította, a Ferrari valójában az idén sem ért el semmiféle áttörést.

# i nagy dobása

## Hamilton behúzta

A Mercedes Szingapúrban megmagyarázhatatlanul gyengén teljesített, amit jobb híján leginkább azzal magyaráztak, hogy nem sikerült hatékony munkára fogniuk a gumikat. Lewis Hamilton a turbó egyik csövét tartó bilincs hibája miatt az idén először ki is esett, ám a következő hétvégén, Japánban még tovább, 48 pontra növelte az előnyét Nico Rosberggel szemben. Ebben az is a segítségére volt, hogy a német versenyző hiába kaparintotta meg a pole-t, a rajtnál túlmelegedett, így a teljesítményéből is veszített a motorja, és Hamilton egy erőszakos manőverrel már a második kanyarban átvette tőle a vezetést. Nagyon érik a brit harmadik világbajnoki elsősége...

A Ferrari idén – eddig – saját magát is meglepte ütképességével. Vajon a véghajrában is lesz okuk öröme?



Japánban helyreállt a rend, újra a Mercik domináltak

## Tudta-e?

### Hamilton Suzukában

a 41. nagydíjgyőzelmét aratta, amivel holtversenyben feljött az örökranglista 4. helyére példaképe, Ayrton Senna mellé – már csak Michael Schumacher, Alain Prost és Vettel van előtte.

**EZT A KIJELENTÉST** első ránézésre akár kétségbeesett öngizolásként is felfoghatnánk. Elvégre Alonso tavaly egy árva futamot sem tudott megnyerni, és a szezonnak ugyanabban a szakaszában – az első 14 forduló után – csupán két dobogós helye volt. Ehhez képest Vettel már háromszor győzött, és tízszer végzett a legjobb három között, amiből az előrelépés látványosnak tűnik. A kép azonban kissé árnyaltabb ennél. Ha megnézzük, a Ferrarinál töltött öt éve, azaz 2010 és 2014 között Alonso hogy állt az idény 14. versenyén túl, felelős

eredményre jutunk. 2010-ben és 2012-ben például ugyanúgy három győzelemnél járt, mint most Vettel, és három évvel ezelőtt 29 pontos előnnyel még vezette is a világbajnokságot, míg az utódja ezúttal 59 pontos hátrányban van. Érdekes módon Alonsónak a csapatnál töltött első szezonja bizonyult a legeredményesebbnek: akkor összesen ötször tudott nyerni, jöllehet, ebből kétszer az utolsó öt futamon. Ahhoz, hogy Vettel legalább ilyen jó mérleggel zárja a bemutatkozó évét, neki is további két győzelmet kellene aratnia, és még háromszor

kellene felállnia a dobogóra. Habár ez nem látszik egészen lehetetlennek, a Mercedes formáját ismerve nem is könnyű kihívás.

**MÁSFELŐL VISZONT** a Ferrari egyszer sem állt olyan jól az Alonso-korszakban, mint az idén Vettellel. A spanyol soha nem tudott tíz dobogós helyet és 195 pontnál többet szerezni az első 14 futam alatt, a németnek viszont már 218 pontja van. S a csapatnak egyszer sem jutott több 294 pontnál, de most 337-tel magabiztosan foglalja el a konstruktóri tabella 2. helyét. A fej-

lődés egyik legjobb mércéje Kimi Räikkönen. A finn a Ferrari kevés fix pontja közé tartozik, ezért képes lehet megítélni a különbséget, és kitartóan hangoztatja, hogy az istálló úgy technikai szempontból, mint a menedzsment terén rengeteget fejlődött. Ez az ő teljesítményén is érzékelhető: az egy évvel ezelőtti 45-höz képest már majdnem háromszor annyi, 119 pontot gyűjtött, és kétszer – legutóbb Szingapúrban – feljutott a dobogóra is. Räikkönen a Japán Nagydíj után elismerte, hogy a keményebb keverékű gumikon a Ferrari ➔



Ricciardo (elől) bal hátsó és Massa (19)  
jobb első gumija már defektes  
a suzukai rajt utáni első kanyarban

még nem áll a helyzet magaslatán, de azt mondta, a csapat „önmagát is kellemesen meglepte” az idei formájával. „Bizonyos pályák vonalvezetése természetesen több gondot okoz az autónknak. Tudjuk, hogy hol lesz nehezebb dolgunk – magyarázta. – Ugyanakkor azt hittük, Monza problémás lesz, mégis kifejezetten jól mentünk ott. Suzuka sem volt rossz, pedig az sem tartozik a hozzánk legjobban passzoló helyszínek közé. Ez azt mutatja, hogy helyes döntéseket hozunk, és folyamatosan lépegetünk előre.”

**VALÓBAN:** a Ferrari az egy évvel ezelőttihez képest egy teljes másodperccel közelebb került a Mercedeshez az abszolút erőpályának számító Monzában, ami bizonyítja, hogy a turbókorszak eleje óta kezdik végre ledolgozni a hátrányukat a motorok terén – jövőre pedig várhatóan teljesen átalakítják a hajtásláncuk elrendezését, hogy aerodinamikailag előnyösebben lehessen beépíteni a kasztniba. Szingapúrban is látványos volt a fejlődésük, hiszen míg a Mercedes (igaz, részben a gumikeze-

lési gondok miatt) csak 4 tizedet javított a tavalyi köridején, a Ferrari 2 másodperccel, és a közepesen lassú, derékszögű kanyarokkal teli utolsó szektorban kényelmesen gyorsabb volt. Azt a tavalyi menesztett főtervező, Nick Tombazis sem tagadja, hogy a Ferrari jobb lett, ez azonban szerintem még főleg a régi rezsim érdeme. „A Mercedesszel mi sem lettünk volna képesek egy szintre kerülni, de fejlődöttünk volna – állította szeptember elején, elismerve, hogy a mai napig nehezményezi a kirúgását. – Nem tagadom a felelősséget, de a 2014-es autón kevesebbet tudtam dolgozni, mint az előzőeken. 2008 óta pont a 2015-ös volt az első autó, amellyel igazán sokáig foglalkozhattam. Én használtam először a modernizált szélsatsornát is.”

**HA TOMBAZIS** meglátásában van is igazság, az F-1-ben a sikerhez kell a csapategység is, és pontosan ez az, ami tavaly már mindenképpen hiányzott a Ferrarinál. Ő maga sem tagadja, hogy a nyomasztó elvárások miatt lélekölő volt náluk dolgozni – nézzük csak meg, Felipe

Massa mennyire magára talált a Williamsnél! Szerinte a Ferrarinál minden Alonso körül forgott, és mivel a végére a spanyol is kiábrándult a csapatból, jöveteletlenül megromlott a légkör. Muszáj volt újra tiszta lappal indulni, és Arrivabene sem győzi hangsúlyozni annak a fontosságát, hogy a versenyzők között végre harmónia van. Szingapúrban Räikkönen elismerte, hogy más egy olyan csapattárs mellett állni a dobogón, akivel régóta baráti a viszonya, sőt még azt is önként felajánlotta, hogy segít Vettelnek megnyerni a vb-t, ha lesz rá módja. Azt azonban még a Ferrarinál sem gondolják komolyan, hogy erre az idén reális esélye van. Arrivabene szerint „ugyanakkora szerencse kelene hozzá, mint a lottóötöshöz”, és az elnök, Sergio Marchionne is inkább jövőre ígéri az igazi áttörést. 2016 fogja igazán megmutatni, hogy a Ferrari az új rezsim irányítása alatt tényleg fejlődött-e; elvégre Alonsoval is akadtak jobb éveik. Ő kétszer közel került még a vb-címhez is, csak az volt a baj, hogy nem mutattak javuló tendenciát.

## Grosjean a Haasnál folytatja!

Noha a Renault a Japán Nagydíj után hivatalosan is megerősítette, hogy szándéknyilatkozatot írt alá a Lotus megvásárlásáról – amely ellen csőd-eljárás is indulhatott volna az adótartozásai miatt –, Romain Grosjean

mégis úgy döntött, elhagyja a csapatot. A 29 éves francia versenyző egész eddigi F-1-es pályafutását az enstone-i istállónál töltötte, de most a jövőre bemutatkozó, a Ferrari által pártfogolt új alakulathoz, az amerikai

Haasoz szerződött. Grosjean úgy érzi, jobban vezet, mint valaha, és nem titkolja, hogy az átigazolással a Ferrarihoz szeretne közelebb kerülni, bár elismeri, hogy „addig még van néhány lépcsőfok.”

### VÉGEREDMÉNY (19/13.)

Marina Bay (SGP) 61 kör = 309,316 km

|     |                                            |                                   |
|-----|--------------------------------------------|-----------------------------------|
| 1.  | [1.] VETTEL (GER) Ferrari                  | 2 óra 01'22,118" (152,673 km/óra) |
| 2.  | [2.] RICCIARDO (AUS) Red Bull-Renault      | +01,478"                          |
| 3.  | [3.] RAIKKÖNEN (FIN) Ferrari               | +17,154"                          |
| 4.  | [6.] ROSBERG (GER) Mercedes-Benz GP        | +24,720"                          |
| 5.  | [7.] BOTTAS (FIN) Williams-Mercedes        | +34,204"                          |
| 6.  | [4.] KYVAT (RUS) Red Bull-Renault          | +35,508"                          |
| 7.  | [13.] PEREZ (MEX) Force India-Mercedes     | +50,836"                          |
| 8.  | [8.] VERSTAPPEN (NED) Toro Rosso-Renault   | +51,450"                          |
| 9.  | [14.] SAINZ JR. (ESP) Toro Rosso-Renault   | +52,860"                          |
| 10. | [16.] NASR (BRA) Sauber-Ferrari            | +1'30,045"                        |
| 11. | [17.] ERICSSON (SWE) Sauber-Ferrari        | +1'37,507"                        |
| 12. | [18.] MALDONADO (VEN) Lotus-Mercedes       | +1'37,718"                        |
| 13. | [10.] GROSJEAN (FRA) Lotus-Mercedes        | -2 kör                            |
| 14. | [20.] ROSSI (USA) Manor-Marussia-Ferrari   | -2 kör                            |
| 15. | [19.] STEVENS (GBR) Manor-Marussia-Ferrari | -2 kör                            |

#### A versenyt feladta

|     |                                             |                     |
|-----|---------------------------------------------|---------------------|
| 16. | [15.] BUTTON (GBR) McLaren-Honda            | -9 kör (váltóhiba)  |
| 17. | [12.] ALONSO (ESP) McLaren-Honda            | -28 kör (váltóhiba) |
| 18. | [5.] HAMILTON (GBR) Mercedes-Benz GP        | -29 kör (turbóhiba) |
| 19. | [9.] MASSA (BRA) Williams-Mercedes          | -31 kör (váltóhiba) |
| 20. | [11.] HÜLKENBERG (GER) Force India-Mercedes | -49 kör (löközés)   |

[ ] = rajtpozíció

#### A leggyorsabb versenyző

RICCIARDO, 1'50,041", az 52. körben.

### VÉGEREDMÉNY (19/14.)

Suzuka (JAP) 53 kör = 307,471 km

|     |                                             |                                   |
|-----|---------------------------------------------|-----------------------------------|
| 1.  | [2.] HAMILTON (GBR) Mercedes-Benz GP        | 1 óra 28'06,508" (209,381 km/óra) |
| 2.  | [1.] ROSBERG (GER) Mercedes-Benz GP         | +18,964"                          |
| 3.  | [4.] VETTEL (GER) Ferrari                   | +20,850"                          |
| 4.  | [6.] RAIKKÖNEN (FIN) Ferrari                | +33,768"                          |
| 5.  | [3.] BOTTAS (FIN) Williams-Mercedes         | +36,746"                          |
| 6.  | [13.] HÜLKENBERG (GER) Force India-Mercedes | +55,559"                          |
| 7.  | [8.] GROSJEAN (FRA) Lotus-Mercedes          | +1'12,298"                        |
| 8.  | [11.] MALDONADO (VEN) Lotus-Mercedes        | +1'13,575"                        |
| 9.  | [17.] VERSTAPPEN (NED) Toro Rosso-Renault   | +1'35,315"                        |
| 10. | [10.] SAINZ JR. (ESP) Toro Rosso-Renault    | -1 kör                            |
| 11. | [12.] ALONSO (ESP) McLaren-Honda            | -1 kör                            |
| 12. | [9.] PEREZ (MEX) Force India-Mercedes       | -1 kör                            |
| 13. | [16.] KYVAT (RUS) Red Bull-Renault          | -1 kör                            |
| 14. | [15.] ERICSSON (SWE) Sauber-Ferrari         | -1 kör                            |
| 15. | [7.] RICCIARDO (AUS) Red Bull-Renault       | -1 kör                            |
| 16. | [14.] BUTTON (GBR) McLaren-Honda            | -1 kör                            |
| 17. | [5.] MASSA (BRA) Williams-Mercedes          | -2 kör                            |
| 18. | [19.] ROSSI (USA) Manor-Marussia-Ferrari    | -2 kör                            |
| 19. | [18.] STEVENS (GBR) Manor-Marussia-Ferrari  | -3 kör                            |
| 20. | [16.] NASR (BRA) Sauber-Ferrari             | -4 kör                            |

[ ] = rajtpozíció

#### A leggyorsabb versenyző:

HAMILTON, 1'36,145", a 33. körben.

### AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

**VERSENYZŐK:** 1. Hamilton 277 pont, 2. Rosberg 229 pont, 3. Vettel 218 pont, 4. Räikkönen 119 pont, 5. Bottas 111 pont, 6. Massa 97 pont, 7. Ricciardo 73 pont, 8. Kyvat 66 pont, 9. Grosjean 44 pont, 10. Perez 39 pont, 11. Hülkenberg 38 pont, 12. Verstappen 32 pont, 13. Nasr 17 pont, 14. Maldonado 16 pont, 15. Sainz Jr. 12 pont, 16. Alonso 11 pont, 17. Ericsson 9 pont, 18. Button 6 pont.

**KONSTRUKTÖRÖK:** 1. Mercedes-Benz GP 506 pont, 2. Ferrari 337 pont, 3. Williams-Mercedes 208 pont, 4. Red Bull-Renault 139 pont, 5. Force India-Mercedes 77 pont, 6. Lotus-Mercedes 60 pont, 7. Toro Rosso-Renault 44 pont, 8. Sauber-Ferrari 26 pont, 9. McLaren-Honda 17 pont.

# Nem adom fel!

Lorenzo azonnal javított misanói bukása után, és jelezte, hogy még nem dőlt el semmi.

## Tudta-e?

A Moto2-esek a 100. nagydíjukat teljesítették a 2010 óta létező kategóriában, ahol 54. alkalommal hangzott fel a spanyol himnusz, míg a német Kalex a 48. konstruktóri győzelmét aratta.

Lorenzo és Rossi teljesítményének köszönhetően a Yamaha máris megnyerte a gyártói vb-t!

Oliviera (44) remekül ment, Bastianini (33) és Kent (52) azonban bukott



A spanyol 23 pontos hátrányban várhatta Valentino Rossi mögött az Aragóniai GP-t, amely után viszont már csak 14 pont a különbség a két gyári yamahás között. Hiába ülnek mindketten elvben ugyanolyan gépen, Rossi nem volt riválisa Lorenzónak, aki magányosan, nagyon magabiztosan szerezte meg idei 6. sikerét, amely egyben karrierje 60. nagydíjgyőzelme volt. Rossi viszont még a 2. helyért folyó párbajt is elvesztette a bravúrosan motorozó Daniel Pedrosa ellen. A verseny elején úgy tűnt, hogy Marc Marquez lehet az egyetlen riválisa Lorenzónak, azonban a pole-ból rajtoló vezérhondás idén 5. alkalommal bukott – ezzel 79 pontra nőtt a hátránya Rossi mögött.

A Moto2-ben még nem lett világbajnok Johann Zarco. Egyfelől első számú riválisa, Esteve Rabat idén először a pole-ból startolva győzött, ő maga pedig meglehetősen visszafogottan motorozott. Még a 6. helyért is meg kellett küzdenie. Zarco a 3. forduló óta mindig növelte az előnyt az összetettben, most viszont 15 pontot veszített Rabattal szemben: 93-ról 78 pontra csökkent az előnye. En-

nek ellenére továbbra is ő maradt a Moto2 első számú világbajnoki esélyese. Egyébként Zarco jövője is a középpontban volt. A Suzuki ugyanis ajánlatot tett neki, amelynek értelmében 2016-ban a Suzuki MotoGP tesztpilótája lehetne, míg 2017-ben a Suzuki új junior csapatában kaphatna helyet.

**A MOTO3-BAN** sem ment az élvasznak. Danny Kent ugyan végig a győzelemért küzdött, ám idén először bukott, más kérdés, hogy mégis megtartotta 55 pontos előnyét az összetettben. Ennek oka, hogy fő riválisa, Enea Bastianini szintén bukott. Kent a következő szezon „állásbörzójén” is beszédtema volt. Mivel nem sikerült csapatot találnia a MotoGP-ben, idei alakulatával, a Leopard Racinggel a Moto2-be költözik fel. Ott az a Miguel Oliveira lesz a csapattársa, aki most szerezte idei 3. nagydíjgyőzelmét. A Leopard Racing a Moto3-ból sem vonul ki, azonban teljesen átalakította 2016-os felállítását. A 16 éves francia Fabio Quartararo, a 18 esztendő spanyol Joan Mir és a 19 éves olasz Andrea Locatelli alkotja majd a csapatot jövőre.

## VÉGEREDMÉNY (18/14.)

### Aragón

**Moto3:** 1. Oliveira (POR) KTM, 2. Navarro (SPA) Honda, 3. Fenati (ITA) KTM.  
**Moto2:** 1. Rabat (SPA) Kalex, 2. Rins (SPA) Kalex, 3. Lowes (GBR) Speed Up.  
**MotoGP:** 1. Lorenzo (SPA) Yamaha, 2. Pedrosa (SPA) Honda, 3. Rossi (ITA) Yamaha.

### Az összetett állás

**Moto3:** 1. Kent 234 pont, 2. Bastianini 179 pont, 3. Oliveira 159 pont, 4. Fenati 155 pont, 5. Antonelli 136 pont, 6. Vazquez 129 pont.  
**Moto2:** 1. Zarco 284 pont, 2. Rabat 206 pont, 3. Rins 184 pont, 4. Lowes 144 pont, 5. Lüthi 142 pont, 6. Folger 125 pont.



Moto2: Rins, Rabat és Lowes

**MotoGP:** 1. Rossi 263 pont, 2. Lorenzo 249 pont, 3. Marquez 184 pont, 4. Iannone 172 pont, 5. Smith 143 pont, 6. Dovizioso 139 pont.



# Rea a csúcsra ért

Az egykori motokrosszos, Jonathan Rea a 7. vb-szezonjában ért eddigi pályaufutása csúcsára.

Rea természetesen  
jövőre is  
a zöldeket erősíti



## Tudta-e?

Rea az amerikai John Kocinski és az ausztrál Troy Corser után a harmadik, aki márkaváltás után azonnal világbajnok tudott lenni.

Davies (képünkön) nagy  
harcot vív az ezüstért  
a trónfosztott Sykesszal



Ugyan gumigondok miatt Rea és a Kawasaki az idei legrosszabb versenyét tudhatta magáénak a spanyolországi Jerezben, mégis háttérmentesen boldogok lehetett. A brit megszerezte hón áhitott világbajnoki címét, míg a Kawasaki története legjobb szezonját teljesítette, hiszen az egyéni vb-cím mellé begyűjtötte az első gyártói vb-aranyát is.

A tavalyi idény végén Rea 10 év után szakított a Hondával és átszerződött a Kawasakihoz, amellyel meg sem állt egészen a vb-címig. Igaz, ehhez nagyban hozzájárult a Kawasaki is, amely a lehető legjobban oldotta meg az új szabályok miatti kihívásokat:

széria hajtókar és dugattyú, egyféle változtatételezés, márkánként azonos motorelektronika. A technikai versenyben a ZX-10R volt a legjobb, amelynek nyergében egy teljesen megváltozott Rea tudott világbajnok lenni.

**JOHNNY REA** Jonathan Reává változott! Örült Johnny igazi közönségkedvenc volt hondásként. Mindig a határon motorozva, féltelmetes és nagyon látványos manővereket mutatott be, hihetetlen előzésekkel és féktávokkal kápráztatott el mindenkit. Rea 2007 és 2014 között a vezérhondás volt a brit superbike-bajnokságban, a

supersport-vb-n, majd a superbike-ban is. Mindemellett az endurance-ban is az aranszárnyasok sztárja volt, hiszen előbb megnyerte a suzukai 300 kilométerest, majd első britként a suzukai 8 órát is. Rea azonban mégis amolyan vesztéként volt elkönnyelve, hiszen egyik hadszíntéren sem volt bajnok. Pontosan ezért döntött úgy, hogy elhagyja a Hondát és beleveti magát az ismeretlenbe, átszerződve a Kawasakihoz. Már az előszezon teszteken látszott, hogy Rea hamar összebarátkozott a Kawasakival, sőt, nem várt módon ő lett a vezérkawasakis a 2013-as kawás világbajnok, Tom Sykes ellenében.

A supersportban is nagyon érik a Kawasaki aranya, hiszen Kenan Sofuoglu tarolt, aminek köszönhetően az összetett éllövása egyetlen viadal alatt 13-ról 33 pontra növelte előnyét. A török motoros egész szezonban arra panaszkodott, hogy nem elég erős a gépe, Jerez előtt viszont a Kawa elkészített egy nagyobb teljesítményű ZX-6R-t Sofuoglunak. Az öt edzésen négyszer is ő volt a legjobb, megszerezte idei 3. pole pozícióját, míg a versenyen rajtcél győzelmet aratott.

A Sofuoglu-Kawasaki páros tehát feltámadt, hiszen azt követően nyert ismét, hogy a megelő-



Sofuoglu szinte már kezében érezheti az újabb vb-címet



Chrobák személyében újabb vb-pontosunk van. Gratulálunk!



Van der Mark, Honda-bébi és gyerekbriinga a rajt előtt

ző két fordulóban még dobogóra sem volt képes. Sofuoglu idei legnagyobb riválisa, Jules Cluzel viszont az egyik szabadedzésen súlyos balesetet szenvedett. Eltört a bal alsó lábszára. Azonnal műteni kellett, így Cluzel és az MV Agusta vb-álmai egy csapásra szertefoszlottak. Cluzel kiválásával eldőlt, hogy idén már csak Sofuoglu, vagy az amerikai Patrick Jacobsen lehet világbajnok a kategóriában. Jacobsen ugyan 33 pont hátránnyal várhatja az utolsó két viadalt, azonban a hondás nagyon jó formában van. A 2. helyével már az egymás utáni negyedik dobogóját szerez-

te meg, aminek köszönhetően 5 forduló után ismét feljött a tabella 2. helyére.

**A SUPERSPORT** spanyol futamán két magyar, Chrobák János és Juhász Dávid is a középpontba került. Az idén alakult hondás magyar Schmidt Racingben a két versenyző idén nagyszerűen teljesít. A csapat idén már ott volt Misanóban is a supersport-vb-n, ahol Juhász a nagyon biztató 16. helyen végzett, míg Chrobák sajnos bukott. Aztán Jerez előtt az Alpok-Adria sorozatban Chrobák a supersportban, Juhász pedig a superstock 600-ban lett bajnok, míg Jerezben mindket-

## Visszatér a Yamaha!

A Yamaha 2011-ben hagyta el a széria alapú sorozatot, amelybe jövőre gyári támogatott csapattal tér vissza. A márka idén versenykörülmények között tesztelte YZF-R1M sportgépet, amely a különböző sorozatokban azonnal sikereket ért el: megnyerte az amerikai superbike-bajnokságot, a brit és a japán bajnokságban pedig élvonalas. A hangvillások az endurance vb-n négy év után tudtak ismét versenyeket nyerni, köztük volt a suzukai 8 órá is, amelyen 19 év után győztek ismét. Az új alakulat vezetője a Yamaha kontinensrészlege, a Yamaha Europe, amely felelős a technikai fejlesztésekért, a stratégiai feladatokért, s az új csapat versenyzői is közvetlenül

a Yamaha Europe alá tartoznak. A gárda irányítója az angol Crescent a versenyfeladatokért, illetve a logisztikáért lesz felelős. Crescent 20 év után a Suzukit hagyja el a Yamaháért, míg a márka két új pilótája Alex Lowes, valamint a 2014-es superbike-világbajnok Sylvain Guintoli lesz. A főszponzor az olasz élelmiszeripari vállalat, a Pata lesz, amely a Honda superbike-vezérszervezetét, a Ten Katét hagyja el. A Yamaha eddig 561 versenyen indult a superbike-vb-n 1988 és 2000, valamint 2005 és 2011 között, 74 győzelmet és 37 pole pozíciót gyűjtött össze, míg 2007-ben gyártói, 2009-ben pedig egyéni vb-címet szerzett.



Sofuoglu Cluzel kórházi ágyánál



### VÉGEREDMÉNY (13/11.)

#### Jerez

##### Superbike

1. futam: 1. Sykes (GBR) Kawasaki, 2. Davies (GBR) Ducati, 3. Van der Mark (NED) Honda, ... 18. Rizmayer (HUN) BMW, ... 20. Tóth (HUN) BMW.  
2. futam: 1. Davies, 2. Torres (ESP) Aprilia, 3. Haslam (GBR) Aprilia, ... 16. Rizmayer, ... 20. Tóth.

##### Supersport

1. Sofuoglu (TUR) Kawasaki, 2. Jacobsen (USA) Honda, 3. Zanetti (ITA) MV Agusta, ... 15. Chrobák (HUN) Honda, ... 19. Juhász (HUN) Honda.

#### Az összetett állás

##### Superbike

1. J. Rea 478 pont (már világbajnok!), 2. Davies 353 pont, 3. Sykes 331 pont, 4. Haslam 286 pont, 5. Torres 210 pont, 6. Guintoli 175 pont, ... 27. Tóth 5 pont, ... 29. Rizmayer 3 pont.

##### Supersport

1. Sofuoglu 193 pont, 2. Jacobsen 160 pont, 3. Cluzel 155 pont, 4. Zanetti 129 pont, 5. G. Rea 88 pont, 6. Smith 80 pont, ... 31. Chrobák 1 pont.

# Új időszámítás



Beszámolunk az új generációs Opel Astra és a Lexus GS F nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.

**Kalandregény**  
Teszteljük a Suzuki „közepes” túraenduróját, a V-Strom 650XT jelű modellt.



**Ördöglakat**

## További témáink

### Teszt

- Honda Civic Type-R
- Jaguar XE 2.0 DGD
- Peugeot RCZ-R
- Volvo V60 XC D5 AWD

### Retró

- Ezt írtuk a Hondáról

### Időszérű

- Új gépjárművek értékesítése

Így okosítsuk a régebbi fedélzeti elektronikus rendszereket a mai eszközökhöz!

## Törlik magukat



Számos új autótípus töréstartesztjét végezte el az EuroNCAP szervezet - lássuk az eredményeket!

**Főszerkesztő**  
SZABÓ RÓBERT

**Szerkesztő**  
BALOGH BENCE  
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

**Tervezőszerkesztő**  
BIRÓ 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**  
RÓNAI BALÁZS  
vezérigazgató

**Pénzügyi és operatív igazgató**  
KATONA VIKTOR

**Országos Napilap Üzletág igazgató**  
HANÁK TAMÁS

**Értékesítési és Marketing igazgató**  
DOOR TAMÁS

**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 közzétételkor teljes mértékben figyelembe vesszük a gazdasági reklámtevékenységről szóló 1997. évi LVIII. törvény rendelkezéseit, valamint az önszabályzó reklámpiacon kialakult gyakorlatot. Tilos az Auto-Motor bármely fotóját, írott anyagát részben vagy egészben, illetve átdolgozva átvenni vagy újraközzélni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

### Nyomás

Ipress Center CE Zrt.  
**Felelős vezető**  
LAKATOS IMRE igazgatósági tag

**A nyomtatás időpontja**  
2015/40. hét

67. évfolyam, 20. szám  
Munkaszám: 133560  
INDEX: 25180  
HU ISSN 0005-0792

### Előfizetői tájékoztató

Előfizetéssel, megrendeléssel kapcsolatos információk:

06-40-510-510,

ugyfelszolgalat@mediaworks.hu,  
posta@automotor.hu,  
valamint munkanapokon 7-17 óráig a 06-1-460-2470-es telefonszámon.

**Előfizetésben terjeszti**  
a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzletág.

Postacím: 1900 Budapest.  
Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu,

további információ:

06-80-444-444,

Külföldre előfizethető:

Hungaropress Kft.

Ügyintézés honlapon keresztül:

www.hungaropress.hu

elofizetes@hungaropress.hu

tel.: 06-1-348-4060,

fax: 06-1-348-4065

1097 Budapest, Táblás utca 39.

Árusításban terjeszti a Lapker Zrt.

és egyéb terjesztő szervek.

### Előfizetési árak:

1 havi: 590 Ft, negyedéves: 1770 Ft

féléves: 3540 Ft, éves: 6960 Ft

# autó motor

ALAPÍTVA: 1948

**DÍJAZZUK HŰSÉGÉT  
ÉVES ÉS FÉLÉVES AUTÓ-MOTOR  
ELŐFIZETÉSE MELLÉ MOST  
AJÁNDÉK JÁR!**



**Éves előfizetés +  
FORMULA-1  
MAGYAR NAGYDÍJ  
Nemzeti Sport Magazin\***



Éves előfizetés:  
**6960 Ft**

Féléves előfizetés:  
**3540 Ft**

**Féléves előfizetés +  
AUTÓ-MOTOR ECO  
MAGAZIN\***



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

\* A készlet erejéig  
A akció 2015. október 1-től december 1-ig tart.

# MINDEN A HELYÉRE KERÜLT.



APRÓLÉKOS TERVEZÉS. ALAPOS KIDOLGOZÁS.  
RÉSZLETEKBE MENŐ FIGYELEM. ÍGY KÉSZÜLT AZ ÚJ HONDA HR-V.  
HOGY BIZTOSAN MINDEN ALKOTÓRÉSZ TÖKÉLETESEN ILLESZKEDJEN.  
EGY OLYAN KOMPAKT SUV-OT ALKOTVA, AMELY OLYAN PRAKTIKUS  
BELÜL, AMILYEN GYÖNYÖRŰ KÍVÜL.

**HONDA**  
The Power of Dreams

A HR-V vegyes üzemanyag-fogyasztása 4,0-5,7 l/100 km, CO<sub>2</sub>-kibocsátása 104-134 g/km. Az adatok az EU által szabályozott mérések alapján kerültek megadásra, összehasonlíthatóság céljából. A valós körülmények között mért adatok változhatnak. A kép illusztráció.