

autó11 motor

ALAPÍTVÁ: 1948

+8
OLDAL



FIAT
ÆGEA
AUDI Q7



510
LÓERŐS
MESE.



MERCEDES

AMG GT S

AUTÓ- LOPÁS

Az Ön lakóközrete mennyire biztonságos?

HARLEY-DAVIDSON

STREET 750



ROAD GLIDE SPECIAL

Részletek a 7. és a 33. oldalon

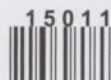
FERRARI- kollekcio

Gyűjtse össze Ön is!
Ferrari FXX



FERRARI FXX

MÁR
KAPHATÓ!



Itt az új Astra!
Minőségi ugrás lehet



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

ÚJ TOYOTA AURIS AZ IGAZI INNOVÁCIÓ



NYÍLT HÉT:
JÚNIUS 8-13.

Tudja meg az igazságot az új Toyota Aurisról. Élvezze a hibrid vezetési élményt, a dinamikus teljesítményt és az innovatív **motorok (Hybrid, 1.2 Turbo benzines és 1.6 D-4D dízel)** nyújtotta előnyöket. Fedezze fel az új Toyota SafetySense™ biztonsági rendszert, az izgalmas extrákat és a további ajándékokat.

Szeressen bele újra a vezetésbe!

36 590 FT/HÓ-TÓL | 2,5% THM



GARANTÁLT
VISSZAVÁSÁRLÁSI ÁR

EXTRACARE
GARANCIA

www.toyota.hu

A képen szereplő gépkocsi illusztráció. Az Auris kombinált üzemanyag-fogyasztása (l/100km): 3,5-6,2; kombinált CO₂-kibocsátása (g/km): 79-143. Az itt szereplő információk tájékoztató jellegűek és nem minősülnek ajánlatnak. Kedvezményes finanszírozásunk 2015. május 25-től megkötött új Auris szerződésekre érvényes 2015. augusztus 31-ig vagy visszavonásig. A Toyota Pénzügyi Zrt. forint alapú, változó kamatozású zárt végű pénzügyi lízing kalkulációja, ami teljes körű casco megkötése esetén érvényes. A Toyota Pénzügyi Zrt. alávetette magát a lakosság részére hitelt nyújtó pénzügyi szervezetek ügyfelekkel szembeni tisztességes magatartásáról szóló Magatartási Kódexnek. Auris HB 1.33 Start kalkuláció: bruttó vételár: 4 140 000 Ft, finanszírozott összeg: 50% (2 070 000 Ft), futamidő: 5 év. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén mértéke módosulhat. A THM mutató nem tükrözi a finanszírozás kamathockázatát. A kalkuláció tájékoztató jellegű, a Toyota Pénzügyi Zrt. a kondíciók változtatásának jogát fenntartja. A kedvezményes finanszírozás más, központi kedvezménnyel össze nem vonható. További részletek a Toyota Márkakereskedésekben és a www.toyotahitel.hu oldalon.

TOYOTA
HYBRID



Tóth Zoltán Zsolt
szerkesztő

Ellentétek vonzásában

A szalonok tetszetős autósodáit elnézve nem is gondolnánk, hogy fejlesztésük idején micsoda ellentétek feszülnek egymásnak: **művészelkű formatervezők és gyakorlatias mérnökök.** Az exkluzív Opel Astra menetpróba alkalmával megkértem az egyik gyári szakértőt, hogy meséljen pár érdekes történetet.

Elmondta például, hogy kezdetben sokkal alacsonyabbra tervezték az autót, hiába jelezték a mérnökök, hogy az kényelmi szempontból már nem lesz jó. Még egy utastér modellt is készítettek, amibe az egyik designer „behajtogatta” magát és lelkesen áradozott, milyen tágas. Vagy éppen utasításba adták, hogy a Formula-1-es aerodinamikai megoldásokat tanulmányozzák. Márpedig a versenyautóknál a minél nagyobb leszorítóerőn van a hangsúly, ami a fogyasztásra nézve kimondottan hátrányos. Persze végeredményben ettől szép az egész: az ellentétek vonzásától és **a kompromisszumoktól lesz egyszerre látványos és praktikus egy autó.**



24

Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 38

Postaláda

Olvasói levelek, fotók,
közérdekű közlemények 9

Időszerű

Autólopások és -feltörések 37

Bemutató

Fiat Aegea 10

Menetpróba

Mercedes-AMG GT S 12

Audi Q7 16

Opel Astra K prototípus 20

Ford Mustang 24

Skoda Superb 26

Harley-Davidson Street 750
és Road Glide Special 40

Teszt

Mazda6 Sportkombi G192 AT 28

Honda CR-V 1.6 i-DTEC 4WD 30

Retró

Ezt írtuk
a Harley-Davidsonról 39

Használt autó

Szervizlátogatás 36

Tanácsadó

A vezérműsij cseréje 34

Szerviz sztori

A lámpabura polírozása 32

Sport

Hírek, eredmények 44

Gyorsasági motoros GP:
Le Mans 47

Formula-1: Monacói Nagydíj 48



37



28



44

Ki a király?



Jordí Genéval a volánja mögött 7'58,12"-es köridőt produkált a **Seat Leon ST Cupra** a Nürburgring Nordschleifén, ami új rekord a sorozatgyártású kombik mezőnyében. A 280 lóerős, elsőkerék-hajtású torpedóval Gené jobb köridőt futott, mint az ötajtós Cuprával (7'58,40")!

Gyors ütemben



A **Mazda** új mérföldköhöz érkezett, ugyanis legördült a gyártósorról az egymilliomodik CX-5-ös. A japán szabadidő-autó kevesebb mint 3 és fél év alatt érte el ezt az eredményt - ennél gyorsabban csak egy modell hozta ezt a gyártási számot, ez pedig a Mazda3-as.

Erre jönnek!



A Financial Times szerint a **Jaguar Land Rover** azt tervezi, hogy új gyártóbázist létesít a közép- és kelet-európai térségben. Mivel Magyarország mellett Szlovákia, Csehország és Lengyelország is az Európai Unió 10 legnagyobb személyautó-gyártója között van, gyakorlatilag mindegyik ország komoly eséllyel pályázik.

Tudta-e?

Goodwoodban, a június 25-én megrendezésre kerülő Moving Motor Show keretében ünnepli 60. születésnapját az Alpine. A közönség a márka korábban nem látott széles palettáját is megtekintheti majd.

Chevrolet Camaro



Új Camaro: visszatér a négyhengeres!



Íme a motorpaletta: V8-as, V6-os, és turbós négyhengeres!





24 különböző hangulatvilágítás közül választhatnak a bent ülők

Vége hivatalosan is bemutatkozott az új Chevrolet Camaro, amely annak ellenére teljesen új generációnak tekinthető, hogy formailag nagyon is utal a felmenőjére. Az újdonság kapcsán azonban az egyik nagy szenzáció, hogy négyhengeres motorral is kapható lesz, amire legutóbb a 80-as években volt példa a csokornyakkenődős izomautó történetében. A szóban forgó egység 2,0 literes, 275 lóerős turbómotor, ugyanakkor van még

3,6-os V6-os (335 LE) és 6,2-es V8-as is (455 LE) - utóbbinál hengerlekapcsolás csökkenti az étvágyat. Egyébként mindössze csak két olyan alkatrész van a hatodik generációs Camaróban, ami az elődben is benne volt: a csomagtartón lévő márkajelzés és a sárvédőkre helyezett, a V8-as motorra utaló SS-jelvények. A karosszéria és a tengelytáv 5 centivel lett rövidebb, a szélesség és a magasság pedig 2,5 centivel csökkent.

60 kg-mal csökkentették a Camaro tömegét



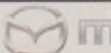
Kilométerfaló

Felix Egolf, a Swiss légitársaság egykori Airbus-kapitánya, több hihetetlen „egytankolásos” távolsági rekordot is felállított már különböző Mitsubishi modellekkel. Most az új Attrage kormányza mögött 1033 kilométert tett meg egyetlen

tankolással a svájci Harkingen és Budapest között, ami mindössze 3,88 literes átlagfogyasztásnak felel meg! A Space Star alapjaira épülő négyajtós modellt 1,2 literes, háromhengeres, 80 lóerős benzinmotor hajtja.



Közös célok

OTA 



Akio Toyota, a Toyota elnök-vezérigazgatója és Masamichi Kogai, a Mazda elnök-vezérigazgatója

Stratégiai megállapodást kötött egymással a Toyota és a Mazda. A két fél eddig is számos területen dolgozott együtt (pl. a Mazda licencszerződés keretében használhatja a Toyota hibrid technológiáit, valamint a Mazda kisautókat gyárt a Toyotának Mexikóban), ám most kiterjesztik a közös munkát. A kooperáció jegyében „a környezetet kevésbé terhelő technikai és biztonsági megoldásokon” dolgozik majd együtt a két gyártó.

HIRDETÉS

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

DIAMOND LOCK sebességváltózáraz

A maximális biztonságért!



Hatékony védelem az autótolvajok ellen!

**MINŐSÉG
A
LEGJOBB ÁRON!**

KABA zárberét



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








Párducarcú



Megújulva folytatja pályafutását a **Mahindra XUV500**-as. A gazdagabb krómozás és az átrajzolt fényszóró mellett az is a modell újdonsága, hogy felárért a külső tükrök aljából az autó logóját a földre vetítő fény is rendelhető. A XUV500-as továbbra is 2,2-es, 140 lóerős dízelmotorral hagyja el a gyártósort.

Utalás



A német **Bavarian Crono** legújabb terméke az 1960 Beetle elnevezésű karóra, melynek számlapja értelemszerűen az 1960-as évjáratú VW Bogár műszerfalát idézi. A manufaktúrális módszerekkel készülő modellbe a svájci Ronda szerkezetét építik. Vételára 143 euró.

Tanácsként

Az **Autós Nagykoalíció** (ANK) megalapította a Kenőolaj Tagozatát. A tagozat célja, hogy szemléletformáló tevékenységével segítse az autós társadalmat a kenőolajak piacán történő eligazodásban, vagyis az autótulajdonosok és üzemeltetők számára hasznos tanácsokkal szolgáljon a szakszerű üzemeltetéssel kapcsolatos kérdésekben.

HIRDETÉS

LŐRINCZ TIBOR
vas- és fémesztergályos
mester

**VÍZSZIVATTYÚ-
JAVÍTÁS**

Az Alfától a Zastaváig.

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

ALAPÍTVÁ 1971-BEN.

BMW-újdonságok

Kívánatos dar



**305 km/óra emelhető
az új BMW végsebessége!**



Új koncepció

A MOL új kiskereskedelmi stratégiájának egyik állomásaként megnyitotta Fresh Corner üzletét. Az első ilyen állomás Budapesten, a Prielle Kornélia úton található, ahol a vásárlók mindennapi fogyasztási igényeihez teljes mértékben igazodó termékválasztékkal, pontosabban a szupermarketekhez hasonló áru fogyasztási cikkekkel várják a vevőket. A következő két hónapban további 9 töltő-állomást alakít át a társaság. A vállalat Budapesten a Róna utcai, Fóti úti, Borszéki utcai és Vágány utcai töltőállomásait újítja meg, míg vidéken a diósi, valamint



az M3-as autópálya Rekettyés és Görbeháza pihenőhelyeknél lévő két-két kútjánál találkozhatunk az új koncepció jegyében kialakított Fresh Cornerekkel.

Úton a karaván

A Volkswagen és a Volkswagen Haszonjárművek idén hatodik alkalommal indította útjára az InnoVA Turnét, hogy egy országos roadshow keretében, 9 autón keresztül mutathassa be az érdeklődők számára a márka innovatív technikai megoldásait. Az országos rendezvénysorozat célja, hogy a márkakereskedésekben megtalálható, a nagyobb érdeklődésre szert tartó tesztautókon túl



innovatív
né

ritkább, különlegesebb típusokkal is megismerkedhessenek a vásárlójelöltek. Az érdeklődőknek a www.innovaturne.volkswagen.hu honlapon történő online regisztráció után nyílik lehetőségük a modellekkel (e-Golf, Golf GTE, Golf Alltrack, Beetle Cabriolet, Golf R, Polo Blue GT, Touareg, Amarok, Multivan) való ismerkedésre.

Az új elnök



A BMW Group éves vezetői ülésén Harald Krügerert választották a csoport igazgatótanácsának elnöki posztjára - elődje, Norbert Reithofer a felügyelő bizottság elnökeként folytatja pályafutását. Krüger 1992-ben csatlakozott a BMW Grouphoz, 2008 decembere óta tagja a vállalatcsoport igazgatótanácsának. Kezdetben a humán erőforrásért felelős vezető feladatait látta el, majd 2012 júniusának végén a Mini, a BMW Motorrad és a Rolls-Royce márkák, valamint a vevőszolgálati részleg felelős vezetőjévé nevezték ki. Legutóbbi beosztásában, 2013 áprilisától az igazgatótanács gyártásért felelős tagja volt.

abok

A Competition Package-es BMW M6-os eddig is iszonyú combos volt 575 lóerős teljesítményével (a bázis M6-os 560 lovas), de a júliustól gyártásba kerülő kivitelek már 600 lóerővel büszkélkednek, legyen szó a kupé, a kabrió, vagy a Gran Coupé verziókról. Ezzel párhuzamosan a csúcsonomaték is nő (680-ról 700 Nm-re), ami szintén szerepet játszik abban, hogy a gyorsulás is észvesztő: az M6 Coupé 3,9 másodperces sprintideje a legjobb érték az utcai BMW-k között. A Competition Package-es modellek módosított differenciálmű-vezérléssel, feszebb futóművel és direkbb kormányzással érkeznek.

A BMW-hez kapcsolódó további hír, hogy a Concorso Villa d'Este rendezvényen mutatkozott be a 3.0 CSL Hommage tanulmányautó. Az újdonsággal természetesen az 1972 májusában bemutatott eredeti 3.0 CSL előtt tisztelegnek. Míg akkor az alumínium alkalmazása szenzáció volt, most karbonkarosszériával igyekeztek alacsonyan tartani a tömeget. A feltűnő és egyben egyedi koncepciójármű beltere is utal a versenysportra tervezett ösre: az utasokra hatpontos biztonsági övek vigyáznak, míg a második sor helyén sisaktárolót alakítottak ki.



Egymás mellett a Hommage és a legendás 3.0 CSL



PROMÓCIÓ

Üdvözlét a Ferrari-rajongóknak!

Új sorozatunkat a Ferrari legendájának szenteljük. A márkanév mindenki számára ismerős, de a Ferrari 85 éves múltja annyi nagyszerű történetet rejt, hogy az autósport szerelmeseinek is bizonyosan tudunk újat mondani.

A Ferrari-gyűjtemény bemutatja az olasz cég leghíresebb gyártmányait és a legendáikat megalkotó embereket, az alapító Enzo Ferraritól az egykori Formula-1-es világbajnokig, Michael Schumacherig, aki a 2000-es években minden addiginál magasabbra emelte a márkanévet is. Miközben az olvasó felfedezi magának a Ferrari-jelenséget, felépíti saját Ferrari-gyűjteményét is. A sorozat minden száma magában foglal egy 1:43-as méretarányú, fémfölből készült Ferrari-modellt – az autók hűen adják vissza azt a dizájnt, amely legendássá tette az észak-olaszországi kisváros, Maranello autógyárát. A Ferrari-mitosz mellett sorozatunk bemutatja az egyes modellek történelmi és műszaki hátterét is.

VERSENYAUTÓK A világ legrangosabb autóversenyein – mint a 24 órás Le Mans-i futamon, a Mille Miglián és a (Formula-1 előtti) monacói Grand Prix-n részt vevő autók.

SZÉRIAUTÓK A Spyderek és a Berlinetták az autósok nemzedékeinek álmái, amelyeket a legelőkelőbb vásárlóközönség vehetett birtokba

világszerte. Ismerje meg, hogy miért és hogyan lettek a Ferrarik a világ leginkább vágyott autói!

EGYÜLÉSESEK A Formula-1-es versenyek nagyszerű története elképzelhetetlen a Ferrari-csapat diadalai nélkül.

A sorozat 2. modellje a Ferrari FXX (2005-ös kiadás)

A Formula-1-es autóktól átvett formai jegyekkel és lélegzetelállító teljesítménnyel büszkélkedő modell a Ferrari Enzo típus extrém változata volt. A 800 lóerős „erőműből” mindössze 29 példány készült! Közúti közlekedésben nem vehetett részt – büszke tulajdonosai csak versenypályán használhatták.



Kapható az újságárusoknál! Új, 10 részes magazin a legendás márkáról, valószínű Ferrari-makettekkel! FXX Ferrari-makettel most csak 2490 Ft-os áron!

Vagy fizessen elő kedvezményes áron! Autó-Motor előfizetőknek a 10 részes sorozat csak 17 900 Ft-os áron. Előfizetés a Kossuth kiadónál: www.kossuth.hu

Felgumizva



A Porsche és a Michelin közötti együttműködés keretében a 911 GT3 RS „utcai versenyautót” is a Pilot Sport Cup 2-es köpenyvel látják el (ilyen abrónccsal gördül ki a gyárból a 918 Spyder is). A Cup 2-esnek két különböző keverék adja a váll, illetve a futófelület gumiját.

Nyári újdonság



Új, Euro-6-os motorokkal folytatja pályafutását a VW Golf Cabriolet. A benzines kínálat a 105 lóerős 1,2-esből és a 125 vagy 150 lóerővel elérhető 1.4 TSI-ből áll, míg a dízelpártiaknak a 110 vagy 150 lóerővel választható 2.0 TDI ajánlható.

Fejlődő piacokra



Indiában rántotta le a leplet a Renault az új Kwidről, amelyet a márka kifejezetten a fejlődő országok piacaira tervezett. A 300 ezer rúpiás, azaz 1,3 millió forintos alapárral rendelkező újdonság egy mini szabadidő-autó, de nemcsak a 3,68 méteres hosszúsága parányi, hanem az autóban dolgozó 800 cm³-es blokk is az.

Jön a GT5-ös?



A Porsche levédette a GT5-ös típusnevet! A hírek szerint nem arról van szó, hogy a 911-es vagy a Boxster/Cayman modellekből érkezik új változat, hanem állítólag a Panamera (képünkön) és Macan típusokból faragnak kemény sportverziókat.

Zagato Mostro II V8 Maserati



Mamma mia!

Zagato Mostro II V8 Maserati a hivatalos elnevezése annak az autónak, amit az olasz karosszériaépítő cég a Concorso Villa d'Este rendezvényen prezentált a nagyközönségnek. A modellel az 1957-es Le Mans-i

24 órás versenyre készült Maserati 450 S Zagato Coupé Costint idézik, amely a Mostro, azaz Szörnyeteg néven vált ismertté. Természetesen a technika teljesen naprakész, a Maserati aktuális V8-as szívómo-

torját építik a karbonkarosszériás álomautóba – a tömeg egy tonna alatti. A Zagato mindössze 5 példányt készít a modellből, melyből a hivatalos premier előtt elkelt valamennyi!



Decemberben kerül átadásra az új Zagato első példánya

Ifjú titánok

Idén rekordszámú, hat csapat képviselte hazánkat Európa egyik legnagyobb üzemanyag-hatékonysági és innovációs diákversenynén, a Shell Eco-marathon Europe-on, amelyen az győz, akinek saját tervezésű autója a legtöbb kilométert képes megtenni egyetlen liter üzemanyaggal, vagy 1 kWh energiával. A magyar csapatok közül a győri Széchenyi István Egyetem SZEnergy csapata (képünkön) szerepelt a legsikeresebben, ugyanis 195 km/kWh-s eredményt ért el, amivel bronzérmet szereztek az elektromos hajtású autók, városi koncepciók mezonyében. Az összetett elsőséget – akárcsak tavaly – a francia Team Microjoule zselbette be, méghozzá egy új kategóriában (CNG-hajtású prototípusok). A járművük 2551 kilométert képes megtenni egy liter üzemanyaggal!



Átcsoportosítás

Az Opel rüsselsheimi központja a jövő évre halasztja az új Karl bevezetését Közép-Európában, így Magyarországon is – jelentette be Dános András, az Opel magyarországi kommunikációs igazgatója. A Karl hivatalosan a nyár vége felé mutatkozik be a nagy nyugat-európai piacokon, ahol már a ke-

reskedelmi értékesítés megkezdése előtt közel 20 000 megrendelés érkezett a modellre. A döntés a közép-európai bevezetés halasztásáról azért született, hogy a Karl gyártásának megkezdése után, a felfutás időszakában az Opel ezeket az igényeket ki tudja elégíteni.



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 furcsaságot lát, vagy építő jellegű ötlete van!

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

Jön a nyár!



Lassan vége a sulinak, a szülők is szabira mennek, tehát irány a strand! Persze az se baj, ha nem jön össze a dolog, egy pick-up plató nejlonponnyás kibéleléssel és néhány vödör vízzel orvosolható a probléma.

Múltidéző kiállítás

A Meseautótól a Merkurig címmel nyitja meg kapuit a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum időszaki kiállítása, amely a hazai gépjármű-kereskedelem 1900-1989 közötti történetét tárja a látogatók elé. A kiállítás június 3-tól szeptember 27-ig látogatható, hétfő kivételével naponta 10-18 óráig. Az MKVM Budapest III. kerületében, a Korona tér 1. szám alatt található. Infó: mkvm.hu



Visszahívás

A Volvo Cars visszahívja a 2016-os XC90-es mintegy 200 példányát, mivel potenciális problémák merültek fel a jármű bizonyos utasvédelmi rendszereit vezérlő elektronikus kábelkötegekkel. A visszahívást az első ülésekbe beépített kábelkötegek egyikének esetleges meghibásodása indokolja. A nem megfelelő

összeszerelés következtében bizonyos gépkocsikon előfordulhat, hogy ezen kábelkötegeket oly módon építették be, ami a kábelek szigetelésének sérüléséhez vezethet. A kábelköteg sérülése esetén előfordulhat, hogy az első ülésekbe beépített oldallégzsákok nem rendeltetésszerűen üzemelnek. A visszahívás egyetlen magyarországi ügyfelautót sem érint.



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: GYERMEK AZ AUTÓBAN

Felelősek vagyunk értük!

Az előzetes adatok szerint tavaly tíz gyermek (azaz 14. életévét be nem töltött személy) vesztette életét közúti balesetben. Talán meglepő, de többségük nem önállóan közlekedve, hanem gépkocsi utasaként, azaz önhibáján kívül szenvedte el a halálos sérüléseket. Ez egyébként már régóta a magyarországi gyermekbalesetek egyik fő jellegzetessége, ami arra mutat rá, hogy a legkisebbeket érintő sérülések és halálos esetek többsége mögött a felnőtt járművezetők valamilyen szabályszegése áll. Az elhalálozott gyermekek közül mindössze ketten voltak, akik önállóan közlekedtek a balesetkor, egyikük kerékpárosként, másikuk pedig gyalogosként. Vagyis a gyermekek közúti közlekedésbiztonsági helyzetének



javitása terén az egyik legnagyobb potenciál a felnőttek közlekedési ismeretszintjének fejlesztésében, a hatékonyabb gépjárművezetőképzésben, valamint a szabálytisztelő járművezetői magatartásban rejlik. Öröndetes azonban az említett eredmény a korábbi évekhez képest, ugyanis 2001-ben 37, míg 2010-ben 20 gyermek halt meg a hazai utakon. Az általánosnak tekinthető európai szabályozás szerint a 9 kg alatti gyermekeket a menetiránynak háttal kell a gépjárműbe ültetni. A jogszabály szerint a gépkocsiban vagy a mopedautóban utazó 150 cm-nél alacsonyabb gyermek – a testsúlyához igazodó kialakítású – gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. Az első üléshez – a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban – a

gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhető be, ha az üléshez légszákot nem szereltek fel, vagy a légszák működésbe lépését előzetesen megakadályozták. Fontos, hogy 3 évnél fiatalabb gyermek csak gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható.

Érdekes, hogy van, ahol más gyakorlatot követnek, erre jó példa Svédország, ahol jogszabály írja elő, hogy a négyéves kor alatti gyermekeket olyan gyermekbiztonsági rendszerben kell elhelyezni, amelyben a menetiránynak háttal utazhatnak. A svédek által képviselt – szakértői vizsgálatokkal is alátámasztott – álláspont szerint közúti baleset esetén a kisgyermekek menetiránynak háttal ülve vannak a legnagyobb biztonságban, mert az ütközéskor fellépő, az emberi testet érő energiát a kisgyermekek gerince így képes a



legkisebb károsodással elvezetni. Ezt támasztotta alá a brit Vehicle Safety Consultancy vizsgálata: a tanulmány szerint ha a kisgyermek olyan gyermekbiztonsági rendszerben ül, amelyben a menetiránnyal megegyezően utazik, akkor egy esetleges közúti baleset bekövetkezésekor jelentősen nagyobb a fejét, nyakát és a mellkast érő súlyos sérülések kialakulásának a veszélye.

Főszerepben a racionalitás

Olasz-török koprodukcióban készül a Fiat új kompakt szedánja, mely 2016-tól nálunk is kapható lesz!



Ilyen volt!



2007–2015

A szintén Törökországban gyártott Linea tekinthető az Ægea elődjének. A Linea előtt a Mareával (1996-2002), a Temprával (1990-1996) és a Regatával (1983-1990) is képviselte magát a gyártó a kompakt szedánok szegmensében.

Tudta-e?

Bár a Fiat utoljára 2008-ban az 500-assal nyerte el az Európai Év Autója címet, még mindig az olasz cég vezet a márkák rangsorát, összesen kilenc elsőséggel!

Bár a Fiat az utóbbi időszakban az 500-as sorozat fejlesztésével (pl. 500X) volt elfoglalva, nem feledkeznek el a kompakt szedánok mezőnyéről sem. Merthogy ebben a szegmensben indul a Linea utódjának tekinthető, Törökországban gyártásba kerülő Ægea, mely összesen 40 országban (főleg kelet-európai, közel-keleti és afrikai), köztük hazánkban is elérhető lesz. A gyártó nem is titkolja, hogy sokat vár az újdonságtól, elsősorban azért, mert az Égei-tengerről elnevezett modell eleve lépcsőshátúnak indult, vagyis nem arról van szó, hogy egy meglévő ötajtósból készítettek egy suta formájú szedánt. Őszintén szólva meglehetősen nagy a kontraszt a Lineához képest, az Ægea hátsója ugyanis sokkal harmonikusabb, de az sem mellékes, hogy a barátságos, ám bumfordi fronttal megáldott előddel ellentétben itt egészen nagyautós az újdonság arca. Erre szüksége is van az új Fiatnak, ugyanis több „jól bejárattott” vetélytársa is akad, például itt van a Seat Toledo, a Skoda Rapid és a Renault Fluence, de a hivatalosan kiskategóriás szedánok között induló Citroën C-Elysée/Peugeot 301-es féltestvérek is potenciális ellenfeleink tekinthetők.

A FIAT 50%-OS tulajdonában álló török gyártóval, a Tofasszal közösen fejlesztett modell méreteiről annyit árultak el, hogy négy és fél méter hosszú, 178 cm széles és 148 cm magas, a tengelytávja pedig 264 centiméter. Míg a hosszúság lényegében változatlan (a Linea 4560 mm-es), addig a tengelytáv 3 centivel gyarapodott - ez is közrejátszik abban, hogy a Fiat egyenesen osztályelsőnek nevezi a helykínálatot (állítólag öten is kényelmesen elférnek benne) és a csomagtartó kapacitását. Utóbbi mérete „meghaladja az 510 litert”, ami 10 literrel múlja felül a Linea rakterét.

A vásárlók két benzines és két dízelmotor közül választhatnak, a palettán pedig kézi és automatikus sebességváltó is szerepel. A 95-120 lóerő kö-

zötti erőforrásokat felölelő kínálat tagjait ugyan nem nevezték meg, de minden bizonnyal az 1,4-es benzinesekről (atmoszferikus és turbó), illetve a 1,25-ös és 1,6-os dízelekről van szó. A gázolajosok kapcsán büszkén hangoztatja a Fiat, hogy szabványos fogyasztásuk 4,0 liter alatti.

A mai trendeknek megfelelően az Ægeából sem hiányozhat egy modern multimédiás rendszer: az 5 colos érintőképernyővel rendelkező Uconnect egység Bluetooth mobiltelefon-kihangsítót, audio streaming funkciót, szövegesüzenet-felolvasást és hangfelismerést, AUX- és USB-csatlakozókat, iPod-integrációt kínál, illetve opcióként tolatókamerát és TomTom navigációt is felvontat.



Mint a 3-as BMW-nél: a lámpák „összeérnek” a hűtőmaszkkal



Látszik, hogy a funkcionalitásra törekedett a Fiat



Osztályelső helykinálatot ígérnek az olaszok!

A számok nyelvén



A Fiat bursai gyárában már fél évszázada készülnek Fiat személyautók és haszonjárművek. A 934 000 m² alapterületű, 400 000 darabos éves gyártási kapacitással büszkélkedő üzemből gördülnek ki a Palio, a Palio Weekend, a Siena, a Qubo, a Dobló, a Dobló Cargo és a Fiorino típusok. A Fiat-gyár a hatodik legnagyobb törökországi vállalat, és benne van az első háromban, ami a kutatási-fejlesztési beruházások mértékét illeti. A létesítményben 6500-an dolgoznak, a beszállítók száma pedig eléri a kétezret.

SZÖVEG: MIKLÓS-ILLES KÁLMÁN | FOTO: FIAT

HIRDETÉS

Autójavítás felsőfokon Bosch garanciával

Fontos Önnek családja biztonsága?

A Bosch Car Service hálózat autószerveibe betérő ügyfelek minden alkalommal szakszerű autójavításra és kiemelkedő színvonalú szolgáltatásokra számíthatnak, kedvező áron. Ez nem csupán a Bosch prémium, gyári minőségű autóalkatrészeknek, hanem az első osztályú műszaki megoldásoknak és a magas szintű szakmai felkészültségnek illetve tapasztalatnak is köszönhető. Általános mechanikai átvizsgálásokkal, garanciális időn belüli karbantartással és garancián túli javításokkal, Bosch diagnosztikával és garanciával várjuk Önt annak érdekében, hogy biztosan elérje úti célját!



www.bosch-car-service.hu

Minden, amire
az autója vágyik



Egyéjszakás

A röpke együtt töltött idő alatt felejthetetlen élményekkel gazdagított a Mercedes telivér sportkocsija, a vadonatúj AMG GT S!

Tetszett

- érzékeny agresszív forma
- vezetési élmény
- gyilkos erő, menetdinamika
- versenyautós motorhang

Nem tetszett

- középkonzol „digitális képkerete”
- nem elég vérpezsdítő műszeregyeség
- nincs rá pénzem...



VIDEO:

automotor.hu/-613163

Amíg a versenypályákon Ferrarit, Red Bullt, McLaren-Hondát és egyebeket eszik reggelire, addig a közúton újabban a Porsche 911-est próbálja levadászni a Mercedes-AMG. Úgy tűnik, ezúttal sikerült is precízen célra tartani a stuttgarti márkának. Merthogy korábban a csillagos sportautók meglehetősen szélsőségesek voltak: az egyik véget az AMG gyári tuningcég által felszított Mercedes „alapmodellek” képviselték, míg a másikat az olyan megrádrága szupersportkocsik, mint az SLR McLaren, vagy az SLS AMG. A kettő között hatalmas űr tátongott.

Szóval, van egy jó hírem, meg egy rossz. Melyikkel kezdjem? Nos, a jó hír, hogy utóbbiaknál jóval elérhetőbb áron, ide robban most be a vadiúj Mercedes-AMG GT/GT S. Na ja, elérhető, mi? A 462 lóerős bázis 39 052 450 forinttól indul, az 510 lovas verzió árcéduláján már 45 312 280 forint szerepel, a gazdagon feletrázott tesztautó értéke pedig szerény 58 680 350 magyar forint – ebből csak az „AMG solarbeam” fényezés 2,3 millióba kerül... Sajnos a rossz hírem az, hogy velem együtt a többség számára továbbra is az álomautó kategóriát testesíti meg, mindenesetre vételár tekintetében

tényleg közelebb került a combosabb Porsche 911-esekhez. Mégis, ha a nem létező Kajmán-szigeteki bankszámlámon pihenő összeg nyulak módjára szaporodna, a röpke hazai próbaút tapasztalatai alapján azt mondanám, az utolsó fillérig megéri – a fene egye meg a feltételes módot!

SZERELEM VOLT első látásra: a Mercedes-AMG GT S a sportkocsik Marilyn Monroe-ja! Klasszikus és örökvérvényű, szoborszerű szépség, imádnivaló szexszimbólum és a férfinen megrontója egyben. Amerre csak végiglejtett a hazai forgalomban, ott egy pillanatra megállt az

élet, megakadtak a beszélgetések és ráfókuszált az összes szemgolyó. A röpke hatásszünetet követően pedig a többség az okostelefonok és fényképezőgépek után kapott, hogy megörökíthesse, ami vicces és egyes esetekben balesetveszélyes situációt szült: merthogy vezetés közben éppen egészséges fotózni, főképp, ha megáll előtte a sor. Egyébként a képek amúgy sem tudják tökéletesen visszaadni, hogy minden egyes részlete milyen finoman és aprólékosan kidolgozott. Formája szentelenül érzéki, arányai bombázók, miközben stílusosan utal a legendás 300 SL-re, vagy éppen a közvetlen elődjének tekinthető SLS AMG-re. A rokonság

kaland



A harsánysárga fényezéssel csak még jobban üvölt róla, hogy drága és agresszív sportkocsi, de ezt a Mercedesek eleganciájával adja elő. A súlylóerő arány: 3,2 kg/LE

pedig nem pusztán a designra korlátozódik: habár hosszában közel 10, míg tengelytávban 5 centivel rövidebb a gép, megörökölte az alumínium-magnézium-acél térvázat és a hajtáslánc egyes elemeit is. Ugyanakkor a látványosan felfelé nyíló, de nehéz sirályszárnyas ajtókat hagyományos, keret nélküliekre cserélték.

Mondjuk a beszállás így is felér egy tornagyakorlattal, hiszen a masszív küszöbön átlendülve szinte a földre huppanunk. Mielőtt magunkra zárnánk az ajtót, érdemes beállítani az elektromos, látványban és oldaltartásban egyaránt szigorú sportüléseket, más különben nehézkes hozzáférni a

gombokhoz. A pilóta és az utas között olyan széles középalgut terpszkedik, mint egy repülőgépben: a kézírás-felismerős Command vezérlőegysége és a váltó kisméretű előválasztó karja (kissé hátra került) mellett, a két szélén sorakoznak a legfontosabb gombok: például a motorindításé. Megnyomására harsányan felugat a 6,2 literes, V8-as szívómotort nyugdíjazó 3982 cm³-es, közvetlen befecskendezésű, bi-turbó V8-as. A kézzel összeszerelt motor szárazkarteres olajozást kapott, a feltöltőket a hengerek közé integrálták és a lehető legjobban hátrattolták. Az orr-középmotoros kialakításon ki-

vül az ideális, 47:53 arányú tengelyek közötti súlyelosztást szolgálja az is, hogy a hétfokozatú, dupla-kuplungos Getrag automatikus váltót a hátsó tengelynél építették be (transaxle elrendezés) – széria a hajtáslánc nemkívánatos mozgásait mérséklő lengéscsillapítás, opcióként pedig dinamikus motor- és váltótartó bakok rendelhetők. Az AMG Dynamic Select menetdinamika-szabályzóval egyéni, komfortos, sport, sport+ és versenypályás üzemmód közül választhatunk.

Csendesebbé és civilizáltabbá tehető ugyan, de elektronikusan vezérelt lengéscsillapítás ide vagy oda, hazai viszonyok között soha

Ilyen volt!



Mercedes-Benz SLS AMG 2010-2015

A legendás sirályszárnyas 300 SL szellemi utódja a márka első tősgyökeres sportkocsija, amelyiket házon belül az AMG tervezett.

A kétülékes kupé mellett vászontetős roadster változat is készült.

A 6,2 literes, V8-as szívómotor az SLS AMG GT-ben 571 helyett 591 lóerőt tud, míg a Black Series 631 lovas.

Teljesen elektromos szupersportkocsiként a 816 lóerős SLS AMG Coupé Electric Drive hatótávolsága 250 km.

Megfejelik!

Ha valakinek nem lenne elég az 510 lóerő, megvárhatja a durvább Black Series verzió bemutatkozását, de a hírek szerint további exkluzív, limitált példányszámú kiadást is terveznek a Mercedes-AMG GT-ből.

nem lesz komfortos autó. Nem is várunk tőle ilyesmit, hiszen ez egy bestiális fenevad! Sport+ és Race menetprogramban a kipufogórendszer mindhárom szelepe szabad utat enged a Nascar versenyautókéhoz hasonló hangorkánnak. A hideg futkos a hátunkon, ahogy üvölt, hörög és géppuskaszerűen ropog a gép. Agresszíven reagál a gázadásra és villámgyorsan pörög fel a V8-as, a hátsó kerekekre zúduló 510 lóerővel és 650 Nm-rel pedig olyat megy a kocsi, hogy leszakítja az ember fejét. Manuális üzemmódban a váltó mintha olvasná a vezető gondolatait, meghúzom a kormány mögötti ➔



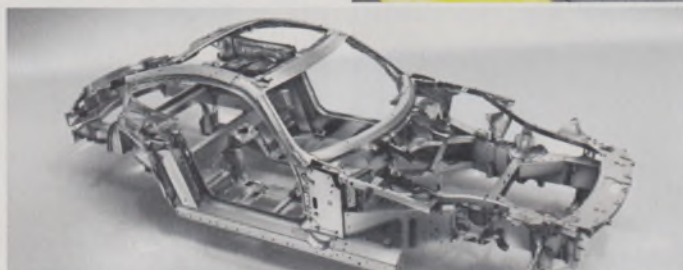
A látvány és az anyagválasztás (bőr, alumínium, karbon) is telivér sportkocsihoz méltó

Tudta-e?

Jelenleg a F-1-es világbajnokság és a DTM hivatalos biztonsági autója a Mercedes-AMG GT S.



Dögös és kanyarban határozott oldaltartást nyújtó sportülések – a nappabőr felára viszont 1 544 000 forint



Csupán 231 kg a Thyssen Kruppnál készülő térvázaskasznit. A német cég a McLaren és a Lamborghini számára is gyárt karosszéria-elemeket

A választott menetprogramtól függően eltérő tempónál emelkedik ki a hátsó szárny



Egyesek szerint a 911-es Porschéra emlékeztet a fenéke és a hátsó lámpája – szerintem formásabb...



billentyűt és bamm, máris itt van a következő fokozat. Az áttételezés rövid, a 100-as tempót csak harmadikban, 3,8 másodperc alatt éri el a GT S, s ha van elég hely, akár 310 km/órával hasíthat. A merdek szögben álló, ideális átmérőjű és jó fogású háromküllős sportkormány (középpállást jelző varrással) megfelelő mennyiségű visszajelzéssel szolgál, bár a rásegítés mértéke lehetne valamivel kisebb. Az irányváltások azonnaliak és precízen vezethető a kocsi, elől-hátul kettős kereszt lengőkaros, kökemény felüggesztéseivel pedig veszedelmes kanyarsebességekre képes. Az elől 19, hátul 20 colos kovácsolt alufelniken feszülő 265/35-ös, illetve 295/30-as abroncsokkal, valamint az elektronikus vezérlésű önzáró differenciál támogatásával ugyanis kegyetlenül fogja az utat. A tempó fokozásával előbb az orra kezd finoman lekúszni az ívről, de elég egy határozottabb gázadás, hogy a formás fenéke bekapcsolódjon a játékba. A menetstabilizáló rendszernek van egy engedélyesebb Sport állása, vagy teljesen ki is kapcsolható: a műértő kézzel és lábbal rendelkező pilóták akár driftelhetnek is a kocsival. Csak hogy ilyenkor kell nagyon észnél lenni, mert ahogy a szerelem, úgy ez a kocsi is elvakulttá tesz...

Összegzés

Nem világi sportkocsi a GT S, képességeit versenypályán lehet(ne) igazán kihasználni, közúton veszélyes szabadjárá engedni. Ha valakit érdekel, Dobogókó felé 29,5 litert gurított le, de egyszer jártunk 10 literes átlag környékén is...

MERCEDES-AMG	GT S
Összlökettérfogat:	3982 cm ³
Hengerek/szelepek:	V8/32 biturbó
Max. teljesítmény:	375 kW (510 LE) 6250/perc
Max. forgatónyomaték:	650 Nm 1750-4750/perc
Hossz./szél./mag.:	4546/1939/1288 mm
Tengelytáv:	2630 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1680/1651 mm
Fordulókör:	11,50 m
Saját tömeg/teherbírás:	1645/245 kg
Csomagtér:	285/350 l
Üzemanyagtank:	65 (opció: 75) l
Gyorsulás 0-100 km/h:	3,8 s
Maximális sebesség:	310 km/h
Város/országút/vegyes:	12,2/7,8/9,4 l/100 km
Tesztfogyasztás:	16,9 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	219 g/km
A modell alapára:	39 052 450 Ft*
A tesztelt modell ára:	45 312 280 Ft

* Mercedes-AMG GT (462 LE)

JÖN!

autóeco motor

KÜLÖNKIADVÁNY

68 OLDALON

autóeco motor

KÜLÖNKIADVÁNY

KÖRNYEZET-
ISMERET

68

TUDATOSAN
OLDALON

HIBRID SPORTKOCSEK

- McLAREN P1
- PORSCHE 918 SPYDER
- BMW i8
- HONDA NSX
- LaFERRARI



BMW i8

EGY TESTBEN
KÉT LÉLEK:
131+231 LÓERŐ,
IGAZI ÉLVEZET!



ILYEN LESZ A JÖVŐ?
Retró 1948-tól 1989-ig

HAZAI HELYZET

MEGÉRI-E ALTERNATÍV HAJTÁSÚ AUTÓT TARTANI?



TESZTELTÜK!

KIA SOUL EV
EGY TRENDI
MEGOLDÁS



MŰSZAKI KISOKOS



9 770005 079042
medaworks 495 Ft

TANÁCSOK, TIPPEK A TAKARÉKOS AUTÓVEZETÉSHEZ

Hibrid sportkocsik

Hazai helyzet

Tanácsok, tippek
a takarékos
autóvezetéshez

Keresse az újságárusoknál június 10-től!

Nem egyszerű modellváltásról van szó a Q7-es esetében, az Audi szerint ez az első lépések egyike az autonóm vezetésű autók felé!

Ilyen volt!



2005–2015

Egy „félidős” modellfrissítéssel egy évtizeden át kínálta az Audi a Q7-es első nemzedékét. A típusból 2008-tól 2013-ig 6,0 literes, V12-es dízel (500 LE/1000 Nm) is készült!

Új ez az é

Sokan mondják, hogy amióta Washington nyomására több svájci bank is adatokat adott át az amerikai kormányoknak, azóta már a svájci banktitkok sem a régi, de van, ami állandó az alpesi országban. Az autós szemszögéből nézve a rendőri szigor mindenképpen ide sorolható, a gyorsajtást nagyon büntetik (akár már 3 km/órás túllépésnél). Még sincsenek száguldozók, ami nemcsak a mentalitásnak, hanem annak is köszönhető, hogy sok település kezdeténél kukának álcázott sebességmérővel találkozunk. Vagyis nem éppen ez a legtekélyesebb helyszín az autóbemutatóra, azonban ilyen körülmények között vált teljesen egyértelművé, hogy mennyire jól működnek a Q7-es új vezetéstámogató rendszerei.

Megyünk az országúton 80-ra beállított tempomattal, majd amikor jön a város kezdetét jelző tábla, automatikusan, finoman lelassít 50-re. Természetesen köz-

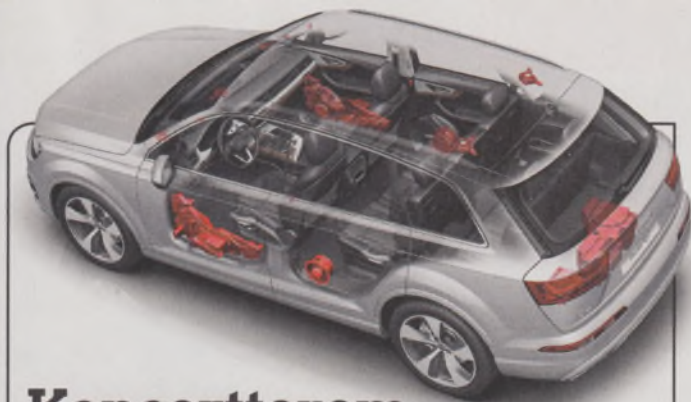
ben igazodik az előttünk lévő autókhoz is, de hogy ez a rendszer már az önvezető autók felé egy köztes lépcső, arra az a legjobb példa, hogy felismeri a körforgalmat és magától fékez (nekünk csak kormányozni kell), majd amikor indexelünk kifelé, visszaáll az előre beállított sebességre (vagy biztonságos távolságban követjük az előttünk levőt). Szintén érdekes, hogy ha egy kereszteződésbe hajtva balra kanyarodunk, a Q7-es magától lefékez, ha nem adnánk meg az elsőbbséget a szemből érkezőnek, de említhetjük a holtérszenzor új funkcióját is, mely jelzést ad az ajtók nyitáskor, ha egy jármű (kerékpáros is) veszélyes közelségben lenne. Még mindig nincs vége a sornak, ugyanis a Q7-es, dugóban araszolva a kormányzást is átveszi. Ezek után az olyan tételek, mint az éjjellátó berendezés, vagy a mátrix-LED fényszóró, szinte kötelezőnek tekinthetők. ➔



Technokrata belső, tökéletes minőség. Az ajtók szervozárások is lehetnek



rzés



Koncertterem

A Q7-es az igazi vájt fülűeknek is tud újdonsággal szolgálni, méghozzá a dán Bang&Olufsen 3D audiorendszerével. A 2,25 millió forintos felárért rendelhető szett **23 hangszóval és két, a műszerfalból kiemelkedő magasságú gózával rendelkezik, 1920 W összteljesítménnyel!**

Jön a hibrid!

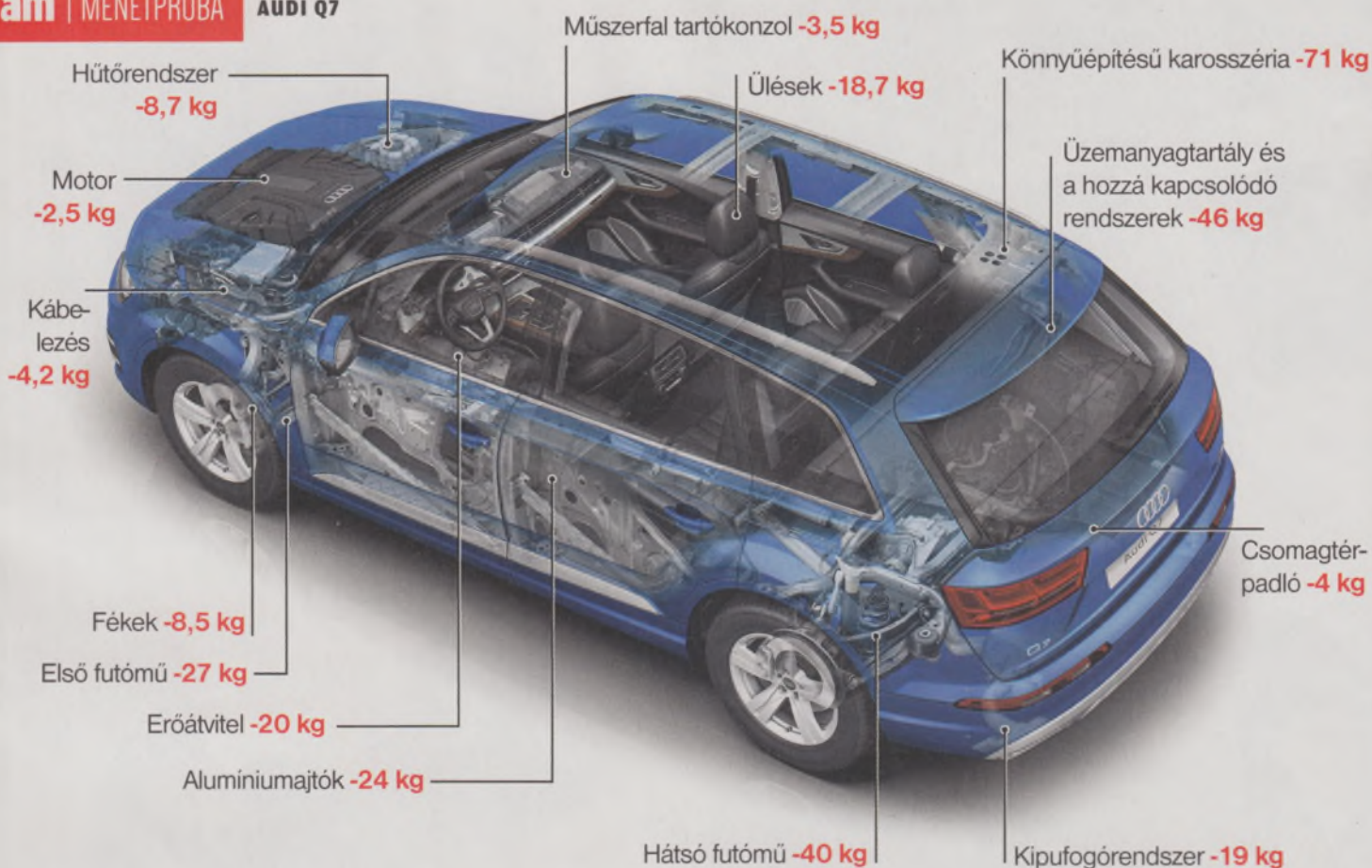


2016-tól hazánkban is elérhető lesz a Q7 e-tron quattro, mely az Audi első, hálózatról tölthető dízelmotoros hibridje. A modellben a 3,0 literes TDI egység mellett egy villanymotor is hajt (az első tengelyen), így a rendszerteljesítmény 373 lóerő, míg az össznyomaték 700 Nm. A lítium-ion akkumulátorcsomag

mal ellátott újdonság egy feltöltéssel **56 kilométeren át képes haladni tisztán elektromosan**, így a hivatalos vegyes fogyasztás mindössze 1,7 literre adódik. Az Audi emellett kifejezetten a kínai piac számára is fejleszt egy hibridet, igaz, abban 2,0 literes benzinmotor dolgozik majd.



219 ezer forint a 12,3 col képátlójú vetített kijelzős műszerfal felára



Ha már a technikai vonalnál tartunk, nem mehetünk el szó nélkül a tömegcsökkentés mellett: az Audi a könnyűépítés és az alumínium alkalmazásának nagymestereként 325 kg-ot faragott a 3,0 literes TDI-verzió súlyából, így 1995 kg-ot nyom a hatalmas SUV a mérlegen (vezető nélkül). Az újdonság karosszériájának immáron 41%-a alumíniumból készül (az ajtók is), de olyan területeken is értékes kilókat sikerült nyerni, mint az átvezetett ülések, vagy a teljesen új futómű.

A TECHNIKAI SZÍNVONAL ismertetében nem kétséges, hogy a külső passzol a beltartalomhoz. Jéghideg tekintetű, érzelmentes darab a Q7-es, amely természetesen tiszteletet parancsol. Mondom ezt annak ellenére, hogy az új nemzedék a 10 évig gyártásban lévő előddel ellentétben élőben inkább tűnik óriáskombinak, mintsem klasszikus szabadidő-autónak – egyedül akkor lesz off-roados az autó, ha a légrugóval gólyalábra emeljük. A Q7-es egyébként meglepő módon kisebb külmeretekkel rendelkezik, mint a felmenő, a műszaki adatok között 37 mm-rel rövidebb és 15 mm-rel keskenyebb értékek szerepelnek. Ennek ellenére az eddig sem csekély hátsó lábtér és a vállszélesség is nőtt, ami a gyakorlatban annyit tesz, hogy egészen

óriási a beltér. Még az opciósan rendelhető harmadik ülésorban is jut a lábunknak hely, csupán a szűkös fejtér miatt nem férnek el leghátul nagyobb termetűek. A modell méreteit az is jól érzékelteti, hogy öt ülés esetén 890 literes a raktér... Azonban hiába gigászi belül a Q7-es, a második sorban ne számítsunk olyan fejedelmi fotelre, mint mondjuk egy A8-asban. A három különálló ülés az elvárhatónál kisebb méretű és kevésbé jól formázott, aminek persze az az oka, hogy így lehet könnyen és egyszerűen hajtogatni őket.

A vezetőnek és az elől ülő utasnak viszont ugyanolyan magas komfortszint jut, mint egy luxuslimuzinban, csak itt éppen séggel magasan ülünk. Egyébként meg döbbenetes az a kidolgozási színvonal, amit a Q7-es képvisel: az illesztések és az anyaghasználat miatt alighanem most vakarják a fejüket a konkurensok, és akkor még nem beszélünk a jachtok gázkarjára emlékeztető előválasztó karról (nincs mechanikus összeköttetés a kar és a váltószerkezet között), vagy a „virtual cockpit-ról”. Utóbbi kifejezés az Audi TT-éhez hasonló vetített kijelzős műszerfalat jelent, 12,3 col képátlójú TFT-képernyővel. A számtalan módon konfigurálható monitor nagyban képes megjelelni a Google Earth navigáci-

Alapesetben a nyomaték 40%-a jut az első tengelyre, de amint tapadásvesztés lép fel, előre maximum 70, míg hátra 85%-ot csoportosíthat át a központi differenciálmű



Tudta-e?

Az új generációs

Q7-eshez is lesz V8-as motor. A 4,2 literes TDI teljesítményét 400 lóerő fölé emelik, míg a maximális forgatónyomaték 900 Nm lesz. A hírek szerint a modell S Q7 TDI névre hallgat majd.

ót, miközben a képernyő széleire „rajzolja” a sebességmérőt és a fordulatszámérőt. Azonban nincsen rózsza tövis nélkül. Lehet, hogy meglepő, de nekem és több kollégának is az volt a véleménye, hogy a műszerfal egyszerűen túlságosan közel és alacsonyan van a vezetőhöz képest, ráadásul ahhoz, hogy tökéletesen lássuk, laposabb szögben kellene állnia.

S HOGY MILYEN VEZETNI a Q7-est? Először is, ami egyből feltűnt, hogy a hatalmas homlokfelület ellenére minimális a szélzaj, illetve hogy a motor hangja nagyon távolinak tűnik, legyen szó a dizel, vagy a benzines változatról. Előbbi 272 lóerője (lesz 218 lóerő is a későbbiekben) meglepő könnyedséggel mozgatja a nagy Audit, ráadásul dízeles kerregésről szó sincs: ha nagyon fülelünk, csak akkor lehet hallani, hogy gázolajos dolgozik a gépháztető alatt. Mivel a V6-os TDI-vel is nagyon rugalmas a Q7-es, a 3,0 literes TFSI igazából csak a megszállott benzinespártiaknak szólhat: érces tónusú és még egy fokkal dinamikusabb a 333 lóerő jóvoltából, azonban a hétköznapiakon a dizel egyértelműen előnyben van a nagyobb hatótávval és a szerényebb fogyasztással – a gyakorlatban körülbelül 4 literrel takarékosabb a 272 lovas gázolajos a combos benzinesnél. A nyo-

matékos motorok mindegyikéhez nyolcfokozatú automatikus váltó kapcsolódik, a ZF-gyártmányú egység pedig remek ritmusban kapcsol, egyedül a hegymenetnél éreztem azt, hogy késve érzékeli a gázpedál lenyomását. Ha már a hegymenetnél tartunk: a menetdinamikai programot auto módba kapcsolva, kacskaringós útra érve felkeményedik a futómű, és az alpból könnyű kormányzás rásegítése is csökken. Leginkább mégis azért tűnt agilisnak a modell, mert a kategóriában elsőként négykerékormányzást is kínál a Q7-es. Kis sebességnél (15 km/óraig) az elsőkel ellentétes, nagy sebességnél azonos irányba térnek ki a hátsó kerekek, 3,5 fokkal.

SŐT, AZ SEM SEMMI, hogy a navigációtól tudja az autó, ha mondjuk autópálya-lehajtón fogunk lemenni, és figyelmeztet, hogy ideje elvenni a lábunkat a gáztól – ezeket az utasításokat figyelve 10%-kal csökkenthető a fogyasztás. Nem mintha kicsinyesek lennének a modell vásárlói: a 272 lóerős dizel 17,9, míg a benzines 19,1 millió forinttól vihető haza. Úgy tűnik, ez az ár sem képes elriasztani a vevőket, ugyanis még a hivatalos hazai bevezetés előtt 30 darab Q7-es kelt el látatlanban, az év végéig pedig további 170 példány eladásával számol az importőr.

Univerzális darab

A 271 és később 218 lóerővel is elérhető V6-os TDI új fejlesztésű motor, pedig a korábbi Q7-esben megtalálható 3.0 TDI-hez hasonlóan 90 fokos hengerszögű és 2967 cm³-es lökettérfogatú. Többek között módosították a turbófeltöltőt, a hengerfejet és a forgattyúházat, a dugattyúgyűrűket és csapszegeket pedig a lehető legkisebb sűrűdés jegyében alakították át. A motor forgattyúháza és hengerfejei külön-külön hűtőkörrel rendelkeznek, de ennél érdekesebb, hogy a NOx-tároló katalizátor a részecskeszűrővel és az SCR-befecskendezéssel közös konstrukciós egységbe van építve. Az üzemanyag-fogyasztás lehető legalacsonyabb szinten tartása érdekében a tároló katalizátor csak a kipufogógá-



zok alacsony hőmérséklete mellett (pl. indítás/részterhelés) működik, minden más esetben az SCR-es részecskeszűrő gondoskodik a nitrogén-oxidok átalakításáról. Az alapból 12 literes AdBlue-tartály helyett felárért 24 literessel is tud szolgálni az Audi.

AUDI Q7	3.0 TDI	3.0 TFSI
Összlökettérfogat (cm ³):	2967	2995
Hengerek/szelepek:	V6/24 turbódízel	V6/24 kompresszor
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	200/272/3250-4250	245/333/5500-6500
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	600/1500-3000	440/2900-5300
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	5052/1968/1741	5052/1968/1741
Tengelytáv (mm):	2994	2994
Saját tömeg/teherbírás (kg):	2070/695	2045/695
Csomagtér (l):	890*/2075	890*/2075
Üzemanyagtank (l):	75	75
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	6,3	6,1
Max. sebesség (km/h):	234	250
Átlagfogyasztás (l/100 km):	5,7	7,7
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	149	189
Alapár (Ft):	17 900 220	19 099 480

*öt ülésset



Exkluzív menetpróbán hasonlíthattuk össze az aktuális Astrát kisebb és sokkal könnyebb utódjával!

Tömeggvo

Tudta-e?

Miközben az autóipar új koncepciók – például crossoverek, SUV-k és egyterűek – irányába mozdul el, a hagyományos kompaktok jelentősége folyamatosan csökken: míg 2010-ben az európai értékesítések 25%-át tették ki, addig tavaly már csak 22,5% volt a szegmens részaránya, ami az előrejelzések szerint 2020-ra 20%-ra mérséklődik. Persze még akkor is minden ötödik eladott autó alsó-középkategóriás lesz...



Nem csak a teljes álcázás miatt gyorsan áttekinthető a műszerfal. A váltókar kis erővel, viszonylag pontosan kapcsolható



VIDEO:
automotor.hu/-613173



Ilyen volt!



**Kadett
1936-1940**



**Astra F
1991-1998**

nzás

Az Opel idestova nyolc évtizede képviselteti magát az alsó-középkategóriában, és a Kadett után 1991-ben bevezetett Astrával hagyományosan erős szereplő a kompaktok között: a típus népszerűségét mutatja, hogy azóta az európai összehadások ezüstérmeseként jegyzik! Jóllehet, az aktuális Astra J immár hatodik éve húzza az igát és a „nyugdíjkorhatár” felé botorkál, tavaly még mindig az Opel gyártásának 21%-át adta 230 000 darabbal, s így a 4. legkelendőbb modell volt kontinensünkön.

Hogy a villámos márka számára milyen fontos is valójában az Astra, azt minden számadatnál hatványozottabban jelzi, hogy néhány kiválasztott újságíróknak jóval a szeptemberi világpremier előtt megmutatták a vadonatúj, II. generációs Astra K-t! Na jó, ez így nem teljesen igaz, ugyanis a prototípusokat kívül-belül masszív álcázás borította. Tehát valójában lövésem sincs, pontosan hogyan néz majd ki az autó – irigylem azt a komputergrafikust, aki ez alapján képet tud alkotni a formájáról. Egyelőre annyit tudtunk meg, hogy a sportosan érzéki design megtartása mellett vonaljai szögletesebbé és határozottabbá válnak. Meg aztán a frissen fejlesztett

D2-es moduláris platform nagyobb szabadságot biztosít a tervezőknek, így kívül kisebb, míg belül tágasabb lesz az autó. A méreteknél pedig csak a tömegét sikerült drasztikusabban lefaragni: végre-valahára a karosszéria javarészt nagy merevségű acélokból készül, így önmagában 21%-kal (357 helyett 280 kg) könnyebb a korábnál! Úgyhogy a mérnökök ehhez optimalizálták a hajtásláncot, a futóművet, a fékrendszert, a kipufogót és az összes többi részegységet. Alsó hangon 120 kilót fogyott az Astra, de a súlycsökkenés akár a két mázsát is elérheti – persze volt is miből leadnia, tehát ezek után sem lesz a kategória legkönnyebb darabja.

A KOPLALÁS ELŐNYEIT pedig egzakt módon demonstrálta az Opel, amikor az exkluzív menetpróbán egyik után a másikat vezetve, közvetlenül lehetett összehasonlítani a régi Astrát az újjal. Elsőként a „húzómodell” konvojba osztottak be: mivel az eladások többségét továbbra is az 1.4 Turbo kivitelről várják, mindkét generációt ezzel szerelték fel. Motorikusan azért van egy lényegi különbség, ugyanis a vadiúj Astra K négyhengerese már közvetlen befecskendezésű, így 140 helyett 145 lóerőt és 200 helyett 235

Nm-t teljesít. Nem is annyira emiatt, mint a csekélyebb tömeg jóvoltából érezni sokkal fürgébbnek a kocsi. A fogyasztásról viszont nem kaptunk reális képet, mert a felvezetőautó komoly tempót diktált. Ugyanakkor így tökéletesen átjött, hogy menetdinamika terén zongorázni lehet a különbséget a kétféle Astra között: amíg az előd vonakodva, némi késlekedéssel megy utána a kormányozdulatoknak és nehézkesen fordul, addig az utód sokkal élénkebben reagál, agilisabban mozog és pontosabban vezethető.

Menet közben fel lehetett hajtani az utasteret álcázó neoprényszerű anyagokat és picit leskelődni. Persze a felhasznált anyagok, a kárpitok és a kidolgozás nagyon távol áll még a véglegestől, úgyhogy ezzel nem érdemes foglalkozni. Az viszont már biztos, hogy a műszerfal az új Corsa stílusát és vízszintes tagolását követi, s miután felszámolták a középkonzol gombrengetegét, jobban áttekinthető. Fejegységéből kétfélét láttam: magasabb felszereltségnél, vagy opcióként az egyszerű CD-rádiós berendezést nagyméretű, színes érintőképernyőre cserélik, melynek újdonsága az Opel OnStar kommunikációs és segélyhívó rendszer. ➔

Az Opel 1936-ban mutatta be első kompakt modelljét, és azóta 24 milliónál is több alsó-középkategóriás autót gyártott. Az eredeti Kadettet a II. világháború után hosszú kihagyással, 1962-ben követte a Kadett A, majd 1965-ben a B, 1973-ban a C, 1979-ben a D, 1984-ben pedig a Kadett E debütált. A típust 1991-ben leváltó Astra kapásból F jelzéssel kezdett, ezt 1998-ban az Astra G, 2004-ben az Astra H, 2009-ben pedig az Astra J követte.

Teljesen átdolgozták az első MacPherson és hátsó csatolt lengőkaros felfüggesztéseket. A futómű feszesre hangolt, de korrektül rugózik az új Astra

Fényűzés

Az Astra esetében szinte már hagyománynak számít, hogy a modern technikai megoldásokat elérhetővé teszi és a magasabb kategóriákból lehozza a kompaktok közé. Amíg 2009-ben - egye-



bek mellett - az Astra J intelligens bi-xenon fényszórója számított nagy durranásnak, addig a vadonatúj Asta K most a mátrix-LED technológiával villant! Az OpelEye kamerával összekapcsolt rendszer a körülményeknek megfelelően automatikusan kapcsolja a tompított világítást és a reflektort. Lakott területen kívül vagy rosszul megvilágított útszakaszon pedig folyamatosan távfénnyel haladhat a vezető: felmérések szerint 80 km/órás sebesség mellett így 30-40 méterrel hamarabb veheti észre a potenciális veszélyforrást, és 1,5 másodperccel hosszabb ideje van reagálni. Mindeközben a forgalom más résztvevőit nem vakítja, ugyanis az előttünk haladó, vagy a szemből érkező autó észlelésekor az oldalanként 8-8 LED-modul közül kioltja a megfelelő(ke)t, ezzel árnyékolva a „kollégát”. Az Opel IntelliLux rendszer előnye, hogy nem kell a navigációs rendszerrel együtt megrendelni: a hátsó LED-es lámpával csomagban kínálják majd, s az ígéretek szerint nem lesz sokkal drágább a jelenlegi adaptív bi-xenon fényszóró 267-305 ezer forintos feláránál.

A pihenő és autósere alkalmával benéztem a csomagtartóba, ami tisztességesnek tűnt, de a méretéről egyelőre hallgatnak. Beültem hátra is, és 175 centis termetemmel kényelmesen elfértem: a lábtér nagyvonalú, az égimeszelőknek legfeljebb „feben” lehet szűkös a kocsí. Kérdésemre pedig az Astra-projekt főmérnöke, Horst Bormann elmondta, hogy az egyedi gyártás miatt a 2013-ban készült prototípusok értéke hozzávetőleg 200 000 euró - ebből kijönne mondjuk 10 db jelenlegi Astra, vagy éppen egy Porsche 911 Turbo.

Ezután a „belépőmodell” konvojjal folytattuk utunkat, ahol még markánsabb volt a különbség. Az elől 1,6 literes, négyhengeres szívómotorja (115 LE/155 Nm) egyszerűen szenved az 1,5 tonna körüli tömegtől.

Kelletlenül veszi a gázadást, vonakodva pörög fel, és az értékelhető gyorsulás érdekében kíméletlenül nyüstölni kell - ráadásul az ötfokozatú váltó karja hosszú utakon, akadozva jár. Ehhez képest az utód 1,0 literes, háromhengeres alapmotorját turbófeltöltő lélegezteti. Bár teljesítménye „csak” 105 lóerő, nyomatéka viszont 170 Nm, és már 1400-as fordulattól kezdve vidáman hűz és eleve kisebb súlyt kell mozgatnia. Rugalmasságának köszönhetően pedig korai felkapcsolásokkal, sokkal kényelmesebben vezethető az Astra. A jellegzetes, háromhengeres brekegés azért jelen van, a vibrációkat viszont kiegyensúlyozó tengely tompítja. A kanyargós szakaszokon feltűnt, hogy forszírozott tempónál hamarabb elveszíti a tapadást és többet csúszkál az autó:

a keskenyebb és ballonosabb gumik mellett a magyarázat, hogy a csatolt lengőkaros hátsó futóműhöz az alapmodellnél nem jár a támasztórudas Opel Watt-link.

EGYÉBKÉNT AZ ÚJ ASTRÁBA már kizárólag a Szentgotthárdon készülő turbómotorok kerülnek: benzinesből egyelőre a 200 lovas 1.6 Turbo lesz a csúcs, a későbbi OPC/GSi verziókról most nem igazán akartak beszélni. Az 1,6 literes „sutgó” dízel pedig egy turbós kivitelben 95 vagy 140 lóerővel választható, míg dupla feltöltővel 170 lóerőt tud majd. Az ötajtós ferdehátú után idővel érkezik a kombi, az aktuális Astrából viszont a háromajtós GTC és a négyajtós, lépcsőshátú Sedan még folytatja pályafutását.

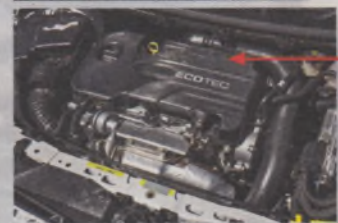


„Magam mögött” ülve még bőven van helye a lábamnak



A motorburkolatra még zsírkérvával rajzolták rá az Opel jelet

MÉRETADATOK	Astra J 5a.	különbség	Astra K 5a.
Hosszúság (mm):	4419	-49	4370
Magasság (mm):	1485	-26	1459
Tengelytáv (mm):	2685	-23	2662
Túlnyúlás (mm, e/h):	974/760	-14/-12	960/748
Hátsó lábtér (mm):	870	+34	904
Csípőpont távolsága (mm, e/h):	790	+15	805



Váltson a világbajnok csapatra!

A Mercedes-Benz ajánlataival Ön is csak nyerhet!

Kedvező használtautó beszámítási lehetőségekkel és vonzó Plus3 finanszírozási konstrukciókkal várjuk márkakereskedéseinkben. Grand Prix Edition modellt vásárló ügyfeleink közül a szerencsések akár a világbajnok Mercedes AMG Petronas pilótáival is találkozhatnak!
www.mercedes-benz.hu

Finanszírozási megoldások
már 0% THM-től!



Mercedes-Benz
The best or nothing.

THM 0,00% A Teljes Hiteldíj Mutató (THM) új Mercedes-Benz E-osztály forint alapú zárt végű pénzügyi lízing finanszírozása, 30% saját rész, 40%-os emelt összegű utolsó havi díj (a vételárat alapul véve) és 36 hónapos futamidő esetén érvényes, mely mellett a gépjárműre casco biztosítás kötése szükséges. A Mercedes-Benz Financial Services pénzügyi szolgáltatója a Budapest Autófinanszírozási Zrt. (1138 Bp., Váci út 193. Engedély sz.: ÁPTF 281/1997.) Ez a hirdetés nem minősül a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény 6:64. §-ban megjelölt, szerződésalkötés létesítésére vonatkozó ajánlatnak, a jelen kötelező erő nélküli jognyilatkozat kizárólag tájékoztató jellegű és a teljesség igénye nélkül a hivatkozott termék egyes jellemzőit tartalmazza. A Budapest Autó a finanszírozást a mindenkor bírálat alapján nyújtja. A THM értéke nem tükrözi a finanszírozás kamatkockázatát, meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, és a feltételek változása esetén módosulhat. A finanszírozás további feltételei elérhetők a www.budapestauto.hu valamint a www.mercedes-benz.hu honlapokon. A Budapest Autó önkéntes csatlakozóként alávetette magát a lakossági hitelfelvevőkkel szembeni tisztességes magatartásról szóló Magatartási Kódex rendelkezéseinek (honlapunkon megtekinthető).

Hagyományos kézfékkar, nyomógombos indítás és nagy, színes monitor



Egy reteszt kézzel oldunk, majd elektromotorok mozgatják a kapucnit



Partraszállás

Az amerikai vadló hivatalosan is belépett az európai piacra, így nálunk is kapható lesz.

Ilyen volt!



1964–1973

Az immáron 51 évesős akkori siker volt anno, hogy másfél év alatt bő egymillió példányban talált gazdára, s már premierjének évében szerepelt a Goldfinger című James Bond-filmben! Az 1979-től 1993-ig gyártásban lévő harmadik generáció volt az első, amelynél megjelent a négyhengeres erőforrás.

„Remélem, nem sikerült teljes mértékben!” – foglalta össze tömören gondolatait Dalos Attila, a Ford Motor Hungária kereskedelmi igazgatója, miután közösen végignézték az új Mustang „Európai ízléshez igazításának” részleteit taglaló filmcskét. Abszolút igaza van, én is csak remélni tudom, hogy maradt némi amerikai életérzés, némi puritánság, acélszag és spródság a legenda friss kiadásában, nem pedig a totális megfélemlési kényszer kerekedett felül.

Azért ez a fene nagy feltételes mód, mert a nemzetközi menetpróba kontinentális randevújához komponált München környéki útvonalon sok mindenre volt lehetőség, de az új Mustang feltérképezésére a legkevésbé. Ez nem panasz, vagy elmarasztalás, hiszen a szüntelenül szakadó esőről, vagy éppen az útvonalterelésekről a Ford illetékesei sem tehettek, azt viszont picit az orruk alá dörgölöm, hogy az útvonal zöme a Tegernsee környéki falucskákat és üdülőkörzeteket ke-

resztelte. Ekkor a 2,3-as, négyhengeres EcoBoost motorral felszerelt Convertible modellt vezettem, a kb. 120 kilométeres etap átlagfogyasztása 7,4 liter, míg átlagsebessége 38 km/óra volt... Könnyen lehet persze, hogy a lokáció az igazi krúzolás élményét volt hivatott hangsúlyozni, s így vagy úgy, a Mustang alighanem tényleg inkább erre való, mintsem a pályanapokon való száguldásra.

AMERIKAI IZOMAUTÓ létére már a globális trendhez alkalmazkodik a hatodik generációs Mustang: lendületét Brembo fékrendszer vigyázza, opcióként Recaro sportülések is rendelhetők hozzá, ezenkívül van érintőképernyős, tolatókamerás fedélzeti információs központja, volánfülekkel is kapcsolható automatikus váltója, vészfékasszisztense és természetesen büszke identitású márkajelvénye. Merthogy a vágató paripa ennek az orráról és ennek a kormánykerekről sem hiányozhat!

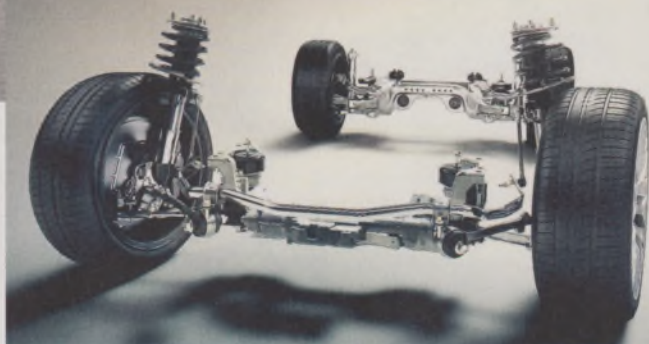
Hosszú, közel 5 méteres teste, magasan domborodó, masszív motorházfedele és tekintélyes szélessége megadja az alaphangulatot, a külső szín majdhogynem mellékes. Belül mély fülke, de a padlószinhez képest kissé magasan állnak az ülések, a vezetési pozíció ettől függetlenül jól testre szabható. A sofőrnek jó dolga van, a volán meredek szögben áll, nincs „túlszervózva”, a manuális sebességváltó (csak ezt próbálhattuk) pedig igen flottul jár, vélhetően a gyors áthúzásokkal/tolásokkal sincs baja. Az 5,0 literes, V8-as szívómotor hangja természetesen vagányabb, a megszerzett vékonyka tapasztalat birtokában pedig jobban is tol, mint a 2,3-as turbó, pironkodnia azonban utóbbinak sem kell. Egyrészt a motorakusztikaért felelősök ezt sem csomagolták be annyira, hogy ne élvezhetnénk a munkaütemek „zaját”, másrészt az a 104 lóerős deficit nem is vészes, hiszen így is van 317 paripája.



VIDEO:
automotor.hu/-613174



**Fejlett futómű, hátul immár független lengőkarokkal.
A kormányerő intenzitása gombnyomásra változtatható**



FORD MUSTANG	2.3 EcoBoost	5.0 V8
Összlökettérfogat (cm ³):	2300	4951
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	V8/32
Max. telj. (kW/LE/perc):	233/317/5500	310/421/6500
Max. nyomaték (Nm/perc):	432/3000	530/4250
Hossz./szél./mag. (mm):	4784/1916/1381 (4784/1916/1394)	4784/1916/1381 (4784/1916/1394)
Tengelytáv (mm):	2720	2720
Saját tömeg (kg):	1655/1653* (1715/1718*)	1720/1732* (1786/1792*)
Csomagtér (l):	408 (332)	408 (332)
Üzemanyagtank (l):	59	61
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	5,8**	4,8**
Max. sebesség (km/h):	n.a.	n.a.
Átlagfogyasztás (l/100 km):	8,0/9,8* (8,2/9,8*)	13,5/12,0* (13,6/12,8*)
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	179/225* (184/225*)	299/281* (306/289*)
Alapár (Ft):	11 270 000/11 920 000* (12 570 000/13 220 000*)	13 020 000/13 670 000* (14 320 000/14 970 000*)

Zárójelben a Convertible adatai, * az automata váltózat adatai, ** csak a kézi váltós Fastback kupé gyorsulási adatai ismertek

Lendületben



Az augusztus végéig prognosztizált magyarországi gyártási kvóta már elkelt (17 db), év végéig pedig összesen 40 db Mustang eladásával tervezi az im-

portőr. 2016-ban jóval 100 példány feletti mennyiséggel kaikulál a Ford Motor Hungária - tudtuk meg Dalos Attila kereskedelmi igazgatótól.



GT, azaz Gran Turismo, tehát nem kökemény sportkocsi. Az ára is emészthető

Helyben vagy

Szélében-hosszában is nagyobb lett az új Superb, amelynek a technikája is felzárkózott az élbolyhoz.

Ilyen volt!



2001–2008



2008–2015

A Passat nyújtott tengelytávolságú testvérmodellje a nosztalgikus nevet hívta életre, az első újkori generáció csak lépcsőshátúként létezett. Eredetileg ötajtósként tervezték a keresztmotoros második generációt, ennek köszönhető a kettős nyitású csomagterfedél. Végül az utolsó pillanatban döntöttek a kombi megvalósítása mellett.



Erdemes átböngészni az extra-felszereléseket, például a hátsó konnektort a táblagéptartóval együtt adják csomagban



Nem kell megvárnia a kombi karosszéria érkezését annak, aki egy jól kinéző óriás Skodára vágyik, hiszen a harmadik generációs autónak immár a limuzin változata is szemrevaló darab. Élőben még egy kicsit jobban is néz ki, mint fényképeken, annak köszönhetően, hogy a természetes fényben az első fényszóró egyszerűen széles és lapos téglalapnak tűnik, a háromszög alakú sarkok beleolvadnak a karosszériába. A kupésan lendületes megjelenésű Superbnél nincs már átváltó kilincs meg dupla nyitás, csak egy hatalmas fedél - némi felár ellenében akár elektromos mozgatással, további

plusz ellenében akár láblendítős nyitással is, amelyet „Virtuális pedálként” találunk a Skoda weboldalon már üzemelő konfigurátorban.

A NAGYMÉRETŰ AJTÓKAT feltárva olyan utastérbe jutunk, ahol még a korábrinál is több a hely. Szélében és hosszában is megnövelték a hátul utazók rendelkezésére álló teret, igaz, a könyöklő kemény alja miatt a középre szoruló embertársunk számára nem lesz túl kényelmes az utazás. Mivel családi használatra inkább a kombi ajánlott - lásd keretes írásunkat -, a limuzin az üzleti szféra választása lehet majd.

Azonban minden Superb-vásárlónak érdemes elgondolkodnia az „Üzleti utas” csomagon, ez például a fejtámla rúdaira csatlakoztatható táblagéptartó mellett a könyöklő végén elhelyezett 240 voltos konnektort, USB-csatlakozót és árnyékolókat tartalmaz; ezek a gyermekek szórakoztatására szolgáló kutyüknél is jól jönnek. Tele van tárolókkal az utastér, fontos újdonság, hogy most már mindkét első ajtóban ott rejtőzik az esernyő. A 660 literes csomagter is több mint bőséges egy ilyen autónál, hatalmas a nyílása, könnyen meg lehet tölteni.



Kivehető, mágneses lámpa és 12 voltos csatlakozó van az oldalfalon





900 ezer Ft-os kedvezménnyel kezd a Superb, már érkeznek az első példányok Magyarországra

Itt a Combi is!

A középkategória legtagasabb belső térrel rendelkező autója lesz ez a modell, amelynek csomagartója alaphelyzetben 660 literes, a hátsó üléseket ledöntve pedig 1950 literes rakteret kapunk. Az elődnél 35% volt a Combi részaránya, ami 200 000 darabos értékesítést jelent, várhatóan az új generációnál is marad ez az eloszlás.



TECHNIKAILAG IS nagy előrelépés történt, a virtuális műszeregység és a biturbó-dízel ugyan nem rendelhető a Superbhez – valamit meg kell hagyni a Passatnak –, ezeket leszámítva az összes kényelmi-biztonsági felszerelés elérhető a cseh óriáshoz is. A legtöbb esetben, például a hátsó oldallégszákok még a Laurin&Klement csúcscsúcsfelszereltségnél is 93 980 Ft-os felár ellenében rendelhetők. Az üzemmódváltó nagy újdonsága, hogy ez az első Skoda, amelynél már az elektronikus lengéscsillapító-szabályozásra is kihat a szelektio. Aki unja a spröd rugózást,

gombnyomásra egy lágyan ringó autóban találja magát; előbbi a kanyargós utakon jön jól, utóbbi meg a magyar valóságban.

A menetpróbán először is egy 150 lóerős, 1,4 literes TSI-t vezettem. A hengerkapcsolásos négyhengeres jól viszi a nagy testet, de feltűnő volt, hogy a megengedett sebességhatárok betartása mellett a számítógép által kért fokozatban mindig olyan alacsony a fordulatszám, hogy onnan már nem tud gyorsítani – muszáj volt visszakapcsolni például a települések végén, hogy felgyorsítsak. Még sztrádatemponál is csendes az utastér, igaz, a zajszint

hangnyívival magasabb volt, mint a másodikként próbált 190 lóerős 2.0 TDI-ben. Utóbbinál annyira elszigetelték a motort, hogy itt már egyértelműen a gördülési zaj volt a meghatározó 130 km/óra tájékan. A bivalyerős dízelnek egyébként nem okoz gondot a gyorsítás még alacsony fordulatról sem, kérdés, ki fogja megfizetni a 150 lóerős változathoz képest bő 400 ezer Ft-os felárat? Utóbbival sem okoz gondot az autópálya-tempó tartása, utasként átélve a dolgot nem hangosabb, és aki mindkét TDI-t kipróbálta, állítja, a volán mögött se nagyon érezni a különbséget.

SKODA SUPERB	1.4 TSI	1.4 TSI ACT	1.8 TSI	2.0 TSI 220 DSG	2.0 TSI 280 4x4 DSG	1.6 TDI	2.0 TDI 150	2.0 TDI 190
Összlökettérfogat (cm ³):	1395	1395	1798	1984	1984	1598	1968	1968
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	54/16 turbó	54/16 turbó	54/16 turbó	54/16 turbó	54/16 turbódízel	54/16 turbódízel	54/16 turbódízel
Max. telj. (kW/LE/perc):	92/125/5000-6000	110/150/5000-6000	132/180/4000-6200	162/220/4500-6200	206/280/5600-6500	88/120/3500-4000	110/150/3500-4000	140/190/3500-4000
Max. nyomaték (Nm/perc):	200/1400-4000	250/1500-3500	320/1450-3900	350/1500-4400	350/1700-5600	250/1500-3250	340/1750-3000	400/1750-3250
Hossz./szél./mag. (mm):	4861/1864/1468	4861/1864/1468	4861/1864/1468	4861/1864/1468	4861/1864/1468	4861/1864/1468	4861/1864/1468	4861/1864/1468
Tengelytáv (mm):	2841	2841	2841	2841	2841	2841	2841	2841
Tömeg/teherbírás (kg):	1375/545	1395/545	1465/545	1505/545	1615/600	1465/545	1485/545	1505/545
Csomagtér (l):	625-1760	625-1760	625-1760	625-1760	625-1760	625-1760	625-1760	625-1760
Üzemanyagtank (l):	66	66	66	66	66	66	66	66
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	9,9	8,6	8,0	7,0	5,8	10,9	8,8	8,0
Max. sebesség (km/h):	208	220	232	245	250	206	220	237
Átlagfogyasztás (l/100 km):	5,3	4,8	5,8	6,2	7,1	4,0	4,0	4,1
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	122	112	134	129	165	103	105	106
Alapár (Ft):	7 232 880	7 489 420	8 279 510*	9 304 870*	10 433 900*	7 644 040	8 156 320	8 997 060*

*Ambition felszereltség

Van élet turbó nélkül



Ilyen volt!



2002–2007



2007–2012



2012-től

Az aktuális nemzedék 2012 augusztusában tartotta premierjét a Moszkvai Autószalonon. A CX-5-össel együtt ez a modell volt az első sorozatgyártású Mazda, amely már a Kodo formatervezési filozófia jegyében készült.

2,5 literes benzinmotorral tettük próbára a frissített 6-ost, az eredmény pedig mindenképp

A downsizingből egyetlen kategória sem maradhat ki, manapság már arra sem kapjuk fel a fejünket, ha egy középkategóriásban 1,4 literes motor dolgozik. Ehhez képest a Mazda egészen másképpen válaszol a kor kihívásaira, hiszen kis hengerűrtartalmú feltöltött benzines hiányában egy 2,5 literes atmoszferikus erőforrást kínál alternatívaként az izmosabb motorra vágyóknak. Papíron semmi extrát nem nyújt a Skyactiv blokk, feltéve, ha leszámítjuk a szokatlanul magas, 13:1-es sűrítési arányt, a 192 lóerő és a 256 Nm miatt egyértelmű, hogy nincs „túlhúzva”. A gyakorlat azonban meglepetéssel szolgál: hiába beszélünk szívomotorról, nagyon nyomatékosnak érezzük, ráadásul könnyedén pörög fel és energikusan gyorsítja az autót. Ha mindehhez hozzávesszük, hogy a 2,5-ös motorhoz alapon járó hatgangos automata váltó gyorsan, tökéletes ütemben cserélgeti az áttételeket, az is nyilvánvalóvá válik, hogy nem kell feltétlenül 8 vagy 9 fokozat és duplakuplungos szerkezet egy váltó jeles bizonyítványához. Mindemellát a csupán 1440 kg-os tömeg is érzékelteti, hogy a Mazda minden területen lejjebb akarta szorítani a fogyasztást, de a 6,9 literes tesztátlag ezzel együtt bravúros. Talán nem véletlen, hogy az idén áprilisi eladott 6-osok 44%-a (!) volt benzines (2.0, 2.5) verzió...

A MODELLFRISSÍTÉS során a Mazda a jól bevált faceliftes „szokását” alkalmazta: módosítottak a futóművön és hatékonyabbá tették a hangszigetelést, ennek ellenére a rugózási komforton még mindig lenne mit csiszolni. A 6-os sima útfelületen tényleg élvezetesen vezethető a precíz kormányval és a feszes futóművel, de a magyar valóságban jobban jönne a puhább gátlók. Van azonban olyan újítása a 6-osnak, ami piactól és országtól függetlenül fontos és ajánlható. A CX-5-össel együtt az új 6-os a Mazda első modellje, mely megkapta a márka full-LED-es fényszóróját. Az hagyján, hogy nagyon látványos a nappali fény és az egész lámpatest, de a fontos az, hogy a szembejövő vakítás nélkül „körbevilágítja” az adaptív fényszóró oldalanként négy, nagy fényerejű diódája. Több full-LED-es fényszóróval ellentétben itt nem éles a fény/árnyék határ, vagyis kevésbé fárad a szemünk sötétben. Emellett a head-up display, a fáradságfigyelő

Itt a 4x4-es!

Legutóbb az első generációs 6-osból volt összkerekhajtású verzió az MPS sportmodell képében, de most már a 150 és 175 lóerős 2,2-es dízel kombikhoz is elérhető az AWD-rendszer. A CX-5-ös szabadidő-autóból ismert hajtás 27 szenzor segítségével monitorozza az útviszonyokat és a vezető szándékát (gázállás, kormányelfordítási szög), és már akkor képes nyomatékot „küldeni” hátra, amikor még az első kerekeknél nincs tapadásvesztés. A 150 lóerős AWD (csak kézi váltóval) 9,11, míg a 175 lóerős 4x4-es (csak automatával) 10,73 millió forinttól vihető haza. Az összkerekhajtás 60 kg-mal növeli a tömeget.



Csak a dízelmotorokhoz konfigurálható az összkerekhajtás

kül!

Tetszett

- takarékos, erős motor
- remek automata váltó
- vonzó forma

Nem tetszett

- még mindig nem eléggé komfortos a futómű
- könyöktámasz kialakítása
- csomagfelszereltségek



A 6-os az első Mazda, melyhez hátsó ülésfűtés is elérhető!

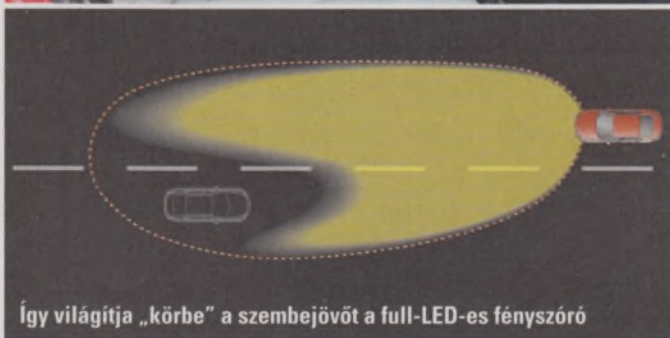
Síri csend: hatásosabb rezgéselnyelő és zajcsillapító anyagokat használnak a faceliftes 6-osnál



Átlagos méretű a csomagtartó

meglepő!

és a számos radaros és kameraalapú vezetéstámogató rendszer (sávtartó, hátsó keresztirányú forgalomfigyelés) mutatja, hogy a Mazda erre a területre is nagy hangsúlyt helyezett. Kisebb figyelmet fordítottak ugyanakkor a belső látványossá tételére, de jó hír, hogy a 6-os is megkapta az MZD Connect fejegységet, amely álló helyzetben érintőképernyővel is kezelhető. Érdekes, de annyira remek a tekerőgombos kezelés, hogy csak a próba kedvéért használtam néha a képernyőt. A navigáción egyébként a magyar fejlesztésű iGo rendszer fut, amelynek térkép-adatbázisához három éven át jár ingyenes frissítés.



Így világítja „körbe” a szembejövőt a full-LED-es fényszóró

AMI A HELYKÍNÁLATOT illeti, nem tud bravúrral szolgálni a 6-os, a hátsó lábtér inkább csak átlagos a kategóriatársakhoz viszonyítva, ahogyan az 522 literes csomagtér sem kiemelkedő a kombik mezonyében. Persze négy felnőttnek minden körülmény között kényelmes a 6-os, és az enyhén feszes tömésű ülések is komfortosak.

A 2,5-ös motorral ellátott 6-os kombi csak gazdag felszereltséggel érhető el (Revolution Top és Revolution Top SD). Vagyis a 9,7 millió forintos árban már benne vannak a LED-es fényszórók, a navigáció és a bőrülések is.



A szegmens egyik legközvetlenebb autója a 6-os, a kormányzás nagyon precíz

MAZDA6	Sportkombi G192
Összlökettérfogat:	2488 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	141 kW (192 LE) 5700/perc
Max. forgatónyomaték:	256 Nm 3250/perc
Hossz./szél./mag.:	4805/1840/1475 mm
Tengelytáv:	2750 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1585/1595 mm
Fordulókör:	11,8 m
Saját tömeg/teherbírás:	1440/600 kg
Csomagtér:	522/1648 l
Üzemanyagtank:	62 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,9 s
Max. sebesség:	220 km/h
Város/országút/vegyes:	8,6/5,1/6,4 l/100 km
Testfogyasztás:	6,9 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	150 g/km
A modell alapára:	7 399 900 Ft*
A tesztelt verzió ára:	9 699 900 Ft

* Mazda6 Sportkombi G145, 145 LE

Összegzés

Bár a beltér designja egyszerű néhány konkurenséhez képest, és a rugózás is lehetne jobb, összességében nagyon érett, jól átgondolt autó a frissített 6-os. Ebben a felszereltségben és hajtáslánca még a szűrőösszívűk is nehezen tudnak belekötöni...



Kés alá feküdt

Alapos frissítésen esett át a Honda CR-V, aminek többek között a dupla turbós, 1,6-os dízelmotor a hozománya.



Kevés a fantázia a belsőben, és az anyagminőség területén is lenne hova fejlődni



Egyértelmű kezelhetőség jellemzi a HondaConnect rendszert



A sávtartó és az ütközésmegelőző rendszer kapcsolóit a volántól balra találjuk

Hogy a Honda jól ráértett a CR-V-re, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az első nemzedék 1997-es premierje óta csak Európában 750 ezer példány fogyott belőle, sőt 2014 első kilenc hónapjában a legnagyobb darabszámban értékesített SUV volt világszerte! Bármennyire is sikeres modelltől van szó, a frissítést nem kerülhette el, ennek eredményeként pedig egy vadonatúj bi-turbó dízelmotor jelent meg, amely a 2,2-es gázolajos helyére érkezik a kínálatba. Érdekes módon a Renault ikerturbósához hasonlóan itt is 160 lóerős, 1,6-os erőforrásról

van szó, amely a leváltott 2,2-esnél 6%-kal erősebb és 37%-kal alacsonyabb a belső súrlódása, ám a legfontosabb, hogy 11%-kal sikerült csökkenteni a fogyasztást.

AZ ÚJ EGYSÉG esetében a kétlépcsős turbófeltöltőbe két csatornán keresztül áramlik be a kipufogógáz, ami a gyakorlatban annyit tesz, hogy alacsony terhelésnél az egyik, míg középső fordulatszám-tartományban mindkét turbó szerephez jut. A két turbó miatt se gondoljunk arra, hogy alapjáraton rálépünk a gázra és elkezd húzni a motor, itt

is meg kell várni, amíg felépül a töltőnyomás, de gyorsabban és kisebb átmenettel jön a nyomaték, mint egy hasonló teljesítményű, szimpla feltöltős aggregát esetében. A 160 lóerős és a 350 Nm-es nyomaték az európai kínálat csúcsmotorjává teszi az új 1.6 i-DTEC-et, így nem is különösebben meglepő, hogy megfelelő erőtartalékai vannak és derekasan gyorsítja a modellt. Tekintettel arra, hogy az új egység csak 4x4-es hajtással létezik, illetve hogy a CR-V magasépítésű modell, a 7,0 literes tesztátlag nem rossz, de a 4,9 literes gyári értékkel köszönőviszonyban

sincs. Azt viszont meg kell hagyni, hogy a CR-V kézi váltója igazi ritkaság, hiszen rövid úton mozgatható a kar és nagyon precíz a váltásérzet. Ehhez még vegyük hozzá, hogy a frissítéssel 8%-kal közvetlenebb volánt és átdolgozott futóművet (elől-hátul 15 mm-rel szélesebb nyomtáv és fél fokkal nagyobb kerékdőlési szög) kapott az autó, így nem hagy sok kétséget, hogy remek munkát végzett a Honda. Ahhoz képest, hogy egy SUV-ról van szó, elhanyagolható az oldaldőlés!

Bár a külsőt érintő változások minimálisak, a nappali me-



Tetszett

- helykínálat, csomagtartó
- nyomatékos motor
- futóműhangolás
- szuper kézi sebességváltó

Nem tetszett

- hátsó ülések rövid ülőlappja
- néhol olcsónak ható anyagok
- csekély konfigurációs lehetőség (fix csomagok)



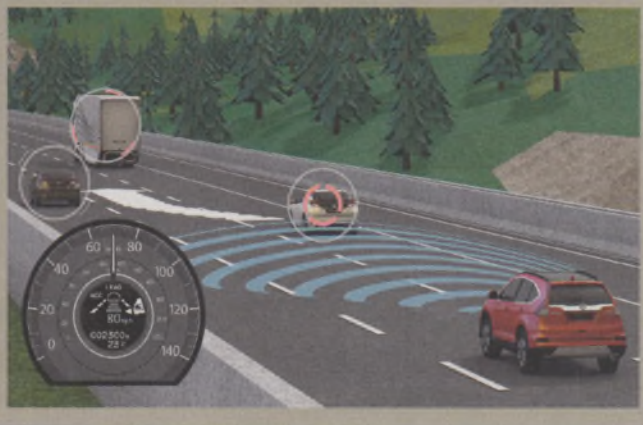
Gigászi a CR-V helykínálata, de kár, hogy a hátsó ülőlappok rövidek



Az ülések lehajtása után közel 1,7 m³-esre bővíthető a „bendő”

Gondolkodó tempomat

A CR-V nagy technikai újdonsága az új i-ACC tempomat, mely inkább kiegészíti, mintsem leváltja a hagyományos adaptív sebességrogzítót (ACC). Az i-ACC-be olyan algoritmust programoztak, ami összehasonlítja a közlekedők egymáshoz viszonyított távolságát, és ezek alapján megjósolja, hogy a résztvevőktől milyen viselkedés várható. Az ACC csak akkor kezd lassítani, amikor egy autó elé kerül és a manővert már szinte teljesen végrehajtották, a rendszer akár öt másodperccel hamarabb is felismerheti, hogy mire készül a megfontolatlan közlekedő, és finoman figyelmezteti a vezetőt, aki talán még észre sem vette a veszélyhelyzetet - ilyenkor csak óvatos fékezést tesz a vezérlés. Ha a távolság vesztesen lecsökken, az i-ACC erősebben fékező és megtartja az előre beállított távolságot.



netfény már messziről árulkodik róla, hogy a frissített kivittel van dolgunk, míg a beltér nagy újdonsága a HondaConnect rendszer. Utóbbi internetrádió vételére, Bluetooth-kapcsolatra és internetbongészésre egyaránt alkalmas, illetve műholdas navigációs rendszerrel is kiegészíthető, és ahogy elvárható, megjeleníti a tolatókamera képét. Mégsem mondanám, hogy nivós hatást kelt a belső, egy ilyen értékű autóhoz szebb anyagok dukálnának, ahogyan a műszeregység, a HondaConnect rendszer és a fedélzeti számítógép

grafikáját is illetet volna harmonizálni egymással.

Nem vitás azonban, hogy a CR-V igazi útókártyája a helykínálat és a variálhatóság. Az hagyján, hogy minden irányban óriási a tér és még az égimeszelők fejének is elég hely jut, igazából az a legjobb, hogy a padló szinte teljesen sík a második sorban, és hárman is el lehet férni egymás mellett - úgy, mint egy nagyobb egyterűben! A bővítés is villámgyorsan megy, ráadásul az ülőlappokat előre lehet billenteni (csak ezután csukódnak le a támlák), így majdnem sík rak-

Tudta-e?

Az új 160 lóerős dízelmotorhoz kilencfokozatú automata váltó is konfigurálható 500 ezer forint felárért. Az új váltó 35 kg-mal könnyebb a korábbi ötfokozatú automatánál.

HONDA CR-V	1.6 i-DTEC 4WD
Összlökettérfogat:	1597 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 biturbó dízel
Max. teljesítmény:	118 kW (160 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	350 Nm 2000/perc
Hossz/szél./mag.:	4605/2096*1685** mm
Tengelytáv:	2630 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1585/1585 mm
Fordulókör:	11,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1630/540 kg
Csomagtér:	589/1669 l
Üzemanyagtank:	58 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,6 s
Max. sebesség:	202 km/h
Város/országút/vegyes:	5,3/4,7/4,9 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,0 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	129 g/km
A modell alapára:	6 699 000 Ft**
A tesztelt verzió ára:	9 189 000 Ft

* tükrökkel, ** antennával, *** 2.0 i-VTEC 2WD, 155 LE

Összegzés

A szó szoros értelmében igazi szabadidő-autó a CR-V, korrekt hasmagassága és praktikus, tágas beltére is ezt támasztja alá. A hátsó ülések kialakítása és a beltéri anyagok minősége elmarad az autó többi „pontjától”, többek között az új 1,6-os dizeltől.

teret kapunk. Sajnos az már egy másik történet, hogy a hátsó ülőlappok rövidek, egy átlagos termetű felnőttnek is alig támasztja meg a combját az ülés.

A CR-V ÁRA igazodik a nagy ellenfél, a Mazda CX-5-öséhez, illetve a Toyota RAV4-eséhez, vagyis az izmosabb 4x4-es verziónál tíz millió forintot alulról súroló árral kell kalkulálni. A 160 lóerős modell 9,18 millió forintos ára azonos felszereltség esetén 1 340 000 forinttal drágább a 120 lóerős, kézi váltós verzióval.

Látástól vakulásig

Nem csak kevésbé világít, de legalább 10 évet öregít az autón a bemattult műanyag fényszóróbura. Gondoltam, ideje lépni az ügyben!

CSERE VAGY FELJÚTÁS?



A jobbos a csúnyább, a másikat cserélte az előző tulaj. Ez gyári, az utángyártott jó 40 ezer, tehát a régit kell gatyába rázni

REMÉNYT KELTŐ VOLT A TISZTÍTÁS, TÉNYLEG ERŐS A SZER



Először jött a hipererős spéci tisztítóanyag, hátha csak kosz a mattulás java

GONDOLKOZTAM AZ OTTHONI POLÍRRÓL, MERT VAN FÚRÓBA VALÓ KORONGOM. DE HA POLÍROZÓT MEG PAPIRT IS VESZEK, AKKOR MEGY FEL A KÖLTSÉG. HA ELRONTOM ÉS MINTÁKAT RAJZOLOK A MŰANYAGRA, AKKOR ÚGYIS EL KELL VINNI POLÍROZNI. EGYSZERŰBB VOLT KIFIZETNI A 3000 FORINTOT A GYAKORLOTT SRÁCOKNAK



Ilyen polírozóval dörgölték szárazon. Így már egyenesen matt lett a bura



Minden hiába, a mattulás zöme apró karcokból álló összefüggő halmaza, csak a polírozás segíthet

JÓ LENNE, HA SZÉP MARADNA!



Amikor kész volt a polírozás, műanyagápolóval bekenték a burát. Ilyenem sincs otthon



Két út járható, egyik a lámpafólia, másik a fényszóró lelakkozása, már van erre spéci lakk. Az elsőhöz nem kellett volna ápolóval bekenni, a másodikhoz ki kell szerelni a lámpákat, elvinni a fényezőhöz, és darabonként 5000-et fizetni. Macerás, de még mindig olcsóbb az új fényszóróknál...

Ferrari Történelem • Álom • Mítosz

Új, 10 részes magazin a legendás márkáról,
valóságghű Ferrari-makettekkel!



FXX
Ferrari-makettel
csak
2490 Ft



Ferrari
KOLLEKCIÓ
Gyűjtse Ön is!



A képek illusztrációk, a makettek színe és sorrendje a megjelenés során változhat.

MEGJELENÉS

1. 360 MODENA	május 20.
2. FXX	június 3.
3. 250 GTO 1962	július 1.
4. FERRARI CALIFORNIA	július 29.
5. 458 ITALIA	augusztus 26.
6. DINO GT 246	szeptember 23.
7. F2002 RACE CAR	október 21.
8. TESTAROSSA	november 11.
9. 599 GTB FIORANO	december 2.
10. F40	december 16.

Akik 2015. június 30-ig előfizetik a sorozatot, olasz haditengerészeti bűvár órát kapnak ajándékba!
Az óra a 40-es évek legendás katonai órájának valóságghű másolata.

- Vízálló kivitel
- Rozsdamentes acéltok, 24,5 cm-es borszíj
- Az óra elemmel működik, melyet a termék tartalmaz
- Az átvételtől számított 12 hónap garancia



Kapható az újságárosoknál vagy kedvezményesen előfizethető a Kossuth Kiadónál: www.kossuth.hu

Ne nyírd ki a m

A vezérműszíj cseréjét feledve nagy kárt lehet okozni a motorban. A szerelése bonyolódik, a funkciója ugyanaz.

A 70-es években kezdtek elterjedni a vezérműszíjak, amelyek – mint nevük is mutatja – a főtengely forgómozgását továbbítják a vezérműtengelynek. Előnyük a láncokkal szemben, hogy csendesebbek, nem nyúlnak, így nem igényelnek utánállítást, gondozást, továbbá nincs szükségük kenésre, így az olajtéren kívül futnak, cseréjük egyszerűbb. A fejlődéssel a feladataik száma is nőtt, például a vízpumpa hajtását is megkapták.

A MAI AUTÓK MOTORJAIBAN döntő többségben fogazott szíjat alkalmaznak a vezérmű hajtásához. A gyártók megadják a csereperiódusokat, ettől eltérni nemigen szabad. Később cserélni kockázatos: ha szakad a szíj, vége az erőforrás összehangolt munkájának, szelep- és dugattyútörés, hengerfál-, hengerfej- és égéstérsérülés lehet az eredménye. Az idő előtti cserére is találhatunk indokot, például ha olajszivárgás miatt kenőanyag jut a szíjra, vagy erősen igénybevett az autó (például versenyeznek vele) és sok a rángatásszerű terhelésváltás (nagy fordulaton padlógázos sebességváltások, intenzív motorfékhasználat).

Esetünkben például az autó előző tulajdonosa a megadottnál 10 000 km-rel előbb cseréltette a szíjat, így a mostani cserét is előbbre kellett hozni. Önmagában a vezérműszíj nem drága, ellenben a cseréje együtt jár több más kopóalkatrész lecserélésével. A szíjat különböző elemek tartják feszesen (laza állapotban leugorhatna a helyéről és a vezérlés nem lenne pontos), ezek rendszerint görgős megoldások. A motor bonyolultságától függ, hány feszítő- és vezetőgörgőt alkalmaznak a gyártók. Az egyszerűbb motoroknál beérik egy darabbal, de egy V-motor esetén négy, vagy több is lehet. Mindez persze növeli a csere költséget. Mint ahogy az is, hogy a vízpumpa csereperiódusát a szíjéhez igazítják. Ez nem jelenti azt, hogy a pumpa akkor már rossz, de tény, hogy az élettartamát úgy lőtték be, hogy a szíjperiódust kiszolgálja, utána bármikor tönkremehet. Esetünkben vélhetően nem cserélték az előző alkalommal a pumpát, így szép vízfolyásnyomokat lehetett látni alatta. Az 1,8 literes VW turbós benzínmotorhoz pumpa nélkül 40-50 ezer, pumpával 60-70 ezer forint között kínálják a készletet. Szélesebb spektrumot tekintve úgy 25 ezertől indulnak az egyszerűbb motorok készletei, és a csúcscsökkentéssel meghaladhatja a 100 ezer forintot.

BIZONY, NEMCSAK az alkatrész költség drága, hanem a munkadíj is. Meglehetősen időigényes a csere, mert a mai zsúfolt motorterekben nem lehet hozzáférni a motor elejéhez. Maga a bontás és az újraépítés több időt igényelt, mint a konkrét csere. Nem csoda, hogy sokan halogatják, vagy kihagyják ezt a karbantartást: pedig nagy a motorkár kockázata.



Káros kapitány elfoglalta a műhelyt!
A vezérműszíj cseréje egyszerűen hangzik, de ne legyenek illúzióink

Hol szivárog?

Sokat futott motoroknál nem ritka, hogy egyre több apró hiba üti fel a fejét. Ilyen lehet a folyadékvesztés. Ezekből az olajé feltűnő, a hűtőfolyadéké kevésbé. Esetünkben az utántöltésgény növekedése jelezte a bajt. A nyomkeresés közben a motor hátuljánál, alul látták meg a szerelők a vékonyka rózsaszínes rozsdacsíkot, amely árnyalat a fagyálló lerakódásának köszönhető. A nyomok a motor hátán lévő műanyag hűtőfolyadék-elosztó idomhoz vezettek, ennek talpánál szivárgott a folyadék.

A hiba oka, hogy az idők folyamán a sok hőterheléstől a műanyag alkatrész elkezdett kiszáradni, deformálódni, a tömítés pedig ekkor már nem zár jól, ráadásul az is öregszik. Az alkatrész pár ezer forint, a szerelés viszont nehézkes. A hozzáféréshez a burkolatokon kívül víz- és kenőanyagcsöveket is le kellett kötni.

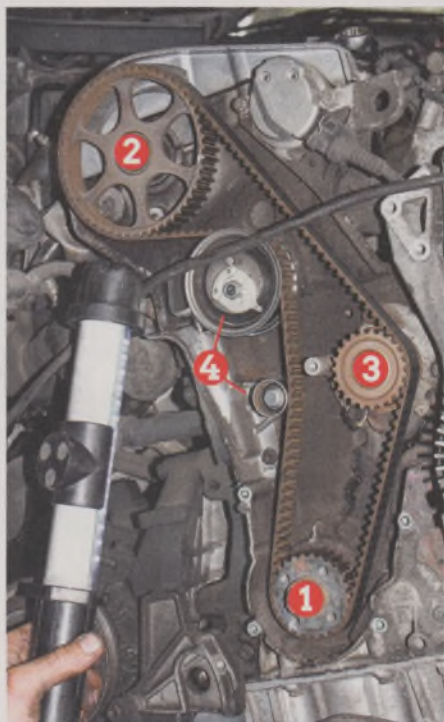


A motor mögött nincs sok hely, a kéz se fér be. Igazi utálatos szerelői feladat



Műanyag alkatrészek hátránya az öregedés-deformálódás

otort!



Igy fut a vezérműszíj: az alsó fogazott tárcsa **1** a főengelyé, a legfelső a vezérműengelyé **2**. A képen jobbra középen a vízpumpa hajtása **3**, itt látni a vízfolyás nyomait. A két bal oldali **4** a feszítő- és a vezetógörgő

Rémálom!



Tönkrement vadiúj vezérműszíj. A szíj nem futott síkban, hosszában szakadozott szét, majd leugrott. A motorkár jelentős!

Több oka is lehet a vezérműszíj szakadásának, de a legritkább esetben fordul elő neves gyártótól származó alkatrésszel hiba. Leggyakrabban az elmulasztott szíjcsere az ok: az öregedő szíj elveszti a rugalmasságát, a terhelésváltást a fogazása nem viseli el, amit így „legyalul” a fogazott tárcsa. A vezérlés emiatt jobb esetben csak elmegy, a motor kihagy, leáll. Rossz esetben ütemet vesz, a dugattyú utoléri a szelepet, kész a motorkár. Az öreg szíj, ha már gyötrődik, de még nem tört ki annyi foga, hogy megcsúszson, előbb-utóbb megszorulhat, vagy lecsúszhat a tárcsákról, szintén a fenti károkat okozva. Mivel mindez gyorsan történik, sofőrként nehéz elkerülni a bajt, egyedül csak a karbantartás iktathatja ki a veszélyt. Persze előfordulhat, hogy hiába a betartott csereidő, ha más alkatrész megy tönkre: megszorul a vízpumpa, vagy a feszítógörgő, netán reped a fogastárcsa. Szíjszakadás oka szerelői hiba is lehet, ha összerakás után a szíj nem fut síkban. A széleit kikezdi a vezetógörgők, és végül elszakad, vagy lecsúszhat a helyéről.



A kiserelt pumpán csupán a tömítés, nem pedig a csapágy, vagy a szimmering ment tönkre

Az összeszerelésnél figyelni kell a tömítések jó helyzetére, a meghúzási nyomatékokra. Erdemes a motort kézzel átforgatni, hogy minden rendben működik-e

HÍRDETÉS

IGEN, TÉNYLEG ENNYI.

FORD MOTORCRAFT SZERVIZ

23 900 Ft

Éves karbantartás minden 5 évnél idősebb Ford személyautóra.



„Egy jól karbantartott autó a minőségét, és az értékét is jobban őrzi.”

Az autóversenyezésben néha kockáztat az ember, de a szervizzel kapcsolatban csak biztosra szabad menni. Az autót azért a Ford Petrányihoz viszem karbantartásra, mert a minőség nagyon fontos számomra. A Motorcraft programnak köszönhetően, ez a magas színvonal, egyedülállóan kedvező feltételekkel érhető el az 5 évnél idősebb autók tulajdonosai számára. Az autósport többek közt azt is megtanítja, a gyári technológia mellett mennyire fontos a profi szaktudás. A Ford Petrányi több mint 23 éve működik szakszervizként, az általam megismert szervizes kollégáik közül sokan legalább 10 éve erősítik a csapatot. Tehát, a tudás és tapasztalat is megvan náluk, ráadásul családi céggként, az elhivatottságuk számomra több mint meggyőző.

Turán Frigyes
Turán Frigyes
hatszoros országos bajnok
autóversenyző



www.fordmotorcraft.hu



1106 Budapest, Kerepesi út 105.
Tel.: +36 1 / 260 5050
1195 Budapest, Üllői út 309.
Tel.: +36 1 / 281 8000
1112 Budapest, Budaörsi út 179.
Tel.: +36 1 / 881 0000
info@fordpetranyi.hu
www.fordpetranyi.hu



Az ár minden Ford személyautóra ugyanaz. Az árak anyag- és munkadíjra vonatkoznak, forintban értendők és az Áfát tartalmazzák. A Motorcraft 5+ szolgáltatást a garanciaidőn túli, 5 évesnél idősebb autókhoz ajánljuk. Az ajánlat visszavonásig érvényes. Az árváltoztatás jogát fenntartjuk.



A kulcsrakész javítás a karosszériaműhelyben a biztosítós ügyintézés is magában foglalja

Használt autót márkaszervizbe?

Valamiért a használt autók vásárlói nem „mernek” márkaszervizt látogatni, pedig sokszor megéri a kiruccanás.

Manapság már sokéves autók esetében is elrendelnek visszahívásokat az autógyártók, az ilyen javításokat természetesen a márkaszervizekben végzik el, de ezen, tegyük hozzá, ritka alkalmak kivételével is érdemes a használat-autó-tulajdonosoknak felkeresniük ezeket a javító-műhelyeket. Ha másért nem, a rutin miatt. Egy márkaszervizben egy szerelő napi 4, heti 20, havi 80, évi 800 esetben javítja az adott márka típusait, ez idő alatt olyan rutinra tesz szert, amivel a „maszek” autójavítók nem rendelkezhetnek.

HA NEM OLAJCSERÉRŐL van szó, hanem valami olyan munkáról, amely során például az utastér egyes burkolatait kell eltávolítani, biztosak lehetünk abban, hogy nem törik a rögzítő fül, az összeszerelés után nem fog zörögni az adott burkolati elem. Arról nem is beszélve, hogy a tapasztalat miatt gyorsabban elkészül a munka, és az olyan hibákat, amelyeket más-hol csak többszöri javítás után tudnak elhárítani, a márkaszervizekben jó eséllyel elsőre megcsinálják - rutinból.

Akinek számít, hogy időben elkészüljön a javítás, vagy karbantartás, annak is érdemes az importőrrel szerződéses kapcsolatban álló szervizbe mennie. Ezeknél ugyanis a kopó/fogyó alkatrészek mind raktáron vannak, nem kell a fővárosban pár órás, vidéken esetenként másnapi érkezéssel alkatrészt rendelni, és abban is biz-

tosak lehetünk, hogy a megfelelő alkatrészt kapja az autónk. A márkaszervizekben az ügyféllel való kapcsolattartásra is nagy figyelmet fordítanak, telefonon, vagy e-mailben értesítik, ha elkészül az autója, de az esetleges késlekedést okozó problémáról is azonnal tájékoztatják.

VÉGÜL ITT VAN AZ ÁR KÉRDÉSE. Sokan drágállják a márkaszervizeket, de ezt is inkább megszokásból teszik, hiszen gyakran még arra sem veszik a fáradságot, hogy legalább telefonon érdeklődjenek. Pedig az utóbbi években jelentősen levittek árait a márkaszervizek, a forgalmazók is különféle akciókat hirdetnek, arról nem is beszélve, hogy egy összetett javítást egy tető alatt el tudnak végezni a márkaszervizek. Egy karambolos javítás helyreállítása után rögtön a sérült alkatrészek cseréjét is elvégzik, ráadásul az ügyintézés terhet is leveszik az ember válláról. A legális szervizárakat nézve független autójavítók sem tudnak sokkal kedvezőbb ajánlatot adni a márkaszervizeknél. Mindemellett a márkaszervizek betartják a javításokra, beépített alkatrészekre vonatkozó törvényben előírt garanciás feltételeket. Amíg egy „okosba” megoldott javításnál két héttel később már elzavarják az embert, hogy ez nem a mi hibánk volt, addig egy márkaszervizben a garanciaidő lejártá előtt egy nappal is helytállnak a munkájukért.

A rutin miatt a bonyolultabb szereléseket gyorsabban képesek elvégezni a márkaszervizek. Érdemes az árak után érdeklődni

Csomag árak (anyag + munkadíj) (ÁFA-val):									
Típus	Munka (óra)	Származás	Ár	Ár	Ár	Származás	Ár	Származás	Ár
Cseres - C	2,000	...	...	...	...	...	...	...	...
Poltra - H	2,000	...	...	...	...	...	...	...	...
Poltra - G	2,000	...	...	...	...	...	...	...	...

Az árak tartalmazták a gépszálló ingyenes átvételeit is!



Az ügyfél a szalonba lépve láthatja, épp hol tart autójának javítása

Tudta-e?

Trükközni nem lehet, a munkalapon és a számítógépes nyilvántartásban is jelzik, ha esetleg az ügyfél által hozott alkatrészből dolgoztak - arra természetesen nem vállalnak garanciát.



Általában tiszta, lemosott autót kap vissza az ügyfél a márkaszerviz-látogatás után

Örök téma

Alighanem amíg autó lesz, addig a hozzá kapcsolódó bűnivar (feltörés, lopás, hamisítás) is aktív marad.

Lapunk 9-es számában már említést tettünk a tavalyi esztendő legfontosabb ide vonatkozó sarkaszámairól, most pedig egy kicsit elmerülünk a részletekben. Táblázatainkból kiderül, mely megyék és fővárosi kerületek a leginkább veszélyeztetettek.

Az Országos Rendőr-főkapitányság tapasztalatai szerint a gépjárművek jelentős részét közterületről tulajdonítják el. A kiszemelt járműveket az ellopást követően pár utcával távolabbra viszik és ott pihentetik, majd néhány nap múlva viszik az illegális bontóba, vagy legalizáló műhelybe. A tulajdonos, vagy GPS-szolgáltatója ebben az esetben még a jármű nyomára akadhat. Jellemző továbbá, hogy ezen járművekre a lopást követően külföldi hatósági jelzést, vagy ideiglenes hatósági jelzést tesznek.

S, HOGY MIN MŰLIK a hatékonyabb nyomozás-eredményesség? Nos, az elmúlt évek tapasztalatai azt támasztják alá, hogy nyílt rendőri jelenléttel, kamerarendszerek telepítésével csökkenthető a gépkocsilopások száma. A tulajdonosi oldal vonatkozásában jellemző a gyári rendszeren túli egyéb védelmi rendszer hiánya. A gyári védelmi rendszert ugyanis sok jármű esetében már ismerik a bűnelkövetők, így arra fel tudnak készülni, ezért érdemes egyéb lopásvédelmi rendszerek, vagy azok kombinált alkalmazása.

2014 áprilisában az ORFK vezetése az eljárások párhuzamosságának kiküszöbölésére és az eredményesebb felderítés érdekében intézkedéssorozatot indított. A koordinációs tevékenységen túl egy nyomozócsoportot állítottak fel a Pest Megyei Rendőr-főkapitányságon. Az ügyek elemzését-értékelését követően az új koncepció szerint a rendőrség az egymás tevékenységéről tudó gépjármű-bűnöző csoportok közös hátterét számolja fel. E tevékenység során több illegális nyomdát, alvázsám-átütőt és okmányhamisítót vontak eljárás alá, a hozzájuk kapcsolódó orgazdákkal. Ennek eredményeképpen fogták el később a gépjárműtolvajokat is. A tolvajok tettenérése a gépjárműlopás, vagy jármű önkényes elvétele bűncselekményi kategóriák elhatárolása miatt egyébként aggályos módszer: ha az elkövető kinyitja a járművet és ekkor történik az elfogás, az gépjárműfeltörés; ha elindul vele, akkor jármű önkényes elvétele és a nyomozó hatóságnak kell bizonyítania a lopási szándékot, amely a szervezettség miatt nem mindig bizonyítható. Ráadásul egy autótolvaj üldözése aránytalan kockázattal jár, mind a véletlen állampolgárok, mind a közlekedés többi résztvevője számára. A gépjárművekkel kapcsolatos bűncselekményekre jellemző a határon átnyúló jelleg, ezért a nemzetközi összefogás, a koordinált felderítő tevékenység elengedhetetlen. Ennek tükrében a rendőrség rendszeresen részt vesz nemzetközi akciókban, amelyek az elmúlt időszakban eredményesen zárultak.



A feltörés és különösen a lopás minden autótulajdonos rémálma. A biztonság javítása több tényezőtől múlik

Statisztika

ELJÁRÓ SZERV (MRFK)	Lopás	Zárt gk. feltörés
BRFK	2907	3734
Baranya	15	206
Bács-kiskun	69	225
Békés	8	46
Borsod-Abaúj-Zemplén	18	172
Csongrád	30	169
Fejér	52	124
Győr-Moson-Sopron	52	296
Hajdú-Bihar	23	128
Heves	29	80
Komárom-Esztergom	34	91
Nógrád	11	72
Pest	421	781
Somogy	25	188
Szabolcs-Szatmár-Bereg	21	104
Jász-Nagykun-Szolnok	29	105
Tolna	6	45
Vas	10	72
Veszprém	29	72
Zala	7	65
Országos	3796	6775
Nyomozás eredményesség	9,2%	12,4%

ELJÁRÓ SZERV (RK)	Lopás	Zárt gk. feltörés
BRFK Központ	16	4
Bp. I. kerület	54	86
Bp. II. kerület	280	249
Bp. III. kerület	311	241
Bp. IV. kerület	165	92
Bp. V. kerület	21	77
Bp. VI. kerület	13	56
Bp. VII. kerület	15	45
Bp. VIII. kerület	33	423
Bp. IX. kerület	123	347
Bp. X. kerület	100	190
Bp. XI. kerület	434	351
Bp. XII. kerület	188	93
Bp. XIII. kerület	177	346
Bp. XIV. kerület	311	522
Bp. XV. kerület	109	63
Bp. XVI. kerület	58	63
Bp. XVII. kerület	81	60
Bp. XVIII. kerület	124	122
Bp. XIX. kerület	75	62
Bp. XX-XXIII. kerület	122	130
Bp. XXI. kerület	59	52
Bp. XXII. kerület	38	60
Összesen	2907	3734

A 2014-ben rendőri eljárásban regisztrált személygépkocsi-lopás bűncselekmények és zárt gépjárműfeltörések száma, illetőleg ezek nyomozás-eredményességi adatai. Az ügynevezett követő statisztikai adatok az Egységes Nyomozható és Ügyészeti Bűnügyi Statisztika (ENYÜBS) rendszeréből származnak, s minden esetben a már lezárt eljárások számáról adnak tájékoztatást. A bontás az eljáró szerv szerint került leválogatásra, ami nem azonos az elkövetés helye szerinti értelmezéssel.

Show-felelős



A legfrissebb hírek szerint a BBC **Guy Martin** motorversenyzőt kérte fel a Top Gear autós tévéprodukció egyik műsorvezetőjének. Martin nemcsak kiváló motoros (15-ször állt a Man-szigeti TT dobogóján), hanem szókimondó stílusa miatt hatalmas rajongótáborral is rendelkezik.

Nemes darab



Mindössze 500 darabos szériában dobja piacra a **Ducati** a Diavel új, Titanium verzióját. A modellnél - nevéből adódóan - számos helyen találkozunk titániummal, többek között a tankborítás és a fényszóróház is ebből az anyagból készül.

Csak neki!



Orlando Bloom a **Deus ex Machina** csapatát kérte fel, hogy BMW S 1000 R-jéből egy igazán egyedül készítsen - a modell átépítését Michael „Woolie” Woolaway vezette. Bloom nagy BMW-rajongó, a kék-fehér márka modelljei közül számos új és régi típus is áll a garázsában.

Tudta-e? Áprilisban

7309 motorkerékpárt értékesített a Ducati, ami a márka történetében minden idők legerősebb hónapja volt!

Íme, az új Africa Twin!

A tavaly év végén bemutatott True Adventure koncepciómotor miatt tudtuk, hogy a Honda egy nagy lökettérfogatú endurón dolgozik, de arra alighanem kevesen számítottak, hogy a legendás Africa Twin nevet kapja az idei esztendő második felében sorozatgyártásba kerülő modell. Az Africa Twin elnevezés természetesen jól cseng, hiszen az 1998-ban debütált 650 cm³-es, majd 750 cm³-es gép adta az alapját azoknak a terepmotoroknak, melyekkel a Honda négy elsőséget is bezsebelt a Párizs-Dakar Ralin. Ezek után nyilvánvaló, hogy az új ezres kapcsán a Honda hangsúlyozza a kiváló off-road tulajdonságokat, viszont meglepő, hogy a japánok itt is elérhetővé teszik duplakuplungos automata váltójukat, ami unikum a kategóriában. A Honda alighanem tudja mit csinál, hiszen a legfrissebb statisztikák szerint azoknál a típusoknál, ahol elérhető a DCT-váltó, a vásárlók 53%-a döntött a kuplungkar nélküli kivitel mellett.



Egy stílusos 125-ös



230 mm-es első féktárcsával rendelkezik az új NMax

A Yamaha Max roboogói kivétel nélkül kategóriájuk élvonalához tartoznak, s nincs ez másképpen az új, nyolcadliteres NMaxszal sem. A friss modell, amely már nyáron elérhető lesz a kereskedésekben, igényes külsővel érkezik,

és alapraon jár hozzá a blokkolásgátló. A 13 colos kerekeken gördülő típusba 12 lóerős, egyenletes erőforrást építenek, de ennél sokkal nagyobb szenzáció, hogy a masina full-LED-es fényszóróval büszkélkedhet!

Próba- szerencse

A BMW idén is útjára indítja két-kerekű flottájának bemutatóját, a BMW Motorrad Roadshow-t. A négy állomásból (június 6-7., Nyíregyháza, június 13., Balatonboglár, június 20-21., Parád-fürdő, június 27-28.,



Győr) álló rendezvénysorozat mindegyik helyszínén kipróbálhatók a BMW 2015-ös újdonságai (képünkön az S 1000 XR). Az eseményen történő részvételhez a márkakereskedőknél előzetes regisztráció szükséges. A részvétel feltétele az érvényes, korlátlan „A” kategóriás jogosítvány és a teljes motorkerékpáros ruházat.

Tudta Ön, hogy az óriáscirkálóiról és choppereiről ismert HARLEY-DAVIDSON 50 cm³-es mopedet is gyártott? Számos érdekesség mellett ez is kiderül lapunk tematikus visszpillantásából.

1965

A nagy motorjairól ismert amerikai gyár, a Harley-Davidson mopedeket gyárt! Ez bizony érdekes műszaki hír. Motorkerékpárt utánzó, most még a formai utakat kereső „M-50” kétütemű motorjáról a következő műszaki adatokat sikerült megtudnunk: furat-lökete 38,7x42 mm (szokatlanul hosszú a lökete), 49,6 kcm, sűrítetési aránya 9,5 : 1, a motor teljesítménye 2,5 LE. Háromfokozatú sebességváltója kettős bowdennel kapcsolható a kormányról. Gumimérete 18X2,00 col, súlya 46 kg, üzemanyagtartálya 7 liter, fogyasztása 2,6 liter/100 km. Amint az amerikai motoros újságírás írja, a Harleyék ilyen módon szeretnék csökkenteni az egyre jobban növekvő japán importot. Vajon sikerül-e ez nekik?



1975

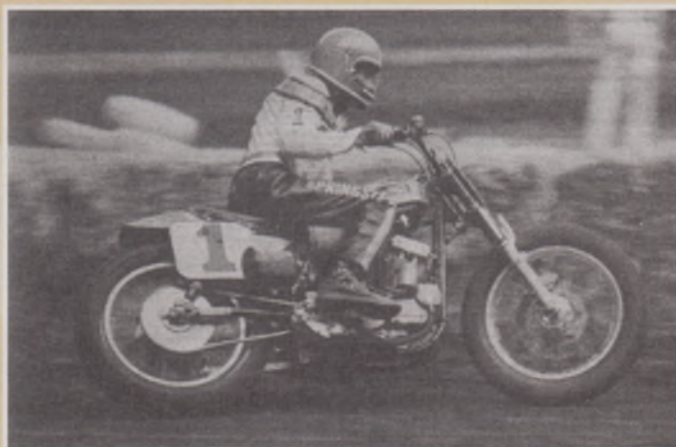


Típusosan amerikai ez a sportos FXE-1200-as HD. Figyelemre méltó a két rövid kipufogócső, a képen nem látható hosszúságú dugattyúlökete (81,3x100,8 mm), gumimérete előli 3,75x19", hátul 5,10x16", elől-hátul tárcsafék (290 mm átmérő). Motorteljesítményt és végsebességet nem közöl a gyár, de becsülni lehet mintegy 75-80 lóerőt és közel 180-190 km-es végsebességet, a jármű 245 kiló.

SX-125 a „neve” ennek a kis HD-nek (56x50 mm = 123 kcm) sűrítési aránya 8,7:1, teljesítménye 13,5 LE/7800 ford., olajszivattyús kenés, ötfokozatú váltóval (kapható közúti, vagy terepát-tétellel) és a hátul kétféle lánckerékkel, önsúly 105 kiló (teleszkópvilla Ceriani), végsebesség áttételtől függően.

1977

Jay Springsteen a Harley-Davidson gyár csapatának versenyzője, egy XR 750-esen nyerte meg az Amerikai Motorsport Szövetség Nemzeti Bajnokságát. A pályaversenyen – a gyárak küzdelmében – a H-D az idén 100 ponttal verte meg a tavalyi listavezetőt, a Yamahát.



1983

A nagymama és a Harley



Clara Dalen nem mindennapi nyugalomba vonult nagymama. Két éve (1981) a 65. születésnapján meglepte magát egy rózsaszínű Harley-Davidsonnal. Elég drága (11 000 dollár) és nagy (1340 cm³) ajándék volt. Férjével, aki 1980-ban elhalálozott, hangszerüzletük volt. Bátyja (Herb Worley) kedveltette meg vele a motorkerékpározást, úgy 20 évvel ezelőtt. A 65. születésnap ajándékot megelőzve egy kis 250-es Yamahája volt.

1989

A kép előterében látható, Fekete Mágia névre keresztelt Harley-Davidson dragster egy évig épült, és eredetileg csak szépségversenyekre szánták. Az 1500 cm³-es motor 3,7 másodperc alatt éri el a 100 km/órás sebességet, és nyilván ez adott a tulajdonosának annyi önbizalmat, hogy fogadásból benevezze egy gyorsítási versenyre, ahol az ellenfél egy 1100 cm³-es Kawasaki volt. A szépségversenyekre készült Fekete Mágia sikeresen vette fel a harcot a Kawával, és a pályafutása alatti egyszeri kirándulását a gyorsítási pályán győzelemmel fejezte be. A háttérben látható jórészt aranyborítású kétkerekű egy 1947-es H-D vázra épült. A tankot és egyéb felületeket Floridában lemezeléssel aranyozták. És hogy ne legyen unalmas, többkarátos aranylemezről válogattak, hogy a színe ennek megfelelően változzon. Az aranylemezeket 19 lakkréteg védi. Az 1340 cm³-es motor 120 LE-s. A Sárgaláz árát a munkadíj nélkül 250 ezer svéd koronára becsülik. Mindkét motor tulajdonosa Ulf Petterlind, aki egy uppsalai Harley Davidson-szervízben dolgozik.



Azonos márkajelvény,
két különböző világ:
rendhagyó randevún
a Harley belépőmodellje
és a felső pólust képviselő
szupertúrázó!

Ellentétek v

Dávid és Góliát. Nagyjából így néz ki egymás mellett a Street 750-es és a Road Glide Special. Erről a két motorról nem túlzás azt állítani, hogy az emblémán és a V2-es motor-elrendezésén kívül nincs párhuzam közöttük. Két különböző világot képviselnek stílusban, más felhasználási területen kell helytállniuk, és természetesen árukat tekintve is eltérő ligában játszanak.

Az alig több, mint 2,6 millió forintos Street egy teljesen új lehetőséget jelent azoknak, akiknek eddig még a Sportsterek is elérhetetlenek voltak, a Road Glide Special birtokba vételéhez viszont vaskos pénzköteg kell, a modell alapára ugyanis 8,6 millió forint – ezért az összegért bizony tisztességesen felszerelt, középkategóriás autót kaphatunk. Azon lehetne vitatkozni, hogy az

idomos óriástúrázó é-re annyit, mint 3 és fél Street 750-es, az mindenesetre rögtön nyilvánvalóvá válik, hogy minőségérzet szempontjából több, mint márkás a különbség.

A STREETEN nincsenek aprólékosan kidolgozott részletek, egyes megoldások (pl. kábelezések) pedig egyesek hanyagnak tűnnek a Road Glide mívessege mellett, hiszen utóbbira tényleg jogosan illik a prémium jelző. Ez valószínűleg nem csak annak tűnik fel, aki életében először ül Harley-n (amire a Street esetében nagy sansz van), ugyanis az új alapmodellel nem titkoltan azokra a fiatal motorosokra (hölgyekre is) pályáznak, akiknek eddig nemcsak drágák, hanem öregurasak is voltak a milwaukee-i márká nagyvasai. Talán őket nem éri megrázkódtatásként,



Erintőképernyő és négy körműszer: információbőség a Road Glide műszerfalán



Tudta-e?

A Street gyártása két helyen folyik, ugyanis a Harley központi üzeme (Kansas City) mellett az indiai Bawalban is készül a sorozat. Indiában 500 cm³-es változat is létezik!

onzásában



Ennél egyszerűbb már nem is lehetne a műszeregység. A háttérvilágítás narancsszínű!

hogy a Harley még csak kísérlet sem tett rá, hogy léghűtésesnek tünjön a Street, ráadásul a V2-es blokk hengerei nem a szokásos 45, hanem 60 fokos szöget zárnak be. Egyébként a „csupa fekete” alapcruiser esetében a minimalista stílus dominál, gyakorlatilag a kormányvégen lévő kapcsolókon, a jellegzetes gyújtástrafón, no meg a szíjhajtáson kívül nem is tudnék olyan részletet mondani, ami kifejezetten harleys lenne. Amikor pedig beindítottam a hengerként négszelepes egységet, azonnal feltűnt, hogy itt nem kíséri fémcsattanás a motor beröffenését, ez a leghalkabb, legcivilizáltabb blokk, ami valaha a Harley kezei közül került ki! Sőt, amikor elindulunk, feltűnik, hogy a váltó olyan, mint egy japán túramotoron (nagyon kis erővel kapcsolható), illetve a ➔

Királycsata

A Battle of the Kings verseny keretében belül 7 ország 19 versenyzőjének 3 hónap és egy Harley-Davidson Street 750 állt a rendelkezésére, hogy megmutassák, mit tudnak kihozni a gépből. A budapesti Harley-kereskedés a Sapka Művek közreműködésével nevezett a versenyre. A dirt track stílusú járgány az online közönségszavazáson második lett a régióban, míg a szakújságírók voksolásán az első helyen zárt! Gratulálunk!



13,1 millióért!



A Harley CVO részlege (Custom Vehicle Operations) kezelésbe vette a Road Glide-ot, hogy korlátozott példányszámban piacra dobja. A manuális módszerekkel készülő nagyvad hazánkban is kapható 13,1 millió forintért, ezért többek között egyedi fényezést, rengeteg krómozást, teljes felszereltséget és igazi óriásblokkot kapunk. A Road Glide CVO-ba a Harley által gyártott legnagyobb, 1801 cm³-es erőforrás kerül. A 156 Nm csúcsnyomatékú Twin-Cooled aggregát hengerfejét vízköpeny hűti.



A forma meghatározó eleme a „csupakróm” V2-es szív. Az üléscomfort és a dobozok túramotorhoz illőek



viszonylag alacsony tömeg miatt ez a 750-es erőforrás is derekasan viszi a Streetet. Városban egészen dinamikusnak tűnik a motor, és a szűk váltóáttétel miatt már korán felkapcsolhatunk hatodikba.

A ROAD GLIDE blokkja nem is lehetne különbözőbb: az 1690 cm³-es egység a léghűtéssel, a hengerenként kétszelepes konstrukcióval és a tolórudas szelepmozgatással a hagyományos motorépítés iskoláját követi, és karaktere is más a 750-eshez képest. Az egész gép belerázkódik, amikor életre kel a V2-es, és már alapjáraton, gyári kipufogóval is olyan hangja van, amire még a Shovelhead blokkos Harleykon szocializálódott márkafanatikusok is elismerően csetintenek. Meglepő, hogy egy ilyen klasszikus felépítésű motor ilyen nagy elánal tudja gyorsítani a szárazon 369 kg-os járgányt, ráadásul a tengernyi nyomaték miatt nagy sebességről is rugalmasnak érződik. Maximum annak lehet hiányérzete, aki 150 lóerős gépekhez van hozzászokva, egyébként tényleg minden

igényt kielégítő az erőtartalék. Az sem mellékes, hogy amíg a Street V2-es szinte teljesen vibrációmentesen dolgozik, addig a Road Glide-é szívként dobog (látványra is érdekes), és a kormányvégeken mindig érezni egy enyhe remegést. Ennél a bloknál viszont sikerült megszüntetni azt a problémát, hogy alacsony fordulaton nem terhelhető, ugyanis 1300-as fordulatnál szépen, egyenletesen veszi a gázparancsot. Pörgetni nem igazán érdemes, ugyanis 5000-es fordulatonál kicsit elgyengül és 6000-nél már jön is a fordulatszám-limiter.

A két motort egymás után kipróbálva nagyon meglepő következtetésre jutottam: dacára annak, hogy a Road Glide Special másfél mázsával nehezebb a Streetnél, semmivel sem nehezebb vele szűk helyen manőverezni. Aki a nagy Harleyval nem tud menni, az gyakorlatilag egy kisebbel sem fog: annyira jó a futómű-geometria és olyan alacsony a súlypont, hogy egészen szűk fordulóban is könnyedén teregethető. A Street viszont nem büszkélkedhet ilyen képességekkel. Méretéből adódóan

nyilván elférünk vele a kocsisorok között, de én közel sem éreztem olyan magabiztosnak magam, mint a hatalmas túragép nyergében. Azt viszont nem lehet vitatni, hogy a vékonyka teleszkópok remekül csilapítják az úthibát, meg merem kockáztatni, hogy a Street a legjobban rugózó Harley a jelenlegi kínálatból. A Road Glide Special viszont hozza a márkától eddig megszokottat, vagyis kizárólag sima aszfalton érzi magát elemében, a keresztbordákkal és a kisebb egyenetlenségekkel sem tud mit kezdeni a futómű.

APROPÓ, KOMFORT! Az üléspozíció a Streeten egyértelműsíti, hogy kisebb termetűekre is gondoltak, 190 centis magassággal már nem férék be azok közé, akik kényelmesen utazhatnak rajta. De az így is nyilvánvaló, hogy viszonylag aktív az üléspozíció, ami abszolút illik a motor karakteréhez. A Road Glide-on egyenes derékkal, természetes helyzetben ülünk, ráadásul a szélvédő miatt országúti tempónál semmilyen turbulencia sincs a sisakunk kö-

rül. Ha ehhez hozzávesszük a gyári navigációs rendszert, a tempomatot, vagy a csúcshifirendszert, nyilvánvalóvá válik, hogy hosszú úton is kényeztető lenne a modell. Ami a fékeket, illeti a Street 750-es a kategóriában elfogadott egytárcsás első rendszerrel érkezik, míg a Road Glide esetében kéttárcsásra bízták a lassítás feladatát. A Street ennek ellenére teljesen megfelelő fékteljesítménnyel rendelkezik, adagolhatósága viszont nem tökéletes, szemben a nagytesóéval.

ÖSSZESEGÉBEN a Street 750-es azt hozza, amit egy belépőmotorról elvárhatunk, s az ikonikus márkánév ellenére a japán riválisokhoz képest is teljesen versenyképes az ára – ezt leszámítva viszont semmilyen különleges tulajdonsága nincs. A Road Glide Special még akkor is egészen más szintet képvisel, ha tekintünk a felszereltségtől és a körítéstől. Akinek lehetősége van rá, próbáljon ki egy ilyen óriást. Meglepő lesz, hogy mennyire könnyedén motorozható!

Nyerjen jegyet

a Harley-Davidson Open Road Festre!

2 db bérletet és 2 db napijegyet sorsolunk ki a helyes megfejtést beküldő olvasóink között! Jelentkezés június 6-án éjjelig a [facebook.com/automotor.hu](https://www.facebook.com/automotor.hu) oldalon, a helyes válasz elküldésével.

Játékunk kérdése: **Mi a típusneve a Harley-davidson legújabb modelljének?**
A nyerteseket a facebook-on értesítjük.



Minden szögből jól látszik, hogy a kis Harley blokkja vízhűtéses. A teleszkóp meglehetősen vékony



Jön a fesztivál!

A Harley-Davidson Open Road Festnek idén is Alsóörs ad otthont. A 2015. június 10-14. között megrendezésre kerülő fesztiválon idén is számos koncert (pl. Europe) várja a látogatókat, de lesz veradás, motoros felvonulás, kaszkadőrshow és teszttvezetés is (a Street 750-est és a Road Glide Specialt is ki lehet próbálni). Az idei fesztivál fénypontja nyilvánvalóan az lesz, amikor kisorsolják a program főnyereményét, egy Harley Street 750-est!



H-D	Road Glide Special
Lökettérfogat:	1690 cm ³
Hengerek/szelepek:	V2/4
Max. telj.:	n.a.
Max. nyomaték:	138/3500 Nm/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1625 mm
Ülésmagasság:	696 mm
Üzemanyagtank:	22,7 l
Gumi elől/hátul:	130/60 R19/180/65 R16
Száraz tömeg:	369 kg
Alapár:	8 616 128 Ft

Egészen más területeken brillírozik a két Harley, ennek megfelelően gyengeik is különbözők



H-D	Street 750
Lökettérfogat:	749 cm ³
Hengerek/szelepek:	V2/8
Max. telj.:	n. a.
Max. nyomaték:	59/4000 Nm/perc
Sebességváltó:	hatfokozatú
Tengelytáv:	1534 mm
Ülésmagasság:	654 mm
Üzemanyagtank:	13,1 l
Gumi elől/hátul:	100/80 R17/140/75 R15
Száraz tömeg:	206 kg
Alapár:	2 678 408 Ft

Újabb rekord

Antonio Cairoli és Valentin Guillod zsinórban a második nagydíjgyőzelmet aratta, a Spanyol GP után a Brit Nagydíjon is diadalmaskodtak. Az MXGP-ben az első rajtot követően egy baleset miatt 15 perc (8 kör) után leintették a futamot, de mivel a fél távot sem teljesítették a versenyzők, a szabályok értelmében teljesen új futamot rendeltek el. Nos, Cairoli menetelt, rajt-cél győzelmet aratott, a 2. futamban azonban nehezebb dolga volt a 8-szoros világbajnoknak. Már az 1. körben elcsúszott, egy kisebb vállsérülést is elszenvedett és visszaesett a 7. helyig. Fel tudott zárkózni azonban a bronzos pozícióig, aminek köszönhetően karrierje során hatodszor nyerte meg a Brit GP-t. Ez új rekord, hiszen a múltban a belga Stefan Everts és Joel Robert csak 5-ször volt képes diadalmaskodni a Brit GP-n. Cairoli azonban annak örül a legjobban, hogy 30-ról 21 pontra csökkentette a hátrányát. Ez annak is betudható, hogy az élővas Max Nagl idén másodszer nem tudott dobogóra állni. Az MX2-ben Guillod menetel a Yamahával. 2008 után fordult elő ismét, hogy egy yamaha két egymást követő nagydíjon is diadalmaskodott. Utoljára Cairoli duplázott a kiskategóriában Yamahával. Guillod az 1. futam hajrájában még kikapott Jeffrey Herlingstól, ellenben a 2. futamban már ő győzött, megnyerve a párbajt a váll- és hátsérüléssel küzdő holland ellen. A svájci újabb diadalával feljött az összetett 2. helyére, ahol azonban Herlings 56-ról 92 pontra növelte előnyét, ráadásul eddigi üldözője, Dylan Ferrandis számára súlyos térsérülése miatt véget ért a szezon.



Cairoli (222) és Desalle (25) is csökkentette hátrányát Nagl mögött

MX-VB (18/7. FORDULÓ)

Az összetett állás

MXGP: 1. Nagl (GER) Husqvarna, 295 pont, 2. Desalle (BEL) Suzuki, 291 pont, 3. Cairoli (ITA) KTM, 274 pont.
MX2: 1. Herlings (NED) KTM, 308 pont, 2. Guillod (SUI) Yamaha, 216 pont, 3. Jonass (LAT) KTM, 213 pont.

WTCC

Pokoli menet

A 24 órás nürburgringi verseny betétfutamaként először látogatott a WTCC-mezőny a hírhedt Zöld Pokolba – utoljára 1983-ban tartottak itt FIA világbajnoki futamot. A jelen konfigurációban 25,278 km hosszú (az F-1-es pálya egy részét is tartalmazta) versenypálya pedig hozta is a formáját: például Michelisz Norbinak (Zengő-Honda) már a csütörtöki teszt napon volt egy hajmeresztő megpördülése, amikor 255 km/órás sebességnél jobb első defektet kapott és kis híján ultrafalta a szalagkorlátot. Majd a köd és a rossz látási viszonyok miatt 1 órásról 20 percesre rövidített, vizes pályán zajló első szabadedzésen Mehdi Bennani (Sébastien Loeb Racing-Citroën), Stefano D'Aste (Münnich-RML Chevrolet), Grégoire Demoustier (Craft Bamboo-RML Chevrolet) és Ma Qing Hua (Citroën) is amortizálta autóját. Szokás szerint a citroënes José Maria López szerezte meg a pole pozíciót, némi meglepetésre azonban mellette az egyre jobb formát mutató Hugo Valente (Campos-RML Chevrolet) indulhatott. A francia azonban kegyetlenül elrontotta a rajtot, ráadásul a falhoz szorította a negyedik helyről jól kilövő Norbit, akinek így esélye sem volt lenyomni Loeböt, de még a hatodik pozícióból érkező Yvan Muller (Citroën) is besorolt elé. A López-Loeb-Muller hármas pedig viszonylag gyorsan kényelmes előnyt épített ki és tripla győzelmet arattak a Citroënek. Közben Norbi magabiztosan tartotta maga mögött előbb a márkatárs Gabriele Tarquinit, majd a végén az olaszt megelőző Mát. Sajnos a második menetben Norbit már a rajtnál kiütötték, az élről induló Tiago Monteiro (Honda) pedig már az első körben megelőzte Muller és nyert, míg az utolsó körben a dupla szélárnyékok kihasználó López Tarquinit és a portugált is átugorva csejt el az ezüstöt.



Norbi kalandos hétvégét zárt, a végkifejletről nem tehetett



A citroënes trió és a legjobb privát menő, avagy Norbi

WTCC (12/4. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. López (ARG) 177 pont, 2. Loeb (FRA) 127 pont, 3. Muller (FRA) 126 pont, 4. Monteiro (POR) 73 pont, 5. Ma (CHN) 64 pont, 6. Michelisz (HUN) 61 pont, 7. Tarquini (ITA) 58 pont, 8. Chilton (GBR) 44 pont, 9. Bennani (MAR) 40 pont, 10. Valente (FRA) 31 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Citroën 364 pont, 2. Honda 249 pont, 3. Lada 73 pont.



Superbike- és supersport-vb

A specialista



Sykes 24. diadalánál és 7. kettős futamgyőzelménél jár

A 2013-as világbajnok Tom Sykes 3 éve veretlen Donington Parkban. Az 1. futamban látványos csatában kerekedett felül a csapattárs Jonatthan Reán, míg a folytatásban magányos rajt-cél győzelmet aratott. Rea – mivel nem Sykes a közvetlen üldözője – 87-ről 101 pontra növelte előnyét az összetettben. Chaz Davies a két 3. helyével megszerezte az első érmeit a pályán, a Ducati azonban sanszitalan volt a Kawasakik ellen. A Panigale túlságosan eszi a hátsó gumit, vezethetőségben pedig egyáltalán nem veszi fel a versenyt

a Kawával. Az Aprilia sincs már egy szinten a zöldekkel az elmúlt évekhez képest. Hiába hajtott nagyon Leon Haslam törött bordákkal is, a noaleiek 2008 után először nem állhattak dobogóra itt. A szupersportban is Kawasaki-siker született, ráadásul Kawa első ízben vette be Doningtont. Kenan Sofuoglu folytatta menetelését, de Jules Cluzel mellé kapott egy új ellenfelet is. A 18 éves brit Kyle Ryde-ről van szó, aki az angol verseny meglepetésember volt. A verseny elején ugyan Cluzel és Ryde mindent megpróbált a há-

romszoros világbajnok ellen, azonban Sofuoglu az élre állt és elhúzott. A török motoros 2007 után diadalmaskodott újra egymás után négy versenyen, aminek köszönhetően 37-ről 45 pontra növelte előnyét. Honfitársainknak nem sok babér termett: a superbike-vb-n Rizmayer Gábor és Tóth Imre mindkét futamban körhátránnyal ért célba, a superstock 1000-es világkupán Sebestyén Péter már az 1. körben bukott (sajkjacsonttörés), míg a Junior Európa-kupán Kis Viktória a 22. helyen végzett (Női Európa-kupa 3. hely).

VÉGEREDMÉNY (13/6.)

Donington Park

Superbike

- 1. futam:** 1. Sykes (GBR) Kawasaki, 2. Rea (GBR) Kawasaki, 3. Davies (GBR) Ducati, ...
18. Rizmayer (HUN) BMW, 19. Tóth (HUN) BMW.
2. futam: 1. Sykes, 2. Rea, 3. Davies, ...
16. Rizmayer, 17. Tóth.

Supersport

- 1. Sofuoglu (TUR) Kawasaki, 2. Cluzel (FRA) MV Agusta, 3. Ryde (GBR) Yamaha.**

Az összetett állás

Superbike

- 1. Rea 280 pont, 2. Haslam 179 pont, 3. Sykes 178 pont, ... 23. Tóth 5 pont, ... 25. Rizmayer 3 pont.**

Supersport

- 1. Sofuoglu 130 pont, 2. Cluzel 85 pont, 3. Jacobsen 79 pont.**

Formula e

Kizárásos alapon

A saját csapatában versenyző Jarno Trulli első pole pozícióját szerezte a sorozatban, de csupán a harmadik kanyarig vezette a berlini Tempelhof repülőtérén tartott futamot: hibázott és Lucas di Grassi (Audi Sport Abt) megelőzte, majd a túlzott energiafogyasztás miatt később menthetetlenül visszaesett. Miután a brazil átvette a vezetést, csakhamar magabiztos előnyt

épített ki és senkitől sem zavartatva nyert. Csakhogy az utólagos technikai ellenőrzésen szabálytalannak találták az első szárnyat, a csapat pedig hiába védekezett azzal, hogy csak a javítások miatt volt szükség a módosításokra, ami nem járt előnyökkel, di Grassit végül kizárták. Így aztán a 6. pozícióból rajtoló Jerome d'Ambrosio (Dragon Racing) ölébe hullott a győzelem, akit a

monacói nyertes Sébastien Buemi (e.dams-Renault) és csapattársa, Loic Duval előtt intettek le. Negyedik helyezéssel pedig az ifjabb Nelson Piquet (Nextev TCR China Racing) ismét a tabella élére állt, de három fordulóval (Londonban szombaton és vasárnap is tartanak egy versenyt) a szezon vége előtt még hat versenyzőnek van esélye az elektromos Formula-1-es vb-cimre.



FORMULA E (11/8.)

- 1. Piquet Jr. 103 pont, 2. Buemi 101 pont, 3. di Grassi 93 pont, 4. Prost 78 pont, 5. D'Ambrosio 77 pont, 6. Bird 68 pont, 7. Félix da Costa 45 pont, 8. Vergne 40 pont, 9. Alguersuari 30 pont, 10. Senna 28 pont.**

Megélt álom

Craig Breen gyermekkori álma teljesült, amikor megnyerte hazai versenyt, az ír ralit. Igaz, a Peugeot 208 T16-os turbóproblémája végigkísérte és meglehetősen küzdelmessé tette számára az aszfaltos futamot: rendszeresen elment a töltőnyomás és azal együtt a motorerő. Az első 5 szakaszon 4-szer váltották egymást az élen Robert Barrable-vel (Ford Fiesta R5), aki három gyorsaságival a vége előtt vezető pozícióból csúszott az árokba. Ezután az írországi derbin először induló Kajen Kajetanowicz szorongatta (Ford Fiesta R5), ráadásul az utolsó speciálon Breen egyszer megpördült és kétszer lefuttat: végül így is 6,4 másodperccel nyert lengyel vetélytársa előtt, míg harmadikként Josh Moffett (Ford Fiesta RRC) végzett. Hideg Krisztiánék (Mitsubishi Lancer Evo IX) szintén először álltak rajthoz Írországon, s remek teljesítménnyel az abszolút 13. pozícióban értek célba, ami az ERC3-es (szériaautók) kategóriagyőzelmét jelentette számukra – egy másik Evo IX-essel Botka Dávid (összetett 18.) a bronzérmet gyűjtötte be! Az ERC3-ban (2WD) Emil Bergkvist és Marijan Griebel jóvoltából kettős Opel Adam-siker született.



Breen hazai pályán győzött, s ezzel a pontversenyben is átvette a vezetést

ERC (10/3. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. **Breen** (IRL) 78 pont, 2. **Kajetanowicz** (POL) 75 pont, 3. **Lukyanuk** (BLR) 43 pont,
4. **Consani** (FRA) 40 pont, 5. **Plangi** (EST) 28 pont, 6. **Tarabus** (CZE) 26 pont, ...
23. **Botka** (HUN) 2 pont.

Tudta-e?

Egyes pletykák szerint Malcolm Wilson szeretne volna visszacsábítani a Fordhoz **Thierry Neuville-t**, ő azonban kijelentette, hogy 2016-ban még biztosan a Hyundai kötelékét erősíti.

Rali-VB

Célra tartás!



Latvala (képünkön) nem hagyta magát, Ogier pedig – okosan – nem erőltette a dolgot

Az argentinai fiaskó után a VW kivizsgálta és orvosolta a motorhibák okát (hibás injektor), míg a konserntárs Skoda a vadonatúj Fabia R5-ös (WRC2) első éles bevetését tartotta Portugáliában. A Citroën új fényezéssel és aerodinamikai csomaggal frissítette a DS3-ast. Mivel a verseny 2001 után ismét az ország északi részén zajlott, a Fafe gyorsaságit leszámítva az összes pálya új volt a mezőnynek – a szervezők dolgát erdőtűzek nehezítették, az 5. szakaszt le is kellett fűjni. Így aztán az első 5 szakaszt 5 különböző pilóta nyerte, de a második nap végére Jari-Matti Latvala (VW Polo R WRC) felvette a ritmust és némi előnyt autózott ki. Csakhogy az „utcasepro” hálátlan szerepét játszó Sébastien Ogier (VW Polo R WRC) felszívta magát és a hatodikról a második pozícióba nyomult előre, 25,9-ről 9,5 másodpercre csökkentve hátrányát. Parázs befutóra volt kilátás, de a finn ezúttal nem tört meg a nyomás alatt, és a csapnivaló sze-



VW-tripla, ezúttal más szereposztásban: Mikkelsen, Latvala és Ogier

zonkedet után megszerezte idei első győzelmét, míg a címvédő nem vállalt felesleges kockázatot. Mögöttük a 2015-ös specifikációjú VW Polo R WRC-vel először gépezkedő Andreas Mikkelsen és Kris Meeke (Citroën DS3) meccselt izgalmasat, mígnem az utolsó előtti gyorsos a brit kocsiában eltört a hátsó keresztstabilizátor, s emiatt időt veszítve lecsúszott a dobogóról.



Meeke műszaki hiba miatt intett búcsút az éremnek

VÉGEREDMÉNY (13/5.)

Portugália

1. **Latvala-Anttila** (FIN/FIN) VW Polo R WRC, 3 óra 30'35,3", 2. **Ogier-Ingrassia** (FRA/FRA) VW Polo R WRC, +8,2", 3. **Mikkelsen-Floene** (NOR/NOR) VW Polo R WRC, +28,6", 4. **Meeke-Nagle** (GBR/ITA) Citroën DS3 WRC, +48,7", 5. **Tanak-Molder** (EST/EST) Ford Fiesta RS WRC, +1'56,8", 6. **Sordo-Marti** (ESP/ESP) Hyundai i20 WRC, +2'27,9", 7. **Östberg-Andersson** (NOR/SWE) Citroën DS3 WRC, +2'32,2", 8. **Paddon-Kennard** (NZL/NZL) Hyundai i20, +2'54,3", 9. **Kubica-Szczepaniak** (POL/POL) Ford Fiesta RS WRC, +4'39,1", 10. **Prokop-Tománek** (CZE/CZE) Ford Fiesta RS WRC, +7'31,2".

Szakaszgyőzelmek: Ogier 6, Latvala 3, Mikkelsen és Meeke 2-2, Sordo és Östberg 1-1.

Az összetett állás

1. **Ogier** 105 pont, 2. **Mikkelsen** 63 pont, 3. **Östberg** 57 pont, 4. **Meeke** 47 pont, 5. **Latvala** 46 pont, 6. **Evans** 41 pont, 7. **Sordo**, 38 pont, 8. **Neuville** 35 pont, 9. **Prokop** 27 pont, 10. **Tanak** 23 pont, 11. **Paddon** 14 pont, 12. **Al Qassimi** 8 pont, 13. **Al-Kuwari**, **Al-Attiyah** és **Loeb** 6-6 pont, 16. **Dominguez** 4 pont, 17. **Protasov**, **Fuchs**, **Saba** és **Kubica** 2-2 pont, 21. **Ketomaa** 1 pont.

Következik a Szardínia Rali, június 11-14.

Nem volt ellenfelük a gyári yamahásoknak, Lorenzo nyert Rossi előtt, Marquez érmet sem szerzett.



Fenati (5) jóvoltából idén először nyert a KTM

Yamaha-uralom

Lüthi vajon tarja majd győztes formáját?



Az 5. fordulóban a Yamaha már a 4. nagydíjgyőzelmét szerezte, míg a Hondának csak egyetlen sikere van eddig. Ilyen utoljára 2010-ben fordult elő. A Spanyol GP-hez hasonlóan Le Mans-ban sem volt ellenfele Jorge Lorenzónak. Ugyan a startnál ütközött Andrea Iannoneval, azonban már az első sikanban az élre állt. Nagyon agresszív volt, folyamatosan tudta tartani több másodperces előnyét, majd a hajrában visszaverte Valentino Rossi támadásait. Pedig Rossi mindent megpróbált a 7. helyről rajtolva. Új versenybeli pályacsücsöt motorozott, de meg kellett elégednie a 2. hellyel. A Ducati 2012 után állhatott ismét dobogóra Le Mans-ban Andrea Dovizioso révén, a Honda viszont 2008 óta először még érmet sem lett a legendás pályán! Sok Honda-sztár, a sérüléséből visszatérő Daniel Pedrosa, Cal Crutchlow és Scott Redding bukott, míg Marc Marquez éremesélyes

sem volt. Ugyan begyűjtötte idei 3. pole pozícióját, azonban versenykörülmények között nem tudott ütközéses lenni. Problémái voltak teli tankkal, a hátsó gumi gyors kopásával, valamint az instabil első futóművel. Marquez produkciója ezúttal csak arra volt elég, hogy megnyerje a 4. helyért folyó párbajt a sérült Iannone ellen.

A MOTO2-BEN is egy Le Mans-specialista diadalmaskodott, hiszen a Bugatti-pályán Thomas Lüthi a negyedik sikerét érte el. A dobogóra az aktuális világbajnok Esteve Rabat és a tabella éllovasa, Johann Zarco állhatott még fel. Utóbbi akár csalódott is lehetne, hiszen győzni akart hazai közönség előtt. Azonban mégsem lehet elégedetlen, mert karrierje során első ízben dobogóra állhatott Le Mans-ban, továbbá 16-ról 21 pont-ra növelte előnyét az összetettben.

Tudta-e?

Lorenzo karrierje során 5. alkalommal, míg a Moto2-ben futamgyőztes Lüthi negyedszer diadalmaskodott a legendás Bugatti-versenypályán.



Lorenzo: már második vagyok!

A MOTO3-BAN csupa-csupa újdonságot láthattunk. A KTM véget vetett a Honda idei fölényének, az olasz-indiai Mahindra az idei első érmenek örülhetett, az olaszok pedig első ízben tripláztak a 2012 óta létező kiskategóriában. A legjobb olasz a 19 éves Romano Fenati volt, aki pályafutása 6. győzelmét jegyezte, a 18 éves Enea Bastianini a szezonnyitó után ismét a 2. helyen zárt, míg a szintén 18 esztendő Francesco Bagnaia pályafutása alatt első ízben állhatott dobogóra. Az olaszok 1987 (125 cm³) és 1994 (250 cm³) után tripláztak ismét Le Mans-ban. A listavezető Danny Kent idén először lemaradt a dobogóról, ám a hondás mégsem elégedetlen. A 31. helyről kellett rajtolnia – a kvalifikáción nagyon hamar eleredt az eső –, ahonnan azonban felzárkózott a 4. helyig, 31-ről 37 pontra növelve előnyét az összetettben.

VEGEREDMÉNY (18/5.)

Le Mans

Moto3: 1. Fenati (ITA) KTM, 2. Bastianini (ITA) Honda, 3. Bagnaia (ITA) Mahindra.
Moto2: 1. Lüthi (SWI) Kalex, 2. Rabat (SPA) Kalex, 3. Zarco (FRA) Kalex.
MotoGP: 1. Lorenzo (SPA) Yamaha, 2. Rossi (ITA) Yamaha, 3. Dovizioso (ITA) Ducati.

Az összetett állás

Moto3: 1. Kent 104 pont, 2. Bastianini 67 pont, 3. Vazquez 60 pont, 4. Quartararo 52 pont, 5. Fenati 51 pont, 6. I. Vinales 47 pont.
Moto2: 1. Zarco 89 pont, 2. Lüthi 68 pont, 3. Folger 57 pont, 4. Lowes és Morbidelli 54-54 pont, 6. Rabat 53 pont.
MotoGP: 1. Rossi 102 pont, 2. Lorenzo 87 pont, 3. Dovizioso 83 pont, 4. Marquez 69 pont, 5. Iannone 61 pont, 6. Crutchlow 47 pont.



Hamilton a futam hetében írta alá a 2018-as évad végéig szóló szerződését jelenlegi munkaadójával, akik aztán valahogy nem érezték a ritmust. Rosberg nyilván tudja, hogy a csapat nyert neki

Túl a hibahatáron

A Mercedes megbocsáthatatlan kapkodásának Hamilton itta meg a levét, Rosberg röhög a markába.

„Ezt a versenyt elvesztettem, ugye?” – tette fel az akkor még nem teljesen költőinek hangzó kérdést Lewis Hamilton a futam 65. körében, amikor a 3. helyen tért vissza a pályára egy váratlan kerécsere után. „Nem, ha az ő gumijaik teljesen kihülnek. A te autódon a szuperlágycsere van” – érkezett azonnal a biztatásnak szánt, de nem túl meggyőző válasz a rádióon a versenymentőktől, Peter Bonningtontól. Hogy micsoda? 8 kör alatt két autót legyűrni azon a pályán, ahol előzni a lehetetlennel határos, aligha épeszű terv.

HÁT, NEM IS VOLT AZ. Bő negyedórával később, a levezető körben Hamilton pár másodpercre leparkolt a Portier-nél; a korlát mögött morajló tenger sem háboroghatott sötétebben, mint ő legfelül. Vajon arra gondolt, hogy egyszerűen otthagya az egészséget, és felsétál az éppen ehhez a kanyarhoz legközelebb

eső lakásába? Vagy csak ki akarta fűjni magát, mielőtt farkasszemet kell néznie a kamerákkal? Ha kiszáll a pilótafülkéből még a parc fermé előtt, a szabályok szerint diszkvalifikálják, de végül nehéz szívet rálépett a gázra, és tovább hajtott. 15 pont az mégiscsak 15 pont. Egy ilyen trauma után néhány évvel ezelőtt még hozzá sem lehetett volna szólni, ám a 2015-ös kiadásban Hamilton mentálisan sokkal stabilabb, mint valaha. A dobogón – ami persze Monacóban nem igazi dobogó – uralkodott magán, és egy árva rossz szót sem szólt a csapatára. „Nem igazán tudom kifejezni, hogy mit érzek, szóval meg sem próbálok – sziszegte fojtott indulattal. – Ez a verseny annyira különleges... Hosszú évek óta közel áll a szívemhez, nagyon fontos lett volna győzőm rajta.” Ez Hamiltonnak, bármilyen hihetetlen, 9 alkalomból csak egyszer sikerült. Nico Rosbergnek viszont, csak hogy még jobban fáj-

jon, zsinórban harmadszor jött össze, amire utoljára pont Hamilton bálványa, Ayrton Senna volt képes. Tényleg nincs igazság...

DE MÉGIS, hogy bukhatott el Hamilton egy olyan versenyt, amelyet a pole-ból rajtolva jóformán végig magabiztosan uralt? Azt mondta, annyira könnyedén vezetett, hogy akár meg is duplázhatta volna az előnyét, és ez nem tűnt hihetetlennek. Míg Rosberg egy pillanatra sem tudta lerázni Sebastian Vettelt, sőt talán az elévágást sem lett volna képes kivédeni, ha a Ferrari a kerékcseréje után nem ragad be pár kanyarra az egyik Manor mögé, Hamilton zavartalanul elhúzott a távolba. A győzelmét nem is fenyegette semmi, amíg Max Verstappen és Romain Grosjean ütközése miatt a 64. körben nem küldték be a Safety Cart. Ennek nem szabadott volna különösebb gondot okoznia; már csak 14 kör volt hátra, és a lágy

Veszélyes?

A Mercedes fatális döntéséhez vezető káoszt a mezőny legifjabb versenyzője idézte elő. Miután a szuperlágycsere váltott, Verstappen szorosan Vettel nyomában maradt, és a Ferrari lekörözéseit kihasználva több ellenfelét szemtelenül megelőzte. Grosjeannal azonban már nem sikerült eljárszania ugyanezt: a 64. kör végén, a cél egyenesben hátulról lebombázta a Lotust. Azt mondta, valójában nem is akart előzni. „Ugyanott fékeztem, mint az előző körben, ő viszont 10-15 méterrel hamarabb” – állította Verstappen. Az adatok azonban valószínűleg nem támasztották alá a mondandóját, mert a sportfelügyelők őt találták felelősnek az ütközésért, úgyhogy kiosztották neki 2 büntetőpontot, és 5 hellyel hátrébb sorolták a montreali rajtrácson.



Button és a szinte feketére változott McLaren-Honda az első pontoknak örülhetett

Hamilton a rajttól biztosan vezetett, a hajrában azonban odalett az arany

Tudta-e?

A hétvége leggyorsabb köre, amit Hamilton jegyzett 1'15,098"-cel a Q3-ban, 9 tizeddel gyorsabb volt a tavalyinál. Azt 1'15,989" alatt Rosberg teljesítette. A rekord a pályának ezen a vonalvezetésén Räikkönen 1'13,532"-es eredménye még 2003-ból.



Nasz a 14. helyről hozta értékelhető pozícióba a Saubert

(tehát a keményebb) keverékű gumik vígan bírták a strapát a gyors kanyarok nélküli, nem túl érdes aszfaltú pályán. Amikor a Mercedes szerelői mégis gyülekezni kezdtek a garázs előtt, a Ferrari stratégiája, Inaki Rueda nyugalomra intette a csapatát: lazítsatok, ez csak blöff! Helyettük Hamilton sétált bele a csapdába. A lavinát az indította el, hogy az egyik kivetítőn megpillantotta a Mercedes garázs előtt gyülekező szerelőket, és azt hitte, Rosberg – meg persze Vettel – kiállnak új Pirellikért. „A csapattól szóltak, hogy maradjak a pályán, de azt válaszoltam, a gumijaim ki fognak húlni. Feltételeztem, hogy az üldözőim az újraindításnál a szuperlágy gumikon lesznek a nyomomban, ezért én sem akartam a keményebbeken folytatni” – mondta Hamilton. Még ez sem lehetett volna elég a végzetes döntéshez, a Mercedesnek ugyanis tudnia kellett, hogy Rosberg nem áll ki, sőt

valószínűleg Vettel sem, hiszen az előnye a 4. helyezett Danyiiil Kvjathoz képest nem volt elég nagy. Az időmérő monitor azonban gonosz tréfát űzött velük: a különbséget Hamilton és Rosberg között, amely a baleset idején 19,3 másodperc volt, egy perc múlva már 28,7-nek mutatta a kijelző. Hogy pontosan mennyi lehetett, nem tudjuk, de még tovább csökkent, amikor Hamilton a 65. körben utolérte a Safety Cart, miközben az üldözői még valamivel gyorsabban, a megadott tempóban haladhattak.

A MERCEDES FIGYELMÉT ez a zűzavarban elkerülte. Niki Lauda szerint túl sokan beszéltek egyszerre a rádióba, és végül 50 méterrel a boxbejárat előtt úgy döntöttek, behívják Hamiltont. Abban a pillanatban ez éppenséggel óvatos lépésnek látszott. Miért ne válhatna új gumikra a kockázatos újraindítás előtt, ha van rá ideje? Csakhogy

nem volt: kb. 3,5 másodperccel elszámolták magukat, és a csapat aranytojást tojó tyúkja, akivel pont a héten kötöttek évente 30 millió dollárt érő szerződést, a Daimlerelnök Dieter Zetsche szeme láttára csak Vettel mögé, a 3. helyen tért vissza a pályára. Rosberg nem akart hinni a tükrenek. „A matek kifogott rajtunk. Azt hittük, nagyobb az előnyünk – ismerte el magába roskadva a Mercedes csapatfőnöke, Toto Wolff. – Ilyen keserűes élményben még nem volt részünk. Egyszerre megnyertük és elvesztettük a Monacói Nagydíjat.” No és Rosberg? Ő elfogadta az ölebe pottyánó győzelmet, de tisztában volt vele, hogy életében ekkora mázlija még nem volt, és nem tagadta azt sem, hogy a pályán ezúttal nem tudta tartani a lépést Hamiltonnal. „Együtt érzek vele – tette hozzá sportszerűen. – Borzalmas lehet ilyen körülmények között elveszíteni egy versenyt.”

VÉGEREDMÉNY (19/6.)

Monte-Carlo (MC) 78 kör = 260,520 km

1.[2.]	ROSBERG (GER)	Mercedes-Benz GP	1 óra 49'18,420" (142,874 km/óra)
2.	[3.]	VETTEL (GER)	Ferrari +4,486"
3.	[1.]	HAMILTON (GBR)	Mercedes-Benz GP +6,053"
4.	[5.]	KVYAT (RUS)	Red Bull-Renault +11,965"
5.	[4.]	RICCIARDO (AUS)	Red Bull-Renault +13,608"
6.	[6.]	RAIKKÖNEN (FIN)	Ferrari +14,345"
7.	[7.]	PEREZ (MEX)	Force India-Mercedes +15,013"
8.[10.]	BUTTON (GBR)	McLaren-Honda +16,063"	
9.[14.]	NASR (BRA)	Sauber-Ferrari +23,626"	
10.[20.]	SAINZ JR. (ESP)	Toro Rosso-Renault +25,056"	
11.	[11.]	HÜLKENBERG (GER)	Force India-Mercedes +26,232"
12.	[15.]	GROSJEAN (FRA)	Lotus-Mercedes +28,415"
13.	[17.]	ERICSSON (SWE)	Sauber-Ferrari +31,159"
14.	[16.]	BOTTAS (FIN)	Williams-Mercedes +45,789"
15.	[12.]	MASSA (BRA)	Williams-Mercedes -1 kör
16.	[19.]	MERHI (ESP)	Manor-Marussia-Ferrari -2 kör
17.[18.]	STEVENS (GBR)	Manor-Marussia-Ferrari	-2 kör

A versenyt feladta

18.	[9.]	VERSTAPPEN (NED)	Toro Rosso-Renault (ötökös) -16 kör
19.	[13.]	ALONSO (ESP)	McLaren-Honda /37 kör (sebességváltó/fékhiba)
20.	[8.]	MALDONADO (VEN)	Lotus-Mercedes -73 kör (fékhiba)

[] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenyzők:

RICCIARDO, 1'18,063", a 74. körben.

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 126 pont, 2. Rosberg 116 pont, 3. Vettel 98 pont, 4. Räikkönen 60 pont, 5. Bottas 42 pont, 6. Massa 39 pont, 7. Ricciardo 35 pont, 8. Kvyat 17 pont, 9. Nasr és Grosjean 16-16 pont, 11. Perez 11 pont, 12. Sainz Jr. 9 pont, 13. Hülkenberg és Verstappen 6-6 pont, 15. Ericsson 5 pont, 16. Button 4 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 242 pont, 2. Ferrari 158 pont, 3. Williams-Mercedes 81 pont, 4. Red Bull-Renault 52 pont, 5. Sauber-Ferrari 21 pont, 6. Force India-Mercedes 17 pont, 7. Lotus-Mercedes 16 pont, 8. Toro Rosso-Renault 15 pont, 9. McLaren-Honda 4 pont.

Ez mi volt?

Ricciardo annak ellenére is megúsza retorzió nélkül, hogy az újraindítás követően a Ferrarit meglökve verkedte magát Räikkönen elé a Mirabeau-nál. „Monacóban nehéz koccanás nélkül előzni. Értékelem, hogy a sportfelügyelők is méltányolták ezt” – mondta Ricciardo, a finnek viszont nem tetszett ez a lazaság: szerinte az ellenfelét meg kellett volna büntetni. A Ferrari főnöke, Maurizio Arrivabene ugyanakkor elfogadta, hogy a manőver még éppen szabályos volt, mert szerinte „engedélyezett támadást indítani, ha az elől haladó versenyző nyitva hagyja a rést, és a támadó félnek sikerül oda az autója legalább egyik kerekét beszárni.”

Bőségzavar



Két vadiúj SUV mellett egy frissített kompakt is piacra lép. Beszámoló a Mazda CX-3-as, a Renault Kadjar és a Toyota Auris nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



Vidámpark

A BMW a lengyelországi Poznan versenypályájára trombitálta össze M-modelljeit. Mi is ott leszünk!



További témáink

Teszt



- Honda CTX700D
- Skoda Fabia Combi 1.2 TSI
- Seat Leon 1.6 TDI DSG

Használt autó

- Piaci trendek

Extra

- Egy elfeledett magyar prototípus

Áthangszerelve



Felsorakoztatjuk a Tuning World Bodensee fesztivál legfontosabb masinait.

autó-motor
ALAPÍTVA: 1988

Főszerkesztő
SZABÓ ROBERT

Szerkesztők
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN,
TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

Tervezőszerkesztő
BÍRÓ ÉVA

Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LÓVEI GERGELY

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

Szerkesztőségi
asszisztens
NYUSTI BERNADETT

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

mediaworks
Content first

Felelős kiadó

KATONA VIKTOR
ügyvezető, pénzügyi
és operatív igazgató

Naplóigazgató
HANÁK TAMÁS

Marketing és
üzletfejlesztési igazgató
PISZTER-DOMÁN ÉVA

Hirdetési igazgató
MICZINKÓ KATALIN

Hirdetésfelvétel

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

A hirdetések tartalmi és formai megjelöléséért a Kiadó nem vállal felelősséget. Az elhelyezett fizetett politikai hirdetések nem tükrözik a szerkesztőség vagy a kiadó véleményét. A hirdetések közteletelkor teljes mértékben figyelembe vesszük a gazdasági reklámtevékenységről szóló 1997. évi LVIII. törvény rendelkezéseit, valamint az önszabályzó reklámpiacon kialakult gyakorlatot.

Tilos az Autó-Motor bármely főtájt, írott anyagát részben vagy egészben, illetve átdolgozva átvenni vagy újrapublikálni a Kiadó írásos engedélye nélkül!

Nyomás

Ipress Center CE Zrt.

Felelős vezető

LAKATOS IMRE igazgatósági tag
A nyomtatás időpontja

2015/22. hét

67. évfolyam, 11. szám

Munkaszám: 132614

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.

Ügyműködés honlapon keresztül:

www.hungaropress.hu

előfizetes@hungaropress.hu

tel.: 06-1-348-4060,

fax.: 06-1-348-4065

1097 Budapest, Táblás utca 39.

Árusításban terjeszti a Lapker Rt.

és egyéb terjesztő szervek.

VILÁGSZÁM!

A BENZINGŐZ ÜNNEPE

LÉLEGZETELÁLLÍTÓ SHOW A VILÁG LEGBÁTRABB ÉS LEGÖRÜLTEBB TECHNIKAI SPORTOLÓINAK IZGALMAS TRÜKKJEIVEL

2015 JÚNIUS 14 - GROUPAMA ARÉNA

NITRO CIRCUS

MOTO MAYHEM



VADONATÚJ
SHOW
ELŐSZÖR
BUDAPESTEN

ticket:
express.hu

FŐSZEREPBEN A
FREESTYLE LEGENDA
TRAVIS
PASTRANA

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

WWW.BUDAPESTJUMP.COM
WWW.FACEBOOK.COM/NITROCIRCUSLIVEBUDAPEST

PARTNEREK:



MÉDIA PARTNEREK:



ÚJ MAZDA CX-3



Igazi újdonságra vágyik, mellyel az autózás minden perce élmény? Megérkezett a Mazda kompakt városi szabadidő-autója, melynek utánozhatatlan stílusa és korszerű SKYACTIV technológiája biztosítja, hogy kitűnjön a tömegből. Lendületes teljesítménye mellett fogyasztása alacsony (4l/100km) és kevésbé terheli környezetét (105 g/km). Egyszerre gyönyörű és merész. Az i-ACTIVSENSE rendszer tökéletes biztonságot kínál, míg az MZD Connect közvetlen kapcsolatot biztosít a külvilággal. **MAZDA. SZEMBEN A KONVENCIÓKKAL.**

WWW.MAZDA.HU

Átlagfogyasztás: 4.0 - 6.4 l/100 km, CO₂-kibocsátás: 105 - 150 g/km.
Az ajánlat nem teljes körű, nem minősül ajánlattételnek.
A részletekről érdeklődjön márkakereskedéseinkben!

