

**FRANKFURTI
AUTÓSZALON**
Több mint 50 újdonság
debütál a seregszemlén

HYUNDAI i30



autó19 motor

www.automotor.hu Sk: 1,56 EUR, 1,40 DIN, 5,5 LEI



AUDI S8



FORD EVOS



LAND ROVER DC100



IAA



FIAT PANDA



VELOSTER-TEST



SZÉLVÉDŐCSERE

EXTRA



**ÉÖTVÖS-NAPOK ERCSIBEN
AMIKOR MEGŐRÜL A TÖMEG!**



**HONDA
CBR600F**

HARLEY-DAVIDSON®

NYÍLT HÉTVÉGE

2011. SZEPTEMBER 23 - 24.



HARLEY-DAVIDSON NYÁR VÉGI RENDEZVÉNY

LEGYÉL TE AZ ELSŐ, PRÓBÁLD KI A 2012-ES MODELLEKET!

Megérkeztek a 2012-es új modellek. Gyere és próbáld ki őket személyesen a márkakereskedésben. Csak így tudhatod meg, hogy melyik a leginkább hozzád való. Még téged is meg fog lepni az új Harley-Davidson® modellek kezelhetősége. Az új modellek árai pedig még sosem voltak ennyire alacsonyak. Ne habozz, kezd a tanúvet egy 2012-es modellel.

Sportster® Iron 883™ már 2.600.000.-Ft-tól. További információ a márkakereskedésekben vagy a www.harley-davidson.hu oldalon.

Gyere el ingyenes tesztvezetésre! Látogass el legközelebbi márkaképviseletünkbe.



INGYENES TESZTVEZETÉS

Harley-Davidson® Budapest, Neszmélyi köz 3. Tel: 248-0922 Web: www.harley.hu
Harley-Davidson Győr, Fehérvári út 110. Tel: 96/527622 Web: www.hdgyor.hu
Harley-Davidson Nyíregyháza, Vasvári P.u.36. Tel: 42/401903 Web: www.hdgoldrex.hu
Harley-Davidson Hódmezővásárhely, Szt.Isván tér 14. Tel: 62/533202 Web: www.hodharley.hu



Make every day count

Új hangsúlyok



Miklós-Illés Kálmán

Aki járt már rangos nemzetközi autósalonon, az tudja, hogy a sorozatgyártásba sosem kerülő, csupán a figyelem felkeltését szolgáló, ezáltal tisztavirág-életű koncepcióautók nagy szezletet hasítanak ki az újdonságok sorából. Bár a mostani Frankfurti Autósalonon (lásd összeállításunkat a 12-19. oldalon) bemutatkozó modellek között is találunk extrém járgányokat, a hangsúly áthelyeződése így is nyilvánvaló.

A széles rétegeket megszólító minik, kisautók és kompaktok a korábbiaknál is nagyobb számban vannak jelen, ami természetesen nem a véletlen műve. Egyszerűen arról van szó, hogy az utóbbi évek gazdasági recessziójában ezek a kategóriák zsugorodtak össze legkevésbé, így most amelyik gyártónak csak lehetősége van rá, ezekre a szegmensekre „gyúr” – az Audi az új A2-es jövőtárból hamarosan már két modellel képviselteti magát a kisautók kategóriájában. Így azok a márkák, amelyek ezeken a területeken különösen erősek – például a Fiat –, most nyerő helyzetben vannak.

Ugyanakkor ami a további trendeket illeti, az előző kiállításokon tapasztalható hatalmas „elektromos hullám” mintha stagnálna, ennek oka valószínűleg az, hogy az emberek fejében a vártnál nehezebben mehet végbe az átállás. Pontos felmérések vannak arról, hogy az új technológiákra hagyományosan fogékony német piacon az új autó vásárlására készülők 50%-át az erősen korlátozott hatótáv miatt egyáltalán nem érdekli az elektromos autózás, de a magas ár is riasztó: a megkérdezettek 26%-a az anyagiak miatt sosem venne villanyautót. Ebből következik egy harmadik trend: legyen szó bármelyik kategóriáról, a takarékos belső égésű motorral felszerelt modelleket egyetlen tömeggyártó sem kerülheti meg.

52. oldal



Ezek aztán törik magukat!

12. oldal



Mindig van új a nap alatt

64. oldal



Belépődíj nincs, közönségsiker annál inkább

42. oldal



A hónap végén gyülekező!

18. oldal



Bizony, aggódhatnak a riválisok

TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	42

Postaláda

Olvasói levelek, fotópályázat	10
-------------------------------	----

Extra

Eötvös-napok Ercsiben	64
-----------------------	----

Bemutató

A Frankfurti Autósalonon újdonságai	12
-------------------------------------	----

Poszter

Land Rover DC100	34
------------------	----

Menetpróba

Kia Rio	20
Toyota Yaris	24

Teszt

Hyundai Veloster 1.6 GDI	26
Mercedes-Benz SLK 200	28
Nissan Navara 3.0 V6 dCi és Nissan Juke 1.5 dCi	30
Honda CBR600F	44

Használt autó

BMW 3 Cabrio (1993) és Peugeot 206 CC (2005)	32
--	----

Tuning

BMW 3 Cabrio (E30)	36
Hírek, újdonságok	38

Tanácsadó

Szélvédők és oldalablakok cseréje	40
Turbófeltöltők ellenőrzése, javítása	41

Közlekedésbiztonság

19. rész: Figyelem, tanévkezdés!	9
----------------------------------	---

Sport

Hírek, eredmények	50
Gyorsasági motoros GP: Indianapolis és Misano	52
Superbike- és supersport-vb: Nürburgring	56
Motokrossz-vb: Németország	58
Formula-1: Olasz Nagydíj	59

Szolgáltatás

Kedvezményes vásárlási kuponok	47
Keresztrejtvény, szudoku	49
Előzetes	66

RÖVIDEN

Kis újdonsággal

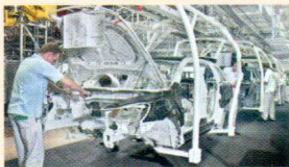
Hamarosan **FOKOZATMENTES AUTOMATA SEBESSÉGVÁLTÓVAL IS ELÉRHETŐ LESZ** az 1,6 literes benzinmotorral



felszerelt Nissan Qashqai. A sikermodell kézi váltós, 1,6-os verziójához mostantól start-stop automatikát kínál a Nissan, melynek felára igen csekély, 70 ezer Ft.

Tesztprogramon

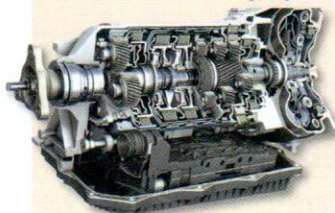
A Skoda tíz darab elektromos hajtású Octavia Green E-Line modellt gyárt szeptemberben. A tesztflotta célja



nem más, mint gyakorlati tapasztalatokat szerezni a villamos modellről. Az újdonság az energiát lítium-ion akkumulátorból nyeri, amely **150 KILOMÉTERES HATÓTÁVOLSÁGOT BIZTOSÍT.**

Kerek szám

A ZF saarbrückeni gyárában **ELKÉSZÜLT A KÉTMILLIOMODIK NYOLCFOKOZATÚ AUTOMATA SEBESSÉGVÁLTÓ.** A hatfokozatú egységekhez



képeket mintegy 25%-os üzemanyag-megtakarítást jelentő sebességváltót az Audi, a Bentley, a BMW, a Jaguar, a Land Rover és a Rolls-Royce egyes modelljeibe építik.

HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

OKMÁNYIRODAI és REGISZTRÁCIÓS ADÓ ügyintézés! Egy nap alatt: RENDSZÁMTÁBLA - AUTÓÁTÍRATÁS, műszaki vizsgáztatás, eredetvizsgálat!

Elvesztett, sérült, egyedi, matrica, „E”, „P” rendszámtáblák. EU-sítás. Forgalomba helyezés, kivonás. Tel: 06-30-525-7111 www.rendszamtabla.hu

Jövőbe mutat



Már ilyen is van! Az autó a sávváltást is elvégzi helyettünk

A BMW-csoport kutató és fejlesztő részlege bemutatta legújabb vezetéssegítő rendszerét, amelyvel a személyautó a gyorsításon és a lassításon túl sávtartásra és előzésre is képes az autópályán. A prototípusban a már meglévő és továbbfejlesztett rendszerek – mint a nyomvonalkövetésre alkalmas BMW TrackTrainer, a sebességtartó automatika, valamint a vészleállító asszisztens – egy autóban egyesítették. A rendszer tesztelésére egy 5-ös BMW-t szereltek fel a technológiával, amellyel azóta már több mint 5000 kilométert teljesítettek. Az autót a szoftver

A lézerezőfényező áttörést jelenthet a fényezőtechnikaiban



mellett a helymeghatározást segítő rendszerekkel, egy rendkívül precíz GPS-szel, ultrahangos és videoeszközökkel szerelték fel. Hogy mikor lesz elérhető ez a rendszer, az még kérdéses.

Szintén a technikai újdonságok közé tartozik a bajor márka által

fejlesztett lézerezőfényező, amely a LED-es fényezőkhöz képest is nagy előrelépést jelent. Egyrészt kisebb energiafelvétele van, másrészt a lámpa felépítésénél fogva olyan kis helyen is elfér, hogy ez nagyobb mozgásteret ad majd az orr-részek tervezésekor.

Racionalizálási folyamat

A Ford Transitot mostantól kizárólag 2,2 literes dízelmotorral lehet megvásárolni, ám a vevők öt különböző teljesítményszint közül választhatnak. A 100, 125, 135, 140 és 155 lóerős változatban elér-

hető motorokat keresztben és hosszszában is beépíthetővé tették, így a front- és hátsókerék-hajtású változatok ezután is megmaradnak. Az erőforrások teljesítik az Euro-5-ös környezetvédelmi normákat.



Új üzemanyagok

Tankolásként 1 literes megtakarítással kecsgetnek a Shell új, FuelSave névre keresztelt üzemanyagai. Az alapüzemanyagok helyére lépő benzinben és gázolajban egyaránt megtalálható az úgyne-

Shell
FuelSave
Euro 95 & Diesel

vezett Shell hatékonyságnövelő összetevő (SEI), amely elősegíti az energiavesztés csökkentését, ezáltal javul az erőforrások hatása. A FuelSave benzin és gázolaj mind a 243 hazai Shell töltőállomáson kapható, mégpedig a leváltott üzemanyagokkal megegyező áron.

High-tech busz

A hibrid BRT-ben 280 lóerős Cummins dízelmotor dolgozik



A Budapesten és Kaposváron is összeszerelő üzemmel rendelkező NABI-tól az amerikai Broward County közlekedési vállalata 50

darab új autóbusz, illetve 40 BRT-kocsi gyártását és leszállítását rendelte meg. Az új autóbuszok környezetbarát dízel-hibrid haj-

táslánccal lesznek felszerelve, és a gyártó olyan modern kényelmi megoldásokkal is ellátja a járműveket, mint például az elektromos

hűtésrendszer, a vezeték nélküli internet-hozzáférés, vagy a hordozható számítógépek töltésére alkalmas állomások.

Utolsó darabok

Adülmeni Wiesmann 18 év után leállítja az MF3-as modell gyártását, ugyanis a telivér sportkocsi a korábbi BMW M3-as hathengeres motorjával készül, s mostanra fogyott el a felhalmozott készlet. A szép búcsú érdekében a

manufaktúra úgy döntött, egy 18 darabos kis szériával állít emléket a modellnek. A Sieger formatervező stúdió egyedi színösszeállításokat álmodott mind a 18 autónak, így garantáltan különleges járművekről van szó (képünkön a Polar Bear fényezéssel ellátott változat). Hogy az MF3-as gyártása újrain-



dul-e majd új motorokkal, vagy teljesen új utódot kap a modell, az egyelőre a jövő zenéje.

Díjazott Swift

Az esztergomi gyártású új Suzuki Swift elnyerte a Magyar Termék Nagydíjat. A kitüntetés viselői olyan kiemelkedő, a gazdasági fejlődést szolgáló termékek, amelyek



a magyar minőség iránti elismerést és elkötelezettséget fejezik ki. A Magyar Termék Nagydíjat a Magyar Suzuki Zrt. nevében Hisashi Takeuchi vezérigazgató és Kocsis József minőségbiztosítási igazgató (képünkön) vette át a Parlament felsőházi termében.



Kiemelt támogató

APick Szeged férfi kézilabdacsapata Toyotákkal vág neki a 2011/2012-es szezonnak. A team összesen tizenkét Toyotát kapott: a játékosok szállítását kilenc Corolla segíti majd, míg a csapat vezetőségének napi munkájához három Avensist biztosít a márka hazai importőre. „Mindenképpen olyan csapattal szeretünk

volna együttműködni lépni, amely eredményes múlttal és kiváló hagyományokkal rendelkezik. Bizunk benne, hogy szponzorációnkkal mi is hozzátehetünk valamennyit a szegedi kézilabdások további sikereihez” – mondta az autók átadásakor László Richárd, a Toyota Motor Hungary Kft. értékesítési és marketingigazgatója.

Gombos Edina díjat kapott

Magyar Termék Nagydíjat kapott a Poli-Farbe Neo festécsalád, melyet a bócsai székhelyű magyar vállalat, a Poli-Farbe gyárt. A Poli-Farbe Neo festékek Teflon® felületvédő adalékot tartalmaznak, melynek köszönhetően a megfestett felület nemcsak szép, de keményebb és ellenállóbb is lesz, taszítja a port és a szennyeződések, moshatósága révén megkönnyíti a foltok eltávolítását. A Poli-Farbe Neo festék jobban elterül, így egyenletesebb, simább és esztétikusabb felületet biztosít. Alacsony VOC-tartalma révén a környezetre és az egészségre ártalmatlan. **A díjat Gombos Edina, a Poli-Farbe Neo reklámarca és Krunity Veszna, a Poli-Farbe értékesítési és marketingigazga-**

Rangos elismerést vehetett át Gombos Edina az Országházban. Magyar Termék Nagydíjjal ismerték el ugyanis a Poli-Farbe Neo falfestéket, amelyek ő volt a reklámarca.

tója vette át az Országházban. Ez már a hetedik Magyar Termék Nagydíj volt a Poli-Farbe történetében! Edina rendkívül boldog volt, hogy a Poli-Farbe Platinum Kid babakarát festék mellett a másik termékcsaládnak is elismerték a minőségét, amelyet maga is használ, illetve nevét és arcát is adta hozzá. A Poli-Farbe Neo megvásárolható a barkácsáruházakban, a kiemelt szakkereskedésekben, illetve a hamarosan nyíló Pannon Festék Szaküzletekben.



www.polifarbe.hu

HIRDETÉS

RÖVIDEN

Villámgyors



Megdőlt az elektromos hajtású autók által elért körrekord a Nürburgring Nordschleifén. A Toyota TMG EV P001 7 perc 47 másodperc alatt teljesítette a távot a gyári tesztpilótával, így több mint egy perccel múlták felül a korábbi rekordot. A mindössze 970 kg tömegű versenyautó **ELEKTROMOTORJAI 375 LÓERŐT PRODUKÁLNAK.**

Új területen

A Bentley bejelentette, hogy SUV gyártását tervezi. Az új modell

az Audi Q7-es és Porsche Cayenne padlólemezére épül majd,



BENTLEY

de ettől függetlenül igazi Bentley lesz - árulta el Wolfgang Dürheimer, a crewe-i márka első embere. **AZ ÚJ-DONSÁG PREMIERJE 2014-BEN VÁRHATÓ.**

Jubilál a Mini

Tíz évvel a gyártás beindítása után, a Mini oxfordi üzemében **ELKÉSZÜLT A KÉTMILLIOMODIK AUTÓ.** Az eseményen részt vett az Egyesült Királyság miniszterelnöke, David Cameron is, aki



ünnepélyes keretek között vezette le a gyártósorról a jubileumi Mini Cabrió. Az oxfordi üzem, mely 3700 főt foglalkoztat, naponta 900 Minit állít elő.

EMLÉKEZŐ



Kagylóülésben foglalhat majd helyet az aukció nyertese

Mindössze egy példányt gyárt a Lotus az Evora S Freddie Mercury Editionből, melyet a Queen egykori énekesének tiszteletére készít az angol cég. Az autót a Mercury Phoenix Trust elnevezésű jótékonyági szer-

vezet javára ajánlotta fel a Lotus, s az aukció nyertese dönti majd el, hogy bal- vagy jobbkormányos kivitelben kéri a speciális Evorát. A modell külső színvilágát a fehér, a piros és az arany határozza meg, ami utalás Mercury

fellépőruhájára, amit az 1986-os Magic Tour koncertsorozaton viselt. A modell belsejének egyik érdekessége, hogy az ülések hátulján a brit zászlót találjuk. A különlegességbe 350 lóerős, 3,5 literes V6-os erőforrást épít a Lotus.

Még exkluzívabb

Ha a Jaguar nem csinál kabriókat az XJ-ből, akkor megcsinálja más. Az amerikai Newport Convertible 50 ezer dollárért látványos kabriófarag a Jaguar zászlóshajójából, attól függetlenül, hogy a normál vagy a hosszított tengelytávú változatról van szó. Hogy a cég munkájával a Jaguar is elégedett, azt jól mutatja, hogy a britek az átalakítás után is gyári garanci-



át vállalnak a modellre. A vászontetős újdonság egyik érdekessége, hogy a megerősített karosszéria ellenére csak 18 kg-mal nyom többet a nyitott tetős modell, mint a gyári XJ.



Szokatlan látvány: a Newport Convertible kabriófaragott a Jaguar XJ-ből

Pályára vele!

AJaguar E-Type méltán lett a világ egyik leghíresebb sportkocsija, így nem véletlen, hogy számos rajongója van a típusnak.



A modell bemutatásának 50. évfordulóján nagyszabású rendezvényt tartottak Silverstone-ban, ahol egyszerre 767 darab E-Type gurult fel a legendás aszfaltcsikra, amivel az esemény a Guinness-rekordok könyvébe is bekerült, mint az eddigi legnagyobb „Jaguar-parádé”.



Hétféligi program

Szeptember 17-18-án Szentendrén rendezik meg a második Volkswagen Transporter találkót. A Pap-szigeti eseményen a típus rajongóit többek között ügyességi verseny és alkatrészvásár várja, illetve hogy a rendezvény igazi családi program legyen, koncertek, tombola és strandolási lehetőség is szerepel a tervek között.

Vízi verseny

Napsütésben, ideális szélviszonyok között az idei sorozat legjobb túra- és pályaversenyeit teljesítette az a 98 hajó, amelyik részt vett az V. UNIQA Balaton Regatta amatőr vitorlásverseny-sorozat utolsó előtti, balatonboglári futamán, mely egyben a IV. Autós Regatta volt. A Regattán autószerelők, importőrök, autókalkulációs cégek is képviseltették magukat. A verseny fővédnöke Gablini Gábor, a Gépjármű Márkakereskedők Országos Szövetsége (GÉMOSZ) elnöke volt, s jelen volt Herczig Norbert ralibajnok, valamint a parton a szokásosnál több autót, motort, oldtimert és tuningautót is meg lehetett tekinteni.



A Regattán az autós szektor képviseltette magát

Hétezeres Audi

Megkezdte munkáját a hétezeredik munkatárs az Audi Hungaria Motor Kft.-nél Győrben. Az Audi csak idén 900 főt vett fel, ez a szám pedig tovább emelke-




dik, hiszen a gyár bővítéssel a vállalat 2013-ig összesen 2100 új munkatársat vesz fel. Különösen a lakkozás és felületkezelés, az elektronika, a mechatronika, a járműtechnika, a fém- és szerkezeti technika, valamint a minőségbiztosítás és a logisztika területén jártas szakembereket keres a vállalat.

HIRDETÉS

HUSQVARNA 236
49 900 Ft

ajánlott fogyasztói ár
Minden háztartásban szükség van rá.
Barkácsoláshoz és kisebb kert munkához ajánljuk.
38 cm³, 1,4 kW/1,9 LE, 35 cm, 4,6 kg



SZELÍDÍTSD MEG A VADONT!

Az őszi akció keretében a láncfűrészek széles választéka és számos más termék is kedvezményesen kapható! Látogasson el egy HUSQVARNA kereskedésbe! Az akció 2011. szeptember 1-től október 31-ig, illetve a készlet erejéig érvényes.

www.husqvarna.hu



Husqvarna®

RÖVIDEN

Még takarékosabb

2012-től építi be modelljeibe az 1,4 TSI egység frissített változatát a Volkswagen. **A MOTOR ÚJDONSÁGA A HENGERKIKAPCSOLÓ FUNKCIÓ,**



mellyel az erőforrás a szabványos mérési ciklus szerint 0,4 literrel fogyaszt kevesebbet, mint a jelenlegi. Az aggregát megfelel az Euro-6-os környezetvédelmi normáknak.

Közös érdekek

Hosszú távú **EGYÜTTMŰKÖDÉS RÖL SZÓLÓ MEGÁLLAPODÁST ÍRT ALÁ A BOSCH ÉS MISKOLC ÖNKORMÁNYZATA.** A stratégiai partnerség célja a



szakképzések megújítása annak érdekében, hogy naprakész elméleti és gyakorlati ismeretekkel rendelkező technikusokat és szakmunkásokat képezzenek a miskolci Andrassy Gyula Szakközépiskolában.

HIRDETÉS



- Indítómotor és generátor alkatrészek,
- felújított indítómotorok és generátorok,
- minden egyéb, ami az autovillamossághoz kell.

1107 Budapest, Fertő u. 14.

Tel: 264-2044, fax: 264-1322. www.fervill.hu

Lendületben a Volvo

A Volvo az S60-as (1), V60-as, V70-es és S80-as modellek D3-as automata váltós verzióhoz (163 lóerős, 2,0 literes, öthengeres dízelmotor) is elérhetővé teszi a start-stop rendszert. Az automatikát úgy programozták, hogy az autó álló helyzetében a motor azonnal leálljon. Az erőforrás leállításakor egy elektromos szivattyú gondoskodik az automata sebességváltó olajnyomásának fenntartásáról, emellett a rendszer egy továbbfejlesztett önindítót is tartalmaz, amely villámgyorsan indítja be a motort, miután felengedték a fékpedált. A start-stop rendszer 100 kilométerenként 0,4 literes üzemanyag-megtakarítást jelent a modellek esetében.

A svéd gyártó mindezeket az együttműködési megállapodást írt alá a német Siemensszel. Az



Takarékos páros: a hatgangos automata váltó és a start-stop rendszer együtt is elérhetővé vált

együttműködés fő célja a villamos hajtással kapcsolatos technológiák, a teljesítményelektronikák és a feltöltési technológiák közös fejlesztése, valamint e rendszerek integrációja a Volvo C30 Electric (2) járművekbe. A modell gyártása még idén megkezdődik.

2



Rekorder pick-up

Az amerikai Hajek Motorsports egy erősen átalakított Ford F-250-essel megdöntötte a dízel pick-upok sebességrekordját. A 6,7 literes, V8-as erőforrás teljesítményét 600 lóerőre növelték, maximális nyomatékát pedig egészen 1800 Nm-re feltornázták. A 171 mérföld/órás érték (275

km/óra) 5 mérföld/órával magasabb, mint a korábbi rekord, amit egy GMC-vel állítottak fel. A Hajek Motorsport ennivel azonban nem elégedett meg, ugyanis a járműbe biodízel üzemanyagot töltek, amivel 182 mérföld/órás (293 km/óra) sebességre gyorsult a monstium.



Zöld mozgalom

A Mitsubishi Motors Corporation, a ROLF Import (a Mitsubishi kizárólagos importőre az orosz piacon) és a Kalugai Kormányzat szándéknyilatkozatot írt alá arról, hogy a három fél közösen lép fel Oroszországban, a kalugai régió környezeti értékeinek védelmében. A szándéknyilatkozat kiterjed az elektromos járművekkel és a hozzájuk tartozó infrastruktúrával kapcsolatos információk megosztására is. A szándéknyilatkozat révén a három fél együttműködik majd a CO₂-kibocsátás csökkentésében és az energiafelhasználás hatékonyabbá tételében. A három fél csökkenteni szeretné a környezeti terhelést a kalugai régióban, ahol az Mitsubishi és a PSA-konzern közös gyártóüzeme működik.



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG 19. RÉSZ: TANÉVKEZDÉS

Vigyázzunk rájuk!

Szeptemberben az iskolás korú gyermekek veszélyeztetettsége nagyobb az átlagosnál. Ennek fő oka, hogy a gyermekek a nyári vakáció után gyakorlatilag egyszerre jelennek meg a mindennapok közlekedésében, még él bennük a nyári „felszabadultság”, de a társakkal való találkozás öröme is csökkenti az életkornál fogva egyébként is alacsony szintű veszélyérzetüket.

A gyermekekre leselkedő veszély másik oldala, hogy a nyári szabadságokat követően a felnőttek is tömegesen jelennek meg az utakon. A forgalomban részt vevő gépjárművek száma ugrásszerűen megnő, zsúfolttá válnak a belterületi utak, így az autósok oldaláról jelentkező közlekedésbiztonsági kockázat is jelentősen emelkedik.

Mindezekre tekintettel a tanévkezdés időszakában a rendőrség kiemelt feladatként kezeli a legkisebbek és a legvédtelenebbek, azaz

a gyermekek védelmét. Az ORFK-OBK idén is megrendezi tradicionális tanévkezdési kampányát.

A kampány – a fokozott figyelemfelhívással, a veszélyek tudatosításával és a rendőri jelenléttel – hozzájárult ahhoz, hogy szeptemberben az iskolák környezetében, a tanítás megkezdése és befejezése időszakában halálos ill. súlyos kimenetelű gyermekbaleset hosszú évek óta nem történt.

A tanévkezdési kampánnyal párhuzamosan folytatódik az első alkalommal 2008 szeptemberében meghirdetett ún. „Iskola rendőre” program is. Utóbbinak köszönhetően az oktatási intézmények vezetői bátrabban jelzik észrevételeiket és bizalommal fordulnak a rendőrséghez. Az iskolák vezetői pozitívan értékelték meg, hogy olyan koordináló személy került az iskola és a rendőrség „közé”, akihez közvetlenül fordulhatnak problémáikkal,



kérdéseikkel. Folyamatossá vált az információáramlás, a rendőrök által tartott előadások, illetve egyéb rendezvények pedig tovább színesítették a gyermekek szabadidős tevékenységét. Az előző tanévben „Az iskola rendőre” programban 2672 alapfokú oktatási intézmény vett részt, a delegált rendőrök létszáma 2154 fő volt. A területi, illetve a helyi rendőri szervek 246 intézménnyel kötöttek együttműködési megállapodást, és 85 középiskola jelezte, hogy csatlakozni kíván a programhoz.

Az idei kampány kezdetét jelző, ünnepélyes keretek között megtartott sajtórendezvénynek a pillisszántói Szlovák Nemzetiségi Általános Iskola adott otthont. A kampány során a kisdíjak speciális fényviszszaverő kendőt viseltek, s az osztályfőnökükkel együtt ígérték, hogy azokban az esetekben, amikor a jövőben csoportosan közlekednek (beleértve az osztálykirándulásokat és a gyalogos, valamint a kerékpáros túrákat is), ezt a sárga kendőt a biztonságuk és a jobb észlelhetőségük érdekében mindig viselni fogják.

www.baleset-megolozes.eu



Harvard & Üzleti Reggeli

a  **HYUNDAI**
támogatásával!

Időpont:
2011. szeptember 20.

Helyszín:
Hyundai AutoPalace
1182 Budapest,
Sallai út 15.

Vége van az EU-nak? – Az Európai Unió és az euró helyzete

Előadó: Dr. Balázs Péter, a CEU professzora,
volt külügyminiszter és EU biztos

Program:
8:30–9:00 Regisztráció
9:00–11:00 Előadás, Kérdések–válaszok
11:00– Sorsolás, teszttvetési lehetőség

Moderátor: László József, HBR vezető tanácsadója

Információ:
telefon: (+36-1) 489-1140, fax: (+36-1) 489-1169
www.vg.hu/rendezveny, e-mail: konferencia@vg.hu

**TESZTTVETÉSI
LEHETŐSÉG**

Minden résztvevő
vendég számára

NYEREMÉNY

A konferencián
résztvevők
között 1 hónapos
Hyundai i40-es
autó használatot
sorsolunk ki

Kiemelt támogató:
 **HYUNDAI**

A konferencia kommunikációs partnere:

VILÁGGAZDASÁG

manager
magazin

VG.HU

**Auto
Bild**
magazin

**autó
mótor**
magazin

Rovatunkban a szerkesztőségünkhöz eljuttatott elektronikus és postai levelekből, kérdésekből választjuk ki a közérdeklődésre számot tartó írásokat. A szükség szerint szerkesztett változatokat közöljük hasábjainkon, s igyekszünk rájuk a lehető leghitelesebb választ, információt adni - amennyiben mód van rá, az érintett harmadik fél állásfoglalásával együtt.

LEVÉLCÍM: Autó-Motor, 1535 Budapest, Pf.: 970, jelige: Postaláda

E-MAIL: posta@automotor.hu

TELEFAX: 06-1-488-5579

7	9	4	8	6	1	3	2	5
8	3	1	4	5	2	9	6	7
6	5	2	9	3	7	4	1	8
9	8	3	7	1	4	2	5	6
2	6	7	5	9	3	8	4	1
1	4	5	6	2	8	7	3	9
3	7	6	2	8	5	1	9	4
5	1	8	3	4	9	6	7	2
4	2	9	1	7	6	5	8	3

Az aktuális szudoku rejtvény helyes kiegészítése.

2	6	3	5	1	4
5	1	4	2	6	3
1	5	2	4	3	6
3	4	6	1	2	5
4	3	1	6	5	2
6	2	5	3	4	1

7	6	3	9	1	8	2	4	5
4	1	9	2	5	7	6	8	3
5	2	8	3	6	4	9	1	7
2	7	1	6	4	9	3	5	8
8	5	6	7	2	3	1	9	4
9	3	4	5	6	1	7	6	2
6	8	5	1	7	2	4	3	9
1	9	2	4	3	5	8	7	6
3	4	7	8	9	6	5	2	1

Szégyművelő



A helyszín az egyik budaörsi hipermarket mozgássérülteknek fenntartott parkolója, benne egy Opel Antarával és egy Porsche Cayennel. Könnyűfakasztó, hogy egyesek elé kicsoda akadályokat görgöt az élet!

Mindenki másképp



Szeptember 18-án az Andrassy úton rendezik az MVM Energia 2.0 elnevezésű futamot, avagy az alternatív hajtású járművek speciális versenyét. Az Európai Mobilitási Héthez kapcsolódó esemény az első, amelyet európai fővárosban bonyolítanak le.

Egyszerű megoldás

Budapesti olvasónk, Halápi Zsolt az Újpesti rakparton lett figyelmes erre az elmés, de annál balesetveszélyesebb megoldásra. A Suzuki Swift a beton terelőelemre támasztott deszkákra állt fel, a két fickó így matatott alatta. Alkalmi szerviz, egyszerű emelő, felelőtlen megoldás.



Halápi Zsolt, Budapest



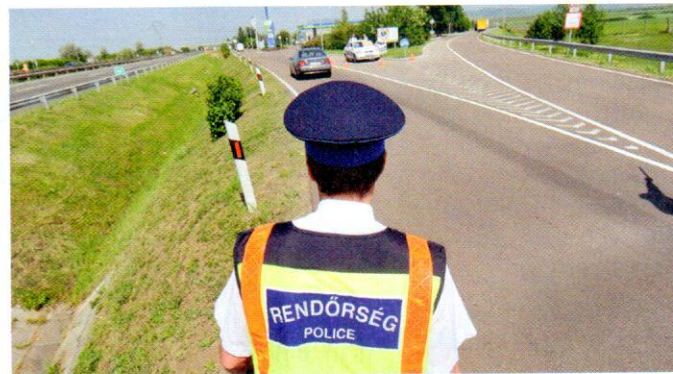
Maszkek!

Küldje be szerkesztőségünkhöz azt az Ön által készített fotót, amit különösnek, megdöbbentőnek, vagy éppen viccesnek talál! A legjobb pályaműveket a hozzájuk tartozó „eseményleírással” együtt megjelentetjük, az aktuális nyertes beküldő pedig egy ilyen ébresztőórás rádiót kap ajándékba! Kérjük, a szerkesztőségünkhöz címzett levélben feltétlenül tüntesse fel pontos címét, ahová postázhatjuk a nyereménytárgyat!

Nyakon csípték őket

Hajánkban az elmúlt években jelentős mértékben megemelkedett az autópályákon, valamint a gyorsforgalmi utakon - főleg külföldiek sérelmére - elkövetett úgynevezett „trükkös lopások” száma. Az esetek többségében az elkövetők a sértett gépjárművének kerekét rongálták meg, majd kihasználva a kerékcseréből adódó figyelmetlenséget, eltulajdonították a nyitott gépjárműben található értékeket.

A 2010. január 1-jétől 2011. április 1-jéig terjedő időszakban országsszerte közel 400 ilyen jellegű bűncselekmény történt. Ezek visszaszorítása, valamint elkövetőinek felderítése és elfogása érdekében az országos rendőrfőkapitány utasítása alapján az ORFK Bűnügyi Főigazgatóság Bűnügyi Főosztály Bűnügyi Osztályán 2011. április 1-jétől speciális nyomozócsoportot hoztak létre. Tevékenységük eredményeként az elmúlt öt hónapban a rendőrség látókörébe került egy 9 főből álló elkövetői kör, akik közül 8 személy koszovói albán, egy fő pedig magyar állampolgár. Ellenük jelenleg ös-



szesen 30 rendbeli trükkös lopás elkövetésének megalapozott gyanúja miatt folyik nyomozás. A gyanúsítottak közül jelenleg 5 fő előzetes letartóztatásban, 1 fő házi őrizetben van, további 1 fő lakhelyelhagyási tilalom hatálya alatt áll, illetve 2 fő ellen országos elfogatóparancsot bocsátottak ki.

A bűncselekmények általában az autópályákon közlekedő, illetve autópályák melletti pihenőhelyeken, töltőállomásokon tartózkodó, külföldi rendszámú gépjárművek utasai ellen irányultak. Ennek oka,

hogy a külföldi állampolgárok az ellenük elkövetett bűncselekmény után nem tudtak rövid időn belül segítséget kérni. Többek között nem volt helyismeretük sem, nem tudták, merre van a legközelebbi rendőri szerv, útbaigazítást is nehezebben kértek. Az elkövetők helyszínválasztása sem volt véletlen, hiszen az autópályák, valamint a környezetükben lévő pihenőhelyek, töltőállomások parkolói eléggé kihaltak az ilyen típusú bűncselekmény végrehajtásához, valamint a menekülés is sokkal egyszerűbb.

www.bramac.hu

TETŐ HELYETT MONDD:

•BRAMAC•

PROTECTOR
FELÜLET
5-SZÖRÖS VÉDELEM

100%
VÉDELEM

50%
ÁRON

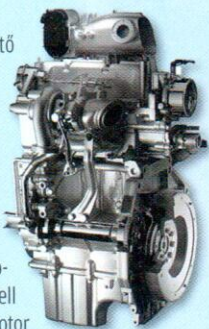
A TETŐNÉK
EZT A FELÉT
MI ÁLLJUK!*

*Az ajánlat téglavörös és vörösbarna Római Protector 1/1-es tetőcserepekre vonatkozik, 2011. október 1-ig.



Alfa MiTo

A torinói márka szívönglesztő kisautójához a Fiat 0,9 literes, kéthengeres benzinmotorját is elérhetővé teszik. A 85 lóerős turbómotor szédületesen alacsony, 98 g/km-es CO₂-kibocsátást produkál, ami a benzines kisautók között egyedülálló. A MiTo további újdonsága, hogy a modell megkapta az 1.3 JTDM dízelmotor 85 lóerős változatát, mellyel mindössze 3,5 liter a vegyes fogyasztás.



Új főszereplők

A 64. Frankfurter Autószalon újdonságáradatát elnézve ennél termékenyebbek nem is lehettek volna a gyártók, ugyanis a világpremierek száma meghaladja az ötvenet!

A lapunk megjelenésével egy időben kezdődő eseményen bemutatkozó modellek sora jól mutatja, hogy az utóbbi évek nem feltétlenül rózsás gazdasági helyzete ellenére a gyártók tartják magukat a modellváltási ciklusokhoz, mi több, a figyelemfelkeltést szolgáló koncepcióautók és a felső póluson

elhelyezkedő típusok száma sem csökkent. A teljesen új típusok, mint például a Fiat Panda vagy Hyundai i30-as mellett a szalonon számos új modellváltozat debütál, ilyen például a szupertakarékos Ford Fiesta ECONetic és az 520 lóerős Audi S8-as.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

Alpina B6 Cabrio



Ha valaki nem győzi kivárni az új BMW M6-os debütálását, annak jó alternatíva lehet a buchloe-i manufaktúra újdonsága. A vászontetős modellbe a BMW jól ismert 4,4 literes, V8-as turbómotorja kerül, ám az erőforrás módosításával 407 helyett 507 lóerőt teljesít. A 700 Nm-es nyomatékot produkáló újdonság 4,8 szekundum alatt gyorsul álló helyzetből 100 km/óra. Az új Alpina természetesen speciális spoilerézést és keréktárcsákat kapott, míg a beltérben a tradíciókhoz híven kék háttérű műszerfallal találkozunk.

Audi A2

Most már biztos, hogy az Audi feltámasztja az A2-est. A forradalminak számító elődhöz hasonlóan az új modell is magasépítésű, tágas autónak ígérkezik. A 3,8 méter hosszú koncepcióautó az Auditól megszokott hűvös, elegáns formavilágot képviseli, de a műszaki tartalom teljesen új, hiszen egy 115 lóerős villanymotor hajtja az első kerekeket. A lítium-ion akkumulátorcsomag 200 kilométer megtételére elegendő energiát képes tárolni, ezután négyórás töltésre szorulnak a telepek. A sorozatgyártás kezdete 2013-ra tehető.



S a többiek...

A Frankfurter újdonságok sora ennyiben persze nem merül ki. Íme a már korábban nyilvánosságra hozott modellek!



AUDI A8 HYBRID

6,4 literes átlagfogyasztással büszkélkedhet a full hibrid A8-as.



AUDI URBAN CONCEPT

Karbon utascellát vonultat fel a 3,2 méter hosszú különlegesség.



BENTLEY CONTINENTAL GT

Új lámpákkal és szélesebb nyomtávval készül a Bentley 560 lóerős motorral felszerelt kupéja.



BMW M5

560 lóerőjével a jelenlegi legerősebb BMW a 4,4 literes V8-as turbómotor hajtotta újdonság.



CHEVROLET MALIBU

A félsikerű Epica utódja a meggyerő külsejű világmodell. 2,0 literes dízellel is kapható lesz.



Audi S6

V10-es szívómotor helyett egy új fejlesztésű V8-as turbóval debütál az Audi felső-középkategóriás nagygyúja. A 4,0 literes egység 420 lóerőt és 550 Nm-es nyomatékot szabadít rá a Torsen rendszerű összekerékajlásra, így nem meglepő, hogy 4,8 szekundum alatt sprintel 100 km/óra. A kombiként is választható S6-os 25%-kal takarékosabb elődjénél (9,7 l/100 km), ami az új motor mellett a start-stop rendszernek és a hengerlekapcsoló funkciónak is köszönhető. A modellbe hétfokozatú duplakuplungos váltót épít az Audi.



Audi S7

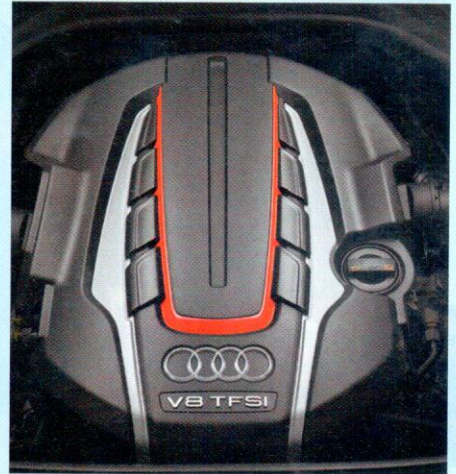
A szépséges négyajtós kupé sportváltozatában is ugyanaz a szív dobog, mint az S6-osban, így szinte csak az ízlés dönthet a két modell között. Az S6-oshoz hasonlóan az S7-eshez is rendelhető légrugós felfüggesztés, illetve plusz pénzért Sport differenciálművet is kérhet a vevő, amely nemcsak a tengelyek, hanem a hátsó kerekek között is meg tudja osztani a nyomatékot.



Audi S8



A négykarikás zászlóshajó sportmodelljéből is eltűnt az 5,2 literes motor, s helyére itt is a 4,0 literes, V8-as turbós egység lépett. Az S6-os és S7-es típusokhoz képest 100 lóerővel többet teljesít az S8-as (520 LE), így döbbenetesen rövid idő kell neki a 100 km/óra eléréséhez (4,2 s). Az újdonság esetében az Audi nem aprózta el a felniket sem, hiszen 21 colos keréktárcsákat is kérhet a vevő, amelyek mögött elől 400, hátul 365 mm átmérőjű féktárcsák lapulnak.



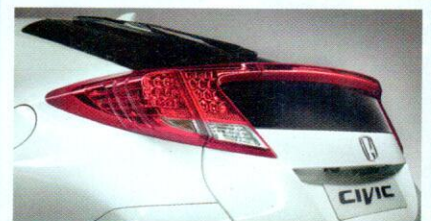
ETERNITI HEMERA

Évente csak száz darab készül majd az angol luxusterepjáróból.



FERRARI 458 ITALIA SPIDER

Az alumíniumtető és az 570 lóerős motor a főbb ismérvei.



HONDA CIVIC

Forradalmi változások helyett finomhangolás jellemzi az újdonságot.



INFINITI FX

A frissített FX-ből már Sebastian Vettel Edition változat is létezik. Az F-1-es világbajnok a márka nagykövete.



INFINITI JX

Amerika a fő piaca a hétüléses, gigászi méretű szabadidő-autónak.



HONDA CR-V CONCEPT

A sorozatértett modell 2012 őszén kerül a márkakereskedésekbe.



BMW 520d EfficientDynamics Edition



A 2,0 literes dízelmotorral felszerelt 5-ös BMW alpból is a felső-középkategória egyik koplalomművésze, de a takarékosra hangolt változatra ez még inkább igaz. Az optimalizált hajtáslánc jóvoltából 4,5 liter a modell fogyasztása, míg a CO₂-kibocsátás mindössze 119 g/km. Ezzel az értékkel a kategória legszerűebb étvágyú autója az 520d EfficientDynamics Edition.

Citroën Tubik

A Citroëntől megszoktuk, hogy szinte nincs olyan nemzetközi autósalon, amelyen ne rukkolnának elő valami különlegességgel. Ezúttal az a Tubik tanulmányautó felel a közönségszalogatásért, amely az 1939-ben bemutatott Tubot és az 1948-as Type H-t idézi. A Tubik érdekessége,



hogy a jobb oldalon egy hatalmas, felfelé nyíló ajtón keresztül lehet megközelíteni a kilencszemélyes utasteret. A meglehetősen nagy, 4,8 méter hosszú modellbe a PSA-konzern dízel-hibrid hajtáslánca került.

Fiat Panda

Ha van valami, amiben a Fiat igazán nagy, az a minik és kisautók szegmense, a gyártó kivételesen erős pozíciója pedig tovább javulhat az új Panda bevezetésével. Az elődjénél 9 centivel hosszabb, de így is csak 3,65 méteres har-

madik generáció külseje továbbra is vidám, de az új frontrésszel lényegesen modernebbnek hat a Panda. A belső még ötletesebb, mint a külső, ugyanis egészen egyedí rajzolatú középkonzol és órák fogadják a vezetőt. Amellett, hogy az új nemzedék a biztonság területén óriási léptet

előre (széria a négy légszák), a motorok között is találunk friss jövevényeket. A 0,9 literes, kéthengeres benzinmotor szívó (65 LE) és turbós változatban (85 LE) is elérhető lesz, de a koros 1,2 literes, négyhengeres benzint (69 LE) és az 1,3-as Multijet dízelt (75 LE) is választhatják a vevők.



S a többiek



JAGUAR C-X16 CONCEPT

A 380 lóerős, kompresszoros V6-os motor teljesítményét KERS rendszer növeli meg.



KIA RWD SPORTS SEDAN CONCEPT

Feljebb lép a Kia! A koncepció egy hátsókerék-hajtású topmodellét vetít előre.

LAND ROVER DEFENDER

Új, 2,2 literes dízelrel készül tovább a 2015-ben búcsúzó terepjáró.



LEXUS GS

Merészebb külső és tágasabb belső jellemzi a GS új nemzedékét. Hibrid és dízel változat is lesz.



MAZDA CX-5

Az új kompakt szabadidő-autóban mutatkoznak be a márka friss fejlesztésű Skyactiv erőforrásai.



MAZDA3

Pályafutásának félidejénél óvatos ráncfelvarrást hajtottak végre a Mazda húzómodelljén.

Fiat Punto Evo

A 2012-es modellévű Punto esetében a 0,9 literes, 85 lóerős TwinAir erőforrás és a szintén 85 lóerős 1.3 Multijet dízel jelenti a fő újdonságot. Mindezeket túl a Fiat enyhe ráncfelvarrást hajtott végre: kívülről a légbeömlők, az irányjelzők és a lökhárítók újak, belül pedig a módosított ülésekről és dekorelemekről vehetjük észre, hogy a 2012-es Puntóban ülünk.



Ford Fiesta ECONetic

A kisautó legtakarékosabb változata mindössze 3,3 litert fogyaszt a szabványos mérési ciklus szerint, amivel a Fiesta utolérte a VW Polo Bluemotiont. Az 1,6 literes dízelmotorral ellátott modell az első Fiesta, melybe start-stop rendszert kínál a Ford. Ennek is köszönhető a 89 g/km-es CO₂-kibocsátás.

Ford Focus ECONetic

A Fiestához hasonlóan a 3,4 litert fogyasztó Focus ECONeticben is a csökkentett súrlódású 1.6 TDCi egység dolgozik, de a Focus motorjában a turbófeltöltő fix helyett változó geometriájú. Ezt leszámítva nincs sok különbség, ugyanis a Fiestához hasonlóan a Focus is aktív hűtőlamellákkal, alacsony gördülési ellenállású abroncsokkal és elektromos szervokormányval érkezik majd 2012-ben a márkakereskedésekbe.



Honda Insight

Az új Civic mellett az Insight frissített változata jelenti az újdonságot a Hondánál. A lágy hibrid modell ráncfelvarrása nem igazán szembetűnő, mindössze a hűtőmaszk és egy-két szinte alig látható aerodinamikai elem változott. Lényegesebb, hogy a jobb rugózás érdekében módosítottak a futóművön, illetve hogy a hibrid hajtást optimalizálták, amivel 96 g/km-re csökkent a CO₂-kibocsátás.



EZT ÍRTUK A FRANKFURTI KIÁLLÍTÁSROL 1981-ben

Régen volt olyan pozitív egy autókiallítás, mint az idej frankfurti. Nemigen akadt csodautók, és az autógyártók körében a hangsúly mindenütt ez volt: „Eddig is építettünk autókát, ezután is fogunk, eddig is belefért egy átlagcsalád, ezután is bele fog férni, lehet, hogy magas a benzinnek az ára, azon nem tudunk segíteni, de könnyebb, gazdaságosabb autókát tervezni, azt viszont igen.”



Frankfurtban volt bizonyíték. Vegyük például az új Polót, vagy akár a Renault-9-est. Mindkettőnek kisebb a légellenállása, mint elődjének, és mindegyik könnyebb is. Egyre több a műanyag a modern autókban, lassan ott tart az autóipar, hogy még a motor is műanyagból lesz. Egyre több az összeszerelő robot, a Renault olyan büszke az új 9-est építő robotokra, hogy egyet odatettek a standra is. Ez az első Renault, amelyhez nem kell több munkaidő, mint egy hasonló japán autóhoz.

Egy érdekes fordulat a kabriólek újjászületése. Néhány évvel ezelőtt kimentek a divatból, de most, hogy a VW bebizonyította a Golf Cabriolet-jével, mennyire népszerű is ez a típus, most hirtelen mindenki elkezdte őket kopírozni. Volt Escort, Fiat és Ascona cabriolet is. Mivel mindegyiknek szériakocsi az alapja, nincs túl nagy extra kiadásról szó.



MERCEDES B-OSZTÁLY

A kecskeméti gyártású újdonság 8 centivel hosszabb elődjénél.



MERCEDES SLK 55 AMG ÉS 250 CDI
Két pólus: 422 lóerős topmodell és 204 lóerős dízel változat debütál.



OPEL ASTRA GTC

Az utóbbi idők egyik legvonzóbb külsejű Opelje a háromajtós Astra.



OPEL INSIGNIA

1,4 literes, benzines turbómotorral bővült az Insignia motorpalettája.



OPEL COMBO

A Fiat Combo testvérmodellje a Törökországban készülő Combo.



OPEL ZAFIRA TOURER

Óriási lett az új Zafira: 190 mm-rel nőtt a felmenőhöz képest.



PORSCHE 911

A hétfokozatú manuális sebességváltó világújdonságnak számít.



Hyundai i30

A kifutó i30-as volt az első olyan Hyundai modell, amelyet Európában terveztek és gyártottak, illetve a koreai márka modelljei közül az első, amely ötcsillagos eredményt ért el az Euro-NCAP törésteesztjén. Nem véletlen tehát, hogy a csehországi gyártású új generáció bemutatását nagy várakozás övezi. Tetszetős, karakteres formájával, valamint takarékos 1,4 és 1,6 literes motorjaival nagy sláger lehet az újdonság.



Jeep Grand Cherokee SRT8

A Jeep újdonságához hasonló benzinzabálók egyre ritkábbak, így szinte már üde színfoltnak számít a Grand Cherokee SRT8-as. A csúcsmo-
dellbe a 6,4 literes, V8-as HEMI szívómotor került, amely 470 lóerőt teljesít. Így nem csoda, ha a nagy Jeep 4,9 másodperc alatt katapultálja utasait álló helyzetből 100 km/óra. A 257 km/órás sebességre képes SRT8-as kívülről sem takargatja izmait, ugyanis SUV-hoz mérten mélyre húzott spoilerrel és peres abroncsokkal készül.



S a többiek...



RENAULT TWINGO

Pofásabb külsővel száll harcba a vásárlók kegyeiért a Twingo.



SMART FORTWO ELECTRIC DRIVE

140 kilométert képes megtenni egy feltöltéssel a villanyos Smart.



SUBARU BRZ

2012 tavaszán kezdődik a hátsókerék-hajtású sportkocsi gyártása.



SUBARU IMPREZA XV

A divatos, emelt hasmagasságú modellek táborát erősíti a típus.



SUZUKI SWIFT SPORT

Az esztergomi gyártású újdonság teljesítménye 125-ről 136 lóerőre nőtt.



TOYOTA PRIUS PLUG-IN HYBRID

Mindössze 2,2 litert fogyaszt a konnektorral tölthető hibridautó.

VOLKSWAGEN UP!

A 3,54 méter hosszú Up! alaposan felkavarhatja a kategória erőviszonyait.





Lancia Flavia Cabrio

Nem véletlen, ha ismerősnek tűnik a Lancia Flavia Cabrio, hiszen ez a modell tulajdonképpen a Chrysler 200-as kabrió enyhén átalakított, Lancia-embémás változata. Hogy a Lancia márkanévnek ez mennyire tesz jót, azon lehetne vitatkozni, mindenesetre a Flavia Cabrio 4,9 méteres hosszával és 2,76 méteres tengelytávjával amolyan igazi „komfortkabrió”. Kezdetben kizárólag 2,4 literes, 175 lóerős benzinmotorral lesz elérhető az autó, az amerikai vérvonal miatt nem meglepő módon automata váltóval.

Land Rover DC100

Az angol márka emblemikus modelljét hamarosan leváltja az angol cég, s a helyébe 2015-től egy új autó lép, mely a szalonon debütáló DC100-ashoz lesz hasonló. Az új generációval kapcsolatban fontos megjegyezni, hogy az új modell is igazi terepjáró lesz, s továbbra is a „kemény” vonalat képviseli majd. A jellegzetes külső ugyan ezután is megmarad, de a részletek változnak, például



az eddigi, teljesen függőleges orrkialakítás helyett aerodinamikai szempontból előnyösebb frontrészt kap az autó, mint ahogyan az a DC100-ason látható.



Peugeot HX1

Szokatlan méretekkel rendelkezik a francia tanulmányautó. Az öt méter hosszú és két méter széles jármű csak 1,37 méter magas, de emellett az is egyedivé teszi, hogy felfelé nyíló ajtókon keresztül szállhatnak be az utasok. A modellbe a PSA dízel-hibrid hajtásrendszerét építik, amely 299 lóerős rendszerteljesítménye ellenére 3,2 literes üzemanyag-fogyasztással kecsegtet.

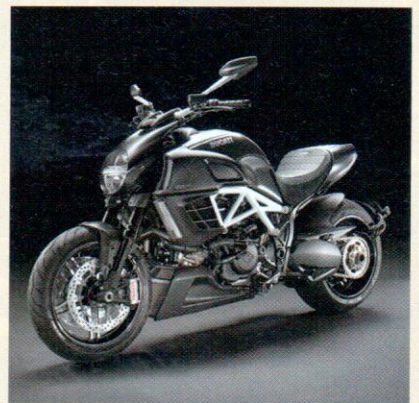
SEAT Exeo

Az előző Audi A4-essel szinte teljesen megegyező középkategóriás SEAT sem kerülhetne el a frissítést: új lámpák kerültek az autóra (bixenon fényszórók is elérhetők LED-es nappali fénnel), illetve belül új kormánykerékkel és burkolati elemekkel találkozhatunk. Technikai oldalon mindössze annyi változás történt, hogy a 120 és 143 lovas 2.0 TDI erőforrások CO₂-kibocsátását 7 grammal csökkentették.



i DUCATI DIAVEL AMG EDITION

Kakuktktojás!



Nem éppen szokványos, hogy egy motorkerékpárt egy nemzetközi autószalonon mutatnak be, de a Ducati újdonságának frankfurti premierje máris érhető, ha tudjuk, hogy **AZ OLASZ CÉG A MERCEDES AMG STRATÉGIAI PARTNERE**. A Diavel különkiadása ennek jegyében az AMG modellekről ismert jellegzetes, hatküllős felnival készül, illetve akárcsak az Affalterbachban készülő AMG erőforrásokon, a Ducati motorján is találunk egy plaketett, amelyen az összeszerelő szakember szignója díszel. A Diavel AMG Special Edition nevéhez hűen ördögien erős: az 1198 cm³-es L2-es blokk 162 lóerőt teljesít.



HIRDETÉS

SZEPTEMBERI AKCIÓ

Az akció 2011.09.01-től 2011.09.30-ig érvényes!

ABT POWER MOTORTUNING AKCIÓ*:

- 2 évnél fiatalabb autók esetében: **-15%**
- 2 évnél idősebb autók esetében: **-30%**

ABT OPTIKAI TUNING:

- **Komplett karosszéria csomag: -10%**
- **Komplett karosszéria csomag + felni: -15%**
- **Komplett karosszéria csomag + felni + fék + sportfutómű: -18%**

Az ABT Sportsline az Audi és a Volkswagen gépjárművek világvezető nemesítője.

MOTORTECHNIKA • KAROSSZÉRIA • KIPUFOGÓ • FUTÓMŰ • FÉK • SPORTFELNI

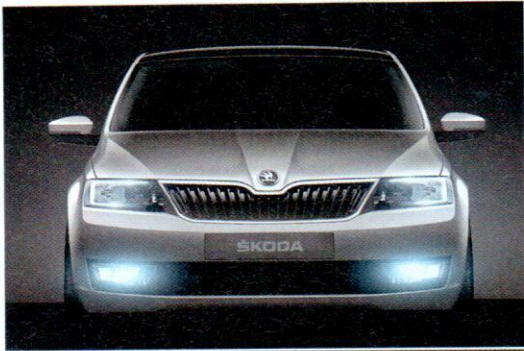
1134 BUDAPEST, RÓBERT KÁROLY KRT. 61-65.

TELEFON: +36 (1) 236 0719 • WWW.ABTAUTOSZALON.HU • WWW.ABT-SPORTSLINE.HU

AKCIÓ

* Motortuning garanciával,
akár 5 év vagy 150 000 km-ig!

ABT
SPORTSLINE
EAST EUROPEAN CENTRAL



Skoda MissionL

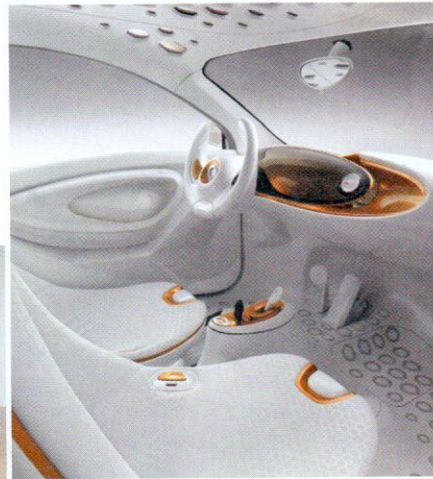
A cseh gyártó 2018-ra legalább kétszeresére, évi 1,5 millió darabra kívánja bővíteni értékesítését, ehhez pedig olyan új modellekre is szükség van, mint a MissionL. Az egyelőre tanulmányautói státuszban

lévő típus a Skoda új kompakt limuzinját vetíti előre, amely mellett a tervek szerint az Octavia továbbra is gyártásban maradna. Indiában még az idén kezdetét veszi az új kompakt limuzin gyártása, 2013-tól pedig Kínában is gyártják majd.



Smart Forvision

2012-ben érkezik a Smart Fortwo új generációja, melyet a szalonon bemutatkozó tanulmányautó vetít előre. A jellegzetes smartos formát a koncepcióautón is láthatjuk, de például a lámpatestek teljesen újak, arról nem is beszélve, hogy a beltér egészen futurisztikus. Az olyan extrém technikai megoldásokat, mint a karbon utascella vagy a tetőbe integrált napelemek, aligha kapja meg a sorozatgyártású modell.



FORD EVOS CONCEPT

Szexuális zaklatás



A kármilyen látványos, meg lehetőségen csalódott voltam, amikor a szupertitkos sajtórendezvényen az új Mondeo helyett csupán egy formatanulmányral rukkolt elő a Ford. A 4,5 m hosszú, 1,97 m széles és 1,36 m magas, négyajtós (sirályszárnyas) és négyszemélyes Evos Concept kapcsán azért trombitálta össze a világsajtót a kék ovális márka, mert ez magán hordozza az elkövetkezendő világautók stílusjegyeit (rendben, ha megtisztítják formanyelvüket attól a giccsparádétól, amit ma Kinetic Designnak neveznek, megbocsátok nekik)... A letisztult felületek és a hangsúlyos domborítások mellett a nagy trükk, hogy a trapéz alakú hűtőmaszkot feljebb köztöltették, amitől Aston Martin-arcberendezést kapott az autó. Mellesleg azt állították, hogy négy hónapon belül (tehát a januári Detroiti Autószalonon) már egy szériaérett modellen köszönhet majd vissza bizonyos formai megoldások: egyesek a Capri utódjáról, mások az új Mustangra, megint mások pedig a következő Mondeó gyanakszanak...

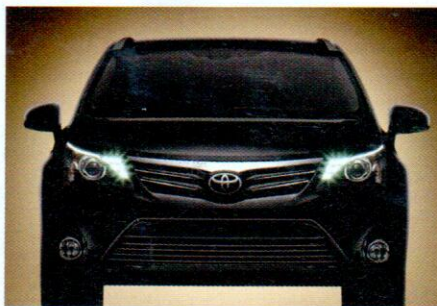
Bár a formában egyelőre nincs tartalom, a fordosok cukormáz fantazmagóriát gyártottak hozzá. Eszerint az Evos egy intelligens konnektoros hibrid, amivel a tőzhatunk majd az elektromos járművek számára fenntartott szektorban. Persze amikor a „szociális háló” keresztül ismerőseink e

Ssangyong XUV 1

Lapzártánskor még csak egy sejtelmes fotó állt rendelkezésre az újdonságról, melynek különlegessége, hogy kapcsolók helyett az autó összes funkcióját mobil kommunikációs eszközökkel, például okostelefonnal lehet vezérelni. Amennyiben sorozatgyártásba kerül a XUV 1-es, akkor a kompakt szabadidő-autók táborát erősíti majd.



Toyota Avensis



Az angliai gyártású középkategóriás modell megújulva folytatja pályafutását. Elsősorban a frontrészen fedezhetünk fel különbséget ez elődhöz képest, ugyanis a hűtőrács krómzott „bajusszal” gazdagított, illetve az átszabott első lámpákban immáron LED-es nappali fény világíthat.



Volvo XC90

Ha van autó a Volvo palettáján, amelynek már égetően szűksége volt a frissítésre, az az XC90-es. Az idestova kilenc éve gyártott szabadidő-autó külsejéhez csak óvatosan nyúltak, kívülről mindössze a LED-es nappali fény, az áttervezett lökhárító és az ezüst tetőkeretek mondhatók újak. A beltér az új kormány és a dekorelemek ellenére sem kelt friss benyomást, ugyanakkor a Bluetooth-os audiórendszer megjelenése üdvözlendő. A modell 3,2 literes, soros hathengeres benzinnel, vagy 163 illetve 200 lóerős változatban elérhető 2,4 literes, öthengeres dízzel konfigurálható.

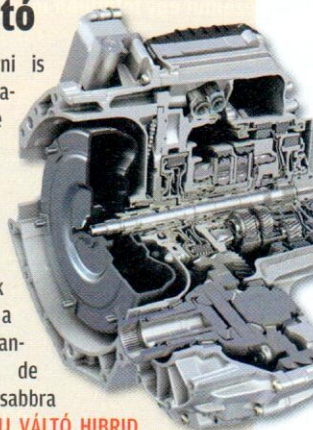


i ZF 9HP SEBESSÉGVÁLTÓ

Szuperváltó

Kimondani és leírni is furcsa, de a ZF a szalonon mutatja be kilencfokozatú (!) sebességváltóját.

A friedrichshafeni cég tulajdonképpen eddig is első volt a fokozatok számát illetően - a 8HP nevű nyolcgangos egységgel -, de most még magasabbra tették a lécet. **AZ ÚJ VÁLTÓ HIBRID ÉS ÖSSZKERÉKHAJTÁSÚ TÍPUSOKBA IS BEÉPÍTHETŐ**, így valószínűleg több modellben is találkozunk majd vele. Mivel jelenleg az Audi és a BMW rendel a legtöbbet a 8HP egységből, valószínű, hogy a kilencfokozatú váltó esetében is ez a két márka lesz a legfőbb megrendelő.



Volkswagen Nils

A Nils inkább csak közönségcsalogató, hiszen az egy személyes kabin miatt aligha számíthatna különösebb sikerre. A feltűnő, 400 kg-os törpét 34 lóerős villanymotor mozgatja, ami tisztességes menetteljesítményekkel ruhazza fel az autót (11 szekundum alatt gyorsul 100 km/óra), de a 65 kilométeres hatótáv meglehetősen kicsi.



Egyszerre letisztult és agresszív az új Ford-arc. A hibrid-hajtáslánc már létezik, de a többin is dolgoznak a mérnökök...

izgalmas útvonalat javasolnak, a benzines turbómotor jut főszerephez, és az egész hajtáslánc ráizgul az élményautózásra. Közben a kocs méri a vezető szívritmusát, és átmenetileg letiltja a bejövő hívásokat és üzeneteket, a műszerfalról pedig leradírozza a felesleges információkat. A világháló pedig olyan mélyen behalózza majd az életünket, hogy a titkárnői feladatokat is nyugodtan rábízhatjuk az Evosra. A napi teendőinkhez igazítja az ébresztést, az időjárásnak megfelelően előre lehűti vagy felfűti az utasteret, a forgalom alapján áttervezi az útvonalat, megkeresi a töltőállomással rendelkező parkolóhelyet stb. További nagy előnye a dolognak, hogy szexuális zaklatás miatt sem kell majd a bíróságra járni...

T225

Nem csak a vagány formája miatt érdemes rá odafigyelni! Felmenőitől eltérően a Rio név ezentúl egy felettebb igényes kisautót jelöl



Osztály, vigyázz!

Az autóipar ügyeletes fenegyerekei, a koreaiak most a kiskategóriában igyekeznek felborítani a jól megszokott erőviszonyokat. Kipróbáltuk a vadonatúj Kia Riót!

Bő tíz esztendő alatt nemcsak a világ, hanem a Kia Rio is kifordult sarkából! Az ezredforduló környékén részt vettem az „ősmodell” menetpróbáján is, de őszintén szólva annak még nem sok köze volt az európai kisautókhoz. Most viszont, a harmadik generációval kötött rövid ismeretség után ki merem jelenteni, hogy az új Riót bátran oda lehet állítani bármelyik vetélytársa, akár a minőségérzet tekintetében mércének számító VW Polo mellé is! De ne szaladjunk ennyire előre...

A nagy horderejű változások sorában talán az egyik legfontosabb, hogy végre arcot tudunk társítani a

névhez! Peter Schreyer főtervező és csapata ugyanis kifejezetten modern és divatos, férfi és női szemmel egyaránt tetszetős megjelenéssel ruházta fel a Riót.

Pofás darab: jól áll neki a Kia egyenarca

Természetesen a jól bevált, egyéges márkacarculati elemekből merítettek, részleteiben viszont újszerű a design – szerintem ez a Kia egyik legjobban sikerült formaterve. A „tigrisszáj” hűtőmaszkon kívül a LED-es nappali menetfényvel megbolondított fényszórók, a vagány metszésű lökhárítók, a kupésan ívelő, diszkrét spoilerrel megtöltött tető, valamint a határozottan emelkedő öv- és karaktervonalak mutatják sportosnak a kisautót – az élénk színek és az opcióként választható ötküllös könnyűfém felnik csak fokozzák a hatást.

Egyébként már a kocsik arányai is lendületesebbek: elődjénél hosszabb (+20 mm) és szélesebb (+25 mm), de laposabb (-15 mm)

az új Rio, míg a hét centivel nyújtott tengelytáv – a tágasabb utastér mellett – rövid túlnyúlásokat eredményez. Miközben a kiskategória egyik legnagyobb „alakjává” nőtte ki magát, a nagy szilárdságú bóraccél széles körű (63%) alkalmazásával sikerült alacsonyan tartani a súlyát.

Kiemelt figyelmet fordítottak a minőségérzetre

Beszállva is értékes, határozottan komoly kisautó benyomását kelti a Rio! A belső hangulatát a választható fekete, szürke vagy barna színvilág határozhatja meg, a felhasznált anyagok és a kidolgozás minősége pedig szokatlanul igényes ebben a kategóriában. Persze ezt nem árt némi fenntartással kezelni, merthogy a menetpróra gazdagon felszerelt kocsikat hoztak – kíváncsi lennék egy alapkivitelre. Ha már itt tartunk, az extralistán olyan tételek is szerepelnek, melyek a konkurenciánál ritkaságszámba mennek vagy el sem érhetők: például kulcs

i KIA RIO SEDAN



Egygel kevesebb

Mifelénk továbbra is kétféle krosszériaváltozatban kapható majd a Rio, ám az ötajtós ferdehátút **EZENTÚL NEM A SZEDÁN FOG KIEGÉSZÍTENI.** Ahogy azt a mellékelt ábra is mutatja, a négyajtós lépcsős hátú kivitel létezik ugyan a kelet-közép-európai piac szériá méretei és egyéb tényezők miatt nem lenne kifizetődő az ilyen igényekre hangolni. Helyette vadonatúj háromajtós verzió melynek értékesítése 2012 első félévében veheti kezdetét.





Tetszetős a „csöves” műszerek grafikája

Gombnyomásra indulhat a motor

A navigáció és a tolató-kamera 350 000 Ft



Itt kapcsolható ki a menet-stabilizátor és a start-stop

Kétszer 12V és audiocsatlakozások

Fantáziadúsak a légkondi billenőkapcsolói

Kellemes a látványvilág, példás az ergonómia és a minőségérzet. Sajnos a fordított Y alakú A-oszlop sokat kitakar



Fesztes tömésű, de kényelmes ülések szerény oldaltartással



Ez a térkínálat akár eggyel nagyobb kategóriában is jó lenne

nélküli nyitás és indítás, fűthető első ülések és kormány, valamint 7 colos érintőképernyős navigáció és tolatókamera!

A műszerfal letisztult vonalvezetésű, mégis kellően látványos, a markáns tagolásnak és a logikus felépítésnek köszönhetően pedig egy szempillantás alatt áttekinthető. Szerencsére a praktikus részletekről is gondoskodtak a tervezők, jól használható pakolórekeszek, pohártartók, üdítőspalackok táro-

lására is alkalmas ajtózsébek, továbbá hűthető kesztyűtartó teszik zökkenőmentessé az együttélést, de nem hiányozhat a 12 voltos aljzat, illetve az AUX-, USB- és iPod-csatlakozó sem. Ami pedig a helykínálatot illeti, azt némelyik kompakt is megirigyelhetné, főleg a hátsó lábtér meglepően szellős! Rendben, az alacsonyra húzott ajtónyílás miatt beszálláskor ajánlatos behúzni a nyakunkat, de beülve már kényelmesen elférni. Egyedül

a csomagtartó 288/923 literes mérete tűnik az átlagosnál kicsit szerényebbnek.

Takarékbetét: meglepően jó a kis dízel

Ismerkedésünket a négytagú motorpaletta ingyencfalatjával kezdtük! Az 1,1 literes, háromhengeres dízel kellemes meglepetést okozott, 75 lóerőjével és 170 Nm-es nyomatékával tisztességesen ►

i PIACELEMZÉS

Növekedési pálya

A Hyunda-Kia-csoport az egyik olyan autógyártó, amelyik a világgazdasági válság ellenére folyamatosan növelte eladásait. 2010-ben már közel 5,5 millió személygépkocsit értékesítettek világszerte, így a negyedik legnagyobb gyártóvá léptek elő - a Nissan és a Renault eladásait egybeszámolva ötödikek. Az eladásokat tekintve a koreai konszern **HAT ÉV LEFORGÁSA ALATT DUP-LÁZOTT, PONTOSABBAN 114%-OS NÖVEKEDÉST ÉRT EL!** Európában a Kia eladásai 2008 óta folyamatosan nőnek, a középtávú célkitűzés évi félmillió darab értékesítése.

2010-ES GLOBÁLIS ÚJAUTÓ-ÉRTÉKESÍTÉS

1. Toyota	7 948 149 db
2. Volkswagen	7 162 249 db
3. General Motors	6 898 693 db
4. Hyundai-Kia	5 442 563 db
5. Ford	4 911 886 db
6. Nissan	3 678 823 db
7. Honda	3 563 698 db
8. PSA Peugeot-Citroën	3 484 312 db
9. Renault	2 564 988 db
10. Suzuki	2 522 040 db

mozgatja a Riót. Kezdetől fogva szépen húz a motor, egyenletes teljesítményleadása és rugalmassága kényelmesen vezethetővé teszi a kocsit: akár a váltásra figyelmeztető nyilakra hallgatva, korai felkapcsolásokkal, nyomatékából is autózhatunk. Persze országúti tempónál már elfogy a svung, komótosan gyorsul tovább a kocsit, de autópályán azért gond nélkül tartható a 130-140 km/órás utazósebesség. A kis „olajkályha” viszonylag csendesen és kulturáltan dolgozik, a start-stop rendszerrel és az EcoDynamics csomaggal (speciális hűtőmaszk és tetőspoiler, alacsony gördülési ellenállású abroncsok, dobfék, nincs klíma) kiegészítve pedig 3,2 literes átlagfogyasztást ígér a gyártó – ezzel a Rio a ma kapható leggazdaságosabb nem elektromos autó. Az 1,4-es dízel már haladósabb, egyedül arra kell figyelni (főleg előzőskor

és emelkedőn), hogy eltart olyan 1800-as fordulatilag, amíg összekapja magát, s csak onnan dolgozik teljes erőbedobással.

A hazai importőr szerint azonban az 1,2-es Rio lesz a valódi hűzómodell – még akkor is, ha ez nem igazán húzós. Egyedül ehhez tartozik ötgangos, az összes többihez katonásan megvezetett és pontosan kapcsolható hatfokozatú sebességváltó jár. A kellő lendület érdekében bizony sűrűn kell a váltókar után nyúlni és muszáj hajszolni a motort,

ami ilyenkor inni is kér. Persze a nagyobb benzineszel is hasonló a helyzet, legfeljebb kicsit lazábban tartható a forgalom ritmusa. Amúgy jól vezethető a Rio, kormányzása közvetlen és még némi visszajelzéssel is szolgál, miközben magabiztosan fogja az utat és stabilan fordul az autó. A magyarországi piacra 2 990 000 forintos indulóárral máris befutott az új Rio, melyből a Kia még idén 244, jövőre pedig 465 darabot szeretne eladni.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



Hat százalékkal nőtt, de így sem tágas a csomagtér



Az osztott támlák ledöntése után sík padlót kapunk

i KISAUTÓK KATEGÓRIÁJA

Nagy piac

Habár az utóbbi időben folyamatosan szűkül, a kisautós kategória még most is a legnagyobb „horderejű” szegmens (kb. az összeladások 27%-a) Európában – 2007 óta 5,24-ről az idei évre várhatóan 4,33 millióra csökken a darabszám. Az elemzők azonban



2012-TŐL ISMÉT FOLYAMATOS NÖVEKEDÉST VÁRNAK A KATEGÓRIÁBAN, az előrejelzések öt év múlva már 5,31 millió darabban számolnak. Nem véletlen tehát, hogy a Kiának roppant fontos a kisautók osztálya, ahol a Rio mellett két másik típusal, a Soul divatautóval és a Venga egyterűvel is képviselteti magát. Hogy milyen nehéz a szegmensben érvényesülni, azt jól jelzi, hogy AMÍG 1999-BEN 27, ADDIG MOST 45 MODELL (a kis egyterűekkel és szabadidő-autókkal együtt) verseng a vásárlók kegyeiért.



Csinos a fara, de a tolatóradar vagy -kamera szinte kötelező extra. Hátrafelé erősen korlátozott a kilátás

i KIA RIO	1.2 CVVT	1.4 CVVT	1.1 CRDi	1.4 CRDi
Összlökettérfogat (cm ³):	1248 54/16	1396 54/16	1120 53/12 turbódízel	1396 54/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	62,5/85/6000	80/109/6300	55/75/4000	66/90/4000
Max. forgatónyomaték (Nm/min):	120,7/4000	137/4200	170/1500-2750	220/1750-2750
Sebességváltó:	5 man.	6 man./4 aut.	6 man.	6 man.
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4045/1720/1455			
Tengelytáv (mm):	2570			
Saját tömeg (kg):	1029	1066 (1093)	1116	1164
Terhelhetőség (kg):	531	534 (537)	524	526
Csomagtér (l):	288/923			
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	13,1	11,5 (13,2)	16,1	14,2
Max. sebesség (km/h):	168	183 (170)	160	172
Átlagfogyasztás (l/100 km):	5,0 *4,8	5,3 *5,1 (6,3)	3,6 **3,2	4,1 *3,8
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	114 *109	124 *119 (147)	94 **85	109 *100
Alapár (Ft):	2 990 000	3 549 000	3 349 000	3 949 000

*ISG start-stop rendszerrel. **ISG start-stop rendszerrel és EcoDynamics csomaggal

i MODELLTÖRTÉNET

Nehéz örökség

A Kia Rio első nemzedéke 2000-ben mutatkozott be lépcsős hátú szedán és kombiszerű, ötajtós ferdehátú kisautóként. Amíg AZ AMERIKAI PIACON AKKORIBAN A LEGOLCSÓBB NÉGYKERÉKŰ VOLT, addig mifelénk ezt már nem lehetett elmondani,



minősége és kivitelezése pedig az idő tájt még nem a jó értelemben volt túlságosan is koreai. Ezt 2005-ben nyugdíjazta a már jobban sikerült második generáció, a formaterv azonban nem volt éppen fantáziadús. Nálunk nem is szólt túl nagyot, de VILÁGSZERTE 860 000 DARABOT ADTAK EL BELŐLE, s a márka harmadik legnépszerűbb exportmodellje volt.





SZERINTEM APA AZ IGAZI SZTÁR...

RENAULT FLUENCE. VALÓDI LIMUZIN.

www.renault.hu | Információs vonal: 06-80-101-211



5
ÉV GARANCIA
100 000 km*

RENAULT FLUENCE MÁR 3 290 000 FT-TÓL

ÚJ FLUENCE ADVANTAGE LIMITÁLT SZÉRIA MÁR 3 440 000 FT-TÓL

- Automata klíma • ESP menetstabilizátor • 6 légszák • Tempomat
- CD/MP3 rádió Bluetooth® kihangosítóval • Bőr kormánykerék

DÖNTSÖN A MINŐSÉG MELLETT!

Renault ajánlása az **eif**

DRIVE THE CHANGE



A feltüntetett ajánlat 2011. szeptember 1-től visszavonásig vagy a készlet erejéig, kizárólag Renault Crédit Prémium vagy Prémium Plus, zárt végű pénzügyi lízingkonstrukcióval együtt megrendelt gépjárművek esetén érvényes. THM: 15,11% - 97,94%, önerőből és futamidőből függően. Euróalapú finanszírozás esetén a THM nem tükrözi az árfolyamkockázatot. Árfolyam: 260 HUF/EUR (2011.08.01.). A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve hatályos jogszabályok figyelembevételével történik, a feltételek változása esetén mértéke módosulhat. *Csak Prémium Plus esetén, ill. a garancia a két feltüntetett érték közül a korábbi lejártáig érvényes. A feltüntetett árak tartalmazzák a regisztrációs adót és az áfát. Fluence fogyasztás l/100 km: vegyes: 4,4-7,9; CO₂-kibocsátás g/km: 114-182. Jelen tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül ajánlattételnek, részletek az akcióban részt vevő RENAULT-márkakereskedésekben! A képen látható autó illusztráció!

Az újdonságok sorát gyarapítja az egykaros ablaktörlő és a tükrőkhöz integrált irányjelző



Komolyabban, érette

Úgy tűnik, a Toyota megunta, hogy a Yaris eddigi két nemzedékét a legtöbben a kicsi, mókás és csajos jelzőkkel illették. Nos, az új generációra egyik sem igaz.

Az első Yaris bombaként robbant be a kiskategóriába, a második viszont már nem tudta megismételni a bravúrt, a maga idejében (1999) szinte fordulminak számító modell után 2006-ban érkező utód sokakban csalódást keltett, hiszen az első valóban alapjaiban forgatta fel a kategóriát. A most bemutatott harmadik nemzedék – ha erre nem is lesz képes – biztos, hogy a korábinál jóval keményebb konkurenciát jelent majd a versenytársaknak, ugyanis számos tekintetben óriási léptet előre. Átgondoltak sok mindent a Toyotánál. A forma például, ami eddig kifejezetten nőies volt, eltolódott uniszex irányba. Nem bohókás, nem harsány, az összkép mégis nagyon harmonikus. Ezt a formát nem kell megszoknia a szemünknek, ugyanakkor aki a

korábbi Yaris vidámságát keresi az újban, az csalódni fog. Ezt leszámítva azonban mindenben túlnőtt elődjén a kisautó harmadik nemzedéke.

Már a hátsó sorban sem kell kuporogni

Sokkal tágasabb az autó, s bár a 13,5 centis hossznövekedéssel (3885 mm) még mindig nem érte el a 4,0 méteres határt, egyértelműen felnőttesebbek a külméreték. Az utastér helykinálata szempontjából persze legalább ilyen fontos a tengelytávolság, ami 4 centiméterrel nőtt. Az igazat megvallva egészen nagy a különbség az előző Yarisokhoz képest, az újban hátul sem kell összehúznia magát két megtermett felnőttnek – feltéve, ha nincs panorámatető, mert ha van, a fejtér sokkal kisebb. Így az is értelemszerű, hogy a csomagtartó is nagyobb, a korábinál 12 literrel öblösebb, 286 literes raktér jövőtől immár nem csak a városi autó szerepében teljesíthet jól a Yaris. Pontosan ezért, vagyis a hossz- és raktérnövekedés miatt gondolta úgy a Toyota, hogy már nem kell hátra sínen csúsztható üléseket tenni, mert ezekkel az adottságokkal tulajdonképpen már feleslegessé vált ez a megoldás. A vezetőülésben helyet

i TOYOTA TOUCH&GO

Okostojás

A kisautók mezőnyéből a Touch&Go névre keresztelt multimédiás rendszerrel tűnik ki az új Yaris. A 6,1 colos képernyőn jelenik meg a hangvezérléssel is működtethető navigáció,



illetve mobilinternetes kapcsolattal SMS-EKET IS KÜLDHETÜNK A RENDSZEREN KERESZTÜL, sőt az év végétől a Google Maps funkció is elérhető lesz. Ami a navigációs rendszert illeti, a leggyorsabb és a legrövidebb út



mellett a legkisebb fogyasztással megtehető útvonalat is kiszámítja, illetve a telepített traffipaxokra is figyelmeztet. A Touch&Go segítségével pendrive-ról is hallgathatunk zenét.

foglalva rögtön szembeütünk, hogy itt bizony nem átalakulás, inkább szemléletváltás történt. A közepén trónoló digitális műszeregységet hagyományos, analóg órák váltották, illetve a „trükkös” középkonzol helyére átgondoltabb, felnőttesebb autó benyomását keltő egység került, ami sokkal konzervatívabb. A rakodóhelyek persze változatlanul nagyok és jól használhatók, illetve dacára annak, hogy az anyagok zömében kemények, a minőségi benyomás tekintetében is pozitív változást érzékelhetünk. Hiányosságot vagy negatívumot mindössze abban találhatunk, hogy a kormány meglehetősen szűk tartományban állítható, így például a magasabbak nehezebben tudják megtalálni az ideális vezetési pozíciót. Az ülések viszont kényelmesek, s az oldaltartásuk is lényegesen jobb, mint eddig.

Az 1,33 literes benzinmotor lehet a befutó

Az új Yaris motorpalettájával kapcsolatban az a meglepetés, hogy nincs igazi újdonság. Továbbra is két benzines és egy dizel közül választhat a vásárló. Az 1,0 literes, 69 lóerős benzinmotor jellegzetes kelepelése és erőtartáléka miatt nem feltétlenül van nyerő helyzetben, viszont az 1,33-as, 99 lóerős benzines-



Nemcsak konszolidáltabb, hanem nagyobb is lett a Yaris. A hosszúság 13,3 centiméterrel nőtt



A csomagtér 12 literrel öblösebb, mint eddig, így alaphelyzetben 286 literes



Nem túl ötletes a belső, de a minőségbe és funkcionáltságba nehéz belekötni



A fokozatmentes automata csak az 1,33-as motorhoz rendelhető, az 1,4-es dízelhez robotizált egységet kérhetünk

ebben

i GYÁRTÁS

Yaris-művek

A Yaris eddigi két generációjához hasonlóan a harmadik nemzedék is Franciaországban készül, a belga határhoz közeli Valenciennes-ben. **A TOYOTA HIGH-TECH GYÁREGYSÉGÉBŐL NAPONTA 790 ÚJ YARIS GÖRDÜL LE,** azaz az európai gyártású Toyoták közül ebből készül a legtöbb. Az üzem-



ben egyébként nemcsak összeszerelést végeznek, hanem itt préselik a Yaris összes karosszériaelemét is.



A panorámatetővel napfényben úszik az utaster, ám a fejtér csökken

Szegmensén belül is remek értéknek számít a 9,4 méteres fordulókör



sel már nem kell úgy meggondolni az előzéseket, s a hangja olyan visszafogott, hogy az ritkaság. A hatfokozatú manuális váltó helyett érdemes megfontolni a fokozatmentes CVT-váltót is (295 000 Ft), amely városi közlekedés során tökéletesen stresszmentes vezetéssel ajándékozza meg a sofőrt. Ha valaki dinamikus Yarisra vágyik, annak érdekes módon az 1,4-es dízelt ajánlanám. Ugyan csak 90 lóerős, de a benzinesnél „vaskosabb” nyomatéka révén nagyobb előzési potenciált biztosít, arról nem is beszélve, hogy a fogyasztása egészen baráti. Még a dízeles hangorgánium sem zavaró, az viszont nem kellemes, hogy hatodikban, állandó 90 km/órás sebességnél folyamatosan világít a visszaváltásra figyelmeztető nyílacska.

Azért viszont dicséret illeti a Toyotát, hogy közvetlenebb áttételezésű a kormányzás, illetve hogy a 9,4 méteres fordulókör (ennél már csak a Nissan Micra jobb a 9,3 méteres értékével) miatt gyerekjáték terelgetni a Yarist. A futómű is pont jó, a változatlanul elől MacPherson rugóstagos, hátul csatolt hosszlengőkaros egységek egészen megnyerő úthibaelnyelő képességről tettek tanúbizonyságot. Jövőre 900 autó eladásával számol a Toyota hazai importőre, amivel nagyobb szeletet hasítanak ki a kisautók piaci tortájából. Az ár alapján ez reális célkitűzés, hiszen a háromajtós, 1,0 literes bázismodell 3 millió Ft alatti áron vihető haza (2 895 000 Ft), míg a legnépszerűbbnek ígérkező 1,33-as 3 570 000 Ft-ot kóstál klímával.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

i TOYOTA YARIS	1.0 VVT-i	1.33 Dual VVT-i	1.4 D-4D
Összlökettérfogat (cm ³):	998	1329	1364
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	51/69/6000	73/99/6000	66/90/3800
Max. nyomaték (Nm/min):	93/3600	125/4000	205/1800-2800
Hossz./szél./mag. (mm):		3885/1695/1510	
Tengelytáv (mm):		2510	
Csomagtér (l):		286-768	
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	15,3	11,7	10,8
Max. sebesség (km/h):	155	175	175
Átlagfogyasztás (l/100 km):	4,8	5,2	3,9
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	110	119	103
Alapár (Ft):	2 895 000	3 320 000	3 820 000



Koreai agyömlés

A ríkitő fényezésen kívül LED-es nappali menettfényel, kacifántos orrköténnyel és a motorháztető kamu kopolytűiával vagánykodik a Hyundai

A koreaiak 2+1 ajtós sport(os)kocsijának nem is annyira a teljesítménye, mint a látványa okozhat vérbőséget. Nálam inkább agymenést váltott ki, úgyhogy egy örült szubjektív írás következik.

A kármennyi is van még hátra az idei esztendőből, szerintem az év legfeltűnőbb tesztautója címet máris nyugodt szívvel odaítélhetjük a Hyundai Velosternek! Amerre csak jártunk, nyitlak a csipák, forogtak a fejek, távta maradtak a szájak, a szomszéd kocsiban pedig az üvegre tapadó és hevesen gesztikuláló gyerekek arról faggatták apjukat, hogy ez a sárga verda, ez mi ez? Az „autóhomárságtól” mereven elzárkózó családfők arcán meg többnyire kiütközött a tanácstalanság, mert halványlila gőzük sem volt róla.

Szegény gyerekek, ha tudnák, hogy az autós kártyában nem tartozik éppenséggel a nyertes lapok közé a Veloster... Már amennyiben lóerőre, gyorsulásra vagy végsebességre játszanak. Ha ugyanis az ajtók száma a döntő, akkor a többi



Mozgalmas a műszerfal is. Gazdag a felszereltség, de a kemény, kopogós műanyag és a sok kályhaezüst levon az értékéből

sportkocsihoz képest egészen jól áll a Hyundai, hiszen a bal oldali eggyel szemben a jobbán kettő van neki! Így a hagyományos kupéknál a következő szempontok szerint praktikusabb az aszimmetrikus koreai: például a gyűrás után kényelmesen be lehet hajítani a sporttáskát hátra, vagy a barátnővel nem kapunk hajba azon, hogy melyikünk szálljon ki, amikor a cimborák bemásznának a második

üléssorba, esetleg a kellenél korábban (mondjuk 19 évesen, négy hónapnyi ismeretség után) besikerült csemetét kényelmesen beköthetjük a gyerekülésbe hátra.

A hatásadásban nem ismer határt!

Habár a felnőttek is alaposan megdumálják, s láthatóan tetszik is nekik a Veloster, véleményem szerint legfeljebb áttételesen számítanak célcsoportnak. Őszintén szólva nehéz egy „öngondoskodó, keresőképes” nagykorút a volán mögé képzelni. Egyrészt azért, mert akármilyen praktikus is sport(os)kocsinak a 2+1 ajtós Hyundai, eléggé nyilvánvaló, hogy első számú családi autónak korántsem ideális – a mi kis magyar valóságshow-nkban pedig csak egy szűk réteg engedhe-

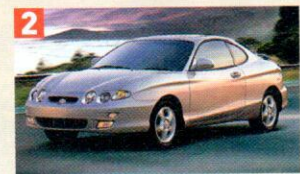
i HYUNDAI COUPÉ

A másik véglet

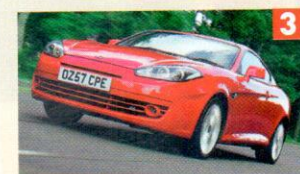
Nem mondanám ugyan a Veloster elődjének, de a koreai márka korábban is próbálkozott már kompakt sport(os)kupéval. A Hyundai Coupé kissé jellegtelen első gene-



rációja (1) az 1996-os Genfi Autószalonon debütált, majd három évvel később EGY „VIZUÁLIS TERORCSELEKMÉNYNEK” IS BEILLŐ RÁNCFELVARRÁS következett (2).



Ez 2001-ben adta át helyét a még mindig elég józan formatervezésű második nemzedéknek (3), melyet 2,7 literes V6-os motorral is kínáltak. A fronthajtású Coupé az európai piacon 2009-ig volt kapható.



i GAZDASÁGI ADATOK

Értéksökkenés*:	
Hyundai Veloster 1.6 GDI alapár:	5 999 000 Ft
1 év elteltével:	4 282 000 Ft
3 év elteltével:	3 185 000 Ft
5 év elteltével:	2 318 000 Ft

*AZ EURO TAX GLASS'S BECSLÉSE ALAPJÁN. INFORMÁCIÓ: WWW.EURO TAX.HU

eurotaxglass's
Automotive Business Intelligence

Le ne csapjuk a fejet is...!

2+1 ajtó=három ablakemelő



Sportosan feszes, de nem betonkemény a futómű. A csatolt lengőkaros hátsó hajlamos elpattogni a keresztbordákról



A fejteret leszámítva tulajdonképpen jól elférni



A vezetési pozíció sportosan alacsony, de a feszes tömésű, szövet-bőr kombinációs ülések oldaltartása lehetne határozottabb is



Kupés mércével egészen nagy és bővíthető a csomagtér



Az 1,6-os nem elég huncut, de később turbóval feltöltve is lesz

ti meg magának, hogy több drága négykerekűt is tartson. Másrészt pedig azért, mert a vesztettől lendületes és dögös alapformát sikerült annyi hatásadás, borzalmasan túljátszott részlettel megbolondítani, hogy emiatt az egész autó komolytalanná válik.

Valójában ez a fiatal suhancok sportos verdája lehet. Leginkább azt tudom elképzelni, hogy a számunkra utópisztikus jóléti társadalmakban a büszke szülők megveszik érettségi ajándéknak, vagy éppenséggel a friss jogosítványt szerző lurkónak a Velostert. Ezzel aztán lehet rajoskodni, gizdázni a haverok előtt, feltolni egy halom beállított képet a fűcséra és begyűjteni a csillárdnyí lájkot. Ha pedig elég mélynövésű a baráti kör, akár négyen is elgurulhatnak a diszkóba – vagy tudom is én, hova szoktak járni a mai fiatalok.

Az agresszív fellépés csak ígéret marad?

Ami még fontosabb, az ösök viszonylag nyugodtan alhatnak, a gyerek nem fogja kinyírni magát az első kanyarban. A Veloster ugyanis egyelőre kizárólag 1,6 literes, benzines szívómotorral kapható. 140 lóerőjével pedig a Hyundai épphogy teljesíti azokat a kritériumokat, amelyek alapján sportosnak lehet nevezni: hajszállal 10 má-

sodperc alatt gyorsul négykerekűt is tartson. Másrészt pedig azért, mert a vesztettől lendületes és dögös alapformát sikerült annyi hatásadás, borzalmasan túljátszott részlettel megbolondítani, hogy emiatt az egész autó komolytalanná válik. Valójában ez a fiatal suhancok sportos verdája lehet. Leginkább azt tudom elképzelni, hogy a számunkra utópisztikus jóléti társadalmakban a büszke szülők megveszik érettségi ajándéknak, vagy éppenséggel a friss jogosítványt szerző lurkónak a Velostert. Ezzel aztán lehet rajoskodni, gizdázni a haverok előtt, feltolni egy halom beállított képet a fűcséra és begyűjteni a csillárdnyí lájkot. Ha pedig elég mélynövésű a baráti kör, akár négyen is elgurulhatnak a diszkóba – vagy tudom is én, hova szoktak járni a mai fiatalok.

sodperc alatt gyorsul százra és 200 km/óra feletti csúcsebességre képes. A négyhengeres lelkesen reagál a gázadásra, de hiába a közvetlen befecskendezés és a változó szelepszívés (mindkét oldalon), alulról vonakodva pörög fel. Kezdetben kissé nyomatékszegény és rugalmatlan a kocsi, igazán 3500-tól az üveghangig érzi magát elemében. Úgyhogy a tempózás érdekében kíméletlenül nyüstölni kell a motort, no és nyakra-főre használni a hatfokozatú, pontosan megvezetett és kellően rövid utakon, de picit karcosan kapcsolható sebességváltót. Lendületből azért egészen jól lehet autózni a Velosterrel! A kormányzás közvetlen, ahogy az irányváltások is, csak jó lenne némi visszajelzést kapni az út és az első kerekek kapcsolatáról. Stabilan fordul a kanyarokban, viselkedése biztonságosan alulkormányzott, ami gázelvétellel egyszerűen korrigálható, durvább esetben pedig ügyis beavatkozik a széria (kikapcsolható) menetstabilizáló rendszer.

A Hyundai-kereskedésekben legkevesebb hatmillió forintot kell leszurkolni a Velosterért, így még nagyvonalú alapfelszereltségével együtt is hozzávetőleg 900 ezerrel jutányosabb vétel fő vetélytársánál, a 122 turbóerős VW Scirocco 1.4 Tsi-nél.



Aszimmetria tárva-nyitva. Hátl is van mit nézni!

Középen diffúzorutántatú betét kivezetett dupla kipufogócső

HYUNDAI	Veloster 1.6 GDI
Összlökettérfogat:	1591 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	103 kW (140 LE) 6300/min
Max. forgatónyomaték:	167 Nm 4850/min
Hossz./szél./mag.:	4220/1790/1399 mm
Tengelytáv:	2650 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1180/520 kg
Csomagtér:	320/1015 l
Üzemanyagtank:	50 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,8 s
Maximális sebesség:	201 km/h
Város/országút/vegyes:	8,1/5,3/6,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,9 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	148 g/km
A modell alapára:	5 999 000 Ft
A tesztelt modell ára:	7 199 000 Ft

TETSZETT
- 2+1 ajtó
- sport(os)kocsinak egészen praktikus
- jó alapfelszereltség
NEM TETSZETT
- harsány, túljátszott design
- átlagos meneteljesítmények
- nem elég nívós utastér

am ÖSSZEJEGYZÉS

Figyelemfelkeltésre és ezen keresztül a márkaismertség (ha nem is image) építésére telitalálata a Veloster. Az angol „boy racer” kifejezésnél azonban kevés dolog írja le jobban, hogy kinek is való...

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: HYUNDAI HOLDING HUNGARY KERESKEDELMI KFT., 1182 BUDAPEST, SALLAI ÚT 15. TELEFON: 06-1-887-5700



Részemről nem lett volna akadálya egy hosszabb kapcsolatnak, de csak egy hétre lehettünk egymáséi. Izmos fenék, sportos alak és csábos szempár - pont az esetem, mármint az SLK, de sajnos elváltak útjaink...

Sokat változott az SLK az 1996-os bemutatkozása óta. Az akkori változat üde színfolt volt a kis roadsterek piacán, fő erénye a mozgatható keménytetijében rejlett, s zömében nők vásárolták. A nyúlánk orrú, sportosabb második széria már unisex alkat, a mostani azonban erősen maszkulin fazon. Az autó hossza 54, szélessége 35, magassága pedig 6 mm-rel nőtt, de a legdrasztikusabb változás az orr-részt érintette. Az SLK frontja meredeken emelkedik ki, a hűtőrácscon tányérszerű Mercedes-embléma, a jókora motorháztető, a rövid fülke és a tömzsi far pedig a klasszikus arányú sportkocsikért rajongókat ejti rabul. Stílusból, arányosságából jelest érdemel az SLK formaterve! Persze az autó nemcsak egyszerűen nagyobb elődjénél, hanem jóval dinamikusabb és takarékosabb is, no és valamelyest javult a praktikuma is.

SLK 200: van benne tűz, elszántság és pimaszság!

Tudom, a 200-as típus - mely valójában egy 1796 cm³-es aggregátot takar - az SLK-paletta „legharmatosabb” darabja, de már a belépőmodell 184 lóerője is bőven elég az élvezetes és sportos autózáshoz. Nyugdíjazták a korábbi ötfokozatú automatát, helyébe a 7G-Tronic szerkezet (741 250 Ft) lépett, mely nemcsak a fogyasztásnak, hanem a sprintidőnek is jót tett. Az automata SLK 200-as 7 másodperc alatt éri el álló helyzetből a 100 km/órát, ami bravúros eredmény, mert ennél jobbat a 200 lóerő feletti, könnyebb



Határozottan agresszív arca van az SLK-nak, mely az SLS AMG-re hajaz

Futó kaland



Igényes a fülke kialakítása, ajánlott megrendelni a direkt kormányzást



Piros cérvarrás, piros övek



Feláras tarkófűtés és panorámatető

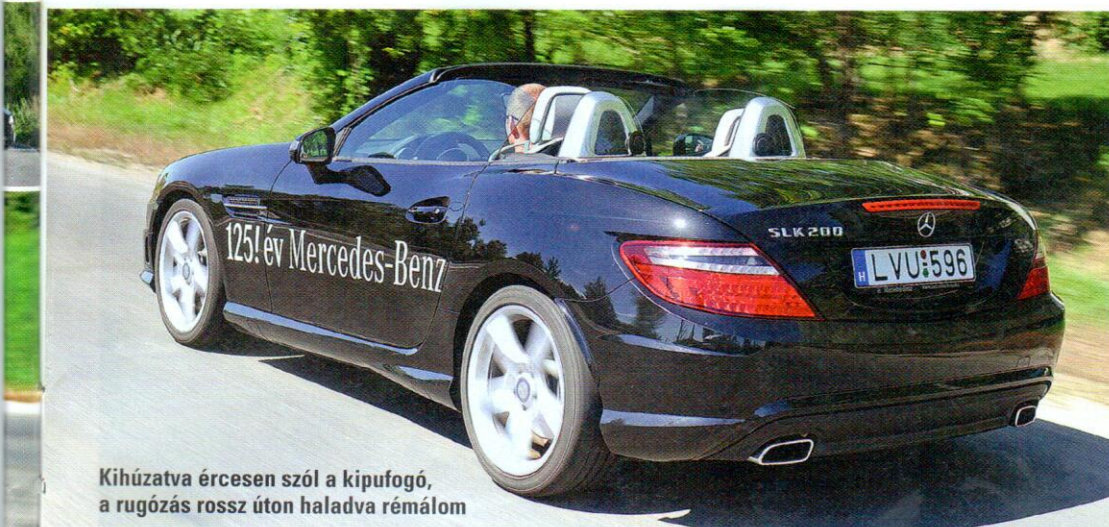
i SLK 250 CDI

Szentségtörés?

Sokan szentségtörésnek tartják, hogy egy igazi roadstert dízelmotorral kínálunk, pedig a Mercedes pontosan ezt a kombinációt tette elérhetővé az SLK 250 CDI révén. **A 2143 CM³-ES BLOKK 204 LÓERŐS, MAXIMÁLIS FORGATÓNYOMATÉKA 500 NM.** Utóbbi számadatok tükrében nem csoda a fickós produktum: 0-ról 100-ra 6,7 másodpercig tart a



futam, 80-ról 120-ra 4,3 másodperc alatt gyorsul, a végső sebesség 243 km/óra, míg az átlagfogyasztás csupán 4,9 l/100 km. Az üzemanyagigényt a dízel esetében is start-stop rendszer mérsékli, a CO₂-kibocsátás mindössze 128 g/km. **AZ SLK 250 CDI HATFOKOZATÚ KÉZI VÁLTÓVAL ÉS HÉTANGOS AUTOMATÁVAL EGYARÁNT ELÉRHETŐ LESZ,** a modell hazai bevezetése szeptember végén kezdődik.



Kihúzatva erősen szól a kipufogó, a rugózás rossz úton haladva rémálom

sportkompaktok sem igen tudnak. Ne feledjük, hogy az SLK hátul hajt, így a vezetési élmény még üdítőbb! A direkt kormánymű (97 500 Ft) végtelenül közvetlen, sok visszajelzéssel szolgál, a fékrendszer hasonló kvalitásokkal bír. A több fokozat, a harmonikusan működő start-stop rendszer és a csökkentett légellenállási együttható (0,32 helyett 0,30 cW) révén a gyári átlagfogyasztás kb. 2 literrel lett alacsonyabb. A 7G-Tronic szép ütemben dolgozik, a kormány mögött elhelyezett fűlékkel is lehet váltani, sportos módban pedig nemcsak a kapcsolási idő javul, hanem (AMG sportcsomag esetén) erősebben szól a kipufogó is. Az AMG-szethez (1 162 500 Ft) többek között 18 colos felnik, elől 225/40, hátul 245/35-ös gumik dukálnak, no meg 10 mm-rel ültetett sportfutómű és megnövelt teljesítményű fékrendszer is. Tükörsima aszfalton élvezet az SLK terelgetése, jól fogja a kijelölt ívet, a fara könnyedén táncba hozható, azonban ettől eltérő útfelületen rideg rugózásra, durva ütésekre számíthatunk.

Fülkialakítás: párocskáknak ideális

Az AMG-csomaghoz járó piros varrássú kárpitok és a hasonló színű biztonsági övek nagyon dögösek. Mélyre kell be- és mélyről kell kiszállni, a határozott tartású ülések jól fogják a testet, a hosszú, ablakeret nélküli ajtókra vigyázzunk, mert az átlagosnál jóval nagyobb helyre van szükség a nyitáshoz. A fejtámlákba épített Airscarf (148 750 Ft) tarkófűtés hűvös időben kellemes meleget ad, kár, hogy hűtőfunkciója nincs a rendszernek. Utóbbi pedig elkélne, mert bizony a feláras (145 000 Ft), színezett

üvegű Variotető nem valami hatáson tartja távol a hőt, árnyékoló roló sajnos nem jár hozzá. Két ötlet: a fémtető alapáras, de ha az netán snassz lenne, akkor áldozunk a Magic Sky Control (722 500 Ft) névre hallgató, változtatható fényáteresztő képességű üvegpupolára. Kabrióként használva persze kompromisszumot kell kötni, ugyanis a szélvédelem nem az erőssége az autónak. A klasszikus szélterelő háló (51 250 Ft) helyett rendelhetünk a bukókeretek mögül kihajtható, átlátszó plexilapokat is. A 101 250 forintos Airguide határfoka elenyésző, a kabinban kb. 100 km/óraig viselhető el a huzat.

A műszerfal a számos gomb dacára viszonylag könnyen áttekinthető, a fedélzeti menü kezelése igényel némi előzetes ismerkedést, de semmi ördögösségre nem kell számítani. Zavaró, hogy a rádió alatti, ezüstszerű gombsor feliratai nappal alig láthatók, és ideje lenne már felhagyni a lépcsőzetesen kialakított, fedett kulisszakialakítású automataváltó-kiosztással is. Utóbbi nem teszi lehetővé a programok (P, R, N, D) villámgyors kiválasztását, az eltolt kialakítás miatt elakadhatunk, ráadásul a sportos üzemmód nem a karral, hanem egy külön gombbal aktiválható. A raktér kabrióként 210-ról 225 literesre nőtt, mely kupé állapotban 335 literesre (+35 l) bővül. Azt hiszem, erre mondják, hogy szép és jó, no de vajon mennyiért? Az SLK 200-as 11,62 milliótól kapható, a hasonló teljesítményű konkurensek közül a BMW Z4 sDrive23i (204 LE) 12,19, míg az Audi TT Roadster 1.8 TFSI (160 LE) 10 869 250 Ft-tól érhető el. Előbbi erősebb és drágább is, míg utóbbi olcsóbb, viszont elől hajt – tessék választani!

MOLNÁR JÓZSEF

GAZDASÁGI ADATOK

Értécsökkenés*:

Mercedes-Benz SLK 200 (184 LE) alapár:	11 623 000 Ft
1 év elteltével:	7 731 500 Ft
3 év elteltével:	6 305 300 Ft
5 év elteltével:	4 922 500 Ft

*AZ EUROTAX GLASS'S BECSLÉSE ALAPJÁN. INFORMÁCIÓ: WWW.EUROTAX.HU

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence



Nem sokat segítenek a szélterelő plexilapok

Széria a LED-es nappali menettfény

Kabrióként csupán 225 literes a hátsó. A berakodást szűk nyílás nehezíti



Kupéként tágasabb bejáraton keresztül közelíthető meg a 335 literes raktér

MERCEDES-BENZ SLK 200 7G-Tronic

Összlökettérfogat:	1796 cm ³
Hengerek/szelepek száma:	54/16 turbó
Maximális teljesítmény:	135 kW (184 LE) 5250/min
Maximális nyomaték:	270 Nm 1800-4600/min
Hossz./szél./mag.:	4134/1810/1301 mm
Tengelytáv:	2430 mm
Fordulókör:	10,52 m
Saját tömeg:	1435 kg
Terhelhetőség:	315 kg
Csomagtér:	225/335 l
Üzemanyagtank:	70 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,0 s
Maximális sebesség:	237 km/h
Város/országút/vegyes:	8,3-8,6/4,9-5,3/6,1-6,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	9,36 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	142-151 g/km
A modell alapára:	11 623 000 Ft (SLK 200)
A tesztelt verzió ára:	12 216 000 Ft (SLK 200 7G-Tronic)

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: MERCEDES-BENZ HUNGÁRIA KFT., 1133 BUDAPEST, KÁRPÁT U. 21. TELEFON: 06-1-887-7032

TETSZETT

- lehegerlő design
- erő/fogyasztás/váltó
- kormányzás

NEM TETSZETT

- huzat (kabrióként)
- kényelmetlen ki- és beszállás
- feszes AMG futómű
- Variotető

am ÖSSZEZÉS

Brillians roadster az SLK, még a 200-as alapkitel kvalitásai is elsőrangúak. A temperamentum tükrében mért 9,36 l/100 km-es átlagfogyasztás elfogadható, ennyit szemrebenés nélkül elnézünk egy igazi élményautónak! Sajnos az SLK-t nem bagóért mérik, és az extrákra milliókat el lehet venni.

A 3,0 literes Navara a hazánkban kapható legerősebb dízel pick-up: 231 lóerőt és eszement 550 Nm-t kínál!

L ehető finom fazonigazításnak vetették alá a Navarát, kívülről mindössze a módosult hűtőmaszk, a lámpatestek és a viszapillantó tükrökbe épített irányjelzők árulkodnak az újdonságról. Belül frissített középkonzol, az elődénél valamivel jobb tapintású, de még messze nem prémiumminőségű anyagok, gazdagabb szín- és kárpitpaletta jelentik a legfőbb változásokat. Az extralistára felerült a BOSE hangrendszer, az elektronikus menetstabilizáló, a tolatókamerával kombinált navigáció is elérhető. Utóbbi a 3,0 literes kivitelnél széria, a tolatókamerának pedig valóban nagy hasznát venni. Még jobb lenne a rendszer, ha parkolóradarral is kombinálták volna, mert a színes monitor képe esőben nem elégséges a precíz manőverezéshez. A navigáció a frissítés során sem változott érdemben, a benne használt szoftver számára még mindig ismeretlen például az M6-os autópálya Dunaújváros és Pécs közötti szakasza.

Indokolt a 231 lóerő a Navarához?

A válasz röviden és velősen: nem. Már alapesetben sem kell szégyenkeznie a Navarának, a mozgatásról itt 190 lóerős, 450 Nm-rel megáldott 2,5-ös dCi gondoskodik.



Erőművészet

Könnyebb terepen elboldogul a Navara, de a fellépőküszöbök és a hosszú plató miatt hamar leér az alja



Személyautósabb lett a belső atmoszféra, de a vezethetőség teherautós



Új a 4x4-es hajtás forgókapcsolója A 3,0 literes dízelhez automata jár

i GAZDASÁGI ADATOK

Értékesítés*	
Nissan Navara D/C 3.0 V6 dCi 7A/T (231 LE) LE alapár:	12 416 000 Ft
1 év elteltével:	7 731 500 Ft
3 év elteltével:	6 305 300 Ft
5 év elteltével:	4 922 500 Ft

*AZ EURO TAX GLASS'S BECSLÉSE ALAPJÁN. INFORMÁCIÓ: WWW.EUROTAX.HU

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence

Rádásul a facelift hozadéka, hogy ehhez a blokkhoz a hatgangos kézi helyett immár ötfokozatú automatikus váltó is kérhető. Utóbb felállásban a Navara 2 706 000 forinttal kerül kevesebbe a kizárólag hétfokozatú automatával kapható 3,0 literesnél. A két modell vontatóképessége (fékezett 3000 kg fékezetlen 750 kg) megegyezik, :



Az 1.5 dCi verzió csak fronthajtással rendelhető

TESZT NISSAN JUKE 1.5 dCi

Ideális összeállítás

Hogy a Juke egy igazi jelenség, azt már bemutatója óta tudjuk, de hogy melyik motorral a legmeggyőzőbb, arra csak most kaptunk választ.

Kévszámú új autó van, amelyik ennyire megosztja a közönséget mint a Juke, s még kevesebb, amelyik az utca emberéből is érteket vált ki. A kisautó méretű emelt hasmagasságú modell utápkapodják a fejüket a járókelőlami tulajdonképpen teljesen érhető, ugyanis minden részlet meghökkentő. A korábban teszteltre fogott 190 lóerős, 1,6 literes

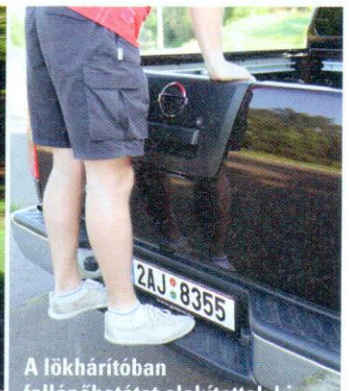
„bősze” kivitel egyetlen igazi előnye a 805-845 helyetti 900 kilós terhelhetőség.

A V6-os dízel kifejezetten teherautós kelepeléssel kel életre, és gyorsításnál sem kapjuk meg az elvárt hathengeres duruzsolást. A váltó annak dacára, hogy az 550 Nm már 1750-től bevetésre kész, a kellenél mindig magasabb fordulatszámra hajlandó csak feljebb kapcsolni. Utóbbin a manuális közbeavatkozás sem segít, a vezérlés nem engedi 2000 alatt a művelet végrehajtását. Az automata átlagos ritmusban haladva kellően finoman kapcsol, azonban erőteljes gyorsításnál megtorpan a produkció, s kell egy-két másodperc, mire összeszedi magát. A futómű a feleslegesen nagy, 18 colos kerekekkel karöltve terheletlenül egyáltalán nem komfortos, kátyún felül, keresztbórdán pedig elpattog a kijelölt ívről. A kormányzás ennél indirektebb talán nem is lehetne, kevés a visszajelzés, ütközéstől ütközésig sokat kell tekerni, nagyobb tempónál pedig minimális, de állandó korrekciót igényel az egyenesfutás. Márpedig ha belendül a behemót, akkor rendesen meg tud iramodni (végsebesség: 195 km/óra), a jókora nyomatékok nagyobb tempóról való gyorsításnál érezni igazán.

A fülke elől-hátul tágas, viszont a vezetőülés magassága nem, csak az ülőlap első-hátsó dőlésszöge állítható, továbbá bárdolatlan működésű az automata léghűtő. Utóbbi még alapfokozatban is túl erős befújással dolgozik. Rekeszből akad bőven, óriási a könyöklő alatti üreg, az ajtószeg és a dupla kesztyűtartó is öblös. A második sorban a támla ledönthető vagy az ülőlap



A tetőcsomagtartó terhelhetősége 56 kilogramm



A lökhárítóban fellépőbetétek alakították ki



255/60 R18-as méretű gumik



Tesztfogyasztás 11,0 liter alatt



Sérülékeny a fényezett plató

is felhajtható, attól függően, hogy mekkora csomagot kívánunk szállítani. A nagyobb holminak persze ott a jókora plató, melyen alsó és oldalsó, sinen csúsztható horgok segítik a biztonságos rakományrögzítést. Aki valóban teherszállításra használná a Navaráját, annak érdemes áldozni a feláras platóborításra és a fülke mögötti fémrácsra. Szimpatikus húzás, hogy nem kérnek felárat a 10 cm-rel hosszított platójú kivitelért, ahogy az is, hogy már egyetlen Navara vásárlásakor 10%-os flottakedvezményt biztosítanak. A garancia 3 év kilométerkorlátozás nélkül, a rozsdavédelem 12 évre szól, a kötelező szervizeket pedig 30 000 km-enként vagy két-évenként kell megejteni.

MOLNÁR JÓZSEF

NAVARA D/C	3.0 V6 dCi 7A/T
Összlökettérfogat:	2991 cm ³
Hengerek/szelepek:	V6/24 turbódízel
Max. teljesítmény:	170 kW (231 LE) 3750/min
Max. forgatónyomaték:	550 Nm 1750/min
Hossz./szél./mag.:	5396/1848/1906 mm
Tengelytáv:	3200 mm
Fordulókör:	13,3 m (padkák közt)
Saját tömeg/teherbírás:	2110/900 kg
Platóméret:	1611x1560(1130*)x457
Üzemanyagtank:	80 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,3 s
Max. sebesség:	195 km/h
Város/országút/vegyes:	12,3/7,6/9,3 l/100 km
Tesztfogyasztás:	10,9 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	246 g/km
A modell alapára:	6 885 000 Ft (K/C 2,5 dCi, 190 LE)
A tesztelt verzió ára:	12 416 000 Ft

* kerékvék között

TETSZETT

- tágas kabin
- divatos forma
- felár nélküli hosszított plató

NEM TETSZETT

- vételár
- rugózás terheletlenül
- kissé lassú automata
- motorhang

am ÖSSZEZÉS

Szép és méretes jószág a Navara, a 3,0 literes kivitelnek azonban vajmi kevés értelme van. Nettó 9,9 millió túlzás a Navaráért, a 3,0 literes, automata Toyota Hilux (170 LE) 6,83, a Ford Ranger (156 LE) pedig 7,02 millióért vásárolható meg.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: NISSAN SALES CENTRAL & EASTERN EUROPE KFT., 1117 BUDAPEST, NEUMANN JÁNOS UTCA 1/C. TELEFON: 06-1-371-5300



A belső kevésbé extrém, mint a külső, de a piros betétek eléggé „harsányak”

A turbónyomást is mutathatja a középű, kis képernyő



benzines csúcsmodellel (AM 2011/5.) szemben mostani tesztautókat a Renault-féle 1,5 literes dízel hajtotta, amely ugyan nem a legcsendesebb gázolajos, de a fogyasztása (5,4 literes tesztátlag) egészen kiváló, amit úgy „hoz” az autó, hogy nincs benne start-stop automatika, vagy egyéb takarékosági „trükk”. A 110 lóerős motor ráadásul egészen dinamikus teszt teszi a Juke-ot, amiben az is közrejátszik, hogy a hatfokozatú manuális váltó áttételei dízelhez mérten eléggé rövidek – erre azért is szükség van, mert az 1,5 dCi nem szereti az alacsony fordulót.

A 175 km/óra végsebességű és 100 km/órára 11,2 másodperc alatt gyorsuló modell összerakéshajtással nem választtha-

tó, így a Juke magas építmódjának előnye abban merül ki, hogy könnyedén „fellép” a járdaszegetekre, illetve buckás földúton sem jön zavarba. A belül kisautós méretekkel, ám meglepően kényelmes ülésekkel rendelkező modell indulóára 4 820 000 Ft, ám ennyért még nem kapunk léghűtőnáló berendezést. Nem vitás, hogy megéri a 250 ezer Ft-tal drágább Acenta verzió, mely a klímán felül ködlámpákat, könnyűfém keréktárcsát, tempomatot és még számos dolgot felvonultat. A Juke 1.5 dCi Acenta felszereltség esetén 600 ezer Ft-tal kerül többé a 117 lóerős, 1,6-os benzinesnél, illetve 675 ezerrel olcsóbb a 190 lóerős DIG-T topmodellnél.

MIK



Klasszikus, sportos vonalak kontra lágy, gömbölyded ívek

Fedél nélkül

Körülnéztünk, hogy 1-1,5 millió forint környékén milyen kabriók jöhetnek szóba. Íme két ellentétes pólus: BMW 325i Cabrio és Peugeot 206 CC.

Ennél eltérőbb karakterű kabriókat talán nem is választhattunk volna. A BMW a férfiszíveket szólítja meg: hátsókerék-hajtás, klasszikus vonalak, vezető felé forduló középkonzol, hathengeres szívó benzinmotor. A Peugeot a gyengébbik nem ízlésének felel meg inkább, a 206 CC-ben viccesen néz ki a férfiember.

A mozgatható keménytető révén egész éves használat során jobban vizsgáljuk a Peugeot, mint a vászonkapucnis BMW. Ami mindkét autóban közös, az a 2+2 személyes kabin, négy fő számára egyik autó sem kényelmes, teljes létszám esetén hátul a 3-as bizonyul tágasabbnak. A Peugeot második sorában a gyakorlatilag nulla lábtér miatt inkább csak csomagokat szállítsunk. Ne feledjük, hogy nem azonos méretosztályról van szó...

Az egyik öreg, a másik megbízhatatlan

Az érintett szériából (1993-1999) származó 3-asok már nem mai darabok, rengeteg a sérült, tákolt és elhanyagolt példány. A futómű, a lengéscsillapítók és a szilentek gyakran szorulnak cserére. A fékek állapotára és a fékmunkahengerre is érdemes ügyelni. Gyenge pont a BMW-n a hűtő, a vízpumpa, a vezérműszíj, a termosztát és a gyújtáskapcsoló. Magas futásteljesítmény esetén számítani lehet a kuplungtárcsa, a gyertyakábelek és a központi zár hibájára is. Még a gondosan karbantartott példányokon is előfordulhat, hogy a borítások elengednek, leválnak, ez általában nem az elhanyagoltsággal, hanem az



BMW 325i Cabrio

Pillanatkép 1993-ból: kopott és kifényesedett bőrkormány, kézfékkar



Peugeot 206 CC

Sportosnak akar tűnni, pedig nem az: fémbetétes pedálok és váltógomb

anyagfáradás miatt eltörő műanyagpatentokkal áll összefüggésben.

A 206-os a kisautók között mindig a sereghajtó szerepét töltötte be a német autókлуб (ADAC) megbízhatósági statisztikájában: 2007-ben 23., 2008-ban 17., 2009-ben pedig a 19. helyen végzett a Peugeot. A kényszerpihenőket általában motorvezérlési zavarok, indítási és gyújtásproblémák (különösen 2004-ig), hibás befecskendezés és az erős rozsdásodás miatt törésre hajlamos kipufogórendszer (2003-ig) okoz-

ták. A korán lemerülő akkumulátorral, a tömitési hiányosságokkal küzdő üzemanyag-rendszerrel és az önindítóval (2005-ig) is sokszor fordult elő gond. 2002-ben visszahívás keretében módosították a tetőmozgatás kapituló mikrokapcsolóit, hiba esetén ugyanis a tetőszerkezet elektromos mozgatása bement a unalmast. A 206-os gyengéje a teljes elektronikai rendszer, a motorirányítás, az ablakmozgatás, a műszerfal elsőtűlő háttérvilágítása, a különféle szenzor- és érintkezési hibák,

i ÜTKÖZÉSBIZTONSÁG

Viszonyítási alap

Konkrét törésteredmény egyik kabrió esetében sem ismert, azonban a fémbetűs változatok megfelelnek kiindulási alapnak. **A BMW 3-AS (1) ELVÉRT AZ EURO-NCAP 1997-ES VIZSGÁLATÁN**, mindössze egy csillagot ért el. Frontális ütkö-



zések (2 pont) összeroppant a karosszéria, a mellkas, a lábszárak, a lábfejek és a combok szenvedtek súlyos sérüléseket. Az autó oldalvédelme (8 pont) sem éppen tökéletes, a bordákat és a hasat is nagy terhelés érte. **A 206-OS (2) HOZTA AZT, AMIT 2000-BEN EL LEHETETT VÁRNI EGY VÁROSI KISAUTÓTÓL,**



teljesítette a négycsillagos minősítéshez szükséges követelményeket. Frontális próbán 11, oldalsón 14 pontot zsebelt be, a bábuk pedig maximum közepes erőhatásnak (mellkas, comb, lábfej) voltak kitéve.

BMW 325i Cabrio



Egészen jó állapotú a kárpitozás, ha nagyon muszáj, el lehet fénni hátul



192 lóerővel és 245 Nm-rel bír a 325i Zegzugos, de 310 literes a far

Peugeot 206 CC



Rövidek az ülőlapok, a hátsó „mélyedésekhez” nem jár fejtámla



136 lóerőt és 190 Nm-t kínál a 206-os 150 vagy 320 literes a raktér

AKTUÁLIS MODELLEK

Fémkupolások

A jelenlegi 3-as Cabrio már mozgatható fémtetővel készül, az aktuális változat hossza 4612 mm, raktere pedig a tető állásától függően 210 vagy 350 literes. A LEGOLCSÓBB 3-AS KABRIÓ A 320i (170 LE, 12 956 000 FT), dízelfronton a 320d (184 LE, 13 622 000 Ft) jelenti a belépőt, míg a legerősebb változat az M3-as (420 LE), mely 25 433 000 forintot kóstál. A Peugeot

nemcsak méretét (hosszúság 4037 mm), hanem vételárát tekintve is jóval szerényebb. AZ 1.6 VTi (120 LE, 5 330 000 FT) A LEGJUTÁNYOSABB ÁRÚ 207 CC, a dízelpártiak választhatják az 1.6 HDi-t (112 LE, 6 450 000 Ft), míg a sportos kivitel szerepében az 1.6 THP (150 LE, 6 160 000 Ft) feszít. Meglepő, de a Peugeot kupéként nagyobb, 370 literes raktérrel bír, mint a BMW, míg kabrióként ez az érték 145-re zsugorodik.

PIACI ÁRAK

Van itt minden!

Használt E36-os BMW 3-as kabrióból körülbelül 40 darabot hirdettek, A KÍNÁLAT 550 000-TŐL EGÉSZEN 2,5 MILLIÓIG TERJED. Azért illúzióink ne legyenek, az alig félmilliót meghaladó példányok zöme igen lelakott állapotú, rengeteg igénytelenül átalakított, az ízléstelenség határát jócskán átlépő példányt találni. A használható 3-asok valahol egymillió környékén indulnak, a nagy becseben - és az eredetihez közeli állapotban - tartott példányokért akár 2,5 milliót is elkérnek. 206 CC-BŐL HASONLÓ A VÁLASZTÉK, AZ ÁRAK 1 ÉS 2 MILLIÓ KÖZÖTT INGADOZNAK. Az 1,6-os benzinesek erejének nagy részét felemészti a merevítések miatt megnőtt önsúlyú kasztni, aki gyakran jár lakott területen kívül, annak érdemes az izmosabb, 2,0 literes aggregátra voksolnia. Használtan az 1,6-os és 2,0 literes változatok közötti felárkülönbség elhanyagolható.

ilyen például az ülésszállításkor kigyuladó légszákikron - ezek bizony nem ismeretlen jelenségek a tulajok előtt. Előfordulhat kábeltörés, szivárgás az üzemanyag-vezetéknek, bedöglő ablakmosó motor és vízpumpa is. Az első ülések gyakran lötyögnek, az izzókiégés szinte mindennapos jelenség, a stabilizátorok pedig hamar csereéretté válhatnak.

A keménytetős konstrukció sajátossága, hogy a csomagtartóban található a tetőnek kialakított fészek, a hidraulikus szivattyú és egy kulcsfontosságú keresztmerezítő is. Utóbbiak hátulról történő ütközéskor könnyen sérülhetnek, ilyenkor általában már nem éri meg vagy nem lehet helyreállítani a precíz tetőmechanikát. Kerüljük a hátul sérült, újrafényezett darabokat, mert ezeknél a tető nyitása-cukása pontatlan lehet, és a beázás sem zárható ki. Tetőmozgatási zavar esetén érdemes először a mikrokapcsolókat ellenőrizni, előfordulhat, hogy csak azok koszolódása áll a probléma mögött.

MOLNÁR JÓZSEF



Nem illik a BMW-hez a Lexus-stílusú átlátszó bura, a 206-ost elkerülte az optikai tuning

TÍPUS	BMW	Peugeot
Modell	325i Cabrio	206 CC 2.0 16V
Összlökettérfogat (cm ³):	2494	1997
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	141/192/5900	100/136/6000
Max. nyomaték (Nm/min):	245/4200	190/4100
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4325/1645 /1370	3835/1670/1370
Tengelytáv (mm):	2570	2440
Saját tömeg (kg):	1330	1165
Csomagtér (l):	310	150/320
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	8,0	8,9
Max. sebesség (km/h):	233	204
Átlagfogyasztás (l/100 km):	8,0	8,0
Évjárat:	1993	2005
Vételár (Ft):	1 090 000	1 590 000

HIRDETÉS

„Amennyiben jövő nyáron kabriózni szeretnénk, érdemes már most elgondolkodni az autvásárláson, hiszen az őszi-téli időszakban jóval kedvezőbb áron találhatunk nyitott tetűjű autót. Mint jelen összehasonlításból is kiderül, a másfél millió forint körüli árkategóriában igen széles a kínálat. Ízléstől függően válogathatunk az öregebb, ámde nagyobb presztízsű, vagy a fiatalabb, viszont diszkrétebb autók közül.”

Horváth Zoltán
Weltauto márkagazgató



Weltauto
Használt autók garanciával



LAND ROVER DC100

**autó
motor**

ALAPÍTVÁ: 1948

POSZTER



A kabriózás az autózás egy külön kategóriája. Űzni többféleképpen lehet, például úgy, hogy a választott autó csukott tetővel is sokat nyújtson, mert erős és egyedi. Ilyen ez a 3-as BMW is.

Sokan a fejüket fogják, ha meghallják, hogy nő ül a volánnál - főleg, ha szőke. Nos, ha valaki Nikivel akad össze, jobb, ha összeszedi magát, mert ügyesen bánik a kormánykerékkel, s a kocsija sem egy vesztés gép. Bár volt idő, amikor annak tűnt, pontosan a megvásárlása előtt. A lány tavaly decemberben tett szert a BMW-re, 300 ezer forintért. Az autó szörnyen lelakott volt, a motor hengerfeje ketté volt repedve, viszont ez volt a legolcsóbb elérhető E30-as kabrió, amelynek a kasztniját még nem kezdte ki a rozsda.

Szebb belső, sportos futómű, nagy motor

Barátjával, Zsolttal nekiálltak rendbe hozni a paripát. Elég gyorsan körvonalazódott, milyen legyen a kocsis. Legyártattak egy M3-as karosszériakészletet üvegszálas műanyagból, ezt szerelték fel. Pontosan kellett dolgozni, mert szinte alig volt elem, amire nem került fel valami. Előre az új lökhá-

Valódi életöröm



Az első és a hátsó üléseket egyaránt bőrrel kárpitozták



Niki abszolút BMW-fanatikus. Még a fülében is a bajor cég emblémáját viseli



Bontó helyett jó gazdihoz került a 24 éves E30-as kabrió. Újjáépítve M3-asra hasonlít

NOVITEC-ALFA GIULIETTA

Tüzes olasz vörös

Ha olasz autótuning, akkor Novitec, ha pedig Alfa Romeo, akkor legyen piros! Így is lett, amikor a német Novitec elkészítette saját verzióját a Giuliettához. Szép spoilerszettet terveztek új

első toldattal, küszöbidomokkal és diffúzoros köténnyel. A motorokat a Powerjet 2-es tuningmodullal húzzák fel: a plug-and-play rendszerben telepítendő doboz az 1.4 TB 16V motorból a gyári 120 helyett 141 ló-



erőt csal ki, a MultiAir pedig 170 helyett 195 lóerőt teljesít. Az 1,8 literes turbó a csúc 261 lóerővel és 386 Nm nyomatékkal, ezzel a Giulietta 6,5 másodperc alatt gyorsul százra. A dízelekbe a Powerrail 5-ös modul való, amellyel a 1.6 JTD 16V ráadásként 15 lóerőt kap. A 2.0 JTD 16V 20 lóerővel lehet gazdagabb, a 170 lóerős topdízel pedig 195 lóerős

lesz a kúra után (400 Nm nyomatékkal). Az összes motorváltozathoz rendelhető sportkipufogód felniként a Novitec 18, 19 vagy colos modelleket ajánl. Beépíthető az autóbba sportrugó is, amellyel mm-rel ültethető a hasmagasság vagy állítható sportfutómű, amely az ültetés mértéke 35 és 75 mm között módosítható.

tó és alsó toldat, oldalra a sárvédőszélesítések és a küszöbök, hátra új lökhárító. Csak a jellegzetes M3-as csomagterfedél és a sárvédő-felső élei maradtak el. A kész munkát az E36-os sorozat „Estoril Blau” színére fújták, mely egy finoman színjátzó azürkék.

Mínt hogy a kocsí belül is szörnyen nézett ki, bőrrel vonták be az üléseket, ám mivel az autóban állítható combtámaszú Recarók szolgáltak, volt mit szabni. Az ülések műanyag hátlapját is bőrrel kárpitozták, no és persze a hátsó üléseket is.

Persze az autó újjáépítésekor nemcsak a megjelenés számít, hanem a tudás is. A futómű felújításakor Powerflex tuningszilentekeket szereltek be, valamint TA-Technic ültetőrugókat, amelyekkel elől 60, hátul 40 mm-re csökkent a hasmagasság. Felniként a BBS RX modelleket választották 7,5x17 col méretben. Mivel a futóművet nem szélesítették, hátra 2 cm-es nyomtávcsélesztőket kellett a kerékek alá tenni, hogy mutassanak. A soros hathengeres köszönőviszonyban sincs az eredeti motorral, ugyanis egy jóval későbbi, 2,5 literes, M50-es sorozatú B25-ös 24 szelepes motorját passzították a kis gépházba. Ez az aggregát alapesetben 192 lóerőt tud, s ebbe nincs beleszámolva a sportlég-szűrő és az egyedi, katalizátoros sport-kipufogórendszer. Mivel úgy gondolták, hogy ennyi nem elég az örülködéshez, egy rövidebb áttételű és részben önzáró differenciálművet is beszereltek.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



A karbon váltógomb mellett újak a pedálok és az egyedi szőnyegek



Semmi cicoma, a forma önmagáért beszél. A lámpákat mattították



A hatalmas, 2,5 literes motor éppen befért. 192 lóerővel indul a képlet

CARLSSON-MERCEDES S-OSZTÁLY

Akár 685 lóerő!



A Carlsson természetesen a Frankfurti Autószalonon is fel sorakoztatja portékáit. Igazán komoly tuningcsomagot állított össze a Mercedes S-osztályhoz (W/V 221). Az S 600 L V12-es biturbó motorját a gyári 517-ről 600 lóerőre izmosítják, a nyomaték elektronikusan korlátozva 1024 Nm. A nagyvas így 4,3 másodperc alatt gyorsul százra (a gyári érték 4,6 s), a végsebesség 320

km/h. Persze még ezt is lehet überelni, ha az alapmodell az S 63 AMG. E típusnál a tuninggal 685 lóerő teljesítmény érhető el.

Természetesen nem csak motortuning van a tarsolyban: kifejlesztették az RS optikai készletet, amely első lökhárítótoldatból,

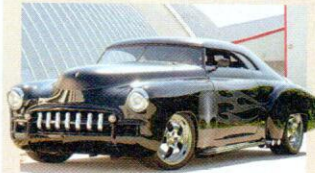
Carlsson-logós maszkból és hátsó idomokból áll. A nagy Mercedes elektronikusan vezérelt futóművét a Carlsson C-Tronic SUSPENSION elektronikával lehet sportosabbá tenni. Alaphelyzetben 30 mm az ültetés mértéke. A Carlsson 19-től 22 colos átmérőig kínál felniket az S-osztályhoz. Infó: www.nerpel.hu



RÖVIDEN

Látványos reklám

A német Dotz felngyártó egy 1950-es évjáratú Chevy Bel Airt épített át a legeredetibb custom stílusban – a top chop autó a „Knudzilla” becenevet kapta. A demómasinát Svédország-



ban, egy tuningshow-n mutatták be, amint Dotz Tupac felniket viselt. Amúgy az autó a kaszniátalakításon és a speci fényezésen túl **5,7 LITRES, V8-AS MOTORT ÉS SÜLLYESZTETT FUTÓMŰVET KAPOTT.**

Sporthatás



A Porsche-tuningjairól híres Gemballa a 2012-es évadban **KÉT MCLAREN MP4-12C GT3-AS AUTÓT INDÍT EL PÁLYAVERSENYEKEN.** 30 éves lesz a márka, erre kívánják felhívni a figyelmet. A versenyautó alapja az MP4-12C modell, a motor 3,8 literes, dupla turbós, az utascella karbonvázás.



Stílusos kerekek

A delta4x4 jóféle felniket talált a Land Rover Defenderhez. Az amerikai Mickey Thomstól vásároltak mattfekete felniket, amelyek kifejezetten off-road célokra készültek.



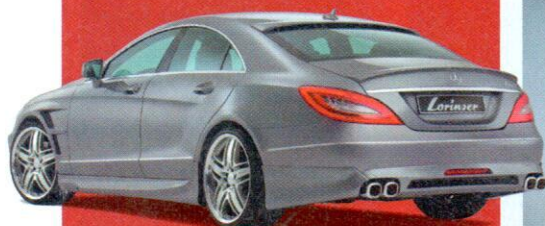
ERŐS A FELÉPÍTÉSÜK, A SÚLYUK MÉGIS CSAK 13 KG. Kétféle változatban készülnek, az ATZ jelűek a nehéz körülmények közötti használatra, az MTZ a mindennapokhoz.

LORINSER-MERCEDES CLS

Szépítkezés



A Lorinser 1981-ben kezdte a tuning-munkát, és azóta is kitar a Mercedes-seknél. Legutóbbi munkája az új CLS (C218), amelyhez látványos spoilerkészletet fejlesztettek: új az első és hátsó lökhárító, a széles küszöbídó, a kis hátsó szárny és a hátsó szélvédőtakaró. Motortuningot is fejlesztettek, a CLS 350 CGI teljesítményét 322 lóerőre, nyomatékát 400 Nm-re emelték, a végsebesség így 250-ről 265 km/óra-ra nőtt. A chiptuning mellett rozsdamentes acél sportkipufogó-rendszert szereltek fel. A futóművet a 25 mm-es ültetést adó sportrugók beszerelésével élesítették.



ABT-AUDI RS3

Túlerő



Az Audi RS3-as sofőrjeit leginkább önmaguktól kell féltetni, azonban a paranoiásabbak rendelhetnek tuningot az autójukhoz, hogy biztosan ne kerüljenek szembe agilisabb utcai autóval. Az ABT Sportsline a Power S csomagot ajánlja, amelyben módosított turbófeltöltő és motorvezérlő program szerepel. Mindezzel az

öthengeres, 2,5 literes motor 470 lóerő leadására képes (a gyári érték 340 lóerő), a nyomaték pedig 630 Nm (a gyári 450 Nm helyett). Kérésre 420 lóerős verzió is elérhető. A kocsihoz még hátsó sportkipufogódobot és 19 colos DR felniket ajánlanak, 255/30 és 225/35 R19-es abroncsokkal.



A morcosított RS3-as 4,0 másodperc alatt sprintel százra

JE DESIGN-SEAT IBIZA

Második nekifutás

A JE Design már összeállított a Seat Ibiza aktuális változatához egy tuningkészletet, azonban most új spoilerket terveztek az autohoz, módosítva a stíluson. A mostani műanyagok harciasabb megjelenést kölcsönöznek a spanyol autónak. A készlet embléma nélküli hűtőmaszkból, új frontrészből, LED-es nappali fénnyekből (oldalanként 6-6 db), fényszórótakaróból, küszöbídókból és hátsó toldatból áll. Az



új alkatrészek az összes Ibiza-variánshoz megfelelnek. A német tuningcsapat mindemellett 35 mm-es ültetést biztosító sportrugókészletet, valamint a Multispoke névre keresztelt felnit is kínálja a kocsihoz. Ez utóbbit 7x17 col (ET 35) illetve 7,5x18 col (ET 35) méretben javasolja, 215/40 R17-es vagy 215/35 R18-as gumikkal. A felnik színe ezüstös vagy fekete lehet. Az 1.6

CR TDI motor 105 lóerőjét 121-re fokozza tuningbox beszerelésével, így a százas sprintet 10,9 másodperc helyett 10,2 alatt megfutja a Ibiza. A nyomaték 250-ről 282 Nm-re nő, végsebesség pedig 188-ról 194 km/óra-ra. Akár még mélyebb merülne az Ibiza átépítésébe annak teljes bőrkárpitozást is kínálnak, más szízfunkciós sportülésekkel.

KAHN-MERCEDES ML 350

Csak a luxus

A fial Kahn újabb kényeztető Mercedes-konceptióval állt elő, munkájának alanya most az ML 350-es modell. A gyöngyházfehérre fényezett autóból tíz darabot rakott össze az angol piac számára, természetesen jobb kormányos kialakításban. A kocsi hűtőmaszkja karbon, mattították az indexeket, az üvegek sötétre fóliázták. 22 colos Kahn RS-X felniket szereltek fel,



persze feketében. A kocsit 2x2-es végű sportkipufogóval és sportfutóművel, valamint LED-ekkel edzették. Az utastérben átkarptózták az üléseket, a könyöklőt és az ajtóbetéteket steppelt piros bőrrel, a fabetéteket zongoralakkal vonták be.



CARLSSON-MERCEDES SLS

Lábra gyúrtak

A Carlsson a Mercedes SLS futástulajdonosságain kívánt módosítani, így új, állítható sportfutóművet és különleges könnyűfém felnit fejlesztett az „überautóhoz”. A Lifttronic névre keresztelt sportfutómű világújdonság, az autó hasmagassága 40 mm-rel emelhető, például fekvőrendőrnél vagy garázslejárónál. 80 km/órás sebesség elérésekor automatikusan a normál szintre áll vissza, ami a gyárihoz képest 15-35 mm-es hasmagasság-csökkenést jelent. Mindemelllett a lengéscillapítók karakterisztikája is szabályozható, húzásra-nyomásra egyaránt. A Carlsson 1/10 UL jelű felnije elől 9,5x21, hátul 11x21 colos, s a hasonló méretű típusoknál 40%-kal könnyebb és kapható 20 colos kivitelben is. Infó: www.nerpel.hu



HIRDETÉS

Legyen előfizetője a vezető magazinnak!

Ingyen házhoz szállítás!



6 havi előfizetés

Egy lap ára 265 Ft helyett csak 239 Ft.

10% kedvezménnyel

3450 Ft helyett 3120 Ft-ért

12 havi előfizetés

Egy lap ára 265 Ft helyett csak 210 Ft.

20% kedvezménnyel

6900 Ft helyett 5520 Ft-ért

Rendelje meg most!



Telefonon: 06 (1) 488-5588



Interneten: www.aslapok.hu



E-mailben: elofizetes@axels.hu



Levélben: Axel Springer-Budapest Kiadói Kft., 1525 Budapest, Pf. 110.

Legyen előfizető, mert

- így egyetlen lapszámról sem marad le!
- akár 1380 Ft-ot is megtakaríthat!
- egy lapszámhoz 210 Ft-ért is hozzájuthat!

Akció ajánlatunk 2011. szeptember 30-ig, kizárólag belföldi kézbesítés esetén érvényes. Azokra a megrendelőkre vonatkozik, akiknek a megadott kézbesítési címéhez az elmúlt 3 hónapban nem tartozott a választott lap előfizetése. Megrendelését követően az előfizetési díj kiegyenlítésére számlacsekkeket küldünk. Az előfizetési időszakáról és az első kézbesítendő lapszámról a számlacsekken talál információt. Az előfizetési díj számlacsekken megadott határidő történő kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekken megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat.

AKU1000-1777

Repedés, kőfelverődés, autófeltörés miatt egyaránt sérülhetnek az üvegfelületek. Utánajártunk, mennyi időt és milyen költséget igényelnek az ablakcserék.

Az autók üvegfelületeinek beillesztését az autógyártók a 80-as évek közepéig szinte kizárólag gumikéderekkel oldották meg. Később a ragasztási technológia nagyon sokat fejlődött, így a múlt évszázad utolsó éveire alig maradt olyan autótípus, amelynek üvegeit a hagyományos gumikéderes megoldással rögzítették, a két utolsó nagy példányszámú mohikán a Skoda Felicia és az Opel Astra F volt. A ragasztás nagyipari méretekben nemcsak olcsóbb és jobban megfelel a tömeggyártás igényeinek, hanem stabilabban rögzíti az üvegeket, amelyek karosszériamerevítő szerepe így jobban érvényesülhet.

Általában csak a szélvédő kétrétegű

Az ablakcserénél mindenekelőtt le kell szerelni az útban lévő kárpitokat, tükröket, díszleceket. A ragasztással rögzített üvegek széleit egy fémbetűtes gumi- vagy műanyag perem védi, ezt is le kell szedni. Mivel rendszerint roncsolással jön le, újat kell beszerezni. Az autógyártók jelenleg kétféle üvegtípust használnak az autókhoz. A szélvédő kizárólag kétrétegű, ragasztott üveg, az oldal- és hátsó ablakok pedig edzett, egyrétegű üvegek. Csak a drága prémium- és luxusautókban alkalmaznak a szélvédőn kívül is többrétegű üveget, egyrészt hangszigetelési okból, másrészt biztonsági megfontolásból: a ragasztott üveg, ha sérülés éri, nem esik szét kis darabokra, mint teszi azt az edzett üveg.

Az egyrétegű edzett üvegek kiszerezésével nem kell bajlódni, sokkal inkább az üvegszilánkok eltávolításával az utastérből. A kis



SZÉLVÉDŐ ÉS OLDALABLAK CSERÉJE

Az új üvegre új védőszegélyt illesztenek fel.

Üvegvisszaváltó



A cseréhez lebontják a külső-belső burkolatokat



Ragasztás előtt zsírtalanítják az üvegeket és a szélvédőkeretet is



Kicsomagolás után ellenőrzik, hogy jól szállítottak-e

Oldalablakok

Az autók oldalablakai közül az ajtóknban lévőket nem kell ragasztani, kiszerezhetők a kárpit levétele után. A ma divatos kis, oszlop menti ablakok azonban ragasztottak. Érdekes módon ez utóbbiak hiába kisebbek, rendszerint drágábbak, mint az ajtó ablakai. Az ok prózai: gyakrabban kell cserélni ajtóablakot, így abból többet igényel a javítóipar, többet kell gyártani, ami olcsóbbá teszi az üvegtípust. Ráadásul a szerelés olcsóbb javítási mód, mint a ragasztás. Így a fotózott Ford S-Max tulajdonosának a ragasztott oldalablak cseréje anyaggal és munka-

díjjal 50 000 forintba került, az ajtóüveg cseréjét 30 000 forintból megúsza volna.



Nejlonnal takarták, ami nem baj, a barna ragasztószalag már igen. Csak nehezen jön le

i KÖLTSÉGI GÉNY

Széles sávban

Az autóablakok ára elég vegyes képet mutat. Egy régi Suzuki Swift vagy Opel Astra szélvédőjének ára 12 000-20 000 forint közötti, ehhez képest a fotózott Ford Focus közel százezres ára sok Persze egy Lexus vagy egy ritkán japán kombi hátsó szélvédőjének 400 000 Ft-os árához képest kicsi ez is. A Ford Tourneo fűtőszélvédője kétszázezer forintba került, plusz a berakás 50 000 Ft. **AZ ÁRAKAT AZ ÜVEGEK SZÍNEZÉSÉIS BEFOLYÁSOLJA, A LEGOLCSÓBB A TISZTA ÜVEG.** Az árnyékoló csíkjait már feláras.

üvegdarabok szépen beperegnek a legkisebb nyílásokba is. Emiatt sokszor az utastér felől jobban szét kell szedni az autót, hogy a szerelők hozzáférjenek és kiszedhessék a szilánkokat – ebben a porszívó nagy segítséget jelent. A ragasztott üveg eltávolítása munkai igényesebb, a kiszedéshez végig kell vágni a rögzítő ragasztócsíkot. A vágás a klasszikus módszer szerint dróttal, vagy újabb technikával rezgőkéses géppel történhet.

Tisztítás, előkészítés, ragasztózás, beillesztés

Az üveg eltávolítása után a szélvédő- vagy ablakkeretet meg kell tisztítani a ragasztómaradványoktól, ehhez spakliszerű késeket használnak. Ezután jöhet a zsírtalanítás spéci mosófolyadékkal, a ragasztandó felületet kezelik így. Ugyanezt megteszik az új üvegen is. A ragasztó felvitele előtt egy erre a feladatra kitalált szivacslevegővel ügynevezett primer anyagot visznek fel a ragasztandó felületre. Ha ezt nem tennék, a ragasztó nem fogná meg sem a fém, sem az üveget. A modern üvegragasztók elég tömör anyagok, így a kinyomású sűrített levegős pisztollyal történik. Háromszög keresztmetszetű ragasztócsíkot húznak végig a szélvédőkereten. A ragasztót mindig a karosszériára nyomják.

Az új üveget a berakás előtt ellenőrzik, hogy méretre, típusra megfelelő érkezett-e. A fotózáskor a Ford Tourneóba fűtőszál szélvédőt illesztettek be. A fűtőszál mellett szélvédő- vagy üvegtartozék lehet még az esőérzékelő, a rádió- vagy GPS-antenna. Ha minden rendben, vákuumos markolatokat illesztnek az üvegre, ezzel emelik a helyére. Az üvegeket mindig két ember illeszti be, egyrészt a szélvédők súlya, másrészt az illesztés pontossága miatt. A ragasztócsíkot nem illik széttúrní, ha elrontják, kezdhetik előlről, a ragasztó pedig nem olcsó.

A fotózásakor alkalmazott szélvédőragasztó kötési ideje két óra, ezért úgy időzítik a cseréket, hogy délután végzik el, majd reggel adják át az autót. A leszerelt kárpitokat és egyéb burkolóelemeket a kötés után szerelik vissza. Természetesen ettől eltérő munkarendben is dolgoznak szervizek, sőt már vannak olyan ragasztók, amelyek egy óra alatt kötnek, így a munkaidőigény csökken.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



A turbóvezérlés befolyásolására szolgáló műszeres vákuumpumpa a gyári pontra csatlakoztatva

A turbó hibájának feltáráskor ismerni kell a tesztelés metódusát, hiszen a motorüzem befolyásoló rendellenességek rendszerint nem látványosak. Vegyünk egy példát. A dízel Ford Focus azzal a tünettel érkezett a szervizbe, hogy a motorja alacsony fordulaton nem húz, majd miután a fordulatszámra eléri a 2000-es értéket, minden rendbe jön. Az alacsony fordulati gyengélkedést több alkatrész hibája is okozhatja, ezek közül kellett kiszűrni a ténylegeset – koszolódás, turbóvezérlés, szívóoldali probléma, üzemanyag-ellátás.

Miután a motorvezérlő számítógép a kiolvasás során nem jelzett hibát, elkezdődött a hibakeresés. A Focus ezen típusában változó geometriájú turbófeltöltő dolgozik, így a turbó töltését és a turbó vezérlését is ellenőrizni kellett. Ehhez leszedték a motorburkolatokat, majd megbontották a szívóoldalt is. Leszerelték a levegőcsövet, amely a turbótól kanyarodik a töltőlevegő-hűtő irányába. Ide beillesztettek egy vendégcsövet, amely egy leágazással rendelkezik, azaz megcsapolja a

Merről fúj?

A turbók, miután meghódították a dízelek világát, mostanság a benzinmotorokban lesznek egyre általánosabbak. Érdekes hát figyelmet szentelni az ellenőrzésüknek is.

nyomás alatt lévő levegőcsövet. Így vált lehetővé a turbó által előállított tényleges töltőnyomás mérése. A változó geometriájú turbókat vákuummal vezérlik egy mágnesszelep segítségével, itt a vezérlésre szolgáló vákuumvezetékre csatlakoztatták a mérőműszert egy kis levegőpumpával.

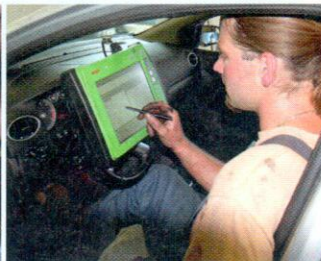
A beragadt EGR-szelep volt a ludas

A motor indítása után két módon is mérték a kocsit: közvetlenül a felcsatlakoztatott műszerekkel, illetve a motordiagnosztikai egységen keresztül – a kettő közötti eltéréssel szenzorhibák is leleplezhetők. Miután a mérések jó

értékeket mutattak, a turbó és a turbóvezérlés hibáját kizárhatták – alapjáraton 0,5 bar nyomást szállított a turbó, amely felpörgetve rendszerben felkúszott 1 bar fölé. Azonban az újabb próbaút során a hibát továbbra is produkálta a kocsit. Így folytatódott a hibakeresés, melynek során kiszerezték az EGR-szelepet (kipufogógáz-visszavezető szelep), amelyről kiderült, hogy tönkrement. Nyitott állapotban rögzült, így amellet, hogy mindig visszatáplálta a kipufogógázt, ugyanitt szökött a turbónyomás is. A kis nyomásvesztés az alacsony nyomású üzemmódban, tehát alacsony fordulatszámú volt érezhető, amikor a turbó még nem építette fel a töltőnyomást.



Az eredeti helyére szerelt spéci légcső a leágazással



A hibakeresés a motorvezérlő lekérdezésével kezdődik



A turbóról lebontják a csöveket, így ellenőrizve a fizikai állapotot

RÖVIDEN

Évfordulós

A szlovén Akrapovic kipufogógyártó idén ünnepli fennállásának 20. évfordulóját. A jeles alkalom tiszteletére a bistraai Szlovén Technikai Múzeumban



tartanak kiállítást, amelyen **A MÉRFÖLDKÖNEK TEKINTHETŐ KIPUFOGÓKAT ÉS MOTOROKAT LEHET MEGTEKINTENI.** Ott lesz például Colin Edwards Hondája, mellyel 2000-ben a superbike-vb-n győzött, természetesen Akrapovic kipufogóval.

Jön a vizes GS!

A BMW R 1200 GS következő generációja **VALÓSZÍNŰLEG VÍZHŰTÉSES BLOKKAL KÉSZÜL MAJD,** ám a boxer kéthengeres felépítéshez nem nyúlnak a bajor mérnökök. A pletykák szerint a márka vadonatúj köntösbe csomagolja a túraenduro friss generációját, illetve számos új, a menetbiztonságot fokozó rendszert is kínálnak hozzá.



Visszatérő?

A GSX1400-as búcsúzása óta nincs a Suzukinak klasszikus kinézetű csupasz motorja, ezért **A MÁRKA FONTOLÓRA VETTE, HOGY FELTÁMASZTJA AZ INAZUMÁT,** amely 400 és 1200 cm³ közötti erőforrásokkal volt kapható. Egy enyhén retró beütésű modell üde színtölt lenne a Suzuki palettáján.

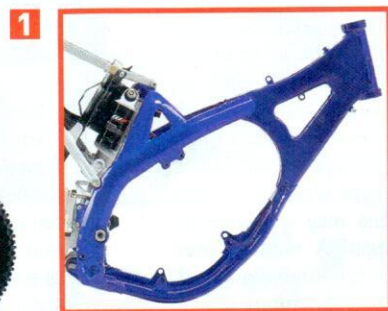


Versenyképesek

A Sherco leleplezte 2012-es típusait. A 250 és 300 cm³-es SE modellt (1) alaposan átdolgozták, hiszen a korábbinál 1 kg-mal könnyebb váz mellett megerősített hengerfejt, új motorvezérlés és módosított fejdíom szerepel az újdonságok

közt. Az SE ütőkártyája, hogy az extralistáról olyan tételeket választhatunk, mint például a lítium-ion akkumulátor vagy a xenon fényszóró. A spanyol-francia cég másik újdonsága az ST triálgép (2), amely a 2010-ben bemutatott modell frissítése. Mivel az ST ed-

dig is a legjobb triálmotorok közé tartozott, csupán finomhangolt történt, így például módosított a kipufogót, valamint a jobb gásvétel érdekében a karburátort is megváltoztatták. A modelln vadonatúj hátsó rugóstagot és lógóvillát terveztek.



1 kg-mal könnyebb az új SE váza

Emlékezetes



A BMW 65 évvel ezelőtt mutatta be a legendás R 10-es típusát. Bár a modell sosem került sorozatgyártásba, máig a bajor márka egyik legmeghatározóbb motor-

kerékpárjának számít. A jármű egyik érdekessége az, hogy kétütemű, boxer kéthengeres erőforrása mindössze 125 cm³-es volt, illetve a vezető lába mögött helyezték el a

hengereket. Ez azt jelentette, hogy a sebességváltó a motor aljához kapcsolódott, és a kardántengely a többi boxernél jóval magasabban helyezkedett el.



Új központi rugóstag felel a stabilitásért



Hatékonyabb hűtővel készül a Sherco triallépjármű

2



Unikumok

Az amerikai Jason Wonder és Chris Ronan közös alkotása a Wonder Bike XR1200-as, melynek nevéből már sejthető, hogy a modell egy Harley-Davidson XR1200-as átirata. A masina a blokkot kivéve szinte alig hasonlít az alapgépre, ugyanis a manufaktúra az összes idomot lecserélte, ezek közül a karbonból készült ülés és hátsó idom a legérdekesebb. Az aprólékosság a motor minden részére kiterjedt, például kézi gyártású tank és egy egészen különleges kipufogórendszer került a modellre. A léghűtésű V2-es teljesítményét is feljebb húzták, ám ennél a motornál kétségtelenül minden az egyediségről szól.



Munkatempó

Hosszú szünet után a Horex tavalgy mutatta be a VR6-os modellt, amely soros hathengeres erőforrásával keltett nagy feltűnést. A cég azonban nem elégszik meg ennyivel, ugyanis egy múzeum építésébe kezdtek, ahol a nagydémű betekintést nyerhet a márka gazdag múltjába. A VR6-os mellett egyébként további új típusokat is piacra szeretne dobni a gyártó, a hagyományokhoz hűen különleges erőforrással. A Horex egy W8-as

motorral ellátott modellt tervez, amely már csak az erőforrás miatt is igazi kuriózum lehetne.



Hamarosan megnyílik a Horex interaktív múzeuma



Országos élménynapok

Szeptember 23-24-én nyílt Napok fogadják a Harley-Davidson szerelmeseit a magyarországi márkakereskedőknél Budapesten, Győrött, Hódme-

zővásárhelyen és Nyíregyházán. Az eseményen az új, 2012-es modellek megtekinthetők, sőt ki is próbálhatók, így személyesen is meg lehet tapasztalni, mi-

lyen újdonságokat vonultatnak fel a típusok. További információ a www.harley-davidson.hu weboldalon vagy a márkakereskedésekben.



Egy keréken

Egbert Van Popta nyerte a Yorkshire-i Elvington repülőtéren megrendezett egykerekezési versenyt, amelyen a megtett táv helyett a legnagyobb sebesség alapján rangsorolták az indulókat. Popta 272 km/órás sebességgel száguldott, ami önmagában is elképesztő, de sikere akkor érde-



kes igazán, ha tudjuk, hogy egy 1989-es évjáratú, turbós Suzuki GSX-R 1100-assal diadalmaskodott, ami nagy szó egy olyan mezőnyben, ahol

a legtöbben friss, 1000-es sportgépekkel indultak.

Nem túlzás azt állítani, hogy a CBR600F közkívánatra tért vissza a Honda palettájára. De vajon az ötéves kényszerpihenő után piacra dobott újdonság is olyan vonzó, mint amilyen az előd volt?

Azt hiszem, a Honda CBR600F-et egyetlen motorosnak sem kell bemutatni. Az elődök népszerűsége és elismertsége megkérdőjelezhetetlen, s ezt a Honda ügyesen ki is játssza az új generációnál. S hogy miért várták oly sokan az új modellt? Egyszerűen azért, mert az a vonal, amit a korábbi CBR600F képviselt, tulajdonképpen teljesen kihalt. Ha megnézzük a piac trendjeit, teljesen nyilvánvaló, hogy a gyártók a szupersportgépekre fókuszáltak, pedig sokan vannak, akik sportmotort szeretnének, de a kompromisszumot követelő CBR600RR-nél, Suzuki GSX-R 600-asnál és társainál kevésbé radikális motorban gondolkodnak. Erre tökéletes megoldás az újdonság, ugyanis a CBR600F nem más, mint egy csutkakormányú, idomos Hornet.

Szép munka! Sportos, de nem kényelmetlen

Mindenekelőtt le kell szögezni, hogy a CBR600F nem az a gép, amivel a pályanapok királyai leszünk. Nincs annyira kihegyezve, mint az említett RR, ettől függetlenül élvezetes vele motorozni. Utóbbihoz szerintem az is hozzátartozik, hogy városban nem fájdul meg a csuklóm, no és hogy az üléspozíció egészen kényelmes, így a gép túrázáskor sem vall szégyent. Mindez arra vezethető vissza, hogy az ülés-lábtartó-kormány „háromszöget” remek érzékkel tervezte meg a Honda, így a sportos külsőt elnézve tulajdonképpen nem is gondolnánk, milyen kényelmes gépről van szó. A Hornet-hez képest azonban nem csak a kormány más, az első idomnak köszönhetően a szélvédelem is meglepően jó, amennyiben nem vagyunk 180 centinél magasabbak. Ellenkező esetben bizony a vezető sisakja rendesen megkapja a menetszelet. A „darázssal” való rokonság ugyanakkor nem merül

Kívánságműsor



Nincs semmilyen meghökkenet formai trükk, ettől függetlenül mutatós a Honda masináján



A sportos vezetési pozíció ellenére a csuklókra jutó terhelés nem veszélyes



Bár szemrevaló, erőteljesen tükröződik a CBR600F digitális műszerfala

i C-ABS FÉKRENDSZER

Első a biztonság

A Honda köztudottan a motorkerékpárokat érintő biztonsági fejlesztések élharcosa, lásd például a légszások Gold Winget vagy a legtöbb modellhez már elérhető C-ABS-t. **A KOMBINÁLT BLOKKOLÁSGÁTLÓ 150 EZER FT-OS FELÁRÉRT RENDELHETŐ**, ami bőven megéri, hiszen az ABS jóvoltából nagyobb biztonságban vagyunk. Vízen, kavicsos vagy

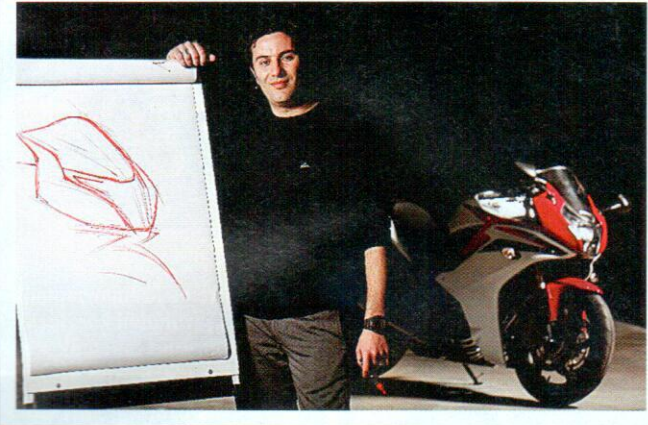


homokkal borított úton sokkal rövidebb féktávot vehetünk, s csökken annak az esélye, hogy a blokkoló kerék miatt kicsúszik a motor eleje. A C-ABS rendszer úgy szabályozza az első és hátsó kerék közötti fékerőt, hogy a lehető legnagyobb lassulás érzjük el - mindezt egy fejlett vezérlőegység felügyeli, amely a sebesség érzékelő, a kerékfordulat és a fékkaron jelentkező nyomás alapján avatkozik be.

Olasz melő

Az új CBR600F-et Olaszországban, **A HONDA RÓMAI DESIGNSTÚDIÓJÁBAN TERVEZTÉK.** A formatervezési csapatot az a Valerio Aiello (képünkön) vezette, aki az SH125-ös robogó és a CB1000R

csupasz motor formájáért is felelős. A Honda célja az volt, hogy egy olyan formát adjanak a CBR600F-nek, ami hosszú időn keresztül mutatós marad, tehát nem véletlen, hogy nem alkalmaztak különleges vagy megdöbbentő formákat.



Sportmotor létére egészen jó az új Honda szélvédelme

ki a közös vázban és blokkban, hiszen a hátsó utasnak is hasonlóan jó dolga van a CBR600F-en. Az utas lábtartója nem az ülés vég konzoljára csatlakozik, hanem egy öntvényen keresztül a vázhoz, így nem kell magasra húzni a lábakat.

Lehetne több nyomaték a 600-as blokkban

Az egyetlen, ami a Hornethez képest megszokást igényel, az a csutkakormány - szűk helyen nehezebb a CBR600F-fel megfordulni, arról nem is beszélve, hogy a végállásban olyan közel van a tankhoz a kormány, hogy akinek nagy keze van, azt teljesen odapasszírozhatja. A digitális műszerfal azonos, ami nagy kár, ugyanis a tükröződést még mindig nem sikerült megoldani, másrészt nincs fokozatkijelző, ami ebben az árkategóriában már indokolt lenne.

Bár a CBR600F erőforrása nincs igazán kihegyezve, meglehetősen éhes a fordulatra. A soros négyhengeres, 599 cm³-es egység 103 lóerős csúcsteljesítményét és 64 Nm-es nyomatékát is 10 000-es fordulat felett adja le, ami jól mutatja, hogy ha sietni szeretnénk, érdemes a magasabb fordulatszám-tartományban tartani az egységet, alacsony fordulaton amúgy sem túl élénk a gázreakció. Ez persze nem jelenti azt, hogy erőtlen lenne alul, de a karaktere egyértelműen a pörgetés mellett szól, így például előzéskor érdemes kettőt visszagangolni. De hiába csavarunk oda a gázkarnak, a motor hangja sosem lesz vérpezdítő, pedig azért, ha akarjuk, rendesen szedi a lábát. 7000-es fordulat felett talál magára úgy igazából, s innentől kezdve lelkesen húz, egészen a 12 000 felett lévő leszályozásig. Ugyanakkor tény, hogy a viszonylag kevés nyomaték ►

Ha az anyós is úgy akarja.



élmény

SZEPTEMBER 16-TÓL
HÉTKÖZNAP ESTE

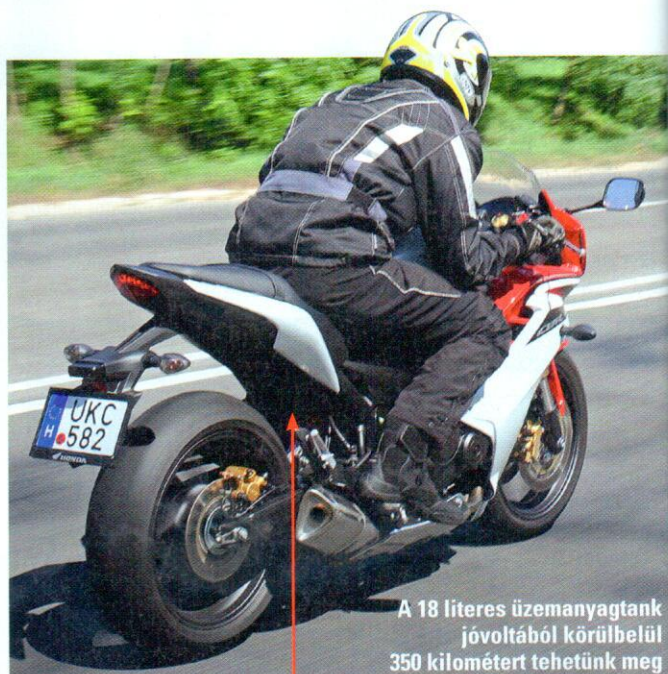
tv2.hu

i 600-AS PALETTA

Hatkilős felhozatal

A Honda kínálatán belül különösen **FONTOS SZEREPET TÖLTENEK BE A 600 CM³-ES MOTORERÉKPÁROK**, így összegyűjtöttük, hogy a CBR600F-en kívül mit kínál ebben az osztályban a gyártó. A 600-asok között a leg-sportosabb modell a 2 898 000 Ft-os CBR600RR (1), mely 120 lóerős teljesítményével és 184 kg-os menet-kész tömegével is figyelemre méltó.

A CB600F Hornet (2) - mint a tesztünkben szereplő modell csupasz változata - is a sportos vonalat képviseli, erről árulkodik a 103 lóerős teljesítmény és a 200 kg-os tömeg is. A hagyományosabb motorok kedvelőinek ideális választás lehet a klasz-szikus megjelenésű, 1 898 000 Ft-os CBF600N (3) és a CB600S (4), melyekben 78 lóerős erőforrás dolgozik. Az erőforrás mindegyik modell esetében soros négyhengeres.



A 18 literes üzemanyagtank jóvoltából körülbelül 350 kilométert tehetünk meg



128 mm-es a hátsó rugóút



Kissé vékony a motor hangja

miatt szűkre áttételezték a hatfokozatú sebességváltót, így például autópályán, állandó 130 km/órás tempónál a motor üvöltése hossz távon nem éppen jó. A váltóval kapcsolatban érdemes tudni, hogy a Hondától jobbhöz vagyunk szokva - a tesztmotor akadósan vette a fokozatokat.

Jól eltalált futómű dolgozik a gép alatt

Az előd sem arról volt híres, hogy nehéz lenne teregetni, de az újjal egyenesen gyerekjáték manőverezni, legyen szó az álló kocsisorok közötti haladásról vagy egy-egy tempós kanyargásról. A kicsivel 200 kg feletti tömeg és az alacsony súlypont eleve jó kombináció, de ehhez jön még az elől-hátul állítható futómű is, mely alapvetően olyan, hogy bizony a legkanyargósabb szerpentinben sem jön zavarba. A kis testsúlyáthelyezésre is azonnal válaszoló modell nagyon semlegesen tartja az ívet, azonban ha utassal megyünk, érdemes keményíteni a hátsó rugóstagon, ellenkező esetben ugyanis erősen hintázik a hátulja, ami főleg akkor zavaró, ha kanyarodás közben futunk rá egy úthullámra. Azzal viszont meglepetést okozott a

Honda újdonsága, hogy az első teleszkópok milyen egyszerűen nyelik el az úthibákat - erre aztán senki sem számít a vagány és sportos külső láttán.

Ami a fékeket illeti, nem okoz csalódást a CBR600F, főleg, hogy 150 ezer Ft-os felárért blokkolásgátlóval is elérhetjük a masinát. Nem vitás, hogy utcai használat-hoz bőven elegendő a teljesítménye (utassal sem hajlamos a fáradásra), viszont az RR-éhez képest azért látszik a spórolás: 310 helyett 296 mm-esek az első tárcsák, illetve nem négy, hanem három dugattyút találunk a nem rádiálisan rögzített féknyergekben.

A modell egyik ütőkártyája az ára lehet, hiszen a 2 348 000 Ft-ért cserében egy olyan sportmotort kapunk, amely a mindennapi közlekedésben sem vérzik el, ugyanakkor élvezeti értéke is magas. Emellett az sem elhanyagolható, hogy a Honda jó szokásához híven számos kiegészítőt kínál a modellhez, így többek között markolatfűtés, magasított szélvédő, hátsó doboz, középsztenner és riasztó is kérhető. Sőt, aki vékonynak tartja a motor hangját, az 179 000 Ft-ért titánium végkupakos Akrapovic kipufogót is rendelhet.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Az utas sem kényeserül spártai körülmények közé

i HONDA	CBR600F	TETSZETT
Lökettérfogat:	599 cm ³	- könnyű kezelhetőség
Hengerek/szelepek:	S4/16	- futómű
Maximális teljesítmény:	75 kW (103 LE) 12000/min	- ár-érték arány
Maximális forgatónyomaték:	64 Nm 10500/min	- kényelmes ülőpozíció
Sebességváltó:	hatfokozatú	NEM TETSZETT
Hosszúság/szélesség/magasság:	2150/740/1150 mm	- nincs fokozatjelző
Tengelytáv:	1437 mm	- kissé akadós váltó
Ülésmagasság:	800 mm	am ÖSSZEZGÉS
Üzemanyagtank:	18,4 l	Bár a szupersport jelzőre nem szolgál rá, gyakorlatilag minden szempontból meggyőző. Ha túl soknak éreznék egy olyan sportmotort, mint a CBR600RR, s kicsivel több kényelemre vágnának, akkor ideális lehet a CBR600F.
Fék elől/hátul:	2 x 296/240 mm tárcsa	
Gumi elől/hátul:	120/70 R17/180/55 R17	
Menetkész tömeg:	206 kg	
Tesztfogyasztás:	4,9 l/100 km	
Alapár:	2 348 000 Ft	

A TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA: HONDA HUNGARY KFT. 2040 BUDAÖRS, TÖRÖKBÁLINTI ÚT 25/B. TELEFON: 06-23-506-406

autó-motor klub

Kedvezménykuponok minden olvasónknak!

Az Autó-Motor minden hónapban, kedvezményes vásárlási kuponokkal jelentkezik. Az Autó-Motor Klub célja, hogy olvasóink hónapról-hónapra értékes termékeket és nívós szolgáltatásokat vásárolhassanak meg kedvezményes áron.

Vegye igénybe kedvezményeinket!

Ha valamelyik kedvezmény felkeltette az érdeklődését, Önnek nincs más dolga, mint kívágni a lap aljáról a kedvezménykupont és partnerünknel érvényesíteni a kedvezményt az akciós időszakban.*

Az egyes kedvezmények igénybevételének részletes feltételeiről a következő oldalon és a kuponokon tájékozódhat.

Válogasson kínálatunkból és vegye igénybe kedvezményeinket!

*Egy vásárláshoz csak egy kupon használható fel.

Kedvezményes PostaCasco gépjármű-biztosítás!

A volán mögé ülve mindannyian tisztában vagyunk azzal, hogy a közlekedés fokozott odafigyelést igényel. Korunk felgyorsult életstílusa a gépjárművezetőket sem kíméli, így a legnagyobb körültekintés és óvatosság ellenére is történhet anyagi, illetve személyi jellegű káresemény, melynek okozói és elszenvetői egyaránt lehetünk. Gépkocsink biztonságát azonban nem csak a közlekedésben való részvétel veszélyezteti, hiszen féltett „kincsünket” bármikor feltörhetik, ellophatják, esetleg elemi csapás érheti. **PostaAutóŐr** kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás mellé válassza a teljes körű biztosítási védelmet nyújtó **PostaCasco**-t, ami a saját autójában keletkezett károk megtérítésére szolgál.*

Miért érdemes a PostaCasco-t választania?

- Teljes körű védelem lopás-, részlopás-, rablás-, üvegtörés-, elemi- és töréskárok esetére.
- Használt autóra is megköthető 7 éves korig.
- Kárbejelentés az ország minden postáján, ügyintézés országos hálózattal.

*Csak az értékesítésre kijelölt postahelyeken.

A beváltás feltételeiről és a biztosításokról érdeklődjön bármely postán, vagy a www.postabiztosito.hu honlapon.

A biztonság nálunk szériatartozék!

Együttműködő partnerünk:



Az elérhető gondoskodás

FERRYKER® TURBO

Az általunk forgalmazott, a túloldalon leírt BERU termékekre

10%
kedvezmény!

BERU

Érvényes:
2011. december 31-ig

autó-motor klub

WWW.MOTORLAJBOLT.HU

15% KEDVEZMÉNY
MINDEN
SZŰRŐ ÁRÁBÓL!
KUPONKÓD: MOB115MSZ
ÉRVÉNYES:
2011. SZEPTEMBER 30-IG



RENDELJEN
MÉG MA, ÉS TERMÉKÉT
MÁR HOLNAP MEGKAPHATJA!
Telefon: 06-20-800-2222

autó-motor klub

Auto Bild
MAGYARORSZÁG

autó motor
ALAPÍTVÁ: 1948

30%

kedvezmény az Auto Bild és az Autó-Motor magazin feléves előfizetői díjából együttes megrendelés esetén

2011. szeptember
30-ig

autó-motor klub

PostaCasco
Gépjármű-biztosítás

A biztonság
nálunk
szériatartozék!

10%
kedvezmény
az első éves díjból
minden postán!

Érvényes:
2011. november 30-ig

autó-motor klub

PostaCasco

Gépjármű-biztosítás



A 10% kedvezmény a **2011. november 30-ig** érvényesen megkötött és befizetett **PostaCasco** gépjármű-biztosítás első éves díjából érvényesíthető. A kedvezmény igénybevételéhez vágja ki a kupont, így bármely postán megkötheti kedvezményes **PostaCasco** gépjármű-biztosítását. Szerződéskötéskor adja át a kupont a posta munkatársának, mert ennek hiányában a kedvezmény nem érvényesíthető. Egy **PostaCasco** szerződéshez csak egy kupon használható fel. A kedvezmény bármely díjfizetési ütemnek megfelelő (havi, negyedéves, féléves vagy éves) díjra érvényesíthető, más kedvezménnyel nem vonható össze.

Posta Biztosító

Az elérhető gondoskodás

Posta munkatársa tölti ki!

Kötvény száma: _____

Ügyfél neve: _____

Postai munkatárs SZTSZ-kódja: _____

RENDELJEN MOST!

30% kedvezmény
6 hónapra 5700 Ft helyett 4020 Ft



Szenzációs ajánlat az autók szerelmeseinek!

Jelentkezzen most!

- Telefonon: 06 (1) 488-5588
- Interneten: www.aslapok.hu
- E-mailben: elofizetes@axels.hu
- Levélben: Axel Springer-Budapest Kiadói Kft. 1525 Budapest, Pf. 110.

Akciós ajánlatunk 2011. szeptember 30-ig, kizárólag belső díj kézbesítés esetén érvényes. Azokra a megrendelésekre vonatkozik, akiknek a megadott kézbesítési címhez az elmúlt 3 hónapban nem tartozott a választott lap előfizetése. Megrendelését követően az előfizetési díj kiegyenlítésére számlacsekkeket küldünk. Az előfizetés időszakáról és az első kézbesítendő lapszámról a számlacsekken talál információt. Az előfizetési díj kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekken megadott határidőig történő kiegyenlítése kezdete 1 hónapot tolódhat. További információért hívja ügyfélszolgálatunkat: 06 (1) 488-5588 munkanapokon 08.00-17.00 óráig. (Egyéb időszakban üzenetrögzítő fogadja hívását)

WWW.MOTORLAJBOLT.HU

Motorolajok ÓRIÁSI kedvezménnyel

Aral Super Tronic 0W-40 1L 2300 Ft
Aral High Tronic 5W-40 1L 1950 Ft

Castrol EDGE

Castrol EDGE 5W-30 1L 2700 Ft
Castrol EDGE 5W-30 4L 10400 Ft
Castrol EDGE Turbodiesel 5W-40 1L 2300 Ft
Castrol EDGE Turbodiesel 5W-40 4L 8800 Ft
Castrol Magnatec 10W-40 1L 1700 Ft
Castrol Magnatec 10W-40 4L 6400 Ft

Mobil ESP Formula 5W-30 1L 2750 Ft
Mobil ESP Formula 5W-30 5L 13000 Ft
Mobil New Life 0W-40 1L 2550 Ft
Mobil New Life 0W-40 5L 12000 Ft
Mobil Super 2000 Xi 10W-40 1L 1700 Ft
Mobil Super 2000 Xi 10W-40 5L 7000 Ft

TOTAL Mobil 1

Total Quartz INEO ECS 5W-30 1L 2200 Ft
Total Quartz 9000 5W-40 5L 8250 Ft
Total Quartz 7000 10W-40 5L 6750 Ft

elf

Elf Solaris DPF 5W-30 1L 2100 Ft
Elf Evolution SXR 5W-40 5L 8250 Ft
Elf Competition STI 10W-40 5L 6750 Ft

BMW Original Quality Longlife-04 5W-30 1L 2800 Ft

Mazda Mazda Dexelia Ultra 5W-30 1L 2300 Ft
Mazda Mazda Dexelia DPF 5W-30 1L 2400 Ft

Shell Helix Ultra Extra 5W-30 1L 2800 Ft

Cím:
1103 Bp. Gyömrői út 35.
(Kada u. sarok)
Telefon: 06-20-800-2222

WWW.MOTORLAJBOLT.HU

VARTA Akkumulátorok Motorkerékpár akkumulátorok

Gyújtó és izzítógyertyák

Gyors országos házhozszállítás



AKCIÓS KUPON

15% KEDVEZMÉNY MINDEN SZŰRŐ ÁRÁBÓL!
(Részletek a hátoldalon)

FERRYKER® TURBO

H-1239 Budapest,
János apostol utca 186799 h
Tel.: (+36-1) 287-0256
Fax: (+36-1) 287-0514
Mobil: (+36-30) 9487-717
E-mail: ferrykerturbo@t-online.hu
Internet: www.ferrykerturbo.hu

BorgWarner BERU Systems

BERU

Ventilátor kuplungok
Ventilátor lapátok, Ventilátor
kuplung készletek,
Elektromos hűtőventilátor
motorok
a Magyarországi
képviselettől.

Az általunk forgalmazott
BERU termékre.



10% kedvezmény
2011. december 31-ig
Egyéb kedvezménnyel
vonható össze!

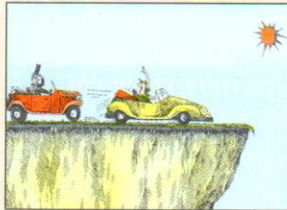
FERRYKER® TURBO



H-1239 Budapest,
János apostol utca 186799 h
Tel.: (+36-1) 287-0256
Fax: (+36-1) 287-0514
Mobil: (+36-30) 9487-717

E-mail: ferrykerturbo@t-online.hu
Internet: www.ferrykerturbo.hu

Az Autó-Motor 2011/18-as számában található keresztrejtvény feladványának helyes megfejtése:



Figyelj, öcsi, mindjárt elérem a végsebességet!

1 SZUDOKU

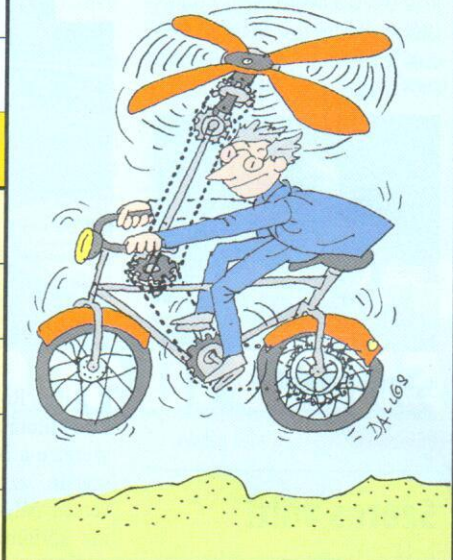
Játékszabály

E logikai rejtvény legismertebb ábrája kilencszer kilenc, azaz nyolcvanegy négyzetből áll. Továbbá fel van osztva kilenc nagyobb (háromszor három) négyzetre is. Az ábrát 1-től 9-ig terjedő, egész számokkal kell kitölteni úgy, hogy - az előre beírt számokat is figyelembe véve - egy-egy sorban, oszlopban és nagyobb négyzetben minden szám csak egyszer forduljon elő. Úgy is fogalmazhatnánk, hogy minden számnak elő kell fordulnia egyszer. (A B jelű változat értelemeszerűen háromszor kettes téglalapokból épül fel, melyekbe egytől hatig írják a számokat.)

Tipppek, tanácsok

Kezdje a fejtést a vastag vonallal keresztezett nagyobb (háromszor három) négyzetekben. Közülük is abban, amelyikben a legtöbb számot adtuk meg. Nézze meg figyelmesen, hogy mely számok jöhetnek szóba megfejtésként. Ezeket írja be ceruzával, minél próbább számjegyekkel. Ahogy halad előre, mindinkább kiderül, hogy a lehetséges számok közül melyik az igazi. Ezeket már beírhatja nagyobb számjegyekkel. Megfejtéseinek helyességét a Postaláda rovatban ellenőrizheti.

1		←	RÓMAI 1000 RÉS, HÉZAG	ERŐSEN CSÍP ALSZIK VALAHOL		AMÍG, MÍG	am	ROBBANÓ-SZERKEZET GYÉRÜL		MAJDNEM ODA!	NOVEL, EMEL HAJÍTÓ VETŐ		AZ ELHÍZÁS EGYIK JELE	FOSZTÓ-KÉPZŐ, A-TLEN PÁRJA
MEGGONDO-LATLAN, HIRTELEN														
NAGYPARI TANUL AZ ESETBŐL								MAGYARÁZ FELSŐ VÉGTAG						
						OKMÁNY, ÜGYIRAT MEXIKÓI NÉP VOLT				A LÁB RÉSE				
EURÓPA-KUPA, RÖV.				FORMA JÁRDÁT TISZÍT						HIGGADT, MEGFONTOLT				
ZORRO JELE SPORTOS, SZÍVÓS			A KÖRÖM ANYAGA RITKA FÉRFINEV											
								ÁLOMBA RINGATÁS						
FALPAPÍR HÁZHELY														2
						BALF FELE! LENDÜLET, HÉV								
ILYEN HAMAR?						BASZK MOZGALOM RÉSZBEN ODASIK!								
				TALPKÓ INHALÁL										
VÉTSÉG KELET, RÖV.			NŐI NÉV SZÓNOK											
ÉSZAKI VÁLTÓPÉNZ					VÍZPARTI NÖVÉNY TEMPÓ									
FŐVÁROSI PÁLYA-UDVAR						ÉTEL-ÍZESÍTŐ SZINTÉN			ALKAT-RÉSZ!	KIFEJLETT	LIBA „MONDJA”	VITA MAGJA!		EINIVÁLÓ
LÉGIÉSEN KÖNNYED						SZÉP KORT ÉR MEG	S							Á
SEMMI-KOR							TÜZHÁNYÓ TORKA LEJEBB							
MEDÁLIA, KITÜNTETÉS						A LANTÁN VEGYJELE PESZTRA		FÉLSZEG!			BELSŐ KÜLSŐ!			
A MÚLT IDŐ EGYIK JELE			A FELSFŐK EGYIK JELE		NAPSZAK VILÁGOS SZÍNŰ LÓ									NÉVELŐ PALINDROM FÉRFINEV
... PACINO: AMERIKAI SZÍNÉSZ				KÖPENY, LEPEL RÉSZBEN RÖT!							IGEN, ANGOLUL DÉZSA RÉSZÉ!			
							A BARIUM VEGYJELE A BŐR VEGYJELE			TRÉFÁS FENYEGETÉS				
ESNI KEZD AZ ESŐ	E								HÉJ, VÉDŐ-BUROK					



A

	9	4		6	1	2		
8		1	4	5		9	6	7
6				3		1		
9				1	4			
2		7	5			8	4	1
1	5		2				3	
3		6			5		9	
5			3		9		7	2
	2	9		7		5		

B

	6		5		
	1	4		6	
1	5		4		
		6		2	
	3		6	5	
		5		4	

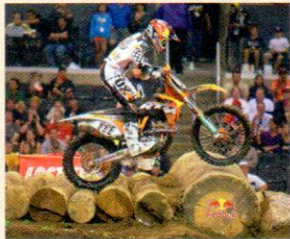
C

7	3	9		8	2	5	
	9		5	7	6		
5	8	3	6			7	
2	7		6	4	9		
8				3		9	4
	3					7	6
6	8	5	1	7		3	9
1	9	2				8	6
3			8	6			

RÖVIDEN

Tornaterem

Teddy Blazusiak, a kétszeres fedett pályás enduro-világbajnok nyerte az USA-ban megrendezett X-Games játékok endurokrossz viadalát. A 28 éves lengyel motoros egy KTM 350 EXC-F nyergében vitézkedett a különfé-



le terepakadályokkal (ÓRIÁSI GUMI-ABRONCSOK, FARÖNKÖK, SZIKLADARABOK, VÍZMOSÁS) tűzdelt pályán.

Szoros volt!

A skodás Jan Kopecky és márkatársa, Freddy Loix az IRC-sorozat történetének eddigi legszorosabb befutóját produkálta a csehországi Zlín Ralin. A „helyi menőnek” gondja támadt a szervokormányral az utolsó napon, így belga ellenfele a gyenge kezdés után felzárkózott rá és alaposan megszo-



rongatta. Végül Kopeckynek idén először sikerült nyernie (1,2 másodperces előnnyel!), **A TAVALI GYŐZTESNEK EZÚTTAL BE KELLETT ÉRNIÉ AZ EZÜSTTEL**, a címvédő és a pontversenyt vezető Juho Hanninen harmadik helyezését köszönhetően pedig a Skoda - hazai közönség előtt - kisajátította a dobogót.

i IRC (12/7. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Hanninen (FIN) 98 pont, 2. Kopecky (CZ) 95 pont, 3. Loix (B) 88 pont, 4. Bouffier (F) 61 pont, 5. Neuville (B) 60 pont, 6. Mikkelsen (NL) 56 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Skoda 275 pont, 2. Peugeot 184 pont.

Előnyszerzés



Az audisok kisajátították a dobogót

Mike Rockenfeller (Audi) pályafutása első pole pozícióját szerezte a Német Túraautó-bajnokságban, az angliai Brands Hatch versenypályán. Csakhogy amíg száraz körülmények között remekelt, addig az esős futamon egyre hátrább csúszott a Le Mans-ban csúnya balesetet szenvedő német: többen is megelőzték, kicsúszott a fűre,

majd Ralf Schumacher (Mercedes) forgatta ki, így csak az F-1-es veterán mögött, hatodikként ért célba. Közben a 2008-as Audi A4-est kormányzó Martin Tomczyk éppen a másik utat járta be. A rajtnál visszasetet ugyan a harmadikról az ötödik helyre, de látványos előzésekkel már a 11. körben átvette a vezetést, s végül harmadik diadalát aratta a

i DTM (10/7. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Tomczyk (D) 50 pont, 2. Spengler (CDN) 49 pont, 3. Scheider (D) és Ekström (S) 29-29 pont, 5. Green (GB) 25 pont, 6. Rockenfeller (D) 23 pont, 7. Schumacher (D) 21 pont, 8. Paffett (GB) és Mortara (I) 15-15 pont, 10. Jarvis (GB) 10 pont.
CSAPATOK: 1. Thomas Sabo/Mercedes-Benz Bank AMG 64 pont, 2. Audi Sport Team Abt Sportsline 54 pont, 3. Audi Sport Team Phoenix 50 pont, 4. Salzgitter/AMG Mercedes 46 pont, 5. Audi Sport Team Abt 39 pont, 6. Audi Sport Team Rosberg 16 pont, 7. Deutsche Post/GQ AMG Mercedes 4 pont.



Újabb forradalom



Hill (33) és Laverty (7) is bejutott a rájátszásba

Tavaly óta két részből, alapszakaszból és rájátszásból áll a brit superbike sorozat - ide az alapszakasz hat legjobb versenyzője juthat be. Az utolsó előtti fordulóban Byrne, Hopkins és Hill már biztosította magát, míg a fennmaradó helyekre matematikailag még kilenc motorosnak volt esélye! Ennek megfelelően hatalmas izgalmak voltak az alapszakasz utolsó, 9. fordulójában a Cadwell Parkban. A pályafutása első pole-ját begyűjtő Laverty az 1. futamban az idei

2. győzelmével 2010 után ismét beverekedte magát a rájátszásba. A 2. és 3. futamban aztán Hill győzött, aki ezzel megnyerte az alapszakasz is. Brookesnak és a sorozat legsikeresebb motorosának, a háromszoros bajnok Kiyonarinak ellenben az alapszakasz utolsó futamáig küzdenie kellett a rájátszásért. Brookes az 1. futamban kilökte a ducatis Ruttert, amiért a 3. helyről diszqualifikálták. Az ausztrál ezt követően javított, egy-egy 4. és 2. hellyel 2010 után újra ott le-

szonban! Mögötte márkatársait Mattias Ekströmet és az első dobogós helyezését ünneplő Edoardo Mortarát intették le, a Mercedes legeredményesebb versenyzője pedig a negyedik pozícióban befutó Gary Paffett volt. Mivel Bruno Spengler (Mercedes) csak hetedikként végzett, Tomczyk egyponstos előnnyel a tabella élére állt.

i BSB (12/9. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Hill (Yamaha) 529 pont, 2. Byrne (Honda) 522 pont, 3. Hopkins (Suzuki) 518 pont, 4. Laverty (Yamaha) 510 pont, 5. Brookes (Suzuki) 509 pont, 6. Kiyonari (Honda) 508 pont.

het a rájátszásban. A japán ugyan az egész hétvége alatt szenvedett - az időmérőn csak a 15. helyet szerezte meg -, ám egy-egy 5., 9. és 7. hellyel mégis begyűjtötte a rájátszást jelentő utolsó, 6. helyet.

A pályán kívül is fontos események történtek. 2010 után 2012-ben még inkább megváltozik a brit superbike bajnokság, hiszen a sorozat történetének legradikálisabb szabályait alkották meg. A brit széria szakított a superbike-vb technikai szabályaival, és 2012-től már az úgynevezett EVO-géposztály regulái szerint kell felkészíteni a motorokat. A motorelektronika azonos lesz mindenkinek, tilos lesz hajtáskontrollt, rajtelektronikát és „ágaskodásgátlót” használni. Mindemellett szériadugattyúk maradnak a blokkokban, a maximális fordulatszámot pedig limitálják.

Korai öröm

SALAKMOTOROS GP



Sokáig úgy tűnt, csakis Crump nyerhet

A Skandináv Nagydíj hajrája úgy tűnt, ezúttal minden Jason Crumpról szól majd. Az ausztrál világbajnok ugyanolyan ellenállhatatlan volt a malillai oválon, mint egykoron, amikor világlégő lett. Az ausztrál veretlenül nyerte az alapszakaszt, ezt követően viszont az elődöntőben elbukott. Crump elrontotta a rajtot, s ezután már nem volt esélye arra, hogy megelőzze az előtte motorozó Emil Szajfutgyinovot és Jaroslav Hampelt. Crump így búcsúra kényszerült, de még mindig jobban járt, mint másik két világbajnok: Tomasz Gollob és Nicki Pedersen szegvényszemre 3-3 pontot szerzett öt start-hoz állást követően. A fináléban Szajfutgyinov és Hampel mellett Kenneth Bjerre és a hazaiak kedvence, Andreas Jonsson mérte össze tudását. Az indítást követően Jonsson

állt az élre, s hiába üldözte Hampel, úgy tűnt, hazai győzelemnek örülhetnek a svédek. A negyedik kör célegyenesében talán már Jonsson is azzal foglalkozott, miként mosolyogjon a dobogó legfelső fokán, mert az utolsó métereken nem koncentrált maximálisan, amit Hampel nagyszerűen kihasználta, s közvetlenül a cél előtt megelőzte skandináv ellenfelét.

i SGP (11/7. FUTAM)

Malilla

1. Hampel (PL), 2. Jonsson (S), 3. Bjerre (DK), 4. Szajfutgyinov (RUS), 5. Crump (AUS), 6. Harris (GB).

Az összetett állás

1. Hancock 104 pont, 2. Hampel 82 pont, 3. Gollob 76 pont, 4. Crump és Szajfutgyinov 72-72 pont, 6. Holder 70 pont.

Vegyesfelvágott

Tom Chilton idén először rajtolhatott az élről, s élt is a kínálózó lehetőséggel, magabiztos versenyzéssel győzelemre vezette a Ford Focus-t az első knockhilli futamon – a hondás Matt Neal és Gordon Shedden mintegy hat másodperces hátránnyal követte. A második felvonásban viszont megszenvedte a maximális, 45 kilós büntetésűt, s a biztonsági autós periódus sem segítette, úgyhogy szó szerint lecsúszott a pódiumról. Menet közben előbb Shedden és Neal, majd a Toyota Avensis első dobogós helyezését begyűjtő Frank Warthall is „lenyomta” a befutóig. A harmadik menetben Warthall megduplázta a bronzot, míg az élen a címvédő Jason Platót (Chevrolet Cruze) egy előzési kísérlet közben Tom Boardman lökte meg és küldte a palánkba. Így a seatos versenyző kissé vitatható körülmények között szerezte meg karrierje első győzelmét, de mentségére legyen

mondva, hogy közben ügyesen védte ki Robert Collard (BMW 320si) támadásait.

i BTCC (10/7. FORDULÓ)

Az összetett állás

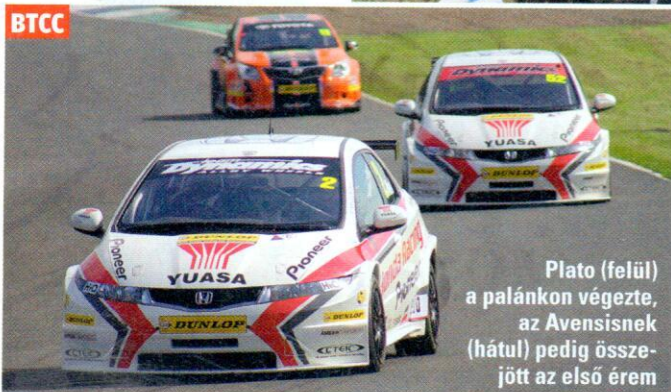
VERSENYZŐK: 1. Shedden 182 pont, 2. Neal 181 pont, 3. Jackson 159 pont, 4. Plato 147 pont, 5. Nash 135 pont, 6. Jordan 121 pont, 7. Chilton 98 pont, 8. Collard 91 pont, 9. MacDowall 74 pont, 10. Boardman 55 pont.

KONSTRUKTÓRÓK: 1. Honda-Dynamics 443 pont, 2. Chevrolet-RML 351 pont, 3. Arena-Ford 297 pont.

CSAPATOK: 1. Honda Racing 329 pont, 2. Silverline Chevrolet 209 pont, 3. Airwaves Ford 152 pont, 4. Triple Eight 147 pont, 5. Pirtek Racing 132 pont, 6. WSR 122 pont, 7. Team Aon 112 pont, 8. Special Tuning 58 pont.



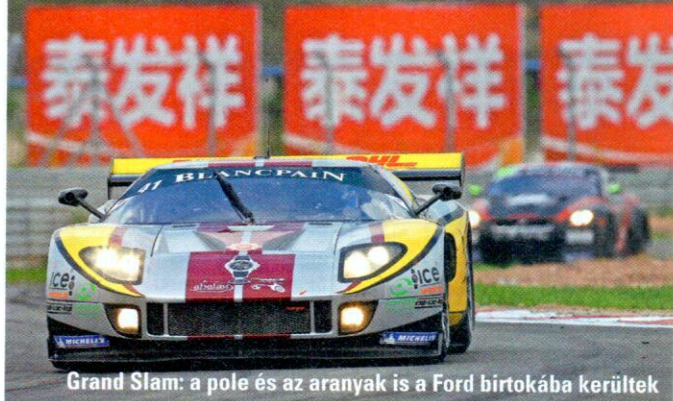
BTCC



Plato (felül) a palánkon végezte, az Avensisnek (hátról) pedig összejött az első érem

FIA GT1

Made in China



Grand Slam: a pole és az aranyak is a Ford birtokába kerültek

Nemzetközi GT-versenyt egészen 2007-ig többször is tartottak Kínában, de most először a világbajnoksággá avanszált sorozat is tiszteletét tette a népköztársaságban. A belső-mongóliai, lómotívumot formázó Ordos versenypályán Maxime Martin és Fred Makowiecki az utolsó pillanatban kaparintotta meg a pole pozíciót. A részpontokért zajló „előjátékot” idén harmadszor sikerült megnyernie a 41-es rajtszámú Ford GT-nek, ám a teljes értékű főversenyen ez idáig még nem termett számukra babér. Most viszont a második felvonásban is rajt-cél győzelmet arattak, úgyhogy Kínában tarolt a Ford! Mindkétszer a Richard Westbrook-Peter Dumbreck páros (Nissan GT-R) végzett szorososan mögöttük, a dobogó alsó fokára pedig előbb Jamie Campbell-Walter és David Brabham (Nissan GT-R), majd a Stef Dusseldorp-Clivio Piccione duó (Aston Martin DB9) állhatott fel.

i FIA GT1 (10/8. FORDULÓ)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Krumm (D) és Luhr (D) 113-113 pont, 2. Winkelhock (D) és Basseng (D) 101-101 pont, 3. Piccini (I) és Hohenadel (D) 96-96 pont, 4. Mücke (D) és Turner (GB) 89-89 pont, 5. Martin (B) 86 pont, 6. Piccione (MC) és Dusseldorp (NL) 78-78 pont, 7. Schwager (D) és Pastorelli (I) 76-76 pont, 8. Enge (CZ) és Müller (D) 74-74 pont, 9. Campbell-Walter (GB) és Brabham (AUS) 71-71 pont, 10. Makowiecki (F) 69 pont.

CSAPATOK: 1. JR Motorsports 190 pont, 2. Hexis AMR 185 pont, 3. All-Inkl.com Münnich Motorsport 182 pont, 4. Young Driver AMR 167 pont, 5. Sumo Power GT 115 pont, 6. Marc VDS Racing Team 112 pont, 7. Swiss Racing Team 32 pont, 8. Belgian Racing 16 pont.



Dupla kínai: most Peking jön

Marquez szinte megállíthatatlan
Bradl már lőtávon belül van.



Terol és Marquez
duplázott, Lorenzo
pedig gyors revánst
vett Stoneren.

Spanyol armada



Az Indianapolisban győztes
Stoner Olaszországban
kimerültségre panaszkodott

Casey Stoner sosem szerette az indianapolisi pályát, ahol eddig még dobogóra sem tudott állni. Idén viszont ő lett a legendás pálya 102 éves történetének első ausztrál győztese. Indianapolis idén új aszfaltot kapott, s a legtöbben végig panaszkodtak a tapadás hiányára. Nem úgy a gyári hondások! Stoner nagyon hamar elhúzott, míg csapattársa, az edzéseken gondokkal küszködő Daniel Pedrosa magabiztosan lett második. A Yamahának, elsősorban Jorge Lorenzónak viszont nem ment. Pedig a Yamaha végre odaadta gyári kettősének az

új, erősebb blokkot, így az YZR-M1-es a végsebességben és a kigyorsításnál is ütőkéesebb volt, ám ez sem segített. Ben Spies elrontotta a rajtját, nekiment Andrea Doviziosoának is, de a kilencedikről feljött a 3. helyig. Lorenzo az első körökben még Stonerrel és Pedrosával csatázott az élen, de utána látványosan lelassult, így még a 4. helynek is örülhet.

Misanóban aztán egy csapásra megváltozott a helyzet, hiszen Lorenzo mindenkivel tudatta, hogy még nem adta fel. Sőt, idei legfőbb győzelme diadalát aratta. Rajt-cél győzelmet jegyezhetett, az

i TÉNYÖZÖN

Indianapolis

125 CM³: Terol 2008 és 2010 után 3. alkalommal győzött, s ő az első, aki a pole-ból nyert. **INDIANAPOLISBAN EDDIG CSAK SPANYOL GYŐZTES ÉS SPANYOL EDZÉSKIRÁLY VOLT.**

MOTO2: Tavalyhoz hasonlóan spanyol pole és győzelem született, ezúttal Marquez révén. **ELŐSZÖR FORDULT ELŐ** a kategória 2010 óta tartó történetében, **HOGY HÁROM SPANYOL ÁLLHATOTT DOBOGÓRA.**

MOTOGP: Stoner Rossi mellett a második, aki a pole-ból nyert, az összes géposztályt figyelembe véve pedig **AZ ELSŐ AUSZTRÁL GYŐZTES.**

Misano

125 CM³: TEROL Angel Nieto, Martínez, Simon és Marquez mellett **AZ 5. SPANYOL NYERTES**, az Aprilia pedig a 4. győzelmét ünnepelhette.

MOTO2: MARQUEZ (tavaly 125 cm³) a spanyol Lorenzo és Martínez, valamint az olasz Bianchi és Cadalora mellett az 5. motoros, aki **KÉT KATEGÓRIÁBAN IS NYERNI TUDOTT.**

MOTOGP: Lorenzo Pedrosa mellett a 2. spanyol győztes, **A YAMAHA PEDIG A 9. SIKERÉT ÜNNEPELHETTE.** Doohan és Rossi mellett Stoner a 3. pilóta, akinek legalább 30 pole-ja van a királykategóriában.



Misanóban Lorenzo (1) szépített a bizonyítványon,
Stonert (27) pedig Pedrosa (26) is megelőzte



Spies (11) és Rossi (46) pozíciót cserélt a tabellán, már az amerikai áll jobban



Capirossi könnyes bejelentése

új, erősebb evo-blokkra tehát lehet számítani. Ellenben a Hondának igencsak keserű volt a szájíze. Idén nem először vissza kellett venni az RC212V-k fordulatszámát, mivel túl sokat fogyasztottak, Stoner pedig egyszerűen elfáradt a verseny alatt. Az éllovasnak azt is tudomásul kell vennie, hogy egyelőre nincs csapatutasítás a Hondán belül. Pedrosa simán megelőzte őt, s így igencsak értékes pontokat veszített Lorenzóval szemben.

Capirossi abbahagyja, Rossi tovább küzd

Indianapolisban Valentino Rossi a legrosszabb ducatis versenyt tudhatta magáénak. Gumi- és váltógondok miatt - több alkalommal is üresbe váltott az elektronika - visszaesett az utolsó, 17. helyre, ahonnan végül a 10. pozícióba jött fel. Misánóban a versenyek előtt sem voltak jó hangulatban a vendéglátó olaszok. A 38 éves, háromszoros világbajnok Loris Capirossi bejelentette, hogy 22 idény után a szezon végén befejezi a versenyzést. S Capirossi sajnós az utolsó hazai viadala sem sikerült, hiszen technikai gondok miatt nagyon hamar kiállt. Rossi ellenben alaposan feltűzelte a hazai nézőket. Sokáig a 4. helyért csatázott Doviziosoval és Marco Simoncellivel (gyor-



Bautista (19) sikeres volt a hazai pálya előnyét élvező Edwards ellen



Az USA-ban Espargaro és Rabat állhatott Marquez mellé a dobogóra

sabb volt, mint tavaly Stoner a Ducatival), s a hajrában ugyan visszaesett a 7. helyre, de a publikum így is őt éltette.

Marquez veszélyezteti Bradl első helyét

Amíg a MotoGP-ben egyelőre csak lehetőségként merül fel, hogy Lorenzo befogja az éllovas Stonert, addig a Moto2-ben már kész ténynek tekinthető, hogy Marc Marquez bizony harcolni fog a vb-címért Stefan Bradl ellen. Nem is olyan régen még Bradl vezetett a legnagyobb előnnyel (82 pont) a három kategória éllovasai közül, azonban mostanra ez a helyzet radikálisan megváltozott. Marquez megállíthatatlanul jön előre, s ezzel párhuzamosan Bradl előnye folyamatosan sorvad (23 pont). Az elmúlt hat nagydíjon Marquez öt győzelmet aratott és 145 pontot szerzett, ellenben Bradl egyszer sem nyert és csak 86 pontra volt képes! Marquez Suterje versenyképebb, mint Bradl Kalexe, előbbi ráadásul bebizonyította, hogy képes vert helyzetből is felállni, azaz tökéletesen bírja a nyomást.

Marquez két különböző versenyt nyert meg. Indianapolisban a gumigondok jelentették a legnagyobb problémát. A verseny elején egy ötös boly, Corsi, Iannone, ►



Iannone (29) már harmadik a Moto2-es tabellán



A Moto2 népes mezőnyében rendszeresen a rajt utáni tömegbukások



Terol (18) magabiztosan hozta az elmúlt két futamot, míg riválisai keresztbeverték egymást

Smith, Rabat és Marquez csatázott. Aztán a 7. körben robbantott Marquez, a tempóját pedig senki sem tudta tartani. Bradlnak nagyon nem ment Indianapolisisban. Az egyik edzésen csuklósérülést szenvedett és csak a 22. helyről startolhatott, ahonnan ugyan látványosan előrejött, de csak a 6. pozícióban végzett. Misano-ban már sokkal jobb formában volt, hiszen öt nagydíj után ismét a pole-ból rajtolhatott. A versenyen sokáig a győzelemért küzdött Iannone, de Angelis, Redding, Smith és Marquez ellen, azonban csak az ezüstcsatát tudta megnyerni Iannoneval szemben.

Már Terolnak is 12 győzelme van

A Marquez-Bradl párbaj mellett a lehetséges átigazolások is beszédtemát adnak. Marquezt, Bradlt, Iannone-t és Smith-t is csábítják a MotoGP-ből. Marquez a Hondától, Bradl a Yamaha Tech3-tól és a Hondától, Iannone a Pramac Ducatitól, Smith a Yamaha Tech3-tól kapott ajánlatot.



Zarco (jobbról) ismét az utolsó métereken szenvedett vereséget



Amerikából Vinales és a brnói győztes, Cortese vihett még haza érmet

i SEBESSÉGREKORDOK

Indianapolis

125 CM³: Vazquez Derbije a versenyen **233,1 km/óra**ra volt képes míg Sebestyén KTM-je csak **221, km/órát** tudott - ugyancsak a versenyen.

MOTO2: Pol Espargaro FTR-je a szabadedzésen **281,9 km/óra**ra száguldott.

MOTOGP: Stoner Hondájának a időmérőn **323,5 km/órás** tempót mértek.

Misano

125 CM³: Ezúttal Vinales volt a leggyorsabb, aki a warm-up-on **202, km/órával** száguldott Aprilijával.

MOTO2: Iannone a Suter nyergébe a warm-up-on **240,4 km/óra**ra volt képes.

MOTOGP: Most is egy Honda volt a leggyorsabb: Pedrosa az 1. szabadedzésen **279,4 km/órát** csavart az RC212V-ből.



Foci, mégpedig amerikai: balról Hayden, Edwards és Spies



1993-as balesete óta először járt Misano-ban Wayne Rainey

Stefano Favaro (balról a második) vezetésével jön a Sherco Moto3-as gyári gépe! Sebestyén mellett az olasz Capella lesz az alakulat másik versenyzője



A spanyol Aspar-csapat kilő a sorból a 125-ben. Ez a leggazdagabb, legjobb szervezett és legnagyobb alakulat, amely technikai főlényben van a többi csapattal szemben. Az Aspar-féle Aprilia RSA125-ös a mezőny legerősebb gépe, pontosan ezért volt óriási meglepetés, hogy egy technikai hiba miatt a Cseh GP-n ki kellett állnia Nicolas Terolnak. Az Aspar-csapat és Terol azonban azonnal javított. Indianapolisban a pole-ból indulva, senkitől sem zavartatva rajt-cél győzelmet aratott. Ami azért is volt nagyon főlényes, mert Terolnak a riválisokkal ellentétben nem voltak gumigondjai. Aztán következett Misano, ahol megint előjött az Aspar-féle RSA125-ös lőerőfőlénye. Terol az Olasz GP-hez hasonlóan ismét megnyerte a párbajt Johann Zarco ellen, méghozzá elsősorban azzal, hogy a célegyenesben egyszerűen legyorsulta a franciát. Brnóban úgy tűnt, hogy nyílt lesz a vb, azonban Terol két nagydíj alatt 12-ről 31 pontra növelte előnyét. Terol – aki immár Rossihoz hasonlóan 12 GP-diadallal rendelkezik a 125-ben – a jövőjével kapcsolatban is a középpontban volt. Jorge Martínez 2012-ben már a Moto2-ben indítja, ahol átveszi annak a Julian Simonnak a helyét, aki viszont felmegy a MotoGP-be.

Amíg Terol hibátlan és lehengető volt, addig a legnagyobb ellenfelei igencsak szenvedtek. Zarco Indianapolisban a legtöbb motorshoz hasonlóan gumigondokkal küszködött, a hajrában visszaesett és csak az 5. helyen zárt. Azután Misano-ban megint megmutatta, hogy számára tabu a győzelem! Igaz, ebben az is nagy



Alakulat a Moto3-as mezőny – íme a Geo Technology Hondája

szerepet játszott, hogy az utolsó kanyarokban folyamatosan hátrafelé nézelődött. A spanyol Maverick Vinales Indianapolisban túl kemény gumikat tett fel, ezért csak a finisben tudott felgyorsulni. Végül megnyerte az ezüstcsatát a szintén gumipróblémákkal bajlódó német Sandro Cortese ellen. Misano-ban viszont egyikük sem tudott dobogóra állni. Vinalesnek nem feküdt a pálya, ráadásul katasztrofálisan is startolt és csak a 7. helyig jött előre. Cortese sokkal jobb volt nála, de csak a 4. helyért folyó csatát tudta megnyerni.

Sebestyén Péter a Moto3-ban!

Misano-ban leleplezték a második Moto3-as gépet – a négyütemű 250-es Moto3 jövőre váltja a kétütemű 125 cm³-es géposztályt. A Katalán GP-n a Honda mutatta be NSF250R nevű motorját, míg a San Marinó-i Nagydíjon az olasz Moro Racing állt elő a gépével. A Sherco MR3GP11-es típusjelzésű motorban a francia Sherco gyár blokkja található, míg magát a motort a híres olasz mérnök, Franco

Moro fejlesztette. Moro nagyon jól ismert a gyorsasági vb-n, hiszen több mint 10 évig dolgozott az Aprilia versenyrészlegénél, majd Lucio Cecchinello 250-es csapatánál volt, s az ő nevéhez fűződik a Fantic márka feltámasztása is. A Moro Racing idén már sikereket is ért el, hiszen az Alpok-Adria bajnokságban a Sherco MR3GP11-es megnyerte kategóriáját.

Misano-ban azonban nemcsak a motort leleplezték le, hanem az az új olasz-magyar csapat is bemutatkozott, amely a Sherco MR3GP11-es fogja használni. A csapat vezetője Talmácsi Gábor korábbi olasz menedzsere, Stefano Favaro, míg az olasz Alessio Cappella mellett a másik motoros Sebestyén Péter lesz! Honfitársunk jövője tehát biztos, ellenben idén nem tudni, hogy mikor láthatjuk viszont. Indianapolisban még ott volt, ám gumigondok miatt a 22. helyen zárt. De Misano-ban már nem versenyzett, mivel közös megegyezéssel felbontotta a szerződését KTM-es csapatával. Egyszerűen túl sok volt a technikai malőr a régi fejlesztésű KTM-mel!

HEGYI ANDRÁS-SZABÓ RÓBERT

I VÉGEREDMÉNY (17/11-12.)

Indianapolis

125 CM³: 1. Terol (E) Aprilia, 2. Vinales (E) Aprilia, 3. Cortese (D) Aprilia, 4. Gadea (E) Aprilia, 5. Zarco (F) Derbi, 6. Vazquez (E) Derbi, ... 22. Sebestyén (H) KTM.

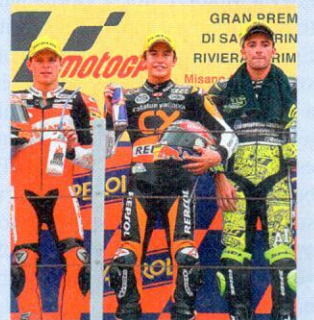
MOTO2: 1. Marquez (E) Suter, 2. P. Espargaro (E) FTR, 3. Rabat (E) FTR, 4. Smith (GB) Tech3, 5. Redding (GB) Suter, 6. Bradl (D) Kalex.

MOTOGP*: 1. Stoner (AUS) Honda, 2. Pedrosa (E) Honda, 3. Spies (USA) Yamaha, 4. Lorenzo (E) Yamaha, 5. Dovizioso (I) Honda, 6. Bautista (E) Suzuki.

Misano

125 CM³: 1. Terol, 2. Zarco, 3. Vazquez, 4. Cortese, 5. Faubel (E) Aprilia, 6. Kent (GB) Aprilia.

MOTO2: 1. Marquez, 2. Bradl, 3. Iannone



(I) Suter, 4. de Angelis (RSM) Motobi, 5. Redding, 6. Smith.

MOTOGP*: 1. Lorenzo, 2. Pedrosa, 3. Stoner, 4. Simoncelli (I) Honda, 5. Dovizioso, 6. Spies.

Az összetett állás

125 CM³

VERSENYZŐK: 1. Terol 216 pont, 2. Zarco 185 pont, 3. Vinales 161 pont, 4. Cortese 160 pont, 5. Folger 124 pont, 6. Faubel 123 pont, 7. Vazquez 116 pont, 8. Gadea 103 pont, 9. Salom 76 pont, 10. Kent 59 pont.

MÁRKÁK: 1. Aprilia 300 pont, 2. Derbi 194 pont, 3. Mahindra 27 pont, 4. KTM 23 pont.

MOTO2

VERSENYZŐK: 1. Bradl 213 pont, 2. Marquez 190 pont, 3. Iannone 112 pont, 4. de Angelis 109 pont, 5. Smith 102 pont, 6. Corsi 99 pont, 7. Lüthi 96 pont, 8. Takahashi 71 pont, 9. Rabat 67 pont, 10. Simon 62 pont.

MÁRKÁK: 1. Suter 273 pont, 2. Kalex 220 pont, 3. FTR 134 pont, 4. Tech3 112 pont, 5. Motobi 109 pont, 6. Moriwaki 95 pont, 7. Pons Kalex 55 pont, 8. MZ-RE 39 pont.

MOTOGP*

VERSENYZŐK: 1. Stoner 259 pont, 2. Lorenzo 224 pont, 3. Dovizioso 185 pont, 4. Pedrosa 150 pont, 5. Spies 135 pont, 6. Rossi 133 pont, 7. Hayden 105 pont, 8. Simoncelli 93 pont, 9. Edwards 87 pont, 10. Aoyama 82 pont.

MÁRKÁK: 1. Honda 305 pont, 2. Yamaha 258 pont, 3. Ducati 144 pont, 4. Suzuki 63 pont.

CSAPATOK: 1. Repsol Honda 393 pont, 2. Yamaha 359 pont, 3. Ducati 238 pont, 4. Honda Gresini 170 pont, 5. Monster Yamaha 132 pont, 6. Aspar Ducati 69 pont, 7. Rizla Suzuki 63 pont, 8. Pramac Ducati 58 pont, 9. Cardion AB Ducati 50 pont, 10. LCR Honda 47 pont.

*MotoGP: 18/12-13. futam

Kawasaki-arany
2006 után, új vb-
tulaj és dupla
magyar pontszerzés
Németországban.

Új időszámítás kezdődött a superbike-vb-n! A svájci Infronttól az a brit Bridgepoint vásárolta meg a sorozat tulajdonjogát, amely a MotoGP-t szervező spanyol Dornának is tulajdonosa. A két rivális gyorsasági topszéria tehát papíron egyesült, azonban egyáltalán nem kell attól tartani, hogy a MotoGP ura, a Dorna háttérbe szorítaná a superbike-ot. Sőt! Együttműködés lesz a technikai szabályok, a televíziós jogok és a versenynaptárak beosztásának tekintetében is. Az új tulaj költségcsökkentést akar mind a MotoGP-ben, mind a superbike-ban. A brit superbike-hoz hasonlóan 2013-tól a superbike-vb-n is stock motorok versenyezhetnek egymással, továbbá a supersport-vb-hez hasonlóan 2014-től vagy 2015-től megszűnnek a slick versenygumik, amelyeket utcai köpenyek váltanak fel.

A Ducatit támadják, Biaggi balszerencsés

A Nürburgringen eldőlt, hogy már csak Carlos Checa, Marco Melandri, Eugene Laverty, valamint Max Biaggi esélyes a vb-cimre. A kvartettből csak Checa lehet elégedett. Miután megszerezte az idei 5. pole-ját, az 1. futamban megnyerte a csatát Noriyuki Haga, Melandri és Laverty ellen. A folytatásban az idei első esős viadalon aztán semmit sem akart kockáztatni, s inkább megelégedett a 8. hellyel. Nagyon úgy néz ki tehát, hogy 2008 után megint világbajnok lesz a Ducati, mégsem felhőtlen a bolognai helyzete. A japánok, a BMW és az Aprilia ugyanis szigorúbb technikai szabályokat akar a kéthengeres gépekkel kapcsolatban. Erre válaszul a Ducati közölte, hogy ha új szabályok lesznek, nem homologizálja az 1198R utódját, az Extreme 1200-ast.

Az Ápriliánál sokkal több a gond! Biagginak idén egyáltalán nincs szerencséje, hiszen a Donington Park, Monza és Salt Lake City után ismét peches volt. Sőt, idei legsúlyosabb sérülését szenvedte el egy igencsak szokatlan balesetben. A pénteki edzésnapon egy fém alkatrész lövedékként csapódott a bal lábába.



Sykes (66) a száraz futamon csak a 11. pozícióban zárt, az esőben azonban brillirozott

Csemegeáradat



Balról Guintoli, Sykes és Smrz. A brit versenyző szerezte a Kawasaki 36. superbike aranyát, s egyben ez volt a zöldék 165. dobogós finise



Checa (7) – mögötte Melandri (33) és Haga (41) – 62-ről 74 pontra növelte előnyét az összetetben. Gyakorlatilag övé a vb-titulus...

i SUPERTOCK 1000 VK

Tökéletes javítás

Davide Giugliano (képünkön) jövőre a superbike-ba szerződhet, ennek azonban ára van! Carlos Checa olasz csapata, az Althea Racing CSAK AKKOR VINNE FEL ŐT, HA MEGYERI A VILÁGKUPÁT. Ugyebár



a júliusi brit versenyen Giugliano a 1. helyről bukott, így egy csapásra nyíltá vált a bajnokság. Az éllóvasnak tehát kötelező volt a javítás, pedig karrierje legjobb versenyével feledtette kisiklását. Az olasz bukósíkos első ízben diadalmasan kódott a pole-ból, ráadásul az őszes pályarekordot megjavította. Számára persze az a legfontosabb, hogy 11-ről 23 pontra növelte előnyét az összetetben. **GYÖRFI ALEI VÍRUSOS FERTŐZÉSSEL BAJLÓDOT AZ EGÉSZ HÉTVEGÉN.** A versenyen nem rajtolt igazán jól, s mint kiderült, nem sikerült a beállítás sem, így meg kellett elégednie 22. pozícióval.

Akkor még szó sem volt törésről, de a sok sebességváltás nem tett jót a sérült lábfejének (a szombati edzésnapon összesen 1664-szer váltott!). Biaggi – aki eddigi karrierje során sérülés miatt még sosem hagyott ki versenyt – mindent megpróbált, hogy indulhasson, Maxime Berger odaadta neki a 4 számmal nagyobb csizmáját, azonban a váltásoknál fellépő fájdalmakat nem bírta, így le kellett mondania mindkét futamot.

A Yamahánál sem elégedettek. Ugyan Melandri a tabellán május után ismét feljött a 2. helyre, mégsem tudták kihasználni az adódó lehetőségeket. Az 1. futamban Melandri és Laverty is támada Checát, de mindketten hibáztak, az esőben pedig nem igazán tudták kihasználni, hogy Checa végig óvatos volt. A német pályán Checa mellett a kawasakis Tom Sykesnak volt oka önfelelt ünneplésre. A Kawa szárazon továbbra is jelentős hátrányban van, de esőben Sykes megragadta a lehetőséget. Sykes a 74. futamán első ízben nyert, kawasakis versenyző 2007 után állhatott ismét dobogóra és 2006 után nyert újra.

Megvan az első brit triplázás!

Amióta júliusban Silverstone-ban a Yamaha váratlanul bejelentette gyári csapatának megszüntetését, mindenki azt kérdezi, hogy mi lesz a sorsa az alakulatnak és az idén nagyon jól szereplő Melandrinak és Lavertynek. Nos, Laverty első sorban a MotoGP felé kacsingat, nem titok, hogy a Yamaha is támogatja abban, hogy a Tech3 csapat tagja legyen. Melandrinak ellenben gyári kéri vannak a superbike-ból: a BMW, az Aprilia és a Kawasaki is szívesen látná! A gyári csapat iránt pedig három érdeklődő is van. Egy magát megnevezni nem akaró csoport, amely a superbike-vb egykori tulajdonosa, az Infront érdeklőrebe tartozik, már 4 millió eurót letétbe is helyezett a gyári Yamaha-csapatért. De az egyik leggazdagabb orosz alakulat, a Yakchnick is bejelentkezett. A csapattulajdonos Alekszandr Yakchnickről annyit érdemes tudni, hogy ő a promotere a superbike-vb jövőbeli orosz versenyének. A Yakchnick-csapat egyébként jelenleg az olasz bajnokságban versenyez Yamahával. Az első számú befutó, amely megszerezheti a gyári Yamaha-csapatot, mégis az olasz ParkinGO alakulat, amely idén ismét naggyá tette a 2009-es évjáratú YZF-R6 típus.

Davies (7) 42-ről 59 pontra duzzasztotta előnyét, Ellison (77) pedig az első érmének örülhetett



12 évet kellett arra várni, hogy a supersportban full angol érmeső legyen. Akik prezentálták: Ellison, Davies és Lowes



Németh (38) és Tóth (10) révén ez volt az idei 5. dupla magyar pontszerzés

A csapat Chaz Davies vezetésével menetel a supersport-vb-n. A rajtnál ugyan majdnem kisodorta csapattársa, Luca Scassa, amiért a 13. helyről kellett felzárkóznia. Emellett Davies dolgát a nagyon versenyképes hondások – Gino Rea, Fabien Foret, Sam Lowes és James Ellison – is megnehezítették. A hajrában végül Ellison-Davies párbaj dúlt, amelyet Davies nyert a superstock 1000-es világkupa kétszeres korábbi

győztese ellen. A britek egyébként „magukévá tették” a Nürburgringet: az 1999 óta létező vb-n először esett meg, hogy a dobogó mindhárom fokára ők állhattak.

A magyar Tóth-csapat is abszolút elégedett lehet, hiszen mindkét pilótája látványosan felzárkózott. Tóth Imre a 19-ről a 14. helyre, míg Németh Balázs a 21-ről a 10. helyre jött fel.

HEGYI ANDRÁS-SZABÓ RÓBERT

i TÉNYÖZÖN

Öt esztendő után

SUPERBIKE: Sykes Fogarty és Rea mellett a 3. brit győztes a Nürburgringen. **A VB TÖRTÉNETÉBEN EGYÉBKÉNT Ő A 12. BRIT NYERTES,** a szigetországiak pedig 112 győzelemmel járnak immár. Az öt év után nyertes Kawasaki első ízben diadalmaskodott a német pályán. A Ducati viszont 1998, 1999 (kétszer) és 2010 után az 5. sikerét, míg 1998, 1999 és 2009 után a 4. pole-ját szerezte meg. Checa az első spanyol rajtelső és győztes is a német pályán.

SUPERSPORT: Davies Crutchlow mellett a 2. brit győztes. **ELLISON A 9. BRIT ÉRMES A VB-N, S Ő A 60. DOBOGÓSA A SOROZATNAK.** A Yamaha 1999 és 2009 után a 3. sikerét gyűjtötte be. A Honda 2010 után a 2. pole-ját vihette haza, amely a márka 80. pole-ja volt a vb-n.

i VÉGEREDMÉNY (13/10.)

Nürburgring

SUPERBIKE

1. FUTAM: 1. Checa (E) Ducati, 2. Melandri (I) Yamaha, 3. Haga (J) Aprilia, 4. Laverty (IRL) Yamaha, 5. Haslam (GB) BMW, 6. Guintoli (F) Ducati.
2. FUTAM: 1. Sykes (GB) Kawasaki, 2. Guintoli, 3. Smrz (CZ) Ducati, 4. J. Rea (GB) Honda, 5. Laverty, 6. Melandri.

SUPERSPORT

1. Davies (GB) Yamaha, 2. Ellison (GB) Honda, 3. Lowes (GB) Honda, 4. Scassa (I) Yamaha, 5. Roccoli (I) Kawasaki, 6. Foret (F) Honda, ... 10. Németh (H) Honda, ... 14. Tóth (H) Honda.

Az összetett állás

SUPERBIKE

VERSENYZŐK: 1. Checa 376 pont, 2. Melandri 302 pont, 3. Biaggi 281 pont, 4. Laverty 232 pont, 5. Haslam 176 pont, 6. Camier 154 pont, 7. Fabrizio 141 pont, 8. Guintoli 139 pont, 9. Badovini 134 pont, 10. Haga 115 pont, ...29. Kispataki 1 pont.
MÁRKÁK: 1. Ducati 400 pont, 2. Yamaha 351 pont, 3. Aprilia 336 pont, 4. BMW 214 pont, 5. Kawasaki 171 pont, 6. Suzuki 158 pont, 7. Honda 132 pont.

SUPERSPORT

VERSENYZŐK: 1. Davies 171 pont, 2. Salom 112 pont, 3. Foret 111 pont, 4. Parkes 104 pont, 5. Scassa 96 pont, 6. Lowes 89 pont, 7. G. Rea, Ellison és Roccoli, 62-62-62 pont, 10. Tamburini 61 pont, ... 14. Németh 31 pont, ... 19. Tóth 12 pont.
MÁRKÁK: 1. Yamaha 201 pont, 2. Honda 169 pont, 3. Kawasaki 145 pont, 4. Triumph 24 pont.

Roczen minden idők legfiatalabb világbajnoka, míg Cairoli a valaha volt legfiatalabb ötszörös világelső immár.

A sorozat utolsó előtti fordulójában, a németországi Gaildorfban a gerincsérülése után visszatérő Bobryshev egyből futamgyőzelmet szerzett és a 2. helyen végzett a nagydíjon, míg Boog és Boissiere az MX1-es karrierje legjobb nagydíját teljesítette. Boog a 3. helyével először állhatott dobogóra a GP-n, míg Boissiere első ízben került be egy futamban a legjobb háromba. Pourcel is remekelt, hiszen miután begyűjtötte 2. pole-ját, a 2. futamban utchosszal nyert. Gaildorfban azonban Cairoli oktatott.

Amíg az összes ellenfele legalább egyszer hibázott, addig ő nagyon megfontolt, taktikus és legfőképp kiegyensúlyozott volt. Az Európa GP-re 82 pontos előnnyel érkezett, így jól tudta, hogy már csak elveszítheti a vb-t. Ennek megfelelően is motorozott. Amíg Frossard az 1. futamban végig kockáztatott, addig Cairoli a 11. helyről kezdte meg a versenyt. Azután a 8. körben Frossard a 3. helyről elesett és feladta a versenyt, azaz Cairolinak már be sem kellett volna fejeznie a futamot. A szicíliai azonban tovább csatázott és a 3. helyen zárt. A 2. futamban sem startolt jól az újdonsült ötszörös világbajnok, de a 7. helyről megint feljött, és a 2. helyével megszerezte a 43. nagydíjgyőzelmét.

Cairoli 26 évesen a legfiatalabb ötszörös világbajnok, s ő szerezte meg a leghamarabb az 5. vb-aranyát, hiszen csak 8 szezon kellett hozzá.

Roczen 17 évesen a csúcson

Gaildorfban a csodagyereknek kiáltott Ken Roczen beteljesítette a németek álmát. Ugyan Stephanie Laier révén a németek uralkodnak a női vb-n, azonban a férfiak között 1968 óta vártak egy vb-aranyra (Paul Friedrichs a 60-as években három vb-címet szerzett az 500 cm³-ben). Roczen 2009-ben, 15 évesen a legfiatalabb nagydíjgyőztes lett, idén pedig 17 évesen minden idők legfiatalabb világbajnoka immár.

Roczen 43 pontos előnnyel érkezett a hazai nagydíjára, ahol 22 ezer néző várta. Az edzésen és

Ifjúsági tagozat



Cairoli a riválisok sérüléseinek köszönhetően a vártnál könnyebben védte meg titulusát



Cairoli (balról) jövőre is marad a vb-n, míg Roczen Amerikába szerződik

az 1. futamban minden a tervek szerint zajlott. Előbb megszerezte a 11. pole-ját, majd egy bukás ellenére az 5. helyről feljött és a 19. futamgyőzelmének örülhetett. Nagyon közel került az áhított vb-címhez, ám a tróféáért meg kellett izzadnia a folytatásban. A csapattárs Jeffrey Herlings és Tommy

Searle ugyanis nagyon agresszív volt, és a hármas csatában Roczen alul is maradt. Herlings azonban a hajrában hibázott, így Searle a futamgyőzelmével begyűjthette idei 2. GP-diadalát, amelynek köszönhetően a 3. helyen beérkező Roczen lehetett a világbajnok.

HA-SZR

i MX-VB (15/14. FORDULÓ)

Az összetett állás

MX1: 1. Cairoli (I) KTM 596 pont (már világbajnok!), 2. Frossard (F) Yamaha 472 pont, 3. Desalle (F) Suzuki 461 pont, 4. Nagl (D) KTM 439 pont, 5. Bobryshev (RUS) Honda 425 pont, 6. Goncalves (P) Honda 404 pont, 7. Boog (F) Kawasaki 309 pont, 8. Philippaerts (I) Yamaha 308 pont, 9. Barragan (E) Kawasaki 288 pont, 10. De Dycker (B) Honda 268 pont.

MX2: 1. Roczen (D) KTM 635 pont (már világbajnok!), 2. Herlings (NL) KTM 585 pont, 3. Searle (GB) Kawasaki 526 pont, 4. Paulin (F) Yamaha 458 pont, 5. Tonus (CH) Yamaha 391 pont, 6. Anstie (GB) Kawasaki 369 pont, 7. Osborne (USA) Yamaha 295 pont, 8. Kullas (FIN) Yamaha 287 pont, 9. Aubin (F) KTM 269 pont, 10. Roelants (B) KTM 253 pont, ... 45. Szvoboda (H) KTM 5 pont.

i MÁRKARANGSOR

Befogták a Hondát

A KTM az elmúlt években elsősorban az MX2-re és az MX1-re koncentrált. MIUTÁN MEGSZÜNTETTE GYÁRI CSAPATAIT a Dakar Ralin, a szupermoto-vb-n, az MX3-ban és a gyorsasági vb-n, az osztrák



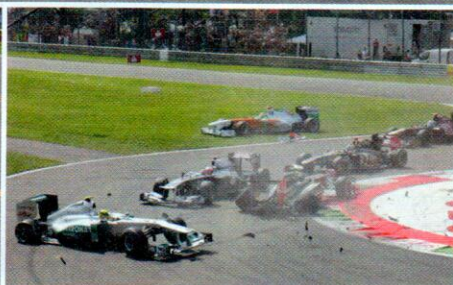
márka gyári krosszcsapata folyamatosan sikeres. A narancsfekete márka már a 26. egyéni vb-címénél jár, s ezzel MEGELŐZTE A 25-SZÖRÖS VILÁGBAJNOK YAMAHÁT ÉS BEFOGTA A HONDÁT – már csak a 30 vb-címmel rendelkező Suzuki sikeresebb.

A mattighofeni márka 2000 óta 19 egyéni vb-címet szerzett.

Bajnokok tornája



A füves részen fékezve Liuzzi keresztbe csúszott, s az első sikanban csúnyán letarolta Rosberg és Petrov autóját. Az öt rajthelyes büntetés kissé megmosolyogtató...



Kár, hogy Sebastian Vettel ekkora előnnyel nyert. Azért kár, mert így nem láttuk, mire ment volna, ha a két McLaren nem tartják fel, de amit elvesztettünk a réven, azt megnyertük a vámon. Nem lehet okunk panaszra. Michael Schumacher, aki az elmúlt néhány versenyen, legalábbis Kanada óta, megint látványosan egyértelművé teszi, hogy milyen fából faragták, szokása szerint a határokat feszegetve gondoskodott arról, hogy pislogni se akarjunk az Olasz Nagydíj nyolcvan perce alatt. „A verseny első felében valószínűleg az év legjobb tévéshow-ját láhattuk - mondta

Az év utolsó európai versenyén az öt aktív világbajnok úgy előzgette egymást oda-vissza, hogy öröm volt nézni. Egy csipetnyi történelmet láttunk.

Norbert Haug. - Biztosra veszem, hogy sokan inkább álltak, mint ültek a képernyők előtt. Mi legalábbis sokszor így voltunk vele!”

A „leglassabb” autóval is megállíthatatlan

Monza, szólt a fáma, nem a Red Bull terepe. Hagyományosan tényleg nem volt az. A hosszú

egyenesekben a Renault-motoros RB7 nem mozog annyira otthonosan, mint a tempós kanyarokban, ahol a leszorítóerő létfontosságú. Aki csak a végsebességek adatait nézte meg, alátámasztva láthatta ezt az elméletet: Seb szombat délután a lista legaljára került, 21,5 kilométer/órával elmaradva Sergio Pérez Sauberjétől. Ez óriási különbség.

Az időmérő után kiderült, hogy a Red Bull nagyon rövid végáttélt választott, ezért Seb, amikor felnyitotta a DRS-t, négy-öt száz méteren át a fordulatszámhatáron haladt az egyenesek végén. Vajon ettől nem lesz sebezhető a versenyen? Paddock-szerte sokan értetlenül csóválták a fejüket, mert az volt a véleményük, hogy ha Sebnek a versenyen nem sikerül azonnal elszakadnia az üldözőitől, a két DRS-zónában esélye sem lesz a védekezésre. Ő azonban még a rajt előtti pillanatokban is magabiztosan mosolyogva oszlatta el az ezzel kapcsolatos kétségeket. Ha ez ►

HIRDETÉS

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

i KÖRRŐL KÖRRE

Rajt: SV kerekei kipörögnek a rajtnál, 2. helyen gyorsít ki az első sikanból, FA áll az élre. Mögöttük LH és MS fordul el, miközben VL elfékezi magát, és kiüti a versenyből VP-t és NR-t. Beküldik a Safety Cart.

1. kör: KK és RB kiáll a boxba új orrkúpért. A sorrend: FA, SV, LH, MS, FM, JB, MW, PDR, PM, SP.

4. kör: Újra elengedik a mezőnyt. LH elbambul, MS megelőzi, és JB is veszít egy helyet MW-vel szemben.

5. kör: SV félig a fűre sodródva elveszi a vezetést FA-tól, míg MW és FM összeütközik az első sikanban. Mindketten folytatják, de FM visszaesik a 10. helyre, MW pedig röviddel később végleg kicsúszik.

10. kör: SV előnye már 6 másodperc FA-val szemben, aki 2,1-gyel halad MS előtt. LH máris keményen támadja a Mercedest. AS a 14. helyről kiesik.

13. kör: LH az első sikannál megelőzi MS-t, aki azonban visszatámad a másodiknál.

16. kör: MS a Curva Grandéban lezorítja a fűre LH-t, aki ettől megtorpan, és JB elmegy mellette. JB rögtön ezután, az Ascarinál megelőzi MS-t is, és FA nyomába ered. MS kiáll a boxba. JB a következő körben követi.

18. kör: LH is kereket cserél, de megint MS mögé tér vissza. FA egy, SV két körrel később vált új gumikra.

22. kör: KK kiesik a Sauberrel.

25. kör: SV 12,2 mp-cel vezet FA előtt, akinek a sarkában már ott autózik JB. LH továbbra is be van ragadva MS mögé, majd FM és SP következik.

27. kör: LH végre megelőzi MS-t.

33. kör: Ezúttal JB az első az élmezőnyből, aki kereket cserél, már a közepes gumikra váltva. FA és LH egy, SV két körrel később követi a példáját. A sorrend nem változik.

36. kör: JB elmegy FA mellett, így már ő áll a második helyen.

40. kör: SV előnye 15,9 s JB előtt, majd FA, a még utolsó kerékcserejére váró FM, LH, MS és JA következik.

48. kör: BS, aki már így is pontszerző helyen autózik, megelőzi a 9. helyezett SB-t.

52. kör: LH sorozatban futja a leggyorsabb köröket. Egy másodpercre meg is közelíti FA-t, de támadni már nem marad ideje.

53. kör: SV idei nyolcadik győzelmét aratja az Olasz Nagydíjon.



Monzában sem akadt ellenfele Vettelnek! A címvédő idei tizedik polepozícióját és nyolcadik győzelmét szerezte, előnye szinte behozhatatlan 112 pontra nőtt a tabellán

a megoldás bevált a szabadedzésen és az időmérőn, a versenyen miért ne válna be? Sőt: a trükknek épp az volt a lényege, hogy így DRS nélkül – és a Red Bull azzal számolt, hogy vasárnap délután nem sokan lesznek előtte, akik mögött felnyithatná a szárnyat – Seb autójának változtatása sokkal előnyösebb lesz, mint a többieké. Mindenesetre a biztonság kedvéért Mark Webber végáttételét hosszabbra állították.



3. Button csapattársát „megszégyenítő” módon, rámenős előzésekkel küzdötte fel magát a második helyig

A McLarennek arcára fagyott a mosoly

Odaát, a McLarennek önbizalommal telve várták Monzát, de szombaton az arcukra fagyott a mosoly. Lewis és Jenson megkaparintotta ugyan a második-harmadik rajtkockát, azt azonban kénytelenek voltak elismerni, hogy nem volt a tarsolyukban még fél másodperc, amivel Sebet legyőzhették volna. „Az a furcsa, hogy nem úgy tűnik, mintha a Red Bull meredek szárnyállást használna, mégis sokkal gyorsabbak nálunk az utolsó szektorban, ahol a tempós kanyarok vannak. Ezt nehéz megérteni” – ismerte el Jenson.

A McLaren Seb szerintük hibás változtatásában bízza így is nagy reményekkel állt fel a rajtrácsra a verőfényes monzai nap sütésben, pedig a feketelevés még hátra volt. Ahogy kialudtak a piros lámpák és rálépett a gázra, Jenson azonnal érezte, hogy bajba került. „Gondom akadt a kuplunggal, amiért nagy árat fizettem, mert visszaestem a hatodik helyre” – mondta. Lewis egy fokkal jobban járt, bár ő is veszített egy pozíciót, Seb kerekei



A Ferrari hazai szurkolói előtt Alonso rövid időre átvette a vezetést, de a bronz volt az elérhető maximum



Azok a régi szép idők: Schumacher ismét kitétt magáért és óriásit meccsel Hamiltonnal

HIRDETÉS





Webbert megdobta a rázókő és Massának ütközött. A brazil megpördült, míg a szárnysegett ausztrál a Parabolicában csúszott a gumifalba

ugyanis hiába pörögtek ki az indulás pillanatában, Fernando annyira gyorsan lőtt ki, hogy nem tudott védekezni ellene.

A rajtnál kibontakozó spontán roncseriből legalább mindkét McLaren kimaradt – ellentétben Nico Rosberggel, akiről pedig érdekes lett volna látni, hogy mire megy a közepes gumikkal rajtolva –, de a Safety Car-fázis utáni újraindításnál a helyzetük még rosszabbra fordult. Jenson nem tudta maga mögött tartani Markot, Lewis pedig elaludt, s mire felébredt, a mindig szemfüles Michael már faképnél is hagyta. A fennmaradó 49 körre ez a momentum pecsételte meg a

sorsát. „Michael kívül haladt. Őt figyeltem a visszapillantó tükörben, aztán a többiek hirtelen megelőgtak, így nem tudtam Sebastian szélárnyékában maradni – ismerte el. – Egyszerűen elbambultam.”

Ami az egyiknek sikerül, a másoknak nem...

Lewis 23 kinkeseres körön át támadta hiába a Mercedest. A két autó kerekei közé olykor egy légyapír sem fért volna el, Michael azonban most, hogy a dobogó közelébe került, jottányit sem engedett. Néha a sportszerűség határán egyensúlyozva védekezett, ezért az FIA ▶



Alguersuari megismételte pályafutása legjobb eredményét, s ezzel megelőzte csapattársát a pontversenyben

TÉNYÖZÖN

Testtlehetőség

Vettel pályafutásának 25. pole-ját szerezte meg, amivel az örökranglistán megelőzte Niki Laudát és Nelson Piquet-t. Már csak heten vannak előtte. Máris ugyanannyiszor (tízszer) rajtolhatott az élről, mint tavalý. ▶ A hétvégén 349,2 km/ór-

val Pérez érte el a legnagyobb végsebességet. ▶ Schumacher és Trulli is idén másodszor győzte le csapattársát az időmérőn, míg Ricciardónak ez most sikerült először. ▶ Bruno Senna első Formula-1-es pontjait szerezte meg. ▶ Miután Maldonado megpördült a Q1-ben, a Williams valójában nem tudta teljesen megjavítani az autóját, csak az orrkúpot cserélte ki rajta. Mégis bejutott vele

a Q2-be. ▶ Szombaton volt napra pontosan az 50. évfordulója, hogy a ferraris Wolfgang von Trips halálos balesetet szenvedett Monzában, amikor összeütközött Jim Clarkkal. A tragédiában 14 néző is életét vesztette. ▶ A csapatok Monzában meggyeztek benne, hogy jövőre ismét fognak tesztelni a szezon közben, igaz, csak egyszer: az első európai verseny előtt, május 1-jétől, a Ferra-

ri pályáján, Mugellóban. Előszезoni tesztből hármat rendeznek majd. ▶ A versenyből négyen is váltóhiba miatt estek ki: mindkét Sauber és D'Ambrosio. Sútílt egy hidraulikai probléma kényszerítette a pálya szélére. ▶ A boxban háromszor járó Sennán kívül mindenki két kerékcserés taktikával teljesítette a távot, de Péreznek a Sauber csak egy kiállást tervezett.

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

i VÉGEREDMÉNY (19/13.)

Olasz Nagydíj, Monza

1. [1.]	SEBASTIEN VETTEL (D)	Red Bull-Renault	53 kör = 306,720 km, 1 óra 20'46,172" (227,848 km/óra)
2. [3.]	JENSON BUTTON (GB)	McLaren-Mercedes	+0'09,590"
3. [4.]	FERNANDO ALONSO (E)	Ferrari	+0'16,909"
4. [2.]	LEWIS HAMILTON (GB)	McLaren-Mercedes	+0'17,417"
5. [8.]	MICHAEL SCHUMACHER (D)	Mercedes GP	+0'32,677"
6. [6.]	FELIPE MASSA (BR)	Ferrari	+0'42,993"
7. [18.]	JAIME ALGUERSUARI (E)	Toro Rosso-Ferrari	-1 kör
8. [11.]	PAUL DI RESTA (GB)	Force India-Mercedes	-1 kör
9. [10.]	BRUNO SENNA (BR)	Renault	-1 kör
10. [16.]	SEBASTIEN BUEMI (CH)	Toro Rosso-Ferrari	-1 kör
11. [14.]	PASTOR MALDONADO (VEN)	Williams-Cosworth	-1 kör
12. [13.]	RUBENS BARRICHELLO (BR)	Williams-Cosworth	-1 kör
13. [20.]	HEIKKI KOVALAINEN (FIN)	Lotus-Renault	-2 kör
14. [19.]	JARNO TRULLI (I)	Lotus-Renault	-2 kör
15. [21.]	TIMO GLOCK (D)	Virgin-Cosworth	-2 kör

A versenyt feladta

16. [23.]	DANIEL RICCIARDO (AUS)	HRT-Cosworth	-14 kör (motormelegedés)
17. [15.]	SERGIO PEREZ (MEX)	Sauber-Ferrari	-21 kör (sebességváltó)
18. [17.]	KAMUI KOBAYASHI (J)	Sauber-Ferrari	-32 kör (sebességváltó)
19. [12.]	ADRIAN SUTIL (D)	Force India-Mercedes	-44 kör (hidraulika)
20. [5.]	MARK WEBBER (AUS)	Red Bull-Renault	-49 kör (kicsúszás)
21. [22.]	JEROME D'AMBROSIO (B)	Virgin-Cosworth	-52 kör (sebességváltó)
22. [7.]	VITALY PETROV (RUS)	Renault	-53 kör (ütkezés)
23. [9.]	NICO ROSBERG (D)	Mercedes GP	-53 kör (ütkezés)
24. [24.]	VITANTONIO LIUZZI (I)	HRT-Cosworth	-53 kör (ütkezés)

[] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenyző:

HAMILTON, 1'26,187", az 52. körben.

i AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Vettel 284 pont, 2. Alonso 172 pont, 3. Button és Webber 167-167 pont, 5. Hamilton 158 pont, 6. Massa 82 pont, 7. Rosberg 56 pont, 8. Schumacher 52 pont, 9. Petrov és Heidfeld 34-34 pont, 11. Kobayashi 27 pont, 12. Sutil 24 pont, 13. Alguersuari 16 pont, 14. Buemi 13 pont, 15. di Resta 12 pont, 16. Perez 8 pont, 17. Barrichello 4 pont, 18. Senna 2 pont, 19. Maldonado 1 pont.

KONSTRUKTŐRÖK: 1. Red Bull-Renault 451 pont, 2. McLaren-Mercedes 325 pont, 3. Ferrari 254 pont, 4. Mercedes-Benz 108 pont, 5. Renault 70 pont, 6. Force India-Mercedes 36 pont, 7. Sauber-Ferrari 35 pont, 8. Toro Rosso-Ferrari 29 pont, 9. Williams-Cosworth 5 pont.

versenyigazgatója, Charlie Whiting szölt a Mercedesnek, hogy fogja vissza magát (Ross Brawn is ezért figyelmeztette Michaelt a rádión), de egészen a 27. körig sikerült maga mögött tartania a McLarent. Mire Lewis megelőzte, Seb 23 másodperces előnyt szerzett, és Fernando meg Jenson is elérhetetlen távolságra került. Lewis a verseny után összehúzó ajakkal, napszemüve mögé bújva egy szavas választ adott az újságírók kérdéseire, panaszkodni azonban nem volt hajlandó Michaelre, aki nek Mercedese Martin Whitmarsh szerint „figyelemre méltóan gyors volt az egyenesekben, és rendkívül széles a kanyarok előtt.” Lewis csak annyit mondott róla, hogy „még akkor is jobb volt a végsebessége, amikor én felnyitottam a DRS-t. Nagyon keményen kellett harcolnom Schumacherrel, de végül előtte értem célba, ami azt jelenti, hogy nem lehet ellene kifogásom. Ilyen a versenyzés.”

Michael ellenben széles vigyorral, csillogó szemekkel állt a kamerák elé, láthatóan bánva, hogy véget ért a matiné. „Ez szórakoztató délután volt - vélte. - Szerintem tisztán versenyeztem. A sportfelügyelők sem idéztek be, úgyhogy azt hiszem, minden rendben volt.”

Jensonnak, amikor utolérte a párost, már a 16. körben sikerült az, amivel Lewis hiába próbálkozott: öt kanyaron belül mindkettejüket kikerülte, miután csapattársa Michael erőszakos védekezése miatt egy pillanatra



A nyolcadik helyezett di Resta négy pontot kasszírozott, így a Force India megelőzte a Saubert a tabellán



A Renault csapatával teljesített második versenyén Senna megszerezte első F-1 pontjait

kénytelen volt elvenni a gázt a Curva Grandéban. A Mercedes az első DRS-zóna végén, az Ascari külső ívén előzte meg - úgy érezte, ez pályafutásának egyik legbátrabb manővere volt. Fernandót később még sike-

rült utolérnie és megelőznie, a hatalmas perceiben óhatatlanul kénytelen volt eltöprengeni azon, hogy mi lett volna, ha nem ronja el a rajtját, és nem veszít még öt másodpercet az összehozható Mark és Felipe mögött.

A HÉTVÉGE PILLANATA

Egy fűszálon múlt

Tonio Liuzzi ezúttal kicsit ravaszabb akart lenni a kellesénél. Vesztré: Szingapúrra öt rajthelyes büntetéssel sújtották elkerülhető baleset okozásáért, bár kérdéses, hogy a Hispaniának ez mennyire komoly érvágás... A probléma gyökere az volt, hogy a kis csapatok versenyzőinek csak a rajtnál van esélyük előzni, és Liuzzi a hazai közönsége előtt nyilván elő akart rukkolni valami bravúrral. A rajt után kihúzódtott jobbra, az első kanyar belső ívére, de túl messzire ment, és amikor rálépett a fékre, a Hispania jobb hátsó kereke már a fűvön volt. Az autó azonnal megpördült, és nagy tempóval a



sikán felé kezdett száguldani. Odaérve telibe találta Petrovot, aki továbbadta a lökést Rosbergnek. „A flipperben ez ügyes lett volna, de a Formula-1-ben nem az” - jegyezte meg fanyarul David Coulthard. Még szerencse, hogy a Hispania éppen elkerülte a rázókövet, s így nem repült fel a levegőbe. „Liuzzi torpedóként suhant át a fűvön, és

azonnal kiütoött” - mondta a csalódott Rosberg, míg a másik áldozat, Petrov csak annyit tett hozzá: „Semmit nem tehettem, hogy elkerüljem az ütközést. Még annak is örülnöm kell, hogy nem sérültem meg, mert a becsapódás nagy erejű volt. Csúnya balesetté fajúhatott volna.” Liuzzi később elnézést kért a történetekért.

HIRDETÉS





A Lotus az eddigi legjobb versenyen van túl. Trulli szerződését meghosszabbították 2012-re

Ahogy arra számítani lehetett, Fernando a közepes gumikon tehetetlen volt, és nem tudta magamögött tartani Jenson McLarenjét – sőt, tisztában volt vele, hogy ha a verseny még néhány körrel tovább tart, simán elmegy mellette Lewis is, aki az utolsó húsz percben folyamatosan futotta az 1'26-os köröket, 13 kör alatt 6,8 másodpercet hozva a Ferrarira. A tifosi azonban Fernando harmadik helyének is örült: ha az üdvívalgásból következtetünk, azt hittük volna, ő nyerte a versenyt.

Vettel számára „látótávolságban” a címvédés

Az igazi győztes azonban Seb volt. A dobogón még, ahogy rátörtek az emlékek, elnézte a maga alatt

hőmpölygő tömeget, és felidézte három évvel korábbi első győzelmét ugyanitt, Monzában, a könynyeivel is meg kellett küzdenie. Ez volt a legkönnyebb csatája ezen a napon. „Amikor átszeltem a célvonalat, minden egyes percére emlékeztem – mondta a 2008-as sikerére utalva. – A dobogón állni hihetetlen élmény itt. Az ember áldottnak érzi magát, mert ez keveseknek adatik meg.”

Az meg, hogy zsinórban két világbajnokságot nyerjen, még kevesebbnek. Seb egy lépésre van ettől: ha a következő versenyen, Szingapúrban győz, Fernando viszont nem jut fel a dobogóra, és nem Jenson vagy Mark lesz a második, ismét a fejére kerül a korona. Ki fogadna ellene?

FARKAS PÉTER



Vettel és „legközelebbi” ellenfelei a dobogón. A németnek akár a következő fordulóban, már Szingapúrban sikerülhet a címvédés...

i KÖVETKEZIK

Szingapúri Nagydíj, 2011. szept. 25., Marina Bay

A pálya hossza: 5,073 km

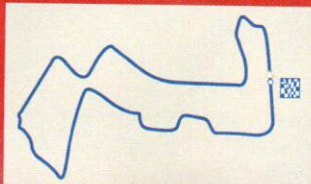
Versenytáv: 61 kör = 309,316 km

Körrekord edzésen:

Massa (2008, Ferrari) 1'44,801"

Körrekord versenyen:

Raikkönen (2008, Ferrari) 1'45,599"



GP2: MONZA

Csata a második helyért

Miután Romain Grosjean már két héttel korábban, Spában bezsitotta magának a GP2 bajnoki címét, Monzára csak a második hely sorsa maradt kétséges. Ám azért ádáz küzdelem folyt, amelyben öten vettek részt: Giedo van der Garde, Jules Bianchi, Charles Pic, Luca Filippi és Sam Bird. S bár Filippi a hétvége előtt csak ötödik volt az összetettben, 9 ponttal lemaradva van der Garde-tól, végül mégis ő lett a befutó. Ezt annak köszönhetette, hogy a szombati, hosszabbik versenyen azonnal lerajtolta a pole-ból induló Picet, és sikerült végig megtartania a vezetést, útközben megfutva az egy extra pontot érő leggyorsabb kört is. Az is a segítségére volt, hogy két vetélytársa számára hihetetlenül balszerencsésen alakult az időmérő: van der Garde állandóan forga-



A legkevésbé esélyes Filippi kaparintotta meg az ezüstöt

lomba került, Bianchi pedig nem tudott mit kezdeni autójának hirtelen megváltozott viselkedésével, ezért csak a 19-20. rajthelyet szerezték meg. A vasárnapi sprintfutamot Christian Vietoris nyerte, míg Filippi az ötödik helyen ért célba, de mivel ismét övé lett a leggyorsabb kör, egyetlen ponttal megelőzte a tabellán Bianchit – igaz, több győzelmet aratott nála, ezért pontegyenlőség esetén is ő végzett volna a második helyen.

GP3: MONZA

Bottas a GP3 bajnoka



Idői negyedik győzelmével Bottas megnyerte a bajnokságot

A tavalyi győztes Esteban Gutierrez után a 22 éves finn, Valtteri Bottas lett a GP3 történetének második bajnoka, amikor Monzában megnyerte a szombati futamot, éppen legnagyobb riválisával, James Caladóval harcolva, aki a versenyen és az összetettben is a második helyre szorult. Kiss Pál Tamásnak az időmérőn szépen indult a hétvégeje, hiszen csapattársait jócskán maga mögé utasítva elcsípte a 8. rajtkockát, de aztán hiába startolt jól, a túl magas vízhőfok átmenetileg korlátozta a motorját. Autója rövidesen feltámadt, és ő már a 7. helyen haladva Michael Christensent támadta. Amikor azonban az első sikkánál megpróbálta megelőzni, összeütközött vele, s mivel eltört az autóján az egyik lengőkar, kiesett. „Lassítottam és kicsúsztam

a rázóköre, de ő nemigen engedett, nem módosított a kanyarban. Igaz, én is kis féktávot hagytam, és végül összeértek a kerekeink – mondta. – Nagyon sajnálom, mert a baleset könnyen elkerülhető lett volna. Igazából nem értem, hogy amikor pontszerző helyekért küzdünk, miért nem lehet jobban vigyázni egymásra.” Kiss Pál Tamás ezzel a második versenyen a rajtrács végére, a 26. kockába szorult, de egy gázpedálprobléma miatt a boxból kellett indulnia. Onnan aztán sokat előzve, az ismét túlmelegedő hűtővízzel küzdve is fel tudott kapaszkodni tizenkettediknek. „Az autó most nagyon jól volt beállítva, és sikerült is gyorsan mennem” – mondta. Végül 11 ponttal és egy futamgyőzelemmel a 16. helyen zárta első GP3-as szezonját.

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

Még kér a nép!



Fotók és videók százei készültek az őrült show-t bemutató Mókusról

Igazi fesztiválhangulat, ezrek az utcán, benzingőz és tapsvihar. Igen, ilyen is van még kishazánkban!

Az ötlet már régóta érlelődött a fejekben, 2009-ben aztán - amolyan első fecskéként - autós-motoros felvonulás és amatőr gyorsulási verseny jelentette az Ercsi Eötvös-napok program-sorozat különleges csemegéjét. A kezdeményezés nagy sikert aratott, így Hodula Mihály, Jörös István és Juhász István rendíthetetlen szervezőmunkájának, valamint Szabó Tamás polgármester hathatós segítségével eredményeként tavaly már igazi autós-motoros fesztiválhangulat uralkodott a Fejér megyei város utcáin. Raliautók, VFTS Ladák, E30-as BMW-k és egyéb különleges masinák tartottak látványos bemutatót a szalagkordon mögött tolongó, éljenző közönségnek. Az autók pörögtek-forogtak, égett a gumi és a kuplung, de a testi épsége senkinek sem forgott veszélyben.

Az autós-motoros örülettel a közönség abszolút elégedett volt, s mivel a polgármester és a rendőrség is áldását adta rá, idén még nagyobb fába vághatták fejszájüket



Bakos Gusztí és a dízel V-ös VW Golf. Szerinte lenne még mit könnyíteni a masinán



Szabó Krisztián és szöcskéje. A kétszeres junior Európa-bajnok már tavaly is tiszteletét tette



Cirkuszt a népnek! Hodula Lali és a 2107-es Lada

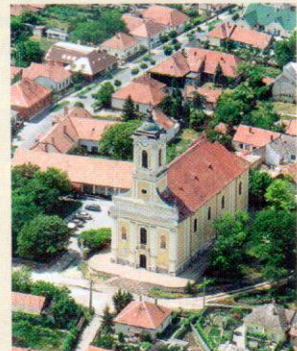
i ERCSI

Az ország szívében



Ercsi Fejér megye északkeleti határán, Budapesttől 35 kilométerre délre található, területe 65,31 km².

A jelenleg mintegy 8500 főt számláló Duna-parti település **2000-BEN VÁROSI RANGOT KAPOTT**. Írásos emlékek már közel ezer esztendővel ezelőtt is említették, az 1600-as évektől pedig egyre népesebb és forgalmasabb



kereskedelmi gócpont. Báró Eötvös József itt töltötte gyermekéveit, és itt helyezték örök nyugalomra - **EMLÉKÉT KASTÉLY, MÚZEUM, SZOBOR, OBELISZK ÉS TEMETKEZÉSI KÁPOLNA ŐRZI.**



Kicsi a világ. Szabó Miklós a szomszéd faluból, Ráckeresztúrról érkezett az E30-as BMW-vel

a szervezők. A Duna-parti kisváros dímbes-dombos, kanyargós utcáin 4 kilométeres pályát jelöltek ki, amelyen aztán 23 versenyautó, köztük a kétszeres junior Európa-bajnok Szabó Krisztián autókrossz-versenyző szöcskéje is plafonra nyomta az adrenalint.

Mókus volt az idei közönségkedvenc

Ercsiben korábban csak motorcsónakversenyt láthattak az emberek, ma azonban már büszkén mondhatják: nálunk bizony komoly autós-motoros rendezvény is van. Itt nem a stopperrel küzdenek a pilóták, hanem a látvány a főszereplő, úgymond mindenki a közönségnek autózik. Nincsenek divíziók, szigorú műszaki szabályok, csalások és óvások, itt mindenki haver és mindenki imádja, amit csinál.

A ralibemutatót követően Kovács Zsombor gokartversenyző tartott rögtönzött bemutatót, majd jött Mókus, hazánk első számú közönségkedvence, motoros show-mestere. Herczeg Balázs (www.trogermokus.hu) tudása és humora legjavát beleadva szédítette és ejtette ámulatba a nagydeműt, méltó finálét celebrálva ezzel a 13. Eötvös-napok autós-motoros fesztiváljának.

SZABÓ RÓBERT



Megpihent versenyautó, kiszidolozott Simson Star és feltámadt, szépen restaurált háborús veterán motorkerékpár

A parc fermé, középen Juhász Pityu „bundásával”



Oldalkocsis Romet Pony, gyerekkel, anyukával



Kovács Zsombor még csak 9 éves, de már a 12 éveseket szorongatja



Mókus motoros show-műsorára alighanem jövőre is lesz igény...

i MÓKUS

A büszke tróger



Herczeg Balázs 2000-ben lépett először a nagyközönség elé, ekkor motoros kaszkadőrök és gyorsulási versenyzőket parodizált - SAJÁT

BEVALLÁSA SZERINT SZAKADT, TRÓGER STÍLUSBAN. A jól csengő „gúnynév” azóta is megmaradt, motoros show-jának pedig két



Simson Star és egy rozsdaste Pannónia is szerves kelléke. A három retrógép mellett EGY SPECIÁLISAN ÁTALKÍTOTT CBR600RR HONDÁVAL VÉGI MUTATVÁNYAIT, magyar bajnok, világupagyőztes és Stuntriding kontinensbajnoki ezüstérmes. Kísfia, Barnabás rövidesen egyéves lesz.



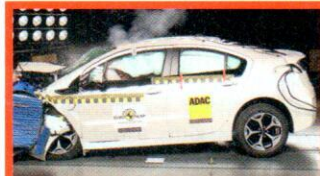
Formaidőzítés

Beszámolunk az ötajtós Chevrolet Cruze és a felújított Renault Koleos nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



Szüreti vigasságok

Részletes tesztben vizsgáljuk az új 1-es BMW, az átlényegült Volkswagen Tiguan és a Nissan 370Z Roadster.



Csillaghullás

Tíz modell törték össze a Euro-NCAP laboratóriumában - jön az átfogó értékelés.



A meztelen igazság

Idomok híján büszkén mutogatja bajait a Husqvarna legújabb típusa, a 900 cm³-es Nuda. Mi megmutatjuk közelebbről is.



További témáink

Menetpróba

- Audi A5 és S5

Teszt

- Hyundai Elantra 1.6i

Használt autó

- Mitsubishi Carisma (2002) és Volvo S40 (2002)

Tanácsadó

- Zárszerkezetek javítása



FELELŐS KIADÓ

Dr. Bayer József ügyvezető igazgató

FŐSZERKESZTŐ

Szabó Róbert

szabo.robert@automotor.hu

FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES

Tóth Zoltán Zsolt

tzzs@automotor.hu

TERVEZŐSZERKESZTŐK

Bíró Éva, Róka Barbara,

Molnár István

WEBSZERKESZTŐ

Lővei Gergely

SZERKESZTŐSÉG

1122 Budapest, Városmajor u. 12-14., III. em.

Postacím: 1535 Budapest, Pf.: 970.

Telefon: (06-1) 488-5568,

fax: (06-1) 488-5579.

E-mail: titkarsag@automotor.hu

Internet: www.automotor.hu

TITKÁRSÁGVEZETŐ

Nyusti Bernadett

bernadett.nyusti@axelspringer.hu

HIRDETÉSFELVÉTEL

amhirdetes@automotor.hu,

Telefon: (06-1) 488-5698, fax: (06-1) 488-5579

Direkt Divízió

Tel.: (06-1) 488-5684, fax: (06-1) 488-5667

A hirdetések tartalmi és formai megjelenéséért a kiadó nem vállal felelősséget.

NYOMÁS: ☑ Veszprémi Nyomda Zrt.

8200 Veszprém, Órház u. 38.

Munkaszám: 110033

Felelős vezető: Fekete István

A nyomtatás időpontja: 2011/36. hét

63. évfolyam, 19. szám

Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza. A kiadványban szereplő fényképek és kéziratok felhasználásához a kiadó engedélye szükséges.

INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

ELŐFIZETŐI TÁJÉKOZTATÓ

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt.

Üzleti Ügyfelek Üzletága KHI 1900 Budapest.

Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, további információ: 06-80-444-444.

Mobilon: küldje az izishop kódszót a 06-70-70-60-500 számra és töltsse le az izishop Jawa alkalmazást.

Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.

Ügyintézés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu

elofizetes@hungaropress.hu

tel.: +36-1-348-40-60, fax.: +36-1-348-40-65

1097 Budapest, Táblás utca 39.

Árusításban terjeszti a Lapker Rt. és egyéb terjesztő szervezetek.

Tájékoztatjuk olvasóinkat, hogy a különböző versenyeken, akciókon és rejtveny pályázatokon részt vevők által megadott adatok nyilvánosságunkba kerülnek. Az adatok megadásával hozzájárulnak ahhoz, hogy azok felhasználásával a kiadónk érdekltségébe tartozó cégek (Axel Springer-Budapest Kiadói Kft., Axel Springer Magyarország Kft., Harlequin Magyarország Kft., Petőfi Lap- és Könyvkiadó Kft., Népszerűség Kft., Hungaropress Sajjtérjesztő Kft.) akcióira, kiadványaira, szolgáltatásaira felhívjuk figyelmüket.

Fizessen elő az Autó-Motorral!

JELENTKEZZEN MOST!



Telefonon: 06 (1) 488-5588



Interneten: www.aslapok.hu



Faxon: 06 (1) 488-5580 vagy

Postán: Axel Springer-Budapest
Kiadói Kft., 1525 Budapest, Pf. 110.

Megrendelem az Autó-Motor magazint negyedévre 1725 Ft, fél évre 3450 Ft, egy évre 6900 Ft példányban.

MEGRENDELÉSI CÍM/ Név:

Irányítószám: Település: Utca:

Hsz., em., ajtó: Telefon: Fax: E-mail:

KÉZBESÍTÉSI CÍM (ha más, mint a megrendelési cím)/ Név:

Irányítószám: Település: Utca:

Hsz., em., ajtó: Telefon: Fax: E-mail:

Előfizetéssel kapcsolatos információ, megrendelés a (1) 488-5588-as telefonszámon. A megrendelőlapot felbontott borítékban az Axel Springer-Budapest Kiadói Kft. Ügyfélszolgálat, 1525 Budapest, címre vagy a (1) 488-5580 faxszámra kérjük megküldeni. A megrendelt kiadványt csak az előfizetési díj beérkezése után tudjuk biztosítani. Az áttűtési idő 4-6 hét. A feltüntetett előfizetési díjak csak kézbesítésre érvényesek. Az árváltoztatás jogát a kiadó fenntartja.

EUROPA NR.1

autóslapja

375
forint

TARTALOM

2011. szeptember

BEMUTATÓK, MENETPRÓBÁK

- 10 Premier**
Hirovatunkból többek között az is kiderül, hogy a biztonságos autózás éharcosa, a Volvo már nem csak az emberéltre vigyáz...
- 14 Frankfurti előzetes**
A német seregszemlén idén is több mint húsz világpremiert láthatnak az érdeklődők. Kedvcsináló előzetes!
- 20 BMW i3 Concept és i8 Concept**
A bajor autók híveinek hozzá kell szokniuk, hogy a BMW új utakon jár. Elnézve az első két fecskét, ez nem eshet nehezükre.
- 24 Chevrolet Cruze**
A 3,6 milliós alapár csak a lejtőshátú Cruze sokadik, igaz, talán legnagyobb aduja!
- 25 Nissan Nismo RC**
Elektromos versenyautó a Leaf alapjaira – vajon (láz)álom vagy valóság?
- 26 Opel Ampera és Astra GTC**
Kipróbáltuk az Opel két álmű sportautóját...
- 28 VW Beetle és Mini Cooper S**
13 év után megújult a Beetle, de vajon maradt-e benne szemernyi is az eredeti Bogár kultikusságából, vagy a mai Mini jobb e műfajban?
- 32 Audi A6 Avant és A6 hybrid**
A világ legerősebb széria dizelmobilja és egy szenzációs hibrid Ingolstadtból.

TESZTEK, ÖSSZEHASONLÍTÓ TESZTEK

- 34 Kisautók**
A Lancia Ypsilon negyedik generációjának megjelenése kapcsán körülnéztünk a nívós kisautók között...
- 38 Range Rover Evoque kontra BMW X1-es**
A Land Rover lefelé bővíté választékát – vajon van mitől tartania a prémium-szabadidőautók gyártóinak?
- 44 Középkategóriás dízelkupék**
Összehasonlításunkból kiderül, hogy ma már cseppet sem számít szentségtörésnek a kupékrosszéria és a dízelmotor párosítása.
- 60 Tartós teszt: Skoda Roomster 1.9 PD TDI**
Ha nem lett volna a sok kiégett izzó, a csehek büszkesége örökanglistánk élbélyében végez.

EXKLUZÍV ANYAGOK, RIPORTOK

- 4 A hónap képe**
„Ísa, por és homou vogymuk.” Ómagyar-angol szótár híján inkább megmutatjuk, hogy nézett ez ki a minap Angliában.
- 8 Prototípusok**
Jövőfűrkeszó rovatunkból megtudhatják például, hogy a BMW már a triturbó, azaz hármas feltöltésű rendszerrel kísérletezget.
- 48 Start-stop rendszerek**
Jelenleg cirka 600 modell kapható a VW által először alkalmazott takarékos rendszerrel. No de vajólában mennyi az annyi?
- 56 Gyermekekülések**
Noha megmutatjuk, hová és hogyan ültessük a palántákat, egyetlen szó sem esik palántázásról...
- 59 Kutya az autóban**
Hogy kedvenceink az autóban se jussanak az ebek harmincadjára!



2011. SZEPTEMBER

375 forint

Auto Bild

MAGYARORSZÁG

VW Up!

FRANKFURTI ÚJDONSÁGOK

WOB UP 211

MAZDA CX-5
Az első kompakt Mazda SUV

RENAULT TWINGO
Arcplasztika

START
STOP

» Mennyit spórolhatunk a start-stoppal? »

BMW i3 **BMW i8** **LANCIA YPSILON** **MINI CLUBMAN** **CITROËN C3**

RANGE ROVER EVOQUE **BMW X1**

» Kisautók: design vagy praktika »

Megjelent a szeptemberi szám!

Keresse a hírlapárusoknál!
Előfizetéssel kapcsolatban hívja a (06-1) 488-5588-as telefonszámot.



NEW
THINKING.
NEW
POSSIBILITIES.



Amikor a látszat nem csal!

Vadonatúj *i40*

Folyékony szobrászat alkotta formaterv. Intelligens belső, amely tele van progresszív technológiával. Akár 1719 literes csomagtér. Takarékos, mégis dinamikus erőforrások. Osztályelső a gazdaságosság és az alacsony károsanyag-kibocsátás terén...

Az i40 nem egy átlagos kombi, hanem egy új gondolkodásmód megtestesülése. Egy autó, amelynél a látszat semmiben sem csal. Tapasztalja meg, milyen, amikor egy kombi megkérdőjelezi a szabályokat: látogasson el a www.i40.hu vagy a www.hyundai.hu oldalra, és regisztráljon még ma teszttvezetésre!

A fotó illusztráció. Üzemanyag-fogyasztás (változattól és forgalmi viszonyoktól függően) 4,6-7,5 l/100 km, CO₂-kibocsátás (változattól és forgalmi viszonyoktól függően) 113-176 g/km.

