

autó20 motor

ALAPÍTVÁ: 1948

www.automotor.hu SK: 1,56 EUR, 140 DIN, 5,5 LEI

NISSAN 370Z ROADSTER

TESZTEK



CHEVROLET CRUZE



SKODA CITIGO



MASERATI KUBANG



ETERNITI HEMERA



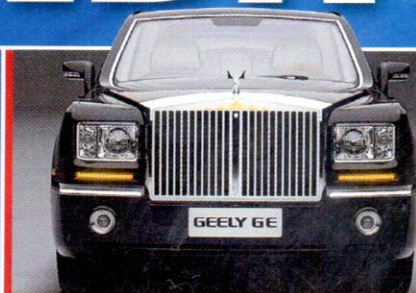
Új



MINŐSÉGI ANYAGOK,
JAVÍTOTT ZAJKOMFORT
ÉS 1,6-OS DÍZELMOTOR!

HONDA CIVIC

RALI-VB:
ERKÖLCSI KÁOSZ



EXTRA

POFÁTLANSÁG!

Terítéken
a botrányos kínai
koppintások

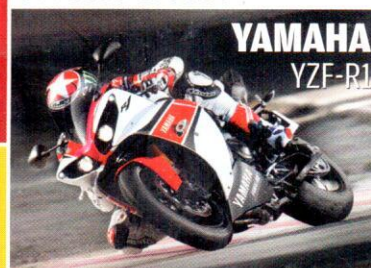


9770005 079004



PÓTMŰSZEREK

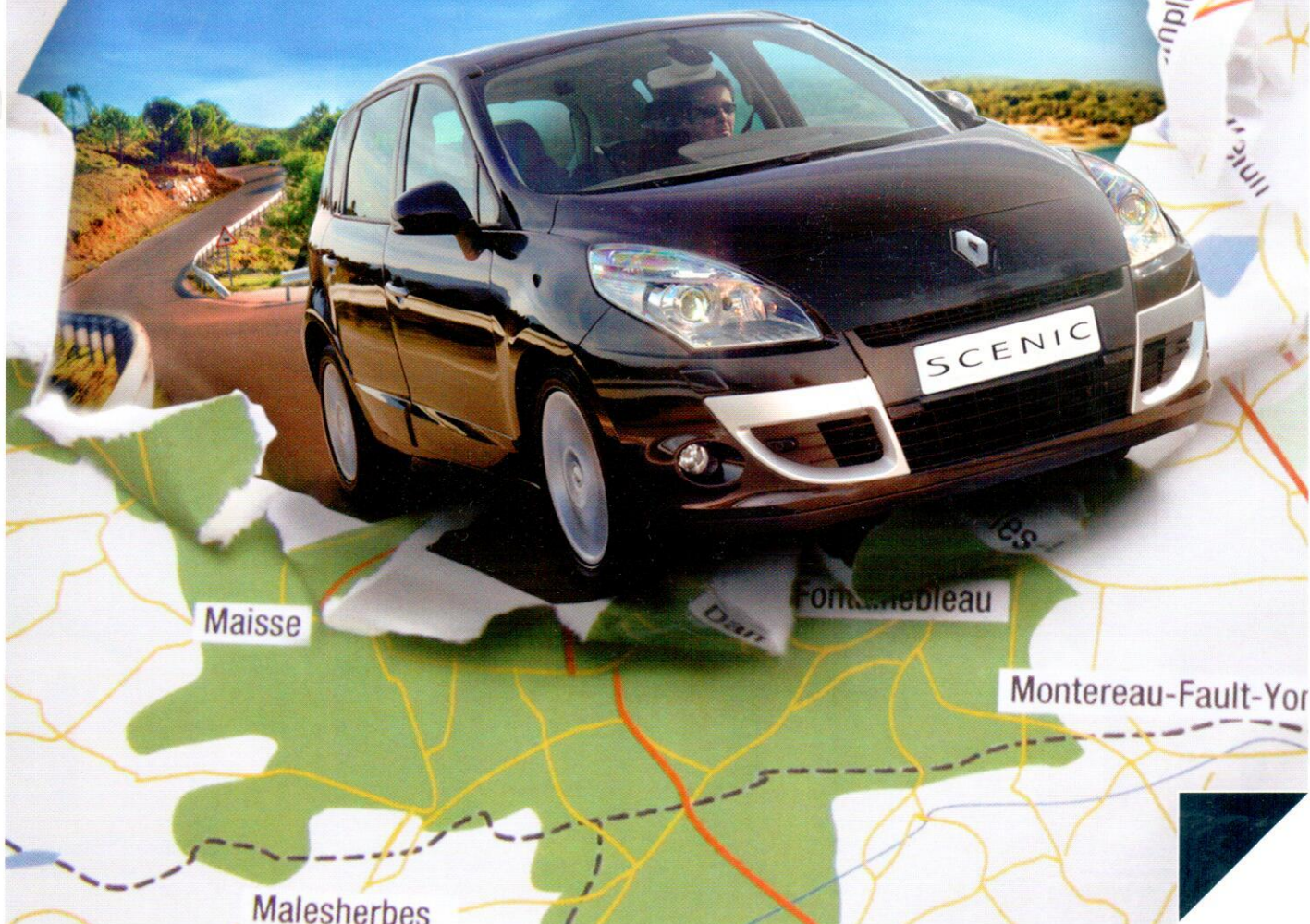
Nem csak a látszat kedvéért!



YAMAHA
YZF-R1

TÖRJÖN ÁT MINDEN HATÁRT!

ÚJ ENERGY dCi 130 LE MOTOR
AKÁR 4,4 l/100 km VEGYES FOGYASZTÁSSAL.



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



5
ÉV GARANCIA
100 000 km*

RENAULT SCÉNIC MÁR 3 840 000 FT-TÓL

ÚJ ADVANTAGE LIMITÁLT SZÉRIA MÁR 4 140 000 FT-TÓL

• Automata klíma • CD/MP3 rádió Bluetooth® kihangosítóval • 16"-os SURROUND keréktárcsák • Vonzó, sötét belső és bőr kormánykerék
VÁlassza a RENAULT MINŐSÉGET! Renault ajánlása az **euro**

DRIVE THE CHANGE



A feltüntetett ajánlat 2011. szeptember 1-től visszavonásig vagy a készlet erejéig, kizárólag Renault Credit Prémium vagy Prémium Plus, zárt végű pénzügyi lízingkonstrukcióval együtt megrendelt gépjárművek esetén érvényes. A Renault Credit finanszírozás az Unicredit Leasing Zrt. által nyújtott finanszírozást jelenti. THM: 15,82-110,59%, önerőtől és futamidőtől függően. Európai finanszírozás esetén a THM nem tükrözi az árfolyamkockázatot. Árfolyam: 273 HUF/EUR (2011.09.01.). A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, 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. Fogyasztás l/100 km: vegyes: 4,4-7,4; CO₂-kibocsátás g/km: 115-174. Jelen tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül ajánlattételnek, részletek az akcióban részt vevő RENAULT -márkakereskedésekben! A képen látható autó illusztráció!

Védőbeszéd



Szabó Róbert

„Neked tetszik az új Honda Civic?” Ezt a kérdést tucatnyi kolléga tette fel nekem és egymásnak a Frankfurti Autószalonon. Válasz volt ilyen és olyan is, de főleg olyan. Nem tudom, ki hogy van vele, de én igyekszem egy-egy formaterv mögé is pillantani, nem hagyom, hogy a tekintetem leragadjon a fényszórók és a hűtőmaszk környékén, s nem skatulyázom be rögtön az első felületes benyomás alapján az adott újdonságot. A férfiak jól tudják, miről beszélnek, hiszen így van ez akkor is, ha egy számunkra ismeretlen hölgyvel találkozunk...

Az új Civic ezzel együtt rejtvényt ad fel, megnyugtató azonban, hogy nem a bonyolult fajtából. A szemlélő igyekszik megfejteni a formatervezők gondolatmenetét, ami természetesen nem minden esetben egyszerű. Nos, a kilencedik generációs Civic esetében annyiban összetett a dolog, hogy a gyár bevallottan nem csupán a szemekre, hanem egyéb érzékszervekre, így a kezekre és a fülekre is gondolt, amikor kijelölte a modellfejlesztési irányt. A tetszési index önállóan mérhető, viszont több mindentől áll össze. A szóban forgó típus szépsége abszolút szubjektív, a minőségibb belsón, a nívósabb anyagok használatán azonban kár lenne vitázni. Ezt bárki érezheti, aki majd beül az új Civicbe, itt nem kérdés, hogy tetszik-e a csendesebb, elegánsabb atmoszféra.

A beígért átdolgozott futómű tulajdonságainak vizsgálatához minimum a nemzetközi menetpróbaig várni kell, mint ahogy az új 1.6-os dízel képességeivel sem vagyunk még tisztában. A lényeg persze nem ez, hanem sokkal inkább az, hogy tetszik-e az új Honda Civic? Nekem speciel igen, már csak azért is, mert optikai téren ezúttal a kevesebb több lett. Ez nem tervezői fantáziátlan-ság, sokkal inkább az időtálló stílus tudatos felvállalása – a trendek közti csapongás rangon aluli lenne egy ekkora márkától.



Már megint az amerikaiak...

4. oldal



Új szériaautós körrekord a Nordschleifén

58. oldal



Arpirítóan beteljesült eredmények a csúcstaliban

16. oldal



Új arc, új lendület



Többen elszálltak maguktól **59. oldal**

TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	4
Motorkerékpáros hírek	44

Postaláda

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

Extra

Kínai autógyártók koppintásai	64
-------------------------------	----

Bemutató

Eterniti Hemera, Honda Civic, Hyundai i30, VW Up!	12
Husqvarna Nuda 900	46

Menetpróba

Chevrolet Cruze	14
Audi A5 és S5	16
Opel Insignia 1.4 Turbo ecoFLEX és 2.0 Turbo AWD	18
Renault Koleos	20

Teszt

BMW 120d	22
Hyundai Elantra 1.6i A/T	26
Nissan 370Z Roadster	28
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG 4Motion	30

Használt autó

Mitsubishi Carisma (2002) és Volvo S40 (2002)	32
---	----

Tuning

BMW 525i	38
----------	----

Járműtechnika

Euro-NCAP töréskeresztek	36
--------------------------	----

Tanácsadó

Kiegészítő műszerek beépítése	40
Kontakthibák javítása, a km-túlfutás veszélyei, zárszerkezetek tisztítása	42

Közlekedésbiztonság

20. rész: Gyalogosok az úttesten	9
----------------------------------	---

Sport

Hírek, eredmények	52
Motokrossz-vb: Nemzetek versenye és MX1, MX2: Fermo	53
Gyorsasági motoros GP: Aragon	54
Superbike- és supersport-vb: Imola	55
IRC és rali-ob: Pécs	56
Rali-vb: Ausztrália	58
Formula-1: Szingapúri Nagydíj	59

Szolgáltatás

Kedvezményes vásárlási kuponok	49
Keresztrejtvény, szudoku	51
Előzetes	66

RÖVIDEN

Kínálatbővítés

A LeasePlan flotta- és gépjárműkezelő vállalat és a Toyota együttműködése keretében a japán gyártó a LeasePlan



ügyfelei **RENDELKEZÉSÉRE BOCSÁTJA LEGÚJABB PRIUS PLUG-IN VÁLTOZATÁT (KÉPÜNKÖN).** A LeasePlan ügyfeleinek többek között Magyarországon is lehetőségük lesz az új Toyota használatba vételére.

Csupa izom

Tobias Moers, a Mercedes AMG-részlegének fejlesztési igazgatója megerősítette, hogy **HAMAROSAN PIACRA DOBJÁK AZ SLS AMG (KÉPÜNKÖN) BLACK SERIES UTÓNEVŰ VÁLTOZATÁT.** Az újdonságba ugyanúgy 6,2 literes, V8-as szívómotor kerül, mint a normál SLS-be, ám



teljesítménye meghaladja majd a 600 lóerőt.

Segítségnyújtás

Európa-szerte folytatódnak az autódalományozások a századik évfordulóját ünneplő Chevrolet-nél.



CHEVROLET

LEGUTÓBB A SÉI SOS IFJÚSÁGI HÁZ KAPOTT EGY ÚJ AVEÓT. „Reméljük, járműveink megkönnyítik a gyermekek és gondviselőik mindennapi életét” – mondta Wayne Brannon, a Chevrolet Europe elnöke.

Csöpppség a Sko



Iránymutató



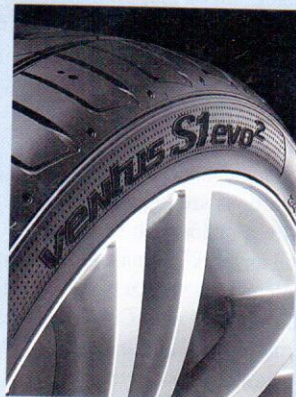
A SEAT Exeo korántsem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, így a spanyol cég elkezdte fejleszteni új limuzinját, amely a most bemutatott IBL-re fog épülni. Az Exeóval ellentétben most nem az Audi A4-es átiratáról van szó, hiszen formailag igencsak saját útját

járja a SEAT az IBL-lel. A modellről egyelőre annyit árult el a gyártó, hogy 4,67 méter hosszú, illetve plug-in hibrid verzió is készülhet belőle. A SEAT szerint az IBL-en látható külső jegyeket több kisebb modellen is viszontláthatjuk a közeljövőben.



Csúcsabroncs

A Hankook bemutatta a Ventus S1 evo² abroncsot, mely a vállalat első gumija, melyet a DTM-ben szerzett tapasztalatok alapján fejlesztettek. A Ventus S1 evo²-t a legfrissebb generáci-



ós, korszerű szilikakeveréssel, illetve optimalizált térhálós rendszerrel látták el, ami tovább javítja a kopási jellemzőket és a hő általi öregedéssel szembeni ellenálló képességet. A vadonatúj, nagy tapadású sztirol polimer bevonat javítja a vizes úton nyújtott teljesítményt, miközben csökkenti a gördülési ellenállást. A kifejezetten nagy teljesítményű autókhoz tervezett abroncsot többek között Rácalmáson is gyártják majd.

dától

A módosított lökhárítók miatt a Citigo 1 cm-rel hosszabb a VW Up!-nál



Jövő nyártól lehet majd megvásárolni az európai piacok többségén a Skoda legkisebb modelljét, a Citigót. A modell tulajdonképpen a VW Up! (lásd bemutatónkat a 12. oldalon) enyhén átalakított változata, pontosabban fogalmazva a két autó gyakorlatilag ugyanaz, mindössze néhány részlet változott a VW-hez képest. Így

például a hűtőmaszk és a lámpák is eltérőek, de műszaki vonatkozásban nincs különbség: ezt a típust is 1,0 literes, háromhengeres benzinmotor hajtja majd 60 vagy 75 lóerővel. A modell biztonsági színvonala igen magas, hiszen a fej-, mellkas- és oldallégzsákok mellett városi vészfékező rendszer is választható lesz.

Feltámadás

A brit Jensen 2014-ben dobja piacra a vadonatúj Interceptort, legalábbis ezt állítja a márkanevet birtokló Healey Sports Cars Switzerland. A tervezés alatt álló újdonságról nyilvánosságra hozott grafikák alapján számos jellegzetes vonását megtartják a korábbi Interceptornak. A modell az egykori Jaguar-üzemben, Browns Lane-ben készül majd, s térhálós



vázra épül. Az erőforrásról egyelőre semmit sem árult el a Jensen, de mivel az eddigi Interceptortokat Chrysler motor hajtotta, elképzelhető, hogy a modernkori átíratban is az amerikai gyártó aggregátját találjuk majd.

Vörös posztó

Mindössze 150 példány készül a Lamborghini Gallardo LP 570-4 Super Trofeo Stradaléból, mely az eddigi leggyorsabb Gallardo. A modell, ahogy nevéből is kitűnik, nem más, mint a Lamborghini Super Trofeo-ban induló versenygépekből származtatott utcai verzió. 5,2 literes, V10-es szívómotorja ugyanúgy 570 lóerős, mint a normál LP 570-4-é, de annál 70 kg-mal könnyebb, így 3,4 szekundum alatt gyorsul 100 km/óra-ra, míg végsebessége 320 km/óra. A Super Trofeo Stradale azonban nem csak egyenesben gyorsabb: a versenyautó futóművét szinte egy az egyben tették át a modellbe,

illetve egy méretes hátsó szárny és átdolgozott diffúzor is felel a nagyobb kanyarsebességért. Extraként bukócső, négyponthoz tartó biztonsági öv, illetve kerámia féktárcsák is választhatók.

Nosztalgiahullám

Az Oldtimer Show igazi kulturális csemege azoknak, akik érdeklődnek a régi korok járművei iránt. A fővárosi SYMA rendezvénysarnokban október 29. és november 1. között látogatható tárlaton idén is vadonatúj kollekciónak, 270 db veterán gyöngyszem kerül majd bemutatásra! Járműtípusonként csak egy-egy példányt állítanak ki, minden típusból a fellelhető legszébbet. A kiállítás anyaga a 70-es évektől egészen a XIX. század elejéig repít vissza az időben, s emellett napi három alkalommal a



régi korok női és férfi ruháit felvonultató divatshow is lesz. Belépők a helyszínen válthatók: a 3 és 12 éves életkor közötti gyerekek 2000, míg a felnőttek 3500 forintért tekinthetik meg a kiállítást, de a jegyekért üdülési csekkel is lehet fizetni.

Új HUSQVARNA AutoTune láncfűrész

Fedezze fel a fűrészelés új dimenzióját!

Husqvarna 562 XP®

Az új Husqvarna 562 XP® Az új Husqvarna 562 XP® meggyőző teljesítmény kombinációja. Az egyedülálló X-Torq® motorteknológia továbbfejlesztett változata még több erőt ad, az új RevBoost™ funkció még hatékonyabbá teszi a gallyazást, és a szintén új és egyedülálló AutoTune™ funkció a motor tökéletes működését biztosítja. Nagy légszűrő jellemzi, és az akár 28"-os vezetőlemezzel is használható.

AUTOTUNE™

Nincs többé szükség a karburátor beállítására. Ez az új funkció automatikusan elvégzi a finom beállítást a körülményekhez igazodva, mint hőmérséklet, légnedvesség, tengerszint feletti magasság, üzemanyag típusa és a légszűrő állapota. Ezáltal optimális a működése.



Összkerék-hajtás segít útra vinni az 570 lóerős teljesítményt

RÖVIDEN

Hazai gyártóbázis

ELKÉSZÜLT AZ INDAI SMR CÉGCSOPORT MOSONMAGYARÓVÁRI GYÁRA, ahol autótükrök készülnek majd. A mintegy 15 ezer m²-es területen



működő gyár többek között a BMW-nek és a Mercedesnek szállít majd tükröket. Az SMR-csoport a világ 23 országában több mint 90 gyártóhelyen működik, munkavállalóinak száma pedig meghaladja a 40 ezret.

Kooperáció

A malajziai Proton és a Mitsubishi bejelentette, hogy **FOLYTATJÁK SZÉLES KÖRŰ STRATÉGIAI EGYÜTTMŰKÖDÉSÜKET** annak érdekében, hogy a világpiacon mindkét vállalat tovább erősítse versenyképességét. A jövőben közösen fejlesztenek egy új „világautót”, illetve



előkészítik az új hibrid modell gyártását.

Világbajnoki autó

149 ezer fontért (kb. 50 millió Ft) **ELADÓ EGY 2006-OS FORD GT, AMELY JENSON BUTTON TULAJDONÁBAN VAN.** A mindössze 6000 kilométert



futott kompresszoros szupersportkocsi makulátlan állapotú, ráadásul, mint az összes GT, ez is balkormányos, így valószínűleg könnyebben el tudja majd adni autóját az F-1-es exvilágbajnok.

HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

OKMÁNYIRODAI és REGISZTRÁCIÓS ADÓ ügyintézés! Egy nap alatt: RENDSZÁMTÁBLA - AUTÓÁTÍRATÁS, műszaki vizsgáztatás, KOLOS-1 eredetvizsgálat!

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

Újonc szerepben



Hamarosan elkészül a Maserati történetének első sorozatgyártású terepjárója, melynek előfutára a Kubang. A tanulmányautó a márka többi modelljéhez illeszkedő külsőt kapott. A technika ugyanakkor csak részben fűződik az olaszokhoz, ugyanis a

padlólemez és az összerékhajtást is a Jeep Grand Cherokee-ből emelték át. A motor ugyanakkor nem amerikai, hiszen a tanulmányautóba a márka V8-as, 4,7 literes, benzines erőforrását építették. A sorozatgyártás 2013 környékére tehető.



Évfordulós darab

Az autó szabadalmaztatásának 125. évfordulóját ünnepli a Mercedes az F125! koncepcióautóval. A sirálysárnyas modell önmagában a külsejével is egészen extrém, de mivel a Mercedes a jövőbe mutató technológiákra is szeretne rávilágítani az F125!-tel, tüzelőanyag-cellát építettek az autóba, egy konnektorról is tölthető lítium-kén akkumulátorral kiegészítve. Az 1000 kilométeres hatótáv mellett az sem lebecsülendő, hogy álló helyzetből 4,9 szekundum alatt gyorsul 100 km/óra az autó.



A sirálysárnyak **karbonszál**as műanyagból készültek

Takarékváltozat

Az Opel lerántotta a leplet a Zafira ecoFLEX változatról. Az újdonságban 2,0 literes, 130 lóerős dízelmotor dolgozik, mely a gyári adatok szerint vegyes üzemben 4,5 litert fogyaszt, s csak 119 g CO₂-t enged a levegőbe kilométerenként. Ebben szerepet játszik a start-stop rendszer, a fékenergia-visszanyerés, a 10 mm-rel lejjebb ítetett és aerodinamikailag optimalizált karosszéria, illetve a módosított olajpumpa,



a speciális gyújtógyertyák és a hosszított váltóáttételezés is segítik a spórolásban. Étvágytalansága ellenére nem lomha a Zafira, legalábbis a 11,4 szekundumos gyorsulásból és a 193 km/órás végsebességéből erre lehet következtetni.

Hazai nyitány

Itthon is megkezdődött az Infiniti M35h forgalmazása. A 3,5 literes, V6-os benzinmotor és villanymotor hajtotta újdonság rendszerteljesítménye 364 lóerő, így a 7,0 literes átlagfogyasztás egészen kiváló. A hétfokozatú automata váltóval készülő M35h a jelenlegi leggyorsabb Európában kapható M modell, 5,5 szekundum alatt gyorsul álló helyzetből 100 km/óra. S egyben a legdrágább is, ugyanis árcéduláján 16 520 000 Ft-os összeg szerepel. Az M35h egyébként a világ legjobb gyorsulása full hibrid autójaként írta be magát a Guinness-rekordok köny-



vébe. A hitelesített mérés során a modell 13,903 másodperc alatt érte el álló helyzetből a 400 méteres távot a Santa Pod versenypályán.

Izomkombi

Elkészült a Ford Focus ST Turnier, azaz kombi változata, amely az alsó-középkategória egyik legerősebb puttonyos modellje. A 2,0 literes EcoBoost benzines turbómotor 250 lóerős teljesítménnyel és 7,0 literes átlagfogyasztással büszkélkedhet, de az sem elhanyagolható, hogy a „mezei” Focusnál 10 mm-rel mélyebben ül az igencsak feltűnő és gazdagon spoilerezett kombi. A hatfokozatú manuális váltóval elérhető modell a sportfutómű és a nagy teljesítmény ellenére természetesen megmaradt praktikus autónak, hiszen a csomagtér alaphelyzetben 476 literes, sőt az ülések lehajtásával 1,5 m³-re nő a befogadóképesség.



HIRDETÉS



155 Ft/db

KRIZANTÉM MULTIFLORA
9 cm
161427



5595 Ft/db

TÖRZSVÁSÁRLÓI KÁRTYÁVAL
4295 Ft/db

POLIFARBE NEO DISPERZIÓS
BELTÉRI FALFESTÉK 10L
Magas felhársgú,
illatosított oldószermentes festék.
Teflon felületvédő adalékkal. 590Ft/l
161074



9995 Ft/db

TÖRZSVÁSÁRLÓI KÁRTYÁVAL
8995 Ft/db
MOVANO ÜVEG MOSDÓ CSAPTEPEL
159595

**ŐSZI
FESZTIVÁLUNK
AJÁNLATAI**

**NÁLUNK
MINDENKI NYER***

BRICOSTORE
**ŐSZI
FESZTIVÁLUNK
AJÁNLATAI**

5% -10% AJÁNDÉK **500 HŰSÉGGÁRTYA PONT**

A Bricostore idén első ízben rendezi meg őszi Fesztivál családi rendezvényét. További részletek a www.bricostore.hu weboldalon találhatóak.

PARTNEREINK:

ÁRKÁD
GYŐR

KLUDI

WAGNER
LÉTESÍTÉS

ROVITEX
home deco

AL-KO
TIKKURILA

Regeneráló
Technológiák

NEO

Terra cotta

Belsőfény
www.belsőfény.hu

*Járjon el áruházainkba 2011.10.05-23. között, vásároljon legalább 1000 Ft értékben és nyerjen. 1000 Ft vásárlás esetén 1 db sorsjegyet és minden további 5000 Ft vásárlás után plusz 1 db sorsjegyet kapnak ajándékba, amivel garantáltan nyernek. (Pl. 13.000 Ft vásárlás esetén 3 db sorsjegyet kap a vásárló) További részletekről érdeklődjön az áruházak információs pontjainál.

RÖVIDEN

Manuálisan jobb?

A Ford Mondeo topmodellje, a 2,0 literes, 240 lovas, benzines turbómotoros verzió **EDDIG CSAK AUTOMATA VÁLTÓVAL VOLT ELÉRHETŐ**, ám a Ford



úgy döntött, manuális egységgel is kínálja az autót. A kézi váltós verzió négy tizeddel lassabb a 0-100 km/órás sprintben (8,3 s), ugyanakkor fogyasztása 0,1 literrel kedvezőbb (7,6 l).

Titkos küldetés

A Nürburgringen, **TESZTELÉS KÖZBEN KAPTÁK LENCSEVÉGRE** a Lexus LS új sportváltozatát. Hogy a modell sorozatgyártásba kerül-e, az egyelőre kérdéses, ám a gyártó közétette a szuperlimuzin adatait: motorja 650 lóerős,



4,2 másodperc alatt gyorsul 100 km/órára, míg végsebessége 320 km/óra!

Költségvetés

A Volkswagen-csoport az elkövetkező öt év során mintegy 62,4 milliárd euró értékű beruházást tervez, amit



már el is fogadott a felügyelő bizottság. Ezt **AZ ÖSSZEGET ELSŐSORBAN A NÉMETORSZÁGI GYÁRAK FEJLESZÉSÉRE FORDÍTJÁK**, de az alternatív hajtásrendszerek, a dízel és benzines motorok új generációinak fejlesztését is ebből gazdálkodják majd ki.

LUXUS a Volvótól

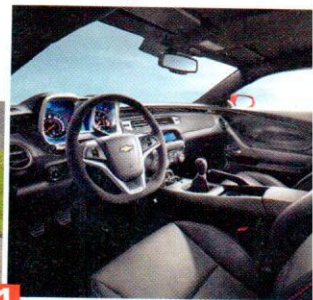
A Volvo a Concept You modellel enged betekintést abba, hogy miként képzelel el a jövőt. A típus a teljesen újszerű forma mellett azért is érdekes, mert a márka kínai tulajdosáról, a Geelyről köztudott, hogy minden áron akar egy Volvo luxusautót, mely akár az Audi, a BMW és a Mercedes modelljeinek is konkurenciát állítana. Nos, a Concept You talán a Volvo eddigi legfényűzőbb autója, amiben az is közrejátszik, hogy a skandináv otthonokat idéző fapadlót egy egyedi tervezésű, kézzel szőtt gyapjúszőnyeg borítja, amelyet a világhírű lakberendezési cég, a svéd Kasthall készít. A beltér többi részéhez hasonlóan ez is fokozatosan világosodik előlről hátrafelé haladva. Emellett figyelemre méltó, hogy a középkonzol felső részébe épített érintőképernyő mindaddig „alvó” üzemmódban marad, amíg a vezető rá nem néz. Egy rejtett infravörös kamera érzékeli a szemmozgást, és ennek nyomán jelennek meg az információk a kijelzőn. A Concept You előtt természetesen még hosszú út áll a sorozatgyártásig, ha egyáltalán zöld jelzést kap a vezetéstől.



Szupererős Camaro

A valaha készült legerősebb sorozatgyártású Chevrolet Camaro a 2012-es ZL1-es (1). A General Motors 6,2 literes, kompresszoros blokkja 580 lóerőt teljesít a modellben, amihez 754 Nm-es nyomaték társul. A mérnökök azonban nem csak a motor teljesítményét növelték, hiszen új az elektromos szervokormány, a rajtautomatika, valamint a kipörgésgátlót és a menetstabilizálót állító Performance Traction Management rendszer. A mágneses futóművel készülő modell emellett megkapta a Corvette ZR1-es olaj- illetve hátsó diffihűtőjét. Mivel a korábbi, 550 lovas ZL1-est a vásárlók túlnyomó többsége automata váltóval rendelte, a hatgangos automata a 2012-es modell esetében is választható az opciós listáról.

A Chevrolet-hez kapcsolódó további hír, hogy a márka egy köz-



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: HARC A KÉREGETÉS ELLEN

Az úttest közlekedésre való



A középkonzolon nincsenek gombok, helyette érintőképernyőről érheti el a vezető a különböző funkciókat

Az úttesten kéregetők a jelenlétükkel a forgalom zavaratalanságát is akadályozhatják, és ezzel együtt balesetveszélyes helyzetet is teremtenek. A rendőrség határozottan kíván fellépni a jelenség ellen.

Elsősorban Budapestre, de más hazai nagyvárosokra is jellemző, hogy a gyalogosok a járművek között tartózkodva koldulnak, szórólapokat osztanak, illetve olyan jellegű „szolgáltatásokat” végeznek, mint a gépjárművek szélvédőinek tisztítása, újságok árusítása. E tevékenységek természetükből fakadóan főként olyan helyekhez köthetők, ahol a forgalomban részt vevő járművek időszakosan megállnak, így többek között a forgalomirányító fényjelző készülékkel ellátott úttesteken és kereszteződésekben jellemző. A kéregetők (olykor követelők) és a „szolgáltatók” sokszor akaratuk ellenére is megszólják a gépjárművezetőket, s ez bizony konfliktushelyzetet eredményezhet. E jogsértések elkövetői a forgalom zavaratalanságát is akadályozhatják jelenlétükkel, s ezzel együtt balesetveszélyes helyzetet is teremtenek.

A közúti közlekedési szabályokról szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 21. §-a szabályozza a gyalogosok közötti közlekedését. Ebből következően a gyalogos akkor léphet az úttestre, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről. Az úttestre váratlanul nem léphet, köteles

az úttesten késedelem nélkül átmenni és tartózkodni minden olyan magatartástól, amely a járművek vezetőit megzavarhatja, vagy megtévesztheti. A gyalogos az úttesten csak akkor tartózkodhat jogszerűen, ha az egyéb feltételek teljesítése mellett ott közlekedni szándékozik, vagy át kíván menni az úttesten. A KRESZ ezeken kívül egyéb rendelkezéseket is meghatároz.

Az úttesten tartózkodás, ha az a KRESZ rendelkezéseinek nem felel meg, szabálytalan, ezáltal szabálysértésnek minősül. Ennek megfelelően a szórólapot osztogató, szélvédőt mosó és egyéb, hasonló tevékenységet folytató gyalogosok magatartása szabálysértő.

A jogellenes tevékenység és ezzel együtt a közlekedésbiztonsági veszélyforrások visszaszorítása és felszámolása érdekében a rendőrség az ilyen tevékenységeket folytató személyekkel szemben határozottan kíván fellépni. Ennek keretében nemcsak a jogsértést elkövető személyek figyelmét hívják fel a jogsértő cselekmény abbahagyására, hanem az e személyeket megbízó, szerződöt, közvetítő vállalkozásokat is megkeresik, illetve tájékoztatják az ilyen tevékenységek szabálysértő jellegéről.

A rendőrség célja továbbá, hogy a figyelemfelhívás eljusson a közlekedésben részt vevő gépjárművezetőkhez is, akik a jövőben remélhetőleg visszatartják az előzőekben említett „szolgáltatásokat”, s ezzel járulnak hozzá a fellépés sikeréhez.



Körrekorder Lexus

A Lexus LFA minden kétséget kizáróan a világ egyik leggyorsabb sportkocsija, de a könnyebb és még jobban „kihegyezett” Nürburgring-verzió az alapváltozatnál is ütőképesebb, amit bizonyít az is, hogy a Lexus ezzel a modellel döntötte meg a Nürburgring Nordschleifén a sorozat-



gyártású autók körrekordját. Az 560 lóerős modell kormányza mögé Akira lida gyári tesztpilóta ült, aki 7 perc 16 másodperc alatt ért körbe a Lexussal.

Lendületben a Bosch

A magyarországi Bosch-csoport megnyitotta új autóiipari gyártócsarnokát Miskolcon. A gyárépület egy év alatt, 5,5 milliárd Ft értékű beruházással épült fel, amelyhez az Észak-Magyarországi Operatív Program 981 millió Ft-tal járult hozzá. Az új csarnokot Orbán Viktor miniszterelnök, Czomba Sándor, a Nemzetgazdasági Minisztérium foglalkoztatáspolitikáért felelős államtitkára, Wolf-Henning Scheider, a Robert Bosch GmbH igazgatótanácsának tagja, Max Nitzsche, a



Max Nitzsche, Orbán Viktor és Wolf-Henning Scheider

miskolci gyár ügyvezető igazgatója és Uwe Mang, a miskolci gyár gazdasági igazgatója adta át. Az új beruházással a dolgozók létszáma előreláthatóan 3000 főre bővíthet 2014-ig.

www.baleset-megelozes.eu

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

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



Az aktuális szudoku rejtvény helyes kitöltése.

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

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

Szégyentabló



Gyorsrecept: így foglalj el egyszerűen kettő, mozgássérülteknek fenntartott parkolóhelyet. Persze ne legyünk szörösszíviűek, az egyik bajai szupermarket parkolójában lencsevégre kapott furgon jobbán még maradt némi hely...

Első fázis

Fontos állomáshoz érkezett az Opel tavaly megkezdett szentgotthárdi beruházása: tető alá került az a 30 ezer m²-es üzemcsarnok, amely az új motorgyártó soroknak ad majd otthont. Az építkezés első fázisának lezárásáról a Szentgotthárdon hagyományos Bokréta Ünnepek keretében emlékeztek meg az Opel és a magyar kormány képviselőinek jelenlétében. A 2012 végén induló motorgyárban közös gyártóberendezéseken készül majd három különböző motorcsalád (1,4-es és 1,6-os turbós benzinesek, illetve 1,6-os dízelek).



Solt Tamás gyárigazgató feltűzi a szalagot a bokréterára

Idegen tekintettel

Sümegei olvasónk, Vincze Péter nem először osztja meg szerkesztőségünkkel érdekes fotóit (lásd AM 2011/14.), legutóbb egy autós találkozón sétálva lett figyelmes erre a tuningösvérré. A III-as VW Golf elején egy A6-os Audi single frame krómkeretébe metszték a Golf V-ös GTI hűtőrácsát, míg a lámpatesteket egy BMW 5-ösről származtatták. A kesze-kusza stílustól függetlenül az autó ügyes kasztimunkáról árulkodik.



Vincze Péter, Sümeg



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!

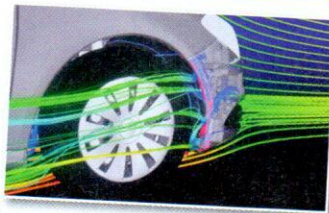
Fehér holló

„Régi olvasójuk vagyok. Feltűnt, hogy mostanában ritkán szerepel az új autók tesztjében a légellenállási érték, míg a 80-as, 90-es években ez még szinte kötelező adat volt. Talán egyre rosszabb az új autók légellenállása az öncélú designelemek miatt? Erőt sugárzó, hatalmas hűtőmaszok, légbeömlők, domborulatok. A gyártók ezért nem dicsekszenek ve-

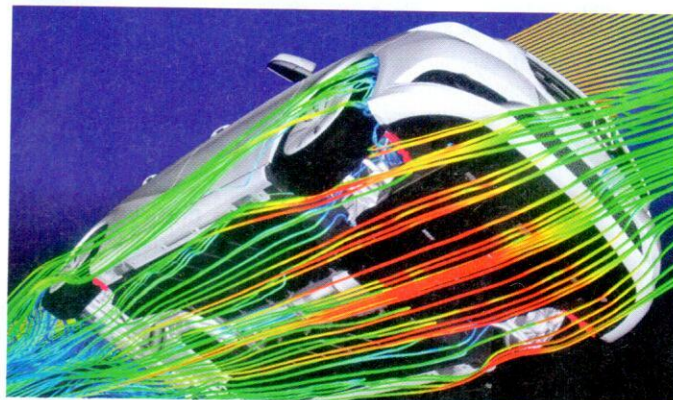
le, vagy csak a tesztlők nem tartják fontosnak közölni ezt az adatot? Azért furcsállom a dolgot, mert a gyártók start-stop rendszerrel és egyéb megoldásokkal igyekeznek pár decinyi fogyasztáscsökkenést elérni, miközben a legnagyobb pazarlást a rossz légellenállás okozza.”

K. PÉTER (E-MAIL)

Talán a Mercedes az egyetlen kivétel, ahol a hivatalos műszaki információk tartalmazzák a modellek légellenállási együttha-



tójtát (pl. G-osztály: 0,55 cW, I B-osztály: 0,26 cW), a többi gyártó - a teljesség igénye nélkül - nem tünteti fel ezeket az adatokat. Ennek vélhetően nem az az oka, hogy bizonyos kedvezőtlen értékeket igyekeznek palástolni, hiszen a kuncsaftok úgysem a pusztai mérési számokat, hanem az egyedi megoldások segítségével kivitelezhető kedvezőbb fogyasztást tudják „pénzre váltani”.



KÉT HÓNAPIG INGYEN!



**6-ot fizet,
8-at kap!***

**3 000 Ft helyett
2 250 Ft,
Így egy lapszám ára
375 Ft helyett csak 280 Ft.**

Legyen előfizető, mert

- így 25%-ot takarít meg
- az előfizetés időtartama alatt nem érinti Önt az áremelés
- egy lapszám Önnek csak 280 forintba kerül
- ingyenes házhoz szállítást biztosítunk

Rendelje meg most!

- ☎ Telefonon: (+36-1) 488-5588
- @ E-mailben: elofizetes@axels.hu
- 🌐 Interneten: www.aslapok.hu
- ✉ Levélben: Axel Springer-Budapest
Kiadói Kft. 1525 Budapest, Pf. 110

IGEN, megrendelem az Auto Bild magazint
6 hónapra bruttó 2 250 Ft-ért, melyhez plusz két hónapig ajándékba kapom a lapot.

Megrendelési cím/ Név:	
Cím:	
Telefon:	E-mail:
Kézbesítési cím/ (ha más, mint a megrendelési cím) Név:	
Cím:	
Telefon:	E-mail:

Akciós ajánlatunk 2011.november 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 előfizetés időszakáról és az első kézbesítendő lapszámáról a számlacsekken talál információt. Az előfizetési díj számlacsekken megadott határidőig történő kiegyenlítése esetén az előfizetés a számlacsekken megadott időszaktól indul, későbbi befizetés esetén az előfizetés kezdete 1 hónapot tolódhat. A személyes adatok nyilvántartásba vétele és kezelése a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény és a kutatás és a közvetlen üzletszerzés célját szolgáló név- és lakcímadatok kezeléséről szóló 1995. évi CXII. törvény alapján történik. A résztvevők adataik kezeléséről bármikor ingyenesen tájékoztatást kérhetnek, valamint kérhetik adataik helyesbítését vagy törlését a 1122 Budapest, Városmajor u.11., marketingosztály vagy az adattkezo@axelspringerhu.com címen. 14 éven aluli személy esetén az adattároláshoz a gondviselő hozzájárulása szükséges. *Az akcióban az előfizető hat hónapot fizet, és nyolc hónapig kapja a lapot.

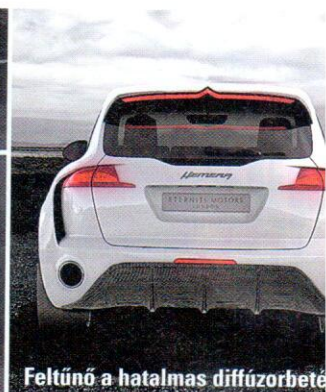
Akciókód: 1884

Az újdonság erejével

Az őszi modell-áradatban a Honda, a Hyundai és a VW is nagy népszerűsége számot tartó újdonsággal jelentkezett, míg az angol Eterniti modellje a luxus-terepjárók táborát gyarapítja.



Magabiztos fellépés és giccsparádé jellemzi a brit modellt



Feltűnő a hatalmas diffuzorbete

Eterniti Hemera

Az Eterniti úgy aposztrofálja magát, mint Anglia új luxusautógyártója, ami persze túlzás, hiszen a márka első modellje nem más, mint egy erősen átalakított Porsche Cayenne. A kigyúrt fazonú Hemera

nem a szerénység jelképe, amit a megszámlálhatatlan spoiler és a hatalmas felnik is erősítenek. A belső a külsőhöz hasonlóan igen harsány, de a felhasznált anyagok minőségéhez kétség sem férhet, ráadásul az elemeket kézi munkával állítják össze a londoni manufaktúrában. Ami a

Cayenne-hez képest fontos változás: hátul csak ketten foglalhatnak helyet a Hemerában, ám a belső átrendezésevel a hátsó lábtér megnőtt.

A technikai tartalom nem sokat változtat az Eterniti, „mindössze” a 4,8 literes, V8-as turbómotor teljesítményét emelték meg 500-ról 620

lóerőre a töltőnyomás növelésével. A kiváló vezethetőség érdekében futóművön is változtattak, amiről cég tesztpilótája, a korábbi F-14 versenyző, Johnny Herbert is elismerően nyilatkozott. Ez persze a 15 ezer fontos (kb. 50 millió Ft) ár iránt meretében teljesen jogos elvárás.

Honda Civic

A hazai márkakereskedésekbe 2012 elején érkezik a kilencedik generációs Civic, amely kizárólag ötajtós karosszériával lesz kapható. Az új nemzedék 20 mm-rel alacsonyabb és 10 mm-rel szélesebb az előzőnél, az viszont sokkal szembetűnőbb, hogy a jellegzetes első fényszórók helyére konvencionálisabb darabok kerültek. Úgy látszik, a Honda inkább biztosra ment, ami viszont azt is jelenti, hogy az elődhöz képest nem forradalmi az előrelépés: formai szempontból inkább „csak” evolúció történt. Ettől függetlenül a Civic teljesen új, hiszen a platformon és az összes karosszériaelemen változtattak, sőt hátul a futómű gumibakjai folyadékfeltöltésűek, illetve az üzemanyagtartályt már nem hátul, hanem középen találjuk.

Mivel a motorok tekintetében eddig sem volt szegénykeznivalója a Civicnek, inkább csak modernizálták az erőforrásokat. A 2,2-es dízel immáron 150 lóerőt teljesít, miközben CO₂-kibocsátása egészen szerény (110 g/km). A palettán továbbra is szerepelnek az 1,4 literes (100 LE) és 1,8-as (140 LE) benzínmotorok, de a Honda elárulta, hogy jövőre egy új, 1,6 literes lökettérfogatú dízel is bemutatkozik.



Az elrendezés maradt a régiben, de az anyagminőség tekintetében előrelépés tapasztalható

HONDA INSIGHT

Finomhangolás

A Civic mellett a Honda másik újdonsága a modellfrissített Insight, melyet módosított hűtőmaszkjával



lehet felismerni. A japánok lágy hibrid típusának ugyanakkor **TOVÁBB OPTIMALIZÁLTÁK A HAJTÁSLÁNCÁT**, így CO₂-kibocsátása 96 g/km-re csökkent. A vásárlói visszajelzésekre hallgatva az új Insight finomabban rugózó futóművel készült.

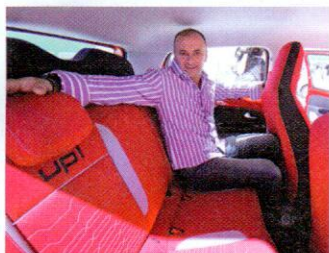


A kategória átlagát hozza a helykínálat



Új hátsó futómű felel a jobb komfortért

Volkswagen Up!



Ótajtós verzió is lesz. A frankfurti szalonon már üléspróbát tartottunk



Egyszerű és vidám az új mini beltere. Az opciós lista gazdag



Az Up! hátsóján eléggé kevés a márkaszpecifikus jegy

A Toyota iQ ellen nyit frontot a VW az új Up!-pal. A mindössze 3,54 méter hosszú, ám igencsak nagy, 251 literes csomagterrel büszkélkedő mini a japán modellhez hasonlóan négy üléssel dicsekedhet, ami a VW szerint nélkülözhetetlen ahhoz, hogy az újdonság az egész világon sikeres legyen. Merthogy a wolfsburgi mamutvállalat amolyan globális népaútónak tekinti az Up!-ot. A siker érdekében egy új 1,0 literes benzinmotort fejlesztettek a típushoz. A háromhengeres erőforrás 60 vagy 75 lóerős változatban lesz

elérhető - a start-stop rendszer mindkét verzió esetében alapáras. A mindössze 4,2 (60 LE) illetve 4,3 litert (75 LE) fogyasztó motorok mellett lesz földgázüzemű Eco Up! modell is (3,2 l/100 km), sőt a teljesen elektromos változat (e-Up!) érkezését is megerősítette a VW. A kívül-belül vidám Up! a kategóriában egyedülként lesz elérhető ún. city-vészfék funkcióval, ami azt jelenti, hogy 30 km/óra alatti sebesség esetén az Up! önműködően vészfékezésre képes. A VW újdonsága decemberben jelenik meg az európai piacokon.



Hosszához képest hatalmas a 2,42 méteres tengelytávolság

i UP!-VERZIÓK

Népes família

A VW NEM TITKOLT CÉLJA, HOGY AZ UP!-BÓL EGÉSZ MODELLCSALÁDOT KÉSZÍTSEN. A lehetséges verziók között szerepel az emelt hasmagasságú Cross Up! (1),



a 60-as években oly népszerű strandautókra hajazó Buggy Up! (2). Mivel a német piacon különösen sikeres a terepjárósított CrossPolo, érhető, hogy a VW az efféle extrém megoldásokban is lát fantáziát.

Hyundai i30

Az autós iparág elemzői szerint a kompaktkategória a következő három év során 7%-kal fog növekedni, és 2014-re az eladások elérhetik az évi 2,4 milliós darabszámot. Ebből természetesen a Hyundai sem szeretne kimaradni, s évente mintegy 120 ezer darabot szeretne eladni a második generációs i30-asból, mellyel a neves ellenfelek pozícióját is megingathatja. Nos, az első szemrevételezés alapján jó esélyekkel indul a Németországban tervezett és Csehországban gyártott újdonság. Külsője kifejezetten tetszetős, ami nem véletlen, hiszen számos

részlete az i40-es nagytetvére emlékeztet. Az immáron 4300 mm hosszú modell beltere és csomagtartója (378 l) is tágasabb, de nagy előrelépés tapasztalható a vezető környezetében is. Kifejezetten tetszetős a berendezés, főleg

akkor, ha megrendeljük a 7 colos érintőképernyőjű kijelzőt.

Ami a motorpalettát illeti, kezdetben a 100 lóerős, 1,4-es és a 120 lóerős, 1,6-os benzinesek mellett két dízelmotor is elérhető lesz. Az 1,4-es egység 90 lóerőt teljesít,

míg az 1,6-os 110 vagy 128 lóerős változatban is rendelkezésre áll. A technikai újdonságok között szerepel a Flex Steer rendszer, mellyel gombnyomásra változtathatja a vezető a szervokormány rásegítését.

KIKLŐS-ILLÉS KÁLMÁN



Hétcolos érintőképernyőt is kérhetünk



182 centivel szinte keresztbe rakhatja a lábát a hátsó utas



Sokkal hangsúlyosabb kerékjáratú ívek és merészebb formák az új i30-ason



Ausztráliában készült a dél-koreai Chevrolet Cruze új karosszériája, kifejezetten az európai vásárlók igényeinek megfelelően.

Világautó a Chevrolet Cruze, amelyből elsőként az Észak-Amerikában és Ázsiában nagy érdeklődésre számot tartó lépcsőshátú változatot dobták piacra. Most jönnek az európai piacra szánt verziók, elsőként az ötajtós, amelyet 2012 nyarán követ majd a kombi.

Egyelőre azonban meg kell elégednünk az ötajtós karosszériával, igaz, ennek méreteire sem lehet panaszkodni. A karosszéria hossza meghaladja a 4,5 métert – igaz, csak 1 centivel –, s maradt a 2685 mm-es tengelytávolság. Ezek után nem csupán az utastér méretével bántak bőkezűen a tervezők, de az alaphelyzetben 413 literes raktér is tágas. No de hogy a hátsó ülés ledöntése után miért csak 883 literes a kihasználható tér, az rejtély, mert hely van bőven.

A vételár az igazi hab a tortán

De nem spóroltak az autóra épített anyaggal sem, az általunk próbált 1,8 literes benzines forgalmijában 1468 kg-os saját tömeg szerepelt, a 2,0 literes dizel 1560 kg-jával már igazi nehézsúlyú bombázó a kategóriában. Az előbbi érték egyébként magyarázat arra, miért érezni halottnak a benzinmotort. A 141 lóerős érzésre csak papíron van



Ausztráliában rajzolt a Cruze hátsóját, eredmény egész szemreva

Európai utas



Jó az anyagminőség, sok a hely, azonban könnyű térdel eltekeri a hőfokszabályozót

meg, ha azonban elég gátlástalanok vagyunk a gázpedál kiméletlen taposásához, kisvártatva elő is cslogatható belőle. Erre egyébké előbb-utóbb mindenki rákényszerül, hiszen komolyabb emelkedéskor a szusz a motorból, s visszakapcsolni. A dízelmotort s renszére alaposan gatyába ráztál lépcsőshátú Cruze bemutatkozása óta. A 2,0 literes négyhengeres teljesítményét 150-ről 163 lóerőre növelték, s öt- helyett hatfokozatú kézi kapcsolású váltó jár hozzá. sem lehet ismerni az erőforrás olyan fürgén mozgatja a kompozit ötajtóst, ha nem lenne a kanyarban a karosszériát az ív külső része fihúzó centrifugális erő, még azt hetnénk, sportos az autó.

CHEVROLET MALIBU

Új csúcsmo­dell

A Leganza-Evanda-Epica vonal végét ért, helyette az észak-amerikai Malibut kapjuk majd a Chevrolet márka csúcsmo­delljeként Európában. Különösen merev karosszériát, csendes utasteret és az eddiginél sokkal jobb minőségű anyagokat ígérnek – a frankfurti tapasztalatok alapján csak ez utóbbit tudom megerősíteni. A lépcsőshátú autó hossza a 4,9 métert közelíti, tengelytávolsága 2737 mm. Négyhengeres motorokkal fogják árulni, a dizel 2,0 literes és 164 lóerős, a



benzines 2,4-es és 169 lóerős. Ez utóbbi még változhat, hiszen mire 2012-ben elér hozzánk a Malibu, az Egyesült Államokban már 2,5 literes, 190 lóerős négyhengeres hajtja majd. LG





100 kiskutya a csomagtérben – nem tévedett a Chevrolet, hanem a születésnapra utal

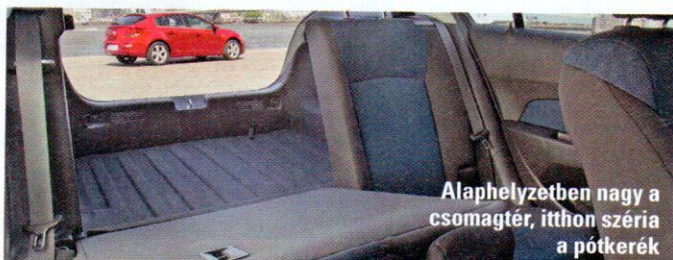


Csak a B-oszlop mögött változott a karosszéria. Jövőre kisebb dízel és kombi is lesz

A legjobbat azonban a végére hagytuk – mégpedig a vételárakat. Már 3 599 000 forintért megkapjuk a 126 lóerős, 1,6-os benzinessel felszerelt alapváltozatot, a gazdagabb felszereltségű 1,8-as benzines 820 000 forinttal kerül

többe, míg a dízelért legalább 5 395 000 forintot kell kifizetni. Jövő tavasszal egyébként egy kisebb teljesítményű és olcsóbb, 1,7-es dízellel is kedveskednek a vásárlóknak.

LÖVEI GERGELY



Alaphelyzetben nagy a csomagter, itthon széria a pótkerék

i CHEVROLET CRUZE	1.6	1.8	2.0d
Összlökettérfogat (cm ³):	1598	1796	1998
Hengerek/szelepek:	54/16	54/16	54/16 turbódízel
Max. telj. (kW/LE/min):	91/124/6200	104/141/6200	120/163/3800
Max. nyomaték (Nm/min):	154/4200	176/3800	360/1750-2750
Hossz./szél./mag. (mm):	4510/1797/1477		
Tengelytáv (mm):	2685		
Fordulókör (m):	11,4		
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1305/513	1310/513	1480/513
Csomagtér (l):	413-883		
Üzemanyagtank (l):	60		
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	12,0	10,1	8,5
Maximális sebesség (km/h):	190	200	205
Város/országút/vegyes (l/100 km):	8,9/5,2/6,6	8,9/5,2/6,6	7,7/4,4/5,6
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	153	155	147
Alapár (Ft):	3 599 000	4 419 000	5 395 000

HIRDETÉS

Amikor új autót vásárol, és a kormány mögé ülve beszippantja autója „új” illatát, aligha az jut eszébe, mit fog tenni, amikor majd lejár a gépjármű garanciája. Ez a pillanat azonban előbb vagy utóbb elérkezik. Egy ideális világban olcsón, vagy akár költségek nélkül is karban tudná tartani autója motorját, s így nem kellene miért aggódnia. Elképzelhető ez a valóságban is?

Az OMV szerint igen. Méghozzá meglehetősen egyszerűen: nem kell más tennie, mint csatlakoznia az **EPG Motorvédelem Garancia Programhoz**. A program lényege a következő: ha gépjárműve a forgalomba hozatali dátumtól számítva még nincs 5 éves, illetve 80 000 kilométernél kevesebbet futott, látogasson el egy hivatalos EPG javítóműhelybe, végeztesse el egy motorolajcserét **OMV BIXXOL Special** vagy **Premium** motorolajjal, illetve vásároljon 1 liter utántöltő motorolajat. A javítóműhely egy EPG-matricát ragaszt a szervizkönyvbe, amely alapján

ANGYALI EPG



a gépjárműve 10 éves koráig vagy 180 000 km futásteljesítményig Ön jogosulttá válik a gépjármű motorjának kenőanyaggal kezelt alkatrészei védelmére. A garancia akár 5 000 euró összegű kárigényre is fedezetet biztosít minden olyan kár esetén, amely nem megfelelő kenőanyag-használat miatt merül fel.

Az **EPG Motorvédelem Garancia Program** további különlegessége: teszteredmények bizonyítják, hogy egyéb normál ásványi olajokhoz képest az **OMV BIXXOL Special** vagy **Premium** termékek használatával Ön akár 7% üzemanyagot is megtakaríthat. Végeteül: a programba történő belépést követően az OMV lehetőséget biztosít, hogy részt vegyen egy nyeménnyjátékban, amely során a legszerencsésebb EPG-ügyfél 250 000 Ft értékű OMV üzemanyag-utalványt nyer!

A kenőanyag-használattal kapcsolatosan esetlegesen felmerülő probléma esetére az OMV, illetve a programban részt vevő javítóműhelyek rendkívül egyszerű, gyors és hatékony kárigénylési eljárást dolgoztak ki. Ennek részleteit, valamint a garancia által biztosított alkatrészek listáját a www.omv-bixxol.hu honlapon, az „EPG szerződési feltételek” menüpontban találja meg.

Az **EPG Motorvédelem Garancia Program** középpontjában az OMV filozófiája áll: ügyfeleinket hosszú távon tekintjük partnereinknek, akik a legjobb termékeket, illetve a legjobb szolgáltatásokat érdemlik.

Ha többet szeretne megtudni a programról, valamint annak előnyeiről, látogasson el honlapunkra: www.omv-bixxol.hu



Formailag az A6-ossal, műszakilag az A4-essel rokon. A normál helyett kétféle sportfutómű, vagy adaptív lengéscsillapítás rendelhető

Gyilkos tekintet

Ha lehetne, akkor sem mernék komolyan belékötni a felfrissített Audi A5-ösbe, mert a tekintetével szinte ölni tudna.



A kifogástalan sem elég jó az Audinak: tovább finomították a minőségérzetet. Nemcsak a volán, hanem az egész kormánymű is új

Mivel a kezdetben Coupé, majd Cabrio és ötajtós Sportback változatban is piacra dobott A5-ös még négy - eredményekben gazdag - esztendő elteltével is a leg szebb az összes Audi közül, a nemrégiben esedékes modellfrissítéskor csupán lehetőfinom retusálást végeztek Walter da Silva mesterművén. A változást mindenekelőtt az eddiginél szúrósabb tekintetből lehet kiolvasni: a lámpatestek metszése már önmagában is szigorú, míg az opciós xenon fényszórókat gyilkos LED-es nappali menetfény egészíti ki. A drámai hatáshoz pedig a „single frame” hűtőmaszk legutóbbi, hatszögletű verziója és a sportosabb lökhárítók

szolgálnak körítésként. Aki mélyebben elmerül a részletekben, felfedezhet még néhány pengeéles vonalat, valamint új keréttárcsákat és színeket az A5-ösön.

Az összes motort feltöltő izmosítja

Ami azt illeti, a menetpróbán sikerült a végletek között csapongani. Belépőmotoroknak egészen kiváló, s a nap folyamán az egyik legnagyobb meglepetést okozta az 1.8 TFSI! Gázadásra nem sokat hezitál a turbófeltöltővel lélegeztetett, ultrakorszerű (közvetlen és szívócső-befecskendezés kombinációja, változó

szelepvezérlés és szelepkimelés) négyhengeres, határozottan pörög fel, és szinte bármilyen fordulatról erőteljesen húz. Megnyerő menetdinamikát biztosít a kocsinak, s egyúttal rendkívül kifinomult. Talán túlzottan is, a hangját még hosszan pörgetve sem hajlandó kieszeneni. Ugyancsak ez a steril tökéletesség jellemző magára az A5-ösre - akár csak a legtöbb Audira. Különösebb felhajtás nélkül, precízen hajtja végre a vezető utasításait, magabiztosan veszi a kanyarokat és jól rugózik, hatfokozatú manuális sebességváltója pedig katonásan megvezetett. Közvetlen és pontos az új elektrohidraulikus szervokormány

i AUDI RS5

Szívós fenegyerek

Nemrégiben az A5-ös modellsorozatot nehézfiúja, az RS5-ös is átesett a ráncfelvarráson. A KUPÉ (1) ÉS RÖVIDESEN KABRÍÓ (2) KIVITELBEN IS KÉSZÜLŐ GÉP az agresszív



fellépéshez méltó képességekkel rendelkezik: a V8-ból származó 4163 cm³-es, V8-as szívómotor 450 LÓERŐS TELJESÍTMÉNYE ÉS 430 NM-ES FORGATÓNYOMATÉKA a hét-fokozatú, duplakuplungos automata sebességváltón keresztül bombázza a quattro négykerék-hajtást. A rajtprogramnak köszönhetően nem probléma a 4,6 másodperces százas sprint abszolválása, egy „szerényebb” összeg ellenében pedig a csúcsebesség elektronikus korlátozását 250-ről 280 km/óra emeli az Audi.



is, de sajnos nemcsak az üzemanyaggal spórol (-0,3 l/100 km), hanem a visszajelzésekkel is. Amúgy az összes motor-sebességváltó kombinációhoz szériatartozékként jár a start-stop rendszer és a fékenergia-visszanyerés, így átlagosan 11%-kal csökkent a fogyasztás.

Ehhez képest az S5-ös mintha hangosan lázadna a kiszámíthatóság és a fegyelmesség ellen - valójában a másik véglet az RS5-ös lenne, de az nem szerepelt a programban. Négy kidörgön keresztül, vérfagyasztóan hőrög, fűjtat és prüszköl a kompresszorral támogatott 3,0 literes V6-os, visszakapcsoláskor pedig hangzatos gázfröccsel öblöget. Itt aztán nincs kecmec, 333 lóerővel lő ki az öltönyös fenegyerek: villámgyorsan kapcsoló,

hétfokozatú duplakuplungos automata váltójával akár 4,9 másodperc alatt százza rongyol, és megtorpanás nélkül hasíthat tovább egészen az elektronikusan korlátozott 250 km/órás csúcsebességig. 10 mm-rel ültetett sportfutóműve, quattro összerékhajtása (alaphelyzetben 40:60 arányú nyomatékelosztás) és az opciós hátsó sportdiffi gondoskodik róla, hogy a kanyarokban is veszteség nélkül fogja az utat. Erőltetett menetben finoman alulkormányozottá válik az S5-ös, gázvétélre azonban hajlamos megindulni a fenéke, így kikapcsolt menetstabilizálóval igazán szórakoztató a vezetése.

Ha nem is ilyen drasztikus, de hasonló a különbség a 177 lóerős 2.0 TDI és a 245 lovas 3.0 TDI quattro között. Már az alapdíjellel

sem vérszegény a kocsija, a V6-os azonban egészen más kvalitásokkal bír, remek gran tourismóvá varázsolja az A5-öst.

Még több elektronikus őrangyal figyel

Igazság szerint az utasteret mi már korábban is makulátlannak találtuk, de az ingolstadtiak még reszelgettek rajta egy kicsit. Például a belső hangulat többféle műszerfal és kárpitszín kombinációjával határozható meg, a diszítőelemek kiállításában pedig - egyebek mellett - megjelent a magasabb kategóriás Audikból ismert, csodálatos natúr faberakás is. Új a kormány és az automatikus sebességváltó választókarja, a gombok és kapcsolók

többsége elegáns krómszegélyt kapott, illetve egyszerűsítették az MMI kezelőrendszer használatát.

Az A5-ös ezentúl folyamatosan figyeli a vezető éberségét (kormánymozdulatok, sebességváltás, pedálkezelés), s amennyiben azt észleli, hogy a sofőr kezd „szétcsúszni” a fáradtságtól, pihenést javasol. Felár ellenében holtterfigyeléssel, a kormányzásba beavatkozó aktív sávartó rendszerrel, valamint 30 km/órás sebesség alatt teljes vészfékezésre képes adaptív követésitávolság- és sebességtartó automatikával is felszerelhető. A Sportback extralistáján pedig szerepel még egy új, gyakorlatiasabb opció: a vásárlók kérésének megfelelően immár két- helyett háromszemélyes hátsó ülészállással is kérhető.

1275



Az ötajtós Sportback a legpraktikusabb A5-ös, ráadásul 255 ezer forinttal olcsóbb a Coupénál



Négyféle színben rendelhető a vászontető. Akár 50 km/órás tempóig, 15 mp alatt „levetkőzik” a kabrió



A hangorkán mellett durvább hűtőrács és kötény jelzi a V8-astól búcsúzó S5-öst

i AUDI A5	1.8 TFSI	2.0 TFSI quattro	3.0 TFSI quattro	2.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI quattro	S5
Összlökettérfogat (cm ³):	1798 S4/16 turbó	1984 S4/16 turbó	2995 V6/24 kompresszor	1968 S4/16 turbó	2967 V6/24 turbó	2967 V6/24 turbó	2995 V6/24 kompresszor
Max. tejj. (kW/LE/min):	125/170/3800-6200	155/211/4300-6000	200/272/n.a.	130/177/4200	150/204/3500-4500	180/245/4000-4500	245/333/5500-7000
Max. nyomaték (Nm/min):	320/1400-3700	350/1500-4200	400/2250-4750	380/1750-2500	400/1250-3500	500/1400-3250	440/2900-5300
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	7,9	6,5	5,8	8,2	7,1	5,8	4,9
Max. sebesség (km/h):	230	245	250	230	235	250	250
Átlagfogyasztás (l/100 km):	5,7	7,0	8,1	4,7	4,9	5,7	8,1
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	134	159	190	122	129	149	190
Alapár (Ft):	10 405 500	13 575 000	n.a.	11 133 000	13 227 250	15 196 000	18 790 000

* A Coupé adatai

HIRDETÉS

ABT POWER CLASSIC

45% KEDVEZMÉNY

MINDEN 25 HÓNAPNÁL IDŐSEBB AUTÓRA

Az akció érvényessége:
2011.10.01 – 2011.10.31

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

ABT[®]

SPORTSLINE

Egyszerűen jobb



Azonos felszereltség esetén az 1.4 Turbo a 110 lovas 2.0 CDTI-nél 629 000, a teljesítményben hozzá passzoló 130 lovasnál pedig 829 000 forinttal jutányosabb

Lassan elfogynak az Insignia kínálatából a szívómotorok, az 1.6 ECOTEC (115 LE) még kitart, de az 1,8-as változatnak már búcsút intettek.

Sok könnyet senki sem hullajt a 140 lovas 1,8-as után, a hájas kasztnival nehezen boldogult, dinamikája lehangoló volt, így nem csoda, hogy nem is sokat adtak el belőle. Az új 1.4 Turbo ugyan szintén 140 lóerős, de jobb fogyasztási és károsanyag-kibocsátási értékekkel bír, ráadásul erő kifejtése a feltöltés révén sokkal meggyőzőbb.

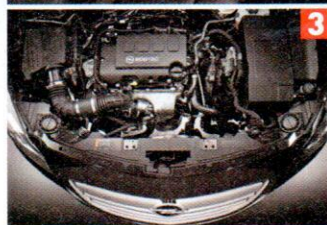
Persze eszembe száguldozásról ne ábrándozunk, egyszerűen arról van szó, hogy a 200 Nm széles tartományban, 1850-től 4900-ig jelen van. A tempós haladáshoz sűrűn kell a váltókarhoz nyúlni, amely kellően pontos, csak a kulisszautak hosszúak kissé. Nyugodt ritmusban haladva 7,0 liter körüli fogyasztással lehet számolni. A százask sprintet 10,9 másodperc alatt teljesíti az 1.4 Turbo, a 205 km/órás végsebességet pedig kellően hosszú szakaszon valóban el tudja érni, bár 150 felett már igencsak vonakodva gyorsul. Az ecoFlex csomag 1,4-eshez széria többek között a gyorsan dolgozó start-stop rendszer, a mérsékelt gördülési ellenállású gumiköpeny, az optimalizált légellenállású kasztni (ültetés és alsó borítás) és a fokozatjelző.



Minimális változások a belsőben, megújult például a navigációs rendszer, s a rendelhető biztonsági extrák köre is bővült



1. A felkapott Indian Summer bőrkárpit után megjelent a sötét Night változat is. 2. Jobb hatásfokkal működik a táblafelismerő rendszer. 3. Az 1.4 Turbo nyomatéka 200 Nm, működése kulturáltabb a dízelekénél



Az 1.4 Turbo 6,62 milliótól kapható, így partiképes árával reális alternatívát jelenthet a borsosabb árú dízelekkel szemben.

A 2012-es modellévre apró belső változásokat is végrehajtottak az Insignián. Új, SD-kártyán tárolt adatbázisú navigátor jelent meg kibővített POI-tartalommal (érdekes helyek), kérhető ütközésre figyelmeztető rendszer, s csiszoltak a

táblafelismerő funkció is. Hatékonyabbá váltak az adaptív fényszórók, immár az összes dízelhez elérhető az ecoFlex csomag, és fekete, narancsszégélyes Indian Night bőrkárpitozás is választható. A külsőhöz nem nyúltak, mondván, hogy töretlen az Insignia sikere, a vevők elégedettek a formával, így még feleslegesnek érzik az átalakítást.

MOLNÁR JÓZSEF

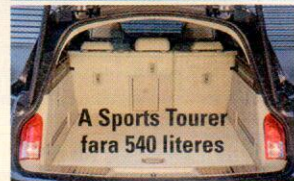
i INSIGNIA 2.0 Turbo AWD

Húzó darab

Az Opel mérnökei átdolgozták a 2,0 literes, feltöltős benzinmotort: megemelték a turbónyomást, optimalizálták a befecskendező rendszert és a kipufogógáz-elvezetést, így plusz 30 lóerőt és 50 Nm-t préseltek ki a négyhengeresből. **AZ ÁTALAKÍTÁSOK RÉVÉN 250 LÓERŐS MOTOR KIZÁRÓLAG ÖSSZKERÉKHAJTÁSSAL ÉS MANUÁLIS VÁLTÓVAL KAPHATÓ**, a korábbi változat azonban fronthajtással továbbra is a kínálat részét képezi. A 400 Nm 2400-as fordulattól bevetésre kész, a dinamika egészen meggyőző, érzésre nincs érdemi különbség a kissé



Semlegesen fordul a 2.0 Turbo



A Sports Tourer fara 540 literes

bágyadt előadást produkáló 325 lóerős OPC-hez képest. A 4x4-es hajtás révén provokálva is sokáig semlegesen fordul az autó, rossz tapadási körülmények között (például poros, esős szakaszon) is magabiztosan, egyenletesen húz az Insignia. A százask gyorsulás 7,5 másodpercig tart, a végsebességet elektronika korlátozza 250 km/óránál, míg a gyári átlagfogyasztás 8,4 l/100 km. **A 250 LOVAS INSIGNIA 2.0 Turbo AWD 9,12 MILLIÓTÓL KAPHATÓ**, start-stop rendszerrel, alacsony gördülési ellenállású gumikkal felszerelt kivitelle pedig 98 ezerral kerül többre.

i INSIGNIA 1.4 Turbo ecoFLEX

Összlökettérfogat:	1364 cm ³
Max. teljesítmény:	103 kW (140 LE) 4900-6000/min
Max. nyomaték:	200 Nm 1850-4900/min
Hossz./szél./mag.:	4830/1856/1498 mm
Tengelytáv:	2737 mm
Tömeg/teherbírás:	1503/517 kg
Csomagtér:	500 l
0-100 km/h:	10,9 s
Max. sebesség:	205 km/h
Átlagfogyasztás:	5,7 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	139 g/km
Alapár:	6 619 000 Ft

* Négyajtós változat adatai

**CHAMPION**[®]

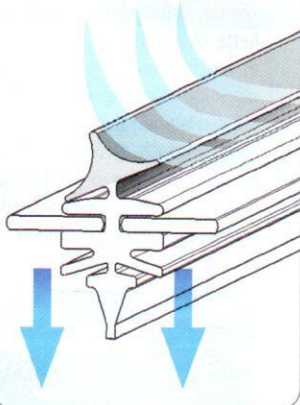
EASYVISION

**ÚJ**

Easyvision lapos ablaktörlők

- ➔ Minden szükséges méretben elérhető 35-től - 75 cm-ig
- ➔ Minden szükséges ablaktörlő karhoz alkalmazható: mindkét hagyományos horog és a 4 új speciális karhoz
- ➔ Szimmetrikus spoiler kialakítása következtében, bármely oldalra felszerelhető
- ➔ Járműinformációk a csomagoláson
- ➔ Felszerelési utasítás a csomagban
- ➔ Minden szükséges csatlakozó mellékelve

VGS Technology™



➔ A lapos ablaktörlő lapátok innovatív technológiája a CHAMPION-tól

Az Easyvision lapos ablaktörlő lapátok a VGS technológiát használják. A VGS (Variable Geometry Spoiler = változtatható geometriájú légtérelő) technológia a szél változásához igazítja az ablaktörlőt. Ez csökkenti annak aerodinamikai ellenállását, és növeli a törlés minőségét.

Kombinált közvetlen és kompatibilis csatlakozás ←

Az Easyvision lapos ablaktörlő lapátok a CHAMPION Master Connector™ rendszert használják, így mind a lapos, mind pedig a hagyományos törlőkarokra felszerelhetők. Az Easyvision lapátok több autómárka számos autótípusát lefedik. Az Easyvision minden eddigiénél könnyebbé teszi a hagyományos ablaktörlők lecserélését lapos ablaktörlőkre.



Federal-Mogul Global Aftermarket EMEA, BVBA

Prins Boudewijnlaan 7 • B-2550 Kontich [Belgium] • www.federalmogul.com



Helyreigazítás

Teljesen új megjelenés kölcsönöz az új első lökhárító a Koleosnak. Háttul minden maradt a rég

Átrajzolt orr és takarékosabb dízelmotorok jellemzik a megújult Koleost.

Új lökhárító, a korábnál nagyobb és krómosabb hűtőrács, karakteresebb műszerek, no és új felnik. Optikai fronton minden más maradt a régiben, ami nem feltétlenül baj, hiszen nem igazán lehet belekötni a Renault szabadidő-autójába. Vegyük például a remek terepjáró tulajdonságokat, a gyáriak kiemelték, hogy a 27 fokos első és a 31 fokos hátsó terepszög kategóriájának legjobbjá, a 188 mm-es hasmagasságot azonban még némelyik személyautó is felülmúlja...

Szabadidő-autónak látszó tárgy

De nem csak ez utal arra, hogy a Koleos valójában egy „szerepjáró”, hanem a gyár emberei is. Lehetőségünk volt egy rövid tereppályán is kipróbálni az autót. Tudják, olyan fájt a „érintetlen” vadonról van szó, ahol kis botok mutatják, hol is szabad (tud) elmenni az autóval, a rizikósabb részeken még némi aszfaltot is fel lehet fedezni, nem is beszélve a mindenféle ügyetlenséget megakadályozó emberről az anyósülésen. Amikor például a dombra felfelé kapasz-



Néha hallható a dízelmotor, egyébként csendes az utastér. Az automata lassú, de nagyon finoman kapcsol



Új grafikát és szint kapott a műszeregyeség, egyébként nincs változás az utastérben



Családi használatra is fel lehet készíteni az autót

i PIACI TREND

Nincs ok panaszra

A Renault 2008-ban kezdte Európában forgalmazni a dél-koreai Samsung QM5-ös bázisára épülő



kompakt szabadidő-autóját, amelynek eladásai azóta folyamatosan emelkednek: **AZ IDEI ELSŐ FÉLÉVBEN PÉLDÁUL 51%-KAL (28 293 DB) TÖBBET ADTAK EL BELŐLE, MINT TAVALY.** Ennek ellenére nem kerülhetette el a sorsát, s felfrissítették a megjelenését - a korábnál nagyobb műanyag első lökhárító minden bizonnyal jobb gyalogosvédelmet biztosít, arról nem is beszélve, hogy hamarosan jön a Renault új márkaculata, amiben az eddigi orral már meglehetősen öregeseknek hatna a Koleos.





Nyújtózkodni kell a csomagtér meg- és kipakolásához

A továbbfejlesztett ESP lejtmeneti fékvezérlést is tud, de csak zárt 4WD hajtással, 10 foknál meredekebb lejtőn



kvda megkérdeztem, a kijelölt bal oldali út helyett nem mehetnék-e jobbra, rögtön jött a válasz: nem, arra csak terepjárók mehetnek! Ezzel nem tudok vitatkozni...

Természetesen közúton is vettük az autót, a 2,0 literes, 150 lóerős dizel halk mormogása egészen addig kísér, amíg a BOSE hifivel el nem nyomjuk, a rugózás a magas építmód miatt feszebb annál, mint amit kényelmesnek lehet nevezni. A hatfokozatú automatikus sebességváltó ugyan alaposan megfontolja a kapcsolásokat, de ha egyszer dűlőre jut, csak a fordulatszámérő mutatójából

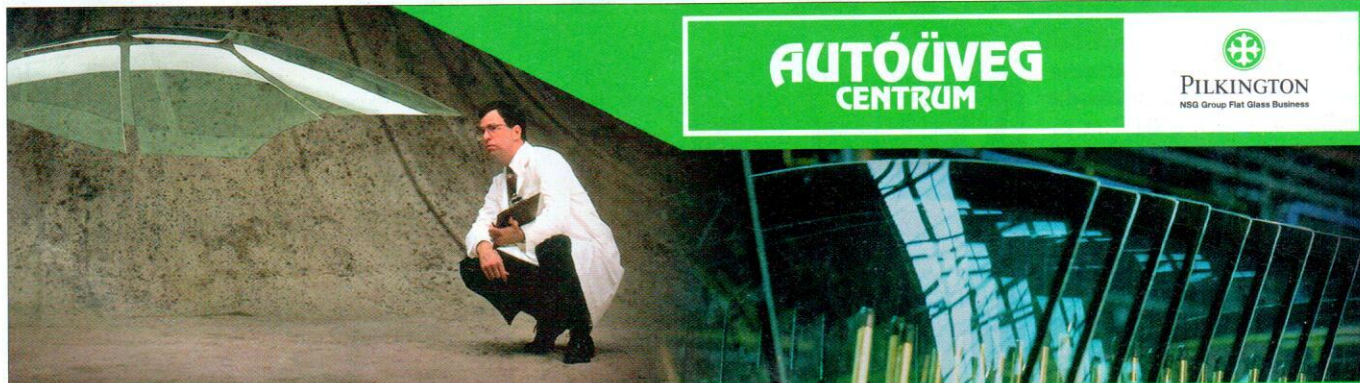
lehet észrevenni, hogy valami történik. Jelentősen csökkentették a motorok fogyasztását, a gyakorlati eredményekről azonban majd csak az első tesztek alapján tudunk beszámolni.

A magyarországi árak november elejére várhatók, a választékról azonban annyit már tudunk, hogy nálunk csak a 2,0 literes dizelmotorral (150 és 175 LE) fogják forgalmazni a Renault Koleost. Három felszereltségi szint közül lehet majd választani, továbbá a kisebb teljesítményhez automatikus váltó is kérhető.

LŐVEI GERGELY

i RENAULT KOLEOS	2.0 dCi 150	2.0 dCi 175
Összlökettérfogat (cm ³):	1995	1995
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel	
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	110/150/4000	127/175/3750
Max. forgatónyomaték (Nm/min):	320/2000	360/2000
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4520/1855/1695	
Tengelytáv (mm):	2690	
Fordulókör (m):	11,6	
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1649/472 (1655/503)*	1655/454
Csomagtér (l):	450/1380	
Üzemanyagtank (l):	65	
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	10,0	9,9
Maximális sebesség (km/h):	183	191
Város/országút/vegyes (l/100 km):	6,9/5,1/5,7 (7,5/5,7/6,4)*	7,5/5,7/6,4
CO ₂ -kibocsátás (g/km):	148 (166)*	166
* 4WD hajtással		

HIRDETÉS



**AUTÓÜVEG
CENTRUM**

PILKINGTON
NSG Group Flat Glass Business

Kis- és nagykereskedelem • Helyszíni CASCO-s kárfelvétel • Beszerelés • Köfelverődés javítás

Biztosító partnereink:



Budapesti központi szerviz:
1107 Budapest, Szállás utca 19.
Tel./fax: (36 1) 260 0102



Budapesti belvárosi szerviz:
WestEnd City Center, parkoló-spirál feljáró
Tel./fax: (36 1) 238 9797

Új telephelyet nyitottunk!
8000 Székesfehérvár, Móri út 154.
Telefon: 06 22/ 310 615

Országos lefedettség:

7 saját lerakat, 30 szerződött partner



TUV NORD
ISO 9001

Országos kék szám: 40/ 200 839 • info@pilkington.co.hu

www.pilkingtonagr.hu

Fotósunknak sikerült megtalálnia azt a perspektívát, ahonnan még egészen jól mutat, pedig nem a design az új 1-es erőssége



Az új 1-es BMW-vel kapcsolatban a saját bőrömmön tapasztalhattam meg, mit is jelent, ha elvakít a szerelem... Ezt a köcsit nem a szépsége miatt szeretjük!

A szerelem vak

Soha nem gondoltam volna, hogy egyszer még vissza fogom sírni Chris Bangle nevét! Az amerikai fenegyerekek vitán felül voltak bódületes melléfogásai a BMW-nél, de többnyire látványosan „elsült a keze” és karakteresen egyedi autókkal rukkolt elő. Ezzel szemben utódja, Adrian van Hooydonk láthatóan igyekszik végtelenül letisztult, sallangmentes formákkal operálni. Meglehet, hogy a vélt vagy valós üzletembereket megszólító 5-ös és 7-es sorozatnak ez még előnyére is válik, de szerintem a fiatalabb közönséget célkeresztbe állító modelleknél – például az új 1-esnél – több vagányság és temperamentum is elférne.

Ronda, de finom: élményben verhetetlen

„Ez szemből olyan, mintha a régiek azt mondták volna, hogy nézzél rám bután, a hátsó lámpái meg szinte csereszabatosak a VW Polóéval” – ezek a gondolatok ötlöttek fel bennem, amikor a hivatalos fotókon először láttam a második generációt. A menetpróba után Kálmi kolléga próbálta lehúzni a kedélyeket, hogy élőben nem olyan sokkoló a látvány. Bár hitetlenkedve mentem el a tesztautóért, miután a parkolóban tüzetesen szemügyre



Remek oldaltartást nyújtanak a feszes tömésű és sokféle módon állítható sportülések

vettem, tulajdonképpen igazat kellett adnom neki – továbbra sem teszszik, de tényleg emészthető a forma. Sőt! Töredelmesen bevallom, egy hét alatt az ujjá (vagy a hátsó kerekei) köré csavart, s végül ismét beleszerettem az 1-esbe...



A hátsó utasok lábtere 21 mm-rel nőtt, de továbbra is inkább „négy személyes” az 1-es

Persze ezt mindenekelett annak köszönheti, hogy összességében nagyszerű autó, melyet baromi jó vezetni. Hátsókerék-hajtásával még mindig unikumnak számít a kompaktkategóriában, és akármilyen közhelyes is, a legkisebb BMW

szinte együtt él a vezetővel! Ró pant közvetlen és pontosan man verezhető, reakciói és irányváltás szinte azonnaliak. Az ülés pozíc sportosan alacsony, az opciós (v tozó áttételezésű) sportkormány mérete és fogása remek, a rásegít

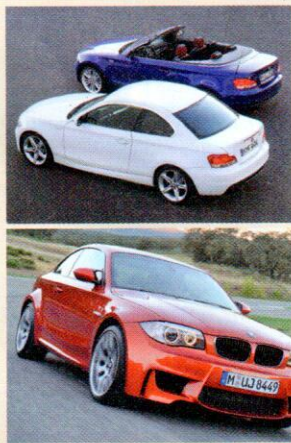
i TÍPUSELŐD

Kiteljesedés

2004-BEN LEFELÉ BŐVÍTETTE KÍNÁLATÁT A BMW, és legkisebb modelljeként piacra dobta az 1-es sorozatot. A márka sportos hagyományaihoz méltó módon a bajor kompakt hosszú idő után vissza-



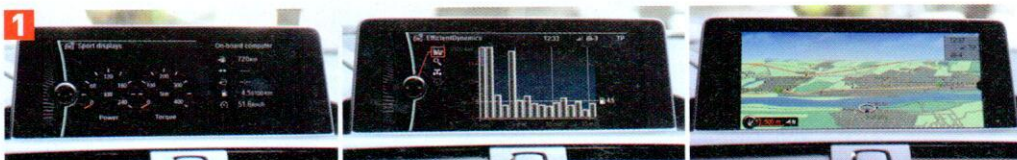
hozta a hátsókerék-hajtás élményét a kategóriába. Kezdetben ötajtós, csapotható kivitelben készült az 1-es, amit a 2007-es ráncfelvarrás idején egészített ki a háromajtós verzió. Még abban az évben bemutatkozott a Coupé, majd 2008-ban a vászontetős Cabriolet is. Végül IDÉN JANUÁRBAN, A DETROITI AUTÓSZALONON „ROBBANT AZ ADRENALINBOMBA”: ekkor debütált a 340 lovas izomkolosszus, az 1 M Coupé. Nem sokkal később, június elején mutatkozott be az 1-es második generációja, amely egyelőre kizárólag ötajtós karosszériával készül - elődjéből a háromajtóst, a kupét és a kabriót tovább forgalmazzák.



i GAZDASÁGI ADATOK

Értécsökkenés*:	
BMW 120d alapár:	8 640 000 Ft
1 év elteltével:	5 370 000 Ft
3 év elteltével:	4 380 000 Ft
5 év elteltével:	3 430 000 Ft

*AZ EURO TAX GLASS'S BECSLÉSE ALAPJÁN.
INFORMÁCIÓ: WWW.EUROTAX.HU
eurotaxGLASS'S
Automotive business intelligence



1 **Megjeleníthető az aktuálisan felhasznált teljesítmény és nyomaték**

A fogyasztás időbeni alakulása. A fehér vonal az aktuális átlagot jelöli

3 **Navigáció: 8,8 colos, sík képernyővel, 697 500 forintért**



Még a Sport Line kivitel piros és zongoralakk dekorelemeivel együtt is komor a hangulat. Nem hiányoznak a praktikus részletmegoldások



2 **A távfényasszisztens (43 800 Ft) automatikusan vezérli a reflektort**



3 **A motor gombnyomásra indul. Itt kikapcsolható a start-stop rendszer**



4 **A tárolócsomag (43 800 Ft) része a pohártartóba illeszthető tálca**

mértéke pedig jól eltalált. Ráadásul az elektrohidraulikus szervó ellenére megfelelő visszajelzésekkel is szolgál, úgyhogy precízen támadhatjuk a kanyarokat és dobálhatjuk egyik ívről a másikra a kocsit. A fordulókban egyszerre érezni masszívnak és az 1,4 tonnás tömegnél könnyedebbnak az 1-es. Merev karosszériája és ideálshoz közeli súlyelosztása kiegyensúlyozott viselkedést biztosít, míg a feszes hangolású M-sportfutóművel nagyon ott van az úton - ha nem is komfortos, a hazai útviszonyokra vetítve még így is megfelelő a rugózása. Stabílan és sokáig semleges kanyarodik, majd amikor a határokat feszegetjük, finoman elkezd tolni az orrát, de tovább hajszolva a hátulját is tánca lehet vinni: a DSC menetstabilizátor teljesen kikapcsolható, úgyhogy semmi nem gátolja az örömautózást.

A maga 184 lóerőjével és 380 Nm-es nyomatékával a tesztelt 120d jelenleg a legacélosabb dízel a kínálatban. Ennek megfelelően keményen meglóditja és lehengerlő

módon gyorsítja a kocsit, sportos menetteljesítményekkel ruházza fel a BMW-t. A lendületes autózásban a határozott kezelést igénylő, de rövid utakon és pontosan kapcsolható hatfokozatú sebességváltó is partner, a fék nyomáspontja pedig jól kitapítható, ereje érzéssel adagolható.

Egyszerre erős és takarékos

A gázpedálon leadott parancsokra élénken válaszol és energikusan pörög fel a motor. Már amennyiben a széria menetdinamika-kapcsolóval a Sport vagy Sport+ programot aktiváltuk. Ugyanis a szupertakarékos Eco Pro üzemmódban olyan érzésünk támad, mintha gázolaj helyett valami sűrű, ragacsos massa érkezne a hengerekbe. Cserében viszont képes öt liter körül fogyasztani a BMW - az általunk mért 5,6 l/100 km-es tesztátlagba némi élvezkedés is vegyült.

Alacsony fordulaton csendesen jár és hosszan kihúzatva sem erősödik fel tolakodóan, viszont kissé

nyerssé válik a motor hangja. Ennél azonban zavaróbb a prémiummárkához nem eléggé kifinomult start-stop rendszer: villámgyorsan végzi ugyan a dolgát, de a motor leállításakor és újraindításakor erősen megrázza az autót.

Az alapváltozaton felül egyébként - 554 500 forintos felárért - Sport Line és Urban Line kivitelben választható az 1-es. Eltérő a BMW-veze, a lökhárítók kiképzése, valamint a belső hangulat, de mindent összevetve nem érzem azt a látványos különbséget, mint mondjuk a Mercedes C-osztály variációinál (Avantgarde kontra Classic és Elegance). Ha már az utastérnél tartunk, a méretnövekedés dacára (hosszúság: +85 mm, szélesség: +17 mm, tengelytáv: +30 mm) a térkínálat továbbra is átlagos. Négy személynek olyan 175-180 centis magasságig megfelelő férőhelyet nyújt a kocsit, de a masszív kardánalagút miatt hátra-középre még gyereket sem ültetnék, mert azt hihetné, hogy büntetésben van. A csomag- ▶

i DRIVING EXPERIENCE

Választási program

Bár itt máshogyan hívják, a nagyobb BMW modellekből **MÁR ISMERJÜK A MENETDINAMIKASZABÁLYOZÓ GOMBOT.** Ez hatást gyakorol az elektronikus gázipedál, a kormányszervó, a menetstabilizáló elektronika, valamint az opciós nyolcfokozatú (!) automatikus sebességváltó és az adaptív lengéscsillapítás programozására. A Normál alapbeállítás mellett a vezető választhat Sport és egyes változatokban Sport+ programot, vagy aktiválhatja az üzemanyag-takarékos Eco Pro üzemmódot.



A széria start-stop rendszer és fékenergia-visszanyerés mellett itt az aktív hűtőmaszkellék, **A KÜLÖNBÖZŐ SEGÉDBERENDEZÉSEK ÉS A LÉGKONDITIONÁLÓ IGÉNY SZERINTI, INTELLIGENS VEZÉRLÉSÉVEL SPÓROL AZ 1-ES.** Az ideális kapcsolási pontok és az ajánlott sebességi fokozat amúgy is megjelenik a műszeregység kijelzőjén, de ilyenkor megtakarítási tippel és figyelmeztetésekkel is bombázza a sofőrt. Ezenkívül a pillanatnyi fogyasztásmérő helyét egy „spórolásmérő” veszi át: akkor vezetünk takarékosan, amikor az apró fehér mutató a kék mezőben marad, motivációként pedig az Eco Pro üzemmód használatával nyert plusz hatótávolság is látható.



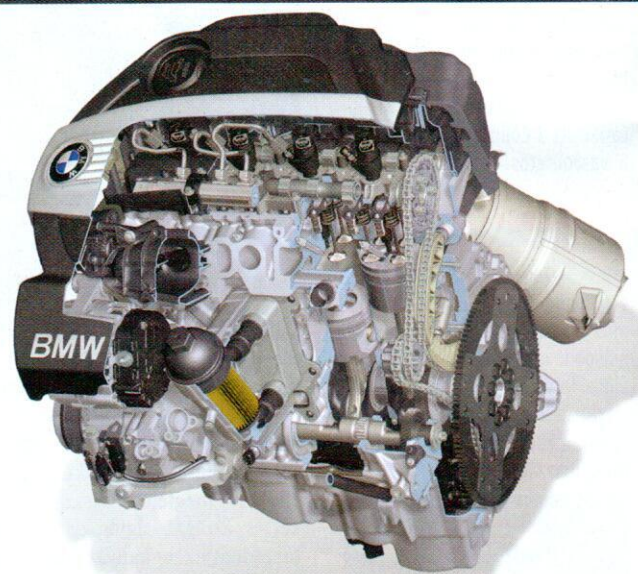
Az egyetlen kompakt, amelyik hátul hajt. Tolatóradar vagy kamera is rendelhető, sőt automatikusan is képes beparkolni



A háttámlák 60:40-es osztása széria, a 40:20:40-es feláras. Bővítés után sík padló keletkezik



Az M-sportfutómű 15 mm-t ültet rajta



Elődjénél 7 lóerővel és 30 Nm-rel tud többet a kettős leömlésű, változó geometriájú turbós, 1800 bar nyomással dolgozó csúcscsízél

tér 30 literrel, 360-ra nőtt, s az osztott hátsó támlák ledöntésével egyszerűen bővíthető.

Fizetési felszólítás: prémiumopciók

A vezetési környezet tipikusan BMW-s, a jözan műszerfal könnyen áttekinthető, az ergonómia és a kidolgozás példás. Ugyanakkor a felhasznált anyagok és maga a minőségérzet szerintem manapság már nem számít kiemelkedően igényesnek a kategóriában. Ezúttal inkább

a magas technikai színvonal és a végtelenül hosszú extralista nyújtja a presztizsértéket.

Ezzel kapcsolatban pedig van itt egy elég kiábrándító dolog... Már a 136 turbóloerős 116i belépőmodell is 6 690 000 forinttól indul, a csúcscsízélért ennél kis híján kétfélszerrel többet kérnek, de ami igazán fáj, az a feletráztott tesztautó 12 435 000 forintos ajánlati ára. Te jó Isten, ez csak egy kompakt-autó!!! Nagyon sajnálom, de ami engem illet, ennyire nem vagyok vak a szerelemben...

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

i BMW	120d	TETSZETT
Összlökettérfogat:	1995 cm ³	- vezetési élmény, menetdinamika
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbódízel	- gazdaságosság
Max. teljesítmény:	135 kW (184 LE) 4000/min	- műszaki igényesség
Max. forgatónyomaték:	380 Nm 1750-2750/min	NEM TETSZETT
Hossz./szél./mag.:	4324/1765/1421 mm	- forma
Tengelytáv:	2690 mm	- vételár
Fordulókör:	10,9 m	- drága extrák
Saját tömeg/teherbírás:	1420/530 kg	
Csomagtér:	360/1200 l	
Üzemanyagtank:	52 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,2 s	
Maximális sebesség:	228 km/h	
Város/országút/vegyes:	5,7/4,0/4,6 l/100 km	
Tesztfogyasztás:	5,6 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	122 g/km	
A modell alapára (116i):	6 690 000 Ft	
A tesztelt modell ára:	8 640 000 Ft	

am ÖSSZEĞZÉS

Menetdinamika és vezetési élmény tekintetében az 1-es továbbra is mérce a kompakt-kategóriában, aminek a BMW kökeményen megkéri az árát! A tesztkocsi vételárából kijön két közepesen felszerelt Ford Focus, és azt sem olyan rossz vezetni...

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:

BMW MAGYARORSZÁG KFT., 2220 VECSES, AIRPORT BUSINESS PARK, LŐRINCI ÚT 59. TELEFON: 06-29-555-100



Duplázza meg kisvállalkozása hatékonyságát! 2 db Nokia C5-03 4990 Ft

- 2 darab új Menedzser 7000 előfizetéssel
- 1 GB adatforgalommal emailezésre, böngészésre, multimédiára
- 2 darab 2 éves hűségnyilatkozattal és 2 éves szerződéssel

A készülékajánlat 2011. szeptember 20. és november 2. között vagy a készlet erejéig érvényes. A készülék fenti feltételekkel történő megvásárlásához két fényképes okmány bemutatása szükséges. Az ajánlat más kedvezményes ajánlattal nem vonható össze. A böngészés és emailezés definíciója megtalálható az ÁSZF-ben. További részletek a Telenor üzleteiben. Telefonos Ügyfélszolgálat: 1220. www.telenor.hu

Miből lesz a cserebogár



Az utolsó itthon forgalmazt Elantra 2003-ban esett át egy fazonigazítás

Széria a ködlámpa és a nappali menetfény

Itt az új Elantra, mely kizárólag 1,6-os benzinnel és négyajtós kasztnival kapható. Vajon milyenek így az esélyei?

Képzelmek, én azon kevesek közé tartozom hazánkban, akiknek már volt Elantrájuk! No, azt mondanom sem kell, hogy a vásárlásnál a forma volt az utolsó, ami számított, a tágas fülke, a megbízható üzem és az akkor hároméves modell 50% feletti értékvesztése nyomott sokat a latban. Utóbbi mára a Hyundai kinötte, hála a márka jó hírnevének, az egyedülálló, ötéves garanciavállalásnak és a tetszetős, minőségi kialakításnak. Némi privát szösszenet után jogosan merül fel a kérdés, vajon milyen hasonlít egymásra a mostani és a leváltott modell?

Semmiben, pardon, valamiben mégis, ez pedig a típusnév. Az új Elantra egészen egyszerűen szép! Odajöttek érdeklődni a benzinkúton, az autócserén morfondírozó egyik ismerősöm is komolyan vizslatta, a piros lámpáknál pedig többször is elkaptam a kíváncsi tekinteteket.



Mozgalmas és tetszetős a középkonzol, a kvarcóra nem hiányozhat



Bőr-szövet borítás csak a Style szinthez jár



A lábtér bőséges, de a fejnek már nem sok hely jutott

i HYUNDAI i40 SEDAN

Eggyel feljebb



Az Elantránál egy méretosztályal feljebb jut szerephez az i40-és szedán változata. **A 4740 MM HOSZÚ, 2770 MM-ES TENGYELTÁV LIMUZIN RAKTERE 503 LITERE**

A hazánkban november-december táján debütáló újdonság várhatóan 250 000 forinttal lesz olcsóbb a mára kapható i40 kombinál (CW). Ennek tükrében a legjutányosabb benzines (1.6 GDI, 135 LE) kb. 6,25, míg az alapdízel (1.7 CRDi, 115 LE) 6,7 milliót kóstál. Utóbbi aggregáttal és start-stop rendszerrel az i40-és csupán 4,3 liter gázolajat igényel 100 kilométerenként, míg a CO kibocsátása mindössze 113 g/km!





Többfunkciós napellenző



Tároló és töltőcsatlakozó



Dupla pohártartó



Alul rögzített gázpedál

Nem véletlen, hiszen az Elantra a márka új európai zászlóshajójának, az i40-esnek a designmutációja.

Az Elantra tetszési indexe beülvé sem csökken. Nyereg a világosított színű belső, az anyagok a fontosabb helyeken puhák, az illesztési hézagok egyenletesek, s szerencsére a sötét grafitzürke és fényes fekete kiegészítő panelek még a jó izlés határán belül maradnak.

Az első ülések kényelmesek, az állítható deréktámasz és a szabályozható könyöklő is jó szolgálatot tesz. Hab a tortán, hogy a Style szintnél a hátsó szélső helyekhez is dukál ülésfűtés – ilyen az ellenfelek nemigen adnak. A hifi gyakorlatilag az összes használt fájlformátummal megbirkózik, a csatlakozási lehetőségek tárháza is teljes. Okos ötlet, hogy egy-egy mobilméretű rekeszt alakítottak ki a középkonzol oldalában, a sofőr jobb térdje mellett és a kesztyűtartó alatt is – utóbbihoz még külön 12 voltos aljzat is tartozik. A napellenzőben kártyatartó, tükör és kihúzható, oldalsó árnyékoló panel is található.

Tágas utaskabin, szűkös fejtér, 420 l-es hátsó

A tengelytávolság óriási, 2700 mm-es – a VW Jettáé például csak 2651 –, így nem csoda, hogy hátul fejlődési méretű a lábtér. A közel sík padló könnyebbé teszi a közepen történő utazást, de a komfort még így sem tökéletes. A fő gondot az erősen ereszkedő tető jelenti, mely jócskán megkurítja a fejteret, a másik pedig, hogy hátra nem jutott szellőzőrészlet, emiatt gyenge a levegőcsere. Meglepő, hogy a napfénytető (300 000 Ft) az első fejtérből milyen sokat rabol el, teljesen leengedett üléssel, egyenes háttal egy 180 cm magas sofőr feje már hozzáérhet a kárpithoz. A raktér sem eget verő, mondjuk a 420 literes érték azért még elfogadható. A fedél csak távirányítóval vagy a vezetőülésnél elhelyezett karral nyitható, az üledöntés pedig kizárólag a csomagter-

ből hajtható végre. Utóbbi sajnos kétféle, meghúzzuk a kart, ami a reteszeltet oldja, majd előre kell sétálni a kabinhoz, a támlák csak onnan hajthatók le.

Meglepően jó az 1.6i és az automata duója

A relatív kicsi szívó benzines és az automata kettőse az esetek többségében lomha és szomjas kombináció. Nos, a 132 lóerős aggregát erejével nincs is gond, egyedül a rugalmassága bizonyul kissé halovány. A hatfokozatú automata ügyesen dolgozik, de előzés előtt érdemes a kart manuális síkba áthúzni, s kézzel visszakapcsolni. A váltások nagyon finoman és kellő gyorsasággal mennek végbe, a nyugodt ritmusú haladás szinte megtorpanás nélküli. A megtett kilométerek zömét három fővel, végig bekapcsolt klímaberendezéssel abszolvtam, ennek tükrében a 7,1 l/100 km-es átlagfogyasztás példás. Fájó pont viszont az apró üzemenyagtartály (48,5 l) és a sportos formához képest sötlan vezetési élmény. A kormányzásban enyhe, de állandóan jelen lévő szintetikusság érezhető, a felfüggesztések pedig nem szeretik a tempós kanyarokat. A Hyundai már viszonylag korán elkezdte tolni a fenekét a külső iv felé, az ESP pedig meglehetősen „aluszékony” fajta.

MOLNÁR JÓZSEF



420 literes a csomagtartó



Támla reteszoldása a raktérből



Keskeny a rakodónyílás

GAZDASÁGI ADATOK

Szervizköltségek átlagos használat esetén (a kötelező szervizek becsült költsége)	
15 000 ezer km-nél:	34 529 Ft
30 000 ezer km-nél:	39 929 Ft
45 000 ezer km-nél:	40 973 Ft
60 000 ezer km-nél:	53 889 Ft

Garancia: 5 év/ kilométer-korlátolás nélküli, teljes körű garancia.
Előírt karbantartás: 15 ezer kilométerenként vagy 12 havonta.

Értéksökkenés*:	
Hyundai Elantra 1.6i (132 LE) Life alapár:	4 540 000 Ft
1 év elteltével:	3 689 700 Ft
3 év elteltével:	3 076 400 Ft
5 év elteltével:	2 502 000 Ft

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence

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



Perem nélküli 17 colos felni

ALKATRÉSZÁRAK

Féktárcsa első:	48 308 Ft/szett
Fékbetét első:	26 244 Ft/garnitúra
Szélvédő:	121 943 Ft
Motorháztető:	153 948 Ft
Keréktárcsa:	25 776 Ft/db
Komplett külső tükör:	67 331 Ft/db
Első lökhárító:	85 252 Ft
Gumiabroncs ajánlott fogyasztói ára:	14 000 Ft/db (Hankook,195/65R15)



Stílus és elegancia jellemzi az Elantra hátsóját

FOTÓ: HILBERT PÉTER

HYUNDAI	Elantra 1.6i A/T
Összlökettérfogat:	1591 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16
Max. teljesítmény:	97 kW (132 LE) 6300/min
Max. forgatónyomaték:	158 Nm 4850/min
Hossz./szél./mag.:	4530/1775/1445 mm
Tengelytáv:	2700 mm
Fordulókör:	10,6 m
Saját tömeg/teherbírás:	1192/608 kg
Csomagtér:	420/485 l
Üzemenyagtank:	48,5 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	11,6 s
Maximális sebesség:	195 km/h
Város/országút/vegyes:	9,0/5,3/6,7 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,1 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	162 g/km
A modell alapára:	4 540 000 Ft (1.6i)
A tesztelt verzió ára:	4 890 000 Ft (1.6i A/T)

TETSZETT

- stílusos megjelenés
- izléses kabin
- csendes motor
- automatikus váltó

NEM TETSZETT

- egyféle karosszéria és motor
- szűkös fejtér
- oldaloldós kanyarban
- bővíthetőség

am ÖSSZEZÉS

Igen szép az új Elantra, a kupés oldalvonal miatt azonban a fejtér elől-hátul soványka. Tarkarékos az 1.6i és az automata kombinációja.

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

Ó, az a gázfröccs!



Műszakilag topkategóriás autó a 370Z. Kár, hogy kihalófélben vannak az efféle nagyvadak

Passzentes vezetőhely, pikk-pakk váltó, hátsókerék-hajtás, nagy lökettér-fogatú szívómotor.

Elvileg minden adott egy jó kis örömautózáshoz! No meg tulajdonképpen gyakorlatilag is. Ami talán az egyetlen kényelmetlenséget okozta, az a csehországi importóri régióközpont idegen rendszáma – sokszor volt olyan érzésem, hogy nem egy vagány autó örömitas sofőrjét, hanem a regadós és áfás bugázó vállalkozót látják bennem...

Hörög, tol és valódi izgalomba hoz

A 370Z-nél ne keressünk modernkori autós értékrendet, itt nincs CO₂-leszorítás, fogyasztás-optimalizáció vagy start-stop ügyeskedés. Ez az autó a hőskort hozza magával, hiszen 3696 cm³-es, V6-os, atmoszferikus erőforrása a boldog idöket eleveníti fel, amikor még nem igazán számított, hogy mennyi nafta ég el, s hogy mennyit pöfögünk magunk köré. Ma már alig akad ilyen puritán konstrukció, tehát meg kell becsülni. Van persze bökkenő, mégpedig a vászon tetős Roadster bő 16 milliós ára, amiért egy kisváltalat némi alkudozással hat darab Micrát tudna venni flotta gyanánt.

Oké, ez nem is a józan eszű autót vásárló masinája, sokkal inkább azé, aki libabőrös lesz egy-egy visz-



Diódás skála, analóg- és kvarcóra is van, amúgy minden tuti



Dekoratív ülések, közepes tartás

szávtáznál, ugyanis a vezérlés a fordulatszámzínkrón miatt olyan gázfröccsöt ad, hogy belepirulunk. A szívó V6-os alul kissé álmag, de 2000 felett nagy levegőt vesz, majd ordítva rántja magával a másfél tonnás kasztnit. A váltó pontosan kapcsolható, de a gyors áthúzásokat nem szereti, ezért aki az abszolút offenzív vezetési stílust erőlteti, annak a 620 000 forintos hétfokozatú automata egység kínálhat alternatívát.

A 370Z Roadsternél a tények magukért beszélnek. A hamisítatlan cockpit-ézés, a központban trónoló fordulatszám-mérő, a közvetlen irányíthatóság és a hátsó hajtás élvezetessége – a tesztelt példány fegyverszürke színe ráadásul telitalálat. Igaz ugyan, hogy a hasonlóan 328 lovas alap-Coupé jó kétmillióval olcsóbb, de itt miénk lehet a nyitott száguldás páratlan öröme, arról nem is beszélve, hogy a légkondis-szellőztetés ülések csak a Roadsterhez járnak.



A 328 paripa erre is elég, de inkább a Mátrát másszuk meg vele

i RIVÁLISOK

Gazdag kínálat

Körbenéztünk, hogy az „örömautók” kategóriájában milyen riválisok rúghatnak labdába a Nissan ellen. A mezőnyben 160 lóerőjével a 2,6 literes MX-5-ös Mazda a leggyen-



gebb, VISZONT A 370Z ROADSTER ÁRÁÉRT HAJSZÁL HÍJÁN KETTŐT IS VEHETÜNK! Van itt aztán Audi TTS Roadster (272 LE) 15 313 750 forintért, 306 lovas BMW Z4 sDrive35i 16 299 000 Ft-ért, Hyundai Genesis Coupé (303 LE) 12 990 000 forintos áron, továbbá két Porsche is (képtűnkön a Boxster: 255 LE/ 15 604 500 Ft Cayman: 265 LE/16 684 500 Ft).

i NISSAN		370Z Roadster	TETSZETT
Összlökettérfogat:	3696 cm ³		- forma
Hengerek/szelepek:	V6/24		- nagy szívómotor
Max. teljesítmény:	241 kW (328 LE) 7000/min		- hátsókerék-hajtás
Max. nyomaték:	363 Nm 5200/min		- fordulatszámzínkrón
Hossz./szél./mag.:	4250/1845/1325 mm		
Tengelytáv:	2550 mm		
Saját tömeg/teherbírás:	1530/355 kg		
Csomagtér:	140 l		
Üzemanyagtank:	72 l		
Giorsulás 0-100 km/h:	5,5 s		
Maximális sebesség:	250 km/h		
Város/országút/vegyes:	16,2/8,3/11,2 l/100 km		
Tesztfogyasztás:	10,5 l/100 km		
CO ₂ -kibocsátás:	262 g/km		
Alapár (370Z Coupé, 328 LE):	13 999 000 Ft		
A tesztelt modell ára:	16 039 000 Ft		

am ÖSSZEZÉS

Egy, a még fellelhető örömautó közül, de a borsos ár töprengésre kényszerít. A Porsche Boxster 255 lovas alapverzióját már jóval olcsóbban hazavihetjük.

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



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 légzsák • Tempomat
- CD/MP3 rádió Bluetooth® kihangosítóval • Bőr kormánykerék

DÖNTSÖN A MINŐSÉG MELLETT!

Renault ajánlása az **elf**

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. A Renault Credit finanszírozás az Unicredit Leasing Zrt. által nyújtott finanszírozást jelenti. THM: 16,24% - 99,18%, önerőtől és futamidőtől függően. Euróalapú finanszírozás esetén a THM nem tükrözi az árfolyamkockázatot. Árfolyam: 273 HUF/EUR (2011.09.01.). 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!

Örökített gének

A VW ráncba szedte kompakt hobbiterepjáróját, amely az új köntösben a nagyobb Touareget juttatja eszünkbe.

A hasonlósággal nincs semmi gond, sőt, a kissé sötétan Tiguan fizimiskáját végre karakán vonalak határozzák meg. A „kópia” olyan hatásos, hogy a visszapillantó tükörben a Tiguan simán eladja magát Touaregnek is. Az új hűtőmaszk, a lökhárítók és a szigorúbb fényszórók révén a formatervezők ügyesen retusálták a modell hároméves ráncait.

Apropó lökhárító, a kis SUV egyből kétfélével is rendelhető, létezik onroad és offroad változat. Nálunk az előbbi járt, ennek sportos, mélyre húzott fazonja ugyan látványosabb, viszont az amúgy 28 fokos első terepszög 18-ra csökken. Az offroad típust ráadásul alsó motorvédő lemez is óvja, a terepes menetprogram révén pedig választhatunk lágyabb gázreakciót, érzékenyebb blokkolásgátlót, ráadásul iránytűt segíti a célba érkezést. Bővült a motorpaletta, a korábbi 1.4 TSI 150-ről 160 lóerőre combosodott, s megjelent a 122 lóerős kivétel is, míg a csúcsot a szintén új 2.0 TSI (210 LE) jelenti. Dizelfronton a 2.0 TDI nemcsak 140, hanem 110 vagy 170 lóerővel is elérhető, a DSG automata pedig immár hét fokozattal gazdálkodik.

Otthonos, izléses belső, egyterűs trükkökkel

Az érzelemmentes műszerfal maradt, de a felhasznált műanyagok jobb minőségűek, mint a korábbiakban. A volánküllőkbe és az indexkar végére integrált gombokkal számos funkció – például a rádió, a fedélzeti számítógép vagy éppen a tempomat – a kormánykerék elengedése nélkül kezelhető. Pohártartók, mély rekeszek, tágas ajtózsebek és az első ülések alatti fiókok szolgálnak az apróbb holmi tárolására. A tág határok között állítható sportülések (széria Sport & Style szinten) kényelmesek, hely pedig a második sorban is akad bő-



Halkan és takarékosan dolgozik a 2.0 TDI blokk, 130 km/óránál 2200-as fordulatszám környékén pörög a moto



Továbbra sem izgalmas a műszerfal kialakítása, de a felhasznált anyagok minősége látványosan javult



Kényeztető sportülések

Nemcsak hely, hanem asztalka, könyöklő és pohártartó is akad bőve

i GAZDASÁGI ADATOK

Értécsökkenés*:	
VW Tiguan 2.0 TDI DSG 4Motion (140 LE) Trend & Fun alapár:	8 905 500 Ft
1 év elteltével:	6 718 000 Ft
3 év elteltével:	5 590 000 Ft
5 év elteltével:	4 507 000 Ft

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

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence



Ügyes húzás: szükség esetén a jobb első ülés támlája is ledönthető

ven. Az utasoknak itt is jár szellőzőrostély, az 12 voltos csatlakozó, kihajtható asztalka, az ülőlap sínen csúsztatható, a támla pedig több pozícióban rögzíthető.

A csomagtér pereme magas, a súlyosabb poggyász beemelése izommunka. A raktér alaphelyzetben 470 literes, de ha előretoljuk az üléseket, máris nyerünk egy kis helyet, s még mindig ötszemélyes a kabin. Hátról középről pohártartós könyöklő hajtható le, mely síléc-alagútként is funkcionál, kár, hogy annak műanyag hátlapjára nem jutott kárpit, mert így nem kényelmes rajta könyökölni. A támlákat ledöntve 1510 literesre növelhető a hátsó, a hosszabb és testesebb tárgyak szállításához pedig a jobb első ülés lapjára hajtható – már-már egyterűs a Tiguan belső variálhatósága!

Csendes, takarékos TDI, függően kapcsoló DSZ

A közös nyomócsöves dízel relatíve halkán dolgozik, ereje (140 LE) és nyomatéka (320 Nm) pont elég az 1600 kilós kasztni normális mozgásához. Az előzési rugalmasság és a gyorsulás átlagos, a Tiguan ezzel a blokkal nem robbanékony, de nem is arról szól a küldetése. A hétfokozatú automata finoman kapcsol, általában eltalálja a kelendő pillanatot és jól kihasználja az alacsony fordulaton ébredő (1750/perctől) nyomatékot, a kellenél nem hajsolja tovább az erőforrást. Nemcsak kényelmes, hanem takarékos is a dízel-automata páros

(tesztfogyasztás 6,7 l/100 km), a rekordom négy fővel 5,2 literes átlag volt egy Budapest-Nagymaros-Budapest túrán.

A Tiguan vezetése igazából semmivel sem igényel több rutint, mint egy hasonló méretű kompakt, kanyarban nem kell tartani riasztó oldaldőléstől vagy szűk helyen parkolási nehézségtől. A Family csomagban (243 750 Ft) ráadásul Park Assist rendszer is található, mely az autó hosszánál 80 cm-rel nagyobb helyre önállóan képes bekormányozni a kocsit. A váltó előtti gombbal kiváltható a rendszer, majd kiválasztjuk a kívánt programot – útra merőlegesen vagy azzal párhuzamosan szeretnénk beállni –, és ha a autók jelei alapján megfelelőnek ítéli a helyet, akkor kezdődhet a parkolás. A központi monitoron megjelenik a kívánt fokozat (D vagy R), a váltáson kívül csak a féket és a gázt kell kezelni, a kormányzást elintézi a Park Assist. A rendszer működik, viszont gyorsaság tekintetében egy kezdő sofőr is bármikor lepipálja az elektronikát.

Csalódást okozott a Tiguan feszes, rossz úton haladva kifejezetten ridegen tompító futóműve – földúton közlekedni ezért nemcsak az onroad orrkötény, hanem a botlábú csillapítás miatt sem esik jól. A 4Motion ösztérekhajtási rendszer így jószerevével csak hóban vagy vontatásnál jut szerephez, fékezett utánfutóból 2200, fékezetlenből 750 kilós vontatmánnyal birkózik meg a Tiguan.

MOLNÁR JÓZSEF



Szabad hasmagasság: 200 mm

KONKURENSEK

Széles paletta a BMW-től a Toyotáig

Összegejtöttük a Tiguan azon – 4,3 és 4,5 méter hosszúság közötti – ellenfeleit, **AMELYEK DÍZELMOTORRAL (130-TÓL 150 LE-IG) ÉS AUTOMATA SEBESSÉGVÁLTÓVAL IS KONFIGURÁLHATÓK.** A VW Tiguan 2.0 TDI (140 LE) 4Motion DSG felállításban 8 905 500 forintért kellelti magát. A szűkítés után öten maradtak: a BMW, a Ford, a Kia, a Nissan és a Toyota is felpiselteti magát egyegy modellel.

BMW X1 xDrive18d aut.	
Teljesítmény (LE/Nm)	143/320
Végsebesség (km/h)	195
Gyorsulás 0-100 km/h (s)	10,3
Átlagfogyasztás (l/100 km)	6,2
Vételár (Ft)	10 338 000



Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4 Powershift	
Teljesítmény (LE/Nm)	140/320
Végsebesség (km/h)	183
Gyorsulás 0-100 km/h (s)	10,6
Átlagfogyasztás (l/100 km)	6,8
Vételár (Ft)	8 875 000

Kia Sportage 2.0 CRDi 4WD aut.	
Teljesítmény (LE/Nm)	136/319
Végsebesség (km/h)	181
Gyorsulás 0-100 km/h (s)	12,1
Átlagfogyasztás (l/100 km)	5,9
Vételár (Ft)	7 429 000



Nissan Qashqai 2.0 dCi A/T 4x4	
Teljesítmény (LE/Nm)	150/320
Végsebesség (km/h)	188
Gyorsulás 0-100 km/h (s)	11,0
Átlagfogyasztás (l/100 km)	7,0
Vételár (Ft)	8 320 000

Toyota RAV4 2.2 D-CAT A/T	
Teljesítmény (LE/Nm)	150/340
Végsebesség (km/h)	185
Gyorsulás 0-100 km/h (s)	10,8
Átlagfogyasztás (l/100 km)	7,2
Vételár (Ft)	9 365 000



VW TIGUAN		2.0 TDI DSG 4Motion
Összlökettérfogat:	1968 cm ³	
Hengerek/szelepek:	54/16 turbódízel	
Max. teljesítmény:	103 kW (140 LE) 4200/min	
Max. forgatónyomaték:	320 Nm 1750-2500/min	
Hossz./szél./mag.:	4426/1809/1703 mm	
Tengelytáv:	2604 mm	
Fordulókör:	12,0 m	
Saját tömeg/teherbírás:	1600/660 kg	
Csomagtér:	470/1510 l	
Üzemanyagtank:	64 l	
Gyorsulás 0-100 km/h:	10,2 s	
Maximális sebesség:	188 km/h	
Város/országút/vegyes:	7,9/5,5/6,3 l/100 km	
Tesztfogyasztás:	6,7 l/100 km	
CO ₂ -kibocsátás:	167 g/km	
A modell alapára:	6 857 250 Ft (1.4 TSI, 122 LE)	
A tesztelt típus ára:	8 905 500 Ft	

TETSZETT

- friss fazon
- tágas fülke
- takarékos motor
- DSG-váltó

NEM TETSZETT

- spröd rugózás
- magas raktérperem
- automata felára

am ÖSSZEĞEZÉS

Átgondolt, tágas, praktikusan alakítható és takarékos kombináció. A DSG automata dicséretes összhangban dolgozik együtt a motorral, de a közel félmillió felár nem elhanyagolható.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:
PORSCHE HUNGARIA KFT.,
1139 BP., FÁY U. 27. TELEFON: 06-1-451-5100



Idegenlégiósok

A modellfrissítés után mindkét típus frontja elegánsabbá vált, a képzeletbeli szépségverseny azért az S40-es nyerné me!

A Mitsubishi Carisma megbízható japán, a Volvo S40-es pedig elnyűhetetlen svéd modell – egyik állítás sem fedti teljesen a valóságot!

A Carisma és az S40-es azonos padlólemeze épül, összeszerelésük Hollandiában történt, a dízelmotorok és a váltók francia eredetűek – igazi vegyes felvágott mindkét típus. A Carisma esetében akad egy kivétel, ez az 1.8 GDI verzió, melynek motorja Japánból származik. A holland összeszerelés kezdetben nem volt éppen tökéletes, ezért az első évjáratokat ajánlatos alaposabban szemügyre venni. Ha a költségkeret megengedi, válasszunk inkább a modellfrissítés utáni példányok közül, ez a Carismánál 1999-ben, az S40-esnél 2000-ben történt. A Mitsubishi négy- és ötajtós karosszériával, a Volvo pedig szedánként és kombiként (V40) kapható. A Carisma motorpalettája szerényebb, találni belőle 1,6-os (90/103 LE) és 1,8-as (122/125 LE) benzineset, valamint 1,9-es dízelt (90/102/115 LE). Az S40-es aggregátparkja jóval gazdagabb, benzinesekből 105 és 200 lóerő közötti a repertoár, míg az 1,9-es gázolajos itt is 90, 102 vagy 115 lóerővel érhető el. A Volvo 1,8-as és 2,0 literes motorjaihoz automatikus váltó is konfigurálható volt, a Carisma csak manuális egységgel készült.



Mitsubishi Carisma

Egyszerű anyagok és könnyű kezelhetőség jellemzik a Carisma pultját



Volvo S40

Kicsik a kapcsolók, a kézifékkar gyakran hatástalan a laza húzal miatt

Térkinálat tekintetében a Carisma vezet, itt nemcsak elől, hanem a hátsó sorban is jól elférnek a felnőttek. Az S40-es vaszkosabb ülései jócskán leszűkítik a második sort, ráadásul a négyajtós kivétel bővíthetősége gyenge. A sokat pakolók az ötajtós Carismával vagy a puttynos V40-essel járnak jól, bár utóbbi inkább életmódkombinak tekinthető, mint igazi málhás számárnak. A V40-es 415 literes hátsója pöttyömnek számít a kategóriában.

Visszahívás keretében módosították az 1998-as évjáratú Carisma 1.8 GDI változatok kipufogógáz-vezetését, szabályozását, mert a katalizátor sérülésveszélynek lehet kitéve. A magas károsanyag-kibocsátás elkerülése érdekében átprogramozták a motorirányító szoftvert is. Problémaforrás lehet a generátor, a feszültség szabályozó és a lambdaszonda, de a szelephimbák sem örökéletűek. A francia eredetű váltó pontatlan, különösen az első és az ötödik fokozat kapcsolása nehézkes, de gyakran

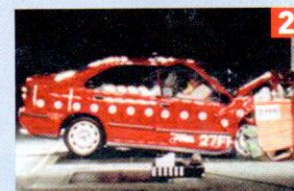
I ÜTKÖZÉSBIZTONSÁG

Svéd vezetés

A két frontlégszákkal felszerelt Carisma (1) az Euro-NCAP 2001-es törésvizsgálatán három csillagot ért el. **FRONTÁLIS PRÓBÁN 10, OLDALSÓN 14 PONTOT GYŰJTÖTT BE, GYALOGSGÁZOLÁSI ÉRTÉKE PEDIG 16 PONT.** A kel-



leténél nagyobb ütések érték a combokat, a lábszárakat és a mellkast. Az oldalvédelem légszék nélkül is korrekt. **AZ S40-ES UTASVÉDELME MAGASABB SZINTŰ, NÉGYCSILLAGOS MINŐSÍTÉSSEL BÍR.** Frontális teszten 12, oldalsón 14 pontot zsebelt be, gyalogsgázolási értékelése (8 pont) azonban kissé kiábrándí-



tó. A vizsgált S40-es (2) vezetőoldali és első oldallégszékkel volt felszerelve – **AZ ELSŐ UTASOLDALI LÉGSZÁK HIÁNYA KISSÉ FURCSA, DE EGYES PIACOKON EZ A TÉTEL FELÁRAS VOLT.**

Mitsubishi Carisma



Az üléshuzat ugyan eltakarja, de a kék kárpitok feldobják a kabint



Hiába kisebb a Carisma hátsója, bővíthetősége jobb az S40-esénél

a kuplungszerkezet is macacskodik, nem emel ki rendesen. A futómű nem igazán tolerálja a rossz útviszonyokat, a „fáradás” jelei: kanyarban tapasztalt oldaldőlés, erős fékezésnél jelentkező imbolygás, minimális mértékű tompítás úthibákon áthajtva. Kérészetűek a lengéscsillapítók, a féltengelyek és a stabilizátorok is. A kapcsolók könnyen törnek, az ablakmozgatás és a központi zárvezérlés is kapitulálhat. A kormány csak fel-le állítható, a vezetőülés hosszú távon nem túl kényelmes, ráadásul a szivacsoszáma hamar töredezetté válhat. Az izzók gyakran kiégnek, az ajtóknál lévő nyitásérzékelő is vacakolhat, ahogy az indexrelé is. A szélvédőmosó sprincije könnyen eldugulhat. Az 1,6-os benzinesek 100 km-enként benyelnek 8-10 litert,

az erősebb, de takarékosabb 1,8-asok jobban mozgatják a kasztnit és valamivel kevesebbel is beérik, míg a dízelek esetében 6,0 literes átlaggal lehet számolni. Az 1,8 GDI kivitelek 95-ösnél magasabb oktánszámú benzint igényelnek, ellenkező esetben csökken a teljesítményük és nő a fogyasztásuk.

Több a komoly gond a Volvo S40-essel

A Volvo S40-eseket rozsdásodó üzemanyag-elosztó cső miatt rendelték nem tervezett szervizlatogatásra. A típust indítási gondok, a turbócső leválása és a turbóöltő hibái jellemzik - többi kettő különösen a dizelmotoros változatokat érinti. A motorvezérlés, a kipufogógáz-visszavezető rendszer és az üzemanyagpumpa sem áll valami stabil lábakon. Gyakorik a hibaüzenetek: világító légszükszenzor, bedöglő fedélzeti számítógép vagy éppen az ABS jeladója. Az elektromos ablakmozgatás háklis, az autó orra nagyon alacsony, így járdaszegélyen, padkán könnyen felül. A csomagterezár néha beragad, a külső visszapillantó tükör nagyobb tempónál jelentős szélzajt gerjeszt, a biztonsági öv pedig „elfürészselheti” a felső bekötési pontnál lévő műanyag betétet. A laza kézifékhuzal sok példánynál jelent gondot, ahogy az olajszivárgás, a hibás hidrotöke, az önindító és a széteső váltó is. Az S40-es alkatrészei drágábbak az átlagnál, sok apróság pedig csak panelenként, egyéb részegységekkel egybeépítve cserélhető.

MOLNÁR JÓZSEF

Volvo S40



Kényelmes Volvo fotelek elöl. Kár, hogy hátul már szűkös a hely



Ülésdöntés után szűk átrakodónyílás nehezíti a csomagok pakolását



Praktikus a Carisma ablaktörlője, a Volvo spoilere tolatásnál zavaró

TÍPUS	Mitsubishi	Volvo
Modell	Carisma 1.6 16V	S40 2.0 16V
Összlökettérfogat (cm ³):	1597	1948
Max. teljesítmény (kW/LE/min):	76/103/6000	100/136/5800
Max. nyomaték (Nm/min):	141/4500	190/4000
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4475/1710/1410	4520/1720/1420
Tengelytáv (mm):	2550	2560
Saját tömeg (kg):	1180	1280
Csomagtér (l):	430	471
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	12,4	9,7
Max. sebesség (km/h):	190	205
Átlagfogyasztás (l/100 km):	7,4	8,3
Évjárat:	2002	2002
Vételár (Ft):	890 000	1 090 000

HIRDETÉS

PIACI ÁRAK

Nyomott áron

Használt Carismából kb. 90 darab keresi új gazdáját, **A KÍNÁLAT LEGOLCSÓBB DARABJAI (1996) 400 000 FORINTTÓL INDULNAK**, a legdrágábbak (2004) pedig 1,4 millióért vihetők el. Találni dízeleket is (kb. 20 db), melyek hatszázezerrel kaphatók. Aki a japán eredetű, 1,8-as GDI blokkra pályázik, annak 10 darab Carisma jöhet szóba, az árak 600 000 és 1,2 millió forint közöttiek. Volvo S40-esből és V40-esből (kombi) összesen 110 darabot hirdetnek, **A REPERTOÁR 450 000 ÉS 1,9 MILLIÓ KÖZÖTT MOZOG**. Takarékos gázolajost (kb. 25 db) 800 000 forinttól lehet vásárolni.

„A használtautó-piacon egyik modell sem számít a könnyen értékesíthető típusok közé, annak ellenére, hogy a **Mitsubishit** a megbízható, míg a **Volvót** a biztonságos autó szimbólumaként emlegetik. Az ok egyszerű: a Carisma és az S40 fenntartási költségei magasabbak az átlagnál, ráadásul az utóbbi esetében kifejezetten gyakoriak a kisebb-nagyobb meghibásodások.”

Horváth Zoltán
Weltauto márkagaigazgató



Weltauto
Használt autók garanciával

Közel 25 000 km!

Az AUTO BILD MAGYARORSZÁG szerkesztősége immár harmadszor hívta életre „25 autó a szabadságra” elnevezésű nyereményjátékát, melynek során 25 darab ötnapos autóhasználatot sorsoltak ki a pályázó olvasók között. A visszajelzésekből ítélve a nyertesek nagyon örültek, hogy az Opel Magyarország által biztosított gépkocsikat tesztelheték. Többféle modell vett részt az akcióban: Corsa, Meriva, Astra, Insignia és Zafira, így a kis- és nagycsaládosok is az igazán hozzájuk illő autót próbálhatták ki. A nyertesek a tesztidőszak végén ismét pontozásos rendszerben értékelték az autót, valamint rövid véleményfogalmaztak meg azok tulajdonságairól. Íme néhány tesztlap a teljesség igénye nélkül!



Auto Bild

TESZTLAP

NÉV: **Vágó Anikó**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Corsa 1.3 CDTI**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **855 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **5,2 liter/100 km**

AMI TETSZETT: *a gyönyörű műszerfal, a fogyasztás, a jó menetstabilitás, a klímaberendezés és a designos első lámpa.*

Auto Bild



TESZTLAP

NÉV: **Buzgó Beáta**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Meriva 1.4 Turbo**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **654 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **6,8 liter/100 km**

AMI TETSZETT: *a megjelenés, az utastér, a variálható ülések, az útfekvés, a kerékpártartó, a belső és külső világítás.*

Auto Bild



TESZTLAP

NÉV: **Csernenszky János**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Insignia ST 2.0 CDTI**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **500 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **7,0 liter/100 km**

AMI TETSZETT: *az utastér eleganciája, az erős, nyomatékos és mégis takarékos motor, a gyors, finom kapcsoló automata váltó, a kapcsolható futómű-karakterisztika, a kezelőszervek és a szórakoztató elektronika.*

Auto Bild



TESZTLAP

NÉV: **Deák Erzsébet**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Zafira 1.7 CDTI**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **700 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **6,3 liter/100 km**

AMI TETSZETT: *a kényelem, a kezelhetőség, a rugózás, a gyorsulás hat felnőtt utassal no és a sötétedéskor automatikusan bekapcsoló fényszóró.*

Auto Bild



TESZTLAP

NÉV: **Hangai András**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Astra 1.7 CDTI**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **1600 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **6,5 liter/100 km**

AMI TETSZETT: *a xenon fényszórók, a kormányzás, az elektromos rögzítőfék, az ülések, az úttartás, a fékek és a design.*

Auto Bild



TESZTLAP

NÉV: **Paulenka Szilvia**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Corsa 1.3 CDTI**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **2032 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **5,2 liter/100 km**

AMI TETSZETT: *a sportos menetteljesítmény, a jó vezethetőség, az autó színe és a hangrendszer.*

Készpénz nélkül az autópályán

MasterCard



5412 7512 3412 3456

5412

VALID THRU 12-12



MINTA PÉTER

Mindenekelőtt fontos tudni, hogy szinte az összes hazánkban kibocsátott bankkártya használható külföldön is. A MasterCard® bankkártyákat pedig ma már közel 2 millió ATM-nél és több mint 32 millió üzletben fogadják el világszerte. Amennyiben készpénzzel fizetünk, számtalan csörgő-zörgő útítárral kell bajlódunk. Azonban kényelmesen megválhatunk ezektől, ha helyettük bankkártyánkat használjuk.

A legtöbb európai országban könnyedén fizethetünk plasztiklapunkkal. Az autópályadíjat országonként

változóan, kétféleképpen róhatjuk le: matricavásárlással vagy fizetőkapus rendszer igénybevételével. Autópálya-matricát, ahogy hazánkban is, a nagyobb benzinkutaknál vehetünk, ahol bankkártyánkat természetesen a tankolásnál, illetve frissítők, szendvicsek stb. vásárlásánál is elfogadják.

A fizetőkapus rendszer esetén többnyire különválasztják a készpénzlet vagy bankkártyával fizetőket. A kártyát egyszerűen, gyorsan és biztonságosan használhatjuk a leolvasó termináloknál, és máris folytathatjuk utunkat a kítűzött úti cél felé.



TESZTLAP

NÉV: **Kosztya Zsolt**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Astra 1.7 CDTI**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **1100 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **6,6 liter/100 km**

AMI TETSZETT: **a formavilág, a praktikum, az összeszerelési minőség, a kényelem, a világítás, valamint az ülés komfort.**



TESZTLAP

NÉV: **Máté Szilárd**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Meriva 1.4 Turbo**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **660 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **7,2 liter/100 km**

AMI TETSZETT: **a pörgős motor, a beépített kerékpártartó, a fordított ajtónyitás és a nagy csomagtartó.**



TESZTLAP

NÉV: **Mezeiné Sinka Zsuzsanna**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Meriva 1.4 Turbo**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **991 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **7,1 liter/100 km**

AMI TETSZETT: **a belső tér, a kezelőszervek, a kanyarkövető fényszóró, a gyorsulás, a kerékpártartó, a defektjavító és a légkondi.**



TESZTLAP

NÉV: **Szepesi Nándor**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Insignia ST 2.0 CDTI**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **507 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **6,7 liter/100 km**

AMI TETSZETT: **a formavilág, a belső design, a praktikusság, a biztonság, a kényelem, a nyomaték motor és a futómű.**



TESZTLAP

NÉV: **Dr. Hoffer József**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Astra 1.7 CDTI**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **996 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **6,0 liter/100 km**

AMI TETSZETT: **a vezethetőség, a kényelmes ülések, a középkategóriát elérő minőség, a rugalmas motor, illetve a fogyasztás.**



TESZTLAP

NÉV: **Szabó Attila**

A TESZTAUTÓ TÍPUSA: **Opel Corsa 1.3 CDTI**

ÉRTÉKELÉS

Design, stílus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kényelem, utastér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Menetteljesítmény	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Csomagtér	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

A TESZTÚT HOSSZA: **460 km**

ÁTLAGFOGYASZTÁS: **5,1 liter/100 km**

AMI TETSZETT: **a teljesítmény és a fogyasztás, a dinamikus gyorsulás és a nagyon jó menetstabilitás.**

A TESZTAUTÓKAT FELAJÁNLOTTA:
AZ OPEL SOUTHEAST EUROPE KFT.

20 éves
az Opel
Magyarország



Wir leben Autos.

Bizonyítványosztás

Az Euro-NCAP legutóbbi töréstsorozatán egy kivétellel csak ötcillagos eredmény született, de a kakukktojás, a Kia Picanto is négy csillagot kapott.

Audi A6 ★★★★★

Az Audi felső-középkategóriás modeljének új generációja hozta a márkától elvárható öt csillagot: a felnőtt- és gyermekutas-védelemben is remekelt (91% illetve 81%), viszont a

A független European New Car Assessment Programme (azaz Európai Újautó-értékelő Program) töréstsztjében az autók három biztonsági teszt alapján vizsgálják: frontális ütközés, oldalütközés (fallal és oszloppal) és gyalogossal való ütközés. A frontális ütközés

64 km/órás, az oldalütközés 50 km/órás, az oszloppal való ütközés 29 km/órás, míg a gyalog-

ossal való ütközés 40 km/ór sebességnél történik. Mivel utóbbi időszakban szinte kivétel nélkül jó eredmények születtek az Euro-NCAP töréstsztjében a szervezet úgy döntött, jövő szigorításokat vezet be (lásd 1. retes írásunkat).



BMW X3 ★★★★★

Az A6-os Audi rossz gyalogosvédelme már csak azért is meglepő, mert a magasépítésű BMW X3-as ebben a részben 53%-ot zsebelt be, ami kifejezetten jó értéknek számít. A bajor SUV a felnőtt-utas-védelemben 88, míg a gyermekutas-védelemben 83%-ot szerzett, így nem is férhetett kétség az öt csillaghoz.



Chevrolet Aveo ★★★★★

Csattanós választ adott az új Aveo a kételkedőknek. Míg az előző generáció csapnivaló, egycillagos eredményt ért el, addig az új nemzedék az elhozható legtöbb csillaggal tért vissza a

tesztről. Meghözö az új Aveo a felnőtt-utas-védelemben csak egy autót ért el a többet, miközben a 87%-os gyermekutas-védelem és az 54%-os gyalogosvédelem is figyelemre méltó.



Chevrolet Orlando ★★★★★

Szintén öt csillagot kapott az amerikai-koreai márká másik friss modellje. A kompakt egyterű felnőttutas-védelmét 95%-osra értékelték, ám

családi autohoz mérten a 79%-os gyermekutas-védelem már nem kiemelkedő, a 49%-os gyalogosvédelmi értékkel hasonlóan.



Citroën DS5 ★★★★★

A Citroën topmodelljének európai premierjét a Frankfurti Autósza-lonon tartja a gyártó, de már a töréstsztnek is alávetették. A nagy Citroën felnőttutas-védelemben (89%) és

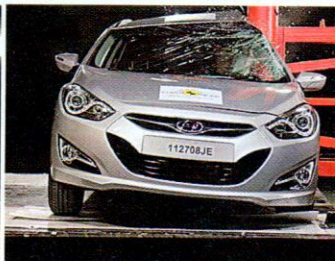
gyermekutas-védelemben (83%) ugyan jól teljesített, de a 40%-os gyalogosvédelem a legalacsonyabb a most vizsgált modellek közül. Ettől függetlenül az öt csillagot így is kiérdemelte a DS5-ös.



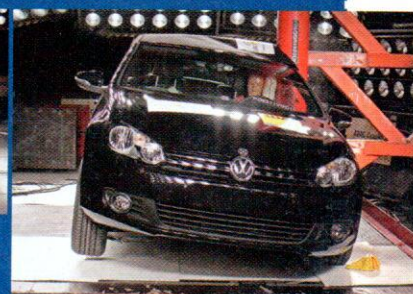
Hyundai i40 ★★★★★

Nagy reményeket táplál a Hyundai az i40-essel kapcsolatban, s ez megmutatkozik abban is, hogy a koreai modell biztonságára is nagy hangsúlyt fektettek. A középkategóriás modell öt-

csillagos eredménnyel zárt, ami pedig a részterületeket illeti, felnőttutas-védelemben 92%-ot, a gyermekutas-védelemben 86%-ot, míg gyalogosvédelemben 43%-ot ért el.



VW Golf Cabrio ★★★★★



Egészen parádés teljesítményt nyújtott a VW újdonsága, amely felnőttutas-védelemben a legmagasabb értéket érte el (96%). A vászontetős modell a másik két értékelési területen sem vallott

szégyent (86 illetve 53%), így a maximális ötcillagos eredmény magától értetődő.

Kia Picanto ★★☆☆☆

A most tesztelt modellek közül a kis Kia volt az egyetlen, amelyik négycsillagos minősítést szerzett, ami kisebb csalódásra adhat okot. A Picanto azonban nem azért kapott négy csillagot, mert rossz eredményeket ért el, egyszerűen arról van szó, hogy az alapfelszereltségben nincs benne a menetstabilizáló, így eleve nem



érdemelhetett maximális csillagot. Egyébként nem teljesített rosszul a Picanto, hiszen 86, 83 és 47%-os eredmény került a neve mellé.



VW Jetta ★★★★★

A VW másik töréscsillagot átvett modellje, a Jetta is szép eredményt ért el. Az alsó-középkategória óriása 94%-ot kapott felnőttutas-védelemben, míg gyermekutas-védelemben

86% került a neve mellé. A Jetta igazán a gyalogosvédelem területén alkotott maradandót, ugyanis 56%-os eredményével a most vizsgált modellek közül ez volt a legkiemelkedőbb.



i KÖVETELMÉNYRENDSZER

Drákói szigor várható

A jelenlegi ötcillagos autók jövőre már nem lesznek azok - áll az Euro-NCAP közleményében az új, szigorított értékelési rendszerrel kapcsolatban, melyet jövőre vezet be a szervezet. Ennek az az oka, hogy az utóbbi években pár kivételtől eltekintve négy- és ötcillagos minősítést szereztek az autók, ami tulajdonképpen csökkentette az öt csillag súlyát, hiszen **KEZDET**

EN A MAXIMÁLIS CSILLAG MÉG NAGY SZÓ VOLT, ma viszont már inkább csak kötelező feladat. Ezért jövőre szigorúbb pontozási rendszert vezet be a szervezet, különös tekintettel a gyermek- és gyalogosvédelemre. A 2012-es értékelés szerint tehát már egyik aktuális modell sem lenne ötcillagos, ugyanis akkor már minimum 60%-ot kell majd elérni ehhez a gyalogosvédelem terén.

A most vizsgált modellek közül az egyetlen alternatív hajtású modell volt az Ampera, ettől függetlenül tartotta a lépést a társakkal. A felnőttutas-védelemben 85%-ot ért el, viszont a gyermekutas-védelem 78%-a és a gyalogosvédelem 41%-a nem kiemelkedő az ötcillagosok között.



Opel Ampera ★★★★★

Kis pénzből is lehet finomat főzni! Nagyon kerek jelenség a 20 éves BMW 525i



Semmiiből valamit

Ahogy az előző számbunkban szereplő BMW 3-as kabrió is 300 000 forintról indult, úgy ez a 20 éves 5-ös is ennyiért került új gazdájához, persze lerongyolódott állapotban.



A visszapillantók házát is karbonfóliázták



Trükkös a jelvény, a vesék természetesen feketék



A tulaj barátnőjének portréja került a tanksapkafedélre...

Zöld színe megmattult, kuplungja rángatott és általános elhanyagoltságnak örvendett. Az új tulajdonos, Nyíró István azonban nem riadt vissza ilyen „apróságoktól”, felvette szerelőruháját és szépen, szisztematikusan nekiállt újjávarázsolni a megfáradt kocsit. István amúgy

autókozmetikában dolgozik, így az utastér és a karosszéria helyrerázása rutinyakorlat volt számára. Kemény munkával felpolírozta a fényezést, addig dolgozott rajta, míg nem újra régi fényében ragyogott a kasztni. Közben szépen gyűltek az ötletek, hogyan legyen egyedibb a többinél.

Fekete karbonfóliával vonták be a motorháztetőt, az első lökhárító aljára szerelt, DTM-stílusú koptatót, a tükröket és a kilincseket. A csomagtartóra egy kis műanyag légtelítő került, ezt a stílusosságért színre fújták. Az első BMW-jelvényt fehér karbonalapra helyezték, a

tanksapkafedélre pedig István barátnőjének arcképe (!) került.

A felni és a motortuning kényszerűen a neves BMW-műszaki szomszéd, a turbóbeépítések foglalkozó Wittmann Zsolt segít. A korábban az ő autóján díszes 8,5x18 colos ET20-as BBS-felni

CARLSSON-MERCEDES CGL45

A főnök autója

A Carlsson a Frankfurti Autószalonon mutatta be CGL45 típusjelzésű munkáját, amely nem más, mint a Mercedes-Benz GL Grand Edition limitált széria átépítése. A tuningcég szélcsatornában tesztelt spoilerkészletet fejlesztett a járműhöz, amely új lökhárítóból, speciális hűtőmaszkból, LED-es nappali fényekből és hátsó toldatból áll. Minden elem a gyári beszállítókéval azonos PU-RIM műanyagból készül. Motortuningként beszerelték a C-Tronic Diesel Power egységet, amellyel a 3,0 literes V6-os dízel teljesítményét 265-ről

310 lóerőre emelik. A nyomaték 620-ról 700 Nm-re nő. A C-Tronic újdonsága, hogy folyamatosan figyeli a motor legfontosabb hőmérsékletadatait. Futóműtuningként a C-Tronic Suspension egységet vetik be, amellyel 30 mm-rel csökken a kocsi hasmagassága az alapbeállításban. A felni választáskor a 22 colos 1/5 Brilliant Edition modellek győztek, ezek kerültek a kocsira, 305/35 ZR22-es gumikkal. Az utastérbe Carlsson nappalokárpitozást, valamint sportkörmanyt és alumínium pedálszettet kínálnak. Infó: www.nerpel.hu





Ahol túl nagy volt a kopás, ott a karbonfólia segít álcázni. Új a fejegység és kicserélték a gyári hangszórókat

szerezték az 5-ösre. Mivel még túl magas volt a kocsi, az akkori M5-ös sportfutóművét építették az autó alá, ettől máris fickósabban lapul az útra. A kocsiban gyárilag az újabb generációs, 24 szelepes, soros hathengeres motor dolgozik, 192 lóerőt szállítva. 20 évig elvult ezzel, de ideje volt többet kicsikarni belőle. A recept a következő: Schrik vezérműtengelyek, a szívó 272, a kipufogó 268 fokos (ezáltal a szívószelep a gyári 9 mm helyett 10,2 mm-re nyit, a kipufogó pedig 9 helyett 10 mm-re tárul). A lendkereket könnyítették és beszereltek kevlár kuplungtárcsát, a hengerfejt síkolásával a sűrítési viszonyt 10,2:1-ről 10,8:1-re növelték, s persze mindezek miatt módosítottak a motorvezérlésen. Az autó alá egyedi, kétsoros sport-kipufogórendszert készítettek rozsdamentes acélból, fémhordozós sportkatalizátorral. A teljesítmény ezáltal 220-230 lóerőre emelkedett, a kocsi 6,8 másodperc alatt sprintel százra. A nagyobb sűrítés miatt vagy 98-as oktánszámú benzint kell bele tankolni, vagy 95-öst, 20% etanollal.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY



A gépházban nem az átalakítások tűnnek fel, hanem a hatalmas teherautóként, amivel stresszelhetők a renitensek



A sportfutóműnek köszönhető a fickós kiállítás. A sportkipufogó hangja komoly

ABT-AUDI A6 AVANT

Apa álma!



A családi létszám növekedésével ideális esetben a kocs méretei is nőnek, hamar elérkezünk hát az egyterűek vagy kombik világába. Ezek nem túl sportos darabok, persze van néhány kivétel. Ilyen az Audi A6 Avant, ami nem más,

mint a kombi Audi A6-os tuningverziója. Hogy ne legyen unalmas a kombizás, az ABT a 3.0 TDI motort 245-ről 300 lóerőre tuningolja, a gyengébb TDI-t pedig 204-ről 240 lovasra. A V6-os benzineszt a gyári 300-ról 420 lóerőre izmosítja

(0-100 km/h: 5,0 s). A kombira - miként a limuzinra - ugyanúgy felszerelhetők a 19-től 21 colos méretig kínált ABT-felnik. Kérhető látványos spoilerszett is, amely új lökhárítóból, küszöbidomokból, hátsó szoknyából és szárnnyból áll.

RÖVIDEN

Amerikából jöttem

A Stasis tuningcég az egyik legkomolyabb Audi-specialista az Egyesült Államokban. 2011-es modellként több felhorgelt típust kínálnak, így az S5-ös kabrió verzióját is. A gyárilag 333 lóerős erőforrást **A MOTORVEZÉRLŐ SZOFT-**



VER ÁTÍRÁSÁVAL ÉS SPORT-KIPUFOGÓRENDSZERREL 410 LÓERŐRE IZMOSÍTJÁK (0-100 km/h: 4,4 s). Előre 390 mm átmérőjű, kétrészes, hűtött, perforált tárcsákat szerelnek hatdugattyús monoblokk féknyergekkel és acélszövésű fécsövekkel. Beszerelnek sportfutóművet is, amelynek olcsóbb verziója rugókból és új hátsó stabilizátorból áll, a drágább pedig természetesen állítható magasságú rugóstagokat is tartalmaz.

Luxustörpe

A Carlsson elkészített egy vonzó Smart Fortwo Coupé változatot. A 2,7 méteres kisautóra új spoilerket szereltek, az elsőbe pedig LED-es nappali fényeket integráltak. Természetesen sportfutóművet is bevettek, amellyel **15 ÉS 35 MM KÖZÖTT ÁLLÍTHATÓ AZ ÜLTETÉS MÉRTÉKE**. Az ülések bőrrel bevontak, az ülőfelületen steppelésel. Szintén bőr borítja a műszerfal tetejét, alul pedig alcantarát érinthet a kéz. Az ajtókra is jutott a nemes anyagokból, a pedálok alumíniumból készültek. Infó: www.nerpel.hu



A motor üzemi paramétereiről tájékoztató kiegészítő műszerek örök témát szolgáltatnak. Megnéztük, mennyi munkát jelent egy bekötés.

A túlbujánzó műszaki igényű autósok sokszor elégedetlenek a gyári műszerezettséggel. Valljuk be, ezen nincs mit csodálkozni, az átlagautókban ma már rendszerint a vízhőfok állásáról sem kapunk tájékoztatást... Szerencsére igen sokféle mérőműszer kapható, amelyet kifejezetten autókhoz fejlesztettek, s az árak is elérhető. Már tízezer forint alatt is kapni kiegészítő műszert, a beszereléshez szükséges összes kellékkel együtt. Hőfokmérők (víz, olaj), nyomásmérők (olaj, töltőlevegő), az elektromos rendszer állapotáról tájékoztató műszerek (töltés), illetve mennyiségmérők (üzemanyagszint). Olyat igyekezzünk vásárolni, amire valóban szükségünk van a motor üzemállapotának követéséhez!

Nem mindegy, mit és hogyan szeretnénk

Esetünkben egy turbómotoros Subaru korábban beszerelt, de már nem működő kiegészítő műszereinek cseréje volt a cél. Érdemes figyelni a beépítési helyszükségletre: a műszerek külső átmérője szabványos, azonban kereteik mérete és a mélységük okozhat fejtörést – a fészek kialakításával várjuk meg a műszerek megvásárlását, ne dolgozzunk előre!

Elsőként a jeladók beszerelése és kábelezése a feladat. Az olajrendszer paramétereinek méréséhez szükséges jeladók elhelyezésére a

KIEGÉSZÍTŐ MŰSZEREK



A kiserel középkonzolja kényelmesen, asztalon be lehetett szerelni a új műszereke

Infósztráda

műszer gyártója egy közgyűrűt mellékel, amelyet az olajszűrő alá kell felerősíteni. Ehhez adtak egy központi csavart is, amely az olajszűrő eredeti menetére csavarható, ezáltal rögzül a közbetét, a csavar vége viszont ismét menetes, amelyre felcsavarható az olajszűrő. Érdemes a biztos tömítésért teflonszalagot tekerni a menetekre. A jeladókkal felszerelt közgyűrű felrakható a helyére, de semmilyen gyártói matrica vagy fémforgács ne legyen belül, hiszen az olajtér része lesz a gyűrű belseje. A felszerelés után a helyére mehet az olajszűrő, és ha minden tömített, pótolhatjuk a hiányzó, kicsurgott olajmennyiséget is.

A következő feladat a vezetékek elvezetése a jeladóktól. Vigyázzunk, ne érjenek forró, forgó vagy rezonáló motoralkatrészekhez, ezek tönkretelhetik a kábeleket.

Kötegelőkkel szépen rögzítsük a vezetékeket, a legcélravezetőbb mielőbb csatlakozni egy futó gyári kábelköteghez. Előnyös, ha olyat választunk, amely áttöri a tűzfalat és átmegeg az utastérbe, hiszen nekünk is be kell oda vezetni a kábeleket. Ezelőtt azonban a turbónyomásmérő jeladóját, a MAP-szenzort is el kellett helyezni. A szenzorhoz oda kell vezetni egy kis szilikoncsovön fizikailag egy légvezetéket, amely „megcsapolja” a feltöltött szívóoldalt. Hiszen innen veszi a nyomásértékeket, ezt akarjuk figyelni. A lecsapoló ágba egy kis szűrőt is be kell szerelni (mellékelte a gyártó), amely a szenzort védi a koszolódástól.

Ahol át akarjuk vezetni a kábeleket az utastérbe, ott le kell bontani a kárpitokat, esetünkben a kesztyűtartót és környékét. A tényleges besze-

reléshez a jeladók vezetékkeit be kell húzni a műszerekig. Azonban nem elég csak összekötögetnünk, hisz a műszereknek is szüksége van önálló tápra. Nem is egyre. Kell nekik állandó és kapcsolt táp is. Egyre: a motor beindításakor a ma divat kiegészítő műszerek eljártsszák pozicionálás rituáléját, és esetükben piros fényel élednek, de zöld fényen dolgoznak. Alaphelyzetben a műszerek matt üvegen nem látsz semmi. Másrészt a világítást felkicsalva a műszerek háttérvilágítása megváltozik, tompábbra vált, ha ne vakítsanak éjszaka.

A tápok csatlakoztatása után érdemes egy próbát végezni. Ha minden jól működik, csatlakoztathatjuk a jeladók vezetékkeit is, majd össlehet rakni az autót és élvezni az formációbőséget.

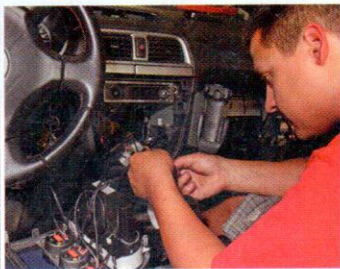
SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIH



Egy doboz tartalma az összes szerelési kellékkel



Sok hely nincs a jeladók beszerelésére, közel a kipufogó



A műszerek beszerelése nagyrészt autóvillamossági feladat



Az új műszerek füstüvegesek, így csak gyújtásállás után látható

Teletöltve extrákkal

Igaz –e az, hogy egy nylon szatyorról akár egy millió forintot is nyerhetek?

És igaz –e az, hogy egy nylon szatyorról megmenthetem az életemet?

Igaz, úgyhogy eláruljuk, mekkora is az a nylon szatyor, hol található ilyen szatyor s mi rejtezik benne.

Annyit már az elején elmondhatunk, hogy a szatyor színe élénkzöld, és egy nagy Valeo felirat virít rajta.

A szatyor tartalma pedig a Beep & Park termékcsalád: a keeper, a vision, a light on/off, a speed/visio és a guideo.

Mik ezek a nevek és miért nyernék velük akár két forintot is, és mi köztük az élet védelméhez?

Amikről itt most szó van, azok csúcsműködő gépjármű elektronikai berendezések, melyek feladata a vezetés kényelmének és biztonságának növelése, egyszerűen a vezetés örömeinek biztosítása.

A legújabb gépjárművekben már körkörös védelmet nyújtó parkoló szenzorok működnek, kamerákkal felszerelt tolatási segédek adnak plusz információt a vezetőknek, a fényszórók maguktól kapcsolódnak ki és be. Más egységek a jármű sebességét a szélvédőre vetítve lehetővé teszik a sofőrnek, hogy egy pillanatra se kelljen tekintetét levennie az útról, figyelmeztetnek a sávelhagyásra, s még a dugóban araszolva sem engedik elbambulni az kormánytól, egyszerűen kényelemben és biztonságban utazhatunk.

Ezeknek a fejlesztéseknek azonban ára van. Ha a fentebb felsorolt extrákat mind megvásároljuk már a kocsik új korában, a gyári alkatrészek számlája könnyen hétszámjegyű is lehet. Persze a pénz nem akadály, de az esetek nagy részében az is előfordul, hogy a tolatókamera, a sávkövető rendszer egyszerűen nem rendelhető az adott típushoz gyárilag még extraként sem.

Mit lehet tenni tehát, ha mindenképpen szeretnénk mi is kocsinkat a létező legmodernebb technikával felszerelni megfizethető áron, mégis kompromisszumok nélkül a technika terén?

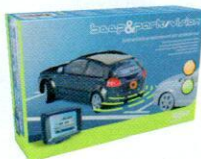
Nyissuk ki a zöld Valeo nylon szatyort, és építsük be kocsinkba a Valeo által gyártott egyedülálló, utólagosan beépíthető kényelmi és biztonsági berendezéseket!

Keeper A beep&park/keeper egy első- és hátsó érzékelőkkel ellátott parkolási asszisztens, mely védelmet nyújt más járművekkel szemben. Parkolás közben a közeledő, éppen parkoló járműveket informálja a lökhárítók közötti távolságról



- Csökkenti az ütközések – és az azal kapcsolatos magas helyreállítási költségek – kockázatát
- Megelőzi a károkat és a sérüléseket
- Védi járművét a túl közel jövő autótól hatékony riasztással
- Gyors és pontos parkolást tesz lehetővé
- Nyugalmat: aggodalom nélkül otthagynak autóját a legszűkebb helyeken is: a szerkezet gondoskodik a koccanások megelőzéséről

A beep&park/vision egy hátsó parkoló rendszer érzékelőkkel, párosítva egy tolatókamerával. Ez a társítás egyszerűen biztosítja a sofőrnek hangjelzéseket és pontos képet tolatás közben



- Csökkenti az ütközések – és az azal kapcsolatos magas helyreállítási költségek – kockázatát
- Csökkenti a gyalogosok elütésének lehetőségét parkolás közben
- Kettős kontroll: hangjelzések és pontos kép a jármű mögötti területről
- Gyors és pontos parkolást tesz lehetővé
- Nem szükséges hátrafordulni a biztonságos tolatáshoz

A park/vision egy parkolási asszisztens tolatókamera.



A jármű mögötti lévő tárgyakról felvett kép egy színes kijelzőn jelenik meg az utastérben.

- Csökkenti az ütközések – és az azal kapcsolatos magas helyreállítási költségek – kockázatát
- Csökkenti a gyalogosok elütésének lehetőségét parkolás közben
- A berendezés tájékoztat az autó környezetében lévő, nehezen látható tárgyakról tolatás közben
- Gyors és pontos parkolást tesz lehetővé
- Nem szükséges hátrafordulni a biztonságos tolatáshoz

A light/on&off egy automata világítási rendszer, amely bekapcsolja a jármű világítását lecsökkent környezeti fény esetén, és kikapcsolja, amint ismét megfelelő világosságot érzékel.



- Kölcsönös jó láthatóságot biztosít: látni és látszani!
- Minden körülmény között jó láthatóságot biztosít.
- Azonnali reakció: a világítás aktiválódik, amint a jármű egy alagútba ér
- Automata világítás vezérlés a kényelmesebb vezetésért: a light/on&off törődik a világítás ki és be kapcsolásával

A speed/visio a jármű sebességét közvetlenül a szélvédőre vetíti ki a sofőr látómezéjébe, és hangjelzéssel figyelmeztet az előre beállított sebességhatár túllépésekor.



- Csökkenti a balesetek kockázatát a figyelem-kihagyás csökkentésével, illetve a műszerek nézéséből eredő reakció késedelmet
- A vezető folyamatosan az útra koncentrálhat
- Gyorsabb kormányzási reakciókat biztosít
- Segít az előre beállított sebességhatár alatt maradni
- Nem kell a figyelmet megszakítani a sebesség ellenőrzésével
- Szerelje fel járművét ezzel a vado-natúj feljesztéssel, mely a repülőgép iparból származik.

A guideo egy kamera modul, amely folyamatosan figyeli az utat, valamint ezzel párhuzamosan 4 vezetési funkciót is felügyel.



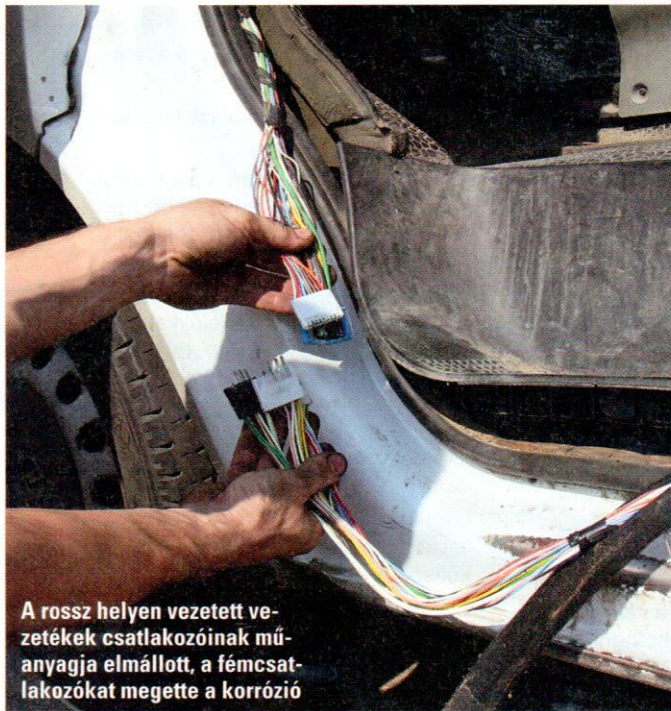
- Csökkenti a figyelemtelenségből, fáradtságból eredő útelhagyások kockázatát
- Figyelmezteti a vezetőt a sávelhagyásra, csökkentve ezzel az össze-ütközések veszélyét
- Balesetek pontos rekonstruálására tökéletesen alkalmas a készülék felvétele
- Nyugalmat és magabiztosságot ad vezetés közben
- Dugóban azonnal jelez, ha az Ön előtt haladó jármű megindulást nem vesz észre

A Valeo összes fejlesztése és a témához kapcsolódó terméke, cikke megtalálható a www.vezetesorome.com honlapon.

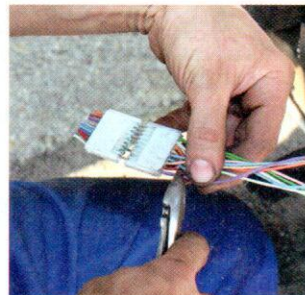
Valeo

Már többször volt szó a kontakthibás csatlakozók vagy vezetékek miatt nem világító lámpákról. Most egy újabb típusú kontaktolási problémát mutatunk be. Az eléggé elhasznált Opel Vivaro kisteherautónak nem égett a belső világítása, és a hátsó lámpák üzeme is meglehetősen bizonytalanra vált. A hibafeltárás során kiderült, hogy az A-oszloptól a kárpitok alatt levezetett vezetékek a hátulról érkező kábelkorbáccsal a küszöb felett, a fellépő burkolata alatt találkoznak egy steckerrel. Ide bejut a víz, így a stecker érintkezői és maga a műanyag is az évek során szinte szétmállottak. A megoldás a csatlakozók lebontása, az oldható csatlakoztatási pont megszüntetése a vezetékek összeforrasztásával. Azonban ez sem volt olyan könnyű, mert a párosodó vezetékek színe rendre más és más. Ráadásul a vezetékek felülete a szigetelés alatt is enyhén korrodált, emiatt a forrasztóanyag nehezen tapadt. Így időigényes javítás volt a közel 60 (!) vezeték összeillesztése.

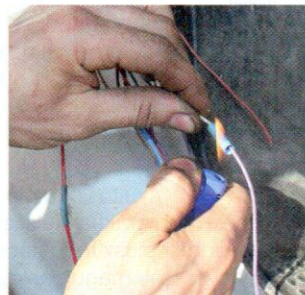
Ha elfogy a szuflya



A rossz helyen vezetett vezetékek csatlakozóinak műanyagja elmállott, a fémcsatlakozókat megejtette a korrózió



A vezetékeket kibontották, végeiket megtisztították



A forrasztásokat zsugorcsovel szigetelték

Újabb figyelmeztetés

Tanácsadó rovatunkban rendszeresen bemutatunk olyan meghibásodásokat, amelyek oka vagy a motor karbantartásának elmulasztása, vagy a meghamisított futásteljesítmény. Most ez a Peugeot 206-os HDi ad tanulságos példát. Az autó kilométer-számlálója még nem érte el a 130 000-et, a szerelők mégis gyűrűtörést diagnosztizáltak. A motort szétszerelve egyértelművé vált, hogy a motor futásteljesítménye akár a háromszorosa is lehet a kilométer-számláló által jelzett értéknek. Ugyanis a gyűrűtörés oka a kopás, egyszerűen a sok használatból már elvkonyodtak a gyűrűk. A javítás nem lesz olcsó, ugyanis nem elég az új



A hengerfej és alkatrészei az asztalon. Már kiszerezték a törött gyűrűjű dugattyút is

gyűrűk beszerelése. A törött gyűrűk „meghúzták” a hengerfalat, ezért a motort szét kell szerelni,

a blokkot gépmunkára kell vinni. Lényegében teljes motorgenerált kell végrehajtani.



Jól láthatók a hengerfalán a húzásnyomok. Így összerakni nem szabad



Az olajlevezető- és a kompressziógyűrű is eltörött

FORDOS kulcskérdés

A Fordok kulccsal nyitható motorháztetőjének zárszerkezeide idővel megszorulhat. Az ok, hogy a zárbetét és a zár között egy kis foltosodás sok a kis alkatrész, s elkoszolódik a zárbetét illetve a zárszerkezet. Ezért időnként érdemes kitisztítani a zárbetétet, s kiszereelve kimosni majd újraszírozni a szerkezetet. elmarad a kellemetlen meglepetés a nyithatatlan motorháztető.



A zárbetét aktív olajjal tisztítható-kenhető



A zárszerkezetet jobb kiszerezni és úgy kitisztítani

Megjelent a legfrissebb szám!



Keresse az újságárusoknál!

Lakáskultúra
ENTERIŐR • DESIGN • ÉLETMÓD

www.lakaskultura.hu

RÖVIDEN

Évfordulós Guzzi



Az idén 90 éves Moto Guzzi a jubileumi év alkalmából korlátozott példányszámban piacra dobja a California 90-est. A múltidéző újdonság gyönyörű fényezésével, speciális tankfestésével és a 90. évfordulós logóval hívja fel magára a figyelmet.

A CALIFORNIA ÚJ NEMZEDÉKE IDÉN VAGY LEGKÉSŐBB JÖVŐRE BEMUTATKOZIK A NAGYKÖZÖNSÉGNEK.

Hazai vizeken



Az Etyeken forgató Jeremy Irons ismét egy BMW motorral járja az országot. A brit színész tavaly egy R 1200 GS-t használt, amellyel annyira elégedett volt, hogy **ÚGY DÖNTÖTT,**

IDÉN ISMÉT BMW-T VÁLASZT. A különleges, fekete fényezésű R 1200 GS Adventure Triple Black modellt a színész novemberig használja majd a BMW Magyarországi jövőtől.

Versenyképesebb

A Suzuki felfrissítette népszerű krosszmotorját, az RM-Z250-est. Az új idomokon és grafikákon túl fontos változás, hogy a titánszelepes



erőforrás **MAXIMÁLIS FORDULAT-SZÁMA MÁR ELÉRI A 13 500-AT.** A Suzuki mindezek mellett finomhangolást végzett a futóművön, illetve a lábtartókat is módosította.

Csúcsra járattva

Mivel tavaly elmaradt a Yamaha R1-es szokásosnak mondható kétévenkénti frissítése, idén már nem kerülhet-e el az iwatai gyártó, hogy hozzányúljon csúcsportolójához. A legnagyobb újdonságot a hat fokozatban állítható kipörgésgátló

jelenti, illetve az sem mellékes, hogy a gyújtásvezérlésen is állítottak, hogy alacsony fordulaton jobban vegye a gázt a továbbra is 180 lóerő felett teljesítő, 998 cm³-es, soros négyhengeres modell. Ami a külső változásokat illeti, két új külső fényszóró (fehér-piros

illetve matt szürke) választható emellett pedig a kipufogódob és a lengővilla is enyhén átalakult. Azt már csak az avatott szemek vehetik észre, hogy a fejdombbar a fényszórók melletti fekete betétet a jobb légellenállás érdekében módosították.



Remekül áll az R1-esnek az új matt szürke fényezés

Módosított kipufogódobbal készül a 2012-es R1-es



Keresztcsíkú főtengellyel büszkélkedhet a Yamaha soros négyhengerese



Harcias ábrázattal

A közel három éve debütált Streetfighter 1100-as után elkészült az Ducati csupasz motorjának kisebb, 848 cm³-es változata. Az új verzió teljesítményét ugyan csak novemberben, a Milánói Motorkiállításán tartandó premieren árulják el, de ez a blokk a 848 EVO névre hallgató sportmotorban 140 lóerőt teljesít. A Streetfighter 848-as egyébként a 1100-astól eltérő vázgeometriát kapott, illetve a DTC kipörgésgátló

hangolásán is változtattak. Az újdonság vörös, fekete és sárga színben lesz elérhető.

A Ducatihoz kapcsolódó további hír, hogy a novemberben, az EICMA-n bemutatkozó új szupersportgép neve 1199 Panigale lesz. Az 1198-as utódja a korábbi híresztelésekkel ellentétben nem négyhengeres, hanem L2-es erőforrással készül majd. Az újdonsággal a 2013-as évadtól vesz részt a Ducati a superbike-vb-n.



A „kis” Streetfighter és az 1199 Panigale premierjét Milánóban tartják az olaszok

Fantáziadús



Egy michigani formatervező, Joey Rutter alkotása az egészen elképesztő, mindössze egy példányban létező Moto Undone (magyarul befejezetlen motorkerékpár). A villamos hajtású járgányt tükröpolírozott fémlemezekből építették, de önmagában a formája is döbbenetes, hiszen olyan, mint egy keskeny, guruló fémdoboz. A 150 kilométeres hatótávolsággal rendelkező masina 50 km/órás sebességre képes, de ezt menet közben csak az okostelefonjáról olvashatja le a vezető, aki műszerfal hiányában így kapja meg a legfontosabb információkat.

Sűrű vizelési ingerek? Akadozó vizelet?



Saballo

A prosztatadoktor

50 év felett egyre több férfi szenved a jóindulatú prosztata megnagyobbodás tüneteitől. Az akadozó, vékony sugárban ürülő vizelet, a sűrű vizelési ingerek nemcsak a nappalokat, az éjszakákat is képesek tönkretenni. A Saballo azonban enyhíti a jóindulatú prosztata megnagyobbodás panaszait, visszaadja a férfiak kiegyensúlyozott közérzetét!



Feeling
Plusz | Személyes

www.prosztata.net

Kérje urológusa tanácsát!

Vény nélkül is kiadható gyógyszerek. Hatóanyaguk: kapszulánként 320 mg törpepálma kivonat (extractum sabalis serrulatae). Ellenjavallat: az összetevőkkel szembeni túlérzékenység esetén. Adagolás: szokásos adagja napi egy kapszula. *1 kapszula ára: 63 Ft, **1 kapszula ára: 50 Ft. Az ár patikánként eltérő lehet.

A kockázatokról és a mellékhatásokról olvassa el a betegtájékoztatót, vagy kérdezze meg kezelőorvosát, gyógyszerészét!

Hódításra tervezve

Üstökösként robbant be a telivér supermotók szegmensébe a Husqvarna újdonsága, mely 105 lóerős teljesítményével egyből a kategória „nagygyúit” vette célba.

A teljesítményhez illően agresszív a Nuda külseje, de ez tulajdonképpen kötelező a kategóriában

A Husqvarnáról legtöbbünknek a motokrosszban és az endurózásban elért sikerek jutnak eszünkbe, ami nem véletlen, hiszen a márka hetvennél is több világbajnoki címet zsebelt be. Amióta azonban a Husky a BMW-hez került (lásd a márkátörténetet keretes írásunkban), új perspektívák nyíltak meg az egykoron svéd, ma már olaszként bejegyzett márka előtt. A BMW fennhatósága alatt született Nuda pedig csak az első a sorban, ugyanis a tervek szerint a jövőben több utcai Husqvarna modellről is lerántják a leplet.

A radikális külső és a 105 lóerő nyomós érv lehet

A BMW-érában készített első utcai Husqvarna, a Nuda 900-as (a Nuda olaszul meztelent jelent) tervezését tulajdonképpen teljesen tiszta lappal kezdték, nem voltak tradíci-

ókhöz kötve. Ez látszik a futurisztikus formán is, amely szögletessége és egészen különleges fejidoma révén könnyedén azonosíthatóvá teszi a modellt. Ezenkívül a térhálós váz, a szokatlan első sárvédő és a hegyes farokidom is igen figyelemfelkeltővé teszi, arról nem is beszélve, hogy az ülés alatt elhelyezett üzemanyagtank az ideális tömegeloszlás miatt fontos.

A külsőség persze nagyon lényeges, de nem minden, s ezt a Husqvarnánál is tudják, ráadásul a Nuda elképesztően kiforrott és

nagy teljesítményű ellenfelek közé került. Ezért fogták a BMW F 800 R-ben is munkálkodó, soros kéthengeres egységet, melyet alaposan átalakítottak, hogy megfeleljen az elvárásoknak. A BMW esetében 87 lóerőt és 86 Nm-t produkáló blokkot 798-ról 900 cm³-esre fűrték fel, valamint megváltoztatták a befecskendezést, új szoftvert írtak a vezérléshez, illetve a főtengely elékélesztését is módosították - utóbbi állítólag a V2-es erőforrásokhoz hasonló a Nuda hangja.

A változ-

tások eredményeként 105 lóerőt és 100 Nm-t produkál a pirosra eloxált hengerfejjel készülő egység, ami a 175 kg-os száraz tömeg ismeretében megelőlegezi, hogy a Nudával nem ragad be a vezető az előzésekbe. Már csak azért sem, mert a hatfokozatú váltó áttételezését extrarövidre vették. De a Nuda esetében nem csak a csúcsteljesítményről szól minden. A tervezők úgy hangolták az erőforrást, hogy alacsony fordulaton is legyen benne elegendő erő (az F 800 R blokkját ismerve ez teljesen reális), illetve az sem mellékes,



Az üzemanyagöltő-nyílás az ülés alatti tankba vezet

A 48 mm-es első teleszkópokat a Sachs szállítja

hogya a megnövelt lóerők ellenére a teljesítményleadásban ne legyenek „lyukak”, ami kellemetlen meglepetést okozhat a vezetőknek.

Több szerepben is helyt kell állnia a Nudának

A Husqvarna célkitűzései szerint a Nudának a szupermotók között éppúgy helyt kell állnia, mint a városi forgatagban vagy egy rövidebb túrázáson – a váz és a futómű is

ennek jegyében készült. Az első teleszkópok (48 mm) és a hátsó „monoshock” felfüggesztés is a Sachstól érkezik, ám akinek ez nem lenne elég, az választhatja az R verziót, melyhez a hátsó rugótagot a svéd Öhlins szállítja. A radiális rögzítésű fékek a Brembótól származnak, ami már önmagában garancia lehet a végeredményre, de az R verzió még komolyabb, Brembo Monobloc fékkel készül (a tárcsák elől mindkét verzió- ▶



A 860 mm-es ülés magasság jelzi, kisműveltségnek nem igazán való a Nuda

i RIVÁLISOK

Telivérek ütközete

Az új Husqvarna nem akármilyen társaságba érkezett. Az ellenfelek között szerepel az Aprilia Dorsoduro (1), mely 750 és 1200 cm³-es változatban is létezik. A V2-es 92 lóerős Dorsoduro 750 (186 kg) kicsit gyengébb, mint a Husky, de az 1200 cm³-es verzió (212 kg) 130 lóerőt teljesít, ráadásul kipörgésgátló rendszerével is felhívja magára a figyelmet. Szintén nagy név a szupermotók mezonyében a Ducati Hypermotard (2), amely az Apriliahoz hasonlóan két típusváltozatban készül. A pillekönnyű, mindössze 167 kg-os Hypermotard 796-ost 803 cm³-es, 81 lóerős L2-es blokk hajtja, míg a 172 kg tömegű 1100-as modellben 95 lóerős erőforrást találunk. **A KATEGÓRIA ÁLLÓCSILLAGA, A 189 KG-OS KTM 990 SM (3) is meggyőző adatokkal büszkélkedhet: 999 cm³-es V2-ese 116 lóerőt produkál.**

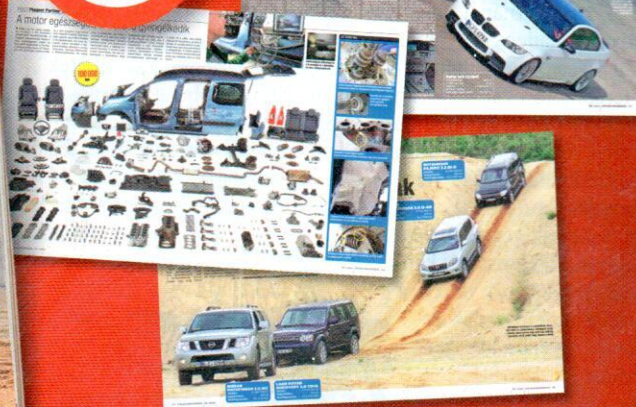


HIRDETÉS

EUROPA NR.1 autóslapja

375 forint

Feloldott sebességhatár



Keresse a hírlapárusoknál!

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

Az „R” verzió (jobbra) számos ponton eltér a bázismodellétől, például ülése a versenyzésre felkészített supermotókat idézi



nál 320 mm-esek). Az R-változatot ezek mellett a módosított fényezés, rendszám tartó, lábtartók és tükrök különböztetik a bázismodellétől, illetve karbon kipufogó-zárókupakkal is büszkélkedhet az R.

Nem elhanyagolható az sem, hogy a Husqvarna komolyan gon-

dolta, hogy a Nudával túrázni is lehet. Természetesen sosem lesz olyan kényelmes, mint egy igazi túramotor, de az opciós listáról választható szélvédő és oldaltáskák így is ritkaságnak számítanak ebben a szegmensben.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

BEMUTATÓ HUSQVARNA TC449

Újult erővel



Bár a Husqvarnánál idén valóban minden a Nudáról szól, a gyártó nem hanyagolja el a terepmotorokat sem, így a megbízhatóságáról és elnyúlhatóságáról elhíresült TC-sorozat 449-es modelljén (449 cm³-es, egyhengeres erőforrás) számos újítást hajtottak végre. A kétállású motorkarakterisztika-kapcsolóval rendelkező blokk a jobb teljesítményleadás érdekében egyenesebb szívócsővel készül, illetve megerősítették a vezérműtengelyt, a dugattyú és a hajtókar pedig a terhelésnek még inkább ellenálló fe-

lületkezelést kapott. Szintén fontos változás, hogy az üzemyag-tartályt az ülés alá „költöztették”, ami előnyösebb a súlyeloszlás szempontjából, illetve a légszűrőt már az áttervezett váznyak felső részénél találjuk. Az új TC449-esben az elektromos vezetékek is más helyen futnak, mint eddig.



108 kg a TC449-es száraz tömege



Német alapanyagok, olasz fűszerezés: a BMW blokkot jelentősen átalakították

Ilyet is lehet: opcióként túradobozt és magasított plexit is rendelhetünk a Nudához



A drágább Nuda R-változatnál Öhlins rugóstagot találunk

i MÁRKATÖRTÉNET

Kettős állampolgár

A Husqvarnát 1903-ban alapították, ez pedig azt jelenti, hogy **A VILÁG EGYIK LEGNAGYOBB MŰLTÁR VISSZATEKINTŐ MOTORKERÉKPÁR-MÁRKÁJA.**



A svéd cég a korai versenysikerek ellenére a II. világháború végéig főként az utcai motorokra koncentrált, de az 1950-es évektől a motokrossz és az enduro irányába mozdult el, ami jó döntés volt, hiszen a Husky - főleg utóbbi szakágban - hatalmas sikereket ért el. Így aztán a 60-as és 70-es években egyre keresettebbek lettek a masinák, melyek Európán kívül Amerikát is meghódították. Az 1977-től az Electroluxhoz tartozó cég 1987-ben került a Cagiva kezébe, s a termelést is Olaszországba vitték (innenől kezdve hivatalosan is olasz márka a Husqvarna). A jelenlegi tulajdonoshoz, **A BMW-HEZ 2007-BEN KERÜLT A MÁRKA**, s a varesei gyárat jelentősen modernizálták. A versenysikerek azonban töretlenek, amit jól mutat, hogy idén Antoine Meo (képünkön) az Enduro2-ben megnyert világbajnoki címével megszerezte a Husqvarna 79. világbajnoki elsőségét.

i HUSQVARNA Nuda 900

Lökettérfogat:	900 cm ³
Hengerek/szelepek:	52/8
Max. teljesítmény:	77 kW (105 LE) n.a./min
Max. nyomaték:	100 Nm n.a./min
Sebességváltó:	hatfokozatú
Üzemyagtank:	13 l
Ülésmagasság:	860 mm
Fék elől/hátul:	2x320/240 mm tárcsa
Száraz tömeg:	175 kg
Forgalmazás:	2012-től

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 körütekintés és óvatosság ellenére is történhet anyagi, illetve személyi jellegű káresemény, melynek okozói és elszenvedői 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:

Posta
Biztosító
Az elérhető gondoskodás

FERRYKER® TURBO

Az általunk forgalmazott, a túloldalon leírt BERU termékekre

10%
kedvezmény!

BERU

Érvényes:
2011. december 31-ig

WWW.MOTORLAJBOLT.HU

15% KEDVEZMÉNY
MINDEN SZŰRŐ ÁRÁBÓL!
KUPONKÓD: MOB115MSZ
ÉRVÉNYES:
2011. OKTÓBER 31-IG



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

HELLA

Őszi fényszóró-beállító akció októberben, díjmentes ellenőrzéssel a Hella szerviz-partnereknél

További részletek a hátoldalon!

PostaCasco
Gépjármű-biztosítás

A biztonság nálunk szériatartozék!

10%
kedvezmény az első éves díjból minden postán!

Érvényes:
2011. november 30-ig

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: _____

Legyen előrelátó! Ellenőriztesse Ön is gépkocsija világítását még időben, a tél beállta előtt!

Az akcióban résztvevő Hella szerviz-partnereket elérhetőségeikkel megtalálja a **www.hella.hu** oldalon, vagy érdeklődjön a 06-1-450-2150-es telefonszámon.

Fényszóró-beállítás ITTI!



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

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 Dexelia Ultra 5W-30 1L 2300 Ft
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 háztovábbítás

AKCIÓS KUPON



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

FERRYKER® TURBO

H-1239 Budapest,
János apostol utca 186799 hrsz
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
képviseletől.

Az általunk forgalmazott
BERU termékre.



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

FERRYKER® TURBO



H-1239 Budapest,
János apostol utca 186799 hrsz
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 2011/19-es számában található keresztrejtvény feladványának helyes megfejtése:



Megkezdte működését a legújabb fapados légitársaság.

1 SZUDOKU

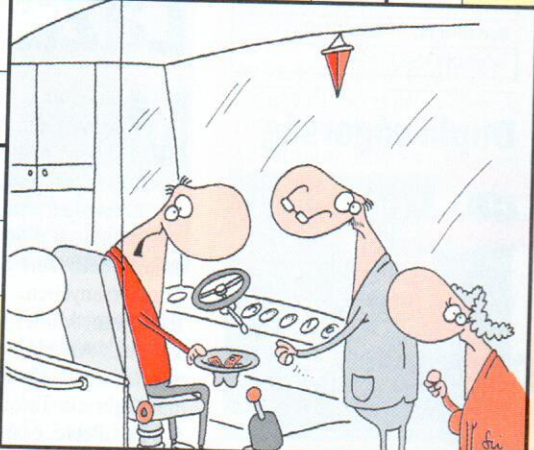
Játékszabály

E logikai rejtvény legismertebb ábrája kilencszer kilenc, azaz nyolcvanegy négyzetből áll. Továbbá fel van osztva kilenc nagyobb (háromszor-háromas) 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 értelemszerűen háromszor kettes téglalapokból épül fel, melyekbe egytől hatig írják a számokat.)

Tipppek, tanácsok

Kezdje a fejtést a vastag vonallal keresztezett nagyobb (háromszor-háromas) négyzetekben. Közülük is abban, amelyikben a legtöbb számot adtuk meg. Nézze meg figyelmesen, hogy mely számok jöhetnek szóba megfejtésként. Ezeket írja be ceruzával, minél apróbb 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.

MAKACS, ONFEJŐ	OKTATÓHOZ ILLÓ		BORÍTÉKBA ZÁRVA LEVÉLHEZ MELLEKEL	3	TASZÍT	FALUSI TELEK CSAPAT- TAG I	VALLÁSOS ELMÉ- LYÜLÉS	KELLE- METLEN ESŐ JELZŐJE	BRUTTO HAZAI TERMÉK, RÖVIDEN	...ELÉG; ...PONT
	1						2			E
ZENÉS 45 PERC AZ ISKO- LABAN							ÚTNAK ERED EGYEN- LETES			
PÉNZT BELEŐL							ÁLLJ I			GAUSS RÖV.
RIGID							POLGÁR, HELYBELI			MUZIKA
					MÁSİK NEVÉN SAKKBAN ÁLL I				ZUHANNI KEZD I VIDÁMSÁG	
EDWIN AMERIKAI GÁTFUTÓ						HIVATAL, NEMETÜL TYÜKÖT VÁG			NÉMET NÉVELŐ BÉKE- JOBB	
KISEBB BÜTOR- DARAB								INDIÁN CSÓNÁK		
		EGYENMŰ TOKA I ERŐS FÜSZER			NEON EGYENMŰI IDE-ODA MOZGÁTO			KÖLCSÖN- BE VESZ KIRÁLYI, RÖV.		
IDŐSB, RÖV.			SZIGORÚ, ERÉLYES							KÖRHÁZ JELE
YÉR- CSOPORT			ZENEI HANGSOR							GAZT SZED
KÖBOROL TÉR ÍROTT SZÖVEG- BEN						SCHÜTZ ... SZI- NESZŰ V. MASSZÓR			AZONO- SAK I VALÓ	
					LÉPCSŐ- FOK, NÉPIESEN NÉMA LER I					
ÜLŐALKALMA- TOSSÁG LEKVÁR							BŐ- SZÉLES E NAPI			
		PINCÉBE SZER- ZETES			MATRÓZITAL ABBA- MARAD			BEFOGÓ- SZERSZÁM BOLGÁR AUTÓJEL		
SATANAS I EGYENLŐ RESZBEN					FOGOLY TÉVÉ- MÁRKA			ZONGORA- DARAB I		
			VAJDA- SÁGI VÁROS	Á				!	ÜRES LAK I	
SZABÓ ISTVÁN FILMJE HASÍTEK				GALLY PEST MEGYEI VÁROS						
		SZ/NE- TVE- RENDSZER KÖNNYED				CSEH FESTŐ VOLT (MIKOLÁS)				
MELLÉ- BESZÉLÉS										
					RÓMAI ÖTVEN KARCOL, VÉS					
KATONAI TOMB VOLT	N									
am	VICCEK FŐHÖSE									



A

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

B

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

C

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

RÖVIDEN

Visszatérnek!

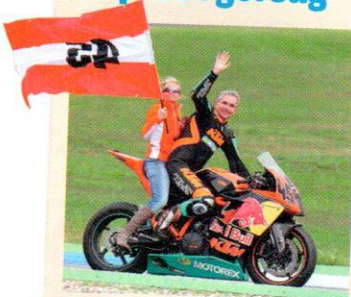
Közreadták a túraautó-világbajnokság 2012-es előzetes versenynaptárát. Ez a hír számunkra azért izgalmas, mert az idei sikeres „beugró” után **A KÖVETKEZŐ ÉVRE FIX HELYET KAPOTT A HUNGARORING!** Egyébként alaposan megváltozott a menetrend: visszatér a marokkói futam és új helyszínként Amerikába is ellátogat a sorozat, de a programból kiesett a csehországi Brno és a belgiumi Zolder. A szállítási és logisztikai költségek mérséklése érdekében a szezon második felére „koncentrálták” a tengerentúli és távol-keleti versenyeket.

WTCC 2012

Március 11.	Monza (I)
Április 1.	Valencia (E)
Április 15.	Donington Park (GB)
Április 29.	* (D)
Május 6.	Hungaroring (H)
Május 20.	Marrakes (MA)
Június 10.	* (P)
Július 22.	Curitiba (BR)
Szeptember 23.	Sonoma (USA)
Október 21.	Suzuka (J)
November 4.	Sanghaj (CHN)
November 18.	Makaó (MAC)

*A helyszínt később jelölik ki

Dupla sógorság



Martin Bauer nyerte az idei nyílt német bajnokság (IDM) superbike kategóriájának pontvadászatát. A 35 esztendőös osztrák motoros honfitársát, Michael Ransedert (BMW) és az ausztrál Kark Muggeridge-ot (Honda) utasította maga mögé a pontversenyben. **BAUER RÉVÉN A NARANCS-FEKETÉK RC8-ASA ELSŐ IDM-SIKERÉT KÖNYVELHETTE EL,** az ausztriai márkának a konstruktőrök versenyében be kellett érnie a BMW mögötti ezüsttel.

Fölényben a Suzuki

A brit superbike-bajnokság (BSB) rájátszásának első két fordulójában eldőlt, hogy a sorozat legsikeresebb motorosa, a japán Ryuichi Kiyonari idén már biztosan nem szerezheti meg 4. bajnoki címét. Doningtonban és Silverstone-ban menetelt a Suzuki, hiszen zsinórban négy győzelmet aratott a GSX-R1000-es, de az igazi szenzációt az amerikai John Hopkins okozta, aki két műtétje ellenére is bombaformában motorozott: 3 győzelemmel és egy 3. hellyel

immár ő áll az élen! A Suzukival az ausztrál Joshua Brookes is nagyon gyors volt. Doningtonban ugyan csak egy-egy 6. és 5. helyre volt képes, de Silverstone-ban a 4. hely után már győzni tudott a 2. futamban.

i BSB (12/11. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. Hopkins (Suzuki) 609 pont, 2. Hill (Yamaha) 601 pont, 3. Brookes (Suzuki) 568 pont, 4. Byrne (Honda) 565 pont, 5. Laverty (Yamaha) 565 pont, 6. Kiyonari (Honda) 521 pont.

BRIT SUPERBIKE



Hopkins (21), Laverty (7), Hill (33) és Brookes

Nálunk jártak



A hogy sejteni lehetett, a Német Túraautó-bajnokságban jövőre mindhárom presztízmárka kupé karosszériás versenyautóval áll majd rajthoz. A Frankfurti Autószalonon az Audi (A5 DTM Coupé), a BMW (M3 DTM Coupé) és a Mercedes (C 63 AMG Coupé) is leleplezte vadonatúj fegyverét. Nemrégiben a Hungaroringen (I), zárt kapuk mögött folytatódott a 4,0 literes V8-as motorral (kb. 460 LE/500 Nm) és hatfokozatú szekvenciális sebességváltóval felvértezett, hátsókerék-hajtású gépek tesztelése. A magyarországi tréningeken egyébként a BMW volt a leggyorsabb.

Laza címvédés

Miután az első valenciai versenyen duplázott, a másodikon pedig triplázott az egyedüli gyári csapatként „pózozó” Chevrolet, három fordulóval a szezon vége előtt behozhatatlan előnyre tett szert a konstruktőrök pontversenyében. A Chevy mellett Yvan Muller nagy hétvégéje volt ez! Az időmérőt fölényesen nyerte a címvédő, de a repülőrajtnál Gabriele Tarquini (Seat Leon 1.6T), illetve csapattársa és egyben legnagyobb ellenfele, Robert Huff alaposan megszorogatta. Az olasz később műszaki hiba miatt feladta a versenyt, a lökdősődésbe keveredő Huff pedig csak az

ötödik helyig jutott, Muller kényelmesen nyert Alain Menu (Chevrolet Cruze 1.6T), Tom Coronel és Kristian Poulsen (mindkettő BMW 320TC) előtt, s egyúttal átvette a vezetést a tabellán. Második nekifutásra a BMW-s versenyzők egymást gáncsolták el a győzelem felé vezető úton: négy körrel a vége előtt Coronel és Javier Villa „pofozkodott” a vezető pozícióért, aminek az lett a vége, hogy előbbi vissza-, utóbbi meg kiesett. Az incidens megakasztotta a mögöttük érkező Michelisz Norbi ritmusát (az előző versenyen hetedikként végzett), akit Muller egy szempillantás alatt átugrott. Ezután a

i WTCC (12/9. FORDULÓ)

Az összetett állás

- VERSENYZŐK:** 1. Y. Muller (F) 333 pont, 2. Huff (GB) 317 pont, 3. Menu (CH) 253 pont, 4. Coronel (NL) 158 pont, 5. Tarquini (I) 157 pont, 6. Monteiro (P) 109 pont, 7. Poulsen (DK) 81 pont, 8. Michelisz (H) 80 pont, 9. Engstler (D) 69 pont, 10. Dahlgren (S) 58 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: 1. Chevrolet Europe 734 pont (már világbajnok!), 2. BMW Customer Racing Team 430 pont, 3. SR Customers Racing 396 pont, 4. Volvo Polestar Evaluation Team 126 pont.

Chevy-szendvicsbe került magyar fiú keményen támadta rettegett Yvant, de az utolsó kanyarban jött az újabb feketeleves! Lecsúszott az ívről, a poros részen megforgott és közben Huff, Menu, Tarquini és Poulsen is elment mellette...

WTCC



A Chevy megvédte konstruktőri aranyát

Jubileumi gála

Az amerikaiak nagy hajrával gyűjtötték be 22. címüket a 65. csapat-világbajnokságon.

Az amerikaiak 30 éve nyerték az első csapat-világbajnoki címet, s szintén 30 éve lett az ötszörös belga világbajnok, Roger De Coster az USA szövetségi kapitánya. A kettős jubileumra nagyon készült az amerikai válogatott, melyet 2008 óta először nem sújtott sérülés.

Ryan Dungey, Ryan Villopoto és Blake Baggett az előzetes várakozásoknak megfelelően tarolt az edzéseken, a verseny viszont más volt. Az eső feláztatta a kemény talajú francia pályát, amely nagyon csúszóssá és rumplissá vált. Az amerikai trió leggyengébb láncszeme az MX2-es Baggett volt, aki mindkét futamában bukott és kétszer a 17. helyen zárt. Dungey és Villopoto sem volt tökéletes, mégis megnyerték kategóriájukat.

Megszületett az első ausztrál érem!

Az amerikaiak legnagyobb ellenfelei a britek és a franciák voltak. Az 1. futamban a britek vezettek, a 2. futam után pedig a franciák álltak az összetett élére. A franciák végül nem nyerhettek, míg a britek tavalyhoz hasonlóan alig maradtak le a dobogóról. A belgák is büslakodhattak, hiszen 1994 óta először nem szereztek érmet. Az 5. helyen zártak, amivel mégis elégedettek! Ugyebár Clement Desalle, Steve Ramon, Ken de Dycker és Jeremy Van Horebeek is sérült.

Az ausztrálok ellenben első ízben állhattak dobogóra, igaz, ehhez nagyban hozzájárult, hogy Reed 2001 után ismét futamgyőzelemre volt képes a csapat-vb-n. Az ausztrálok eddigi legjobb eredménye egy 4. hely volt 1988-ból.

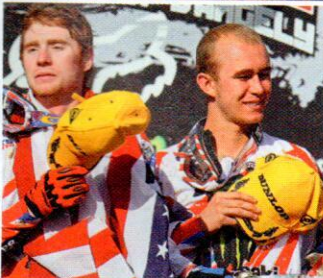
A három világbajnok közül csak Ken Roczennek sikerült a csapat-vb. Az MX2-es világbajnok 2010 után ismét az MX2-es kategória legjobbjává lett, az 1. futamában végig a győzelemért küzdött 250-es KTM-jével – a 450-es Hondán ülő Reeddel szemben.



Roger De Coster és Ryan Dungey, az amerikai csapat kulcsembere. Az USA válogatottja sorrendben a 7. csapat-vb aranyát nyerte!



Metcalfe áldozatos munkája is kellett az ausztrálok érméhez



Villopoto és Baggett is örülhetett a Chamberlain-trófeának

NEMZETEK VERSENYE

Végeredmény

1. USA (Villopoto/Kawasaki, Dungey/Suzuki, Baggett/Kawasaki), **2. Franciaország** (Paulin/Yamaha, Musquin/KTM, Pourcel/Kawasaki), **3. Ausztrália** (Reed/Honda, Metcalfe/Suzuki, Moss/KTM).

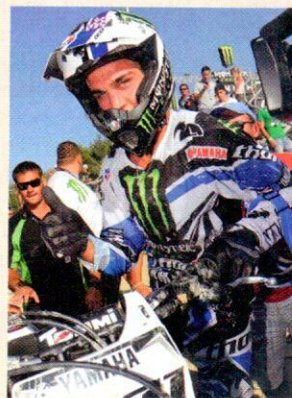
Az esőben ő volt a leggyorsabb, végül a felszaradó pályán kijött a löerökülönbség, de még így is a fantasztikus 2. helyen végzett a német fiú. Az MX3 idei legjobbjára, Julien Bill előbb lemondta a válogatottságot, majd meg is sérült, tehát ő nem versenyzett a csapat-vb-n. Az ötszörös világbajnok Antonio Cairoli viszont ott volt, ám megint nem sikerült neki a nemzetek viadala. Cairoli már a 7. csapat-vb-jén vett részt, de még mindig nincs érme a versenyről. Az 1. futamában kétszer is bukott, eltört a bal csuklója, s a folytatásban a fájdalomcsillapítók ellenére sem bírta a motorozást. Az olaszok csak a 16. helyen végeztek.

HA-SZR

MX-VB

Záróakkord

Az MX1-es géposztály legnagyobb hiányzója az újdonsült világbajnok, Antonio Cairoli volt, akinek az Olasz GP előtt elhunyt az édesanyja, ezért lemondta a versenyt. A címvédő és a sérültek távollétét egy MX2-ből beugró motoros használta ki a legjobban. A 21 éves francia Gautier Paulin (képpünkön) Frossardot helyettesítette a gyári Yamahánál: megszerezte az első MX1-es pole-ját, **MAJD EGY-EGY 1. ÉS 2. HELLYEL AZ ELSŐ KIRÁLYKATEGÓRIABELI GP-DIADALÁT IS ELKÖNYVELHETTE.** Paulin 2012-ben már a gyári Kawasaki csapat tagja



lesz az MX1-ben, ahol egyből főszereplő lehet! **AZ MX2-ES VILÁGBAJNOK KEN ROCZEN ÓRIÁSI MEGLEPETÉSRE EGY KÉTÜTEMŰ 125-ÖS GÉPPEL VERSENYZETT,** de mint kiderült, ő sem tudott csodát tenni a négyütemű 250-es gépek ellen. Az 1. futamban az 5. helyen intették le, a 2. futamban pedig a 4. pozícióban bukott, s az elhajlott kormány miatt ki kellett állnia. Fermoán így Jeffrey Herlings és Tommy Searle párbaja határozta meg az idénzárót, amelynek végén a 17 éves holland magabiztosan nyert.

MX-VB (15/15. FORDULÓ)

Végeredmény

MX1: 1. Cairoli (I) KTM 596 pont, **2. Frossard** (F) Yamaha 472 pont, **3. Desalle** (B) Suzuki 461 pont, **4. Bobryshev** (RUS) Honda 444 pont, **5. Nagl** (D) KTM 439 pont, **6. Goncalves** (P) Honda 431 pont, **7. Boog** (F) Kawasaki 347 pont, **8. Barragan** (E) Kawasaki 326 pont, **9. Philippaerts** (I) Yamaha 308 pont, **10. Strijbos** (B) Suzuki 295 pont.

MX2: 1. Roczen (D) KTM 651 pont, **2. Herlings** (NL) KTM 632 pont, **3. Searle** (GB) Kawasaki 573 pont, **4. Paulin** (F) Yamaha 458 pont, **5. Tonus** (CH) Yamaha 427 pont, **6. Anstie** (GB) Kawasaki 405 pont, **7. Aubin** (F) KTM 304 pont, **8. Osborne** (USA) Yamaha 295 pont, **9. Kullas** (FIN) Yamaha 287 pont, **10. Roelants** (B) KTM 253 pont, ... **47. Szvoboda** (H) KTM 5 pont.

Stoner és Terol már az idei 8., míg Marquez a 7. sikerét ünnepelhette.

Kérdés-felelet

Casey Stoner egyből választott a San Marinói GP-n csalódást keltő 3. helye után. Ugyan nem kedveli az Aragóniai GP helyszínét, azonban tavalyhoz hasonlóan magabiztos győzelmet aratott. Az előző versenyen győztes Jorge Lorenzo hiába küzdött, a 3. helynél nem tudott előrébb végezni, az Aragóniai GP legnagyobb vesztese azonban Valentino Rossi és a Ducati. A Ducati az egész szezon alatt folyamatosan módosítja a Desmosedicit, amely szinte teljesen átalakult az Aragóniai GP-re. A vörösök az idei 3. blokkal és az 5. vázzal rukkoltak elő. Az évad során bevetett 7. blokk miatt Rossi – karrierje során először – az utolsó helyről startolhatott, pontosabban a boxból, 10 másodperc hátránnyal. Rossi a bukásoknak is köszönhetően hamar feljött a 17. helyről, de a kilencediknél megtorpant, sőt a hajrában még a 10. helyre is visszacsúszott.

Több okból sem érezheti jól magát a Moto2 éllovasa, Stefan Bradl. A szponzorok visszalépése miatt 2012-ben még nem költözik fel a MotoGP-be, így jövőre is marad a Moto2-ben. A német motort azonban nem ez zavarja a legjobban, hanem Marc Marquez szereplése! A spanyol fiú tökéletes összhangba került a Suterrel, s ezt érzi Bradl a Kalex nyergében. Amíg ő csak a verseny feléig volt



Stoner szállította a 40 éve szereplő Repsol 100. GP-aranyát, s utolérte Eddie Lawson-t (31 királykategóriás győzelem)

i TÉNYÖZÖN

Stoner ismételt

125 CM: 2010 után ismét spanyol rajtelsőség és győzelem született, míg **FAUBEL 2007 UTÁN SZERZTE MEG ISMÉT A POLE POZÍCIÓT.**

MOTO2: **MARQUEZ** a tavalyi 125-ös pole-ja után idén a Moto2-ben is a leggyorsabb volt az edzésen, ezzel **PÁLYAFUTÁSA 20. POLE-JÁNAK ÖRÜLHETETT.** A versenyen Marquez a 17. győzelmét ünnepelhette, azaz a győzelmi örökranglistán befogta Eliást, Katót és Haradát.

MOTOGP: Stoner a Ducati után idén Hondával is tarolt, azaz 2010 után újra a pole-ból nyert. **STONER 37 GYŐZELMÉN, 76 ÉREMNÉN ÉS 35 POLE-NÁL JÁR,** a győzelmi örökranglistán pedig befogta Pedrosát és Martínezt.

i SEBESSÉGREKORDOK

330 km/óra felett

125 CM: Sandro Cortese Apriliájának a verseny alatt **242,9 km/órát** mérték.

MOTO2: Míg Indianapolisban Pol Espargaro, addig most fivére, Aleix Szárguldott a legnagyobb tempóban. A Pons Kalex nyergében **283,2 km/órával** repesztett a futamon.

MOTOGP: A hondás Aoyama a verseny közben **330,5 km/órás** sebességgel száguldott.

SUPERBIKE- ÉS SUPERSPORT-VB: IMOLA

Karnyújtásnyira

Checa olyan ünneplésben részesült, mintha már világbajnok lenne.

Biaggi kényszerű hiányzása miatt Checa egyedüli ellenfelei a gyári yamahások maradtak a vb-címért folytatott küzdelemben, azonban az R1-essel Eugene Laverty és Marco Melandri sem tudott versenyre kelni vele. Pedig Checa az idei 6. pole-ja után nem volt annyira átütő, Noriyuki Haga azonban az idei legjobb formájában motorozott, Jonathan Rea pedig sérülései után feltámadt és futamgyőzelmet

aratott. A brit a folytatásban is az élen haladt, ám egy elektronikai hiba megfosztotta újabb aranyérmétől. A győzelmet megőrző Checának ennek ellenére az idei 12. futamgyőzelem sem volt elég a vb-címhez, mert túl sok pontot vesztett az 1. futamban.

A supersportban Chaz Davies tavaly karrierje első nagydíjgyőzelméért küzdött Imolában, ám az utolsó körben megadta magát a Triumph-



A csuklótöréséből felépült Rea (4) szenzációsan ment, ha nincs a műszaki malőr, a másodikat is ő nyeri. Melandri (33) még reménykedhet

ja, idén pedig a Yamahája füstölt el az 1. helyről. Fabien Foret számára viszont örömmámort hozott Imola, ugyanis a 12. helyről indulva nyert.

A magyar Tóth-csapatnak felemás érzései lehetnek. A csapat idén 9. alkalommal szerzett pontot, miután Tóth Imre a 23. helyről feljött a tí-

ütöképes - vezetett is -, addig Marquez a hajrában is robbantani tudott. Bradl-nak hátsó futómű- és gumigondjai voltak, amiért egyre inkább visszaesett. Végül csak a 8. helyen zárt. Marquez ellenben az idei legjobb nagydíját teljesítette.

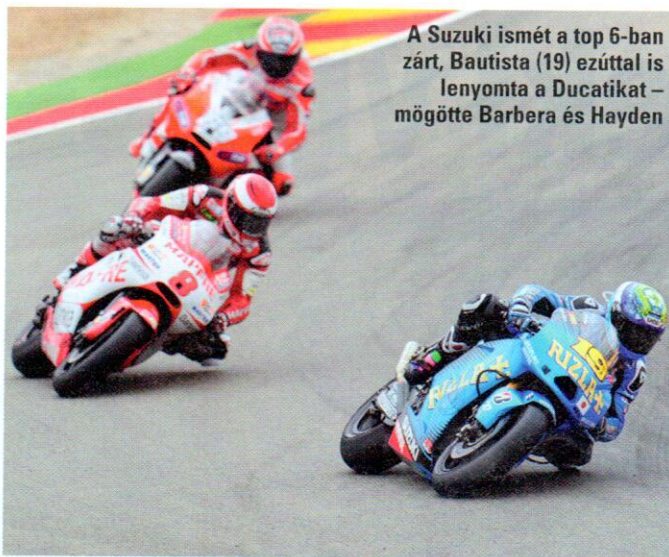
Terolnak már nyernie sem kell a címért

Nicolas Terol is elégedetten távozott az Aragóniai GP-ről. A 125-ös élvonalnak már nyernie sem kell ahhoz, hogy világbajnok legyen, hiszen négy fordulóval a vb befejezése előtt 36 pontos előnnyel rendelkezik. Terol óriási fölényrel nyert, így Rossi, Gresini, Bautista, Marquez, Martinez, Angel Nieto, Raudies, Ivy és Simmonds mellett ő a 10., aki egy szezonban legalább nyolcszor diadalmaskodott. Zarcónak továbbra is tabu a győzelem, a Derbije pedig van annyira versenyképes, mint Terol Apríliája. Az Aragóniai GP-n Zarco ugyan megnyerte a párbajt Hector Faubel ellen, ám Terol ellen nem tudott mit tenni.

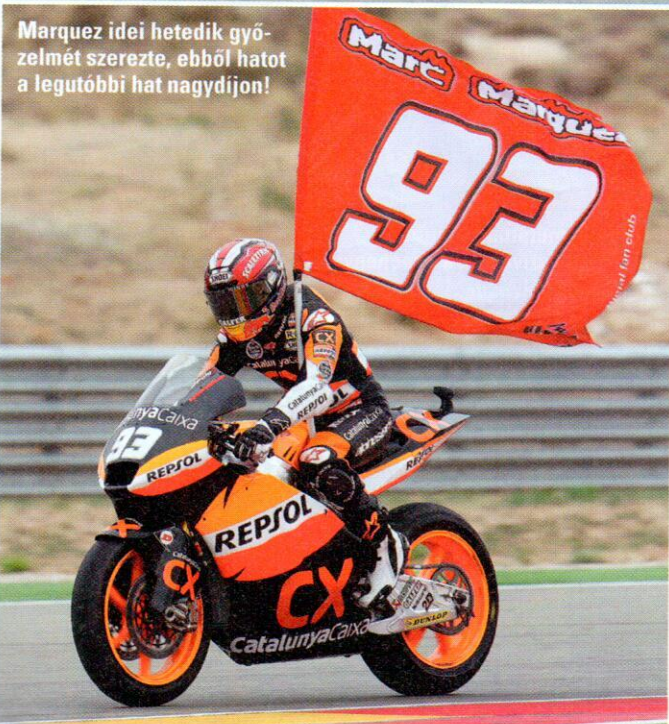
HEGYI ANDRÁS-SZABÓ RÓBERT



Zarco (balról) már csak matematikai álmokat kergethet



A Suzuki ismét a top 6-ban zárt, Bautista (19) ezúttal is lenyomta a Ducatikat – mögötte Barbera és Hayden



Marquez idei hetedik győzelmét szerezte, ebből hatot a legutóbbi hat nagydíjon!

i VÉGEREDMÉNY (17/13.)

Aragón

125 CM³: 1. Terol (E) Aprilia, 2. Zarco (F) Derbi, 3. Vinales (E) Aprilia, 4. Vazquez (E) Derbi, 5. Salom (E) Aprilia, 6. Kent (GB) Aprilia.

MOTO2: 1. Marquez (E) Suter, 2. Iannone (I) Suter, 3. Corsi (I) Suter, 4. de Angelis (RSM) Motobi, 5. A. Espargaro (E) Pons Kalex, 6. Smith (GB) Tech3.

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

Az összetett állás

125 CM³

VERSENYZŐK: 1. Terol 241 pont, 2. Zarco 205 pont, 3. Vinales 177 pont, 4. Cortese 170 pont, 5. Folger 130 pont, 6. Vazquez 127 pont, 7. Faubel 123 pont, 8. Gadea 103 pont, 9. Salom 89 pont, 10. Kent 68 pont.

MÁRKÁK: 1. Aprilia 325 pont (már világbajnok!), 2. Derbi 214 pont, 3. Mahindra 32 pont, 4. KTM 23 pont.

MOTO2

VERSENYZŐK: 1. Bradl 221 pont, 2. Marquez 215 pont, 3. Iannone 132 pont, 4. de Angelis 122 pont, 5. Corsi 115 pont, 6. Smith 112 pont, 7. Lüthi 105 pont, 8. Takahashi 71 pont, 9. Rabat 67 pont, 10. A. Espargaro 65 pont.

MÁRKÁK: 1. Suter 298 pont, 2. Kalex 228 pont, 3. FTR 150 pont, 4. Tech3 és Motobi 122-122 pont, 6. Moriwaki 95 pont, 7. Pons Kalex 66 pont, 8. MZ-RE 44 pont.

MOTOGP*

VERSENYZŐK: 1. Stoner 284 pont, 2. Lorenzo 240 pont, 3. Dovizioso 185 pont, 4. Pedrosa 170 pont, 5. Spies 146 pont, 6. Rossi 139 pont, 7. Hayden 114 pont, 8. Simoncelli 106 pont, 9. Edwards 90 pont, 10. Aoyama 87 pont.

MÁRKÁK: 1. Honda 330 pont, 2. Yamaha 274 pont, 3. Ducati 153 pont, 4. Suzuki 73 pont.
CSAPATOK: 1. Repsol Honda 418 pont, 2. Yamaha 386 pont, 3. Ducati 253 pont, 4. Honda Gresini 188 pont, 5. Monster Yamaha 142 pont, 6. Aspar Ducati 77 pont, 7. Rizla Suzuki 73 pont, 8. Pramac Ducati 62 pont, 9. Cardion AB Ducati 50 pont, 10. LCR Honda 47 pont.

*MotoGP: 18/14. futam



Foret 2009 után nyert ismét, s még akár a vb-t is behúzhatja

zenőtödigre. Németh Balázs a 24. helyről zárkozott fel, de elszakadt a Honda vezérműláncra, így a 14. helyről kiállni kényyszerült.

A superstock 1000-es világkupa történetében először az első négy hely mindegyikét a Ducati szerezte meg, s két fordulóval a befejezés előtt eldőlt, hogy 2002, 2003, 2004, 2006, 2007 és 2010 után ismét olasz bajnoka lesz a sorozatnak – a bajnoki aranyra már csak Davide Giugliano, Danilo Petrucci és Lorenzo Zanetti esélyes. Petrucci az idei 2. sikerével életben tartotta bajnoki reményeit. A pole-ból rajtoló Giugliano a hátsérülése ellenére a 2. helyen zárt és 23-ról 41 pontra növelte előnyét az összetett élen. Ez főleg annak tudható be, hogy a BMW-s Zanetti egy korai bukás miatt idén először pont nélkül maradt. Győrfi Alennek sem ment, a hondás fiú Misano és Brno után Imolában is bukott.

i VÉGEREDMÉNY (13/11.)

Imola

SUPERBIKE

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

2. FUTAM: 1. Checa, 2. Haga, 3. Camier (GB) Aprilia, 4. Laverty, 5. Haslam (GB) BMW, 6. Melandri (I) Yamaha.



SUPERSPORT

1. Foret (F) Honda, 2. Lowes (GB) Honda, 3. Parkes (AUS) Kawasaki, 4. Marino (F) Honda, 5. Salom (E) Kawasaki, 6. Ellison (GB) Honda, ...15. Tóth (H) Honda.

Az összetett állás

SUPERBIKE

VERSENYZŐK: 1. Checa 417 pont, 2. Melandri 320 pont, 3. Biaggi 281 pont, 4. Laverty 256 pont, 5. Haslam 187 pont, 6. Camier 171 pont, 7. Guintoli 158 pont, 8. Haga 155 pont, 9. Badovini 147 pont, 10. Fabrizio 141 pont, ... 31. Kispataki 1 pont.

MÁRKÁK: 1. Ducati 441 pont, 2. Aprilia 376 pont, 3. Yamaha 375 pont, 4. BMW 232 pont, 5. Kawasaki 192 pont, 6. Honda 162 pont, 7. Suzuki 158 pont.

SUPERSPORT

VERSENYZŐK: 1. Davies 171 pont, 2. Foret 136 pont, 3. Salom 123 pont, 4. Parkes 120 pont, 5. Lowes 109 pont, 6. Scassa 96 pont, 7. Ellison 72 pont, 8. Marino 71 pont, 9. G. Rea 67 pont, 10. Roccoli 62 pont, ... 15. Németh 31 pont, ...18. Tóth 13 pont.

MÁRKÁK: 1. Yamaha 201 pont, 2. Honda 194 pont, 3. Kawasaki 161 pont, 4. Triumph 30 pont.

Mecseki vigasságok

Jan Kopecky zsinórban második IRC-diadalát aratta, ezúttal a Pécs környéki pályákon. Ugyanitt címvédéssel zárult a hazai bajnokság.

Három fiú - egy norvég, egy cseh és egy belga. Teljesen eltérő karakterek, ám van néhány dolog, amiben hasonlítanak. Rettenetesen gyorsak, mindennél jobban szeretnek győzni, no és csak ők hárman nyertek szakaszt az IRC-sorozatba idén először beszámító Mecsek Ralin. A futamgyőzelmet végül Kopecky szerezte meg, aki legutóbb a Barum Ralin egy másodperc „főlénnyel” diadalmaskodott, s most nálunk se vitte túlzásba: a végén 8 tized volt a különbség közte és Neuville között. Minden idők legszorosabb IRC-befutója volt. Mikkelsen a szokásos koreográfiát követve sokáig vezetett, majd az utolsó előtti szakaszon kiütötte az autója alól a futóművet, úgyhogy Freddy Loix ölébe hullott a dobogós hely.

A magyar drukkeren semmi sem múlt, a rendezők információi szerint 120 ezren voltak kíváncsiak az első hazai IRC-futamra! A hangulat olyan volt, mint a hőskorban a Salgó Ralikon, egy szakaszt törölni is kellett, mert túl sok volt a néző... Ők persze leginkább arra voltak kíváncsiak, mire képesek a magyarok hazai pályán a nemzetközi élmezőnnyel szemben. No meg arra, ki lesz a magyar bajnok?

Ekkora időhátrányt nem lehet ledolgozni

Aschenbrenner György kihasználta az ellenfelek vezetéstechnikai vagy műszaki hibáját, miközben ő maga egyetlen pillanatra sem veszítette el a fejét, s apróbb technikai gondoktól eltekintve kiegyensúlyozottan versenyzett. Mindennek az lett az eredménye, hogy az abszolút értékelésben hatodikként végzett, s megvédte bajnoki címét. „A bajnoki címet várták tőlem, s én is ezt vártam magamtól. Nagyon örülök, hogy sikerült megszerezni” - mondta Aschenbrenner, aki az



Remekül mutattak az autók a belváros szívében, a Széchenyi téren. Hát még a pályákon, 120 ezer néző előtt!



Kopeckék az IRC történetének legszorosabb befutója után nyertek



Asi megvédte címét, de a fegyelmi testület első fokon 18 hónapra eltiltotta az aradi futamon történt szabálysértése miatt!

i A HÉTVÉGE BORULÁSA

Útban a farönk!

A Turán Frigyes-Zsiros Gábor kettős idén bőszen gyűjtögette a kilométereket és az SWRC-pontokat, így nem meglepő, hogy **KÉT GYORSASÁGI SZAKASZ UTÁN AZ ABSZOLÚT HARMADIK HELYEN ÁLLTAK**. Az ötödik szakasz utolsó kanyarjában eltalálták a belső



íven elhelyezett farönköt, **ELKAPTAK EGY FÁT ÉS HÁROM PÖRDÜLÉS UTÁN AZ ÁROKBAN ÁLLTAK MEG**. Szerencsére nem sérültek meg, a Ford Fiesta viszont nemigen emlékeztetett eredeti formájára. „Az a kanyart, amit az előző körben negyedikben abszolvtunk, most megpróbáltam ötödikben” - vallotta be Turán.





Loix ugyan nem nyert egyetlen szakaszt sem a 13 pécsi gyorsaságiból, a végén mégis éremnek örülhetett

i IRC (11/8. FUTAM)

Pécs

ABSZOLÚT: 1. Kopecky-Stary (CZ/CZ) Škoda Fabia S2000, 2. Neuville-Gilsoul (B/B) Peugeot 207 S2000, 3. Loix-Miclotte (B/B) Škoda Fabia S2000, 4. Bouffier-Panseri (F/F) Peugeot 207 S2000, 5. Gassner-Gottschalk (D/D) Škoda Fabia S2000, 6. Aschenbrenner-Pikó (H/H) Mitsubishi Lancer EVO IX, ... 8. Bútor-Bacigal (H/SK) Peugeot 207 S2000, ... 12. Botka-Szenner (H/H) Mitsubishi Lancer EVO IX.

Végeredmény

Hazai bajnokság: 1. Aschenbrenner 80 pont, 2. Ifj. Tóth 69 pont, 3. Bútor 56,5 pont, 4. Kazár 53 pont, 5. Herczig 45 pont, 6. Botka 40 pont.



Ranga László fiai és az édesapjukról elnevezett Abaligeti út emléktáblája



Ifj. Tóth Jánosnak a hajtásproblémákból adódó tetemes késés miatt be kellett érnie a bajnoki ezüsttel

összetettben ifjabb Tóth Jánost utasította maga mögé. A hétszeres abszolút bajnok a nyolcadikra hajtott, s egészen addig jól is mentek a dolgai, amíg „hátsókerekes” nem lett a Peugeot – két szakaszt teljesített így, s kétperces hátrányba került, amivel gyakorlatilag el is dőlt a sorsa. Lelkileg padlóra került, de attól igazi bajnok, hogy felállt onnan, s tisztességgel (a magyar értékelés negyedik helyén) befejezte a versenyt – így lett második az összetettben. Bútor Róbert meg úgy harmadik, hogy az abszolútban ő volt a második leggyorsabb magyar (8. hely). A dobogó harmadik fokán a magyar értékelésben Botka Dávid pezsögözhetett a célban. Ő azon kevesek közé tartozott, akik hiba nélkül teljesítették a 250 gyorsasági kilométert.

S hogy mi történt a többi bajnokesséssel? A másféles szorzójú idényzáró előtt matematikailag még heten voltak esélyesek a végső sikerre. Kazár Miklós a hetedik szakaszon (sötétben) megcsúszott

a poros úton, és olyan mélyre esett egy árokba, hogy nem tudott kijönni. Kakuszi Zsolt ugyancsak a szombati utolsó szakaszon kapitulált: ő egy kicsit rosszabbul járt, mint Kazár – alaposan összetört a Fordot az egyetlen sötétben megtartott szakaszon. Herczig Norbertnek most először nyílt lehetősége arra, hogy rangos nemzetközi mezőnnyel mérje össze a gyorsaságát. A lendülettel nem lett volna gond, de a vadonatúj motor a zárónapon tönkrement.

Hadik András a szombati defekt után szíve szerezte hazament volna, mert úgy érezte, elszálltak az esélyei az N-csoportos bajnoki címre. A csapat tartotta benne a lelket, megpróbálta felrázni, s megérte. Kazárék kiesésével ugyanis halvány fény kezdett derengeni az alagút végén, s bár magán a versenyen Botka Dávid volt a leggyorsabb N-es, Hadikék fél ponttal (!) megszerezték a kategória bajnoki címét.

TÓTH ANITA

EZT ÍRTUK RANGA LÁSZLÓRÓL 1987-ben

A Mogúrt Salgó Rali rajtja után nem sokkal a korai kiesések miatt a magyar csapatot az ellenfelek máris áthúzhatták a rajtlistákon. Ettől a szomorú pillanattól kezdve mindenki Ranga Lászlótól és navigátorától, Dudás Mihálytól várta a csodát. Először a szovjet versenyzők jöttek rá, hogy valami óriási „igazságtalanság” történt. Amióta pályára került a Lada VFTS, most először találták magukat szembe olyan, nem Vilniusban készült példánnyal, amelyik legalább olyan jó, mint az övék. Az egyik ok az, hogy a pécsi Ladában is olyan alkatrészek termelik a lóerőket, amelyeket a szovjet motorépítők sem otthon szereznek be. A másik „ok”, a nyugati alkatrészeket összeépítő tuningmester neve ott olvasható a Pannon Volán versenyautójának szélvédőjén. Mindehhez szükségeltetik egy olyan kiemelkedő tudású vezető, mint Ranga László, aki bebizonyította, hogy a szovjet élmenők sem



verhetetlenek. Egyetlen ellenfele akadt csupán a ralisporthoz siheder korúnak számító 24 éves, csehslóvák Sibera személyében, aki a Mlada Boleslav-i gyár újdonsült versenyzője, s ennek megfelelően a Korzika Rali vb-futam tesztjeire felkészített Skodák közül hozhatott egyet Salgótarjánba. Egy ilyen autótól, még ha újonc is a vezetője, nem szégyen elmaradni, de Rangákék nem kaptak volna ki, ha az egyik gyorsaságin nem kényszerülnek lassabb tempóra a később bravúros gyorsasággal ki is cserélt differenciálmű hibája miatt. Közel álltak hozzá, és szívünk szerint azt mondanánk, ki is járt nekik az első hely megszerzése.

i IRC: SAN REMO

Leccapott a lesipuskás honfitárs

A mecseki derbi után az olaszországi San Remo környékén folytatódott a sorozat, ahol ismét késhegyre menő küzdelem folyt az első helyért. Freddy Loix és Andreas Mikkelsen oda-vissza előzgette egymást az élen, de Thierry Neuville (képünkön) árnyékként követte őket. Amikor a belga három szakasszal a vége előtt hibázott és eldobta a Fabiát, **HONFITÁRSA AZ UTOLSÓ KÉT GYORSASÁGIN MÁSFÉL MÁSODPERCET VERT MIKKELSENRE ÉS MEGNYERTE A VERSENYT.** Mögöttük Bryan Bouffier ért célba a pont-

versenyt vezető Jan Kopecky előtt. Ahogy a pilótáknál, úgy a gyártóknál is komoly harc várható a bajnoki címért a hátralévő két futamon.

i IRC (11/9. FUTAM)

Az összetett állás

VERSENYZŐK: 1. Kopecky (CZ) 132 pont, 2. Loix (B) és Neuville (B) 103-103 pont, 4. Hanninen (FIN) 98 pont, 5. Bouffier (F) 88 pont, 6. Mikkelsen (NL) 74 pont.
KONSTRUKTÓRÓK: 1. Skoda 345 pont, 2. Peugeot 254 pont.



Neuville sikerrel szembeszállt a Skoda-armadával

Sajnos, ez van...

Nehéz feladat hig-
gadt hangnemben
összefoglalni a rali-
vb ausztráliai tör-
ténéseit, mert a be-
fejező nap a szakág
történetének legsö-
tétebb, legnevesége-
sebb és legkínosabb
perceit tartogatta.

Az igen pörgős, változó burko-
latú, 26 gyorsaságis verseny
szerencsétlen előérzetekkel
kezdődött. Mindössze 29 induló
és szakadó esőtől jégkissá ázott
pályák. Csak hogy amíg a jég és
hó ellen lehet védekezni speciá-
lis gumikkal, addig az agyagszerű
sár ellen nincs orvosság. Mind-
ezek dacára a drámai fordulat a 4.
gyorsaságin mégsem a csapnivaló-
an mostoha körülmények, hanem
egy szemvillanásnyi figyelmetlen-
ség miatt következett be. Sebastien
Loeb a 17,5 km-es, igen kanyargós,
buccai erdei pályán éppen a rész-
idővel volt elfoglalva, így a kellet-
nél egy pillanattal később fékezett.
A malőrnek ötszörös bukfunc és
egy meglehetősen deformált autó
lett a végeredménye. A Citroën
csapata még magához sem tért a
döbbenetből, amikor a 6. gyorsan
Sebastien Ogier fának szánkázott
megbokrosodott gépével, így a győ-
zelmi lehetőség cseppnyi erőlködés
nélkül hullott a Ford ölébe.

Ezt talán nem így tanították

A stratégiák lázas tempóban dolgoz-
tak mindkét csapatnál, elsősorban
azért, mert az egyéni vb így hirtelen
ismét háromesélyessé bővíthetett.
Kiderült, hogy Loeb versenygépe
nem sérült meg számottevően, s
Ogier járművét is helyrefofolták.



Hirvonen és Latvala, valamint a verseny
utáni őszinte mosoly. Ha-ha-ha!



Kosciuszkóék remekül helytálltak,
s helyet szorítottak maguknak a tabellán

Az „öreg” Seb a raliszabályok ér-
telmében másnap közel félórás hátrá-
rányal a 23., honfitársa pedig 19 és
fél perc lemaradással a 16. helyről
rajtolhatott. Persze nem a hátsó po-
zíciókkal volt a gond, hanem az igen
tetemes időhátránnyal. A nagyon
sovány és nagyon gyenge mezőny-
ben elvben elképzelhető volt, hogy
Ogier feltornázza magát a top 10-be,
Loebnél már ez is nagyon neccesnek
tűnt. S mégis neki kellett mindent
megpróbálnia, mert ha eljut a tízbe,
akkor jogosult a záró gyorsaságin
külön pontokért mérkőzni és vala-
mit szépíteni a bizonyítványon.

A Fordnál Latvala a jobb rajt-
pozícióból adódóan rendre verte
az élen söprögetni kénytelen
Hirvont, márpedig a vb szem-
pontjából az ő helyezése volt a ké-
nyesebb. Jött is a végére a kínosan
neveséges, minden sportszellemet
sutba vágó, de annál logikusabb
csapatutasítás: Latvala az utolsó
előtti gyorsan egyszerűen megállt,
maga elé engedte az akkor még
mindig 13 másodperccel lemaradt
Hirvont, aki így megnyerhette
a versenyt és csökkenthette hátrá-
nyát a tabellán.

MARTIN HOLMES



A végén a sorskegyelt Loeb nyerte
a három pontot érő Power Stage-et



Solberg érmet szerzett, az összetett-
ben pedig Latvalával csatázhat



A Wilson gyerek derekasan küzdött,
év végi célja a top 6-os finis

i CITROËN

Hol a gerinccesség?

A franciák még a Ford csapatuta-
sításánál is durvább lépésre kény-
szerültek. Az utolsó előtti szakaszig
Ogier már viszonylag könnyen
átgázolt az előtte lévőkön, s a 9.
helyre kapaszkodott, Loeb (képün-
kőn) azonban még mindig csak a
12. pozíciójutott, **S TÖBB MINT 10
PERC VÁLASZTotta EL CSAPATTÁR-
SÁTÓL.** Ekkor Ogier - hogy, hogy



nem - öt perccel késve pecsételt
az időellenőrzőnél, **KORAI RAJTOT
PRODUKÁLT ÚJABB 50 MÁSODPERC
BÜNTETÉS FEJÉBEN,** és az erdőben
még így is több mint 9 percig kellett
álldogálnia, hogy Loeb végre eléje
keveredjen legalább a 10. helyre.

i VÉGEREDMÉNY (13/10.)

Ausztrália

1. Hirvonen-Lehtinen (FIN/FIN) Ford Fiesta RS WRC, 3 óra 35'59,0", **2. Latvala-Anttila (FIN/FIN)** Ford Fiesta RS WRC, +14,7", **3. P. Solberg-Patterson (NOR/GB)** Citroën DS3 WRC, +44,8", **4. Wilson-Martin (GB/GB)** Ford Fiesta RS WRC, +8'45,2", **5. Al Qassimi-Orr (UAE/GB)** Ford Fiesta RS WRC, +12'33,3", **6. Paddon-Kennard (NZ/NZ)** Subaru Impreza WRX STi, +17'29,3", **7. Kosciuszkó-Szczepaniak (PL/PL)** Mitsubishi Lancer EVO X, +19'01,3", **8. Saliuk-Cherepin (UA/UA)** Mitsubishi Lancer EVO IX, +21'08,5", **9. Guerra-Rozada (MEX/E)** Mitsubishi Lancer EVO X, +22'48,9", **10. Loeb-Elena (F/MC)** Citroën DS3 WRC, +30'02,9".
SAKASZGYŐZELMEK: Latvala 9, Loeb 6, Ogier és Hirvonen 5-5, P. Solberg 1.

Az összetett állás

VERSENYZŐK: **1. Loeb** 196 pont, **2. Hirvonen** 181 pont, **3. Ogier** 167 pont, **4. Latvala** 116 pont, **5. P. Solberg** 110 pont, **6. Ostberg** 56 pont, **7. Wilson** 52 pont, **8. Raikkönen** 34 pont, **9. H. Solberg** 32 pont, **10. Sordo** 23 pont, **11. Villagra** 20 pont, **12. Al Qassimi** 15 pont, **13. Hanninen** 13 pont, **14. Paddon** 10 pont, **15. Prokop** és **Tanak** 7-7 pont, **17. Andersson** és **Kosciusko** 6-6 pont, **19. Kuipers** 5 pont, **20. Araujo** és **Saliuk** 4-4 pont, **22. Van Merksteijn** és **Guerra** 2-2 pont, **24. Sousa** és **Floidin** 1-1 pont.
KONSTRUKTŐRÖK: **1. Citroën** 347 pont, **2. Ford** 285 pont, **3. M-Sport Stobart Ford** 117 pont, **4. Petter Solberg WRT** 98 pont, **5. Munchi's Ford** 32 pont, **6. Team Abu Dhabi Ford** 30 pont, **7. FERM Power Tools WRT** 22 pont, **8. Van Merksteijn Motorsport Citroën** 12 pont, **9. Monster WRT Ford** 11 pont, **10. Brazil WRT Ford** 1 pont.

Korlátok nélkül



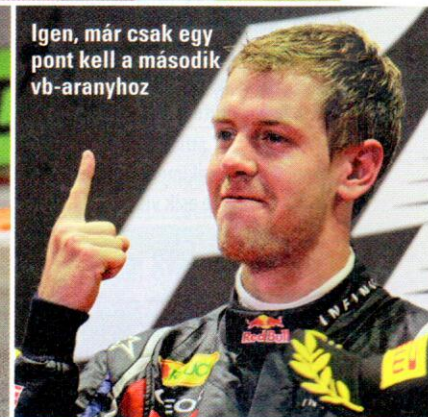
Vettel már a rajt utáni kanyarkombinációban egérutat nyert. Ez volt az idei első rajt-cél győzelem

Sebastian Vettelt a fékevesztett monzai száguldás után a kacskaringós Marina Bay korlátai sem akadályozták meg abban, hogy egy pontra megközelítse második világbajnoki címét.

Kobayashi a kvalifikáción csúnyán elnézte a rázókövet, majd a falhoz csattant



Igen, már csak egy pont kell a második vb-aranyhoz



A kárcsak Monzában, Seb a szingapúri dobogón is kitörölt egy könnyecsept a szeméből, de most ő maga sem tudta megfogalmazni, miért. „Ez a verseny nagyon hosszú. A magas páratartalom miatt rengeteget izzadunk, és végig keményen kell dolgoznunk az autóban, ezért fel-emelő élmény azzal az érzéssel átszelni a célvonalat, hogy megtettük, ami tőlünk telt, s kihoztuk a maximumot a lehetőségeinkből.

Azt hiszem, ma is nagyon büszkék lehetünk magunkra” – mondta a csapzott srác.

Ezzel nehéz lenne vitatkozni. Seb, mint a nagy versenyzők általában, képes megtévesztően könnyűnek láttatni valamit, ami valójában elképzelhetetlenül nehéz. Például a sikerét Szingapúrban. A kétórányi izzadásból, az ezernyi pedál- és kormányozdulatból, a pillanatonként, félig ösztönösen, félig tudatosan meghozott, villámgyors döntésekből

a kivülálló nem érzékel mást, csak egy színes autót, amely mintha sinnen futva robogna a biztosnak tűnő győzelem felé. Gyerekjáték, nem?

Előrelátó aktív balesetvédelem

Nem. Nagyon nem. Seb keményen megdolgozik a fölényéért, és korántsem a véletlen műve, hogy szinte sohasem keveredik balhéba. A szerencse előszeretettel szegő-

dik a perfekcionista mellé – talán mert nincs sok dolga velük. Vajon min múlt, hogy Seb nem ütközött össze Heikki Kovalainennel, amikor kerécsereje után a Lotust éppen a Red Bull mellé engedték ki? Azon, hogy Seb előre felkészült a helyzetre. Mivel Heikki és ő egyszerre hajtottak be a boxba, tudta, hogy nagyjából egyszerre fognak végezni is. „Figyeltem a nyalókájukat, és láttam, hogy fel-emelik, miközben közeledek ▶

HIRDETÉS

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

i KÖRRŐL KÖRRE

Rajt: SV simán elől marad, JB és FA megelőzi a beragadó MW-t, aki az első kanyar féktávján LH-t is feltartja, így FM és NR is a brit McLarenje elé kerül. DR megtorpedózza TG-t, letörik az első szárnya, kénytelen kiállni a boxba.

1. kör: MS megelőzi LH-t, így már ő áll a 7. helyen.

4. kör: Miután engedélyt adnak a DRS használatára, LH visszaveszi a helyét MS-től. A következő körben NR mellett is elmegy.

9. kör: NR megkezdí a kerékcserék sorát. SV már 11 másodperccel vezet JB előtt, akit FA, MW, FM, LH és MS követ.

10. kör: Miután MW megelőzi, a gumikopással küszködő FA is kiáll a boxba. TG, akinek a kormányát elütötte a DR-rel történt ütközés, a falnak koccanva kiesik a 22. helyről.

12. kör: Miután egyszerre cserélnek kereket, de megmarad közöttük a sorrend, LH összeütközik FM-mel, amikor előzni próbálja. A Ferrari jobb hátsó defektet kap, a McLarenről letörik az első szárny. FM a 20., LH a 16. helyre esik vissza.

14. kör: SV és JB is új gumikra vált, mindketten a keményebb keveréket választják a második etaphoz. MS és AS is megelőzi az addig a 9. helyen autózó KK-t.

15. kör: LH áthajtásos büntetést kap, amiért nekiment FM-nek. Ezzel a 19. helyre esik vissza.



20. kör: SV 13,4 másodperccel vezet JB előtt, FA további 17 másodperccel hátrább halad, majd MW, NR, MS és AS következik.

24. kör: LH ezúttal simán elmegy a 12. helyezett FM mellett, aki erre kiáll a boxba. FA egy körrel később követi a példáját. JA letölti áthajtásos büntetését, amit azért kapott, mert nekiment JT-nek, defektet okozva. ▶



Alonso és Webber szinte az egész versenytáv alatt nagyot csatáztak egymással, a végén a spanyol csúszott le a dobogóról



A Magyar Nagydíj óta folyamatosan érmes Button Webbert és Alonsót is megelőzte a tabellán

feléjük. Számítottam rá - mondta. - Szerintem Heikki először nem vett észre, mert rossz szögben álltunk egymáshoz képest, úgyhogy egy pillanatra el kellett vennem a gázt. Egyszerű félreértés történt, nem Heikki hibája volt."

Ez nem tűnik nagy kunsztnak, de egy olyan sportban, ahol a harc lázában égő versenyzőket még a boxkijáratnál húzódo fehér csikra is emlékeztetni kell, mégiscsak bravúr. A Fangiókat, a Prostokat, a Schumachereket - és igen: a Vetteleket is - az emeli egy fejjel a többiek fölé, hogy a minden érzéket száz százalékgig lekötő vezetés közben is marad szabad szellemi kapacitásuk átlátni az összefüggéseket, s így szinte semmi nem éri váratlanul őket.

Luxusfutam 300 km/órás tempóval

Seb kiválóan ért ahhoz, hogy kényelmes helyzetbe hozza magát, amelyben már nem kell kezdeményeznie, és nincs miért izgulnia sem. A szingapúri rajtnál - köszön-

Pérez a nagy ütközés ellenére is pontot erő helyen vitte célba autóját



hetően annak is, hogy Mark a poros oldalon beragadt, feltartóztatva Lewist -, bár egy hajszállal lassabban indult, mint Jenson, simán megtartotta a vezetést, és szórni kezdte a durva köröket. 1'56,910"; 1'55,464"; 1'54,935". Az ötödik körre, hiába futotta szinte teli tankkal, már jobb volt, mint a fél mezőnyé az egész verseny alatt. A 11. kör végére 12 másodperccel vezetett Jenson előtt, úgyhogy visszavett, és a célig nem is maradt más dolga, mint kontrollálni a tempót. „Ez teljesen normális. Mindig akkora előnyt próbálunk gyűjteni, hogy

egy elévágással már ne lehessen megelőzni minket, de ennél jobban valószínűleg nem éri meg elszakadni az üldözőinktől” - jegyezte meg Adrian Newey.

A Ferrari Szingapúrban végképp kénytelen volt elismerni, hogy az autójuk csak a harmadik legjobb a mezőnyben (bár Koreára és Japánra még kapnak kisebb frissítéseket, lényegében leállították a fejlesztését), Lewis pedig azzal volt elfoglalva, hogy átverekedje magát a mezőnyön a Felipével történt ütközés után, ezért Seb egyetlen épkézláb kihívója Jenson maradt. Ő a 27. körben már

HIRDETÉS





i KÖRRŐL KÖRRE

29. kör: SP és NR oda-vissza előzetgi egymást, így MS, aki 4 kör alatt 8 másodpercet hozott rajtuk, üldözőbe veszi őket. Egy támadási kísérlet közben belerohan SP Sauberjébe, és a falnak csapódva kiesik. Pályára küldik a Safety Car. A mezőny több mint fele kiáll kereket cserélni. Az éllovasok közül csak FA nem.

34. kör: Újra elengedik a mezőnyt. A lekörözőndők zavart okoznak, SV már egy kör után 8,9 másodperccel növeli előnyét JB-vel szemben. MW szemfülesen megelőzi a 3. helyezett FA-t a 10-es kanyarnál.

37. kör: LH már a 7. helyen halad az AS-t, a következő körben NR-t, majd két körrel később PDR-t támadja sikerrel - annak is köszönhetően, hogy ő a szuperlágyműveket használja, míg ellenfelei a lágyműveket.

40. kör: KK letölti áthajtásos büntetését, amit azért kapott, mert egy teljes körön át feltartotta JB-t az újraindításnál.

48. kör: JB, aki 13,9 másodperccel autózott SV mögött, harmadszor is kiáll a boxba. SV egy körrel később tesz így.

52. kör: LH megint előzi NR-t és PDR-t. Úgy került mögéjük, hogy velük ellentétben újra kereket cserélt.

58. kör: A nagyot hajrázó JB 12,7-ről 3,7 másodperccel faragja le hátrányát SV-hez képest, de utólrani már nem tudja.

61. kör: SV megnyeri a Szingapúri Nagydíjat.

Rosberg jobb eredményre számított, a gyári Mercedes ezúttal a „fiókcsapat”, a Force India szorításában zárt



20 másodperccel volt lemaradva a Red Bulltól, a Safety Car azonban kapóra jött neki. Mármost kapóra jött volna, ha nem keveredik eléje három leköröző, olyan hatékonyan védve tőle Sebet, hogy az újraindítás körének végén újra elkészerítően nagyra, 8,9 másodperccel növeli hátránya vele szemben.

Ez akár végleg el is dönthette volna a küzdelmet: Seb fokozatosan 14 másodperccel duzzasztotta az előnyét (mindketten a lágyműveket

használták, de ő egy új, míg Jensen egy használt garnitúrával vágott neki a harmadik etapjának). Am miután a 48/49. körben a szuperlágyművekre váltottak, Jensen vadászni kezdett a Red Bullra. Három körrel a leintés előtt már 3,7 másodperccel távolságból üldözte Sebet, és azt hittük, az utolsó pillanatban még fordulhat a kocka.

Am a Red Bull boxutcai irányítóközpontjában nem kezdtek kényelmetlenül fészkelődni.

Egy pillanatra sem gondolták, hogy Seb győzelme veszélyben forog. „Szerintem elég jól kézben tartottuk az irányítást. A verseny vége felé le is tekintük a motor teljesítményét, úgyhogy biztonságban éreztem magam - mondta Vettel. - Ma luxuskörülmények között versenyezhetünk. Főleg az autóból minden alkalommal még többet tudtam kipróbálni, amikor szükség volt rá. Szerintem ▶

TÉNYÖZÖN

Vizeletminta

Idén ez volt az első rajt-cél győzelem. Vettel az első körtől az utolsóig vezetett, ebben az évben már kilencedszer nyert. Ennél többször csak Schumachernek sikerült az élen végeznie egyetlen szezon alatt: 2002-ben 11-szer, 2004-ben 13-szor. ▶ A Red Bullnak már csak Montrealban és Jeongamban nincs győzelme. ▶ A Renault-t utólag

7500 eurós pénzbírsággal sújtották, amiért a Safety Car mögött rádió félretájékoztatták Sennát, azt állítva neki, hogy pozícióért harcol Pérezzel, aki pedig egy kör előnyben volt hozzá képest. Emiatt össze is koccantak. ▶ A Williamsnél ez volt a technikai igazgató, Sam Michael utolsó versenye, aki jövőre a McLarennél folytatja. A Renault sportigazgatója, Steve Nielsen (képünkön) is most búcsúzott csapatától. ▶ A hétvégén Barrichellót és Kovalaint is rutin dopping-



tesztnek vetették alá. ▶ Button idén másodszor futotta meg egy verseny leggyorsabb körét. Vettel még csak egyszer, de Webber már ötször. ▶ A hosszú szingapúri körben élesen kirajzolódott az autók közötti különbségek: a leggyorsabb körök listáján már a 8. helyezett Massa is 4 másodperccel volt elmaradva Buttontól, Ricciardo pedig több mint 10-szel. ▶ Di Resta eddigi legjobb eredményét érte el, amikor hungaroringi 7. helyezését is felülmúlva 6. lett Szingapúrban.





Ideiglegesen legjobb eredményének köszönhetően Di Resta mindkét Toro Rosso pilótát megelőzte a pontversenyben

a verseny bizonyos szakaszaiban egy teljes másodperccel gyorsabban mentünk a többiekénél, ami jó móka volt.”

Ez a Ferrarinál és a McLarennél is oké?

Felipe Massa és Lewis Hamilton Szingapúrban sem kötött szorosabb barátságot. A monacói eset után, amikor Hamilton egy rámenős előzési kísérlet közben meglökte a brazilt, most a Q3 elején csaptak össze először. A két Ferrari és a két McLaren libasorban kezdte meg felvezető körét, és mindenki igyekezett elég nagy helyet hagyni maga előtt, hogy a mért körében ne zavarják. Hamiltonnak azonban nem tetszett, hogy Massa lassan megy, ezért némi dodzsemezés után, in-



Massa és Hamilton sem bírta cernával, volt ütközés, büntetés és beszólás is, mégis mindketten pontot szereztek

A HÉTVÉGE PILLANATA

Éjszakai repülés

Szingapúrban valószínűleg Michael Schumacher sem így képzelte a szárnyalást. Bár mindkét boxkiállítására később kerített sort, mint Rosberg, ezért lemaradt csapattársától, utána mindkétszer felzárkózott hozzá, és annyira erős tempót diktált, hogy egyszer még a leggyorsabb kört is megfuttotta. Ám a 29. körben, amikor utolérte az egymással kakaskodó Rosberget és Pérezet, s szemfülesen megpróbált bebújni az utóbbi mellé, elszámította magát, és a féktáv elején belerongyolt

a Sauberbe. Szerinte egyszerűen félreértették egymást Pérezrel. „Ő éppen be akart húzódni, de nem számítottam rá, hogy annyira hamar el fogja venni a gázt - mondta. - Ez is az olyan balesetek egyike volt, amelyek kívülről nézve ijesztőbbek, mint a pilótafülkéből. Teljesen jól vagyok, a becsapódás nem volt túl kemény.” Pérez azonban defektet kapott, így a Sauber kénytelen volt előrehozni a második boxkiállítását, és a sportfelügyelők megrovásban részesítették Schumachert. Aki ráadásul saját csapattársa taktikáját is tönkretette, mivel Rosberg még nem akart kereket cserélni, a Safety Car megjelenése miatt azonban kénytelen volt.



Schumacher túl szorosan követte Pérezet, így a Sauber gázlévtelekor azonnal ütköztek. A rutinos német megrovást kapott

HIRDETÉS





Button és Webber is az ezüstre hajt, Vettel egy pontja ellen nincs reális sanszuk

kább éles helyzethez illő agresszivitással megelőzte a Ferrarit. Massa nem volt elragadtatva. „Kis híján összekoccanni valakivel egy felvezető körben? Elkövetni egy újabb hibát? Szerintem már megint nem használta az eszét” – dühöngött.

Ám a java még hátra volt. A versenyen ismét összeakadtak, de Hamilton ezúttal bele is csúszott Massa autójába egy előzési kísérlet közben, amitől a Ferrari jobb hátsó defektet kapott, a McLarennak pedig eltört az első vezetősárnya. Ezzel mindketten keresztet vettek a jó eredményre, és a brit manőverét a sportfelügyelők bónuszként egy áthajtásos büntetéssel jutalmazták. Bár a tévéből nem így tűnt, Massa érdekes módon azt sugallta, hogy Hamilton néhány másodperccel a látványos ütközés előtt, még az egyenesben lyukasztotta ki a kerekét. A verseny után, a mérlegelésnél megpróbált beszélni Hamiltonnal, aki azonban rá sem hederített, s szó nélkül faképnél hagyta. Massa ezen annyira felbőszült, hogy amikor a brit néhány perccel később tévéinterjút adott, a kamerákkal nem törődve odament hozzá, az elképedt újságírók szeme láttára gúnyosan a vállára csapott, és azt mondta neki: „Szép munka. Úgyes volt!” Hamilton visszafordulva rámondta, hogy „Soha többé ne érj hozzám!”, aztán uralkodott magán, de az este hátralévő részére eltűnt a sajtó elől. „Hányszor csinált már ilyesmit az idén? Hibázik, ő is megfizeti az árát, mégsem tanul belőle – háborgott Massa. – Az



A Renault új aerosomagja túlelegetést eredményezett, így visszaálltak a korábbira

FIA-nek oda kell figyelnie rá, mert túl sokszor követ el valamit.”

A McLaren csapatfőnöke, Martin Whitmarsh idén már sokadszor volt kénytelen nyilvánosan védelmébe venni versenyzőjét. „Csapatként is fejlődünk kell, Lewisnak is fejlődnie kell, de szerintem most a nehéz körülmények ellenére is remekül

vezetett. Ötször járt a boxban, mégis értékes pontokat gyűjtött” – mondta róla. Édesapja, Anthony szerint – aki tavalyig a menedzsere is volt – Hamiltonnal azért szaladt el a szekér, mert új menedzsmentje, a David Beckhammal is együtt dolgozó XIX Entertainment, nem tartja rajta rendszeren a szemét.

FARKAS PÉTER

KÖVETKEZIK

Japán Nagydíj

A pálya hossza: 5,807 km

Versenytáv: 53 kör = 307,471 km

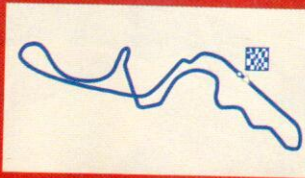
Körrekord edzésen:

Massa (2006, Ferrari) 1'29,599"

Körrekord versenyen:

Raikkönen (2005, McLaren) 1'31,540"

2011. október 9., Suzuka



Koreai Nagydíj

A pálya hossza: 5,615 km

Versenytáv: 55 kör = 308,630 km

Körrekord edzésen:

Vettel (2010, Red Bull) 1'35,585"

Körrekord versenyen:

Alonso (2010, Ferrari) 1'50,257"

2011. október 16., Yeongam



VÉGEREDMÉNY (19/14.)

Szingapúri Nagydíj, Marina Bay

1. [1.]	SEBASTIAN VETTEL (D)	Red Bull-Renault	61 kör = 309,316 km, 1 óra 59'06,757" (155,810 km/óra)
2. [3.]	JENSON BUTTON (GB)	McLaren-Mercedes	+0'01,737"
3. [2.]	MARK WEBBER (AUS)	Red Bull-Renault	+0'29,249"
4. [5.]	FERNANDO ALONSO (E)	Ferrari	+0'55,449"
5. [4.]	LEWIS HAMILTON (GB)	McLaren-Mercedes	+1'07,776"
6. [10.]	PAUL DI RESTA (GB)	Force India-Mercedes	+1'51,067"
7. [7.]	NICO ROSBERG (D)	Mercedes GP	-1 kör
8. [9.]	ADRIAN SUTIL (D)	Force India-Mercedes	-1 kör
9. [6.]	FELIPE MASSA (BR)	Ferrari	-1 kör
10. [11.]	SERGIO PÉREZ (MEX)	Sauber-Ferrari	-1 kör
11. [13.]	PASTOR MALDONADO (VEN)	Williams-Cosworth	-1 kör
12. [14.]	SEBASTIEN BUEMI (CH)	Toro Rosso-Ferrari	-1 kör
13. [12.]	RUBENS BARRICHELLO (BR)	Williams-Cosworth	-1 kör
14. [17.]	KAMUI KOBAYASHI (J)	Sauber-Ferrari	-2 kör
15. [15.]	BRUNO SENNA (BR)	Renault	-2 kör
16. [19.]	HEIKKI KOVALAINEN (FIN)	Lotus-Renault	-2 kör
17. [18.]	VITALY PETROV (RUS)	Renault	-2 kör
18. [22.]	JEROME D'AMBROSIO (B)	Virgin-Cosworth	-2 kör
19. [23.]	DANIEL RICCIARDO (AUS)	HRT-Cosworth	-4 kör
20. [24.]	VITANTONIO LIUZZI (I)	HRT-Cosworth	-4 kör
21. [16.]	JAIME ALGUESUARI (E)	Toro Rosso-Ferrari	-5 kör

A versenyt feladta

22. [20.]	JARNO TRULLI (I)	Lotus-Renault	-14 kör (sebességváltó)
23. [8.]	MICHAEL SCHUMACHER (D)	Mercedes GP	-33 kör (ütközés)
24. [21.]	TIMO GLOCK (D)	Virgin-Cosworth	-52 kör (kicsúszás)

[] = rajtpozíció

A leggyorsabb versenyző

BUTTON 1'48,454", az 54. körben

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Vettel 309 pont, 2. Button 185 pont, 3. Alonso 184 pont, 4. Webber 182 pont, 5. Hamilton 168 pont, 6. Massa 84 pont, 7. Rosberg 62 pont, 8. Schumacher 52 pont, 9. Petrov és Heidfeld 34-34 pont, 11. Sutil 28 pont, 12. Kobayashi 27 pont, 13. di Resta 20 pont, 14. Alguersuari 16 pont, 15. Buemi 13 pont, 16. Pérez 9 pont, 17. Barrichello 4 pont, 18. Senna 2 pont, 19. Maldonado 1 pont.

KONSTRUKTÓROK: 1. Red Bull-Renault 491 pont, 2. McLaren-Mercedes 353 pont, 3. Ferrari 268 pont, 4. Mercedes-Benz 114 pont, 5. Renault 70 pont, 6. Force India-Mercedes 48 pont, 7. Sauber-Ferrari 36 pont, 8. Toro Rosso-Ferrari 29 pont, 9. Williams-Cosworth 5 pont.

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

A kínai fémmásoló

Audi A4-est vagy 15 éves brit autót kér a kedves ügyfél? Kínában csak a pénztárca dönt arról, melyik lesz a választott.

Érezzük magunkat megtisztelve! Komolyan! A kínai kultúrában a tisztelet jele az, ha valamit lemásolnak, ezzel nem bántani akarják az áldozatot, hanem így fejezik ki dicséretüket. Persze a „nyugati” autógyártóknak nagyon nem tetszik ez a fajta

szemlélet, és legalábbis a nemzetközi szinten mindent megtesznek annak érdekében, hogy elejét vegyék saját autók koppintásának. Kínában azonban továbbra is szabadon garázdálkodnak az autógyarak.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: LÖVEI GERGELY



GEELY, HONGQI

A Hongqi HQD tanulmány láttán mindenki Rolls-Royce-t kiáltott, végül mégis inkább az öt-Hongqi orrával valószínűtlen meg az elnöki limuzint. A Geely GE még pofátlanabb Phantom-koppintás, azonban időközben ők is visszakoztak. Az átdolgozott autó már a Bentley Mulsanne-ra hasonlít.



(A PIROS KERETBEN LÉVŐ KÉPEKEN AZ EREDETI TÍPUSOK LÁTHATÓK.)

BRILLIANCE

A formát a partnertől, a BMW-től nyúlta a Brilliance szabadidő-autójának megalkotásakor, az A3-as nevet ugyanakkor az Auditól kölcsönözte.



BYD, GEELY

Természetesen a Mercedes sem kerülheti el a másolást, igaz, már-már méltatlan módon nyúltak le a dupla körlámpás C-osztályt. A Geely a lépcsőshátú Daihatsu Charade-ra, a BYD pedig a kompakt kupé-kabriójára vette át a stuttgarter orrot. Utóbbi autó hátulja az előző Renault Mégane CC-t idézi.



HAIMA

Amíg a Mazda2-es egy kis-autó, addig a Haima2-es egy ötajtós kompakt, szabadidő-autós körítéssel. A First Automobile Works kötelékébe tartozó márka egyébként a Mazda szerződéses partnere, annak levett padlóira építi autóit.





LIFAN

Szép, szép a Mini, de nem túl praktikus - gondolhatták a Lifan tervezői, amikor elkészítették az ötajtós, áranyait tekintve közel sem tökéletes 320-ast.



SUNWAY

Az ötágú csillag biztosan jobb, mint a háromágú. Ennek megfelelően a Sunway teherautó is jobb lenne a Mercedes Sprinternél?



EZT ÍRTUK AZ AUTÓMÁSOLÁSRÓL 1983-ban



Az angliai Cherhillben működő Darenmark cég a Jaguar XK120 típusjelzésű autónak, vagyis a világ legpatinásabb sportkocsijának a mintájára sorozatban kezdte előállítani az 1:3 méretarányú, s külső megjelenésre valóság-hű modelleket, mégpedig kifejezetten az autók iránt rajongó gyermekek részére. A klasszikus változatra legapróbb részleteiben is hasonlító modell üvegszál-erősítésű műanyag karosszériája többféle színnyalattal is készül. Fényszóró, kürt és szinte minden, az eredeti változaton is lévő biztonsági berendezés megtalálható rajta. Az eredeti változatot is gondos kézi munkával állították elő, és 1948-ban mutatkozott be először. Olyan nagy sikert aratott, hogy - borsos ára ellenére - a következő öt évben összesen hétezer darabot adtak el belőle.



SICHUAN YEMA

Egy, már Kínában is levetett padlólemez, az Austin Montegóét vásárolta meg a Sichuan Yema autógyár. Erre az alapra Volkswagen Tiguan/Touareg (egyszerre!), Infiniti EX, Audi A4-es, Subaru Forester klónt készítenek, de már dolgoznak az aktuális Kia Sportage adaptálásán is. Alig várjuk!



Erővel is, ha jólesik!

Beszámolunk az első turbómotoros BMW M5-ös (560 LE) nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.



Kiadja az Axel Springer-Budapest Kiadói Kft.

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: tiktarsag@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, Őrház u. 38.
Munkaszám: 110034
Felelős vezető: Fekete István
A nyomtatás időpontja: 2011/39. hét

63. évfolyam, 20. szám
Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza.
A kiadványban szereplő fényképek és kéziratok felhasználásához a kiadó engedélyre 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: hirlapelofigetes@posta.hu, további információ: 06-80-444-444.

Mobilon: küldje az **izishop** kódszót a **06-70-70-60-500** számára és töltsse le az iziSHOP Java alkalmazást. Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft. Ügyintézés honlapon keresztül: www.hungaropress.hu elofigetes@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 nyilvántartásunkba kerülnek. Az adatok megadásával hozzájárulnak ahhoz, hogy azok felhasználásával a kiadónk érdekeltségébe tartozó cégek (Axel Springer-Budapest Kiadói Kft., Axel Springer Magyarország Kft., Harlequin Magyarország Kft., Petőfi Lap- és Könyvkiadó Kft., Népszerűség Kft., Hungaropress Sajtóterjesztő Kft.) akcióira, kiadványaira, szolgáltatásaira felhívjuk figyelmüket.



A svájci nagybácsi

A Chevrolet rövidesen alapításának 100. évfordulóját ünnepli. A centenárium alkalmából felelevenítjük a legendás márka történetének fontosabb mérföldköveit.



Haszongépjárműves mellékletünk a kiskategóriás áruszállítóktól kezdve a használt modelleken át a csúcskamionokig gyűjti csokorba a legfrissebb és legérdekesebb információkat.



Mércét állíthat

Átfogó tesztben vizsgálják a Hyundai és a középkategória új sztárja, az i40-es.



Odaátról érkezett

Szűrőpróbán a Harley-Davidson első 1690 cm³-es Dyna családtagja, a Switchback.



További témáink

Menetpróba

- Peugeot 3008 HYbrid4

Teszt

- Kia Sportage 1.6 GDI és 1.7 CRDi

Tanácsadó

- Főliatetoválás

Sport

- MotoGP: Japán

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.

MEGRENDÉLÉSI 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 megrendelést felbélyegzett borítékban az Axel Springer-Budapest Kiadói Kft. ügyfélszolgálat, 1525 Budapest, Pf. 110 címre vagy a (1) 488-5580 faxszámra kérjük megküldeni. A megrendelt kiadványt csak az előfizetési díj beérkezése után tudjuk biztosítani. Az áttételi idő 4-6 hét. A feltüntetett előfizetési díjak csak belföldi kézbesítésre érvényesek. Az árváltoztatás jogát a kiadó fenntartja.

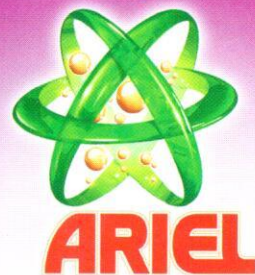
GLAMOUR-NAPOK

OKTÓBER 7-9.



3 NAP
132 MÁRKA
 MINTEGY
1000 ÜZLET
20-50%
KEDVEZMÉNY

Főtámogató:



JÁTSSZ ÉS NYERJ!
GLAMOUR ONLINE

További információ a GLAMOUR-ban és a www.glamouronline.hu-n!

AZ AKCIÓBAN RÉSZT VEVŐK:
 12PM UNDERWEAR, AESTHETICA, ALOE VERA, AMNESIA, APHRODITE, ARA, ARTECO, BABYLISS, BAGATT, BÁRSONY ORVOS-ESZTÉTIKA, BATA, BERCOLINI, BIRKENSTOCK, BJÖRN BORG, BL ORÁSZALON/BTECH, BLEND OF AMERICA, BORGO, BRANCH SHOES, C&A, CALZEDONIA, CAMAIEU, CARPISA, CHAMPION, CLINIQUE, COSTA COFFEE, COIN-OVS ÁRUHÁZ, COLLISTAR, COLUMBIA, COMPLEX ÉRTEND-KIEGÉSZÍTŐ, CONVERSE, DOCKYARD, DOUGLAS, ECCO, ESPRIT, ESSILOR, ESTÉE LAUDER, FELINA, FOGYASZTÓKÖZPONT, FUNDANGO, GAFFI, GAS, GIUDI, GLAMOUR BEAUTY, GREENCULTURE, G-STAR, GUESS, HEAVY TOOLS, HERVIS, KOOKTA, HOLMI, HOTEL PIROSKA, I AM, INTERSPORT, INTIMISSIMI, INVÁZIO ÉS FAMILIA ÜZLETLANC, IWWHITE, J.PRESS, JACKPOT&COTTONFIELD, JOSEPH SEIBEL, KALLOS COSMETICS, KFC, LÁTOMÁS, LEE-WRANGLER, LEGENDS, LIBRI, LIFE 1 WELLNESS, LLOYD, L'OCCITANE, MALU WILZ, MANGO, MARIANNA BUTIK, MARIONNAUD, MAYO CHIX, MEXX (ROLANAD DIVATHÁZ), MISSY, MÜLLER, NDN SPORT, NEW YORKER, OKAIDI, ORSAY, PALLAS 70 OKTATÁSI KFT., PANAMA JACK, PARFOIS, PEPE JEANS, PHYRIS, PHYSIOMINS FRANCIA FOGYASZTÓSZALON, PIMKIE, PIZZA HUT, PLAYERSROOM, PROMOD, PUMA, QUATTRO MOBILI, REÁLSZISZTEMA MENEDZSER SHOP, RED HOT, RENO, REPLAY, RETRO, S.O.LIVER, SALAMANDER, SAMSONITE, SCHOLL, SCOTCH&SODA, SEBASTIANO, SIX, SKINY, SOLENNEMED ESZTÉTIKAI KÖZPONT, SPORTFACTORY, SPRINGFIELD, SWAROVSKI, TALLY WEJUL, TAMARIS, TEZENIS, THE BODY SHOP, TOM TAILOR, TRIUMPH, ÚJVILÁG ÓRA-ÉKSZER, VAGABOND, VERO MODA, VICHY, VISION EXPRESS, WELLENSTEIN, WESTEND - DEBENHAMS, WESTEND - HAIR & MORE FODRÁSZAT, WESTEND - NORBI UPDATE, WESTEND - CHANTALL, WESTEND - MOTIVI, WESTEND - ESSENCE, WOMEN'S SECRET, WOODOO, X-EPIIL, YVES ROCHER, Z&A MULTIBRAND STORE

Új, hűségidős TV- vagy internet-előfizetőinké lehet a napi nyeremények egyike

3D-s smart TV
Okostelefon
Táblagép
Notebook
Játékkonzol

Az első havi díjat elengedjük!



www.t-home.hu

Válts T-Home-ra, és megnyerheted a 150 fantasztikus új készülék egyikét!

Rendelj bármilyen, új TV- vagy vezetékes internet-előfizetést hűségidővel, és megnyerheted a 30 napon át kisorsolásra kerülő, napi 5 nyeremény egyikét: egy Samsung UE40D6500VSXXH 3D Smart TV-t, egy 9-es sorozatú Samsung notebookot, egy HTC Flyer táblagépet, egy XBOX KINECT Profi játékkonzolt vagy egy iPhone4-et! Ráadásul most még előfizetésed első havi díját is elengedjük. A nyereményeket a Szuperszerviz segítségével szállítjuk hához. Akciónk 2011. szeptember 19-től 2011. október 18-ig tart. A nyereményjáték részletes szabályzata a www.t-home.hu weboldalon érhető el. További részletekért hívd a 1412-t, vagy látogass el weboldalunkra és a T-Pontokba!

Együtt. Veled

T-Home

Akciónk új lakossági T-Home internet és TV előfizetők számára a Magyar Telekom Nyrt. meghatározott szolgáltatási területén belül, műszaki felméréstől függően, a TV és vezetékes internet szolgáltatásra vállalt 1 vagy 2 éves hűségnyilatkozattal érvényes. A 0 Ft-os havidíjat a létesítéstől számított 1 hónapig biztosítjuk. A hűségidő a létesítést követően azonnal indul. Az akció első havi díját követő kedvezményes havi díjak a hűségidő alatt érvényesek. Új internet előfizetőnek minősül az, aki legalább 3 hónapja nem rendelkezik T-Home internet előfizetéssel. Az akció ajánlat speciális és egyéb ajánlatokkal nem vonható össze. A tájékoztatás nem teljes körű, részletek és szerződés-kötési feltételek, a kedvezmények igénybevételeinek feltételei, valamint a hivatalos játékszabályzat: 1412, www.t-home.hu, T-Pontok, T-Partner üzletek.