

# autó motor

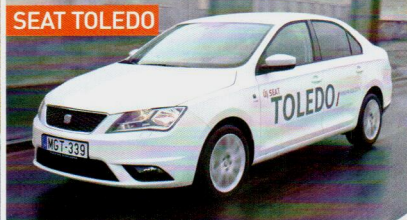
1948



RANGE ROVER SPORT



VOLVO V40 XC



SEAT TOLEDO



JAGUAR XJR & XKR-S GT



CLA 45 AMG



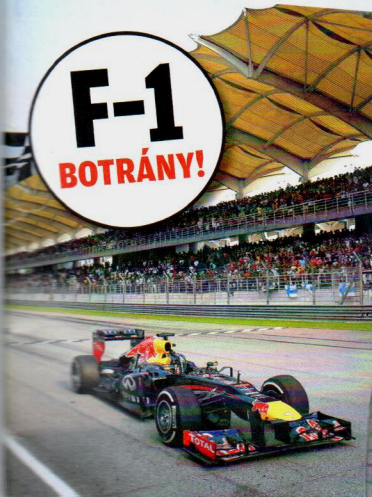
OPEL CASCADA



GYÖRBE KÉSZÜL A LEGÚJABB AUDI: LESZ 1.4, 1.8 TFSI, 2.0 TDI, ÉS JÖN A 300 LÓERŐS S3-AS!

# A3 LIMOUSINE

**F-1**  
BOTRÁNY!



**MOTOROS**  
ÉVADNYITÓ



**GUMIK**  
TERÍTÉKEN A NYÁRI  
ABRONCSOK



**WTCC**

**NORBI PONTJAI**  
BEVETÉSEN A HONDA CIVIC





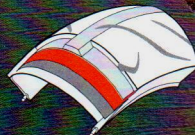
# SPORTMAX ROADSMART II

## A FELFEDEZÉS SZABADSÁGA

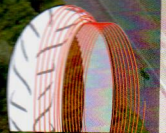
TÚRA-SPORT KATEGÓRIÁBA TARTOZÓ KÖZUTAKON  
HASZNÁLT GUMIABRONCSOK.



Multi-Tread technológia (több keverék a futófelületen) a maximális tapadásért, kényelemért, irányíthatóságért és hosszabb futásteljesítményért.



JLB aramid óv a nagyobb stabilitásért a nagy teljesítményű túra-sport motorkerékpárok kategóriájában és az elülső futófelület mintázatának optimalizálása a rövidebb és jobb fékezésért.



SPORTMAX  
ROADSMART II

**DUNLOP**

[www.dunlopmotorcycle.eu](http://www.dunlopmotorcycle.eu)

**RIDE WITH CONFIDENCE**

# Szezonindító



Miklós-Illés Kálmán

Minden rosszban van valami jó - tartja a mondás, s meg kell hagyni, ez a motorospiacot sújtó válságra is igaz. Kicsit helyére kerültek a dolgok, hiszen azt mindenki beláthatja, hogy ami a recesszió előtti évekre volt jellemző, az manapság nem tartható. Konkrétan arra gondolok, hogy a 600-as és az 1000 cm<sup>3</sup>-es sportmotorokból ezeket adták el hiteltre kis hazánkban, miközben a kisebb löketterfogatú gépek némi túlzással senkinek sem kellettek.

A mostani szűkös időkből (tavaly 1799 db új motor talált gazdára) sajnos nem meglepő, hogy sok kereskedő csak a túlélésre játszik, de örömteli volt látni a háromnapos Budapest Motorfesztiválon, hogy a motorozás a gazdasági helyzetétől függetlenül mennyire érdekli az embereket. Volt, aki csak ácsorgott és álmokat szövögetett a legújabb modelleket nézgetve, de olyanok is akadtak, akik jó üzletet csináltak, hisz akciósan sikerült vásárolni sisakot vagy kiegészítőt. Szombaton lépni is alig lehetett a tömegben, és ezúttal nemcsak a szédítően erős sportmotorok, hanem a praktikus, többcélú gépek és az olcsóbb masinák nyerge is szinte állandóan foglalt volt.

Megindult tehát a várva várt változás? Ha lassan is, de azt hiszem, igen, ezt pedig a felhőzatalból is látni lehetett, ugyanis az izmos motorok közül is az allrounderekből volt a legtöbb, de a kisebb kategóriák előretörése is egyértelmű. A világ legnagyobb motorkerékpár-gyártója, a Honda például három 500 cm<sup>3</sup>-es géppel igyekszik visszaszerezni a kis-közepes motorok becsületét, amire a látottak alapján jó esélyei vannak. Ha ehhez hozzávesszük az új, A2-es jogosítványkategóriában rejlő lehetőségeket, talán nem alaptalanul gondolom, hogy az idei eladások valamivel jobbakké lesznek, mint a tavalyiak.



10. oldal

182 lovas Fiesta, avagy kisautó és nagy-nagy vidámság



30. oldal

Minden, amit a nyári gumiabroncsokról tudni kell



45. oldal

Szörnyen indult, majd örömdetesesen folytatódott a premier



44. oldal

Idén szikrázó küzdelem várható a MotoGP-ben



26. oldal

Ken Block igazi örületet varázsolt a tuningkiállításra!

## TARTALOMJEGYZÉK

Hírek, információk	9
Motorkerékpáros hírek	38

## Postaláda

Olvasói levelek, fotók, közérdekű információk	9
---	---

## Bemutató

Budapest Motorfesztivál	40
-------------------------	----

## Menetpróba

Ford Fiesta ST	10
Opel Cascada	12
BMW 3 GT	14

## Teszt

Seat Toledo 1.2 TSI és Seat Toledo 1.6 TDI	16
Volvo V40 Cross Country T5 AWD Aut. és Volvo V40 Cross Country D4	18
Subaru XV 2.0D	20
Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi Outdoor és Citroën Berlingo Multispace 1.6 HDi XTR	22

## Használt autó

Mazda 323F (2003)	24
-------------------	----

## Tuning

Carstyling Tuning Show	26
------------------------	----

## Tanácsadó

Nyári gumiabroncs-újdonságok	30
Az évszakos gumicsere teendői	36

## Kenéstechnika

6. rész: Márkaspecifikus motorolajok	37
--------------------------------------	----

## Közlekedésbiztonság

6. rész: átállás a tavaszi közlekedésre	9
Családi vetélkedő	11

## Sport

Hírek, eredmények, rali-ob előzetes	42
Gyorsasági motoros GP: Tesztriport	44
Túraautó-világbajnokság: Monza	45
Formula-1: Ausztrál és Maláj Nagydíj	47

RÖVIDEN

Kisminkelve

Megújult a Buick LaCrosse, az Opel Insignia platformjára épülő amerikai szedán. A méretes limuzin



**HATALMAS HŰTŐMASZKJÁVAL ÉS MÓDOSÍTOTT FÉNYSZÓRÓIVAL JÓVAL FELTŰNŐBB LETT,** de a technika maradt a régieben: 2,4-es vagy 3,6-os benzinmotorral kínálja a gyártó. A nagyobb erőforráshoz opcióként összerékhajtás kérhető.

Tevékenységi kör



Májustól Fintan Knight veszi át az Infiniti afrikai, közel-keleti, indiai és európai tevékenységéért felelős alelnöki posztját. A japán márkához való csatlakozását megelőzően **KNIGHT A LAMBORGHINI KERESKEDELMI IGAZGATÓJA VOLT,** azelőtt pedig az Audi írországi ügyvezetőjeként tevékenykedett.

Újabb McLaren

Alig pár hete, hogy a McLaren bemutatta a P1-es szupersportkocsit (képközlő), a gyártó máris bejelentette, hogy újabb modellel jelentkezik.



**A P13-as néven emlegetett jármű a Porsche 911-es babérjaira tör,**

ezért árban és teljesítményben is a stuttgarti ikonhoz „lövik be”. A középmotoros újdonság **3,8 LITERES, IKERTURBÓS V8-AS MOTORRAL JÖVŐRE DEBÜTÁLHAT.**

# Győrből érkezik

Az Audi Motor Hungaria Kft.-nél készül az A3-as sorozat legújabb darabja, a négyajtós Limousine. Az újdonság három centivel nyújtott tengelytávolsága és 23 centivel hosszabb karosszériája (4,46 m) nyo-

mán jóval tágasabb a háromajtósánál, és természetesen a csomagtér is öblösebb 100 literrel (465 liter). A formás, letisztult külsejű típushoz kezdetben 1,4 literes (140 lóerő) és 1,8-as (180 lóerő) benzines turbómotort vagy 2,0 literes, 150 lóerős dizelt kínál az Audi - utóbbi 4,1 literes fogyasztással kecsegtet. Emellett jön az S3-as verzió is, mely a megvadított külsőhöz illően 2,0 literes, 300 lóerős turbómotorral érkezik. Az összerékhajtású topmodell kézi váltóval és hétfokozatú S tronickal is választható. A manuális 5,3, míg az automata verzió 4,9 másodperc alatt éri el a 100 km/órás tempót.



Az S3-as topmodell esetében 380 Nm-es nyomatékkal szolgál a 2,0 literes turbómotor



A tömegcsökkentés jóvoltából mindössze 1250 kg-ot nyom a mérlegen a bázismodell



## Újabb információk

Akorábban lapunk hasábjain bemutatott új Jeep Cherokee-ról nyilvánosságra hozta a gyártó a legfontosabb műszaki adatokat és a belső tér fotóit. Amerikában 3,2 literes, V6-os (271 lóerő) és 2,4 literes, négyhengeres (184 lóerő) benzinmotorokkal, míg Európában 2,0 literes, négyhengeres dízellel kerül forgalomba az új-

donság (van két- és négykerék-hajtású kivétel is). A teljesen áttervezett belső nagy újdonsága a TFT műszerfal, míg az extralistán olyan tételek jelentek meg, mint a parkolásegítő, a távolsgártartós tempomat és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer - utóbbi először bukkan fel Chrysler-csoportos járműben.

## Formás és

Alig kezdődött meg a teljesen friss Range Rover forgalmazása, a brit márka máris újabb típusal jelentkezik. A Range Rover Sport immáron nem a Discovery, hanem a nagytestvér, a Range Rover padlólemezére épül, így az újdonság átlagosan 420 kg-mal könnyebb elődjénél. Mivel a tengelytáv 178 mm-rel nőtt a korábbi generációhoz képest, hétüléses kivitelben is meg lehet majd vásárolni az autót. A stílusos külső és belső formaterv mellett érdemes megemlíteni, hogy a modellhez alapáron jár a légrugózás, ami a tervezők szerint jobb menetkomfortot garantál. A motor-kínálat meglehetősen széles, a 3,0 literes, V6-os (258 vagy 292 lóerő) és a 4,4-es, V8-as (339 lóerő) dízelek mellett 3,0 literes, V6-os (340 lóerő) és 5,0 literes, V8-as (510 lóerő) benzinesek is rendelkezésre állnak - utóbbiak kompresszoros feltöltésűek. 2014-ben hibrid verzióval bővül a paletta.

## Csak alaposan!

Az Oral-B bemutatta legújabb elektromos fogkefét, az Oral-B Triumph 5000-est. A vezetékek nélküli SmartGuide rendszerrel felszerelt készülék a technológiai fejlesztésnek köszönhetően akár 100%-kal több lepedéket képes eltávolítani, mint a manuális fogkefék, a szakember által tisztított, sima fogak érzetét adva. Az Oral-B Triumph 5000-es fogkefe feje 3D technológiát alkalmaz, amely pulzáló, rezgő és forgó mozdulatokból áll. Két perc alatt akár 48 000 (!) mozdulatra is képes, míg hagyományos fogkefével ugyanennyi idő



alatt csak 700 mozdulatra vagyunk képesek. A fogkefe nyelében található nyomásérzékelő segít abban, hogy figyelhessünk arra, milyen erősen mossuk fogainkat. Ennek eredményeképpen a fogmosás alapos, de mégis gyengéd, nem károsítja a fogínyünket és a fogainkat.

## Egy érdekes vízió



A Szöuli Autószalon újdonsága a Hyundai HND-9-es tanulmányautó. A méretes kupé a koreai Namyang városában működő Hyundai K+F központ kilencedik koncepciójarmúve, s meg kell

hagyni, a forma egészen felvillanyozó. A HND-9-esben 3,3 literes turbómotor kapott helyet, 370 lóerős teljesítménnyel. Az erő nyolcfokozatú automata sebességváltón keresztül jut el a hátsó kerekéhez.

## stílusos



Az összes verzióhoz alapáron jár a start-stop automatika



## Törpefeszültség



Bár számos elektromos tanulmányautót mutatott be az elmúlt években a VW, mostanra készült el az első sorozatgyártású villanyautójuk, az e-Up!. A miniautót 82 lóerős elektromotor hajtja, melynek táplálását

lítium-ion akkumulátorcsomag felel. A modell egy töltéssel 150 kilométert képes megtenni, de ha kifogyna a szufla a telepek-ből, gyorstöltő segítségével fél óra alatt a maximális kapacitás 80%-át is el lehet érni.



## DYNAMIC TRIO

A Dynamic Trio-val minden felhasználásra a testreszabott erőt kínáljuk Önnek - és ezzel kimagasló VARTA-technológiát minden jármű számára. A VARTA Dynamic Trio - a Dynamic Black, Blue és Silver - az egyedülálló PowerFrame®-technológiával készült. Ez a VARTA által szabadalmaztatott rácstechnológia gondoskodik a maximális élettartamról, az optimális áramvezető képességről és arról, hogy gyártása közben csak csekély mennyiségű CO<sub>2</sub> kerüljön kibocsátásra. Hogy Önnek a Dynamic Trio melyik akkumulátora a megfelelő, attól függ, milyen járművet használ. Nem számít, hogy kiemelkedően magas, közepes vagy alacsony teljesítményigényű járművel jár - ha VARTA akkumulátort választ, garantáltan mindig jól választ.



Forgalmazó:  
Johnson Controls Autóakkumulátor Kft  
1133. Budapest, Váci út 110.  
Tel: +36-1-450-2825  
mail: ferenc.keresztesi@jci.com  
web: varta-automotive.com

RÖVIDEN

Jubiláló Multijet

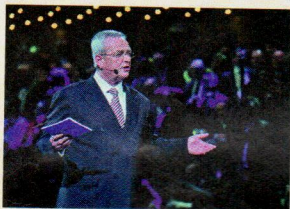
A Fiat lengyelországi, Bielsko-Bialában található motorgyártó üzemében **ELKÉSZÜLT AZ ÖTMILLIOMDIK 1,3-AS DÍZELMOTOR**, amely egy Fiat 500L-be került. A 2003 óta gyártott



1.3 Multijet egység mellett az ottani létesítményben készül még a kéthengeres TwinAir benzinmotor is.

Keretszám

A VW-csoport **2020-IG 95 G/KM-RE CSÖKKENTI A TELJES PALETTÁRA VETÍTETT CO<sub>2</sub>-KIBOCSÁTÁST** - jelentette be Martin Winternkorn,



a konszern elnöke (képünkön). Jelenleg a gyár által forgalmazott autók közül 245 típus kibocsátása van 120 g/km alatt, míg 36 modellé alacsonyabb 100 g/km-nél.

Csíkos Challenger

Hátsó spoileréről és a karosszérián végigvitt **PIROS DEKORCSÍKRÓL IS-MERHETJÜK FEL** a Dodge Challenger Redline változatát. A morcos külsejű



modellhez 305 lóerős V6-os vagy 375 lovas V8-as motort választhat a vásárló. A Redline-hoz alapáron jár a sportfutómű és a nagy teljesítményű fékrendszer.

HIRDETÉS

**LŐRINCZ TIBOR**  
vas- és fémesztergályos mester  
**VÍZSZIVATTYÚ-JAVÍTÁS**

Az Alfától a Zastaváig.  
1201 Bp. Vörösmarty u. 47.  
Telefon: 283-2183

**ALAPÍTVÁ 1971-BEN.**

# Magas szinten

Az A 45 AMG-vel megegyező hajtásláncot kapott a Mercedes CLA csúcsmo-  
dellje. A kecskeméti gyártású CLA 45 AMG-ben (1) 2,0 literes, 360 lóerős turbómotor dolgozik, az erőátvitelért pedig hétfokozatú automata felel. A villámgyors összerékhajtású modell (0-100 km/óra 4,6 s) gázfröccs-automatikával és rajtprogrammal szerezhet kellemes percek a vezetőnek. A Mercedes emellett nyilvánosságra hozta a hamarosan debütáló új generációs S-osztály (2) első fotóit, most azonban kisebb meglepetésre nem a külsőből, hanem a belsőből kapunk ízelítőt. A kétüllős kormány mellett a vetített kijelzős műszerfal és a 307 mm képátlójú központi kijelző a leg-



fontosabb változás. A 24 hangszórós Bang&Olufsen hifi, valamint a 43 fokban dönthető hátsó ülések is jelzik, a Mercedes S-osztály nagy durranás lesz.



Exkluzív darab: kézi összeszereléssel készül az újdonság erőforrása

## Hazai premier

Az Opel magyarországi importőre megkezdte az Adam miniautó forgalmazását. A formás csöppség alapváltozata 3 050 000 forintot kóstál az 1,2-es, 70 lóerős benzinnel, de aki nem éri be ennyivel, két további benzines egység közül

választhat: az 1,4-es szívómotornak 85 (3 470 000 Ft) és 100 lóerős (3 570 000 Ft) változata is rendelkezésre áll. Az előrejelzések szerint a jobban felszerelt és erősebb, 4,5 millió forintos verziók teszik majd ki az eladások nagy részét.



### Az elismerés jeléül

A navigációs szoftveiről ismert ANNG Kft. nyerte el idén a Magyar Innovációs Szövetség Innovációs Nagydíját. Az elismerést a vállalat autógyártók számára kifejlesztett iGO Automotive megoldása kapta, mely lehetőséget kínál az autópálya szereplői számára arra,

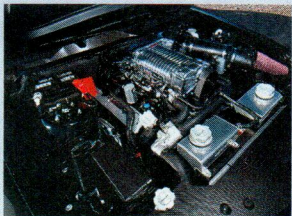


hogy ne csak a csúcs-, hanem az alacsonyabb kategóriás járművekbe is jó minőségű, gyárilag beépített navigációs alkalmazások kerüljenek. Az Innovációs Nagydíjjal járó pénzjutalmat az ANNG a BME Informatika Technológiai Innovációs és Tudásközpontjának ajánlotta fel.



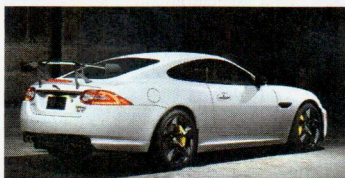
## Nincs kegyelem!

**E**lkészült a Shelby történetének legerősebb Mustangja, amely egyszerűen Shelby 1000 névre hallgat. A modellhez a kiindulási alap a 650 lóerős GT 500-as Mustang, de ezt a teljesítményt majdnem megduplázták a Shelby, hiszen az 5,8 literes, kompresszoros V8-as erőművet 1200 lóerősre izmosították. Ehhez persze nem volt elég a nagyobb feltöltő alkalmazása, ezért a Shelby szinte mindent kicserélt a blokkban: módosított hajtókarokat, gyűrűket és vezérműtengelyeket alkalmaznak, illetve átdolgozták a hűtési rendszert. A Shelby 1000-es alapára az USA-ban 209 ezer dollár (kb. 49 millió Ft).



# Felbőszített Jaguarok

**A**Jaguar két nagy teljesítményű modellel jelentkezett a New York-i Autószalonon. Az XJR (1), nem más, mint az XJ luxuslimuzin sportváltozata, ennek megfelelően igencsak kitétt magáért a gyártó. Az elegáns külső igazi vadállatot rejt, hiszen az 5,0 literes, kompresszoros V8-as erőmű 550 lóerőt zúdít a hátsó kerekre. A 4,6 másodperces gyorsulással büszkélkedő nagy-macska végsebessége elektronikus korlátozással 280 km/óra. Még az XJR-nél is vadabb az XKR-S GT (2), amely tulajdonképpen egy utcán is használható versenyautó. Az XJR-ével azonos motorral készülő újdonságból mindössze 25 darabot készít a Jaguar, így igazi ritkaság lesz az utakon. A modell aerodinamikailag optimalizált karosszériával, hatásosabb fékrendszerrel és versenypályás használatra is alkalmas futóművel érkezik.



Egyszerre sportos és fényűző az XJR beltere



HIRDETÉS

telenor **Hipernet**

# További korlátlan extrák!

## Korlátlan e-mail és böngészés itthon

Hipernet Medium csomaggal  
havidíj: 4990 Ft  
2 év tarifamegtartással

Az ajánlat visszavonásig érvényes. A kínált sávszélesség és a garantált le- és feltöltési sebesség a lefedettségi terület bármely kültéri pontján a mobil technológia sajátosságaira tekintettel: 0 Mbit/s. A minőségi mutatókra vonatkozó részletes szabályok az ÁSZF 4. sz. mellékletében találhatóak. Telefonos Ügyfélszolgálat: 1220. [www.telenor.hu](http://www.telenor.hu), [facebook.com/telenorhungary](https://facebook.com/telenorhungary)

RÖVIDEN

Ráncfelvarrás után

THAIFÖLDÖN MÁR LELEPLEZTÉK A FRISSÍTETT NISSAN MICRÁT. A csinosított kisautó, melyet módosított hűtőmaszkjáról könnyű felismerni,



ebben a formában hamarosan Európába is eljut.

A modellnek nemcsak külsejét, hanem a belterét is ráncba szedte a Nissan, hiszen a középkonzol is átalakult.

Célirányosan

Kifejezetten CNG (földgáz), LPG, vagy kettős üzemű (benzin+gáz), Euro-4-es és Euro-5-ös károsanyag-kibocsátási



normákat is teljesítő motorkonstrukciókhoz készült a MOTUL Specific CNG/LPG 5W40-es, 100%-BAN SZINETIKUS motorolaja.

HIRDETÉS

KERES-KÍNÁL

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

Elvesztett, sérült, egyedi, matrica, „E”, „P” rendszám táblák. EU-sítás.

Forgalomba helyezés, kivonás.

Tel: 06-30-525-7111 www.rendsamtablya.hu

# Szélesebb paletta

A Volvo nagy elánnal frissíti palettáját: a V40-esben új alaplomotor debütált, ugyanis a Fordtól származó 1,6-os EcoBoost teljesítményét a T2-es verzió esetében 150-ről 120 lóerőre csavarták le. A 240 Nm nyomatékú erőforrás mindössze 5,3 litert fogyaszt, amiben szerepe van az alaparas start-stop rendszernek. A Volvo emellett a V40 Cross Country T4-es verziójához is kínál már összerakéghajtást. A svéd gyártó mindezekén túl új sportsomagos modelleket mutatott be. Az R-Design (képünkön) pakkos S60/V60/XC60 trió esetében látványos felniket, légtelölöket és feszesebb futóművet kap a vásárló. A T6-os csúcsmo- dellekhez gyári tuningot is kínál a Volvo, így a 304 lóerős hathengeres blokk teljesítménye 329 lóerőre emelkedhet.

15 mm-rel ültették fejebb az S60 R-Design futóművét



## Át szabott arc

Megújulva folytatja pályafutását a Kia Soul. A modell orr-része a Trackster tanulmányautóéra hajaz, ami nem baj, mert az összkép mo-

dern és figyelemfelkeltő. A karosszéria merevsége 28%-kal nőtt, ami az új, nagyszilárdságú acélelemeknek köszönhető. Az Európában forgalomba kerülő Soul műszaki adatait az év második felében jelenti be a Kia.



## Profi tuning



Sikerült Budapestre csábítani Frederik Bengtssont, a MAPTUN vezető programozóját, aki személyesen ad tanácsot Saabok tuningolási lehetőségeivel kapcsolatban, és a megvásárolt MAPTUN motorvezérlő szoftvereket felprogramozza az április 5-éig tartó közötti MAPTUN-napokon. Az eseményen a motorvezérlő programok jelentős kedvezménnyel és garanciával vásárolhatók meg. A rendezvénynek a Szikli Car Saab szerviz ad otthont. Bővebb információ: Almási Zoltán (06-30-9430-928, gmalma@gmail.com).

## Feltörekvő

A német felső-középkategóriás limuzinok vásárlóira pályázik a Cadillac a teljesen új CTS-sel. A hazai pályán, New Yorkban debütált újdonság merész külsejével és közel ötméteres hosszúságával is magára tereli a figyelmet, de emellett a 200 kg-mal csökkentett tömeg is fontos. Tech-



nikai oldalon több újítást hozott a modellváltás, ugyanis ez a márka történetének első típusa, melybe nyolcfokozatú automata váltót építenek, illetve amelyhez dupla turbós motor

kerhető. A 3,6 literes V6-os egység 420 lóerőt teljesít, ám akinek ez sok, választhatja a V6-ost szívó kivitelben (321 lóerő), illetve a 2,0 literes, turbós négyhengerest (272 lóerő).





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

## Tükörradiál

Az a vicc, hogy ez nem vicc! Még akkor sem, ha hűsvétra végre levonult a tél és a közlekedés szép lassan visszaállt a megszokott kerékvágásba. Ilyen tükörsima futófelületű gumival nyilván nagyot mókáztak a hóban, közúton azonban életveszélyes lehet - reméljük, hogy nem fotót beküldő olvasónk volt az "elkövető". Hogy milyen köpeny lehet az ideális megoldás, az természetesen autó- és költségfüggő, lapunk 30-37. oldalán mindenestre csokorba gyűjtöttük az aktuális tudnivalókat, termékinfókat.



Virág Krisztián (e-mail)

## Szégyentabló



Ez a BMW 3-as kupé egyszerre három helyet is elfoglalt a XIII. kerületben, a Gács utcai hipermarket parkolójában. A parkoló telítettségéből ítélve nagy sikere lehetett...

# Rossi a doktorokért

**A** Bridgestone Magyarország Kft. licitet szervez, az árverésre felkínált tárgy pedig nem más, mint Valentino Rossi 2010-es dedikált versenysisakja! Az április 5-ig tartó, „The Doctor - a doktorért” elnevezésű liciten a befolyt pénzt az anyagi problémákkal küzdő Magyar Mentőmotor Alapítvány számlájára juttatják el. A 33 főt számláló mentőmotoros alapítvány tavaly 170 életet mentett

meg és 48 sikeres újraélesztést hajtott végre. Sikerük titka a gyors helyszíni kivonulásban keresendő, a Bridgestone, pedig mint a MotoGP kizárólagos gumiszállítója mindent megtesz azért, hogy a mentőmotoros szolgálatot teljesítők munkáját segítse. A liciten magánszemélyek és cégek is indulhatnak, az értékes relikviára a <http://siasaklicit.rentit.hu> weboldalon tehetik meg tétjeiket.



PROMÓCIO

## KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG 6. RÉSZ: GÉPJÁRMŰVEK TAVASZI FELKÉSZÍTÉSE

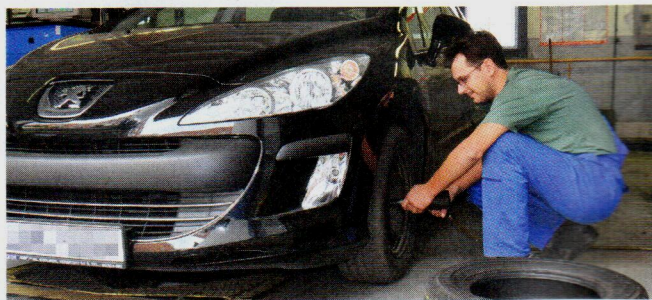
# Jön a meleg!

**N**emcsak a hideg időjárásra kell felkészíteni autónkat, hanem tavasszal is fontos a visszaállítás. A gumik cseréje mellett alapos tisztítás, állapotfelmérés és ápolás is szükséges az autó megfelelő állapotának fenntartásához.

Az első és legfontosabb a téli gumikat nyárra cserélni. Tavasszal a lamellák okozta belső súrlódás és a melegebb aszfalt miatt hamar túlmelegedhet a téli gumi, ami fokozott kopással jár, s akár tönkre is mehet az abroncs. Ilyenkor már nem ideális a téli gumik tapadása, ez növelheti a fékutat, s kanyarokban is bizonytalanabb a jármű, mint nyári abronccsal. Emellett a fogyasztás is nő, tehát sok szempontból jobb választás még időben feltetetni a nyári gumit. Felszerelés előtt a nyári gumi és a pótkerék állapotát is ér-

demes ellenőrizni (guminyomás, szelepszapka, sérülésmentesség). Sőt a kerék kiegyensúlyozásának ellenőrzése sem árthat (centrozás). Ha jó gumis műhelyben végeztetjük a cserét, ezt mind elvégzik helyettünk.

Egy nyári abroncs minimális profil-mélysége 1,6 milliméter, tehát 2 mm-nél kisebb profil-mélységű abroncsot már nem szabad visszaszerelni. Az is fontos, hogy ezek a gumik a gyártástól számított 5 évig megfelelő minőségűek, öregebb abronccsal már nem lesz megfelelő az autó tapadása. A futómű érzékeny pont, télen sok a kátyú, ha csak ezek egy részét találtuk el, akkor is elállíthat. Kipörgésgátlóval szerelt autónál csúszós úton a rendszer fékezésel őrzi meg a tapadást, ezért a hajtott kerekek fékbetétjére is oda



kell figyelni, a kerékcserénél ez is megér egy pillantást.

Fontos, hogy mindig az időjárás, látási és útviszonyoknak megfelelően vezessük gépjárműveinket, próbáljunk meg fokozatosan alkalmazkodni a megváltozott látási és útviszonyokhoz, tekintettel az esetleges ködös, esős időjárásra. Nagyobb követési távolság tartásával megelőzhető az erre az időszakra leginkább jellemző balesetek. Lassabb, körültekintőbb, előrelátóbb vezetéssel elkerülhetjük a baleseteket. Mostanában sokszor emlegetjük

a „látni és látszani” szókapcsolatot. Baleseti elemzések igazolják, hogy a legtöbb halálos kerékpáros baleset abból adódik, hogy a kerékpáron nem volt világítás, a kerékpáros nem volt látható! A gyalogoselütéseknél is hasonló a helyzet, a gyalogos beleolvad környezetébe. A fényvisszaverő dzseki, fényvisszaverő karszalag, matrica láthatóvá tesz, megvédhet. Lakott területen kívül mind a kerékpárosoknak, mind a gyalogosoknak éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő ruházatot kell viselni.

[www.baleset-megelozes.eu](http://www.baleset-megelozes.eu)



# Belebújt a kisördög!

Bár a lóerőversenyben a Fiesta ST új kivitele nem tör az élre, így is a kategória egyik legélvezetesebb darabja lett.

Míg az előző Fiesta ST-be 2,0 literes, 150 lóerős szívómotort épített a Ford, addig az újdonság a mai trendeknek megfelelően turbómotorttal készül. Az 1,6 literes EcoBoost egység 182 lóerőt teljesít, ami természetesen sok, de manapság több vetélytárs is akad 200 lóerővel, így valamilyen más területen kell nagyot alkotnia a Fordnak, ha azt akarja, hogy komolyan vegyék ebben az elit társaságban. Ennek megfelelően látványos kis méregzsákok faragtak az egyébként jámbor kisautóból, a farrészen raliautókat megszégyenítő diffúzor és tetőspoiler díszel, míg az autó elején szinte földig érő spoilerezés árulkodik a vadságról.

Az egyetlen ami miatt nem győzött meg teljesen, az a belső: a navigáció és az audiorendszer kezelhetősége hagy maga után némi kíváncsiságot, de az már sokkal nehezebben bocsátható meg egy ilyen kisautónál, hogy alig van különbség egy normál Fiestához képest. Persze a Recaro ülések remekül tartanak, ám ez a belső nem csábít száguldásra. Pedig az ST nagyon tud sietni. 6,9 másodperc alatt gyorsít 100 km/órás tempóra, a turbómotor pedig négyhengeres mivolta ellenére gyönyörűen szól. Ezt a Focus ST-ben debütált sound symposer rendszernek köszönhetjük, amely a szívócsonkra épített berendezésként mesterségesen felerősíti a motorhangot. Ha hozzávesszük, hogy a nyomaték szintje



Mi kell még? Izmos turbómotor, közvetlen kormányzás és pontos sebességváltó jellemzi a Fiesta ST-t



Sportmodell létere komfortosak az ülések

A Fiesta csúcsmo­delljéhez alapáras a LED-es menetfény



## i RIVÁLISOK

### Izomcsoportban

**NÉPES TÁBORBAN KELL BIZONYÍTANIA KÉPESSÉGEIT AZ ÚJ ST-NEK:** többek között olyan modellekkel mérkőzhet a vásárlók kegyeiért, mint az Alfa MiTo QV (170 LE), a Citroën DS3 Racing (207 LE), az Opel Corsa OPC (192 LE), a Peugeot 208 GTi (200 LE), a Renault Clio



R.S. (200 LE), a Skoda Fabia RS (180 LE), vagy a Mini John Cooper Works (képünkön). Utóbbi 211 lóerős turbómotorjával és 238 km/órás végsebességével a kategória legcombosabb és leggyorsabb modellje.

alapjárattól rendelkezésre áll, s hogy az EcoBoost étvágya mintegy 20%-kal alacsonyabb a korábbi modellnél, már senki sem fogja hiányolni a szívómotort. Az igazsághoz azonban hozzátartozik, hogy bármennyire is erős és nyomatékos az ST motorja, ezt bizony a konkurensok is tudják, ezért Ford inkább azt az utat választotta, hogy viszonylag kényelmessé tette az autót, ami ritkaság ebben a mezőnyben.

## Nem jár kompromiszsummal a sportosság

A Ford eddig is legendásan jó futóműveket készített, s ezt a tudományt az ST-nél is sikeresen kamatoztatta. Ez az autó úgy feszes, hogy közben nem érzünk meg minden csatornafedelelet, ami azért fontos, mert bármennyire is a sportosság adja el ezeket a kis torpedókat, a legtöbben úgysem versenypályán használják. A váltó és a kormányzás nem kíván határozott kezet, ahogyan a kuplungpedál kinyomásához sem kell nagy erő. Tehát ebben az értelemben nem esett túlzásokba a Ford. Ugyanakkor megvan a lehetőség arra, hogy jókat kanyarogjunk vele, mert forszírozott tempónál is igen semlegesen viselkedik. Ha feszegetjük a határokat, jóindulatú alulkormányzottság jellemzi, de mint a legtöbb izmos fronthajtású

nál, itt is érezhető némi hajtási befo-lyás, ha szűk fordulókörből szeretnénk kilőni. A korábbi ST-vel ellentétben a menetstabilizátor három fokozatban állítható, így van némi játékté- re a vezetőknek: „On” módban maximá- lisan vigyáznak ránk az elektronikus őrangyalok, ám „Wide Slip” mód- ban a kipörgésgátló már nem segít, végül pedig „Off” állapotban az ESP egyáltalán nem avatkozik be.

Az újdonság a 6 170 000 forin- tos árával nem tartozik a jutányos vételárú modellek közé, főleg, hogy a felszereltség tekintetében kissé fukar a Ford. A riasztóberendezést és a tempomatot ilyen alapár mel- lett nem elegáns extraként kínálni.

MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



Lelkesen pörög az 1,6-os turbó, és a hangja is meglepően jó



17 colos felnik, piros féknyergek, diffúzor és tetőszárny

FORD	Fiesta ST
Összlökettérfogat:	1596 cm <sup>3</sup>
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	134 kW (182 LE) 5700/perc
Max. forgatónyomaték:	240 Nm 1600/perc
Hossz./szél./mag.:	3982/1709/1495 mm
Tengelytáv:	2489 mm
Saját tömeg/teherbírás:	1163/412 kg
Csomagtér:	290 l
Üzemanyagtank:	42 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,9 s
Max. sebesség:	220 km/h
Város/országút/vegyes:	7,9/4,8/5,9 l/100 km
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	138 g/km
A modell alapára:	6 170 000 Ft

PROMÓCIÓ

KÖZLEKEDIK A CSALÁD

## A fődíj egy Skoda Rapid!

A kedvező tavalyi tapasztalatokra alapozva az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság az idén is meghirdeti a „Közlekedik a család” című közlekedésbiztonsági vetélkedősorozatot, melynek főtá- mogatója az Autós Nagykoalíció (www.ank.hu) lesz.

A vetélkedő célja, hogy a közle- kedők széles rétegeinek - gyalogos, kerékpáros, gépjárművezető, utas - figyelmét egyidejűleg hívják fel a biztonságos, balesetmentes közlekedésre. A szerve- zők célja továbbá, hogy rávilágítsanak a példa- mutató szülői magatartás fontosságára és a család közösségnevelő erejére is.

A versenyre minden olyan család nevezhet, amelyben az egyik szülő rendelkezik érvényes „B” kategóri- ás vezetői engedéllyel, és két 6-18 év közötti gyereket nevelnek (nem kizáró ok, ha a család három vagy

több gyermeket nevel, de a vetélke- dősorozatban két 6 és 18 év közötti gyermekkel lehet részt venni, és továbbjutás esetén a csapat össze- tételén nem szabad változtatni).

### A részvétel feltételei

Közlekedésbiztonsági nyílt nap: A megyei (fővárosi) baleset- megelőzési bizottságok a www. kreszvaltozas.hu honlapon szereplő helyszíneken és időpontokban a Magyar Autóklubbal közösen nyílt közlekedésbizton- sági nyílt napot szerveznek, melynek keretén belül tesztlap kitöltésére, ke- rékpáros vetélkedőre, csúszós pályán történő vezetésre, gépjár- művek műszaki átvizsgálására, gy- akorlati vezetéstechnikai tanácsok megismerésére vállalkozhatnak az érdeklődők. A nyílt napon bárki



részt vehet, a rendezvényre kiláto- gató családok részére vetélkedőket szerveznek.

Internet: 2013. április 10-től 2013. augusztus 31-ig a www. kreszvaltozas.hu honlapon keresz- tül egy KRESZ-tesztlap kitöltésé- vel is jelentkezhetnek azon csalá- dok, amelyek megfelelnek a már ismertetett feltételeknek.

A megyei baleset-megelőzési bizottságok a területi közlekedés- biztonsági nyílt napokon adnak tájékoztatást a családi vetélkedők lebonyolításáról. A bizottságok döntése alapján a vetélkedőn részt vevő családokat a közlekedésbiz- tonsági nyílt napon illetve egyéb

rendezvényeken választják ki. Meg- yénként és a fővárosból is egy-egy család jut az országos döntőbe. A www.kreszvaltozas.hu honlapon keresztül regisztráltak közül még egy család bejuthat az országos döntőbe, melyet 2013. szeptember végén rendeznek meg a Zsámbékon átadott közlekedésbiztonsági és ve- zetéstechnikai centrumban.

Az országos verseny díjait az Autós Nagykoalíció biztosítja. A fő- díj egy Skoda Rapid személygé- kocsi, de minden résztvevő család szivonalas díjban részesül. A ve- seny egyéb díjainak listáját a www. kreszvaltozas.hu internetes honla- pon tekinthetik meg az érdeklődők.



A Mokka kompakt SUV és az Adam divatmini után most egy középkategóriás kabrióval folytatja of-fenzíváját az Opel.

A korábbi Astra TwinTop acél-tetős kabriónál 23 centivel hosszabb a 4,7 méteres, vázontetős Cascada! Voltaképpen akkora, mint a Mercedes-Benz E-osztály kabrió, és nagyobb az Audi A5-ös és a 3-as BMW nyitott változatánál. Természetesen az Opelnek jó oka volt rá, hogy felfelé pozicionálja újdonságát, ugyanis a középkategóriában jelenleg csak a presztízmárkák kínálnak kabriókat. Így aztán a Cascadának gyakorlatilag nincs közvetlen ellenfele, miközben ideális alternatíva lehet azok számára, akik kompakt méretűnél nagyobb nyitott autóra vágyanak, de nem hajlandók megfizetni a presztízmárkák felárát.

Persze nem csupán a tekintélyes méretek emelik magasabb osztályba a Cascadát, hanem az elegáns és egyúttal lendületes külső-belső formaterv, a kifinomult részletmegoldások, a nagyvonalú alapfelszerelés és a korszerű extrák is. Egyebek mellett intelligens fényszóró, táblafelismerés, holtterfigyelés, sávellenyre figyelmeztetés, követési távolságkijelzés és ütközésvészelyre figyelmeztetés, automata parkolásegység és kormányfűtés rendelhető az autohoz. A kényelmes első ülések pedig opcióként nemcsak fűthetők, hanem szellőztethetők is, míg a biztonsági öveket elektronika nyújtja a



Formai és műszaki szempontból is nyilvánvaló az Astra-rokonság, de méretei és minősége magasabbra pozicionálja a Cascadát

# Magaslati levegő



Rendkívül izléses, de hátul már nem túl tágas a négy személyes utaster



Tetővel és anélkül is rendkívül harmonikus képet mutat a Cascada. Akár a kulcsról, távirányítással is levethető, a mutatvány 17 mp-ig tart

<b>i</b> OPEL CASCADA	1.4 Turbo	1.4 Turbo EcoFlex	1.6 SIDI Turbo	2.0 CDTI EcoFlex	2.0 BiTurbo CDTI EcoFlex
Összlökettérfogat (cm <sup>3</sup> ):	1362	1362	1598	1956	1956
Hengerek/szelepek:	S4/16 turbó	S4/16 turbó	S4/16 turbó	S4/16 turbódízel	S4/16 biturbó-dízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	88/120/4200-6000	103/140/4900-6000	125/170/6000	121/165/4000	143/195/4000
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	200 (220*)/1850-4200	200 (220*)/1850-4200	260 (280*)/1650-3200	350 (380*)/1750-2500	400/1750-2500
Sebességváltó:	6 man.	6 man.	6 man./6 aut.	6 man./6 aut.	6 man.
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4696/1839/1443				
Tengelytáv (mm):	2695				
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1701/404	1701/404	1733/407	1816/384	1816/399
Csomagtér (l):	380/280				
Üzemanyagtank (l):	56				
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	11,9	10,9	9,6 (9,9)	10,3 (10,4)	9,4
Max. sebesség (km/h):	195	207	222 (217)	218 (212)	230
Város/országút/vegyes (l/100 km):	8,4/5,5/6,5	7,8/5,4/6,3	8,0/5,3/6,3 (9,3/5,9/7,2)	6,3/4,6/5,2 (8,2/5,0/6,2)	6,3/4,6/5,2
CO <sub>2</sub> -kibocsátás (g/km):	153	148	148 (168)	138 (163)	138
Alapár (Ft):	6 990 000	7 290 000	7 590 000 (7 940 000)	8 090 000 (8 440 000)	8 590 000

Zárójelben az automata változat adatai, \* ideiglenesen túltöltéssel



**Ez így 380 liter, a tetőnyitáshoz még le kell húzni a biztonsági rezeszt**

kezünk ügyébe. Hátral már passzen-  
tos a hely, de átlagos termetű felnő-  
tek azért még jól elférnek. Nyitott  
tetővel meglehetősen lapos a cso-  
magtér, zárt állapotban viszont 280  
helyett már 380 liternyi holmi fér  
a Cascadába. Praktikus megoldás,  
hogy az üléstámlák 50:50 arányban  
dönthetők is, így a befogadóképes-  
ség 750 literre bővíthető, s akár 1,8  
méter hosszú tárgy is szállítható.

## Remek társ az új szentgotthárdi motor

Az extrudált alumíniumerevítése-  
ket és magnéziumprofilat alkalma-  
zó vázsontetű súlya mindössze 50  
kilogramm, hozzávetőleg 65%-kal  
könnyebb az összehajtogatható acél-  
tetőnél – mondjuk a Cascada saját  
tömege így is tekintélyes, 1,7 tonna.  
A Cosmo felszereltséghez extra hő-  
é hangszigetelésű kivitel dukál, mely  
fekete, kávébarna és burgundi bordó  
színben választható. Egyébiránt álló  
helyzetben gombnyomásra vagy táv-  
irányítással 17 másodperc alatt szaba-  
dul meg kapucnijától, de a tető menet  
közben akár 50 km/órás sebességig is  
nyitható. Felhúzott oldalablakkal  
nagyjából 120-as tempóig kellemesen  
huzatmentes az utastér, persze van  
szélterelő, mindjárt kétféle is a kettő-  
és négy személyes kabriózáshoz.

Az Opel új motorcsaládjának  
első tagja, a szentgotthárdi gyártá-  
sú 1,6 literes SIDI turbó, illetve a  
FlexRide adaptív lengéscsillapítás  
univerzális képességekkel ruházta  
fel a Cascadát. Felettebb kifinomult  
és csendes, röpké lélegzetvétel után  
erélyesen húz és készségesen pörög

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT



**A tengelytáv 71 mm-rel hosszabb, elöl 56, hátul 70 mm-rel szélesebben terpeszt  
az Astra TwinTopnál. A karosszéria torziós merevsége 43%-kal javult. Érezni is**

# GLYCO®

## TÖBB MINT ÖTSZÖR HOSSZABB ÉLETTARTAM

IROX® BEVONAT

Szilárd kenőanyagok  
Kemény részecskék  
Gyanta  
Hordozóanyag



A Glyco IROX csapágybevonat akár ötszörösére növeli a csapágycsészék és a forgattyústengely élettartamát a start-stop üzemi és hibrid hajtással ellátott gépjárműveknél tapasztalható legnagyobb igénybevételt jelentő alkalmazásoknál.

Ezek az innovatív IROX polimer bevonatos csapágycsészék segítik a részecskék beágyazódását, csökkentik kopást vegyes kenési módban, és elviselik a pillanatnyi működést kenés nélkül.

Mivel a Glyco IROX olyan hatásos, hogy gyári első beépítésű alkatrészként is alkalmazható akár rendkívül kedvező alumínium hordozórétegen is.



KISEBB SÚRLÓDÁS, KEVESEBB KIBOCSÁTÁS



FEDERAL MOGUL



GLYCO

GOETZE

Niral

Payen

www.fmecat.eu

Praktikusabb és tágasabb autóval koronázza meg a 3-as sorozatot a BMW.

Optikai csalás áldozatai vagyunk, a BMW formatervezői ugyanis mindent elkövettek annak érdekében, hogy a 3-as GT-t ne külön autóként, hanem a modellsorozat részeként éljük meg a szemlélők. Például kismértékben megnövelték a kocsi elején lévő vesék méretét, és a gumiválasztáskor három centivel nagyobb átmérőjű kerekeket raktak a kocsi alá. Persze a hasmagasságot is megnövelték egy kicsit - mindezt azért, hogy pontosan ugyanazokat az arányokat lássa az ember, mint a normál 3-as esetén. Annak ellenére, hogy az autó bizony egy számmal tágasabb, egészen pontosan a sorozat megkoronázásáról van szó. A kupé és a kabrió ugyanis 4-esként folytatja majd hamarosan pályafutását.

De vissza a 3-as Gran Turismohoz, amely jelenleg „a leginkább családi autója” a márkának, és egészen addig az is marad, míg be nem mutatják a fronthajtású kompakt egyterűt. Mivel ez nem reprezentációs, hanem praktikus jármű, hátul nincs kettős nyitás, helyette van egy hatalmas fedél, amit szériában elektromotor emel - felár ellenében lábtengetésre is mozgásba lép. A raktér alaphelyzetben 25 literrel tágasabb a kombiénál, a hátsó támlák kényelmetlenül meredek szögbe állítása után pedig további 35 litert nyerhetünk - a támla egyébként 15-féle pozícióban rögzíthető. Csak a támla dől le, de ehhez elég a raktérben elhelyezett fogantyúkat meghúzni. Bővítéskor a két darabból álló, merev kalaptartót a padló alá rejthetjük, utóbbit gázteleszkóp emeli a magasba. Néhány mélyedést találunk még itt az apróságoknak, pótkeréknek már nem maradt hely.

## Amiből leginkább az utasok profitálnak

Az igazi méretgyarapodás a második ülésorban számít igazán. A tengelytáv 11 centis nyúlásából 72 mm jutott a hátul utazók lábterének növelésére, így ez már az 5-ös sorozat szintjén van. Ahhoz képest azonban tágasabb a tér, mert széltében és függőlegesen is kicsit többet kínál a 3-as GT. Ez egyfelől az utazást, másfelől a gyermekkel és a babaüléssel való küzdelmet is megkönnyíti. A keret nélküli ajtókon át még mindig lefelé és nem beülünk, de

# A sorozat királya



Nem tűnik új autónak a Gran Turismo, pedig minden eleme más, mint a normál 3-as sorozatnak



Ismerős vezetői környezet, csak épp magasabban ülünk az autóban



15 különböző pozícióban rögzíthető a hátsó üléstámla

a normál 3-ashoz képest így is hat centivel feljebb van az ülőlap. Bent egyébként ugyanazzal a műszerfallal szembesülünk, mint a többi 3-asnál, e téren nincs változás.

A mérnökök egyébként minden trükköt bevetettek annak érdekében, hogy a nagyobb méretű autó fogyasztása csak minimális mértékben emelkedjen. Vegyük

## i BMW 5 GT

### A nagytestvér

Nem a 3-as GT az első túraautója a BMW-nek, hiszen korábban már készítették illet, mégpedig az eggyel nagyobb technikára, 5 Gran Turismo néven. Kétféle csomagternyílást tár fel az autó, továbbá rengeteg helyet az első és a második sorban.



A raktér alaphelyzetben csak 440 literes, hiszen az 5-ös GT-nél nem ez, sokkal inkább a tágas utastér volt a fő szempont. Ennek megfelelően a hossz 17, a tengelytáv 15 centivel múlja felül a 3-as GT-t, míg széltében 73, magasságban pedig 51 mm az előnye.



például az első sárvédőkön látható szellőzőnyílásokat, amelyeknek az a dolguk, hogy a kocsni előtti levegőt a megfelelő csatornákon át itt engedjék ki. Ez elég ahhoz, hogy kisebb turbulenciával haladjon el a menetszél a karosszéria mellett, ami alacsonyabb közegellenállást jelent. A másik aerodinamikai segítség a csomagterfdél peremének légtérelője, ami 110 km/órás tempó felett vagy gombnyomásra emelkedik ki a fészkből. Mindezek eredményeként a szabványos átlag csak egy decivel rosszabb, mint a hasonlóan motorizált 3-as kombi esetén – és ez sokat számít azokon a piacokon, ahol CO<sub>2</sub>-alapú az adózás. Mifelénk egyszerűen dízel vesznek az emberek az alacsony fogyasztás okán...

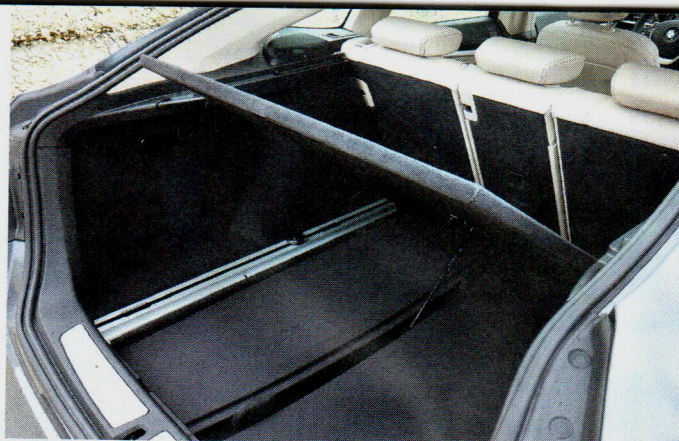
## A 20d motor felára a legborsosabb

Pedig nem szabad temetni a BMW benzinmotorokat sem, a menetpróbán például az automata sebességváltós 335i-vel kezdtem az ismerkedést. Remek a hangja a soros hathengeresnek, néha hallani a turbó püsszenését is, és gázadásra na-

gyot to, miután a váltó is felkészül a dologra, hogy jó nagy késlekedéssel visszakapcsoljon. A javarészt országúton megtett 110 km után 9,6 literes átlagot irt ki a fedélzeti számítógép. Ez nem is rossz 306 lóerőtől. Főleg, hogy a második alkalommal próbált, szintén automatikus váltóval felszerelt 320d-nél hasonló körülmények között 8,2 l/100 km-t mutatott a komputer. Ráadásul a négyhengeres dízel nem épp sármos: kerregős a hangja, a motorleállító működése közben pedig megrángatja a karosszériát. Sokkal finomabban csinálja mindezt a soros hathengeres...

A nagy és tágas karosszériának megkérlik az árát, a 3-as kombihoz képest rendszerint 433 000 forint a felár, kivétel a 20d, ahol 536 000 forint az eltérés. A limuzinhoz viszonyítva 932 000-1 113 000 forinttal drágább a GT-változat, a legnagyobb felár itt a 20d motor választása esetén érvényes. Akik azonban egy jól használható, tágas prémiumautóra vágnak, keresve se találnak hasonló ajánlatot, hiszen az Audi, a Mercedes, a Lexus vagy a Jaguar se kínál hasonlókat jelen pillanatban.

LÖVEI GERGELY



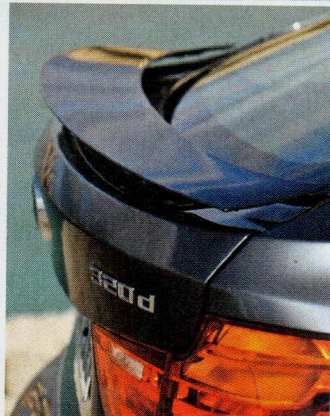
Gázeleszköz emeli a csomagtér padlóját, alá fér a kétrészes kalaptartó



Hátulról bővíthető a raktér, a padló közel sík lesz, és vannak rögzítőpontok is



Hiába is keressük a hokiütő-végződést az oldalablak csücskében, de azért márkahű a megjelenés



Ügyesen elrejtették a hátsó szárnyat, ami 110 km/óra felett bújík elő

<b>i</b> BMW 3 GT	320i	328i	335i	318d	320d
Összlökettérfogat (cm <sup>3</sup> ):	1997	1997	2979	1995	1995
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó	54/16 turbó	56/24 turbó	54/16 turbódízel	54/16 turbódízel
Max. teljesítmény (kW/LE/perc):	135/184/5000-6250	180/245/5000	225/306/5800	105/143/4000	135/184/4000
Max. forgatónyomaték (Nm/perc):	270/1250-4500	350/1250-4800	400/1200-5000	320/1750-2500	380/1750-2750
Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	4828/1828/1508				
Tengelytáv (mm):	2920				
Saját tömeg/teherbírás (kg):	1540/570	1570/570	1640/570	1540/570	1565/570
Csomagtér (l):	520-1600				
Üzemanyagtank (l):	60	60	60	57	57
Gyorsulás 0-100 km/h (s):	7,9	6,1	5,7	9,7	8,0
Max. sebesség (km/h):	230	250	250	210	230
Város/országút/vegyes (l/100 km):	8,7/5,3/6,6	8,8/5,5/6,7	11,3/6,2/8,1	5,5/4,0/4,5	5,8/4,4/4,9
CO <sub>2</sub> -kibocsátás (g/km):	153	156	188	119	129
Alapár (Ft):	10 131 000 Ft	11 531 000 Ft	14 231 000 Ft	9 484 000 Ft	10 562 000 Ft



A harmadik generációs, egyterűs Toledo nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, ezért most minden tekintet a lépcsőshátú újdonságra fókuszál!

# Az eredeti recept

Érdekesen alakult a Toledo története, ugyanis a lépcsőshátú karosszériájú első két generáció sikert sikerre halmozott, majd jött az egyterűs jellegű harmadik nemzedék, amely nem tudta megismételni az elődök eladási adatait. Így a Seat visszakanyarodott oda, ahol az egész sztori elkezdődött még 1991-ben: ismét piacra dobtak egy lényegében egyszerű, kedvező árú modellt, amely minden szélsőségtől mentes és józan formával rendelkezik. Így aki a Seattól a temperamentumos külsőt szokta meg, az lehet, hogy csalódní fog, azonban a célszerűség fontosabb volt a sportos íveknél. A karosszéria



erdekessége, hogy a Skoda Rapid testvérmódelhez hasonlóan a Toledo is csak „látszatra négyajtós”. A csomagterajtó az üveggel együtt nyílik fel, ez pedig nagyon előnyös a pakolhatóság szempontjából, arról nem is beszélve, hogy az 550 literes alaphelyzeti befogadóképességet néhány kombi is megirigyelhetné, akárcsak a bővítés utáni 1,5 m<sup>3</sup>-es értéket.

Az utastérben érezni, hogy a Toledo esetében fontos volt a költségoptimalizálás. Minden a helyén van, az ergonómia úgy, ahogy van, a felhasznált anyagokon azonban látszik, a fejlesztőket szoros pórázon fogták. Egyedül azzal nem sikerült megbarátkoznom, hogy a hátsó villanyos ablakokat előről nem lehet vezérelni.

**i GAZDASÁGI ADATOK**

Értéksökkenés\*:

Seat Toledo 1.2 TSI (105 LE) alapár:	4 590 010 Ft
1 év elteltével:	3 260 000 Ft
3 év elteltével:	2 263 000 Ft
5 év elteltével:	1 626 000 Ft

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

**eurotaxGLASS'S**  
Automotive Business Intelligence

◀ A látvány helyett a funkcionalitásra gyúrt a Seat

A kategóriában hatalmas, 2602 mm-es tengelytávolság jóvoltából nem túlzás a gigászi jelzőt

TESZT SEAT TOLEDO 1.6 TDI

## Hosszútávfutó

Az 1.6 TDI bő félmillióval többbe kerül a 105 lovas TSI-nél, viszont valamivel takarékosabb annál. Vajon megéri a felárat?

Ha az árlísta pillantunk, gyors fejszámolás után kiderül, hogy a 105 lóerős 1.6 TDI 5 140 870 forintos árával 550 ezer forinttal drágább az azonos teljesítményű 1.2 TSI-nél. Komoly befektetés tehát a takarékos dízelmotor, amely a gyakorlatban csak pár decivel bizo-

nyult takarékosabbnak a benzinesnél, tesztátlagunk 6,3 literre jött ki - a tesztprogramban autópályás használat és városi-elővárosi ingázás is szerepelt, akárcsak a benzines modellnél. Persze lehet, hogy valamikorra behozza az árat a dízel, de a lassan bemelegedő motor



Az 1.6 TDI hangja nem szűrődik be zavaró mértékben az utastérbe





**Termetesebb utasoknak is elegendő a lábhely a Toledo-ban, a kabinszélesség azonban lehetne valamivel nagyvonalúbb**

használni a lábtérre, 190 centis utas térde könnyedén elfér az ugyanekkor vezető mögött. Széltében viszont már nem tágas a Seat, pontosabban, ekkora lábtérhez nagyobb kabinszélességet vártunk volna. Ha ezen sikerült túltenni magunkat, kellemes meglepetés érheti az utasokat, mert az ülések elől-hátul kényelmesek, és a tárolóhelyek száma is példaértékű, akárcsak a VW-konzern legtöbb modelljében.

Nem okozott csalódást a Toledo vezethetősége sem, amiben orszolánrésze volt a 105 lóerős 1.2 TSI blokknak. A megannyi típusban bizonyított benzines turbómotor a 85 lóerős TSI-vel ellentétben hatfokozatú váltóval készül, ami nemcsak a rugalmasságra, hanem a fogyasztásra is jótékony hatást gyakorol. Vegyes használatban 6,7 litert fogyasztott a Toledo, ami a menetteljesítmények fényében egészen jó, hiszen a 175 Nm-es nyomatékkal jól gyorsul az autó, és végsebessége is magas (195 km/

óra). Némi turbólyuk ugyan itt is érezhető, de a rugalmasság bőven kárpótolt ezért.

### „Olcsóautónak” kicsit drága a Toledo

A Toledo - akárcsak a Skoda Rapid - hátul egyszerű csatolt lengőkaros futóművel érkezik, amivel persze nincs probléma, de a lágy rugózás és a feszes csillapítás kombinációja azt eredményezi, hogy a keresztbordákkal hadilábon áll az autó. A kormányzás és a sebességváltó működése mintaszerű, utóbbi karja rövid utakon siklik egyik fokozatból a másikba.

Ami az anyagiakat illeti, a bázismodell 3,3 millió forinttól vihető haza, míg a tesztelt 105 lóerős TSI 4,6 millió forintot kóstál. A turbómotoros modellhez többek között alapra jár a klímaberendezés és az elektromos tükörmozgatás is. Vagyis egy kívánatos motor-felszereltség konfigurációban egyáltalán nem olcsó a Seat újdonsága. MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN



**Öblös a poggyásztér, az ötödik ajtó pedig kellően magasra nyílik**

FOTÓ: HILBERT PÉTER



**Cicomatól mentes, visszafogott külső**

<b>i SEAT TOLEDO</b>	<b>1.2 TSI 105</b>
<b>Összlökettérfogat:</b>	1197 cm <sup>3</sup>
<b>Hengerek/szelepek:</b>	54/8 turbó
<b>Max. teljesítmény:</b>	77 kW (105 LE) 5500/perc
<b>Max. forgatónyomaték:</b>	175 Nm 1550-4100/perc
<b>Hossz./szél./mag.:</b>	4482/1706/1461 mm
<b>Tengelytáv:</b>	2602 mm
<b>Nyomtáv elől/hátul:</b>	1463/1500 mm
<b>Fordulókör:</b>	10,9 m
<b>Saját tömeg/teherbírás:</b>	1175/460 kg
<b>Csomagtér:</b>	550-1490 l
<b>Üzemanyagtank:</b>	55 l
<b>Gyorsulás 0-100 km/h:</b>	10,4 s
<b>Max. sebesség:</b>	195 km/h
<b>Város/országút/vegyes:</b>	5,0/4,2/6,3 l/100 km
<b>Tesztfogyasztás:</b>	6,7 l/100 km
<b>CO<sub>2</sub>-kibocsátás:</b>	125 g/km
<b>A modell alapára:</b>	<b>3 295 880 Ft*</b>
<b>A tesztelt modell ára:</b>	<b>4 590 010 Ft</b>

\*Seat Toledo 1.2 MPI (75 LE)

<b>TETSZETT</b>
- tágas csomagtér
- hátsó lábhely
- rugalmas, takarékos motor
<b>NEM TETSZETT</b>
- kabinszélesség
- rideg anyagok
- előlöl nem vezérelhető a hátsó ablakok

### **am** ÖSSZEGZÉS

A komor és kissé egyszerű beltérrel ugyan barátkozni kell, de a Toledo praktikus és jól használható autó. Az 1.2 TSI motor 105 lóerős változata ideálisnak tűnik, hiszen kellően dinamikus és egyben takarékos is.

**A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:**  
PORSCHÉ HUNGÁRIA KFT.,  
1139 BUDAPEST, FAY UTCA 27.  
TELEFON: 06-1-451-5100



**A 21 590 forintos felárért kínált hátsó ablaktörlőre érdemes beruházni**

és a nagyon hosszú áttételezésű, öt-fokozatú váltó miatt egyértelműen azoknak jöhet be, akik leginkább városon kívül használják autójukat. 130 km/óránál laza 2300-at forog a főtengely, így nem meglepő, hogy ilyenkor csak 6,0 litert iszik az 1,6-os TDI. Állandó országúti tempónál 5,0 liternél is kevesebb csúszik le a torkán, vagyis ilyen körülmények között 1000 kilométeres hatótávval kalkulálhatunk. A dízel hangja egyébként üzemlelegen már nem toladó, kevés rezonancia jut az utastérbe. Egyedül azt kell megszokni, hogy nem lehet alacsony fordulaton felkapcsolni, mert a hosszú fokozatkiosztás ezt



**250 Nm-es nyomatékot produkál a közös nyomócsöves dízelmotor**

nem teszi lehetővé - ezen egy hatgangos váltó nyilván segítene. Ha viszont 1600-as fordulaton tartjuk a motort, szépen szedi a lábát a Toledo, amit a 10,6 másodperces gyorsulás és a 190 km/órás végsebesség is alátámaszt.

# Kalandra fel!?

Jól áll neki a terepjelmez, de a hasmagasság így sem „kalandos”

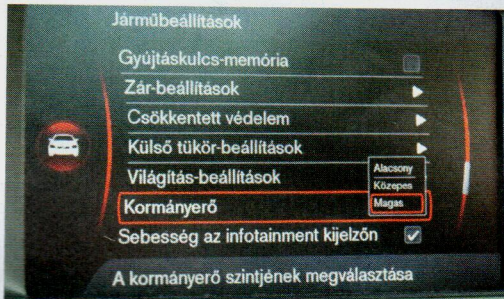
A legizgalmasabb és egyben a leginkább ellentmondásos változatban teszteltük a kalandvágyó V40-est.



A V70 Cross Country immár 16 éve „kalandozik” a nagyvilág útjain, népszerűségén felbuzdulva pedig most a kompakt V40-es is túrabakancsot húzott. Habár a „V” megjelölés ellenére utóbbi nem tősgyökeres kombi, inkább ötajtós csoportozható, a Cross Country recept gyakorlatilag megegyezik. A kasztni alsó részén körbefutó fényezetlen műanyag elemek és a haspáncéltánczat, továbbá a függőleges LED-es nappali menetfények, a méhsejtszerű hűtőrács, a fekete tükörházak és a tetősínek robusztusabb megjelenést biztosítanak a Volvónak. Persze némileg meg is emelték az autót: csak hogy amíg a teljes magasság 31 mm-rel, 1470-re, addig a hasmagasság mindössze 12-vel, 145 mm-re nőtt, ami még mindig teljesen átlagos, személyautós érték. Ez annyit tesz, hogy a normál V40-eshez képest hangyányival nagyobb eséllyel úszhatjuk meg például a járdaszitgetre kaptatás veszélyeit. Ajánlatos tehát óvatosnak lenni, ahogy földúton is érdemes odafigyelni a nagyobb bakhátakra, gödrökre.



Tipikusan skandináv hangulatú, modern és rendezett a vezetőhely



Magyar nyelvű menü segíti a beállításokat



Lejtmenetvezérlés és vezetésségéd-programok

TESZT VOLVO V40 CROSS COUNTRY D4 AUT.

## Terepruházat

Mivel a T5-ös verziót leszámítva az összes többi V40 Cross Country fronthajtású, ezeknél gyakorlatilag a „terepes jelmezre” és az enyhén emelt futóműre korlátozódik a csomag. Más karaktert kölcsönöz az autónak, a kompakt svéd azonban ebben a formában is vagány és divatos. Belül 40 mm-rel magasabb az üléspozíció, de az utastér egyébként megegyezik a normál V40-esével annak minden előnyével és hátrányával együtt. Kellemesek a formák és igényesek az anyagok, modern és

hangulatos a berendezés, a digitális műszeregység pedig igazán látványos: háromféle grafika közül választhatjuk ki a nekünk tetszőt, bár a menürendszer azért lehetne gyorsabb is. Mindenesetre a V40-es Cross Country kivételben sem a térkihasználás bajnoka, hátul elég szűkös a helykinálat, és a csomagtartó mérete is szerény. Viszont az álcapadlóval praktikus variálható az elosztása, s a 60/40 osztású hátsó támlákon kívül szükség esetén az anyósülés is ledönthető.

A V40 Cross Countryhoz jobb választás a dízelmotor, de egyik sem rendelhető összkerekhajtással.



Cross Country felirat a lökhárító fémszínű betétjében. A D4-es két kipufogója kerek, a T5-ösé lapos és szögletes

Így aztán a Haldex-klungos összerék-hajtás, melyet a V40-es családból a Cross Country, s pillanatnyilag azon belül is kizárólag a T5-ös csúcsmodell számára tartanak fenn (májustól az 1,6-os, 180 lóerős turbó T4-eshez is elérhető), mindenképp a csúszós útvizonyok közötti megbízható továbbjutást szolgálja.

## Rövid kantáron: nem átütően erős a T5-ös

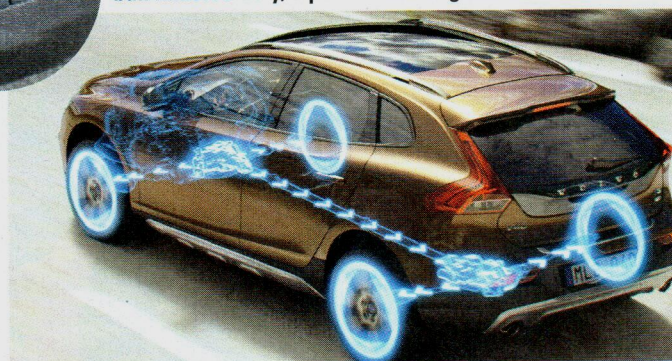
Normál esetben a kocsit elől hajtja, de a kerekek tapadásvesztése esetén az elektrohidraulikus szerkezet gyorsan hátra csoportosítja az adott helyzetnek és vezetési stílusnak megfelelő nyomatékokat. A téli gumival felszerelt tesztautó a gyakorlatban mégsem sinautósan viselkedett, hanem először alulkormányzottá vált és elkezdte tolni az orrát, majd a fenéke csak ezután kapaszkodott meg és térítette vissza a helyes irányba. Ha ilyenkor van bátorságunk tovább „állni” a gázpedálon, szemtelen kanyarbeszélésekre képes a Volvo. Ebben az opciós 18 colos alufelnikre húzott 245/45-ös abroncsok is segítik, a meglehetősen feszes hangolású futómű pedig kordában tartja az emelt karosszéria oldaldőlését – a rugózás viszont nem egy leányálom a hazai utakon.

Mondjuk a T5-ösnél ennek van is létjogosultsága, még akkor is, ha ez a Volvo nem egy kielevezett sportkompakt: a 2,5 literes turbómotort csakis a kissé komótosan és finoman kapcsolgató, hatfokozatú automata váltóval párban adják, ami az összerék-hajtással együtt valamelyest viszszafogja a lovak vág-táját. Az öthengeres eléggé egyenletesen adja le teljesítményét, lelkesítő gurgulázásából csak közepes fordulatszám-tartományban hallatszik egy kevés, amúgy nagyon csendesen dolgozik. Mindez a Volvo páncélszekerényszerű utasterével és biztonságerzetével megfelelően alaposan becsapja sebességérzetünket. Félreértés ne essék, nagyon acélos és gyors gép a T5-ös, de személy szerint sem a 254 lóerőt, sem a 6,4 másodperces gyorsulást nem éreztem – kifinomult és szélesebb gran-turismo utazóautónak jobb lenne, csakhogy a szomszjas motor miatt gyorsan kiürül az 57 literes üzemanyagtank. Ettől függetlenül megy, mint a meszes, nagyot lehet vele hasítani, míg a fékerő érzéssel adagolható és határozottan lassítja a kocsit. A kormányzás közvetlen és pontos, az elektromos szervó keménysége pedig három fokozatban állítható.

Azonos motor és felszereltség esetén a normál V40-esnél 360 ezer forinttal drágább a Cross Country kivitel. Elegáns húzás a Volvótól, hogy a T5-ösnél az összerék-hajtás és a kissé felesleges lejtmenetvezérlés is befér a felárba – persze ezért már extrák nélkül is 9,6 millió forintot kérnek.



A kényelmes ülések akár hátul is fűthetők. A második sorban kimért a hely, a panoráma-üvegtető felára 355 000 Ft



FOTÓ: HILBERT PÉTER

Ha az útvizonyok úgy kívánják, a Haldex-klungos összerék-hajtás 0,1 másodperc alatt a hátsó kerekeket is bekapcsolja a hajtásba

## GAZDASÁGI ADATOK

### Értéksökkenés\*:

Volvo V40 Cross Country T5 AWD Aut. alapár:	9 620 000 Ft
1 év elteltével:	7 745 000 Ft
3 év elteltével:	4 907 000 Ft
5 év elteltével:	3 216 000 Ft

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



TZSZ

i VOLVO V40	Cross Country T5 AWD AUT.
Összlökettérfogat:	2497 cm <sup>3</sup>
Hengerek/szelepek:	55/20 turbó
Max. teljesítmény:	187 kW (254 LE) 5400/perc
Max. forgatónyomaték:	360 Nm 1800-4200/perc
Hossz./szél./mag.:	4370/1783/1470 mm
Tengelytáv:	2646 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1552/1540 mm
Fordulókör:	10,9 m
Saját tömeg/teherbírás:	1631/439 kg
Csomagtér:	335/1032 l
Üzemanyagtank:	57 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	6,4 s
Maximális sebesség:	235 km/h
Város/országút/vegyes:	11,6/6,4/8,3 l/100 km
Testfogyasztás:	12,4 l/100 km
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	194 g/km
A modell alapára:	6 850 000 Ft*
A tesztelt modell ára:	9 620 000 Ft

\*Volvo V40 Cross Country D2 (115 LE)

### TETSZETT

- Cross Country stílus
- igényes belső, minőségi kidolgozás
- biztonságerzet
- nagyvonalú felszereltség

### NEM TETSZETT

- alacsony hasmagasság
- szűkös térkínálat
- fogyasztás

### am ÖSSZEGZÉS

Azért ellentmondásos ez az autó, mert ha már T5-ös, akkor inkább a sportos R-Design változat, ha pedig Cross Country, akkor inkább valamelyik dízelmotor. Ha pedig szabadidő-autó, akkor ennnyiert már XC60-ast is kapni...

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:  
VOLVO AUTÓ HUNGÁRIA KFT.,  
1044 BUDAPEST, VÁCI ÚT 50-58.  
TELEFON: 06-1-238-8150.



Színskála: sportosan piros,



...elegánsan barna és



...takarékosan kék a háttérfény



Szűkös, de jól variálható a csomagter. A fejtámlák külön karral lebuktathatók, és azt is jelzi, ha nem jól retesztették az üléstámlát

A D4-es jelzésű csúcsdízel tulajdonképpen a D3-as acélosabb változata: a 2,0 literes, soros öthengeres motor 177 lóerős teljesítménye 27-tel, 400 Nm-es nyomatéka pedig 50-nel nagyobb. Ez már tisztán érezhető különbség, hatfokozatú

automata váltóval 8,3 másodperc alatt gyorsul százra a Volvo, ami kerek egy szekundummal jobb érték a D3-asénál, míg a 210 km/órás csúcssebesség tiztel magasabb. Elméletileg a fogyasztásuk megegyezik, de az 5,7 l/100 km-es gyári

álom helyett mi 7,6 literes tesztátlagot mértünk. Egyébként már-már idegesen reagál a gázadásra és bivalylul húz (a hajtási befolyást érezni is a kormányon) a motor, a gyorsulási érzetet pedig erőlyes öthengeres dörmgéssel festi alá. A V40-es agilis vezethetőségét és menetdinamikáját ez esetben sem adta fel a Volvo, az emelt kasztnihoz keményebb futómű dukál, de legalább rossz úton nem ráz az autó.

Az 1,6 literes, négyhengeres dízelmotorral felszerelt, 115 lóerős D2-es alapmodell áréduláján 6 850 000 forint szerepel. Ennél a Kinetic felszereltségtől választható D3-as hozzávetőleg egymillióval drágább, a D4-es pedig 8 350 000 forintnál kezdődik.

# A kategória csúcsán

**K**orábban (AM 2012/4.) már járt nálunk a Subaru XV (emelt hasmagasságú Impreza, a forgalmiban utóbbi név szerepel), az 1,6-os benzinmotorral felszerelt példány azonban kihívással küzdött, mégpedig a haladással. A kis löketfogatú szívó benzinmotor tényleg a minimum az összerékshajtású kompakt mozgatásához. Azonban mostani tesztalanyunkban a japánok 2,0 literes boxer dízelmotorja dolgozott, amitől olyan volt az autó, mintha kicsérlették volna.

Persze nem mindent, hiszen a tágas karosszéria változatlan, és az utastérben is ugyanazokat az anyagokat találjuk, mint mondjuk 15 évvel ezelőtt. Ez még nem baj, bőven találunk ezüstsínű betéteket és különféle kijelzőket mindenfelé, ami miatt változatos képet mutat a műszerfal. De hiába bőrös a kormánykerék, ha olyan izasztó annak markolása, mint a régi műanyag volánoké. Szerencsére a karima jól formázott, így ez nem befolyásolja a vezetési élményt, ami a kompakt forró ferdehátúak közé emeli az autót. Sőt, az extra hasmagasság miatt egy kicsit föléjük is magasodik.

## Jó partner a spórolós dízelmotor

Nem csak gyorsulni tud nagyon jól az XV, de kanyarban is kevés legyőzőre talál. Elsőre egy kicsit alulkormányzott, de ha elég bátor az ember (és elég sok a hely), tovább nyomva a gázpedált semleges lesz az autó viselkedése, ahogy az első kerekek elkezdik ráhúzni az ivre az orrát. A dízelmotor már alacsony fordulatról húz, a hosszú áttételezés miatt nem fogy el hamar az ereje, már-már benzinesen vezethető. Ami ennek ellentmond, az a fogyasztás, a teljesítmény gyakori kihasználásával is 7,0 liter alatt lehet tartani az átlagot, kis odafigyeléssel pedig 6,0 liter környékén is kijöhetünk.

A Subaru nem adja olcsón a dízelmotoros XV-t, de ha szétnézünk, máshol se kapunk hasonló műszaki tartalmat ennél olcsóbban. Ami árnyalja a képet, hogy nem rendelhetünk extrákat külön-külön, csomagban kell gondolkodni - navigáció például csak a legdrágább szinten van.

LŐVEI GERGELY

Magas építése ellenére forró ferdehátú élményt nyújt a dízelmotoros Subaru XV.



Több mint 22 centi a hasmagasság, de attól még nem terepjáró



Dízelmotorral az igazi az XV



A csomagtér egyszerűen bővíthető



Hátul is kellően tágas az utastér

## i MODELLPALETTA

### WRX-tanulmány

A Subaru úgy bővíti a kínálatát, hogy a különleges modelleket - névleg leválasztja az Imprezáról. A szabadidő-autós XV után **A WRX SPORTVÁLTOZAT LESZ A KÖVETKEZŐ ILYEN.** A New Yorkban bemu-



tatt tanulmányon még egészen biztosan finomítanak majd, ám remélhetőleg nem sokat, így sok-sok részlet megmarad a sorozatgyártású verzió is.



Tökéletes ergonómia, kissé divatjamúlt anyagok

i SUBARU	XV 2.0D
Összlökettérfogat:	1998 cm <sup>3</sup>
Hengerek/szelepek:	B4/16 turbódízel
Max. teljesítmény:	108 kW (147 LE) 3600/perc
Max. forgatónyomaték:	350 Nm 1600-2400/perc
Hossz./szél./mag.:	4450/1780/1570 mm
Tengelytáv:	2635 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1525/1525 mm
Fordulókör:	11,3 m
Saját tömeg/teherbírás:	1525/435 kg
Csomagtér:	380-1270 l
Üzemanyagtank:	60 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,3 s
Max. sebesség:	198 km/h
Város/országút/vegyes:	6,8/5,0/5,6 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,4 l/100 km
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	146 g/km
A modell alapár:	6 590 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	8 090 000 Ft

\*Subaru XV 1.6i Active

## TESZTETT

- vezethetőség
- tágas utastér
- erős és takarékos dízelmotor

## NEM TESZTETT

- izasztó kormány
- extrák csak csomagban

## am ÖSSZEĞEZÉS

Aki képes az olcsó beltéri műanyagok mögé látni, kiváló műszaki tartalmat talál, no meg precíz kezelőszerveket, amelyek köszönhetően a vezetés nagy élmény. Emellett jól fogyaszt, feltűnő és tágas. Kívánhat-e bárki ennél többet a kompakt kategóriában? Aligha...

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA: EMIL FREY IMPORT KFT. 1149 BUDAPEST, MOGYORÓDI ÚT 34-40. TELEFON: 06-1-470-9010

„Az 1.0 l-es turbós sok szempontból

# felülmúlja

a szívó 1.6-osokat is.”

*Szécsényi Gábor (Az Autó szakújságírója,  
az Év Motorja Díj zsűritagja)*

„...olyan technológia, amely a Ford EcoBoost  
motort versenytársai elé helyezheti.”

*Alberto Mallo, Motor 16, Spanyolország*

„Semmi kétség: a Ford EcoBoost  
új fejezet az autózásban.”

*Steve Cropley, Autocar, Nagy-Britannia*



INTERNATIONAL  
**engine**  
of the year  
awards 2012

Presented by engine technology international magazine  
International Engine of the Year  
Ford 1.0-litre EcoBoost

Új FORD FOCUS 1.0 l EcoBoost motorral,  
Champions felszereltséggel akár  
havi 50 000 Ft törlesztőrészlettel.\*

\*Ford Focus Champions limitált széria, 5 ajtós, 1.0 l EcoBoost (100 LE) modell esetében, 1 578 000 Ft kezdőrészlettel. THM: 7,99%. A feltüntetett ajánlat kizárólag Ford Credit akciós finanszírozás igénybevétele esetén érvényes 2013. január 11. és 2013. március 31. között.  
A 7,99%-os Referencia THM forintalapú finanszírozás esetén, 2 891 000 Ft hitelösszeg, 35% önerő és 72 hónap futamidő figyelembevételével került megállapításra.  
A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történik, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A THM értéke nem tükrözi a finanszírozás kamatkockázatát. A fenti hirdetés tájékoztató jellegű, nem minősül ajánlattételnek. A Ford Credit szolgáltatásait a Ford magyarországi hivatalos márkafinanszírozója, a Lombard Leasing Zrt nyújtja. A feltüntetett ár bruttó ár. Az auto illusztráció. Vegyes átlagfogyasztás: 4,2–6,4 l/100 km, CO<sub>2</sub>-kibocsátás: 109–149 g/km. További információ és részletek az ajánlatról a résztvevő Ford márkakereskedésekben, a [www.ford.hu](http://www.ford.hu) oldalon és a Ford Vonalon (06 40 200 024).



Go Further

Szolid fiatalító kúrán esett át a Citroën Berlingo-Peugeot Partner testvérpár, utóbbiból a legizgalmasabb verziót vesz-  
szük górcső alá!

A Partner furgonos génjei dacára felvette a Peugeot aktuális személyautó-márkaarculatát, lecserélték a hűtőmaszkot, módosították a lökhárítókat, a fényszórók formája változatlan maradt, viszont a világítási funkciók kiosztása új. A ködfényszórókat krómozott foglalat emeli ki, a tükörházak pedig áramvonalasabbak lettek. A hátsó lámpák füstszínű bevonatot kaptak, továbbá új színek és dísztrésák is a kínálat részét képezik. A leglátványosabb az Outdoor-csomagos Partner, melyet akár terepjárónak is gondolhatunk, de az off-roados hucuka alatt fronthajtás lapul.

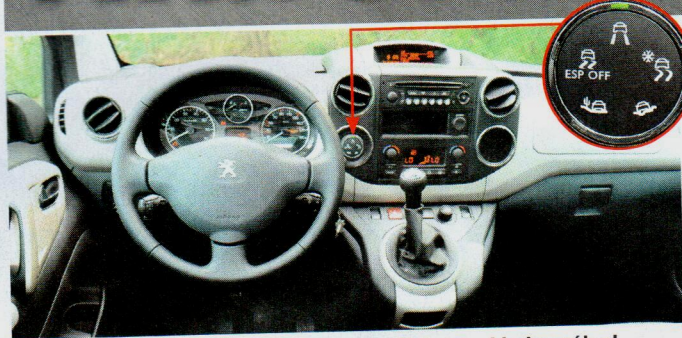
### Tetszetős fazon, látványos tetőrendszer

Az Outdoor szett felára 280 000 forint, ez a beruházás elsősorban azoknak éri meg, akik rendszeresen közlekednek rossz minőségű, hepehupás földúton. A szabad hasmagasságot az alapváltozathoz képest 10 mm-rel megemelték, míg a motorblokkot alsó védőlemez óvja a behatásoktól. Az optikai csomag része még az ezüstsínű hűtőmaszkbetét, az egyedi ködlámpafészek, a LED-es nappali menetfény és a fényezetlen oldalvédő csikok. Aki ennél is többre vágyik, 150 000 forint ellenében szert te-



A LED-es nappali menetfény a főfényező alatt kapott helyet

# Álarcos bál



A Grip Control forgókapcsolóját a vezetőhöz közel helyezték el

het elektronikus menetstabilizálóra, szabályozható kipörgésgátlóra, emelkedőn való elindulást segítő rendszerre és M+S jelölésű abroncsokra. A flancos, 16-os felniket 15 colos, dísztrésás változatokra cserélték. A ballonosabb, négy évszakos gumik egyrészt komfor-

tosabbak, másrészt földúton megbízhatóbb előrejutást szavatolnak a nyáriaknál.

A Grip Control nevű intelligens kipörgésgátló „beton, hó, homok és murva” beállításokkal rendelkezik – persze közel sem képes pótolni a 4x4-es hajtást. Mostoha körülmények

GAZDASÁGI ADATOK	
<b>Értéksökkenés*:</b>	
Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi (115 LE) Outdoor alapár:	5 855 000 Ft
1 év elteltével:	3 984 000 Ft
3 év elteltével:	2 868 000 Ft
5 év elteltével:	2 061 000 Ft

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

**eurotaxGLASS'S**  
Automotive Business Intelligence

között a hasmagasság a megemelt futómű dacára is alacsony, csupán 148 mm, a Partner Tepee Outdoor egyértelműen telekre kijárós, járdaszigetre felálló városi kalandor, nem pedig árkon-bokron csörtető terepjáró. A tesztelt változat másik nagy durranása a Zenith panoráma-

### TESZT CITROËN BERLINGO MULTISPACE 1.6 HDi XTR

## Hasonmás



Hátulról az új lámpa-designről lehet felismerni a frissített Berlingót

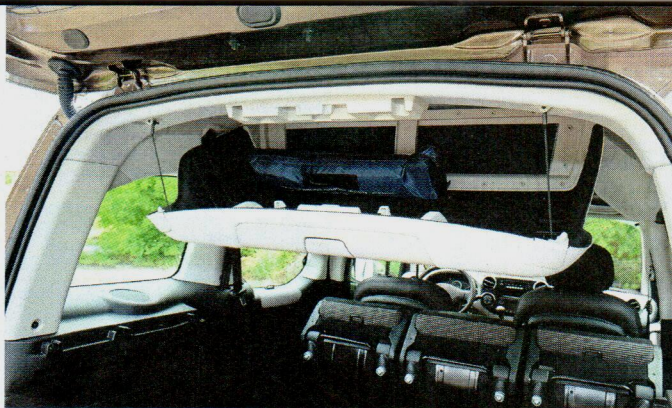
A Berlingo kínálatában is találni terepjárós fazonú változatot, ez az XTR kivitel.

A Citroën Berlingo XTR a normál verzióhoz képest morcosabb köntössel rendelkezik, az alumíniumszürke lökhárítóbetétek, az emelt felfüggesztések, az alsó motorvédő burkolat és a tetősínek hatásosan dobják fel a megjelenést. A Security 2-es csomag (210 000 Ft) tartalma a Grip Control rendszer, a visszagurulás-gátló, a függőnylégzsák és a négy évszakos abroncsok. A tesztautó orrában az 1,6-os dízel 92 lóerős kivitele dolgozott (5 040 000 Ft).

A menetdinamikai adatok nem túl biztatók (0-100 km/óra: 15,2 s, végsebesség: 161 km/óra), azonban a gyakorlat erre részben ráció. A 230 Nm-es nyomaték kelően alacsony fordulattól (1750/perc) bevetésre kész, urbánus közegben gond nélkül tartható a forgalom ritmusa, teljes terhelés esetén vagy autópályán zuhan csak vissza – 130-nál 3000-es fordulatszámra dolgozik a HDi. Az ötfokozatú váltó karja a Partneréhez hasonlóan karcosan, pontatlanul és hosszú úton kapcsolható, és a pedárend is kifogásolható. A kabin variálhatósága például, egy hátsó kényelmét alkalmával állítva két felnőtt mountain bike kerékpárt gond nélkül elnyelt a

ő (225 000 Ft). Az első és a második sor feletti jókora üvegbetétek dobják a kabin atmoszféráját. A ke nemcsak világos lesz tőle, hanem az egyedi tetőpolcrendszernek szőnhetően praktikus is. Elöl állható egy „macskapadlás”, a zépső betéten szellőzorstélyok, illatpatron és egy újabb rekesz, míg hátul egy 60 literes tároló kapott helyet. Utóbbihoz a második sorból és a raktérből is hozzá lehet férni. A kabinban a rekeszeknek se szeri, se száma: a pult tetején, a padlóban, a kivehető középboxban is tágas üregek lapulnak. Az első sor új formájú ülései kényelmesekek, s a könyöklőért is jó pont jár. Hátul három különálló, egyenként állítható, dönthető, kivehető ülés található. A raktér öblös, a kalaptartó alatt 544 literes, kiserelt ülésekkel, plafonig pakolva pedig három köbméteres! Utóbbiba ráadásul a felfelé nyíló, nagy hátsó ajtón és a tolóajtókon keresztül is könnyedén lehet rámolni.

MOLNÁR JÓZSEF



A 60 literes hátsó tetőrekesz az utas- és a raktérből is megközelíthető



FOTÓ: HILBERT PÉTER



A plafonon szellőzorstélyok és szabályozható illatpatron is található. A panoráma-tetőablakok felára 225 000 forint



<b>i PARTNER TEPEE</b>	<b>1.6 HDi Outdoor</b>
Összlökettérfogat:	1560 cm <sup>3</sup>
Hengerek/szelepek:	54/8 turbódízel
Max. teljesítmény:	84 kW (115 LE) 3500/perc
Max. forgatónyomaték:	240/270* Nm 1500/perc
Hossz./szél./mag.:	4380/1810/1862 mm
Tengelytáv:	2728 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1505/1554 mm
Fordulókör:	11,5 m
Saját tömeg/teherbírás:	1401-1514/664-686 kg
Csomagtartó:	544/3000 l
Üzemanyagtank:	60 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	12,1 s
Maximális sebesség:	172 km/h
Város/országút/vegyes:	6,1/4,9/5,3 l/100 km
Tesztfogyasztás:	7,4 l/100 km
CO <sub>2</sub> -kibocsátás:	139 g/km
A modell alapára:	4 325 000 Ft**
A tesztelt típus ára:	5 855 000 Ft

\* ideiglenes túllötéskor, \*\* 1.6 VTI Active, 95 LE

#### TETSZETT

- hely/variálhatóság
- csendes és dinamikus motor
- dögös külső

#### NEM TETSZETT

- oldalszél-érzékenység
- pontatlan sebességváltó
- összeszerelési minőség

#### am ÖSSZEZÉS

Kalendor típusú családok álomautója lehet a Partner Tepee Outdoor kivétel. Rossz minőségű úton áldás az emelt hasmagasság és az alsó motorvédő burkolat, autópályán azonban megugrik a fogyasztás, és az oldalszél-érzékenységre is figyelni kell.

A TESZTAUTÓ SZÁLLÍTÓJA:  
PEUGEOT HUNGÁRIA KFT.,  
1194 BUDAPEST, ANDRÉ CITROËN U. 1.  
TELEFON: 06-1-279-5555



Tágas rekesz lapul a központi műszeregység mögött

raktér, úgy, hogy az egyik szélső, hátsó ülés is bent volt az autóban. A 92 lovas változat takarékosabbnak bizonyult, mint a 115 lóerős Peugeot dízel, a Berlingo XTR átlagosan 6,18 literrel beerte.



Kivehető az első ülések közötti tárolóbox – de vajon miért?!



Tolóajtók könnyítik az utasmozgást

Az 1998 és 2003 között forgalmazott 323-as széria az ezredforduló kompakt Mazda sikermodellje volt. Ez itt egy tízéves példány.

A 323F legnagyobb ütőkártyája a sportos formája és a zseniálisan variálható kabinja. A lapos kasztni, a mély üléspozíció bejön a fiataloknak, persze kicsit idősebben, fájós háttal már nem olyan könnyű kikecmeregni az autóból. A műszerfal fehér számlapos órái – magasabb felszereltségnél vagy a sportosmagas változatoknál – feldobják a fülke hangulatát. A világos betétek, a tapintásra finom anyagú kárpitok és a kétszínű műszerfal jól tesznek a térérzetnek. Az első ülések kényelmesek, karunkat pedig középső könnyűen pihentethetjük, mely alatt tágas rekesz található. A műszerfal átláthatósága japánosan letisztult, kevés és kellően nagy kapcsoló között könnyű kiigazodni.

A nagy tengelytáv (2610 mm) forja a szellős hátsó sor és a 355 literes raktér. A hátsó ülések is tologathatók, az anyósülés pedig hosszú tárgyak szállításához lapjára hajtható. Apró szépséghiba, hogy a hátsó támlák faramuci módon 50:50 arányban osztottak, így részleges üledöntés után csak egy utas fér el a második sorban. A biztonságot a legtöbb 323-asban front-, valamint mellkast és fejet is védő oldallégzsákok fokozzák.

### Motormustra és egy-két típushiba

A 323F alapmotorja a kissé vérszegény 1,3-as (73 LE), ennél jóval ütőképesebb a jól bevált 88 lovas 1,5-ös, mely a sztrádát leszámítva elfogadható dinamikával ruházza fel a Mazdát. Persze nyomatéktengerre ne számítsunk, de kb. 3500-tól vehemensen nekirugaszkodik. Az 1,5-öst 2000-ben váltotta az 1,6-os (98 LE) kivétel. Elvéve rá lehet bukkanni egy-egy német vagy svájci származású 1,8-as (114 LE) vagy 2,0 literes benzinesre (130 LE), de a piacon egyértelműen az 1,5-ösök és az 1,6-osok dominálnak. A dízelpártiak nagy örömeire választható a 2,0 D szívó (71 LE) és ennek turbós változata (DiTD). Utóbbi először 90, később 101 lóerős kivitelben készült. A DiTD verziókról

# Térmester

Formás darab a 323F, kár, hogy nagyobb tempónál gyenge a zajvédelme



Egyszerű és pillanatok alatt átlátható a kapcsolók kiosztása, funkciója. A műanyagok és a kárpitok is tartósak, minőségi a kabin



A sofőrülés lapja kissé megkopott, amúgy minden a helyén. Hátlal langaléták is jól elfernek, mindenkinek jut hárompontos öv

elmondható, hogy erejük és nyomatékuk (220 vagy 230 Nm) bőséges, még magasabb autópálya-tempónál sem fognak ki a szuszból. Kiméletes vezetési stílus mellett beérik akár 5,0 literrel is, de reális átlagfogyasztásuk inkább 6,0 liter környékére tehető. A kormányzás egzakt, a futómű sportosan feszes hangolású, a könnyű kasztnival jól sprintel a 2,0 DiTD, az ötfokozatú váltó pedig pontosan kapcsolható.

A kiszemelt 2003-as példány szériájának egyik utolsó darabja, fényezése egységes, belső állapota a megtett 165 000 kilométer dacára egészen újszerű – egyedül a kifényesedett kormánykarima és az enyhén kopott vezetőülés-kárpit utal a közel tízéves használatra. A műanyagok, az ajtóbehúzó fogantyúk és az egyéb textilek, a padlószőnyegek megőrizték eredetihez közeli állapotukat. A 323-asoknak két

i TÍPUS	Mazda
Modell	323F 2.0 DiTD
Összlökettérfogat:	1998 cm <sup>3</sup>
Max. teljesítmény:	74 kW (101 LE) 4000/min
Max. nyomaték:	230 Nm 2000/min
Hossz./szél./mag.:	4250/1705/1410 mm
Tengelytáv:	2610 mm
Saját tömeg:	1180 kg
Csomagtér:	355 l
0-100 km/h:	12,2 s
Max. sebesség:	189 km/h
Vegyes fogyasztás:	5,8 l/100 km
Évjárat:	2003
Vételár:	1 150 000 Ft

### i MAZDA 323 SEDAN

#### Farpozás

Az érintett 323-as szériából nemcsak öt-, hanem négyajtós kivitel is készült. **A 323 SEDAN 4360 MM HOSZÚ, A RAKTERE PEDIG 415 LITERES.** Jó, hogy a szedánban is meghagyták a lapjára hajtható jobb első ülést, azonban a tologatható második sorról le kell mondani. Árak tekintetében nincs érdemi különbség az öt- és a négyajtósok között.





rákfenéje van, az egyik a rozsdásodási hajlam, a másik a nagyobb tempónál (kb. 110 km/órától) relatíve zajos kabin. Utóbbiakat a cikkünkben szereplő példányon orvosolták, az autót masszív alvázvédelemmel látták el, a motor- és utastérbe pedig utólagos hangszigetelő betéteket helyeztek.

Nemcsak az alváz, hanem a küszöbök környéke is gyenge pont, a sokat futott példányokon a nehezen kiemelhető kuplungszerkezetre, az elfáradó motortartó bakokra és a néha háklis vezérlő elektronikára érdemes figyelni. Nagy ritkán szorulhatnak az elektromos ablakok, az utólagosan beépített riasztók is

galibát okozhatnak, de nem jellemző e szériára komolyabb elektromos hiba. A sportos karakter átka az alacsony hasmagasság, vásárlás előtt ellenőrizzük a kocszi orrát, a spoiler könnyen leszakadhat, és az autó hasán is gyakoriak a sérülések. Az alkatrész- és karosszériaárak a német és az olasz húzómodellekhez képest magasabb régiót képviselnek. Jó hír azonban, hogy a 323-as kora egyik legmegbízhatóbb modellje, így ritkák a komoly meghibásodások. A hazai használt 323-as kínálat bőséges (kb. 90 db), az árak 420 000 és 1,3 millió forint között mozognak.

MOLNÁR JÓZSEF



Lapjára hajtható a jobb első ülés. A csomagtér a második sor előretolásával is bővíthető



Kritikus pont a rozsdásodás, ajánlott az utólagos alvázvédelem

HIRDETÉS

„Ugyan a 10 éves kor egy autó életében sok szempontból elgondolkodtató, a **323-as** esetében bátran állíthatom, hogy még ennyi idősen is megbízható gépkocsinak számít. Egy igazi elnyúlhatatlan darab a **Mazda** alsó-középkategóriás modellje, amely hétköznapi használatra remek választás, bár a dízel működési kultúrája még nem érte el a korabeli német modellek színvonalát.”

**Horváth Zoltán**  
Weltauto márkagazgató



**Weltauto**  
Használt autók garanciával

HIRDETÉS

## Ennyire sötétek?

Nézd előítéletek nélkül!

Első adás: ápr. 11.  
csütörtök 21:25

## ÉSZBONTÓK

Kvízjáték tele meglepetésekkel.



viasat3.hu

# Lóerők, glanc, csajok

80 000 négyzetméteren három napig dübörgött Budapesten az Autó, Motor és Tuning Show. Volt itt minden, amit autóbolond megkívánhat.

Nagyon sok szép youngtimert láttunk kisuvickolva, szép kellékekkel felpakolva



Több mint 40 000 látogató volt kíváncsi a bő 1200 járműre (négy- és kétkerekűekre egyaránt) a standokon, s aki netán túl statikusnak találta a látványt, figyelhette, hogy mi történik a két színpadon, a kültéri stunt-pályán és a zárt gymkhana-arenában. Idén elég erős jelenlétet mutattak az autógyártók. Nagy területre vonult ki a VW, az Opel, a Citroën, a Kia, a Hyundai, a Mercedes, a Nissan, a Mitsubishi, a Jaguar és a Peugeot.

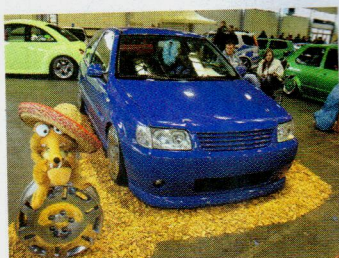
A tuningkedvelők kicsit tartottak is tőle, hogy „elszalonosodik” a rendezvény, de szerencsére a kiállítók profin válogatták össze a témákat, sportos és prémiummodelleket állítottak ki. Ráadásul egyéni ötleteket is hoztak, például a VW autómódel-versenypályát rakott össze, amelyen vívhattak a látogatók, a trükk az volt, hogy bicikliket tekerve kellett áramot termelni, az hajtotta a kisautókat. Ez a show persze továbbra is a tuningról szól!

Csapatok-klubok hoztak glancolt autókat Németországból, Belgiumból, Hollandiából, Lengyelországból és persze a szomszédos országokból. Szép volt a felhozatal, minden márka és minden építési stílus képviseltette magát. Míg az A pavilonban sok volt a céges demóautó, akár hifi, akár teljesítménytuning vagy carstyling témában, addig a D-ben a magán-építésű autók sorakoztak.

DOMBÓVÁRI MIHÁLY



Standunkat egy Ford Escort RS Cosworth uralta, de itt állt az előző számunkban bemutatott Honda Civic és a CBR1100XX is



Néhány installációnál egyértelmű volt, előbújt a felnőtten lakozó gyermek. Végre!



Tavaly (AM 2012/14) mutattuk be ezt az Opelt, de már úgy tűnik, eladósorba került



Ez a Focus a grafitmezialomnak állított emléket



A VW már meghirdette az idei Golf-találkozót. Jó ötlet volt a versenypálya, tetszett a látogatóknak



A BG-Tuning megmutatta, hogyan szerelnek légrugókat egy teljesen hétköznapi VW Golf alá



## I KEN BLOCK BUDAPESTEN

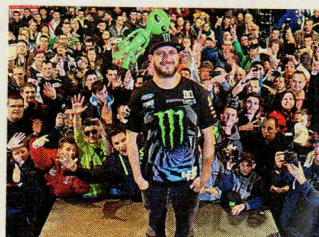
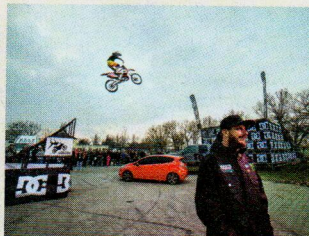
# Ő is köztünk járt

A szabadtéri stunt-pályán és a zárt gymkhana-arénában tomboltak a Block látogatója volt. Az amerikai lóerők. Drifterek, szlamosok mutatták meg, mit tudnak, streetfighterek adták tehetségük legjavát. A show

fénypontja a gymkhana-pápa, Ken Block látogatása volt. Az amerikai versenyző **AZ ÚJ FIESTA ST-VEL BEMUTATÓZOTT, MAJD KEBLÉRE ÖLELTE A KÖZÖNSÉGET.**



Ken Block a budapesti publikumot is meghódította



PROMÓCIÓ

AUDI A3 SPORTBACK

GLAMOUR  
Women of the Year



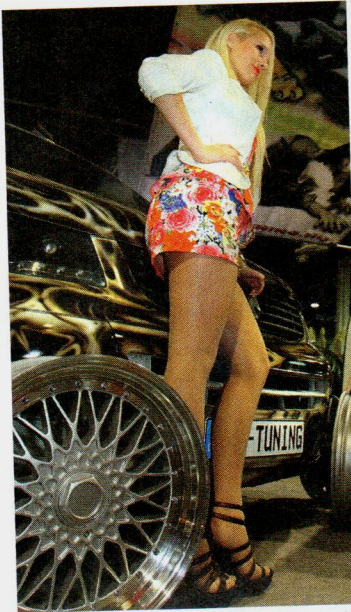
## Rivaldafényben!

Az év legexkluzívabb eseményére, a Glamour Women of the Year gálájára az Audi Centrum Budapest álmautóival érkeztek a hírességek, a rendezvény helyszínén pedig egy csodás fehér Audi A3 Sportbackben gyönyörködhetek a vendégek. Aki részt vett a nyereményjátékon, megnyerhette az autót egy hosszú hétvégére, amivel majd elmehet a szintén nyeremény wellness hétvégére.

Az Audi világszerte rendkívül népszerű kompakt modellje immár megújulva lép a nagyközönség elé. Az új A3 Sportback

megtartotta mindazon jó tulajdonságait, amelyekkel kiemelt helyet vívott ki magának a vevők között, valamint számos új technológia felvonultatásával igyekszik ezt a pozíciót megtartani. Az új A3 Sportbackben már parkolóasszisztens, sávtartóasszisztens, start-stop funkció, egy speciális, az autó aktuális állapotáról folyamatosan tájékoztató információs rendszer, az elfordítható fényszóróknak köszönhetően pedig dinamikus kanyarodási fény is segíti a vezetőt, és növeli a közlekedés résztvevőinek biztonságát.





Airbrush, felnik és lányok. Igazi tuninghangulat uralkodott



Annak idején még nem gondolták erről a Trabantról, hogy egykor majd így parádézik



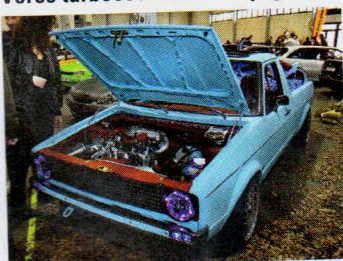
Kocsijukat babusgató tunerek a nyitás előtt. A standokon töcsákban állt a víz



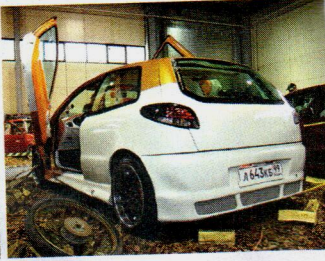
E30 325ia kabrió egy E36-os 430 lóerős és egy E46-os 190 lóerős 3-as BMW mellett



Vörös turbócsövekkel fenyegető Audi kabrió Csehországból



Bilikék Volkswagen Caddy, méghozzá bőrrrel bevonva?



Sok kiállító hajtott a pajtahanulatra - ez itt egy Fiat Bravo

LÁTVÁNYKONYHÁN A FORD MUSTANG GT!

# Három nap alatt



Már hagyomány, hogy a kiállítás három napja alatt autót építenek. Most egy 2012-es Ford Mustang GT lett a kiválasztott, megtörve ezzel a VW-hegemóniát. A Mustangra egyedi spoilerkészletet szereltek, majd stílusos GT-díszfóliázást kapott. A gyári

kerekeket 20 colos Giovanna Dalar krómfelnik váltották, a futómű állítható magasságú Eibach rendszerrel fejlődött. A kocs alá új kipufogót illesztettek, és jött egy kis chiptuning is. Az utasteret bőrözték, és új hifit építettek be.



# CÍMLAP

kedd 21:25

## A CÍMLAPLÁNY Reality jócsajokkal

[viasat3.hu](http://viasat3.hu)



CORVIN  
SÉTÁNY



KINECT  
for XBOX 360



FUJIFILM

## RÖVIDEN

### Új kézben

A Michelin az országos lefedettséggel (23 szervizpont) rendelkező **MARSO ABRONCSHÁLÓZATOT RUHÁZTA FEL A BF GOODRICH HAZAI FORGALMAZÁSÁVAL.** A Marso így a

**BFGoodrich** Tires

**marso**

Nokian, a Matador és a Riken kizárólagos forgalmazása mellett felvette kínálatába a BFGoodrich márkát is.

### Díjazott



A Kölni Nemzetközi Abroncs technológiai Kiállításon az „Év gumi gyártója” címmel jutalmazták az Apollo Tyres vállalatot. **A FELTÖREK-VŐ APOLLO TYRES CÉLJA, HOGY A KÖZEL-**

**JÖVŐBEN A TÍZ LEGNAGYOBB ABRONCSGYÁRTÓ KÖZÖTT TARTSÁK SZÁMON.** A cég egyre figyelemreméltóbb eredményeket ér el a különféle abroncseszteken, az Apollo Alnac 4G például a GTU vizsgálatán „Javasolt” minősítést kapott, míg az ADAC „Megfelelő” kategóriába sorolta.

### Szalad a szekér



A Hankook Tire rekordméretű, 4,9 milliárd eurós árbevételre tett szert 2012-ben. Az emelkedő bevétel mögött a kiugró orosz és kínai

kereslet, valamint a növekvő számú, első szerelésű abroncsszerződések állnak. A Hankook komoly tőkét investál a kutatás-fejlesztésbe, a cégvezetés Dél-Koreában, Daejeonban létesíti legújabb, 2015-ben megnyíló K+F bázisát. Emellett **A RANGOS IF DESIGN PÁLYÁZATON KÉT KATEGÓRIÁBAN IS KITÜNTETTÉK A CÉG ANIMÁCIÓS TERMÉKBEMUTATÓ FILMJEIT.**

# Újratöltve

A Pirelli nyári palettáján két frissített abroncs típust is találunk. A P Zero Nero 11-féle új méretben választható, az átdolgozott köpenyek pedig megkapták a GT (1) típusjelzést. A Gran Turismo változatok 17-19 col közötti méretekben, összesen 60 kombinációban érhetők el. A normál P Zero Nero kivitelekhez képest optimalizálták a futófelületet, az anyagösszetételt, aminek eredményeként a futásteljesítmény 20%-kal nőtt. Míg a P Zero Nero GT közepes és nagy teljesítményű autókra szánt abroncs, addig a Cinturato P1 Verde (2) kis és kom-

pakt járművek köpenye. A P1 Verde módosított anyagösszetétele révén alacsony gördülési ellenállást, jobb nedves tapadást és mérsékeltbb fogyasztást szavatol, mint a normál Cinturato P1-es. Egyes méretekben (pl.: 205/55 R16) a Cinturato P1 Verde nedves tapadás és gördülési ellenállás gumicímke kategóriákban is teljesíti a jó, „B-B” szintet. További Pirellit érintő hír, hogy a McLaren P1-es sportautó gyárilag P Zero Corsa abroncsokkal gördül le a futószalagról. Elöl 245/35 ZR19-es, míg hátul 315/30 ZR20-as köpenyek feszülnek a kerekein.

## PIRELLI P ZERO NERO GT ÉS CINTURATO P1 VERDE



# A biztonságért

A gumiabroncs az autó egyetlen alkatrésze, amely közvetlen kapcsolatban van az úttal, ezért elengedhetetlen, hogy az a mindenkori időjárási viszonyoknak megfelelő köpeny legyen, hiszen annak szerkezetét, mintázatát és anyagösszetételét a szezonnak megfelelő körülményekhez optimalizálták. A Pirelli Hungary Kft. és az Országos Balesetmegelőzési Bizottság kiemelt figyelmet fordít a közlekedésbiztonságra, így az abroncsok megfelelő használatát alapvető célként tűzte maga elé. A prémium gumiabroncs gyártó és az OBB hosszú távú kontraktus keretein belül hívja fel az autósok figyelmét a mindenkori időjárásnak megfelelő gumiabroncsok használatának

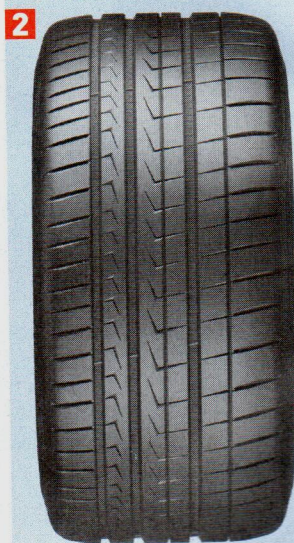
fontosságára. A gumiabroncs légnyomásának, profilmélységének és sérülésmentességének rendszeres ellenőrzése közlekedésbiztonsági, valamint környezettudatosági szempontból is elengedhetetlen. A helyesen beállított légnyomással megelőzhető a rendellenes kopás, ami a rövidebb gumielemtartam mellett a jármű fogyasztását is növelheti. Vizes útfelületen a gumik teljesítőképessége 3 mm-es profilmélység alatt jelentősen csökkenhet, így ilyen állapotban már javasolt a cseréjük.



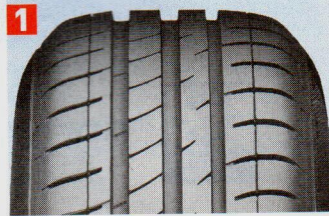
## VREDESTEIN T-TRAC 2 ULTRAC VORTI R

# Végletek

A Vredestein T-Trac 2-es (1) a zömében városban használt, kis- és kompaktautók (14-15 col) abroncsa. A T-Trac 2-es energiatakarékos köpeny, melynek blokkjait és szilikakeverékét



elsősorban az urbanus közeg kihívásainak megfelelően optimalizálták. A gyakori megállások és indulások dacára kifejezetten jó a T-Trac 2-es kopásállósága, ahogy minimális a zajszintje is. A másik véglet az Ultrac Vorti R (2), hiszen ez a márka csúcsgumija, ami a nagy teljesítményű luxuslimuzinok és sportautók magas igényeit elégíti ki. Elődjéhez, az Ultrac Vortihoz képest az új R-kivitel jobb tapadási mutatókkal és kezelhetőséggel rendelkezik. Az Y sebességindex révén a Vredestein az extrém gyors, akár 300 km/óra feletti tempót is bírja. Az Ultrac Vorti R profilját a Giugiaro Design stúdióval szorosan együttműködve alakította ki a Vredestein.



BRIDGESTONE POTENZA ADRENALIN ER002

# Izompacsirtákra

Új, prémium sportabronccsal rukkolt elő a Bridgestone: a Potenza Adrenalin ER002-est (1) elsősorban kupékra, tuningautókra kalibrálták. A köpeny főbb jellemzője a sportos irányíthatóság és a nagy sebességű kanyarképesség. Az új „pulzus” mintaárok gyorsan

képes megtörni és kivezetni a köpeny előtti vizet, ami csökkenti az aquaplaning hatást. A Potenza Adrenalin ER002-es 15 és 18 col között kapható. A Bridgestone mindemellett lerántotta a leplet a „Nagy és keskeny abroncsterv” fejlesztésről. A kutatás célja, hogy a hagyományos gumiknál keskenyebb, de nagyobb átmérőjű darabokkal jóval alacsonyabb gördülési ellenállást és magasabb szintű fékezési tulajdonságokat érjenek el. A 155/55 R19-es (2) változat gördülési ellenállása például egy normál 175/65 R15-öshöz képest 30%-kal csekélyebb!

2



1

FIRST STOP

## Bővülőben



A hazánkban immár nyolc éve megtalálható First Stop abroncsszervizek profílját kibővült, így a szokásos nyári-téli gumi-cserén kívül egyéb szolgáltatásokkal is várják az autótulajdonosokat. A First Stop számos nagy autópárizi beszállítóval kötött megállapodást, amelynek keretében minőségi gyors szerviz-hálózatát lépett elő. A First Stop rövid távú céljai között szerepel, hogy hazánkban a jelenlegi 27 szervizpontos bázist

tovább bővítse, ahogy az elérhető szolgáltatások listája is hamarosan gazdagodni fog - tudtuk meg Kiss Bálinttól, a hálózat üzletfejlesztési vezetőjétől.

PROMÓCIÓ

## A VERSENYEK ÁLTAL INSPIRÁLT TAPADÁS ÉS FÉKEZÉS MÉG NEDVES UTAKON IS



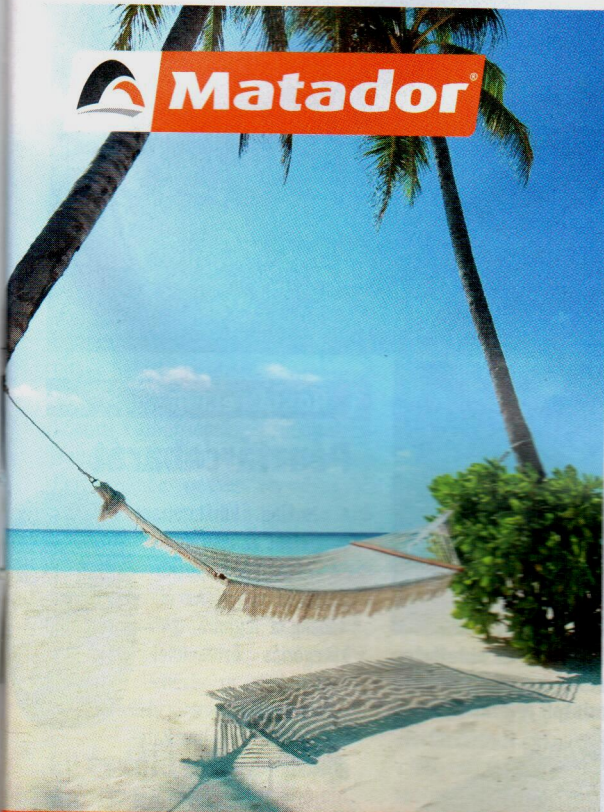
Az új Sport BluResponse „A” osztályú nedves tapadással. Az időjárás kiszámíthatatlan. Ezért tesz-teljük új technológiáinkat szélsőséges körülmények között, hogy olyan abroncsokat fejlesszünk ki, melyekben megbízhat.

- Az „A” osztályú nedves tapadás a legmagasabb nedves tapadási osztályozás, melyet egy abroncs az új EU-s címkeszabályozás szerint kaphat.
- Új futókeverék a nedves utakon való jobb tapadáshoz.
- Optimalizált forma a jobb gördülési ellenálláshoz.
- Rövid fékezőblokkok a féktávolság csökkentéséhez.

További információért látogasson el weboldalunkra: [www.dunlop.hu](http://www.dunlop.hu)

DUNLOP  
DRIVE WITH CONFIDENCE

HIRDETÉS



Matador

## Nyaráljon 500.000 Ft értékben!

Vásároljon 4 darab Matador nyári gumiabroncsot és vegyen részt SMS játékunkban! Az SMS beküldők között kisorsolunk egy 500.000 Ft értékű utazási utalványt! **Önnek nincs más dolga, mint eldönteni, hol szeretne nyaralni!**

Az akció érvényes:

2013. március 18 - 2013. április 27.

Sorsolás: 2013. április 29.

Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljes körű! Részletekről érdeklődjön a [www.marso.hu](http://www.marso.hu) weboldalon.

A PROMÓCIÓBAN CSAK  
MAGÁNSZEMÉLYEK  
VEHETNEK RÉSZT!



marso  
Gumiabroncs és gyors szerviz hálózat

06-40/20-40-80  
[www.marso.hu](http://www.marso.hu)



A zLine méretskálája 225/50 R16-tól egészen 275/35 ZR20 colig terjed – egyértelműen sport- és tuningautók utcai abroncsa. Elődjével, a Z G2-essel összevetve alacsonyabb a gördülési ellenállása, jobban teljesít vizes fékezés és kezelhetőség területén, valamint száraz körülmények között is precízebb irányíthatóságot szavatol. Különösen zárt pályán lehet kiaknázni a zLine képességeit, amit meg is tettünk a svédországi Gottland-ringen.

A pályázásra néhány előző generációs Audi RS4-est készítettek fel: a 420 lóerős, quattro hajtással és hatfokozatú manuális váltóval ellátott Audikat pályára teremtették, ahogy a zLine abroncsokat is. A 4,8 másodperces állórajtós százas sprint jókora igénybevételnek teszi ki a köpenyeket, az összerékékhajtás révén pedig irtómalman kanyarsebességre képes az autó. Szerencsére a zLine UHP szilika futókeveréke extrém erős, ugyanakkor rugalmas gumikötést eredményez, ami csökkenti a hőtermelődést, így fokozva a stabilitást és a pontos irányíthatóságot. Az egyedi, aszimmetrikus mintázat nedves körülmények között hatékonyan szorítja ki az abroncs alatt felgyülemlett vizet, ezzel minimálisra csökkentve a vizen való felúszás veszélyét. Persze gondoltak a hétköznapi használatra is, csendes gördülés és kellő komfort jellemzi a Nokian nagyágyúját. A futófelületet aerodinamikailag optimalizálták, a programozott „szélcsatornaárkok” hűtik az abroncsot, ezzel maximalizálva a futásteljesítményt.

## A Nokian Line példás teszteredményel zárt

A Line változat kis- és kompaktautók, valamint középkategóriások 14-17 col közötti abroncsa. A Nokian Line első osztályú kvalitását mutatja, hogy az AUTO BILD idei nyári abroncstesztjén (195/65 R15) „Példás” minősítéssel látták el. A tesztelők kiemelték a Line változat kiegyensúlyozott viselkedését, kiemelkedő fékezési tulajdonságait, halk gördülését és jó komfortját. A Nokian büszke új keresztblokkos lamellarendszerére, melyek egyrészt terhelés hatására összekapcsolódnak, ezáltal maximalizálva a stabilitást, másrészt vizes felületen az egyedi szögállásuk révén hatékonyan törik meg és vezetnek el a csapadékokat.

# Eltérő fazonok

A Nokian idén több újdonsággal is előrukkolt. A zLine nagy teljesítményű sportautókra való, míg a Line változat a kisautóktól egészen a középkategóriáig lefedi a piacot.



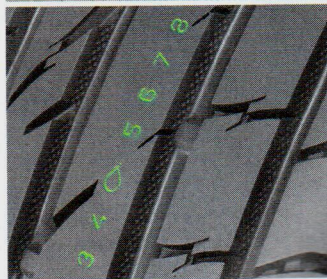
Bitangul tapad a zLine változat, melyet precíz irányíthatóság és rövid fékút jellemez



A Nokian Line szériája 14 és 17 col között kapható

Mindkét Nokian abroncs közös jellemzője az egyértelmű futófelületi kopásmutató szimbólum és a felhasználóbarát oldalfeljelölés. Előbbi az aktuális barázdamélységet mutatja, így a laikusok számára is világos, ha a gumi cseréjévé válik. Utóbbi szisztéma az oldalfalon lehetővé teszi például az abroncs helyzetének, vagy épp a helyes nyomásértéknek a bejelölését – brilliáns megoldások!

MOLNÁR JÓZSEF



Kopásjelző a futón, az oldalfalon az adott köpenyre vonatkozó adatok jelölhetők meg



## i NOKIAN eLINE

### Pénztárcabarát

A Nokian kínálatában megjelent az első dupla „A” besorolású spórköpeny, az eLine. Az újdonság a legjobb, „A” kategóriás értékekkel rendelkezik az üzemanyag fogyasztás és a vizes fékteljesítmény kategóriákban. **AZ ELINE EGY NORMÁL ABRONCSHOZ KÉPEST KÖRÜLBELÜL 20%-KAL ALACSONYABB GÖRDÜLÉSI ELLENÁLLÁSÚ,** ami akár 0,6 liter üzemanyag megtakarítását is jelentheti 100 kilométerenként!





# Érezd a különbséget!



Az alacsony gördülési ellenállás szemléltetése: ugyanakkora lendülettel ennivel nagyobb távolság tehető meg a Goodyear A-osztályú köpenyével

Nem igazán volt szó nanorészecskékről, csak az számít, amit a vezető érez a kormány mögött.

A Goodyear racionálisan közelítette meg az új EfficientGrip Performance bemutatóját, a fejlesztések részletekbe menő taglalása helyett az eltérő abroncscímkezési rendszerbe tartozó gumik közötti különbségekre próbáltak rámutatni. Sikerrel. Az EfficientGrip Performance nedves tapadása az EU címkérendszerben „A”, a gördülési ellenállása pedig „B” besorolású. A tesztet két részre osztották: a vizes fékpróban és a gördülési ellenállás demonstrálásán egy „F” kategóriás, míg a vizes körpályán egy „A” besorolású ellenféllel mértük össze az EfficientGrip Performance tudását.

## Ég és föld a különbség A és F között!

Az alacsony gördülési ellenállást dombteszttel szimulálták, két azonos tömegű autót egyidejűleg gurítottak le egy emelkedőn. A célvonal



Vizes felületen brillirozik az EfficientGrip Performance, nemcsak fékezni, hanem kanyarodni is parádésan lehet vele

áttörésekor automata stopper mutatta az időt. A Goodyear köpenye 57,63 másodperc alatt teljesítette a távot, míg az „F” besorolású ellenfél közel 5 másodperccel később ért csak célba. A differencia elsősre lehet, hogy bagatellnek tűnik, de ha azt mondom, hogy 1000 kilométerenként 6,0 liter üzemanyagról és körülbelül egy szezonnal rövidebb élettartamról beszélünk, akkor más a helyzet! A Goodyear WearControl technológiája szavatolja a köpeny teljes élettartama alatti egyenletes kopást és az optimális tapadást.

A különbség még drasztikusabb a vizes fékteszten. Egy felcsozott pályán 80 km/óráról hajtottunk

végre vészfékezést - valójában GPS-vezérelt robotpedál fékezett, nekünk csak a sebesség elérése/tartása és a kormányzás volt a feladatunk. Megdöbbenő volt tapasztalni, hogy annál a pontnál, ahol a Goodyear gumikkal felvértezett tesztautó megállt, ott az F-verzió közel 40 km/órával robogott tovább! Még belegondolni is rossz, ha ott egy álló kocsisor vége, netán egy vyalogosátkelő lett volna...

Persze könnyű a legyengébbel kekeckedni, lássuk, hogy mi a helyzet, ha egy szintén A-kategóriás prémiumellenfélről van szó! A Goodyear nem győzi hangsúlyozni, hogy az abroncscím-

## i EFFICIENTGRIP COMPACT

### Belépőszint

Megjelent az EfficientGrip gumicsalád városi kisautókra szánt, Compact kivitele, mely a korábbi Dura Grip verziót váltja. **A 13-TÓL 15 COLIG KAPHATÓ COMPACT** az abroncsméreték többségében B fokozatú nedves tapadású és C fokozatú gördülési ellenállású bizonyítvány-nyal rendelkezik. Az extra méretű mintaárkokkal ellátott, többszörös kapaszkodóélek rövid fékutat garantálnak nedves felületen. A kerekabroncsüreg csökkenti a víz feltorlódását a köpeny előtt, valamint a hatékonyabb alakkiképzés miatt 5%-os súlymegtakarításról is beszélhetünk.



kézési rendszer három vizsgált kritériumán kívül ők több mint 50 hasonló szempont szerint állítják elő termékeiket, ami még az átfogó teszteknel (kb. 15 vizsgálati szempont) is részletesebb. Vizes körpályán a vezethetőségre helyezték a hangsúlyt, számomra letaglózó volt megtapasztalni az azonos kategóriájú (A), de mégis jelentősen eltérő viselkedésű abroncsok közötti szakadékot. Hiába fékeznek hasonlóan jól, ha vizes felületen, azonos tempóval kanyarodva a konkurens márka elveszíti tapadását, netán csak blokkoló kerekekkel képes befordulni, míg az EfficientGrip Performance magabiztosan vágat. Utóbbival rövidebb féktávokat vehettünk, anélkül, hogy az ABS megnyikkant volna, és stabilabban fordultunk - ez az ActiveBraking technológiának köszönhető. A folyamatos kerületi bordák alkalmazása fokozza a kanyarodási merevséget, ami a kezelhetőség alappillére, míg az egyedi blokkszerkeztúra fékezés közben szelebb érintkezési felületet garantál. Az EfficientGrip Performance 14 és 18 col között, 39 különböző méretben rendelhető.

MOLNÁR JÓZSEF

A Continental technikai fórumán megnéztük és kipróbáltuk mindazt, amin jelenleg a hannoveri központú gyáróriás dolgozik. Minden okuk megvan a büszkeségre, ugyanis a világon egyedül ők rendelkeznek olyan, teljesen automatizált féktestelő berendezéssel (AIBA, Automated Indoor Braking Analyzer), amely a külső időjárási körülményektől és sofőrtől függetlenül üzemeltethető. Ráadásul az AIBA a nap 24 órájában bevetésre kész, méreténél és klimatizált kialakításánál fogva furgonok, SUV-k téli és nyári köpenyeinek tesztelésére is alkalmas. A 300 méter hosszú, 30 méter széles csarnok aszfaltcsikjai kicserélhetők, felloccsolhatók, felületük pedig akár le is fagyasztható.

## Jó, de nem hibátlan az abroncscímkezés

Mint minden abroncsgyártó, a Continental is üdvözölte az európai uniós gumicímke-rendszer bevezetését, ugyanakkor felhívták a figyelmet néhány hiányosságra. Az egyik ilyen, hogy csak három kritériumról kapunk tájékoztatást a kis címkéken, így ahhoz, hogy egy abroncs valódi képességeiről korrekt információink legyenek, továbbra is a gumiteszteken elért eredményeket kell mérvadónak tekinteni. A másik, hogy könnyű a címkéket hamisítani. Sok Ázsiából származó, nevesincs abroncson valótlan kategóriabesorolások olvashatók. Ezeket persze figyelik az ellenfelek, de mire érdemi jogi lépésekre kerül sor, addigra akár egy teljes szezonnyi kontingenst is értékesíthetnek.

A minőség és a biztonság nem tréfadolog, hogy ezt szemléltessék, vegyes gumizású autókba ültettek. Egy technikus, éles visszafordítókkal, nyújtott kanyarokkal tüzdelte, vizes pályán tettük próbára a köpenyek tudását az 1-es BMW-k volánja mögött. A hátsókerék-hajtás dacára a contis autó hibamentesen teljesítette a pályát, provokálva is mindvégig kezelhető maradt. Aztán átültünk a hátul kínai, elől contis teszttárműbe - no, itt már izzadt a tenyerem rendesen, kellett büvészkedni a kormányval, nulla hátsó tapadás mellett „érdekesen” közlekedtünk. A végső csapást a full kínai gumis autó vitte be: nedves aszfalton elindulni is alig lehet vele, visszafordítóknak nevet-

# Terítéken

Láttuk a Continental vadiúj automata féktesterét működés közben, és gagyí kínai gumikkal is autókáztunk.



A habzivacs torony szimbolizálja azt a pontot, ahol a Continental gumival ellátott autó megállt – ezen jócskán túlcúszott az ázsiai rivális...



Az AIBA féktester a nap 24 órájában bevetésre kész



Csúszástan: a BMW 1-esen elől Continental, hátul kínai köpeny feszül

## i CONTINENTAL AUTOMOTIVE HUNGARY

### Hazai fejlesztés

A veszprémi Continental Automotive Hungary Kft. 321 millió forint uniós támogatást nyert a „Komplex technológiafejlesztés és foglalkoztatás támogatása” tárgyú pályázaton az Új Széchenyi Terv keretében. Az elnyert pályázat révén jövő év júniusáig négy új gyártósor gépbeszerzését, a kiszolgáló területek plusz eszközigényét és a szükséges létszám-bővítéseket fogják végrehajtani. **A CONTINENTAL VESZPRÉMI VÁLLALATA MENETBIZ-**



**TONSÁGI RENDSZEREK RÉSZEGYSÉGEIT GYÁRTJA,** de K+F tevékenységét is végezzék. A több mint 1500 főt foglalkoztató veszprémi Continental Automotive Hungary Kft. a beruházás kapcsán 260 új munkahelyet teremt.

ségesen alacsony sebességgel sem képes tartani a kijelölt ívet. Egy nedves felületen végrehajtott féktesten (80 km/óróról) pedig végignéztük, ahogy az „occó” gumis autó a Continentallal szemben csúnyán leszerel - a kínai köpenyes teszttármű körülbelül 3,5 autónyi hosszal később állt meg!

MOLNÁR JÓZSEF

## i ContiCrossContact LX 2

### Terepre vele!

Szabadidő-autókra optimalizált új köpennyel rukkolt elő a Continental, a ContiCrossContact LX 2-es 15 és 18 col között, 30 különböző méretben kapható. A használat függvényében választható peresebb (55) és ballo-nosabb (75) oldalfalú kivétel is, a sebességindexek közötti szórás 180-tól 240 km/órájig terjed. **A ROBUSZTUS FUTÓFELÜLET FÓRJA, HOGY KÖNNYEBB TEREPEEN SEM JÖN ZAVARBA.** Elődjéhez képest az LX 2-es 10%-kal masszívabb vágás, sérülés elleni védelemmel rendelkezik, 6%-kal rövidebb a fékútja, irányíthatósága pedig 3%-kal javult.



**BRIDGESTONE**  
Your Journey, Our Passion

**Többet adunk  
a tökéletes abroncsoknál**

**Vásároljon 4 db Bridgestone nyári abroncsot és  
megajándékozunk egy üzemanyag utalvánnyal**

**5 000 Ft, 10 000 Ft vagy  
akár 15 000 Ft értékben!**



A promóció időtartama 2013.03.25 és 2013.04.30.  
között vagy a készlet erejéig tart.  
A promóció szervezője: Bridgestone Magyarország Kft.

A Promóció hivatalos játékszabályzata a [www.bridgestone.hu](http://www.bridgestone.hu)  
weboldalon, valamint a gumiszervizekben található!

Bridgestone Magyarország Kft.  
Szerződött Bridgestone partnereinket megtalálja weboldalunkon.

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

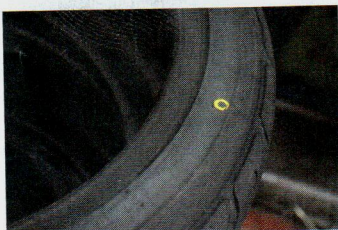
# Ezekre is ügyeljünk!

Most hosszúra nyúlt a tél, de talán már felszereltethetjük a nyári gumikat. A csere alkalmával ajánlatos néhány praktikus dologra figyelni.

A hideg, havas szezón végeztével, amikor a napi átlaghőmérséklet már 7 Celsius fok feletti, a téli köpenyeket nyári abroncsokra kell cserélni. Az ok gyakorlatias: a gyártók évszakra specializálják az abroncsokat, így ellentétes időben az abroncs teljesítménye jelentősen romlik, a biztonsági kockázat emelkedik. Tehát, aki teheti, váltson nyárra. Lehetőleg újra, de

sokaknak a használt köpenyek jelentik a megfizethető alternatívát. Vásárláskor ellenőrizzük a futófelület egyenletes kopását, keressük járdázások, szálszakadásra utaló dudor nyomait, nézzük meg, ép-e az abroncs belső része. A futófelület tenyérrel simítva érezhetjük, mennyire farkasfogas a gumi.

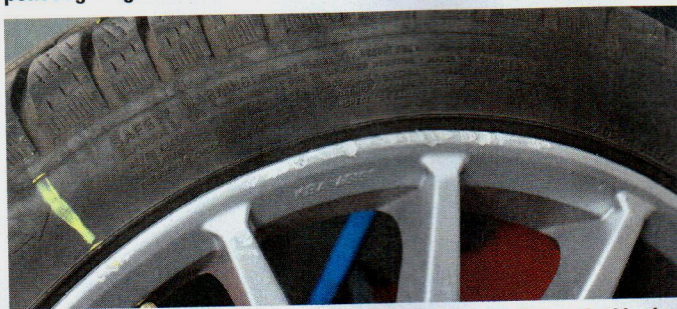
Persze ne csak használtgumi-vásárláskor nézzük át így az abroncsot, hanem az elrakott nyári garnitúrát is vizsgáljuk meg. Sérült, nagyon kopott gumit ne tegyünk fel! Új gumi vásárlásánál elsősorban a méret megfelelésre ügyeljünk, gyakori történet, hogy nagyobb, vagy kisebb átmérőjű gumit szólnak rá gyanútlan autósra. A méret könnyen ellenőrizhető a váltóméret-táblázatokból, vagy egyszerűen az



Az új gumikon jelölt legnehezebb pont segítség a felszeréláskor



Egy autó, kétféle felnihez való csavar. Nem szabad keverni!



A leszerelt felniken most lesz idő kijavítani a télen gyűjtött sérüléseket



Nem szabad nagyon megtépni a kerékcsovarokat. A legjobb pontosan, nyomatékulccsal meghúzni

## EZT ÍRTUK A GUMIABRONCSOK FEJLESZTÉSÉRŐL 1986-ban

Ez a felvétel is jól szemlélteti, hogy az egyik legveszélyesebb fokozatba tartozó gépjárműalkatrész a gumiabroncs. Gyártására, javítására vagy akár mindennapi használatára visszavezethető bármilyen mulasztás adott esetben beláthatatlan következményekkel jár. Éppen ezért külön is nagy jelentőséget tulajdoníthatunk annak, hogy a Közlekedéstudományi Intézet leányvállalatának, a Transinnovnak égisze alatt immár hazánkban is megnyitotta kapuit a



gumiabroncs-javítást oktató országos központ, ahol a legkorszerűbb gépekkel az élen járó technológiák átvételére oktatják a bentlakásos tanfolyamra jelentkező, vagy ide irányított szakembereket.



Használt köpeny vásárlásakor ellenőrizzük az esetleges sérüléseket és a futófelület alkalmasságát. Ez itt már nem jó!

adott autó gépkönyvéből. Kisebb és nagyobb méret felszerelése egyaránt jelentősen megváltoztatja az autó futástulajdonságait.

Hosszú idő óta téma a gumi-vásárlás kapcsán a DOT szám, amelyből kiderül a gumi gyártási ideje. Ennek kapcsán kicsit már kezdünk átesni a ló túoldalára, sokan pár hónapos abroncsokat keresnek. A gumiabroncsokat szériákban gyártják, tehát x-darabszám elkészítése után ugyanazokon a gépeken más mintázatot, méretet gyártanak. Így könnyen előfordul, hogy a most a kereskedőkhöz kerülő új gumit tavaly ősszel, vagy nyáron, vagy egy éve gyártották. Ezek azonos

értékűek a frissekkel, megfelelő tárolás, szállítás esetén ma egy 2011-ben gyártott abroncsokat is teljes értékű új gumiknak tekintethetjük.

Ha megvan a gumi – akár az új, akár a tavalyi szett –, jöhet a felszerelés. A legszerencsésebb persze, ha a téli és a nyári garnitúra külön keréktárcsa-készletre van szerelve, így az ellenőrzés, kiegyensúlyozás után már csavarozható is autóra. Egyetlen felnikészletet használva plusz feladatként és költségként adódik a gumiszerelés, a dolog előnye azonban, hogy a gumi- és a felni egyaránt alaposabban átvizsgálható.

SZÖVEG ÉS KÉP: DOMBÓVÁRI MIHÁLY

## A gumicímkeről

Tavaly november óta – hasonlóan a háztartási gépekhez – a gumiköpenyekre is tájékoztató címkét ragasztanak. A jogalkotónak az a célja a címkével, hogy a vásárlók olyan gumit válasszanak, amellyel várhatóan kevesebbet fogyaszt az autó, így összességében csökkenhet a közlekedés okozta károsanyag-kibocsátás. A címke három különböző tulajdonságot értékel: a gördülési ellenállást, a gördülési zajszintet, illetve a fékutat nedves útfelületen való vészfékezéskor. Tehát elsősorban akkor figyeljük a címkét, ha minket a fogyasztásra gyakorolt hatás érdekel. A címkén a gazdaságossági mutatót betűjelzéssel (A-tól G-ig) osztályozzák. Az autó által elfogyasztott üzemanyag mintegy 25%-a a gumiabroncs gördülési ellenállásának legyőzésére megy el. „A” besorolást választva a „F”-hez képest 7,5%-ot spórolhatunk. Vészfékezés esetén 30%-os a fékút-különbség az „A” és a „F” között, ami szélsőséges esetben akár 18 méter is lehet.



A-tól G-ig tart a besorolási skála, de utóbbi minősítés esetén már nem lehet kereskedelmi forgalomba hozni a terméket!

## KENÉSTECHNIKA 6. RÉSZ: MÁRKASPECIFIKUS MOTOROLAJOK

PROMÓCIÓ

# Személyre szabva

**A**MOTUL egyik fő erőssége, hogy extrém minőségű motorolaj termékeket állít elő, így néhány „általános termékkel” számos autógyártó előírásait képes kielégíteni. A 6100 10W40 Synergie + például a Mercedes-Benz, a Volkswagen-csoport, a Renault, a BMW, az Opel, vagy akár a Porsche szigorú elvárásainak is megfelel, a 8100 X-Clean 5W40-es pedig a legtöbb dízel részecskeszűrővel felszerelt konstrukció egyedi műszaki igényeit is teljesíti (Mercedes-Benz, BMW, Ford, Volkswagen, Renault, Porsche). Ugyanakkor a legtöbb gyártó kínálatában vannak különleges, nagy teljesítményű, sportos, alacsony fogyasztású modellek, melyek a márkán belül is egyedi igényeket támasztanak a felhasznált motorolajjal szemben. Extrém igényt jelent a magasabb üzemelési hőmérséklet, illetve az üzemanyag kenőképessége szem-

pontjából a Magyarországon egyre inkább terjedőben lévő gázüzem (LPG, CNG) is.

Hogy a MOTUL ígéretéhez híven az összes autógyártó minden igényét ki tudja elégíteni, és bármilyen használati módhoz rendelkezzen pontosan megfelelő termékkel, széles specifikus (Specific) termékpalettát alakított ki kínálatában. Az úgynevezett „Specific” terméket egyedül, szürke címkedesign különbözteti meg a többi terméktől, és az adott autógyártó normakódja, a viszkozitásiindex és az alapolaj minősége (100% szintetikus) azonosítja. Általában a jóváhagyási normakód szerepel az autógyártók által az autóval együtt szállított kezelési útmutatóban, a kód azonossága az egyetelmű megfelelést igazolja.

A Specific 504 00-507 00, 5W30-as például a VW-csoport (VW/Audi/Skoda/Seat) motorjai közül az EURO-4/5-ös emissziós normáknak

is megfelelő konstrukciók által megkövetelt alacsony hamutartalommal (low SAPS), magas nyírásstabilitással (HTHS viszkozitás) illetve a 30 000 kilométernyi szervizintervallumon belül végig stabil tulajdonságaival tűnik ki a piacon elérhető többi termék közül. A Specific 0720, 5W30-as a Renault legújabb, legszigorúbb előírásait teljesíti, kiemelkedő hőstabilitási tulajdonságai és oxidációs ellenállása révén nagyban elősegíti a 30 000 kilométeres szervizintervallum problémamentes teljesítését. A MOTUL választékában szerepel még a Mercedes-Benz 229.51, az Opel dexos 2TM, a Ford 913 C, 925 B, a BMW LL 04-es számú előírása-

it magas szinten kielégítő „Specific” termék. A Specific CNG/LPG pedig akár a BMW, az Opel, a Fiat, a Ford, a Peugeot, a Renault vagy a Mercedes gázüzemű motorkonstrukcióihoz, de minden LPG/CNG-vel üzemelő gyári, vagy utólagos beszerelésű járműhöz használható. Képességeivel jelentős mértékben hozzájárul a jármű kedvező gázfogyasztáshoz és a motorikus alkatrészek védelméhez.



**MOTUL**

A MOTUL-t a világ első kenőanyaggyártójaként, 1853-ban az Egyesült Államokban regisztrálták. A technológia élvonalába tartozó olajcég a kiemelkedő kenési tulajdonságokkal rendelkező, észter bázisú, teljesen szintetikus olajairól ismert. A MOTUL az összes autós-motoros gyártómű valamennyi jóváhagyásával rendelkezik. A párizsi központ mellett Németországban, Olaszországban, Spanyolországban és az USA-ban rendelkezik elosztóközpontokkal. Kizárólag olyan javító szervizeken és szakkereskedéseken keresztül történik a termékek értékesítése, ahol megalapozott szakmai ismertetést és tanácsokat is kapnak az érdeklődők. Információ: [www.motul.hu](http://www.motul.hu)

## RÖVIDEN

### Leleplezés előtt

Minden bizonnyal még idén bemutatkozik a vadonatúj BMW R 1200 RT, melynél a nagy újdonság a jelenlegi modellelhez



képest (képpünkön), hogy **VÍZHŰTÉSŰ HENGERFEJJELEK ÉS SOKKAL FIATALOSABB FEJIDOMMAL RENDELKEZIK.** Szintén lényeges változás, hogy a kardántengely átkerült a bal oldalra.

### Új jövevény

N 86-osként említi legújabb sisakját a Nolan. A sport-túra kategóriába sorolható modell beépített napellenzővel és **PINLOCK PLEXIVEL REN-**



**DELKEZIK,** ráadásul a jobb szellőzés érdekében megnövelték a hátsó nyílást. A sisakhoz opcióként elérhető a Nolan saját fejlesztésű kommunikációs rendszere.

### Vájt fülűeknek

Az olasz Arrow immáron a Ducati Monster 796-os és 1100-as modelljeihez is kínál kipufogókat. A karbon végrésszel készülő rendszerek természetesen **MEGFELELNEK A KÖZÜTI KÖZLEKEDÉS SZABÁLYAINAK,** de jóval markánsabb hangzást biztosítanak a gyáriaknál.



# Hangtalanul



Ilyet még nem láttunk a KTM-től: robozó, elektromos hajtással

Új területre merészkedett a KTM az E-Speed tanulmány-motorral, mely két tulajdonsága miatt is érdekes: egyrészt az osztrák márka még sosem készített robozót, másrészt ez a jármű még elektromos hajtású is. A jövevény

robozó létére igencsak sportos megjelenésű, amiben a narancssárga váznak és a WP rugóstagoknak is komoly szerepük van. A menetteljesítmények egyelőre nem érik el a 125-ös gépek által képviselt szintet, de a 85 km/órás végsebesség városi-

elővárosi közlekedésre elég lehet. A 14 lóerős villanymotor hajtotta járgányhoz komoly reményeket fűz a gyártó: a végleges verziótól ugyanolyan átütő eladási sikereket várnak, mint amelyet a 125-ös és 200-as Duke-kal sikerült elérni.

## Újabb lépcsőfok



A MOTUL saját, egyedi ÉSZTER technológiája továbbfejlesztésével több évtizeden keresztül folyamatosan növelte motorkerékpár-kenőanyagainak teljesítményszintjét. A fejlesztés legújabb mérföldköve az ÉSZTER Core® technológia, amely gondosan összeválogatott természetes észterek és csúcsminőségű szintetikus alapolajok optimális kombinációja, innovatív adalékcsoaggal kiegészítve.

## Árkon-bokron át

A brit CCM a legkeményebb körülmények közötti használatra tervezte a GP 450 Adventure modellt. Az újdonság a mai legtöbb túraenduróval szemben igen egyszerű felépítésű (nincs ABS, kipörgésgátló, elektromosan állítható futómű), 130 kg-os tömege miatt pedig a szélsőséges körülmé-

nyek között is könnyen kezelhető. A modell szíve egy 450 cm<sup>3</sup>-es egyhengeres egység, amelyet nyomtérakra hangoltak, legalábbis a 40 lóerős csúcsteljesítmény erre utal. A 895 mm-es ülés magasság miatt ugyanakkor csak magasabb motorosoknak lehet ideális a CCM újdonsága.

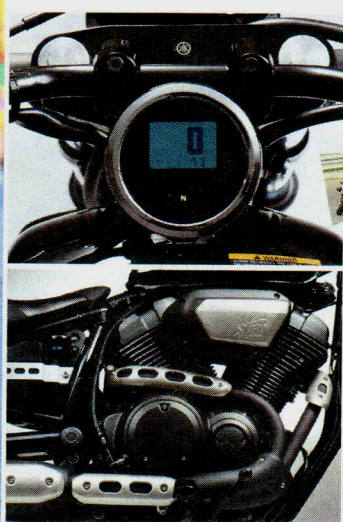




## Japán Sportster

A bobber stílusú cruiserok között, a Harley-Davidson Sportster uralta szegmensben próbál szerencsét a Yamaha az új Bolttal. Az XVS950A típus

942 cm<sup>3</sup>-es, 60 fokos hengershözű V2-esével készülő újdonság sok hívet szerezhet letisztultságával, akár a hölgyeket is: a 692 mm-es ülés magasság okán nem vélet-



lenül számít a Yamaha fokozott érdeklődésre a szebbik nemtől. A cruiser mércével könnyű, 245 kg-os motor igényes kivitelezését és harmonikus formáit elnézve sehogyan sem illik a képbe a digitális műszerfal, de a LED-es féklámpa sem a hagyománytiszteltet jegyében született.

## Hátsó szem



A Reevu sisakgyártó bemutatta MSX1-es modelljét. A fejvédő különlegessége, hogy a plexi felső részében nyomon követhetjük a mögöttes forgalmat, pontosabban a sisak kivetíti oda. Ehhez egy optikai szál kell, amit a sisak hátsó részébe integráltak, szinte teljesen láthatatlanul. Mivel a „visszapillantó” magassága állítható, kényelmesen magunkra lehet szabni a rendszert, amely a gyártó szerint egyáltalán nem zavarja a sisak viselőjét.

## Csak igényeseknek!

A Bimotard villája a Marzocchitól érkezik



Felfrissítve folytatja pályafutását a 2011-ben debütált Bimota DB10 Bimotard. Az olasz szupermotó fiatalosabb idomokat és erősebb blokkot kapott, utóbbi immár 98 lóerőt teljesít. A Ducatitól származó, 1100 cm<sup>3</sup>-es L2-es egység jóvoltából nyilvánvalóan az egyik legkiválóbb szupermotó az újdonság.

ság, amely 168 kg-os tömeggel büszkélkedhet. A gyártó szokásához híven a legjobb összetevőket alkalmazza a Bimotardon is, legyen szó a karbon fejedomról, a Brembo első fékekről vagy az Arrow kipufogóról. A Bimota a mesteri kivitelezéshez illő, 21 ezer eurós alapárát állapította meg az újdonságnak.



81 km/óra az eRockit végsebessége

## Városi szerepkör

Drága, környezettudatos és egyedi megjelenését illetően is különleges masináért. Mivel a nehéz akkumulátor miatt 123 kg a gép tömege, a 12 lóerős elektromotor nem valószínű, hogy nagy elánnal mozgatná. A hatótáv használatától függően 50-75 kilométer között alakul.

Drága, környezettudatos és egyedi megjelenését illetően is különleges masináért. Mivel a nehéz akkumulátor miatt 123 kg a gép tömege, a 12 lóerős elektromotor nem valószínű, hogy nagy elánnal mozgatná. A hatótáv használatától függően 50-75 kilométer között alakul.



# Nyeregbe!

**B**ár tavaly a hazai motorospiac sosem látott mélységbe zuhant, az idei Budapest Motorfesztiválon szerencsére ennek nem lehetett sok jelét látni. A 6-7 évvel ezelőtti „megastandok” ugyan már valószínűleg nem jönnek vissza, de a nagyobb gyártók portékáit kivétel nélkül meg lehetett csodálni, és néhány extrém modellt leszámítva fel is lehetett rájuk ülni. Az új típusokkal való „testközeliség” mellett az is fontos, hogy a gyártók képviselőin túl természetesen a motoros iparág valamennyi fontos szereplője jelen volt, legyen szó többek között gumiabroncsot vagy ruházati termékeket forgalmazó cégekről. Az elmúlt évekhez hasonlóan akciók tömkelege várta a látogatókat, így sokan új felszereléssel tértek haza a seregszemléről.

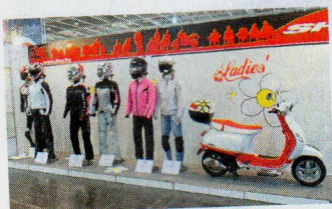
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

A télies időjárás sem riasztotta el az AMTS látogatóit, hiszen a Hungexpo 12 ezer m<sup>2</sup> alapterületű G-pavilonja zsúfolásig megtelt. Soha ennél rosszabb szezonkezdést!



Az Aprilia Caponord elektromos futóműállítással, három menetprogrammal és 1200 cm<sup>3</sup>-es, 128 lóerős V2-es blokkjával törhet borsot az ellenfelek orra alá

FOTÓ: HILBERT PÉTER



Egyértelmű trend: a hölgyvásárlókért komoly harcot vívunk



Most láthatuk először a Triumph új túramotorját, a Trophyt. Hogy a forma mennyire sikkes, azt mindenki döntse el maga, viszont a technikai fejlettség meggyőző



A közönséget már nem csak a nagymotorok, hanem az alacsony fenntartási költségű, jutányos vételárú modellek is egyre jobban érdeklik



A Harley-Davidson standján a cég 110. születésnapjára piacra dobott modellek vitték a primet. A barna fényezésről könnyű felismerni a jubileumi vasakat



600 helyett 636 cm<sup>3</sup>-es blokkal jön a Kawasaki ZX-6R Ninja. Jelenleg ez az egyetlen gép a „hatkilósok” között, amely ABS-szel és kipörgésgátlóval rendelkezik



Kívülről csak minimális mértékben változott a Yamaha FJR1300-as túramotor. Immáron dupla gyújtógyertyás a blokk és ride-by-wire a gázkar



A Magyar Veteránautós és Motoros Szövetség standján ilyen gyöngyszemekkel találkozhatott a közönség. Az utánfutós Pannonia nagy sikert aratott



## i EGYEDI ÉPÍTÉSŰ GÉPEK

### Konvenciók nélkül

Az F-pavilonban kaptak helyet az egyedi építésű gépek, melyek között számos, nemzetközileg jegyzett masinát láthattunk. **AZ ÁTÉPÍTÉSEK TÖBBSÉGE TOVÁBBRA IS HARLEY-DAVIDSON ALAPÚ**, ettől függetlenül két egymásra hasonlító



motort keresve is nehéz lett volna találni. Néha jó látni, hogy az alkotói fantáziának nincs határa, amit a képünkön látható, a Gigamachine Choppers által épített, extrém oldalkocsis gép is mutat.



Az idei év egyik legjobban várt újdonsága a BMW R 1200 GS. Az üléspróba után megállapítható, hogy a kényelemmel ezután sem lesz gond



A 150 lovas KTM 1190 Adventure technikai segédeszközök armadájával érkezik. A Ducati Multistradával holtversenyben ez a kategória legcombosabb darabja



Igazi csodabogár a 6,49 millió forintos Honda FL1800F6B, amely nem más, mint a Gold Wing új változata

Jó látni, hogy a Honda újraélesztette az 500-as kategóriát: van sportmotor, naked és allrounder verzió is!



Sisakból és kiegészítőből ezúttal sem volt hiány, ráadásul számos terméket akciósan lehetett megvásárolni



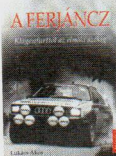
Félmillió forintot alig meghaladó árával a fiatal korosztály nagy kedvence lehet a Honda NSC50R robogó



A 250-es Suzuki Inazuma sikkes formájával és 1,25 millió forintos árával is slágergyanúsnak ígérkezik, a 3,2 literes fogyasztásról nem is beszélve

**RÖVIDEN**

**Rali biblia**



A Ferjancz címmel életrajzi kötet jelent meg a magyar ralisport koronázatlan királyáról, az örökös bajnok Ferjancz Attiláról. Lukács Ákos 248 oldalas könyve

feleleveníti az idén 67 esztendőes egykori versenyző és sportvezető karrierjének legfontosabb pillanatait, köztük **A 32 HAZAI ÉS A 23 EURÓPA-BAJNOKI FUTAMGYŐZELMET IS.**

**Kornél bravúrja**

A legsikeresebb magyar krosszos, Németh Kornél (KTM EXC350) fantasztikus sikert ért el a teremenduro-vb-n. Egykori motokrossz vb-menőnk a motokrossz, a szuperkrossz, a freestyle, az endurocross és a tereprali után a teremenduro elitjébe is berobbant. A háromfordulós szériában a lengyelországi Lodzban az ötödik (5./4./6.), Barcelonában a negyedik (7./6./2.), míg a franciaországi Tours-ban a hetedik (7./5./7.) helyen zárt, a végelszámolásnál az ötödik helyen végzett, **TOVÁBBÁ Ő LETT A LEGSIKERESÉBB ÚJONC IS!** A vb-t egyébként a címvédő lengyel Blazusiak (KTM) nyerte.



**ERC**

**Kopeccky kihasználta Kubica hibáját és gond nélkül nyert**



Pedig az első nyolc szakasz után úgy tűnt, Kubica tarol majd...

**Hibahatár**

**R**obert Kubica lehenlően kezdte debütáló versenyt az európai ralibajnokságban! A Kanári-szigetek aszfaltos derbijein mind a nyolc szakaszt megnyerte az első napon, így több mint egyperces előnyre tett szert, annak ellenére, hogy az utolsó gyorsaságin vissza kellett tolatnia, amikor nekikoccant egy házfalnak. Csakhogy a tizedik speciálon már nem úszta meg ennyivel, amikor korlátnak csapta a Citroën DS3 RRC-t és kiesett. Ezek után a skodás Jan Kopeccky simán nyert Craig Breen (Peugeot 207 S2000) és a verseny promótora, Luis Monzon (Mini JCW RRC) előtt. Puskádi Jánosék hetedikként végeztek a Skoda Fabiával, míg Bessenyei Zoltánék (Honda Civic Type R3) az összetett 11. és a fronthajtású géposztály második helyén értek célba - ezzel át is vették a vezetést a kategóriában. Vizin László (Subaru Impreza STi) az első gyorsaságin negyedik helyett másodikba kapcsolott, így ledarálta az első differenciált. Egy utcai autóból származó váltóval folytatni tudta a versenyt, de jókora hátrányban az abszolút 16., míg a széraautók 5. helyén zárt.

**i ERC (13/3. FORDULÓ)**

**Az összetett állás**

- VERSENYZŐK:** 1. **Kopeccky** (CZE) 76 pont, 2. **Breen** (IRL) 58 pont, 3. **Ketomaa** (FIN) 39 pont, 4. **Delecour** (FRA) 32 pont, 5. **Bouffier** (FRA) 31 pont, 6. **Monzon** (ESP) 24 pont, 7. **Baumschlager** (AUT) 23 pont, 8. **Pech** (CZE) és **Cerny** (CZE) 30-30 pont, 10. **Aigner** (AUT) 18 pont.

**RALI-OB: SZÉZONELŐZETES**

**Újra WRC-k!**



Erről már sokan lemondtak, idén mégis viszontláthatjuk az egykori csúcsgépeket a hazai futamokon.

A publikum legnagyobb öröme újra WRC-durrogástól lesznek hangozók a pályák, ez az abszolút újdonság az idei országos bajnoki sorozatban, amelyben 2009 óta nem mehettek a topautók. Akkor az a döntés született, hogy követ-

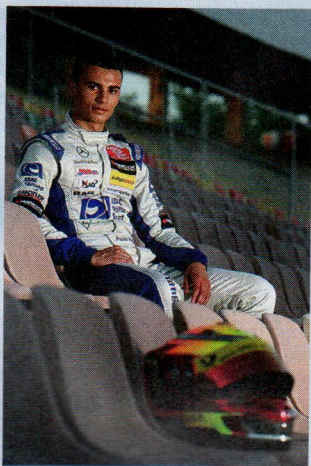
**Szöke Tamás (balról) és Kazár Miklós Loeb egykori Xsara WRC-jével vág neki a bajnokságnak!**

# Ralf visszavonul

DTM



Bár a tavalyi nyolc helyett idén csak hat versenyautót indító Mercedesnél nemrégiben még biztosnak tűnt a helye, Ralf Schumacher váratlanul bejelentette, hogy szögre akasztja a sisakját! A 37 esztendő s német a



A 18 esztendő s Wehrlein a DTM legfiatalabb pilótája

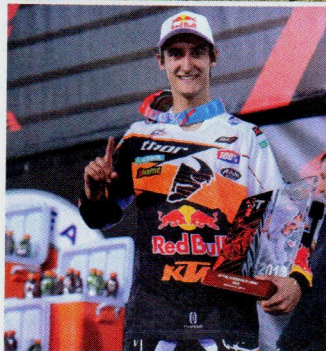
versenyzés helyett a Mücke Motorsport csapat menedzsmentjét erősíti, valamint a Mercedesnél a fiatal DTM-pilóták mentorálását végzi. A kisebbik Schumi 2008-ban debütált a sorozatban, azóta 52 futamon állt rajthoz, egy pole pozíciót szerzett és 46 pontot gyűjtött, 30 kört töltött az élen, egyszer megfutotta a leggyorsabb versenykört, kétszer állhatott dobogóra, a legjobb eredménye egy második helyezés, a bajnokságban pedig a 2011-es nyolcadik pozíció volt. Helyére a tavalyi F3 Euro-széria második helyezettjét, Pascal Wehrleint igazolták le, Daniel Juncadella csapattársaként. A sorozat belső hírei szerint DTM America néven 2015-ben a tengerentúlon is elindítanak a pontvadászatot. Mivel addigra a Japán Super GT átveszi a technikai szabályzatot, akár a Honda, a Lexus és a Nissan is rajthoz állhatna a bajnokságban.

AMA SX

# Kettesével



Millsaps (18) sokáig Villopoto előtt ment, de a címvédő újra nyert



i AMA SX (17/12. FORDULÓ)

## Az összetett állás

450 CM<sup>3</sup>: **1. Villopoto** (Kawasaki) 252 pont, **2. Millsaps** (Suzuki) 240 pont, **3. Dungey** (KTM) 230 pont, **4. Reed** (Honda) 196 pont, **5. Barcia** (Honda) 184 pont, **6. Stewart** (Suzuki) 169 pont, **7. Canard** (Honda) 165 pont, **8. Short** (KTM) 148 pont, **9. Brayton** (Yamaha) 122 pont, **10. Tickle** (Suzuki) 122 pont.

Két motorostól hangos az amerikai szuperkrossz. A 450 cm<sup>3</sup>-es kategóriában Ryan Villopoto menetel egymás utáni harmadik bajnoki címe felé, míg a 250-ben a kétszeres MX2-es világbajnok, Marvin Musquin az első amerikai trófeájáért hajt. Villopoto az elmúlt két fordulóban Ryan Dungey, majd Davi Millsaps ellen diadalmaszkodott, riválisai azonban még bizakodnak. Dungey nagyon kiegyensúlyozott, míg Millsaps a sérülései után ismét formába lendült, hiszen egy hónap után állhatott ismét dobogóra. A kétszeres bajnok Chad Reed viszont idén már biztosan nem nyer, hiszen térsérülése miatt befejeződött számára a szezon. A 250-esek keleti parti divíziójában Musquin (kis képűnkön) az első KTM-es Amerikában, aki triplázásra volt képes.

jük a nemzetközi trendet, amely a nemzeti bajnokságok számára a Super2000-es kategóriát javasolja csúcsgéposztálynak. Hogy ezért, vagy a gazdasági válság okán (a kettő kábé egybeesett), talán sohasem fogjuk megtudni, de tény, hogy eltűntek a nézők a pályák széléről, s szép lassan fogyni kezdett a mezőny is. Ettől a döntéstől most azt várják, újra kedvet kapnak a versenyzők, s visszatérnek a nézők is. Nos, az Eger Rali nevezési listáját elnézve mindez akár igaz is lehet! Egyrészt szerepel rajta 83 első osztályú páros, másrészt pedig többen is éltek a lehetőséggel és WRC-t választottak. Például a ko-



Krózser Menyha a Subaru Impreza WRC-re szavazott

rábban abszolút magyar bajnoki címet szerző Spitzmüller Csaba (Ford Focus), vagy éppen Kazár Radnak persze a Super2000-esek is: Herczig Norbert egy Skodát, Bútor Róbert egy Peugeot-t vet be, de ha őszinték akarunk len-

néhány szlovák versenyzőt, akik szintén WRC-vel érkeznek. Maradnak persze a Super2000-esek is: Herczig Norbert egy Skodát, Bútor Róbert egy Peugeot-t vet be, de ha őszinték akarunk len-

## i VERSENYNAPTÁR

Április 5-7.	Eger*
Május 10-12.	Miskolc*
Július 12-14.	Veszprém
Augusztus 24-25.	Komló*
Szeptember 6-7.	Kassa
Szeptember 27-29.	Budapest
November 7-9.	Pécs*
December 28-29.	Hungaroring

\*Véglegesítésre csak az adminisztratív és pénzügyi feltételek teljesítése után kerül sor

ni, optimális esetben a hazai pályákon ők nem tudják legyőzni a WRC-eket. No, de mikor van a raliban optimális eset? Soha! És éppen ez benne a szép...

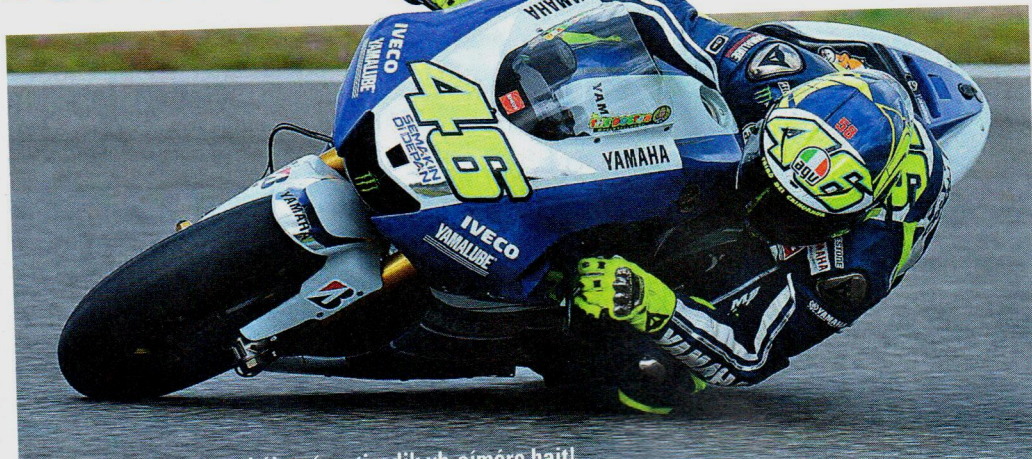
TÓTH ANITA

# Szenzációs év lehet!

Április 7-én rajtol az első számú motoros sorozat 65. kiírása.

**A** MotoGP idén is új szabályokkal rajtol: már nem hat, hanem csak öt blokkot lehet használni a szezonban, továbbá három kilóval felvitték (160 kg) az 1000 cm<sup>3</sup>-es gépek minimális tömegét. Az edzések lebonyolítási rendszerében a 3x45 perces szabadedzést 2x15 perc időmérő követi. A szabadedzések legjobb tíz motorosa automatikusan bejut a második időmérőbe, míg a többiek közül az első kvalifikáció első két helyezettje csatlakozik hozzájuk – így 12 versenyző dönti el a pole pozíció sorsát.

A címvédő Jorge Lorenzo a harmadik vb-címére hajt a MotoGP-ben, míg Daniel Pedrosa nyolcadik királykategóriabeli idényében végre világszínre akar lépni. Valentino Rossi 2010 után visszatért a gyári Yamaha-csapatba, s idén már a tizedik vb-címére hajt a 34 éves legenda. A Moto2 tavalyi világbajnoka, a mindössze 20 éves Marc Marquez viszont azt a bravúrt szeretné véghezvinni, amire eddig csak Kenny Roberts volt képes. Az első szezonjában azonnal világbajnok akar lenni! A Ducatinak a Rossi utáni korszakban egyelőre nincsenek ilyen ambíciói, azonban a márka készül a sikerekre. Az új tulajdonos, az Audi hatalmas pénzeket fektet a MotoGP-be, az új szerzemény, Andrea Dovizioso pedig nagyon eltökélt. A MotoGP mezőnye egyébként tele van sztárokkal. Rossi, Lorenzo, Dovizioso, Pedrosa, Marquez és Crutchlow mellett Colin Edwards, Hiroshi



Rossi hazatért a Yamahához és a tizedik vb-címére hajt!

Aoyama, Stefan Bradl, Ben Spies, Alvaro Bautista és Nicky Hayden is nyert vb-címet különböző sorozatokban.

## Pol Espargaro végre világbajnok akar lenni

A negyedik szezonját kezdő Moto2 tavalyhoz képest alapvető változásokon ment át. Eddig csak a motor minimális súlyát (135 kg) mérték, az idei évtől kezdve viszont a gép és a versenyző minimális összsúlya nem lehet kevesebb 215 kilónál. A Moto2 két meghatározó tagja, a tavalyi világbajnok Marquez és a háromszoros vb-bronzérmes Andrea Iannone felköltözött a MotoGP-be, a Moto3-ból viszont érkezett a világbajnok Sandro Cortese. Immár nincs hölgy tagja a mezőnynek, hiszen Elena Rosell idén nem indul. A gyártók közül kiszállt a brit FTR és a spanyol AJR, a német Kalex és a svájci Suter viszont még inkább átvette a főszerepet. A Kalexet képviselő 22 éves Pol Espargaro mentelt a három hivatalos IRTA-teszten, Valenciában és kétszer Jerezben is

ő volt a leggyorsabb. A Moto2-ben egyébként hét egykori világbajnok, Mike Di Meglio, Julian Simon, Toni Elias, Nicolas Terol, Xavier Simeon, Thomas Lüthi és Cortese húzza a gázt. A svájci Lüthi óriási hátrányból indul, hiszen kar-, könyök- és válltörés miatt csak később kezdheti meg a pontgyűjtést.

A tavalyi debütált legkisebb kategória mezőnyéből öten felköltöztek a Moto2-be. Köztük van a Moto3 első világbajnoka, Cortese, a vb-negyedik Danny Kent és a nagydíjgyőztes Louis Rossi is. Világbajnokunk, Talmácsi Gábor egykori legnagyobb ellenfele, Hector Faubel viszont 11 év után elhagyta a vb-t. A mezőnyben nyolc újonc található, s a Moto3-nak immár hölgy tagja is van a 16 éves spanyol Ana Carrasco személyében. Technikai oldalon tavalytól eltérően immár főként a KTM, hiszen a 33 versenyző közül 16 a narancs-feketet választotta. Tavaly a KTM-é lett az egyéni és a gyártói vb-cím is, az előszezonni tesztek alapján pedig nagy az esély a duplázásra. A három hivatalos teszten tarolt a

KTM, a márka két legjobb pilótája a vb-harmadik Maverick Vinales és az ezüstérmes Luis Salom volt. Vinales azonban sérülten kezdheti meg a vb-t, hiszen ugyanúgy amputálni kellett az egyik ujját, mint 2011-ben Lorenzonak. A tesztek meglepetése volt még az indiai Mahindra, amely immár a svájci Suterrel működik együtt.

HEGYI ANDRÁS-SZABÓ RÓBERT

## i VERSENYNAPTÁR

### Amerikai trió

Tavalyhoz hasonlóan ismét 17 forduló (MotoGP 18) lesz a sorozat, amely több változással is szolgál. Portugália 14 év után először kikerült a menetrendből, Estoril helyét egy új amerikai helyszín, a texasi Austin veszi át. A MotoGP történetében először **HÁROM AMERIKAI NAGYDÍJAT RENDEZNEK** egyazon idényben.

Április 7.	Losail (QTR)*
Április 21.	Austin (USA)
Május 5.	Jerez (ESP)
Május 19.	Le Mans (FRA)
Június 2.	Mugello (ITA)
Június 16.	Barcelona (ESP)
Június 29.	Assen (NL)**
Július 14.	Sachsenring (GER)
Július 21.	Laguna Seca (USA)***
Augusztus 18.	Indianapolis (USA)
Augusztus 25.	Brno (CZE)
Szeptember 1.	Silverstone (GBR)
Szeptember 15.	Misano (RSM)
Szeptember 29.	Aragon (ESP)
Október 13.	Sepang (MAL)
Október 20.	Phillip Island (AUS)
Október 27.	Motegi (JAP)
November 10.	Valencia (ESP)

\* éjszakai futamok, \*\* szombati versenynap, \*\*\* csak MotoGP



A spanyol különítmény: nem aprózzák el, mindhárom kategóriában aranyat remélnék

Monzában végre kezdetét vette a túraautó-világbajnokság új korszaka. Vajon mennyiben változott a sorozat képe?

A 2013-as évadra alaposan át alakult a WTCC mezőnye, hiszen az elmúlt három évben egyedüli gyári csapatként domináló Chevrolet kivonult, míg a Honda és a Lada visszatért. Csakhogy a szezonnyitó alapján úgy tűnik, az erőviszonyok egyelőre maradtak a régiiben. A Chevrolet Cruze 1.6T a privat csapatok kezében (és főleg a háromszoros világbajnok Yvan Mullerrel a volánja mögött) is rendkívül ütőképes fegyvernek számít, a szabadedzések és az időmérő alapján a Honda Civic hátránya átlagosan több mint egy, míg a Lada Granta lemaradása hozzávetőleg két másodperc volt körönként.

Még ennél is rosszabbul indult azonban a gyári támogatású Zengő-csapat, Michelisz Norbi és a Honda első randevúja. A legutóbbi specifikációjú Honda Civicet az utolsó pillanatban, finoman szólva is szedett-vetett állapotban kapták meg a versenyautót építő olasz JAS Motorsporttól, s egész hétvégén különféle technikai problémákkal küszködtek. Főleg a fékkel volt gond, ami ugyebár a sorozat leggyorsabb pályáján nem igazán egészséges: az első tréningen Norbi mindössze négy kört tudott megtenni, a kvalifikációt pedig szinte teljes egészében kénytelen volt kihagyni.

## Ez a négy pont maga a meglepetésajándék

Az első versenyre úgy ahogy sikerült összetakolni a narancs-fekete Civicet, így aztán amikor a szakadó esőben a biztonsági autó elengedte a mezőnyt, Norbi támadásba lendült és a 19. pozícióból látványos előzésekkel és az ellenfelek hibáit kihasználva végül nyolcadikként ért célba. Muller és csapattársa, Tom Chilton senkitől sem zavartatva sima kettős győzelmet aratott az RML istállónak, a Bamboo Engineering csapatánál versenyző Alex MacDowall harmadik helyével pedig a Cheyvk ismét kisajátították a dobogót – Chilton és MacDowall először állhatott fel a pódiumra. A vizes pályán a gyári Hondák versenytempója is jónak tűnt, Gabriele Tarquini öt pozíciót javítva negyedikként, míg a 14. helyről induló Tiago Monteiro mö-

Egyelőre idén is maradt a Chevy-főlény, Muller máris utcahossal vezet a tabellát



# Privát erő



Norbi remekül kezdett, majd a párosodással bajlódott

Dudukalo a csapattárs Thompson autóját is összetörte, a Lada így visszalépett



Tarquini (balról) hajszálnyi előnnyel zsebelte be a bronzérmet

götte zárt. Miután a kvalifikáción a BMW-s Fredy Barth-tal ütközött és megsérült az autója, a címvédő Rob Huff (Seat) a mezőny végéről verekedte fel magát és James Nasht (Bamboo Engineering Chevrolet) megelőzve hatodikként végzett.

A fordított rajtfelállásos (a kvalifikáció első tíz helyezettje) második futamból rövid úton tesztverseny lett Norbi számára, ugyanis a Honda hibás szellőzőrendszere miatt bepárosodott a szélvédő, és a gyors szerviz után már körhátrányban autózott.

## i WTCC (12/1. FORDULÓ)

### Az összetett állás

**VERSENYZŐK:** 1. Muller (FRA) 55 pont, 2. Chilton (GBR) 32 pont, 3. Tarquini (ITA) 28 pont, 4. Nykjaer (DK) és MacDowall (GBR) 18-18 pont, 6. Monteiro (POR) 14 pont, 7. Basseng (GER) és Nash (GBR) 12-12 pont, 9. Oriola (ESP) 10 pont, 10. Huff (GBR) 9 pont, 11. Michelisz (HUN) 4 pont.

**KONSTRUKTŐRÖK:** 1. Honda 94 pont, 2. Lada 6 pont.

**CSAPATOK:** 1. RML 33 pont, 2. Bamboo Engineering 13 pont, 3. All-Inkl.com Münnich Motorsport 12 pont, 4. Nika Racing 8 pont, 5. Tuenti Racing Team 4 pont, 6. Zengő Motorsport 3 pont, 7. PB Racing és Roal Motorsport 2-2 pont, 9. Wiechers-Sport 1 pont.



Nykjaer, Muller és Tarquini, avagy a második futam érmesei

Muller a tizedik rajtkockából indulva az első kör végén már negyedik volt, majd négy körrel később megelőzte az óriásit rajtoló és a versenyben addig vezető Tarquinit, végül tökéletes hétvégét zárva ismét nyert. A hondás olaszt később a WTCC-ben most debütáló Nika Racing csapat Chevrolet-jével Michel Nykjaer szintén maga mögé utasította és a befutónál az FIA GT-sorozatból érkező Marc Basseng (Seat) is keményen megszorogatta: Tarquini végül 0,087 másodperces előnnyel épphogy megcsipte a bronzérmet a Hondának.

TÓTH ZOLTÁN ZSOLT

# GLAMOUR-NAPOK

## ÁPRILIS 12-14.

# GLAMOUR

CSAK  
595  
forint

www.glamouronline.hu

KÖTELEZŐ  
ALAPDARABOK

Hajdú  
Niki

TOPMODELLEN

KÖZÉPPONTBAN  
A SZÉPSÉGED

- Imádni való körömfestések
- A Kardashian-kontúr
- Dögös pillangó-szemek

Divat+IQ=  
glamúr

Ingyenes  
intelligenciateszt

HOLLYWOODI  
MOSOLY!  
MINDENKINEKI  
Most rendezheted  
a fogorod

# BOLDOG MÉGÚJULÁST!

## SZUPER KEDVEZMÉNYEK A GLAMOUR-NAPOKON



ISSN 1844-5515 Európai Unió

# 3 NAP

## 169 MÁRKA

MINTEGY  
1000 ÜZLET  
20-50%  
KEDVEZMÉNY

Főtámogató:

méregtelenítő  
**Silegon**  
kapszulák



# JÁTSSZ ÉS NYERJ!

## GLAMOUR ONLINE

További információ a GLAMOUR-ban  
és a [www.glamouronline.hu](http://www.glamouronline.hu)-n!

AZ ALÁÍRÁSOK RÉSZE VÉVŐK:

ADIDAS • AESTHETICA • APHRODITE • ARA • ART OF HOME • AUCHAN • AUTO BILD • BABÉ • BABYLISS • BAGATT • BARKA SZÍNHÁZ • BÁRSONY ORVOS-ESZTÉTIKA • BATA • BAUSCH & LOMB • BELLA MODA • BERGOLINI • BIODERMA • BL ÓRASZALON • BORGIO • BRANCH SHOES • BUTLERS • C&A • CALZEDONIA • CARPISA • CERTAIN DRI IZZADÁSGÁTLÓ • CHARLES VÖGELE • CLARKS • CLINIQUE • COLUMBIA • COMPLEX ÉTRENDKIEGÉSZÍTŐK • CONVERSE • CRABTREE & EVELYN • CUISINART • D.D. STEP • DARLINGTON TEABOLT • DEVERGO & FRIENDS • DM • DOCKYARD • DOUGLAS • DR. SPILLER • EASY HOTEL BUDAPEST • EDDO • E-FIT STÚDIO • ELLEN • ELO • ELSEVE • ALOE VERA • ESTÉE LAUDER • EUCERIN • FLORMAR • FUNDANGO • GARNIER • GAS • GEO • GEOX • GIUDI • G-STAR RAW • GUESS • H&M • HAIR CLUB • HEAVY TOOLS • HELLY HANSEN • HERVIS • HIPPSY • HOTEL CORVUS AQUA • HOTEL PIROSKA • BÜK • I AM • INTERSPORT • INTIMISSIMI • JACKPOT & COTTONFIELD • JOSEPH SEIBEL • J.PRESS • JUTA • KFC • KIS-ÉS NAGYLÁBUK BOLTJA • KISKEGYED • KOOKTA • LA TENDA HOME • LANCÔME • LEE WRANGLER • LIBRI • LLOYD • LONG LASHES • L'OCITANE EN PROVENCE • L'ORÉAL PARIS • MAGENTA • MALU WILZ • MANGO • MONT BLANC • MORRISON'S LIGET • MÜLLER • MÜLLER-WILKINSON • MYROPOLIUM • NDN SPORT • NEW YORKER • NIVEA • OKAIDI • OLIVER OPTIKA • OPTIC WORLD • ORSAY • PARFOIS • PEPE JEANS • PHYRIS • PINKIE • PIZZA HUT • PLAYERSROOM • QUATTRO MOBILI • REALISZISZTEMA MENEDZSERSHOP • RENO • REPLAY • RETRO • REVALID • REVALID BEAUTY COMPLEX • RIJADOKI • S.OLIVER • SALAMANDER • SAMSONITE • SANDO LONDON • SCHWARZKOPF • SCOTCH & SODA • SEBASTIANO • SILEGON MÉRÉGTELENÍTŐ KAPSZULÁK • SIX • SKINY • SOLANIE • SPRINGFIELD • STARBUCKS • STENTON • SUPERDRY • SWAROVSKI • TAKKO FASHION • TALLY WEIL • TAMARIS • TCHIBO • TELENOR • TEZENIS • THE BODY SHOP • TOM TAILOR • TONI & GUY • TRIUMPH • ÚJVILÁG ÉKSZER-ÓRA • ULPIUS-HÁZ • VAGABOND • VISION EXPRESS • WELLATON • WELLENSTEYN & CAMPIONE • WOMEN SECRET • X-EPIIL • YVES ROCHER • ZALAKERÁMIA

# Botrányszagú



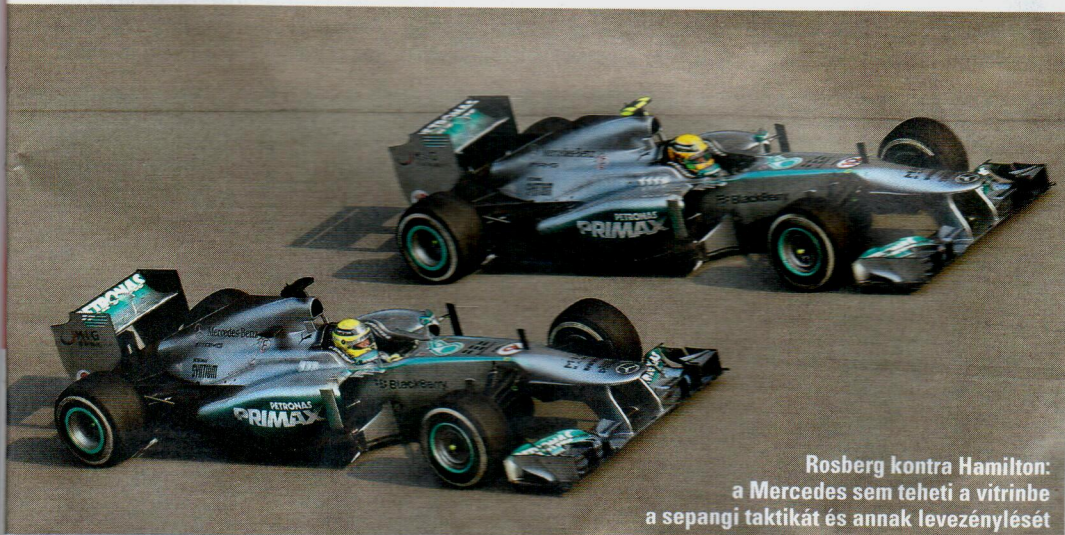
Vettel ugyan szokásához híven feltartott mutatóujjal ünnepelt, de ekkor már tudta, hogy beleköpött a levesbe. A hírek szerint Webber az év végén távozik a csapattól...

Malajziában a Red Bull visszavágott Räikkönen ausztráliai győzelméért, de nagy árat fizetett érte: Vettelt és Webbert talán soha többé nem tudják kibékeíteni. Hamilton is lehangelve állt a dobogó legalsó fokán.

Tulajdonképpen minden a gumik miatt van. Ha nem kell spórolni velük, a vérbeli „ereszd el a hajamat” küzdelem helyett csak sétakocsikázva körbe-körbe a sepangi arénában, akkor nincs semmiféle csapatutasítás, amit Sebastian Vettelnek meg kell szegnie, hogy azt tehesse, amiről az autóversenyzés szól: harcolhasson a győzelemért.

A Malajzian Nagydíjon melodramává fajuló történet még egy héttel korábban, az ausztráliai idénnyitón kezdődött, ahol a Red Bull a saját kárán tanulta meg, hogy

az idei Pirellikkel nem nyomhatják kedvükre a gázt. Az időmérőn Vettel hiába tette egyértelművé, hogy ami a nyers tempót illeti, változatlanul az RB9-es az etalon, a versenyen agyonkoptatta a gumijait, így az eggyel kevesebbszer kereket cserélő Kimi Räikkönen szemtelenül elhalasztta előle a győzelmet az aroncskímélő Lotusszal. Sőt a Ferrariról is kiderült, hogy kíméletesebben bánik az abroncsokkal, úgyhogy a Red Bullnak volt min töprengenie Malajzia előtt. Úgy tűnt, nem találták meg a megoldást, ezért abban a biztos

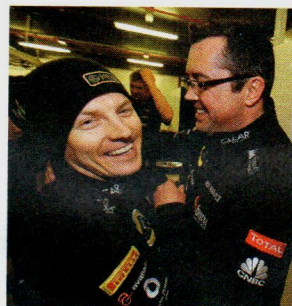


Rosberg kontra Hamilton: a Mercedes sem teheti a vitrinbe a sepangi taktikát és annak levezénylését

## i AUSZTRÁLIÁBAN TÖRTÉNT

### Könnyű győzelem

„A rajtnál javítottam néhány helyet, aztán minden magától értetődően történt. Valószínűleg ez volt az egyik legkönnyebb győzelmem” - fogadta a rá jellemző flegmával Räikkönen,



hogy sikerült megnyernie az idénnyitót. Látszólag erőfeszítés nélkül került az élre, főként annak köszönhetően, hogy **KÉT KERÉCSZERÉVEL TUDTA TELJESÍTENI A TÁVOT, MIKÖZBEN ELLENFELEINEK MUSZÁJ VOLT HÁROMSZOR KIÁLLNIUK.** Végre mosolyogni is láttuk!

### Az első bevetés

Az öt újonc közül Esteban Gutiérréz végzett a legelőkelőbb, a 13. helyen, a legnagyobb feltűnést mégsem ő, hanem a Ferrari tesztpilótája, Jules



Bianchi (képünkön) keltette, aki a sokkal gyengébb Marusszával is csupán egyetlen kör hátrányban ért célba, mégpedig úgy, hogy a versenyen elért leggyorsabb körök listáján 11. lett, mindössze 45 ezreddel elmaradva Vetteltől. **A SZUPERLÁGY PIRELLIKEN RÁADÁSUL Ő FUTOTTA A LEGGYORSABB KÖRT!**

### Egyből nulla

Hülkenberg pályafutása a Saubernél nem is indulhatott volna rosszabbul: az időmérőn hiába szerezte meg magának a gumitaktika szempontjából kedvező 11. helyet, a versenyen részt sem vehetett, a szerelői ugyanis néhány órával a rajt előtt hibát találtak az autója üzemanyag-rendszerében. Később kiderült, hogy **A BENZINTANK MAGÁTÓL ÖSSZEROGYOTT, MERT VÁKUUM KELETKEZETT BENNE.**

**i MALAJZIÁBAN TÖRTÉNT**

**Hátszámcsere**

Hamilton a 6. körben **VÉLETLENÜL ELŐZŐ CSAPATA, A MCLAREN BOXÁ-HOZ ÁLLT BE KERÉKET CSERÉLNI.** Szerencséjére a meglepett szerelők – akik éppen Buttont várták – feltalálták magukat, és azonnal intettek neki, hogy haladjon tovább. „Csak eljárszotam egy Jensonra – utalt arra később viccelődve, hogy a 2011-es Kínai Nagydíjon volt csapattársa tévedésből a Red Bull garázsához állt be. – Egyszerűen elbambultam.” Hamilton kb. 2,5 másodpercet veszített a bakival, pedig ennyi idő jól jöhetett volna neki a Red Bullok elleni küzdelemben.

**Durva hiba**

Alonsónak az év végén nagyon hiányozhatnak azok a pontok, amiket Sepangban dobott el, teljesen feleslegesen. A rajtoknál megszokott, általában kifizetődő agresszivitása ezúttal látványosan megbosszulta magát: nekiment Vettelnek a 2-es kanyar



előtt. Bár az első szárnya megsérült, és jól láthatóan lógott, szikrákat vetve az aszfalton, a Ferrari nem hívta be őt a boxba, mert abban bíztak, hogy a légterelő kibírja azt a 3-4 kört, ami a slickekre való váltásig hátra van. A terv azonban nem vált be: a célegyenes végén **A TERHELÉSTŐL LESZAKADT A SZÁRNY, ÉS ALONSO A KAVICSÁGYBAN KÖTÖTT KI.**

**Kerékanyázás**

Az F-1-be egyéves kihagyás után visszatérő Adrian Sutil Ausztráliában a futam egyik hőse volt, hiszen – pályafutása során először – vezette a versenyt, mégpedig 11 körön át. Ám Malajziában éppolyan csúfos véget ért a vasárnap délutánja, mint csapattársáé, di Restáé: kénytelen volt feladni a küzdelmet, miután az első két kiállása alatt több mint két percet töltött a boxban. A probléma a Force India új fejlesztésű, **FELNIBE INTEG-RÁLT KERÉKANYÁIVAL ADÓDOTT,** amelyekkel ideális esetben néhány századot lehet nyerni a boxkiállások során, most azonban értékes pontokat veszítettek miattuk.



Ausztráliában az eső áthúzta a szombati számításokat, így a kvalifikációt a versenynap reggelén futották



Alonso (nyomában a későbbi győztes Räikkönen) szerint győzelemmel ért fel a melbourne-i ezüst

tudatban vágtak neki a futamnak – igaz, legalább az első két rajtkockából –, hogy ha nem akarnak elviselhetetlenül sok kerékcsere, nem szabad túl sokat követelniük a Pirelliktől.

**A Red Bull máris hisztizik a gumik miatt**

Mark Webber utólag elárulta, hogy gyakorlatilag végig a számítógép által kiszámolt köridőkhöz kellett tartaniuk magukat. „Manapság 80%-os tempóban kell vezetni a futamokon. Nem úgy van, mint a régi szép időkben, amikor a versenyzők úgy nyomták a gázt, ahogy a csövön kifért, és a kanyarokban teljes erőből megtámaszkodtak a gumikon, mert azok ettől most elkopnának. A versenyzés már csakis arról szól, hogy kiméljük a gumikat. Nem lehet a határon vezetni velük.”

Lényegében ugyanerre panaszkodott Lewis Hamilton is, elismerve, hogy nem is élvezte a Maláj Nagydíjat. A britnek persze más oka is volt a csalódottságra, mert a Mercedes elszámolta magát a benzinnel, ezért azzal is korán el kellett kezdenie spórolni. Emiatt át kellett engednie a 2. helyet Vettelnek, akit a boxban megelőzött egy elvágással, és csapattársa, a sarkában loholó Nico Rosberg csak azért nem ment el mellette, mert kötelességtudóan engedelmeskedett Ross Brown utasításának. „Az igazat megvallva Nicónak kellene itt állnia helyettem – mondta a szemlátomást csalódott Hamilton a dobogón. Sokkal okosabban versenyzett, mint én.”

A pilóták a gumikkal kapcsolatban voltaképpen csak azt a véleményt visszhangozták, amit tavaly Michael Schumacher fogalmazott

**i VÉGEREDMÉNY (19/1.)**

Melbourne (AUS)		58 kör = 307,574 km
1.	[7.] RÄIKKÖNEN (FIN) Lotus-Renault	1 óra 30'03,225" (204,927 km/óra)
2.	[5.] ALONSO (ESP) Ferrari	+12,451"
3.	[1.] VETTEL (GER) Red Bull-Renault	+22,346"
4.	[4.] MASSA (BRA) Ferrari	+33,577"
5.	[3.] HAMILTON (GBR) Mercedes GP	+45,561"
6.	[2.] WEBBER (AUS) Red Bull-Renault	+46,800"
7.	[12.] SUTIL (GER) Force India-Mercedes	+1'05,068"
8.	[9.] DI RESTA (GBR) Force India-Mercedes	+1'08,449"
9.	[10.] BUTTON (GBR) McLaren-Mercedes	+1'21,630"
10.	[8.] GROSGEAN (FRA) Lotus-Renault	+1'22,759"
11.	[15.] PEREZ (MEX) McLaren-Mercedes	+1'23,367"
12.	[13.] VERGNE (FRA) Toro Rosso-Ferrari	+1'23,857"
13.	[18.] GUTIERREZ (MEX) Sauber-Ferrari	-1 kör
14.	[16.] BOTTAS (FIN) Williams-Renault	-1 kör
15.	[19.] BIANCHI (FRA) Marussia-Cosworth	-1 kör
16.	[22.] PIC (FRA) Caterham-Renault	-2 kör
17.	[20.] CHILTON (GBR) Marussia-Cosworth	-2 kör
18.	[21.] VAN DER GARDE (NLD) Caterham-Renault	-2 kör

**A versenyt feladta**

19.	[14.] RICCIARDO (AUS) Toro Rosso-Ferrari	-19 kör (kipufogórendszer)
20.	[6.] ROSBERG (GER) Mercedes GP	-32 kör (elektronika)
21.	[17.] MALDONADO (VEN) Williams-Renault	-34 kör (kicsúszás)
22.	[-] HÜLKENBERG (GER) Sauber-Ferrari	-58 kör (üzemanyagellátás)

[ ] = rajtpozíció

**A leggyorsabb versenyzők:**  
RÄIKKÖNEN, 1'29,274", az 56. körben.

meg, hímes tojáshoz hasonlítva őket. Ám sokan úgy érzik, az új generációs slickekkel még rosszabb lett a helyzet, ezért a Red Bull és a Mercedes a kulisszák mögött már elkezdett lobbizni a Pirellinél, hogy térjenek vissza a tavalyi abroncsokhoz. A Lotus – amely Melbourne után Sepangban is eggyel kevesebbszer állt ki a boxba, mint közvetlen ellenfelei – persze hallani sem akar róla, hogy megfosszák a legfőbb előnyétől. „Nem fogunk belebonyolódni egy politikai vitába csak azért, mert egyetlen csapat, a Red Bull, nem elégedett. A gumik mindenki számára egyformák – szögezte le az istállót irányító Eric Boullier. – Ők egy mért körben gyorsak, de küszködnek a gumikoppással, amit részben annak köszönhetnek, hogy ilyen filozófia szerint tervezték az autójukat.” Hasonlóan elutasító volt a Pirelli is, mond-



Balról Vettel, a negyedik helyről előretörő Alonso, a beragadt Webber és Massa igyekszik pozíciót fogni az első kanyar előtt. Sepangban nem ez volt a kulcsmomentum



ván, az első néhány versenyen mindig ugyanarra panaszkodnak a csapatok. „Aztán hozzászoknak a gumikhoz” – tette hozzá a cég sportprogramjának főnöke, Paul Hembery.

## Vettel ezt teljesen másképp gondolta

A Red Bull mindenesetre a Melbourne-i esetből okulva, a gumikopástól rettegve döntött úgy, hogy Malajziában a kerékcsere utolsó fordulója után nem hagyja tovább harcolni a versenyzőit. „Felkészültem rá, hogy sprintelnem kell egészen a leintésig – mondta Webber. – A csapatától azonban szoltak a rádión, hogy vége, a nyomás megszűnt. Spórolnunk kell a gumikkal, ezért ne harcoljunk egymással. Lejjebb tekertem a motor fordulatszámát is.” Christian Horner szerint az utasítás „teljesen egyértelmű” volt, Vettel azonban szemlátomást nem akart beletörődni, hogy békésen csücsüljön a második helyen egy olyan napon, amikor Fernando Alonso kiesett, így rengeteg pontot verhetett rá. Tulajdonképpen eleve neki kellett volna vezetnie a versenyben, de az elején elkövette azt a hibát, hogy a felszaradó pályán elsőként cserélte slickekre az intermediate gumikat – pedig nem volt rákényszerítve, mert nyugodtan megvárhatta volna, hogy valaki más, akinek kevesebb a vesztenivalója, megteszi. Ehelyett feleslegesen a kísérleti nyúl szerepére kárhoztatta saját magát, míg Webber a részidejeit látva még két körön át pályán maradt az interekkel, s ezzel az élre is állt.

Vettel ezután eltérően igyekezett taktikázni a gumikkal, az utolsó etapra tartogatva egy új szett közepes keverékű slicket, hogy majd azzal indíthasson támadást Webber ellen. A Red Bull paran-



Webber, Vettel és Hamilton arckifejezése sok mindent elárul

csa elvileg megfosztotta volna ettől a lehetőségtől, de ahogy a csapattársa éppen az orra elé érkezett meg a boxból az utolsó kiállítását követően, képtelen volt uralni magát. „Seb, ez hülyeség!” – próbálták visszafogni a rádión, ő azonban nem hagyta magát: tovább támadta Webbert, és három körrel később, több kanyaron át tartó, egyébként szuperlátványos kerék-kerék elleni küzdelemben végül el is ment mellette.

Úgy tűnik, csak később, Webber és Adrian Newey arckifejezését látva esett le neki igazán, hogy mit is követett el. A dobogón még igyekezett fenntartani a látszatot, ám alig néhány perccel később, az újságíróknak adott sajtótájékoztatón már buzgón meaculpázott. „Ma nagyon elszúrtam. Szeretnék előállni egy jó kifogással, hogy miért, de sajnos nem tudok. Megértem Mark csalódottságát, és azt is, hogy a csapat mérges rám azért, amit tettem – mondta. – Nem volt szándékos, de rosszul kezeltem a helyzetet, és átvettem tőle a vezetést. Most már tudom, miért dühös. Őszinte akarok lenni, ezért bocsánatot kell kérnem.”

Webber – aki régóta elnyomva érzi magát a Red Bullnál, és ebből nem is csinál titkot – a dobogón fanyarul megjegyezte, hogy a csapat szokás szerint ügyis meg fogja védeni Vettelt. Tévedett: Horner nyíltan megkérdőjelezte a háromszoros világbajnok állítását, kijelentve, hogy pontosan tudta, mit csinál. „Csak azt hallotta meg, amit meg akart hallani. Ez egyértelmű – mondta róla. Azonban békítőleg hozzátette azt is, hogy „éppen azért alkalmazzuk ezeket a srácokat, mert buzog bennük a versenyszellem, és keményen hajtják egymást. Mi sem szeretnénk, ha bármelyikük megalázkodna a másik előtt.” Ettől függetlenül nem vitás, hogy Vettel partizánakciója rövid távon kezelhetetlen feszültséget szült a csapaton belül, és alighanem végképp megrontotta a már eddig is ingatag viszonyt közte és Webber között, lehetetlen helyzetbe hozva a menedzsmentet. Másrészt forduló-pont lesz a saját pályafutásában is, mert ezt a sportszerűtlennek tartott lépést a közvélemény éppúgy nem fogja megbocsátani neki, ahogy Michael Schumacher stíkljeit sem.

FARKAS PÉTER

## i VÉGEREDMÉNY (19/2.)

Sepang (MAL) 56 kör = 310.408 km

1.	[1.]	VETTEL (GER)	Red Bull-Renault	1 óra 38'56,681" (188,231 km/óra)
2.	[5.]	WEBBER (AUS)	Red Bull-Renault	+04,298"
3.	[4.]	HAMILTON (GBR)	Mercedes GP	+12,181"
4.	[6.]	ROSBERG (GER)	Mercedes GP	+12,640"
5.	[2.]	MASSA (BRA)	Ferrari	+25,648"
6.	[11.]	GROSJEAN (FRA)	Lotus-Renault	+35,564"
7.	[10.]	RAIKKÖNEN (FIN)	Lotus-Renault	+48,479"
8.	[12.]	HÜLKENBERG (GER)	Sauber-Ferrari	+53,044"
9.	[9.]	PÉREZ (MEX)	McLaren-Mercedes	+112,357"
10.	[17.]	VERGNE (FRA)	Toro Rosso-Ferrari	+127,124"
11.	[18.]	BOTTAS (FIN)	Williams-Renault	+128,610"
12.	[14.]	GÜTIERREZ (MEX)	Sauber-Ferrari	-1 kör
13.	[19.]	BIANCHI (FRA)	Marussia-Cosworth	-1 kör
14.	[20.]	PIC (FRA)	Caterham-Renault	-1 kör
15.	[22.]	VAN DER GARDE (NL)	Caterham-Renault	-1 kör
16.	[21.]	CHILTON (GBR)	Marussia-Cosworth	-2 kör
17.	[7.]	BUTTON (GBR)	McLaren-Mercedes	-3 kör
18.	[13.]	RICCIARDO (AUS)	Toro Rosso-Ferrari	-5 kör

### A versenyt feladta

19.	[16.]	MALDONADO (VEN)	Williams-Renault	-11 kör (KERS)
20.	[8.]	SUTIL (GER)	Force India-Mercedes	-29 kör (kerékanya)
21.	[15.]	DI RESTA (GBR)	Force India-Mercedes	-34 kör (kerékanya)
22.	[3.]	ALONSO (ESP)	Ferrari	-55 kör (ütökzés/kicsúszás)

[ ] = rajtpozíció

### A leggyorsabb versenyző:

PÉREZ, 1'39,199", az 56. körben.

## i AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS



**VERSENYZŐK:** 1. Vettel 40 pont, 2. Raikkönen 31 pont, 3. Webber 26 pont, Button 25 pont, 4. Hamilton 25 pont, 5. Massa 22 pont, 6. Alonso 18 pont, 7. Rosberg 12 pont, 8. Grosjean 9 pont, 9. Sutil 6 pont, 10. Hülkenberg és di Resta 4-4 pont, 12. Button és Pérez 2-2 pont, 14. Vergne 1 pont.

**KONSTRUKTŐRÖK:** 1. Red Bull-Renault 66 pont, 2. Lotus-Renault és Ferrari 40-40 pont, 4. Mercedes GP 37 pont, 5. Force India-Mercedes 10 pont, 6. Sauber-Ferrari és McLaren-Mercedes 4-4 pont, 8. Toro Rosso-Ferrari 1 pont.

## i KÖVETKEZIK

### Kínai Nagydíj,

2013. április 14., Sanghaj

A pálya hossza: 5,451 km

Versenytáv: 56 kör = 305,066 km

Körrekord edzésen:

Vettel (2011, Red Bull) 1'33,706"

Körrekord versenyen:

M. Schumacher (2004, Ferrari)

1'32,238"



FOTO: MRAELING, CSAPATOK

**FELELŐS KIADÓ**  
Dr. Bayer József ügyvezető igazgató

**FŐSZERKESZTŐ**  
Szabó Róbert

**FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES**  
Tóth Zoltán Zsolt

**TERVEZŐSZERKESZTŐK**  
Bíró Éva, Róka Barbara, Molnár István

**WEBSZERKESZTŐ**  
Lővei Gergely

**SZERKESZTŐSÉG**  
1122 Budapest, Városmajor u. 12-14., A/11.  
Postacím: 1535 Budapest, Pf.: 970.  
Telefon: (06-1) 488-5568, fax: (06-1) 488-5579.  
E-mail: titkarsag@automotor.hu  
Internet: www.automotor.hu

**TITKÁRSÁGVEZETŐ**  
Nyusti Bernadett  
bernadett.nyusti@axelsspringer.hu

**HIRDETÉSFELVÉTEL**  
amhirdetes@automotor.hu,  
Tel.: (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**  
IPRESS CENTER HUNGARY KFT.  
MUNKASZÁM: 123617  
FELELŐS VEZETŐ:  
LAKATOS IMRE ÜGYVEZETŐ  
A nyomtatás időpontja: 2013/13. hét  
65. évfolyam, 6. szám  
Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza.  
A kiadványban szereplő fényképek és kéziratok felhasználásához a kiadó engedélye szükséges.

**INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792**

**ELŐFIZETŐI TÁJÉKOZTATÓ**  
Előfizetéssel, megrendeléssel kapcsolatos információk a 06-40-510-510-es helyi tarifával hívható telefonszámon munkanapokon 7:00 és 17:00 között (munkaidőn kívül tizenötötől működik), valamint a 06-1-488-55-80-as faxszámon. Megrendeléseit leadhatja interneten keresztül is a [www.aslapok.hu](http://www.aslapok.hu) oldalon és elküldheti az [elofizetes@axels.hu](mailto:elofizetes@axels.hu) e-mail címre is.

**Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzlet.**  
Postacím: 1900 Budapest.  
Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: [hirlapelofizetes@posta.hu](mailto:hirlapelofizetes@posta.hu), további információ: 06-80-444-444.  
Mobilon: küldje az **izishop** kódszót a **06-70-70-60-50** számára és töltsse le az iziSHOP Java alkalmazást.  
Külföldre előfizethető: Hungaropress Kft.  
Ügyintézés honlapon keresztül: [www.hungaropress.hu](http://www.hungaropress.hu)  
[elofizetes@hungaropress.hu](mailto:elofizetes@hungaropress.hu)  
tel.: +36-1-348-40-60, fax.: +36-1-348-40-65  
1097 Budapest, Táblás utca 39.  
Árusításban terjeszti a Lapker Rt. és egyéb terjesztő szervek.

Tájékoztatjuk olvasóinkat, hogy a különböző versenyeken, akciókon és rejtveny pályázatokon részt vevők által megadott adatok nyilvánvalóan 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., Népiújság Kft., Hungaropress Sajtóterjesztő Kft.) akcióira, kiadványaira, szolgáltatásaira felhívjuk figyelmüket.

**am** ELŐZETES AZ AUTÓ-MOTOR ÁPRILIS 17-ÉN MEGJELENŐ SZÁMÁBÓL



## Irány a vidámpark!

Különleges menetpróba a BMW M modelljeivel.

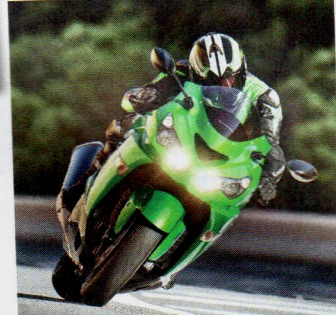
## Földrajzi viszonyok



Teszteljük az új Seat Leont és a negyedik generációs Range Rovert.



## Kilométerfaló



Tüzetes vizsgálaton a Kawasaki nagy sport-túra gépe, a 200 lóerős ZZR1400-as.



### További témáink

- Teszt**  
- Dacia Logan 1.2 16V  
- Opel Zafira Tourer 2.0 CDTi
- Időszerű**  
- Új gépjárművek értékesítése, I. negyedév
- Sport**  
- Gyorsasági motoros GP: Katar

## Az óriások földjén



Mellékletünkben a haszongépjárművekkel kapcsolatos legfrissebb információkat gyűjtjük csokorba.

## Fizessen elő az Autó-Motorral!

**JELENTKEZZEN MOST!**

☎ **Telefonon:** (06-40) 510-510

🌐 **Interneten:** [www.aslapok.hu](http://www.aslapok.hu)

✉ **E-mailen:** [elofizetes@axels.hu](mailto:elofizetes@axels.hu)

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

Megrendelem az Autó-Motor magazint  negyedévre 1575 Ft,  fél évre 3150 Ft,  egy évre 6300 Ft példányban.

**MEGRENDELÉSI CÍM/ Név:**

Irányítószám:  Település:  Utca:

Hsz., em., ajtó:  Telefon:  E-mail:

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

Irányítószám:  Település:  Utca:

Hsz., em., ajtó:  Telefon:  E-mail:

Előfizetéssel kapcsolatos információ, megrendelés a (06-40) 510-510 telefonszámon. A megrendelést felbélyegzett borítékban az Axel Springer-Budapest Kiadói Kft. Ügyfélszolgálat, 1525 Budapest, Pf. 110 címre kérjük megküldeni. A megrendelt kiadványt csak az előfizetési díj beérkezése után tudjuk biztosítani. Az átfutási idő 4-6 hét. A feltüntetett előfizetési díjak csak beföldli kézbesítésre érvényesek. Az árváltoztatás jogát a kiadó fenntartja.



# Alaposan tesztelt az Ön biztonsága érdekében.

## Goodyear EfficientGrip Performance

Kitűnő értékelés az EU-s gumiabroncs-címkén.<sup>(1)</sup>



Kiváló eredmény a TÜV tesztelés során.\*



Nagyon jó teszt eredmények.



 <b>sehr empfehlenswert</b> Goodyear EfficientGrip Performance	 <b>EMPFEBLUNG</b> <b>Goodyear EfficientGrip Performance</b> <small>Getestete Reifengröße: 215/55R16 93V</small>
 <small>Testurteil Ausgabe 06/2013</small> <b>Sehr empfehlenswert</b> Goodyear EfficientGrip Performance <small>205/55 R 16 91V</small>	 <small>ADAC Motorwelt 03/2013 19 Sommerreifen im Test</small> <b>GOODYEAR EfficientGrip Performance</b> <small>Dimension 185/60 R 15 H</small> <b>gut</b> <b>Test</b>
 <b>Empfehlenswert</b> <b>Goodyear EfficientGrip Performance</b> <small>Heft 09/2013</small> <small>Getestete Reifengröße 195/65 R 15 91 V</small> <small>Im Test: 15 Sommerreifen</small>	



### 360° QUALITY TESTS

Ha a minőségre kerül a sor, számunkra nem elég csupán jónak lenni. Épp ezért tesztelünk több mint 50 minőségi-paramétert minden újonnan fejlesztett gumiabroncsnál - míg az EU-s gumiabroncs-címkén csupán 3 kategória- és a teszteken 15 van feltüntetve.

# GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

<sup>(1)</sup> Az értékelés a legtöbb Goodyear EfficientGrip Performance gumiabroncs-méretre érvényes, de bizonyos méreteknél ez az érték eltérhet. További információkért látogassa meg [www.goodyear.hu](http://www.goodyear.hu) oldalunkat.  
\* TÜV SÜD Automotive által: 2012 szeptemberében elvégzett tesztelés a Goodyear Dunlop megrendeléséből. Gumiabroncs méret: 205/55 R16 91V; Tesztjármű: VW Golf; Teszthelyszín: Mireval (FR), Papenburg (D) a Garching (D); Jegyzőkönyv: 76249743.

# WTCC

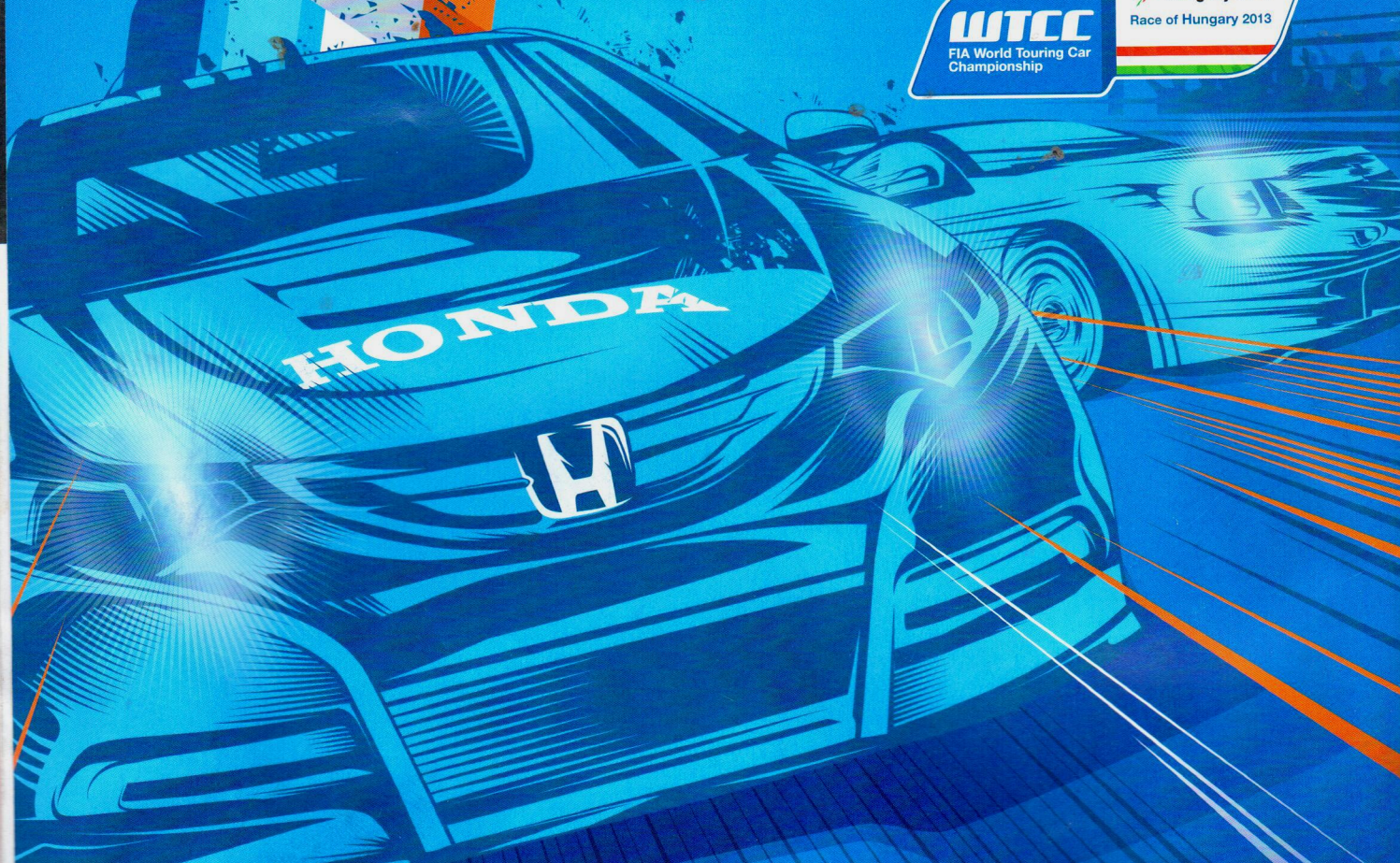
FIA World Touring Car  
Championship

## HUNGARORING

2013. május 4-5.

**WTCC**  
FIA World Touring Car  
Championship

**hungary.com**  
Race of Hungary 2013



Nézőtéri belépőjegy:  
**3.000,-Ft /Hétféje**

Gyermekek részére, 14 éves kor alatt, felnőtt kíséretében  
a nézőtéri valamint a paddock területre ingyenes a belépés.

Paddock belépőjegy:  
**3.000,-Ft /Nap**

Önmagában a Hungaroring Versenypályára való belépést  
nem biztosítja, a nézőtéri belépőjegygel érvényes.

**gpticketshop.com**  
OFFICIAL WORLDWIDE TICKETING AGENCY

**TICKET HOTLINE: +36 1 266 20 40 ▶ +43 1 796 94 90**

**JEGYÉRTÉKESÍTÉS:**



a kijelölt töltőállomásokon  
[www.mol.hu](http://www.mol.hu)



(1) 322-4234

[www.fiawtcc.com](http://www.fiawtcc.com) • [www.ostermann.hu](http://www.ostermann.hu) • [www.hungaroring.hu](http://www.hungaroring.hu)

**Ostermann**  
FORMA 1KFT

Ostermann Forma 1Kft.  
1052 Budapest, Apáczai Csere János u. 11.  
Budapest Office: Tel.: +36 1 266 20 40 Fax: +36 1 317 29 63  
Vienna Office: Tel.: +43 1 796 94 90 Fax: +43 1 796 94 9088  
E-mail: [ostermann@t-online.hu](mailto:ostermann@t-online.hu)

**Hungaroring**

Hungaroring Sport Zrt.  
2146 Mogyoród Pf. 10.  
Tel.: +36 28 444 444  
Fax: +36 28 441 860  
E-mail: [office@hungaroring.hu](mailto:office@hungaroring.hu)



**HONDA**  
The Power of Dreams

