

autó23 motor

ALAPÍTVÁ: 1948

SUZUKI IGNIS Olcsó 4x4-es lehet!



Autószalon: TOKYO

Idén a tanulmányok voltak túlsúlyban. Itt a jövőkép Japánból!

PORSCHE
Macan GTS



SUBARU
Impreza WRX STI S207

NISSAN Teatro for Dayz



MAZDA RX-VISION

ÚJRA LESZ WANKEL SPORTGÉP?



ROBOTPILÓTA

Mit tud a Yamaha gépembere?



FIAT FULLBACK

Pick-uppal támadnak!

MANTA! EXTRA



mediaworks



9 770005 079004

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



15023

325 Ft



Dacia Dokker Van

Raklapnyi tér a vállalkozásának



3 ÉV*
vagy 100 000 km
DACIA
GARANCIA

DACIA
GRUPE RENAULT

www.dacia.hu

Már nettó 1 960 000 Ft-tól
NHP-val a kamat 2,5%**

- 3,3 m³-es raktér • Akár 750 kg maximális hasznos teherbírás
- 1,9 m hosszú raktér • Könnyű rakodás oldalról, 70,3 cm-re nyitható tolóajtóval

Bruttó ár: 2 489 200 Ft. * A garancia 3 év vagy 100 000 km, a kettő közül előbb elért érték erejéig. ** A Magyar Nemzeti Bank által indított Növekedési Hitelprogram keretében a THM 2,5%. Az ajánlat a 2015. 01. 01. és 2015. 12. 31. között folyósított szerződésekre, illetve a keret nagyságától függően visszavonásig érvényes. A Növekedési Hitelprogram keretében nyújtott finanszírozás fix kamatozású, forintalapú konstrukció, THM 2,5%, minimum finanszírozott összeg 3 millió forint, maximum futamidő 60 hónap, az ajánlat egyedi hitelképesség vizsgálat függvényében érvényes. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén annak mértéke módosulhat. A Növekedési Hitelprogram keretében az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja a finanszírozást. Az Unicredit Leasing Hungary Zrt. fenntartja magának a jogot, hogy a hitelkeret kimerülése esetén az akció azonnali hatállyal leállítsa. A képen látható autó illusztrációján jelen tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül ajánlattételnek, részletek a Dacia márkakereskedéseken!

DACIA BUDAKALÁSZ

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

DACIA DÉL-PEST

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

DACIA KELET-PEST

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

NAVAZATO

Most akkor Marquez vagy Rossi a hunyó?

Alighanem mindegyikük sáros egy kicsit, hiszen azt kizárhatjuk, hogy a gyorsasági motoros világbajnokságot követő milliók egy emberként benéztek volna valamit. A szópárbaj, majd a Phillip Island-i csetepaté olaj volt a korábban keletkezett tűzre, majd jött a sepangi szégyenfelt, ahol Rossi - pártállástól függetlenül valljuk be - Marquez szándékos buktatásával túltolta a dolgot. Attól a pillanattól kezdve árnyék vetült korábbi kilenc vb-címére, sokan úgy vélték, hogy a Doktornál elgurult a gyógyszer - ezt tulajdonképpen csak egy tükörsima 10. vb-arannyal lehetne helyrehozni. Az, hogy a Rossinál 14 évvel fiatalabb Marquez tényleg provokálta-e őt, vagy a történések csupán a szimpatizánsok szemszögéből torzultak el, kevés eséllyel bizonyítható, az illetékesek mindenesetre máris a lovak közé csaptak és szervezeti változások kilátásba helyezésével is igyekeznek elejét venni az ügy folytatásának. **A Nemzetközi Motorkerékpáros Szövetség (FIM) kezdeményezésére december 10-én Madridban ülést tart a MotoGP Bizottság, amelyen új szabályokat és új versenyirányítási struktúrát terjesztenek elő. A tervek szerint megszüntetnék a jelenlegi büntető pontrendszert, míg a FIM immár a saját felügyelőit is delegálná a MotoGP versenyigazgatóságába - itt jelenleg csak a vb-t rendező spanyol Dorna emberei ülnek. Pikáns lesz...**



Szabó Róbert
főszerkesztő



10

Hírek, információk 4
Motorkerékpáros hírek 36

Extra

Opel Manta-jubileum 48

Bemutató

A Tokyo Motorshow
újdonságai 10

Teszt

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi
4WD DCT és 2.0 CRDi HP 4WD 18
Mini Cooper D 22
Lexus NX 200t 23
BMW 640d Gran Coupé
xDrive és BMW 640d Coupé 24
Ford Mustang 5.0 V8 26
Kawasaki Z300 38

Szerviz sztori

Egy Mustang újjászületése 28

Retró

Ezt írtuk a Ford Mustangról 29

Tuning

Hírek, újdonságok 30
Chrysler Voyager pick-up 32

Használt autó

Jogi tanácsok szavatossági
igény kapcsán 34

Sport

Hírek, eredmények 40
Gyorsasági motoros GP:
Valencia 42
Formula-1: Mexikói Nagydíj 46



40



48

Amerikai fegyver



A Dodge 13 amerikai versenypályán döntött rekordot (a közúti autók kategóriájában) a Viper ACR-rel. A 8,4 literes, 645 lóerős V10-es motorral ellátott modell megkapta az Extreme Aero Package csomagot, ez a spoilerkészlet pedig 770 kg-os leszorítóerőt termel!

Fejlemények



Folytatja a dízelbotrány tisztázását a Volkswagen-csoport: belső vizsgálatok során kiderült, hogy bizonyos járművek esetében a szén-dioxid-kibocsátási értékek típusengedélyhez való meghatározása során szabálytalanságok történtek. A jelenlegi ismeretek szerint ez a Volkswagen-csoport körülbelül 800 ezer járművét érintheti.

Kézművesség



A Lexus és a Yamaha együttműködése már több évtizede kezdődött, most pedig újabb közös projektbe fogtak. Az új generációs Lexus RX-ben a fa dekorációkat a Yamaha gyártja ugyanolyan lézermarásos technikával, mint ahogyan a fa hangszereket is készítik.

Fiat Fullback



Olasz pick-up, japán gének



Jövő tavasszal platós kisteherautóval bővíti kínálatát a Fiat Professional. A Fullback nem más, mint egy Mitsubishi L200-as áttervezett orr-résszel és új kormányval. Négyféle karosszériával érkezik az alvázás felépítésű platós, lehet majd rendelni szimpla, nyújtott és dupla kabinnal, valamint járóképes

alvázként is, de csak egyetlen, 2,4 literes dízellel, 150 vagy 180 lóerővel, hatfokozatú kézi vagy ötfokozatú automatikus váltóval. Felárért összerékshajtás is elérhető lesz az 1045 kg terhelhetőségű Fullbackhez.

A Fiathoz kapcsolódó hír, hogy három hónap alatt hozták tető alá – mintegy 100 millió forintos

beruházás keretében – a 320 m²-es eladótérrel rendelkező új, budapesti Fiat Professional szalont. A Pappas Autó kötelékébe tartozó, XI. kerületi létesítményben egyszerre hat járművet tudnak kiállítani, a teljes Ducato-választék kipróbálható, de a Fiorino, a Panda Van, a Punto Van, a Dobló és a Scudo modellek is elérhetők.

HIRDETÉS

coverwise
Méreten szabott minőség

**Prémium autótakaró
egyedi méretezéssel**

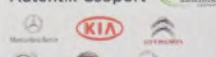
Ponyvánk már télen is bizonyítottak.

Kérje ingyenes anyagmintánkat!

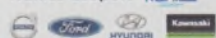
www.autotakaro.hu

Keresse partnereinknél!

Autentik Csoport



Ivanics Csoport



Tel.: 06-20-433-3329



Mini Clubman

Itt





Múlt és jelen

Mladá Boleslav-i bicikli gyárában 110 évvel ezelőtt készült el a Skoda elődje, a Laurin & Klement első autója, a Voiturette A. A modell konstrukciója a motor elé épített hűtővel és a döntött

kormányoszloppal akkoriban igen korszerűnek számított, hajtásáról pedig vízhűtésű, 1005 cm³-es, 7 lóerős, kéthengeres motor gondoskodott. A Skoda kvasiny-i gyárában is ünnepelhetek, ugyanis elkészült az 500 ezredik Yeti – a jubileumi példány egy Corrida-vörös, Monte Carlo felszereltségű kivitel. Az 1947 óta folyamatosan működő kvasiny-i gyáregységből gördülnek ki a Superb és Superb Combi modellek is, így a cseh-országi üzem komoly volument termel, tavaly 166 200 autó hagyta el a gyártósorokat.



Óra indul!

December 15-én kezdődik a Lada X-Ray gyártása, melyet korábban tanulmányautóként már megismerhetett a nagyközönség. Az orosz cég addig mintegy 180 előszériás autót készít, hiszen a munkások betanítása és a hatósági vizsgálatok még hátra vannak. Azt viszont már tudjuk, hogy az X-Ray a Renault-Nissan B0-s padlómezét (Dacia Logan/Sandero) használja, annyi különbséggel, hogy a Lada mintegy 500 ponton módosította. Ezek után nem meglepő, hogy a



futóművet is már meglévő termékből emelték át, egészen pontosan a Sandero Stepwayból. Az 1,6-os benzinmotorral érkező X-Ray forgalmazása Oroszországban 2016 februárjában indul, míg a magyarországi bevezetésre valószínűleg 2016 őszén kerül majd sor.

a hatajtós Mini

A Mini, a BMW 2-es Active és Grand Tourerrel, valamint az X1-essel közös UKL2-es padlólemeze épülő új Clubmannel belép a prémiumkompaktok piacára. Nem jelent majd házon belüli konkurenciát az 1-es sorozatnak, hiszen kombi karosszériája és karaktere egy másik vevőkört céloz meg. A már megszokott, személyre szabható részletek (tető, felnik, matricák) mellett újdonság a Chesterfield kanapék stílusát idéző ülészsuzat megjelenése. Az új modell vonzereje a Miniben so-

sem látott, tágas második sor, különlegessége a klasszikus Clubman Estate-et idéző, kétfelől tároló csomagterajtó, melyet akár láblendítéssel is nyithatunk. 7 036 000 forinttól elérhető Cooper alapmodelljét 136 lóerős, 1,5 literes, háromhengeres dizellel szerelik fel, a Cooper S (192 LE), Cooper D (150 LE) és Cooper SD (190 LE) kivitelek közül jelenleg utóbbi a csúcsmoделl maga 8 728 000 forintos alapárával. A kínálat később a John Cooper Works kivitellel bővül.

Fokozott élvezet

Két különleges MX-5-ös variációval készült a Mazda a Las Vegas-i SEMA Show-ra, ahol egyre gyakrabban tűnnek fel gyári átalakítások. A Spyder és Speedster névre keresztelt kivitelek azt mutatják, hova lehet még fokozni a negyedik generáció sportosságát. A klasszikus stílusban átalakított autók közül a Spyder a szerényebb, tömegét 1043 kg-ra csökkentették, vászontető helyett egyszerű sátozott véd az eső ellen. Szénszálas aerodinamikai csomag, négydugattyús Brembo fékek, állítható gátlók, ültetett futómű teszik ütőképesebbé. Ennél is vadabb a 2009-es Superlight

Conceptre emlékeztető Speedster, melyen a szélvédőt egy légtérrelővel helyettesítették. Ajtajai szénszálas műanyagból vannak, így sofőr nélkül 943 kg-ot nyom. A két prototípus egyedi példány marad, de jól szemlélteti, mire képesek a japánok, ha kicsi, sportos autó tervezésére kapnak lehetőséget.



HÍRDETÉS

EZ A HÍR ÖNRŐL SZÓL

FIZESSEN ELŐ KEDVENC LAPJÁRA ÉS NYERJEN!

FŐDÍJ:
5 DB 200 000 FT ÉRTÉKŰ NYEREMÉNYBETÉT

TOVÁBBI DÍJAK:
15 DB 50 000 FT ÉRTÉKŰ MOUNTEX AJÁNDÉKUTALVÁNY
25 DB 10 000 FT ÉRTÉKŰ HÍRLAP-ELŐFIZETÉS

autó motor
6 hónapra most csak 2130 Ft!

Fizessen elő kedvenc hírlapjára vagy magazinjára a postán legalább 3 hónapra, minimum 1500 Ft értékben, és részt vesz a nyereményorsolásunkon. Több előfizetéssel nagyobb esélye van a nyereségre! Megrendelési számdékat jelezheti a hirlapelofizetes@posta.hu e-mail címen vagy a 06-80-444-444 zöld számon, illetve előfizethet online a www.posta.hu oldalon, vagy személyesen a postákon és kézbesítőjénél. A nyereménybetétéről itt talál bővebb tájékoztatást: <https://www.fhb.hu/maganszemelyek/Nyeremenybetet/index.html>

Az akció időtartama: 2015. október 1-től december 31-ig.

Részletekről érdeklődjön a postákon vagy a kézbesítőjénél.

www.posta.hu

Magyar Posta

365 új autó



Sikerrel szerepelt az Opel az idei Falugondnoki programban, ugyanis **365 autót szállíthat le számos, 5000 főnél kisebb lélekszámú település önkormányzatának.** Az Európai Unió Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapjából származó pályázati pénzből vásárolt járművek közül többet a vásárló igényeinek megfelelően módosítottak: van olyan Vivaro, amelyet mozgássérültek szállításához alakítottak át.

Új fejlesztések



A Federal-Mogul Coriuseal és Coriusim néven új tömítési technológiákat vezet be. A Coriuseal tömítésnél egy speciális elasztomert alkalmaznak, mely fokozza a hőmérséklettel és kopással szembeni ellenállást, míg a Coriusim technológia segít minimalizálni a furat torzulását, **az olajfogyasztás csökkentése és a dugattyúgyűrű teljesítményének optimalizálása érdekében.**

Géniusz



Az ABB hazánkban is bemutatta kétkarú robotját, YuMi-t. A robot fejlesztésének célja az volt, hogy képes legyen apró alkatrészek összeszerelésére: **a YuMi látási és tapintási képességekkel is rendelkezik,** hiszen két karjának, univerzális és kamerán alapuló alkatrész-pozicionálójának, valamint korszerű, mozgásvezérlő rendszerének köszönhetően kiválóan alkalmazható ezen a területen.

Range Rover Evoque Convertible

Sárdagasztás nyitott

Lehet, hogy a vászontetős Range Rover Evoque-kal elegánsabb lassan csordogálni a parton, mint tengelyig gázolni a fővenyben, de mostantól mindkét lehetőség adott, hiszen hivatalosan is leleplezték a Convertible kivitelét. Teteje 18 másodperc alatt tűnik el és 21 szekundum alatt bújjik elő újra. 48 km/órás sebességgel működtethető a mechanizmus, amely a szükséges merevítésekkel plusz a rejtett bukókerettel 270 kg-mal növeli a háromajtós alapkarosszéria tömegét és



Világpolgár

Tavasszal indul az új Cadillac XT5-ös szabadidő-autó gyártása az Egyesült Államokban és Kínában – a modell a márka legnépszerűbb típusát, az SRX-et küldi nyugdíjba. A modernizált forma mellett említésre méltó, hogy több mint egy mázsát faragtak a tömegből, miközben a 4,8 méter hosszúságú újdonság utastere jóval tágasabb, a hátsó sorban ülők lábtere közel tíz centivel gyarapodott. Az XT5-ös digitális visszapillantót kapott, ami konkrétan azt jelenti, hogy a váltót hátramenetbe kapcsolva a belső visszapillantó teljes felületén

Cadillac XT5



megjelenik az a kép, amelyet több, hátrafelé néző kamera képéből rak össze az elektronika. Az USA-ban 3,6 literes, 310 lóerős, V6-os szívó benzinessel, míg Kínában 2,0 literes, turbós benzinessel kezdi majd pályafutását az újdonság, melynek alapkivitelai fronthajtással érkeznek. A GM saját fejlesztésű, nyolcgangos automatája alaptétel.



A Seat tíz-éves terve



2025-ig tartó ütemtervében a Seat egy olyan jövőképet vázolt fel, melyben nyereségebb gyártóként képes javítani az ügyfelek elégedettségét, és közben Spanyolország legvonzóbb munkáltatójává válik. A várhatóan 100 millió eurós megtakarítást eredményező programot a márka igazgatótanácsának elnöke, Dr. Francisco Javier García Sanz és a SEAT végrehajtó bizottságának elnöke, Luca de Meo jelentette be. Többek között a logisztika, a gyártás és az adminisztrációs folyamatok felülvizsgálatát, valamint az energiafelhasználás csökkentését is tervbe vették. Két éven belül négy új modellt mutatnak majd be, az első a 2016-ban érkező kompakt szabadidő-autó lesz.

tetővel

251 literesre csökkenti a csomagartó-ját. Ez az érték viszont nyitott és csukott állapotban is változatlan, ahogy az utastér hangszigetelése is megfelel a zárt kivételnek. Egy dízel (2.0, 150 vagy 180 LE) és egy turbós benzines (2.0, 240 LE) motorral választható, a kilencfokozatú automatikus váltó és az összerakékhajtás alapján jár. Az újdonságban mutatkozik be a Jaguar Land Rover friss fejlesztésű, 10,2 colos, érintőképernyős InControl Touch Pro fejlegysége.



Energiatakarékos

A Ford európai részlege egy 23 millió eurós befektetés révén 2016-ra 25%-kal csökkenti az autógyártás fajlagos energiafelhasználását. Az energiamegtakarítási intézkedések között található egy olyan rendszer, amely a fénycső szállítására használt hőkamrák kéményében felgyűlemlett hőenergiát a vízmelegítő rendszerekbe vezeti vissza. A rendszert 2013 novemberében vezették be a Ford kölni gyárában, nem sokkal később a saarlouisi üzemében is bemutatták, hamarosan pedig a valenciai gyárban hasznosítják ennek előnyeit. Egy másik, úttörőnek számító hő-újrahasznosító projekt a



kölni fénycsőkamrák által kibocsátott hatalmas mennyiségű, de rossz minőségű hőenergiát alakítja át. A koncepció része a hőszivattyús technológia és a hőkamrák kéményéből újrahasznosított maradék energia. A megtakarított 800 gigawattóra éves energiamegtakarítás elegendő egy 170 000 fős város teljes évi energiaszükségletének fedezésére!

Törésteszt után

Négy új piaci szereplőt vetett alá töréstesztnek az Euro-NCAP. A VW Caddy kivételével valamennyi maximális, ötszillagos minősítést szerzett, ráadásul akadt egy kiemelkedő eredmény is, ugyanis a Honda Jazz a felnőttes védelemben 93%-ot kapott!



MODELL	Értékelés	Felnőttesvédelem (%)	Gyermekutasvédelem (%)	Gyalogosvédelem (%)	Biztonsági kiegészítők (%)
Audi A4	★★★★★	90	87	75	75
Honda HR-V	★★★★★	86	79	72	71
Honda Jazz	★★★★★	93	85	73	71
VW Caddy	★★★★☆	84	78	58	68

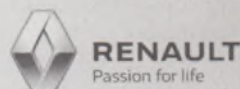
Vezetőváltás Kecskeméten



2016. január 1-jétől Christian Wolff lesz a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. gyárigazgatója. Wolff 1989-ben kezdte pályafutását a Daimlernél egy nemzetközi vezetői utánpótlásprogram keretében, majd számos pozíció után 2013-tól a Mercedes-AMG GmbH ügyvezető-ségének tagjaként tevékenykedett. A gépészmérnök végzettségű szakember Thomas Geier utódja lesz, aki 2014 májusa óta áll a kecskeméti gyár élén. Geier a sindelfingeni gyárban folytatja munkáját, ahol az E-osztály 2016-ban induló új modelljének összeszerelő üzeméért lesz felelős.

HIRDETÉS

Renault FLUENCE Limited



Már

3 490 000 Ft-tól

Hihetetlen gazdag felszereltséggel
5 év garancia

A feltüntetett kezdőár és az ajánlat 2015. október 1-től december 31-ig, vagy a készlet erejéig érvényes. A garancia 5 év vagy 100 000 km, a kettő közül a korábban elért érték erejéig. Fluence vegyes fogyasztás l/100 km: 4,6–6,7; CO₂-kibocsátás g/km: 120 – 151. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás, illetve CO₂-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredményei. A képen látható autó illusztráció! Jelen tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül ajánlattételnek, részletek márkakereskedésünkben!

A Renault ajánlatával elf

renault.hu

RENAULT BUDAKALÁSZ

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

RENAULT DÉL-PEST

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

RENAULT KELET-PEST

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

Díjazott Mirai



A Toyota sorozatgyártásban lévő, **üzemanyagcellás Mirai modellje nyerte el az osztrák ARBÖ autókлуб 2015-ös környezetvédelmi díját.** A japán márka reményei szerint Ausztriában is hamarosan megkezdődik a hidrogén töltőállomások építése, így a Mirai a szomszédunkban is „helyzetbe” kerülhet.

Szuper-hatékony



A Denso bemutatta az Iridium TT gyújtógyertyát, melynek érdekessége, hogy **a piacon található legnagyobb koncentrációjú irídiumot tartalmazza.** Az Iridium TT a világ legkisebb átmérőjű (0,4 mm) közélektrodáját kombinálja egy tüszérű, 0,7 mm-es platina fődél elektródával.

Élő legenda



Nyugdíjba vonult Walter da Silva, a Volkswagen-csoport formatervezésért felelős igazgatója - a 64 éves szakember 2007 óta irányította a csoport designrészlegét. Da Silva nevéhez többek között olyan modellek fűződnek, mint **az Audi A5-ös, az Audi R8-as vagy a VW Golf hatodik és hetedik nemzedéke.**

Mercedes-Benz GLS

A terepjárók S-osztálya



Új hűtőráccsal, több krómmal rendelkezik a GLS-osztály alapos felfrissítésével létrehozott Mercedes GLS, amelynek belsejében a középkonzonon „lebegő” központi kijelző és a háromküllős kormánykerék az újdonság. A normál modellekben széria a 9 fokozatú automatikus váltó (3,0 literes dizel 258 LE, 3,0 literes benzines 333 LE, 4,5 literes V8-as 455 LE), az AMG-változat 7 fokozatú váltót kap és 585 lóerős biturbó V8-as. A légmozgást kényelmesebbé hangolták, felár ellenében a karosszéria oldaldőlését szabályozó rendszer is kérhető.



HIRDETÉS

✓ Tökéletes védelem
✓ Feltörhetetlen rendszer
✓ Egyszerű használat

DIAMOND LOCK sebességváltózárok

A maximális biztonságért!

Hatékony védelem az autótolvajok ellen!

MINŐSÉG A LEGJOBB ÁRON!

KABA zárbetét

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

Luxuslimuzin a Hyundaitól

Genesis néven kerülnek piacra a dél-koreai márka prémiummodelljei. Elsőként a G90-es próbál szerezni a Mercedes-Benz S-osztály és a BMW 7-es sorozat kihívójaként. Egy hónapon belül debütál az Equus gyártásra kész utódja, amely már az „atletikus elegancia” formanyelv jegyében készül, és a már meglévő 5,0 literes V8-as kerül bele, most először összerakékhajtással. 2020-ig összesen hat új modellt mutat be a Genesis márka, a következő a Hyundai Genesisist leváltó G80-as lesz.



Mondja el véleményét!

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

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

Csupán nézőpont kérdése

Rick Sullivan hat hónapot és 6000 dollárt (kb. 1,75 millió Ft) áldozott terve megvalósítására, nevezetesen, hogy egy 1991-es évjáratú Ford Ranger pick-up és egy 1995-ös Ford F-150-es szétfűrészelésével és egyedi összeillesztésével elkészítse fejtetőn álló autóját. Az amerikai Illinois állam Clinton városában élő ezermester minden hivatalos engedélyt megkapott masinájához, így természetesen használja is a forgalomban.



FORRAS: DAILYMAIL.CO.UK



A Ford Edge „ügy”

Olvasóink jelezték, hogy ellentmondó információkat kaptak a Ford Edge hazai forgalmazásának kezdetéről. Nos, ezúton is megerősíthetjük, hogy az előző lapszámunkban közölt bevezetési dátum helytálló, amit a Ford Magyarország korábban kiadott sajtóközleményei és a cég PR-igazgatójának tájékoztatása is egyértelműsített: a Ford Edge felső-középkategóriás SUV tehát idén decembertől rendelhető, mégpedig a kiemelt Ford Store kereskedésekben. Az első autók érkezése márciusban várható.

Szervezeti változás

2016. február 1-jétől az Emil Frey-csoport veszi át a Peugeot, a Citroën és a DS márkák hazai importőri tevékenységét és jogköreit. A márkakereskedői, a beszállítói, valamint egyéb partneri szerződések ettől függetlenül hatályban maradnak, és továbbra is Balkányi György marad a három márka magyarországi tevékenységéért felelős ügyvezető igazgató.

HIRDETÉS

ASSASSIN'S CREED SYNDICATE

LONDON BANDÁI

Tavaly ilyenkor a trikolor kékjébe, fehérjébe és vörösébe burkolt nagy francia forradalom szolgált a templomos rend és az assasin testvériség századok óta zajló titkos háborújának kulisszájaként. A felvilágosodás eszméi számára véres ösvényt taposó Párizs helyett idén a 19. század második felének legmozgalmasabb városába, Hasfelmetsző Jack, Charles Darwin, Alexander Graham Bell és Viktória királynő Londonjába látogathatunk el. A nyüzsgő metropolis élethű másában kedvünkre felfedezhetjük a korabeli Trafalgar teret, vasútra, gőzhajóra és konflisra válthatunk jegyet. De felkapaszkodhatunk a Big Ben óratornyának tetejére és éjszakai kirándulást tehetünk a hírhedt Whitechapel negyedbe is, dacolva azzal, hogy 1868-ban a rendőrség még nem áll a helyzet magaslatán, s így a közbiztonság nagy némi kívánni valót maga után. Az utcákat uraló bandák kíméletlen háborújába mi magunk is beleavatkozhatunk boxerrel, sétapálcába rejtett karddal és az orgyilkosok emblemikus csuklópengéjével téve pontot a verekedéssé fajult nézeteltérések végére. Sőt, a kizsákmányolt társadalmi csoportok életkörülményein is javíthatunk Charles Dickens és Marx Károly legnagyobb örömeire. Az Assassin's Creed Syndicate tökéletes alkalom arra, hogy megismerkedjünk a sorozattal, amely a Szentföldön zajló keresztes háborúktól kezdve, a reneszánsz Itálián át egészen az amerikai függetlenségi háborúig – sőt egy alkalommal a Karib-tenger kalózái közé – repítette játékosok millióit az elmúlt évek során. Minekutána nem csupán a korszak és a helyszín hat az újdonság erejével, hanem a két főhős, Jacob és Evie Frye személye is, semmilyen hátrányt nem szenvedünk, ha kihagytuk volna a korábbi részeket. Később amúgy is bepótolhatjuk őket, érdemes.





Daihatsu Noriori Concept

Szokatlan arányokkal és hatalmas üvegfelületekkel rendelkezik a városi kisbusz, melynek érdekessége, hogy az ülések felhajtásával (az oldalfalban eltüntethetők) megnövelhető a raktér befogadóképessége.



Daihatsu D-Base Concept

Így néz majd ki a Daihatsu új generációs kei-autója? Úgy tűnik, igen, a D-Base Concept pedig sokkal modernebb, mint a hamarosan leváltásra kerülő Mira. A csőpségbe 0,6 literes, háromhengeres motor került.

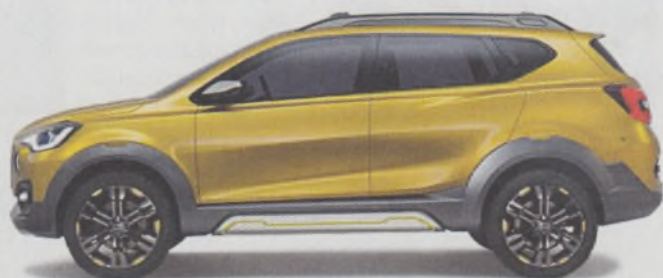


Daihatsu Tempo Concept

A Daihatsut nem lehet azzal vádolni, hogy ne lenne humorérzéke. A szalonra egy „food truckot”, vagyis utcai büfékocsit készítettek, felhajtható oldalfalal, csinos pulttal.

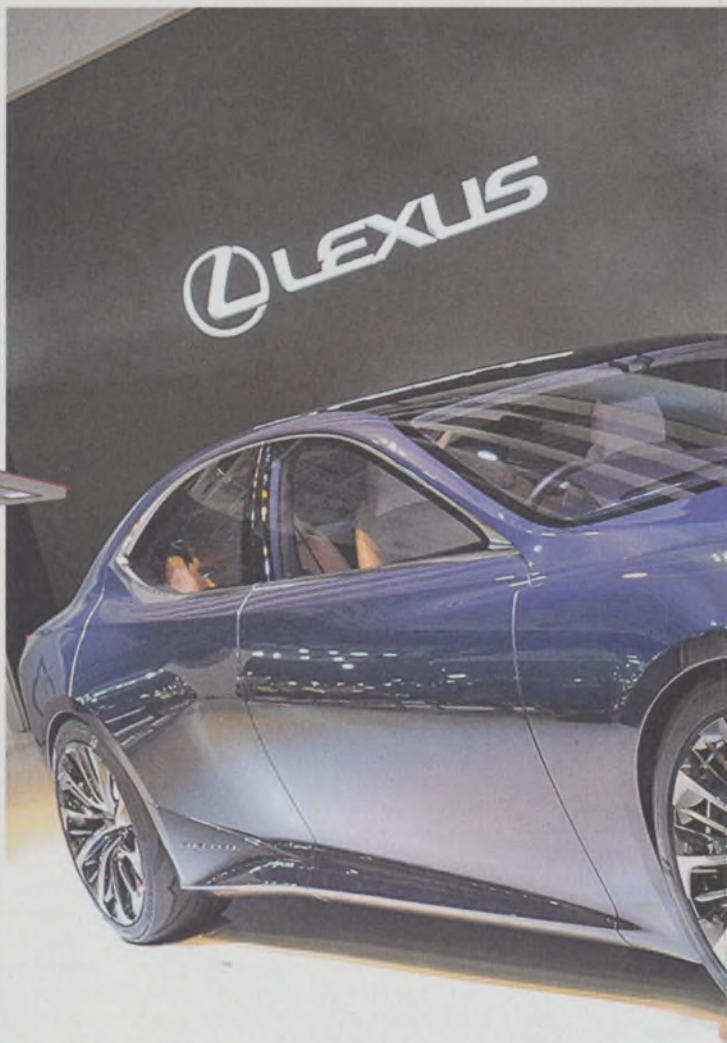
Tokió?

Ha létezik nagy nemzetközi járműipari kiállítás, ami valamilyen szempontból kilóg a sorból, az egyértelműen a Tokyo Motorshow. Összeállításunkból kiderül, hogy miért!



Datsun GO-Cross Concept

A Nissan diszkontmárkája, a Datsun a fejlődő országok piacára tervezte a GO-Cross Conceptet, mely minimális változásokkal hamarosan sorozatgyártásba kerülhet. A kiskategóriás crossover-tanulmány kifejezetten pofásra sikeredett!



Nagyon más!

Legyen szó Genfről, Detroitról, vagy bármelyik nagy nemzetközi autósalonról, nem lehet azt mondani, hogy kevés tanulmányautót prezentálnának a gyártók, de az utóbbi években egyértelműen a szériamodellek vannak túlsúlyban. Ehhez

képest Tokióban a feje tetejére állnak a dolgok: ugyan mindig van olyan világpremier, ami az európai piacokat is érinti (most pl. Mini Cabrio, Porsche Macan GTS), a japán fővárosban egyértelműen a koncepciók viszik a prímet. Ráadásul nem

csak olyan típusokról rántják le a leplet, amelyek közel állnak a sorozatgyártáshoz, hanem vannak olyanok, amelyek egyszerűen csak bepillantást engednek abba, hogy a fajsúlyos márkák miként képzelik el a jövő autóit.



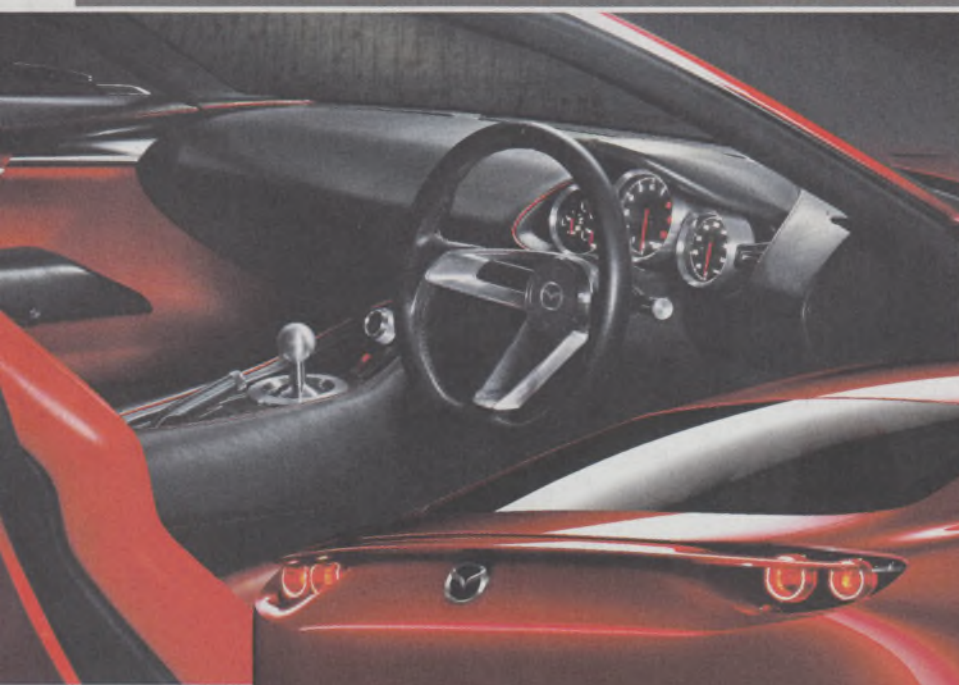
Honda Clarity Fuel Cell

A Toyota Mirai után a Honda Clarity Fuel Cell a második megvásárolható üzemanyagcellás autó. A modellnél az FCX Claritynél szerzett tapasztalatokat felhasználva csökkenteni tudták az üzemanyagcella méreteit (-33%), ami azért nagy szó, mert a hatótáv 700 kilométer. Emellett a Honda arra is büszke, hogy három perc alatt feltölthető a hidrogéntank. A futurisztikus külsejű, közel öt méter hosszú újdonság forgalmazása 2016 elején kezdődik Japánban, de nem lenne meglepő, hogy ha idővel Európába is eljutna – a Honda nyilván kíváncsi, hogy a Mirai hogyan teljesít azokon a piacokon, ahol már építik a hidrogéntöltő állomáshálózatot.



Lexus LF-FC

A Lexusnál nagyon titkolóznak az új LS-sel kapcsolatban, hiszen eddig csak annyit árultak el, hogy 2020-ig biztosan megérkezik. Ahogy azonban közeledik a premier időpontja, egyre több jel utal arra, hogy a japán csúcscsodán új nemzedéke üzemanyagcellás kivitelben is elérhető lesz! Ezt támasztja alá az LF-FC tanulmányautó is, mely egyértelműen az LS előfutára. Üzemanyagcella állítja elő a villanymotorok működéséhez az energiát, a sofőr pedig a 7-es BMW-hez hasonlóan gesztusokkal is vezérelheti az autó egyes funkcióit. Az LF-FC abból a szempontból is érdekes, hogy a Lexus még ebben a kategóriában is szakít a konzervatív külsővel, ugyanis a tanulmányautónak a kisebb modellekhez hasonlóan megosztó, de karakteres arcot szabtak.



Mini Cabrio

Ez a Mini elődjéhez képest már nem is annyira mini! Az új Cabrio közel 10 centivel hosszabb és 4 centivel szélesebb felmenőjénél, miközben a csomagtartó befogadóképessége 25%-kal nőtt (215 liter). A teljesen elektromos tetőmozgatású újdonság 136 és 192 lóerős benzinmotorral (1.5, 2.0), valamint 116 lóerős dízellel (1.5) lesz elérhető.



Mitsubishi eX Concept

Egy új generációs, kompakt SUV-t, tehát az ASX utódját vetíti előre az eX Concept, melynek frontja a nemrégiben frissített Outlander orrára „rimel”. A B-oszlop nélküli tanulmányautóba előre és hátra is 95 lóerős villanymotort építettek.





Mazda RX-Vision

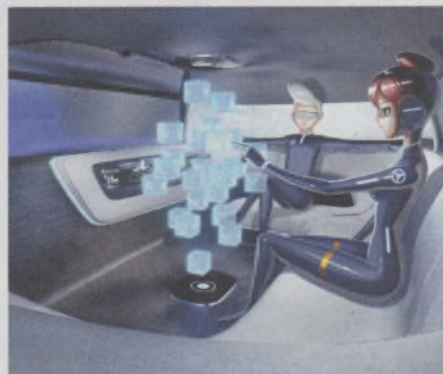
Ha valaki azt mondja, Wankel-motor, legtöbbünknek a Mazda ugrik be. Természetesen nem véletlenül, ugyanis a Mazda nevéhez fűződik az egyetlen Wankel-motoros, Le Mans-i győzelem (Mazda 787B, 1991) és a legnagyobb példányszámban készült, horgódugattyús erőforrással ellátott autó is (Mazda RX-7, 800 000 példány). Noha a közvélekedés szerint a Wankel-motorok már elérték konstrukciós határaikat, a Mazda még

mindig hisz a horgódugattyús egységekben, hiszen egy teljes tervezőcsapat dolgozik a Wankel-blokk továbbfejlesztésén. Az RX-Vision tanulmányautóba már az új Skyactiv-R Wankel-motort építették, amelyről ugyan nem hoztak nyilvánosságra műszaki adatokat, de ennél ékebb bizonyíték aligha kell a Wankel feltámasztására. Az sem mellékes, hogy az RX-Vision az egyik leginkább szívődlegesítő külsejű tanulmány, amit a Mazda az elmúlt években négy kerékre állított!



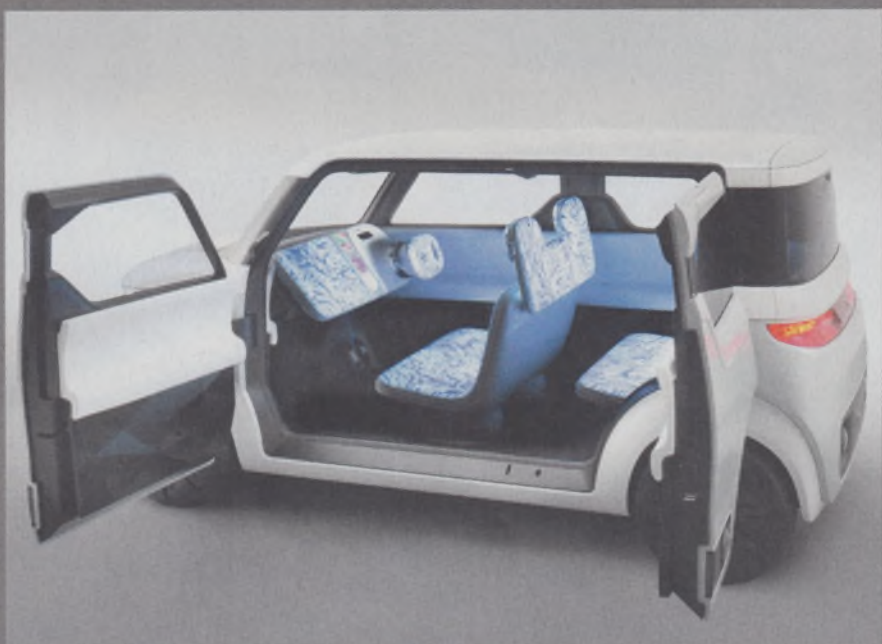
Mercedes-Benz Vision Tokyo

A Mercedes egy olyan járművel jelentkezett, mely már a Z-generációnak szól: az utasteret hatalmas méretű, felfelé nyíló ajtón keresztül lehet megközelíteni, ahol ovális ülőpad várja az utasokat. Mivel alap esetben a radarrendszer segítségével önmagát irányítja a Mercedes, nincs is kormánykerék, ha viszont valaki át akarná venni az irányítást, a vezetéshez pótülés és volán bújik elő. A modell hajtásáról villanymotorok gondoskodnak, és akkumulátorok mellett tüzelőanyag-cella is van a fedélzeten, előbbi 190 km-re elegendő energiát szolgáltat, utóbbi további 790 km-rel növeli a hatótávolságot.



Nissan IDS

A Nissan élenjáró az autonóm vezetési járművek fejlesztésében. Az IDS, vagyis az Intelligent Driving System (intelligens vezetőrendszer) névvel illetett jármű is a robotautók közé sorolható. Ennek megfelelően ne is keressünk hagyományos kormánykereket az autóban: alap esetben önműködően elviszi az utasokat a megjelölt úticélhoz, ha pedig valaki át szeretné venni az irányítást, egy speciális volánnal manőverezheti a kocsit. A villamos hajtású modell formai megoldásaival a fejlesztés alatt álló, második generációs Leafen találkozhatunk majd!



Nissan Teatro for Dayz

Guruló táblagép - így lehetne jellemezni a Nissan új tanulmányautóját. A villamos hajtású modell műszerfala gyakorlatilag egy hatalmas, érintésérzékeny felület, melybe egy digitális kamerát is beszereltek, ami lehetővé teszi, hogy minden egyes élményt azonnal megörökítsenek és megosszanak a benne utazók a közösségi oldalakon.



Subaru Impreza WRX STI S207

Csak Japánban forgalmazzák majd a WRX STI új kiadását, mely 400 példányos korszékében készül. Amellett, hogy harciasabb spoilerrel is megemelték, a turbónyomást is megemelték, így 300 helyett 328 lóerőt produkál a négyhengeres boxer motor.



Subaru Impreza Concept

Modernebb és nem utolsósorban összeszedettebb - nagyjából így lehetne jellemezni az aktuális Imprezához viszonyítva a tanulmányautót, mely a következő generációs ötajtós kompaktot vetíti előre. Az új nemzedék több technikai újdonságot is tartogat, ha minden igaz, ebben a típusban debütál a márka új, 1,6-os, turbós boxer motorja.



Subaru Viziv Future Concept

A Subaru negyedik Viziv tanulmányautója a legújabb bizonyítéka annak, hogy a márka már csak hajszálnyira van egy végleges, a Foresternél kisebb szabadidő-autó piacra dobásától.

Porsche Macan GTS

A Porsche a Macan S és a Macan Turbo közé pozicionálja az új Macan GTS-t, mely 360 lóerős, 3,0 literes, V6-os turbómotorral rendelkezik. Ugyanakkor ha nem nézzük a teljesítményt, a GTS egyértelműen a legsportosabb Macan, hiszen amellett, hogy kagylóülésekkel és komoly spoilerrel büszkélkedik, a többi verzióhoz képest 20 mm-rel lejjebb ültették a futóművet, illetve itt van a véres hangzásért felelős sport-kipufogórendszer is.



HIRDETÉS

Ferrari Történelem • Álom • Mítosz

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



Testarossa
-makettel
csak
2490 Ft

MEGJELENÉS

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

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

Ferrari KOLLEKCIÓ
Gyűjtsd Ön is!



Suzuki Air Triser

A 4,2 méter hosszú tanulmánynál arra törekedtek a tervezők, hogy lehetőleg minél jobban hasonlítson egymásra az orr- és a farrész. A meghökkenítő külső nem minden, az előre- és hátracsúsztható toloajtókon keresztül közelíthető meg a hétszemélyes utastér. A fapadlóval borított kabin hétszemélyes, de könnyedén át lehet alakítani a teret például társalgónak. A modell hajtásáról 1,4 literes benzinmotor (első tengely) és egy villamos egység (hátsó tengely) gondoskodik.



Suzuki Ignis

Tavaly a Suzuki 163 ezer személyautót értékesített Európában, de 2019-ben már 280 ezres eladási volumen a cél. Ehhez persze új modellek is kellene: a sort a Baleno nyitja jövőre, aztán 2017-ben jön az új Ignis, mely mini szabadidőautóként születik újjá. A mindössze 3,7 méter hosszú modell összkerekhajtással is elérhető lesz! A friss Swift ugyancsak 2017-ben érkezik.



Suzuki Mighty Deck

Egykor Mighty Boy néven kínálta a Suzuki az Alto alapján készített kisteherautót. Most Mighty Deck néven, egy tanulmányautó képében született újjá a platós miniautó, melynek raktere 1,1 méter széles és 66 centi hosszú.



S-FR



Toyota S-FR

Van mókásabb jármű egy könnyű, hátsókerék-hajtású sportkocsinál? A kérdésre természetesen a Toyota is tudja a választ. A Honda S660-as ellenfelének tekintett S-FR kapcsán ugyan csak a külméreteket ismerjük (egy centi híján négy méter hosszú), nem vitás, hogy ez az autó már készen áll a piaci premierre.



Toyota FCV Plus

Tiszta sci-fi! A Toyota FCV Plus eleve a külsejével kiveri a biztosítékot, hiszen a 3,8 méteres hosszúság és a 3,0 méteres tengelytáv kombinációja több mint érdekes, és akkor még nem beszéltünk az autónak áramot termelő üzemanyagcellás rendszerről.



Toyota Kikai

A kiállítás egyik legérdekesebb autója volt a Toyota Kikai, legalábbis formai szempontból biztosan. A modell elnézve olyan érzésünk lehet, mintha a naked bike-ok ihlették volna a tervezőket, hiszen minimális burkolat került a kocsira, a hátul elhelyezett motorblokk, a futóműelemek és a váz is hangsúlyos elemei a designnak.

Tudta-e?

Az első Tokyo Motor Show-t 1954-ben rendezték.

A 267 kiállított jármű közül mindössze 17 volt személyautó, a többi motorkerékpár és haszonjármű.



Yamaha Sports Ride

Gordon Murray a McLaren F-1-es főkonstruktőreként örökre bevészte magát az autóipar „nagykönyvébe”. Most a Yamahával közösen egy kisméretű, 4,0 méternél rövidebb sportkocsit álmódott meg, amelybe soros háromhengeres, 1,0 literes motorblokkot építettek.



STÖVEG: MIKLÓS-ILLES KÁLMÁN | FOTO: GYÁRTÓK, NEWSPRESS, UNITEDPICTURES

Legyen szó a technikai tartalomról vagy a megjelenésről, a Tucsonon érződik, hogy a Hyundai apait-anyait beleadott!



Ilyen volt!



2004-2009

A Kia Sportage példolémezére épülve mutatkozott be az első Tucson, mely egyes országokban 2,7 literes, V6-os benzinnel is elérhető volt.



2009-2015

Az európai piacokon ix35-ös néven került forgalomba a szabadidő-autó második nemzedéke. A hozzánk érkező modellek gyártását átköltöztették Csehországba.

Az 1.6 T-GDi és a 2.0 CRDi modellekhez ugyan 600 ezer forintért rendelhető összkerék-hajtás (zárható, 50:50 arányban), a 17 centis hasmagasság miatt a terepképességek korlátozottak

Fejlődést

Mi kell manapság annak a vásárlónak, akinek van egy nagyobb, szabadon elkölthető összege új autóra? Az eladási adatok alapján hazánkban a második legnépszerűbb kategória a szabadidő-autóké, az első tíz hónapban az összes Magyarországon regisztrált új autó 24,66%-a tartozott ebbe a szegmensbe, ami a 2014-es év azonos időszakához viszonyítva 5,11%-os emelkedést jelent. Vagyis aki most versenyképes crossoverrel van a piacon, az nagyot szakíthat, és a Tucson esetében úgy néz ki, hogy a Hyundai komoly sikereket könyvelhet el. A modellre szeptember 8-tól vesznek fel rendeléseket, s októberig már 163 darabot adtak el, amiben az a szenzáció, hogy olyan típusokat utasított maga mögé pillanatok alatt, mint a Mazda CX-5-ös vagy a VW Tiguan. Tehát a csehországi gyártású jövevény valósággal berobbant a

piacra, és lehet, hogy végül igaza lesz a Hyundainak abban, hogy jó döntés volt visszanyúlni a Tucson névhez – az újdonság elődje, az ix35-ös, 2009-ben váltotta fel az első Tucson.

ENNÉL FONTOSABB, hogy a friss-típus formája nagyon jól sikerült, megköcköztatom, hogy az utóbbi évek legcsábosabb külsejű Hyundai modelljével van dolgunk. Látványos és modern, de nincs „túlragozva” – szerintem pont utóbbi tulajdonsága miatt sikerült levetkőznie az ix35-ös ázsiai jellegét, és tökéletesen képes megfelelni az európai ízlésvilágnak. Meg arról sem szabad megfeledkezni, hogy a hosszú orr és a hangsúlyos kerékjáratok ívek bármennyire is elcsépeltek, szinte kivétel nélkül minden kocsinak jól állnak.

Jó érzéssel nyúltak a beltérhez

is, de néhány helyen tetten érhető a spórolás és az óvatosság is. Egészen pontosan arra gondolok, hogy az anyagminőségre néhány helyen én nem lennék büszke a Hyundai helyében, másrészt látszik, a forma kedvéért nem áldoztak be a funkcionalitásból. Ennek az az eredménye, hogy hatalmas rekeszek vannak (nem okoz problémát a telefon, kulcs vagy pénztárca elhelyezése), másrészt nagyon átgondolt minden, a vezető azonnal tudja, hogy mit hol keressen. A Tucson a legújabb bizonyítéka annak, hogy az egymástól vertikálisan elkülönített multimédia-rendszer és szellőzés kapcsolócsoport az egyik alapja ennek, de említhetjük a navigációs rendszert is (350 000 Ft), mely az egyik legjobb a piacon. Amellett, hogy háromszor olyan gyors, mint az ix35-ösé, az eddiginél több útvonalopción →

Tetszett

- divatos forma
- helykínálat
- menetdinamika
- hosszú extralista

Nem tetszett

- szerény visszajelzésű kormány
- „araszolási” tulajdonságok
- nagy gázadásra lassan reagál



Tudta-e?

Azóta, hogy az első Hyundai Santa Fe megjelent Európában (2001), a dél-koreai márka több mint egymillió szabadidő-autót adott el a kontinensen. A Tucson elődje, az ix35-ös még életciklusa utolsó évében is jól fogyott: 2014-ben a márka minden negyedik újonnan eladott európai modellje az ix35-ös volt.

Útmutató

A szabadidő-autók egyre nagyobb szeletet hasítanak ki maguknak az értékesítési tortából. A gyárak kívánatos és műszakilag fejlett, gazdagon felszerelt modellekkel rukkolnak elő, így potenciális vevő legyen a talpán, aki elfordítja a fejét a SUV-kategóriától. Szerkesztőségünk egy tematikus különkiadvánnyal igyekszik szélesíteni az autózást kedvelők látókörét: a 68 oldalon megjelenő SUV és egytérű Extra hasábjain a piac aktuális újdonságai mellett kulcsfontosságú témákat is kivesézünk, az összerakékhajtási rendszerek működési magyarázatától kezdve a gyerekülés-kalauzon át a terepkombik bemutatásáig.



ajánl fel, a kezelhetősége pedig pofonegyszerű, arról nem is beszélve, hogy hétéves ingyenes előfizetés jár a TomTom Live szolgáltatásokra.

NOHA A TUCSON új platformra épül, méretei nem sokat változtak, aminek természetesen az a fő oka, hogy biztonságos távolságban helyezkedjen el a Santa Fétől. A magasság 1 centivel csökkent, a hosszúság 6,5, a szélesség és a tengelytávolság pedig egyaránt 3 centivel gyarapodott, ám igazából csak egy mérőszalaggal a kezünkben lehetne kimutatni, hogy tágasabb elődjénél a Tucson. Szerencsére ez nem jelenti azt, hogy ne lenne tágas az autó, négy felnőttnél továbbra is kényelmes, és hacsak nem vagyunk 190 centis langalétak, a lábtérre sem lehet panaszunk. Piros pont jár azért is, hogy alapáron olyan hátsó üléseket kap a Tucson, melyeknél állítható a támla dőlésszöge, ám amiben én lényegi előrelépést látok, az az első ülések. Bár nem vehetik fel a versenyt a kihúzható combtámaszos komfortülésekkel, hosszú úton is kényelmesnek bizonyultak, és hogy télen se legyen kellemetlen az autóban eltöltött első pár perc, nemcsak az első, hanem a hátsó ülések is fűthetők, sőt a kormánykerék is melegíthető a kezünket. Ha már a kényelemnél tartunk, újdonság az elektromos csomagternyítés is. Az ötödik ajtón

lévő gomb mellett kulcsról és belülről, kapcsolóval is vezérelhetjük a fedelet, sőt, ha a kulccsal a zsebünkben az autó mögé állunk, magától kinyitja. Utóbbi rendszer egy kicsit túlzérelt, én számtalanszor kinyitottam azzal a csomagteret, hogy egyszerűen csak odaléptem az autó mögé. Egyébként a 488 literes csomagter (teljes értékű pótkerékkel) a legtöbb helyzetben elegendő, de nem veheti fel a versenyt egy tágasabb kompakt kombiával (pl. Peugeot 308 SW vagy VW Golf Variant), már csak azért sem, mert a rakodóperem azert.

A modellváltás nagy újdonsága, hogy immáron turbós benzinmotor is szerepel a palettán, melyhez egy szintén új, hétfokozatú duplakuplungos automatikus váltó is társítható. A 177 lóerővel szépen szedi a lábát a Hyundai, és ha kell, 9,1 másodperc alatt ugrik 100-as tempóra, miközben sosem válik tolagodóvá a hangja. A downsizing azonban itt nem tesz csodát, városban nehéz 11 liter alá vinni a fogyasztást, de sokkal meglepőbb, hogy autópályán állandó 130-nál is 9-10 liter között kortyol, noha a hosszú végáttétel miatt a motor gyakorlatilag pihen. A DCT-váltó kapcsán is vannak kisebb fenntartásaim: amikor már elindultunk, gyorsan és észrevétlenül kapcsolgat, és még a motorfékkel is ügyesen bánik, de a fék felengedésére nem indul el azon-

nal (utána viszont hirtelen). Parkoláskor eleve zavaró ez a tulajdonság, de ha például emelkedőn vagy lejtőn manővereznünk kell (megfordulni, parkolni stb.), ajánlatos bekapcsolni az Auto Hold funkciót, mert hiába állunk a gázon, a tengelykapcsoló lassan zár össze.

AHOGYAN EGY szabadidő-autóhoz illik, jól rugózik a Tucson, még a teszt példányon lévő 19 colos óriásfelni sem rontanak sokat az összképen. A kormányzás viszont lehetne közvetlenebb, középállásban ugyanis kicsit érzéketlennek hat, ami azért is furcsa, mert átirták a vezérlőszoftvert és a villanymotort a fogaslécra szerelték.

A Tucson motortól függően 2-300 ezer forintos árengedménnyel kapható, így az 1,6-os, benzines bázismodell 5,8 milliótól vihető haza, míg a 177 lóerős benzines (szintén Life felszereltség) 6,7 milliót kóstál – utóbbi esetében ehhez jöhet a 625 000 forintos DCT-váltó és ha szükség van rá, a 600 ezer forintos összerakékhajtás. A leginkább racionális szerintem azonban a kézi váltós, frontahajtású 1,7 CRDi (116 lóerő), amely alapfelszereltséggel 6,6, míg Comfort szinten 7,3 millió forinttól elvihető. Ez a kivétel a hátsó légbeömlővel, automata légkondicionálóval és ülésfűtésével már teljes ellátmányt kínál.



Bővitve 1,5 m³-es a csomagter kapacitása

Show-elemek

A Las Vegas-i SEMA (Specialty Equipment Market Association) Show-n igencsak kitett magáért a Hyundai, ugyanis partnereivel közösen három Tucson-átíráttal jelentkezett. A JP Edition Tucson **1** azért különleges, mert a katonazöld fényszínezésű autó tetejére egy speciális, két fő részére kényelmet biztosító, kihajtható sátrat építettek. Az expedíciós jármű mellett a Rockstar Performance Garage Tucsonja **2** is látványos, nem mellesleg pedig az amerikai cég most vett kezelésbe először egy Hyundai-t. Ők igazi keményvonalas terepjárót varázsoltak a modellből, hiszen állítható futómű és gigászi hasmagasság jellemzi alkotásukat. Egészen más stílust képvisel a Bisimoto Engineering Tucsonja **3**: a porig ültetett járműbe 700 lóerősnél is combosabb 2,4 literes turbómotor került!



Komoly technikai arzenál: a vezetéstámogató rendszerek között hátsó keresztirányú forgalomfigyelő, automata vészfékező, holtterfigyelő és sávtartó is szerepel

HYUNDAI TUCSON	1.6 T-GDI 4WD DCT
Összlökettérfogat:	1591 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	130 kW (177 LE) 5500/perc
Max. forgatónyomaték:	265 Nm 1500-4500/perc
Hossz./szél./mag.:	4475/1850/1655 mm
Tengelytáv:	2670 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1608/1620 mm
Fordulókör:	10,8 m
Saját tömeg/teherbírás:	1534/656 kg
Csomagtér:	488/1478 l
Üzemanyagtank:	62 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,1 s
Max. sebesség:	201 km/h
Város/országút/vegyes:	9,2/6,5/7,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	9,2 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	175 g/km
A modell alapára:	5 799 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	7 924 000 Ft

* Tucson 1.6 GDI, 132 LE

Összegzés

Kiseb hibái ellenére is egyértelmű, hogy a Tucson kényelmes, praktikus és jól néz ki, sőt öt éves, kilométer-korlátolás nélküli garanciája pedig egyenesen szuper. Az értékesítési adatokból úgy látszik, ezt a vásárlók is így gondolják.

Az alternatíva

A 185 lóerős csúcscsúzzel és a hagyományos automatával egészen más arcát mutatja a Tucson.



A papírforma szerint most annak kellene következnie, hogy a dízel változat két literrel kevesebbet gurított le a torkán, mint a benzines (és még lehetne folytatni a sztereotípiákat), de a valóság ezúttal nagyon más. Egyrészt a 2,0 literes, 185 lóerős topdízel (a szegmens egyik lóerőbajnoka) a 4x4-es hajtással és a hatgangos, bolygóműves automatával alig takarékosabb a gyakorlatban a 177 lóerős benzinesnél, a 8,4 literes tesztátlag mindössze 0,8 literrel kedvezőbb. Ugyanakkor ez a váltó hiába kapcsolgat lassabban, mint a DCT, összességében harmonikusabban dolgozik össze a motorral, ráadásul a fék felengedésére itt azonnal és pont ideális mértékben kezd kúszni az autó. Természetesen egy dízelmotor sosem fog olyan bárso-

nyosan járni, mint egy benzines, de az mindenképpen érdekes, hogy 90-es tempó felett gyakorlatilag alig lehet hallani, hogy gázolajos egység dolgozik az autó orrában. A menetdinamikáról meg csak jót lehet mondani: a gázpedál lenyomására késlekedés nélkül válaszol a hajtáslánc, s ha kell, 400 Nm húzza előre a Tucson, így aztán öt személyrel és csomagokkal megpakolva sem panaszkodhatunk erőhiányra (a 0-100-as sprint 9,5 másodperc). A HP utónévű csúcscsúzzel eleve 400 ezer forinttal drágább a 136 lóerős 2,0 literesnél (LP), ami az 525 000 forintos automatikus váltóval együtt 8 724 000 forint alapárat jelent, igaz, ebben a végösszegben már benne van a „zárható” összerakékhajtás is.



Bájós formája a második újrarajzolás után is hatásos, jól áll neki az elegáns, brit versenyzöld fényezés a fehér tetővel és a kockás huzattal. Ez a prémiumautó előbb csal mosolyt az arcokra, mint vált ki elenszenvet. Legfeljebb irigyelni lehet a sofőrt, akinek ez a generáció is mindenben a keze alá dolgozik. Továbbra is izgalmas vele minden megtett kilométer, amiben legalább akkora szerepe van a direkt kormányzásnak, az úthoz mágnesként tapadó futóműnek, a jól adagolható, erős fékeknek, mint a hajtásláncnak.

A MOTOR már csak egy láncszem a gépezetben, és semmiképpen sem a leggyengébb. Hiába jár csak három henger a Cooper D-hez, bántó hangot magasabb fordulaton sem hallat. Ami eljut az utastérbe, nem más, mint a duruzsolás alacsony fordulaton és némi kipufogóhangolással morcosított berregés pörgetésnél. Ennyi zajra szinte szükség is van egy olyan élőlélegző kis élményautónál, mint a Mini. Nem kell lemondani az azonnali gázreakcióról és a dinamikáról sem. Papíron 4 lóerővel többet tud négyhengeres elődjénél, a különbség nem érzékelhető, de miután kipróbáltuk, nem hiányoljuk többé a régi motort. Már 1500-as fordulattól lendületesen gyorsul, még a takarékosra hangolt Green üzemmódban is mozgékonyabb a forgalom sok résztvevőjénél, ez városi manővereknél és országúti kanyargás közben élénk kezelhetőséget eredményez. Ezzel együtt az átlagosnál nagyobb erőszükséglettel is jár a Mini vezetése, nem kényeztetni, szórakoztatni akar. Illik hozzá a kézi váltó, melynek hosszú hatodikja kifejezetten autópályára való, ahol 2500 környékén jár a fordulatszám, hogy a spórolós énünk is boldog legyen.

Mi a gyenge pontja? A korábinál bunkerszerűbb, főleg hátul még mindig szűkös karosszériája, melynek merevsége cserében meggyőzőbb, mint valaha.

Szívdonor

A 1,5 literes, 116 lóerős dízelmotorral már a BMW 116d-ben (AM 2015/18) is elégedettek voltak. Ez az alapdízel a cégcsoport új, elsőkerék-hajtású padlólemezre épülő autókban, az ötajtós Miniben, a BMW 2-es sorozat Active és Grand Tourer változatában és a második generációs X1-esben is.

Tetszett

- külső-belső stílusvilág
- nyomatékos dízelmotor
- direkt kezelhetőség

Nem tetszett

- korlátozott kilátás
- drága extrák



Karakteres a LED-es menetfény

Páratlan tudás

Élményautó dízelmotorral, ráadásul háromhengeressel?

Tudta-e?

Négyhengeres motorral is lehet dízel Minit kapni. A Cooper SD-t a BMW-nél 18d néven futó, 2,0 literes motor korábbi, 143 lóerős változatával szerelik fel, felára 792 000 Ft.



A piros kapcsolóval indítható a motor



Egyesült Királyság: skótkockás üléskárpit



599 000 Ft
a 18 colos felnik felára

MINI	Cooper D
Összlökettérfogat:	1496 cm ³
Hengerek/szelepek:	53/12 turbódízel
Max. teljesítmény:	85 kW (116 LE) 4000/perc
Max. forgatónyomaték:	270 Nm 1750/perc
Hossz./szél./mag.:	3821/1727/1414 mm
Tengelytáv:	2495 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1501/1501 mm
Fordulókör:	10,8 m
Saját tömeg/teherbírás:	1210/405 kg
Csomagtér:	211 l
Üzemanyagtank:	44 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	9,2 s
Max. sebesség:	205 km/h
Város/országút/vegyes:	4,3/3,1/3,5 l/100 km
Tesztfogyasztás:	6,4 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	92 g/km
A modell alapára:	5 620 000 Ft*
A tesztelt verzió ára:	6 184 000 Ft

*Cooper (136 LE)

Összegzés

Nem visszalépés, az autóiari evolúció eredménye a háromhengeres dízel. Kifinomultságával, teljesítményével, rugalmasságával és fogyasztásával is bizonyítja, hogy illik a Mini orrába. Az élmény sem csorbul, kompromisszumok nélkül, széles mosollyal takarékoskodhatunk.

Vitaminterápia

Összkerékajrással és turbómotorral egészen ütőképes a Lexus kompakt szabadidő-autója.



Egyszerre kupé és kombi az NX, ami turbómotorral sportosan mozog

Tetszett

- vezethetőség
- erős és csendes motor
- tágas második sor

Nem tetszett

- feszes felfüggesztés
- extrák csomagban
- magas fogyasztás

Nagy a csomag-tér, de lassú az elektromos fedélmozgatás



Némi megszokást igényel a kezelhetőség, de egyébként egyértelműek a dolgok. A második sor kifejezetten tágas, a padló az összkerékajrás ellenére sík



A Lexus NX 200t motorterében 2,0 literes turbómotor dolgozik, az erejét négy kerék közvetíti a talajra, és a méretek okán is jól uralható és fordulékony a konstrukció. Azt pedig már a prémiummárka számlájára lehet írni, hogy a váltó hatfokozatú automatikus, és az összkerékajrás is csak akkor lép akcióba, ha szükségét érzi az elektronika, de ezek a lényegen nem változtatnak: a forró ferdehátúak méltó párja a turbómotoros kompakt szabadidő-autó.

ELÉG FELTŰNŐ az NX megjelenése, ráadásul a tesztautó az F Sport csomaggal büszkélkedhet. Ugyan nem olyan látványosak a légtérrelők, mint mondjuk az IS limuzinnál, de azért nem érheti szó a ház elejét - vagy épp végét, hiszen az is penge. Az utastér is a japán márkától manapság megszokott, kicsit hektikus megjelenést mutatja, helyenként rengeteg apró gombbal, de van kicsit furcsán kezelhető, erő-visszacsá-

tolásos egérral irányítható központi menü is, ami magyarul kommunikál. A sportos belső hangulat fekete alapszint, piros díszvarrást és itt-ott ezüstös betéteket jelent. Érdekes módon amíg elől passzentes a térkínálat, rövid az ülések sinje, amelyet úgy 1,9 méteres testmagasságig lehet kényelmesen beállítani, a második sor már kifejezetten tágas, a padló is sík.

A 2,0 literes, négyhengeres turbómotor csendes, teljesítményleadása egyenletes, a 238 lóerő főlényes. Még az se zavarja nagyon, hogy nem a könnyűsúlyú versenyzők közé tartozik az autó, 1860 kg a saját tömege. Az automatikus váltót jól összehangolták a motorral, megfelelő időben kapcsol, a gázpedálkezeléssel könnyen tudja az ember befolyásolni, hogy visszkapcsolással akar-e nagy gyorsulást, vagy elég, ha nyomatékából megoldja a helyzetet az autó. Tempós menet esetén már érezni az alulkormányzottságot, mert az összkerékajrás

csak későn aktiválódik kanyarban. A felfüggesztés feszes hangolása lehetetlenné teszi a kényelmes, nyugodt haladást - a tesztautóból hiányzott a feláras elektronikus lengéscsillapítás, ami segíthetne ezen. Nincs tehát csoda, a magas építés miatt választották ezt.

EKKORA TELJESÍTMÉNYŰ benzínmotorral már csak a prémiumszegmensben találunk kompakt szabadidő-autókat, az összkerékajrású, automata váltós ellenfelekhez képest 1,5-2,0 millióval alacsonyabb a Lexus NX 200t alapára, de azoktól eltérően a japánok nem rengeteg egyedi extrát, hanem előre összeállított csomagokat kínálnak. Akinek esetleg baja lenne a magas, 11,2 l/100 km-es tesztfogyasztással (és a 60 literes tankból adódó mérsékelt hatótávolsággal), választhatja az NX-et hibrid hajtással is, ahol ugyanezt a megjelenést kapja szelidebb teljesítménnyel és úgy 1 millióval olcsóbban.

LEXUS	NX 200t
Összlökettérfogat:	1998 cm ³
Hengerek/szelepek:	54/16 turbó
Max. teljesítmény:	175 kW (238 LE) 4800-5600/perc
Max. forgatónyomaték:	350 Nm 1650/perc
Hossz/széjl./mag.:	4630/1845/1645 mm
Tengelytáv:	2660 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1580/1580 mm
Fordulókör:	12,1 m
Saját tömeg/teherbírás:	1860/490 kg
Csomagtér:	500-1545 l
Üzemanyagtank:	60 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	7,1 s
Max. sebesség:	200 km/h
Város/országút/vegyes:	6,5/10,4/7,9 l/100 km
Tesztfogyasztás:	11,2 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	183 g/km
A modell alapára:	10 950 000 Ft *
A tesztelt verzió ára:	11 900 000 Ft

* NX 300h

Összegzés

Megjelenéséhez illően a dinamikus vezetők autója a turbómotoros NX, amely jól vezethető egészen addig, amíg nem feszegeti a határait az ember.



A 7-es sorozatnál közvetlenebb vezetési élményt kínál a 6-os Gran Coupé.

Magad, uram...



Kifogástalan minőségérzet az Individual belsőben, és ezt még tovább lehet fokozni



Középen lábtér helyett konzol

Noha megjelenését tekintve a kupék királya a BMW kínálatán belül az itt látható autó, a valóságban a sportos viselkedésnek nyoma sincs. Helyette azt kapja a vezető, ami a 7-es sorozatú limuzin tökéletes kényelméből hiányzik: körbeöleli őt az autó, itt most minden róla szól, nem pedig arról, aki esetleg a második ülésorba szorul. Persze ezt nem kell szó szerint érteni, a szűk keresztmetszet nem a második sor térkinálata, hanem a meglehetősen alacsony ajtónyílás. Aki sikeresen, értsd a fejének beütése nélkül túl-

jut a beszállási procedúrán, és legfeljebb átlagos testmagasságú, jól érzi magát a Gran Coupé hátsó részében. Nem árt egyébként, ha visz magával valami szórakozási lehetőséget – okostelefonon filmet, vagy épp az autó wifijére csatlakozva internetezhet is –, mert a masszív első ülések és a lőrészterű ablakok miatt a külvilágból nem sok információ jut el hozzá.

ELŐL ANNYIVAL KÖNNYEBB az élet, hogy a szélvédőnek köszönhetően sokkal jobb a kilátás, egyébként

az alacsony ajtónyílás itt is megköveteli a főhajtást. Ráadásul az első ajtó is meglehetősen rövid azáltal, hogy a hátsónak is kellett helyet hagyni, a hozzám hasonlóan nagyra nőtt emberek már a B-oszlop mögé tolják az ülést, ami megnehezíti a beszállást – még szerencse, hogy kétajtós kupéként is létezik.

Gyorsan vezethető az összerékhajtású, biturbó dízellel felszerelt 6-os Gran Coupé. A kellemes mormogással nyugalomba ringató dízelmotor miatt vetített

kijelző híján észre sem vennék a valós tempót: nagyon jól tapadnak az úthengernyi kerekek, az összerékhajtás segítségével pedig magas kanyarsebességet tudunk elérni. A hatalmas nyomaték miatt a váltó alaphelyzetben elejti a fordulatot, hirtelen gyorsítás nincs, mert sokáig tart, amíg 3-4 fokozatot is visszkapcsol; sportos haladáshoz legjobb rögtön a kézi vezérlést választani. Az elektronikus lengéscsillapításnak hála gombnyomásra szelektálhatunk a lágyan ringatózó és a sportosan feszes felfüggesztés



Tetszett

- erős motor
- méretéhez képest jól vezethető
- stílus

Nem tetszett

- szűk ajtónyílások
- magas vételár
- nehezen érezni a határait

Szépén nyújtózkodik a négyajtós kupé, használhatósága a limuzinokéhoz hasonló



közül, s ha valaki a szűk 28 millió Ft kifizetése után is spórolna a gázolajjal, van különösen takarékos Eco Pro mód is.

A 6-OS ANNAK KÉSZÜL, aki nem szereti átengedni az irányítást másoknak, igényli és megengedheti magának azt a nemes és egyedi belsőt, amelyet az Individual csomagban megvalósíthat. Gran Coupé karosszériával, az erősebb dizelmotorral és összerékhajtással igazi multitálemum a kocsí, télenyáron használható.

Összegzés

Fényűző megjelenéssel veszi le az embert a lábáról a 6-os Gran Coupé, és szerencsére már nem állunk, amikor a vételárral szembeesülünk, mert könnyen padlót fogunk. A pénzünkért sokat kapunk cserébe, csak ne feledjük: a KRESZ és a fizika törvényei ránk is vonatkoznak.

BMW 640d	Gran Coupé xD
Összlökettérfogat:	2993 cm ³
Hengerek/szelepek:	56/24 biturbó dízel
Max. teljesítmény:	230 kW (313 LE) 4400/perc
Max. forgatónyomaték:	630 Nm 1500-2500/perc
Hossz./szél./mag.:	5007/1894/1392 mm
Tengelytáv:	2968 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1600/1665 mm
Fordulókör:	11,7 m
Saját tömeg/teherbírás:	1945/570 kg
Csomagtér:	460 l
Üzemanyagtank:	70 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	5,2 s
Max. sebesség:	250 km/h
Város/országút/vegyes:	6,8/5,5/6,0 l/100 km
Tesztfogyasztás:	9,2 l/100 km
CO ₂ -kibocsátás:	158 g/km
A modell alapára:	25 445 000 Ft *
A tesztelt verzió ára:	27 570 000 Ft

* 640i dívré



Házi szőttes: a müncheni bázis előtt is jól mutat a 6-os kupé

BMW 640d COUPÉ

Távolsági járat

A kétajtós kupé a családban egyedülként elérhető dizelmotor jóvoltából ugyanúgy 313 lóerőt és 630 Nm nyomatékot bír, de méretei tekintve azonban némiképp sportosabb. 113 mm-rel rövidebb, 23 mm-rel laposabb, tengelytávja pedig 113 mm-rel kurtább és a hátsókerék-hajtású verzió 130 kg-mal könnyebb teste (1815 kg) sem elhanyagolandó. A hatalmas oldalajtók miatt itt különösen ügyelni kell a parkolóhely megválasztására, indulás után azonban nincs gond, főúri kényelemben falhatjuk a kilométereket. Tesztünk fő csapásiránya a Budapest-München-

Budapest viszonylat leküzdése volt: természetesen mindenhol tartva a megengedett tempóhatárokat, Németország korlátozásmentes szakaszain azonban a biztonságos maximumig fokozva lépteinket. Nos, némi passzaui kitérő és müncheni „fel-alá” után úgy értünk vissza Magyarországra, hogy a kifelé feltöltött üzemanyagtank vissza is hozott minket. A menet végén 6,7 literes átlagfogyasztást regisztráltunk, ami felettébb remek egy ekkora autótól. A 640d Coupé üzemanyagtankja 70 literes, ami így bő 1000 kilométeres hatótávot tesz lehetővé. Ütös, nem?



Ezt nem kell sokszor eljátszani, a komplex élményhez viszont le kell szurkolni 25 825 000 forintot

Tetszett

- teljesítményleadás
- motorhang
- vezethetőség
- megjelenés

Nem tetszett

- ülésállítás
- légkondi működése



Rodeó

Immár hivatalosan is megvásárolható Magyarországon a Ford Mustang. Rögtön a V8-assal kezdtük az ismerkedést.

Jól palástolja valós méreteit, a fekete igazi rejtő szín: csak az veszi észre, aki vele egy irányban halad. Kár, mert van mit nézni, pont a megfelelő helyen és mértékben domborodnak a lemezek, mindenféle utalásokat látunk az első generációra – leginkább jelvények formájában. Én a magam 190 centis magasságával azzal is szembeültem, hogy a vízszintes motorháztetőn tükröződik az autó előtti világ, így rögtön duplán élveztem a száguldó tájat, ami csak napfelkel-

te vagy naplemente idején zavaró, de hát erre való a napszemüveg... Az elől lévő hatalmas bőrfóteleknél a mechanikus támladöntésből kihagyták a memóriefunkciót, ha valaki hátra száll be, állíthatjuk újra a dőlésszöveget.

ELŐSZÖR IS MINDENKI rácsodálkozik a műszerfalra: aki ismeri az eredeti Mustangot, nagy vonalakban felismeri a formát (ha más nem, az utas előtti Since 1964 felirat árulkodik), és még a németautó-

fanatikus is megdicséri az amerikai belsőt. Igaz, amolyan bántó udvariassággal: olyan sok a retrósbetét a műszerfalon, hogy fel se tűnik, hogy megspórolták a puha műanyagokat... A középkonzol egyszerű és bonyolult, egyfelől itt az érintőképernyős fejegység, aminek egyértelmű és gyors a használata még úgy is, hogy magyar nyelven nincs hangvezérlés, másfelől itt a klímabpanel, amelynek nemesak a megjelenése bonyolult, de a viselkedése is. A levegő irányítása annyit

jelent, hogy külön csak a szélvédőre fűjást lehet kapcsolni, a testre irányuló légáramot a szellőzőnyílások elzárásával lehet leállítani, a lábtér állandóan szellőzik, ha megy a légkondi, a belső keringtetés pedig időről időre be- és kikapcsolja magát menet közben.

Az 5,0 literes Coyote V8-as csak lökettérfogatában és hengerszámban idézi a régi időket. A korábbi 4,6 literes változathoz képest az alumínium blokköntvényt hálós merevítőkkal erősítették meg, a



Kaotikus a középkonzol kapcsolóinak elrendezése



Cobra Jet

A Cobra Jet a negyedmérőföldes gyorsulási versenyekre lett optimalizálva. Megszabadultak a független hátsó felfüggesztéstől, mert egyszerűen nem bírta az igénybevételt. A V8-as erőforrás közeli rokona az utcai motornak – az alkatrészek 75%-a azonos. Az elektromos hajtású vízpumpa a C-Max hibridből érkezik, s akkor is keringteti a hűtőfolyadékot, amikor nem üzemel a motor. A nagy mennyiségű üzemanyagot repülőgépeken használt benzinpumpa szállítja a kompresszoros motornak. A Ford szerint a negyedmérőföldes távot a 8 másodperces tartományban futja az új gyorsulási versenyautó, amely egy kulcsrakész géptől jó eredmény.





Kényelmes fotel elől, passzentes kagyló hátul – itt nem a hely, hanem az árnyékolás hiánya lehet zavaró. A bejutás se könnyű

11.0:1 sűrítési arány ellenére 87-es oktánszámú benzinnel is megbízhatóan üzemel, hengerenként négy szelep és hengersonként két felülfekvő vezérműtengely irányítja a gázcserét, természetesen a szívó- és a kipufogóoldal is változó vezérlésű. Az eredmény papíron 421 lóerő és 530 Nm, a gyakorlatban meg olyan hang, amitől libabőrös lesz az ember. A remek bugyborékoló hang kihúzatva igazi vérpezsdítő üvöltésbe csap át, a leszabályozási fordulatszám 7000; pillanatok

alatt beleszaladunk ebbe. Ilyenkor a műszeregység világítása pirosra vált, de nekünk most ezzel nem kell törődni – 6 fokozatú automata kapcsol ilyenkor. A kormányon vannak váltóvezérlő fülek, de a motorféken kívül nem nagyon érzi szükségét az ember annak, hogy bele kellene szólni a dolgokba, profin és gyorsan dolgozik a szerkezet.

DE NEM CSAK A HANG, a Mustang egész viselkedése is magával ragadó. Nem kell padlógáz ahhoz, hogy síró

hátsó kerekkel löjünk ki a lámpától, és az igazsághoz tartozik, hogy a téli abroncsokkal felszerelt tesztautót is nagyon jól kordában tartotta az elektronika. Aki nagyon akarja, a menüből kiválaszthatja a gumifüstölés módot is, de felesleges ilyenmel kinózni, élvezzük menet közben a tudását. A felfüggesztés hangolása határozott, a Brembo fékek nem fáradnak, a kissé nagy átmérőjű kormány pedig kellően közvetlen ahhoz, hogy kanyarvadászatra induljunk. Ha bátornak és elég képzettnek gondoljuk

magunkat, és a kanyar vége előtt odalépünk a gázra, jól kontrollálható driftelésnek örülhetünk.

S akkor itt van a legjobb dolog, a vételár. A 13,6 millió forint egy ilyen teljesítményű autóért potom összeg, igazából csak egy ellenfele van, a Camaro, amelynél az új generáció európai érkezésére várunk. Hasonló teljesítményű autót német, brit vagy távol-keleti forrásból nagyjából duplaennyi pénzért kapunk, miközben azoknál közel sem ilyen felemelő a hangélmény.



Két személy pakkjainak bőséges a csomagtér



Bivalyerős és hangos, azaz imádnivaló

Terebélyes méretek, de sportos mozgás jellemzik a legújabb Mustangot



FORD MUSTANG	5.0 V8 AUT.
Összlökettérfogat:	4951 cm ³
Hengerek/szelepek:	V8/32
Max. teljesítmény:	310 kW (421 LE) 6500/perc
Max. forgatónyomaték:	530 Nm 4250/perc
Hossz./szél./mag.:	4784/1916/1381 mm
Tengelytáv:	2720 mm
Nyomtáv elől/hátul:	1582/1655 mm
Fordulókör:	12,2 m
Saját tömeg:	1659 kg
Csomagtér:	408 l
Üzemanyagtank:	61 l
Gyorsulás 0-100 km/h:	4,8 s
Max. sebesség:	250 km/h
Város/országút/vegyes:	18,5/8,2/12,0 l/100 km
Testfogyasztás:	12,8 l/100km
CO ₂ -kibocsátás:	281 g/km
A modell alapára:	11 909 000 Ft *
A tesztelt verzió ára:	14 309 000 Ft

* 2.3 EcoBoost

Összegzés

Hatalmas V8-assal felszerelt amerikai sportkocsi a Ford Mustang, amely meglepően jól vezethető és könnyen táncba vihető. Nem hibátlan, de könnyen megtanul az ember együtt élni ezekkel az apróságokkal; elég egy gázadás, és mindent megbocsátunk.

Kis hiba – 4,5 éves

Egyenesen az Egyesült Államokból érkezett hazánkba ez az 1966-os Ford Mustang, első ránézésre épp csak néhány apróbb rozsdafolt volt a karosszérián, egyszerűnek ígérkezett a felújítás.

NAGYON RAGASZKODIK EZ AZ 50 ÉVES RAGASZTÓ, DE ÉN ÁLLOK NYERÉSRE. MÁRMINT A KÜSZÖBÖN...

ELSŐRE NEM TŰNT SÚLYOSNAK A KASZTNI ÁLLAPOTA, DE A ROZSDA IDŐZÍTETT BOMBAKÉNT KETYEGETT

Kipakolták az utasteret, mert teljes külső-belső újrafényezést terveztek, és így sokkal könnyebb volt a karosszériamunka

EBBŐL BÁRMI LEHET. HŰTŐSZERKÉNY, ANYAHAJÓ...

Elöl még úgy-ahogy egyben voltak a lemezek, de lényegében az A-oszloptól hátrafelé teljesen újra kellett építeni a kasztnit!

Szerencsére a Mustanghoz bőséges a választék olcsó alkatrészekből, egy teljes ajtó például 47 000 Ft-ba kerül. Persze ennél sokkal több alkatrésze volt szükség, amelyeket mind az USA-ból postáztak

Igy már egészen autóformájú a megjelenés, innen nézve csak a tető és az első sárvédő az eredeti gyári darab

FÉNYEZÉSRE ELŐKÉSZÍTVE

Két évig tartott eljutni idáig, mert ahogy az lenni szokott, több más projekttel párhuzamosan zajlott a felújítás, ami sokkal nagyobb munkának bizonyult annál, amire számítottak

s munka

Először a börtetőt távolították el, majd következett a több évtizedes ragasztó levakarása



A karosszériával párhuzamosan ment a motor, a hajtáslánc és a felfüggesztések rendbetétele



SZÖVEG: LÓVEL GERGELY | FOTO: 86V

FOLYTATJUK!



VISSZAKAPTA EREDETI PIROS SZÍNÉT A KAROSSZÉRIA.

Ezután még két és fél évbe telt az összerakás. Hamarosan mi is kipróbálhatjuk majd, és beszámolunk róla, milyen érzés egy fél évszázados vadlóval vágózni Magyarországon!

Ford Mustang - alighanem nincs ember, aki ne hallotta volna már ezt a típusnevet. Szinte minden volt már, filmsztár, dédelgetett makett és márkaikon. A legendás modell metamorfózisa is sajátos, sokak szerint az első a legszebb, utána már minden leszármazottja csak homályosította a dicsfényt.



1964

Amerikában, ahol eddig csak nagyon ritkán állítottak elő sportjellegű személyautókat, egy-két év óta mind több sportszerű típus hoztak forgalomba. A képen látható - már 1965-re dátumozott - Ford Mustang modell a legújabb tagja ennek a figyelemre méltó csoportnak. Mint családi sportkocsit reklámozzák az olaszos formájú, 3,3 literes, hathengeres, 105 DIN lóerős, soros, illetve 4,7 literes, 175 és 190 DIN LE teljesítményű, V8-as motorral egyaránt piacra kerülő, cabriolet, valamint coupé karosszériával is megrendelhető újdonságot.



1976

A Ford Mustang III - más néven Ford Fiesta - premierjét a Genfi Szalon nyitására időzítették. A négyülékes Coupé nemcsak formailag érdekes, hiszen ennél a Fordnál fronthajtást és négyhengeres, keresztirányban elhelyezett, 1,6 literes motort rejteget a szép vonalú Ghia-karosszéria.



1988

A három nagy közül a Ford volt az egyetlen, amely 1986-hoz képest, ha kis mértékben is, de növelni tudta tavaly termelését. 1988-ra pedig szinte valamennyi modelljén apróbb változtatásokat hajtott végre. A Mustang és az EXP új, a karosszériához jobban illeszkedő első lámpákat kapott.

Haragos darab



Nem csak látvány! Az ültetés, az óriásfelnik és a dekrelemek mellett kétlépcsős motortuning is elérhető

A Mercedes GLA 45 AMG a Váth tuningcég legújabb áldozata. Motortuning, új kipufogó, sportfutómű, nagy kerekek, karbonzárnnyak és izlésesebbé tett utastér áll a cég módosítási

listáján. A 2.0 literes motor 360 lóerős gyári teljesítményét chiptuninggal 395-re óvatoskodták fel (485 Nm), a végsebesség így 280 km/óra körül alakul. Ha valakinek kevés lenne mindez,

a V45RS tuningkittel már 446 lóerővel és 539 Nm nyomatékkal gazdálkodhat. Ehhez már illik felrakni a rozsdamentes sportkipufogó-rendszert a 200 cellás sportkatalizátorral és az egy

oválveggel. A GLA 45 AMG nem úszhatta meg az ültetést sem, -30 mm a végeredmény. A fékeknél a fémszövésű flexicsövek jelentenek újdonságot. Felniként 9x20 colos az ajánlat.

Izmokkal ünnepelnek

Az ABT Sportsline egy 230 lóerős (360 Nm) tuningpéldány bemutatásával ünnepli a 40 esztendőös VW Polót. Az 1.8 TSi gyárilag 192 lóerős, ezt fűszerezik meg további 38 paripával, de van ajánlat a kisebb 1.2 TSi-hez is, amely 110-ről 140 lóerőre (220 Nm) pumpálható fel.

Bármely Polo-modifikációba kérhető az elől 25, hátul 30 mm ültetést adó sportrugókészlet is. Felniméretben 8x18 col a tuningcég ajánlata, 215/35-ös gumikkal. A külső optika karbonbetétes hátsó toldattal és spéci kipufogóvegekkel módosítható.



Fekvőtámasz

A KW új, állítható magasságú sportfutómű-készletet fejlesztett a Porsche Boxster Spyderhez. Az első tengelynél alkalmazott megoldás akár 25 mm-es ültetést is lehetővé tesz. A 3.8 literes, 375 lóerős motorral hajtott autónál a gyári lengéscsillapítóval építendő össze a magasságállító menetes rész, az új támasztörugóval, rugóval és rugótányérrel. Alaphelyzetben az ültetés mértéke a gyári értékhez képest -5 mm. Hátra fix 15 mm-es ültetést ajánlanak.





Vitamin- és látványkúra

Jó játék egy 370 lóerős Audi S3-as limuzin, még az RS3-as fivér is megfogható vele! Az ABT által 70 paripával combosított kompakt Audi a Power kit után válik ilyen izmosná, a lóerők mellett a nyomaték is nő, pontosan 460 Nm-re (+80 Nm). A Power S csomag még többet tud, az elektronikai

beavatkozás mellett módosítottak a kipufogórendszeren, és sportkatalizátort is beszereltek. Így már 400 lóerős és 480 Nm lehet a teljesítmény. A látványért az új karosszériaelemek felelnek: hűtőmaszk, sárvédő kopolyúk, küszöbidomok és hátsó toldat. A gumiméret 235/30 R20-as.

Új felnitípus

Az RH Alurad bemutatta új, RB 11-es típusjelű felnijét. A SUV modellekre célzott kerék 9x20 és 10x22 col méretben lesz kapható. A gyártó szerint a klasszikus formát lágyították a lekerekítésekkel, amely erősebb szerkezetű, mivel kevesebb rajta a feszültségi pont. Az új keréktárcsa matt és fényes fekete, valamint bicolor felületkezeléssel lesz elérhető.



Elegánsból sportos

A Carlsson újabb Mercedesből faragott rakétát, a torpedó neve CC63S Rivage. A kocsni motorja 605 lóerős, nyomatéka 820 Nm, 0-100-as gyorsulása 3,8 másodpercet igényel. Igazi verseny-sport-hangulatú gép, amelyre a teljesítmény mellett a megjelenés is rájátszik. Karbonból készítették frontspoiler-koptatót, új légbeömlő keretet a lökhárítóba, szárnyacskákat és kopolyúimitációt az első sárvédőre és a hátsó lökhárítóra. Kapott diffúzort is, a csomagterfedél pedig kis szárnyat. Az autó alatt fojtószелеp-vezérlésű sportkipufogó nyújtózik. Az egész kreációt elől 8,5x19, hátul 9,5x19



colos felnikre ültették, amelyekre 245/35-ös, illetve 265/35-ös gumikat húztak. Persze a 300 km/óra feletti végsebességű autóra felrakható 245/30 ZR20-as és 265/30 ZR20-as gumiszett is.

HIRDETÉS

"MY CHOICE OF SUSPENSION"

Ken Block
Ken Block

engineered by

O.CT Tuning Hungária Kft.
Páva Gábor
7622 Pécs, Légszeszgyár Ú. 17.

Phone: +36 70 / 383 1073
Mail: info@oct-tuning.hu

www.st-suspensions.com [stsuspensions](https://www.facebook.com/stsuspensions)

Tudta-e?

1990 és 2002 között a grazi Eurostar üzemben is gyártottak Chrysler Voyagereket „Made in Austria” felirattal a hátukon.

Erdekesen sportos jelenséggé vált a pick-up a piros kasztni-fekete kiegészítők elegyétől



Építőkövek

Van úgy, hogy az ember vágyaiban olyan jármű szerepel, ami nem létezik. Ilyenkor nincs más választás, mint elkészíteni azt.

Persze sokat könnyít a dolgon, ha valamiféle gyári alap létezik a magán-elképzeléshez, szerencsésebb így nekifogni az álmok megvalósításához. Zoli amerikai autókra szakosodott szerelő: rengeteg Chrysler Voyager fordul meg nála, talán azért is, mert ez az Európában legelterjedtebb amerikai kocsi, amelynek ráadásul bizonyos típusvariációit Ausztriában is gyártották. Zolinak az 1995 előtti kései modellek a legkedvesebbek, ezekre alapozta elképzelését – mégpedig, hogy épít egy pick-upot!

A PROJEKTET SEGÍTETTE, hogy ezen autók már igen olcsón futnak a használt piacon. Nehezítette viszont a procedura, amely minden tuningolót sújt, mégpedig az engedélyeztetés. Azonban főhősünk tudta, hogy bizony létezett ennek a Voyagernek Magyarországon hivatalos használati jármű változata. Nos, ilyet kellett szerezni alapnak. Nem volt könnyű, főképp türelem kellett hozzá, hogy felbukkanjon végre egy eladó példány. Igaz, az sem

volt másodlagos, hogy ne legyen teljesen legatyásodva.

Meglett a kocsi, két első ülésel, hátul raktérrel, de mindez a személyautó bódében. Kezdődhetett a munka, amit persze nem kellett máshová vinni, hiszen a lakatolásban is profi Zoli. Levágta a tetőt a vezetőfülke vonalától hátrafelé, s így járt az oldalfal is a tetőoszlopok tövéig. Az autó szépen készült, lényegében szabadidőben, hiszen, ha van fizetés munka a műhely-

ben, az az elsődleges. A platóoldalfal élére egy lemezidomot hajlított, ezzel végigperemezve azt. A kényelmes hosszúságúra szabott fülkét hátulról üvegezett lemezfal zárja le. Ügyesnek kellett lenni a padló kialakításával, amely az akció végén faburkolatot kapott. Okozott némi fejtörést a platóajtó megoldása, végül egy speci nyitómechanika lett a megoldás, előbb hátrébb siklik vezetőrudakon az ajtó, s aztán nyitható.



A trükkösen nyíló platóajtó és a faburkolat



A kinézete mindenképp jobb a nagy gázolajos motornak

Személyautóból került át
a komfortgerinc,
és kapott karbonmintát



Zoli méltán büszke a kocsijára.
Java részt saját munka,
és nincs még egy ilyen Európában

Jobban felszerelt személyautó
változat bőrülései költöztek bele.
A mélynyomó az ülések mögött lapul

A LEMEZMUNKÁK VÉGEZTÉVEL Zoli házilag pirosra fényezte az autót. A külső díszleceket és az ablakkereket fekete karbonozta, a márkajelét Dodge Ram-re cserélte. Az utastérben kialakította a kárpitozást, az A-oszlopra kiegészítő műszereket szerelt, és itt is élt a karbonozás adta lehetőségekkel. Még a tetőn megmaradt „komfortgerinc” széle is karbonmintás. Jutott energia küszöbvédő felszerelésére, és hifi beépítésére is, amelynek erősítője és mélynyomója a két új bőrülés közé került.

A motor is megszépült. A 2,5 literes turbódízel kapott egy sportlégszűrőt, Zoli kifestette a szelepdekli márkafeliratát, és minden csőre fém szövetet húzott. Lelkesítő a látvány. Az elkészült művet gyakran használja rohangálós autónak, és a rendőrtől sem kell tartania, hiszen a kocsit hivatalosan, a forgalmi engedély szerint is hasznosíthatja. Egy fejlesztést azért még kap, készül majd a műanyag platófedél.



Mintha így gyártották volna, pedig soha nem volt
ilyen kocsí a Chrysler és csatolt márkáinak a modellmixében



Duplavé

Az új Mercedes V-osztály megjelenése az egyik oka annak, hogy a Volkswagen idő előtt kényszerült frissíteni a Transporter sorozatot. A csillagosok buszlimuzinját legutóbb a Hartmann tuning vette kezelésbe. Vansports-VP-Spirit elnevezésű karosszériakészletet alkottak a járműhöz. A gyári lökhárítók anyagával megegyező műanyagból készült elemek között találni frontspoilert, hátsó idomot

és oldalelemeket - a demoautón zöld színnel hangsúlyozzák ezeket. A V250 BlueTEC 2,1 literes dízel motorját a gyári 190-ről 224 lóerőre pumpálták fel, a nyomaték pedig 440-ről 505 Nm-re nőtt. A felnik 8,5x19 col méretűek, 245/45-ös gumikkal. A vagányabb megjelenésért 30 mm-rel engedték közelebb a kocsit a hasát az úthoz. Az utastérrel alufellépőkkel és -pedálokkal dobták fel.



SZÖVEG ÉS FOTÓ: DOMBOVÁRI MIHÁLY

HIRDETÉS

RIAL KÖNNYŰFÉM FELNIK
rial.hu

SERVICO
SERVICO Kft. 1037 Budapest, Bécsi út 275.
Telefon: 387-8287, 436-9100
info@rial.hu • servico.hu

rial
KÖNNYŰFÉM FELNIK



Gondos

Mit tehetünk, ha az adásvételt és a gépjármű birtokba vételét követően meghibásodás miatt a gépkocsi használhatatlanná válik?

Megkímélt, az átlagosnál jobb állapotúként hirdették a Kiát



Látható a turbó előtt-alatt a csúnya hegesztés nyoma, ahogy „rátákolták” az idegen alkatrészt a koreai kocsi. Vajon tudta a tulajdonos?



A szívóoldalon olyan szennyeződés jutott be, ami elgörbítette a turbinalapátokat. Tényleg a direktszűrő okozta?

Négy lépcsőfok, egy év

Alapvetően négyféle kellékszavatossági igényt különböztethetünk meg: 1. kijavítás, 2. kicserélés, 3. árleszállítás, 4. elállás, vagyis a vételár visszatérítése. Ez a sorrend az igény-értékesítésre is irányadó, vagyis

először a kijavítást megjelölni, amennyiben a hiba javítható, és utána következnek a többiek. A jogosult kellékszavatossági igénye magánszemélyek között a teljesítés időpontjától számított egy év alatt évül el.

Lapunk idei 21-es számában általánosságban írtunk róla, hogy mire kell odafigyelni magánszemélyek között kötött, használt gépjárműre vonatkozó adásvételi szerződés megkötésénél. Taglaltuk, hogy milyen jelentőséggel bír a szerződéskötés előtti gépjármű-állapotfelmérés, és utaltunk arra, hogy ennek elmaradása bizony a későbbiekben sok bosszúságot okozhat.

AKTUÁLIS ESETÜNKBEN magánszemély vásárolt egy másik magánszemélytől egy 2002-es évjáratú Kia Sorentót. Kézpénzben kifizette, majd az átvételt követően a jármű kb. 300 km megtétele után oly mértékben meghibásodott, hogy közúton önerőből már nem tudott tovább haladni, és autómotóval el kellett szállíttatni. Az autót szakaszvizben átvizsgálták, és megállapították, hogy a hűtővíz elfolyt egy hibás vízcső miatt, és azt is, hogy a gépkocsi motorjában korábban turbófeltöltőt cseréltek, melynek során egy típusidegen, nevezetesen Audi személygépkocsiból származó turbófeltöltőt építettek be, melyhez jelentős átalakításokra volt szükség, mind a motor szívó-, mind pedig a kipufogóoldalon. A meghibásodás okára vonatkozóan

az a feltételezés, hogy a típusidegen turbófeltöltő beépítése során egy bilincs túl közel került egy hűtőcsőhöz, mely az állandó fizikai kapcsolat miatt elnyirta a hűtőfolyadékot vezető egyik gumicsövet, minek következtében menet közben elfolyt a hűtőközeg, és ez motorkárosodáshoz vezetett. Emellett direktszűrőre utaló nyomokat is találtak, ezért a bejutó szennyeződés miatt a beépített feltöltő lapátjai elgörbültek. A motort feltöltötték hűtőfolyadékkal, azonban nem lehetett beindítani.

Jelen eset „a kellékszavatossági igények érvényesítése” körébe tartozik. A károsult vevő szerkesztőségünknek betekintést engedett a korábban keletkezett iratokba és levelezésekbe, így ennek ismeretében az alábbiak állapíthatók meg.

AZ ADÁSVÉTELI SZERZŐDÉS két magánszemély között jött létre. A szerződéskötést árnyalja az a tény, hogy az autót egy kereskedésből adták el, azonban ez bizonyos jogviszony alapján történhetett, mert a kereskedés a gépjármű tulajdonjogát nem szerezte meg. A szerződés egy előre nyomtatott, kitöltetlen szerződésminta, melyre kézzel rávezették az adatokat,

gazdától?

Hívjon, írjon, segítünk!

Autót venne, de előbb tanácsot kérne? Tanulságos sztorija van, netán átvágták? Tudja a tutit és másoknak is megszűnne? Ne habozzon, vegye fel velünk a kapcsolatot, mi pedig lehetőség szerint szakértő bevonásával igyekszünk segíteni, vagy éppen teret adni tapasztalatai tolmácsolásához!

INFÓVONAL:

posta@automotor.hu, 06-1-460-2470

valamint azt a mondatot, miszerint „Az autót a vevő kipróbált, megtekintett állapotban vásárolta meg.” Ugyanebben a pontban szerepel a szerződésben e mondat előtt nyomtatva, hogy „Az eladó a vevőt a gépkocsi műszaki állapotáról, (esetleges) sérüléseiről részletesen tájékoztatta, aki ezt tudomásul vette.”

Az adásvétel során a vevő elmondása szerint az eladó ténylegesen hivatkozott arra, hogy a turbófeltöltő ki lett cserélve, és a gépkocsit friss műszakival adták át. Ebből a vevő jogosan feltételezhette azt, hogy a gépkocsi rendeltetésszerű használatra alkalmas, és a turbófeltöltő meghibásodásával jó ideig nem kell számolnia. A gépkocsinak rendeltetésszerű használatra alkalmas állapotban kell lennie az adásvétel időpontjában, és meg kell felelnie a jogszabályi előírásoknak és az adásvételi szerződésben foglaltaknak. Ezért fontos, hogy

minden lényeges tény és körülményt rögzítsünk a szerződésben, így a korábbi és esedékes javításokat, sérüléseket, valamint a felek által lényegesnek tartottakat (pl. felszereltség, extrák), mert később vita esetén ezekre joggal tudunk hivatkozni. Ebből a szerződésből sajnos ezek kimaradtak, így utólagos bizonyítás kérdése, hogy pontosan mi is hangozhatott el, miről tájékoztatták a vevőt és miről nem.

A KÁROSULT - helyesen - a meghibásodás tényét azonnal írásban jelezte az eladónak, aki ügyvédhez fordult, és elhárította a szavatossági igényt azzal, hogy az eladó részletesen tájékoztatta a vevőt a gépkocsi állapotáról, a gépjármű rendeltetésszerű használatra alkalmas állapotban volt, rendszeresen karbantartották, ill. megfelelt a korának, emellett jobb műszaki állapotú volt, mint a korabeli hasonló gépkocsik.

Mit lehet ilyenkor tenni, hogyan tovább? Az eset azt mutatja, hogy az ügyből nagy valószínűség szerint jogvita, polgári peres eljárás lesz, ahol a vevő érvényesítheti a szavatossági igényét. Tekintettel arra, hogy a gépjármű jelenlegi és az adásvételi szerződés időpontjában meglévő műszaki állapota szakkérdés, elkerülhetetlen független igazságügyi gépjármű műszaki szakértő bevonása. A szakértőt a bíróság rendeli ki, akinek a véleménye alapján el tudja dönteni a kérdést. Az eljárás 1-2 évig is elhúzódhat, amit figyelembe kell venni. Sajnos egy ilyen eljárás nem olcsó. A peres eljárás illetve a pertárgy értékéhez igazodik, annak 6%-a, a pertárgy értékét pedig az érvényesítendő igény határozza meg, pl. egy turbócserenél az anyag- és munkadíj költsége, vagy elállási jog érvényesítésénél a gépkocsi ára. Ehhez jönnek még az egyéb érvényesítendő költségek, mint a tréleren történő szállítás, motor elő-

zetes megbontása stb. A szakértői költségeket előlegezni kell, és ügyvédi munkadíjat is kell fizetni, ha azt szeretnénk, hogy jogi képviselő járjon el mellettünk. Amennyiben a bíróság a javunkra ítélt, az eljárási szabályok szerint a pereszeses fél fizeti a pernyertes fél költségeit, így ezek idővel megtérülhetnek.

AZ ESETET konkrétan megítélni majd a szakértő véleményének ismerete után lehetséges. A fentiek alapján ismételt fogadjuk meg azt a tanácsot, hogy állapotfelmérés nélkül ne vegyünk gépjárművet! Ne sajnáljuk az időt, fáradságot és némi anyagi ráfordítást arra, hogy a gépjármű műszaki állapotáról még az adásvételi szerződés megkötése előtt részletesen meggyőződjünk, ugyanis hosszú évekig fogjuk használni, és nem mindegy, hogy a későbbiekben a karbantartásokra, javításokra mennyit kell költeni, a bosszúságról nem is beszélve.

PROMÓCIÓ

EURO1-ES, EURO2-ES

motorral
szerelt
autók
özönlenek
hazánkba

Immáron több éves trend folytatódott az év első kilenc hónapja során a használt autó import terén: összesen 90.391 gépkocsi érkezett külföldről, ami 28,4 százalékkal több a 2014-es év azonos adataihoz képest, amikor bő hetvenezer négykerekű jött a határon túlról. A növekedés tehát töretlennek mondható, hiszen 2013 óta évente húszezerrel gyarapodik az import kocsik száma, akkor január és szeptember között még „csak” ötvenezer kocsit hoztak be hazánkba.

„Gyakori téma volt az elmúlt időszakban az EURO5-ös dizelek környezetszennyező hatása, holott Magyarországon jóval nagyobb problémát jelent a koros import használt autók kibocsátása. A külföldön vásárolt kocsik közel hatvan százaléka tíz évnél idősebb (53765 autó), s ezek egy része EURO1-es vagy EURO2-es



erőforrással üzemelnek. E motoroknak a káros anyag kibocsátása bizonyos értékek esetében akár a sokszorosa is lehet a támadott EURO5-öshöz képest” - mondat el Frank György, a Das WeltAuto márkaigazgatója.

A külföldi import autók esetében a felső-kö-

zép kategóriában 21.913, míg az alsó-közép kategóriában 20.894 autót helyeztek forgalomba, ami 36 százalékos növekedést jelent. Az egyterű (16.149 autó) gépkocsik még mindig a legnépszerűbbek, de több négykerekű érkezett a korábbiakhoz képest a kisautó- és a városi terépjáró kategóriából.

Márka szerinti megoszlásban legtöbben Volkswagen (11.625 autó), Fordot (9.339 autó), Opel (9.021 autó), BMW-t (8.022 autó) és Audit (6.486 autó) importáltak, Mazdából pedig közel a kétszeresét regisztrálták itthon a tavalyi mennyiségnek. A típusok rangsorát az első három negyedév után is a 3-as BMW vezeti (4.416 darab) a Volkswagen Passat (3.818 darab), a Volkswagen Golf (3.186 darab), a Ford Focus (3.159 darab) és az Opel Astra (2.975 darab) előtt.

Szervizlátogatás



Több modelljét is soron kívüli szervizlátogatásra hívja vissza az osztrák KTM. A 2016-os modellévű 250-es, 350-es és 450-es SX-F, XC-F és EXC-F/EXC Six Days, valamint a 2015-ös modellévű 250-es és 450 SX-F modelleknél **üzemanyag-szivárgás állhat fenn extrém körülmények között**. Emellett a 2012-2016-os Freeride 350-es, valamint a 2014-2016-os Freeride 250 R (képünkön) típusokat is visszahívják a tank levegőztetőjének esetleges hibája miatt.

Balkán-túra



Henry Cole brit producer és rendező közel húsz motoros sorozatot forgatott a Travel Channel számára. „A világ legizgalmasabb motoros túrái” néven ismert műsor **legújabb évadjában ezúttal a Balkánra kalauzolja a nézőket**, és Szlovéniát, Horvátországot, Bosznia-Hercegovinát, Szerbiát, illetve Bulgáriát utazza be egy sokat megélt Metisse Steve McQueen Desert Raceren.

Zöld Ducati



A Ducati e-Scrambler néven mutatta be elektromos rásegítésű kerékpárját, melyet az olasz Italwin gyárt. A modell **fényezésével és ballonos gumijaival is utal a Scramblerre**, de ezt leszámítva aligha van párhuzam a bicikli és a retro bike között. Az e-Scrambler 250 W-os villanymotorját, amely besegít a hajtásba, egy 400 Wh-s akkumulátor táplálja energiával.

Kreativitásból jeles

A Motobot vezetési stílusa a Yamaha szerint Valentino Rossiéra hasonlít!



Dögös és háromkerekű: íme, a Yamaha MWT-9-es!



A Yamaha az idei év egyik legérdekesebb motorkerékpár-ipari fejlesztését mutatta be. Az iwatai cég ugyanis megalkotta Motobotot, mely egy olyan robot, amely képes elvezetni egy motort. Az egészben a „körítés” is érdekes, ugyanis a sisakkal, karokkal és lábakkal rendelkező szerkezetet úgy illesztették a motorra (jelen esetben egy R1M-re), mint ahogyan egy gyorsasági versenyző hasal a gépen. A Motobot önállóan képes a gázt és a féket kezelni, sőt váltani és kanyarodni is tud – a biztonság kedvéért két kitámasztó kerék kapott helyet a sportmotoron. Hogy a Yamahának milyen céljai vannak a Motobottal, azt egyelőre homály fedi, ám mint alkotás, mindenképpen lenyűgöző.

Az iwatai cég kreativitását jelzi, hogy egy olyan tanulmánymotorral is előrukkoltak, ami teljesen egyedülálló. A Cornering Master becenévvel illetett, hivatalosan azonban MWT-9-es nem más, mint az MT-09-es háromkerekű változata. A hasonló felépítésű robotokkal szemben itt a két első kerék közel került egymáshoz, a felük átmérője pedig jóval kisebb, mint a hátsóé. A négy teleszkópos futómű előnei között azt említi a Yamaha, hogy rossz tapadásviszonyok között is stabil marad a motor, illetve hogy döntött helyzetben sem érzékeny az úthibákra. Kíváncsian várjuk, mi lesz a modell sorsa!

Suzuki-tanulmányok

Az első Suzuki motorkerékpár, a Power Free előtt tiszteleg a japán cég a Feel Free Go-val. A koncepciómodell nem más, mint egy segédmotoros kerékpár és egy terepkerékpár keveréke. A marko-

latváltóval és kerékpárnyereggel ellátott tanulmány mellett a Suzuki a Hustler Scootról is lerántotta a leplet: a modern városi robot (50cm³-es) érdekessége a trepnin lévő, kivethető koffer.



Feel Free Go

Hustler Scoot



Tudta-e?

A Suzuki már javában dolgozik egy 600-800 cm³-es lökettérfogatú, turbófeltöltésű motorblokkon, mely egy új fejlesztésű, sportmotorban debütál majd.

Kételtű

Még idén megérkezik a Husqvarna-kereskedésekbe a 701 Enduro modell, melyet neve ellenére dual purpose, azaz kettős felhasználású (terep és aszfalt) típusként aposztrofál a KTM-hez tartozó gyártó. A 690 cm³-es, dupla gyújtógyertyás egyhengeres, mely több KTM-ből



is ismerős lehet, 67 lóerőt produkál, az erő kordában tartásáról pedig változtatható gyújtástérkép és kifinomult ride by wire gázkar gondoskodik. A KTM-rokonság miatt nem meglepő, hogy

a WP szállítja a futóműelemeket, az első és hátsó futómű rugóútja egyaránt 275 mm. Az optimális súlyeloszlás érdekében a 13 literes benzintankot a segédvázhoz illesztették.



Okos váltó

A 2016-os modellévre a Honda ráncba szerdi a CB500X, az NC750X és a VFR1200X Crosstourer modelleket - utóbbiról már hivatalos fotót is közölt a gyár. A Crosstourer esetében az átrajzolt fejdombban, a hatékonyabb szélvédelmet biztosító plexiben és az új Candy Prominence Red fényszívesben nem merülnek ki a változások. A duplakuplungos váltó a dőlés-érzékelő adatai alapján immár képes megállapítani, hogy lejtőn vagy emelkedőn halad-e a motor, s ennek megfelelően tud kapcsolni.

Az új belépő



Az új Navigator Streettel a BMW Motorrad egy belépőszintű navigációs készüléket mutat be azon motorkerékpárjaihoz, amelyekhez a navigáció-előkészítés opció nem elérhető. A 135 066 forintos áron kínált készüléket úgy tervezték, hogy az összes BMW Motorrad által forgalmazott motorkerékpáros tartókonzolhoz illeszkedjen, így a gyártó szerint nagy népszerűségre tehet majd szert. A 4,3 colos képátlójú eszköz a Bluetooth kapcsolat révén a kommunikációs rendszerrel rendelkező sisakokba is képes továbbítani a navigációs hangutasításokat. A Navigator Street tartozéka a mini USB-kábel, a készülék-tartó 12 V-os töltőkábel és a felár nélküli örök érvényű frissítéssel ellátott telepített térkép.

Bonneville T120 és T120 Black



Friss Triumph-ok

A Triumph Classic sorozatába öt új típus érkezik a 2016-os modellévre. A főszereplők az új Bonneville modellek (T120 és T120 Black), melyek ugyan hűen őrzik az elődök vonásait, technikájuk teljesen naprakész. A lég-hűtéses, 875 cm³-es blokkot 1200-as, folyadékűtéses, sorkettes egység váltja, a modell repertoárjából pedig nem hiányozhat a változtatható motorkarakterisztika, a ride by wire gázkar, a kipörgésgátló és a LED-es nappali fény sem. Ugyanezekkel rendelkezik a Thruxton/Thruxton R páros is annyi különbséggel, hogy az 1200-es

erőforrás módosított befecskendező rendszere révén nyomatékosabb - a teljesítményadatokat nem közölte a Triumph. A Thruxton R, mint a Classic sorozat csúcsmodellje, radiális Brembo fékekkel, Showa első teleszkóppal, Öhlins hátsó rugókkal és Pirelli Diablo Rosso Corsa abroncsokkal büszkélkedhet. Ha ez nem lenne elég, a Street Twin egy teljesen új, a Bonneville-ek alá pozicionált modell. A blokkja ugyan csak 900 cm³-es, de ez a típus is rendelkezik az említett modellek technikai vívmányaival.

Street Twin



Thruxton R és Thruxton



A kis csibész

Talán senki sem épít kis blokk köré olyan vagány naked bike-ot, mint a Kawasaki. De ennyiben ki is fullad a Z300-as tudománya?

Tetszett

- vagány forma
- könnyű dönthetőség
- minőségérzet

Nem tetszett

- alacsony komfortszint
- érzékeny a rossz utakra



A Z300-as külméretei egyáltalán nem árulkodnak róla, hogy csak 300-as egység hajtja. Gyakorlatilag alig kisebb, mint a Z800-as!

Tudta-e?

A Z300-as blokkjában dupla fojtószelepes rendszert alkalmaz a Kawasaki. A „fő” szelepeket, amelyek fizikailag kapcsolódnak a gázkarhoz, a vezető szabályozza, a másodlagos szelepek nyitását és zárását pedig az ECU állítja több paraméter alapján.

A 125-400 cm³ közötti sportmotorok és nakedek olyan szempontból egy kaptafára készülnek, hogy általában a kínálatban már meglévő, nagyobb modellekhez igazítják a külsejüket. A Kawasaki is ezt a receptet követi a Z300-assal, hiszen ha csak a fejlődő nézzük, könnyedén összehasonlítható a Z800-assal, de a legtöbb hasonló löketterfogatú motorral ellentétben a zöldék tényleg sportosra vették a figurát. Egyrészt egy pörgős, sorkettes blokk mellett tették le a garast, és akkor még nem beszéltünk a visszaváltáskor durrogó kipufogóról, vagy a kökemény ülésről.

IGEN, A Z300-AS, akárcsak féltetévére, a Ninja 300-as, nem a komfortjával fog kitűnni az átlagból, mert nemcsak kicsi az ülőfelület, hanem nagyon kemény is, én már 40 kilométer után lekiváncoltam a motorról. Nagy kár, mert a viszonylag széles kormányba és az ülőpozícióba nem lehet belekötni, ahogyan azt is jól eltalálták, hogy a csuklókra eső terhelés se legyen veszélyes. Ha az összeszerelési minőséget nézzük, teljesen egyértelmű, hogy a Kawasaki ebben élenjáró. A hegesztésektől kezdve a fényezésen át a műanyagok megmunkálásáig minden a gondos

munkáról árulkodik, talán csak az okoz némi csalódást, hogy a fék- és kuplungkar nem állítható, továbbá nagy lábméretű (pl. 45-ös) vezetőnek a forgattyúház jobb oldali öntvénye zavaró lehet, mert nagyon kilóg oldalra.

A 300-as kapcsán az sem mellékes, hogy míg a konkurensok zöme egy hengerből oldja meg a feladatot, a Kawasaki soros kéthengeres blokkot alkalmaz. Ennek persze előnye és hátránya is van: alacsony fordulaton hiányzik belőle a nyomaték (4000 alatt semmi sem történik), de ha egyszer elkapta a fonalat, olyan gyorsan pörög

Nem véletlen, hogy a fordulatszámérő van középen, a sorkettest pörgetni kell



Minimálkomfortos modellnek tekinthető a Z300-as



Egyszerű lengőkar és igényes felni

fel, hogy pillanatok alatt elérjük 13 000-es leszabályzást, s akkor még nem beszéltünk arról, hogy a kéthengeres felépítés miatt a vibrációk sokkal szerényebbek, mint a vetélytársakon. Ha megszokjuk, hogy nyüstölni kell a 39 lóerős egységet, jó mókában lesz részünk, hiszen vajpuhán kapcsolható a váltó és szuper a fékrendszer. A hosszabb kiruccanásokat és autópályás meneteket ugyanakkor nem csak a komfort miatt hanyagolnám, hiszen a rövid áttételezés miatt 100 km/óránál már szabályosan üvölt a motor. Ahol igazán otthon érzi magát a Kawasaki, az

egy jó minőségű burkolattal rendelkező, kanyargós útszakasz: itt kihasználhatjuk a kemény futómű adottságait, ami városban hátrányként jelentkezik, másrészt jól szórakozhatunk azzal, hogy milyen kis súlypontáthelyezésre fordul a motor. Mondjuk a tesztmotoron lévő IRC-abroncsokkal gyorsan elérjük a tapadási határokat, de annyira semleges és kiszámítható a viselkedése, hogy pillanatok alatt összeszokik a Z300-assal a vezető, amiben a hatékony és nem melleleg megszokást nem igénylő nyomáspontú fékrendszer is szerepet játszik.

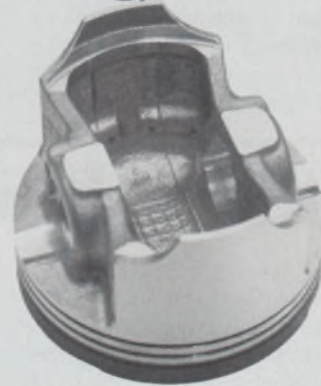
Kompresszoros!

A H2 és H2R után ismét kompresszoros feltöltésű modellel rukkolt elő a Kawa! A Concept SC 01-es, vagy ahogyan a tervezőcsapat hívja, a Spirit Charger ugyan egyelőre tanulmánymotor, de nem vitás, ha kedvező fogadtatásra talál, akár sorozatgyártásba is kerülhet. Műszaki részleteket ugyan nem tettek közzé, ám a hírek szerint 600-700 cm³-es, soros

négyhengeres blokk hajtja, amely a kompresszor révén közel olyan nyomatékot, mint egy 1000-es erőforrás. Joggal merül fel a kérdés, hogy mi lesz a ZX-6R és 636-os modellel, de ahogyan a H2-esek és a ZX-10R is megférnek egymás mellett a palettán, úgy a keménykötésű, klasszikus ZX-6-osoknak továbbra is marad hely a kínálatban.



Rövid szoknyájú, könnyített dugattyúk dolgoznak a blokkban



KAWASAKI	Z300 ABS
Lökettérfogat:	296 cm ³
Hengerek/szelepek:	52/8
Max. teljesítmény:	29 kW (39 LE) 11 000/perc
Max. nyomaték:	27 Nm 10 000/perc
S sebességváltó:	hatfokozatú
Hossz./szél./mag.:	2015/750/1025 mm
Tengelytáv:	1405 mm
Ülésmagasság:	785 mm
Üzemanyagtank:	17 l
Gumi elől/hátul:	110/70 R17/140/70 R17
Száraz tömeg:	170 kg
Testfogyasztás:	4,2 l/100 km
Alapár:	1 570 000 Ft

AZ ÁRLISTÁT ELNÉZVE úgy tűnik, a Kawasaki a Z300-as felé próbálja tolni a vásárlójelölteket, ugyanis a jelenlegi legolcsóbb Z-modellnél, az egyhengeres, 28 lóerős 250-esnél csak 90 ezer forinttal drágább a Z300-as (1 450 000 Ft, ABS-szel 1 570 000 Ft), ami tényleg csak jelképes többletnek mondható. A következő lépcsőfok, a Z800e már más szint árban (2,2 millió forint) és teljesítményben is (95 LE).

Összegzés

A Z300-as nem klasszikus kezdőmotor, inkább egy második lépcsőt képvisel. Külsőjével és alacsony komfortszintjével is egyértelműen a fiatal korosztályt veszi célkeresztbe a Kawasaki.

Botka ERC2-bajnok!



Craig Breen (Peugeot 208 T16) végig ellenőrzése alatt tartotta az idényzáró svájci ralit és 39,4 másodperces előnnyel nyert. Csakhogy, a Peugeot Rally Academy csapat kapitális hibát vétett, ami az ír versenyző győzelmébe került, mivel a megengedett 18 helyett 20 Michelin gumit használt, 2 perces időbüntetést kapott. **Így aztán az arany Alexey Lukyanuk (Ford Fiesta R5, képünkön) ölébe hullott**, míg Breen kénytelen volt beérni a második helyezéssel, mögöttük pedig Olivier Burri végzett egy Citroën DS3 RRC-vel. A mindössze három indulót számláló ERC2-es (szériaautók) mezőnyben szintén magabiztos rajt-cél győzelmet aratott a Botka Dávid-Széles Péter kettős (Mitsubishi Lancer Evo IX), s ezzel a kategória bajnoki címét is bezsebelték. Ráadásul, miután a nagy ellenfél, Vojtech Stajf (Subaru Impreza WRX STi) fékgondokkal küzdött, majd az utolsó gyorsaságán kiesett, kettős magyar siker született. Másodikként ugyanis az Érdi Tibor-Patkó Gergely páros (Mitsubishi Lancer Evo X) ért célba.



Három győzelmével és négy második helyezéssel a Botka-Széles duó a 2015-ös ERC2-es bajnok

ERC (10/10. FORDULÓ)

Végeredmény

1. Kajetanowicz (POL) 230 pont, **2. Breen** (IRL) 185 pont, **3. Lukyanuk** (BLR) 157 pont, **4. Consani** (FRA) 79 pont, **5. Tarabus** (CZE) 75 pont, **6. Magalhaes** (POR) 68 pont, ..., **21. Botka** (HUN) 23 pont.



Mérleg: alkonyat, pont nélküli zárás és López-cimvédés



Napfogyatkozás

A mezőny először látogatott a thaiföldi Buriramba, ahol ezúttal az első öt rajtkockát foglalták el a Citroën C-Elysée WTCC gépek, természetesen José Maria Lópezzel az élen. A címvédő meg is örízte vezető helyét, a csapattárs Sébastien Loebbel a nyomában, miközben az első kanyarban Tom Coronel (Roal-RML Chevrolet) ütötte ki Nicolas Lapierre-t és Nicky Catsburgot (mindkettő Lada Vesta WTCC), nem sokkal később pedig Hugo Valente (Campos-RML Chevrolet) és Yvan Muller (Citroën C-Elysée WTCC) ütközésének Michélsz Norbi (Zengő-Honda) is áldozatul esett. A biztonsági autós fázist követően a gyári citroënes Ma Qing Hua maga mögé utasította Mehdi Bennanit (Loeb Racing-Citroën)

a bronzért, ötödikként pedig a tiz pozíciót javító Gabriele Tarquinit (Honda Civic WTCC) intették le. López idei kilencedik győzelmét aratta Loeb előtt, s így másfél fordulóval a zárás előtt bezsebelte második vb-címét!

A fordított rajtrácsos második futamnak Norbi vágott neki az élről, de a sérült első futóművet nem sikerült tökéletesen kijavítani, úgyhogy csak a 3. körig tudta visszaverni a márkatárs Tiago Monteiro támadásait. Ráadásul ezután boxutca-áthajtásos büntetést is kapott, amiért a Zengő-csapat megrizikózta, hogy a parc-fermé időszak alatt is szereli az autót - más-különbben nem lettek volna készen. Így aztán két és fél év után először pont nélkül zárták a hétvégét, Norbi

pedig a 6. helyre esett vissza a tabelán. Ami pedig a versenyt illeti: igaz, hogy az évadzáró katari derbit terveztek villanyfényesre, de Thaiföld beelőzött. A hirtelen sötétedés miatt fel kellett kapcsolni a lámpákat, de még így is két körrel a vége előtt félbeszakították a futamot. Ekkor Monteiro vezetett Loeb és Ma előtt, csak hogy később a portugált kizárták. Az utólagos technikai ellenőrzésen a Civic WTCC bal oldala nem felelt meg a szabályzatban előírt minimális 60 mm-es szabadmagasságnak - a döntés ellen fellebbező Honda állítása szerint az első futamon sérült meg és így tudták kijavítani. A győzelmet Loeb örökölte meg, a harmadik helyre pedig López lépett előre, így a négyes után hármas Citroën-diadal született.

Problémahegyek

Úgy tűnt, hogy Peking után a malajziai Putrajayában is sima e.dams-Renault győzelem születik: Sébastien Buemi kényelmes 0,4 másodperces előnnyel nyerte a Super Pole-t, ráadásul Stéphane Sarrazin (Venturi) nem tudott mellé felállni a rajtrácsra és csak a boxutcaból indulhatott. Így a svájci pilóta könnyedén megtartotta a vezető pozíciót, s egy biztonsági autós fázist követően másodsor is viszonylag gyorsan meglépett az üldözőktől. Feltáv környékén azonban szoftverhiba miatt „kihagyott” az autója, és sokáig a pályán vesztegelt. Mivel a csapattárs, Nicolas Prost alatt is hisztizett a technika, gyorsan kihívták kocsit cserélni, de az újjal

sem járt jobban, és az élről egészen a 10. helyig esett vissza. Rövid ideig Loic Duval (Dragon Racing) dik-tálta az iramot, de az autócserénél időt vesztett, majd amikor Lucas di Grassit (Abt Schaffler Audi Sport) támadta volna a vezetésért, eltört az egyik lengéscsillapítója. Ezek után a brazil versenyző senkitől sem zavartatva második győzelmét aratta a sorozatban, mögötte viszont Jerome D'Ambrosio (Dragon Racing) az utolsó körben állt bele a falba. Végül az ezüstérmet az idómérőn a szalagkorlátot „leborotváló” és csak a 14. helyről rajtoló Sam Bird (DS Virgin Racing) csipte meg. Ugyancsak a végén dőlt el az utolsó dobogós hely



sorsa, amikor Antonio Félix da Costa (Team Aguri) gépe is rövidzárlatokat produkált, emiatt a befutóig Robin Frijns (Andretti Formula e), a boxból rajtoló Sarrazin és Bruno Senna (Mahindra Racing) is megelőzte.

FORMULA e (11/2. FORDULÓ)

Az összetett állás

1. di Grassi 43 pont, **2. Buemi** 35 pont, **3. Bird** 24 pont, **4. Heidfeld** 17 pont, **5. Frijns** 16 pont, **6. Sarrazin** 14 pont.



KORMÁNYABLAK
INTEGRÁLT KORMÁNYZATI ÜGYÉLSZOLGÁLAT



A MAGYAR REFORMOK
MŰKÖDNEK!

Új Kormányablakok az ország
több mint 200 pontján.

Lakcímkártyáját néhány perc alatt kézhez kaphatja.

Kormányablak -

gyorsabb és hatékonyabb ügyintézés.

Készült a Miniszterelnökség megbízásából.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Strukturális
és Beruházási Alapok



BEFEKETÉS A JÖVŐBE

Kérdés-felelet

38 év után ismét brit világbajnokot avattak, a nagy kérdésre pedig Lorenzo adott választ.



Lorenzoé a vb-trófea, de Valenciában Rossi kapta a nagyobb tapsot. Vajon jövőre alábbhagy a sárdobálás?

Tudta-e?

Lorenzo 2010-ben Rossit, 2012-ben Casey Stonert, míg idén Marquezot fosztotta meg a vb-koronától a királykategóriában.

A 67. gyorsasági vb-n a franciák után a britek és a spanyolok is világbajnokot ünnepeltek. A szezonzárón a 22 éves brit Danny Kent a Moto3-ban történelmi vb-címét szerzett, míg a MotoGP-ben a spanyol Jorge Lorenzo szintén egy emlékezetes, ugyanakkor botrányos szezon végjátékában orozta el a titulust Valentino Rossi elől.

1949 és 1977 között a szülő kategóriákban a britek voltak a legeredményesebbek: összesen 44 vb-cím

és 373 nagydíjgyőzelmet arattak. Barry Sheene 1977-es vb-aránya után viszont nagyon hosszú szünet következett. 1978 és 2014 között csak 18 futamot nyertek a britek, akik 37 szezonon át képtelenek voltak a vb-cimre. 2015-ben viszont megtört az átok, Kent ugyanis a kis-kategória legjobbjá lett. A sorozat első felében kimagaslott a mezőnyből, aminek köszönhetően akkora pontelőnyre tett szert, ami egészen az utolsó nagydíjig kitartott. A vb

második szakaszában már védekeznie kellett, hiszen a KTM-es Miguel Oliveira szélvészént csapott le rá. Valenciában is tehetetlen volt az idei 6. nagydíjgyőzelmét megszerző Oliveira ellen, ráadásul még a dobogóra sem volt esélyes, ám 9. helyével mégis bebiztosította magának a vb-címét. Kent és Oliveira pedig 2016-ban is riválisai lesznek egymásnak, méghozzá nagyon közeliek, hiszen a Leopard Racingnél csapattársként küzdenek a Moto2-ben.

AHOGYAN A BRITEK, úgy a spanyolok is a 45. vb-címüket szerezték meg. Pedig volt rá esély, hogy 2008 után először ne legyen spanyol világbajnok. A Moto3-ban a kategória történetében először nem volt spanyol nagydíjgyőztes, amiért a vb-címért egyetlen hispan sem küzdött. A Moto2-ben ugyan 5-ször is szőtt a spanyol himnusz, azonban reális esély mégsem volt a spanyol vb-aranyra. A MotoGP-ben főként voltak a spanyolok (legtöbb **➔**



Kent (balról) 36 pontot szerzett az utolsó hat futamon, Oliveira azonban 140-et! 2016-tól már csapattársak lesznek a Moto2-ben



Rabat (1) győzelemmel köszönt el a Moto2-től, ahol jövőre Rins (40) lehet a mégis maradó Zarco egyik legfőbb kihívója



KORMÁNYABLAK
INTEGRÁLT KORMÁNYZATI ÜGYFÉLSZOLGÁLAT



A MAGYAR REFORMOK
MŰKÖDNEK!

Új Kormányablakok az ország
több mint 200 pontján.

Személyi igazolványt pár perc alatt igényelhet.

Kormányablak -

gyorsabb és hatékonyabb ügyintézés.

Készült a Miniszterelnökség megbízásából.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Strukturális
és Beruházási Alapok



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

nagydíjgyőzelem, legtöbb pole, legtöbb pont), ám mégis csak az utolsó nagydíjon dönt el, hogy a spanyolok megőrizték 2012 óta tartó veretlenségüket a királykategóriában. Lorenzo az egyik legnehezebb szezonjában lett világbajnok, a 28 éves motoros 2006, 2007, 2010 és 2012 után jutott ismét a csúcsra. Lorenzónak sok gondja volt idén, a legfőbb akadályt azonban Rossi jelentette. Egész szezon alatt üldözte, a Cseh Nagydíjon már sikerült megelőznie a Doktort, ám utána megint fel kellett zárkóznia Lorenzónak, aki végül az utolsó nagydíjon győzte le csapattársát. Lorenzo a mindent eldöntő szezonzárón tökéletesen motorozott. Előbb begyűjtötte az első pole-ját Valenciában új pályacsúccsal, majd végig vezetve könyvelhette el idei 7. sikerét. Lorenzo mellett azonban Rossi is nagy tapsot érdemel. 36 évesen is vb-címért küzdött minden idők egyik legerősebb mezőnyében, ám 2006 után ismét az utolsó nagydíjon veszített.

A MOTOGP idei szezonja azonban sajnálatos módon mégsem a Rossi-Lorenzo párbajról lesz emlékezetes. Az Ausztrál GP-n kirobbant Rossi-Marc Marquez botrány ugyanis Valenciában is tartott, és megvan rá az esély, hogy akár Rossi visszavonulásáig is elhúzódjon. Rossi egyértelműen Marquezt vádolja azzal, hogy nem szerezte meg a 10. vb-címét. Valencia előtt fellebbezett malajziai büntetése ellen, azonban a kérelmét elutasították. Emiatt csak az utolsó, 26. helyről rajtolhatott. Feljött ugyan a 4. pozícióig, de esélye sem volt arra, hogy a vb-címért csatázzon. Az olasz szerint ez is Marquez miatt van... Bár semmit nem lehet bizonyítani, Ausztrália és Malajzia után Marquez Valenciában is követett el „furcsaságokat”. Végig ott motorozott Lorenzo mögött, de egyszer sem próbálkozott támadással. A hajrában viszont nagyon aktív volt, amikor is megjelent a felzárkózó Daniel Pedrosa.

A MOTO2 szezonzáróján is a spanyol himnusz csendült fel. A tavalyi világbajnok Esteve Rabat remekelt a búcsúfélépésén – 5 szezon után elhagyja a középső kategóriát, hiszen 2016-ban már a MotoGP tagja lesz. Kézserülés miatt ugyan az idénzárót megelőző 3 nagydíjról hiányzott Rabat, ám nagyszerű formában tért vissza, rajt-cél győzelemmel idén harmadszor állhatott a dobogó legfelső fokára. A friss világbajnok Johann Zarco csak a 7. helyen zárt, ennek ellenére megjavította Rabat tavalyi pontrekordját: 2014-ben Rabat 346, míg idén Zarco 352 pontot szerzett.



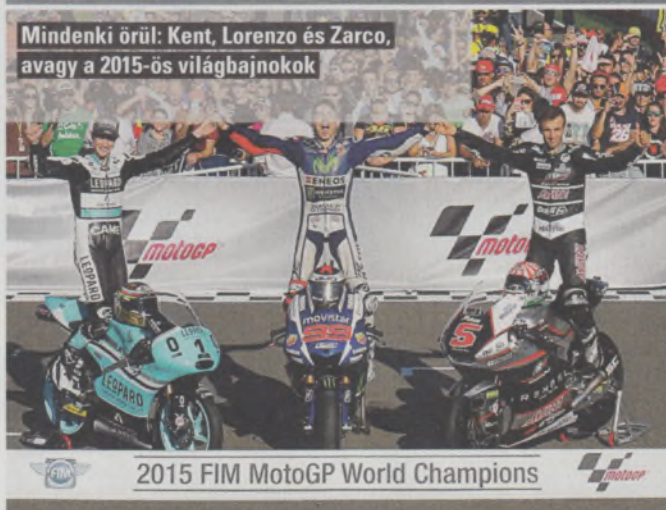
A suzukis Maverick Vinales (25) lett az év újonca, nem mellesleg pedig a Michelin hivatalos tesztpremierjének második leggyorsabbja



Rossi kérdések kereszttüzeiben áll, a történetek ismeretében nem véletlenül



Feljebb lép? Redding Hondáról Ducatira váltott



Mindenki örül: Kent, Lorenzo és Zarco, avagy a 2015-ös világbajnokok

2015 FIM MotoGP World Champions

Új kihívás



Nicky Hayden (képünkön), a MotoGP 2006-os aranyérmese jövőre már a superbike-világbajnokságon kap szerepet, mégpedig a holland Ten Kate csapat gyári Hondájának nyergében. Rajta kívül Karel Abraham is a superbike-ban folytatja, s minden bizonnyal az újonc Milwaukee Yamaha csapathoz ír alá.

GYORSASÁGI GP (18/18.)

Valencia

Moto3: 1. Oliveira (POR) KTM, 2. Navarro (SPA) Honda, 3. Kornfell (CZE) KTM.

Moto2: 1. Rabat (SPA) Kalex, 2. Rins (SPA) Kalex, 3. Lüthi (SWI) Kalex.

MotoGP: 1. Lorenzo (SPA) Yamaha, 2. Marquez (SPA) Honda, 3. Pedrosa (SPA) Honda.

Végeredmény

Moto3: 1. Kent 260 pont, 2. Oliveira 254 pont, 3. Bastianini 207 pont, 4. Fenati 176 pont, 5. Antonelli 174 pont, 6. Binder 159 pont, Navarro 157 pont, 8. Vazquez 155 pont, 9. Vinales 115 pont, 10. Quartararo és Pcphee, 92-92 pont.

Moto2: 1. Zarco 352 pont, 2. Rins 234 pont, 3. Rabat 231 pont, 4. Lows 186 pont, 5. Lüthi 179 pont, 6. Folger 163 pont, 7. Simeon 113 pont, 8. Nakagami 100 pont, 9. Baldassarri 96 pont, 10. Morbidelli és Cortese, 90-90 pont.

MotoGP: 1. Lorenzo 330 pont, 2. Rossi 325 pont, 3. Marquez 242 pont, 4. Pedrosa 206 pont, 5. Iannone 188 pont, 6. Smith 181 pont, 7. Dovizioso 162 pont, 8. Crutchlow 125 pont, 9. P. Espargaro 114 pont, 10. Petrucci 113 pont.



KORMÁNYABLAK
INTEGRÁLT KORMÁNYZATI ÜGYFÉLSZOLGÁLAT



A MAGYAR REFORMOK
MŰKÖDNEK!

Új Kormányablakok az ország
több mint 200 pontján.

Jogosítványát percek alatt igényelheti.

Kormányablak -

gyorsabb és hatékonyabb ügyintézés.

Készült a Miniszterelnökség megbízásából.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Strukturális
és Beruházási Alapok



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

Red Bull: tettes v

Tehetnek róla, hogy motor nélkül maradtak, de a Mercedes is csőbe húzta őket. Alighanem marad a jelenlegi felállás.

Új recept

Míg a Lotus és a Manor sorsa is bizonytalan, a mezőnyhöz jövőre csatlakozik egy új csapat, a Haas F-1 Team. Ők új üzleti modellt próbálnak meghonosítani a sportban: **csak azokat az alkatrészeket fogják házon belül legyártani, amelyeket a szabályok szerint mindenképpen muszáj.** A kasztnijukat a terveik alapján a Dallara építi, míg a motort, a sebességváltót, sőt a futóművet és a lengéscsillapítót is a Ferraritól fogják beszerezni. Az istálló tulajdonosa, Gene Haas ennek ellenére azt állítja, nem a Scuderia fiókcsapata lesznek - jöllehet, a kapcsolatukat az is erősíti, hogy Romain Grosjean mellé az ő tesztpilótájukat, Esteban Gutiérrezt igazolták versenyzőnek. Haas ambiciózus terveket dédelget, hiszen nemcsak az azonnali pontszerzésben bízik, hanem abban is, hogy üzletileg jövedelmezővé tudja tenni az F-1-es részvételét, ami a jelenlegi csapatoknak nem igazán sikerül.

Vajon mikor száll fel a fehér füst a Red Bull kéményéből motorszállító ügyben?



Mégis hogy maradhat motor nélkül a Formula-1 egyik legjobb csapata? Egy ideális világban a gyártóknak versenyeznük kellene a kegyeikért, ám az elmúlt hónapok során ennek pont az ellenkezője történt: a Red Bullt szép sorban mindannyian kikoszorúzták. Az eredeti határidőt ezért már kénytelenek voltak meghosszabbítani, de azt állítják, ha november 22-ig, az idénzáró előtti hétvégéig nem találnak megoldást az abszurd helyzetre, lehúzzák a rolót. Lapzártánk idején az tűnt a legvalószínűbb forgatókönyvnek, hogy mégis a Renault-val maradnak, csak kedvezőlebb feltételek mellett.

VAJON KI A HIBÁS? Az F-1-et 2010 és 2013 között uraló alakulat kizárólag önmagát okolhatja, mert addig ostromozta eddigi szállítóját, amíg hajtáslánc nélkül maradt? Egyfelől tény, hogy a Red Bull vezetői a szezon elejétől kezdve folyamatosan szapulták a nyilvánosság előtt a francia

motorgyártót. Ez utólag megbosszulta magát: a viszonyuk jóvátehetetlenül megromlott, ráadásul a közönség jelentős része is hisztiként értékelte, ezért ellenszenvesnek találta a kritikákat. Igen ám, de úgy érezték, a Renault a kisujját sem mozdítja: amíg a Ferrari, sőt a Mercedes nagyot lépett előre 2014-hez képest, és több lépcsőben kijátszotta az idénre megmaradt fejlesztési zsetonjait, a franciák csak megbízhatósági alapon végeztek pár módosítást a motorjaikon. Ekkor kezdődhetett a nyilvános sárdobálás, amely végül elmélyítette a csapat válságát. Niki Lauda baráti viszonyban van a Red Bull tanácsadójával, Helmut Markóval, és azt állítja, már ő is megbánta, hogy meghurcolták a motorszállítójukat a nyilvánosság előtt. Elvégre együtt nyerték a vb-címeiket, és erről mintha megfeledeztek volna.

Ugyanakkor a lojalitásnak mindkét irányba kellene működnie: felfoghatjuk úgy is, a Renault-nak is voltak

kötelezettségei a gyárinak tekintett csapatával szemben, ezeknek azonban a fejlesztések elhanyagolásával nem tett eleget. A Red Bull tehetlenségében folyamodott a nyilvános követelőzéshez, nem látván más módot arra, hogy mozgásba lendítse a Renault-t. A franciákat is meg lehetne vádolni azzal, hogy az ügyfelük érdekeire fittyet hányva cinikusan kivártak, amíg a jövőjük nem tisztázódott. Persze miért is költöttek volna dollármilliókat az F-1-es programra, ha benne volt a pakliban, hogy leállítják az egészet?

A RED BULL menedzsmentjében a nyáron azt hitték, megegyeztek a Mercedeszel. A Magyar Nagydíj hétvégéjén kifejezetten azért kezdeményezték a Renault-val kötött, elvileg 2016 végéig érvényes szerződésük felbontását, mert Toto Wolff ezt lényegében feltételként szabta meg számukra. Arra hivatkozott, hogy a két autógyár együttműködése miatt -

memrégiben egy közös mexikói gyár létesítéséről is megállapodtak - a Mercedes addig formálisan nem hajlandó megindítani a tárgyalást a Red Bull-lal, amíg a Renault képbem van, nehogy véletlenül sérüljenek a francia vállalat érdekei. Csakhogy a Milton Keynes-i istálló hoppon maradt, mert a Mercedes kapui bezárultak előtte. A két fél eltérően értelmezte a nyári eseményeket: a csillagos márka csapatánál azt állítják, a Red Bull hivatalosan be sem jelentkezett náluk a motorokra vonatkozó igényével.

A Markóval kötött barátsága folytán a Mercedes ügyvezetői jogkör nélküli elnökeként dolgozó Lauda ideális közvetítőnek tűnt, és úgy hírlík, a Daimler igazgatótanácsa fel is hatalmazta őt a vállalat képviselőjére a Red Bull ügyében. Július elején Salzburgban találkozott Dietrich Mateschitzcel. Az energiatároló cég alapítója valamiért régóta ki nem állhatja a Mercedest, ezért Lauda megkérte,

agy áldozat?



Legutóbb Rosberg volt a jobb, karrierje 12. aranyának örülhetett

Hoppá! Az amúgy meglehetősen eseménytelen Mexikói Nagydíjon a végül bronzérmes Bottas visszaadta a korábbi „körmöst” Räikkönennek

hogy próbálja félretenni az ellen-szenvét. „Elmagyaráztam neki, hogy azért adnánk motort a Red Bullnak, mert azt szeretnénk, ha a fiatalok A-osztályt vezetnének” – emlékezett Lauda a beszélgetésre. Sajtóértesülések szerint az ötletben a Daimler menedzsmenete is látott fantáziát. Fennállt ugyan a veszélye, hogy a Red Bull a saját hajtásláncukkal elveri a gyári csapatukat, de ennek is lett volna akkora reklámerője, mint a Mercedes fölényes uralmának, amelyre a közönség eleve kezd ránni kissé. A Red Bull a Brit Nagydíj szombati napján állítólag be is nyújtotta az igényét a motorjaikra egy Laudához címzett levélben. Azt hitték, az ügyük sinen van...

CSAKHOGY A MERCEDES csapatának igazgatója, Toto Wolff végig az együttműködés ellen volt. Ő eredendően nem a Daimler, hanem az F-1-es istálló iránt tartozik felelős-

séggel, és úgy érezte, az érdekeiket súlyosan sértené, ha a saját motorjuk révén hoznák helyzetbe az egyik legnagyobb riválisukat. Wolff július végén konferenciabeszélgetést tartott Bernie Ecclestone-nal és Christian Hornerrel – akkor adta a Red Bull értesére, hogy mindenekelőtt szakítaniuk kell a Renault-val.

A Red Bullnál soha nem titkolták, hogy szerették volna a világbajnoki sorozatba csábítani a VW-csoportot. Eredetileg ez lett volna a tervük annak érdekében, hogy újra gyári csapattá váljanak, de végül alighanem ez lett a vesztük is. Wolffnak ugyanis sikerült meggyőznie a Daimler igazgatótanácsát, hogy veszélyes lenne megosztaniuk a szellemi tulajdonukat egy olyan istállóval, amely egy-két év után átpártolhat az egyik legfőbb piaci riválisukhoz. Wolff azzal adta meg a kegyelemdőfést, hogy gyorsan motorszállítói szerződést kötött a Manorról. Így a Mercedesnek a Lotust nem számolva már jövőre is

négy partnere lesz, vagyis nem lehet arra kényszeríteni, hogy felvegyen közejük még egyet. A Red Bull előtt és mögött is elvágták az utat. A Ferrari visszautasította őket (esetleg a Toro Rossónak szállíthatnak régebbi specifikációjú motort), a Honda hiába szeretne megállapodni velük, ezt a McLaren nem engedi. Maradt tehát a Renault, de a rogyadozó házasságukat nagy kihívásnak ígérkezik helyrehozniuk. A Red Bull válsága arra figyelmeztet, hogy a sportág jelenleg túlságosan ki van szolgáltatva a kizárólag a saját érdekeikre tekintettel lévő autógyártóknak.

A FIA JOGOSAN KERES független motorszállítókat, ám ez a terv a Red Bull számára már csak azért sem megoldás, mert 2017 előtt semmiképpen nem valósulhat meg. Pedig akár szeretjük őket, akár nem, az utolsó nagy magáncsapat elvesztése az egész F-1 szempontjából katasztrófa lenne.

VÉGEREDMÉNY (19/17.)

Autódromo Hermanos Rodriguez (MEX)

71 kör = 305,354 km

1.	[1.] ROSBERG (GER)	Mercedes-Benz GP	1 óra 42'35.038" (178,598 km/óra)
2.	[2.] HAMILTON (GBR)	Mercedes-Benz GP	+1.954"
3.	[6.] BOTTAS (FIN)	Williams-Mercedes	+14.592"
4.	[4.] KVYAT (RUS)	Red Bull-Renault	+16.572"
5.	[5.] RICCIARDO (AUS)	Red Bull-Renault	+19.682"
6.	[7.] MASSA (BRA)	Williams-Mercedes	+21.493"
7.	[10.] HÜLKENBERG (GER)	Force India-Mercedes	+28.058"
8.	[9.] PEREZ (MEX)	Force India-Mercedes	+25.860"
9.	[8.] VERSTAPPEN (NED)	Toro Rosso-Renault	+34.343"
10.	[12.] GROSJEAN (FRA)	Lotus-Mercedes	+37.934"
11.	[13.] MALDONADO (VEN)	Lotus-Mercedes	+38.538"
12.	[14.] ERICSSON (SWE)	Sauber-Ferrari	+40.180"
13.	[11.] SAINZ JR. (ESP)	Toro Rosso-Renault	+48.772"
14.	[20.] BUTTON (GBR)	McLaren-Honda	+49.214"
15.	[16.] ROSSI (USA)	Manor-Marussia-Ferrari	-2 kör
16.	[17.] STEVENS (GBR)	Manor-Marussia-Ferrari	-2 kör

A versenyt feladta

17.	[15.] NASR (BRA)	Sauber-Ferrari	-14 kör (térhiba)
18.	[3.] VETTEL (GER)	Ferrari	-21 kör (kicsúszás)
19.	[19.] RAIKKÖNEN (FIN)	Ferrari	-50 kör (ütökés)
20.	[18.] ALONSO (ESP)	McLaren-Honda	-70 kör (hibrid-rendszer)

1 = rajtpozíció

A leggyorsabb versenykör

ROSBERG, 120,521", a 67. körben.

AZ ÖSSZETETT ÁLLÁS

VERSENYZŐK: 1. Hamilton 345 pont (már világbajnok!), 2. Rosberg 272 pont, 3. Vettel 251 pont, 4. Bottas 126 pont, 5. Räikkönen 123 pont, 6. Massa 117 pont, 7. Kvyat 88 pont, 8. Ricciardo 84 pont, 9. Perez 68 pont, 10. Verstappen 47 pont, 11. Grosjean 45 pont, 12. Hülkenberg 44 pont, 13. Nasr 27 pont, 14. Maldonado 26 pont, 15. Sainz Jr. 18 pont, 16. Button 16 pont, 17. Alonso 11 pont, 18. Ericsson 9 pont.

KONSTRUKTÖRÖK: 1. Mercedes-Benz GP 617 pont (már világbajnok!), 2. Ferrari 374 pont, 3. Williams-Mercedes 243 pont, 4. Red Bull-Renault 172 pont, 5. Force India-Mercedes 112 pont, 6. Lotus-Mercedes 71 pont, 7. Toro Rosso-Renault 65 pont, 8. Sauber-Ferrari 36 pont, 9. McLaren-Honda 27 pont.

Fejlemények

Noha a Renault már szeptember végén aláírt egy szándéknyilatkozatot a Lotus 65%-ának megvásárlásáról, konkrét lépésekre azóta sem került sor, ami kételyeket szült terveikkel kapcsolatban. A csapat helyettes főnöke, Federico Gastaldi azonban a Mexikói Nagydíjat követő héten azt állította, a szinfalak mögött minden megfelelően halad, csak követni kell a Renault körülményes procedúráit. Elárulta továbbá, hogy a Szingapúri Nagydíj után megkezdődtek az egyeztetések, és a Renault már a 2016-os autófejlesztésben segédkező szakembereket is delegálta a Lotus enstone-i főhadiszállására. Ennek ellenére a csapat vezérigazgatója, Matthew Carter egy interjúban még a Brazil Nagydíj előtti héten is bizonytalanul fogalmazott a tulajdonosváltásról.



Kettős évfordulót ünnepel idén a nyugat- és keletnémet kultúra közti kapcsolatot megteremtő olcsó sportkupé.

Manta Manta!

A tökéletes első

Első saját autóm egyben az első veteránom is volt. Az 1981-es, 1,3-as, 75 lóerős CC-t Lővei Gergely kollégám kollekcijából vettem meg, mint az „Egyszer még lesz ilyenem” listám egyik fontos tagját. A rendszerváltás utáni szürkeimporthullámmal Magyarországra került Manta B-t szokatlan módon csak visszafelé tuningoltam, eredeti matricákkal díszített eredeti fényezését és bájos kopottságát nem volt szívem restaurálással elrontani. Helyrehozni való apróságokon kívül soha semmi baja nem volt, imádtam, végül mégis visszatallt Gergelyhez, aki nem csak baráti áron adta el, úgy is vette vissza, így talán én vagyok az egyetlen, aki nem bukott ezen a szép, de költséges hobbin.



60 lóerős 1,2-estől 105 lóerős 1,9-esig ötféle motorral gyártották az A szériát

„Ez az a sportkocsifajta, amelyre Ön már várt. A hasznosságot összeköti eleganciával, a kiváló menettulajdonságokat kényelemmel, mely megfelekedtet a rossz útviszonyokról és végtelen hosszú távolságokról.” Ezekkel a hiányos nyelvtudással megfogalmazott mondatokkal indul a 70-es években, Ausztriában kiadott, hivata-

los, magyar nyelvű Opel-prospektus Manta-oldala.

A VILÁG AZÓTA sokat változott, ma már minden autó elsősorban sportos, igazi kupéra viszont már egyre kevesebben vágnak, a környezet védelme is trendibb az autózás szabadságánál. Az amerikai életérzést a géneikben hordozó Opelek

sikerének titka egyszerűbb a technikájuknál is: vagány forma, pörgős motorok hátsókerék-hajtással, mindez elérhető áron. Amikor az Opel még összemérhető volt a BMW-vel, menőnek számított kikönyökölni egy Manta ablakán. Nem hátrányt, inkább előnyt jelentett, hogy az egész az Ascona műszaki alapjaira építették, és az utasterében sem a



1984-től a 2,0 literes, 110 lóerős GSi volt a csúc



A Ford Capri ellen dobták be a Combi Coupét

Mantás viccek

A popkulturális ikonná válás egyik bizonyítéka a Manta-tulajdonosokról született tucatnyi vicc. A western csizmás fenegyerekek intelligenciaszintjére építő poérok közül a leghíresebb az egysoros „Egy mantás áll az egyetem előtt”, de olyan gyöngyszemek is akadnak, mint, hogy „Miért van 16 reflektor a Mantán? Hogy a sofőr éjszaka is napszemüvegben vezethessen.”, vagy a „Miért hord mágneses kesztyűt a mantás? Hogy 180-nál is könnyökölhessen.”, de a legtalálóbb talán a „Két mantás beszélget: - Képzeld, tegnap vettem egy lexikont. - És beépítetted már?”.

Egy rájafajról kapta a nevét



LED-es fények, hanem a rövid szoknyák gondoskodtak a hangulatról. 1970 szeptemberében a Ford Capri ellenfeleként jött ki az apró GT-t pótló Manta A, öt év múlva már a CC, vagyis Combi Coupé kivitelben is elérhető B-nek örülhettek a fiatalok, akik később mind rajongókká váltak. Második virágkorát a berlini fal leomlása után élte az 1988-ban

kifutott második széria, amikor a keletiből nyugatiba átülő németek elhették ki rajta évtizedeken át elnyomott autós vágyaikat. A D&W katalógusból tuningolt, róka farkas, ültetett, „nagyzenés” Manták egy korszak jelképévé váltak, hogy a 90-es éveket túlélt példányok végül megbecsült kultuszautóként tehesenek boldoggá egy újabb generációt.

Két film egy évben

TIEFER! SCHNELLER! BREITER!
MANTA DER FILM



Az autó- és a filmtörténelemben is példátlan, hogy egy kultuszautóról egy évben, egy hónap különbséggel két film is megjelenjen a mozikban, kísértetiesen hasonló, kis lelkizással és sok száguldással kitöltött játékidővel. Az 1991-es Manta Manta erőssége a Mattig-tuningos Mantát vezető Til Schweiger, a szintén 1991-es Manta - Der Film vonzereje a hatkerekes szörnyeteg és a rendező, Peter Timm volt, aki egy évvel korábban a Go Trabi Go-t is jegyezte. Magyarul csak az előbbi kultfilm elérhető Opel Manta címen, melynek a főszereplő a folytatását tervezi.



1973-tól így hívták az Ascona kombit az USA-ban

Szereposztás



Beszámolunk a Nissan Navara és a Renault Talisman nemzetközi menetpróbáján szerzett tapasztalatokról.

Színe és fonákja



Utánanézzük, mi a helyzet a hivatalosan bevezetett zöld rendszámok körül.

Szorult helyzet

Tanácsadó rovatunkban ezúttal a dobfékek karbantartásáé a főszerep.



További témáink

Teszt

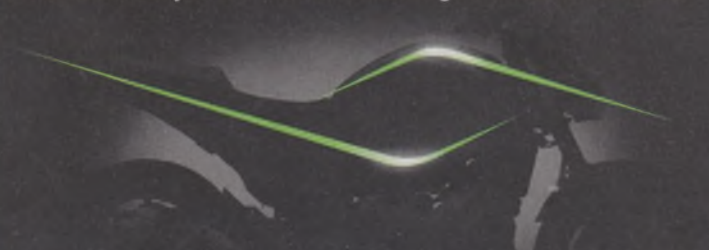
- Honda Jazz 1.3 i-VTEC
- Mercedes-Benz GLE Coupé 450 AMG
- Peugeot 208 1.2 PureTech
- Ssangyong Tivoli 1.6 e-XDI

Használt autó

- Az Opel Omega Caravan sztorijának folytatása

Hatáskeltés

A milánói EICMA valóságos motorosparadicsom. Felsorakoztatjuk az idei kiállítás legfontosabb masinait.



Főszerkesztő
SZABÓ RÓBERT

Szerkesztő
BALOGH BENCE
MIKLÓS-ILLÉS KÁLMÁN

Tervezőszerkesztő
BÍRÓ ÉVA

Művészeti vezető
MOLNÁR ISTVÁN

Webszerkesztő
LŐVEI GERGELY

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

Szerkesztőségi asszisztens
NYUSTI BERNADETT

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

mediaworks
Content first

Felelős kiadó
RÓNAI BALÁZS
vezérigazgató

Pénzügyi és operatív igazgató
KATONA VIKTOR

Országos Napilap Üzletág igazgató
HANÁK TAMÁS

Értékesítési és Marketing igazgató
DOOR TAMÁS

Hirdetésfelvétel

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

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

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

Nyomás

Ipress Center CE Zrt.
Felelős vezető
LAKATOS IMRE igazgatósági tag
A nyomtatás időpontja
2015/46. hét
67. évfolyam, 23. szám
Munkaszám: 133569
INDEX: 25180
HU ISSN 0005-0792

Előfizetői tájékoztató

Előfizetéssel, megrendeléssel kapcsolatos információk:
06-40-510-510,
ugyfelszolgalat@mediaworks.hu,
posta@automotor.hu,
valamint munkanapokon 7-17 óráig a 06-1-460-2470-es telefonszámon.

Előfizetésben terjeszti
a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzletág.
Postacím: 1900 Budapest.
Előfizethető továbbá valamennyi postán, valamint a hírlapot kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu,
további információ: 06-80-444-444,
Közföldre előfizethető:
Hungaropress Kft.
Ügyintézés honlapon keresztül:
www.hungaropress.hu
elofizetes@hungaropress.hu
tel.: 06-1-348-4060,
fax.: 06-1-348-4065
1097 Budapest, Táblás utca 39.
Árusításban terjeszti a Lapker Zrt. és egyéb terjesztő szervek.

Előfizetési árak:

1 havi: 590 Ft, negyedéves: 1770 Ft
fél éves: 3540 Ft, éves: 6960 Ft

MEGJELENT!

autó extra motor

KÜLÖNKIADVÁNY

68

OLDALON

2015. 05. 27. | www.automotor.hu

autó extra motor

KÜLÖNKIADVÁNY

ÉRTÉKESÍTÉSI ADATOK | JÁRMŰTECHNIKA | TUNING

SUV & EGYTERŰ KÜLÖNSZÁM 68

oldalón



4x4

Műszaki kisokos



116-185 LE
7DCT-váltó
Full LED

HYUNDAI TUCCSON

GYERMEKÜLÉS- KALAUZ



9 770005 079042 15002
9,9 LE; 2,60 EUR; 255 DIN 495 Ft



TÉRHOĐÍTÁS ÍME A CSALÁDI BMW!

RETRÓ



NEM MA KEZDTŰKI!



SUV és családi egyterű
értékesítési adatok

Gyerekekülések biztonsági
tesztje

Alternatív hajtású
szabadidő-autók

BEMUTATÓ TERÍTÉKEN A PIAC LEGÚJABB MODELLJEI

Keresse az újságárusoknál!



www.kia.com

100% ELEKTROMOS SOUL EV

megtehető távolság:
212 km
0g
károsanyag kibocsátás



SOUL EV

Az új Kia Soul EV. Kapcsolódjon a jövőre.

A Soul EV a márka első, globálisan értékesített elektromos autója. A piacon jelenleg ez az egyetlen elektromos jármű, amely 7 év, 150 000 km garanciával rendelkezik.



The Power to Surprise

Futásteljesítmény egy feltöltéssel: 212 km. Az új európai vezetési ciklus (NEDC) szerint, normál használatnál mért érték, mely külső tényezők függvényében változhat (pl. hőmérséklet, össztömeg, vezetési és töltési szokás stb.). CO₂ kibocsátás (kombinált): 0 g/km. 7 év / 150 000 km garancia érvényes az EU tagállamokra (+ Norvégia, Svájc, Izland, Gibraltár). A részletekről érdeklődjön a márkakereskedésekben.