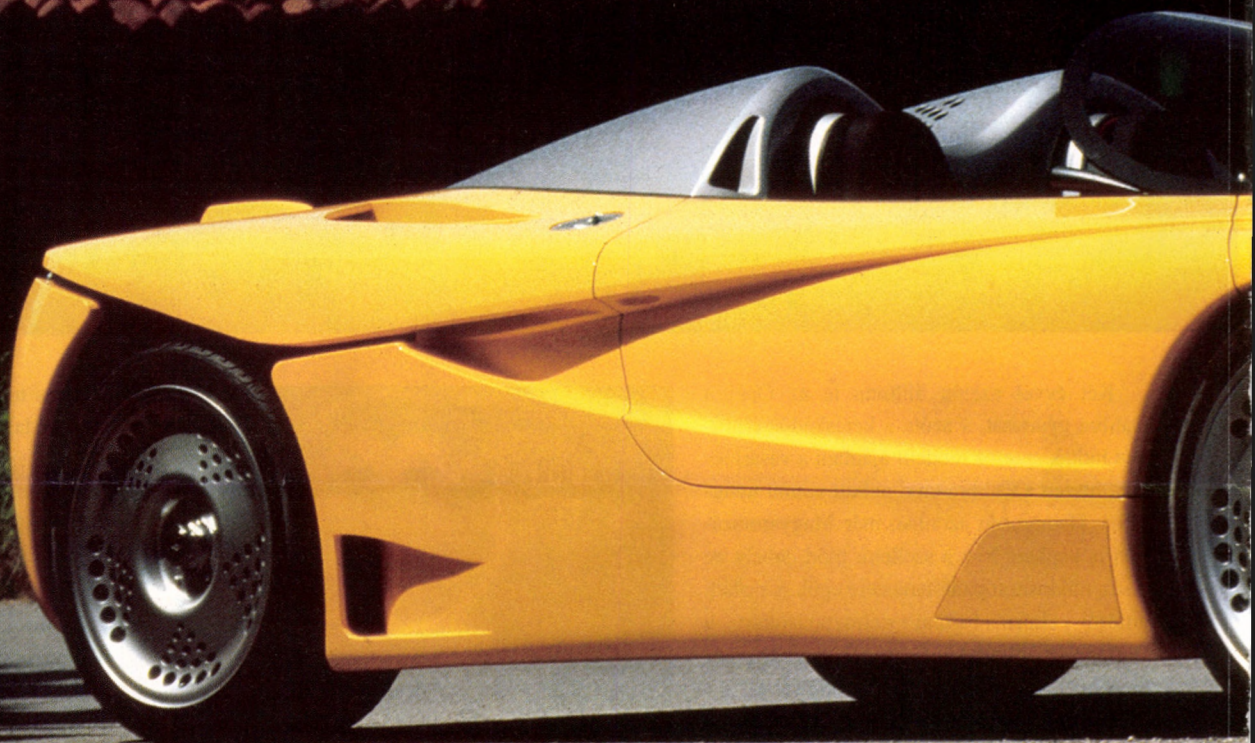


# Teljes fordulat

Noha a sportkocsik a világ autópiaci forgalmának mindössze egyetlen százalékát teszik ki, az ilyen jellegű gyárak mindig is óriási elismerésnek örvendtek. A statisztikák szerint az elmúlt években jelentősen megnőtt a sportkocsik iránti kereslet, így nem csoda, ha az autógyártó konszernek sorra vásárolják fel a többnyire megélhetési problémákkal küzdő sportkocsigyárakat. Persze ez jótékony hatással van a szegmens fejlődésére is.



■ A Fiat Ferrari részlege, a Ford tulajdonában lévő Aston Martin és Jaguar, a Porsche és a többi márkás sportkocsigyártó arról ad számot, hogy olcsónak igazán nem nevezhető, nagy teljesítményű autók iránt Nyugat-Európában és az Egyesült Államokban igen nagy a fizetőképes kereslet. A pénzügyi válságot követően Ázsiában is feléledt a sportkocsik piaca. A statisztikák tanúsága szerint a világ gépkocsi-értékesítésében a sportautók részaránya nem éri el az egy százalékot, de ebben a szektorban a gyártók kiemelkedő árrugalmassággal és profitrátaival

számolhatnak. Európa első számú autógyártója, a Volkswagen az elmúlt években szorosabbra fűzte kapcsolatát a Bugattival, a Lamborghini-nal és a Bentleyvel. A felvásárlásoktól új lendületet kapott a sportkocsik gyártása. Jól jellemzi az ágazatot technikai és piaci szempontból, hogy a DaimlerChrysler számára

a brit McLaren új sportmodelljét fejlesztett ki, amelyet maga is gyárt majd. A tervek szerint a szupergép sorozatgyártása 2002-ben kezdődik, ára megközelíti majd a 300 ezer dollárt. A Fiat a Maseratit vásárolta meg, s helyezte a Ferrari irányítása alá. A Ferrari jelentős beruházással új gyártókapacitást lé-

tesített, új modellprogramot dolgozott ki. Ezek eredményeként lehetőség nyílik, hogy a korábbi, évi néhány száz helyett akár tízezer sport Maserati készüljön Ferrariéknál.

A több mint tíz esztendeje a Ford-csoporthoz tartozó Aston Martin a tervek szerint 2002-2003-ban jelenik meg harmadik típuscsaládjával a piacon, amely arra lesz hivatott, hogy áthidalja a szakadékokat a legolcsóbb modellje és a méregdrága Jaguar XK között. A számítások szerint az új modelleszalád



KIPRÓBÁLTUK: OPEL ASTRA COUPÉ 2,2

# Praktikus sportoló



■ Két évvel ezelőtt állította le az Opel a Calibra gyártását, s azóta a kereskedők nemigen tudtak sportos modellt ajánlani a vásárlóknak, hiszen a Calibra utód nélkül vonult nyugdíjba. Hamarosan azonban már Magyarországon is kapható lesz a szellemi utód, amely az Astra módosított padlólemezére épül. A családi autótól eltérő formai változtatásokért a Bertone-stúdió a felelős, sőt a Coupét az olasz designer Torinó melletti üzemében gyártják.

Bertone ezúttal is jó munkát végzett, ám a formaterven egyértelműen érezhető az Opel taktikája, miszerint a lehető legtöbb alkatrészt kell felhasználni az alap-Astrából, mégpedig költségcsökkentő megfontolásból. Így aztán a Coupé teteje sokkal laposabb a hétköznapi változatnál, az ajtóknál a hagyománynak megfelelően keret nélküli ablakokat találunk, sőt a nagyobb lökhárítók és a jóval igényesebb belső kialakítás is a formatervezők munkáját dicséri. Ám az autó hátulja alig különbözik a négyajtós változattól, ami jelentősen csökkenti a kocsik exkluzivitását. Ez persze szándékos is lehet, hiszen az Opel az évi 30-40 ezres gyártási darabszámmal a sportkupépiacból 10 százalékos részesedést szeretne elérni. Ez valószínűleg sikerül is, hiszen a Coupé igazi sportkocsi-



Továbbra sem túl izgalmas, de a többféle színben választható műszerfal miatt a Coupé belseje szebb az alap-Astráénál

nak számít, legalábbis az Astrához képest. A futómű feszesebb hangolása, ám a mérnökök nem engedték, hogy a kanyarstabilitás növekedése miatt kényelmetlen legyen az autóval utazni. Az általunk kipróbált 2,2 literes, 147 lóerős változat (ez egyébként az Omega alapmotorja) is inkább kiegyensúlyozott nyomtatékosságával lopta be magát a szívünkbe, mintsem az ekkora motortól már elvárható bő-

dületes teljesítménnyel. Pedig a remek oldaltartású ülés jó partner lenne a száguldozáshoz, sőt ezúttal a váltó kapcsolhatóságát sem kell olyan mértékben elmarasztalni, mint a többi Opelnél. A fék hatásfoka is elsőrangú, s a kormány is megfelelően direkt. Ugyanakkor mégis inkább a tempós haladás az Astra Coupé sajátja, nem pedig az élményautózás.

Az inkább idősebb korosztály számára készülő sportkupé azonban tartogat némi kényelmetlenséget is.

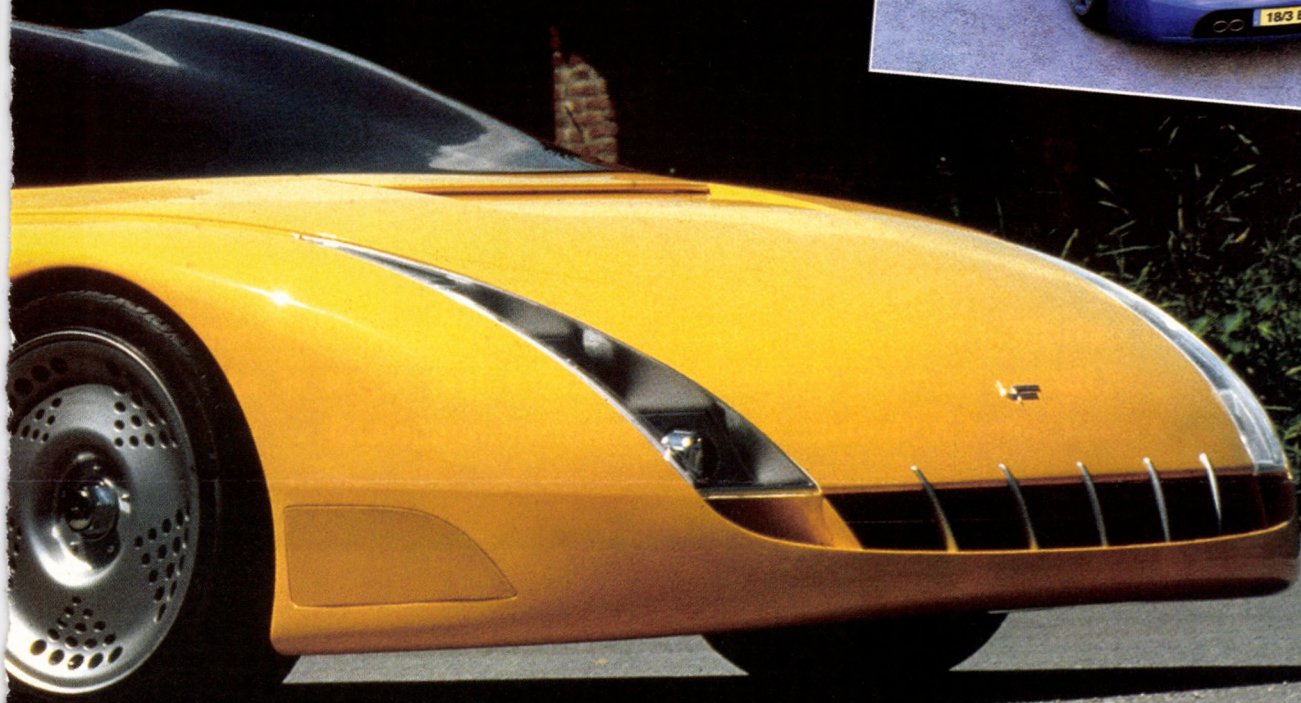
Hátra beszállni meglehetősen nehézkes, és az alacsony tető miatt az első utasok feje is közel van a kárpithoz. A biztonsági öv becsatolása kisebb tornamutatvánnyal is felér, viszont legalább a csomagtartó mérete elfogadható, sőt a dönthető hátsó ülésekkel kifejezetten praktikusá válik az autó. A sportkocsirajongók viszont joggal kérdezhetik: miféle sportautó az, ahol a praktikum az egyik legfőbb erény?

TÓTH MILÁN





A Volkswagen tulajdonában lévő Bugattl az elmúlt évben elképesztő szupersportkocsi-tanulmányokkal rukkolt elő. Persze mindez nem jöhetett volna létre, ha Ferdinand Piëch, a Volkswagen konzern főnöke másképpen akarja



révén az Aston Martin évi termelése a jelenlegi ezerről háromezere nővekszik.

A brit sportautólegenda, a Lotus többségi tulajdonosa a malajziai Proton autógyár. A cég feléleszti az alumínium karosszériájú Elise sportkocsi gyártását: három esztendő alatt a termelés a jelenlegi 800-ról 3000-re bővül. Nemrégiben mutatta be a Lotus az M250 prototípusát, amely a szakértők szerint a Porsche egyik legveszélyesebb vetélytársa lesz. Érdemes megjegyezni, hogy a Lotus brit székhelyén újabb gyárat épít, ahol az Opel és a Vauxhall számára fog előállítani Elise-alapú, igen könnyű

súlyú sportkocsikat. A Lotus brit gyárainak kapacitása a beruházás nyomán eléri majd az évi 10 ezer darabot.

Az ugyancsak igen patinás brit Jensen hamarosan ismét gyártja korábbi sportmodelljét, amelynek ára mintegy 40 ezer font. (A Jensen elnöke az a Graham Morris, aki korábban a Rolls-Royce vezérigazgatója volt.) A Jensen az idei esztendő közepén kezdi meg az angliai Merseysideban az SV8 kétülésesek gyártását. A tervek szerint az idén 600 kocsi készül.

A spéci autók piacának egyik legnagyobb sikertörténete továbbra is a brit TVR, amelynek tulajdono-

sa egy olajmérnök, Peter Wheeler. A blackpooli céget Wheeler a nyolcvanas évek közepén vásárolta meg, addig a gyárban évi 200 autót állítottak elő. Tavaly a 8 és 12 hengeres könnyű és igen nagy teljesítményű autók termelése elérte a 2000 egységet. Az iparág nem kis csodálatára a kocsikat a TVR tervezte, fejlesztette ki és azokat maga is gyártja.

A kategória csúcsát azért a Ferrari jelenti, amelyből tavaly mintegy 3700 darabot értékesítettek. A luxus sportkocsi piacának legnagyobb szereplője a Porsche, amely a tavaly július 31-én végződött üzleti évben 18 százalékkal

növelte termelését, s meghaladta a 45 ezer egységet. Egy esztendő alatt a Porsche adózás előtti nyeresége csaknem megkétszereződött, s elérte a 698 millió márkát. Piaci elemzők egybehangzó véleménye szerint a Porsche újjászületése elsősorban a hatodik éve elnök Wendelin Wiedeking érdeme.

A piaci előrejelzések szerint a sportkocsigyártók elitklubja a következő években is igen jó üzletmenetre számíthat. Kifizetődni látszanak tehát az exkluzív beruházások, amelyek nyomán mind több lesz az utakon a spéci, többek között a négykerék-meghajtású sportkocsi is.

GONDA GYÖRGY

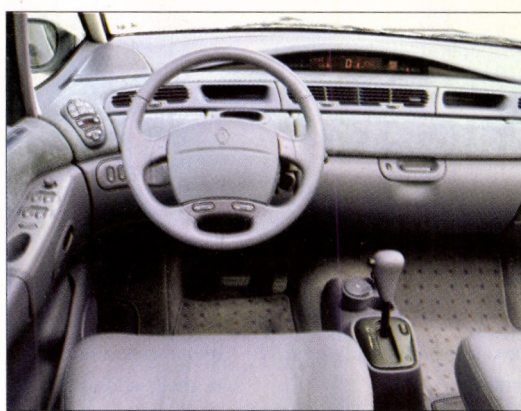
# Igényesebben



Ugyan az Espace nem tartozik a Renault legnagyobb példányszámban értékesített sikermodelljei közé, kategóriájában azonban továbbra is vezető helyet foglal el az európai piacon. Népszerűsége csak nőhet a jövőben, hiszen hamarosan megjelenik az új dízelmotorral szerelt, valamint kényelmileg és műszakilag is továbbfejlesztett Espace-sorozat.

■ Európában az Espace-sorozat a kategória legkeresettebb tagja. Sikerei mellett azonban már ráfért egy-két apróbb módosítás a kocsira, hiszen az elmúlt években a konkurencia rengeteget fejlődött. Éppen ezért a franciák teljesen új dízelmotort fejlesztettek ki a kocsihoz. A korábbi közvetlen befecskendezéses 1,9 literes (100 LE) turbódízel mellett szeptembertől megjelenik a 2,2 literes lökettérfogatú, ám ezúttal már közös nyomócsöves (common-rail) turbódízel. Az erőforrás további érdekessége a 16 szelepes hengerfej, illetve a változó beömlésű turbófeltöltő.

A dCi elnevezésű motor 130 lóerős teljesítményű (4000-es percnkénti fordulatonál), amely 13 százalékkal haladja meg a korábbi 2,2 literes turbódízel teljesítményét. A 290 newtonméteres nyomatékcsőcs (már 1750-es fordulatonál) is 16 százalékos többletet jelent a korábbi változathoz képest. A jelentős teljesítménynövekedést némi fogyasztáscsökkenés kíséri, a 7,1 l/100 km vegyes európai ciklus 0,4 literrel kevesebb a korábbi 2,2 literes turbódízel átlagánál. A kétliteres benzínmotorhoz (140 LE) az új modell megjelenésétől kezdődően rendelhető a Proactive automata váltómű. Ez a berendezés a hagyományos rendszerű automatáknál jóval finomabban elemzi a vezetési helyzeteket, és alkalmazkodik a sofőr stílusához, mégpedig az autó terhelését, a domborzati viszonyokat is figyelembe véve.



**Újdonság a Proactive automata váltómű, amely a korábbi rendszereknél jobban alkalmazkodik a vezető stílusához**

Az új Espace-generációnak nem csupán a hajtását és az erőátvitelét frissítették fel a franciák, hiszen ezentúl a blokkolásgátló és az elektronikus fékerelőosztó mellett minden modellnél szériafelszerelés lesz a négy tárcsafék. További újdonságot jelent, hogy a megújult Espace-sorozattal új felszereltségi fokozatok és némileg módosított belső kialakítás kerültek forgalomba. A korábbi RTE, RXE és RXT helyére ezentúl Authentique, Expression és Privilege elnevezések lépnek, míg a csúcsmoделl szerepét az Initiale elnevezésű változat játssza. Az új kifinomult részletelemzések is szót érdemelnek.

Az automata klímaberendezést például napsugárzás-érzékelővel látták el, az első fényforrásokat pedig jóval nagyobb fényerejű xenon fényszórókkal váltották fel, miközben a műszerfalra szerelt új HIFI az első, amely hatos CD-váltót is tartalmaz. **A. C.**

