

2003. márc. 26.

Az idei autós szezon kezdet legnagyobb szenzációja a General Motors (GM) Cadillac üzletágának alumíniumfelépítményű 16 hengeres és ezer lóerő (!) teljesítményű csodaautója, a **Cadillac Sixteen**. A mintegy negyedmillió dolláros kocsi körüli csinnadrattát az indokolja, hogy a mindinkább magára találó GM nem akármilyen autót mutatott be.



CADILLAC-ÁLOM: A VILÁG LEGJOBB KOCSIJÁT GYÁRTANI

# Luxuserőmű 4 keréken

NÉHÁNY érdekesség a sok közül: az autószőnyeg anyaga selyem, az „erőmű” teteje füstszínű üvegből készült, az autóban a szuperluxus Bulgari kristályóra méri az időt, a hátsó bőrülés pedig gombnyomásra ágyá alakítható át. A Sixteen tulajdonképpen tisztelgés a 30-as évek Cadillacjai előtt, amelyek az amerikai elnökök, a hollywoodi filmszillagok és a leghíresebb gengszterfőnökök kedvelt modelljei voltak.

A mostani csodakocsi születése elválaszthatatlan Bob Lutz, a GM hetvenesztendős alelnökének személyétől. A svájci születésű Lutz bankár édesapja járt hasonló kocsival, nevezetesen egy 1934-es Cadillac LaSalle-lal, innen tehát az alelnök konzervatív formák

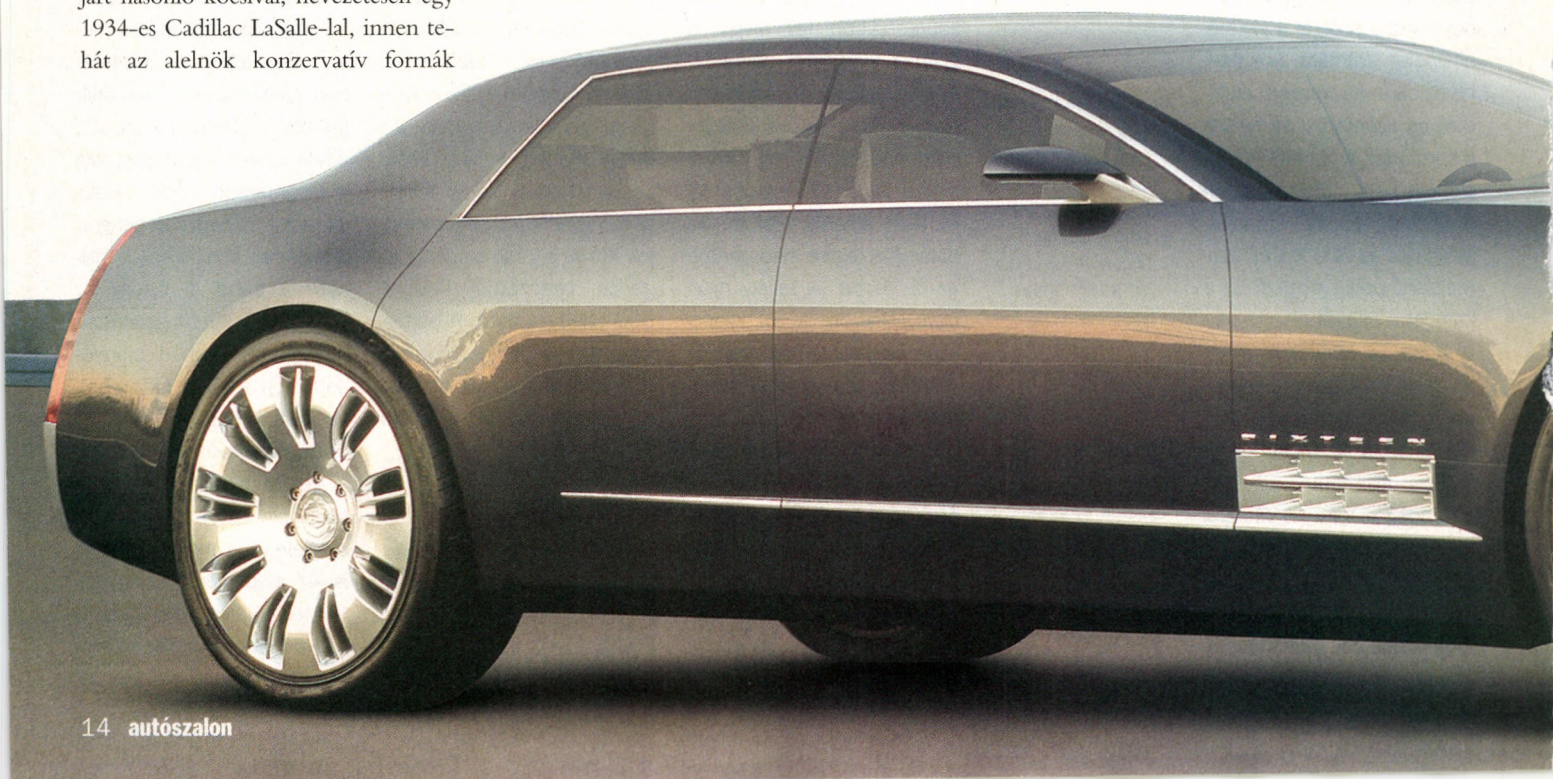
iránti nosztalgiája. Lutz az elmúlt évtizedekben vezető pozíciókat töltött be a Fordnál és a Chryslernél is, nevéhez fűződik többek között olyan sikerkocsik gyártásának beindítása és piacra kerülése, mint az Explorer, a Dodge Viper és a PT Cruiser. Ezek az autók – noha már több éve a piacon vannak – még mindig gyáraik vezető bevételek szerző gyártmányai közé tartoznak.

Amikor Lutz 2001 szeptemberében a GM-hez került, megtudta, hogy a Cadillac tervezői és mérnökei 12 vagy 16 hengeres kocsit szándékoznak bemutatni a 2003-as tavaszi genfi autó-

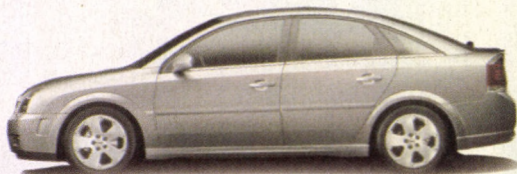
szalonon. Az alelnök a 16 hengeres motor mellett döntött, és utasításba adta, hogy az „igazi”, működőképes, lélegzetelállító autónak az idén januári detroiti autóshow-ra el kell készülnie. Olyan karosszériát és motort akart a Sixteennek, amelyet a General Motors még soha nem állított elő.

A karosszéria önmagát „kínálta”, hiszen az Alcoa alumíniumipari vállalatbirodalom az ugyancsak negyedmillió dolláros Ferrari Modena számára fejlesztett ki akkortájt egy ultrakönnnyű felépítményt. Lutz tehát megbízta az Alcoát a Cadillac-karosszéria mielőbbi

**A Cadillac a 16 hengeres motor mellett döntött, és utasításba adta, hogy a működőképes autónak az idén januári detroiti autóshow-ra el kell készülnie. Olyan karosszériát és motort akart a Sixteennek, amelyet a General Motors még soha nem állított elő**



MAGYAR HÍRLAP:



AZ „ÉV TESZTAUTÓJA” AZ ÚJ OPEL VECTRA

# Kategóriagyőztes is lehet

A Magyar Hírlap idén az „év tesztautója” választás során az Opel új Vectra modelljének szavazta meg a fődíjat. Autós csapatunk döntéséhez némi magyarázatot kell fűzünk: holtverseny után határoztunk a fődíj sorsáról. A tesztek után munkatársainktól a Mégane II. és az új Vectra ugyanis szinte pontosan ugyanannyi voksot kapott. Mindkét kocsit korszerű konstrukciónak értékeltük, a Vectra esetében a hajszálnyi előny csak a konszolidáltabb formának köszönhető.

Bár az Opel alaposan átgépelte a középkategóriás autó fogalmát, a külső megjelenés mégis azt sugallja, hogy a német cég egy széles kör számára alkotta meg az új generációs Vectrát. A konszolidált formától eltekintve a kocsi nagyot lépett előre a korszerű megoldások terén, számtalan innovációjával pedig mintául szolgál a jövőbeni Opelek számára. Sok benne az okos és célszerű elektronikus szerkezet, és remek a komfortja. A németesen racionális belső térben minden a vezetőt és az utasokat szolgálja, az 500 literes csomagtartó pedig meghaladja a kategória átlagát.

Külön is értékeltük, hogy az új Vectrák szervizperiódusa a benzinmotoros modelleknél 30, a dízeleknél pedig 50 ezer kilométer, vagyis az új modell e téren is átlagon felül gazdaságos.

Dános András, a GM-Opel kommunikációs igazgatója a fődíj odaítélése kapcsán magazinunknak elmondta, cége



**Az új Vectra számára a díjeső már az elmúlt év végén megindult, az egyik legdrágább elismerésnek számító „Arany Kormánykerék 2002” kitüntetés odaítélésével. Az év legjobb középkategóriásának számító Vectra díját Carl-Peter Forster, az Adam Opel AG vezérigazgatója vette át**

a Vectra C (a gyár szakmai zsargonjában így hívják a gyár új modelljét) bevezetéskor nyíltan kijelentette, hogy ezzel az autóval kategóriaelsőségre tör. Az eredményt Nyugat-Európában fél év alatt sikerült elérnie, és nálunk is egyre népszerűbb az új Vectra. A tavaly nyári bevezetés óta közel kilencszáz példány került magyar vevőkhöz, és az Opel tervei szerint 2003-ban mintegy 1500 Vectra eladására lehet számítani. Ezzel a számmal pár éve a felső-középkategóriában nyerni lehetett, kérdés persze, hogy az idén miként alakul a piac.

A díjnyertes Vectra eddigi eladásai különben egyéb

megállapításokra is módot adnak. Lényeges eltolódás figyelhető meg a jobban felszerelt, következőképp drágább modellek irányába. Az eddig eladott kocsik közül csupán hetven darab került ki az úgynevezett alapmodellek közül, a „full extrás” Elegance változathoz viszont 300 talált gazdára. A motorválasztásnál is megfigyelhető a minőség irányába történő elmozdulás: míg az előző

Vectrából az eladott kocsik 85 százaléka 1,6 literes motorú volt, addig az új esetben csak minden harmadik fut ezzel a „kis erőforrással”, a fele viszont 1,8 literes, míg a megmaradó 15-20 százaléknál ennél is nagyobb hengerűrtartalmú dízel vagy benzin. A trend is bizonyítja, hogy az új Vectra-generáció minden tekintetben előrelépett. Nőtt a külső, nőtt a belső, nőtt a műszaki tartalom, és tovább javult a minőség. A Vectra további sikeréhez hozzájárulhat, hogy az idén megjelenik a magyar piacon is az alaptípusból kifejlesztett felső kategóriás Signum, a jövő év elején pedig a Caravan változat.





kialakításával. A General Motors az elmúlt években négy milliárd dollárt fordított arra, hogy mind külsőleg, mind pedig belsőleg teljesen átformálja a Cadillac-üzletág modelljeinek imázsát, külalakját, hírnevét.

A Sixteen – amely még „csak” konceptautó – része ennek a folyamatnak. Szakértők szerint a Sixteen fejlesztési

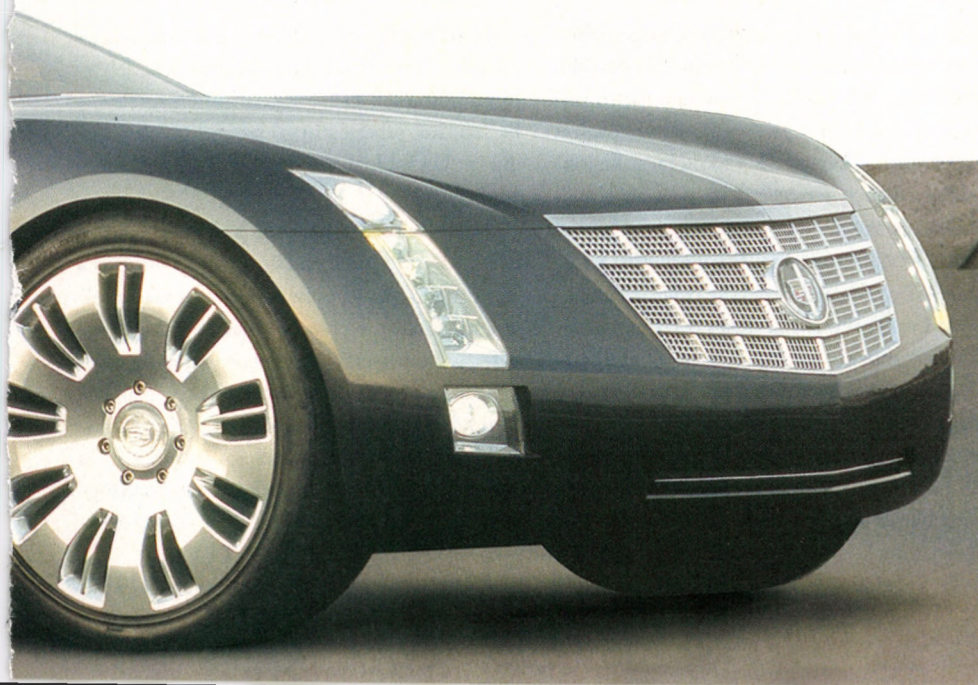


költségei háromszorosát tették ki az átlagos konceptkocsik hasonló költségeinek. A Sixteen sorsa és jövője a szakértők egybehangzó véleménye szerint igazi mércéje lesz Lutz befolyásának Detroitra. A világ első számú autógyár-

tója, a General Motors évi nyolcmillió kocsit értékesít, s most már szüksége van egy olyan modellre, amellyel beléphet a negyedmillió dolláros kocsik kategóriájába, s amelyből legalább évi ezer egységet értékesíthet. (A legújabb adatok szerint a GM ismét kezd magára találni, különösen a tavalyi utolsó negyedév hozott a cég számára kiemelkedő üzleti sikereket.)

Számítások szerint a Cadillac Sixteen sorozatgyártásának beindítása csaknem egymilliárd dollár költséget jelentene, s egyelőre Lutz sem teljesen biztos abban, hogy a kocs minősége eléme a háromszázezer dolláros Mercedes Maybachét. Az alelnök azonban mégis úgy látja, hogy bele kell vágni a gyártásba, és csak minden szempontból tökéletes autót szabad előállítani. Lutz nem kis kihívás elé kívánja Detroitot állítani, nevezetesen: képes-e az amerikai autóipar a világ legjobb kocsiját előállítani.

GONDA GYÖRGY



# Nagyvonalú helykínálat, kategóriától függetlenül



Az úgynevezett egyterű konstrukciókat illetően nem számított az úttörők közé az Opel, mostanra viszont már az élmezőnybe tartozik. Legfrissebb kimutatásuk szerint a variálható belső terű új járműkonstrukciókból (ide tartozik a Zafira, a Meriva, a Combo Tour és a kis Agila) Európa-szerte több mint egymilliót adtak el. A legnépszerűbb kétszékűvel ellátott Zafira, amiből mostanáig 820 ezer talált gazdára, de a Suzuki kemény konkurenciája közepette a mikroegyterűnek számító Agilából is elkelt több mint 200 ezer példány.

Idén tavasszal az Opel Meriva nyit új területet a kompakt kategóriában. Újszerű Flex-Space koncepciójának köszönhetően néhány mozzalattal, üléselrendezés nélkül alakítható át tágas négyülésessé az alap kivitelben ötszemélyes kisautó. A spanyolországi Zaragóban működő Opel-gyár most január végén indítja be ennek az új modellnek a sorozatgyártását. A cég vezetői arra számítanak, hogy a kiskocsi megismétli a Zafira sikerét, az úgynevezett innovatív modellek aránya pedig 2005-re a piacon 40 százalékra nő.

TA



Tény, hogy a Citroën Berlingo–Peugeot Partner páros hat évvel ezelőtti bemutatkozása egy új kategória születésével egyenlő. Az ilyen jellegű (kisáruszállító, illetve bővített utasterű) járművek azóta egész Európában népszerűek, sőt az elmúlt években a konkurencia is igencsak megszorodott. A PSA konszern válasza egy műszakilag modernizált, kissé átformált új generáció, amelynek alapkoncepciója mit sem változott – szerencsére



## Modernizált úttörők

**P**raktikus vásárló nemcsak Európában, hanem Magyarországon is jó néhány akad. Nekik elsősorban a kedvező ár és az azért cserébe nyújtott legjobb szolgáltatás aránya számít. Ebből a szempontból a Berlingo–Partner páros mindenképpen az élmezőnyben van, nem véletlen, hogy a Renault, az Opel, a Fiat, sőt a Mercedes is kínál már hasonló felépítésű kocsikat. A PSA konszern úttörő modelljeinek fejlesztése nemcsak a versenytársak szaporodása, a szegmens fejlődése, hanem az elmúlt hat év technikai boomja miatt is időszerűvé vált. Az újítások irányvonala egyértelmű: műszaki és formai téren lépés a buszlimuzinok felé, az alapkoncepció megváltoztatása nélkül.

Az új testvérpár ennek megfelelően jellegzetesebb „arcot” kapott, a motorháztető ke-

vésbé lejtős, négy centiméterrel megemelték az orr-részt. A fényszórók mérete is jelentősen megnőtt, az index átkerült a sima borítású burra alá, a fényszórók fölé, és a ködfényszórók is divatos formát kaptak. A vaskosabb lökhárító ráadásul részben fényezett, ez is az egyénibb megjelenés része.

Persze belül is azonnal felismerhetők a változások. A műszerfal vonala az orr-részhez hasonlóan vastagabb lett, a színes betétek feldobják a sötét műanyagok hangulatát, de a felhasznált anyagok is igényesebbek. Legnagyobbat mégis műszakilag lépett előre a jármű, amiben alapvetően a számítógépes elv szerinti elektromos hálózat (multiplex) meghonosítása játszik főszerepet. A két első légszak mellé most már oldallégszakok is rendelhetők, a műszerfal kijelzője figyelmezteti a tulajdonost az esetleges

karbantartás közeledő idejére, a kormánykapcsolók a személyautókból származnak, jelentősen nőtt a fék hatásfoka, az alapfelszereltségbe számító, sebességfüggő szervokormány pedig a korábbinál pontosabb vezethetőséget eredményez.

Nem változott viszont a kocsi zseniális helykínálata, a hátsó sorban három felnőtt is a legnagyobb kényelemben utazhat, a raktér teljes utaslétszám esetén is legalább 624 literes befogadóképességű (a kalaptartó szintjéig mérve!), a hátsó ülések előredöntésével akár három köbméteres is lehet a hasznos tér. A motorkínálat sem változott: az 1,4-es (75 LE) és 1,6-os (110 LE) benzinesek mellett fő hangsúlyt az 1,9-es szívódízel (72 LE), illetve a hasonló lökettérfogatú HDi (90 LE) kap.

MILENKOVICH TAMÁS