

në bashkëpunim me
QUATTORUOTE

AutoClub

revistë e përdymuajshme • nr. 73 • viti i XI • korrik - gusht 2019 • çmimi 200 Lekë



AUTOSKANER

RANGE ROVER EVOQUE

KAMPIONATI GO-KART 2019

**Adrenalinë
dhe emociione**

KRAHASIM / PEUGOT 208 VS RENO CLIO

**Dueli emocionues
francez**

Financim për Automjete



Atë që zgjedh mund ta kesh!



**Raiffeisen
LEASING**

www.raiffeisen.al



Botim i
Automobile Club Albania

Kryeredaktor:
Besar Bozgo

Gazetar:
Eskil Xhameta
Fabian Guri

Design:
Orest Muça

Bashkëpunoi:
Ardi Afezulli
Bajram Muça
Koço Simaku
Enea Gramo
Kris Çika

Ky botim përmban material të riprodhuar nga QUATTRORUOTE, me lejen e Editoriale Domus S.p.A., Rozzano (MI), Itali, pronar i markës së regjistruar
© QUATTRORUOTE.

Adresa:
Rruga "Ismail Qemali", 32/1
1019, Tiranë
Tel. +355 4 2387011
Fax. +355 4 2387018
Email: autoclub@aca.al
Web: www.aca.al

QË RRUGËT TË MOS "VRASIN"

Ekeni parë spotin më të fundit të FIA-s me disa pilotë të Formula 1? Sensibilizimi për sigurinë rrugore dhe shpëtimi i sa më shumë jetëve në aksidentet që ndodhin, është në qendër të videos përmbledhëse. Një fushatë që ka nisur të intensifikohet gjatë viteve të fundit duke parë edhe numrin e madh të aksidenteve dhe njerëzve që humbasin jetën në to.

Në këtë këndvështrim, ky fenomen është shumë shqetësues edhe në Shqipëri. Çdo vit që kalon, aksidentet në vendin tonë po bëhen gjithmonë e më shumë fatale. Sipas statistikave zyrtare të INSTAT, vetëm në majin e këtij viti, humbën jetën 14 persona në aksidentet rrugore. Më i fundit dhe ndër më tragjikët e këtij viti ishte ai që ndodhi mesnatën e 16 qershorit 2019 pranë rreth-rrrotullimit të TEG-ut ku u shua një familje, prindërit dhe një prej vajzave të tyre. Duhet të kemi parasysh se ka një numër të madh aksidentesh fatale për numrin e popullsisë që ka Shqipëria.

Si çdo vit, në prag të sezonit veror pritet të shtohet numri i tyre për shkak të rritjes së numrit të mjeteve në qarkullim, rritjes së distancave të përshkuara dhe kohës që kalojmë duke drejtuar mjetin, si edhe kushteve atmosferike që ndikojnë te automjeti ashtu edhe te drejtuesi i tij.

Sipas statistikave zyrtare të INSTAT, sjellja e drejtuesve të mjeteve vazhdon të mbetet edhe shkaku kryesor i aksidenteve në vendin tonë. 87.0% e rasteve kanë ndodhur si pasojë e sjelljes së drejtuesit të mjetit. Numri më i lartë i aksidenteve në majin e këtij viti është kryer nga grup moshë 25-35 vjeç, duke zënë 27,0 % të numrit të aksidenteve gjithsej.

Klubi i Automobilit të Shqipërisë që është anëtar i FIA-s, në axhendën e vet, një prej pikave ka pikërisht sigurinë rrugore dhe sensibilizimin e përdoruesve të rrugës në lidhje me këtë çështje. ACA është gjatë të gjithë vitit e angazhuar me konkurse edukative, gara sportive-sociale dhe shpërndarje të mesazheve të shumta për të sensibilizuar sa më shumë njerëzit për çështjen në fjalë.

FIA ka rritur ndjeshëm së fundmi fushatat sensibilizuese në lidhje me aksidentet rrugore. Përpara çdo gare si në Formula 1 apo edhe në gara të tjera që organizohen prej saj, mesazhet që i drejtohen përdoruesve të rrugës për të respektuar në maksimum rregullat e qarkullimit janë të shumta. Klubi i Automobilit të Shqipërisë i përçon këto mesazhe në Shqipëri duke u angazhuar maksimalisht në sensibilizimin e përdoruesve të rrugës.

Infrastruktura e dëmtuar dhe parku i automjeteve në Shqipëri që ka nevojë për rinovim sa më të madh, janë gjithashtu faktorë që ndikojnë që të ketë një numër të madh aksidentesh dhe jetësh të humbura në rrugët tona. Është një "luftë" që nuk përfundon asnjëherë. Megjithatë, jemi në prag të sezonit dhe është momenti për argëtim dhe relaks. Bëni kujdes dhe shijoni verën. Pushime të mbara...

aktualitet

- 6 ADRENALINË & EMOCIONE, NIS KAMPIONATI GO-KART 2019**
Meshkuj, femra dhe fëmijë në një kompeticion ku gazi shkelet deri në fund. Ja fituesit e garës së parë dhe çfarë pritet në vazhdim
- 7 PILOTËT QË SFIDOJNË SEKONDAT**
Si e kanë nisur karrierën pilotët që po lënë gjurmë në garat e motor sportit. Një rubrikë e re në revistë që do të përcjellë përshkrime pikante të pasionuarve pas shpejtësisë
- 8 GARA "KULLA HILL CLIMB 2019", SPEKTAKËL NË KOSOVË**
Emocione dhe adrenalinë në garën e vlefshme për FIA CEZ. Liridon Kalenteri i Auto Klub Prizreni D&G shpallet fitues. Ja të gjitha rezultatet e garës ku morën pjesë pilotët nga Kosova, Shqipëria, Mali i Zi, Maqedonia dhe Gjermania



- 32 MINI COOPER S E**
Kontakti i parë me rrotat elektrike, që ndan motorin me BMW i3s.
- 33 MES TRESHIT DHE PESËS**
Mbërrin një model i ri i Mazdës në gamën e crossover. Dhe quhet CX-30 dhe hyn mes CX-3 dhe CX-5.
- 33 PO ZBULOHEK NJË MIT**
PORSCHE 911 KABRIO

Formula 1

- 34 HAMILTON DREJT TITULLIT, VERSTAPPEN THYEN MONOTONINË**
Red Bull thyen hegjemoninë e Mercedes pas nëntë garash.
- 36 FERRARI DHE MERCEDES, SFIDA E RREZEVE X**
Qasja e ndryshme e dizajnit të zgjedhur nga dy rivalët për menaxhimin e flukseve të ajrit

motor news

- 10 MERCEDES-BENZ EQC**
Edhe prodhuesi gjerman ka dalë në arenën e makinave elektrike me një Suv ku janë harmonizuar më së miri rendimenti me komoditetin. Autonomi e përshtatshme dhe mbi të gjitha, zgjidhje ndryshe për të pakësuar ankthin për furnizimin e makinës
- 14 RENAULT SCÉNIC**
Pas motorit benzinë 1.3 TCe, gama e modelit francez është pasuruar nga motori i ri 1.7 Diesel Blue dCi, i ofruar në dy furnizime elektrike.
- 16 GKN GTD 19**
Po, e dimë, duket si Renegade nga çdo anë. Megjithatë nuk është, ose të paktën jo ende. Ja çfarë fshihet prapa këtij projekti të prodhuesit britanik të komponentëve për një Jeep elektrik

auto skaner

- 40 RANGE ROVER EVOQUE**
Sukses të jashtëzakonshëm falë dizajnit: pra nuk rrezikon dhe evolon në kontekst të vazhdimësisë. Arredimi i brendshëm është mbretëror, komforti në një progres të ndryshëm. Peshë e konsiderueshme, ndërkohë, ndikon drejtpërdrejtë në tablonë dinamike.
- 43 KAMERAT: KA KUDO SY**
- 44 CILËSIA: PREMIUM NË GJITHÇKA DHE PËR GJITHÇKA**
- 45 TEKNIKA: SISTEM I ZGJUAR**

18 VOLKSWAGEN T-CROSS

Më e vogël nga Suv-i i Wolfsburgut i konstruktuar mbi platformën e Polo-s, me personalitet të spikatur dhe cilësi solide rrugore. Model me pajisje të respektueshme të Adas

20 SË BASHKU NË KTHESËN VENDIMTARE

Në një distancë kohore prej pak javësh, Mercedesi paraqiti dy modele të rinovuara të GLC dhe GLC Coupe.

20 MË DINAMIKE (POR DHE MË SHUMË HAPËSIRË)

JA DHE CLA MË PORTOBAGAZH

22 CAYENNE VENDOS TË NDAHET NË DY

Bisht sportiv, motorët V6 dhe V8 turbocharged. Me shumë gjasa, versioni hibrid pritet të lançohet gjithashtu

24 FRAGMENTE NGA QASHQAI

Tek koncepti IMq ndërthuret vizioni i ardhshëm stilistik i kompanisë japoneze dhe disa tipare të gjeneratës së ardhshme të modelit që shpiku makinat crossover.

28 RIKARIKIM I PLOTË

Tre motorë, tërheqje e integruar dhe 300 Kf. Ja treguesit e plug-in PSA në debutimin e Opel Grandland X

28 E ARDHMJA E KOMFORTIT CITROËN

30 FORD RANGER RAPTOR

Agresive, më e ngritur, dhe me performancë të lartë off-road. Shasi e përforcuar, pamje e frymëzuar nga vëllai i madh F-150. Praktikisht, unaza që mungonte mes nesh dhe Amerikës

16



30



33



62



66



74



krahasim

54 DUELI EMOCIONUES FRANCEZ

Për një rastësi më shumë unike se sa të rrallë, Peugeot 208 dhe Renault Clio rinovohen në të njëjtën kohë. Kështu, Saloni i Gjenevës i vitit 2019-ës kthehet në një ndeshje mbarë botërore mes dy kampioneve franceze të industrisë

56 ÇËSHTJE IDENTITETI

58 ASNJË KEQARDHJE, ASNJË PENDIM

flash back

62 MASERATI 80 VJET MË PARË, FITORJA NË "TARGA FLORIO"

teknike

66 KUR KTHIMIN E BËN "MOMENTI"

Për menaxhimin e sjelljes së automjetit nuk është vetëm kontrolli i qëndrueshmërisë.

motoriklizëm

70 YAMAHA XSR 700 XTRIBUTE, TEST NË NDERIM TË MITIT XT

Yamaha nderon motorin mitik XT 500 të 81-shit me modelin X Tribute.

74 KTM 790 AVENTURE

Nga qyteti në udhëtim jashtë qytetit...



ADRENALINË DHE EMOCIONE, NIS KAMPIONATI GO-KART 2019

Meshkuj, femra dhe fëmijë në një kompeticion ku gazi shkelet deri në fund. Ja fituesit e garës së parë dhe çfarë pritet në vazhdim

Gazi në fund, adrenalina që rritet, përqendrimi maksimal përpara çdo kthesë dhe sigurisht dëshira për të fituar. Pas një kampionati të suksesshëm vitin e kaluar, rikthehet sërish Kampionati Kombëtar Go-Kart 2019. Gjithçka nisi me garën e parë në datën 2 qershor dhe do të vazhdojë me të tjerat gjatë muajve në vazhdim. Një kampionat i konceptuar për tu zhvilluar në tre kategori, për meshkuj, femra dhe fëmijë dhe po tërheq shumë garues dhe dashamirës.

Klubi i Automobilit Shqiptar krijon kushtet e përshtatshme në pistën e kartingut në ambientet e Expocity Albania për zhvillimin normal të garave. Gjatë vitit të kaluar u zhvil-

Rezultate Gara 1 (02.06.2019)						
Nr.	Emri	Mbiemri	Kualifikuese	Sesioni 1	Sesioni Final	Pike
1	Indri	Hoxha	39.150	1	1	25
2	Kristi	Dilo	39.442	1	2	18
3	Arber	Demeti	40.703	2	3	15
4	Gentian	Shaqiri	39.474	2	4	12
5	Stefan	Gravani	40.420	1	5	11
6	Andi	Demiri	46.500	2		8
7	Enea	Dilo	39.842	3		6
8	Aldo	Durmishaj	40.417	3		4
9	Griseld	Hoxha	44.017	3		2
10	Marigen	Turabi	44.573	4		1
11	Andi	Agaraj	42.283	5		0
12	Julian	Sami	40.301	pa perfunduar		0
13	Klajdi	Kodra	40.109	Skualifikuar		0

luan gjashtë gara dhe morën pjesë rreth 50 garues. Ndërsa, pritet që gjatë kampionatit të këtij viti, numri i pjesëmarrësve të rritet.

Kompeticioni nisi në fillim të qershorit me garën e parë ku morën pjesë 13 pilotë në kategorinë meshkuj. Fillimisht, garuesit nisën përballjen në kualifikueset ku Indri Hoxha dhe Kristi Dilo rivalizuan fort me njëri-tjetrin. Një garë që nisi shumë interesante dhe tërheqëse që në fillim. Me kalimin e xhirove rriten edhe emocionet, ndërsa në një moment ka edhe një incident mes pilotëve. Një moment që u shqyrtua me shumë kujdes nga drejtuesit e garës që morën vendimin duke u konsultuar edhe me pamjet filmike. Në fund ishte Indri Hoxha që u rendit i pari, ndërsa pas tij u ngjitën

në podium edhe Kristi Dilo dhe Arbër Demeti. Julian Sami nuk arriti që ta përfundonte garën, ndërsa Klajdi Kodra u s'kualifikua.

Në javët dhe muajt në vazhdim do të zhvillohen edhe garat e tjera ku përveç kategorisë meshkuj, do të organizohen gara edhe për kategorinë femra dhe fëmijë. ACA, e cila është anëtare me të drejta të plota e FIA-s, prej dy vitesh po u jep mundësinë të pasionuarve pas karteve që të marrin pjesë në një kampionat të rregullt zyrtar që organizohet nga Klubi i Automobilit Shqiptar. Një mundësi shumë e mirë për të rinjtë dhe fëmijët e pasionuar pas karteve. Kampionati sapo ka nisur dhe premtohet spektakël dhe shumë emocione deri në fund. Shampanja është gati...



PILOTËT QË SFIDOJNË SEKONDAT

Si e kanë nisur karrierën pilotët që po lënë gjurmë në garat e motor sportit. Një rubrikë e re në revistë që do të përcjellë përshkrime pikante të pasionuarve pas shpejtësisë

Një pasion i lindur, dëshirë për të ndjerë adrenalinën dhe sfida ndaj rrezikut. Emocione që përjetohe në pistë aty ku sekondat kanë shumë rëndësi. Duke nisur nga ky numër, revista "AutoClub" në bashkëpunim me "Illyrius Motorsport" do të sjellë historitë personale të pilotëve shqiptarë të Shqipërisë dhe Kosovës që i kanë kushtuar një pjesë të jetës garave të motor sportit dhe emocionit që të falin ato. Histori të shkurtra nga ato që lexohen me një frymë ashtu siç janë edhe vet pilotët, me gazin në fund. E nisim me katër emrat e parë, Indri Hoxha, Flamur Ismajli, Shkëlzen Lajçi dhe Drini Shkreta për të treguar historitë e tyre se si kanë nisur angazhimin në gara dhe momentet më të veçanta që kanë përshkruar deri tani. Në numrat e ardhshëm të revistës do të vazhdojmë me publikimin e historive të personazheve të tjerë.

SHKËLZEN LAJÇI

Për herë të parë merr pjesë në një garë automobilistike në Gjakovë në vitin 1999 ku ishte vetëm 17 vjeç, pa patentë, dhe e fiton atë me Opel GSi. Një fillim i mbarë e bën Lajçin kampion absolut në vitin 2000 në Kosovë kur ishte vetëm 18 vjeç. Në vitin 2001, 2005 dhe 2006 kampion në kategorinë H-1600 si dhe fitues i një gare ndërkombëtare të FIA-CEZ në Maqedoni. Në vitin 2008 dhe 2009 kampion në kampionatin malazez. Ndërsa, në 2012-ën dhe 2013-ën shpallet kampion i Kosovës në kategorinë N-2000. Por, suksesi nuk ndalet për Lajçin. Në vitin 2015 ai merr pjesë në garën legjendare të Lovcenit dhe e fiton atë me Mitsubishi EVO IX. Shkëlzen Lajçi ka vendosur rekorde në garat në Kosovë, Mal të Zi, Maqedoni e Bosnjë ku edhe sot vazhdojnë të jenë rekorde në fuqi. Shkëlzen Lajçi është një



nga pilotët më të suksesshëm në Kosovë dhe Shqipëri, por jo vetëm. Edhe në Evropë ka ngritur me krenari në podium flamurin shqiptar.

DRINI SHKRETA

Këtë herë dalim pak nga rruga për të shkruar në Rally Albania, ku do të flasim për një nga pilotët më të vjetër të "Off-Road". Për Drinin pasioni lindi në vitin 2002 për të garuar për herë të parë në vitin 2007 në Rally Albania. Në vitin 2012 zë vendin e 3-të në Rally. Për tre vite rresht 2013, 2014 dhe 2016 ai renditet i 2-ti. Në vitin 2017 renditet i pari dhe një vit më pas zë vendin e 3-të në Rally Albania. Gjithashtu, Drini ka zënë vende të para dhe të dyta në Kosovë, Mal të Zi dhe Maqedoni. Drini Shkreta ka lënë gjurmë në historinë e automobilizmit shqiptar duke mos u ndalur kurrë së garuari e duke përfunduar gjithnjë në podiume.



FLAMUR ISMAJLI

Sot i njohur nga të gjithë për sukseset e tij me Audi-n, nisi të garojë për herë të parë në vitin 2009 në disiplinën Drag dhe që prej atëherë nuk u shkëput më prej motor sportit duke korrur vetëm sukses. Shumë shpejt përfshihet edhe në garat malore dhe rrethore me Audi RS4 duke përfunduar në podium në shumicën e garave. Sot, ai po vazhdon të garojë me Audi S2 4.2 me rreth 800 kuaj fuqi në Drag dhe vitin që vjen mund të rikthehet sërish në disiplinën malore dhe rrethore, pse jo me më



tepër fitore. Flamuri, si pak të tjerë, mbështet të gjithë dashamirësit e sportit, pasi ai nuk e sheh sportin me një sy fitimprurës, pasi nuk ka fitim më të madh se emocionet që vijnë prej saj.

INDRI HOXHA

Për Indrin çdo gjë filloi që në fëmijëri ku shfaq pasionin për makinat. Në moshën 10-vjeçare ai ulet për herë të parë në sediljen e një Go-Karti. Ai rikthehet sërish në vitin 2012 duke filluar të garojë me Go-Kart. Dy muaj më vonë merr pjesë në "RedBull Kart Fight" dhe falë talentit dhe përgatitjes arrin të shkojë deri në finale mes garuesve më me eksperiencë në Shqipëri. Gjatë Kampionatit Kombëtar 2015 ai dominon me 8 gara të fituara 10, por si pasojë e problemeve teknike pozicionohet i 3-ti në renditjen e përgjithshme. Në vitin 2017 përfundon i 2-ti në kampionatin e "Mëli Playzone" të organizuar në Pogradec. Në vitin 2018 fiton vetëm një garë nga gjashtë garat e Kampionatit Kombëtar Go-Kart 2018 dhe e mbyll në vendin e 4. I karakterizuar gjithmonë nga shpirti i garës, është e sigurt që Indri do ngelet një nga garuesit më të vështirë për t'u mundur në eventet e ardhshme të motor sportit.





ZHVILLOHET GARA "KULLA HILL CLIMB 2019", SPEKTAKËL NË KOSOVË

Emocione dhe adrenalinë në garën e vlefshme për FIA CEZ. Liridon Kalenderi i Auto Klub Prizreni D&G shpallet fitues. Ja të gjitha rezultatet e garës ku morën pjesë pilotë nga Kosova, Shqipëria, Mali i Zi, Maqedonia dhe Gjermania



Për dy ditë me radhë, më 29 dhe 30 qershor, në Kosovë u zhvillua "Kulla Hill Climb 2019", një garë shumë atraktive dhe e shumëpritur në disiplinën malore për kampionatin e Kosovës. Në këtë kompeticion që prodhoi shumë spektakël dhe adrenalinë, morën pjesë pilotë nga Kosova, Shqipëria, Maqedonia, Mali i Zi dhe Gjermania. Gara është e vlefshme edhe për FIA CEZ (Federata Ndërkombëtare e Automobilitetit për Zonën e Evropës Qendrore).

Fitues u shpall Liridon Kalenderi. Piloti i Auto Klub Prizreni D&G, me Mitsubishi Evo 9 e përshkroi distancën prej 5.6 kilometrash në kohën 03:14.374 minuta. Në vend të dytë në renditjen e përgjithshme u rendit Vasilije Jaksic nga Mali i Zi me Honda Civic me

kohën 03:29.395, ndërsa podiumi i fituesve u plotësua me Belkim Fazliu me Renault Megane RS me kohën 03:36.460 minuta. Gara përfundoi pa asnjë problem, ndërsa Federata e Auto Sportit e Kosovës (FASK) falënderoi të gjithë pjesëmarrësit që kontribuan në mbarëvajtjen e saj.

Në përfundim, fituesi Liridon Kalenderi u shfaq shumë i lumtur dhe i gëzuar për këtë sukses. "Ishte një garë mjaft e mirë, atraktive dhe e organizuar mirë. Jam i kënaqur me suksesin, sepse pas dy vitesh investime, vetëm tani kam arritur ta njoh si duhet veturën. Besoj se tashmë është në gjendjen e duhur për të kërkuar rezultate edhe më të mira dhe kjo garë ishte përgatitje për Evropë, ku synoj të marrë pjesë në disa gara dhe të arrij rezultate të mira", tha Kalenderi pas fitores në "Kulla Hill Climb 2019".

Ndërsa, Klubi i Automobilitetit Shqiptar ka nisur që tani përgatitjet për garën "Kruja Hill Climb 2019" që do të zhvillohet në shtator. Një kompeticion ku pritet të marrin pjesë një numër i konsiderueshëm pilotësh shqiptarë dhe nga jashtë Shqipërisë. Pas disa javësh do të keni mundësinë që të njiheni me detajet e garës së radhës që organizohet nga ACA. Ndërkohë, më poshtë të gjitha rezultatet e "Kulla Hill Climb 2019" që u zhvillua në Kosovë.

REZULTATET E "KULLA HILL CLIMB 2019"

Kategoria 1 (deri 1150 ccm – A)

1. Ismail Smari	(Yugo – Prizreni D&G)	03:58.828
2. Liridon Hajrizaj	(Yugo – Peja Visari)	04:31.295

Kategoria 2 (1150-1400 ccm – N)

1. Leotrim Bytyqi	(Peugeot 106 – Ferizaj)	03:57.879
2. Alban Berisha	(Suzuki Swift – Prizreni D&G)	04:04.601
3. Hyseni Hyseni	(Peugeot 106 – Ferizaj)	04:14.917

Kategoria 3 (1150-1400 ccm – E1)

1. Valon Mehmeti	(Lupo – Prishtina RT)	03:51.580
2. Fatos Krasniqi	(Opel Corsa – Prizreni D&G)	04:01.626
3. Besnik Morina	(Suzuki Swift – Drenica)	04:06.35

Kategoria 4 (1400-1600 ccm – S)

1. Premtor Taraku	(Honda Civic – Eurogoma RT)	03:43.588
2. Alteron Sylmeta	(Honda EGG – Gjakova 137)	04:09.332

Kategoria 5 (1400-2000 ccm – N)

1. Yll Rugova	(Honda Type R – HCR Gjakova)	03:42.741
2. Kushtrim Bytyqi	(Renault RS – Ferizaj)	03:48.161
3. Selim Tahirsylaj	(BMW 320i – DTM)	04:17.637

Kategoria 6 (1600-2000 ccm – E1, A, SP)

1. Bekim Kadria	(Opel GSI – Gjakova 137)	03:40.530
2. Besfort Hana	(Opel Astra – HCR Gjakova)	03:49.325
3. Faton Rama	(Renault Clio – Eurogoma RT)	03:51.452

Kategoria 7 (mbi 2000 ccm – N)

1. Liridon Kalenderi	(Mitsubishi Evo 9 – Prizreni D&G)	03:14.374
2. Belkim Fazliu	(Renault Megane – Prizreni D&G)	03:35.266
3. Naim Dashaj	(Subaru – Eurogoma RT)	03:38.027

Kategoria 8 (mbi 2000-3000 ccm – E1)

1. Ernest Daka	(BMW 318i – DTM)	03:40.328
2. Besart Pruthi	(Opel Astra – Gjakova 137)	03:48.562

Kategoria 9 (mbi 3000 ccm – E1)

1. Besim Sada	(Mitsubishi Evo 9 – Rahoveci)	03:38.662
2. Liridon Demaj	(Suzuki Swift – Peja Visari)	03:44.765
3. Agron Shulina	(Audi – Rahoveci)	03:50.513

Promo

1. Vasilije Jaksic	(Honda Civic – Mali i Zi)	03:29.395
2. Besnik Berisha	(Citroen DS3 – MSC Prizrenal)	03:37.462
3. Zeljko Banicevic	(Polo – Kotor)	03:39.546

Renditja e përgjithshme

1. Liridon Kalenderi	(Mitsubishi Evo 9 – Prizreni D&G)	03:14.374
2. Vasilije Jaksic	(Honda Civic – Mali i Zi)	03:29.395
3. Belkim Fazliu	(Renault Megane – Prizreni D&G)	03:35.266

Renditja ekipore

1. Prizreni D&G	50
2. Ferizaj	47
3. HCR Gjakova	35



**AUTO CLUB
ALBANIA**

HAPET GO-KART



**Argëtohuni në pistën
më të re të GO-KART!**

E premte
17:00 - 20:00

E shtunë - E diel
10:00 - 13:00
17:00 - 20:00

Email: sport@aca.al



Autostrada TR - DR
Parkingu i City Park,
përballë EkpoCity

MERCEDES-BENZ EQC

Edhe prodhuesi gjerman ka dalë në arenën e makinave elektrike me një Suv ku janë harmonizuar më së miri rendimenti me komoditetin. Autonomi e përshtatshme dhe mbi të gjitha, zgjidhje ndryshe për të pakësuar ankthin për furnizimin e makinës

nga Lorenzo Facchinetti

400 4MATIC

Të dhëna teknike

Motori

- 2 motorë elektrikë asinkronë
- -uqja maksimale 300 kW (408 kf)
- Momenti përdredhës maksimal 765 Nm

Bateria

- Me jone litiumi, 80 kWh

Transmisioni

- Traksion integral elektrik
- Reduktor me raport fiks

Performanca

- Shpejtësia maksimale 180 km/h (e autolimituar)
- 0-100 km/h 5,1 s
- Autonomia 445 km (Nedc); 374 (Wltp)

Përmasat dhe pesha

- Hapi 287 cm
- Gjatësia 476 cm
- Gjerësia 188 cm
- Lartësia 162 cm
- Pesha 2.495 kg

Çmimi

- 76.839 euro



Mercedesi EQC ofrohet në modelet Sport, Premium si dhe në serinë speciale Edicion 1886 që kushton 87.221 euro. Është e para makinë elektrike e brandit EQ Mercedes, e krijuar në Bremen në të njëjtat linja montimi të GLC me të cilën ndan shumë komponentë

Të thuash se EQC është e qetë do të thotë ti biesh shkurt diçkaje që dihet. Është fakt se kjo është e para cilësi që perceptohet sapo fillon të udhëtosh në bordin e të parit model të familjes EQ, ndërkohë që prej këtij modeli e deri në 2022 do të jenë rreth 10 modele. Mercedesi me bateri, tip sportiv, në krahasim me vetura të tjera të ngjashme është efektivisht shumë i kuruar në aspektin e komoditetit në saj të punës me durim për kufizimin e zhurmave dhe vibracioneve, të cilat natyrshëm prodhohen edhe nga një konstruktion i thjeshtë mekanik. Ky është rrjedhim edhe i një pune të bërë tashmë për GLC me të cilën EQC ndan të njëjtën linjë prodhimi në fabrikën e Bremenit. Por, nuk është një arritje e thjeshtë: përkundrazi, 86% e komponentëve të EQC janë origjinalë. Dhe nuk flitet vetëm për ato aspekte që janë të fshehura dhe klienti nuk do t'i shikojë ndoshta kurrë. Është fjala për guaskën, veshjen e jashtme me pamje tërheqëse dhe me një kabinë që nxjerr në pah linja dhe materiale shumë të kërkuara. P.sh. elementet teknike që veshin panelin e komandimit janë me vlerë dhe shumë të lidhur ndërmjet tyre.

IDETË ANTISTRES

Dora-dorës që kilometrat ikin nën rrotat e Mercedesit EQC, zbulohet se aspekti të cilit i kanë kushtuar shumë kujdes e punë nuk është thjesht komforti i një niveli të lartë, përkundrazi, çështja rreth të cilës rrotullohet shqetësimi për makinën elektrike është autonomia gjatë lëvizjes. Ose më mirë, sa kohë dhe kilometra kam në dispozicion për të udhëtuar me energjinë që kanë bateritë? Mercedes EQC në fakt është një Suv i gjatë 4,76 m, me dy motorë elektrikë, që gjenerojnë 408 kf dhe me peshë 2.495 kg, nga të cilat 652 janë të baterisë me 80 kWh. Vetëkuptohet se përse i përket autonomisë në lëvizje nuk mund të jetë në radhët e para. Kështu, 445 km të matura kur është karikuar në ciklin Nedc, (ose 374 km në atë që është më realist, Wltp), në realitet përkthehen në pak më pak se 300 km në kompjuterin e bordit.

Mercedesi, megjithatë, ka vënë në zbatim të gjitha zgjidhjet e mundshme për të reduktuar në minimum ankthin e ri furnizimit me energji. Kështu, fillohet me një sistem infotainmenti Mbx me një mori informacionesh të bazuara në cloud, të cilat asistojnë drejtuesin e makinës gjatë lëvizjes: n.q.se do të shkosh nga vendi A në B, do të jetë sistemi që do të sugjerojë se ku dhe kur do të ndalosh për të marrë en-

TEKNIKA

NDIHMOM PËR NJË PËRDORIM TË MIRË TË ENERGJISË

Për realizimin e EQC, Mercedesi ka ndjekur hapa të matur dhe korrektë në aspektin e strategjisë industriale. Faktikisht, prodhuesi ka përdorur sa të ishte e mundur komponentët e GLC dhe e ka dizajnuar mekanikën duke shfrytëzuar të njëjtat pika montimi si "kushëriira" me motorë konvencionalë, duke lehtësuar kështu prodhimin në të njëjtën linjë montimi të stabilimentit të Bremenit. Duke e parë më në detaje, dy motorët asinkronë kanë misionet e ndryshme: ai në pjesën e përparme është i optimizuar për rendiment në shpejtësi të ulta dhe mesatare, ndërsa tjetri, në pjesën e prapme, futet në punë kur kërkohet rendiment maksimal. Të dy motorët janë montuar nëpërmjet takove plastike katrore mbi një strukturë tubolare, e cila vet është e lidhur me trupin e makinës me suporte anti-vibracion. Në këtë mënyrë reduktohen në minimum tronditjet në veturë duke garantuar komoditetin e duhur gjatë udhëtimit. 80 kilovatët e energjisë së baterisë (e cila peshon 652 kg) shfrytëzohen më së miri në saj të elektronikës, e cila në modalitetin Eco të drejtimit i sugjeron drejtuesit të makinës të lirojë përshpejtuesin duke bërë pedalin të vibrojë. Me gjithë këtë, autonomia e EQC nuk shkon më tepër se 374 me ciklin WLTP. Sa për një krahasim, mund të themi se Audi e-Tron, me bateri 95 kWh mund të bëjë në të njëjtën situatë 417 km, ndërsa Jaguar I-Pace me akumulatortë 90 kWh mund të përshkojë 470 km.

R.B.



Tabat e ftohjes



Mbulesa e sipërme



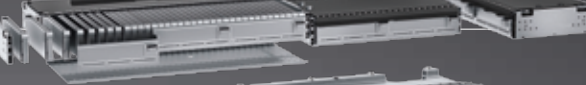
Lidhës i tensionit të lartë



Monitorimi i qelizave



Moduli i baterisë



Mbajtësi i modulit



Mbulesa e poshtme



Karrikues i bordit

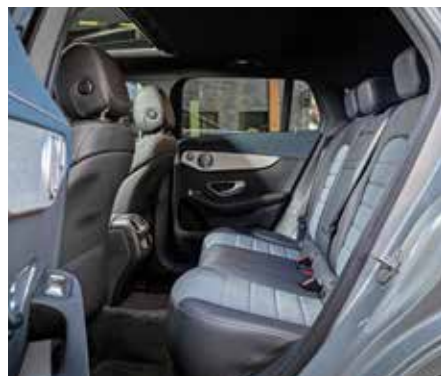
Motori i pasëm

Bateri me jone litiumi

Paketa e fuqisë



Në kabinë ka një dopio ekran ku janë vendosur instrumentet dhe infotainment. Kjo e fundit jep funksionet specifike të nevojshme për veturën elektrike të tilla si: flukset e energjisë gjatë udhëtimit në funksion të kohëzgjatjes së autonomisë, sugjerime për itinerarin dhe aftësinë mbajtëse të baterisë, apo edhe lokalizimin e pikave të rikarikimit të baterisë.



◀ erggi në bazë të trafikut, tipit të rrugës si dhe disponibilitetit në kohë reale të stacioneve të rikarikimit. Gjithashtu, nëpërmjet shërbimit "Mercedes Me Charge" e instaluar në makinë ose nëpërmjet smartphonit, mund të lidhesh me çdo distributor evropian duke paguar në një llogari të vetme. Është një gjë komode se nuk detyrohesh të bësh dhjetra pagesa. Dhe nuk është e gjitha. Ke në dispozicion 5 modalitete të drejtimit, përfshirë edhe "Max Range" që bazuar në sinjalistikën rrugore nuk të lejon të ecësh më shpejt se duhet (përveç rasteve të emergjencës ku mjafton të kalosh në kick-down): një mënyrë për të marrë stilin tënd të drejtimit sa më shpejt të jetë e mundur. Në praktikë është i njohur evolucioni i elementeve parashikues e sinjalizues gjatë drejtimit, që të sinjalizojnë se kur është më mirë të ngadalësoh sidomos

psh kur je duke iu afruar ndonjë disheze apo vendqëndrimi. Pedali i djathtë është shkurt një "zot i fatit tënd" në udhëtimin drejt vendmbërritjes së synuar. Atë mund ta përdorësh edhe për të frenuar, sepse nëse i ke dhënë makinës fuqi maksimale, mjafton të heqësh këmbën nga pedali dhe mund të frenosh apo ngadalësoh.

Në fund disa konsiderata për çmimet. Çmimi i fillimit të Mercedes EQC është pak më i kënaqshëm në raport me rivalët Audi e-tron dhe Jaguar I-Pace: 76.839 euro për versionin Sport ndaj 82.460 të makinës angleze dhe 85.140 të asaj gjermane. Mercedesi EQC, i cili së shpejti do të dalë në treg (në vjeshtë, por tashmë i përfunduar), do të jetë mbi të gjitha një version special: Edition 1886, që kushton 87.221 euro "full optional" dhe një paketë 6-vjeçare ose 160.000 km shërbime mirëmbajtjeje.



RENAULT SCÉNIC

Pas motorit benzinë 1.3 TCe, gama e modelit francez është pasuruar nga motori i ri 1.7 Diesel Blue dCi, i ofruar në dy furnizime elektrike. Gjithashtu, është në dispozicion edhe për modelin me shtatë vende.



Po, Renault po mendon që Scénic të kthehet në një ikonë, i aftë për t'i mbijetuar kohës dhe të mbetet një trend për një kohë të gjatë. Pra, përkundër faktit se modelet minivan po bëhen gjithnjë e më pak të pëlqyer në tregun e sotëm, Lozenge vazhdon të besojë në të, që prej kohës së futjes së tij në treg: viti 1996, viti i Scénic-ut të parë dhe sot numërohen mbi 5 milionë njësi të prodhuara. Sot, pothuajse tre vjet pas lançimit, modeli i fundit, i cili përcjell një frymë inovative falë rrotave 20 inç, si standard, është pasuruar nga një turbodiesel i njëjtë me markën Nissan, katër cilindra 1.7 Blue dCi 120 dhe 150 kuaj fuqi, të cilat gjithashtu mund të implimentohen në Grand Scénic, versioni me shtatë vende. Një lloj kompensimi i benzinës 1.3 TCe, e prezantuar në vitin 2018 dhe

e propozuar në 115, 140 dhe 160 kuaj fuqi. Kabina e automjetit është konfirmuar gjithashtu: një hapësirë e gjerë dhe modulare, si dhe panorama e ofruar është fantastike falë xhamave të mëdhenj të vendosur në makinë.

Përforcim pa u nxituar

Turbodiesel i ri, në furnizimin më të vogël të energjisë elektrike, e bën shpërndarjen së saj në mënyrën më të mirë: nuk ka detaje të mprehta dhe as vrima të bezdisshme përgjatë harkut të përdorimit. Gryka e siguruar nga 300 Nm e çiftit të rrotullimit të motorit është fuqizuar tashmë në 1500 rpm dhe mbetet konstante deri në 2,500, kur motori me katër cilindra fillon të zgjatet deri në 4,000 rpm. Por pa nxitim, siç tregohet se kërkon 14 sekonda për të shkuar nga 0-100. Versioni prej 150 kf është më

agresiv, me 340 Nm konstante prej 1,750 deri 2,750 rpm: pjesa shtesë e kuajve fuqi dhe çiftit të rrotullimit garanton përsheptim, sidomos në kombinim me dy shpejtësi (0-100 në 10,2 sekonda). Të dyja variantet e Blue dCi, dallohen nga një sasia e elasticitetit. Gjatë kthesave, Scénic tregon një frymë më të qetë, duke synuar për më shumë komfort: zvogëlimi i shpejtësisë dhe reagimi i menjëhershëm i drejtimit të frenave për një drejtim të qetë, si dhe kutia e shpejtësisë manuale me gjashtë shpejtësi. Suspacioni dhe izolimi i zërit, që mos të ketë tërheqje të shpejtë të ingranazheve. Karakteristikat e sigurisë përfshijnë frenimin automatik emergjent me njohjen e këmbësorëve, sensor në kënde të errëta në pasqyrat e pasme, mbajtjen e korsisë dhe njohjen e sinjalistikës.

Omar Abu Eideh

1.7 BLUE DCI SPORT EDITION TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- L4 turbodiesel
- Cilindrata 1.749 cm³
- Fuqia maksimale 88 kW
- (120 kf) në 3.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimale 300 Nm
- nga 1,500 në 2,500 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat e para
- Kambio manuale me 6 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 187 km/h
- 0-100 km/h 14,2 s
- Konsumi mesatar 4.8 l/100 km

Përmasat dhe masa

- Hapi 273 cm
- Gjatësia 440 cm
- Gjerësia 186 cm
- Lartësia 165 cm
- Peshë 1.562 kg

Çmimi

- 25.650 €



MOTORI

EFIKAS DHE I PASTËR

Teknikët e Renault-it kishin nevojë për 2,500 orë test dhe 270,000 kilometra test rrugësh për të projektuar motorin e ri 1.7 Diesel Blue dCi: një evolucion i 1.6 dCi që prodhohet në fabrikën spanjolle në Valladolid. Projektuar për të reduktuar konsumin e karburantit dhe emetimet, ajo është e pajisur me një monoblok gize, pistonat çeliku, një bosht i ridizenjuar dhe një sistem të shpërndarjes pa zinxhirë përgjatë drejtimit. Për një kontroll më të saktë të presionit të ngarkuar, është lidhur me një sistem ajër-ujë,

ndërsa sistemi i furnizimit të përbashkët përdor injektorë që punojnë deri në një presion prej 2,500 bar. Pompa e zhvendosjes së vajit redukton konsumin e karburantit. Për të zvogëluar oksidet e azotit në nivelin e kërkuar nga standardet Euro 6d-Temp, është adoptuar edhe katalizatori Scr, i cili përdor AdBlue, një agjent reduktues që përbëhet nga një përzierje e urea dhe ujë që gjendet në një rezervuar të veçantë. Midis versioneve 120 kf dhe 150 kf, komponentët janë të njëjtë: vetëm ndryshimet e hartave elektronike.

Vendosja e urës është e ngjashme me atë të Mégane. Cilësia e konstruktit nuk zhgënjën, megjithëse plastika e pjesës së poshtme mund të përmirësohet. Sedilja e pasme praktike me rrëshqitje: jep më shumë hapësirë për njerëzit ose bagazhin, nëse ky i dyti ka nevojë. Efekti i përforcuar në Grand Scénic, 23 centimetra më i gjatë dhe me hapin që rritet nga 2.73 në 2.80 metra





GKN GTD 19

Po, e dimë, duket si Renegade nga çdo anë. Megjithatë nuk është, ose të paktën jo ende. Ja çfarë fshihet prapa këtij projekti të prodhuesit britanik të komponentëve për një Jeep elektrik

Çfarë rastësie! Pothuajse në të njëjtën kohë kur në Sallonin e Gjenevës, debutonte Jeep Renegade dhe Compass hibrid, shumë më tutje në veri - në Arjeplog të Suedisë - një grup inxhinierësh të FCA, të veshur me xhaketa të rënda, për të përballuar të ftohtin polar, po merreshin me një tjetër Jeep. Elektrik. Nuk është "miell" i depos së tyre, dhe as ndonjë Renegade dosido, por një përbindësh me 300 kf dhe 250 km/h. Përveç karrocërisë, e gjitha pjesa tjetër është bërë nga GKN, një partner i besueshëm (i njëjti që prodhon transmissionet e modeleve normale Renegade). U provua dhe historia është me të vërtetë e bukur.

ME ÇELËSA NË DORË

Nuk përbën ndonjë sekret fakti që prodhuesit e mëdhenj të

komponentëve si GKN, Bosch, Borg Warner ose ZF janë pak si hije të pashpallura të presidentëve të famshëm. Ata bëjnë një punë të veçantë dhe mjaft të specializuar, shpesh duke parashikuar me vite se çfarë do të hyjë në prodhim. Kur janë të kënaqur me rezultatin, thërrasin prodhuesit e makinave dhe u thonë: "Ja ku është gati kambio, motori, transmisioni, sistemi i frenimit. Ju interesojnë?" Pothuajse gjithmonë marrin përgjigje pozitive. Me këtë Renegade, nëse FCA do i përmbahet propozimit të GKN, do të përballemi me modelin e parë elektrik Jeep dhe gjithashtu me versionin e parë të vërtetë off-road me bateri. Është padyshim e rëndë në drejtim (arrin pothuajse dy ton), por në akull lëviz me shkathësi e lehtësi: është mrekulli për sa i

përket traksionit në malore dhe saktësisë së trajektoreve në shpejtësi. Motori elektrik i përparmë, ofron dy karakteristika shumë të zgjuara. Së pari, në njësinë e fuqisë (që peshon vetëm 75 kg), janë të inkorporuar diferenciali dhe një kambio me dy shpejtësi, e cila zgjidh shumicën e defekteve tipike të makinave elektrike në shpejtësi të larta. Gjithmonë ju kemi thënë se ky lloj motori nuk ka nevojë për kambio, por e vërteta është se kur i afrohet 10-12 mijë xhirove, problemet fillojnë e shfaqen. Kambio e Twinstar kalon nga një raport relativisht të shkurtër 1:17 në një më të gjatë 1:9.5, pa asnjë paralajmërim në drejtim. Kjo lejon që modeli GKN Renegade të arrijë (duke e besuar, sepse në dëborë arriti deri në 140 km/h), shpejtësinë

250 km/h, duke e zgjatur jetën e baterisë në mënyrë të konsiderueshme. Efekti i dytë pozitiv është se, me dy friksione të kontrolluara elektronikisht në dalje të diferencialit, shpërndarja e momentit përdredhës në rrotat e përparme (thënë ndryshe torque vectoring: mund të kontrollohet me shumë saktësi, duke zëruar rrëshqitjen në vend apo në shpejtësi të ulët - përfshirë off-road -, por edhe duke korrigjuar nënkthimin kur një kthesë merret me entuziazëm të tepërt. I kombinuar me shtytjen e njësisë së fuqisë së pasme, me 95 kf, kjo mënyrë e veçantë e shpërndarjes së forcës lëvizëse, bën të mundur drejtimin në akull me një shpejtësi të paimagjinueshme edhe për një model 4x4 shumë më sportiv.

Carlo Bellati



Në panelin e drejtimit të modelit GTD 19 nuk mungojnë instrumentet matëse, por ndryshimi i vetëm i rëndësishëm është mungesa e levës së marsheve. Më poshtë, hapësira e motorit dhe kambio me dy marshe



Me traksion integral plotësisht elektrik dhe fuqi të përgjithshme gati 300 kf, GKN 019 ecën si raketë në liqenin e ngrirë Arjeplog. Efekti i torque vectoring tek rrotat e përparme stabilizon makinën në mënyrë të përsosur edhe në shpejtësi të larta



GKN GTD 19 TË DHËNA TEKNIKE

Motori i përparmë

- Fuqia maksimale 120 kW (163 kf)
- Momenti përdredhës maksimal 210 Nm nga 0 në 6.000 xhiro/min

Motori i pasëm

- Fuqia maksimale 70 kW (95 kf)
- Momenti përdredhës maksimal 250 Nm nga 0 në 6.000 xhiro/min

Bateritë

- Me jone litiumi, kapaciteti 14 + 24 kWh

Transmisioni

- Traksion integral elektrik, torque vectoring tek aksi i përparmë
- Kambio me 2 marshe (vetëm tek aksi i përparmë)

Performanca dhe pesha

- Shpejtësia maksimale 250 km/h
- 0-100 km/h 4,2 s (e vlerësuar)
- Pesha 1.922 kg

VOLKSWAGEN T-CROSS

Më e vogël nga Suv-i i Wolsburgut i konstruktuar mbi platformën e Polo-s, me personalitet të spikatur dhe cilësi solide rrugore. Model me pajisje të respektueshme të Adas



Janë vetëm 12 cm gjatësi që ndajnë T-Cross nga modeli më i madh T-Roc të pranuar të hyjnë me titull të plotë në segmentin e Suv urbane, në zonën e 4,1 m. Është një kategori që në Europë regjistron 1,83 milion automjete (në vitin 2018 është rritur me 37 %) dhe që pëlqehet shumë edhe në Kinë. Këto janë argumente që e kanë bindur Volkswagenin të futet në këtë betejë, duke qenë se e ka të gatshme për përdorim një platformë modulare Mqb AO të Polo-s. Kjo e fundit është 5,5 cm më e shkurtër, rreth 14 cm më e ulët, por me të njëjtin hap prej 255 cm. Megjithatë, bëni kujdes! Mos e konsideroni T-Cross si një Polo të gufuar. Kjo B-Suv ka një fizionomi stilistike të vetën, është robuste dhe me pamje mashkullore. Vendosija e

panelit të komandimit është racional, me instrumente dixhitale të renditura dhe të pozicionuara lart: ekrani me prekje 8 është intuitiv dhe i lidhur me rrjetin. Materiali i përdorur për veshjen e panelit të komandimit dhe dyert nuk bie shumë në sy, është i thjeshtë dhe pak i ashpër. Por, këtë e kompenson hapësira e brendshme e bollshme proporcionale me dimensionet e jashtme. Meritojnë vlerësim edhe zgjidhjet e zgjuara, si sediljet e pasme që rrethojnë 14 cm në sensin gjatësor, gjë që garanton hapësirë më të madhe për pasagjerët ose bagazhet - kapaciteti minimal i ngarkesës është 385 litra - sipas nevojës. Motori tre cilindërsh turbobenzinë paraqitet në dy versione: 95 kf me një moment

përdredhës maksimal 175 Nm ose një version më i fortë me 115 kf dhe 200 Nm, me kambio me dopio freksion dhe me 7 marshe (në vazhdim do të debutojë diesel 1,6 TDI, 95 kf dhe 250 Nm). Nuk është disponibël tërheqja e integruar.

FILLON NGA 19 MIJË EURO

Megjithëse ka një ashpërsi në përshpejtim, veçanërisht në regjim të lartë pune, motori ka një shpërndarje të rregullt, nuk vibron dhe është mjaftueshëm i qetë. Transmisioni Dsg ngre cilësitë e nisjes dhe të rimarrjes së shpejtësisë, duke optimizuar kualitetin e ecjes. Përsa i përket timonit është arritur një kompromis ndërmjet komfortit dhe gatishmërisë me një prevalencë të së parës ndaj të

dytës. Një diskutim analog bëhet edhe për rregullsinë: butësia ndaj ashpërsisë, me prirje ndaj një shtrirjeje fiziologjike kur është në ecje. Pedali i frenave është shumë i ndjeshëm, që të kujton makinat sportive. Kujdes është treguar për sistemet e sigurisë, të cilat përfshijnë frenimin emergjent automatik kur vërehen këmbësorë, ka asistencë gjatë ndërrimit të korsive dhe sinjalizimin e këndeve të errëta, monitorimin e trafikut pas shpine si dhe gjendjen psikofizike të drejtuesit. Çmimet fillojnë nga 19.000 euro për 95 kf me kambio manual. Por, për të pasur një model 115 kf me Dsg dhe disqe 17" e modeluar si Advanced, e kompletuar me projektorë Led dhe kontrollin përkatës, duhen 24.550 euro.

Omar Abu Eideh



1.0 TSI DSG ADVANCED

TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- 3 turbobenzinë
- Cilindrata 999 cm³
- Fuqia maksimale 85 kW (115 kf) në 5.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 200 Nm
- nga 2.000 në 3.500 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat e para
- Kambio me dopio freksion me 7 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 193 km/orë
- 0-100 km/orë 10,2 s
- Konsumi mesatar 4,9 l/100

Përmasat dhe pesha

- Hapi 255 cm
- Gjatësia 410 cm
- Gjerësia 176 cm
- Lartësia 158 cm
- Pesha 1.345 kg

Çmimi

- 24.550 €



Sistemi i pasëm i fenerëve Led ka këto karakteristika: është i errët, i shndritshëm dhe ka të inkuorporuar reflektor horizontal. Komode 4 porta për USB (dy janë në pjesën e prapme) dhe rikarikim për smartphone. Nëse shtrijmë shpinoret e sediljeve (60/40), volumi i bagazhit arrin në 1.281 litra. Është e mundur gjithashtu të paloset përpara shpinorja e pasagjerit duke mundur sende me gjatësi deri në 236 cm. Sipas kërkesës mund të vendoset paketë sportive R-Line dhe sistem audio Beats 300 Watt.

SË BASHKU NË KTHESËN VENDIMTARE

Në një distancë kohore prej pak javësh, në dy qytete, Gjenevë dhe Nju Jork, Mercedesi paraqiti dy modele të rinuara të GLC dhe GLC Coupe. Të dy modelet kanë Mbux, turbobenzinë hibride e lehtë dhe sisteme të fundit të asistencës gjatë udhëtimit



Atje ku GLK kishte ndarë, GLC-ja kishte bashkuar. Një estetikë më harmo-nizuese dhe më tepër siguri, linja të buta dhe elegante. Më shumë variante të Coupe që më parë nuk ishin dhe suksesi në treg ishte i parathënë. Tashmë, për modelet Mercedes GLC dhe GLC Coupe, të paraqitura në periudhën ndërmjet fundit të vitit 2015 dhe fillimit të 2016-ës kishte ardhur momenti i rinovimit. U bënë ndryshime në frontin ballor si p.sh. kalandra (grila e radiatorit) e kthyer

në tjetër pozicion, një dizeno origjinale si dhe rinovim në sistemet optike. Në brendësi është futur sistemi Mbux (me komandën vokale të mirënjohur 'Hey Mercedes'). Të gjithë motorët, katër cilindrsh, janë të rinj: nga i pari deri tek i fundit: turbobenzinë hibride e lehtë 1,5 (197 kf) dhe 2,0 (258 kf) si dhe turbodiesel 2.0 në të tre shkallët e fuqisë (163, 194 dhe 245 kf). Gjithashtu, është e pranishme treshja e risive në asistencën gjatë drejtimit: asistimi aktiv për distancën, për drejtimin dhe për frenimin.



JA DHE CLA ME PORTOBAGAZH

MË DINAMIKE (POR DHE MË SHUMË HAPËSIRË)

Ndër modelet e reja që vijojnë të vijnë pareshtur nga Shtutgard, pranvera solli edhe serinë e dytë të modeleve më origjinale. Mercedes CLA portobagazh me kambio të gjeneralizuar, me 5 cm më shumë në gjatësi dhe gjerësi si dhe me 2 mm më pak në lartësi. Ka një përfitim në hapësirën e kabinës, e cila ka rritje si për pasagjerët edhe për bagazhet (hapësira arrin në 505 litra). I sigurt është edhe një version më i përditësuar i Mbux dhe me gjasë edhe të gjithë motorët e familjes Mfa II: turbobenzinë 1.3 dhe 2.0 si dhe turbodiesel 1.5 dhe 2.0.



Krijuar nga:



Mbështetur nga:



Federal Ministry
Republic of Austria
Finance

Western Balkans
Investment Framework
WBIF

Në bashkëpunim me:



KREDIA Kursim⁺



TERMO IZOLIM, PANELE DIELLORE DHE SHUMË TË TJERA

GRANT DERI NË

20%

TË KREDISË

 **UNIONBANK**
Banka që dua

**Kredia Kursim+ është investim.
Mbron mjedisin, ul faturat, përmirëson jetën.**

CAYENNE VENDOS TË NDAHET NË DY

Kompania nga Shtutgarti ndjek rrugën e markave të tjera duke lançuar versionin e saj SUV. Bisht sportiv, motorët V6 dhe V8 turbocharged. Me shumë gjasa, versioni hibrid pritet të lançohet gjithashtu

nga **Omar Abu Eideh**

Në një epokë të ekonomive në rritje dhe platformave modulare, Porsche Cayenne Coupé nuk donte të ndante asgjë edhe në Sallonin e Gjenevës. Modeli i ri u zbulua disa ditë pas mbylljes së ekspozitës zvicerane: një zgjedhje strategjike që duke pasur parasysh sasinë e risive në Gjenevë, nuk ka lejuar të zbehet ato që Porsche kishte

rezervuar, ndonëse shoqëria e tretë sportive në Zuffenhausen, rrjedh nga e para.

MBAN NJË PROFIL TË ULËT

Tavani i pjerrët dhe i ulur me 20 mm, dyert e pasme të ridizenjuara, parafango zgjerohet me 19 mm, bisht i modifikuar dhe me targën të afruar më shumë drejt asfaltit, Coupé bëhet më shumë 911 dhe më pak Cayenne, duke rivalizuar

strategjinë e Audi Q8, BMW X6 dhe Mercedes Gle Coupé. Drita hyn në bordin 4-vendësh nga xhamat e tavanit panoramik, të cilët, sipas kërkesës, mund të jenë edhe prej karboni. Sediljet e pasme janë ulur me 30 mm, kështu që profili i çatisë nuk largon hapësirën nga tavani, ndërsa vëllimi për bagazhin varion nga 600 deri në 1,540 litra. Natyrisht, lëvizja teknologjik nga Cayenne është totale dhe përfshin gamën e motorit. Dy





Coupe Cayenne vjen me një konfigurim katër-vendësh si version standard, por gjendet edhe me pesë, pa asnjë kosto shtesë. Në të djathtë, kroskoti përbëhet nga dy ekrane 7" multifunksionale, të ndara nga takometri analog. Një monitor touch 12.2", i dedikuar infotainment.



njësi janë të disponueshme në nise, të dyja me transmetimin automatik me tetë shpejtësi: 3.0 V6 turbocharged 340 HP dhe moment përdredhës maksimal 450 Nm, i cili lejon makinën për të mbuluar 0-100 në 6 sekonda dhe arrin 243 km/h dhe 4.0 V8 twin-turbocharged 550 HP dhe 770 Nm, e cila arrin 0-100 në 3.9 sekonda dhe shtyn Cayenne Turbo Coupé të arrijë deri në 286 km/h. Nuk ka naftë: kompania u tërhoq

prej saj në shtatorin e kaluar, pas një dekade e cila filloi në nëntor 2008, në serinë e fundit të modelit të parë të Cayenne. Në vend të saj, do jetë teknologjia "hybrid plug-in" edhe në të ardhmen, 100% modele elektrike, në të cilat Porsche do të investojë gjashtë miliardë euro deri në vitin 2022. Për këtë arsye, oferta e motorit të Cayenne Coupé pritet të rritet me ardhjen e versionit hibrid, versioni E-Hybrid, i cili duhet të kombinojë

3.0 V6 të lartpërmendura me një njësi elektrike 136 kf (për një fuqi totale prej 462 dhe moment përdredhës prej 700 Nm), të mundësuar nga një bateri litiumi 14.1 kWh e aftë për të drejtuar Suv me zero emisione deri në 44 km dhe me një shpejtësi prej 135 km/h. Nëse flasim për çmimin, Cayenne Coupé V6 fillon nga 86,692 euro, ndërsa Cayenne Coupé V8 fillon nga 151,230 euro.



Cayenne Coupé V6 dhe në anën tjetër, versioni V8: të dy përdorin platformën modulare Msb. Në pjesën e pasme është shtesa aerodinamike, e vendosur në bazën e dritares së pasme, e cila hapet 135 mm kur arrin shpejtësinë 90 km/h.



FRAGMENTE NGA QASHQAI

Tek koncepti IMq ndërthuret vizioni i ardhshëm stilistik i kompanisë japoneze dhe disa tipare të gjeneratës së ardhshme të modelit që shpiku makinat crossover. Ja cilat

nga **Andrea Stassano** • dizenjot nga **Marcelo Poblete**



Në plan të parë, në rindërtimin tonë, gjenerata e ardhshme e Nissan Qashqai, bazuar në idetë e ofruara nga koncepti kompakt IMq, i cili mund të shihet në sfond

Është befases mendimi se, brenda një viti e gjysmë, koncepti IMq mund të bëhet Nissan Qashqai i ardhshëm, pra një nga modelet më në zë të këtij fillim shekulli: ai që, për ta kuptuar më mirë, në vitin 2006, shpiku zhanerin e makinave crossover, duke u ndjekur më pas nga kompanitë e tjera. Këtu qëndron e gjitha: Nissan hapi rrugën dhe mbeti për vite me radhë padrone e atij segmenti, derisa, padyshim, konkurrenca filloi të rritej. Në vitin 2013, hodhi në treg gjeneratën e dytë, e cila rezultoi më pak revolucionare se e para, por gjithsesi fituese në treg. Tani kompania japoneze shikon

përpara dhe ka nisur një plan të thelluar për rinovimin e gamës, i cili do të nisë nga stili.

Me pak fjalë, dëshiron të kthejë faqe, duke u përpjekur të propozojë modele gjithnjë e më origjinale dhe me ndikim, të cilat do të sigurojnë vazhdimësinë e rezultateve edhe në të ardhmen. Një gjë të tillë e tregon prezantimi i modeleve koncept, të tilla si IMs (në Sallonin e Detroit), dhe padyshim modeli Imq.

PAK MË SHUMË I "PACIPË"

Natyrisht, gjenerata e ardhshme e segmentit C crossover, nuk mund të jetë aq e "paciç" sa ky model koncept: padyshim, do të

humbasë dyert si kanata dollapi, disqet 22 inç (me goma gjysmë të rrëshqitshme), çatinë kulmore, pasqyrat virtuale, pajimet e brendshme futuriste dhe të tjera zgjedhje ekstreme, tipike të makinave të sallonit. Por, gjithsesi diçka do të mbetet. Këtë e konfirmon Matthew Weaver, drejtor i dizajnit të Nissan Europe: "Kam besim se do mund të ruajmë shumë nga koncepti, tek modeli që do të prodhojmë". Një gjë të tillë e thotë dikush që i njeh shumë mirë makinat me rrota të larta të kompanisë, dhe që ka punuar pikërisht tek prototipi i makinës së parë Qashqai, në vitin 2004.

Sidoqoftë, për të imagjinuar të ardhmen,

PRODHUESI AZIATIK DËSHIRON TË KTHEJË FAQË DHE TË BËHET DIKTUES RREGULLASH PËR SA I PËRKET DIZAJNIT





UNË BEŞOJ SE DO TË MUND TË RUAJ SHUMË NGA KY MODEL KONCEPT TEK MODELI I SERISË //

Matthew Weaver - shefi i dizajnit Nissan Europe

◀ duhet të dijmë se si të lexojmë mes rreshtave: ne u përpoqëm ta bëjmë, siç mund të shikohet nga rikonstruksioni në këto faqe. Madhësia, para së gjithash, mund të jetë më e madhe se Qashqai aktual. Pothuajse me siguri, nuk do të arrijë gjatësinë 4.56 m të konceptit, por modeli standard mund të fitojë akoma rreth 10 centimetra në gjatësi, duke kaluar nga 4.39 m në rreth 4.50 m (në këtë rast, pothuajse do të barazohet me Volkswagen Tiguan). Vetë Weaver e konfirmon një gjë të tillë në mënyrë indirekte, duke vënë në dukje se, tashmë, çdo ndryshimi gjeneratë, i korrespondon rritje përmasash, një tendencë pra, që ndoshta do të përfshijë gjeneratat e ardhshme të Juke dhe X-Trail.

Sidoqoftë, është stili që spikat: modeli koncept IMq duket të jetë një hap i vërtetë drejt së ardhmes, falë dizajnit të mprehtë dhe dinamik, të krijuar nga skaje të mprehta dhe supë të fuqishme, me një përzjerje të këndshme mes relievave të ulëta dhe vëllimeve të plota, pa harruar përdorimin e përsëritur të formës bumerang, jo vetëm tek fenerët. Më tej, jashtë disa ipografive tipike të prototipit, mbetet ndjesia se modelet e ardhshme të Nissan, të paktën në gamën e modeleve crossover, mund të marrin një rrugë me ton stilistik pak më sportiv dhe tërheqës modeli off-road, duke

u afruar kështu me zonën premium. Një gjë të tillë e konfirmojnë disa elementë, si xhamat e pjerrët (edhe pse pjerrtësia nuk do të jetë aq e madhe në fazën e prodhimit) dhe linja e lartë e rripit, e cila dhuron personalitet. Por edhe pjesa e përparme dhe ajo fundore e modelit koncept, lënë të kuptohet, së bashku me lartësinë spikatëse nga toka, se modelit të ardhshëm do t'i ofrohen disa centimetra më shumë, për t'u përshtatur edhe larg asfaltit.

Kabina e gjerë dhe mikpritëse, pa dyshim do të jetë një nga objektivat kryesore të makinës që do të prodhohet. Përveç hapit mjaft të gjatë, në fakt, IMq propozon një shtrirje të pasme të reduktuar deri në kockë (ndërsa ajo e përparme nuk është edhe aq e shkurtër). Një kuriozitet i prototipit: përgjatë gjithë pjesës së poshtme, ndodhet një fashë kontrasti prej plastike, e realizuar tërësisht me dorë: "Një sfidë e bukur", zbulon projektuesi, "sidomos tek pjesët e xhantove".

PËRMASAT RRITE

Forma, megjithatë, nuk përbën qëllim në vetvete. Dhe nëse kjo është e vërtetë sot, do të jetë akoma më shumë nesër, sepse llojet e reja të motorëve, do t'u lejojnë projektuesve liri më të madhe manovrimi, madje edhe për sa i përket kabinës. Edhe nga këndvështrimi



Pjesa e pasme, mbështjellëse dhe sportive, në versionin përfundimtar, duhet të ketë dritare pak më të madhe dhe më pak të pjerrët sesa modeli koncepti. Këtu sipër, në të majtë, Matthew Weaver, drejtor i dizajnit tek Nissan Europe, shpjegon se si krijoi modelin IMq



teknologjik, IMq, është pioniere, duke shfaqur, nën karrocieri, evolucionin e sistemit e-Power, tashmë në shitje në formë të thjeshtuar në modelet Note dhe Serena në Japoni, dhe në pritje në Europë në vitin 2022. Si funksionon? Tek IMq, është konfiguruar si sistem hibrid: pikat e tij të forta janë motori turbobenzinë 1.5, që thjeshtë karikon baterinë (dhe për këtë arsye nuk është i lidhur me rrotat), si dhe dy njësitë elektrike, një për secilin aks, të cilat ofrojnë traksion integral, pa qenë nevoja e transmisionit. Ky mekanizëm, pa funksionalitetin plug-in, jep (për sa i përket pjesës elektrike), plot 340 kf dhe moment përdredhës 700 Nm, duke përfaqësuar një zgjidhje ekologjike të mëtejshme për kompaninë, e cila tashmë ofron një model të suksesshëm, të plotë elektrik, atë Leaf. Por IMq gjithashtu shikon përpara edhe për sa i takon drejtimit autonom: me një version eksperimental të sistemit të asistencës ProPilot, në fakt, është në gjendje të ndihmojë drejtuesin në rrugët urbane dhe autostrada, duke interpretuar të dhënat e sinjaleve rrugore dhe trafikut, të transmetuara nga rrjeti i sensorëve, radari dhe kamerat e makinës.



Këtu në të majtë, koncepti japonez shfaqet spektakolar, në sajë të zgjidhjes panoramike të çatisë, me pëlthurë fibrash karboni. Më poshtë, kabina duket me të vërtetë ekstreme: si tregues mund të merret vendi i drejtuesit, me panel dixhital instrumentesh, të fokusuar fuqishëm tek ai.



RIKARIKIM I PLOTË

Tre motorë, tërheqje e integruar dhe 300 Kf që lejojnë gjithashtu edhe një ngarkesë të mirë. Ja treguesit e plug-in PSA në debutimin e Opel Grandland X

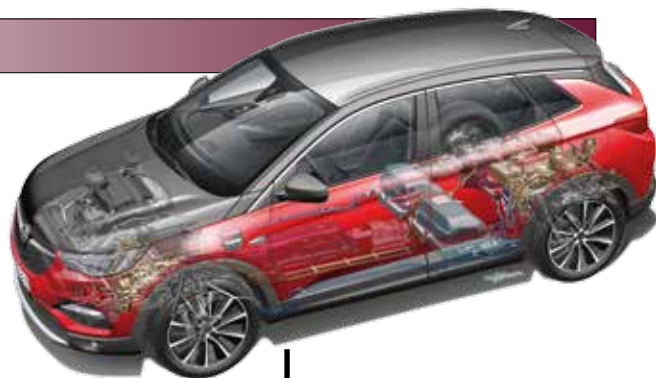
LFaza e re e makinës elektrike të prodhuesit të Opel-it, përfshin para të tjerave, Grandland X. Kështu, pak para debutimit me motorë full elektrikë të gjeneratës së ardhshme, me modelin Suv erdhi një variant hybrid i rikarikueshëm dhe me tërheqje integrale.

Varianti i ri e ndan emërtimin Hybrid 4 me homologun e vet Peugeot. Cilat janë shenja të veçanta? Prerja në anën e majtë dhe një dykolorësh origjinal me kofano dhe mbulesë të zezë. Nga ana tjetër, Grandland X plug-in nuk imponon heqje dorë nga funksionaliteti, sepse pakoja e

baterisë është e integruar në mënyrë të tillë që nuk pakëson hapësirën e brendshme. Akumulorët, 13,2 kWh, karikohen në 1 orë e 50 minuta nga një wallbox 7,4 kW. Pasi karikohet plotësisht Grandland X Hybrid 4 lejon të udhëtohet për 50 km dhe pa emetime. **M.M.**

TEKNIKA KUSHËRIRAT FRANCEZE

Mekanika e Opel-it është e njëjtë me kushërirat DS 7 Crossback dhe Peugeot 3008/5008. Grupi motorik prej 300 kf përbëhet nga 1,6 turbobenzinë me 200 kf dhe nga dy njësi elektrike që zhvillojnë 109 kf. Këto të fundit, të sistemuara në pjesën e pasme të makinës garantojnë tërheqjen mbi të katër rrotat.



CITROËN

E ARDHMJA E KOMFORTIT

Një kapsulë futuriste që vë theksin tek komforti, teknologjia dhe mbrojtja, që si dizeno e merr idenë nga aeronautika. Konceptimi i fundit i Citroën quhet 19-19 dhe është paraqitur në Vivatech të Parisit, një event i dedikuar të rejave dhe nismave. Është i projektuar për të dhënë vizionin e komfortit që marka prodhuese do që ta projektojë në modelet e veta të ardhshme. Ky prototip i përket botës së lëvizjeve ekstraurbane, ashtu si edhe simotra Ami One Concept, e ekspozuar në shkurt, reflektonte idenë e shtëpisë Opel për lëvizjet brenda qytetit.

Karikimi 100% elektrik për momentin lejon një autonomi lëvizjeje që mund të arrijë deri në 800 km. Gjithashtu, ka mungesë zhurmash dhe vibrimesh si dhe komoditet nga amortizatorë hidraulikë progresivë. Kabina është e organizuar si një sallon lëvizës me dizeno të kurrar, të cilës i bashkangjitet edhe një teknologji për drejtim autonom. Ka edhe një asistent personal në kroskot që ndërvepron me pasagjerët.





500x

ZOTËRO RRUGËT E QYTETIT
ME ELEGANCË.



·1.6 DIESEL
·AUTOMATIKE

PËR VETËM
18'990 €

KONTAKTO FIAT.AL

AUTO MASTER

0675000767 | Automaster, distributor zyrtar i Fiat në Shqipëri



FORD RANGER RAPTOR

Agresive, më e ngritur, dhe me performancë të lartë off-road. Shasi e përforcuar, pamje e frymëzuar nga vëllai i madh F-150. Praktikisht, unaza që mungonte mes nesh dhe Amerikës

Strukturë e njëjtë, muskuj të mirë-formuar, shasi identike (ndonëse e përforcuar) dhe pamje yankee: modeli Raptor është një Ranger me stil amerikan. Është pothuajse aq i lartë dhe i gjerë sa F 150 - i bukur, por i pamundur për ne, për shkak të përmasave - dhe ndëkohë i ka të gjitha letrat në rregull për të të bërë për vete (duke lënë mënjanë çmimin). Megjithatë, i vendosur pranë më të shiturit në Europë (bëhet fjalë për versionin normal të Rangerit), fiton pa ndonjë lodhje, nëse flitet për anën estetike. Kjo për shkak se është i guximshëm, ka aks 30% më të ngritur, parafango më të gjera, kalandër spikatëse dhe pamje agresive: amerikanizmi i buron nga të gjitha poret dhe për këtë arsye do të jetë shumë i lakmuar. Balestrat e pasme (që shërbenin për ngarkimin) janë hequr dhe fokusi është përqëndruar tek amortizatorët me performancë më të lartë, duke fituar kështu cilësitë e një makine të

vërtetë off-road. Më të mëdhenj këndet dhe aftësia për të kaluar pengesa (850 mm). Frena me disk, në vend të tamburëve të pasëm.

ASNJËHERË I PA VEND

Zemra e modelit Raptor mbetet e njëjtë: një motor dy litërs me katër cilindra, me turbinë të dyfishtë, me 213 kf dhe 500 Nm. I vogël si kubaturë, duke pasur parasysh peshën dhe përmasat, por gjithsesi performanca mbetet, sidomos jashtë rrugë. Atje, modeli Raptor befason, sepse kambio automatike me dhjetë marshe funksionon mrekullisht dhe gjashtë modalitetet e drejtimit, të trashëguara nga F150, e bëjnë një "alpinist" të lindur. U provua në Marok, në kushte ekstreme dhe befanoi me mënyrën se si sillëj në çdo terren. Ai dozon çdo kf deri në përsosje dhe ka rreze të rëndësishme me terrenin që kurrë nuk e prek, edhe në rrugë të

paasfaltuara, ndërsa duket sikur ecën në rrugë shtetërore duke dhuruar ndjesi sikur të jesh i ulur në kolltuk. E bukura është se në asfalt nuk kërkon shumë sakrificë dhe është i heshtur. Vetëm gommat, mjaft agresive, ndikojnë tek saktësia e drejtimit, por më pak se sa pritej. Në aspektin e komfortit, është makinë në të gjitha aspektet: pa çelës, me klimatizator dyzonësh, Sync3 me ekran me prekje 8 inç, fenerë kseno, pajisje për ruajtjen e korsisë, frenim emergjent, pajisje cruise control aktive dhe shumë më tepër se kaq. Vetëm një është detaji jo i yankee: kur zhyt këmbën në gaz, nuk ndihet breshëria e Nm-ve, siç ndodh rëndom tek modelet amerikane. Nisja është e mirë, sepse kambio është e shpejtë në futjen e marshit të duhur, pra të shkurtër, por nuk ka trup të madh dhe motori ulërin. Gjithsesi, mbase kjo është e vetmja mënyrë për t'u ndjerë nga pak amerikan.

Roberto Ungaro

RANGER RAPTOR

Të dhëna teknike

Motori

- L4 biturbodiesel
- Cilindrata 1.996 cm³
- Fuqia maksimale 157 kW (213 kf) në 3.750 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 500 Nm nga 1.750 në 2.000 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion integral automatik
- Kambio automatike me 10 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 170 km/h
- 0-100 km/h 10,5 s
- Konsumi mesatar 8,9 l/100 km

Përmasat dhe pesha

- Hapi 322 cm
- Gjatësia 537 cm
- Gjerësia 203 cm
- Lartësia 187 cm
- Pesha 2.510 kg

Çmimi

- 62.852 €



Majtas: paneli i instrumenteve me gjashtë mënyra drejtimi (të trashëguara nga F-150) dhe sedilje të dedikuara. Më poshtë, në sens orar: referenca vizuale mbi kurorë, ndihmon në ruajtjen e pozicionit të duhur të timonit, zhvillimi i kambios në gjatësi, është pak të thuhet i rëndësishëm; amortizatorët janë të markës FOX dhe gomat të dedikuara



MINI COOPER S E

Kontakti i parë me rrotat elektrike, që ndan motorin me BMW i3s. Shënim i rëndësishëm, qëndrim i ngurtë, sjellje e guximshme. Dhe frenim rigjenerues në dy nivele



Vazhdon e maskuar, por tani e kemi një pamje. E para Mini elektrike e serisë është tashmë një realitet: do të prezantohet zyrtarisht në fund të vitit dhe më pas do të dalë në treg në fillim të 2020. Mbeten që të përfundojnë edhe disa detaje, por jo në aspektin dinamik, pasi është provuar në pistën e BMW Driving Academy di Maisach në Bavari.

SINERGJIA E GRUPIT

La Mini Cooper S E - ky është emri i tij - nuk ndryshon shumë nga simotrat e tjera me motor të nxehtë: një grilë gjysmë e mbyllur, pjesa e pasme e ridizenjuar dhe detaje pjesërisht të fshehura, baza është e njëjtë, e modifikuar për të akomoduar fuqinë e baterisë, një i afërm i asaj të BMW i3s 94 Ah. Këtu, sidoqoftë, tërheqja është frontale.

Seksioni i motorit përmban një kornizë mbrojtëse tubash (me zbutje) për 184 kf dhe 270 Nm, kabëll të tensionit të lartë dhe transmisioni. Bateria prej 33 kWh është vendosur në formë T, pjesërisht në tunel dhe pjesërisht nën sedilje, kështu që nuk humbet asgjë nga bagazhi që mbetet i pandryshuar dhe shpërndahet masa mes dy boshteve (55:45), më e favorshme se ajo e versioneve me djegje të brendshme. Dhe kjo është mirë, sepse Mini EV peshon rreth 120 kg më shumë se një Cooper S normal. Në rrugën e provës, e para e serisë nxori një shenjë të mrekullueshme, e kombinuar me një aftësi të shkëlqyeshme për të shkarkuar pushtetin në tokë. Pastaj, nga shpejtësia e mesme, në kthesë tenton të ulët. Në rrjedhën e kthesave të ngadalta, ngarkesa e

drejtimit duket pak e rëndë: në fakt, kalibrimi i drejtimit nuk është definitiv, sepse ai nuk përfaqëson aktin përfundimtar të modelit. Por, kjo nuk penalizon trajtimin ose aftësinë për t'u marrë me ndryshimet e drejtimit. Dhe kur e ngacmon atë në ecje, "vajza angleze" tregon një liri të caktuar të lëvizjes në pjesën e prapme, e cila favorizon futjen në kthesë, pa krijuar situata të komplikuar për ti menaxhuar. Kjo është një makinë e mirë-bazuar, sepse është e ngurtë, ka një rrotullim të vogël dhe një qendër të ulët të gravitetit: cilësi që vlerësohen veçanërisht në shpejtësi. Frenim i fuqishëm dhe i suksesshëm dhe funksion rigjenerues efektiv, i cili mund të vendoset në dy nivele: një për ta ndierë pedalin, ndërsa tjetra më e butë.

Të dhënat teknike të Mini Cooper S E ende nuk janë homologuar dhe këto që gjenden këtu janë të mbledhura gjatë testeve. Madje, nuk janë zyrtare as masat, por megjithatë ritmi mbetet i pandryshuar, 250 cm. Peshë është 1,350 kg. Sa i përket gomave, është miratuar 205/45R17.

Andrea Stassano



E gjatë 4,39 metra, CX-30 ndjek në aspektin stilistik dizajnin Kodo, inauguruar nga Mazda në 2010. Karakteristikat e tij të spikatura? Pjesët e brendshme minimaliste, të ngjashme me ato të Mazdës3 të re dhe tapiceri e pjerrët.

MES TRESHIT DHE PESËS

Mbërrin një model i ri i Mazdës në gamën e crossover. Dhe quhet CX-30 dhe hyn mes CX-3 dhe CX-5. Merr hapësirë në modelin e Hiroshimës që deri tani nuk ishte përfunduar

Mendoni për një moment: sa Suv ishin në kategorinë mesatare mes 4.3 dhe 4.5 metra? Ekzaktësisht, pa fund. Dhe sa Mazda kishte deri tani? Asnjë. Tashmë, CX-30, modeli i ri me rrota të larta me rëndësi strategjike për Europën (por, jo vetëm), mbulon një hapësirë të madhe mes CX-3(4,28 metra) dhe CX-5 (që është në kuotën 4,55), që zhvillon gamën crossover në

bazë të arkitekturës së re, Skyactiv. E pajisur me gjeneratën e fundit të drejtimit të rrotave dhe me kontrollin G-vectoring, ka të njëjtin model motori me Mazda3: me benzinen që mbetet besnike, por fituan hibridin e butë dhe naftën e homologuar Euro 6d-Temp. Gjithashtu, edhe tipari i bashkimit mes dy botëve: Skyactiv-X, mundësuar nga benzina, por që mund të funksionojë edhe me ndezje spontane.



PORSCHE 911 KABRIO

PO ZBULOHEK NJË MIT

Është një nga momentet më tradicionale të makinave: pas mbërritjes së Coupe 911, është radha e Cabrio, "që nga 1982". Dhe pastaj, poshtë xhamit edhe të serisë 992, për të shijuar ajrin e pastër dhe

cilësitë e dinamikës së modelit të ri – pe jo – edhe zgjidhjet e fundit të asistencës në drejtim. Në debutimin në modelet S dhe 4S, të dyja ushqehen me fuqi nga 3.0 turbo 6 cilindra nga 450 kf.



SSANGYONG KORANDO

E GJITHA E RE

Ndryshimi i ritmit për një nga modelet më të vlerësuara të markës koreane: Korando, veçori të forta në pasqyrim dhe frenim i pavarur në rast emergjente. Me një motor 1.6 naftë të rishikuar dhe një 1.5 turbobenzinë të re.





HAMILTON DREJT TITULLIT, VERSTAPPEN THYEN MONOTONINË

Red Bull thyen hegjemoninë e Mercedes pas nëntë garash. Për herë të parë këtë sezon anglezi nuk ngjitet në podium, ndërsa holandezi dhuron spektakël në garën e fundit në Austri

Gjashtë fitore në tetë gara. Çfarë mund të thuash më shumë për këtë Mercedes? Për më tepër, çfarë mund të thuash më shumë për Luis Hamilton që ka siguruar fitoren e 79-të në karrierë dhe është në rrugën e duhur drejt titullit të 6-të kampion të Formula 1? Gara e Francës ishte një manifestim i superioritetit teknik të Mercedes që dominoi në provat e lira, në kualifikuese dhe në garë. W10 e Hamilton dhe Valteri Bottas nuk i dha asnjë shans rivalëve, ndërsa ata që u rehatuan në divan dhe ndoqën garën në TV, shpresuan për të parë pak aksion. Por, në fakt ndoqën vetëm Charles Leclerc që sulmoi Bottas në fazën finale për vendin e dytë, por që nuk ia arriti qëllimit.

GARA E FRANCËS

Hamilton kontrolloi gjithçka nga fillimi dhe deri në fund, pa u surprizuar nga Bottas, i vetmi duel që mund ta kishte bërë garën më interesante. Ferrari është ngjitur në podium me Leclerc që i jep më shumë moral pilotit se sa tifozëve të "kokëkuqes", diçka më mirë se Verstappen i Red Bull që u rendit i katërti, ndërsa Sebastian Vettel e mbylli në

vend të pestë. Për Seb, pika që i dha shumë avantazh në xhiron e shpejtë ishte montimi i gomave të buta në fazën finale. Por, në këtë moment, Ferrari vetëm mund të shpresojë që të shqetësojë Mercedesin në aspektin e motorit, pasi në pistë humbet shumë terren. Gjithçka e thjeshtë për Mercedes që në start me Hamilton që nuk kishte probleme duke u mbështetur nga mbrapa krahëve edhe nga Bottas. Pas tyre Leclerc dhe Verstappen ruajnë pozicionet me ferraristin që mbrohet mirë, edhe pse holandezi e sulmon pas kthesës së dytë. Në xhiron e gjashtë, Vettel arrin të kalojë Norris. Në pjesën e parë të garës ka pak emocione me Rikardo dhe Magnussen që në xhiron e 17-të hyjnë në pit-stop për të montuar gomat e forta. Pas



20-të xhirove ishte radha e dy McLaren dhe në të 21-ën Verstappen me Red Bull. Ndërsa, Ferrari i kërkoi Vettel që të qëndronte në pistë për të kaluar holandezin e Red Bullit. Në xhiron e 24-të dhe 25-të hyjnë në pit stop dy Mercedesët, Bottas i pari dhe më pas Hamilton. Më në fund edhe radha e Vettel në xhiron e 25-të, por që kur rihyri në pistë, e pa veten pak sekonda mbrapa Verstappen dhe nisi sulmin për vendin e 4-t. Por, pozicionet nuk ndryshuan deri në fund.



GARA E AUSTRIË

Më në fund, pas nëntë garash thyhet hegjemonia e Mercedes-it. Max Verstappen me Aston Martin Red Bull dhuron spektakël në garën e fundit në Austri. Holandezit iu desh që të priste edhe disa orë pas përfundimit të garës që të konfirmohej fitues. Një parakalim i tij ndaj Leclerc në garën e 3-të nga fundi, u bë objekt i shqyrtimit nga komisarët e garës. Në fund, fitorja e Verstappen u konfirmua, ndërsa piloti i Red Bull theu hegjemoninë e Mercedesit që deri tani i kishte fituar të gjitha garat me Luis Hamilton dhe Valtteri Bottas. Nw start ishte rreshtimi më i ri në historinë e Formula 1, me Max Verstappen që nis sulmin në mënyrë graduale. Ndërsa, Vettel arrin të kalojë nga vendi i 9-të në të 6-in. I mbështetur nga 20 mijë holandezë që kishin ngjyrosur tribunat e pistës "Red Bull Ring", Max nis tw vrrw nw zbatim planin. Fillimisht, ai kalon Lando Norris në xhiron e 6-të dhe më pas Raikkonen në të 9-ën. Në xhiron e 21-të nisin edhe ndalesat në pit stop, fillimisht me Bottasin dhe Vettelin që humbasin terren. Ndërsa, Hamilton që zëvendësoi "hundën" pasi e kishte dëmtuar për shkak të disa goditjeve të rënda gjatë frenimeve. Në xhiron e 50-të, Verstappen kaloi Max në xhiron e 50-të në kthesën e 3-të. E njëjta ku ai më pas kaloi Bottas në xhiron e 56-të. Dhe nga aty, diferenca me Leclerc nis të zvogëlohet, kjo për shkak edhe se gomat e Ferrarit ishin shumë të përdorura. Për të mbërritur në momentin që të gjithë e prisnin. Në kthesën e 3-të, Leclerc mbetet mbrapa pas një parakalimi të Verstappen. Vettel, në xhiron e parafundit kaloi Hamilton dhe përfundoi i 4-ti pas Bottas. Përsa i përket renditjes së përgjithshme, Hamilton është në



krye me 197 pikë, i ndjekur nga Bottas me 166 dhe në vend të tretë është i pozicionuar Verstappen me 126 pikë. Gara e radhës do të zhvillohet më 14 korrik në Britaninë e Madhe.

Ferrari: Vendim i gabuar, por e respektojmë

Skuderia Ferrari ka mbetur e zhgënjyer nga gjyqtarët, të cilët vendosën që të konfirmojnë fitoren e Verstappen duke mos e penalizuar përsa i përket momentit të parakalimit të pilotët të Red Bull ndaj atij të "kokëkuqes". Në një konferencë për shtyp menjëherë pas vendimit të gjyqtarëve, drejtori i Ferrarit, Mattia Binotto deklaroi: "Leclerc nuk kishte hapësirën e nevojshme dhe u shty për të dalë nga pista. Duhet t'i lejojmë pilotët të luftojnë. Por, ne e kuptojmë se është një vendim i bërë në favor të sportit. Ne e respektojmë vendimin, por është i gabuar. Bravo Verstappen, bëri një garë fantastike si Leclerc, por nuk kemi se çfarë të themi më shumë. Nuk ka asnjë ndëshkim, ku-jdestarët kanë vendosur të mos ndërhyjnë. Por, Leclerc nuk kishte hapësirën e nevojshme dhe Verstappen e shtyu atë". I pyetur nga gazetarët në lidhje me një "luftë" të mundshme me

FIA-s, Binotto përgjigjet: "Stili ynë nuk është që të rrihemi me grushte. Ju siguroj se prapa kuintave ne po punojmë shumë. Për zgjedhjen e gomave më vjen keq. Përsa i përket garave të ardhme, ka ende pista që na favorizojnë ne dhe të tjerët më pak. Do të luftojmë në garat e ardhshme me të njëjtën frymë".

Verstappen: Ishte një fitore zemre

Max Verstappen nuk e nisi mirë garën e fundit në Austri, ndërsa për një moment mendoi se gjithçka u mbyll që në start. Por, me kalimin e xhirove arriti të parakalonte rivalët që kishte përpara dhe në fund e mbylli në vend të parë. Për fitoren e tij të parë këtë sezon, piloti holandez deklaroi: "Pas asaj nisje, mendova se gara përfundoi, por me kalimin e xhirona gjërat shkuan mirë dhe ia dolëm të parakalonim makinat që ishin përpara". I pyetur për kontaktin me Leclerc, holandezi i Red Bull u përgjigj: "Ishte një betejë normale dhe besoj se konfirmimi i rezulttit nga FIA ishte vendimi i duhur. Ne luftuam me shpirt ndër dhëmbëve, por mendoj se nuk kishte asgjë të keqe në atë parakalim".





Në një video-animacion shpjegohet qasja e ndryshme e dizajnit të zgjedhur nga dy rivalët për menaxhimin e flukseve të ajrit

FERRARI DHE MERCEDES, SFIDA AERODINAMIKE E RREZEVE X

Koncepti aerodinamik i Ferrari SF90 dhe ai i Mercedes W10 ndryshojnë kryesisht për shkak të qasjes së ndjekur nga teknikët e Maranellos, krahasuar me kolegët rivalë të ekipit të Brackley në drejtim të menaxhimit të rrjedhave të ajrit që ndikojnë në pjesën e përparme. Rregullat e reja që po aplikohen këtë vit, e thjeshtuan këtë element, duke e privuar atë nga pjesët e sipërme që kishin deri vitin e kaluar duke e rritur gjerësinë e saj nga 180 në 200, kanë lejuar interpretimin e saj të ndryshëm mes ekipeve. SF90 ka një mjedis bazuar në konceptin Out Wash (devijimi i rrjedhjes së ajrit jashtë rrotave të para, ndërsa Ferrari ndjek një mjedis më konvencional, bazuar në In Wash dhe Wash Up (devijim për brenda rrotave dhe lart).

ZGJEDHJA E FERRARIT

Këto zgjedhje, shumë të ndryshme nga njëri-tjetri, nënkuptojnë një konformitet thellësisht të ndryshëm të deflektorëve

përpara anëve. Kjo, në fakt, është për shkak të sasisë thellësisht të ndryshme dhe të cilësisë së rrjedhës që këto elemente duhet të menaxhojnë në këtë fushë të dy njësive të vetme. Konkretisht, ato të Ferrarit janë një përhapje të gjeneratorëve të vorbullës të koncentruar pothuajse ekskluzivisht në pjesën e tyre të poshtme. Sasia e drejtpërdrejtë e rrjedhës drejt zonës qendrore të makinës në të vërtetë është zvogëluar falë konceptit të devijimit të jashtëm.

ZGJEDHJA E MERCEDES

Nga ana tjetër, te Mercedes, kompleksiteti i devijuesve të rrjedhës është më i lartë, i karakterizuar nga një seri e lartë profilesh që i përbëjnë ato, për shkak të sasisë më të madhe të rrjedhjes së ajrit. Drejt pjesës së prapme, pavarësisht anës së theksuar të karrocierisë së E10, dallimet duken më pak të rëndësishme, me pjesën e fundit të karakterizuar në të dy makinat me më shumë



vrime bluarje në seri për të gjeneruar një valë anësore që optimizon efikasitetin.

CILA ËSHTË MË E MIRA?

Duhet të sqarohet se dallimi i koncepteve të ilustruara këtu nuk nënkupton që një nga dy zgjedhjet përfaqëson automatikisht një më të mirën. Një makinë F1, në fakt është një sistem kompleks, ku balanca aerodinamike është funksionale në atë dinamike dhe anasjelltas. Prandaj, përqendrimi në një element të vetëm që tregon performancën e gjeneratorit të vetëm në pistë, paraqet një gabim, ose më keq, një teknikë të rreme.





ups united problem solvers

Na i sillni problemet tuaja. Sfidat tuaja. Ëndërrimet tuaja. Projektet tuaja. Çdo nevojë tuajën. Sepse ne nuk jemi thjesht në biznesin e transportit. Ne jemi në biznesin e zgjidhjes së problemit. Ne jemi më shumë se 400.000 njerëz të dedikuar që shërbejmë në mbi 220 vende e territore, të gatshëm të përveshim mëngët dhe t'ju ndihmojmë të zgjidhni shqetësimet tuaja të biznesit. Le të fillojmë nga puna!



Ne jemi këtu për të përmbushur kërkesat tuaja.

United Transport Sh.p.k
Authorised Service Contractor for UPS

Adresa 1: Rr. "Dritan Hoxha", Godina 5-katëshe,
përballë Pallatit të Sportit "Asllan Rusi"

Adresa 2: Rr. "Ismail Qemali" Nr. 32/1

Adresa 3: Rr. "Mine Peza", Nr 2, Tirana, Albania

Tel: +355 (4) 225 9742

+355 (4) 225 6343

Fax: +355 (4) 225 9742

Mob: +355 67 40 82 698

+355 67 20 48 904

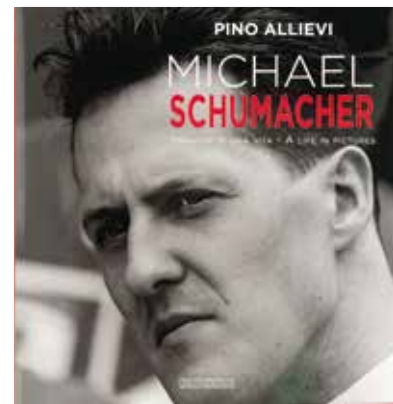
+355 68 20 48 904

E-mail: info@unitrans.com.al

Web: www.ups.com

SCHUMACHER NË FOTO

Një album fotografik me qindra shkrepje për të kujtuar shtatë herë kampionin e Botës. Tregimi i një karriere sportive të papërsëritshme të stampuar në kujtimet që ka lënë

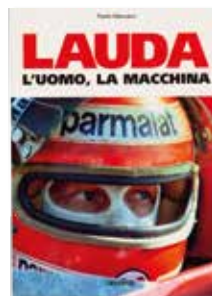


Në faqet e këtij numri të madh për-sa i përket formatit dhe me peshtë në kuptimin letrar, takohen disa monstra të shenjta. Natyrisht, i pari është protagonist: Michael Schumacher. "Një kampion jo i zakonshëm, por me shumë cilësi njerëzore", thotë autori Pino Allievi, një gazetar që ndoqi garë pas gare dhe se në 16 kapitujt e këtij libri do të tregojë personalisht nga ajo karrierë e jashtëzakonshme ku ishte disi dëshmitar. Dhe ne jemi dy. Pastaj, siç mund të pritet, në qindra imazhe edhe nga tekstet e tjera, të cilat në mënyra të ndryshme e bënë Formula 1 legjendare në kohën e Schumi-t. Dhe monstat e shenjta humbasin llogarinë. Libri fotografik, "Michael Schumacher - Imazhet e një jete" është në të vërtetë një biografi. Ka qark shumë për të parë dhe për të ngacmuar në blicin e kujtesës. Dhe me qark shumë për të lexuar, për të rindërtuar, reflektuar dhe kuptuar "fytyrën e vërtetë të një karakteri që ka hyrë në historinë e sportit dhe shoqërisë".

Michael Schumacher (Imazhet e një jete)
Pino Allievi
Giorgio Nada Editore
29x31 cm - 240 faqe - i lidhur
44 €



KUR KOMANDONTE, ISHTE NJERI



Pas vëllimit në Gilles Villenev, Marcaçi kthehet në rrugën e duhur për t'u përballur me një mit tjetër të epokës së artë të garave motorike. Kur nuk ishte elektronika që komandonte, por pilotët (dhe Lauda kishte ide shumë të qarta rreth asaj se cila pjesë e trupit ishte më e interesuar).

Lauda - Njeriu, Makina
Paolo Marcaçi
Kenness
17x24 cm - 144 faqe - broshurë
14,95 €

KRONOLIGJIA E NJË GARE NË F1



Mbërritja e pilotëve që të enjten, provat e lira të premtën, provat zyrtare të shtunën dhe në fund gara të dielën. Gjatë katër ditëve të një gare, objektivi i fotografit fokuson pistën, zonën e gjelbër dhe bokset për të kapur edhe momentet më të padukshme të Formula 1.

Ditët e shpjeta Formula 1
Cristiano Barni
CBA images
30x26 cm - 206 faqe - i lidhur
37 €

KONTRIBUTET E MAGJISË SË SHIUT



Botimi gjurmon jetën e Vittorio Brambilla, i quajtur "magjistari i shiut" për aftësinë e tij për të dhënë më të mirën në kushte ekstreme. Në fakt, nën një shi të rrëmbyer, ai mori fitoren e tij të vetme në Formula 1, në vitin 1975, në garën e Austrisë.

Vittorio Brambilla
Walter Consonni, Enzo Mauri
Giorgio Nada Editore
15x23 cm - 312 faqe - i lidhur
28 €

OFERTË PËR PROFESIONISTË

DOBLO CARGO MAXI

~~14'800€~~ **12'990€**

1.3 DIESEL
95 KUAJ FUQI

1 TON
4.3 M³



PUNO ME FIAT DOBLÒ MAXI

KONTAKTO FIAT.AL

AUTO MASTER

0675000767 | Automaster, distributor zyrtar i Fiat në Shqipëri



WWW.FIATPROFESSIONAL.AL

RANGE ROVER EVOQUE

Sukses të jashtëzakonshëm falë dizajnit: pra nuk rrezikon dhe evolon në kontekst të vazhdimësisë. Arredimi i brendshëm është mbretëror, komforti në një progres të ndjeshëm. Pesha e konsiderueshme, ndërkohë, ndikon drejtpërdrejtë në tablonë dinamike.

nga **Lorenzo Facchinetti** • fotot nga **Nicola Carignani**



D180 AWD AUTOMATIC FIRST EDITION

ÇMIMI	MOTORI	FUQIA MAKSIMALE	KONSUMI		EMETIME CO ₂	
68.950 €	L4 turbodiesel 1.999 cm ³	132 kW (180 kf)	I homologuar	Real	I homologuar	Real
			17,2 km/l	12,0 km/l	152 g/km	220 g/km



Gjatë kohëzgjatjes së shtatëdhjetë viteve të saj, Land Rover ka realizuar tre lëvizje, të cilat pa dyshim, përfaqësojnë po të njëjtin numër gurësh kilometrik të historisë së automobilimit. Në vitin 1948, me Land Rover seria e parë, i ka dhënë një impuls eksplorimeve në rrugë tokësore dhe ka bërë të aksesueshme vendet më të paarritshme të tokës. Në vitin 1970, me Range Rover, i ka transformuar fuoristradat e egra në sallone të pranuar nga nivelet më të lartë, deri tek vetë Mbretëresha Elizabeta. Në vitin 2010, së fundmi, ka krijuar një model që zë me një titull të mirë një nga hapësirat më prestigjioze në murin e markës angleze, falë suksesit të jashtëzakonshëm komercial: një Land Rover në katër, sot, është një Evoque. Pa i rënë shumë rrotull, vetë merita e këtij rezultati është padiskutim e dizajnit. Na lejoni një koment të shkurtër mbi këtë temë: në vitet 2011, pak para debutimit evropian, nuk kishte ndodhur

kurrë, as duke ngarë ndër modelet më ekzotike sportive, që të ndaloni aq shumë njerëz kurioz për të admiruar nga afër modelin e parë Suv kompakt me paraqitje prej coupé. Sportive, por në të njëjtën kohë elegante. E projektuar në të ardhmen me linja largpamëse, por menjëherë e pajtueshme me vlerat e markës angleze. Joshëse në veçanti për sytë e femrave, por edhe për ato të meshkujve.

Pra, të duhet të vesh dorë mbi një model të tillë për të krijuar një trashëgimtar është vërtetë diçka për të lënë pa gjumë. Nevojitet një gjakftohtësi e lartë dhe një nivel projektimi i lartë. Megjithatë, pavarësisht se e vetmja trashëgimi e serisë së parë janë çernierat tek dyert, gjenerata e dytë e Evoque arrin të paraqitet totalisht e rinovuar, por në të njëjtën kohë duke i qëndruar besnikë konceptit të origjinës.

Pas përfundimit të xhiros përçark modelit për të admiruar çdo detaj stilistik, doreza e zhdukur shfaqet nga panelet për të dhënë akses në botën e re. Sapo futesh brenda, mjafton ▶



1. Butonat në timon janë tejet praktik: mjafton të prekësh për lart komandën e majtë për të ngritur volumin e implantit Meridian.
2. Paneli dixhital parashikon vendosje të shumta grafike, të cilat përzgjidhen përmes një menuje të posaçme
3. Në panelin e poshtëm mund të jenë të shfaqura informacionet në lidhje me klimatizatorin, sediljet ose të dinamikës së lëvizjes



◀ të rregullosh timonin dhe sediljen për të rigjetur pozicionin e drejtimit të mëparshëm: ndenjese e lartë, por jo e tepërt, bllok i timonit që zhvendoset në drejtim gjatësor për disa centimetra, për të mundësuar t'i mundësuar trupit të shtrijë gati plotësisht këmbët, edhe duke i mbajtur krahët e përthyer. E përkryer. Nëse mbyll sytë, padiskutim e di që je në një Evoque, por sapo i rihap, kupton se koha ka kaluar me një shpejtësi të jashtëzakonshme.

Si në rastin e pjesës së jashtme, vendosa e kroskotit është e njëjtë me më parë. Por bëhet fjalë vetëm për një përshtypje. Tërësia është më e rregullt dhe lineare, falë dy ekraneve prej 10 inç të sistemit touch pro duo, të cilët kanë eliminuar butonat fizikë. Në përgjithësi dominon një ndjesi e një pasurimi më të lartë,

falë materialeve të çmuar të pranishëm kudo dhe të disa finesave funksionale: ekrani qendror i cili ngrihet disa centimetra nga bazamenti i tij për një shikueshmëri më të mirë, dy dorezat për të menaxhuar klimatizatorin (më mirë kështu se touch) të mbështetur në ekran. Në panelin qendror lulëzon edhe një levë e kambios me tipare tradicionale e cila zëvendëson rrotullën e madhe të zhdukshme, sikur kërkon të rikthejë vëmendjen tek drejtuesi. I cili para syve gjen tashmë panelin virtual të pa mungueshëm në procesin e dixhitalizimit të modelit Evoque. Megjithatë, në këtë rast, gjejmë disa rezerva në drejtim të funksionalitetit: për ndryshimin e paraqitjes së ekranit, nga harta e zmadhuar tek instrumentet rrethore, duhet praktikisht të navigohet në brendësi të menuse dhe të ▶

INFOTAINMENT

Përmasat reale të ekranit	9,6
Touch screen	po
Porta usb	2
Karitim wireles për telefonin	jo
Android Auto/Apple CarPlay	po/po
MirrorLink	jo
Pozicioni & shikueshmëria	★★★★☆
Cilësia e pamjes	★★★★☆
Akresi tek komandat	★★★★☆
Telefoni-vivavoce	★★★★☆
Navigatori	★★★★☆
Radio	★★★★☆
Implanti audio	★★★★☆
Lidhja me internetin	Sim i brendshëm
Aplikacione të integruara	po
Aplikacione smartphone	po
INDEKSI I SIGURISË	★★★★☆



Funkcioni ClearSight ground view është aktiv deri në 30 km/h dhe është shumë i dobishëm në rastin e terreneve off-road. Sistemi është i përfshirë së bashku me opsionalin e kamerave 360°, i cili kushton 460 euro. Më majtas, modalitetet e drejtimit në panelin qendror

KAMERAT

KA KUDO SY

Ja një demonstrim për si mund përdoren kamerat në një mënyrë inteligjente. Ose me saktë, në dy: e para ka të bëjë me zonën e pasme, në rast se shikueshmëria është penguar nga sende të mëdha brenda në bagazh. Një kamera e vendosur në brendësi të antenës në tavan i transmeton pamjet pasqyrës, e cila transformohet në një ekran dixhital prej 9,5 inç me një rezolucion 1.600x320 pixel. Mjafton të aktivizohet leva e caktuar për anti verbimin manual për të kaluar nga pamja normale e pasqyrës tek ajo dixhitale. E cila jo vetëm që i siguron fushëpamje të lirë pavarësisht ngarkesës në bagazh, por dyfishon gjerësinë e fushëpamjes (nga 25° në 50°), në mënyrë që të mund të dallohen edhe automjetet në këndin e errët. I vetmi limitim janë reflektimet që mund të krijohen në kushte të caktuara ndriçimi, si në agim apo muzg. Pasqyra e quajtur ClearSight është në seri

tek konfigurimet top (First Edition, HSE, R-Dynamic HSE), në të kundërt kushton 422 euro. Sistemi i dytë, i emërtuar ClearSight Ground View, është akoma më tepër revolucionar. Cilësia e tij është shfaqja, përmes ekranit prej 10 inç në panelin qendror, atë që gjendet poshtë rrotave të para, si të ishte kofano transparente. Për realizimin e kësaj përdoren dy kamerat e vendosura poshtë pasqyrave të jashtme dhe ajo ballore tek grila, të cilat së bashku gjenerojnë një pamje virtuale 180 gradë të terrenit poshtë. Bëhet fjalë për një zgjidhje me inspirim të ndjeshëm ndaj off road, ku në disa itinerare, për të kaluar një pengesë, është thelbësore të njihet deri në milimetra pozicionin e rrotave të para. Në rastin e Evoque, më së shumti, mund të jetë e dobishme thjeshtë për të mos dëmtuar rrotat prej 21 inç nëpër trotuare.



Lart, kamera e integruar tek antena në tavan e cila shfaq imazhet në pasqyrën e brendshme. Në kontekstin praktik, rezulton disi lodhës sepse syri duhet të zhvendosë fokusin në raport me rrugën, gjë që nuk ndodh me pasqyrat e zakonshme.



CILËSIA

PREMIUM NË GJITHÇKA DHE PËR GJITHÇKA

Modeli Evoque ka inauguruar kategorinë e modeleve Suv kompakte të luksit dhe modeli i ri e përmbush më së miri këtë rol. Si jashtë ashtu edhe brenda, niveli i ekzekutimit është realisht shumë i lartë, duke filluar nga boja, e cila është e shkëlqyer dhe nuk ka asnjë parregullsi, deri tek mbështetja e paneleve të karrocisë, tek të cilat xhokot janë shumë të vegjël dhe uniforme. Të plota, gjithmonë në modelet Range, garnicionet e dyerve dhe të

kofanos, për të shmangur hyrjen e pluhurit dhe të baltës në kabinë dhe në bllokun e timonit. Brenda dominon lëkura, me të cilën janë të veshura sediljet dhe pjesa ballore e kroskotit. Edhe këtu montimi është i përkujdesur, me parregullsi minimale. Vlerësohen edhe komandat, në veçanti ato mbi timon, gjithashtu edhe bagazhi është konceptuar me përkujdesje dhe i pajisur me kapëse, ganxha dhe shirita për të siguruar ngarkesën. **R.B.**

JASHTË

Boja e përkryer dhe xhokot e formuara nga portat dhe kofanot me pjesët që bashkohen të reduktuara dhe uniforme duke sjellë një impakt viziv të këndshëm për Evoque

Sipërfaqet e karrocisë	★★★★★
Xhoko dhe profilet	★★★★☆
Izolimi dhe garnicionet	★★★★☆
Shasia	★★★★★

BRENDA

Dizajni është minimalist, por është i bashkërenduar nga materiale të çmuara dhe ekrane të mëdhenj touch për impiantin e infotainment dhe për klimatizimin. Gjithashtu një ekzekutim i një niveli të lartë.

Materialet dhe montimi	★★★★☆
Sediljet	★★★★★
Funksionaliteti	★★★★☆
Bagazhi	★★★★☆

PËLQEHET

1. Xhokot e paneleve të karrocisë janë shumë të përmbajtura, sidomos ato midis portës së pasme dhe pjesës anësore.
2. Rregullimet e pozicionit të drejtimit janë tërësisht elektrike dhe të pajisura me memorizim, përshi këtu edhe të bllokut të timonit.

NUK PËLQEHET

3. Një panel plastik i kroskotit nuk është i montuar në mënyrë perfekte.
4. Rripat e sigurimit të parë nuk janë të pajisur me zhvendosjen që mundëson rregullimin e tyre në varësi të gjatësisë së pasagjerëve.



TEKNIKA

SISTEM I ZGJUAR

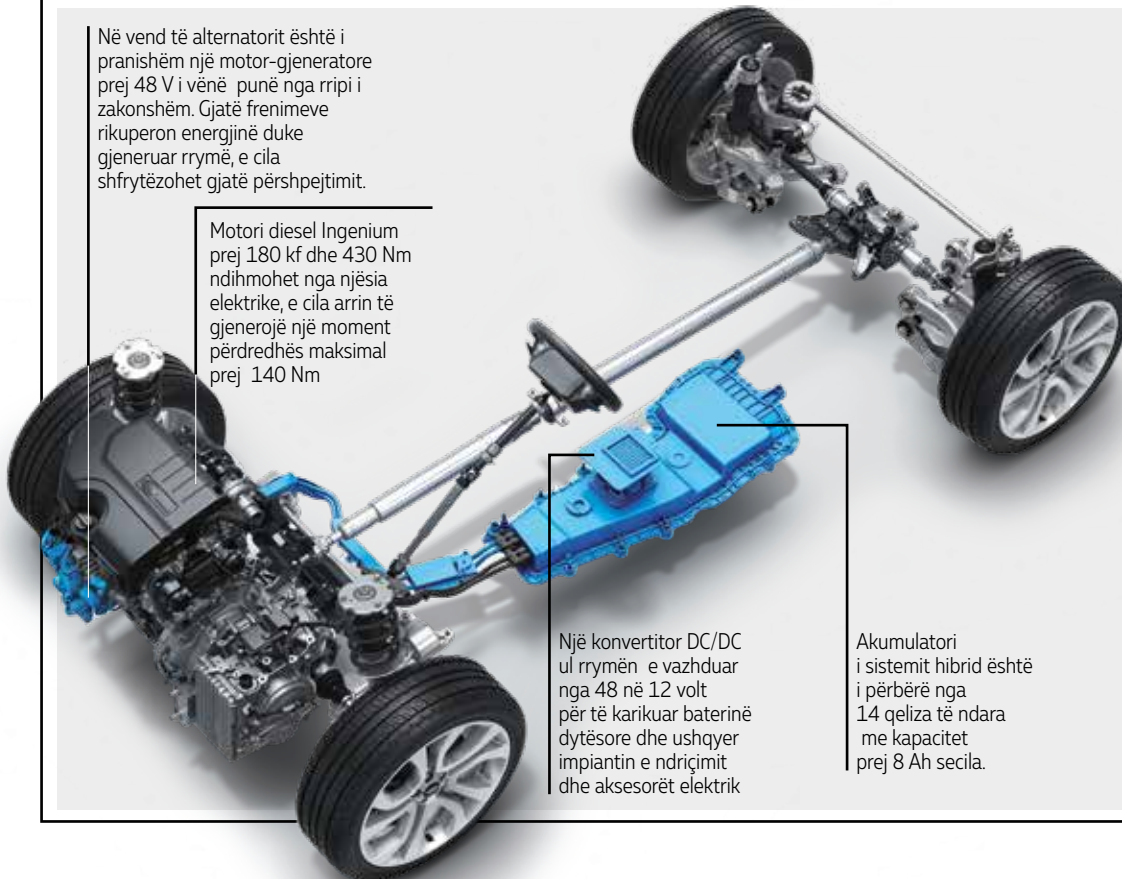
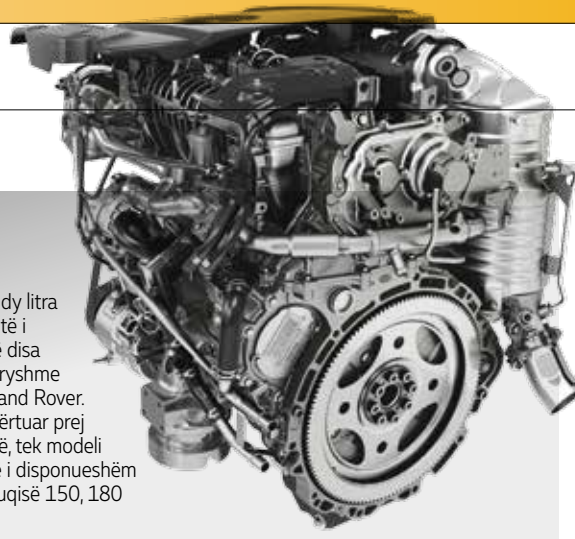
Modeli i ri Evoque është një nga ekzemplarët e parë të elektrifikimit të shpërndarë në (thujtse) të gjithë gamën. Nëse merret në konsideratë versioni hyrës prej 150 kf me rrota të para aktive dhe kambio manuale, faktikisht sistemi mild hybrid prej 48 volt është në seri në të gjitha variantet dhe në 2020 do të mbërrijë edhe hibridi plug-in, i shoqëruar nga një njësi turbobenzine prej 1.5 litra me tre cilindra. Në këtë rast, hibridi "i lehtë" është i bazuar në një motogenerator të vënë në punë me rrip (Bsg, ose Belt starter generator), i cili zëvendëson alternatorin normal: gjatë ngadalësimit rikuperon një pjesë të energjisë duke gjeneruar rrymë e cila magazinohet në një bateri me jone litiumi të vendosur poshtë pozicionit të drejtimit dhe që gjatë përshpejtimit, e ripërdor duke lehtësuar detyrën e motorit me djegie të brendshme dhe gjeneruar deri 140 Nm moment përdredhës. Gjithashtu, duke u afruar në afërsi të semaforëve, motori shuhet sapo shpejtësia e mjetit zbret nën 17 km/h, për tu ndezur

Motori diesel dy litra Ingenium është i pranishëm në disa modele të ndryshme Jaguar dhe Land Rover. Tërësisht i ndërtuar prej aliazhi të lehtë, tek modeli Evoque është i disponueshëm në nivelet e fuqisë 150, 180 dhe 240 kf.

me pas shpejt dhe qetësisht sapo të tërhiqet nga rripi i gjeneratorit. Sipas kompanisë, është e mundur të ulet konsumi deri në 6% dhe reduktohen emetimet e CO2 deri në tetë gramë në ciklin e homologimit Nedc, akoma i vlefshëm për përlogaritjen e emetimeve të dioksidit të karbonit. Sistemi 4x4 përfshin një xhunto me çift konik i cili mund të shkëpusë boshtin e transmisionit kur nuk nevojitet traksioni në rrotat e pasme, duke reduktuar humbjet e fuqisë;

falë veprimit të lehtë të frenave, pastaj nëpër kthesa mund të limitohet nënktimi, duke përmirësuar sjelljen në rrugë. Struktura e shasisë është e re: hapi është e rritur me 20 mm dhe fortësia është më tepër se 13% krahasuar me modelin e vjetër. Platforma është projektuar prej fillimit për të mbajtur poshtë saj bateritë si të versionit mild si ato plug in dhe përkujdesje konstruktive të rritur: xhokot midis paneleve të karrocërisë janë reduktuar prej 42%.

R.B.



Në vend të alternatorit është i pranishëm një motor-gjeneratore prej 48 V i vënë punë nga rripi i zakonshëm. Gjatë frenimeve rikuperon energjinë duke gjeneruar rrymë, e cila shfrytëzohet gjatë përshpejtimit.

Motori diesel Ingenium prej 180 kf dhe 430 Nm ndihmohet nga njësi elektrike, e cila arrin të gjenerojë një moment përdredhës maksimal prej 140 Nm

Një konvertitor DC/DC ul rrymën e vazhduar nga 48 në 12 volt për të karikuar baterinë dytësore dhe ushqyer impiantin e ndriçimit dhe aksesorët elektrik

Akumulatori i sistemit hibrid është i përbërë nga 14 qeliza të ndara me kapacitet prej 8 Ah secila.

SCHEDA

TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- Montuar tërthorazi, diesel
- 4 cilindra në linjë
- Diametri i pistonit 83,0 mm
- Korsa 92,4 mm
- Cilindrata 1.999 cm³
- Fuqia maks. 132 kW (180 kf) në 4.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maks. 430 Nm nga 1.750 deri 2.500 xhiro/min
- Bllok cilindrash dhe testata prej aliazhi të lehtë
- 2 boshte balancuese
- 2 boshte me gunga në testatë, variator faze, 4 valvula për cilindër (zhinxhir)
- Injeksion i drejtpërdrejtë common rail, turbo dhe intercooler
- Katalizator Scr për NOx
- Sistem mild hybrid me rrip, tensioni 48 V

Transmisioni

- Traksion integral në aktivizim automatik
- Kambio automatike me 9 marshe

Gomat

- Pirelli Scorpion Zero All Season 245/45R21 104W M+S
- Kit riparimi

Karroceria

- Shasi çeliku me pjesë alumini,
- 5 dyer, 5 vende
- Aksi i parë
- MacPherson, susta helikoidale,
- boshte stabilizues
- Aksi i pasmë multilink
- me katër leva e gjysëm, susta helikoidale, boshte stabilizues
- Amortizatorë hidraulik dhe kontroll elektronik
- Frena me disk, para
- autoventilues
- Abs dhe Esp
- Sistem drejtimi me kremaljerë, asistencë elektrike
- Serbatori 65 litra

Përmasat dhe pesha

- Hapi 268 cm
- Karrexhata e parë dhe e pasme 163 cm
- Gjatësia 437 cm
- Gjerësia 200 cm
- Lartësia 165 cm
- Peshë 1.891 kg,
- e plotë 2.490 kg,
- e rimorkiueshme 2.000 kg
- Bagazhi nga 591
- në 1.383 litra

Prodhuar në

- Halewood ((Britani e Madhe)

auto
skaner



Përfitimet e hibridit 48 volt janë mbi të gjitha të natyrës burokratike. Përsa i përket konsumit aktual, ne nuk kemi përmirësime të regjistruara. Në të vërtetë, në qytet Evoque konsumon pak më shumë se më parë

◀ bëhet vendosja çdo herë e ekranit, proces ky jo shumë praktik gjatë udhëtimit. Shtypja e një butoni të vetëm, siç ndodh në të gjithë modelet e grupit VË, do kishte qenë shumë më praktike. Gjithashtu, duke mbajtur në konsideratë statusin e këtij modeli, një tjetër vërejtje duhet bërë për komandat e volumit të audios dhe të pasqyrave që nuk janë të ndriçuara.

SUSPENSIONE TË DENJA PËR RANGE

Le të nisim një vlerësim, me versionin paraardhës Evoque si pikë referimi. Gjenden menjëherë detaje të përbashkëta sapo sheh tek pasqyra e brendshme, me shikueshmërinë prapa përsëri pak të limituar për shkak të përmasave të vogla të xhamit prapa. Megjithatë, gjërat janë përmirësuar, për më tepër, tashmë është e pranishme pasqyra dixhitale që tashmë zgjeron shikueshmërinë. Ndjesia e parë gjatë parregullive të rrugës, është një përthithje e shkëlqyer e suspensionëve, gati ▶

MUNDËSI BLERJE

SHPËRBLEHEN KLIENËT E KOMPANISË



KLIENËTË PRIVATË

Arrijnë në pesëdhjetë versionet e modelit të ri Evoque, falë gjashtë motorizimeve (tre benzine dhe po aq diesel) dhe pesë konfigurimeve. Versioni bazë fillon nga 39.250 euro, ndërsa ato të mbi aksesoriazuar, si First Edition i provës, mund t'i tejkalojë 70 mijë euro. Konfigurimet R-Dynamic ofrojnë një raport interesant midis çmimit dhe përmbajtjes: falë një liste 2.500 euro më të lartë krahasuar me versionet S, SE dhe HSE, pajimet vlejné midid 3.000 dhe 3.500 euro. Në fazën e lançimit, uljet janë disi të përmbajtura: midis 4,5% dhe 5,5%. Për më tepër, kompania ofron 1.000 euro për ndërrimin e një modeli të përdorur Evoque, por vetëm tek versionet R-Dynamic me çmime duke filluar nga 65.000 euro. **M.S.**

(vlera me TVSH)



Qira afatgjatë

Paradhënie	€ 6.100
36 këste mujore nga	€ 1.194

Kushtet: Janë të përfshira sigurimi i plotë (Tpl, zjarri dhe vjedhja, kasko), mirëmbajtja periodike dhe jo periodike, nidhma në rrugë, asistenca 24 orë në 24 dhe taksa e pronësisë, shoqëruar nga tërheqja e modelit të përdorur dhe dorëzimi në shtëpi. Pa limitim kilometraži.

FLEET & BUSINESS RENTING

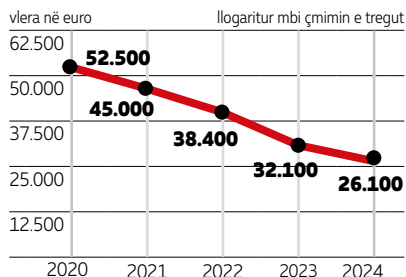


Qira afatgjatë

Paradhënie	€ 9.760
48 këste mujore nga	€ 1.097

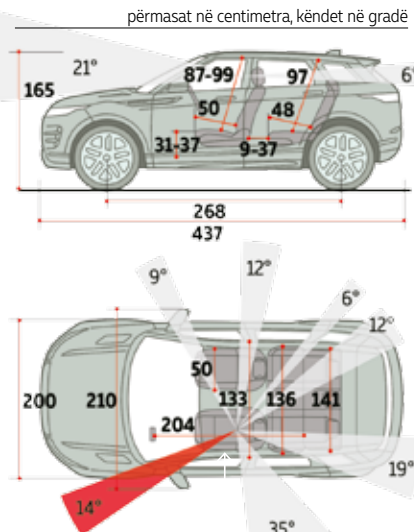
Kushtet: Janë të përfshira sigurimi i plotë (Tpl, zjarri dhe vjedhja, kasko), mirëmbajtja periodike dhe jo periodike, nidhma në rrugë, asistenca 24 orë në 24 dhe taksa e pronësisë, shoqëruar nga tërheqja e modelit të përdorur dhe dorëzimi në shtëpi. Limiti është 80 mijë kilometra në 4 vite.

RUAJTJA E VLERËS NË KOHË



Duke marrë në konsideratë një përshkrueshmëri prej 54.000 km në tre vitet e para dhe 82.000 në pesë vite.

HAPËSIRA DHE SHIKUESHMËRIA



Këndet e errëta **107° (29%)**
Shikueshmëria e pasme (pengesa me lart. 70 cm) mbi **10 m**

Shikueshmëria e kolonës së majtë

I rritur	★★★
Fëmijë	★★
Biçikletë	★★
Vlerësimi i përgjithshëm	★★

Krahasuar me modelin e mëparshëm Evoque, përmasat e kabinës kanë mbetur praktikisht të njëjtat. Shënohet një rritje prej 2 cm për kokat e pasagjerëve prapa, të cilët vazhdojnë të kenë në dispozicion një vend të mjaftueshëm për këmbët. Për sa i përket shikueshmërisë, pengesa e gjeneruar nga kolona e majtë është e ndjeshme.



BAGAZHI



Kapaciteti i përgjithshëm (litra)	341
prej të cilave nën dysheme (litra)	22
Lartësia e dyshemesë (cm)	77

Konfigurimi First Edition, midis shumëllojshmërisë së aksesorëve të përfshira në seri, propozon edhe fenerët me matricë Led. Dorezat e zhdukshme, të stilit Velar, janë të pranishme në të gjithë gamën. Ndërkohë, specifike për këtë version, paketa e jashtme R-Dynamic

◀ në nivelin e një grupi pneumatik. Komoditet ky i papritur për një model Evoque. Faktikisht, duke kontrolluar nëpër shifrat e qendrës së provave, komfirmohet që rritja cilësore, për këtë kontekst, është e konsiderueshme dhe menjëherë e ndjeshme. Me shumë mundësi suspensionet adaptive (opsionale) bëjnë pjesën e tyre. Mbetet të përmendet se shkronjat kubike që formojnë shkrimin Range Rover janë më se të përshtatshme është për modelin më të vogël. Edhe pse tek puna e amortizatorëve duhet shtuar edhe një izolim akustik tejet i përkujdesur, me përjashtim të fëshfërimave të zakonshme aerodinamike në shpejtësi të larta.

Për cilësinë e lartë të udhëtimit kontribuojnë edhe motori dhe kambio, në rastin konkret njësia dy litra Ingenium prej 180 kf dhe kambio me nëntë marshe të prezantuara gjatë karrierës së serisë pararendëse, midis viteve 2014 dhe 2015. Hapi përpara ishte kryer tashmë deri në atë kohë, me motorin turbodiesel shumë më tepër silencioz, homogjen dhe më pak të etur krahasuar me 2.2 Td4/Sd4, me transmisionin më të rregullt dhe pa pasiguri në ndryshimet e raporteve krahasuar me versionin original me gjashtë raporte. Megjithatë, këtu është e pranishme risia e mild hybrid prej 48 V (për të cilin flasim më në detaje në faqet në vijim) për t'i



dhënë suport, të paktën në linjën teorike, konsumit dhe rimarrjes së shpejtësisë. Në realitet, i vetmi ndryshim i ndjeshëm është motori që fiket kur je akoma në lëvizje, nën nivelin 17 km/h. Ndërkohë, për sa i përket përmirësimeve në rimarrjen e shpejtësisë – e cila është gjithësi aspekt për t'u vlerësuar – apo në kontekstin e përshkueshmërisë (mesatarisht 12 km/litër) nuk është se ka. Në qytet për më tepër, ku pritej të kishte një rënie të konsumit për shkak të pranisë së njësisë 48 V, ai është rritur.

Edhe sjellja e Evoque pasqyron atë të mëparshmen. Me një timon të lehtë dhe mjaft të drejtpërdrejtë, pavarësisht se jo të jashtëzakonshëm në përgjigje, modeli më kompakt i gamës Range duket dinamike dhe e manovrueshme, të paktën në shikim të parë. Megjithatë, gjatë rritjes së ritmit të drejtimit fillojnë të shfaqen limitet e diktuar nga një bllok shasie dhe karrocierie të projektuara për komfortin dhe nga një peshë shumë e lartë: gati 2100 kg në kushtet e provës, pavarësisht, përdorimit të platformës së optimizuar, të cilat me shumë vështirësi pranohen tek Velar.






AKSESORËT KRYESORË

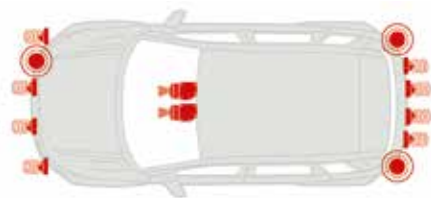
	Çmime në euro
Çmimi i tregut	68.950
Çmimi i veturës në provë	71.340
Hapje e dyerve pa çelës	në seri
Antifurt	684
Asistencë për ruajtjen e korsisë	në seri
Radio dixhitale (DAB)	në seri
Sinjalizim i këndeve të errët	në seri
Monitorim i trafikut prapa	në seri
Disqe 22 inç	254
Klimatizator automatik bi-zona	në seri
Fenerë full Led	në seri
Frenim automatik emergjence	në seri
Ekran Head-up	në seri
Impiant hi-fi (Meridian)	në seri
Impiant multimedial Touch pro duo	në seri
Detaje të brendshme me material të çmuar	në seri
Parkim automatik	në seri
Dera e pasme elektrike	në seri
Programet e drejtimit të përzgjedhshme	454
Rregullues aktiv i shpejtësisë	në seri
Sediljet përpara elektrike, me ngrohje	në seri
Suspension me kontroll elektronik	998
Pasqyra anësore me palosje elektrike	në seri
Kamera e prapme	në seri
Tavan panoramik i fiksuar	në seri
Bojë metalike	në seri
Rregullim rregullues elektrik ngrohëse	në seri

Me të kuqe: të pranishme në makinën në provë.

TEST SISTEME ADAS

KARAKTERISTIKAT E SISTEMIT

 Kamera	2	
 Radar	3	
 Sensorë ultratinguj	8	
 Lidar	-	
 Skaner Lazer	-	Rangu: 5-200 km/h (automjete); 5-60 km/h (këmbësorë);



TË PRANISHME NË MODELIN E PROVËS

	Çmimi	Çaktivizim	Rregullim	Koment:
Frenim automatik emergjent	në seri	po	jo	Prodhimi First Edition ofron në seri paketën Drive, por që i janë shtuar edhe AÇ që kontrollojnë këndet e errëta dhe monitorim të trafikut prapa.
Rregullator aktiv i shpejtësisë	në seri	po	jo	
Asistencë për ruajtjen e trajektorës	në seri	po	jo	
Sinjalizim i këndeve të errët	në seri	po	jo	
Monitorim i trafikut prapa	në seri	po	jo	

KËMBËSORË

Efikase deri në Sinjalizime



KALIMI I RRUGËS (në 5 km/h)

I rritur	-	jo	★
Fëmijë	40 km/h	po	★★★★★

Koment: mirë për fëmijën, me paralajmërimë në kohë dhe efektivitet deri në 40 km/h. Në rastin e të rriturve, megjithë praninë e endacakëve që ndikon në sistem, i cili nuk reagon. Nëse eliminojmë këtë të dhëna që përdorim për ta bërë skenarin më realist, funksionoi si duhet.

AUTOMJETE

Efikase Sinjalizime



LËVIZJA NË KOLONË

Mjeti është i ndaluar në qendër të korsisë, makina afrohet me 50 km/h		nuk ka përplasje	po	★★★★★
Mjeti është i ndaluar në anën e rrugës, afrohet me 50 km/h. Dy mjetet janë 25% në të njëjtën linjë		nuk ka përplasje	po	★★★★★
Mjeti është në lëvizje me 20 km/h, makina afrohet me 60 km/h		nuk ka përplasje	po	★★★★★



MOS NISJE

Makina gjendet pas mjetit të ndaluar, i cili niset dhe në 10 km/h, frenon papritur		nuk ka përplasje	po	★★★★★
--	---	------------------	-----------	-------



PARKIM

Makina del nga parkimi duke ecur prapa, ndërsa mjeti tjetër afrohet me 10 km/h	nuk kapet	po	-
--	-----------	-----------	---

Koment: një kornizë e përgjithshme me gjithë respekt. Makina ka kaluar me sukses çdo test, pa asnjë lëkundje. Gjithmonë e përpiktë në paralajmërimet drejtuar shoferit, ajo arriti të shmangte edhe ndikimin në testin më kritik, atë ku mjeti u ndal në anën e rrugës në 25% në të njëjtën linjë.

Vlerësimet Euro NCAP

Metodikat e ndryshme i bëjnë vlerësimet jo drejtpërdrejt të krahasueshme me ato të provave të mësipërme. Për frenimin automatik, Euro NCAP parashikon një vlerësim maksimal prej 6 pikësh për këmbësorët dhe 7 për automjetet.

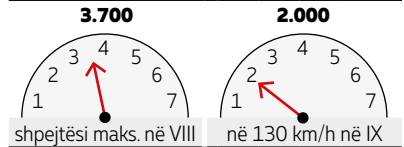
Viti 2019 Këmbësorë **4,1/6** Automjete **6,7/7**



PERFORMANCA

SHPEJTËSIA km/h
Maksimale **196,4**

REGJIMI xhiro/min



Gabimi i takimetrit në 130 km/h (%) **3,6**

PËRSHPEJTIMI sekonda

0-60 km/h	3,7
0-100 km/h	9,6
0-110 km/h	11,4
0-120 km/h	13,5
0-130 km/h	16,3
0-140 km/h	19,5
0-150 km/h	23,4
400 metra nga vendi	16,6
Shpejtësia e daljes (km/h)	130,7
1 km nga vendi	31,0
Shpejtësia e daljes (km/h)	164,5

PËRSHPEJTIMI NË D (ngarkesë min/maks) sekonda

70-90 km/h	4,9/4,9
70-100 km/h	6,9/7,1
70-120 km/h	11,0/11,7
70-130 km/h	13,8/14,8
70-140 km/h	17,0/18,4
30-60 km/h in III	3,7

FRENIMI metra g

100 km/h me ngarkesë minimale	42,8	0,92
160 km/h me ngarkesë minimale	107,4	0,94
100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr	48,9	0,81
100 km/h në asfalt të lagur + akull	109,0	0,36

REZISTENCA E FREAVE

10 frenime nga 100 km/h me ngarkesë të plotë metra

1	43,0
2	43,1
3	43,4
4	42,8
5	42,5
6	42,7
7	42,9
8	43,5
9	43,7
10	43,2

30 optimal 40 mesatar 50 i dobët 60

KONSUMI

PËRSHKUESHMËRIA NË D km/litër

90 km/h	16,7
100 km/h	15,2
130 km/h	11,5
150 km/h	9,6

PËRSHKUESHMËRIA MESATARE DHE AUTONOMIA

Lloji i rrugës	km/litër	km
Qytet	10,7	697
Ndërrubane	14,1	914
Autostradë	12,0	783
Mesatarja reale	12,0	783
Mesatarja e homologuar	17,2	1.120
Gabimi trip computer (%)	0,6	

PROVA DINAMIKE

KAPJA ME ASFALTIN g

Përshpejtimi anësor **0,89** ★★★

QËNDRUESHMËRIA km/h

Ndërrimi i dyfishtë i korsisë në asfalt të lagur	74 ★★
Ndërrimi i korsisë në vijë të drejtë	160 ★★★
Ndërrimi i korsisë në kthesë	96 ★★

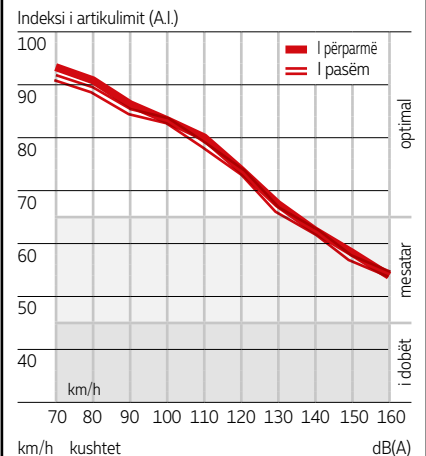
Janë dy elementë, të cilët në këtë kontekst nuk dëshmojnë në favor të modelit Evoque: gomat all season dhe pesha shumë e lartë. Kapja anësore është modeste, siç vihet re nga përshpejtimi 0,89 g dhe pesha nuk është aleati më i mirë për manovrueshmërinë. Për rrjedhojë në testet e realizuara, modeli shprehu një lloj ngadalësie gjatë ndryshimit të drejtimit dhe gjatë ngadalësimeve, pavarësisht se kjo gjë nuk e kompromentonte qëndrueshmërinë, falë punës relativisht të përpiktë, edhe pse të ndjeshme, të Esp. Gjatë ndryshimit të dyfishtë të korsisë në asfalt të lagur, përkundrazi, kontrollet elektronike tentojnë të bllokojnë në mënyrë të tepruar aksin e parë, duke ndikuar rrjedhimisht si tek manovrueshmëria si tek shpejtësia e përshkimit, e cila rezulton e ulët. Një kalibrim më i rafinuar i kontrollit të qëndrueshmërisë padistutim do të përmirësonte situatën.

MANOVRUESHMËRIA

Diametri minimal i kthesës (metra)	11,9
Rrotullime të timonit	2,3
Pesha e timonit në manovër (kg)	1,7
Pesha e friksionit statike/dinamike (kg)	-

KOMFORTI

AKUSTIK



50 në asfalt	54,6
50 në asfalt drenazhues	60,9
50 në zhavorr	70,3
Përshpejtim maksimal	70,6

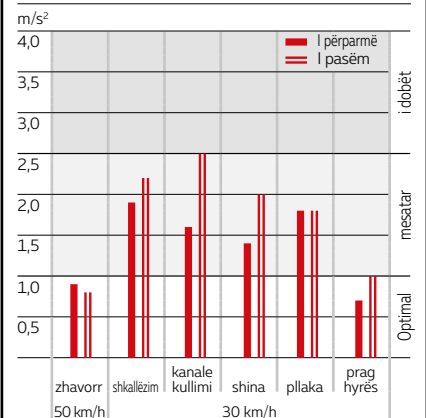
Optimal mesatar i dobët

START&STOP (vibrimet sedilja e drejtuesit) m/s²

Nisje	0,16
Ndalim	0,07
Regjim minimal	0,02

Optimal mesatar i dobët

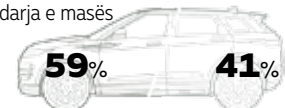
SUSPENSIONE



TË DHËNAT E VETURËS

PESHA

Në kushtet e provës (kg) **2.096**
Shpërndarja e masës



AERODINAMIKA

Cx rrugor **0,339**
Sipërfaqja ballore (m²) **2,758**

2019 MAZDA CX-3

Designed purely for the love of driving.
Featuring our latest KODO design, SKYACTIV engines
for greater efficiency and our i-ACTIVSENSE safety technology.
The result is a unique connection between man and machine.
We call it Jinba Ittai. It's the Mazda way.



DRIVE TOGETHER



ZOOM-ZOOM



United Motors
Autostrada Tiranë-Durrës, Km4, Kashar
Mob: + 355 67 20 40 500
Mob: + 355 67 20 40 601
Email: info@mazda.al
Web: www.mazda.al

VLERËSIMI

POZICIONI I DREJTIMIT

★★★★★

Thuajse e ngjashme me më parë, pra shumë i mirë. Pozicioni i drejtimit, pavarësisht se është i ngritur, është i njëjtë me atë të një veture. Rregullimet e sediljes (elektrike me 14 pozicione) janë të shumta dhe selektive; është e pamundur të mos gjendet vendosja e duhur.

KROSKOTI DHE KOMANDAT

★★★★★

Një fuzion i këndshëm midis materialeve të çmuara dhe linjave të thjeshta. Paneli i komandimit evoluon nën simbolin e vazhdimësisë, me kalimin nga komandat fizike tek ato touch, pa lënë pas dore funksionalitetin.

INSTRUMENTET

★★★★☆

Të kompletuara dhe të lexueshme mirë. Paneli dixhital përfaqëson një rast të humbur: kalimi nga një layout tek tjetri është kompleks. Një buton i vetëm për të ndryshuar paraqitjen, si përdoret nga të tjerë, do ta kishte zgjidhur situatën.

INFOTAINMENT

★★★★★

Hap përpara krahasuar me impiantin e mëparshëm, për sa i përket intuitivitetit të përdorimit dhe të plotësisë së funksioneve. Përshtatje e plotë për telefonat Apple apo android, por komandat zanore janë akoma të prerjes klasike.

KLIMATIZATORI

★★★★☆

Vlerësohet fakti se për ta komanduar janë dy rrotulla fizike të cilat dalin nga ekrani i dytë touch, zgjidhje praktike anti-shpërqëndrim. Njësia bi-zonë e realizon më së miri detyrën e tij në të gjitha zonat e kabinës.

SHIKUESHMËRIA

★★★★

Mbetet gjithmonë fatura që duhet të paguajë për shkak të dizajnit të veçantë. Shikueshmëria e pasme përmirësohet disi por mbetet e limituar për shkak të xhamit prapa të ulët. Disi penguese në anën e majtë kolona anësore dhe pasqyra.

CILËSIA E MONTIMIT

★★★★★

Bollëku i materialeve mbetet po në të njëjtat nivele të kënaqshme të gjeneratës së mëparshme. Gjithashtu edhe përdorimi i tyre duket se është i vlefshëm, për rrjedhojë cilësia e perceptuar është më e lartë.

AKSESORËT

★★★★★

Ky version nuk ka gjë mangët: First Edition përfshin gjithçka mund të dëshirohet dhe akoma më tepër, në çdo këndvështrim. Megjithatë duhet përmendur, që ofrohet me një çmim që e vendos disi në kontradiktë me Velar.

PAJISJET E SIGURISË/ADAS

★★★★★

I pranishëm spektri i plotë i sistemeve të asistencës, nga frenimi automatik tek sinjalizimi i këndeve të errët me monitorim të trafikut prapa, duke kaluar nga ruajtja e trajektores dhe cruise control aktiv.

HAPËSIRA

★★★★☆

Nuk shënohen shndërrime: brendësia ofron në thelb të njëjtat centimetra me më parë, me hapësirë më se të mjaftueshme në çdo drejtim për katër persona. Vendi qendror, zakonisht kërkon durim dhe pak sakrificë.

BAGAZHI

★★★★

Në këtë zë, të paktën formalisht, përmirësimi është vërtetë i ulët. Bëhet fjalë për rreth njëzet litra, asgjë më tepër, por një total prej 341 litra përfaqëson minimumin e mundshëm për një Suv me këto përmasa.

KOMFORTI

★★★★★

Falë suspensioneve adaptive, modeli i ri Evoque hedh një hap të konsiderueshëm përpara në kontekstin e përthithjes së parregullsive, që tashmë kanë një spektër akoma më të gjerë. Gjithashtu, niveli i zhurmave është në nivele vërtetë të kënaqshme.

MOTORI

★★★★☆

Një njësi dy litra diesel pikat e forta të të cilit janë momenti i konsiderueshëm (430 Nm) dhe elasticiteti. I rrjedhshëm dhe i këndshëm në punë, gjithashtu i heshtur për sa i përket zhurmës, gjë që tregon një punë të mirë me izolimin akustik.

PËRSHPEJTIMI

★★★★★

Performanca në të njëjtat nivele me ato të versionit fillestar. Duke marrë në konsideratë peshën e konsiderueshme që duhet të vihet në lëvizje nga 180 kf, modeli Evoque shënon shifra shumë të mira kur veprohet disi mbi pedalën e gazit.

RIMARRJA E SHPEJTËSISË

★★★★★

Sasia e konsiderueshme e momentit përdredhës e përballon më së miri peshë, e mbështetur edhe nga një farë shpejtësie e kambios për të futur raportin e duhur në çdo situatë. Në këtë mënyrë rimarrjet e shpejtësisë së modelit janë gjithmonë të përpikta.

KAMBIO

★★★★★

Me një shumicë të tillë raportesh, shigjeta e matësit të xhirove gjendet gjithmonë në pikën e duhur. Ndryshimet e raporteve janë të rrjedhshme, më tepër se në të shkuarën. Megjithatë, shënohen përsëri disa vonesa në ndërrime në rimarrjet e shpejtësisë në regjime të ulëta.

TIMONI

★★★★☆

I lehtë dhe relativisht i drejtpërdrejtë, kontribuon për të transmetuar një ndjesi shkathësie dhe dinamizmi. Shpalos një precizion të lartë, por lë vend për pakënaqësi për sa i përket ndjeshmërisë, gjithashtu kur nevojiten rrotullime të shpejta në krahun e kundërt, rezultoni i ngadalët.

FRENAT

★★★★☆

Impianti rezultoni i dimensionuar sipas nevojës: garanton një kapje të mirë, një rezistencë të besueshme ndaj përdorimit intensiv dhe hapësira ndalimi tejet të përmbajtura. Edhe në terrenet e çrregullta, shpeshherë zonë kritike për elektronikën.

SJELLJA DINAMIKE

★★★★

Në marshet e para shfaqet e shkathët, por sapo ritmi rritet dalin në pah limitet e peshës së lart dhe të gomave all season. E gjitha kjo në dëm të manovrueshmërisë, edhe pse jo në dëm të qëndrueshmërisë.

KONSUMI

★★★★☆

Pavarësisht konceptit mild hybrid, përshkueshmëritë janë të përafërta me ato të serisë së mëparshme me të njëjtin motor: mesatarisht 12 km/litër. As në zona urbane nuk shënohen përmirësime. Shumë e lartë autonomia.

ANË POZITIVE

Komforti. Hap i konsiderueshëm përpara për sa i përket përthithjes së suspensioneve. Gjithashtu vlen të vlerësohet edhe udhëtimi relativisht i heshtur.

Cilësia. Evoque është e montuar mirë dhe e realizuar me materiale tejet cilësore. Ambient premium.

ANË NEGATIVE

Sjellja dinamike. Dy mijë e njëqind kilogramë janë vërtetë të tepër. Për këtë arsye Esp detyrohet të punojë më tepër se duhet. Dhe jo gjithmonë ka sukses.

Bagazhi. Valixhet duhen përgatitur me racionalitet: volumi total shënon shifra disi modeste.





Taksat dhe Tarifat Vendore të Bashkisë Tiranë



Paguhen në agjencitë Unionnet - Western Union!
Direkt në sistemin online • shpejt • me orare të përshtatshme



Kudo dhe Kurdo pranë jush!

DUELI EMOCIONUES FRANCEZ

Për një rastësi më shumë unike se sa të rrallë, Peugeot 208 dhe Renault Clio rinovohen në të njëjtën kohë. Kështu, Salloni i Gjenevës i vitit 2019-ës kthehet në një ndeshje mbarë botërore mes dy kampioneve franceze të industrisë

nga **Fabio Sciarra**



Duke e menduar mirë, nuk është se ka shumë sfida të drejtpërdrejta midis makinave më të shitura në Europë. Cilën duhet ta konsiderojmë, për shembull, si rivale të pashoqe të Volkswagen Golf, mbretëreshë e padiskuteshme e tregut kontinental? Makinën Ford Focus, ndoshta? Në aspektin e shitjeve, po, por sigurisht që nuk përbën një simbol të makinave gjermane, edhe pse prodhohet në Saarlouis. Çfarë mund të themi për Nissan Qashqai, themeluesin e çdo makine moderne crossover? A do të jetë Toyota C-HR konkurrenti më i afërt i saj? Të mos ekzagjerojmë: ato të përbashkët kanë vetëm kombësinë. E para nuk ka as edhe një makinë hibride në gamë, ndërsa tjetra nuk e ka përdorur asnjëherë motorin diesel. E dini cila është e vërteta? Që në Europë, i

vetmi derbi i rangut të lartë, është vetëm një: ajo mes dy makinave të vogla franceze, Renault Clio dhe Peugeot 208. Të dy janë përfaqësuese të denja të industrisë franceze dhe seritë e fundit të dy modeleve kanë mbërritur tashmë në fund të garës në të njëjtën kohë. Një rast më shumë unik se i rrallë që do të prodhojë një sfidë në distancë shumë të afërt: të dyja do të festojnë botërorin e tyre të parë në të njëjtën çati, atë të Sallonit të Gjenevës. Por nëse Clio (e cila mbetet makina e dytë më e shitur në Europë) do të përqendrohet tek një evolucion i kujdesshëm i modelit ekzistues, në aspektin e dizajnit të jashtëm, tjetra do të bëjë krejtësisht të kundërtën, duke asgjësuar të gjitha pikat kyçe stilistike aktuale. Një gjë është e sigurt: do të jetë një duel emocionues.



E PATUNDUR
Në vitin 2018, Clio rriti shitjet me 2% krahasuar me vitin 2017: sipas Jato Dynamics, makina e vogël Renault e mbylli me 336.268 njësi në Europë në 27 tregje. Nga viti 2013, viti i parë i daljes në treg, deri në vitin 2018 shiti 1.85 milionë ekzemplarë në kontinent

FITORE!
Modeli 208 mbylli vitin 2018 me 230.049 makina të shitura (-6%) sipas Jato Dynamics. E gjashta absolute në 27 tregjet, synon të arrijë VW Polo dhe Ford Fiesta, përkatësisht me 299 mijë e 271 mijë njësi, të renditura në vendin e tretë dhe të katërt. Që nga viti 2013, viti i parë i debutimit, ka shitur 1.39 milionë makina në Europë



ÇËSHTJE IDENTITETI

Renault Clio nuk ndryshon shumë në shikim të parë. Por, mos u mashtroni: poshtë është platforma e re modulare dhe motorët janë të rinj, pjellë e aleancës me Nissan



Aju kujtohet se si ka lindur Clio, e cila tani është gati të dalë në pension? E paraprirë nga një model koncepti i një makine sportive të ulët, të zhdërvjellët dhe të egër, modeli DeZir, i cili - siç u tha, mes mosbesimit të përgjithshëm - ndau me të një pjesë të geneve. Produkt debutues ishte realizuar nga një projektues elegant dhe interesant, me pasaportë holandeze dhe banim në Japoni (i ardhur nga Mazda). Ky projektues do të ndryshonte fytyrën e Renault. Dhe kjo makinë, Clio e vitit 2012, do të na bënte të harronim jo vetëm serinë e mëparshme, por të gjitha modelet e markës që ishin bashkë me të. Në fakt, asnjëherë më parë (përveç ndoshta R5), një makinë e asaj kategorie ishte shfaqur në treg me kaq shumë guxim, me krahi të mirëformuar, ije spikatëse e lozonjare dhe shpatulla të theksuara, aq sa ata që e blenë, u ndjenë sikur të ishin në pistë, edhe

kur dilnin thjesht për të bërë pazarin. Për rrjedhojë, rezulton e vështirë, në ndryshimin e gjeneratës, të kryesh revolucion estetik tek një madhësi e ngjashme, nëse nuk fokusohesh tek një identitet stilistik që nuk është vetëm trashëgimi e Clios, por e gjithë markës, gradualisht e infektuar nga e njëjta gjuhë stilistike zyrtare. Babai i të dy gjeneratave, Laurens van den Acker, me të njëjtin buzëqeshje magnetike të viteve të tij të hershme dhe disa thinjave më shumë, ishte plotësisht i vetëdijshëm, aq sa i rëfeu shtypit disa muaj para debutimit, se "Clio e ardhshme do të paraqesë një pikë kthese, veçanërisht në kabinë, ku kërcimi cilësor do të jetë i prekshëm". Sot, përballë modelit të ri në Sallonin e Gjenevës, e kuptojmë plotësisht këtë deklaratë: pjesa e jashtme, që në serialin e mëparshëm synonte të habiste, tani luajnë në terrenin e

sigurtë të markës, ndërsa hyrja në kabinë paraqet një frymë krejtësisht të re. Kjo për fat të mirë, sepse kabina e modelit të mëparshëm dukej pak si e vjetër.

ME DREJTIM TË ASIS-TUAR

Në rregull, dikush përpara qasjes konservatore të fletëve metalike, edhe mund të thotë: kaq? Megjithatë, qasja e butë ka kuptim, në një moment historik në të cilin ADN-ja e përmbledhur nga rombi i madh i kromuar që vazhdon të qëndrojë në qendër të pjesës ballore të makinës, duhet të konsolidohet dhe zhvillohet, më shumë se sa të revolucionarizohet. Në fund të fundit, Volksëagen ka bërë të njëjtin gjë me Golfën prej gjeneratash, dhe askush nuk është tronditur. Vetëm freskia verbuese e Peugeot 208 do të mund të vinte në krizë logjikën që udhëheq tranzicionin nga Clio IV në Clio V. Përmasat e modelit të ri nuk janë shumë më të mëdha se të

aktualit: madje i riu është disa milimetra më i vogël. Për të qenë të saktë, 14 në gjatësi (tani 4.05 metra) dhe deri në 30, në varësi të versionit, në lartësi. Megjithatë, përmirësime dallohen tek kabina dhe kapaciteti i bagazhit, i cili, sipas kompanisë, arrin në 391 litra (26 më shumë se më parë), me një fund të dyfishtë mjaft praktik. Dritat LED kanë bërë të mundur rindërtimin e fenerëve, duke integruar tek ata të përparmit gjermën "C" të stilizuar, të hasur në formë tjetër tek modelet e tjera, Mégane dhe Scénic. Nuk ka të dhëna teknike deri në Sallonin e Gjenevës, është politika e Parisit. Dihet, megjithatë, që platforma nuk është më B, por Cmf-B, e realizuar për Aleancën Renault-Nissan dhe është në gjendje të mbështesë sistemet e avancuara të asistencës në drejtim. Mes motorëve do të jenë të pranishëm motorët e rinj 1.0 turbo me 100 dhe 117 kf.

R.L.V.



26

LITRA

Hapësira e fituar në bagazh nga Clio e gjeneratës së pestë

14

MILIMETRA

Madhësia e shkurtimeve të së voglës, e cila tani është 4.05 metra e gjatë

117

KUAJ FUQI

Fuqia e zhvilluar nga motori më i fuqishëm turbobenzinë, një mijë, me tre cilindra

W ËSHTË E VOGLA MË E SHITUR. DUHET T BËJMË GJITHÇKA PËR TA MBAJTUR LART NË KLASIFIKIM //

Laurens van den Acker
Drejtor i Dizajnit të Renault

Nëse pjesa e jashtme e Clio-s është në linjë me modelin që po largohet, në pjesën e brendshme, risitë janë të dukshme: në debutim gjejmë pajisjen e re Smart cockpit, që kombinon ekranin vertikal 9.3 inç me panelin e instrumenteve, 7 ose 10 inç.



ASNJË KEQARDHJE, ASNJË PENDIM

Modeli i ri Peugeot 208 mer të shkuarën dhe e hedh tej. Pa u menduar gjatë, rishkruan, në të njëjtën kohë, filozofinë stilistike, qasjen teknike dhe gamën. Me ardhjen e një motori elektrik me fuqi të madhe.

CNdonjëherë nuk është e nevojshme të ndryshosh emrin për ta kthyer faqen. Përkundrazi, mund të ndodhë që rinovimi i gjeneratës së të njëjtës markë, të jetë më i rëndë dhe më radikal sesa rasti kur pika e kthesës nënvizohet nga një pagëzim i ri. Merrni rastin e modelit të vogël Peugeot, të atij modeli që i ka rrënjët në gjysmën e parë të viteve '80, kur lindi Peugeot 205, dhe që çdo ndryshim sërish, ka vënë theksin tek një hap përpara, duke shtuar një numër më shumë tek tabela personal pitagorike. Në fillim modeli 206 (1998), pastaj 207 (2006), dhe më në fund 208

(2012). Atje, ku në kalimin midis dy të fundit, jashtë përditësimit të thellë të përmbajtjes, filozofia dhe qasja stilistike mbetën ato të një modeli thuajse njëvëllimësh (një zgjedhje që në çdo rast e bashkonte me shumicën e rivalëve të saj, dy dekadat e para të këtij shekulli), modeli i ri bën krejtësisht të kundërtën: tre numrat nuk ndryshojnë, në përputhje me qëndrueshmërinë e "emërimit" të dëshiruar nga kompania, por gjithçka tjetër është e kufizuar në një të kaluar që papritur duket një shekull larg. Është hedhur tutje rakorderia pa zgjidhje vazhdimësie mes kofanos dhe xhamit të

përparmë, linja e rripit, tutje çdo gjë që linte shije mungese karakteri. Modeli 208 i vitit 2019 kthehet tërësisht si dyvëllimshë agresive, me linjën e kofanos dhe atë të rripit në trajtë horizontale dhe të drejtë. Shtylla mbajtëse e përparme, mbase e bën të duket më të vogël, por në të vërtetë është vendimtare. Përmasat ndryshojnë dhe synimet bëhen më të qarta dhe kjo sapo i hedh shikimin e parë.

GJITHÇKA E REVOLUCIONARIZUAR

Qëndron fakti se nuk mund të rishpiket dizajni i një makine kaq strategjike thjesht për hir të tij. Në

përgjithësi, një gjë e tillë do të thotë se ka shumë gjëra të reja nën të. Dhe pikërisht ky është rasti. Sepse, për herë të parë, modeli 208 përshtat platformën modulare të modeleve të vogla të grupit PSA, atë Cmp, dhe në sajë të bazës së re (30 kg më të lehtë se sa Pf1 e vjetër), hapet mundësia e paparë e motorit të pastër elektrik. Automobilizmi nuk jeton vetëm me emisione zero, ndaj prania e një oferte të përshtatshme me benzinën dhe naftën ishte e pashmangshme. Grupi i parë përbëhet nga tre motorë 1.2, me tre cilindra, 75 kf (me kambio manuale me pesë marше), ndërsa ai turbo nga

30

KILOGRAM

Kaq është kursimi në peshë i platformës së re Cmp krahasuar me atë të vjetrën në Pf1

405

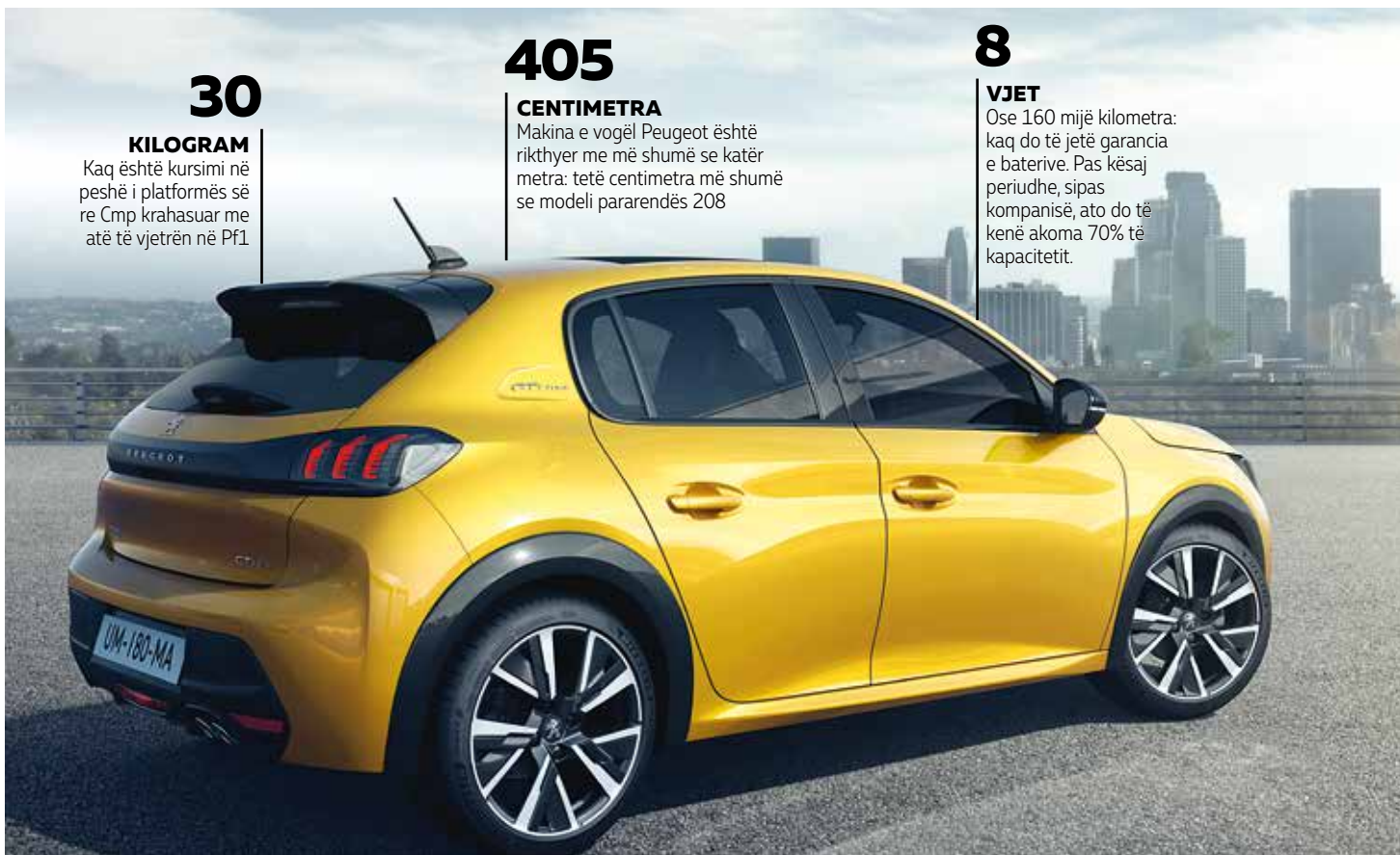
CENTIMETRA

Makina e vogël Peugeot është rikthyer me më shumë se katër metra: tetë centimetra më shumë se modeli pararendës 208

8

VJET

Ose 160 mijë kilometra: kaq do të jetë garancia e baterive. Pas kësaj periudhe, sipas kompanisë, ato do të kenë akoma 70% të kapacitetit.



Një nga tiparet më karakteristike të modelit të ri 208, përfaqësohet nga nënshkrimi i ndritshëm, evolucioni i fundit i "kthetrës" së Luanit. Në të djathtë pasqyrohet finesa e pjesës së sipërme të kroskotit në formë ure. Më poshtë, pjesë e konfigurimit GT Line, i njohur për disqet 17 inç dhe detajet me ngjyrë të zezë të ndritshme



motorët 100 (me një kambio manuale me gjashtë marshe ose automatike me tetë, një absolute në segment) ose ata 130 (me kambio automatike me tetë marshe). Vetëm një motor është diesel, ai 1.5, me katër cilindra dhe 100 kf (kambio manuale me gjashtë marshe). Kalimi në kapitullin e dytë, për modelin 208, ishte gjithashtu një rast për një hap të mëtejshëm përpara përsa i përket kabinës, të materializuar në debutimin e i-Cockpit 3D. I frymëzuar në thelb nga modeli koncept Fractal i vitit 2015, ruan qëndrimin e tre niveleve ndaj filozofisë ergonomike të drejtorit të

dizajnit, Gilles Vidal: pjesa e sipërme që strehon funksionet e lidhura me të parit (e ndarë në dy nivele), ajo e mesme që lartëson marrëdhënien e prekjes me makinën (dhe këtu rolin kryesor e luan timoni karakteristik me diametër të vogël dhe formë poligonale) dhe ajo e ambientit, tipari kryesor i të cilit është trajta mbështjellëse e pjesës së përparme të kabinës. Në kabinë, ku konsumohet marrëdhënia e përditshme midis njeriut dhe makinës, ndërlihdja përqendrohet në mirroring në terren të plotë (me mbështetje për protokollet MirrorLink, Android Auto dhe Apple CarPlay), në katër prizat Usb (një ▶



Zgjedhjet e jashtëzakonshme ergonomike të Peugeot kanë infektuar edhe më të voglën e kompanisë: kabina e modelit të ri 208, trashëgon mjaft nga modelet 3008 dhe 508, duke bërë të vetin i-Cockpit dhe duke zhvilluar konfigurimin e tij. Nuk mungon timoni me seksione të sheshta dhe diametër më të vogël

PEUGEOT 508 KONCEPT SPORTIV

NJË HAP LARG NGA SERIA

Së shpejti, modelet e grupit PSA me emisione të ulëta (mbase edhe zero), me karakteristike sportive, do të jenë realitet prodhimi. Këtë e tregon modeli koncept me bazë 508 që Peugeot po paraqet në Sallonin e Gjenevës. E shtyrë nga një motor që kombinon 1.6 PureTech 200 kf me dy motorë elektrikë (njëri 200 dhe tjetri 110 kf), arrin 0-100 km/h në 4,3 sekonda dhe shpejtësi maksimale të kufizuar në 250 km/h. Të tilla shifra, e afrojnë me modele si Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio apo Mercedes-AMG C 63, por me letra kredenciale shumë më të qëndrueshme: vetëm 49 g/km CO2 deklaruar.



Duke reflektuar identitetin e përsosur mes platformës Cmp dhe asaj të modelit elektrik e-Cmp, stili i Peugeot e-208, ndryshon thjesht nga detajet që kanë të bëjnë me zgjedhjen e motorit: logoja tek dera e pasme, luani me finiturën e re ndjellëse dhe grila ballore e lyster në karrocëri

◀ prej të cilave është C) dhe në një softëare navigues të serisë së fundit, TomTom Traffic Live 3D. Së fundmi, vëmendja tek ndihma në drejtim është thelbësore: paketa Drive assist, me debutimin e saj absolut tek ky model, përfshin ndër të tjera, pajisjen cruise control përshtatëse me funksionin Stop&Go në radhë (dhe rinisje autonome nga ndalesa në më pak se tre sekonda), ruajtjen autonome të korsisë, ndihmën e plotë në parkim, frenimin autonom emergjent dhe njohjen e sinjalistikës, duke përfshirë shenjat e ndalimit dhe ndalim kalimin.

ECËN EDHE ME ELEKTRONA

Mbase nuk do të jetë mbretëresha e shitjeve, por varianti me zero emisione, i quajtur e-208, padyshim është ai që tërheq më shumë vëmendjen. Makina e parë elektrike e gjeneratës së re të grupit PSA është DS3 Crossback. Ajo është, dhe dëshiron të jetë, më fodulle. Do të jetë e-208, e cila do të marrë pjesë në miksin infernal të modeleve me zero emisione që, për herë të parë në vitin 2019, do të hidhet masivisht në treg, duke shkaktuar një përplasje të

paprecedent në segmentin e dobët të deritanishëm të makinave me bateri. Arma fituese? Tmerrësisht serioze. Modeli i vogël francez ka një motor elektrik prej 136 kf dhe 260 Nm (që e vendos në krye të gamës) dhe ofron tre modalitete drejtimi (Eco, Normal dhe Sport), me më agresiven që e lejon të arrijë nga 0 në 100 km/h në vetëm 8.1 sekonda. Por, për makinat elektrike, siç dihet, qëndrueshmëria ka më shumë rëndësi sesa performanca: në ciklin Wltp, modeli e-208 premtom 340 km autonomi, që

bëhen 450 nëse maten me metodologjinë e vjetër Nedc. Bateria me 50 kWh, me pak fjalë, është e mjaftueshme jo vetëm për udhëtime në qytet, por edhe për një fundjavë në liqen pa e vrarë mendjen për karikimin. Po çmimet? Konfidencialiteti është absolut, por sipas informacionit tonë, do të jenë tek 30 mijë euro. Shumë? Absolutisht mbase, megjithatë, për të vënë vlerën në perspektivën më korrekte, le të kujtojmë sa kushtonin makinat elektrike deri pak kohë më parë dhe sa inferiore ishte autonomia e tyre.



ME KARBURANT OSE ELEKTRIKE – SKEMË E NJËJTË

Fakti që kabina dhe bagazhi (265 litra) e modelit e-208 rezultojnë të pandryshuara krahasuar me variantet tradicionale, është dëshmia më elokvente e qasjes me të cilën grupi PSA ka trajtuar temën e kthesës historike elektrike: "Qëllimi ynë ishte që të realizonim modele normale, duke siguruar publikun e gjerë", shpjegon Rémi Seimpere, kreu i platformës e-Cmp me emisione zero. "Për një tranzicion të tillë radikal, klientët kanë nevojë për vazhdimësi, jo shkëputje", një diskutim ky, shpjegon Seimpere, i cili zbatohet në mënyrë të barabartë në organizimin e prodhimit. "Edhe në fabrika,

kishim nevojë për t'u përballur me argumentin e motorëve elektrikë në këtë kënvështim: të njëjta linja prodhimi si ato motorëve me karburant, i njëjti ritëm prodhimi, mund të thuhet", minimizon inxhinieri, "kemi hequr motorin me karburant dhe në vend të tij, kemi vënë atë elektrik dhe konvertitorin DC/DC. Hapësirën e përfituar nga serbatori dhe shkarkimi e mbushëm me bateri". Sigurisht, bëhet fjalë për një thjeshtëzim, por është e vërtetë që struktura e e-Cmp është identike me atë të Cmp tradicionale. Akumulatorët janë ata që janë përshtatur: një modul në pjesën e

përparme të panelit, gjashtë nën sediljet e para, një tjetër në pjesën qëndrore të panelit dhe dhjetë ku ishte më parë serbatori. Secili përmban 12 qeliza (për një total prej 350 kilogram) dhe përfshin në strukturë, qarqet e ftohjes, të cilat jo vetëm që hyjnë në punë gjatë fazave të ngarkimit të shpejtë, por edhe që mund të kontrollohen përmes aplikacionit për të para-kushtëzuar bateritë në distancë. Ato gjithashtu bëjnë që puna të kryhet në temperaturë optimale, si për autonominë, ashtu edhe për të arritur qëndrueshmëri më të madhe.



MASERATI 80 VJET MË PARË, FITORJA NË "TARGA FLORIO"

Kush e ndjek në vijimësi këtë rubrikë do të ketë vënë re një zhytje në thellësi të viteve. Historia që po tregojmë në fakt zë fill në vitin 1939, por lidhet saktësisht me temën që është trajtuar në dy javët e fundit. Sepse, protagonist është makina Maserati Tipo 6CM dhe ka lindur në atë territor, në Emilia Romagna, aty ku disa dhjetra vjet më vonë, do të pagëzohej si "Motor Valley". Atje është zhvilluar javën e kaluar "Motor Valley Fest", ndërsa po ashtu atje është organizuar edicioni i tretë i "Motor 1 Days". Për këtë arsye lidhja me këtë vend është e fortë dhe shkakut është përvjetori i fitores së automobilistit njëvëndësh italian në Targa Florio në vitin 1939. (Garë automobilistike në terren të hapur që zhvillohet në Sicili).

Fruti i punës së Ernesto Maseratit

Janë kohët epike të automobilizmit, kur spikatin më tepër shpikjet dhe talenti, intuïta dhe risku se sa kalkulimet, sinergjia

apo qëllimet e marketingut. Dhe kjo mrekulli e mekanikës doli nga mendja dhe duart e njërit prej themeluesve të Tridentes, Ernesto Maserati, i cili filloi të punonte për njëvëndëshen Tipo 6CM që në vitin 1935.

Motor i mbingarkuar

Motori është me 6 cilindra i linjës së mbingarkuar me kompresor vëllimor, me

dy boshte me gunga në testato, që vihen në lëvizje nga një ringritje e ingranazheve dhe me dy valvola për çdo cilindër. Fuqia është 175 kf. Por, më tepër se sa motori, arma fituese është telajo: strukturë me mbështetëse paralele, ndërsa suspacioni i përparëm paraqet balestra dhe zbarrë të përdredhur të aplikuara në mënyrë që të rregullojnë tensionin e ►



EshopWedrop mbërriti

Tani mund të blini online çdo gjë që dëshironi nga dyqanet tuaja të preferuara në Itali, Britaninë e Madhe, USA dhe EshopWedrop do t'i sjellë porositë tek ju në Shqipëri.



info@eshopwedrop.al



www.eshopwedrop.al



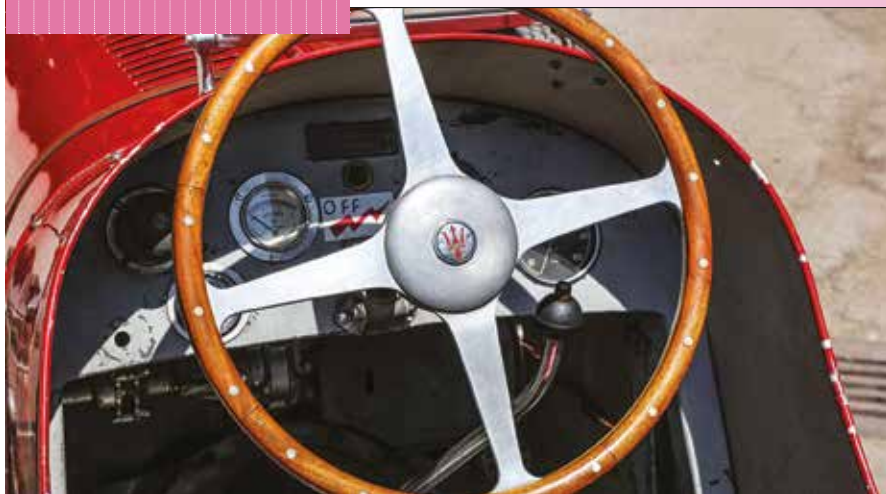
EshopWedrop mund ta gjeni në Facebook

EshopWedrop

OPENING DOORS TO ONLINE STORES

Në bashkëpunim me





◀ balestrës në bazë të karakteristikave të pistës së garës.

Një projekt fitues

Përsa i përket karrocërisë, duhet thënë se ka pasur përmirësime të ndryshme me kalimin e kohës, gjë që çoi në një supermaci thuajse absolute në 1938, kur Tipo 6CM mundi të frikshmet E.R.A. britanike, si dhe të famshmen Alfetta di Alfa Romeo, në një

mori garash në cirkuitet më të rëndësishme europiane si me automobilë zyrtarë të markave prodhuese, ashtu edhe ato që i besoheshin Gentlemen Drivers. Mbi të gjitha janë tre edicione rresht të Targa Florio-s të fituara nga kjo makinë: 1937, 1938 dhe 1939.

Me 140 km në orë

Duke iu kthyer motivit të festimeve, ashtu siç kemi shkruar më lart, ky lidhet

me vitin 1939 dhe më saktësisht me datën 14 maj. Luigi Villorosi kaloi i pari finishin në Palermo, në Cirkuitin Parco della Favorita. Villorosi regjistroi edhe xhiron më të shpejtë të garës me kohën 2 min e 24 sekonda me shpejtësi mesatare 141,908 km/orë. Në podium si fitues të vendit të dytë dhe të tretë u ngjitën respektivisht Piero Taruffi dhe Guido Franco Barbieri, edhe ata po me Maserati Tipo 6CM.

Ishte ky një rezultat historik për Casa del Tridente, me tre suksese radhazi me 6CM, por që u ndoq edhe në 1940 me Maserati Tipo 4CL, të drejtuar gjithmonë nga Luigi Villorosi.





AUTO CLUB ALBANIA



Anëtarësohu në ACA

Përfito nga shërbimet e asistencës në emergjencat rrugore.
Çmime të Redukuara për Anëtarët ACA për shërbimet e tjera.

TRANSPORT
ME KARROATREC



SHËRBIM
GOMISTERI



SHËRBIM
BATERIE



FURNIZIM
ME KARBURANT



RIKUPERIM
ÇELËSI



Adresa:

Rruga "Ismail Qemali", Nr. 32/1, 1019, Tiranë

Anëtarësime:

Email: anetar@aca.al

Mob: +355 6760 00780

Tel: +355 4 238 7017

Call Center:

Email: info@aca.al

Mob: +355 6760 01222

Tel: +355 4 238 7017

KUR KTHIMIN E BËN "MOMENTI"

Për menaxhimin e sjelljes së automjetit nuk është vetëm kontrolli i qëndrueshmërisë. Ekziston gjithashtu edhe një mënyrë tjetër më eficiente dhe parandaluese: në vend të frenimit të rrotave, është e mundur që ato të përshpejtohen. Pra, një sistem Esp i kundërt.

nga **Roberto Boni**

Torque vectoring". Ata që ishin skeptikë përballë këtij termi, tashmë të zakonitë gjatë përshkrimit teknik të modeleve aktuale, mund të ngushëllohen, duke qenë se, nëse përkthehet

fjalë për fjalë, nënkupton vektorizim të momentit përdredhës: terminologji kjo që mund të gjenerojë debat midis shumë palësh. Duke përdorur fjalë më të kuptueshme, mund të përcaktohet si shpërndarja e rregulluar e momentit përdredhës tek rrotat. Për kuptimin e kësaj çështjeje, le të nisemi nga konceptet bazë. Tek autoveturat është i pranishëm diferenciali për përshtatjen e shpejtësisë së rrotave aktive nëpër kthesa në funksion të trajektoreve të ndryshme: duke qenë se i nevojitet të përshkojë një rreth të jashtëshkruar më të gjatë, rrota e jashtme do të duhet të rrotullohet me një shpejtësi më të lartë se ajo e brendshme. Falë konstruktivitetit të veçantë, diferenciali arrin ta përbushë këtë detyrë duke bërë në të njëjtën kohë shpërndarjen e njëjtë të momentit përdredhës.

ÇËSHITJE ADERENCE

Sistemi funksionon në mënyrë të rregullt kur të dyja rrotat kanë aderencë të mirë. Por, nëse tek njëra ajo humbet, rritet shpejtësia e saj e rrotullimit, ndërsa ajo e kundërta ngadalëson dhe në rastet ekstreme (psh. kur një anë e makinës është mbi akull ndërsa tjetra në asfalt të thatë) ndalon, duke ndaluar lëvizshmërinë e makinës.

Për zgjidhjen e këtij problemi janë konceptuar diferencialët e bllokueshëm të modeleve me kalueshmëri të lartë, të cilat i ngurtësojnë rrotat e të njëjtit aks, ose ato autoblokues, të përdorura zakonisht tek modelet sportive, tek të cilat me sisteme të ndryshme ndalohet përshtatja e rrotullimit të rrotave nëse gomat nuk kanë aderencë të njëjtë. Kjo bën të mundur që nëpër kthesat e përshkuara me shpejtësi të larta humbja e kapjes së rrotës së brendshme të gjeneruar nga transferimi i ngarkesës vertikale tek ajo e jashtme, të shkaktuar nga rrokullisja, të mos komprometojë lëvizshmërinë e makinës: në këtë rast, diferenciali vazhdon të garantojë transmetimin e një pjese ▶

DUKE PËRSHPEJTUAR RROTËN

Diferenciali sportiv i Audi përdor dy ingranazhe të menaxhuar në varësi të nevojës nga friksioni me shumë disqe për të përshpejtuar rrotën në anën e jashtme të kthesës, në mënyrë që të transferohet në të më tepër moment përdredhës.

Friksionet me shumë disqe mund të mbyllen për të vënë në punë progresivisht ingranazhin e mbivendosur i cili përshpejton rrotën, duke rritur në këtë mënyrë momentin përdredhës që vepron në të.

Ky është ingranazhi që përshpejton rrotën e anës së tij kur friksioni përkatës mbyllet. Diferenca në shpejtësi që rezultojnë midis rrotave është e barabartë me 10%.

SIVEPRON

FORCA NDIHMOM MAKINËN TË KTHEHET

Skemat këtu anash tregojnë si torque vectoring modifikon shpërndarjen e momentit motorik përdredhës midis rrotave të të njëjtit aks të një traksioni integral. Në kushte normale, shpërndarja është e njëjtë, por kur një pjesë e shtytjes transferohet nga një rrotë tek tjetra, çekuilibri i forcave të traksionit indukon një rrokullisje të lehtë të karrocerisë së automjetit sipas aksit vertikal, i dobishëm për të kundërshtuar nënkthimin apo limituar mbikthimin.

Gjatë hyrjes në kthesë, momenti përdredhës transferohet te rrota e jashtme për të limituar nënkthimin dhe rritur shkathhtësinë.

Gjatë ndryshimeve të drejtimit mund të përzgjidhet shpërndarja e momentit për të privilegjuar shkathhtësinë ose qëndrueshmërinë.

Gjatë daljes nga kthesa, sistemi torque vectoring e zhvendos momentin tek rrota e jashtme, duke reduktuar nënkthimin.



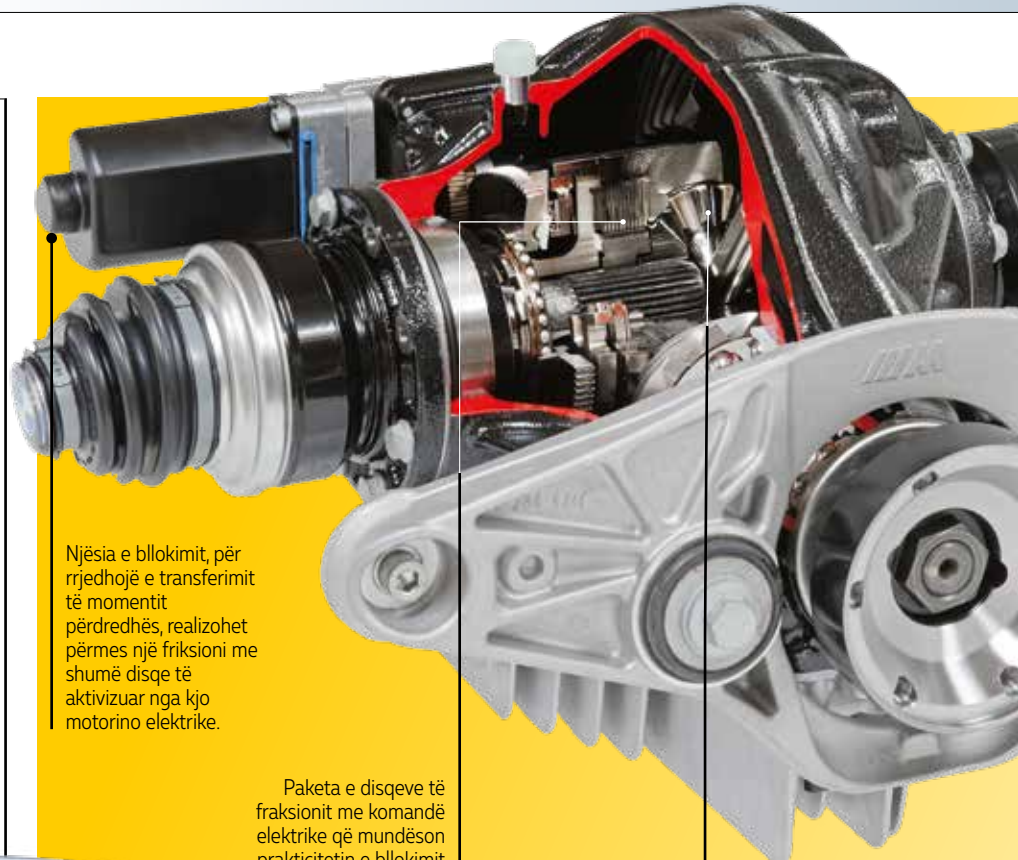
Mekanizmi bazë i diferencialit mbetet i pandryshuar: shpejtësia e pandryshuar e rrotullimit midis rrotës së brendshme dhe të jashtme gjatë përshkimit të kthesës përfitohet përmes sistemit të përbërë nga ingranazhet konike planetare.

Një motorino elektrike aktivizon një pompë e cila krijon presionin hidraulik që vepron mbi një friksion për ta mbyllur kur nevojitet

ORIGJINA

DEBUTOI NË NJË MODEL JAPONEZ

Makina e parë e pajisur me torque vectoring ishte Mitsubishi Lancer Evolution IV e vitit 1996. Sistemi Active Yaw Control ishte i disponueshëm me porosi tek versioni Gsr dhe ishte e pajisur me një diferencial aktiv me komandë hidraulike dhe kontroll elektronik. Në vitin 2007, tek versioni i fundit i Lancer, varianti Evo X, sistemi evolui në S-AWC (Super All Wheel Control), integruar me menaxhimin e diferencialit qendror aktiv për traksionin integral dhe të kontrollit të qëndrueshmërisë.



Njësia e bllokimit, për rrjedhojë e transferimit të momentit përdredhës, realizohet përmes një friksioni me shumë disqe të aktivizuar nga kjo motorino elektrike.

Paketa e disqeve të fraksionit me komandë elektrike që mundëson praktikitetin e bllokimit të diferencialit.

Mekanizmi bazë i diferencialit M është i njëjtë me atë të versioneve normale: satelitët, të fiksuar tek kutia e cila rrotullohet nga korona, duke u rrotulluar i mundësojnë planetarëve, të fiksuar tek semiaksët, të marrin shpejtësi të ndryshme.

◀ të momentit përdredhës tek rrota që gjendet në krahun e jashtëm të kthesës.

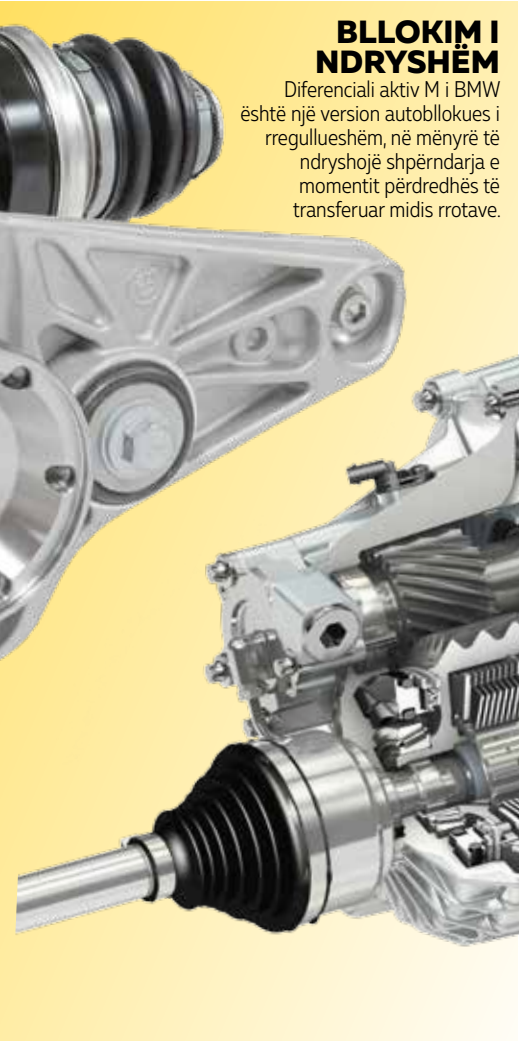
LAMTUMIRË NËNKTHIMIT!

Duke qenë se versioni autoblokues mund të realizojë një shpërndarje asimetrike të momentit përdredhës, teorikisht edhe në këtë rast mund të flitet për torque vectoring. Megjithatë, ky term përdoret vetëm në rastet kur shpërndarja e momentit nuk është pasive, por aktive dhe e kalibruar, falë asistencës elektronike. Siç ndodh në rastin e diferencialëve të veçantë të vendosur në disa modele sportive, por jo vetëm. Në këtë mënyrë mund të përmirësohet sjellja e një makine nëpër kthesa pa pasur nevojë për ndërhyrjen e ESP, i cili, duke frenuar një ose dy rrotat, i ngadalëson ato. Në rastin e torque vectoring, shpërndarja e pa balancuar e momentit përdredhës gjeneron një rrotullim të karrocërisë kundrejt aksit vertikal duke eliminuar nënkthimin apo mbikthimin. Sisteme të tilla janë të tipeve

të ndryshme: zakonisht i shoqërojnë, mekanizmit të zakonshëm të diferencialit, një apo dy friksione me shumë disqe të menaxhuara nga sistemi elektronik, të cilat mundësojnë ndryshimin e burimit të bllokimit apo ndryshojnë shpejtësinë e një rrote, në mënyrë që të transferojnë tek ajo një pjesë të momentit përdredhës. Disi më origjinal koncepti i Twinster tek Gkn, tek e cila përdoren vetëm dy friksionet, nga një për rrotë, duke eliminuar praninë e mekanizmave planetarë. Këto sisteme nuk duhet të ngatërrohen me ato që ndonjëherë emërtohen diferenciale autoblokues elektronik, të cilët janë vetëm një mënyrë punimi specifike e Abs/Esp, të konceptuara për të përmirësuar momentin gjatë shkëputjes në terrenet me aderençë të ulët. Duke frenuar rrotën që rrëshqet, për funksionimin e diferencialit, një sasi momenti përdredhës proporcionale me momentin frenues transferohet tek rrota e anës së kundërt, e cila në mungesën e këtij veprimi do të qëndronte e ndaluar, duke i garantuar asaj lëvizjen.



Në disa modele Suv dhe crossover me rrota të para aktive, një selektor mundëson të modifikohet kalibrimi i sistemeve të ndryshme të makinës për t'i përshtatur me kushtet e terrenit. Midis tyre mund të jetë i pranishëm edhe bllokimi elektronik i diferencialit përmes frenimit të rrotës që humbet aderençë.



BLLOKIM I NDRYSHËM

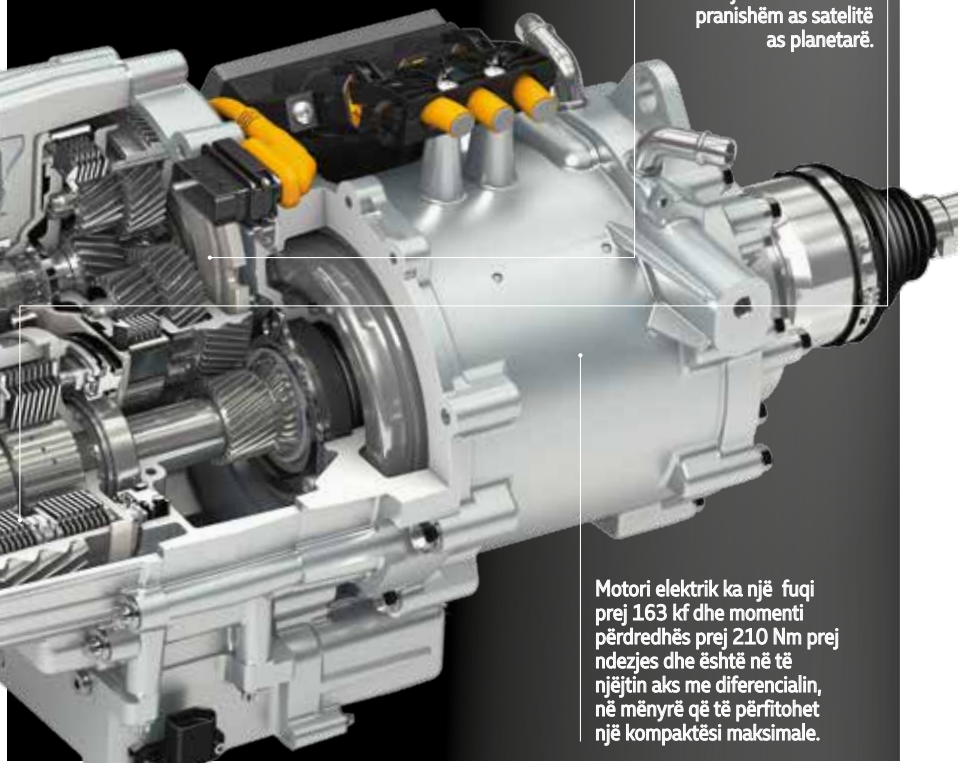
Diferenciali aktiv M i BMW është një version autoblokues i rregullueshëm, në mënyrë të ndryshojë shpërndarja e momentit përdredhës të transferuar midis rrotave.

MOTOR SMART PËR MODELET EV

Versioni eTwinster 2speed i kompanisë britanike Gkn është një grup motorik elektrik me kambio me dy shpejtësi dhe diferencial aktiv Twinster. Është i montuar në aksin e parë të një prototipi të realizuar nga Gkn, të bazuar tek Jeep Renegade

Per migliorare il rendimento del motore alle alte velocità c'è un cambio a due rapporti: così l'elettrico non è costretto a girare a regimi troppo elevati

Diferenciali aktiv Twinster, i njëjti i pranishëm, psh. tek Opel Insignia 4x4, bazohet vetëm në dy friksione me shumë disqe për të shpërndarë sipas dëshirës momentin përdredhës në varësi të nevojës. Pra nuk ka të pranishëm as satelitetë as planetarë.



Motori elektrik ka një fuqi prej 163 kf dhe momenti përdredhës prej 21.0 Nm prej ndezjes dhe është në të njëjtin aks me diferencialin, në mënyrë që të përfitohet një kompaktësi maksimale.

ALTERNATIVA

ËSHTË EDHE SHPËRNDARJA "LIGHT"

Për të përfituar torque vectoring nuk është i domosdoshëm një diferencial i veçantë: është e mundur edhe të limitohet vetëm tek përdorimi i frenave. Zakonisht Abs/Esp aktivizohen për të stabilizuar makinën, por mund të përdoren për të transferuar momentin përdredhës midis rrotave të të njëjtit aks të pajisur me një diferencial të zakonshëm. Duke frenuar lehtë rrotën e anës së brendshme të kthesës, tek tjetra zhvendoset një pjesë e momentit përdredhës, e cila varet nga sasia e ndërhyrjes dhe kushtet e aderencës. Në këtë mënyrë korrigjohet nënkthimi duke krijuar një rrotullim të makinës sipas aksit vertikal të saj, në drejtimin e kthesës. Pra, principi është i njëjtë me atë të torque vectoring "mekanik", por efekti është tejet më i limituar: veprimi i frenave është faktikisht shumë i reduktuar, si për të mos penguar shumë ashtu edhe për të mos e ngadalësuar makinën.



VEPRIMI

Nëpër kthesa, frenat e rrotave të brendshme (tek modelet 4x4; ose në rast të kundërt vetëm ato të rrotës aktive) aktivizohen lehtë. Në këtë mënyrë një pjesë e momentit përdredhës transferohet tek rrotat e anës së jashtme.



REAGIMI

Momenti përdredhës i pa barabartë midis rrotave përkthehet me forca të shkëmbyera me rrugën më të larta në anën e jashtme: gjë e cila sjell një rrotullim të karrocerisë në sensin e kthesës, i cili zvogëlon nënkthimin.





YAMAHA XSR 700 XTRIBUTE, TEST NË NDERIM TË MITIT XT

Yamaha nderon motorin mitik XT 500 të 81-shit me modelin X Tribute që ka marrë linjën dhe ka shfrytëzuar bazën optimale mekanike të XSR700. Ka ndryshuar ergonomia dhe detajet

Kush nuk e kujton të mrekulueshmen Yamaha XT500 të 81-it me serbatorin alumin dhe me fileto të kuqe? Ndër vite u bë një ikonë e modelit enduro.

Në vitin 2019, Yamaha e rikujton këtë motor jo me një version të ri, por me një organizim special të të vlerësuarës

XSR700, që emërtohet pikërisht XTtribute XSR700 dhe hyn me të drejtë në koleksionin Faster Sons di Yamaha. Baza është dycilindërshi CPD me 689 cc që shtyn edhe modelin më të ri XTZ700 Tenere,

i cili futet në çiklistikë me telajon prej çeliku të po asaj XSR700 që aq shumë është pëlqyer ndër modelet klasike. Modeli XTtribute ka ndryshuar edhe në superstrukturë dhe prandaj me të drejtë ▶



GJOBAT E MAKINAVE

nga Policia Rrugore
dhe Policia Bashkiake



paguajini në të gjitha agjencitë
Unionnet - Western Union



**Në të gjitha agjencitë Unionnet - Western Union,
ju mund të bëni:**

- Kontrollin për gjobat e makinës tuaj në sistem (online)
- Kryerjen e pagesës
- Verifikimin për heqjen e gjobës në momentin e pagesës (online)



Kudo dhe Kurdo pranë jush!



mbrojtësja e serbatorit. Feneri i pasëm me ndriçim LED të kujton shumë atë të XV 950, ndërsa shkarkuesi Akrapovic 2 në 1 është i lyer në të zezë. Gjejmë gjithashtu panelin e instrumentave në ngjyrë të zezë si dhe rimarrjen asimetrike nga XRS900. Çmimi është 8.490 euro.

SI ECËN

Yamaha XSR700 Xtribute ka marrë më të mirën e asaj që kemi parë duke qëndruar në shalën e XSR700. Është një motor i lehtë, i zhdërvjellët, perfekt për t'u rinisur. Motori është nga më të mirët në treg, frenat janë të forta. Rimerr pa shkëputje nga 2000 xhiro e deri në 10.500. I mbushur përgjysmë, ka një zhurmë të ëmbël si dhe një kambio klasike japoneze, precize dhe të lehtë. Është e qartë se nuk është motor udhëtues për dy vetë. Ndoshta, një pasagjer mund të rrijë, por nuk është komod. Gjithashtu, ka pak vend për ndonjë bagazh të mundshëm. Por, XSR është krijuar për t'u argëtuar, pa bërë ndonjë marrëzi dhe kësaj ia arrin më së miri. Ndër të tjera duhet thënë se për rifiniturat është treguar shumë kujdes dhe motori paraqitet i realizuar me të vërtet mirë.

Nuk mund të ishte ndryshe edhe për faktin se është një detyrim ndaj mitikut XT500 me serbator të kromuar. Kush mund ta harrojë atë?

◀ figuron në listat tona si një model që afron shumë me XSR klasike.

Në fakt, ndryshon pozicioni i drejtimit me një timon 4 cm më të madh dhe me një shalë 3 cm më të lartë. Mbështetëset e këmbëve janë menduar specifikisht si të një fuoristrade, ashtu si edhe gomat Pirelli MT60RS, të cilat

PRO DHE KUNDËR

Finiturat-motor me të vërtet i suksesshëm
Hapësira për pasagjerin e reduktuar

kanë dizajn me kunjë gjë që të kujton gomat e shiut në pistë. Janë të montuara në disqe 17". Në pjesën e përparme gjejmë një 120-she ndërsa mbrapa një 180-she. Duke pasur parasysh pikërisht modelin fuoristradë janë të organizuara edhe mbulesat mbi pirun, levat dhe timoni të ljera në të zezë si edhe







KTM 790 AVENTURE

Pas shëtites së shkurtër në Marok dhe krahasimit të Moto.it me Nico dhe Gix, le të flasim për KTM 790 Adventure. Realizohet në dy episode të veçanta që ju tregojnë se si ky maxienduro i fuqishëm përshtatet edhe në përdorimin e përditshëm. Nga qyteti në udhëtim jashtë qytetit...

Pas shëtites së shkurtër në Marok dhe krahasimit të Moto.it me Nico dhe Gix, kthehemi të flasim për KTM 790 Adventure. Do ta shohim këtë në dy puntata speciale që do të tregojmë se si përshtatet ky maxienduro i fuqishëm në përdorim të përditshëm. Nga qyteti dhe më pas jashtë tij. Në puntatën e dytë do të shohim aventurën shpirtërore të këtij motori të fuqishëm dhe të lehtë austriak.

Motori austriak ka në fakt një pamje sportive, por kush e ka provuar, e ka përdorur mbi të gjitha për lëvizje në qytet ose për udhëtime në fundjavë ose pushime. Për këtë motiv, i janë dedikuar dy prova, e para që nis nga qyteti për të mbërritur në liqen dhe bën një pjesë të



mirë rrugë në autostradë. Në të dytën do të guxojmë, duke pasur parasysh emrin Aventurë dhe rrotat "21"-she, por nuk duam t'ju tregojmë shumë. E kemi parë në krahasimet tona dhe e kemi konfirmuar në testin e qytetit: KTM 790 Adventure ka një ergonomi perfekte dhe shalë të rregullueshme (83 ose 85 cm) që ti përshtatet edhe pilotëve më të shkurtër se 1.7m. Serbatori nuk krijon asnjë shqetësim në drejtimin e motorit dhe në të vërtetë e ul seriozisht rëndësinë e gravitetit. Edhe me 20 litra në serbator, praktikisht nuk bëhet barrë për peshën. Shala është e rehatshme për udhëtarin, ndërsa hapësira e dedikuar për pasagjerin e dytë, e matur është vetëm pak milimetra më e vogël në krahasim me modelet e tjera, të cilat megjithatë mbur-



ren me pesha dhe dimensione shumë më të larta. KTM 790 peshon në fakt vetëm 213 kilogram i mbushur, një shifër rekord. Komandat janë të lehta, kambio me ndihmë elektronike (opsionale). Instrumenti TFT është i qartë dhe lexohet shumë mirë. Disa të dhëna janë pak të vogla, por kilometrazhi dhe xhirot e motorit janë shumë të qarta. Pjesa e sipërme rregullohet me një vidë me diametër 4

centimetra. Në pozicionin e ulët nuk siguron shumë mbrojtje, por edhe në pozicion të lartë, shtrirjet mbi 1 metër do të bënte që të merrnin më shumë ajër (sidomos me helmetat kryq).

Ngrohja. Edhe nëse e mbajmë gazin lart dhe e sforcuojmë në qytet, 790 Aventurë asnjëherë nuk është zemëruar (që të marrë flakë). Në këtë mënyrë, në qytet KTM e re transformohet nga një motor

aventurier në një shoqërues të qetë që i bën pak nga të gjitha. Edhe nëse shkoni në dyqan ose në punë, përpjekja është gjithmonë minimale. Njëlloj siç ka ndodhur me mono-cilindrat e enduro në vitet 80-të: e bukur jashtë qytetit, por perfekte edhe në kaosin e qytetit. Shalë dhe peshë e ulët e bëjnë atë një nga motorët më të lehtë në rrugë dhe kjo me siguri që do të vlerësohet nga motoçiklistët gjithnjë e më shumë, në krahasim me peshat e tjera 1250, 1260, 1290 të maxienduro të tjera. Motori ka një zhurmë të mirë shkarkimi, është shumë e vogël dhe e bën motorin me të ▶





adaptueshëm, ndoshta është një pelë agresive, por ajo shkon mirë me karakterin sportiv të 790. I pëlqen pezullimi ËP, edhe pa përshtatje të sofistikuar. Trashësia 43 mm është e drejtë dhe ka një hidraulikë të mirë, e cila gjithashtu mbështet mirë motorin. Gomat janë Avon AV53 / 54 në madhësi 90 / 90-21 dhe 150 / 70-18. Në kthesa, KTM 790 Aventurë është stabil dhe preciz. Në përzierje ai ende shfaq dritën e saj spektakolare, e kombinuar me karakterin eksploziv të motorit. Motori me dy cilindra është me të vërtetë i butë në qytet dhe i mjaftueshëm për të hapur gazin me vendosmëri për të zbuluar karakterin e një makine sportive në rrugë që kishim zbuluar tashmë në Duke 790. Konsumi i regjistruar në teste është më i miri në kategorinë enduro deri në 1000 dhe 18,5 km/l. Një e dhënë interesante, pasi është përfutur gjatë provës 20% jashtë qyteti dhe gjithashtu brenda tij.

◀ vërtet kompakt. Riniset me ëmbëlsi, ka xhiro të rregullta që shkojnë në 2.000. Në malore shtyn deri në 9.000 xhiro dhe duket si një djall i vërtetë në mes të zonës së kuqe.

Ka 95 kuaj fuqi të deklaruar. Dhe i kemi gjetur të gjitha. Mbi gjithçka, kambio dhe freksioni ka kavo me ndihmë MSR, që bën adoptimin e një tufe të operuar hidraulike praktikisht e tepërt. Motori ka 3 mënyra të drejtimit standard (Rally është opsionale) dhe piloti mund të vendosë kontrollin e tërheqjes dhe ABS sipas dëshirës. 790

udhëton në mënyrë të sigurt dhe të qëndrueshme edhe në shpejtësi të lartë dhe kilometrazhi tregon 140 pa problem. Mbrojtja nga ajri është e mirë (me kusht që të mos jeni më shumë se 1.8 metër, vjen pak ajër nga ana e helmetës) dhe shala është e kontrollueshme me KTM Adventure.

Pavarësisht se rrotat mund të jenë jashtë rrugës (21 dhe 18), aftësia e KTM 790 mbi asfalt është e menaxhueshme dhe shumë intuitave. Mendoni diçka për të dhe e realizon atë, është stabil dhe i saktë. Frenimi është i fuqishëm dhe i

Ekzaminimi në qytet dhe në udhëtimet jashtë tij i kemi kaluar në një mënyrë shumë të mirë. Sidoqoftë, motoçikleta jonë tregon me shkronja të mëdha fjalën Adventure: ne nuk mund të ndalemi për drekë në liqenin e Komos. Ejani me ne! Vazhdoni në episodin e ardhshëm...



OFERTA E RE
TIRANË - RINAS

12 EUR

SIGURI - KOMODITET - SHPEJTËSI



ATEX

TAXI EXPRESS

SHËRBIMI TAXI
NË TIRANË DHE NË TË GJITHË VENDIN

SHËRBIME TË TJERA

- Vip Transfer
- Makina me Qera
- Shërbime sipas kërkesës për Biznesin / Individë
- Udhëtime Turistike

Informoni dhe rezevoni

Call Center: +355 67 5000 300 +355 4 238 7070
www.atex.al, info@atex.al

KU PESHONJË TAKSAT

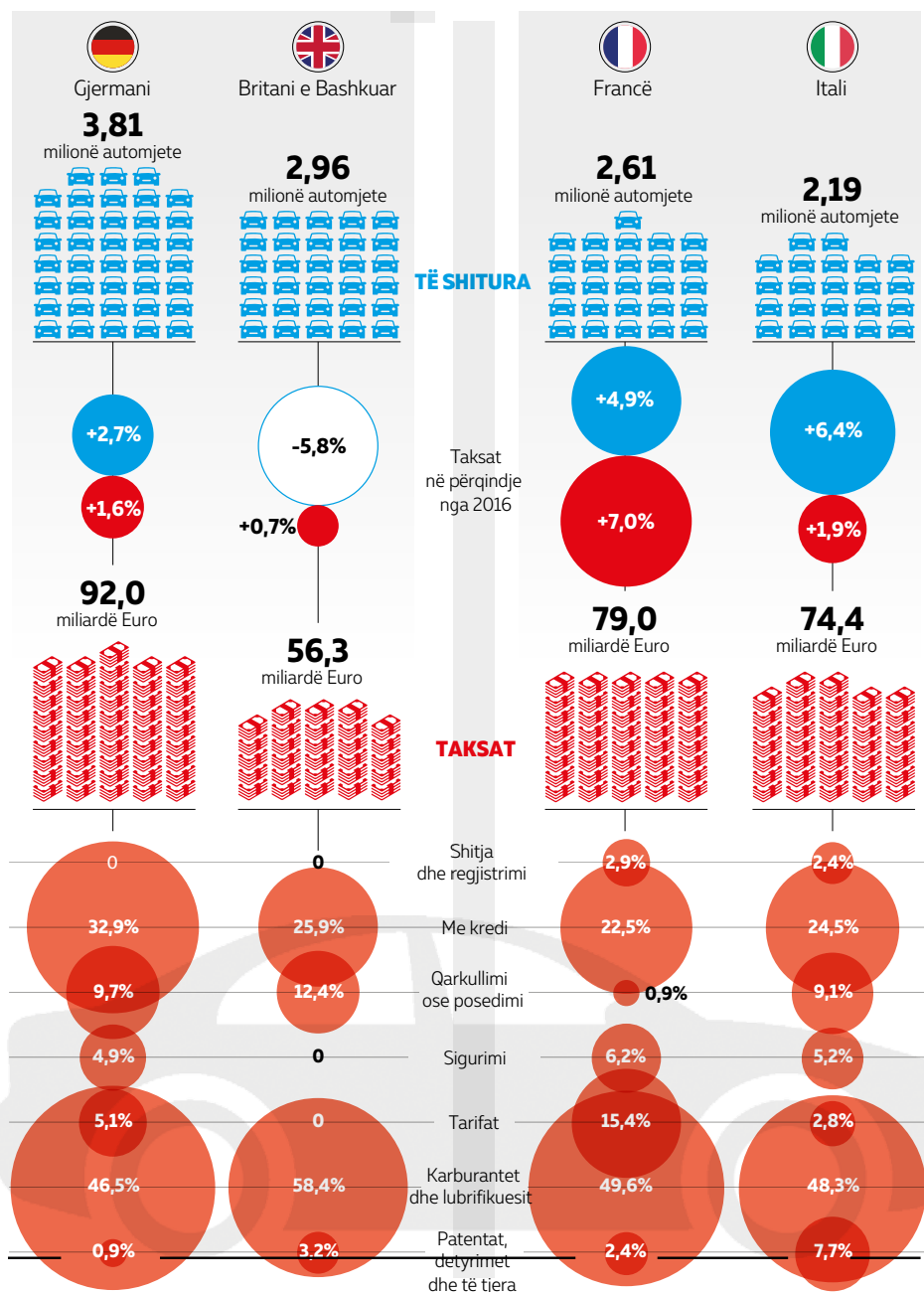
Mbi 70% e të ardhurave tatimore të gjeneruara në 2017-ën nga mjetet motorike në BE, 15 prej tyre janë të përqendruara në katër tregjet kryesore. Dhe akciza mbi karburantet vazhdon të ketë pjesën e luanit

Qeveritë ndërrohen, por akcizat ndaj karburanteve (dhe lubrifikuesve) nuk ndryshojnë. Kjo tregohet edhe një herë nga të dhënat e mbledhura nga Acea. Gjithashtu në vitin 2017, 15 vendet e para që kanë hyrë në Bashkimin Evropian, kanë shtrënguar rregullisht mjetet motorike (kryesisht makina, kamionë dhe autobusë) duke grumbulluar miliarda euro, ekzaktësisht 428. Mbizotërojnë, kontributet e taksapaguesve gjermanë, anglezë, francezë dhe italianë. Së bashku, katër tregjet kryesore kontinentale kanë mbledhur 301.7 miliardë euro, mbi 70% të totalit. Grafiku në faqe krahason trendin e shitjeve me të ardhurat nga taksat. Dhe nxjerr në pah faktin se benzina e nafta dhe metani dhe Gpl janë burimet kryesore të të ardhurave tatimore për sektorin, me këto të fundit të liruara nga detyrimet. Le të fillojmë me Gjermaninë: dërgesat rriten me 2.7%, taksat (kryesisht ato të akcizës dhe TVSH) vetëm 1.6%. Në Britaninë e Madhe, -5.8% e kontratave korrespondojnë me një rritje tatimore prej 0.7% (ato për karburantet janë gati 60% të totalit). Franca ka një rritje prej 4.9% të automjeteve të reja dhe një rritje prej 7% të të ardhurave (pothuajse gjysma e saj paguhet në qendrat e shërbimit). Së fundmi, Italia, ku Shteti, Rajonet dhe Provincat kanë mbledhur pothuajse 75 miliardë euro, prej të cilave 35.9 prej të cilave janë nga taksat e akcizave të zakonshme. A do t'i shohim italianët të emigrojnë, ndërsa është përfshirë edhe EV në faturën e energjisë elektrike?

M.P.

KATËRSHJA

Sipas Acea-s (Shoqata e Ndërtuesve Kontinentale), në 2017 në Evropën Perëndimore (me mirë, në 15 vendet themeluese të BE), automjetet (makina të lehta, komerciale dhe të rënda) janë tatur 428 miliardë euro. Nga këto, 301.7 janë të përqendruara në katër tregjet e para për shkak të regjistrimeve, siç tregohet edhe në grafikonin e mëposhtëm.





**RRITE SHPEJTËSINË E JETËS MENJËHERË!
BLI MAKINËN TËNDE ME LANDESLEASE!**

Financim deri në **75%** të mjetit.

Afati deri në 60 muaj.

Aprovim brenda 24 orëve.

LANDESLEASE SH.A

Rr. "Ismail Qemali", Nr. 32,

Kodi Postar: 1000, Tiranë, Shqipëri

Tel: +355 4 22 71 050 | Fax: +355 4 22 51 038

Mob: +355 68 900 4333

www.landeslease-al.com | info@landeslease-al.com



WE DRIVE TO PUSH THE LIMITS



INNOVATION PARTNER
SCUDERIA FERRARI



**SCUDERIA FERRARI CHOOSES
SHELL HELIX ULTRA DESIGNED FOR
ULTIMATE ENGINE PERFORMANCE**

Visit Shell.com/helix to see PurePlus Technology in action



DRIVE ON



Dyqani "Shell Lubricants" Rr.Dritan Hoxha, P.Hawai, Tirana
Mobile 00355 68 2058945 Web www.alba.al Email info@alba.al