

në bashkëpunim me
QUATTORUOTE

AutoClub

revistë e përdymuajshme • nr. 75 • viti i XI • nëntor - dhjetor 2019 • çmimi 200 Lekë

HILL CLIMB CHAMPIONSHIP

**Gjashtë vjet
“Trofeu Skënderbej”**

KAMPIONATI “GO-KART 2019”

**Emocionet e një
titulli për vitrinë**



AUTOSKANER

NJË SUV ËNDRRASH

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:
Bajram Muça
Koço Simaku

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

VIT I SUKSESSHËM, ACA E MBYLL ME KONGRESIN E CEZ-FIA

Mbërritëm në numrin e fundit të revistës "AutoClub" për këtë vit dhe në të tilla raste është e nevojshme për të bërë një bilanc të Klubit të Automobil të Shqipërisë. E krijuar në 2007-ën, Automobile Club Albania po rritet dhe po shtrihet ndjeshëm në shumë segmente të sektorit të automobilizimit duke dhënë kontributin e vet në zhvillimin e kësaj fushe në vendin tonë.

Siguria rrugore është një prej shtyllave kryesore të FIA-s, dhe ACA-s si anëtare me të drejta të plota e Federatës Ndërkombëtare të Automobilizimit, është e angazhuar për të vënë në zbatim në Shqipëri, projektet, fushatat dhe konkurset që kanë si qëllim kryesor edukimin e fëmijëve, të rinjve, drejtuesve të mjeteve apo të gjithë përdoruesve të tjerë të rrugës në lidhje me rëndësinë e respektimit të rregullave të qarkullimit për të shpëtuar sa më shumë jetë në aksidentet rrugore.

ACA organizoi edicionin e 9-të të Konkursit Kombëtar "Të Sigurt mbi Dy Rrota". Një kompeticion që ka në qendër të tij edukimin e fëmijëve me rregullat e qarkullimit rrugor me synim uljen sa më shumë të rrezikut të përfshirjes në aksidente me biçikletat e tyre. Ky konkurs nisi në 2011-ën me vetëm 5 shkolla dhe 20 fëmijë pjesëmarrës në Tiranë, ndërsa në edicionin e këtij viti u zhvillua në 11 qytete (Tiranë, Durrës, Vlorë, Elbasan, Fier, Shkodër, Korçë, Pogradec, Berat, Lushnjë, Lezhë) me një pjesëmarrje masive prej 104 shkollash 9-vjeçare publike dhe jo-publike dhe të 1720 fëmijëve të moshës 10-12 vjeç. Katër nxënësit e shollës 9-vjeçare publike "Pjetër Budi" në Tiranë, Mikea Bilushi, Sara Hudhri, Fabio Kola dhe Arelt Çeço të udhëhequr nga trajneri Arian Shehu morën pjesë në finalen e Konkursit Evropian "European Traffic Education Contest (ETEC 2019)", i cili këtë vit u zhvillua në Gjenevë të Zvicrës në datat 12-15 Shtator 2019.

Gjatë muajit shtator dhe tetor, Automobile Club Albania u bë pjesë aktive e Fushatës Ndërkombëtare të FIA Region I, "2 sekonda". Nëpërmjet videoeve dhe posterave sensibilizuese të shpërndara në faqen zyrtare të Klubit, aca.al dhe rrjetet sociale "Facebook", "Instagram" dhe "Twitter", u bëmë pjesë e një nisme që synon të sensibilizojë drejtuesit e mjeteve për rëndësinë që ka përqendrimi maksimal kur je në timon. "Mjaftojnë vetëm 2 sekonda për të shkatërruar gjithçka". Ky ishte slogan i fushatës që u pasqyrua edhe nga ACA në kanalet e saj zyrtare. Përfshirja e Klubit të Automobil të Shqipërisë u përshëndet edhe nga FIA Region I si nismëtare e fushatës.

Aspekti sportiv është një angazhim tjetër i ACA-s. Risia e këtij viti ishte organizimi për herë të parë i Karting Slalom. Me pjesëmarrjen e të rinjve 14-16 vjeç, të cilët drejtojnë kartin me shpejtësi të reduktuar mes disa pengesave të ndryshme të krijuara me piketa, synohet përfshirja e sa më shumë adoleshentëve në motor sport. Në edicionin e parë të ACA Karting Slalom morën pjesë 24 garues, 19 djem dhe 5 vajza. Dy fituesit, Alexia Karaguni për femra dhe Kristofor Mjeshtri për djem përfaqësuan Shqipërinë në Kampionatin Ndërkombëtar "FIA Motorsport Games" që zhvilloi edicionin e parë të tij këtë vit më 1-3 nëntor në Romë.

Edicioni i 2-të i Kampionatit Kombëtar Go-Kart 2019 ishte një tjetër organizim shumë i suksesshëm i Auto Club Albania. Në pistën e Expocity u zhvilluan gjashtë gara dhe morën pjesë rreth 40 pilotët, ndërsa është shtuar numri i pjesëmarrësve në kategorinë U-16, të femrave dhe të fëmijëve. Një kompeticion që ka prodhuar shumë emocione dhe spektakël. Tashmë, gjithçka konceptohet si një fundjavë familjare ku pilotët mbështeten nga të afërmit e tyre në pistë.

Hill Climb "Trofeu Skënderbej" u zhvillua për herë të 6-të. Një garë e regjistruar në FIA dhe e vlefshme për Kampionatin Evropian "Hill Climb CEZ-FIA", ajo është kthyer tashmë në një prej eventeve më tërheqëse për pilotët. Me pjesëmarrjen e 25 pilotëve në kategorinë Pro dhe 13 në kategorinë Promo, eventit dhuroi emocione, spektakël dhe adrenalinë për ata që e ndoqën nga afër.

Dhe viti nuk mund të mbyllet më bukur, përveçse me organizimin në vendin tonë të "FIA CEZ Congress" në Tiranë në datat 12-14 dhjetor. Klubi i Automobil të Shqipërisë do të jetë mikpritës i Kongresit Vjetor Sportiv të klubeve anëtare të FIA-s që janë pjesë e Central European Zone. Klubet anëtare dhe përfaqësuesit e tyre mbledhen për të diskutuar në lidhje me programet, projektet dhe ndryshimet që mund të bëhen për sa i përket garave të ndryshme. Trajnime, takime, forum dhe në fund një ceremoni për ndarjen e çmimeve të vitit janë disa prej detajeve të Kongresit që do të zgjasë 3 ditë.

Në fund mund të themi se ishte një vit i suksesshëm, ndërsa në 2020-ën na presin sfida të tjera ku do të ketë më shumë aktivitete, angazhime dhe risi në të dyja drejtimet, sensibilizimin dhe sigurinë rrugore, dhe garat sportive nga ana tjetër.

Na ndiqni...

aktualitet

6 GJASHTË VJET "TROFEU SKËNDERBEJ 2019"

Rreth 40 pilotë marrin pjesë në garën Hill Climb. Fiton një 53-vjeçar me një makinë si e Formula 1. Canolli rikthehet sërish pas aksidentit, ndërsa Elton Shkurta krijon një automjet nga hiçi.

10 SHQIPËRIA NË "ETEC 2019", FIA: TË GJITHË JANË FITUES

Katër nxënës përfaqësojnë flamurin kuqezin në Gjenevë. Ja detajet dhe emocionet e finales që u zhvillua në Zvicër. Vitin e ardhshëm edicioni i 10-të i Konkursit "Të Sigurt mbi Dy Rrota"

12 NJË TITULL PËR VITRINË, KAMPIONATI KOMBËTAR I KARTINGUT

Indri Hoxha fiton titullin pas duelit me shokun e fëmijërisë, Frenkli Mema. Më shumë se 40 pilotë morën pjesë në një edicion spektakolar ku u zhvilluan katër disiplina. Afrohen shumë të rinj dhe fëmijë

14 "AUTO SALLON 2019" PANAIRI QË NDEZ TIRANËN

Zhillohet Edicioni i 4-rt, modele të reja makinash dhe shumë oferta. Spektakël i rrallë në pistën e ExpoCity. Shfaqje "drift" dhe adrenalinë për të pranishmit...

16 SALLONI I FRANKFURTIT 2019, JA MODELET E REJA

Nga Mercedes Benz, Audi, BMW, Volkswagen, Ford dhe shumë marka të tjera ndërkombëtare kanë ekspozuar prodhimet e tyre më të fundit. Më shumë makina elektrike dhe Suv

18 FUND DILEMËS, LIGJËROHEN "XHAMAT E ERRËSUAR"

Miratohet certifikimi i "xhamave të zinj". Ja udhëzimet për përdoruesit e makinave dhe serviset. Zbardhen pagesat dhe detajet e vendimit më të fundit të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë



36 MAZDA CX-30

Crossover-i i ri është një ndërthurje mes kompakes CX-3 dhe më të madhes CX-5, duke synuar bashkimin e praktikitetit të së parës, me komoditetin e së dytës. Te motorët edhe modeli i ri Skyactiv-X

38 REVOLUCION NË SHTËPINË E OPEL

Gjenerata e gjashtë e Corsa-s është e re në çdo detaj, nga arkitektura Cmp, e njëjtë me kushërinë Peugeot 208, te motorët dhe infotainment

40 HOLLYWOOD VS MARANELLO

"Le Mans 66 - Sfida e madhe" që u shfaq në kinema më 14 nëntor, tregon hakmarrjen e gjigandit Ford ndaj së voglës Ferrari. Një tjetër film me Cavallino-n e përfshirë, por me një rol humbës

auto Skaner

42 NJË SUV ËNDRRASH

Në verën e nxehtë të Vairanos, kupton se ëndrrat materializohen dhe bëhen realitet. Kjo është ajo që ndodhi me Tonale, premtimi i fundit i kompanisë italiane. Makina vendosi për herë të parë gomat në pistë dhe pëshpëriti si një profet mekanik i fragmentuar për të ardhmen

44 KUR LAPSI ËSHTË I KULTURUAR

47 NGA IDEJA TE REALITETI

48 KJO PREKJE SI MOTOÇIKLIST

20 AUDI A4

Ristilimi në mes të karrierës i më të shiturës së Ingolstadt i jep një pamje më agresive. Infotainment evoluon dhe pajisjet janë pasuruar. Debuton edhe motori hibrid i butë 12 volt

23 VOLKSWAGEN PASSAT

Një prej shtyllave të kompanisë prodhuese të Wolfsburgut i lejon vetes një retushim. Në zhvillim, autonomia elektrike e versionit hibrid plug-in është e epur dhe e rehatshme. E kompletuar me pajisjet e Adas

26 BMW SERIE 1

Ndryshim epokal për modelin mesatar të Mynihut. Tashmë është e disponueshme vetëm me pesë dyer dhe mbi të gjitha, kalon në traktion në rrotat para. Por, mos harroni kënaqësinë në timon

28 NISSAN JUKE

Gjenerata e re e Nissan Juke ka dimensione më të mëdha se para-ndëset duke synuar të joshë ata që duan një makinë me përmasa të mëdha.

30 SKODA SUPERB

Katër vjet pas debutimit, versioni i ri i Skoda Superb, (krenaria e kompanisë çeke të makinave), vjen i përditësuar sa në aspektin estetik, aq edhe në përmbajtjen teknike: që nga infotainment e deri tek motori

32 RENAULT CLIO

Gjenerata e pestë e modelit francez është përqendruar më tepër në përmirësimin e teknologjisë dhe sigurinë e makinës. Motori i lehtë, transmision manual me pesë raporte dhe gjithçka e ekuilibruar

14



23



28



68



74



76



56 KLUBI TRE SEKONDA

Rikthehet një prej sfidave më emocionuese. Por, këtë herë, protagonistet nuk janë coupé sportive, por SUV.

58 PROTAGONISTE: ELITE PËR PAK

59 APLIKOHET PREJ 14 VITESH

60 TEKNIKA: JO VETËM TURBO

62 QRING: SUPER LAMBO

64 PËRSHPEJTIMI: NISU! NISU!! NISU!!!

68 FIAT 130, LIMUZINA E FUNDIT E LINGOTOS

74 MV AGUSTA DRAGSTER RR 2019, E RAFINUAR DHE E EKZAGJERUAR

Ka shumë të reja për një prej motorëve më të veçantë dhe atipik në aspektin estetik. Çmimi është i lartë, 18.900 euro, por në një masë të madhe i justifikueshëm për punimet e shkëlqyera

76 MOTORI KRENAR

Nga dhjetori prodhohet motori i ri 3-cilindrësh i Clio-s

78 FRENIMI NË PARKIM

Vlerësohen sistemet e përparuara të ndihmës në drejtim.

GJASHTË VJET "TROFEU SKËNDERBEJ 2019", EDICION SPEKTAKOLAR

Rreth 40 pilotë marrin pjesë në garën Hill Climb. Fiton një 53-vjeçar me një makinë si e Formula 1. Canolli rikthehet sërish pas aksidentit, ndërsa Elton Shkurta krijon një automjet nga hiçi. Ja çfarë ndodhi në Malin e Krujës

Rreth 1200 metra mbi nivelin e detit, zhurmat e makinave që përshkonin të gjithë malin, shpejtësia në maksimum, rreziku që të shoqëron në çdo moment dhe një emocion që e përjeton rrallë. Klubi i Automobilit të Shqipërisë (ACA) dhe Federata Shqiptare e Sporteve të Automobilizmit (FASA) zhvilluan edicionin e 6-të të garës "Hill Climb Trofeu Skënderbej 2019". Në këtë aktivitet, ACA kishte edhe mbështetjen e Federatës së Auto Sporteve të Kosovës (FASK). Rreth 40 pilotë nga Shqipëria, Kosova, Mali i Zi dhe Hungaria "pushtuan" Malin e Krujës duke dhuruar spektakël dhe emocione të papërsëritshme, ndërsa i dhanë mundësi dhjetëra spektatorëve që e ndoqën këtë event nga afër, që të përjetonin një ndjesi që ndoshta mund ta provosh vetëm një herë në jetë.

Kompeticioni ishte konceptuar në dy ditë me pilotët të ndarë në dy kategori, Pro dhe Promo. Gara është e regjistruar në kalendarin e Federatës Ndërkombëtare të Automobilizmit (FIA) dhe e vlefshme për Kampionatin Hill Climb të Zonës së Evropës Qendrore (CEZ-FIA), gjë që i bën pilotët nga vende të ndryshme që të mos mungojnë asnjëherë në këtë event.

PROVAT ZYRTARE

Gjithçka nis me kontrollin fizik të mjeteve të premtën mbas dite, ndërsa të shtunën çdo gjë është gati për nisjen e provave zyrtare. Në kategorinë Pro regjistrohen 25 pilotë ku 22 janë nga Kosova, një nga Shqipëria, një nga Hungaria dhe një tjetër nga Mali i Zi. Laszlo Szasz që garon për klubin kroat të AK Dubrovnik Racing me Reynard Zetec dhe ngjashme me makinat e Formula 1, tërheq menjëherë vëmendjen e të gjithëve. Dhjetëra spektatorë rrethojnë makinën e tij të bardhë duke mos



LASZLO SZASZ

GARË EMOCIONUESE, DO KTHEHEM SËRISH

Laszlo Szasz ishte padyshim piloti më i veçantë në garën për edicionin e 6-të të "Hill Climb Trofeu Skënderbej 2019". Fituesi i këtij viti ishte garuesi më i vjetër, 53 vjeç, ndërsa tërheqi vëmendjen e të gjithë të pranishmëve për shkak të makinës që drejtonte, një Reynard Zetec e ngjashme me 1-vendëshet e Formula 1. Hungarezi që garonte për klubin kroat AK Dubrovnik Racing regjistroi kohën më të mirë 2 minuta 12 sekonda e 009 të qindat në xhiron e parë të garës. Në fund të eventit, Szasz deklaroi: "Asnjë garë nuk konsiderohet e lehtë. Të administrosh këtë automjet në moshën time 53-vjeçare nuk është e thjeshtë. Fitova dhe jam i lumtur, edhe pse mund të bëja një kohë edhe më të shpejtë. Gara ishte në ngjitje dhe për

mua është krejtësisht një gjë e re. Nuk e njihja aspak itinerarin dhe jam i bindur se vitin tjetër do të bëj akoma më mirë. Kam ndërmend të rikthehem sërish, edhe pse nuk është asnjëherë e thjeshtë. Bëhet një punë e madhe në prapaskenë. Kam investuar 250% pasion në këtë sport".





General classification | Programme by Category | Division classification | CEZ Start List | Archive

No.	Name	Division	Marka	Run 1	Run 2	Time	Gap	Speed
1.	2 Laszlo Szasz	DIV 5	Raynard Zetec	2:12.009	2:12.538	4:24.547		103.421
2.	777 Bardhyl Canolli	DIV 5	Radical SR8 LM	2:18.692	2:18.825	4:37.517	+12.970	98.580
3.	45 Vesilje Jaksic	DIV 1	Mitsubishi EVO 9	2:21.369	2:21.948	4:43.317	+18.778	96.570
4.	1 Perparim Dushi	DIV 1	Mitsubishi EVO 9	2:25.716	2:24.306	4:50.102	+25.555	94.311
5.	186 Gazmend Demoll	DIV 1	Opel Astra	2:35.035	2:34.923	5:09.958	+45.411	88.269
6.	29 Blerand Hasanaj	DIV 3	Opel Astra GSi	2:31.788	2:41.522	5:13.310	+48.763	87.325
7.	55 Ernest Daka	DIV 3	Bmw 325i	2:37.106	2:36.945	5:14.051	+49.504	87.119
8.	9 Besfort Bunjaku	DIV 2	Opel Astra SP	2:39.115	2:40.322	5:19.437	+54.890	85.650
9.	57 Osman Toverani	DIV 3	Audi S4	2:43.629	2:43.256	5:26.885	+102.338	83.698
10.	71 Bekim Kadria	DIV 3	Opel GSi	2:46.174	2:43.958	5:30.132	+105.585	82.875
11.	28 Mbat Vuçiterna	DIV 3	Golf II	2:46.089	2:45.064	5:31.153	+106.606	82.620
12.	21 Valon Mehmeti	DIV 3	Lupo	2:51.443	2:50.186	5:41.629	+117.082	80.086
13.	53 Agron Shulina	DIV 3	Audi	2:54.949	2:52.248	5:47.197	+122.650	78.802
14.	27 Besnik Çitaku	DIV 1	BMW E46	2:57.854	2:58.059	5:55.913	+131.366	76.872
15.	78 Alban Berisha	DIV 1	Suzuki Swift	3:02.543	2:58.129	6:00.672	+136.125	75.858
16.	31 Rajnald Zyfl	DIV 3	VW Corado	3:02.580	2:58.686	6:01.266	+136.719	75.733
17.	57 Emin Sabir	DIV 2	Yugo	3:02.965	3:05.749	6:08.714	+144.167	74.293
18.	43 Besnik Morina	DIV 3	Suzuki Swift	3:04.905	3:07.499	6:12.404	+147.857	73.468
19.	63 Kreshnik Maripi	DIV 3	Yugo	3:04.799	3:09.667	6:14.466	+149.919	73.063
20.	90 Lendrim Dogani	DIV 3	Peugeot 136	3:06.710	3:07.969	6:14.679	+150.132	73.022
21.	7 Bekim Fazlu	DIV 1	Renault Megane RS	2:39.129	DNF	DNF		
22.	18 Fatos Krasniqi	DIV 3	Opel Corsa	DNF	4:06.719	DNF		
23.	101 Valdim Krasniqi	DIV 3	Opel Astra	3:33.154	DNS	DNS		

BARDHYL CANOLLI

PASIONI MË RINGRITI

Dy vite më parë, më 11 Shtator të 2016-ës, piloti nga Kosova Bardhyl Canolli pësoi një aksident gjatë garës Hill Climb Trofeu Skënderbej duke thyer këmbën, ndërsa pësoi edhe disa dëmtime të tjera. Por, pasioni për këtë sport i dha forcë që të ringrihej. Në edicionin e këtij viti ishte një prej pretendentëve kryesorë për të zënë vendin e parë, por nuk ia arriti qëllimit. Megjithatë, Canolli është i kënaqur edhe me vendin e dytë në podium për sa i përket renditjes së

përgjithshme. "Konkurenti im hungarez Laszlo ia doli të fitonte pasi ka makinën më të shpejtë. Gjithashtu, kisha edhe një problem me amortizatorët në makinën time. Megjithatë, edhe me vendin e dytë jam i kënaqur. Më 11 Shtator të 2016-ës isha këtu në të njëjtin vend duke garuar kur pësova një aksident ku pësova thyerje të këmbës së majtë dhe disa dëmtime të tjera. Pasioni për këtë sport nuk më la që të dorëzohem dhe jam sërish këtu".



humbur rastin për ta prekur, shkrepur foto dhe realizuar video. Është mundësia më e mirë për tu ndjerë për pak minuta si pilot i Formula 1. Vet garuesit hungarez është një personazh ndryshe nga të tjerët. 53 vjeç dhe me një karrierë të konsiderueshme duke qenë edhe pilot në Formula 3, së bashku me ekipin e tij i japin dorën e fundit përgatitjes së makinës. Konkurenti i tij, Bardhyl Canolli i skuderisë Eurogoma RT, zotëron një Radical SR8 LM. Dy vite më parë pësoi një aksident në këtë garë në Krujë ku theu këmbën. Por, nuk u tërhoq për asnjë moment duke rikthyer sërish në timon për të ndjerë adrenalinën dhe mbajtur gjallë pasionin. Pilotët nisin provat e tyre zyrtare, ndërsa ankthi dhe emocionet rriten pas çdo sekonde. Hungarezi Szasz dhe Canolli janë dy pilotët më të shpejtë me të parin që regjistron kohën më të mirë, 2 minuta 20 sekonda e 980 të qindat në xhiron e dytë, ndërsa piloti nga Kosova dy sekonda më shumë. "Diferenca është shumë e vogël. Në garë jam i bindur që i rikuperoj. Do fitoj unë", thotë Canolli pas provave zyrtare duke treguar se është gati të vendosë bast për suksesin e tij. Në kategorinë Promo regjistrohen 13 pilotë ku padyshim bie në sy Elton Shkurta. Një i apasionuar "i çmendur" që ia ka dalë të realizojë një makinë duke e ndërtuar ▶



Momenti i dhënies së çmimeve për fituesit e "Hill Climb Championship, Trofeu Skënderbej 2019" nga z. Niko Leka, Presidenti i ACA

CEREMONIA

Në fund është radha e trofeve, kupave dhe shampanjës. Në podiumin e vendosur në majën më të lartë në Sarisalltik, spektatorët grumbullohen për të ndjekur nga afër ceremoninë. Presidenti i Klubit të Automobilit të Shqipërisë, z.Niko Leka së bashku edhe me drejtues të tjerë të klubit, nisin të dorëzojnë trofetë dhe çertifikatat për pilotët fitues. Shtrëngime duarsh, qindra foto dhe shumë Fair-Play mes garuesve, ndërsa spektatorët shijojnë ceremoninë. Një edicion spektakolar me shumë risi, emocione dhe adrenalinë për ata që e ndoqën nga afër apo mijëra të tjerë që patën mundësinë ta shijonin nëpërmjet kronikave speciale të realizuara nga rrjeti i RTSH-së, platforma Super Sport në Digitalb apo televizione dhe media të tjera që pasqyruan këtë kompeticion. Takohemi sërish vitin tjetër, me më shumë garues dhe spektatorë. Shpejtësia nuk njih limitet...

◀ gjithçka i vetëm nga fillimi. Shkurta vendos ta quajë ZZR2 Prototype, ndërsa i janë dashur rreth tre vite për ta finalizuar projektin. Renditet në vendet e fundit, por për të ishte më shumë një provë për automjetin. Në fund të provave zyrtare në kategorinë Promo, Lulzim Loci renditet i pari me Audi A4 duke regjistruar kohën 2:57.070, i ndjekur nga Gentian Kulla me Honda Civic dhe Julian Sami me BMW e36.

GARA

Një diell i ngrohtë, dhjetëra spektatorë, shumë femra dhe fëmijë. Një e dielë ndryshe në Sarisalltik, ndërsa spektakli është i garantuar. Spektatorët vendosen në pozicionet e lejuara rreth 60 minuta përpara startit të garës, ndërsa shijojnë nga afër emocionet që të falin automjetet që zotërojnë pilotët. Të gjithë kanë mundësinë që të fiksojnë në aparatet e tyre momente që mund ti përjetojnë vetëm një herë në jetë. Dy pretendentët dihen tashmë, hungarezi Szasz dhe piloti nga Kosova, Canolli. 53-vjeçari që drejton Reynard Zeteck jep maksimumin që në xhiron e parë duke regjistruar kohën 2:12.009, ndërsa Canolli është 6 sekonda më i ngadaltë. Në xhiron e dytë, pilotët ndryshojnë vetëm në të qindat në kohët e tyre. Në përfundim është Szasz që fiton edicionin e 6-të të garës "Hill Climb Trofeu Skënderbej 2019". Pas tij renditen Bardhyl Canolli dhe në vend të tretë malazezi Vasilije Jaksic me Mitsubishi EVO 9. Gjatë garës së dytë, Belkim Fazliu me Renault Megane RS pëson aksident duke dalë nga rruga, por fatmirësisht pa asnjë dëmtim. Për sa i përket kategorisë Promo, Lulzim Loci me Audi A4 zë vendin e parë me kohën 2:57.394 i ndjekur nga Gentjan Shaqiri

me Alfa Romeo me kohën 3:06.010, ndërsa në vend të tretë Jualin Sami me BMW e36 me kohën 3:06.404.

ELTON SHKURTA:

KRIJOVA NJË MAKINË NGA E PARA

Kategoria Promo ku mund të garojnë pilotët e apasionuar pas garave të shpejtësisë është një mundësi shumë e mirë për ta që të hyjnë në botën e motor sportit. Klubi i Automobilit të Shqipërisë dhe Federata Shqiptare e Sporteve të Automobilitizmit u krijojnë mundësinë këtyre të apasionuarve që të marrin pjesë në gara. Një prej pilotëve të veçantë në këtë kategori ishte edhe Elton Shkurta. Pjesëmarrës i rregullt në garat sportive e makina dhe i apasionuar pas motor sportit, rreth tre vite më parë nisi të zbatonte një ide "të çmendur". Shkurta vendosi të ndërtonte vet një makinë garash. Me idetë e qarta në kokë dhe me shumë punë dhe përkushtim,

piloti ia doli të krijonte një makinë që e quajti ZZR2 Prototype. Dhe gara "Trofeu Skënderbej 2019" ishte një mundësi shumë e mirë për Shkurtën që të provonte makinën e tij që e krijoi vet. "Është një motor 1.4 që quhet ZX 14. Është i vitit 2008 dhe konsiderohet një prej më të fuqishmëve të motorëve të rrugës. Është afërsisht 2000 kuaj fuqi dhe një peshë shumë e lehtë. Ura para dhe mbrapa janë marrë nga një Honda Civic. Pastaj, çdo gjë tjetër është ideuar dhe ndërtuar nga mua personalisht", tha Elton Shkurta për makinën e veçantë të garave që tërhoqi vëmendjen e të pranishmëve në kompeticionin e organizuar në Malin e Krujës.





**AUTO CLUB
ALBANIA**

HAPET GO-KART



Autostrada TR - DR
Parkingu i City Park,
përballë EkpoCity

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

Email: sport@aca.al



SHQIPËRIA NË "ETEC 2019", FIA: TË GJITHË JANË FITUES

Katër nxënës përfaqësojnë flamurin kuqez në Gjenevë. Ja detajet dhe emocionet e finales që u zhvillua në Zvicër. Vitin e ardhshëm edicioni i 10-të i Konkursit "Të Sigurt mbi Dy Rrota"

Një biçikletë, një jelek të verdhë dhe një kaskë për mbrojtje. Katër nxënësit e shollës 9-vjeçare publike "Pjetër Budi" në Tiranë, Mikea Bilushi, Sara Hudhri, Fabio Kola dhe Arelt Çeço të udhëhequr nga trajneri Arian Shehu përfaqësuan Shqipërinë në finalen e Konkursit Evropian "European Traffic Education Contest (ETEC 2019)", i cili këtë vit u zhvillua në Gjenevë të Zvicrës në datat 12-15 Shtator 2019. Në këtë fazë finale, ekipi shqiptar kishte edhe mbështetjen e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR).

KONKURSI

Klubi i Automobilit të Shqipërisë që është pjesë e FIA-s, pas një rrugëtimi të gjatë në 11 qytete të Shqipërisë, me një pjesëmarrje masive prej 104 shkollash 9-vjeçare publike dhe jo-publike dhe të 1720 fëmijëve të moshës

10-12 vjeç, mbylli me sukses fazën finale të Konkursit Kombëtar Edukativ nën moton "Të Sigurt mbi Dy Rrota 2019" në maj të këtij viti. Ekipi shqiptar bëri një paraqitje të mirë, pavarësisht renditjes. Në vend të parë u rendit Çekia me 594 pikë e ndjekur nga Sllovakia me 584 pikë dhe Serbia me 575 pikë. Konkursi Evropian për Edukimin në Rrugë (ETEC) synon që të intensifikojë edukimin në çdo shtet dhe njëkohësisht të ulët sa më shumë rreziku i përfshirjes së fëmijëve në aksidente me biçikletat e tyre. Gjithashtu, konkursi inkurajon klubet anëtare që të zhvillojnë në vendet e tyre aktivitete në lidhje me edukimin në rrugë të fëmijëve. Konkursi është krijuar më 1986. Faza finale zhvillohet çdo vit në shtator në vendin pritës që caktohet më parë. Çdo klub anëtar që merr pjesë, në rastin konkret Auto Club Albania, përzgjedh një ekip me dy vajza dhe dy

djem të moshës 10-12 vjeç që marrin pjesë në finale. Në këtë event marrin pjesë rregullisht 22 shtete. Gjatë ceremonisë zyrtare përpara nisjes së eventit, presidenti i FIA-s, Jean Todt përshëndeti të gjithë të pranishmit dhe vuri theksin në rëndësinë e këtij konkursi për sa i përket edukimit të brezave të ardhshëm për sigurinë rrugore. Gjithashtu, edhe FIA Region I si organizatore kryesore e këtij konkursi, në faqen e saj në "Twitter" shkroi: "Pavarësisht gjithçkaje, çdo fëmijë pjesëmarrës në konkurs është fitues. Urime, ju meritoni një medalje". Gjatë aktivitetit, u lançua edhe fushata më e re e FIA-s në lidhje me sigurinë rrugore: "Mjaftojnë vetëm 2 sekonda". Video dhe postera të ndryshëm në lidhje me këtë fushatë u shfaqën gjatë konkursit. Do të takohemi sërish vitin e ardhshëm me edicionin e 10-të të Konkursit "Të Sigurt mbi Dy Rrota".



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!

NJË TITULL PËR VITRINË MBYLLET KAMPIONATI KOMBËTAR I KARTINGUT 2019



Indri Hoxha fiton titullin pas duelit me shokun e fëmijërisë, Frenkli Mema. Më shumë se 40 pilotë morën pjesë në një edicion spektakolar ku u zhvilluan katër disiplina. Afrohen shumë të rinj dhe fëmijë

Edija që do fitoja, nuk dorëzohem asnjëherë". Indri Hoxha e ka të vështirë të përmbahet pasi është shpallur kampion i Kampionatit Kombëtar të Kartingut 2019. Me kupën në një dorë dhe shampanjën në dorën tjetër, afrohet pranë së dashurës dhe i jep puthjen e parë pasi ka zbritur nga podiumi si fitimtar. Poshtë kostumit të pilotit mban gjithmonë bluzën me mbishkrimin "ride or die". Garat janë pasioni i tij që fëmijë dhe është rritur bashkë me shpejtësinë dhe dedikimin ndaj tyre. Në fund të fundit, ka një shpërblim për atë që lufton për të realizuar ëndrrat e tij. Në vend të dytë dhe të tretë në renditjen e përgjithshme të kampionatit, u pozicionuan respektivisht Frenkli Mema dhe Gentjan Shaqiri. I pari, një shok fëmijërie i Indri Hoxhës, ndërsa të

dy luftuan deri në sekondat e fundit për ti rrëmbyer titullin njëri-tjetrit.

KAMPIONATI

Klubi i Automobilit të Shqipërisë organizoi edicionin e 2-të të Kampionatit Kombëtar të Kartingut 2019. Një kompeticion që po tërheq gjithmonë e më shumë të apasionuar pas garave dhe shpejtësisë. Eventi ishte konceptuar në gjashtë gara dhe u zhvillua për disa disiplina: meshkuj, femra, U-16 dhe fëmijë. Me pjesëmarrjen e më shumë se 40 pilotëve në kategorinë e meshkujve dhe të një numri të konsiderueshëm në kategoritë e tjera, uli siparin një edicioni i suksesshëm. Gjatë garave, gjithçka ishte e konceptuar si një fundjavë familjare me pilotët që garonin në pistë dhe të afërmit e tyre që i mbështesnin si spekta-

torë. Një kompeticion ku u luftua fort deri në sekondat e fundit. Më 27 Tetor 2019 u zhvillua edhe gara e fundit e kampionatit. Një finale që do të mbahet mend gjatë ku katër pilotët, Indri Hoxha, Frenkli Mema, Gentjan Shaqiri dhe Stefan Gravani mbërritën në sesionin final. Në fund të saj, Shaqiri u ngjiti në podium në vendin



RENDITJA E KAMPIONATIT KOMBËTAR 2019

Nr.	Emri	Mbiemri	PIKE TOTALE
1	Indri	Hoxha	98
2	Frenkli	Mema	88
3	Gentian	Shaqiri	80
4	Stefan	Gravani	55
5	Arber	Demeti	43
6	Kristi	Dilo	33
7	Erjus	Tufa	32
8	Rakip	Rusi	29
9	Elton	Shkurta	25
10	Klajdi	Kodra	19
11	Fisnik	Kuliçi	14
12	Andi	Demiri	8
13	Enea	Dilo	6
14	Ruxhero	Kondakçiu	6
15	Liridon	Tomja	6
16	Aldo	Durmishaj	4
17	Gerti	Rruga	4
18	Ledi	Palushi	4
19	Mateo	Aliraj	4
20	Griseld	Hoxha	2
21	Olsi	Hajro	2
22	Anton	Pulti	2
23	Mariglen	Turabi	1
24	Elvis	Stafa	1
25	Marlin	Feto	1
26	Anxhelo	Bitraj	1

ë parë i ndjekur nga Frenkli Mema dhe Indri Hoxha. Në renditjen përfundimtare, Hoxha shpallet kampion me 98 pikë i ndjekur nga Frenkli Mema me 88 pikë dhe Gentjan Shaqiri me 80 pikë. Për sa i përket femrave, Aretisa Gjika ka qenë pjesëmarrëse në thuajse të gjitha garat, ndërsa ka nisur të ketë interesim nga vajzat e reja për motorsportin. Gjithashtu, edhe pjesëmarrja në Kategorinë Fëmijë ka qenë në

një numër të kënaqshëm me 5-6 fëmijë në çdo garë. Rejan Tufa është shpallur kampion në këtë kategori.

PERSONAZHET

Kampioni Indri Hoxha është një prej pilotëve që ankohet në pjesën më të madhe të rasteve pasi e kërkon fitoren me çdo kusht. Në fund, ia doli që të fitonte titullin që aq shumë e dëshironte. "Këtë trofe do ta vendos në vitrinë", thotë Hoxha i lumtur pas suksesit. Frenkli Mema është piloti me peshën më të lehtë nga të gjithë. Kjo bën që të tjerët ta "sulmojnë" për këtë fakt. Është gjithmonë i përpiktë dhe nuk gabon thuajse asnjëherë. Vendi i dytë është plotësisht i merituar. Gentjan Shaqiri që të gjithë e njohin si "profesori" për shkak të profesionit të tij si lektor në universitet është nga ata të apasionuar që nuk mungon asnjëherë në gara. Në përfundim të kampion-

PILOTËT E TJERË PJESËMARRËS NË KAMPIONAT

Nr.	Emri	Mbiemri
1	Andi	Agaraj
2	Julian	Sami
3	Henri	Sina
4	Gridi	Kodra
5	Jon	Papadhimitri
6	Denis	Merruko
7	Endrin	Dedja
8	Meti	Përzhilla
9	Gentian	Guni
10	Erjon	Gixhari
11	Tritan	Guni
12	Taulant	Guni
13	Ardit	Todhe
14	Sindi	Allkja
15	Klodian	Rusi
16	Stilian	Pilika



atit, renditet në vend të tretë. Stefan Gravani ishte një prej zbulimeve të këtij kampionati. Një i ri që debutoi në këtë edicion dhe ia doli të luftonte deri në fund për të zënë një vend në podium në renditjen e përgjithshme. Gaboi në sfidën vendimtare, ndërsa nuk arriti dot që të kalonte në renditje "profesorin". Aldo Durmishaj është një prej pilotëve me peshën më të madhe, më shumë se 100 kg. Por, dëshira dhe pasioni që ka për garat dhe shpejtësinë nuk e pengojnë që të marrë pjesë në çdo garë dhe të kërkojë maksimumin. Erjus Tufa, Arbër Demeti, Elton Shkurta, Klajdi Kodra, Kristi Dilo, Fisnik Kuliçi, Gerti Rruga apo Rakip Rusi janë disa prej pilotëve të tjerë që kanë lënë gjurmë në Kampionatin e 2-të Kombëtar të Kartingut 2019. Duke ju uruar suksese të gjithë pilotëve pjesëmarrës në të gjitha kategoritë, ju presim në kampionatin e vitit tjetër me më shumë spektakël, adrenalinë dhe pjesëmarrje.





"AUTO SALLON 2019" NDEZ TIRANËN, NJË PANAIR I VEÇANTË

Zhvillohet Edicioni i 4-rt, modele të reja makinash dhe shumë oferta. Spektakël i rrallë në pistën e Expocity. Shfaqje "drift" dhe adrenalinë për të pranishmit...

Gjithçka e kuruar deri në detajet më të vogla, në pjesën më të madhe materiale të kushtueshme, pajisje elektronike të fjalës së fundit, një ndjenjë komoditeti që të pushton të gjithin sapo hap derën dhe rehatohesh në sediljen e një prej modeleve më të fundit të automjeteve që janë të ekspozuara në Edicionin e 4-rt të "Tirana Auto Sallon 2019". Kjo është pak a shumë ajo që përjeton në momentet e para kur hyn në panairin e automjeteve të Expocity. Mercedes Benz, Jeep, Fiat, Citroën, Land Rover, Jaguar, Mazda, Alfa Romeo, Volvo, Toyota, Ford, CF Moto dhe Iveco ishin markat që ekspozuan modelet më të fundit të tyre. Eventi është një platformë ideale për promovimin e sektorit të

autove, lançimit të modeleve të reja, inovacionit të sektorit (përfshirë dizajnet dhe parametrat e modeleve më të fundit të makinave, teknologjitë moderne të aplikacioneve dhe të aksesorëve, etj.), si edhe risive dhe tendencave të fundit. Gjatë katër ditëve të panairit u zhvillua edhe "Automotive Forum" me fokus ndërgjegjësimin rreth zhvillimeve më të fundit, problematikave të sektorit, si dhe ndryshimeve që duhet të ndodhin për t'i dhënë shtysë një zhvillimi të mëtejshëm. Në këtë forum të hapur mori pjesë Ministri i Turizmit dhe Mjedisit, Blendi Klosi, ish-Drejtori i Policisë Rrugore, Mitat Tola, zv/Drejtori i Përgjithshëm i DPSHTRR-së, Endri Haxhiu, Sekretari i Përgjithshëm i Automobile Club Albania, Eridon Lameborshi, drejtues të lartë të

institucioneve të ndryshme si edhe profesorë. Një event i konceptuar për t'u ofruar vizitorëve çdo gjë. Këtë herë, pjesë e "Tirana Auto Sallon 2019" ishin edhe shumë aktivitete argëtuese dhe spektakolare "drift" dhe gara kartingu.

PANAIRI

Koncesionarët ekspozuan modelet më të fundit, ndërsa thuajse të gjitha makinat ishin në ofertë nëse porositeshin gjatë ditëve të panairit. Organizatorët ishin kujdesur deri në detajet më të vogla për të krijuar kushte sa më komode për vizitorët. Makinat ishin të disponueshme ku gjithsecili mund të rehatohet dhe të shijonte opsionet që ofronin modelet. Me celularë nëpër duar për të fiksuar gjithçka nga kjo eksperiencë



e veçantë, ata që shijuan nga afër këtë event u kujdesën që të fiksonin momentet më të bukura. Modeli S 350 d 4Matic L i Mercedes Benz ishte makina më e shtrenjtë e "Tirana Auto Sallon 2019" me 150.690 euro. Në ambientet e brendshme të panairit, një kënd të veçantë kishte edhe "Albanian e-Sport Association" (AESA) ku të apasionuarit pas lojërave elektronike të modeleve më të fundit në lidhje me garat me makina, kishin mundësinë të argëtoheshin dhe kalonin disa orë të këndshme. Pak më tutje edhe një simulator ku vizitorët shijojnë drejtimin e një makine të tonazhit të rëndë. "Automotive Forum" ishte një tjetër mundësi brenda panairit ku u diskutuan dhe u hodhën ide për të bërë më të mirën e mundshme në drejtim të përmirësimit

të elementëve të ndryshëm të sektorit të automobilizmit. Për më shumë se dy orë, drejtues të lartë të institucioneve shtetërore dhe profesorë diskutuan në lidhje me çështjet që shqetësojnë më shumë sektorin e automobilizmit dhe se çfarë mund të ndryshojë në të ardhmen.

EVENTET SPORTIVE

Pjesë e panairit ishin edhe organizimet sportive në ambientet e jashtme të Exocity. "Drive Channel" realizoi eventin e "driftit" që e quajti "Smoke Monkeys" duke krijuar katër ditë të zjarrta. Shumë të apasionuar pas makinave dhe shpejtësisë, krijuan emocione dhe momente të rralla për të pranishmit duke bërë "drift", "moto freestyle", "showcase" dhe shumë

momente të tjera argëtuese. Goma të djegur, shumë tym dhe emocione të papërsëritshme është ajo çka mbetet pas asaj shtafje të rrallë në pistë. Sigurisht, është menduar gjithçka deri në detaje me muzikë të lartë në sfond ku në një prej ditëve performon për të pranishmit edhe Dj Aldo. Gjatër katër ditëve të panairit ishte e hapur edhe pista e kartingut. Automobile Club Albania u krijoi mundësinë të rinjve, femrave dhe fëmijëve që të shijonin xhirot apo garat me makinat kart. Katër ditë të "çmendura" të mbushura me emocione, spektakël, surpriza dhe mbi të gjitha, me shumë oferta për ata që dëshironin të bënin të tyren një prej modeleve të fundit të ekspozuara në "Tirana Auto Sallon". Takohemi sërish vitin tjetër...



SALLONI I FRANKFURTIT 20

Modele të reja, forume me diskutime të ndryshme, rreth 150 mijë vizitorë, ngjyra dhe luks. Salloni i Frankfurtit që është një prej më të mëdhenjve në botë për sa i përket ekspozimit të modeleve të reja të makinave, zhvilloi edicionin e 68-të të tij për dhjetë ditë me radhë, nga 12 në 22 Shtator 2019. Një event i rëndësishëm botëror ku mund të shkojë kushdo dhe të njihet me modelet më të fundit të makinave si edhe të rejat në fushën e automobilizmit.

MODELET E REJA

AUDI ekspozoi mini-crossover Audi A1 Citycarver, RS Q3, të shumëpëriturën RS6 Avant, e ndjekur nga një tjetër model, RS7 Sportback. Kompania gjermane bëri të ditur edhe një koncept të veçantë për një Suv plotësisht elektrik të gatshëm për sfidat e së nesërme. E pranishme gjithashtu edhe

Nga Mercedes Benz, Audi, BMW, Volkswagen, Ford dhe shumë marka të tjera ndërkombëtare kanë ekspozuar prodhimet e tyre më të të fundit. Më shumë makina elektrike dhe Suv





2019, JA MODELET E REJA

Suv-i i ridizajnuar Audi Q7. BMW dërgoi në Frankfurt modelin BMW M3 2020 me 500 kuaj fuqi dhe peshë të reduktuar në 65 kg me kambio manuale. Te stenda e BMW-së u ekspozua edhe super coupé M8, makina më e fuqishme e kësaj marke e prodhuar ndonjëherë. Gjithashtu, e pranishme edhe gjenerata e re e BMW X6. Mercedes-Benz prezantoi në Sallonin e Frankfurtit modelin e ri GLA, Classe A hibride plug-in dhe Suv-in GLB me 7 vende. Në stendë edhe Mercedes EQV dhe Mercedes EQS me këtë të dytën që del në treg me emetime zero. Debutoi në Frankfurt edhe versioni sportiv i Suv-it gjerman, Volkswagen Tiguan R me motor benzine 2 litra, 300 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 410. Në stendë edhe elektrika Volkswagen ID.3 dhe T-Roc Cabrio. Ky i fundit inauguron serinë CUV (Crossover Utility Vehicle) siç e quan Volkswagen. E ekspozuar në Sallon ishte edhe Porsche Tay-

can, makina e parë elektrike e kompanisë së Zuffenhausen, ndërsa Skoda kishte Octavian e re edhe hibride. Për tu theksuar edhe rishtimi i Opel Astra, e reja Grandland X Hybrid4 2020 dhe Vitaro Life. Prezente në Frankfurt edhe Lamborghini Sian, supermakina e parë hibride e kësaj kompanie. Land Rover më në fund kishte sjellë modelin e ri Defender, fuoristrada simbol e disponueshme në tre variante të ndryshme karrocierie. Modele të

reja në Sallonin e Frankfurtit edhe Hyundai i10 e gjeneratës së tretë. Gjithashtu, edhe Mini Cooper SE, e para Mini elektrike me autonomi 270 km. Seat solli gjeneratën e re të Leon duke përdorur për herë të parë si motorët Hybrid, ashtu edhe plug-in hibrid me 50 km autonomi në pozicionin 100% elektrike. Edhe Ford e pranishme në Sallonin e Frankfurtit me të modelet e reja Kuga dhe Puma.



FUND DILEMËS, LIGJËROHEN "XHAMAT E ERRËSUAR"

Miratohet certifikimi i "xhamave të zinj". Ja udhëzimet për përdoruesit e makinave dhe serviset. Zbardhen pagesat dhe detajet e vendimit më të fundit të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

Xhamat e zinj janë origjinale të makinës apo i ke vendosur vet? Kjo ka qenë pyetja që ka shqetësuar pa fund drejtuesit e mjeteve, policët rrugorë apo të rendit, qytetarët dhe të gjitha ata që u interesonte kjo çështje. Dilema dhe pyetje për një fenomen që u përhap shpejt dhe në masë të konsiderueshme në Shqipëri gjatë dekadës së fundit. Por, me miratimin më të fundit të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, dilema merr fund dhe gjithçka hyn në rrugë ligjore. Drejtoria e Përgjithshme e Transportit Rrugor propozoi rregullimin nënligjor duke i krijuar mundësinë të gjithë atyre që dëshirojnë të errësojnë xhamat e makinave.

Udhëzimi

"Nga 31 Tetori 2019, e drejta për të errësuar xhamat e autoveturave është zyrtarizuar dhe do bazohet mbi kritere cilësie e sigurie në përputhje me dispozitat ndërkombëtare. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor propozoi rregullimin nënligjor dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë miratoi Udhëzimin Nr. 5, dt. 07.10.2019 'Për miratimin dhe certifikimin e xhamave të errësuar me materiale të fabrikuara dhe të homologuara nga prodhuesi, për përdorimin e tyre në autovetura'. DPSHTRR ka hartuar rregulloren përkatëse të shërbimit më të ri, e cila është e pasqyruar edhe në faqen zyrtare: www.dpshttr.gov.al. Një xham konsiderohet që është i errësuar nëse Tejçueshmëria e Dritës (TD) është më pak se 70%! Me errësim të xhamit kuptojmë përdorimin e materialeve errësuese, por që vlera/niveli i errësimit në përqindje (%) përfshin totalin, së bashku, të xhamit origjinal dhe materialit errësues! Nuk lejohet errësimi i xhamit të përpamë ballor të mjetit. Përgjithimisht, lejohet ulja e tejqeshmërisë së dritës (TD) në xhamin e përpamë ballor vetëm në pjesën e



sipërme, në një shirit gjatësor, gjerësia e të cilit është deri në 125mm. Për xhamat e përpamë anësorë, të drejtuesit të mjetit dhe pasagjerit, parashikohet nivel tejqeshmërie drite (TD) jo më pak se 50%! Duhet pasur parasysh që errësimi që ka xhami origjinal së bashku me materialin errësues të mos e kalojnë nivelin e 50% errësim! Errësimi i xhamave të përpamë anësor tarifohet me vlerën 20,000 Lekë për të dy xhamat (përveç tarifës prej 1,500 Lekë të certifikatës së miratimit për këtë shërbim). Për xhamat e pasmë anësorë dhe xhamin fundor, tejqeshmëria e dritës (TD) mund të jetë nga 10% deri në 70%, me kushtin që të mos çenohet sistemi i shikimit prapa sipas parashikimit të gërmës "f", të pikës 1, të nenit 72 të Kodit Rrugor", thuhet në njoftimin e DPSHTRR-së. "Nuk është e nevojshme pajisja me certifikatë miratimi nga DPSHTRR për: Grilat që janë pjesë konstruktive e autoveturës; Xhama të errët të homologuar nga prodhuesi i xhamave dhe që kanë shenjë e miratimit të tipit KE (përgjashtuar rastet e parashikuara më sipër); Xhama jo të errët, të cilëve u është aplikuar material, por nuk e kalojnë nivelin e errësimit prej 30% (TD jo më pak se 70%). Nuk lejohet që për errësimin e xhamave të përdoren: 1.Materiale me ngjyra monokromatike si e kuqe, jeshile, blu, e verdhë, portokalli, etj;

RISI

DREJT MJETEVE GREEN!

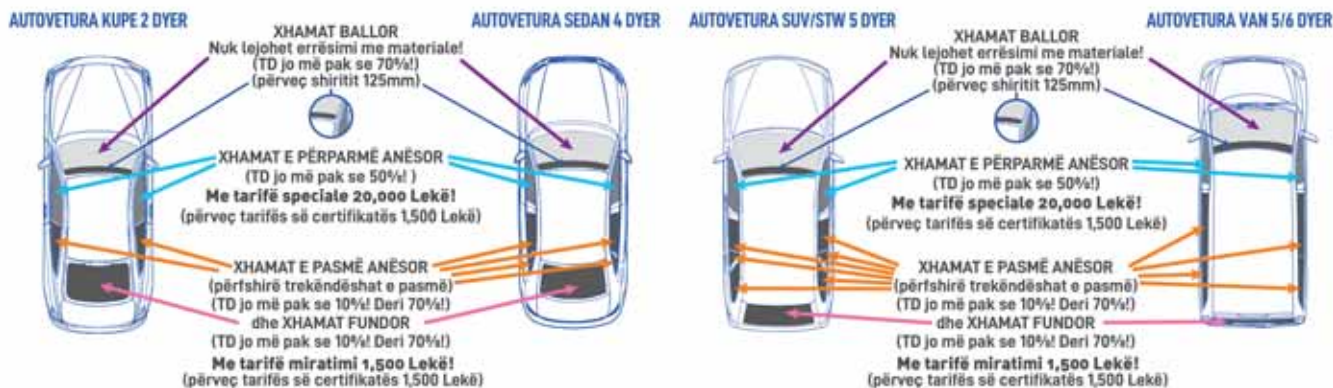
Nga Nëntori 2019, DPSHTRR do të rimburojë çdo tarifë të regjistrimit për herë të parë për mjetele elektrike dhe plug-in dhe do të zerohen tarifat duke i kursyer qytetarëve: 1.Kontrolli Fizik - 1,500 lekë. 2.Leje Qarkullimi Kombëtare - 1,000 lekë. 3.Targat standarde - 3,000 lekë. 4.Certifikatë pronësie - 2,000 lekë. Në total 7,500 lekë të reja për çdo mjet "green" do të mbulohe nga DPSHTRR. "Nisma bazohet në VKM nr. 412, dt. 19.06.2019 "Për Planin Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit" që adreson cilësinë e ajrit si një ndër çështjet mjedisore më kritike, që ka të bëjë me administratorët lokalë dhe autoritetet qendrore, si dhe prek jetën e përditshme të çdo qytetari. DPSHTRR bëhet kështu një ent promotor dhe protagonist edhe për risi konkrete për mbrojtjen e mjedisit dhe cilësisë së ajrit, uljen e ndotjes mes nxitjes së regjistrimit të mjeteve 'green' nga qytetarët si edhe ndërgjegjësimin për gjeneratat e së tashmes dhe së ardhmes", bëhet e ditur në njoftimin e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

DPSHTRR rimburoson çdo tarifë të regjistrimit për herë të parë për mjetele elektrike & plug-in!

Zerohen tarifat:

- Kontrolli Fizik 1,500 lekë!
- Leje Qarkullimi Kombëtare 1,000 lekë!
- Targat standard 3,000 lekë!
- Certifikatë pronësie 2,000 lekë!

Në total 7,500 lekë për çdo mjet ELEKTRIK mbulohe nga DPSHTRR! #GreenDPSHTRR



Avantazhet e xhamave të errësuar

- Blikojnë rrezet UV dhe IR të rrezikshme për shëndetin
- Ndhimjnë në raste thyerje xhami
- Freski në ditë të nxeha
- Shikim më i mirë kundërvezullues
- Jetëgjatësi e interioreve të mjetit
- Eko-konsum, kursim, ulje e ndotjes në ambient
- Mbrojnë nga hajdutë kuriozë
- Krijon privatësi e komoditet

2.Materiale që krijojnë efekt reflektues ose pasqyruës; 3.Materiale që bllokojnë plotësisht shikueshmërinë; 4.Materiale që krijojnë efekte turbulluese ose shpërqëndruese për shikimin e drejtuesit të mjetit; 5.Materiale që bëjnë errësimin e xhamave përmes përdorimit të lëndëve spërkatëse. Tarifat për këtë shërbim: 1.Miratimi i errësimit për xhamin fundor, xhamat anësorë të pasmë, xhamat trekëndorë të pasmë të autoveturës - 1,500 Lekë. 2.Miratimi i errësimit për xhamat anësorë të përparmë të autoveturës - 20,000 Lekë. Certifikata e miratimit të errësimit të xhamave të autoveturës - 1,500 Lekë.

Udhëzim për serviset

Subjektet që kryejnë errësimin e xhamave me materiale të homologuara duhet të disponojnë licencë për kategorinë VII.3.B.1/b. Këto subjekte duhet të lëshojnë garancinë për materialet e përdorura dhe punimet e kryera. Pas errësimit të xhamave me materiale errësuese (film ose veshje plastike) të homologuara nga prodhuesi i tyre, subjekti që ka kryer shërbimin lëshon

nën përgjegjësinë e tij: 1.Faturën me TVSH të lëshuar nga subjekti që ka kryer shërbimin. 2.Fletë garanci për materialin errësues për periudhën e kohëzgjatjes në xhamin e mjetit deri sa materiali të bëhet i pavlefshëm (dëmtohet) nëse punimi është kryer nga subjekti ku ju po tërhiqni këtë dokument. 3.Dokumentin në të cilën identifikohet qartë targa, marka dhe modeli i mjetit si dhe lloji i materialit errësues sipas certifikatës së lëshuar nga prodhuesi



që subjekti administron (dokumentin DSM-01 do të mund ta shkarkoni së shpejti nga faqja). Për materialet errësuese në përdorim, në cilësinë e përfaqësuesit ose jo, subjektet duhet të disponojnë certifikatën e lëshuar nga prodhuesi i materialit errësues. Sasia e materialit errësues të përdorur dhe të materialit gjendje do të jetë objekt i rëndësishëm i kontrollit të ushtruar nga Task Forca e Transportit Rrugor.

RETRO

“PEAKS OF THE ADRIATIC” VIZITOJNË SHKODRËN!

Në datat 20-21 Shtator 2019, mbi 35 mjete të huaja historike zbarkuan në qytetin e Shkodrës gjatë udhëtimit të planifikuar në 7 shtete (Itali, Kroaci, Bosnje-Hercegovinë, Mali i Zi, Shqipëri, Maqedonia e Veriut dhe Greqi), si pjesë e "Peaks of the Adriatic". Atmosfera festive me muzikë të viteve '50 dhe ekspozimi i mjeteve historike nga koleksionistët e huaj, zgjuan interesin e qytetarëve shkodranë dhe turistëve për të shijuar nga

afër historinë e automotorizimit dhe për ta vazhduar mbrëmjen deri në orët e vona. Retro që është pjesë e DPSHTRR-së ka nisur udhëtimin në qytetet e ndryshme të Shqipërisë, duke promovuar vlerat e koleksionit shqiptar të mjeteve historike si një trashëgimi që duhet admiruar, ndërsa ka sjellë festën pranë qytetarëve nëpërmjet muzikës së mirë dhe targave suvenir aq të pëlqyera e të kërkuara nga publiku.



AUDI A4

Ristilimi në mes të karrierës i më të shiturës së Ingolstadt i jep një pamje më agresive. Infotainment evoluon dhe pajisjet janë pasuruar. Debuton edhe motori hibrid i butë 12 volt



Ka një çerek shekulli dhe janë shitur 7 milionë e gjysmë deri më sot. Një në pesë Audi që qarkullon në të gjithë botën, është A4. Një qëllim i lakmueshëm që e ndihmoi kompaninë gjermane të ndërtojë një imazh të çmuar që e lidh idenë me cilësinë. Pjesa kryesore e këtij rekordi është era e re e përsosmërisë, në disa mënyra e parashikueshme dhe padyshim e guximshme edhe gjatë pengesave. Kjo ndodh edhe për shkak të këtij rishikimi. Ristilimi i A4-s së gjeneratës së 5-të të lançuar në 2015-ën (me emrin e koduar B9), përmirësohet pa ndërpre-

rje. Është sërish ajo, por ka ndryshime. Pamja bëhet më agresive, kjo falë kornizës së vetme me më shumë H Advanced. Rregullatori i shpejtësisë, përveçse aktiv, është edhe parashikues. Kjo do të thotë se ai parashikon rrugën që përshkon makina (frenon dhe përshpejton në përputhje me rrethanat), falë përcaktimit të vendodhjes së veturës dhe debutimit të Car-to-X, i cili mbledh të dhënat e drejtimit nga të gjithë Audi-t në qarkullim. Gama e motorëve është e gjerë, si për sa i përket modeleve sedanë, edhe për ata Avant: 2.0 TFSI me benzinë me 150, 190 dhe 245 kuaj fuqi, 2.0

TDI me 190 kuaj fuqi dhe 3.0 TDI me 231 kuaj fuqi. Brenda vitit do të jenë gati modelet g-tron me gaz metani dhe tre modele 2.0 TDI me 122, 136 dhe 163 kuaj fuqi.

HAPËSIRË NË RRIJJE

Duke hyrë në Audin A4 të ri do të shihni vetëm konfirmime: materiale të kush-tueshme, bashkime perfekte dhe vëmendje të madhe ndaj detajeve. Megjithatë, tani ka më shumë pastërti stilistike dhe funksionale, pasi pamja e re ekranit Mmi është liruuar nga disa butona. Në drejtimin e një Audi 2.0 TDI 4 S tronik me 190 kuaj fuqi mbretëron

heshtja. Ka një sistem drejtimi të kalibruar mirë dhe sjellja e përgjithshme nuk ka të meta. Ka substanca, qëndrueshmëri në furnizim dhe një transmetues me dopio freksion, gjithmonë e butë dhe e përpiktë. Edhe sistemet ndihmëse në drejtim janë më të shpejta dhe të sakta. Nëse mërzia ka këto karakteristika, serioziteti është i mirëpritur. Modeli A4 po shkon përpara në rrugën e vet, pasi kërkon të qëndrojë mbretëresha në segmentin D. Në Itali që është një popull që e ndjek modën, 9 në 10 zgjedhin një model me portobagazh.

Roberto Ungaro

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

**AC ALBANIAN
COURIER**
POSTË EKSPRES



Në kabinë, lajmi më i rëndësishëm është azhurnimi i infotainment. Bëhet fjalë për impiantin Bib 3 të gjeneratës së tretë. Ekranin është 10,1 inç me rezolucion 1.540x720 piksel në tipin me prekje. Në këtë mënyrë është eliminuar rrota Mmi me disa taste të tjera. Në vend të saj është krijuar një hapësirë për vendosje objekteve përpara levës së marsheve. Janë gjithashtu prezente lidhjet me Apple CarPlay e Android Auto dhe karikimi wireless



40 TDI QUATTRO S TRONIC

Të dhëna teknike

Motori

- L4 turbodiesel
- Cilindrata 1.984 cm³
- Fuqia maksimale 140 kW (190 kf) në 3.800 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 400 Nm nga 1.750 në 3.000 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion integral i vazhdueshëm
- Kambio me dopio freksion me 7 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 210 km/h
- 0-100 km/h 7,6 s
- Përkueshmëria mesatare 20,0 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 282 cm
- Gjatësia 476 cm
- Gjerësia 185 cm
- Lartësia 146 cm
- Peshë 1.700 kg

Çmimi

- Nga 47.550 €

SERIA

ALLROAD DHE S4 I SHKURTËR

Nëse në të shkuarën, modelet e një serie dilnin në treg të shtrira në kohë, tashmë të gjitha llojet e S4 janë gati thuajse në të njëjtin moment. Veçanërisht, e kemi fjalën për modelet allroad dhe ato S4 që do të jenë të disponueshme brenda fundit të këtij viti. Modeli i ngritur me 35 mm i A4 ka katër lloje motorësh: 2.0 TFSI me benzinë me 245 kuaj fuqi, 2.0 TDI me 190 kuaj fuqi dhe modeli 3 litra V6 naftë me 231 ose 286 kuaj fuqi, të gjithë me traksion integral. Ndërsa, sportivja S4, sedan dhe Avant është e pajisur për herë të parë me një motor me naftë, 3.0 V6 me 347 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 700 Nm. Çmimet nuk janë përcaktuara ende.



VOLKSWAGEN PASSAT

Një prej shtyllave të kompanisë prodhuese të Wolfsburgut i lejon vetes një retushim. Në zhvillim, autonomia elektrike e versionit hibrid plug-in është e epur dhe e rehatshme. E kompletuar me pajisjet e Adas



Ekzistojnë të paktën disa arsye se pse ridizejnimi në mes të karrierës i Passat është më i parëndësishëm se kurrë. Fillimisht, pasi në Wolfsburg janë avokatë kokëfortë të konservatorizmit formal. Gjithashtu, kjo është seria e fundit e modelit të prodhuar në fund të 2015-ës, nën mbikëqyrjen e Walter de Silva, i cili preferoi të mbante lapsat dhe krijimtarinë e tij në gj. Për më tepër që makina gjermane pëlqehet nga klientët e saj besnikë ashtu siç është. Deri më sot janë shitur 30 milionë, ndërsa përgjigdet me shumë versionin e portobagazh. Rinovimi është i gjithi nën lëkurë dhe nis nga varianti GTE me motor hibrid plug-in, kapaciteti i baterisë me jone litiumi e instaluar përpara boshtit të pasmë, e rritur me 31% dhe kalon nga 9,9 në 13 kWh. Kjo

do të thotë se në krahasim me GTE-në aktuale, autonomia elektrike kalon nga 50 në 70 kilometra, të llogaritura sipas ciklit Nedc, por në bazë të Wltp më realiste, ato janë 55.

E HESHTUR DERI NË 140

Fuqia i është besuar një motori TSI 1.4 litra me 156 kuaj fuqi e lidhur me një njësi elektrike me 115 duke bërë që fuqia e kombinuar e sistemit të jetë 218 kuaj fuqi. Transmetimi përdor një kambio me dopio freksion dhe gjashtë raporte, të dizajnuara posaçërisht për mekanikën hibride. GTE nis gjithmonë me modelin elektrik dhe me akumulatorin e karikuar shkon në 140 km/h, kufiri që më pas aktivizohet turbobenzina. Rikarikimi i Passat me spinë është i rehatshëm, e menduar për të

marrë kilometra në një ambient të mbytur. Mund të jetë e mbytur dhe mund të mbështetet në një shpërndarje të fuqishme, veçanërisht në programin e drejtimit të modelit më sportiv. Veçanërisht në qytet vlerësohet heshtja e marsheve dhe emetimi zero. Konfigurimi inteligjent i përdorimit hibrid është kalibruar për të balancuar më mirë performancën dhe rikuperimin e energjisë. Në kthesa, GTE merr përsipër shumë, pavarësisht se nuk shkëlqen për shkathtësinë, ndërsa tonazhi dhe pesha nuk ndihmojnë. Në përgjithësi, në çdo rast ka stabilitet dhe filtron mirë ashpërsinë. Në autostradë, kompleti i gjerë i mjeteve të ndihmës në drejtim, që përfshin rregullatorin aktiv të shpejtësisë dhe sistemin e ruajtjes së trajektorës, ta bëjnë jetën më

të lehtë. Edhe për faktin se makina mund të rregullojë në mënyrë të pavarur shpejtësinë në bazë të tabelave sinjalizuese që shfaqen në rrugë, duke ulur ritmin përpara hyrjeve në kthesa, rethrotulimeve apo kryqëzimeve.

KATËR ME NAFTË

Gama e motorëve përveç GTE, përfshin atë 1.5 TSI me benzinë me 150 kuaj fuqi, dhe një numër TDI: 1.6 me 120 kuaj fuqi dhe atë 2.0 në versione 150, 190 dhe 240 kuaj fuqi. E para quhet Evo dhe krenohet me kanalet e rishikuara të marrjes, pistonat e reja çeliku, shufra lidhëse të zgjatura, bosht i dizajnuar rishtazi dhe presion të zvogëluar të gazit të shkarkuar. Dy grupe, Business dhe Executive, me çmime që nisin nga 34.600 euro për sedanin 1.5 me 150 kuaj fuqi.



Kabina është e bollshme dhe e punuar me kujdes, edhe pse dizajnimi i kroskotit nuk është i fjalës së fundit. Konfirmohet ekranit i infotainmentit i pozicionuar ulët. Nga ana tjetër, sistemi i gjeneratës së tretë është tashmë i lidhur me rrjetin. Bagazhi ka një kapacitet prej 650 litrash

ËSHTË EDHE ALLTRACK

THUAJSE SUV

Mbrojtje nën këmbë, harqe të forcuara të rrotave, zbukurim i ngritur dhe traksion integral. Është fiks për ata që pëlqejnë makinat me portobagazh me pamje sportive. Në kompaninë e Volkswagen e quajnë Alltrack dhe konsiston në faktin që mund të lëvizni pak më mirë jashtë rrugës ose në borë. Është e disponueshme me dy motorë, të dy 2-litëresh naftë: 190 ose 240 kuaj fuqi për variantin biturbo.



GTE VARIANT TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- L4 turbobenzinë
- Cilindrata 1.395 cm³
- Fuqia maksimale 115 kW (156 kf) në 5.000 xhiro
- Elektrike nga 85 kW (115 kf)
- Fuqia totale e sistemit 160 kW (218 kf)
- Momenti përdredhës maksimal 400 Nm

Bateria

- Me jone litiumi nga 13 kWh

Transmisioni

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

Performanca

- Shpejtësia maksimale e padeklaruar
- 0-100 km/h e padeklaruar
- Përshkueshmëria mesatare e padeklaruar

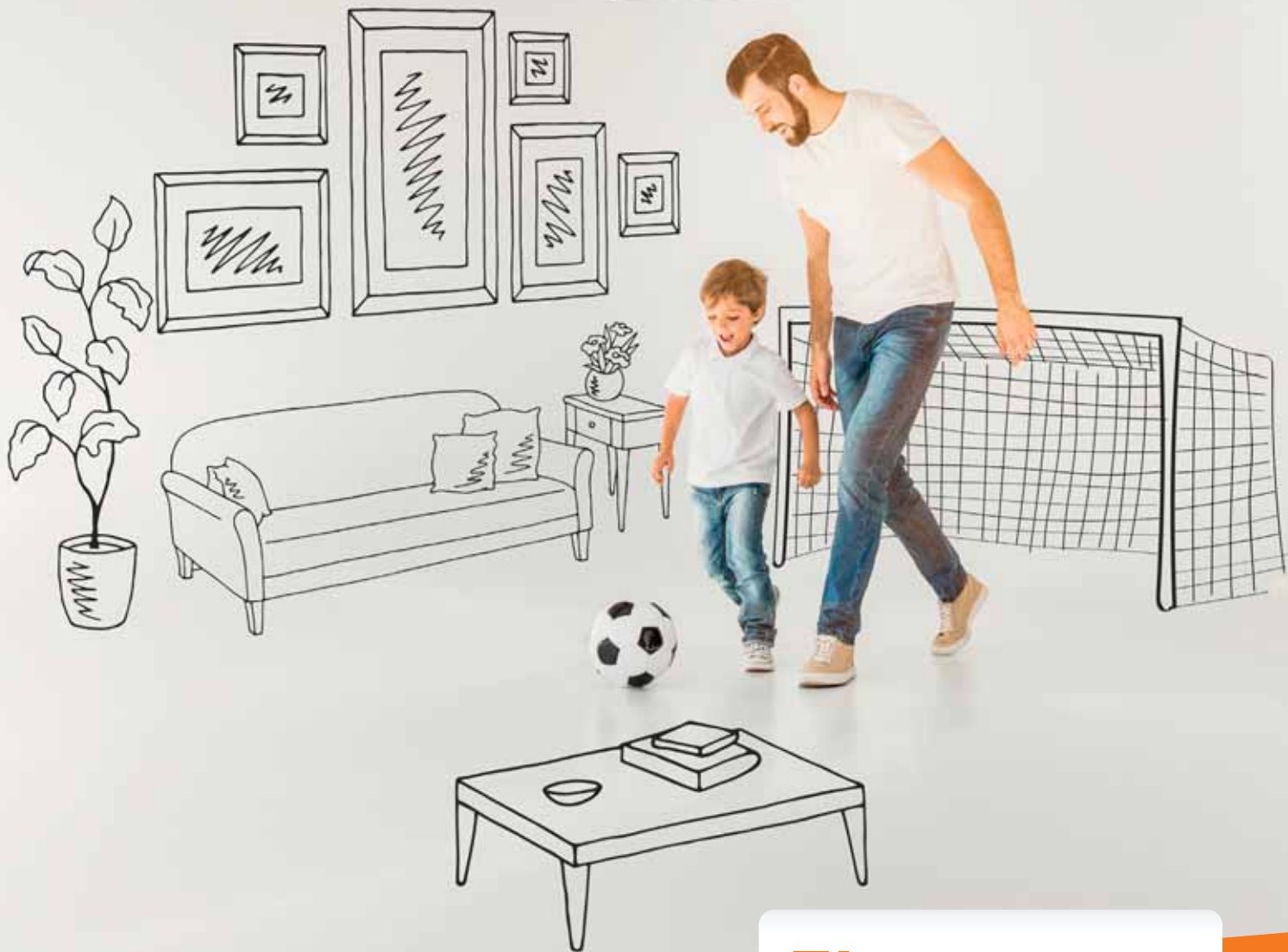
Përmasat dhe pesha

- Hapi 279 cm
- Gjatësia 477 cm
- Gjerësia 183 cm
- Lartësia 148 cm

Çmimi

- 51.950 €

PASION, PËRKUSHTIM, KRENARI!



 **UNIONBANK**
Banka që dua

**Mbështesim ëndrrën e
Kombëtares Shqiptare të Futbollit!**



BMW SERIE 1

Ndryshim epokal për modelin mesatar të Mynihut. Tashmë është e disponueshme vetëm me pesë dyer dhe mbi të gjitha, kalon në traksion në rrotat para. Por, mos harroni kënaqësinë në timon

Ndryshimet janë të tilla që shënojnë fundin e një ere dhe nisjen e një tjetre. Në fillim ishte traksion në rrotat mbrapa, ndërsa tashmë kalon përpara. Një betejë e përjetshme pa asnjë ndalesë. Duke lënë mënjane arsyet e zemrës, mund të thuhet me qetësi që ndryshimi ishte i pashmangshëm. Jo vetëm për shkak të kostove, ku platforma Faar mbi të cilën qëndron Serie 1 numër tre ishte krijuar për tu ndarë edhe me modele të tjera, por edhe për të pasur më shumë hapësirë brenda. Tani ka vetëm pesë dyer duke i dhënë lamtumirën kofanos së gjatë, ndërsa ndarja e sediljeve të pasagjerëve ka bërë të mundur shkurtrimin e makinës me 5 milimetra, veçanërisht duke e zgjeruar atë me 3 centimetra dhe duke e zgjatur me një. Ka një hap dy centimetra më të shkurtër. Kompania ka deklaruar 20 litra shtesë për бага-

zhin (380 në total) dhe më shumë rehati për bërrylat dhe gjunjët të atyre që ulen mbrapa. Gjithashtu, kroskoti braktis elementët e përcaktuar të së shkuarës dhe hapet përfundimisht drejt elektronikës, duke përfshirë ekranet dhe asistencën e zërit.

DALJA NGA KTHESA NUK TË FRIKËSON

Te një BMW, loja luhet edhe në rrugë. Mjafton një model i qetë 118d me 150 kuaj fuqi për të kuptuar diferencën mes asaj që shprehet me fjalë, me drejtimin e makinës në praktikë. Nëse është e vërtetë që nga ligjet e fizikës nuk mund të shpëtohet (shpërndarja e peshës midis dy akseve nuk është më 50:50), duhet të pranojmë se teknikët gjermanë kanë bërë një punë të shkëlqyer. Serie 1 është e shkathët në kthesa edhe kur e rrisni shpejtësinë. Për më tepër, ajo

lë pak hapësirë për sa i përket daljes nga kthesa, frikës klasike të të gjitha të tjerave përpara saj. Kjo edhe për meritë të pjesës mbrapa me amortizatorë multilink me pesë krahë, e njëjtë te të gjitha versionet, që ndjek si një zhurmë rrotat përpara që tregojnë gjallëri. Një timon shumë i shpejtë që kthen mbrapa një feedback të mirë. Në ngadalësimin e ritmit, kjo BMW rezulton të jetë e rehatshme, veçanërisht me amortizatorët e përshtatur në modalitetin Comfort. Ka vetëm disa luhatje të lehta në shpejtësinë në autostrada. Nuk ka asgjë për të kritikuar, veçanërisht për sa i përket binomit motor-kambio automatike me tetë njësi, ku i dyti që është opsional, rrit ëmbëlsinë e të parit. Në këtë mënyrë, traksioni përpara vlen, por pa tradhtuar shumë genet e BMW-së. Armët janë gati për të luftuar me Mercedes Classe A dhe Audi A3 Sportback në serinë tjetër.

118D SPORT TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- L4 turbodiesel
- Cilindrata 1.995 cm³
- Fuqia maksimale 110 kW (150 kf) në 4.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 350 Nm nga 1.750 në 4.000 xhiro/min

Transmisioni

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

Performanca

- Shpejtësia maksimale 218 km/h
- 0-100 km/h 8,5 s
- Përkrahshmëria mesatare 22,7 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 267 cm
- Gjatësia 432 cm
- Gjerësia 180 cm
- Lartësia 143 cm
- Pesha 1.475 kg

Çmimi

- 36.300 €



TORSEN NË KRYE

Në krye të ofertës është M135i xDrive 47.000 euro. Ky model është i pajisur me një motor 2-litërs, katër cilindra turbobenzinë me 306 kuaj fuqi, ka një traksion integral të veçantë kjo falë shtimit të diferencialit Torsen mes rrotave përpara. Gjithashtu, ka shumë tërheqje për një eksperiencë më të këndshme në atë masë për të mos ndjerë keqardhje për traksionin në rrotat mbrapa. Janë të disponueshme gjithashtu edhe modelet 116d (116 kuaj fuqi), 118d (150 kuaj fuqi), 120d xDrive (190 kuaj fuqi) dhe 118i (140 kuaj fuqi).



Kroskoti (lant) është i ndërtuar me kujdes dhe ka ekrane të bollshëm deri në 10,25 inç. Është e mirë edhe hapësira për vendosjen e sendeve. Në të djathtë: hapësira e pasme është përmirësuar. Sediljet mbrapa janë praktike të ndara në tre pjesë dhe sipas kompanisë prodhuese, bagazhi fiton rreth 20 litra





NISSAN JUKE

Cjenerata e re e Nissan Juke ka dimensione më të mëdha se pararendëset duke synuar të joshë ata që duan një makinë me përmasa të mëdha. Ne e provuam këtë model në formën e prototipit, dhe tani jemi në pritje që, sipas parashikimit, të dalë në treg në nëntor

Kur vë duart në timonin e një makine të suksesshme si Nissan Juke, e cila në 9 vite ka pasur mbi 1 milion klientë, nga emocionet e forta, të shpejtohen rrahjet e zemrës dhe të mbulojnë djersë të ftohta. Megjithatë, është e vërtet se duke futur edhe një version tjetër në bankën e pafund të versioneve të aleancës Renault-Nissan (përfshirë edhe platformën Cmf të Clio-s së re), detyra e teknikëve duket më e lehtë se sa mendohej. Objektivat ishin të përcaktuara qartë: rritje e dimensioneve duke mbajtur një origjinalitet stilistik të qartë. Natyrisht, me rëndësi është sjellja e makinës në rrugë. Kjo ishte arsyeja që ne provuam kontaktin e parë të shpejtë me dy makina prototip të kamufluara pikërisht në Millbrook, terreni më i gjerë anglez për prova automobilistike. Tashmë, modeli Juke është dukshëm më i madh: gjatësia është rritur me 7,5 cm, gjerësia me 3,5 cm dhe lartësia me 1 cm. Kështu, bashkë me 10 cm që i shtohen hapit (2,64 m në total), rritet hapësira si

për këmbët, edhe kokën e pasagjerëve në sediljen e pasme, ashtu edhe kapaciteti i bagazhit (422 litra i deklaruar). Ndjesia pozitive vazhdon sapo vë duart në timonin, i cili është përfundimisht i rregulluar deri në thellësi. Tre ishin automjetet që na u vunë në dispozicion për testim: njëri ishte i gjeneratës së parë me motor benzinë 1,6 dhe 112 kuaj fuqi si dhe 2 versione të reja Juke. Njëri prej tyre ishte me kambio manuale me 6 marshe, ndërsa tjetri me dopio freksion me 7 marshe. Motori me tre cilindra turbobenzinë 1,0, 117 kuaj fuqi, moment përdredhës maksimal 200 Nm dhe 0-100 km/h në 10,2 sekonda. Për Italinë është në studim edhe një version Gpl, ndërsa në të ardhmen do të shohim edhe një plug-in hybrid.

ËSHTË EDHE PËR TU ARGËTUAR

Misioni i testimit tonë ishte i thjeshtë: një X-Trail në ndjekje të një "lepuri" përçatë një traseje rrugore gjithë kthesa dhe malore-dishezë. Në qoftë se me një Juke

versioni i vjetër, me disqe 16 incc dhe goma 60 udhëtohet mjaft mirë, versioni i ri duket si i një bote tjetër. Timoni më i gatshëm dhe i drejtpërdrejtë, disqet 19 incc me goma pneumatike 225/45. Kompletimi më solid bën që versioni Juke i ardhshëm, i cili pritet të dalë në treg në nëntor, të ketë një paraqitje interesante në rrugë, perfekte për atë që kërkon një Suv të gjallë dhe me karakteristika gati argëtuese. Motori 3-cilindërsh shtyn mirë, punon qetë dhe është mjaftueshëm elastik. Ndërmjet elementëve të përmirësuar është edhe kambio manuale me 6 marshe që ka manovrueshmëri të mirë. Pedali i frenit është mjaft konsistent. Element i ri është edhe dopio freksioni, megjithëse për të futur modalitetin manual duhet mbajtur e tërhequr për disa sekonda leva e paddle-it majtas, një logjikë jo shumë intuitive. Gjithsesi, impresioni i parë është se kemi të bëjmë me një makinë komode, me konstrukt më të mirë dhe që të jep më tepër kënaqësi gjatë drejtimit.



**KRAHU B I SHKEL SYRIN TË KALUARËS,
POR DHURON HAPËSIRË
PËR PASAGJERËT DHE BAGAZHET**



Brenda kofanos punon një motor 3-cilindërsh 1.0 me 117 kuaj fuqi, i cili është përdorur fillimisht tek Micra. Të fiksuarit pas dieselit të jenë të qetë se nuk parashikohet një motor me naftë. Në studim janë dy versione: një version hybrid plug-in si dhe një bifuel me Gpl



SKODA SUPERB

Katër vjet pas debutimit, versioni i ri i Skoda Superb, (krenaria e kompanisë çeke të makinave), vjen i përditësuar sa në aspektin estetik, aq edhe në përmbajtjen teknike: që nga infotainment e deri tek motori

Ka një pyetje: A është bërë Skoda një Volkswagen i ri apo thënë ndryshe një makinë popullore moderne? Në media "pëshpëritet" se me "daljen në pension" të modelit Felicia në 2001, kompania çeke nisi gradualisht të shkundë nga supet pluhurin e frymës dhe të opinionit ekzistues si një makinë me kosto të ulët. Përcaktimi i saj si makinë e thjeshtë, por e saktë dhe solide (e konstruktuar mjeshhtërisht) që konsiderohej si slogan i kësaj marke çeke, nisi të ndryshojë. Kështu, në raportin cilësi/çmim, ajo nuk është më sinonim i një mekanike që i ka kaluar koha. Përkundrazi, modeli i ri Superb, i cili gëzon zgjidhjet më moderne të grupit VW, është paradigma e këtij trendi. Pas pothuaj katër vitesh nga dalja në qarkullim, kjo krenari e grupit automobilistik çek, vjen e modernizuar si

në aspektin estetik edhe atë teknik, por duke i qëndruar gjithnjë besnike bazës së saj të origjinës, ku dallojnë hapësira e gjerë (zona mbrapa dhe bagazhi shërbejnë si referenca për këtë kategori), si edhe kompletim me shumë elemente të zgjedhura të versioneve të mëparshme.

NJË MJET UDHËTIMI KOMOD

Pjesa e brendshme e Skoda Superb nuk ka shkëlqime stilistike, por materialet dhe kompletimi janë shumë të kuruara. Dallojnë risitë e momentit si psh. instrumentat e personalizuara dixhitale të pranishme në timon. Infotainmenti i gjeneratës së tretë përfaqësohet nga një ekran 8 ose 9,2 inç që mund të marrë edhe komanda me zë apo me gjeste. Gjatë udhëtimit me familjen, Superb të siguron rehatinë e nevojshme

(bagazhi ka një hapësirë të bollshme ndërmjet 625 dhe 1760 litra, si dhe nga 660 deri 1950 në sallon). Makina është komode dhe e qetë. Motori i ri dylitërsë turbodiesel Evo me 150 kuaj fuqi, shquhet për përmirësimin e disa elementeve si psh. pistonat, kolektorët e shkarkimit, turbo, injektorët dhe sistemi termik. Është një makinë e fuqishme, pa dridhje, e rregullt në shkarkim gazrash në të gjitha xhirot. Dallon për një kambio automatike të shpejtë, dopio frekSION Dsg me shtatë marshe, me moment përdredhës maksimal 360 Nm. Në kthesa makina qëndron mirë. Timoni është i drejtuar poshtë saktë dhe ka ngarkesë të përshtatshme. Ai është në gatishmëri për të kaluar momente të vështira, e mban makinën të mbledhur edhe kur ecet me shpejtësi të madhe, ndërsa jep siguri në rrugë me një elasticitet gjithnjë solid.

EXECUTIVE 2.0 TDI DSG TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- L4 turbodiesel
- Cilindrata 1.968 cm³
- Fuqia maksimale 110 kW (150 kf) në 3.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 360 Nm nga 1.700 në 2.750 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat e para
- Kambio automatike me 7 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 220 km/h
- 0-100 km/h 9,1 s
- Përshtueshmëria mesatare e padeklaruar

Përmasat dhe pesha

- Hapi 284 cm
- Gjatësia 487 cm
- Gjerësia 186 cm
- Lartësia 147 cm
- Peshë 1.575 kg

Çmimi

- 37.650 €

SERIA

HIBRIDE & SCOUT

Në vjeshtë do të dalë në qarkullim versioni hybrid plug-in i Skoda Superb që ka të njëjtën mekanikë si Volkswagen Passat GTE i çiftëzuar me një motor elektrik, i cili ushqehet nga një bateri litiumi 13 kWh e instaluar mbrapa dhe një motor 1,4 TSI turbobenzinë me një fuqi totale prej 218 kuaj fuqi. Modeli që mban transmissiunin Dsg me shtatë marshe ndizet gjithmonë në modalitetin elektrik që mund të përdoret deri në një shpejtësi maksimale 140 km/orë për 50 kilometra. Tek Skoda Superb për herë të parë fillon edhe versioni Scout, tashmë i gatshëm për tu lançuar. Në këtë version, Skoda Superb është 15 mm më e lartë, ka mbrojtëse nën trupin e makinës, traksionin 4x4 dhe vjen me 2.0 TDI me 190 kuaj fuqi.



Tek Superb debuton kontrolli Smart, përdoret telekamera dhe të dhënat Gps për të qenë në kontakt me limitet e shpejtësisë në kthesa dhe për të vepruar në mënyrë autonome gjatë udhëtimit. Është e pajisur me sistem ndriçimi për këndet e errëta, i vlefshëm në ndryshimin e korsisë gjatë ecjes si dhe monitoron një zonë të gjerë deri në 70 metra

RENAULT CLIO

Gjenerata e pestë e modelit francez është përqendruar më tepër në përmirësimin e teknologjisë dhe sigurinë e makinës. Motori i lehtë, transmission manual me pesë raporte dhe gjithçka e ekuilibruar

nga Simonluca Pini



Vlen të theksohet se Clio nuk ka sjellë ndonjë revolucion në dizajn: modeli ka qenë i kufizuar në ridizenjim, duke dhënë përshtypjen e serisë së mëparshme. Tani fenerët kanë drita LED (standarde) dhe makina mund të mbështetet deri në nivelin e 2 të ndihmës në drejtim



Modeli francez më i shitur në botë. Historia e Renault Clio mund të përmblihet si më poshtë: u prezantua për herë të parë në 1990 dhe u prodhuan më shumë se 15 milion njësi. Në një epokë ku mbizotërojnë modelet SUV, Renault Clio nuk e njuh fjalën krizë, falë një evolucioni të vazhdueshëm, brez pas brezi. Sot modeli tregon inovacion dhe vazhdon rritjen e saj në një listë të risive të denja për segmentet e sipërme, duke përfshirë drejtimin e asistuar në nivelin 2 dhe infotainment të lidhur me internet përmes kartës Sim. E gjithë kjo fillon nga platforma e re Cmf-B, e zhvilluar në bashkëpunim me Nissan, e gatshme për versionin hibrid E-Tech, i cili do të prezantohet vitin e ardhshëm, dhe versioni elektrik në 2021-in. Ndërsa presin për bateritë, motorët e rinj termikë kanë të përfshirë edhe tre cilindrata TCE 1.0 me 100 kuaja fuqi, të kombinuar me transmissionin manual me pesë raporte që është protagonist i kësaj eksperience fantastike.

KOMODE DHE E SAKTË

Që në metrat e parë, pasi të keni ndëzuar makinën me butonin që ndodhet në të djathtë të timonit, motori me tre cilindra vlerësohet për shpërndarjen dhe mekanizmat e tij, të paktën derisa të hyni në zonën më të shpejtë. Moment përdredhës maksimal 160 Nm janë më se të mjaftueshme për rrugët kodrinore dhe pas kthesave, vlerësohen cilësitë në rrugët e drejta, gati për të qenë nisja e ardhshme e një serie të gjatë modelesh Renault dhe Nissan. Nëpërmjet përshtatjeve të Multisense, mund të ndryshosh makinën nga Eco në Sport dhe MySense: përgjigja e motorit, kalibrimi i drejtimit dhe madje edhe detaje të tilla si dritat në bord, vijnë si risi.

Ndërmjet kthesave të forta, Clio është në gjëndje të tregojë se ka një balancë të shkëlqyer. Pas largimit nga rrugët kodrinore, hyn në autostradë me një shpejtësi rreth 100 kilometrash, ku puna e mirë për izolimin e zhurmave dhe komforti i sediljeve janë të dukshme: keqardhje vetëm për mungesën e raportit të gjashtë të transmissionit.

TCE me 100 kuaja fuqi do të pajiset me transmission automatik X-Tronic, ndërsa transmissioni EDC është në dispozicion të japë 130 kuaja fuqi në motorin TCE, 1.3 litra. Ndërsa vazhdojmë rrugën, kuptojmë punën ▶

TCE 100 INTENS

Të dhëna teknikea

Motori

- L3 turbobenzinë
- Cilindrata 999 cm³
- Fuqia maksimale 74 kW (100 kf) në 5.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 160 Nm në 2.750 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat e para
- Kambio manuale me 5 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 187 km/h
- 0-100 km/h 11,8 s
- Përkushmëria mesatare 22,7 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 258 cm
- Gjatësia 405 cm
- Gjerësia 179 cm
- Lartësia 144 cm
- Peshë 1.178 kg

Çmimi

- 18.900 €

◀ e madhe të inxhinierëve francezë për t'i dhënë më shumë identitet Clio-s. Smart Cockpit për orientimin e drejtuesit vjen në ndihmë falë ekranit 7 inç (në të ardhmen, do të jetë në dispozicion një version prej 10 inç), përmes të cilit është e lehtë për të parë informacionin rreth automjetit.

Pozicioni i çelësave fizik ka pësuar ndryshim gjithashtu, tashmë nën ekranin 9.3 inç, i vendosur në qendër të kroskotit. Përsa i përket zërit në bord, do të ishte më mirë nëse audio do të vinte nga kroskoti sesa nga timoni (një rast i padëgjuar më parë) një traditë e vjetër e markës franceze.

KOMODE PËR KATËR PERSONA

Përveç ofrimit të një teknologjie inovative, Clio i kushton shumë rëndësi edhe hapësirës në bord: në modelin francez, mund të udhëtojnë pa problem deri në katër persona, të cilët kanë në dispozicion hapësirë të mjaftueshme për të vendosur sendet personale (mund të arrijë deri në 26 litra). Bagazhi ka disa karakteristika të reja gjithashtu: sipas të dhënave, kapaciteti është rritur dhe tani arrin në 391 litra, krahasuar me 330 litra në gjeneratën e katërt duke pasur dhe 12 milimetra më shumë gjatësi



BAZA TË REJA

Clio V sjell një platformë të re modulare, të quajtur Cmf-B. E zhvilluar nga viti 2014 në Technocentre në Guajancourt, 85% e arkitekturës së re është krejtësisht ndryshe në krahasim me versionin e mëparshëm



Platforma e rezistencës së Clio peshon 50 kilogramë më pak se në të kaluarën: një rezultat i marrë nga ndryshimet në bosht dhe në pjesën e jashtme. Makina është gjithashtu më aerodinamike dhe ofron komfort duke izoluar zhurmat akustike, falë izolimit të kujdesshëm

Siguria e përmirësuar falë përdorimit të një çeliku më të fortë



TÇe me 100 kuaj fuqi ofron një motor turbocharged me elektrik wastegate, një tub shkarkimi i integruar pjesërisht në kokën e cilindrit me një kohë të dyfishtë

**NË DY VITET E ARDHSHE DO TË
PREZANTOHEN VERSIONET
HYBRID DHE ELEKTRIK**





Infotainment në kroskot, me një ekran 9,3 inç; i lidhur me internet përmes një karte Sim dhe i pajisur me një abonim falas për tre vjet për shërbimet në internet. Është i pajisur me Apple CarPlay, Android Auto, navigator me trafik në kohë reale për informacione dhe azhurnime automatike

ADAS

DEBUTON NIVELI 2 I NDIHMËS NË DREJTIM

Niveli i dytë i drejtimit të asistuar vjen në serinë e pestë të Renault Clio, falë rezultateve në autostrada dhe bllokimin e trafikut. Kjo pajisje kombinon kontrolluesin aktiv të shpejtësisë (me funksionin Stop & Go) në mbajtjen e trajektorës. Duke funksionuar nga 0 deri në 160 km/orë, vjen në dispozicion të automjeteve të pajisura me transimion automatik EoC. Në detaje, sistemi përdor një kamerë të përparme dhe një radar në seksionet rrugore ku sinjalet e rrugës (me linja të vazhdueshme ose me pika) janë të dukshme: në mungesë të kësaj të fundit, makina bën funksionale vetëm kontrollin aktiv të drejtimit dhe jo mirëmbajtjen e trajektore. Paketa e sigurisë dhe shërbimit përfshin frenimin automatik dhe njohjen e këmbësorëve, kontrollin e kthesave të errëta dhe leximin e shenjave rrugore. Gjithashtu, ekziston edhe një sistem automatik parkimi.



MAZDA CX-30

Crossover-i i ri është një ndërthurje mes kompakte CX-3 dhe më të madhes CX-5, duke synuar bashkimin e praktikitetit të së parës, me komoditetin e së dytës. Te motorët edhe modeli i ri Skyactiv-X



Nuk është sekret që Mazda synon të bëhet pjesë e segmentit fitimprurës premium dhe shenjat e kësaj përpjekje mund të shihen kur krahason modelin e ri Mazda3 me të mëparshmen. Me CX-30, një crossover që hyn mes modelit kompakt CX-3 dhe më të madhes CX-5, kompania prodhuese në Hiroshima hedh një tjetër hap në këtë drejtim, për më tepër që përgjegjësit e saj të marketingut mendojnë që të konkurrojnë me modele si Audi Q2 dhe BMW X2. Dizajni i trupit të makinës karakterizohet nga linja të gjata të larta dhe nga taveni sportivisht i ulët, e kombinuar me një pjesë më të ulët se SUV, për të theksuar bashkimin ndërmjet praktikitetit dhe dinamizmit. Funkcionaliteti ka qenë në qendër të mendimeve të projektuesve të CX-30 që kanë dizajnuar një kabinë që karakterizohet nga linja të pastra, komanda të realizuara mirë dhe detaje të kuruara me kujdes. Por, gjithashtu është menduar edhe për

të lehtësuar përdorimin e përditshëm. Për shembull, lartësia e sediljes është 60 centimetra nga toka, një shifër e ndërmjetme për perëndimorët që janë më të gjatë dhe aziatikët që janë më të shkurtër. Ndërsa, gjerësia e bagazhit është e tillë që të mund të mbajë edhe karrocet më të mëdha të fëmijëve.

MOTORË PËR TË GJITHA SHIJET

Crossover-i i ri Mazda është i disponueshëm me motorin e shkëlqyeshëm naftë 1.8 litra me 116 kuaj fuqi, që në rrugët rreth Frankfurtit në Gjermani, është shumë i heshtur në xhiro të ulta ose në minimum dhe dëgjohet pak kur nis të punojë më shumë. Dhe nëse nuk bëni shumë kilometra dhe jeni për një xhiro të qetë, zgjedhja më e mirë mund të jetë motori me benzinë Skyactiv-G me 122 kuaj fuqi, 2-litërs, hibrid i butë dhe 24 volt që është gjithmonë i rregullt dhe sigurisht që nuk është një përbindësh

i performancës. Tashmë të mësuar me turbon, ka një mungesë të fortë dhe të qarta të çiftit rrotullues në xhiro të ulta kur ulni gazin. Në këtë situatë, rritja me një ose dy marshe bëhet e domosdoshme nëse doni të rimerrni shpejtësinë me brio dhe për këtë vjen në ndihmë manovrueshmëria e shkëlqyer e kambios manuale. Nga ana tjetër, makina është shumë e heshtur dhe nëse nuk do të ishte për sinjalin tregues në ekranin e sistemit multimedial, do të ishte e vështirë të kuptohej kur funksionon me vetëm dy cilindra. Amortizatorët kontribuojnë për sa i përket komfortit dhe e bëjnë mirë punën e tyre në parregullsitë më të mëdha, por kanë tendencë që të transmetojnë në kabinë copëzat e vogla të asfaltit. Më në fund, të pavendosurit midis benzinës dhe naftës, do të jenë në gjendje të zgjedhin origjinalin Skyactiv-X, për të cilin mund të lexoni përshypjet gjatë drejtimit të makinës në faqen tjetër.

Roberto Boni

SKYACTIV-G 2.0 EXCEED

Të dhëna teknike

Motori

- L4 benzinë
- Cilindrata 1.998 cm³
- Fuqia maksimale 90 kW (122 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 213 Nm në 4.000 xhiro/min

Transmisioni

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

Performanca

- Shpejtësia maksimale 186 km/h
- 0-100 km/h 10,6 s
- Përshkueshmëria mesatare 19,6 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 266 cm
- Gjatësia 440 cm
- Gjerësia 180 cm
- Lartësia 154 cm
- Peshë 1.320 kg

Çmimi

- 28.200 €



Xhami i pasmë i CX-30 është mjaft i prirët, për ti dhënë një pamje sportive modelit. Kapaciteti i deklaruar i bagazhit shkon nga 430 në 1.406 litra. Kabina është shumë e kuar, e dizajnuar për të lehtësuar komunikimin mes pasagjerëve, ndërsa kroskoti, komandat dhe impianti multimedial janë të njëjtë me ato të përdorura te modeli i ri Mazda3



MAZDA3 SKYACTIV-X

BENZINA QË PUNON SI NAFTË

Në përfundim, rezulton se Skyactiv-X është një motor benzine i revolucionarizuar i zhvilluar nga Mazda që ka si veçori të vetën, ndezjen e përzjerjes që shkon për kompresim, ashtu si te ai me naftë, duke kombinuar në mënyrë ideale avantazhet e dy motorëve. Dy vjet më parë ishte e mundur të shijonit prototipin, ndërsa tani është radha e versionit të para-prodhimit të Mazda3 e re. Si përmbledhje, ky motor mund të krahasohet me një tjetër të mirë me performancë të barabartë. Në të vërtetë, progresi është i shpejtë e i rregullt dhe mbetet i gjallë deri në kufirin e 6.500 xhirove. Një sinjalizues që tregon se motori punon me ndezjen për kompresimin, madje edhe me këmbën të gazit, ndërsa kjo mënyrë funksionimi mbahet deri në mbi 4.000 xhiro. Për sa i përket konsumit real, do të duhet të prisni deri kur të provojmë makinën me mjetet tona, ndërsa kompania prodhuese ka deklaruar se harxhon 5,8 litra në 100 km në ciklin Wltp.



REVOLUCION NË SHTËPINË E OPEL

Gjenerata e gjashtë e Corsa-s është e re në çdo detaj, nga arkitektura Cmp, e njëjtë me kushërirën Peugeot 208, te motorët dhe infotainment



Akti i gjashtë i sagës Opel Corsa që ka nisur në 1982 është një realitet. Pas versionit "e" me bateri (50 kWh, 330 kilometra autonomi dhe 136 kuaj fuqi), për të cilën kemi folur gjerësisht në numrin e korrikut, tashmë debutoi versioni termik me benzinë, 1.2 me 75 kuaj fuqi dhe turbo 1.2, 3-cilindërsh në versionet me 100 dhe 130 kuaj fuqi. Gjithashtu, është edhe modeli me naftë 1.5 me 100 kuaj fuqi. Për sa i përket kambios, janë në dispozicion ajo manuale me pesë dhe shtatë raporte, përveç asaj automatike me tetë raporte me paddle në timon.

KUJDES I MADH

Është zhvilluar mbi bazën e platformës modulare Cmp, e përbashkët me Peugeot 208, makina gjermane ka adoptuar teknologji dhe sisteme të grupit. Është në rritje dhe tashmë gjatësia ka mbërritur në 4,06 metra. Krijimi i ri sjell një reduktim të konsiderueshëm të peshës, për më tepër që në versionin "entry level", (shoferi i përjashtuar) peshon vetëm 980 kile, 108 më pak se aktualja. Duhet falënderuar edhe sistemi i drejtimit.



Sedilja është më e ulët me rreth 3 cm. Më pak linja elegante dhe më shumë dizajn në zonën e komandave. Infotainment nis me versionin me ekran me prekje 5 inç, por janë të disponueshëm edhe sistemet e reja me 7 dhe 10 inç



KONCEPTI I CUPRA

VIZION PËR BATERINË



Pas Formentor, Cupra vazhdon në rrugën e modeleve me rrota të larta, duke parashikuar disa forma të një koncepti sportiv plotësisht elektrik. Prototipi që u shfaq në Sallonin e Frankfurtit në shtator, krijon një pamje të stilit të së ardhmes të markës spanjolle.



Nga dy fotot që kemi në dispozicion, mund të shohim pjesën përpara të prirët dhe një bisht sportiv, me logon e futur te dritat

BENTLEY EXP 100 GT

E ARDHMJA JESHILE

Për 100-vjetorin e tij, Bentley ka menduar të bëjë një dhuratë duke parë nga e ardhmja. Dhe rezultati është një model tërësisht elektrik Exp 100 GT që do lindë përpara 2035-ës. Një linjë me dredha dhe elegante është e pajisur me dyer 2 metra dhe një

bisht aerodinamik. E gjatë 5,8 metra dhe e gjerë 2,4, Exp 100 GT është realizuar me alumin dhe fibra karboni. Katër njësi elektrike që ofrojnë moment përdredhës maksimal 1.500 Nm dhe që shkon nga 0-100 km/h në më pak se 2,5 sekonda.





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

HOLLYWOOD VS MARANELLO

"Le Mans 66 – Sfida e madhe" që u shfaq në kinema më 14 nëntor, tregon hakmarrjen e gjigandit Ford ndaj së voglës Ferrari. Një tjetër film me Cavallino-n e përfshirë, por me një rol humbës

Çfarë viti 1966-ta. Grupi Beach Boys nxjerr albumin "Pet Sounds" që shkaktoi një valitet artistik me Beatles që kishin publikuar dy kryevepra të historisë së roku-t, "Sgt. Pepper" dhe "The White Album". Ai vit shënjon edhe kulmin e një tjetër rivaliteti transatlantik, "luftën e katër viteve", që nga 1963 kishte nisur mes gjigandit Ford ndaj së

voglës Ferrari në garën e qëndrueshmërisë për modelet sportive. Filmi "Le Mans 66 – Sfida e madh" që u shfaq në kinema më 14 Nëntor i prodhuar nga 20th Century Fox, është bazuar në librin "Ec si Ferri: Ford, Ferrari dhe lufta e tyre për shpejtësi dhe lavdi në Le Mans" të A.J. Baime. Filmi është përshtatur dhe vendosur në regjistrimin e zakonshëm epik-spektakolar të Hollivud-it me sfondin dhe epilogun e një gare që ka bërë histori. Gjithçka lindi nga acarimi i Henry Ford II që nuk po arrinte dot të blinte një Ferrari, ndërsa kompania edhe pse ishte në vështirësi financiare, dominonte në garat për rrotat e mbuluar. "Le Mans 66" kujton punën e konstruktorit amerikan Carroll Shelby që interpretohet nga Matt Damon dhe pilotit anglez Ken Miles që interpretohet nga aktori shumë i mirë Christian Bale në

Fordin GT40 MK2, i cili mbylli në tre vendet e para 34 xhirot e "24 Orëve të Le Mans". Një provë force që bëri të fitonte garën dhe kampionatin e Golia di Dearborn. Fakti është se Ferrari nuk arriti që të imponohej në skenën e madhe. Natyrisht, amerikanët kanë thikën në anën e dorezës, por Maranello duhet të ketë ndonjë problem me Hollywood. A është e mundur që të rezultojë gjithmonë humbës në filmat më të bukur dedikuar garave? Ka ndodhur në filmin "Grand Prix" të xhiruar në 1966 ku përveç garës përfundimtare, Ferrari humbet edhe nderin, ku Drake i parodizuar nga personazhi Agostino Manetta dhe interpretuar nga Adolfo Celi, është një personazh i keq nga filmi i James Bond. Në 1971 del "Le Mans" me Steve McQueen. Ndërsa, në 2013-ën është radha e "Rush" me duelin Hunt-Lauda. Dikush mund të lexojë një ndjenjë të mbuluar me inferioritet në përballjet e mitit italian Ferrari. Historia është histori, ndërsa filmi trillim. Ndoshta, tani në Maranello duhet të nisin të zënë ndonjë mik në botën e kinemasë. Ata kanë shumë heronj dhe ngjarje për të treguar.

Paolo Sormani



Në foton e madhe nga e majta, Christian Bale (në rolin e pilotit Ken Miles) dhe Matt Damon (Carroll Shelby) në "Le Mans 66", filmi i fundit i një serie që numëron "Grand Prix" të John Frankenheimer, "Le Mans" (regjisor Lee H. Katzin, por i përgatitur prej një kohe të gjatë nga Steve McQueen me John Sturges) dhe "Rush" i Ron Howard



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

**MADE
BY ITALY**

NJË SUV ËNDRRASH

Në verën e nxehtë të Vairanos, kupton se ëndrrat materializohen dhe bëhen realitet. Kjo është ajo që ndodhi me Tonale, premtimi i fundit i kompanisë italiane. Makina vendosi për herë të parë gomat në pistë dhe pëshpëriti si një profet mekanik i fragmentuar për të ardhmen

nga Roberto Lo Vecchio dhe Fabio Sciarra • fotot nga Roberto Carrer

Ne kishim një ëndërr. Që Alfa Romeo Tonale të mos ishte vetëm një kopje e stilit, por një makinë e vërtetë, në gjendje që të transferojë dinamizmin e linjave të saj nga ekspozimi në një sallon automjetesh, në asfaltin e botës reale. Një ëndërr e përbashkët, ndoshta e ndikuar kimikisht si në filmin "Fillimi" të Christopher Nolan. Dhe si në filmin e 2010-ës, edhe në ën-

drren tonë kemi tentuar të vjedhim sekrete, si ato që shqetësojnë versionin e SUV-it mesatar që po prodhon kompania italiane që mesa duket do të jetë gati në mesin e vitit 2021. Kjo është arsyeja që kemi tërhequr brenda ëndrrës personazhe të tjerë, përkatësisht tre dizajner të qendrës së stilit të Fiat Chrysler Automobiles dhe disa "spiunë" që nuk mund t'ia zbulojmë identitetin. Me ata u takuam në hijen e një garazhi nëntokësor, ashtu si në një

tjetër film të famshëm, "Të gjithë njerëzit e presidentit" (1976), të regjisorit Alan Pakula.

Por, këtu po flasim për makina dhe jo për kinema. Më në fund, me gomat në pistën tonë të Vairanos, kjo po lëviz për herë të parë (kujdes, nuk është një përshtypje për sa i përket drejtimit, konceptet lëvizin ngadalë). Por, është një makinë me "gërmë" të madhe që sjell në rrugë të gjithë peshën e pasur të traditës, të bashkuar me një delikatesë të ►



◀ linjave që vetëm automjete të tilla arrijnë ta shfaqin. Dhe ne që shohim shumë automjete, ju sigurojmë që si kjo lindin 1 në 100. Thuhet se për të krijuar një ide sexy, duhet të jenë të gjitha të mira. Duket se në qendrën e stilit në Torino, ia kanë dalë që të ruajnë një identitet thelbësor mes makinës së shfaqur në Sallonin e Gjenevës dhe versionit në seri, ashtu siç shpjegon Enrico Gobetto, protagonistin ynë i parë në ëndërr. Enrico është i kualifikuar si kreu i operacioneve duke pasur mbikëqyrjen e Përgjegjësit të Dizajnit të Jashtëm, Alessandro Maccolini, koordinimin e Drejtorit të Stilit, Scott Kruger dhe Drejtorit të Dizajnit të Grupit, Klaus Busse. "Pak gjëra do të ndryshojnë në versionin përfundimtar. Tavani pak më i lartë, fenerët pak më të hollë për shkak të kërkesave të homologimit, ndërsa ka pasqyra në vend të kamerave të pasme. Fenerët qëndrojnë me tre pjesë, një për zgjedhje e SZ/RZ dhe 159/Brera/Spider", thotë Gobetto.

NGA GREQIA ME PASION

Në fakt, modeli Tonale tërhiqet shumë nga tradita e Alfa-s, por pa rrëshqitur në retro. Është e mbushur plot me citime, por arrin të jetë e freskët dhe moderne. Kjo është meritë e frymëzimit të ftuarit tonë të dytë, Alexandros Liokis, një i ri grek i dashuruar me kompaninë e "Biscione" që ka firmosur skicat e para të

veturës nën mbikëqyrjen e Maccolini, i cili gjithmonë ka punuar për njohjen e markës, dhe jo për nostalgjinë.

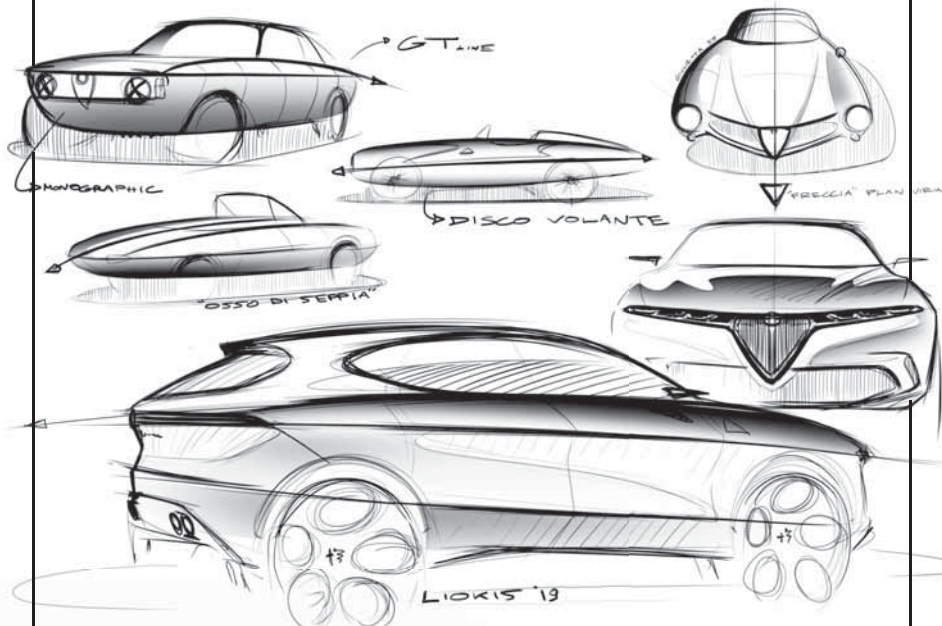
Kur mbërrin Alex, gjëja e parë që bie në sy është bluza e tij me një stemë gjigande të V6 Busso. Të pagabueshëm tubat e aspirimit të kromuar, të cilat çdo alfist i thekuan si ai, i

ka ëndërruar. Gjëja e dytë që bie në sy është tatuazhi në muskulin e krahut të djathtë, një stemë e Ciroën DS. "Ishte makina ime e parë e cilësisë së mirë", thotë Liokis me një buzëqeshje të butë dhe zë të qetë.

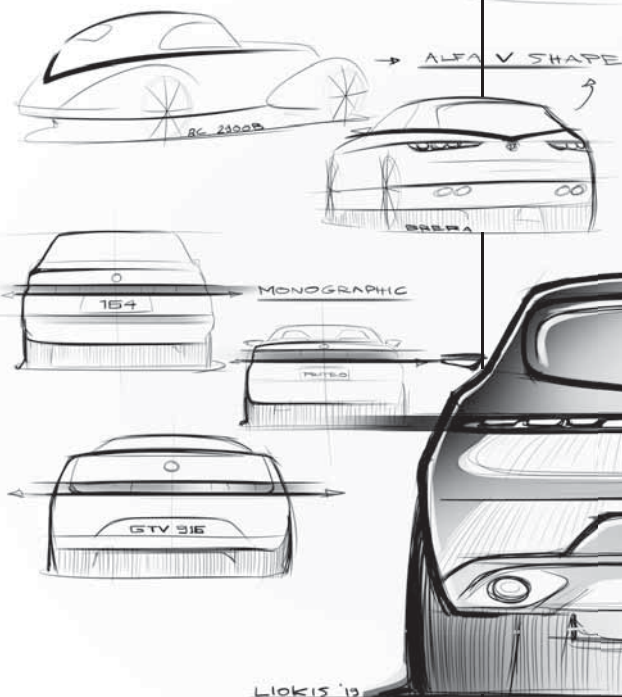
Liokis ka të gjitha shenjat e një të sëmuri pas motorëve. Një obsesion i transformuar në ▶

ALEXANDROS LIOKIS DHE SHËNIMET

KUR LAPSI ËSHTË I KULTURUAR



Modeli Tonale nuk ka precedentë në historinë e Alfa-s. Dhe për këtë, dizajneri i ri Alexandros Liokis (në foton poshtë), ndjeu nevojën për ta lidhur atë me traditën. Referenca më e rëndësishme është linja e mesit me hark e GT (1963) me pjesën përpara të ngritur dhe bishtin që vjen në zbritje. Një temë e realizuar edhe nga dueti "kockë deti" (1966) me tensionin anësor të Disco Volante (1952). Edhe mbrapa nuk mungojnë reminishencat. Nëse feneri me një skemë me tre llamba quhet Brera (2005) dhe SZ (1989), pjesa përpara të kujton modelin shumë të dashur 164 (1987), sportiven GTV (1995) dhe konceptin Protèo (1991).



KODI GJENETIK SHFAQET ME TË
VËRTËT KUDO. DIZAJNI I TONALE-S
ËSHTË I NJË ALFE TË VËRTETË



ELEKTROBISCIONE

Te Tonale, logo e Alfa-s shfaqet në formë ende të pazbuluar, me kokën e gjarprit të zëvendësuar nga një spinë, dhe fëmijën nga një llambë, emblema të përbërësit elektrik të skemës hibride plug-in. Kur karikimi është kompletuar, drita nga e kuqe, bëhet jeshile.

◀ profesion. Por, historia e tij është edhe më e veçantë. Më parë, ky djalë lyente makina. Dhe së bashku me vëllain e tij, udhëtonin nëpër Greqi duke kërkuar skrap për të mbijetuar. Kështu lindi gjithçka. Më pas vjen instinkti për të dizajnuar dhe ideja për t'u transferuar në Itali duke tentuar të nisë karrierën si stilist në led në Torino. Pika e kthesës vjen në 2013-ën me projektin e tij Alfa Romeo Gloria i zgjedhur nga institucioni për t'u ekspozuar në Sallonin e Gjenevës. Aty ku e pikasi Lorenzo Ramaciotti që në atë kohë ishte Drejtori i Stilit në Grupin FCA dhe e dëshironte Liokis me vete.

Në format e modelit Tonale dallojnë reminishencat e karrocierisë larg atyre SUV, nga GT te SZ, duke kaluar nëpër referenca të tjera ilustruese si Giulietta SS, nga e cila vjen edhe projekcioni i fortë përpara në majën e kofanos, duke dalë përpara nga pjesa e poshtme. Dhe pastaj ka një tjetër pjesë klasike, dritarja mbrapa që mbyllet në formë "V", e cila është përdorur te 8C 2900B në 1937-ën dhe është rikthyer te Brera.

Paraqitjet e së shkuarës të filtruara edhe nga eksperiencia e së tashmes, vazhdojnë edhe në brendësi, ku mbi të gjitha duket puna e Daniele Zanrei që mbyll treshen. Këtu rikthehet

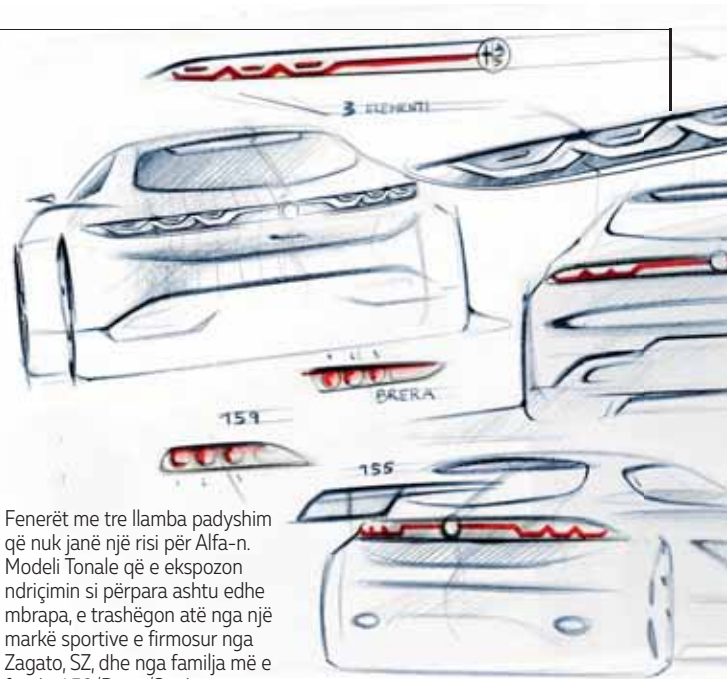
konfigurimi binokular i orkestrimit që kaq shumë alfistë kanë pasur para syve të tyre gjatë dekadave. Në kabinë ka karakteristika që nuk ndryshojnë siç janë ekranet në tubat e ajrit që tregojnë temperaturën, ose hapësira në timon që duket si një grup muskolor dhe që në dritën e pasme pulsuese, të kujton funksionimin e zemrës. Por, pavarësisht sugjerimeve të Sallonit, janë elementë të ndryshëm që do të jenë në modelin Tonale në seri. Siç është monitori lëvizës në pjesën qendrore, që me konfigurimin e ri, parashikon një sistem të papërdorur deri tani, në krahasim me atë të Giulia dhe Stelvio. Do të ketë gjithashtu edhe opsionin me prekje, por që do të qëndrojë ngjitur edhe me një çelës të tipit iDrive, i preferuar kur drejtoni makinën. Një tjetër risi është çelësi Dna ose e-Dna, duke pasur parasysh që do të ketë një mënyrë ekskluzive elektrike, e hequr nga hapësira përpara dhe e spostuar afër timonit, duke qenë brenda hapësirës së nevojshme gjatë drejtimit të makinës.

Janë sërish disa pyetje të hapura gjatë takimit tonë për të gjetur kufirin mes ëndrrën dhe realitetit. Si ajo për sa i përket përmasave. "la kemi dalë ti qëndrojmë besnikë edhe në ▶

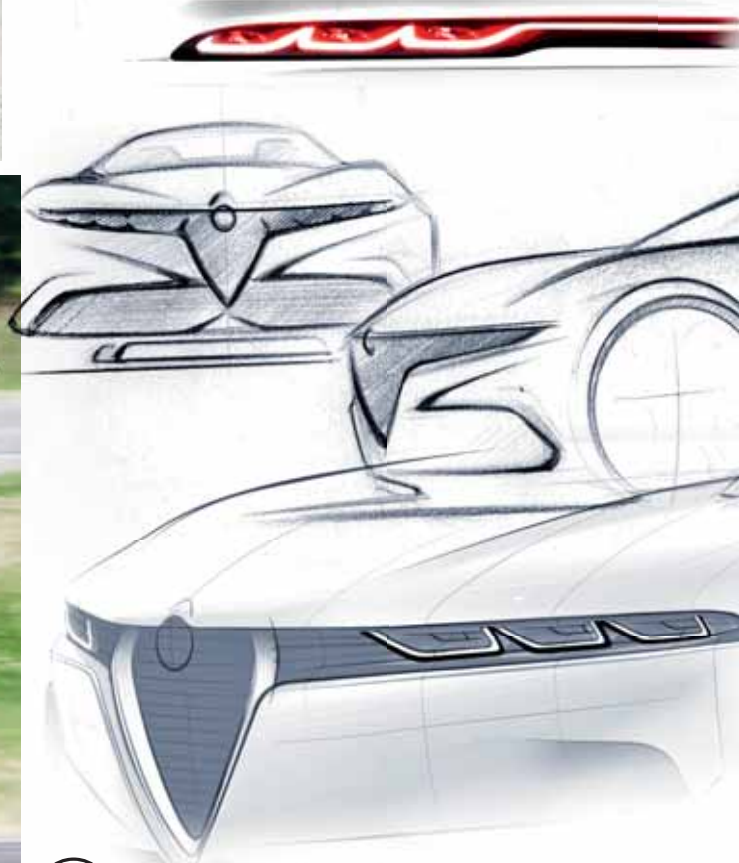


BRENDA DETAJEVE

NGA IDEJA TE REALITETI



Fenerët me tre llamba padyshim që nuk janë një risi për Alfa-n. Modeli Tonale që e ekspozon ndriçimin si përpara ashtu edhe mbrapa, e trashëgon atë nga një markë sportive e firmosur nga Zagato, SZ, dhe nga familja më e fundit 159/Brera/Spider e 2005-ës.



SIPAS THASHETHEMEVE,
STILI I MODELIT U APROVUA
NË FILLIM TË KORRIKUT

◀ modelin e prodhimit", pohon me një kënaqësi të fshehur Enrico Gobetto.

PO ÇFARË KA POSHTË SAJ?

Argumenti zhvendoset në një aspekt delikat, ai në lidhje me platformën ku është realizuar modeli Tonale. Kjo është ajo që po kërkojnë fansat. Por, në këtë nivel ëndrrash, nuk jemi në gjendje që të gjejmë një përgjigje. Si në filmin "Fillimi", është e nevojshme të shkosh më thellë, të flesh, të ëndërrosh dhe më pas të zgjohesh në një garazh nëntokësor. Burimet tona të mirinformuara jashtë grupit, në mënyrë të përmbledhur deklarojnë se do të presim atë çfarë të gjithë kanë parë te filmi "Të gjithë njerëzit e presidentit": "ndiq paratë". Dhe paratë na dërgojnë në një arkitekturë të ndërlikuar si faqja Mirafiori. Është një labirint. Përfundojmë në korridoret e markës Alfa. Këtu, ndonjëherë diskutet shpëtojnë, por thelbi është se me modelin Tonale, ata janë të vendosur për të realizuar një Alfa të vërtetë, e denjë si Giulia dhe Stelvio. Ose kështu, ose asgjë.

Po paratë pse hyjnë këtu? Eh, ato hyjnë gjithmonë kur ndërtohet një "çështje biznesi", ▶

BRENDA

KJO PREKJE SI MOTOÇIKLIST

Si me çdo Alfa të respektuar, edhe te Tonale, kabina është imagjinuar si një figurë gjeometrike që gjen qendrën e saj të gravitetit në sediljen e shoferit. Kjo është ajo ku ju përmbushni gjithçka, në këtë pjesë hapësire mes sediljes dhe timonit ku ulet shoferi dhe ka përpara pamjen e rrugës. Ndër arkitektët e

ndarjes së pasagjerëve në kabinë është Daniele Zanrei (në foto), projektues me eksperiencë i pjesëve të brendshme. Me mjekrën e ngurtë, ajrin e pastër dhe pak i ngathët, Daniele zbriti nga Appeninët e Piacencëz, i ulur në motorin e tij që e kishte në gjak. Është një tip "kushëriiri" me motorin me dy rrota, i përqendruar te energjia me rreze të lirë dhe ikonoklastike. Për makinën nuk dëshiron shumë të dëgjojë të flitet. "Kur më dërguan te Maserati, ata më pyetën nëse më pëlqenin makinat e tyre. Dhe unë u përgjigja: 'Jo'. Dhe në fund ishte ajo që donin të dëgjonin, pasi kërkonin njerëz që të ishin në gjendje të rigjallëronin markën", tregon Daniele për netët e kaluara duke përhapur "nabuk" me dorë në sediljet e Tonale-s. "Herën e fundit kam punuar trembëdhjetë orë me radhë dhe nuk doja të dija asgjë deri sa makina të ekspozohej në Sallon". Detaji për të cilin jeni më krenar? "Daljet e ajrit mbrapa. I projektova si daljet e një motori". I çmendur...



Te Tonale, orkestrimi do të jetë dixhital. Mund të mbështeteni te opsionet e reja të sistemit të drejtimit që mund të aktivizohen me zgjedhjen e Dna. Modaliteti Dynamic do të bëhet Dual Power (performancë maksimale e motorëve termikë dhe elektrik), ndërsa modaliteti Advanced do të evoltojë në Advanced E për drejtimin në EV. Opsioni Natural do të qëndrojë





**KABINA DO TË KETË
PESË VENDE, POR MBETET
NJË AMBIENT SPORTIV**



◀ pasi bëjnë së bashku kostot e realizimit të një veture, fashën hipotetike të çmimit dhe vëlimin e prodhimit të dëshiruar. Një ekuilibër që është në gjendje të ndikojë zgjedhjet teknike. Në fund, çdo automjet që drejtojmë është fryt i një kompromisi të pranueshëm mes këtyre tre elementeve dhe dëshirave të përgjegjësve të projektit ose të markës, e cila si ne, i pëlqen të ëndërrojë. Gjithashtu, janë edhe kufizimet e shpenzimeve të imponuara nga financat, të cilat nuk ëndërrojnë asnjëherë, por qëndrojnë me këmbë në tokë të përbërë nga numra të ftohtë. Prandaj, duke mos qenë në gjendje që

të përfshijmë në nivelin më të thellë të ëndrrës ata që mbajnë lidhëset e çantës, të padepërueshëm nga joshjet e subkoshiencës, mbetet e hapur dilema se cilës skemë do ti përshtatet modeli Tonale. Zgjidhjes më të kushtueshme të platformës Giorgio, asaj të Giulia dhe Stelvio, ose një krijimi me motor transversal, që ndër të tjera e përdorin edhe konkurrentet e mësuara zakonisht me gomata aktive mbrapa siç janë BMW dhe Mercedes, me modelet e tyre X1/X2 dhe GLA. Ndoshta është më mirë që të përqendrohemi diku tjetër, për shembull te aspekti motorik ku nuk mungojnë surprizat.

LAMTUMIRË NAFTËS DHE...

Fillimisht, mungon plotësisht nafta. Ju do thoni që është një zgjedhje kurajoze. Sigurisht, duke parë të dhënat e tregut që ky element ka në Itali. Por, është e nevojshme të kemi parasysh që në shtetet e tjera të Evropës, rënia është më e shpejtë. Heqja dorë nga nafta mund të mos jetë aq absurde duke pasur parasysh rënien e kërkesës dhe faktin e përmbushjes së objektivave të reja evropiane të CO2 në 2021-in, me kostot që do të vijnë me homologimin e motorëve me naftë. Kështu, do të kishte elementë

**MODELI TONALE FILLON NË MËNYRË IDEALE
PRODHIMIN. MBËTET PËR TË KUPTUAR SE
CILËN RRUGË DO TË ZGJEDHË PËR SA I
PËRKET ZGJEDHJEVE TEKNIKE**



të mjaftueshëm për ta bërë Tonale-n një nga Alfa-t më të guximshme të të gjitha kohërave. Por, nuk është gjithçka këtu, pasi disa zëra në ëndrrën tonë kanë inskenuar diçka tjetër. Dhe ai fërkim i gjarprit në dritën e tretë anësore që ndriçon kur prototipi është në karikim, nuk sinjalizon vetëm që Tonale do të jetë edhe plug-in, por mund të aludohet mundësia se të gjithë serisë do ti përshtatet ekskluzivisht kjo zgjidhje. Dhe kjo do të denonconte dëshirën e natyrës teknike për të mos pasur variante të dy rrotave aktive që është veçanërisht

prioritet nëse këto të dyja janë përpara. Për të mos përmendur që i vetmi hibrid i disponueshëm së shpejti është ai me një motor transversal që do të debutojë në Jeep Renegade dhe Compass, me njësinë elektrike që menaxhon boshtin e pasëm. Pheve shtytje gjatësore e destinuar për Giulia, Stelvio dhe Maserati nuk do të jetë gati para dy vitesh. Detaje interesante, mbi të cilat të gjithë mund të ndërtojnë argumentet e tyre.

Një gjë është e sigurtë: Tonale është pjesa e tretë e një seria Alfa të rilindur mbi baza të reja. Për të mos u gabuar, ky

është një model tepër delikat. Mund të konfirmohet një imazh që po rindërtohet ngadalë. Në disa mënyrë jemi të sigurt dhe e themi këtë me zemër, por edhe me kokë, që versioni në seri do të mbajë premtimet dinamike që trupi i tij parashikon. Jemi në ëndërr apo jemi zgjuar? Për ta mësuar, është e nevojshme për të rrotulluar majën e drurit siç bënte Leonardo DiCaprio në filmin e Nolan. Rreziku është se ajo do të ndalojë së rrotulluar vetëm në 2021-in kur të prezantohet modeli Tonale. Tani, të gjithë zgjuar dhe me sytë të hapur mirë.



**PËRMASA MË SHUMË TË COUPË
SE SA TË SUV. DUHET TË QËNDROJË
NË MODELIN STANDARD**



PRANVERA AFRIKANOVERIORE

Pas revolucioneve të dështuara në 2011-ën, ana tjetër e Mesdheut po kthehet në destinacionin e prodhuesve. Nga Maroku në Egjipt, fabrikat e reja janë në lulëzim



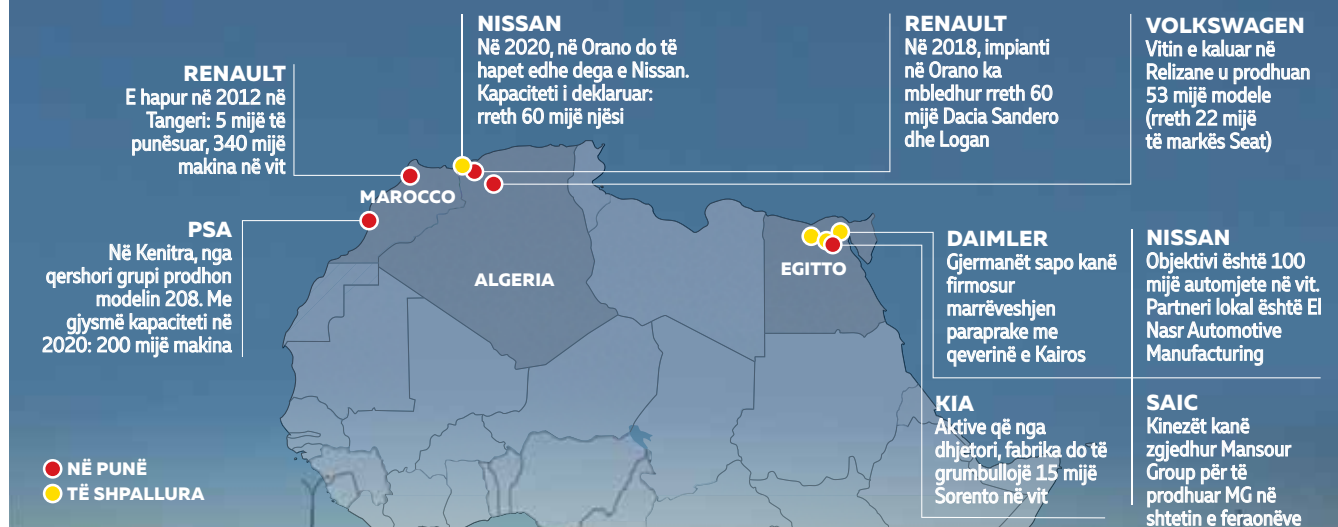
Është e vërtetë që ndikojnë pagat më të ulta ose ofertat bujare të qeverive lokale. Por, nuk është vetëm ky shkak që industria automobilistike po zbarkon në pjesën më të madhe të Afrikës së Veriut e normalizuar tashmë pas revolucioneve të 2011-ës. Njoftimi më i fundit i grupit Peugeot që ka instaluar në Marok platformën e vet më moderne, prodhuesit e Mercedes dhe kinezët e Saic që do të përgatiten të mbledhin makina në Egjipt (aty ku KIA nga dhjetori i kaluar prodhon Sorenton), do të ndiqen nga prezenca e prodhuesve të tjerë, Renault dhe Volkswagen (shihni hartën e fabrikave këtu sipër). Dhe nuk bëhet

fjalë për fabrika që janë ndërtuar si ato të kaçavidave. Grupi PSA në Marok ndoshta do të realizojë motorët dhe ka hapur gjithashtu edhe një qendër kërkimore me 500 inxhinierë. Paralelisht me themelimin e saj, ekziston edhe fabrika e furnizuesve të komponentëve: 62 kompani, shumë prej të cilave janë globale. Ashtu si Nexteer që në Kenitra përveçse prodhon sistemin që ndihmon në drejtimin e makinës për 208 llojet që prodhohen në vend, gjithashtu prodhon edhe semi-akset dhe të tjera për shumë nga klientët e tij, duke përfshirë edhe FCA. Me pak fjalë, ekzistojnë të gjithë faktorët për lindjen e një qendre të vërtetë industriale

në gjendje të gjenerojë 20 mijë vende pune duke përfshirë ata me kohë të plotë apo me orar të reduktuar. Me një synim të qartë për të eksportuar, ku sipas njoftimit të Peugeot, deri në 85% të makinave "made in Marok" kanë dalë jashtë kufijve me një komfort logjistik më të favorshëm se asnjëherë. Më shumë sesa fabrikat e Perëndimit, zhvendosja në anën tjetër të Mesdheut duket se është propozuar si një alternativë për ato të Evropës Lindore, që lindën si kërpuhat që nga fillimi i shekullit. Ndoshta është thjesht një rastësi që Mercedes njoftoi investimin e saj nën hijen e piramidave menjëherë pasi ndaloi zgjerimin

e prodhimit në Hungari. Dhe ka mundësi që 3 mijë pushimet nga puna të Volkswagen në Bratislavë në Sllovaki, nuk kanë asnjë lidhje me projektet algeriane të kompanisë së Wolfsburgut. Sidoqoftë, ngjarje të tilla, të paimagjinueshme deri para disa muajsh, tingëllojnë si kambana alarmi për vendet tashmë të kërcënuara nga fqinjët e tyre më të varfër, si Serbia apo Bullgaria. Në fund të fundit, përveçse për të ulur kostot, prodhuesit synojnë kryesisht të kenë një rrjet prodhimi fleksibël dhe të artikuluar. Dhe, në këtë kuptim, ndërtimi i fabrikave në Afrikën e Veriut duket se e plotëson pamjen në mënyrë të përsosur.

HARTA E FABRIKAVE





Taksat dhe Tarifat Vendore të Bashkisë Tiranë



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

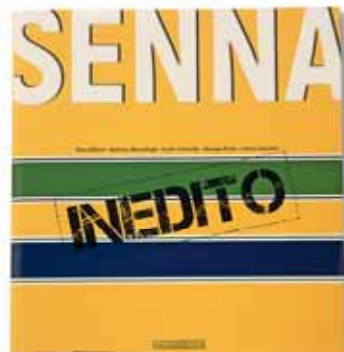


Kudo dhe Kurdo pranë jush!

AutoHub

AYRTON DO KUJTOHET KËSHTU

Piloti i paharrueshëm brazilian do të kujtohet me një album fotografik, në një format të madh të pabotuar më parë. Dhe mbi të gjitha, ka përshkrime të atyre që e kanë njohur mirë



+ E KALTËR & ROZË

Ne e kemi humbur numërimin e librave të botuar për Ayrton Sennan në 25 vitet e fundit që nga ai aksident tragjik në Imola më 1 maj 1994. Është e vështirë të shtosh ndonjë gjë nëse nuk kërkojmë në materialet e pabotuara të një arkivi me 300 mijë foto të Franco Villani, dëshmitar i F1 nga vitet 50-të në 2000. Nga ky arkiv vjen edhe pjesa më e madhe e 250 fotove të pa publikuara më parë që ritregojnë karrierën shumë të shkurtër të pilotit brazilian. Një album i pasuruar me kujtimet e pesë gazetarëve të shquar sportivë. Di Senna dhe Pino Allievi tregojnë për besimin e thellë fetar; Carlo Caviçi heton marrëdhëniet me francezët; Roberto Boçafogli thellohet në dualizmin me Alain Prost, ndërsa Giorgio Piola merr përsipër të përfaqësojë këndvështrimin e një dashamirësi të Prost. Në fund, Carlos Sanchez portretizon faktin se Senna nuk ishte vetëm një kampion i madh në sport, por edhe një person me vlera të jashtëzakonshme.

Senna inedito

AA.VV.
Giorgio Nada Editore
cm 28x30 - faqe 200
e mbuluar me shtresë të jashtme
40 €

PORSCHE TË VOGLA QË SHIHEN NGA IPHONE



Shkalla e zvogëlimit (1:43) nuk e zbeh shkëlqimin e Porsche-s së fotografuar me smartphone në këtë libër. Përkundrazi, duket shumë mirë. Autori që është një gazetar me përvojë ka mbledhur mbi një mijë makina në "Instagram car park".

Porsche Model Cars

Jörg Walz
Deliuss Klasing Verlag
cm 22x25 - faqe 320
me lidhje
65 €

LODRA VETËM PËR BURRA



Makinat e kanë merituar nderin për të qenë në kopertinën e këtij manuali ekskluziv të luksit kushtuar meshkujve. Sportive, shumë të rralla dhe në këtë mënyrë të kushtueshme. Si çdo objekt tjetër apo vende të përmendura, nga jahtet te hotelet boutique.

Ultimate toys for men

Michael Görmann
teNeues
cm 27,5x34 - faqe 304
me lidhje
80 €

PILOT ËSHTË NJË EMËR PËR GRUAJE



"Historia mes romantizmit dhe legjendës së kampioneve italiane të automobilizmit". Ky është titulli i botimit në kujtim të pesë piloteve kombëtare më të mira femra: Maria Antonietta Avanzo, Anna Maria Peduzzi, Maria Teresa De Filippis, Ada Pace dhe Lella Lombardi.

Volanti rosa

Antonello De Marco
Roberto Chiaramonte Editore
cm 17x24 - faqe 345
me kapak të hollë
25 €

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

KLUBI TRE

Rikthehet një prej sfidave më emocionuese. Por, këtë herë, protagonistet nuk janë coupé sportive, por Suv. Duke lënë mënjanë ambiciet off-road, ato përballen me njëra-tjetrën në pistë me tingullin e kuajve

nga **Marco Perucca Orfei** • fotot nga **Massimiliano Serra**



Klubi ka rihapur dyert. Duhej të ndodhte, dhe ka ndodhur. U takuam përsëri, këtë herë për të mirëpritur makina që deri disa vite më parë i kishim përcaktuar si absolutisht të pamundura për një circuit elitari si ky i yni. Faktikisht, protagonistet janë Suv. Por, kini kujdes, nuk janë më pak fisnike se anëtarët e zakonshëm. Janë marka historike me një traditë të gjatë dhe të lavdishme sportive si Alfa Romeo, Jaguar, Lamborghini, Porsche, duke ju shtuar edhe një Jeep me karakteristika

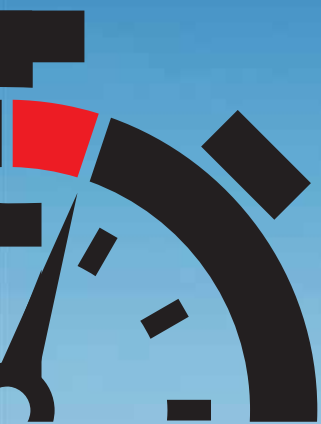
jashtë të zakonshmes. Herezi? Mbase po, por mbase jo, duke pasur parasysh kohërat dhe dëshirën e çmendur për shërbime sportive që duket se na ka përfshirë të gjithë ne. Ato nuk janë aq të ulëta dhe të gjera sa një McLaren ose një Ferrari, por ato ecin shumë shpejt dhe me numrat në dorë kanë letrat për të provuar ngjitjen në Klubin tonë ekskluziv. Pra, le të shkojmë dhe t'i zbulojmë.

SFIDA NË QRING

Alfa Romeo Stelvio, kur doli në vitin 2017, ka krijuar kufij të rinj për sa i përket drejtuesh-

mërisë së makinave me një qendër të lartë graviteti. Mbi këtë makinë, kontrolli, stabiliteti dhe cilësia e niveleve të drejtimit arrijnë në përsosmëri që i afrojnë ato më afër me ato të një makine të vërtetë sportive. Quadrifoglio që po prezantojmë në këto faqe, mund të mbështetet në një segment, bazament-transmission ndër më të përparuarit dhe rafinuarit me një motor 6-cilindërs biturbo që është krijuar thajse si një motor garash.

SVR, ku R është për Racing, për të treguar makinat e zhvilluara nga reparti special SVO (Operazione Speciale të Automjeteve) të



SEKONDA



Jaguar. Është F-Pace më i shpejtë dhe më i fuqishëm ndonjëherë. Brenda kofanos së këtij Suv-i anglez, në fakt, ka një motor 8-cilindrësh që është në gjendje të nxjerrë një ortek të jashtëzakonshëm kuaj fuqi në asfalt dhe moment përdredhës Newtonmetro.

Çfarë mund të thuash më pas për Jeep Gran Cherokee Trackhawk? Dikush mund të mendojë se në anën tjetër të oqeanit kanë kaluar limitet, duke llogaritur 700 kuaj fuqi që prodhon motori i tij, V8 Hemi. Një Jeep duke luftuar me kronometrën? Nuk ka dyshim që jeni të hutuar, por prisni ta shihni në pistë dhe

do të duhet të mendoni përsëri.

Pra, ja ku është Lamborghini, jo Huracán dhe as Aventador, por Urus, i cili është një herë e gjysmë më i lartë se motrat e tij ku ndër opsionet që disponon, përfshihen edhe tre raportet për drejtimin jashtë rrugës. Por, kush sheh frenat siç thuhet në zhargon, nuk ka asnjë dyshim të. Në këto raste, Urus thërret në apel ADN-në e familjes dhe nxjerr jashtë grintën dhe të keqen që gjithmonë kanë karakterizuar automjetet me stemën e demit mbi kofano.

Konkurrença e fundit, vetëm për shkak të

rendit alfabetik, Porsche Cayenne Turbo, që historikisht ka qenë e para që ka marrë këtë rrugë, duke sfiduar të gjitha ligjet e fizikës. Në Shtutgard e dinë se si bëhet një Suv sportiv dhe Cayenne që ndodhet tashmë në gjeneratën e tretë, është një shembull shumë i mirë. Një super-makinë në të gjitha aspektet.

Vendi i provës ishte pista jonë në Vairano, ku këto Suv-e specialiste sfidojnë njëra-tjetrën në përshpejtim me të dhjetat dhe të qindat e sekondës. Dhe për të përfunduar, koha e xhiros në Vairanorë. Si gjithmonë, konkurrença ishte emocionuese.



PROTAGONISTE

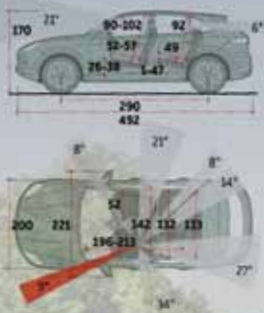
ELITE PËR PAK

Ja karakteristikat e pesë konkurrenteve tona. Shenja të veçanta: janë të gjitha të fuqishme dhe të këqija. Dhe interpretojnë mirë traditat e kompanive të tyre prodhuese

PORSCHE CAYENNE

Turbo ishte e para Suv me karakteristikat e vërteta sportive. Gjenerata e tretë vlen për sa i përket përsosmërisë. Brenda, atmosfera është e njëjtë si gjithmonë, me treguesin e shpejtësisë në plan të parë, i rrethuar nga treguesit e tjerë, tashmë virtuale dhe çelësi i ndezjes në kroskot në të majtë. Është shumë e shtrenjtë, por ia vlen ajo që kushton.

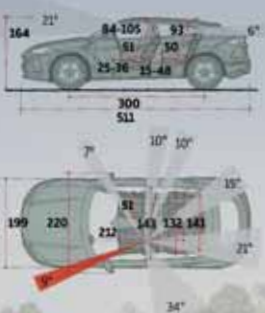
Motori
8 cilindra, biturbo
Cilindrata
3.996 cm³
Fuqia maksimale
404 kW (550 kf)
Çmimi
146.187 €



LAMBORGHINI URUS

Është shumë e shpejtë dhe ju tashmë e dini këtë. Shkon kudo (kjo, ndoshta nuk është saktësisht e qartë) dhe në pistë lëviz si një makinë e vërtet sportive. Nga ana tjetër, ndarja mes pasagjerëve është më pak e gjerë se ajo e konkurrentëve të tjerë. Çmimi është i përshtatshëm për performancën, stemën dhe teknologjinë super të rafinuar që ofron.

Motori
8 cilindra, biturbo
Cilindrata
3.996 cm³
Fuqia maksimale
478 kW (650 kf)
Çmimi
207.999 €



ALFA ROMEO STELVIO

Më e keqja e modeleve Stelvio fsheh brenda kofanos një motor V6 biturbo të rafinuar dhe të fuqishëm me origjinë nga Ferrari. Bazamenti, transmisioni dhe amortizatorët janë po aq të vlefshme. Deri tani, është më e lira e grupit. Është shumë e fortë dhe ofron një raport perfekt performancë/çmim.

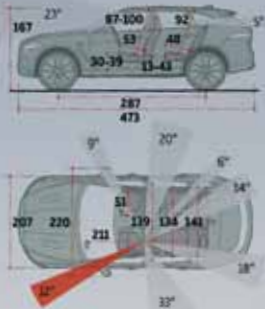
Motori
6 cilindra, biturbo
Cilindrata
2.891 cm³
Fuqia maksimale
375 kW (510 kf)
Çmimi
96.600 €



JAGUAR F-PACE

Mjafton të hapësh dyert për të shijuar menjëherë stilin klasik anglez. Sediljet janë shumë të këndshme, janë të bukura dhe katër persona udhëtojnë vërtet mirë. E ndërtuar tërësisht nga alumini, SVR mund të llogarisë deri në 550 kuaj fuqi. Çmimi në të njëjtën linjë me atë që ndodhet poshtë kofanos.

Motori
8 cilindra, kompresor vëllimi
Cilindrata
5.000 cm³
Fuqia maksimale
405 kW (550 kf)
Çmimi
104.700€



JEEP G. CHEROKEE

Trackhawk është Jeep-i më atipik, ndoshta për motorin 8-cilindërsh me 710 kuaj fuqi. Një makinë e vërtetë muskuloze e prodhuar sipas traditës më origjinale yankee. Ofron një hapësirë të brendshme më të madhe dhe më shumë shkathtësi se Grand Cherokee-t e tjera. Çmimi është gjithashtu special.

Motori
8 cilindra, kompresor vëllimi
Cilindrata
6.166 cm³
Fuqia maksimale
522 kW (710 kf)
Çmimi
128.000€



HISTORIA E NJË PROVE UNIKE

APLIKOHET PREJ 14 VITESH

2005 0-100 km/h **3,68** s

Në edicionin e parë të Klubit zbrisin në pistë Ferrari Enzo, Laborghini Murciélago dhe Porsche Carrera GT. Pas sfidës me super-makinën gjermane, fiton Enzo.

2006 0-100 km/h **4,16** s

Është sërish një Ferrari, F430 F1 që mbizotëron mbi konkurrentët, mes të cilëve Corvette dhe Ford GT. Ndër juristët e pranishëm ishin edhe kolegët e revistës amerikane, Road&Track.

2007 0-100 km/h **4,58** s

Katër herë kampioni i Botës në Formula 1, Alain Prost promovon Audi R8. Sidoqoftë, për një të qindën e sekondës, sfidën 0-100 km/h e fiton Porsche 911 Turbo.

2008 0-100 km/h **3,65** s

Është sërish Alain Prost që dekreton fituesin e Klub 2008. Rikthehet në podium Ferrari me 430 Scuderia. Më i miri në 0-100 km/h është Lamborghini Gallardo.

2009 0-100 km/h **3,90** s

Këtë herë, sfida është mes "merimangave" më të shpejta në botë. Veçohet Ferrari California që në sfidën 0-100 km/h në 3,90 sekonda, parakalon BMW, Jaguar dhe Mercedes.

2010 0-100 km/h **3,03** s

Në këtë Klub janë dhjetë protagonistet më të mira. Në pistën e Handling, Gallardo Superleggera nuk ka rivalë. Por, 0-100 km/h i takon Porsche 911 Turbo S.

2011 0-100 km/h **2,89** s

Me Lamborghini Aventador rrezohet muri i 3 sekondave. Ia del të fitojë në fund të një sfidë të ashpër ndaj Ferrari 599 GTO, McLaren 12C dhe Porsche 911 GT3 RS 4.0.

2016 0-100 km/h **2,78** s

Klubi ndryshon emër, nga "katër" në "tre sekonda". Në pistë triumfon McLaren 675 LT, por në 0-100 km/h është Porsche 911 Turbo S që jep kohën më të mirë, 2,78 sekonda.





JO VETËM TURBO

Shtimi i fuqisë, sistemi i amortizimit, frenat dhe shumë materiale të tjera. Rivalet tona paraqesin zgjidhje teknike të fjalës së fundit, por shumë të ndryshme nga njëra-tjetra. Me të njëjtin qëllim, të ecin shpejt



ALFA ROMEO STELVIO ERA MODENEZE

Gjashtë cilindrat në V në 90 gradë kanë origjinë fisnike. Faktikisht, rrjedh nga Ferrari 8-cilindërsh që prodhon 488 kuaj fuqi dhe nga i cili ruan një pjesë të arkitekturës themelore. Prodhon 510 kuaj fuqi, që përputhet me një fuqi specifike prej 176 kuaj fuqi/litër që është shumë e lartë. Kambio është automatike me tetë marshe. Në kushtet normale të ecjes, momenti përdredhës vjen nga rrotat mbrapa për të rrjedhur më pas te ato përpara (deri në 50%), kur ato mbrapa nisin të rrëshkasin. Modeli Quadrifoglio ka diferencial aktiv mbrapa (Alfa Torque Vectoring).



TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- 6 cilindra në V (90°)
- Cilindrata 2.891 cm³
- Fuqia maksimale 375 kW (510 kf) në 6.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 600 Nm

Transmisioni

- Traksion integral me ndërhyrje automatike
- Kambio automatike me 8 marshe

Gomat

- Pirelli PZero
- Përpara 255/45R20 101Y
- Mbrapa 285/40R20 104Y
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 282 cm
- Gjatësia 470 cm - Gjerësia 196 cm - Lartësia 168 cm
- Peshë 1.905 kg

PERFEKTE PËR PISTË

Nëse bëhet me porosi, Quadrifoglio mund të pajiset me frena karboni dhe qeramike njëkohësisht. Impianti Brembo përfshin pinca të fiksuara me 6 pistonë të vegjël përpara (në foton në të majtë). Paketa e drejtimit përdor një sistem të ri elektro-hidraulik.



JAGUAR F-PACE

VETËM ALIAZH I LEHTË

Suv-i britanik është ndërtuar i gjithi me alumin (foto në të djathtë). Kjo i lejoj teknikët anglezë për të realizuar një karroceri kryesisht të ngurtë dhe të lehtë. Zemra e SVR është një motor 8-cilindërsh, 5 litra, me cilindrat të mbingarkuar me një kompresor vëllimor që lejon të përftohen vlera të mëdha të momentit përdredhës maksimal dhe të fuqisë, respektivisht 680 Nm dhe 550 kuaj fuqi. Pa vonesën tipike të përgjigjes që karakterizon disa turbo. Amortizatorët janë katërkëndësh përpara dhe multilink mbrapa. Disqet janë 22 inç.



STILI BRITANIK

SVR është sportive nga brenda, diçka e veçantë për këtë version dhe reflekton padyshim shumë bukuri. Sediljet përpara kanë një strukturë kryesisht të lehtë, duke përfshirë edhe mbështetësen e kokës. E njëjta gjë ndodh edhe mbrapa. Vendet janë të ndara nga një hapësirë e gjerë qendrore që vazhdon deri në pjesën mbrapa. Pjesa e treguesve të parametrave është i përbërë nga një panel i madh unik TfT i rikonfigurueshëm.



TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- 8 cilindra në V (90°)
- Cilindrata 5.000 cm³
- Fuqia maksimale 405 kW (550 CV) në 6.000 giro/min
- Momenti përdredhës maksimal 680 Nm

Transmisioni

- Traksion integral me ndërhyrje automatike
- Kambio automatike me 8 marshe

Gomat

- Pirelli PZero
- Përpara 265/40ZR22 106Y
- Mbrapa 295/35ZR22 108Y
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 287 cm
- Gjatësia 474 cm - Gjerësia 194 cm - Lartësia 167 cm
- Peshë 2.145 kg

JEEP GRAND CHEROKEE FUQIE JASHTËZAKONSHME

I njohur gjithashtu si HellCat, motori V8 prej 6.2 litrash, i përket linjës së motorëve Hemi.

Quhen kështu për shkak të dhomave të famshme të djegies hemisferike që Dodge ka prodhuar prej vitesh. Në këtë version shumë të ngarkuar dhe me një qasje tradicionale (bazamenti me gizë, koka aliazi të lehta dhe vetëm dy valvola për cilindër), prodhon një vlerë të jashtëzakonshme fuqie. Bazamenti është përshtatur për të përballuar këtë injeksion të madh fuqie. Sistemi i frenimit i është besuar disqeve metalike me 400 mm me pinca Brembo.



TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- 8 cilindra në V (90°)
- Cilindrata 6.166 cm³
- Fuqia maksimale 522 kW (710 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 868 Nm

Transmisioni

- Traksion integral me ndërhyrje automatike
- Kambio automatike me 8 marshe

Gomat

- Pirelli PZero 295/45ZR20 110Y
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 292 cm
- Gjatësia 485 cm - Gjerësia 195 cm - Lartësia 175 cm
- Peshë 2.418 kg



PORSCHE CAYENNE AMORTIZIM ME AJËR

Motori 8-cilindërsh biturbo me origjinë nga Audi në versionin e dakordësuar në Shtutgart, prodhon 550 kuaj fuqi, ndërsa edhe më shumë në versionin Turbo S. Kurba e momentit përdredhës maksimal dhe shpërndarja janë më të zhvilluara se te Suv-et italiane. Transmisioni është integral i vazhdueshëm dhe me kontroll elektronik. Sistemi i amortizimit ka burime me ajër të rregullueshëm në lartësi dhe amortizatorët me përshtatje të ndryshueshme. Kuidri teknik kompletohet me katër rrotat drejtuese të larta dhe shufrat kundër rrotullimit me komandë elektrike të furnizuara nga një linjë prej 48 volt. Trupi dhe karrocERIA janë realizuar me çelik me pjesë alumini.

TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- 8 cilindra në V (90°)
- Cilindrata 3.996 cm³
- Fuqia maksimale 404 kW (550 kf) në 5.750 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 770 Nm

Transmisioni

- Traksion integral i vazhdueshëm
- Kambio automatike me 8 marshe

Gomat

- Pirelli PZero Përpara 285/40ZR21 100Y Mbrapa 315/35ZR21 111Y
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 290 cm
- Gjatësia 493 cm - Gjerësia 198 cm - Lartësia 167 cm
- Peshë 2.250 kg

DISQE SPECIALE

Me porosi, Cayenne mund të ketë frena të reja Pscb (Porsche surface coated brake) me disqe metalik me diametër 415 milimetra të trajtuara në sipërfaqe me karbide. Garantojnë një fërkim më të mirë dhe një jetëgjatësi më të madhe në krahasim me këto klasiket. Pincat përpara në këtë rast kanë dhjetë pompa të vogla.

LAMBORGHINI URUS SUPER E RAFINUAR

Motori V8 me origjinë nga Audi, në një Urus V8 arrin të sigurojë 650 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 850 Nm që derdhen në shkallë të ndryshme në rrota sipas vendosjes që po përdoret. Në Corsa, shumica e tyre përfundojnë në rrotat e pasme përmes një diferenciali aktiv të kontrolluar elektronikisht, i cili, nga ana tjetër i ndan ato në mënyrë asimetrike (torque vectoring) sipas manovrës që kryhet. Sistemi i amortizimit ka amortizatorë dhe burime me ajër të kontrolluara elektronikisht. Frenat janë me qeramikë dhe me karbon njëkohësisht.

TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- 8 cilindra në V (90°)
- Cilindrata 3.996 cm³
- Fuqia maksimale 478 kW (650 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 850 Nm

Transmisioni

- Traksion integral i vazhdueshëm
- Kambio automatike me 8 marshe

Gomat

- Pirelli PZero Përpara 285/40ZR22 110Y Mbrapa 325/35ZR22 114Y
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 300 cm
- Gjatësia 511 cm - Gjerësia 202 cm - Lartësia 171 cm
- Peshë 2.197 kg



SHUMË PRESION

Motori V8 është ngarkuar me një kompresor vëllimor IHI me dy pjesë rrotulluese me doppio vida. Ai arrin deri në rreth 1.5.000 xhiro/min duke siguruar një presion furnizimi prej 0,8 bar. Në këtë mënyrë, fuqia shkon në 710 kuaj fuqi me një moment përdredhës maksimal 868 Nm në 4.800 xhiro/min.

PËR ÇDO SITUATË

Sistemi Anima që është një përshtatje për administrimin e inteligjencës së rrjetit Adaptive, ka gjashtë pozicione, tre nga të cilat janë për drejtimin jashtë rrugës ose në terrene me shpejtësi të kufizuar. Pajisja vepron në të gjitha sistemet në bord (motori,ambio, traksioni integral, sistemi i amortizimit, etj).





SUPER LAMBO

Në pistën tonë 2.600 metra të projektuar posaçërisht për të nxjerrë në pah cilësitë dinamike të një automjeti, më e shpejtë ishte makina e Sant'Agata

Asgjë nuk i shpëton lenteve të Vairano. Përbërësit kryesorë dhe qëndrueshmëria janë vënë në provë, të tilla si frenat, motori dhe kambio. Këtë sfidë e fiton Urus duke lënë në vend të dytë Stelvio me 1 sekondë e 7 të qindat. Kjo falë 140 kuajve shtesë që sigurohen me brutalitet të madh nga V8 e tij, por edhe për ekuilibrin e mirë të përgjithshëm, i cili lejon që e gjithë fuqija të shfrytëzohet në mënyrën më të mirë. Është me të vërtet shumë i fortë, edhe nëse është më pak argëtues sesa Suv-i më i vogël milanez, i

cili në aspektin e drejtimit nuk është asnjëherë i dyti. Cayenne ndjek me një distancë të shkurtër, pak më e ngadaltë në kthesat e shpejta ku humbet thuajse të gjitha 3 të qindat që e ndajnë atë nga Stelvio. Në fund më të shkëputura F-Pace dhe Grand Cherokee, kjo e fundit u shfaq pak më e lehtë ndërmjet kthesave.

STELVIO	184,9
F-PACE	182,3
G. CHEROKEE	185,7
URUS	186,2
CAYENNE	181,0

STELVIO	0,86
F-PACE	1,03
G. CHEROKEE	0,77
URUS	0,87
CAYENNE	0,79

STELVIO	176,7	0,78
F-PACE	177,8	0,89
G. CHEROKEE	175,2	0,86
URUS	176,5	0,82
CAYENNE	176,7	0,78



JEEP GRAND CHEROKEE

Koha e xhiros

1'19"780

A-B	21"65
B-C	26"84
C-A	31"29

Motori është i ekzagjeruar, por pjesa tjetër e mekanikës nuk duket e përshtatshme për trajtimin e kaq shumë kuajve fuçi. Zbukurimi tepër i butë, pavarësisht nga cilësimet e reja, shkakton ndryshime të rëndësishme të rregullimit, të cilat duhet të trajtohen me kujdes. Frenat në vështirësi pas disa xhiros.

JAGUAR F-PACE

Koha e xhiros

1'19"608

A-B	21"74
B-C	26"47
C-A	31"40

Përkundër trupit të lehtë, në përzjerjet e ngushta ka një inerci të caktuar. Në kthesat e vogla të shpejta kalon fillimisht nga një përshkrim i jashtëm në një futje më të lehtë. Motori shtyn shumë fort, por pa brutalitetin e turbos. Kjo e bën më të lehtë trajtimin. Frenat e përmirësuara.

PORSCHE CAYENNE

Koha e xhiros

1'18"312

A-B	21"58
B-C	25"91
C-A	30"82

Mbledh pak më shumë se 3 të dhjetat e Stelvios, pavarësisht se V8 tundet aty përpara. Faktikisht, në kthesa ka tendencë të rrëshqasë pak më shumë se ç'duhet. Shufrat në pjesën e poshtme aktive dhe katër rrotat i japin asaj një dinamizëm të një niveli të lartë. Masë e lartë.

ALFA ROMEO STELVIO

Koha e xhiros

1'17"996

A-B	21"32
B-C	25"80
C-A	30"87

Është padiskutim më e bukura dhe argëtuesja në drejtim. Drejtimi, i shpejtë dhe shumë i saktë, ju lejon të përkëdhelni kthesat duke përdorur të gjithë hapësirën në dispozicion. Motori V6 shtyn me shumë fuqi, ndërsa janë frenat me karbon dhe qeramikë njëkohësisht që bëjnë më shumë përshlyetje.



STELVIO	160,0	1,02
F-PACE	154,8	1,00
G. CHEROKEE	158,5	0,98
URUS	168,5	1,08
CAYENNE	155,6	1,01

STELVIO	141,3	1,01
F-PACE	136,4	0,94
G. CHEROKEE	135,7	0,96
URUS	140,0	1,03
CAYENNE	138,0	1,05

STELVIO	117,9	1,01
F-PACE	112,4	0,95
G. CHEROKEE	117,3	0,95
URUS	117,4	1,00
CAYENNE	115,6	1,03

STELVIO	72,7	0,97
F-PACE	65,9	0,89
G. CHEROKEE	68,8	0,88
URUS	70,8	1,05
CAYENNE	64,1	0,98

STELVIO	74,9
F-PACE	71,8
G. CHEROKEE	74,3
URUS	71,7
CAYENNE	69,7

STELVIO	169,5
F-PACE	170,5
G. CHEROKEE	167,5
URUS	174,5
CAYENNE	165,8

STELVIO	100,3	0,96
F-PACE	93,5	0,91
G. CHEROKEE	97,2	0,88
URUS	102,9	0,99
CAYENNE	97,4	0,93

Legjenda

km/h	g anësore
000,0	0,00
	0,00

g gjatësore

1

LAMBORGHINI URUS

Koha e xhiros

1'16"331

A-B	20"80
B-C	25"19
C-A	30"34

Koha e xhiros është e denjë për një makinë të vërtetë sportive. Urus është e avantazhuar në pjesën e shpejtë të pistës, por përkundër pjesës më të madhe (është e gjatë 5.11 metra), u duk e lehtësuar edhe në ngushticën me kthesa ku dëshmoi se dinte të lëvizte me gatishmëri të papritur.

krahasim



PËRSHPEJTIMI

NISU! NISU!! NISU!!!

Prova më klasike është ende ajo që ngjall më shumë entuziazëm. Pesë Suv-et kanë realizuar kohë me të vërtetë sportive. Dhe është sërish edhe një herë, Urus që shkëlqen

Këmba e majtë në frena, ndërsa e djathta te gazi. Shpejtësia e motorit rritet dhe bashkë me të edhe adrenalina në gjak. Vetëm disa momente ku duket se koha do të ndalet. Nisu! Peshë e Urus duket se venitet dhe Suv-i bolonjez fiton shpejtësi si një dragstor. Përsheptimi mesatar në tre sekonda e para është rreth 1 g, çka do të thotë se mjafton për të gozhduar këdo në sedilje. Por, rritja vazhdon edhe më e fuqishme më shumë se 200 km/h. Kështu, Urus ka fituar ndaj kundërshtarëve, të cilët u mbrojtën shumë mirë: Alfa dhe Porsche të ndarë me vetëm 1 të qindën e sekondës dhe pak më shumë të shkëputura Jeep dhe Jaguar.

0-100 km/h

3,15

**LAMBORGHINI
URUS**

0-150 km/h	6,53
0-200 km/h	12,00
0-230 km/h	17,02
400 metri nga vendi	11,25
shpejtësia e daljes (km/h)	194,4
1 km/h nga vendi	20,91
shpejtësia e daljes (km/h)	246,8

Të jep me të vërtet shumë emocione të shohësh kur niset super-makina e Toro-s. Kontrolli i tërheqjes funksionon deri në përsosmëri, në mënyrë që fuqia të shkojë e gjitha në asfalt, pa më të voglën humbje.

0-100 km/h

3,80

**ALFA ROMEO
STELVIO**



0-150 km/h	7,51
0-200 km/h	13,78
0-230 km/h	20,48
400 metra nga vendi	11,98
shpejtësia e daljes (km/h)	188,3
1 km/h nga vendi	22,06
shpejtësia e daljes (km/h)	236,1

0-100 km/h

3,81

**PORSCHE
CAYENNE**



0-150 km/h	7,90
0-200 km/h	14,40
0-230 km/h	20,37
400 metri nga vendi	12,06
shpejtësia e daljes (km/h)	185,2
1 km/h nga vendi	22,17
shpejtësia e daljes (km/h)	236,5

0-100 km/h

3,93

**JEEP
GRAND CHEROKEE**



0-150 km/h	7,82
0-200 km/h	14,07
0-230 km/h	19,95
400 metri nga vendi	12,05
shpejtësia e daljes (km/h)	187,7
1 km/h nga vendi	22,09
shpejtësia e daljes (km/h)	236,8

0-100 km/h

4,27

**JAGUAR
F-PACE**



0-150 km/h	8,17
0-200 km/h	14,83
0-230 km/h	21,89
400 metri nga vendi	12,35
shpejtësia e daljes (km/h)	184,3
1 km/h nga vendi	22,54
shpejtësia e daljes (km/h)	231,8



FORMULA 1, RREGULLA TË REJA NË 2021

Do ketë një shpërndarje të re parash. Ekipi që fiton kampionatin e konstruktorëve do të marrë 10 milionë euro më pak. Ja çfarë parashikohet

Dritë jeshile për ndryshime të Formula 1. Katër orë diskutime në selinë e FIA-s në Paris, shërbyen për sqarimin e detajeve të fundit, ndërsa skuadrat janë të gjitha në një mendje për marrëveshjen e nevojshme për mbijetesën e tyre. FIA nuk kishte nevojë për të pasur një votë për të proceduar, por vetëm për të evituar "bombën atomike" të vetos së Ferrarit, por ata punuan me mençuri për të marrë konsensusin më të madh të mundshëm. Dhe në fund, nën drejtimin e të zotit të shtëpisë, Jean Todt, ia arritën qëllimit. Tashmë, pritet vetëm zyrtarizimi dhe publikimi i rregullave të reja të Formula 1 duke nisur nga 2021-i.

NDRYSHIMET

Vetëm një çështje mbeti ende për tu vendosur. Mini-gara që vendos më pas nisjen të shtunën mbasdite. Ross Brawn që është përgjegjësi sportiv i Liberty, synonte që mini-gara të hiqej dhe eksperimentimi të niste në tre garat e 2020-ës, (Francë, Belgjikë dhe

Rusi), por kundërshtimi i disa ekipeve ishte deçiziv. Projekti është tërhequr, por që mund të rikthehet sërisht në një moment tjetër. Është aprovuar gjithashtu edhe rishpërndarja e të ardhurave financiare që ka si objektivi zvogëlimin e hendekut të konsiderueshëm mes ekipeve të mëdha me ato të vogla. Tre ekipet e para në renditje do të humbasin rreth 15% në krahasim me të tjerat që do të renditen pas tyre. Do të avantazhohen kryesisht konstruktorët që do të renditen nga vendi i 4-t tek i 6-ti, ndërsa ekipet që do pozicionohen në vendet mes 7 dhe 10, do të qëndrojnë thuasje njëlloj. Për shembull, sot ai ekip që fiton titullin e konstruktorëve, përfiton 100 milionë, ndërsa nga 2021-i do

të marrë 90 milionë euro. Kush renditet në vend të 4-t, në vend të 40, do të përfitojë 45 milionë euro.

FERRARI KA VETON

Ferrari ka një bonus që ia ka dhënë historia (e vetmja skuadër prezente në F1 nga 1950-ta) dhe ka të drejtën e vetos, por me disa limite. Tashmë, Ferrari mund të apelojë vetëm në Gjykatën e Apelit të FIA-s dhe jo më në një gjykatë të zakonshme. Është e përcaktuar më qartë në rastet kur skuderia e kuqe e përdor veton, në rastet kur ndryshohet rregullorja për Power Unit që është ADN-ja e Formula 1 apo rregullat financiare. Ferrari ndërhyr në rastet kur propozimet për ndryshime prekin interesat e kësaj skuderie ose ndikojnë në imazhin e Formula 1. Ndërkohë, pronari i Red Bull, Dieter Mateschitz, mori aprovimin e të gjitha ekipeve të tjera për të ndryshuar emrin e Toro Rosso në AlphaTauri, markë e re e veshjeve e krijuar nga prodhuesi austriak i pijeve të famshme të energjisë.





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



FIAT 130, LIMUZINA E FUNDIT E LINGOTOS

FIAT 130 doli në treg në vitin 1969, para blerjes së Ferrarit dhe Lançias nga Grupi Fiat, në një kohë kur mund të "guxoje" të risikoje

Ajo që një kohë kur Fiat mund t'i lejonte vetes të provonte të mundte konkurrentët kryesorë mu në fushën e tyre, d.m.th. në atë të makinave të mëdha e luksoze. Ishte fillimi i viteve gjashtëdhjetë, kur Italia ishte e begatë dhe tregjet kombëtare po tkurrreshin brenda vendit. Asokohe, tre në çdo katër makina të reja në Itali, ishin të markës Fiat. Shumë shpejt, plani ekspansionist do të çonte në krijimin e "Grupit FIAT", duke shtënë në dorë Lançian dhe Ferrarin. Thënë shkurt, kasat qenë të mbushura ding me para dhe asnjë shenjë krize nuk dukej gjëkund. Kjo do të thoshte se mund të tentoje të futeshe edhe në një fushë të panjohur. Dante Xhiakoza ngurronte

ngaqë besonte se projekti i ri prekte një treg ku kompania torineze nuk kishte përvojë. Sipas tij s'duhej të ndërmerrej një investim kaq i madh. Mirëpo askush s'ua vuri veshin këtyre dyshimeve dhe në vitin 1963 Jaguari i Markës X, e sidomos Mercedesi 300 SE (W111) do të shërbenin si pika reference për veturën e re. Pas gjashtë vitesh pune, Fiat 130 është gati dhe debuton në sallonin e Gjenevës.

NJË KONSERVATORIZËM I THEKSUAR

Në pikëpamje të estetikës, vetura e re nuk është shumë popullore, madje dallohet për ashpërsinë dhe stilin e rëndë barok, mirëpo teknika është e një niveli të lartë. Do të veçonim motorin e ven-





dosur për së gjati, rrotat e pasme aktive, amortizatorët e pavarur, katër frena disk me sistem përforsim të forcës frenuese dhe kambion automatike standard. Në fakt, FIAT 130 ishte vetura e parë italiane që si paisje origjinale kishte kutinë e transmisionit automatik, në versionin me 3 marshe të Borg Varnerit. Vetura në versionin manual me 5 marshe mund të prodhohej me porosi. Prodhimi i motorit të ri është një tjetër histori më vete që s'ka të bëjë fare me atë të Dino Ferrarit, meqë kompania e Maranelos iu shtua grupit pas daljes në treg të limuzinës Fiat. Duhet thënë se motori, veçanërisht në versionin e parë me cilindrata 2,9 litra, nuk ka ndonjë fuqi të madhe, por vetëm 140 kuaj fuqi. Fillimisht, Fiat 130, ndonëse tejet e rehatshme, është disi e ngadaltë dhe harxhon shumë karburant, edhe duke marrë parasysh përmasat e saj që asokohe konsideroheshin si shumë të mëdha.

MOTORI "DEMBEL"

Në fakt, vetura ishte 4,75 metra e gjatë, 1,8 metra e gjerë dhe peshonte mbi 1,5 ton, çka ishte shumë për atë kohë po të kemi parasysh se shumica e makinave nuk i kalonin 600 kilogramët. Duke u rikthyer tek Fiat V6-a, theksojmë se problemi i saj kryesor ishin dhomat konike të djegies, që u ngjanin atyre të motorëve me katër cilindra të Fiat 128-ës. Pra, valvolat nuk ishin të pjerrëta, por vertikale. Për një dhomë djegie më të mbledhur, siç qe rasti i motorit me cilindrata 1,1 litra të berlinës së vogël, kjo nuk përbente ndonjë problem të madh. Por, në rastin e V6-ës me një cilindrata të vetme por më të madhe, rendimenti përkeqësohej. Pra, motori i Fiat 130-ës siguronte rreth 50 kf për litër, çka ishte pak për një automobil të këtij niveli. Një vit më vonë vëllimi i dhomës së djegies u rrit në 3,2 litra dhe fuqia mbërriti në 160 kf, por shifra ishte ende 30/40 kf më e vogël se makinat e konkurrentëve. Pra pamja jo shumë tërheqëse dhe motori "dembel" ishin dy defektet e vetme të kësaj veture që përgjithësisht cilësohej si e shkëlqyer.

EKZEMPLARË FUTURISTË UNIKË

Kroskoti i veturës kishte instrumente drejtkëndorë, kryesisht të një stili të amerikanizuar, por në prodhimin e serisë së dytë dizajni u bë më klasik me instrumente rrethorë dhe finicione druri. Veshjet e paneleve dhe ndenjësive ishin prej kadifeje ose lëkure, ndërsa si mundësi zgjedhjeje kishte edhe vetura me servotimon dhe ajër të kondicionuar. Fiat 130-ta kushtonte shumë, praktikisht sa trefishi i Fiat 132-shit, që ishte vetura e dytë më e madhe e Fiatit. Vdekja e saj tregtare do të dekretohet nga kriza e naftës së vitit 1973 dhe nga "austerity" që do të vinte më pas, çka bëri që të mos zbatoheshin projekte interesante si Opera më 1974 dhe Marema, më 1975: e para ishte një berlinë coupé, ndërsa e dyta një shooting brake me tri dyer, që do të mbetej si ekzemplar unik në dispozicion të Xhiani Anjelit. Prodhimi i Fiat 130-ës do të ndërpritej më 1976-ën, pasi ishin prodhuar 15.093 ekzemplarë, nga të cilët rreth 6.000 ishin të pajisur me motor "2.8" e 9.000 me motor "3.2".

DUKE U PRODHUAR NJË E RE

Një markë legjendare si De Tomaso kthehet në jetë me një super-makinë me shije nostalgjike. Dhe shpall plane ambicione të rimëkëmbjes. Mbetet për të parë se ku do të shkojë për ta prodhuar

nga Omar Abu Eideh

Nga prodhuesit kokëfortë të kloneve deri tek klientët industrialë të rafinuar, kushtuar rihapjes së markave prestigjioze evropiane. A është kjo shëmbëlltyra e artë e gjigandëve kinezë të katër rrotave?

Shembujt janë të qartë: nga ringjallja e Volvo nga grupi Geely - i cili është edhe aksionari i parë i Daimler - deri në mbijetesën e Saabit, ADN-ja e të cilit ruhet falë Nevs-it, i lindur pas Grifone që sapo ka nisur prodhimin e 93 makinave elektrike.

Pastaj është Ideal Team Venture (TV) me seli në Hong Kong. Në vitin 2016 përvetëson Gumpert Sportwagenmanufaktur (themeluar nga Roland Gumpert, ish-drejtor i Audi Sport dhe falimentues në vitin 2012), që menjëherë bëhet Apollo Automobile dhe në fund të vitit 2017 nxjerr

super-makinën Intense Emotion me korvizë karboni nga Capricorn AG dhe motor V12, 6.3 litra me mbi 790 kuaj fuqi, i zhvilluar nga Autotecnica Motori. Me një prodhim prej vetëm dhjetë njësi.

BIJA E APOLLO

E njëjta shasi ndodhet poshtë karrocisë së punuar të De Tomaso P72 të re, e prezantuar në korrik në Festivalin e Shpejtësisë së Goodwood: kuruar në mënyrë estetike nga Wyn Design, P72 është trashëgimtari shpirtëror i P70 i 1965-ës. Pjesa trupore nga Fantuzzi dhe e zhvilluar nga Pete Brock si oneoff. Në fakt, marka e Modena-s i përket ITV që e bleu atë në 2015-ën për vetëm 1 milionë euro në ankandin e falimentimit ku pas rrëzimit e kishte marrë Gian Mario Rossignolo. Tani kompania synon një rritje të

qëndrueshme dhe afatgjatë, por mbetet për tu parë nëse prodhimi (duke filluar nga 72 njësi të P72, që do të përfundojnë në dy vjet), do të zhvillohet në Itali ose në Afalterbach (Gjermani), ku ka selinë HWA AG. Kjo e fundit e themeluar nga Hans Werner Aufrecht, i cili i dha jetë AMG-së në 1967, është partneri teknik që merret me unifikimin e Emotion Intense. Menaxheri i përgjithshëm i De Tomaso shpjegon: "P72 përfaqëson rilindjen e një marke legjendare, e cila sapo ka mbushur 60 vjeç. Sidoqoftë, pak e dinë të kaluarën e saj të pasur. Prandaj, strategjia jonë synon për të përmirësuar këtë kapitull pak të njohur në historinë e makinës. Sa për modelet e mëvonshme, ne kemi një plan biznesi të saktë, konkret dhe të besueshëm, të cilin do ta zbulojmë në të ardhmen".

BRENDA DY VITEVE, DO TË PRODHOHEN 72 NJËSI TË P72





Motori dhe transmisioni i De Tomaso P72 rrjedhin nga Apollo Intensa Emozione, ashtu si edhe shasia dhe amortizatorët. Por, specifikat finale do të komunikohen në një kohë të dytë nga kompania prodhuese. Konfirmohet vetëm kambio manuale. Çmimi do të jetë rreth 750 mijë euro

ISOTTA FRASCHINI

NGJITJA NË MAJË FALË RIMAC

Specialistë të ringjalljes. Janë aq të shpeshta, sa vet kalimi, të paktën deri më tani. Ringjallja e fundit e markës legjendare të luksit, daton në vjeshtën e vitit të kaluar, kur një kompani me emrin Isotta Fraschini Milano Fabbrica Automobili Srl, u regjistrua në Dhomën e Tregtisë së Bolonjës. Një kthim me maturi, për të cilin shumica u bë i vetëdijshëm një muaj më parë, kur u dha lajmi se, midis kompanive të zgjedhura për përfshirjen në fondet e alokuara nga thirrja e tretë e Rajonit Emilia Romagna, sipas ligjit 14/2014, edhe kjo markë ishte aty. Brenda gjashtë muajve, marrëveshjet e programit do të miratohen, që do t'u kërkojnë kompanive aplikuese të zbatojnë një plan 3-vjeçar të zhvillimit, me lëshimin e fondeve publike: në rastin e Isotta, 1.5 milionë euro për një investim prej gati 4 milionë. Modestia e pamjes dhe numri i kufizuar i punësimeve të planifikuara, 20 të punësuar (nga të cilët 15 të diplomuar), bëjnë të mendosh se është një projekt ose pozicion administrativ dhe jo një fabrikë industriale. Kompania e re ka për qëllim prodhimin e automjeteve me ndikim zero, ekskluzive siç imponon linja e markës. Revista italiane "Quattroruote" është në gjendje të zbulojë se në mënyrë të veçantë, qëllimi është të realizohet një grand-turizëm elektrik, i rikarikueshëm edhe në modalitetin wireless dhe në gjendje të përballojë një autonomi më të lartë se konkurrenca aktuale, pra jo më pak se 550 kilometra. Siguria është gjithashtu ambicia e kësaj makine me teknologji të ndryshme, me një sistem për monitorimin e kushteve fizike të pilotit (rrahjet e zemrës, presionin e gjakut dhe temperaturën) dhe me lidhje me një qendër shëndetësore. Por, kush është mbrapa të sapolindurës Isotta? Padronët e zakonshëm kinezë? Tani për tani, pista e parave të çon diku tjetër: mes Italisë, Kroacisë, Kolumbisë dhe Mbretërisë së Bashkuar. Një studim i Dhomës së Tregtisë zbulon se kompania është në një menaxhim kolegjal që përfshin shumë njerëz dhe ka tre administratorë: Alfredo Reboa, ish-i i Maserati dhe Alfa (gjithashtu ka marrë pjesë në zhvillimin e platformës Giorgio në të cilën kanë lindur Giulia dhe Stelvio), Drejtori Ekzekutiv i Vitalex & Partners të Milanos, Giorgio Tinti, një firmë konsulence ligjore dhe strategjike, dhe kroati Christian Franck Yepes Kanayet, me rolin e






































































































presidentit të bordit. Kanayet, i cili ka lindur në Medellin, Kolumbi dhe është pasuruar nga vaji, është njeriu kryesor i operacionit. Në të vërtetë, sipërmarrësi mban 6% të kapitalit të Rimac, ndërmarrjes kroate të specializuar në prodhimin e super-makinave elektrike, e cila me sa duket do të sigurojë njohuri dhe përbërës për Isotta-në e ringjallur. Sa i përket pronës, kompania drejtohej nga Isotta Fraschini Milano Holding Srl, partnerë të së cilës janë Korporata Abruzzi me 52%, e njëjta Vitalex & Partners me 25.5 dhe më pas me 12.5%, New e Automobile Development, një kompani e përfshirë sipas ligjit anglez, e cila figuron në "Panama papers" (dokumenta sekrete të kompanisë konsulente ligjore offshore Mossach Fonseca që u publikuan në 2016-ën). Në fund, me 10% qëndron Mattia Spadafora. Isotta Fraschini është themeluar në Milano në vitin 1900, ndërsa prodhimi automobilistik i tij pushoi në 1949. Kompania kishte provuar të ringrihej në vitet 90-të nga duart e piemontezit Giuliano Malvino, i cili dëshironte të ndërtonte një sedan me bazë Audi (pa marrë parasysh autorizimin e kompanisë) që të prodhohej në ish-fabrikën Oto Breda në Gioia Tauro. Sipërmarrësi u hetua më pas për shpërdorimin e fondeve publike. Në 2003-in, për të marrë përsipër markën në ankandin e falimentimit hyn Gianfranco Castiglioni, pronari i Franco Tosi të Legnano që pak vite më vonë ishte subjekt i një hetimi të organeve gjyqësore për shkak të kundërvajtjeve të ndryshme tatimore. Dhe Isotta përfundoi përsëri nën administrim të kontrolluar. Pyes veten nëse feniksi lombard do të jetë në gjendje të marrë fluturimin me pronarët e rinj?

R.L.V.

Si të gjitha makinat e paraluftës të profilit të lartë, edhe Isotta ka vendosur një statujë të çmuar mbi kapakun e radiatorit



SOT DHE NESËR

SHTATOR	 Audi A6 allroad	 BMW X1	 BMW Serie 3 Touring	 DS 7 Crossback plug-in	 Hyundai Ioniq eлектриca	 Kia Xceed	 Land Rover Discovery Sport	 Mazda CX-30	 Mini Clubman	
TETOR	 Audi A1 citycarver	 BMW Serie 1	 BMW Serie 8 Gran Coupé	 Mercedes CLA Shooting Brake	 Porsche 718 Cayman GT4	 Porsche 718 Boxster Spyder	 Skoda Superb	 Volkswagen Passat	 Volvo XC90	
NËNTOR	 Audi Q3 Sportback	 Bentley Flying Spur	 BMW X6	 DS 3 Crossback eлектриca	 Opel Astra	 Porsche Taycan	 Seat Mii eлектриca	 Skoda Kamiq	 Volkswagen up! eлектриca	
DHJETOR	 BMW X3 plug-in	 Ford Explorer plug-in	 Jaguar F-Type	 Mercedes GLB	 Opel Corsa	 Peugeot 208	 Peugeot 208 eлектриca	 Seat Tarraco plug-in	 Skoda Citigo eлектриca	 Volkswagen T-Roc R
2020	 BMW Serie 2 Gran Coupé	 Citroën C5 Aircross plug-in	 Ferrari F8 Tributo	 Hyundai i10	 Jeep Renegade plug-in	 Lamborghini Urus plug-in	 Mercedes EQC	 Renault Captur	 Skoda Superb plug-in	 Volkswagen Passat GTE
JANAR	 BMW X5 M	 Ford Kuga	 Mercedes GLE 63 AMG	 Mercedes GLE Coupé	 Opel Grandland X plug-in	 Peugeot 508 plug-in	 Peugeot 3008 plug-in	 Toyota Yaris		
SHKURT	 Ford Puma	 Honda e	 Jeep Compass plug-in	 Land Rover Defender	 Mini eлектриca	 Opel Corsa eлектриca	 Peugeot 2008	 Skoda Octavia	 Volkswagen Golf	
MARS	 Aston Martin DBX	 BMW M3	 Cupra Formentor	 Ferrari SF90 Stradale	 Lamborghini fuoriserie ibrida	 Renault Captur plug-in	 Seat Leon	 Volkswagen T-Roc Cabrio		
PRILL	 Audi A3	 BMW iX3	 Jaguar XJ	 Mercedes GLA	 Nissan Juke	 Opel Insignia	 Peugeot 3008			
MAJ	 Audi e-tron Sportback	 BMW Serie 4 Coupé	 Corvette C8	 Maserati Coupé	 Skoda Vision iV	 Volkswagen ID.3				
QERSHOR	 Lexus LC Convertible	 Lynk & Co. 01	 Mercedes Classe S	 Peugeot 2008 eлектриca	 Seat el-Born	 Skoda Kodiaq				
KORRIK	 Mercedes EQA	 Nissan Qashqai	 Opel Mokka X	 Porsche Taycan Cross Turismo	 Seat Ateca					
GUSHT	 Mercedes EQA	 Nissan Qashqai	 Opel Mokka X	 Porsche Taycan Cross Turismo	 Seat Ateca					

Në tabelë, automjetet kryesore që kanë hyrë dhe do të hyjnë në treg në 12 muajt e fundit

 = Ridizenjime  = Modele të reja





Ka shumë të reja për një prej motorëve më të veçantë dhe atipik në aspektin estetik. Performanca është përmirësuar në drejtim të trajtimit falë elektronikës së rafinuar. Çmimi është i lartë, 18.900 euro, por në një masë të madhe i justifikueshëm për punimet e shkëlqyera

MV AGUSTA DRAGSTER RR 2019, E RAFINUAR DHE E EKZAGJERUAR

E pazakontë, e ekzagjeruar dhe e acaruar. Ky ishte dhe është MV Agusta Dragster 800 RR, edhe në këtë version të fundit 2019-ës, i cili me faljen e Euro 4, iu dha një ristilim i thellë, ose do të ishte më mirë të thuhej, një rishikim i thellë i të gjithë përbërësve të tij. Duke u nisur nga disa superstruktura të ngushta, të rishikuara në format dhe vëllimet e tyre, serbatori i ndarë me motrën e vet Brutale të pabotuar, ashtu siç është bishti i rrahur dhe i mbështetur nga një kornizë e re, e cila gjithashtu mban pedalet e reja për pasagjerët. Kjo është një zgjidhje vërtet e mirë dhe estetikiqte e suksesshme. Fenerët e rinj së bashku me pjesën e pasme, tani në një njësi të vetme, e cila karakterizon fuqimisht pamjen mbrapa. Ne gjithashtu gjejmë pasqyrat e pasme në pozicionin e pazakontë në skajet





re. Performanca e siguruar nga motori flet vet: 140 kuaj fuqi me 12.300 xhiro/min, me një moment përdredhës maksimal prej 87 Nm me 10.100 xhiro/min. Vetëm skeleti peshon 168 kg, duke shtuar edhe 16,5 litra që është kapaciteti i serbatorit, shkojnë në pak më shumë se 180 kg në total. Raporti i peshës me fuqinë i Dragster 800 RR është i denjë për emrin që mban.

ÇIKLISTIKE E VEÇANTË

Korniza e mbulesës prej çeliku ALS e vendosur te pllakat prej alumini, është një pjesë integrale e dizajnit të këtij motori, siç janë edhe disqet Kineo 17 inç, të vendosur shumë bukur për të dy ngjyrat e disponueshme, Grigio Nardò/Grigio Scuro Met - Bianco Perlato/Grigio Scuro Met., në të cilën janë montuar një gomë klasike 120/70 dhe një agresive 200/50. Piruni i aluminit Marzocchi ka një diametër prej 43 mm me trajtim DLC dhe është plotësisht i rregullueshëm. Është kapërcyer nga pllaka të shkëlqyeshme alumini, te këto që janë të fiksuara në tre pozicione të ndryshme. Edhe amortizatori është i bukur dhe i rregullueshëm, ndërsa është shumë koreografik në funksionim. Disqet 320 mm janë Brembo, ashtu si edhe pincat me 4 pistonë të vegjël me lidhje radiale, ndërsa në pjesën mbrapa është montuar një disk 220 mm me pinca me dy pistonë të vegjël. Nuk mungon as ABS që në këtë rast është një Bosch 9 Plus me RLM (Rear Wheel Lift-up Mitigation) që ndalon ngritjen lart të pjesës mbrapa gjatë një frenimi shumë të fortë.

e timonit, të cilat janë mjaft praktike. Ato që nuk ndryshojnë janë pjesët e jashtme të përgjithshme, gjithmonë të një niveli të lartë, bojërat perfekte që karakterizojnë përbërësit individualë, të cilat pastaj përputhen në mënyrë të përsosur, ndërsa materialet, madje edhe ato plastike, shihen me syrin kritik. Nëse lëkura ka ndryshuar plotësisht, poshtë saj te motori Dragster 800 RR ka pak për të parë në krahasim me versionin e mëparshëm.

PAKETË ELEKTRONIKE

Paketa elektronike MVICS (Motor & Vehicle Integrated Control System) ka qenë objekt i një pune zhvillimore të madhe, mbi të gjitha kur sheh përgjigjen e motorit, ndërsa katër hartat mbeten të njëjta: normal - kur ka shi - sport dhe me porosi. Kjo e fundit lejon personalizimin e parametrave të ndryshëm siç janë, përgjigjja e motorit në përshpejtim, vlera e momentit përdredhës maksimal, ndjeshmëria e komandës së gazit, frenimi i motorit dhe shpejtësia e ndërhyrjes së kufizuesit. Kontrolli i traksionit i rregullueshëm me tetë nivele të ndryshme, kambio elektronike edhe me opsionin downshift dhe freksioni anti-fryrje, mbyllin kuadrin e një pajisje të klasit të parë. Natyrisht që nuk mungon as çelësi i pajisur me immobilizer.

MOTOR I RINOVUAR

Motorit me tre cilindra i janë bërë ndërhyrje teknike të konsiderueshme për ta përshtatur atë me Euro 4, me një ulje prej 50% të emetimeve, ndërsa niveli i zhurmës bie me 48% në krahasim me versionin e mëparshëm Euro 3. Ulja u garantua edhe nga mbulesat e motorit të krijuara posaçërisht për të zbutur zhurmën e frekuencës së lartë, për më tepër që këto lejojnë një mbrojtje të mirë në rast të rrëzimit. Fiksimi i motorit në kornizë siguron një pikë të re mbështetëse që ka rritur ngurtësinë. Motori me tre cilindra ka shufra dhe valvola të reja, ndërsa kambio është plotësisht e



MOTORI KRENAR

Që nga koha e komunizmit, gjërat kanë ndryshuar shumë në fabrikën e Dacia-s në Rumani, tashmë ndër impiantet më të mira të grupit Renault. Këtu, nga dhjetori prodhohet motori i ri 3-cilindërsh i Clio-s

Dacia është një prej mrekullive ekonomike që lulëzuan në shtetet e ish-Blokut Sovjetik pas rënies së Murit të Berlinit. Veçanërisht, reparti i motorit në fabrikën e Pitesi në Rumani, që ndodhet 100 kilometra larg Bukureshtit, është bërë një prej më modernëve, fleksibëlve dhe të automatizuarve të bashkimit Renault-Nissan-Mitsubishi. Vitin e kaluar prodhoi rreth 560 mijë motorë, 430 mijë prej të cilëve 3-cilindërsh TCe: 90 dhe 110 (0.9 litër të aspiruar); 100 dhe 70 (1-litërsh turbo). Mjaftojnë 11 të punësuar dhe tre turne për të realizuar 450

mijë koka cilindrash të 12 llojeve të ndryshme. Dhe së shpejti, llojet do të rriten në 18.

CIKËL I KOMPLETUAR

Në Pitesti realizohet cikli i brendshëm, nga furra ku prodhohen bloqet e aluminit, te sektorët ku grumbullohen elementët e tjerë të rëndësishëm. Nga ana tjetër, turbokompresori furnizohet nga uzina e Honeywell. Ka nisur në dhjetor me Micra dhe e destinuar edhe për të ardhshmet Dacia Sandero dhe Logan, prodhimi i motorit turbobenzinë me 100 kuaj fuqi dhe moment përdredhës

maksimal 160 Nm, po vazhdon me shpejtësinë e plotë. Me modelin Clio që tashmë është duke mbërritur në treg, nuk ka kohë për të humbur. Ndër veçoritë teknologjike të motorit janë procesi i veshjes së mprehtë të cilindrit të quajtur "shtresë e lyer me llak", që eliminon nevojën për gypa prej gize dhe për këtë arsye përfshin ndriçimin e rreth një kilogrami, zvogëlimin e fërkimit dhe përmirësimin e ftohjes. Është hera e parë që kjo procedurë, e cila debutoi në Nissan GT-R, është aplikuar në një helikë për tregun masiv. Tubat e shkarkimit të integruar në

PARTNER
AutoExpert që ka mbërritur në numrin 200, është një prej 13 revistave të rrejtit tonë ndërkombëtar



testatë, mbulesa plastike dhe harku i motorit prej çeliku me diametër të zvogëluar, janë ndër karakteristikat e këtij motori të gjeneratës së re.

Razvan Magureanu
(AutoExpert)





500x

ZOTËRO RRUGËT E QYTETIT
ME ELEGANCË.



·1.6 DIESEL
·AUTOMATIKE

PËR VETËM
18'990 €

KONTAKTO FIAT.AL

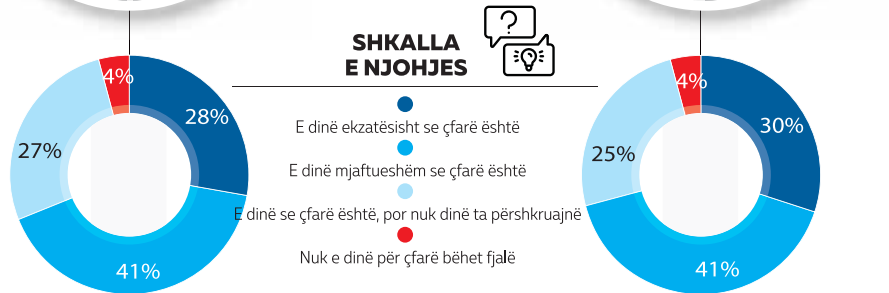
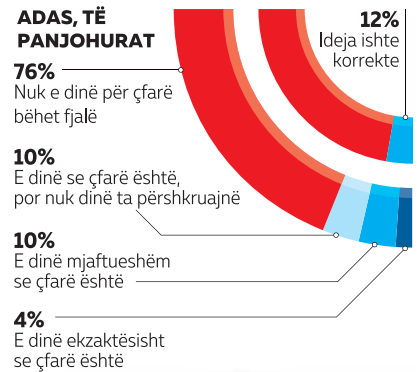
AUTO MASTER

0675000767 | Automaster, distributor zyrtar i Fiat në Shqipëri

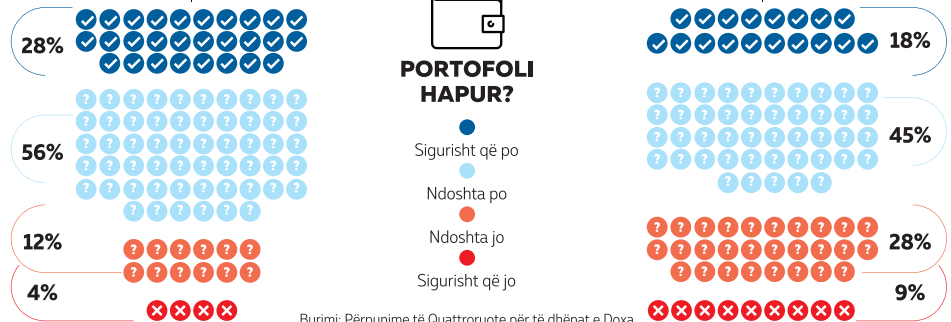
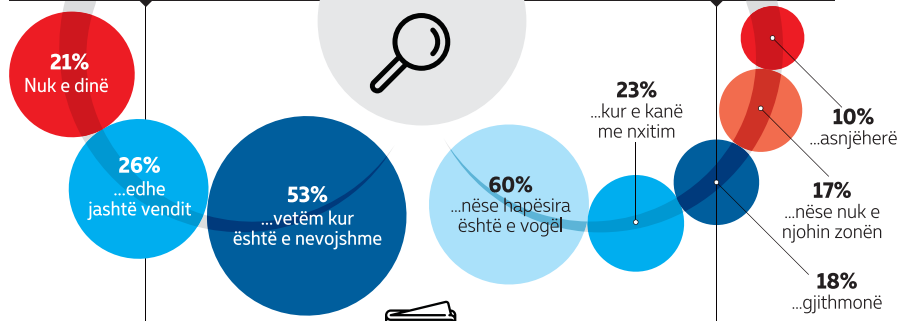
FRENIMI NË PARKIM

Edhe pse nuk e dinë saktësisht se si t'i përcaktojnë ato, italianët vlerësojnë sistemet e përparuara të ndihmës në drejtim. Sidomos, ato që ndikojnë te siguria

Ndër shumë ngjarje që mbushin jetën e përditshme të automobilistëve italianë, Adas është ndër më pak të njohurit. Kjo zbulohet nga hulumtimi i kryer nga Doxa, ekskluzivisht për Quattroruote. Nëse Gpl, Gps, Suv dhe Abs kanë hyrë tashmë në gjuhën e përbashkët, një i intervistuar i revistës sapo deklaroi se kishte një lloj ideje për Adas (shiko grafikun pranë titullit). Është gjithashtu befasuese që edhe pasi lexojnë përkufizimin e duhur, vetëm 12% konfirmojnë se kuptojnë se për çfarë bëhet fjalë. Përgjegjësja e sektorit të lëvizshmërisë në Doxa, Barbara Galli, shpjegon: "Sistemet që italianët identifikojnë Adas, janë paralajmërimi i daljes nga korsia, rregullatori i përshtatjes së shpejtësisë, ndihma në parkim dhe frenimi i menjëhershëm". Frenimi emergjent nuk është e vetmja pajisje që konsiderohet më interesante (89% në krahasim me 79% të ndihmës në parkim, në vazhdimësi të konsiderueshme me atë që është zbuluar në dy vitet e kaluara), por edhe ai për të cilin jeni të gatshëm të paguani një shtesë. Faktikisht, vetëm 16% e kampionit të përzgjedhur për sondazhin deklarojnë se janë pak ose aspak të gatshëm për të shpenzuar. Ndërsa, 37% nuk do të shpenzonin për një "shërbyes dixhital" (shihni grafikun në anë). "Siguria vjen përpara komoditetit, edhe nëse nuk i besoni gjithmonë Adas. Për shembull, perceptimi i përgjithshëm, duke llogaritur edhe ata që nuk kanë këtë sistem, është se frenimi automatik mund të ndërhyjë edhe në raste jo të përshtatshme", shpjegon Barbara Galli.



POSHTË LENTES



Burimi: Përpunime të Quattroruote për të dhënat e Doxa



LANDESLEASE

**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



ALL-NEW MAZDA CX-30

A new addition to the Mazda family, the All-New Mazda CX-30 has the flowing beauty of a coupe and the bold toughness of an SUV. Designed to move with you as you move on in life, its compact size and agility makes it perfect for the city. The spacious cabin and boot give you the freedom to escape it.



DRIVE TOGETHER



United Motors

Autostrada Tiranë-Durrës, Km. 4, Kashar

Mob: + 355 67 20 40 500

Mob: + 355 67 20 40 601

Email: info@mazda.al

Web: www.mazda.al