

në bashkëpunim me
QUATTORUOTE

AutoClub

revistë e përdymuajshme • nr. 76 • viti i XI • janar - shkurt 2020

FIA SPORT REGIONAL CONGRESS

**Për herë të parë në Shqipëri,
presidenti Jean Todt:
Një Kongres i shkëlqyer**

FIA MOTORSPORT GAMES

**Shqipëria për herë
të parë në një Kampionat
Botëror motorsporti**



AUTOSKANER

MAZDA CX-30



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



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

EVENTE NDËRKOMBËTARE DHE RISI, MOMENTE KULMORE PËR MOTORSPORTIN

Viti 2019 do të kujtohet gjatë në historinë e motorsportit shqiptar. Tashmë kemi hyrë në 2020-ën, por nuk mund të mos përmendim dy pika kulmore deri tani në këtë sport shumë tërheqës dhe shumë të dashur në Shqipëri.

Nëntorin e 2019-ës, Shqipëria hapi një faqe të re në këtë sport. Ishim mësuar që ta shihnim flamurin kuqezi që të ngrihej në kompeticione të rëndësishme ndërkombëtare në sporte të ndryshme, por më në fund, pak javë më parë e pamë flamurin shqiptar të ishte mes shumë të tjerëve edhe në një Kampionat Botëror motorsporti siç është FIA Motorsport Games. Pamjet e parakalimit të ekipit kuqezi që hapi paradën gjatë ceremonisë së nisjes së kompeticionit ndërkombëtar, do të mbeten në histori. Një moment emocionues dhe drithërues kur dy të rinjtë, 14-vjeçari Kristofor Mjeshtri dhe 15-vjeçarja Alexia Karaguni parakaluan përpara mijërave spektatorëve në Romë. Dy pilotët garuan në disiplinën Karting Slalom dhe u renditën në vendin e 25-të nga 28 ekepe pjesëmarrëse.

Por, kulmi arriti me FIA Sport Regional Congress dhe FIA CEZ Prize Giving Ceremony, dy eventet më të rëndësishme për sa i përket motorsportit të mbajtura ndonjëherë në vendin tonë. Automobile Club Albania mirëpriti Edicionin e 5-të të Kongresit Rajonal Sportiv të FIA-s. Një prej temave që tërhoqi vëmendjen gjatë punimeve të Kongresit ishte edhe përfshirja e femrave në motorsport.

FIA Prize Giving Ceremony mboldhi rreth 280 të ftuar në një mbrëmje "Gala" ku u shpërndanë rreth 220 çmime për pilotët fitues të tre vendeve të para në 12 disiplina të ndryshme të kampionateve të vlefshme për Zonën e Evropës Qendrore (CEZ). Autocross, Circuit, Circuit Endurance, Cross Country, Drifting, Rally, Karting, Hill Climb, Historic Hill Climb, Historic Rally, Slalom dhe Rallycross ishin disiplinat ku kanë garuar pilotët fitues. Gjithashtu, u shpërndanë çmime "Ladies Cup" për pilotet femra dhe për të rinjtë "Talent of The Year". Të pranishëm në këtë mbrëmje Gala ishin edhe pilotët shqiptarë që garojnë në disiplina të ndryshme në vendin tonë. Një mundësi shumë e mirë për ta për të takuar pilotët të shumtë nga vendet e rajonit dhe për të mësuar më shumë nga ata në lidhje me garat dhe motorsportin.

Gjatë dy ditëve të zhvillimit të eventeve në Shqipëri, ishte i pranishëm edhe Presidenti i FIA-s, z. Jean Todt. Ky i fundit erdhi në Tiranë edhe si i Dërguari Special i Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për Sigurinë Rrugore. Todt drejtoi punimet e Kongresit, ndërsa dorëzoi edhe çmimet për "talent of TheYear" në FIA CEZ Prize Giving Ceremony, ndërsa vizitoi disa prej të dëmtuarve nga tërmeti i 26 Nëntorit 2019 duke u solidarizuar me ta. Gjithashtu, kreu i Federatës Ndërkombëtare të Automobilizmit zhvilloi takime të nivelit të lartë me Kryeministrin e Shqipërisë, Kryetarin e Kuvendit, Ministrin e Turizmit dhe Mjedisit, si edhe me Ministrin e Brendshëm. Presidenti i FIA-s u shoqëruar gjatë të gjithë kohës nga Presidenti i Auto Club Albania, z. Niko Leka dhe të dy së bashku iu përgjigjën pozitivisht kërkesës së gazetarëve shqiptarë duke zhvilluar edhe një konferencë për shtyp. Gjatë konferencës, z. Todt dhe z. Leka trajtuan tema të ndryshme, si zhvillimi i motorsportit në Shqipëri, siguria rrugore si edhe planet e Auto Club Albania-s për të krijuar kushtet që të afrohen sa më shumë të apasionuar drejt këtij sporti.

Gjatë 2020-ës, ACA do të vazhdojë të jetë shumë aktive duke organizuar Edicionin e 10-të të Konkursit Kombëtar "Të Sigurt mbi Dy Rrota" me pjesëmarrjen e fëmijëve 10-12 vjeç duke synuar edukimin e tyre me rregullat e qarkullimit në rrugë. Do të vazhdojë tradita e garës "Trofeu Skënderbej" e vlefshme për kampionatin Hill Climb të Central European Zone. Synimi është që të shtohet edhe një tjetër itinerar përveç atij që zhvillohet në Malin e Krujës. Pas dy sezoneve të suksesshme të Kampionatit Kombëtar Go-Kart, do të ketë një tjetër vit me më shumë gara, kategori dhe pilotë. Auto Club Albania synon të zhvillojë për herë të parë në Shqipëri gara në disiplinën Cross Car.

Fushatat sensibilizuese në lidhje me sigurinë rrugore dhe angazhimi i Auto Club Albania në këtë aspekt do të vazhdojë të jetë maksimal në çdo moment.

Duke ju uruar një Vit të Ri të mbarë, na ndiqni në vazhdim, pasi do të ketë shumë surpriza.

aktualitet

6 FIA SPORT REGIONAL CONGRESS PËR HERË TË PARË NË SHQIPËRI, PRESIDENTI JEAN TODT: NJË KONGRES I SHKËLQYER

Auto Club Albania mirëpriti eventin më të rëndësishëm të motorsportit të mbajtur ndonjëherë në vendin tonë. Shpërndahen edhe çmimet për rreth 220 pilotë fitues në 12 disiplina të ndryshme gjatë kampionateve të 2019-ës

10 KAMPIONATI GO-KART 2019, CEREMONI PËR PILOTËT FITUES

U mbyll me sukses Edicioni i 2-të i Kampionatit Kombëtar. U zhvilluan gara në katër kategori, ndërsa iu akordua çmim special femrës që nuk ndalet për të ndjekur pasionin, Aretisa Gjiksë

12 FIA MOTORSPORT GAMES SHQIPËRIA PËR HERË TË PARË NË NJË KAMPIONAT BOTËROR MOTORSPORTI

Kristofor Mjeshtri dhe Alexia Karaguni përfaqësuan flamurin kuqezin në edicionin e parë të këtij kompeticioni ndërkombëtar

14 PASION DHE DASHURI PËR SHPEJTËSINË, PILOTËT QË NUK NJOHIN LIMITE

Adrenalinë dhe shumë emocione për një sport që të fal kënaqësi maksimale. Ja historitë interesante të katër pilotëve që japin gjithçka për të hipur në podium

15 NJË SHEKULL AUTOMOTORIZIM SHQIPTAR, TRE DITË FESTË NË TIRANË



26 PANDA E PËRJETSHME

Për gjeneratën e tretë të modelit citycar të kompanisë prodhuese Fiat, ka komente të mira nga përdoruesit. Nuk është keq për një makinë që prodhohet prej shtatë vitësh

28 SKODA KAMIQ

Pas modeleve Kodiaq dhe Karoq, vjen i treti Suv nga kompania çeke e prodhimit të makinave. Është pak më i gjatë se kushërirat dhe dallon për komoditetet në kabinë.

30 FERRARI F8 TRIBUTO

Modeli i ri cuoppé është një kombinim i zgjedhjeve, bazuar në modelin 488 Pista, që përçjell emocione më të forta kur jeni në drejtim falë përdorimit të teknologjisë inovative që mendon për gjithçka.

34 RENAULT ZOE

A është ky model një rinovim i thjeshtë? Në të vërtetë, përveç rinovimit në brendësi, ka edhe një motor të fuqishëm dhe bateri me kapacitet të madh. Ka autonomi udhëtimi për rreth 400 km dhe të jep ndjesinë e një drejtimi të këndshëm

36 AUDI Q3 SPORTBACK

Është më e hollë në krahasim me motrën nga e cila rrjedh, ky model i Q8 në miniaturë, ka një kompletim teknik standard më të mirë. Aktualisht janë të disponueshëm dy motorë: 45 TFSI dhe 35 TDI

auto skaner

40 MAZDA CX-30

Modeli i ri crossover i bazuar në modelin "3", i jep një harmoni të admirueshme CX-30, që të jep kënaqësi në drejtim që në momentet e para. Duke i krahasuar modelet me benzinë (me homologim hibrid) dhe naftë, të dyja janë të rehatshme dhe të qeta

46 SHTRIHET FUQISHËM

47 TEKNIKA: ZGJEDHJE ORIGJINALE

50 CILËSIA: PËRPARIM I PREKSHËM



16 PEUGEOT 208

Paraqitja estetike dhe një platformë e re janë ato që e dallojnë këtë makinë franceze. Përfshihen këtu pajisja me instrumentat dixhitale e Cockpit si dhe një kompletim komfort

18 LAND ROVER DISCOVERY SPORT

Motra e ndryshme e Evoque vjen e rinovuar. Nuk mungon hapësira, e cila është perfekte për familjet. Edhe në pjesë rruge të pa asfaltuar, ajo e di shumë mirë se ku do të ecë

20 OPEL ASTRA

Me disa ndryshime të modelit, kjo makinë gjermane është bërë më efiçiente, psh.: ulja e emetimeve të CO₂ arrin deri në 21 %. Gjithashtu, meritojnë vlerësim edhe motorët e rinj

benzinë dhe naftë, të gjithë 3-cilindërsh si dhe një aerodinamikë më e mirë

22 KIA XCEED

Si një interpretim origjinal i familjes Ceed, ky crossover korean ofron risi në disa aspekte. Ka motor 3-cilindërsh turbobenzinë, pajisje të rishikuara dhe përmirësuar, komanda të reja dixhitale dhe shërbime online për infotainment-in

24 ËSHTË E HESHTUR, POR BËN ZHURMË

Me 2.000 kuaj fuqi, Evija nuk kalon pa u vënë re. Është makina në seri më e fuqishme në botë. Gjithashtu, është edhe hiper-makina e parë angleze 100% elektrike që tregon strategjinë e rifillimit të Lotus, e firmosur nga Geely

15



18



22



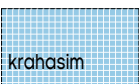
66



75



78



56 GODITJA E BISHTIT: CLASSE A SEDAN VS CLA

Mercedes dyfishon ofertën e baby-Benz me versionin 3-vël-limsh të "A". Ja ku është së bashku me gjeneratën e dytë të motrës coupé me katër dyer. Për ta thënë shkurt, sedanët e Shtutgartit janë të gjallë dhe të mirë

59 PËR RRETH 30 LITRA MË SHUMË

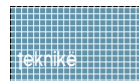


66 CITROËN SM, SPORTIVJA "E ZHDËRVJELLËT" ME PAK ITALI BRENDA



75 NJË PROVË E RE PËR DUCATI 916, MITI I VITEVE '90

Shumë e konsiderojnë motorin e dizenuar nga Massimo Tamburini si më të bukurin sportiv në botë. Ju si thoni? Ne do të ribëjmë provën, falë Lektorit Luigi di Milano. Me ne edhe Gix, që e provoi i pari në 1994



76 SHTYN NGA THELLËSITË

Njoftimet nga Volvo, Honda dhe Daimler rihapin debatin për të ardhmen e motorëve termikë, të cilët me të vërtetë kanë një të ardhme

FIA SPORT REGIONAL CONGRESS PËR HERË TË PARË NË SHQIPËRI, PRESIDENTI JEAN TODT: NJË KONGRES I SHKËLQYER

Auto Club Albania mirëpriti eventin më të rëndësishëm të motorsportit të mbajtur ndonjëherë në vendin tonë. Shpërndahen edhe çmimet për rreth 220 pilotë fitues në 12 disiplina të ndryshme gjatë kampionateve të 2019-ës

Shqipëria hap një faqe të re dhe shumë të rëndësishme në historinë e saj për sa i përket motorsportit. Pas pjesëmarrjes për herë të parë në një Kampionat Botëror motorsporti nëntorin e kaluar, Auto Club Albania hodhi një hap shumë të rëndësishëm përpara. Si Autoriteti Kombëtar Sportiv (ASN) anëtar dhe përfaqësues i FIA-s në Shqipëri, mirëpriti për herë të parë Edicionin e 5-të të FIA Sport Regional Congress dhe FIA CEZ Prize Giving Ceremony që u zhvilluan më 13-14 Dhjetor 2019 në Tiranë. Një arritje shumë e rëndësishme për Shqipërinë që bëhet pjesë e organizimit të eventeve ndërkombëtare. Këto ngjarje i ndoqi nga afër edhe Presidenti i Federatës Ndërkombëtare të Automobilitetit, z. Jean Todt.



FIA Sport Regional Congress

Më shumë se 80 pjesëmarrës të përbërë nga 10 Presidentë të Autoriteteve Kombëtare Sportive (ASN) dhe Klubeve Kombëtare të Automobilitetit (ACN), së bashku me delegatë, ekspertë dhe folës nga 20 shtete, morën pjesë në Kongresin e Evropës Qendrore. Në njoftimin e saj zyrtar në lidhje me këtë event, FIA shkruan: "Kongresi u mirëprit për herë të parë nga Automobile Club Albania (ACA) dhe u drejtua nga Presidenti i FIA-s, Jean Todt, Presidenti i Auto Club Albania, Niko Leka dhe Koordinatorin i FIA-s për CEZ, Zrinko Gregurek".

Todt: Një Kongres i shkëlqyer

"Zona e Evropës Qendrore u vendos të krijohet 26 vite më parë dhe gjatë kësaj kohe është zhvilluar shumë nga klubet anëtare që tashmë janë 16. Në këtë Edicion të 5-të të FIA Sport Regional Congress që po mbahet këtu, kemi pasur mundësinë të shohim progresin e bërë që kur u mblodhëm bashkë për herë të fundit në Slloveni 12 muaj më parë", deklaroi fillimisht Jean Todt në fjalën e tij përpara Kongresit. Më tej, Presidenti i FIA-s vazhdoi: "Dua të uroj Presidentin e Auto Club Albania, Niko Leka dhe Sekretarin e Përgjithshëm, Eridon Lameborshi, si edhe çdo punonjës të ekipit të tyre për këtë organizim

të shkëlqyer të Kongresit. Kjo ngjarje vjen shumë shpejt pas tërmetit të tmerrshëm që goditi Shqipërinë tre javë më parë, duke lënë shumë të vdekur dhe të plagosur, ndërsa ne jemi krenarë për popullin shqiptar, të përlulur dhe të fortë. Gjithashtu, jemi mirënjohës për pritjen e ngrohtë të të gjitha delegacioneve të Autoriteteve Kombëtare Sportive (ASN)". Programi i Kongresit përfshinte seminare se si Autoritetet Kombëtare Sportive mund të zhvillojnë marrëdhëniet me qeverinë, të organizojnë evente të sigurta dhe të këndshme, të lehtësojnë aksesin në motor sport nëpërmjet disiplinave grassroots, të përmirësojnë menaxhimin dhe komercializimin e eventeve



AXHENDA

PRESIDENTI I FIA-S, TAKIM ME KRYEMINISTRIN DHE KRYETARIN E KUVENDIT

Presidenti i FIA-s, z.Jean Todt ishte në Tiranë gjatë muajit të kaluar edhe si i Dërguari Special i Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për Sigurinë Rrugore. Todt i shoqëruar edhe nga Presidenti i Auto Club Albania, z.Niko Leka gjatë dy ditëve të qëndrimit në vendin tonë, takoi Kryeministrin e Shqipërisë, z.Edi Rama, Kryetarin e Kuvendit, z.Gramoz Ruçi, Ministrin e Turizmit dhe Mjedisit, z.Blendi Klosi si edhe Ministrin e Brendshëm, z.Sandër Lleshaj. Gjatë këtyre takimeve, Todt vendosi theksin te siguria rrugore dhe masat që duhen marrë për të ulur sa më shumë aksidentet në rrugë. Kujtojmë që FIA e ka sigurinë rrugore një prej pikave më të rëndësishme në axhendën e vet.



dhe të bëjnë hapa të mëtejshme në zhvillimin më të gjerë të motor sportit. Programi u organizua nën drejtimin e Task Forcës së FIA-s për zhvillimin e ASN-ve që kryesohet nga Andrew Papadopoulos. Një numër workshopesh ofruan njohuri dhe inkurajuan debate për temat si: Digital Motor Sport, Zgjedhja e Ekipit Kombëtar për FIA Motorsport Games, Trajnimin, Faktori i Performancës në Hill Climb, Drifting, Qëndrueshmëria, Grantet Sportive,

Femrat në Motorsport dhe Praktikat më të mira të Komunikimit. Presidenti i FIA-s, Jean Todt në fjalën e tij në Kongres vazhdoi më tej duke thënë: "Unë përshëndes klubet anëtare nga Evropa Qendrore për përpjekjet e tyre të pandërprera për të promovuar motor sportin, duke dhënë shembullin për nivelin e lartë të motor sportit në të gjithë botën. Jam krenar të them se së bashku, ky rajon mirëpret 156 evente të FIA-s, ku ndër të tjera përfshihen 4

Gara të FIA Formula 1, 2 evente të FIA World Rally Championship, 2 gara të FIA World Touring Car Cup (WTCR) dhe 4 gara të FIA World Cup për Cross Country Rallies dhe Bajas. Sigurisht, është gjithashtu edhe event i Romës, ABB FIA Formula E Championship, që do të ketë statusin e Kampionatit Botëror nga 2020-ta, ndërsa në nëntor 2019 ne kishim 38 pjesëmarrës që garuan në edicionin e 1-rë të FIA Motorsport Games në Romë, me Italinë që u rendit e dyta. Ekziston gjithashtu një përfaqësim i konsiderueshëm në FIA European Historic Sporting Rally Championship, FIA European Rally Championship, FIA Karting Championships dhe FIA European Hill Climb Championship". Në mbyllje të fjalës së tij, Jean Todt tha: "Rëndësia e motor sportit në Evropën Qendrore është e qartë. Pavarësisht nga suksesi i arritur deri tani, ka akoma shumë që ne mund të arrijmë së bashku. Ne mbështetemi në pasionin dhe entuziazmin e Autoriteteve Kombëtare Sportive (ASN) për të siguruar gjallërimin e vazhdueshëm të motor sportit". Ndërkaq, duhet thënë se Presidenti i Auto Club Albania, Niko Leka, i cili është themeluesi dhe drejtuesi i klubit prej 12 vitesh, nuk ka reshtur asnjë moment duke qenë gjithmonë i angazhuar dhe plotësisht i gatshëm për zhvillimin e motor sportit në vendin tonë. Pa shumë publicitet,



◀ z.Leka së bashku me Auto Club Albania i ka kushtuar shumë rëndësi sigurisë rrugore ku prej 9 edicionesh, organizon Konkursin Kombëtar Edukativ "Të Sigurt mbi Dy Rrota" ku marrin pjesë fëmijë të moshës 10-12 vjeç. Gjithashtu, fushatat sensibilizuese për të ndihmuar në edukimin e brezave të rinj janë gjithmonë prezente nga Klubi i Automobilit të Shqipërisë. Presidenti i ACA-s, Niko Leka në fjalën e tij të hapjes përpara pjesëmarrësve në Kongresin e FIA-s, ndër të tjera deklaroi: "Të dashur miq dhe të ftuar, ju uroj mirëseardhjen në Shqipëri dhe ju falënderoj në emër të Auto Club Albania për pjesëmarrjen në FIA Sport Regional Congress. Uroj që Kongresi që zhvillohet për herë të parë në Shqipëri, të jetë i suksesshëm. Shpresoj që të kënaqeni gjatë qëndrimit tuaj në Tiranë dhe gjatë Kongresit. Edhe një herë, shumë faleminderit që jeni këtu".

FIA CEZ Prize Giving Ceremony

Për herë të parë u zhvillua në Tiranë edhe FIA CEZ Prize Giving Ceremony, një mbrëmje Gala ku morën pjesë rreth 280 të ftuar. Në këtë ceremoni ishin të pranishëm 71 pilotë, nga të cilët 37 të vendeve të para, 20 të vendeve të dyta, 9 të vendeve të 3-ta, tre femra dhe 2 që tërhoqën çmimin "Talent of the Year". Gjithashtu, në mbrëmjen Gala asistuan edhe 69 shoqërues të pilotëve. Numri total i pilotëve plus shoqëruesit ishin 140. Njëkohësisht, ishin të pranishëm edhe përfaqësuesit e FIA-s, delegatët e Kongresit dhe përfaqësues të Autoriteteve Kombëtare Sportive. Gjithashtu, në këtë mbrëmje Gala ishin të ftuar edhe pilotë shqiptarë që kanë

fituar në Kampionatin Kombëtar Go-Kart që ka organizuar Auto Club Albania gjatë vitit 2019. Njëkohësisht, ishte i pranishëm edhe Drejtori i Përgjithshëm i DPSHTRR-së, Blendi Gonxhe, ish-zv/Ministria e Arsimit, Nora Malaj dhe të ftuar të tjerë. Ceremonia në ambientet e Mak Albania Hotel nisi me një koktejl mirëpritjeje ku pilotët, delegatët e Kongresit, përfaqësuesit e FIA-s dhe të ftuar të tjerë, kishin mundësin të takoheshin dhe të diskutonin për disa minuta. Më pas, të gjithë u ftuan për të hyrë brenda në sallën e rregulluar deri në detajet më të vogla. Ceremonia nën moderimin e prezantuesve Alert Çeloalaj dhe Arjola Shehu nisi me fjalën përshëndetëse të Presidentit të FIA-s, Jean Todt. Ky i fundit shpërndau çmimet e "Talent of

the Year". Marsela Çibukaj dhe banda e saj ishin përzgjedhur për të kënduar në këtë ceremoni, ndërsa u shpërndanë 220 çmime për pilotët e vendeve të para, të dyta dhe të treta që kanë fituar në 12 disiplina dhe kategori të ndryshme gjatë 2019 në kampionatet e vlefshme për Zonën e Evropës Qendrore (CEZ). Autocross, Circuit, Circuit Endurance, Cross Country, Drifting, Rally, Karting, Hill Climb, Historic Hill Climb, Historic Rally, Slalom dhe Rallycross ishin disiplinat ku kanë garuar pilotët fitues. Në fund, Presidenti i Auto Club Albania, z.Niko Leka u dorëzoi çmimet përfaqësuesve të ASN-ve që janë anëtare të CEZ. Më pas një foto e përbashkët dhe shumë duartrokitje. Takohemi sërish me të tjera evente të rëndësishme...

MEDIA

INTERESIM I MADH PËR KONGRESIN DHE Z.JEAN TODT

Zhvillimi i dy eventeve shumë të rëndësishme ndërkombëtare për motorsportin në Shqipëri, tërhoqën vëmendjen e medias. RTSH, portalet apo edhe gazetat pasqyruan organizimin e FIA Sport Regional Congress dhe FIA CEZ Prize Giving Ceremony. RTSH transmetoi dy kronika përpara fillimit të eventit. Për shkak të interesimit të madh të medias, Auto Club Albania në bashkëpunim me Zyrën për Shtyp të FIA-s, organizuan ditën e shtunë në datën 14 Dhjetor 2019 në orën 10:00 një konferencë për shtyp të Presidentit të FIA-s, z.Jean Todt së bashku me Presidentin e Auto Club Albania, z.Niko Leka. Në këtë konferencë për shtyp morën pjesë shumë televizione si: RTSH, Abc News, News 24, A2CNN, Euronews Albania, Tring Sport News, Syri TV dhe Scan TV. Konferenca u pasqyrua më pas në këto media si edhe në portale të tjera. Përveç konferencës për shtyp, tre televizione, A2CNN, Euronews Albania dhe RTSH realizuan nga një intervistë ekskluzive me Presidentin e FIA-s, z.Jean Todt. RTSH xhiroi të gjithë FIA CEZ Prize Giving Ceremony dhe publikoi një reportazh të gjatë në lidhje me këtë event shumë të rëndësishëm ndërkombëtar që u zhvillua për herë të parë në Shqipëri.





**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



KAMPIONATI GO-KART 2019, CEREMONI PËR PILOTËT FITUES

U mbyll me sukses Edicioni i 2-të i Kampionatit Kombëtar. U zhvilluan gara në katër kategori, ndërsa iu akordua çmim special femrës që nuk ndalet për të ndjekur pasionin, Aretisa Gjikkës

Një pasion i lindur, shumë sakrificë dhe sfida për të kaluar, ndërsa në fund ka një...shpërblim. Kampionët e Edicionit të 2-të të Kampionatit Kombëtar Go-Kart 2019 shijuan emocionet e çmimeve pas një kompeticioni me rivalitet dhe të luftuar fort deri në garën e fundit. Rreth 40 pilotë morën pjesë në gjashtë garat e kampionatit për kategorinë Meshkuj, ndërsa u zhvilluan edhe gara për Kategorinë Femra, U-16 dhe Junior.

CEREMONIA

Nëntorin e kaluar, në ambientet e Ex-pocity Albania u zhvillua edhe ceremonia e dhënies së çmimeve për kampionët e rinj të kampionatit të organizuar nga Automobile Club Albania. Eventi nisi me shpërndarjen e Çertifikatave të Mirënjohjes për marshallët që asistuan në zhvillimin e garave. Më pas, Sekretari i Përgjithshëm i Auto Club Albania, Eridon Lameborshi i dorëzoi "Çmimin Special" të vetmes femër që mori pjesë në të gjitha garat e kampionatit, Aretisa Gjikkës. Një histori frymëzimi për çdo vajzë të re që të ndjekë pasionin e saj duke u afruar drejt motorsportit, pa u ndikuar nga paragjykimet. Përsa i përket Kategorisë U-16, çmimet u dorëzuan nga anëtarë i bordit të ACA-s, Eno Zeneli. Në fund,

PILOTËT FITUES

KATEGORIA JUNIOR

1.	Rejan Tufa
2.	Erni Tufa
3.	Enea Sakuli

KATEGORIA U-16

1.	Kristofor Mjeshtri
2.	David Pilika
3.	Frojdi Pirra

KATEGORIA MESHKIJ

1.	Indri Hoxha
2.	Frenkli Mema
3.	Gentjan Shaqiri

ÇMIMI SPECIAL

1.	Aretisa Gjikka
----	----------------

ishte Presidenti i Auto Club Albania, z.Niko Leka, i cili dorëzoi çmimet për tre fituesit në Kategorinë Meshkuj. Indri Hoxha fitoi titullin e vitit të kaluar i ndjekur nga Frenkli Mema dhe Gentjan Shaqiri. Një ceremoni ku pilotët patën mundësinë për të diskutuar në lidhje



me motorsportin duke ndarë eksperiencë të ndryshme me synimin për të përmirësuar dhe zhvilluar edhe më tej këtë sport në vendin tonë. Takohemi sërish vitin tjetër me më shumë pilotë, emocione, spektakël dhe surpriza. Na ndiqni...

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!

FIA MOTORSPORT GAMES

SHQIPËRIA PËR HERË TË PARË NË NJË KAMPIONAT BOTËROR MOTORSPORTI



Kristofor Mjeshtri dhe Alexia Karaguni përfaqësuan flamurin kuqezi në edicionin e parë të këtij kompeticioni të rëndësishëm ndërkombëtar. Auto Club Albani do ta kthejë në traditë pjesëmarrjen

Viti 2019 do të kujtohet gjithmonë në historinë e motorsportit shqiptar. Kjo, për faktin e thjeshtë se Shqipëria mori pjesë për herë të parë në një Kampionat Botëror motorsporti siç është FIA Motorsport Games. Një arritje historike dhe shumë e rëndësishme për Auto Club Albania që është Autoriteti Sportiv Kombëtar anëtar i FIA-s në vendin tonë. "Zgjohu Kristo, do shkosh në Tiranë që të marrësh pjesë te gara. Mos u vono". Kristofor Mjeshtri nuk e kishte menduar se ai zgjim që po i bënte mamaja në mëngjesin e 15 Gushtit të vitit të kaluar, do të ishte fillimi i realizimit të një ëndrrë që adoleshenti nga Poliçani nuk e

kishte menduar as në dëshirat më të mëdha që kishte shprehur ndonjëherë. 14-vjeçari kishte vendosur që të garonte në konkursin "ACA Karting Slalom 2019" në pistën pranë Expocity në Tiranë, ku Automobile Club Albania do të përzgjidhte dy të rinj që do të merrnin pjesë në edicionin e parë të FIA Motorsport Games. 24 të rinj të moshës 14-16 vjeç, 19 djem dhe pesë vajza morën pjesë në konkursin e organizuar në muajin gusht. Me pasionin në zemër, dëshirën për të provuar një eksperiencë të re dhe padyshim, adrenalinën për të fituar, adoleshentët kishin vendosur të sfidonin temperaturat e larta me shpresën për të mbërritur në krye. Dy

të rinjtë që renditeshin të parët, një djalë dhe një vajzë do të kishin mundësinë të përfaqësonin Shqipërinë për herë të parë në një Kampionat Botëror motorsporti siç ishte FIA Motorsport Games.

PILOTËT

Alexia Karaguni ia doli që të fitonte me vetëm një sekondë diferencë ndaj rivales Aretisa Gjika. E para, një 15-vjeçare me ambicie dhe e apasionuar pas garave, kishte marrë miratimin e prindërve për të garuar në atë konkurs. Në fund ndihej krenare pasi ia doli që të fitonte. Kristofor Mjeshtri dhe Alexia Karaguni ende nuk po e ndjenin



Games duke fituar tre medalje në total, një ari dhe dy bronzi. Më pas u renditën Italia dhe Australia me nga dy medalje, 1 ari dhe 1 bronzi. Pavarësisht renditjes, i rëndësishëm është fakti që edhe flamuri shqiptar nis të valëvitet në një Kampionat Botëror motorsportiv. Klubi i Automobilit të Shqipërisë që është anëtar i FIA-s dhe organi përgjegjës sportiv në Shqipëri për motorsportin, do ta kthejë në traditë pjesëmarrjen në FIA Motorsport Games. Synimi është që të kemi përfaqësime edhe në disiplina të tjera. Pati edhe një interesim nga media në vendin tonë në lidhje me këtë pjesëmarrje të dy pilotëve të rinj në këtë aktivitet shumë të rëndësishëm ndërkombëtar. Pilotët e rinj treguan emocionet që përjetuan në këtë kompeticion në emisionin "Wake Up" në Top Channel, ndërsa edhe RTSH i kushtoi disa kronika këtij përfaqësimi. Më pas, Kristo u nis për në Poliçan për të rinisur jetën e përditshme. Të parën takoi mamanë dhe e përqafoi fort: "Zgjimi nga gjumi që më bëre më 15 Gusht ishte më i bukuri që kam përjetuar ndonjëherë". Pasioni dhe dëshira shpërblehen një ditë.

peshën që do të mbanin pak muaj më vonë, ndërsa do të hynin në histori si ekipi i parë që do të merrte pjesë në një kompeticion shumë të rëndësishëm ndërkombëtar motorsportiv. Gjatë tetorit, dy pilotët u stërvitën intensivisht nga Auto Club Albania.

FIA MOTORSPORT GAMES

Ndërsa momenti më emocionues dhe që do të mbetet në histori, mbërriti më 31 Tetor 2019. Kristofor Mjeshtri me flamurin kuqez në dorë i shoqëruar nga Alexia Karaguni, parakaluan të parët në paradën e ceremonisë hapëse të FIA Motorsport Games që u zhvillua në arenën historike të garave me kuaj "Circo Massimo" në Romë. Dy të rinjtë shqiptarë ishin mes 196 pilotëve dhe 51 Autoriteteve Sportive Nacionale (ASN) që garuan në gjashtë disiplina në

kompeticionin e FIA-s: GT Cup, Touring Car Cup, Formula 4 Cup, Driftn Cup, Karting Slalom Cup dhe Digital Cup. Një moment që është fiksuar dhe do të mbetet në histori. Për sa i përket garës, dy pilotët shqiptarë u renditën në vendin e 25-të nga 28 ekipe pjesëmarrëse në disiplinën e Karting Slalom Cup. Disiplina e Karting Slalom Cup është përhapur shumë gjatë viteve të fundit dhe synon që të afrojë të rinjtë në botën e motorsportit. Kjo disiplinë konsiston në drejtimin e kartit me shpejtësi të kontrolluar nëpërmjet piketave të vendosura në pistë. Një kombinim mes shpejtësisë dhe teknikës. Për sa i përket Karting Slalom Cup, medaljen e artë e fitoi Holanda, ndërsa Belgjika dhe Rusia u renditën në vend të dytë dhe të tretë. Ndërsa, Rusia u shpall fituese si ekip e edicionit të parë të FIA Motorsport

PASION DHE DASHURI PËR SHPEJTËSINË, PILOTËT QË NUK NJOHIN LIMITE

Adrenalinë dhe shumë emocione për një sport që të fal kënaqësi maksimale. Ja historitë interesante të katër pilotëve që japin gjithçka për të hipur në podium

Motorsporti është një prej sporteve që të fal më shumë emocione dhe adrenalinë se çdo sport tjetër. Shpejtësia shkon deri në maksimum, ndërsa ata pilotë që e provojnë, më pas e kanë të vështirë që të tërhiqen. Revista AutoClub në bashkëpunim me grupimin "Illyrius Motorsport" sjell historitë e shkurtra të katër pilotëve që janë shumë aktivë dhe kampionë në garat e ndryshme.

BARDHYL CANOLLI

Edhe pse Bardhi e ka nisur karrierën e tij vonë me BMW M3 E36, në vitin 2014 ka startuar suksesi i një karriere të gjatë. Një vit pasi nisi të përfshihej në garat



automobilistike, arriti të shpallej Kampion i Kosovës në kategorinë 9. Fatkeqësisht, Canolli në Shtator të vitit 2016 pëson një aksident të frikshëm gjatë garës "Trofeu Skënderbej" në Malin e Krujës ku pëson thyerje të këmbës. Menjëherë pas rikuperimit, Bardhi rikthehet në sport më i fortë se kurrë me Radical SR8 LM, për t'u shpallur kampion absolut i Kosovës për 3 vite radhazi, duke thyer rekord në pothuajse të gjitha garat ku



ka marrë pjesë. Në garën Hill Climb "Trofeu Skënderbej", Canolli u rendi i dyti, ndërsa u pozicionua në vendin e 5-të në Kampionatin Hill Climb Divizioni 5 në Central European Zone (CEZ). Gjithashtu, Bardhi është dekoruar nga FASK (Federata e Autosporteve të Kosovës), me tituj si "Helmata e Artë", "Sportisti më i mirë i Vitit" dhe "Fair Play".

GENTJAN SHAQIRI

Gentjani është pedagog në Universitetin e Tiranës, i cili në vitin 2007 debutoi në garat automobilistike në Kampionatin Rajonal të Kartingut në Romë.



Që prej asaj kohe, ai ishte finalist i disa kampionateve në Shqipëri dhe gjithashtu në 5 më të mirët në Kampionatin Kombëtar të Kartingut në vitin 2015. Gjithashtu fitues i 2 kampionateve në Simulator. Në Kampionatin Go-Kart 2019 u rendit në vendin e 3-të. Ai është një prej pilotëve që nuk ka munguar në asnjë garë të Kampionatit Go-Kart në dy sezonet e fundit, 2018 dhe 2019.

KRESHNIK MARIQI

Fillon të garojë për herë të parë në moshën 22-vjeçare. Prizreni që është dhe vendlindja e tij, ishte vendi që do të mbahej gara e parë ku Kreshniku do të merrte pjesë. Për të ishte përvoja më e bukur që kishte pasur



ndonjëherë dhe normalisht që prej asaj dite ai nuk mund të tërhiqej më nga ky sport. Nga garat e njëpasnjëshme Kreshniku fitonte me shumë përvojë dhe stil. Me synimin e tij më të madh, të shpallej kampion i Kosovës, ai nuk u ndal deri sa e arriti këtë qëllim. Sot, ai e gëzon këtë titull në kategorinë 1200 ç në Hill Climb. Makina e tij e parë ishte një Fiat 750, me të cilën Kreshniku u rendit i treti. Më pas ai u prezantua në sezonin e ardhshëm me një Opel Corsa, ku u rendit i dyti. E një vit më pas, me Yugo, u rendit i pari në këtë kategori. Për tre vite radhazi, u rendit i pari në slalom dhe një vit i pari në malore me Yugo. Gjithashtu, me këtë makinë arriti të fitonte "Helmatën e Artë" që shumë pak garues kanë arritur ta marrin.

ALDO DURMISHAJ

Gjithçka filloi në vitin 2012, ku Aldo drejtoi për herë të parë një kart gjatë Kampionatit "Red Bull Kart Fight". Që pas asaj dite, ai nuk mungoi kurrë në asnjë garë kartingu.



I penalizuar gjithmonë nga pesha e tij prej 115 kg, ai nuk mundej të pozicionohej në vendet më të mira.

Por, Aldo nuk u dorëzua kurrë. Pas 6 vitesh eksperiencë në garat automobilistike, zuri vendin e 3-të gjatë garës së 4-të të Kampionatit Kombëtar Go-Kart 2018. Aldo është pjesëmarrës në çdo garë të Kampionatit Go-Kart dhe një prej pilotëve më të apasionuar.

NJË SHEKULL AUTOMOTORIZIM SHQIPTAR, TRE DITË FESTË NË TIRANË



Festë, ekspozim makinash të vjetra, muzikë jazz & swing dhe mijëra vizitorë dhe të apasionuar pas automjeteve, shijuan tri ditë të veçanta në Tiranë. Në kuadër të festimit të 20-vjetorit të DPSHTRR-së dhe mbi 1 shekull automotorizim shqiptar (105-vjet nga regjistrimet e para të automjeteve në Shqipëri), si dhe themelimit të të parit Regjistrim Zyrtar RETRO të mjeteve shqiptare me interes historik, DPSHTRR organizoi në datat 1-3 Nëntor 2019 një sërë aktivitetesh të cilat evokojnë në retrospektivë të djeshmen e automotorizimit shqiptar, festojnë konsolidimin dhe rifitim të kredibilitetit nga DPSHTRR sot, si institucion kombëtar në vitin e kthesës historike dhe përmirësimet e ndjeshme të cilësisë së shërbimeve të transportit rrugor për qytetarët, duke shpalosur horizontin dhe perspektivën për nesër. Në njoftimin e saj, DPSHTRR shkruan: "Ekspozimi i dhjetëra mjete historike të koleksionit RETRO, linja muzeale e arkivave, fotografive të vjetra, dokumenteve e artefakteve shekullore të automotorizimit në Shqipëri, si pjesë e këndit RETROspektivë, muzikë Swing & Jazz, biseda të ngrohta e foto të bukura mes miqsh, na shoqëruan në mbrëmjen e 1 Nëntorit në Pallatin e Brigadave. Në Ceremoninë Jubilarë, u nderuam nga prezenca e veçantë dhe fjala përshëndetëse e Ministres së Infrastruktursë, Znj. Belinda Balluku, si dhe nga Kryeministri i Republikës së Shqipërisë, Z. Edi Rama. Në datën 2-3 Nëntor u realizua një paradë e parë e mjeteve historike drejt sheshit "Skënderbej", aty ku së bashku me mjete të tjera historike të transportit rrugor u ekspozuan për t'u admiruar nga afër për publikun. Fundjava kulmoi në mbrëmjen e së Shtunës me një koncert festiv nën ritmet jazz & swing".

RETRO

JA KU GJENDET STATUSI I MJETEVE

Ftojme të gjithë koleksionistët që kanë një mjet të vjetër që:

- ka mbi 30 vjet prodhim,
- ka ruajtur originalitetin dhe prezantimin,
- është potencialisht brenda kriterëve për regjistrimin në Regjistrin Zyrtar RETRO.

të kryejnë pagesën e Taksës Vjetore të Mjeteve të Përdorura (TVMP) e cila i përket vitit kalendarik 2019. Detyrimet e mbartura duhet të shlyhen për të vijuar me çregjistrimin e përkohshëm brenda datës 31 Dhjetor 2019, në mënyrë që të mos taksoheni edhe me detyrime për vitin 2020 në vijim!

Udhëzimet paraprake mbi kushtet dhe kriteret për Statusin e Mjeteve RETRO i gjeni online në website-t:
www.retro.al
www.dpshttr.gov.al

XHAMAT E ERRËSUAR

ÇFARË PËRFITONI

Zyrtarizohet së fundmi e drejta për të errësuar xhamat e mjeteve. Megjithatë kjo e drejtë do të bazohet mbi kriteret cilësie e sigurie në përputhje me dispozitat ndërkombëtare. "Masa e lejimit të errësimit të xhamave, së bashku me servise të specializuara dhe të certifikuara, janë të shpjeguara qartësisht te faqja zyrtare: www.dpshttr.gov.al. Kujdes! Çdo ndryshim i mëvonshëm që bie ndesh me kuadrin ligjor dhe me certifikatën e lëshuar nga DPSHTRR, ngarkon me përgjegjësi pronarin/poseduesin e mjetit!", thuhet në njoftimin e DPSHTRR-së. Cilat janë përfitimet e errësimit të xhamave?

Blokojnë rrezet UV/IR me rrezik për shëndetin!

Mbrojtje në raste thyerje xhami!



Freski në ditë të nxehta!
Shikim më i mirë kundër vezullimit!
Jetëgjatësi e interioreve!
Eko-konsum, kursim, ulje e ndotjes!
Mbrojtje nga hajdutë kuriozë!
Privatësi e komoditet!



PEUGEOT 208

Paraqitja estetike dhe një platformë e re janë ato që e dallojnë këtë makinë franceze. Përfshihen këtu pajisja me instrumentat dixhitale e Cockpit si dhe një kompletim komfort

Një vështrim i vrenjtur, dhëmbë të mprehtë të gatshëm për të kafshuar rrugën si dhe një gojë e hapur gati për të gllabëruar, tregojnë se për të dizajnuar modelin e ri 208, stilistët e Peugeot janë frymëzuar nga luani, i cili është simboli figurativ i kësaj kompanie. Dhe rezultati është ky: një makinë unike që nuk mund të kalojë pa rënë në sy. Në venat e saj rrjedh gjaku i modeleve të mëparshme që duke filluar nga modeli 205 i vitit 1983 dhe deri në ditët e sotme, janë shitur më shumë se 22 milionë makina. Gama e motorëve të kësaj veture përmbledh motorë benzine dhe nafte me fuqi nga 75 deri 130 kuaj. Në vitin 2020 do të dalë në qarkullim një version full elektrik me 136 kuaj fuqi. Janë pesë modele të kompletuara: Like, Active, Allure, GT Line dhe GT me çmime që

nisin nga 14.950 euro. Platforma e re modulare Cmp do të jetë rreth 30 kg më pak se versioni i mëparshëm. Raporti peshë/fuqi i përmirësuar si rezultat i tre cilindrave turbo brenda kofanos. Kjo bën që ky version të jetë në krye për sa i përket versioneve me benzinë.

HYN SHUMË PAK ZHURMË

Peugeot 208 ka disqe të forta 17 inç, është komfote dhe ka izolim të mirë ndaj zhurmave. Gjithashtu dalton për një punë optimale të transmisionit gjë që bën që ingranazhet të rrëshqasin lehtë brenda njeritjetrit. Gjatë punës dalin në pah aftësitë filtruese të makinës, e cila bëhet më e qetë me rritjen e ritmit si dhe feedback-u i timonit bëhet më pak homogjen. Si kompensim, 3-cilindërshi është elastik dhe ndërkohë nuk duhen shpërfil-

lur treguesit e lartë të xhirove të motorit. Në pjesën e brendshme të makinës, dizajni luan me format dhe volumet dhe gjithçka është e detajuar me shumë kujdes. Në këtë aspekt, spikat më shumë plastika në panelet e dyerve dhe në pjesën e poshtme të panelit të komandimit. Pozicioni i drejtimit ka hapësirën e duhur edhe për t'u rregulluar (duhet rregulluar që rrethi i timonit të mos mbulojë komandat, të cilat janë të gjitha dixhitale). Po ashtu, mund të rregullohen sediljet që kanë një mbështetje ekselente. Në aspektin teknik, mund të theksohen elementë të tillë si: kontrolli aktiv gjatë ecjes, frenimi automatik në raste emergjence, ndihma në ruajtjen e korsisë, sistemi i mbikëqyrjes së lodhjes së drejtuesit si dhe njohja e sinjalistikës rrugore.

1.2 PURETECH GT LINE EAT8

Motori

- Transversal përpara
- L3 turbobenzinë
- Cilindrata 1.199 cm³
- Fuqia maksimale 96 kW (130 kf) në 5.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 230 Nm në 1.750 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat e para
- Kambio automatike me 8 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 208 km/h
- 0-100 km/h 9,6 s
- Përkueshmëria mesatare 22,7 km/l

Përmasat dhe peshat

- Hapi 254 cm
- Gjatësia 405 cm
- Gjerësia 176 cm
- Lartësia 143 cm
- Peshat 1.158 kg

Çmimi

- 24.750 €

Omar Abu Eideh



Në të majtë është i vendosur kroskoti dixhital 3D dhe komandat e infotainment ku ndodhet një ekran me prekje 10 inç. Pranë tastierës janë pulte me të cilat kontrollohet klimatizatori. Bagazhi i GT Line ka volum 268 litra. Kur lëvizet sedilja e pasme, kapaciteti mund të arrijë deri në 1.106 litra.



SHIRITI I ZI NË PJEŠËN FUNDORE NË TË GJITHË GJERËSINË, BËN QË MAKINA TË IDENTIFIKOHET SHUMË SHPEJT



LAND ROVER DISCOVERY SPORT

Motra e ndryshme e Evoque vjen e rinovuar. Nuk mungon hapësira, e cila është perfekte për familjet. Edhe në pjesë rruge të pa asfaltuar, ajo e di shumë mirë se ku do të ecë



Modeli më ekonomik i Land Rover-it fillon nga 39.000 euro dhe është një model me sukses të konsoliduar. Por, për të dhënë më tepër kënaqësi, ai është i rinovuar duke marrë një pjesë të mirë të Evoque të re (duke nisur nga platforma Pta). Duke pasur parasysh se ti mund të zgjedhësh ndërmjet një bagazhi të madh dhe kabine me gjashtë sedilje, është e drejta e Land Rover për makinë familjare. Për udhëtime të gjata në të cilat duhet komfort, ky model ofron amortizim elektronik si dhe sedilje komode. Drejton një version me motor naftë

mjaft të fuqishëm, dy litra Ingenium 240 kuaj fuqi si dhe sistem hybrid të butë i pajisur me kambio automatike dhe traksion integral që shkon në një çmim mbi 66.000 euro.

RISI NË KROSKOT

Në këtë version dimensionet nuk kanë ndryshuar, por pjesa e përparme është më agresive sepse huazon nga pjesa e ulët disa pjesë të Range Sport, ndërsa në brendësi vërehen ndërhyrje më masive. Paneli i komandimit që spikat në një pjesë qendrore ofron komanda racionale. Komandat, të cilat janë dixhitale, janë të vendo-

sura në një ekran 12,3 inç. Për sa i përket peshës, e cila për një Land Rover është diçka e rëndësishme, duke pasur parasysh motorin, baterinë dhe pajisjet e tjera, ajo shkon në rreth 2000 kg. Megjithatë, kjo nuk e pengon veturën që të manovrojë e sigurt nëpër kthesa, me kontroll të mirë të timonit dhe duke i ngjitur maloret lehtësisht. Gjatë testimit, duke pasur një përshkueshmëri më shumë se 10 km/litër, ndihmesa e njësisë elektrike nuk shërbeu shumë për të limituar konsumin, por është e mundur që të bëjë edhe më mirë. Por, këtë gjë mund ta verifikojë qendra jonë e provave. Për sa

i përket kapacitetit të kësaj makine në rrugë me terren të vështirë, nuk mund të ketë askush dyshim. Mungesa e marshit ridoto është zëvendësuar nga një kambio me nëntë raporte: për pjesën tjetër mendon elektronika dhe këndet optimale karakteristike. Lartësia nga toka është 21 cm dhe ka aftësi për të kaluar kanale afërsisht 60 cm. Këto e bëjnë Discovery Sport një makinë të besueshme për çdo lloj terreni, megjithëse në rastin e testimit, gomat ishin 21 inç, pra një përmasë e paparë në këtë model dhe pak e tepruar për makinat fuoristrada.

Carlo Bellati



Lart në të majtë mund të shihni pasqyrën qendrore që ka të inkuorporuar një kamerë. Kështu, mund të shihet mirë jashtë edhe në rastin kur xhami i pasmë është i bllokuar. Sinjali Clear (këtu lart) ofron një shikim të pastër të terrenit dhe të rrotave para duke bërë transparente edhe kofanon.



D240

Motori

- Transversal përpara
- L4 turbodiesel
- Cilindrata 1.998 cm³
- Fuqia maksimale 177 kW (240 kf) në 4.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 500 Nm nga 1.500 xhiro/min në 3.000 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion integral me ndërhyrje automatike
- Kambio automatike me 9 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 220 km/h
- 0-100 km/h 7,7 s
- Përshkueshmëria mesatare 16,1 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 274 cm
- Gjatësia 460 cm
- Gjerësia 190 cm
- Lartësia 173 cm
- Pesha 2.009 kg

Çmimi

- nga 39.000 €

OPEL ASTRA

Me disa ndryshime të modelit, kjo makinë gjermane është bërë më efiçente, psh.: ulja e emetimeve të CO₂ arrin deri në 21 %. Gjithashtu, meritojnë vlerësim edhe motorët e rinj benzinë dhe naftë, të gjithë 3-cilindërsh si dhe një aerodinamikë më e mirë



Ulja e dioksidit të karbonit nën 100 gramë për kilometër, është synimi i të gjithë prodhuesve të makinave, sepse në vitin 2020 do të duhet të paguajnë gjoba të kripura nëse nuk do të respektojnë normën e emetimit të CO₂, në masën mesatarisht 95 g/km. Për këtë arsye, Opel ka vënë në qendër të ndryshimeve në modelin Astra rritjen e efiçencës së motorëve të rinj si dhe përmirësimin e një sërë treguesish të funksionimit të makinës. Së pari është forma aerodinamike që krenohet me një Cx 0,26. Gjithashtu, është një gamë e re motorësh 3-cilindërsh Euro 6d, me emetim të CO₂

prej 99 g/km për versionet me benzinë S me kambio manuale, ndërsa tek motorët me naftë ky emetim zbrit në kuotën 90 g/km dhe me një reduktim të emetimit baraz me 21 %.

SEDILJE KOMODE

Duke drejtuar një Opel Astra në një rrugë me kthesa, ndihesh më mirë në krahasim me modelet e më parshme. Kjo vjen në saj të amortizatorëve të rinj, të cilët në prani të shasive sportive opsionale, kanë një vendosje më të ngurtë dhe janë të kombinuara me timon të drejtpërdrejtë dhe boshtin e pasmë me paralelogramin Watt. Edhe komforti

në makinë është më i mirë, përfshirë këtu sediljet ergonomike me certifikim Agr, të pajisura me ventilim dhe masazhim. Por, surpriza më e madhe është kambio me variacion të vazhduar. Tek ky model Astra pothuaj është zhdukur ai mundimi që të shkaktonte "efekti i zvarritjes", i cili zakonisht ka karakterizuar këto transmissione. Kjo vjen falë simulimit të ndryshimit të marsheve që janë të organizuara mirë. Megjithatë, ka një ngurrim që perceptohet gjatë shtytjes që jep 3-cilindërshi turbo, i cili nuk është në lartësinë e deklaruar të fuqisë prej 145 kuaj fuqi. Gjatë testimit të makinës në një segment rruge me shumë kënde të errëta, kam mundur të vlerësoj fenerët, të cilët e përmirësojnë shumë më tepër shikueshmërinë në raport me fenerët Led normale. Paketa komplete e sistemit të sigurisë Adas që është e pranishme, bëhet më e dobishme sidomos në autostradë ku ndryshimet e korsive janë të shumta. Është lehtësisht i përdorshëm sistemi i infotainment-it, i përshtatshëm me Apple CarPlay dhe Android Auto, i pajisur me ekran me prekje 8 inç dhe i përdorshëm nëpërmjet komandave me zë. Pritet që në Itali, Opel Astra në versionet GS Line, Business Elegance dhe Ultimate, të vijë me çmimi që fillojnë nga 23.800 euro.

1.4 TURBO

Të dhëna teknike

Motori

- L3 turbobenzinë
- Cilindrata 1.342 cm³
- Fuqija maksimale 107 kW (145 kf) në 5.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 236 Nm nga 1.500 xhiro/min në 3.500 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat para
- Kambio automatike me variant të vazhdueshëm

Performanca

- Shpejtësia maksimale, e padeklaruar
- 0-100 km/h, e padeklaruar
- Përshkueshmëria mesatare 17,2 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 266 cm
- Gjatësia 437 cm
- Gjerësia 181 cm
- Lartësia 149 cm
- Pesha e padeklaruar

Çmimi

- 23.800 € (tregues)

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



KIA XCEED

Si një interpretim origjinal i familjes Ceed, ky crossover korean ofron risi në disa aspekte, si në pjesën e poshtme, edhe në kabinë. Ka motor 3-cilindërsh turbobenzinë, pajisje të rishikuara dhe përmirësuara, komanda të reja dixhitale dhe shërbime online për infotainment-in

Më tepër se sa pritej, Crossover-i i ri i Kia-s u fut në familjen e Ceed për arsye të ngjashmërisë që ka me emërtimin. Në fakt, Kia Xceed është muskuloze dhe elegante, ndërsa "i shkel syrin" gamës së makinave coupé dhe duket si një model i veçantë, në sajë edhe të një strukture të ngjashme më tepër me një sedan, se sa me një Suv. Me modelet e tjera të familjes e lidh madhësia dhe stili i kabinës dhe në të njëjtën kohë krijon një distancë në aspektin e afrueshmërisë në zonën mbropa, e cila është pak e limituar nga silueta e karrocërisë dhe nga dyert më të vogla. Spikat hi-tech me një

panel komandash të ri 12,3 inç dhe një ekran 10,3 inç me sistem infotainment, të pasuruar me funksione me ndërlidhje aktive dhe me shërbime online të përditësuara falas.

FILLON ME NJËMIJË

Mutacioni gjenetik nga e ka zanafillën Xceed shoqërohet me sisteme të sigurisë Adas më të kompletuar, me amortizatorë para hidraulikë dhe rikalibrim të timonit. Për më tepër, për herë të parë përdoret një motor, i cili nuk ka qenë përdorur në modelet e tjera Ceed. Bëhet fjalë për një 3-cilindërsh 1.0 turbobenzinë dhe 120 kuaj fuqi. Motorët e tjerë, tashmë

janë të njohur, përfshirë këtu edhe ata që sipas kompanisë prodhuese do të jenë edhe më të kërkuarit: 1.6 turbodiesel me 136 kuaj fuqi dhe 1.4 turbobenzinë me 140 kuaj, të dy të pajisur me kambio dhe dopio freksion me 6 raporte. Në timonin e modelit 1.4 T-GDi benzinë mund të rrihet shumë komod, sepse sedilja e ngritur paksa nuk të shkakton bezdi dhe favorizon të kesh pamje të mirë të rrugës, megjithëse në manovrimet dhe në kthesat majtas, elementët mbajtës krijojnë fërkime të lehta. Kombinimi motor-kambio me dopio freksion mund të vlerësohet për reagimin e menjëhershëm dhe të saktë

ndaj komandave duke qëndruar pa lëkundje si gjatë ecjes, ashtu edhe gjatë momenteve të rritjes së xhirove të motorit. Nisja e makinës gjeneron një sjellje të sigurt dhe një drejtim instiktiv, por në rrugë të ngushta kur ecet me shpejtësi, ka shenja të lëkundjeve anësore si dhe nën timon, që reduktojnë gatishmërinë gjatë futjes në kthesa. Komforti është i mirë edhe kur disqet janë 18 inç. Kia Xceed tashmë ndodhet në koncesionarë, me një çmim që fillon nga 19.750 euro. Gjatë vitit 2020 do të dalin në treg edhe versionet me sistem hybrid të butë dhe plug-in hybrid.

Massimo Mambretti



Kabina ka hapësirë të bollshme ashtu si edhe versionet e tjera Ceed, por ky model ka specifik faktin se veshja dhe mobilimi janë kromatike. Gjithashtu, makina është e pajisur me sistem komandash dixhital 12,3 inç dhe me një sistem infotainment me ekran 10,3 inç, i cili ka të mirat e shërbimeve online Kia live



1.4 T-GDI DCT7 EVOLUTION

Të dhëna teknike

Motori

- L4 turbobenzinë
- Cilindrata 1.353 cm³
- Fuqia maksimale 103 kW (140 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 242 Nm nga 1.500 xhiro/min në 3.200 xhiro/min

Transmisioni

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

Performanca

- Shpejtësia maksimale 200 km/h
- 0-100 km/h 9,5 s
- Përsërkueshmëria mesatare 16,9 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 265 cm
- Gjatësia 439 cm
- Gjerësia 157 cm
- Lartësia 149 cm
- Pesha 1.452 kg

Çmimi

- 30.250 €



ËSHTË E HESHTUR, POR BËN ZHURMË

Me 2.000 kuaj fuqi, Evija nuk kalon pa u vënë re. Është makina në seri më e fuqishme në botë. Gjithashtu, është edhe hiper-makina e parë angleze 100% elektrike që tregon strategjinë e rifillimit të Lotus, e firmosur nga Geely

Prizat e mëdha në anë përcjellin ajrin përmes dy tuneleve që e çojnë në kanalet e pasme, të rrethuar nga dritat LED. Ka kamera për pamjen mbrapa në vend të pasqyrave



Ka shifra rekord: 2.000 kuaj fuqi, moment përdredhës maksimal 1.700 Nm dhe më pak se nëntë sekonda për të shkuar nga 0 në 300 km/h. Lotus Evija ka vendosur rekorde që nga konceptimi. E para hiper-makinë angleze 100% elektrike, e para Lotus me bateri dhe modeli i parë i menaxhimit të markës nga kompania kineze Geely që e fitoi atë në

2017-ën. Me fuqinë e shprehur nga shifrat dhe një dizajn pa ndrojtje, me ekskluzivitetin e garantuar në vetëm 130 njësi të planifikuara që kanë një çmim jo për të gjithë, 1,7 milionë stërlina ose afërsisht 1,9 milionë euro me taksat e përfshira, dhe në fund me kujdesin maksimal të shprehur me zgjedhje të një cilësie shumë të lartë aerodinamike dhe mekanike, Evija ka një mesazh

të qartë. Në këtë mënyrë, Geely është i vendosur që ta bëjë në seri rifillimin e markës. Kjo kuptohet edhe nga fjalët e Shefit Ekzekutiv të Kompanisë, Phil Popham: "Jemi gati të prodhohjmë një seri mahnitëse të modeleve të reja, besnike të ADN-së së tyre". Dhe nëse përmendni Lotus, mendoni për butësi. Prova e peshës është thelbësore për Evija: 1680 kile në

konfigurimin më të lehtë. Jo keq (skeleti i karbonit luan rolin e vet) për një makinë ku bateria është e tillë që karikohet për shtatë minuta në modelin Track në motorë elektrikë me fuqi maksimale. Këta të fundit janë katër, secili i integruar me një kuti ingranazhesh të vetme dhe të ngarkuar për administrimin e një gjysmë-aksi, pa pasur nevojë për një diferencial.

MERCEDES-AMG A 45 E CLA 45

NJË KATËR PËR TU DUARTROKITUR

Disa pretendojnë se fuqia nuk është gjithçka. Dhe veçanërisht, teknikët e Mercedes-AMG mendojnë ndryshe. Merrni modelet e reja A 45 dhe CLA 45 që janë të disponueshme edhe në versionin e hipertrofizuar S, për ta konfirmuar. Ka një motor 4-cilindërs 2.0 me 387 kuaj fuqi në modelet e para dhe që mbërrin në kuotën 421 (40 më shumë) nëse zgjidhni modelin që ka edhe shkronjën S. Rrotullohet në 180° për një aspirim më të mirë, por edhe i rregulluar në mënyrë tërthore, motori 2-litërs gjerman shkon në 7.200 xhiro dhe është përforcuar nga një turbo twin-scroll që është i aftë të përballojë një presion maksimal prej 2,1 bar.



Ka një moment përdredhës maksimal 480 Nm (500 për S) dhe për tërheqjen në asfalt mendon traksioni 4Matic, me dy freksione me disqe të shumëfishtë të integruar në kutinë e diferencialit në mënyrë që të shpërndajë më mirë çiftin rrotullues ndërmjet dy akseve dhe rrotave të pasme. Duke shtuar gjithashtu edhe një kamio të re me dopio freksion me

tetë marshe me funksionin Race start. Ndërsa, te modeli S është në seri opsioni Drift për përshkrimin e kthesës në mënyrë të këndshme me fuqi të kontrolluar. Me një shpejtësi prej 270 km/h në pikën maksimale, por që ulët në 250 në bazë. Mesa duket, do të jetë argëtuese.



JEEP COMPASS DHE RENEGADE

JeeP ka bërë të ditur çmimet dhe detajet e para të versioneve të reja hibride plug-in të Renegade dhe Compass, 4xe. Klientët mund të përdorin një platformë të dedikuar për të konfirmuar se kanë interes për të blerë prodhimet First Edition, versione që karakterizohen nga opsione të plota me çmime që nisin nga 40.900 euro për Renegade dhe 45.900 për modelin Compass. Dalja në treg është parashikuar të ndodhë këtë verë. Për të dyja modelet hibride, kompania prodhuese ka zgjatur periudhën e garancisë duke e çuar në pesë vite për makinat dhe tetë për paketën e baterisë.

240 kuaj fuqi

Dy Suv-et janë të pajisura nga një motor i kombinuar 1.3 turbobenzinë dhe elektrik, ndërsa fuqia totale shkon në 240 kuaj fuqi. Katër cilindrat japin energji në rrotat përpara, ndërsa njësia me elektrone dërgon traksion në rrotat mbrapa duke garantuar kështu një sistem traksioni integral. Duke shfrytëzuar të dy motorët së bashku, Renegade 4xe

dhe Compass 4xe mund të shkojnë nga 0 deri në 100 km/orë në rreth shtatë sekonda dhe të kapin 200 km/h. Ndërsa, duke përdorur vetëm fuqinë elektrike, është e mundur të udhëtoni deri në 50 km me emetime zero, duke arritur në një shpejtësi maksimale prej 130 km/orë. Duke përdorur Wallbox Hybrid 3 kW, është e mundur që të mbushni elektrone në 3.5 orë, por Suv-et hibride gjithashtu mund të lidhen me sistemet e karikimit 7,4 kW, duke zvogëluar kohën e nevojshme për të rifituar autonominë në 100 minuta. Në dispozicion të drejtuesit janë disa mënyra drejtimi (Hibrid, Full electric dhe E-save) dhe funksionet specifike

Sport Mode, Smart charging dhe Eco coaching. Konsumi mesatar i deklaruar për Renegade 4xe është 2,01 l/100 km, ndërsa për Compass 4xe është 1,97 l/100 km në ciklin WLTP të rilllogaritur.

First Edition

Për lançimin e modeleve të saj të para hibride plug-in, Jeep ka krijuar versione të kufizuara, First Edition, të cilat mund të porositen vetëm nga klientët italianë, të cilët do të regjistrohen deri më 9 mars 2020 në faqen e internetit të dedikuar, duke paguar një shumë të rimbursueshme prej 500 eurosh. Në dispozicion do të jenë First Edition Urban dhe First Edition Off-road. Urban duket sportiv, ka disqe 19 inç dhe është i kombinuar me detaje të brendshme elegante. Versioni Off-road ofron pajisje specifike kur nuk është në rrugë normale dhe ka disqe 17 inç. Të dy versionet kanë kamerën mbrapa, sensorët e parkimit me Park Assist, pasqyrat elektrike të pamjes së pasme, sistemin Keyless dhe infotainment Uconnect Nav 8,4 inç.



PANDA E PËRJETSHME

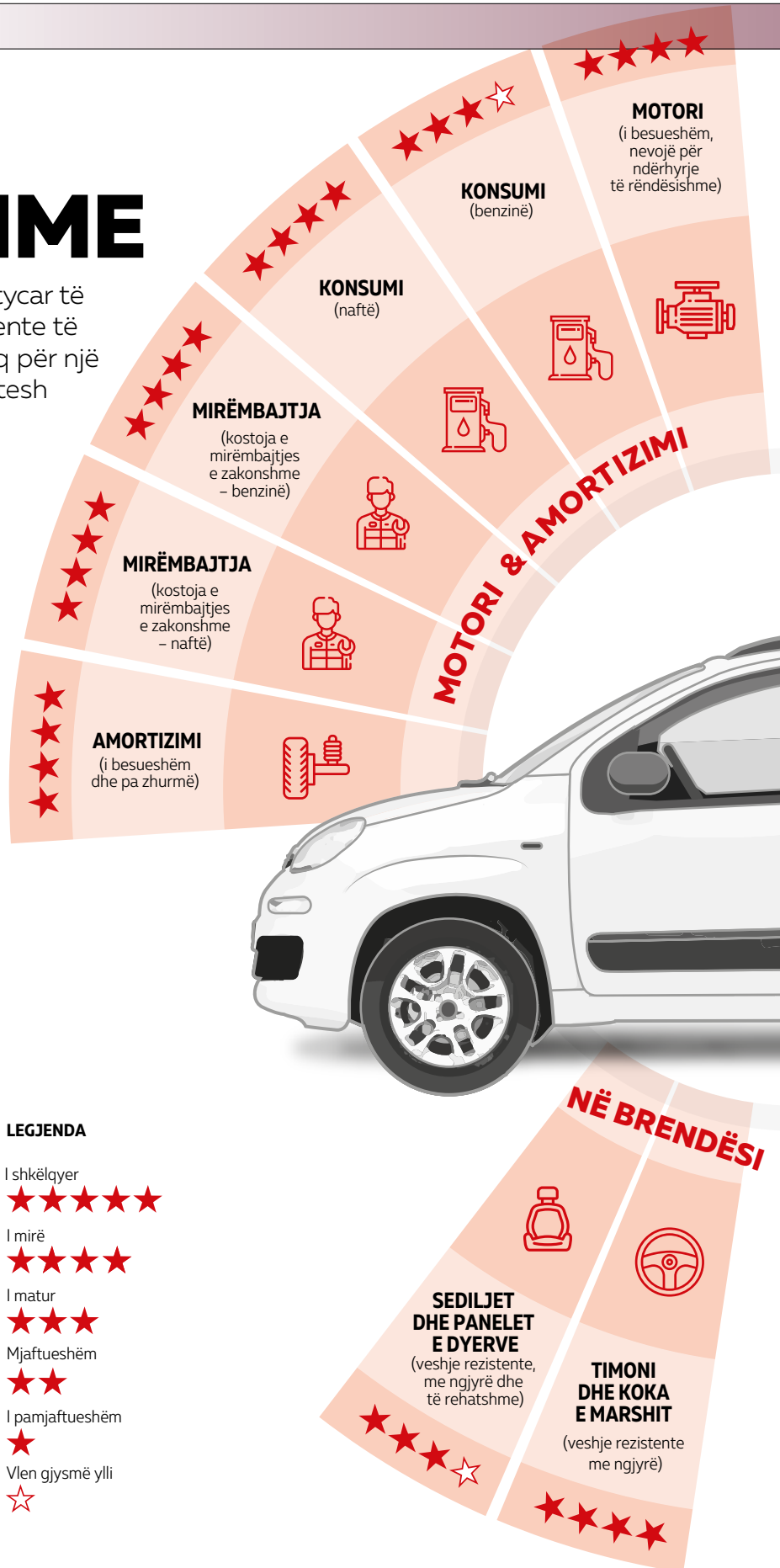
Për gjeneratën e tretë të modelit citycar të kompanisë prodhuese Fiat, ka komente të mira nga përdoruesit. Nuk është keq për një makinë që prodhohet prej shtatë vitësh

nga **Cosimo Murianni**

Nëse nuk do të ishte aty, do të duhej të shpikëj". Kjo është shprehja e një reklame të famshme për gjeneratën e parë të Fiat Panda që lindi më 1980. Ai slogan nuk mund të ishte më i përshtatshëm, pasi edhe sot pas tre gjeneratave të modelit citycar, Fiat është ende i fort në krye të tabelave të shitjeve, një shenjë e vlerësimit të klientëve. Por, konkretisht, çfarë mendojnë ata që e kanë blerë dhe drejtuar këtë model për shumë vite?

NJË PASAZH I VËRETË

Lexusit që morën pjesë në sondazhin mujor në quattroruote.it, e përshkruajnë Panda-n e tyre si makinën e përshtatshme për çdo nevojë. Të vogël dhe të shkathët për t'u drejtuar në qytet; të fuqishme kur bëhet fjalë për ngarkesa të mëdha, jo shumë e shtrenjtë në kostot operative dhe funksionale, si edhe për udhëtime jashtë qytetit. Për sa i përket cilësisë së modelit, ka pak kritika për të treguar. Si pjesë e gjykimit të përgjithshëm shumë të nderuar (katër yje), disa shënime janë të nevojshme për pjesën e kompozimit të brendshëm. Konsiderohet se disa aksesore janë të pasakta në çiftëzim, ndonjëherë të zhurmshëm në cilësi dhe të pabarabartë. Kështu, në nivelin mesatar rezultuan sediljet dhe panelet e dyerve. Duke folur për besueshmërinë, Panda ka marrë disa kritika për parregullsinë e furnizimit me energji elektrike (veçanërisht në versionet Gpl), për dobësinë e diskut me dy masa të gazit natyror TwinAir dhe për nevojën e disa azhurnimeve të softuerëve për të parandaluar ndezjen e disa sinjaleve spiune. Motorët me benzinë dhe turbodiesel nuk kanë shumë pika të dobëta. Përveç, disa mangësi në pjesën para të amortizatorëve, në disa raste të zhurmshme ose joefikase. Megjithatë, janë pika të dobëta që korrigjohen gjatë prodhimit.



LEGJENDA

- I shkëlqyer ★★★★★
- I mirë ★★★★★
- I matur ★★★★★
- Mjaftueshëm ★★★★★
- I pamjaftueshëm ★★★★★
- Vlen gjysmë ylli ★★★★★



NUMRI I REGJISTRIMEVE

980.943

makina të shitura në total

Nga 2012-ta, viti i debutimit të serisë së tretë të Fiat Panda, tashmë po i afrohet shifrës 1 milionë makina të shitura sipas të dhënave deri në Shtator 2019. Njësitë më të kërkuara janë ato me motor benzine dhe gaz (Cpl dhe metan).

106.038
2019

124.281
2018

146.123
2017

147.551
2016

127.943
2015



VLERËSIM I PËRGJITHSHËM

Në bazë të eksperiencës suaj, cili është vlerësimi i përgjithshëm që jepni për makinën?



Vlerësimi i shprehur nga poseduesit apo përdoruesit e gjeneratës së tretë të Fiat Panda ishte pozitiv. (Bëhet fjalë për makinat maksimumi deri në 5 vite jetë dhe 60 mijë kilometra të përshkuara). Asnjë lëvdatë, por gjithashtu asnjë defekt i dukshëm apo i bujshëm. Bëhet fjalë për një veturë të dashur nga të rinjtë dhe të moshuarit, për të njëjtin motiv: lehtësia në drejtim.



BOJA
(rezistente dhe ruan shkëlqimin)



PARAKOLPI
(rezistent në gunga të vogla)



PASQYRAT
(të qëndrueshme dhe rezistente)



FENERËT
(rezistojnë për një kohë shumë të gjatë)



LLAMPAT
(rezistojnë për një kohë shumë të gjatë)



KARROCERIA



PAJISJET
(saktësi në lidhjen e pjesëve dhe qetësi gjatë ecjes)



SKODA KAMIQ

Pas modeleve Kodiaq dhe Karoq, vjen i treti Suv nga kompania çeke e prodhimit të makinave. Është pak më i gjatë se kushërirat Volksëagen dhe Seat dhe dallon për komoditetet optimale në kabinë. Është disponibël edhe me gaz



Model Suv, kompakt, i lidhur dhe me kompletim të sistemeve Adas. Janë këto cilësitë e spikatura të Kamiq, model i fundit i markës Skoda për të tërhequr edhe ky një hapësirë vëmendjeje në segmentin gjithnjë e më të mbushur të modeleve B-Suv. Është realizuar në platformën Mqb-A0, e mbështetur nga Volkswagen T-Cross dhe Seat Arona. Është gati një pëllëmbë më e gjatë krahasuar me dy kushërirat (4,24 m gjithsej) duke ofruar kështu më tepër hapësirë në bord (të paktën sipas prodhuesit). Duke pritur provën tonë në rrugë që do të ratifikojë funksionimin, vendosëm ta fillojmë testimin e udhëtimit si pasagjer, ulur në sediljet e pasme, mbrapa një shoferi të gjatë 1,85 m. Ato centimetra që kishim në dispozicion përpara gjunjëve, konfirmimin

punën optimale të projektuesve dhe të siguronin për një sallon me të vërtetë shumë komod. Bagazhi me volum 400 litra mund të rritet deri në 1.395. Të vjen keq për mungesën e një sediljeje palosëse që do ta rriste shumanshmërinë e hapësirës së automjetit.

ADAS NË GOGO

Në rrugë, modeli 1.0 TSI me 116 kuaj fuqi i pajisur me kambio manuale me gjashtë raporte (disponibël edhe një Dsg me shtatë marshe) tregon një karakter brilant edhe në udhëtimet e gjata. Ky nuk i lë asgjë mangut makinave me motorë më të fuqishëm, përveç një uturime motori kur arrin xhiro të larta. Edhe në rrugë me kthesat të forta, modeli Kamiq gjithmonë ruan qetësinë e vet në saj të kontrollit Sport Chassis, prezent në makinën që drejtuam, e cila parashë

një ulje të pajisjeve prej 10 milimetrash. Ndiheh mirë edhe në timonin e versionit 1.0 TSI, 95 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 175 Nm, e pajisur me kambio manuale me pesë raporte, që mund të jetë zgjedhja e goditur për ata që e përdorin makinën kryesisht në qytet, pavarësisht nga mungesa e dopio freksionit. Për të gjitha versionet e Skoda Kamiq, oferta e sistemeve të sigurisë Adas është e kompletuar duke filluar me kontrollin cruise aktiv (deri në 210 km/h), me asistencën në ruajtjen e korsisë dhe me frenimin emergjent. Është përfunduar në tetor dhe doli në shitje në nëntor. Modeli Kamiq, përveç versionit 1.0 G-Tec me gaz dhe 90 kuaj fuqi, mund të jenë edhe versionet 1.5 TSI me 150 kuaj fuqi dhe 1.6 TDI me 116 kuaj fuqi.

Simonluca Pini

1.0 TSI STYLE

Motori

- L3 turbobenzinë
- Cilindrata 999 cm³
- Fuqia maksimale 85 kW (116 kf) në 5.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 200 Nm në 2.000 xhiro/min

Transmisioni

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

Performanca

- Shpejtësia maksimale 194 km/h
- 0-100 km/h 9,9 s
- Përkshueshmëria mesatare 18,8 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 265 cm
- Gjatësia 424 cm
- Gjerësia 179 cm
- Lartësia 153 cm
- Pesha e padeklaruar

Çmimi

- i padeklaruar



Ashtu si të gjitha makinat Skoda, edhe modeli Kamiq paraqet shumë zgjidhje praktike të pakritikueshme. Poshhtë në foto llampa Led që ndriçon bagazhin mund të hiqet dhe të përdoret si elektrik, kruarësja e akullit e futur tek pjesa e karburantit, mund të përdoret edhe për të matur konsumimin e gomave, dhe në fund, në anën e majtë një shportëz me qese që përdoren dhe hidhen është e vendosur në panelin e derës së automjetit



Në kroskot ka një ekran të infotainment-it 9,2 inç, i cili mund të shihet edhe nëpërmjet Cockpitit Virtual. Apple CarPlay dhe Android Auto janë të përdorshëm edhe në modalitetin wireless

FERRARI F8 TRIBUTO

Modeli i ri cuopé i prodhuar nga kompania e Maranello-s është një kombinim i zgjedhjeve, bazuar në modelin 488 Pista, që sjell një performancë të jashtëzakonshme dhe përcjell emocione më të forta kur jeni në drejtim falë përdorimit të teknologjisë inovative që mendon për gjithçka

nga Gian Luca Pellegrini • fotot nga Lorenzo Marcinnò



Jo shumë automjete sportive kanë arritur të shkruajnë histori pas momentit të daljes së tyre në treg. Lancia Aurelia është një prej tyre. Jaguar E-Type, Porsche 959 dhe Honda NSX janë të tjerat, për të pasur një krahasim me kohën tonë. Apo McLaren MP4-12C. Të gjitha modelet që kanë arritur të krijojnë një pikë kthese në aspektin teknologjik, janë kthyer në një

referencë të menjëhershme për të gjithë gamën e automjeteve të tjera. Megjithëse nuk pranojmë të japim gjykime absolute, ne besojmë se Ferrari F8 Tributo meriton të quhet unik. Nisur nga një gjykim objektiv për 488 Pista, evolucioni i së cilës duhet të merret në konsideratë sepse inxhinierët në Maranello kanë krijuar një kryevepër që në mënyrë të admirueshme përmbledh një seri kërkesash teorikisht kontradiktore,

duke i krijuar drejtuesit një eksperiencë të jashtëzakonshme dhe kanë arritur qëllimin e objektivave, që jo të gjithë prodhuesit e tjerë mund ta realizojnë: të kenë një automjet me një performancë ekstreme (340 km/h), por në të njëjtën kohë e projektuar në një mënyrë të mrekullueshme me shpejtësi të ndërmjetme.

Le të fillojmë me motorin. Ne e mbajmë mend mirë kur shumë nuk ishin dakord për



Eleganca e Fiorano e treguar në kthesa, shpejtësia e dytë, Manettino në pozicionin CT. F8 Tributo fillon të jetë më e mprehtë: në atë pikë ku puna intensive e elektronikës i rezervon drejtuesit detyrën e vetme për të ndjekur lëvizjen me një prekje të drejtuesit

të hequr dorë nga furnizimi atmosferik në favor të ushqimit të tepërt. "Një neveri", ishte shprehja më e përdorur (por asnjë nga ata nuk kishte pasur privilegjin e të qenit një klient i Ferrarit). Turbo (këtu ka dy) e vendosur poshtë sediljeve nuk rrezikon asgjë, përkundrazi. Evolucioni më i fundit i korrentit V8 – forcon bindjet tona: 720 kuaj fuqi, me 8,000 xhiro/min, për një fuqi specifike prej 185 kuaj fuqi/litër, karakteristika ►





Vendosja e kabinës së 488 GTB është zhvilluar në përputhje me sediljen e shoferit. Pasagjeri mund të ketë një ekran të dedikuar (opsionale). 1. Instrumentet kanë grafikën e zakonshme të Ferrarit, dhe takeometrën që dominon peizazhin. 2. Manettino është një domosdoshmëri. Gjithmonë pesë pozicione në motorët e automjetit coupé. 3. Në urë ndodhen kontrollet e kutisë së ingranazheve dhe kontrollit të nisjes

◀ të mjaftueshme për të përshkruar forcën e këtij motori. Por, ajo që është për t'u habitur nuk është performanca e saj absolute, por mënyra në të cilën F8 e shpreh atë. Duke e vendosur motorin me shtatë shpejtësi në gjendje automatike, ju e gjeni veten në 50 km/h në shpejtësinë e gjashtë duke punuar në qetësi. Gjatë drejtimit, nëse lëvizni marshet e timonit, do të shikoni se shpejtësia maksimale do të arrihet brenda fraksionit të disa sekondave. Në varësi të rrugëve, një shkëputje është e dukshme, për të mos rrezikuar të dëmtojë ingranazhet në rrugë të tjera.

NJË REAGIM PËT T'U VLERËSUAR

Ndoshta mund të duket sakrilegj ajo që mund të themi, por ajo që është me të vërtetë pjesa më inovatore e Tribute nuk është V8 apo dizajni i shkëlqyer i projektuar nga Flavio Manzoni, por është udhëzuesi. Ne kemi provuar shumë Ferrari të shkëlqyera, përfshirë 488 Pista, por kemi arritur në një pikë ku bëhet e vështirë të kuptohet se cilat mund të jenë hapat e

F8 TRIBUTO

Të dhëna teknike të marra nga makina e provës

Motori

- V8 (90°) biturbobenzinë
- Cilindrata 3.902 cm³
- Fuqia maksimale 530 kW (720 kf) në 8.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 770 Nm në 3.000 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat mbrapa
- Kambio automatike me 7 marshe

Gomat

- Përpara 245/35ZR20
- Mbrapa 305/30ZR20

Përmasat dhe pesha

- Hapi 265 cm
- Gjatësia 461 cm
- Gjerësia 198 cm
- Lartësia 121 cm
- Pesha 1.435 kg

Çmimi

- 236.000 €



DËSHIRË E MADHE PËR TË MARRË XHIROT

Nga 488 në Tribute që kalon nëpër pista: kjo është rruga e ndjekur nga teknikët e Ferrari për të zhvilluar modelin e ri. Kjo bazohet në punën e bërë në versionin ekstrem të sedanit, duke rifilluar ndryshimet në V8 biturbo prej 3,902 cm³ e cila lejonte një rritje prej 50 kuaj fuqi në krahasim me atë të 488 GTB. Në detaje, kjo u arrit falë përbërësve të shumtë specifikë dhe të lehtësuar, siç janë boshti i makinës, shufrave me gunga të profileve të ndryshme, valvulave dhe burimeve të ndërlydhura, shufrave lidhës të titaniut dhe kolektorëve të shkarkimit Inconel. Në këtë mënyrë, përveç rritjes së fuqisë, aftësia e motorit për të marrë xhirot është përmirësuar, pasi inercia e masave rrotulluese është ulur me 17%, ndërsa pesha ka rënë me 18 kg.



mëtejshëm të teknologjisë. Integrimi i përsosur midis pajisjeve kompjuterike (shasia, aerodinamika, pesha) dhe menaxhimi elektronik është i dukshëm, si në pistë, ashtu edhe në rrugë dhe ka treguar një integrim mbresëlënës. Përmirësimi dinamik i Ferrarit u testua në pistë, me sistemin që përfshin një harmoni midis kontrolit anësor të lëvizjes (i cili nga ana tjetër përfshin diferencialin elektronik E-Diff dhe specifikat Esp F1-trac), FDE, këtu në versionin Plus (punon me Manettino në të dy opsionet Race dhe CT off) dhe modulon në mënyrë të paprekshme frenat në kërkim të një ekuilibri të vazhdueshëm, të përsosur. Rezultati është i mahnitshëm: falë një elektronike që unifikon potencialin e saj në qark (ne, siç mund ta shihni nga fotot, ishim në Fiorano) dhe ju mundëson edhe kënaqësinë e veprimeve "drift". Ferrari jep një vlerësim objektiv gjithashtu, duke thënë se shpejtësia e daljes nga kthesat është rritur me 6% (një ndryshim i madh, duke marrë parasysh se nga kanë nisur). Defekte? Është pothuajse e pamundur të gesh diçka. Në fund të fundit, edhe çmimi prej 236 mijë eurosh (opsional) duket i arsyeshëm për këtë punë gjennale.

MUND TË DUKET SAKRILEGJ, POR FUQIA REALE NUK QËNDRON NË MOTORIN 185 KUAJ FUQI /LITËR, POR NË RISITË E SJELLA NËN DREJTIMIN E TRIBUTO



RENAULT ZOE

A është ky model një rinovim i thjeshtë? Në të vërtetë, përveç rinovimit në brendësi, ka edhe një motor të fuqishëm dhe bateri me kapacitet të madh. Ka autonomi udhëtimi për rreth 400 km dhe të jep ndjesinë e një drejtimi të këndshëm



E shfaqur për herë të parë në vitin 2013, Zoe mund të konsiderohet si veterane ndër makinat e vogla elektrike. Por, mbërritja tek koncesionarët e dy markave makinash si Opel Corsa-e dhe Peugeot e-208, ndikoi në rritjen e tensionit në segmentin B me 0 emetim. Kjo gjë i shtyu konstruktorët e Renault për të bërë rinovim. Për të kapitalizuar avantazhin e akumuluar në gjashtë vite eksperiencë, ja tek vjen edhe rinovimi. Jo vetëm për pamjen e jashtëm, për të cilën dizajnerit kanë punuar në pjesën ballore me projektorë të rinj, ashtu edhe në pjesën e pasme me grupe optike, natyrisht Led. Por, në mënyrë specifike është punuar

edhe për grupin e motorit. Kështu krahas motorit të njohur R 110, është edhe motori më i fuqishëm R 135 me 136 kuaj fuqi.

GJYSËM ORE PËR 150 KM

Ushqimi vjen nga një bateri 52 kWh që mund të rikarikohet më shpejt në sajë të mundësisë për tu rifurnizuar në distributorë 50 kW dhe me një karikim gjysmë ore, mund të përshkohen në mënyrë autonome 150 km. Në rast të karikimit të plotë sipas ciklit WLTP, mund të përshkohen 395 km. Në mënyrë që të reduktohet ankthi i mbarimit të energjisë gjatë udhëtimit, ndihmon gjithashtu edhe modaliteti i ri B, i cili lejon të rikuperohet energjia në fazën e lëshimit të makinës

në afoljo dhe njëkohësisht të ruhen disqet dhe piletat. Nuk mund të mohohet se mjedisi i saj natyral është qyteti, megjithatë edhe kur përballet me segmente rrugore me kthesa, Renault Zoe reagon saktë. Gjithashtu, kalibrimi i makinerisë, një kompromis i mirë ndërmjet qëndrueshmërisë dhe komfortit, bën që pothuaj të zhduket pesha 1.500 kg i këtij Renault-ti, i cili demonstroi një sjellje të pëlqyeshme kur rritet ritmi. Shtimi i shpejtësisë nuk të bën që ta ngjitesh shpinën pas sediljes, por edhe motori nuk gulçon as në malore. Është e perceptueshme edhe përmirësimi i nivelit akustik. Ndihet thjesht një zhurmë e gomave në pjesën e këmbëve. Ky model

i fundit është i pasuruar me një panel komandimi të rinovuar plotësisht (ndryshimi shihet dhe preket) dhe që është i integruar në qendër. Instrumentat janë më të pasur: ka një infotainment të ri Easy Link me një ekran 9,3 inç, Apple CarPlay dhe Android Auto, të aftë për të lokalizuar distributorët e rikarikimit si dhe për të treguar nëse janë të lirë apo jo. Si përfundim vijmë te çmimi: si fillim 25.900 euro (29.300 për Intens). Prodhuesi gjithashtu ofron mundësinë e marrjes me qira të baterisë duke filluar nga 74 euro në muaj dhe me një kilometrazh vjetor prej 7500 km. Për ta blerë duhet të shtosh edhe 8.200 euro.

Andrea Rapelli

TEKNIKA

MË SHUMË ENERGJI, E NJËJTA HAPËSIRË

Teknikët e Renault së bashku me furnitorin LG Chem, baterinë Z.E.50 të Zoe-s i ndryshuan formën dhe vendosjen e elementëve baterisë. Vendi ngeli i barabartë, ndërsa vëllimi i baterisë shkloi nga 338 në 1225 litra, ndërsa kapaciteti u rrit nga 40 në 52 kWh. Motori elektrik me 136 kuaj fuqi jep edhe një fitim prej dy sekondash në rimarrje shpejtësie nga 80 deri 120 km/h si dhe një përshkim nga 0-100 km/h nën 10 sekonda. Për të administruar rritjen e rendimentit, frenat e pasme janë në disqe dhe goma 16 inç.



Ndryshimet në pjesën e brendshme: paneli i komandimit ka tashmë një rifiniturë më të mirë. Të rinj janë gjithashtu edhe grupet e fenerëve dhe sinjaleve mbrapa Led me tregues dinamikë të drejtimit



Gjenerata e parë e Zoe që daton në 2013, kishte një bateri 22 kWh me autonomi udhëtimi rreth 150 km. Modeli aktual me akumulator 52 kWh, me karikim të ciklit Wltp përshkruan rreth 400 km

R135 INTENS

Motori

- Elektrik
- Fuqia maksimale 100 kW (136 kf)
- Momenti përdredhës maksimal 245 Nm

Bateria

- Me jone litiumi 52 kWh

Transmisioni

- Traksion në rrotat e para
- Kambio me raporte fikse

Performanca

- Shpejtësia maksimale 140 km/h
- 0-100 km/h 9,5 s
- Autonomia 395 km (Wltp)

Përmasat dhe pesha

- Hapi 259 cm
- Gjatësia 408 cm
- Gjerësia 173 cm
- Lartësia 156 cm
- Pesha 1.502 kg

Çmimi

- 29.300 € (përfshihet bateria)

AUDI Q3 SPORTBACK

Është më e hollë në krahasim me motrën nga e cila rrjedh, ky model i Q3 në miniaturë, ka një kompletim teknik standard më të mirë. Aktualisht janë të disponueshëm dy motorë: 45 TFSI dhe 35 TDI



Mjafton gjysmë ore në tavolinë me stilistin e Audi-t me një thellë tortë përpara për të zbuluar sa kohë duhet për të dizajnuar një makinë. Misioni është për të diferencuar sa më shumë të jetë e mundur modelin Q3 Sportback nga Q3 standard duke analizuar numrin më të madh të elementëve për të arritur këtë synim, i cili duket shumë i lehtë. Por, për një dizajnesit, gjetja e buxhetit të duhur është shumë më i vështirë sesa krijimi i një makine nga e para. Duke bërë analizën, shiriti është më poshtë duke bërë që harqet e gomave të duken më muskuloze, ndërsa janë po aq të gjera sa ato të motrës; fenerët mbrapa janë identike, por 3 cm më të prirët; në fund tavani më i ulët, shtyllat e pasme më të prirëta

dhe një bagazh që spikat dhe e bën atë të duket shumë më e gjatë se Q3 standard. Megjithatë, ndryshimi është vetëm në pak centimetra. Le të themi se kjo Q8 në miniaturë është më dinamike në rrugë dhe kjo është një gjysmë e vërtetë. Nën lëkure mund të shihni një grup më të pasur të aksesorëve standardë teknikë: drejtimin progresiv, frenim sportiv dhe rrotat që variojnë nga 18 deri në 20 inç. Zgjidhje që megjithatë mund të kenë edhe për motrën e saj, prandaj Sportback nuk është aq i ndryshëm nga një Q3 i pajisur mirë me opsione. Padyshim që pika e fillimit është e shkëlqyeshme. Dhe ky Suv nuk do të zhgënjë nga ata që do të vijnë më pas, mbase nga një A3 Sportback me sedilje pothuajse identike, vetëm pak më e lartë nga toka; shkathtësi

në ndryshimin e drejtimit dhe një ndjenjë e theksuar butësie dhe stabiliteti. Në fazën e shitjeve, duke parë edhe dërgesat në tetor, janë tre alternativa: 45 TFSI (2-litërs benzinë me 230 kuaj fuqi) dhe 35 TDI me motor 2.0 me 150 kuaj fuqi të pajisur me kambio manuale dhe opsion 4x4 dhe me dopio freksion me traksion në rrotat para. Nafta konfirmohet se është e lëngshme dhe progresive, ndërsa garanton një marrëdhënie të mirë midis performancës dhe konsumit. Ndër motorët që do të jenë të disponueshëm më vonë, spikat ai 1.5 me 150 kuaj fuqi me sistem hibrid të butë me 48 volt. Avantazhet e tij janë të shumta, por jo në aspektin e konsumit, ndërsa Audi ka deklaruar 0,4 litër/100 km më pak. Në rrugë ju e kuptoni që TFSI është gjysëm-hibrid.

35 TDI

Motori

- L4 turbodiesel
- Cilindrata 1.968 cm³
- Fuqia maksimale 110 kW (150 kf) në 3.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 340 Nm nga 1.750 xhiro/min në 3.000 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion integral
- Kambio automatike me 7 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 203 km/h
- 0-100 km/h 9,3 s
- Përshkueshmëria mesatare 18,2 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 268 cm
- Gjatësia 450 cm
- Gjerësia 184 cm
- Lartësia 158 cm
- Pesha 1.710 kg

Çmimi

- nga 41.400 €



Bishti më i pjerrët nuk ka rrezikuar kapacitetin e bagazhit, i cili është i barabartë (530 litra) me atë të Q3. Kur hiqet kapaku mbrapa, atëherë bagazhi është pak më i shfrytëzueshëm në lartësi. Sportback ka derën e bagazhit elektrike standarde dhe sediljen e rreshqitshme 13 cm, e ndarë në 40-20-40



Kroskoti dhe komandat janë të njëjtat me ato të Q3. Këtu, Virtual cockpit është standard. Ndërkaq, debuton Alexa, asistenca zanore e Amazon

Q5 TFSI E QUATTRO

SHET MË SHUMË ME SPINË

Në të majtë dhe në të djathtë, dalja është stereo. Një për benzinën dhe tjetra për karikimin e baterisë prej 14,1 kWh. Përveç këtij detaji, nga jashtë, modeli i ri Q5 TFSI e quattro është identik me versionin pa prizë. Megjithatë, ajo ndryshon shumë: ka një model klasik me motor 2.0 turbobenzinë me injektim direkt (250 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 370) dhe me një motor elektrik (143 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 350). Këto modele në dy variante: 55 me 367 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 500 Nm dhe 50 me 299 kuaj fuqi dhe moment përdredhës 450 Nm. Përshkueshmëria në EV deri në 45 km, ndërsa konsumi për modelin 55 sipas kompanisë prodhuese shkon në 47 km/litër (2,1-2,7 litra/100 km në ciklin e kombinuar). Q5 plug-in është më e fuqishme dhe ka një performancë shumë të mirë: 0-100 km/h në 5,3 sekonda dhe një shpejtësi maksimale prej 239 km/h. Në timon, mjeti sportiv Audi është i rrjedhshëm, solid nga një këndvështrim dinamik dhe me një rrotull të përmbajtur. Rehati e shkëlqyeshme dhe e gatshme për të frenuar. Pedali i gazit nuk është shumë i modular, i cili duket se krijon rezistencë për të inkurajuar kursimet. Çmimet nisin nga 57.500 euro për modelin 50 (me ekobonus mund të ulet deri në 2.500 euro) dhe deri në 64.800 euro për atë 55.



FIAT 500X

Një rimodelim i crossover-it torinez parashikon një akordim të motorit që e rrit dinamizmin e tij. Dhe këtë herë, aspekti sportiv i makinës është bashkëshoqërues me komfortin



Tdër të gjitha 500X Sport, versioni që dëshmon më mirë për emrin është edhe më potenti. Mos është kjo një konsideratë e parathënë? Në të vërtetë, kjo është më pak se sa duket, sepse versioni Sport ka një motor FireFly 1.3 me 150 kuaj fuqi dhe gjithashtu makina është unike sepse nën kompletimin sportiv dhe paraqitjen e jashtme të inspiruar nga GTI, fshih gjithashtu një organizim pajisjesh specifik. Ndryshimet përqendrohen tek ulja prej 13 milimetrash e pajisjeve në krahasim me versionet e tjera, përveçse është e integruar me disqe 19 inç. Dhe rastisi që makina që testuam në drejtim, kishte amortizatorë me amortizim të rregullueshëm dhe e kompletuar me një timon të rikalibruar.

RIGOROZE DHE ARGËTUESE

Një radiografi sintetike e makinës na paraqet një model 500X që ka shtruar si detyrë përpara prodhuesve që të shfrytëzojnë sa



më mirë rendimentin e motorit nëpërmjet një rregullsie të vetpërmbytur në sjelljen e tij. Dhe është pikërisht kjo ndjesi që provohet gjatë drejtimit të modelit Sport 1.3 në një rrugë me kthesa, edhe kur këto janë shumë pranë njëra-tjetrës dhe që imponojnë ndryshime të shpejta të drejtimit. Në këto kushte, Fiat 500X ecën shumë e mbledhur nga një kthesë tek tjetra. Drejtimi është preciz dhe argëtues edhe në saj të homogjenitetit dhe reaktivitetit të timonit që jep një feedback të vlerësueshëm. Rigoroziteti i sjelljes së makinës lejon të shfrytë-

zohet instinktivisht motori turbo me katër cilindra dhe të mbahet më lehtë në regjime pune mesatare dhe të larta, ku ofrohet edhe gjallëri më e mirë në saj edhe të përpikmërisë me të cilën dopio freksioni tregon raportet në përshpejtim, ndërkohë që nuk është e nxituar në interpretimin e situatave që imponojnë ngjijtje decizive. Dhe në këtë pikë duhet vepruar me pedalet. Nga ana e vet, modeli Sport 1.3 të bind për komfortin e udhëtimit: mund të imagjinohet se makina vepron mirë edhe në sektorë rruge problematike.



1.3 T4 SPORT

Të dhëna teknike

Motori

- L4 turbobenzinë
- Cilindrata 1.332 cm³
- Fuqia maksimale 110 kW (150 kf) në 5.750 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 270 Nm në 1.850 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat para
- Kambio me dopio freksion me 6 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 200 km/h
- 0-100 km/h 9,1 s
- Përkueshmëria mesatare 15,4 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 257 cm
- Gjatësia 427 cm
- Gjerësia 180 cm
- Lartësia 160 cm
- Peshë 1.320 kg

Çmimi

- 27.000 €



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



2.0L SKYACTIV-G M HYBRID EXCLUSIVE

ÇMIMI	MOTORI	FUQIA MAKSIMALE	KONSUMI		EMETIME CO ₂	
			l homologuar	Real	l homologuar	Real
30.050 €	L4 benzinë 1.998 cm ³	90 kW (122 kf)	19,6 km/l	15,0 km/l	116 g/km	159 g/km

MAZDA CX-30

Modeli i ri crossover i bazuar në modelin "3", i jep një harmoni të admirueshme CX-30, që të jep kënaqësi në drejtim që në momentet e para. Duke i krahasuar modelet me benzinë (me homologim hibrid) dhe naftë, të dyja janë të rehatshme dhe të qeta

nga **Lorenzo Facchinetti** • fotot nga **Massimiliano Serra**



1.8L SKYACTIV-D EXCLUSIVE

ÇMIMI	MOTORI	FUGIA MAKSIMALE	KONSUMI		EMISSIONI CO ₂	
32.250 €	L4 turbodiesel 1.759 cm ³	85 kW (116 kf)	I homologuar	Real	I homologuar	Real
			22,7 km/l	18,5 km/l	116 g/km	144 g/km





Kroskoti është i ndërtuar nga linja të pastra dhe me racionalitet.

1. Butonët janë pak të dukshëm për të komanduar kamerën, sensorët dhe Start&Stop.
2. Ekрани head-up i rregullueshëm dhe i çaktivizueshëm.
3. Instrumentet analoge me panelin dixhital në qendër.
4. Komandat aktive të rregullimit të shpejtësisë.
5. Ekрани 8,8 inç.
6. Platforma e ajrit të kondicionuar.
7. Mbajtës i dyfishtë i pijeve.
8. Çelësi dhe butonat për të komanduar infotainment

Drejtimi i një automjeti në disa mënyra, është një eksperiencë që duhet provuar. Në mënyrë të pavetëdijshme, truri merr përgjigje pozitive ose negative, të cilat vijnë nga disa burime si pozicioni i drejtimit, shikueshmëria, mundësia e lëvizjes së komandave, ekuilibri dinamik, rehatia dhe përgjigja nga pjesët mekanike. Nëse vetëm një prej këtyre elementëve stonon, njeriu e percepton menjëherë, madje në një nivel që mund të jetë i pavetëdijshëm. Në të kundërt, nëse gjithçka është në një mënyrë perfekte, atëherë je ulur në sediljen e atyre makinave që të bëjnë të ndihesh mirë. Duke falur qasjen "zen" në modelin e ri CX-30, ndërsa thelbi i çështjes është: crossover-i Mazda jep dhuratën e tij më të mirë në ekuilibrin gjeneral të përgjithshëm.

NDRYSHIM I FRIKSHËM

Për ata që nuk janë të azhurnuar, do ta përmblehim shkurtimisht. CX-30 e gjatë 4.4 metra është një mes CX-3 (12 cm më e shkurtër) dhe CX-5 (15 cm më e gjatë) dhe në thelb është një SUV që rrjedh nga Mazda3 e re. Nga kjo i ka marrë të gjitha: platformën, trupin, sistemin e amortizimit, kabinën dhe kroskotin. Dhe, natyrisht motorët, duke filluar nga origjinali Skyactiv-X (shiko foton në faqen 126), duke kaluar te më tradicionalët, 2.0 benzinë dhe 1.8 turbodiesel, të cilat janë të vendosur në dy makinat në këto faqe. Në thelb, të dy janë të pajisur me kambion e shkëlqyer manuale me gjashtë marshe dhe traksion në rrotat para, por për ata që dëshirojnë, mund të kenë edhe kambio automatike (2.000 euro) dhe traksion integral (2.200 euro). Katër janë përgatitjet e propozuara, përfshirë modelin Exclusive të pasur me modele të testuara, të cilit praktikisht nuk i mungon asgjë: nga një komplet i plotë i Adas, tek projektuesit me matricë aktive, deri tek tapiceri lëkure.



TEST SISTEME ADAS

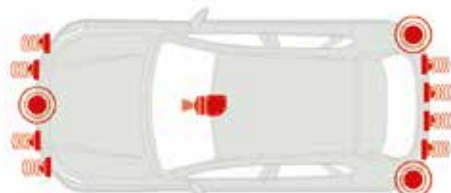


KARAKTERISTIKAT E SISTEMIT

- Kamera **1**
- Radar **3**
- Sensorë ultratinguj **8**
- Lidar **-**
- Skaner Lazer **-**

Rangu i funksionimit

- Automjete **4-200** km/h
- Këmbësorë **10-80** km/h



TË PRANISHME NË MODELIN E PROVËS

	Çmimi	Çaktivizim	Rregullim
Frenim automatik emergjent	në seri	po	jo
Rregullator aktiv i shpejtësisë	në seri	po	po
Asistencë për ruajtjen e trajektorës	në seri	po	jo
Sinjalizim i këndeve të errët	në seri	po	jo
Monitorim i trafikut prapa	në seri	po	jo

Komenti: pajisja e plotë e ndihmës në drejtim është standarde në të dy prodhimet top të serisë Exceed dhe Exclusive. Versionet bazë dhe të ndërmjetme Evolve dhe Executive bëjnë më pak monitorim mbrapa.

KËMBËSORË

	Efikase deri në	Sinjalizime
KALIM I RRUGËS (në 5 km/h)		
I rritur	50 km/h	po ★★★★★
Fëmijë	50 km/h	po ★★★★★

Komenti: CX-30 i kalon me nota maksimale provat me sjelljen e këmbësorëve. Frenimi automatik rezulton efikas deri në shpejtësinë maksimale të provës (50 km/h) në të dy rastet, si të fëmijët, ashtu edhe të këmbësorët e rritur. Sinjalet kanë funksionuar gjithmonë në mënyrë korrekte.

AUTOMJETE

	EFIKASE	Sinjalizime
LËVIZJA NË KOLONË		
Mjeti është i ndaluar në qendër të korsisë, makina afrohet me 50 km/h	Nuk ka përplasje	po ★★★★★
Mjeti është i ndaluar në anën e rrugës, makina afrohet me 50km/h. Dy mjetet janë 25% në të njëjtën linjë	Përplasje	po ★★
Mjeti është në lëvizje me 20 km/h, makina afrohet me 60 km/h	Nuk ka përplasje	po ★★★★★
MOS NISJE		
Makina gjendet pas mjetit të ndaluar, i cili niset dhe në 10 km/h, frenon papritur	Nuk ka përplasje	po ★★★★★
PARKIM		
Makina del nga parkimi duke ecur prapa, ndërsa mjeti tjetër afrohet me 10 km/h	Nuk ka përplasje	po ★★★★★

Komenti: pamje e përgjithshme e shkëlqyer si në rastet e automjeteve të ndaluara, ashtu edhe kur janë në lëvizje, me Mazdën që i kaloi me sukses të gjitha provat. Me përjashtim të rastit kur Ufo ishte ndaluar në anë të rrugës me zbritje 75%, situatë në të cilën shumica e sistemeve kalojnë në krizë. Në këtë provë, Mazda pati pak luhajtje: në një rast u ul ndikimi, ndërsa në një rast tjetër frenoi saktë. Por, në katër tentativat e mbetura nuk arriti të shmanoë pengesën. Megjithatë, sinjalizimet për drejtuesin funksionuan gjithmonë në kohën e duhur.

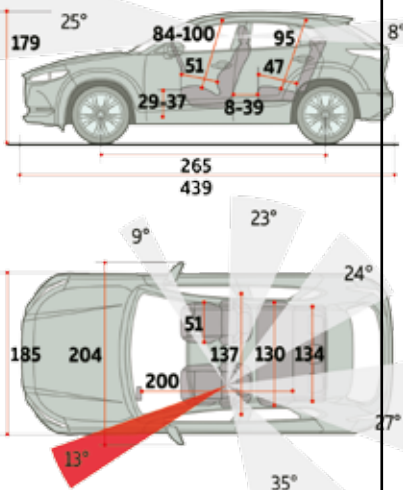
Vlerësimet Euro NCAP

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

Viti **n.d.** Këmbësorë **n.d.** Automjete **n.d.**

HAPËSIRA & SHIKUESHMËRIA

përmasat në centimetra, këndet në gradë



Këndet e errëta **131° (36%)**
Shikueshmëria e pasme (pengesa me lart. 70 cm) mbi **10** m

Shikueshmëria e kolonës së majtë

- I rritur ★★★★★
- Fëmijë ★★☆☆
- Biçikletë ★★★★★
- Vlerësimi i përgjithshëm** ★★★★★



BAGAZHI



përmasat në centimetra

Kapaciteti i përgjithshëm (litra)	349
prej të cilave nën dysheme (litra)	29
Lartësia e dyshemesë (cm)	74

◀ Këto dy CX-30 janë në shumë aspekte pothuajse identike, megjithëse është e domosdoshme që menjëherë të bëhet një dallim: motori i benzinës Skyactiv-G ka të adoptuar një sistem hibrid të butë 24 volt, një zgjidhje super e butë, e cila lejon që të krenohemi me homologimin hibrid, me avantazhet legjislative. Tani do flasim për prirjet. Te të dyja modelet në brendësi, ndryshon vetëm treguesi i kilometrazhit dhe xhirove të motorit. Dhe pajisjet, në thjeshtësinë e tyre absolute, përmbledhin pak filozofinë e kabinës, ku mbizotëron një kroskot me forma minimaliste, në shërbim të racionalitetit. Është solide, e ngurtë, e bërë mirë

dhe e siguruar në linja, crossoveri japoneze ka një infotainment të stilit klasik, por shumë i vlerësueshëm. Ju e menaxhoni atë me një rrotull dhe katër butona dhe përveç kësaj, ekrani pozicionohet shumë thellë, në mënyrë që të mos ketë nevojë për të ndryshuar fokusin midis rrugës dhe ekranit kur duhet të konsultoheni. Sidoqoftë, duhen mbajtur dy shënime: komandat në kroskot në të majtë të timonit janë pak të dukshme dhe për të parë se çfarë po shtypni, duhet të lëvizni kokën. Për më tepër, duke pasur parasysh mungesën e dritave në ndarjen mes sediljeve, gjatë drejtimit të makinës natën, ambienti është shumë i errët dhe ▶



MOTORE SKYACTIV-X

SHTRIHET FUQISHËM

Në foto modeli Skyactiv-X me 180 kuaj fuqi i mrekullueshëm, i cili arrin të ndërthurë avantazhet e motorit me naftë me ato të benzinës. Po cili është sekretit? Teknologjia Spark kontrollon injektimin e ngjeshur ose ndezjen e përzjerjes me kompresim të kontrolluar nga kandeleta. Kjo do të thotë që motori punon si me naftë gjatë një kohe të caktuar, ndërsa me shpejtësi më të madhe, kthehet në shfrytëzimin e djegies konvencionale si të motorëve të benzinës. Raporti i kompresimit është shumë i lartë (16,3:1), megjithatë nuk është i mjaftueshëm për të shkaktuar djegjen e përzjerjes, qëllimisht i tillë për të përmirësuar performancën. Pra, afër kandeletës injektohet një sasi e vogël përzjerje e pasur që më pas ndizet nga vet kandeleta. Zgjerimi i kësaj pjese të ngarkesës vepron si një lloj pistoni virtual, i cili rrit kompresimin e ngarkesës së mbetur që kështu ndizet

spontanisht. Rezultati është emetimi i ulët i CO₂, i favorizuar edhe nga hibridi i butë 24 volt, dhe për rrjedhojë konsumi i ulët. Në rrugë Skyactiv-X sillen në mënyrë natyrale. Motori vlerësohet për rregullsinë e tij të furnizimit dhe vendosmërinë në marrjen e xhirove deri në kufirin prej 6.500 xhiro/min. Prania e kompresorit vëllimor shërben për të garantuar moment përdredhës maksimal dhe fuqi të përshtatshme, madje edhe në prani të një përzjerje shumë të hollë, ajër-benzinë. Dhe për këtë arsye, nuk garantohet maksimumi i momentit përdredhës të njërive turbo duke mbërritur në 224 Nm moment përdredhës maksimal me 3.000 xhiro/min që megjithatë sigurojnë një paraqitje të mirë. Por, performanca duhet të kërkohej në pjesën sipër të xhirove, me ndihmën e kambios manuale me gjashtë raporte ose të kambios automatike opsionale.

Omar Abu Eideh



Motori

- 4 cilindra benzinë, kompresor
- Cilindrata 1.998 cm³
- Fuqia maks.
- 132 kW (180 kf)
- në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maks.
- 224 Nm në 3.000 xhiro/min
- Sistemi i butë hibrid me rrip, 24 volt

Transmisioni

- Traksion në rrotat e para

- Kambio manuale me 6 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 204 km/h
- 0-100 km/h 8,5 s
- Përshkueshmëria mesatare 21,7 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 266 cm
- Gjatësia 440 cm
- Gjerësia 180 cm
- Lartësia 154 cm
- Pesha 1.443 kg

Çmimi

- 33.950 €

SKYACTIV-G 2.0

Motori

- Montuar përpara tërthorazi, benzinë
- 4 cilindra në linjë
- Diametri i pistonit 83,5 mm
- Korsa 91,2 mm
- 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
- Bllok cilindrash dhe testata prej aliazi të lehtë
- 2 boshte me gunga në testatë, dopio sistem faze,
- çaktivizim i dy cilindrave
- 4 valvola për cilindër (zinxhir)
- Injeksion direkt
- Sistemi i butë hibrid me rrip, tensioni 24 volt

Transmisioni

- Traksion në rrotat para
- Kambio manuale me 6 marshe

Gomat

- Bridgestone Turanza T005A 215/55R18 95H
- Kit riparimi

Karrocera

- Trup çeliku, 2 vëllime, 5 dyer, 5 vende
- Aksi i parë MacPherson, bosht stabilizues
- Aksi i pasmë me rrota të ndërlidhura
- Susta helikoidale
- Amortizatorë hidraulikë
- Frenat me disk para autoventiluese, Abs dhe Esp
- Sistemi drejtimi me kremaljerë, asistencë elektrike
- Serbator 51 litra

Përmasat dhe pesha

- Hapi 266 cm
- Gjat. 440 cm - Gjerë. 180 cm - Lart. 154 cm
- Pesha 1.395 kg, me ngarkesë të plotë 1.927 kg,
- Bagazhi 422-1.398 dm³

Prodhuar në

- Hofu (Japoni)

SKYACTIV-D 1.8

Motori

- Naftë
- Diametri i pistonit 79,0 mm
- Korsa 89,7 mm
- Cilindrata 1.759 cm³
- Fuqia maksimale 85 kW (116 kf) në 4.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 270 Nm nga 1.600 në 2.500 xhiro/min
- Injeksion direkt i zakonshëm, turbo (me gjeometri të ndryshueshme) dhe intercooler
- Katalizator Lnt për NOx

Pesha

- Pesha 1.419 kg, me ngarkesë të plotë 1.949 kg



Mazda CX-30 me motor Skyactiv-X është tashmë në shitje me çmime që shkojnë nga 29.350 euro modeli Executive në 33.950 euro për atë Exclusive. Sipas kërkesës është edhe me kambio automatike me traksion integral



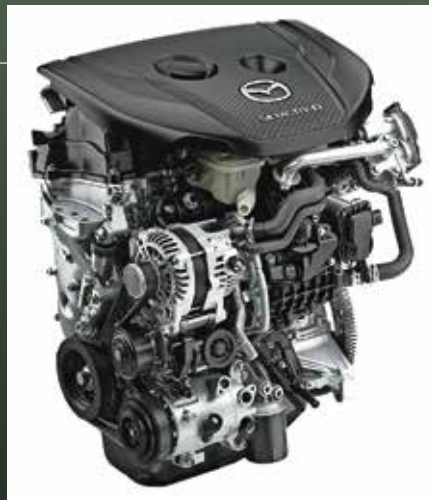
TEKNIKA

ZGJEDHJE ORIGINALE

Mazda nuk ofron zgjidhje origjinale vetëm në motorin inovativ Skyactiv-X, të përshkruar në faqen tjetër, por edhe në motorët normal të benzinës dhe naftës. I pari, si zakonisht në makinat e kompanisë japoneze, është një motor dy litra me një raport të lartë kompresimi, goditje të gjatë dhe injeksion të drejtpërdrejtë. Për më tepër, është i aftë të funksionojë vetëm me dy cilindra me ngarkesa të ulëta dhe me shpejtësi të ulët, për të përmirësuar performancën. Prandaj, për të arritur të njëjtën performancë, duhet të shtypet gazi më shumë dhe në këtë mënyrë kapaku hapet më shumë dhe humbjet e pompës zvogëlohen. Gjithashtu, për të kufizuar konsumin, motori është i pajisur me një sistem hibrid të butë të përbërë nga një gjenerator me rrip 24 volt, i cili zëvendëson gjeneratorin normal për të rikuperuar energjinë në ngadalësime dhe e ruan atë në një bateri kompakte



litiumi që e përdor më pas për të ndezur motorin apo në marrjen e shpejtësisë. Nga ana tjetër, motori me naftë 1.8-litërshe, ka një raport të ulët kompresimi (14,8:1), për të kufizuar në burim emetimet e oksidit të azotit. Nëse në të kaluarën, së bashku me riciklimin e gazit të shkarkimit Egr, ishte e mjaftueshme për të respektuar normat Euro 6, me kufizimet aktuale dhe më të rrepta Euro 6d-Temp, ishte e nevojshme të përdoret katalizatori me thithje Lnt.



Kjo është më pak efektive se Scr dhe përfshin një rritje të lehtë të konsumit të naftës, por nuk është aq komplekse dhe e shtrenjtë dhe bën pa reagjentin reduktues AdBlue. Në fund, duhet të theksohet se ndërhyrjet metalike speciale në kunjat e pistonit, Natural SoundSmoother, që luhaten në të njëjtën mënyrë, thithin një pjesë të lëkundjeve, të cilat kulmojnë në rreth 3,6 kHz. Kështu, ato kontribuojnë në kufizimin e nivelit të zhurmës së motorit.

R.B.

◀ çdo objekt që është në ndarje është pothuajse i padukshëm.

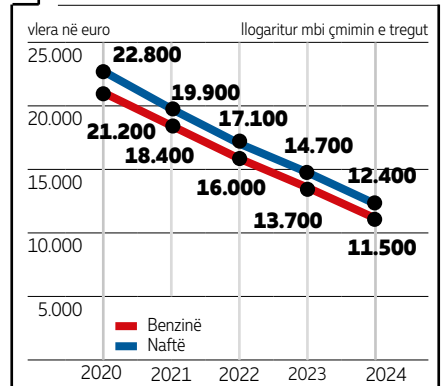
KAOSI MBETET JASHTË

Fakti që CX-30 është një mjet sportiv, nuk është çorientues për sa i përket hapësirës, sepse matjet e brendshme, të cilat janë më shumë se të drejta, janë në thelb të ngjashme me ato të Mazda3. Me katër vende është mjaft mirë dhe bagazhi ka një kapacitet të përshtatshëm, megjithëse ka disa rivalë që ofrojnë më shumë për sa i përket vëllimit. Nuk është e thjeshtë të gjesh më të mira, nëse flasim për cilësinë e rrugës. Në veçanti, izolimi i zërit

është vërtet i lavdërueshëm. Për ta realizuar këtë, është e mjaftueshme të hapni dhe të mbyllni një dritare ku kaosi i jashtëm mbetet jashtë, larg mjedisit të qetë dhe të mbytur në të cilin gjendeni brenda. Edhe reagimi i sistemit amortizues, megjithëse nuk ka një skemë të rafinuar të shumëfishtë në pjesën e pasme, është mjaft efektiv dhe kontribuon në krijimin e një komoditeti të përgjithshëm me cilësi të konsiderueshme.

Por, kënaqësia e vërtetë e CX-30 është të shijosh cilësitë e saj dinamike, me shkathtësinë që shfaqet që në kthesën e parë, ndjenjën e stabilitetit dhe lehtësinë e drejtimit në të ▶

RUAJTJA E VLERËS NË KOHË



Duke marrë në konsideratë një përkueshmëri prej 43.000 km (54.000 për motorin me naftë) në tre vitet e para dhe 65.000 km (82.000) në pesë vite.

Gomat 18 inç janë standarde në të gjitha modelet, përveç versionit Evolve, i cili është i pajisur me goma 16 inç. Bojërat e kuqe dhe gri janë speciale, ndërsa ngjyra metalizato standarde kushton 750 euro



VERSIONI ME BENZINË, MUND TË LLOGARISË EDHE NJË SISTEM HIBRID TË BUTË 24 VOLT





Poshtë në të majtë ekrani 8,8 inç, i cili komandohet nga rrotulla mbrapa levës së marshit (këtu poshtë). Një zgjidhje tradicionale, por efiçake, pasi redukton shpërqendrimet gjatë drejtimit të makinës



MUNDËSI BLERJE

DHURATA E MIRËSEARDHJES



KLIENTË PRIVATË

Debutimi i CX-30 në segmentin e crossover kompakt, është mbështetur nga propozimet që përqendrohen te shërbimet. Për shembull, paketa Celebration e vlerësuar 2.000 euro, përfshin garanci deri në 5 vite dhe 200.000 kilometra dhe programin e mirëmbajtjes me pesë kuponë të përfshirë. Për më tepër, ata që janë të regjistruar në programin "Më mbaj të informuar", përfitojnë një zbritje prej 30% për sa i përket aksesoreve origjinale të makinës. Nëse raporti çmim/pajisje në seri është mjaftueshëm konkurrues, ofertat me ulje të koncesionarëve, nuk i kalojnë 6-7%. Përveç kësaj, do të ketë një ulje prej 500 euro për ata që zgjedhin financimin e Mazda Advantage në 25-37 muaj me një normë interesi 3,99% ose 4,99%.

M.S.

(vlera me TVSH)



Mazda Advantage

Qira afatgjatë

	Benzinë	Naftë
Paradhënie	€ 6.100	€ 6.100
36 këste mujore nga	€ 366	€ 354

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

	Benzinë	Naftë
Paradhënie	€ 8.406	€ 8.406
36 këste mujore nga	€ 255	€ 299

Kushtet: Norma vjetore e interesit 3,99%, norma vjetore efektive globale 5,20% (5,10% në rastin e naftës). Vlera e së ardhmes e garantuar për të qenë e barabartë me koston e fundit prej 13.525 € në rastin e benzinës dhe 14.093 € në rastin e naftës. Janë të përfshira ndihma në rrugë, asistenca 24 orë në dhe tërheqja e modelit të përdorur dhe dorëzimi në shtëpi. Limiti është 45 mijë kilometra në tre vite.

AKSESORËT KRYESORË

	Çmime në euro	
	Benzinë	Naftë
Çmimi i tregut	30.050	32.250
Çmimi i veturës në provë	31.300	33.250
Airbag përpara, anësore e te xhamat	në seri	në seri
Airbag te gjunjët e drejtuesit	në seri	në seri
Hapje e dyerve pa çelës	në seri	në seri
Asistencë për ruajtjen e korsisë	në seri	në seri
Radio dixhitale (DAB)	në seri	në seri
Sinjalizim i këndeve të errët	në seri	në seri
Kambio automatike	2.000	2.000
Disqe 18 inç	në seri	në seri
Klimatizator automatik bi-zona	në seri	në seri
Fenerë Led	në seri	në seri
Frenim automatik emergjence	në seri	në seri
Ekran Head-up	në seri	në seri
Implant hi-fi (Bose)	në seri	në seri
Aksesorë të brendshëm materiale luksi	në seri	në seri
Bagazh elektrik	në seri	në seri
Rregullues aktiv i shpejtësisë	në seri	në seri
Sediljet përpara elektrike me memorie	në seri	në seri
Sediljet mbrapa me ngrohje	në seri	në seri
Sensorë parkimi para dhe mbrapa	në seri	në seri
Kamera 360°	në seri	në seri
Bojë metalizato	750	750
Bojë metalizato speciale	1.250¹	1.000¹

Me të kuqe: të pranishme në makinën e testuar.

Shënime: 1) Soul Red Crystal dhe Machine Gray.



**PËR ATË QË BËN SHUMË RRUGË,
NAFTA MBËTET ZGJEDHJA
MË E MIRË: 18,5 KM/LITËR**



CILËSIA

PËRPARIM I PREKSHËM

CX-30 ndjek rrugën e nisur nga Mazda që synon të ringrejë nivelin e cilësisë që kishte rënë disi te modelet e saj. Gjithçka ka nisur me Mazda 3. Kjo mund të shihet nga montimi i kujdesshëm i pjesëve të karrocisë dhe punimeve që janë shtuar, të cilat janë bërë mirë, edhe nëse kjo nuk ka ndodhur në shtresën transparente jo vetëm në ndarjen e motorit, por edhe në pjesën e pasme të derës së bagazhit. Kabina është ajo që tregon përparimin më të madh.

Kroskoti i riveshur thuajse i gjithë me plastikë të butë dhe i ndërtuar mirë, me komandat që janë të bukura për tu parë dhe të këndshme për tu përdorur. Sediljet lëkure ngjyrë të zezë zbkurohen me një shtresë të brendshme kafe që mund të shihet përmes vrimave të vogla në sedilje. Në fund të fundit, ka disa detaje që mund të përsosen, mes të cilave: mungesa e sinjaleve të vegjël, dritat në dyer ose katër rrathët plastikë për të fiksuar bagazhet.

R.B.

PËLQEHET

1. Montimi i karrocisë është i kurrar. Pjesët ndërmjet paneleve janë të përfshira dhe shumë uniforme.
2. Sistemi i dyerve përfshin një llambë që ndriçon të gjithë pjesën poshtë në momentin e hyrjes apo daljes nga makina.

NUK PËLQEHET

3. Shtresa transparente e bojës mungon jo vetëm në pjesën e motorit si zakonisht, por gjithashtu në derën e bagazhit dhe në disa pjesë të fshehura të dyerve.
4. Pjesa mbështetëse në tunelin qendror (për më tepër e punuar me mjeshtëri të hollë) nuk është rrrumbullakosur në mënyrë perfekte dhe mund të jetë e pakëndshme për mbështetjen.

JASHTË

Ndikimi i CX-30 është i dobishëm për montimin e kujdesur për panelet dhe formacionet e trupit, si dhe për ngjyrën e ndritshme dhe të shtruar mirë.

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

BRENDA

Zgjedhja e materialeve, dizajni i pjesëve të kabinës dhe funksionaliteti i mjeteve dhe komandave, tregon vullnetin e kompanisë për të ngritur cilësinë e makinave të saj.

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





◀ gjitha kushtet. Për të mos përmendur kambion manuale me elemente të thatë dhe të shkurtër, i cili duket se është marrë i gjithi nga MX-5, apo timoni që transmeton informacione gjithmonë në kohën e duhur. Natyrisht, e gjithë kjo vlen si për modelin CX-30 me benzinë, si për atë me naftë. Dhe ndryshimet në performancë midis dy makinave, të pajisura nga motorë kaq të ndryshëm teknik, janë më të kufizuara nga sa pritej. Motori turbodiesel me 116

kuaj fuqi është shumë i qetë në funksionim dhe gjithashtu me shtytjen që ka, shkon pa probleme deri në zonën e kuqe: një karakter, me pak fjalë, i ngjashëm me atë të një motori benzine. Nga ana tjetër, me shpejtësi shumë të ulët, është pak dembel dhe ndonjëherë kërkon shkallëzim për të rimarrë shpejtësi. E njëjta gjë, por e amplifikuar, ndodh në rastin e motorit me benzinë 2.0, jo shumë bujar për sa i përket momentit përdredhës maksimal dhe

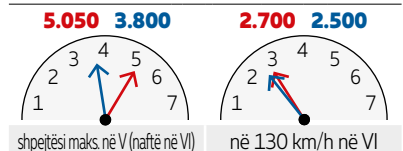
për këtë arsye më i rehatshëm për t'u rrotulluar në shpejtësi të madhe ku shfaqet shkëlqim dhe gjallëri. Megjithatë, të dy janë veçanërisht efikas, siç dëshmohet nga konsumi i regjistruar. Veçanërisht, modeli me motorin 1.8 naftë, ka një mesatare 18,5 km/litër dhe një distancë të konsiderueshme prej 20 kilometrazh me një litër në qytet. Motori 2.0 benzinë, i ndihmuar nga sistemi hibrid me 24 volt, shkon në një mesatare interesante prej 15 km/litër.

PERFORMANCA

SHPEJTËSIA

	Benzinë	Naftë
Maksimale	194,4	198,8

REGJIMI



Gabimi i takimetrit në 130 km/h (%) **2,5** **2,4**

PËRSHPEJTIMI

	Benzinë	Naftë
0-60 km/h	4,5	4,4
0-100 km/h	10,1	10,3
0-110 km/h	12,3	12,5
0-120 km/h	14,4	15,0
0-130 km/h	17,0	17,9
0-140 km/h	20,1	21,3
0-150 km/h	24,5	25,5
400 metra nga një ndalesë	17,2	17,3
Shpejtësia e daljes (km/h)	131,1	128,0
1 km nga një ndalesë	31,7	32,0
Shpejtësia e daljes (km/h)	164,3	161,2

PËRSHPEJTIMI NË VI

	Benzinë	Naftë
70-80 km/h	5,3/5,9	4,4/4,7
70-90 km/h	10,5/11,8	7,6/8,4
70-100 km/h	15,8/17,8	10,8/12,2
70-110 km/h	21,5/24,3	14,3/16,3
70-120 km/h	27,5/31,3	17,9/20,4
30-60 km/h në të III	6,6	5,3

FRENIMI

	Benzinë	Naftë
100 km/h me ngarkesë minimale	40,3	40,6
130 km/h me ngarkesë minimale	67,9	70,7
100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr	45,3	44,8
100 km/h në asfalt të lagur + akull	132,8	134,3

REZISTENCA E FRENAVE

	Benzinë	Naftë
10 frenime nga 100 km/h me ngarkesë të plotë	40,0	41,7
2	40,5	41,5
3	40,8	41,7
4	41,9	41,7
5	41,1	41,3
6	41,6	41,9
7	41,1	42,2
8	41,6	42,1
9	40,2	42,6
10	42,4	42,4

KONSUMI

PËRSHKUESHMËRIA NË VI

	Benzinë	Naftë
90 km/h	22,3	22,5
100 km/h	19,3	19,7
130 km/h	13,7	14,6
140 km/h	12,4	13,6

PËRSHKUESHMËRIA MESATARE & AUTONOMIA

	Benzinë	Naftë
Qytet	13,7	20,0
km	698	1.018
Ndërrurbane	17,7	21,1
km	901	1.076
Autostradë	14,4	15,3
km	735	778
Mesatarja reale	15,0	18,5
km	764	942
Mesatarja e homologuar	19,6	22,7
km	1.000	1.158

PROVA DINAMIKE

KAPJA ME ASFALTIN

	Benzinë	Naftë
Përshpejtimi anësor	0,91	0,91
	★★★	★★★★

QËNDRUESHMËRIA

	Benzinë	Naftë
Ndërrimi i dyfishtë i korsisë në asfalt të lagur	81	81
	★★★★☆	★★★★☆
Ndërrimi i korsisë në vijë të drejtë	160	160
	★★★★★	★★★★★
Ndërrimi i korsisë në kthesë	105	103
	★★★★★	★★★★★

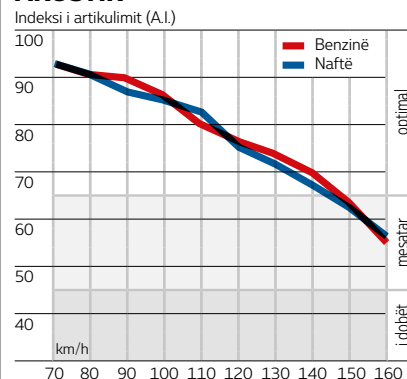
E qëndrueshme, e bindur dhe me një paketë elektronike që ndërhyjnë në mënyrën e duhur në momentin përshatshëm. Mazda CX-30, në të dy versionet, benzinë dhe naftë, ka shfaqur sjellje të zgjuara dhe efikase në të gjitha testet tona të stabilitetit. Tendanca e vogël e boshtit të pasëm për të zgjeruar trajektorën gjatë kalimit, ndihmon për ta bërë makinën më të shkathët gjatë manovrave për të kaluar pengesat si edhe gjatë ndryshimit të drejtimit. Megjithatë, trajektorja në kthesë nuk e vendos asnjëherë në vështirësi drejtuesin e makinës dhe qëndrueshmëria hyn në aksion në një mënyrë të saktë dhe shumë pak të ndjeshme. Për sa i përket mbajtjes së rrugëve të pastra, shifrat nuk janë të jashtëzakonshme: 0,91 g në gjendje normale.

MANOVRUESHMËRIA

	Benzinë	Naftë
Diametri minimal i kthesës (metra)	11,5	11,5
Rrotullime të timonit	2,9	2,9
Pesha e timonit në manovër (kg)	1,8	1,8
Pesha e freksionit statike/dinamike (kg)	9,4/11,7	9,5/11,9

KOMFORTI

AKUSTIK

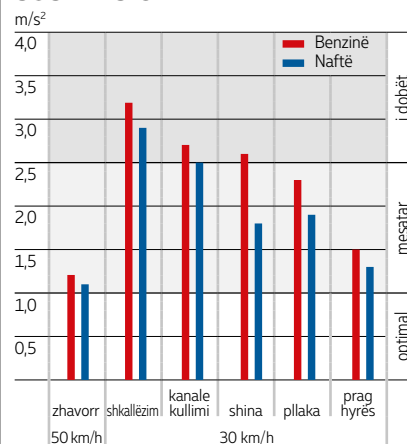


km/h kushtet	Benzinë	Naftë
50 në asfalt	55,0	56,8
50 në asfalt drenazhues	65,0	66,7
50 në zhavorr	73,8	75,0
Përshpejtim maksimal	73,5	74,5

START&STOP (vibrimet sedija e drejtuesit)

	Benzinë	Naftë
Nisje	0,07	0,17
Ndalim	0,07	0,04
Regjim minimal	0,02	0,02

SUSPENSIONE



TË DHËNAT E VETURËS

PESHA

	Benzinë	Naftë
Në kushtet e provës (kg)	1.519	1.546
Shpërndarja e masës	61%	39%
	62%	38%

AERODINAMIKA

	Benzinë	Naftë
Cx rrugor	0,321	0,315
Sipërfaqja ballore (m²)	2,316	2,316

2019 MAZDA CX-3

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



DRIVE TOGETHER



ZOOM-ZOOM



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

VLERËSIMI

POZICIONI I DREJTIMIT

Mjaftojnë vetëm disa rregullime për t'u ndjerë menjëherë të qetë. Sedilja qëndron siç duhet, pedalet janë të rreshtuara mirë dhe ju kenë në duar një timon gati vertikal. Ndjesi të shkëlqyera.



KROSKOTI DHE KOMANDAT

Me një dizajn shumë të koordinuar dhe minimalist, pjesa e komandave tregon një racionalitet të mirë, përveç disa butonave, jo shumë të dukshëm, të vendosur në të majtë të timonit.



INSTRUMENTET

Instrumentet janë një zgjedhje padyshim klasike, por shumë të qartë në dhënien e informacionit të nevojshëm. Për dashamirët e modelit, është gjithashtu standard ekrani head-up.



INFOTAINMENT

Ka ende çelësin praktik, i cili ju shpërqendron më pak gjatë drejtimit. Ekranit është i pozicionuar në thellësi për të mos pasur nevojë të ndryshoni fokusin.



KLIMATIZATORI

Zona automatike është shumë e arritshme për t'u përdorur dhe efektive në funksionim, veçanërisht për sa i përket stabilitetit të temperaturës. Ka edhe kanalet e pasme.



SHIKUESHMËRIA

Ka disa kufizime në pamjen anësore, me pasqyrën dhe pjesët anësore që fshihin pengesat. Gjithashtu, mbrapa në ¾ ka zona me hije. Kamera 360° është e nevojshme.



CILËSIA E MONTIMIT

Bëhet mirë aty ku duhet, d.m.th në zonat më të dukshme: veshje të buta, tapiceri me material të shtrenjtë dhe bashkime precize. Ndërhyrjet janë të kufizuara në shtyllat në zona të fshehura.



AKSESORËT

Modeli Exclusive është më i pasuri nga katër modelet dhe ka gjithçka: nga dritat aktive deri te sistemi multimedial me navigator dhe faqet Apple CarPlay dhe Android Auto.



PAJISJET E SIGURISË/ADAS

Edhe këtu, paketa është e kompletuar: frenim automatik në rast emergjence, rregullator aktiv i shpejtësisë, ruajtja e korsisë, monitorim mbrapa të këndeve të errët.



HAPËSIRA

Hapësira është në përpjesëtim me dimensionet e jashtme kompakte: e përshtatshme, por jo shumë e madhe. Ka lehtësi për katër persona dhe ju asnjëherë nuk ndjeheni të shtrënguar, madje edhe në sediljet mbrapa.



BAGAZHI

Vëllimi është i matur: në përputhje me Mazda3, por me shtimin e rreth tridhjetë litrave nën dyshemenë e ngarkesës, në një total prej 349 litrash. Dera elektrike e bagazhit është standarde.



KOMFORTI

Një nga cilësitë e tij më të mira, i cili vlerësohet para së gjithash falë izolimit të lavdërueshëm të tingullit në kabinë. Sistemi i amortizimit është gjithashtu efektiv, megjithëse prapa është pak i thatë.



MOTORI

Një motor me benzinë dhe një me naftë janë mjaft të ngjashëm në performancë. Shumë të lëngshëm dhe të rregullt në shpërndarje. Ato nuk shkëlqejnë, megjithatë përgjigjen mirë ndaj shpejtësive të ulëta dhe privilegjojnë ruajtjen e shpejtësisë. Efikasiteti i lartë.



PËRSHPËJTIMI

Gjithashtu në këtë rast rezultati është pothuajse identik, me dallime milimetrike midis dy motorëve. Në përgjithësi, të dy CX-30 sillen si duhet.



RIMARRJA E SHPEJTËSISË

Këtu hendeku është i qartë. Nafta ka një disponueshmëri më të lartë të momentit përdredhës me shpejtësi të ulët dhe ndryshon ritmin më shpejt. Shpesh, me benzinë, duhet të përdorësh ngjitjen e raporteve.



KAMBIO

E këndshme si ajo e një MX-5: levë e shkurtër, brenda mundësisë, e cila favorizon ndërrime të shpejta dhe gjithmonë të sakta. Hapësira e raporteve gjithashtu është korrigjuar.



TIMONI

Nëse do të ishte më i gatshëm, do të ishte plotësisht i përsosur i pamjes së mirë dinamike të CX-30. Sidoqoftë, është i lehtë në manovrim, më i saktë dhe ofron një ndjenjë të përshtatshme.



FRENAT

Sistemi siguron hapësirë të kufizuar dhe një performancë të mirë të përgjithshme, me pak lodhje. Në testin diferencial, të dyja janë vërtet të gjata.



SJELLJA DINAMIKE

Një SUV që nuk duket i tillë mes kthesave: i shkathët, i menaxhueshëm, me rrotullim të frenuar mirë dhe stabilitet i konsiderueshëm. Elektronika është akorduar për të qenë minimaliste në ndërhyrje.



KONSUMI

Ata janë dy motorë shumë efikas, të cilët kënaqen me pak karburant: mesatarisht 15 km/litër ai me benzinë dhe 18,5 ai me naftë, që shkon në qytet në 20 km/litër.



ANËT POZITIVE

Qetësia. Kujdesi i shprehur për izolimin e zërit në kabinë është i jashtëzakonshëm, me një mjedis të mbytur edhe në rastin e motorit me naftë.

Kënaqësia në drejtim. Kambio fantastike, pak rrotullim dhe sjellje e zgjuar. Një SUV i këndshëm për t'u drejtuar.

ANËT NEGATIVE

Rimarrja e shpejtësisë. Të dy motorët, por veçanërisht ai me benzinë, nuk kanë energji në fund: ata që janë me nxitim do të duhet të përdorin kambion.

Frenat. Kur ecja është e ulët dhe jo homogjene, të dy motorët janë të gjatë. Mirë në situata të tjera.





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!

GODITJA E BISHTIT

CLASSE A SEDAN vs CLA

Mercedes dyfishon ofertën e baby-Benz me versionin 3-vëllimsh të "A". Ja ku është së bashku me gjeneratën e dytë të motrës coupé me katër dyer. Për ta thënë shkurt, sedanët e Shtutgartit janë të gjallë dhe të mirë

nga **Lorenzo Facchinetti** • fotot nga **Massimiliano Serra**

A 180 D SEDAN AUTOMATIC PREMIUM

ÇMIMI	MOTORI	FUQIA MAKSIMALE	KONSUMI		EMETIME CO ₂	
35.886 €	L4 turbodiesel 1.461 cm³	85 kW (116 kf)	I homologuar	Real	I homologuar	Real
			26,3 km/l	19,6 km/l	100 g/km	135 g/km



CLA 250 AUTOMATIC 4MATIC PREMIUM

ÇMIMI	MOTORI	FUQIA MAKSIMALE	KONSUMI		EMETIME CO ₂	
50.840 €	L4 turbobenzinë 1.991 cm³	165 kW (224 kf)	I homologuar	Real	I homologuar	Real
			15,4 km/l	13,5 km/l	148 g/km	177 g/km

E shtë e qartë se diku ekzistojnë akoma amatorët e sedanëve. Sepse do të ishte e pamundur që të shpjegohej se pse një prodhues si Mercedes ende vazhdon të prodhojë një numër modelesh 3-vëllimësh për të gjitha shijet, për më tepër në një moment historik ku prej disa kohësh në treg ka një rënie të kësaj kategorie në krahasim me crossover. Sigurisht, në rastin e Mercedes është mbi të gjitha një çështje kulture dhe tradite. Modelet S dhe E i përkasin trashëgimisë së markës dhe prandaj janë të paprekshme. Megjithatë,

në rastin e versioneve më të përballueshme, është ndoshta një përpjekje për të provuar sërish një kartë që funksionoi disa dekada më parë. Mos harroni modelin 190 që në vitet 80-të u riemërua baby-Benz. Ky model i markës gjermane afrooi një shtresë më të re në moshë dhe klientë fitues. Të njëjtën gjë, por në përmasa pak më të vogla bëri edhe seria e parë e CLA që solli në Shtutgart gjak të ri. E njëjta gjë që synon të përsëritet me gjeneratën e dytë. Ashtu si edhe Classe A, që për herë të parë prezanton versionin me bisht dhe emër Sedan.

Rasti për të krahasuar dy modelet është

perfekt. Në kuadrin e ndryshimeve shumë të vogla, pasi ato janë njëlloj, si në mekanikë, ashtu edhe në pjesën e brendshme, kërkohet që feneri të gjejë dallimet. Më i dukshëm është çmimi, ku për të njëjtin motor, CLA kushton nga 4.420 në 5.450 euro më shumë, por në rastin tonë, hendeuku zgjerohet në gati 15 mijë euro, sepse të dy makinat në provë janë të pajisur nga motorë me antipode. Një shifër e rëndësishme që justifikohet nga pozicionimi më lart i CLA, me një shtesë gjatësie dhe një trup makine shumë e kërkuar duke pasur edhe një profil stilistik, ndërsa ka edhe disa kujtime ►



FYTYRË E NDRYSHME

Fenerët përpara (Led standarde në të dy rastet) kanë një prerje të ndryshme. Në Classe A Sedan (në foton këtu në të djathtë) kanë një shtrirje më horizontale dhe së bashku me grilën më pak të theksuar përpara, i japin një pamje pak më agresive

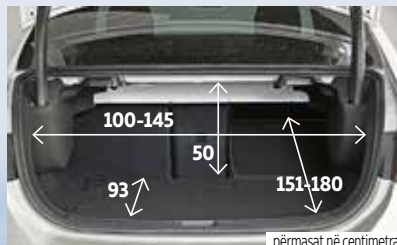


NDARJE NGARKESE

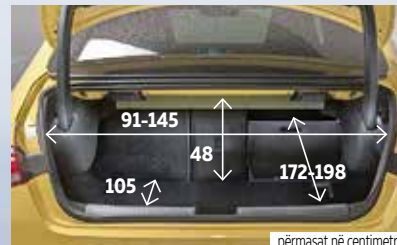
PËR RRETH 30 LITRA MË SHUMË

Në pjesën e bagazhit, CLA është 14 cm më e gjatë në krahasim me modelin A Sedan. Ndryshimet nuk janë të vogla. Me rreth 30 litra më shumë dhe një thellësi më të madhe, CLA është pak më e shfrytëzueshme. Ndërsa, motra e saj ka pragun e bagazhit 10 cm më të ulët, gjë që lehtëson manovrimin. Korniza identike, ndërsa cilësia e veshjes është diskrete dhe pjesa e shiritit plastike. Mbeshtetëset mund të zhblokohen direkt nga bagazhi që mund të ndahet në 40-20-40.

Kapaciteti i përgjithshëm (litra)	378
prej të cilave nën dysheme (litra)	-
Lartësia e dyshemesë (cm)	67



Kapaciteti i përgjithshëm (litra)	407
prej të cilave nën dysheme (litra)	-
Lartësia e dyshemesë (cm)	77



**CLA FRYMËZOHET
QARTË NGA CLS DHE
NGA AMG GT COUPÉ 4**



BISHT I ASHPËR

CLA (foto këtu në të djathtë) shfaq një pjesë të pasme me një prani të madhe skenike, të frymëzuar nga ajo e AMG GT Coupé 4. Pjesa e targës mbrapa është zhvendosur poshtë dhe fenerët janë të zgjatur. Dizajni i derës së bagazhit bën që bishti të duket më muskuloz

krahasim

DY KABINA THUAJSE NJËLLOJ

Brenda janë pothuajse si binjake. Te modeli A Sedan, zona mbrapa ka më shumë vëllim, si për sa i përket hapësirës mbi kokë, ashtu edhe për aksesin dhe shikueshmërinë. Dallimi tjetër i vetëm ka të bëjë me një paraqitje të ndryshme të vendeve të vendosjes së objekteve dhe me një pozicionim ndryshe të folesë për Usb (në foto ajo e modelit A)



CLA 250

Motori

- 4 cilindra në linjë, turbobenzinë
- Cilindrata 1.991 cm³
- Fuqia maks. 165 kW (224 kf) në 5.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maks.
- 350 Nm në 1.800 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion integral
- Kambio automatike me dopio freksion me 7 marshe

Gomat

- Pirelli Cinturato P7 225/45R18 91W
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 273 cm
- Gjatësia 469 cm
- Gjerësia 183 cm
- Lartësia 144 cm
- Peshë 1.550 kg

A 180 D

Motori

- 4 cilindra në linjë, turbodiesel
- Cilindrata 1.461 cm³
- Fuqia maks. 85 kW (116 kf) në 4.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maks.
- 260 Nm nga 1.750 në 2.500 xhiro/min

Transmisioni

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

Gomat

- Pirelli PZero 225/40R19 93W
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 273 cm
- Gjatësia 455 cm
- Gjerësia 180 cm
- Lartësia 145 cm
- Peshë 1.455 kg

Të dhëna teknike për makinat në provë





Në të dyja makinat, kroskoti është njëlloj.
 1. Butonat e vegjël në timon për të menaxhuar paraqitjen e instrumenteve. 2. Paneli dixhital përfshin elementë të përcaktuar ose të rregullueshëm. 3. Ekran i impiantit Mbux. 4. Leva e marshit në timon. 5. Komandat e klimatizatorit të rregullueshëm edhe me zë. 6. Touchpad në pjesën e hapësirës qendrore për të kontrolluar infotainment. 7. Mbajtësja e dyfishhtë dhe foleja për vendosjen e Usb-C. 8. Leva për të ndryshuar mënyrat e drejtimit të makinës. 9. Në sirtarin qendror ka edhe dy fole të tjera për Usb-C.

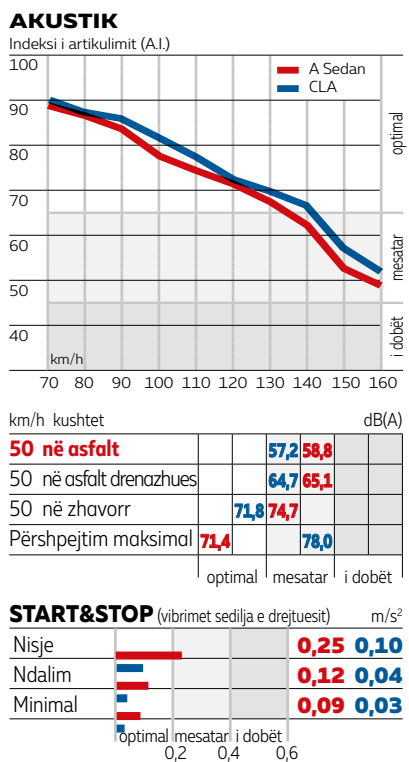
PERFORMANCA

SHPEJTËSIA		km/h
	A Sedan	CLA
Maksimale (e limituar te CLA)	194,8	252,3
REGJIMI		xhiro/min
Shpejtësi maks. në D	3.900	5.100
Në 130 km/h në VII	2.150	2.100
Gabimi i takimetrit në 130 km/h (%)	0,3	2,0
PËRSHPEJTIMI		sekonda
0-60 km/h	4,3	3,1
0-100 km/h	10,5	6,6
0-120 km/h	15,1	9,1
0-130 km/h	17,8	10,5
400 m. nga një ndalesë	17,2	14,7
Shpejtësia e daljes (km/h)	128,0	154,5
1 km nga një ndalesë	31,9	26,8
Shpejtësia e daljes (km/h)	163,3	199,9
PËRSHPEJTIMI NË D		(me ngarkesë min/maks) sekonda
70-90 km/h	4,2/4,5	3,1/3,3
70-120 km/h	10,8/12,2	6,6/7,3
70-130 km/h	13,6/15,5	8,1/9,2
30-60 km/h në të III	4,4	3,5
FRENIMI		
100 km/h me ngarkesë minimale	metra 38,2	41,5
	g 1,03	0,95
160 km/h me ngarkesë minimale	metra 95,8	106,0
	g 1,05	0,95
100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr	metra 43,0	48,1
	g 0,92	0,82
100 km/h në asfalt të lagur + akull	metra 120,7	118,0
	g 0,33	0,33

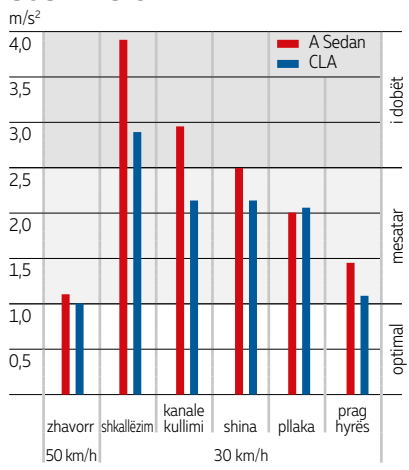
KONSUMI

PËRSHKUESHMËRIA NË D		km/litër
	A Sedan	CLA
90 km/h	25,3	18,6
100 km/h	23,0	17,3
110 km/h	21,0	16,1
130 km/h	17,4	13,9
140 km/h	15,9	12,9
PËRSHKUESHMËRIA MESATARE DHE AUTONOMIA		
Qytet	km/litër 19,0	11,3
	km 949	574
Ndërrurbane	km/litër 22,0	16,1
	km 1.099	823
Autostradë	km/litër 18,2	14,5
	km 911	737
Mesatarja reale	km/litër 19,6	13,5
	km 978	688
Mesatarja e homologuar	km/litër 26,3	15,4
	km 1.315	770

KOMFORTI



SUSPENSIONE



TË DHËNAT E VETURËS

PESHA

	A Sedan	CLA
Në kushtet e provës (kg)	1.609	1.694
Shpërndarja e masës	61%	39%
	59%	41%

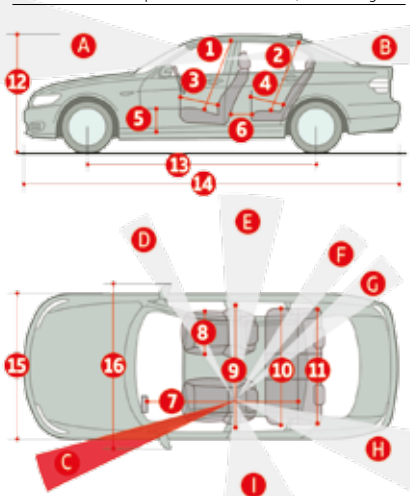
AERODINAMIKA

	A Sedan	CLA
Cx rrugor	0,271	0,277
Sipërfaqja ballore (m ²)	2,224	2,244

HAPËSIRA & SHIKUESHMËRIA

Dallimet mes dy sedanëve janë shumë minimale dhe ato përqendrohen të gjitha në pjesën mbrapa të makinave. Prirja e tavanit të CLA për të qenë më e pjerrët, bën që të reduktohet lartësia në 4 cm për atë që ulet mbrapa, ndërsa përmasat e tjera janë identike. Për sa i përket shikueshmërisë, format e ndryshme të pjesëve të dritareve dhe xhami i pasmë, i garantojnë A Sedan një pamje mbrapa më të mirë.

përmasat në centimetra, këndet në gradë



PËRMASAT BRENDA DHE JASHTË

	A Sedan	CLA	A Sedan	CLA
1	83-99	83-96	9	128 131
2	91	87	10	120 120
3	51-56	51-56	11	105 91
4	47	47	12	145 144
5	24-35	24-35	13	273 273
6	4-38	4-38	14	455 469
7	203	203	15	190 192
8	49	49	16	199 201

SHIKUESHMËRIA

	A Sedan	CLA	A Sedan	CLA
A	18	18	F	10 25
B	9	7	G	15 -
C	9	10	H	17 31
D	8	10	I	37 36
E	11	15		

Këndet e errëta **A Sedan 107° (30%) CLA 127° (35%)**

Shikueshmëria e pasme (pengesa me lart. 70 cm) mbi **10 m** mbi **10 m**

Shikueshmëria e kolonës së majtë

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

◀ të motrave më të mëdha CLS dhe AMG GT me katër dyer. Stili i hollë përfshin disa dallime të vogla praktike në kabinë (shiko diçiturën në faqen 146) dhe shumë pak për sa i përket ndjesive. Dy sedanët mjaft dinamikë, dallohen nga disa nuanca për sa i përket handling dhe rehatisë, për shkak të zgjidhjeve të ndryshme teknike të miratuara. Modeli A me motorin 1.5 turbodiesel ka urë lidhëse, ndërsa CLA me motor 2.0 turbobenzinë dhe traksion 4Matic, ka boshtin e pasmë multilink. Në modelin A, gomat janë 19 inç (opsionale), ndërsa te modeli i dytë CLA janë 18 inç, e cila është më e rehatshme.

Në fund të fundit, thelbi ndryshon pak. Të paktën derisa të flasim për shtytjen, për shkak të dy motorëve shumë të ndryshëm, por në çdo rast të pranishëm në listën e çmimeve. Modeli A 180 d Sedan, i përforcuar me një Cx të jashtëzakonshëm, ashtu si edhe CLA, ka një konsum mesatar 19,6 km/litër dhe jashtë përshkueshmërisë normale në qytet dhe autostradë (respektivisht 19 dhe 18,2 km/litër). Por, kjo nuk do të thotë që performanca e Classe A është modeste, edhe pse ka vetëm 116 kuaj fuqi dhe motor 1.5 naftë me origjinë nga Renault, ndërsa i përgjigjet shumë mirë çdo shpejtësie. Sigurisht, është një histori tjetër ajo me motorin 2.0 turbobenzinë me 224 kuaj fuqi në modelin CLA 250. Nuk jemi në planetin AMG, por brenda kofanos ka një substancë të mjaftueshme për t'u afruar orbitës së saj, për më tepër me një konsum me të vërtetë të pranueshëm: 13,5 km/litër.



VLERËSIMI

POZICIONI I DREJTIMIT

Sediljet identike te të dyja, korrekte në gjeometri dhe në gjendje që të kënaqin këdo.



KOMFORTI

Ura lidhëse dhe goma 19 inç për A Sedan, ndërsa CLA ka sistem multilink dhe goma 18 inç, që rezultojn më e rehatshme.



KROSKOTI & KOMANDAT

Pjesa e komandave kënaqin për stilin që kanë, cilësinë dhe ergonominë. Ju duhet të mësoheni me ndryshimin në timon.



MOTORI

Motori 1.500 naftë me origjinë nga Renault, është i plotë dhe konsumon pak. Ka shumë entuziazëm, veçanërisht në shpejtësi të ulët te motori 2.0 turbo.



INSTRUMENTET

Paneli dixhital i rikonfigurueshëm ofron një mori kombinimesh. Jo gjithmonë i lehtë për tu menaxhuar.



PËRSHPEJTIMI

Mjaftueshëm i shkëlqyer modeli A 180 d me 116 kuaj fuqi, edhe pse nuk mund të krahasohet me CLA 4x4 me 224 kuaj fuqi.



INFOTAINMENT

Është në majë të tregut, e zgjerueshme, e pasur me funksione, me komanda zanore të besueshme dhe ndërfaqe intuitive.



RIMARRJA E SHPEJTËSISË

Motori me naftë është i përgatitur mirë me kambio reaktive dhe çift rrotullues i fortë. Ashtu si motra që qëndron një hap më lart.



KLIMATIZATORI

Impiant i qëndrueshëm dhe efikas, ku edhe zona mbrapa është e pajisur me dalje për ajrin. Kontrollon edhe me zë.



KAMBIO

Një dopio freksion i lëvizshëm dhe i shpejtë që përshtatet thuajse në çdo situatë, kjo falë një logjike të studiuar mirë.



SHIKUESHMËRIA

Është e mirë te Classe A, ndërsa te CLA shikueshmëria mbrapa është pak më e ulët.



TIMONI

Me një ngarkesë mjaft të lartë, ka një reagim preciz, edhe në kënde të vegjël.



CILËSIA E MONTIMIT

I është kushtuar rëndësi detajeve dhe materialeve cilësore. Çdo gjë është lidhur mirë pa rrëmujë.



FRENAT

Ngjitja e ndryshme e bën A Sedan më performues. Të dyja zgjasin në frenim.



AKSESORËT

Pajisje Premium për të dyja, nga më të pasurat. Dhe ekziston mundësia për të rritur buxhetin.



SJELLJA DINAMIKE

Të dyja janë mjaft të shkathëta dhe reaguese, veçanërisht Classe A, kjo për shkak edhe të gomave opsionale prej 19 inç.



PAJISJET E SIGURISË/ADAS

Te të dyja ofrohet standard frenimi automatik dhe rregullimi i shpejtësisë. Është opsionale ndihma e nivelit të 2-të në drejtim.



KONSUMI

Modeli A 180 d ka konsum prej hibridi: mesatarisht rreth 20 km/litër. Jo keq edhe 13,5 km/litër te motori turbobenzinë.



HAPËSIRA

Mund të udhëtoni shumë mirë katër persona ku ka hapësirë të mjaftueshme. Edhe mbrapa, ku CLA ka 4 cm më pak në lartësi.



ANËT POZITIVE

A Sedan Konsum shumë i ulët në çdo situatë drejtimi.

ANËT NEGATIVE

A Sedan Rehatia, në pjesën mbrapa nuk është shumë e lartë.

BAGAZHI

Në krahasim me Classe A me pesë dyer, Sedan ofron rreth 70 litra më shumë, ndërsa CLA 100. Finiturat të përmirësuara.



CLA

Performancë e lartë falë motorit energjik 2.0 turbo.

CLA

Aksesi e hapësira mbrapa janë më të vogla në krahasim me A.





GJASHTË TITUJ NË FORMULA 1, FERRARI DO LUIS HAMILTON

Piloti anglez nuk ka mohuar zërat për një transferim të bujshëm në 2021-in. 34-vjeçari: Nuk ka asgjë të keqe që të shohësh edhe mundësi të tjera

Pas fitimit të titullit të gjashtë kampion në Formula 1, si dhe pasi arriti ta mbyllte në vend të parë edhe garën e fundit të kampionatit në Abu Dabi, Luis Hamilton rikthehet të flasë për të ardhmen. Britaniku konfirmon zërat e para disa javëve ku në mediat italiane u fol për takime me tij dhe presidentit të Ferrarit, Xhon Elkan. Kujtojmë që Hamilton ka vendosur diktatin e tij në Formula 1 prej disa vitesh dhe po e dominon këtë kampionat. "Nuk shikoj asgjë të keqe", kështu iu përgjigj piloti i Mercedesit pyetjes për takimet e mundshme me bosin e "Kokëkuqes". Hipoteza që e shikon Hamiltonin në vitin 2021 në radhët e Ferrarit, me sa duket është e mundshme, pasi edhe vetë piloti nuk e mohon diçka të tillë, ndonëse 34-vjeçari ka pranuar gjithashtu se bisedimet për rinovimin e kontratës me Mercedesin po ecin përpara. Vet shefi i "Shigjetës së argjendtë", Toto Volf ka thënë se është i qetë lidhur me rinovimin e kontratës së kampionit të botës.

TAKIMI

Ndonëse në skuadrën Mercedes duken të qetë për sa i përket të ardhmes së kampionit të tyre, në Itali vazhdojnë të besojnë se gjithçka mbetet e hapur. Kjo për vet faktin se 6 herë kampioni i botës nuk i ka mohuar takimet me Xhon Elkanin dhe se kriteri i vetëm i zgjedhjes për të ardhmen ka të bëjë me të pasurin e një makine fituese. "Natyrish, gjithçka ndodh me dyer të mbyllura, mbetet private, ashtu sikurse personi që takohesh për të biseduar. Për shumë vite nuk jam ulur dhe nuk kam parë asnjë opsion tjetër, pasi kam ecur drejt gjithnjë në të njëjtin rrugë. Mendoj se jam sërish në të njëjtin drejtim dhe nuk ka mundësi shumë të mëdha për ta ndryshuar këtë, por gjithashtu



mendoj se nuk ka asgjë të keqe të shikosh edhe mundësi të tjera", deklaroi Hamilton, duke lënë gjithçka hapur për të ardhmen.

Hamilton kërkon të fitojë edhe për shumë kohë: "E di që edhe Toto Volf po shqyrton opsionet për të ardhmen dhe vetëm ai e di se çfarë është më mirë për të. Kështu që le të presim. Adhuroj vendin në të cilin ndodhem dhe sigurisht që nuk kam arsye urgjente për të cilat duhet të nxitohem. Por, nga ana tjetër mendoj se është diçka inteligjente për mua që të mendoj edhe për të ardhmen, pasi mund të jetë edhe periudha e fundit e karrierës ku do të kem mundësinë ta bëj diçka të tillë. Unë dua të vazhdoj të fitoj dhe të jem në gjendje për të luftuar me këta djem të rinj. Por, vërtet nuk mund t'ju them se çfarë do të ndodhë", përfundoi Luis Hamilton duke lënë kështu të hapur mundësinë e një prej transferimeve më të bujshme në Formula 1. Kujtojmë se piloti britanik ka kontratë me Mercedesin edhe për sezonin e ardhshëm, nga e cila përfiton rreth 50 milionë dollarë në sezon.

Ferrari mbetet në krye të listës. Në pritje të nisjes së kampionatit Formula 1 2020 në 15 mars në Australi, "kokëkuqja" fiton një çmim prestigji. Sipas Brand Finance, shoqërisë së pavaruar lider në botë për sa i përket vlerësimit ekonomik të markave, Ferrari është marka më e fortë në botë për të dytin vit radhazi.

Në rritje

Me një Indeks të Forcës së Markave (BSI) prej 94,1 nga 100, Ferrari pozicionohet në krye së bashku me vetëm 12 marka të tjera që kanë arritur të marrin vlerësimin maksimal AAA+. Raporti i Brand Finance Global 500 20201 të prezantuar në Davos gjatë Forumit



Ekonomik Botëror, llogarit një vlerë prej 9,1 miliardë dollarësh të markës Ferrari, një rritje prej 9%, kjo falë shitjeve që kanë shkuar mirë dhe forcës së përgjithshme të markës. Në pritje të fitoreve në pistë, në Maranello kanë tashmë një motiv për të buzëqeshur.

Për Brand Finance që është shoqëria lider në botë për sa i përket vlerësimit ekonomik të markave, Ferrari është në krye me një vlerë prej 9,1 miliardë dollarësh dhe me një rritje prej 9%

Prezantimi

Ndërkaq, skuadra e kuqe është plotësisht gati për kampionatin Formula 1 për këtë vit që do të nisë në mesin e muajit mars. Dhe për një ditë, zemra e Ferrarit nuk do të punojë në Maranello në Modena, por në Reggio Emilia. Do të jetë Teatri historik "Romolo Valli" në atë qytet që të martën e 11 shkurtit, do të presë lançimin e makinës 1-vendëshe të Ferrarit që do të garojë në sezonin 2020 të Formula 1. Gjithçka do të nisë në orën 18:30, ndërsa përveç atyre që do të jenë në sallë, tifozët do të kenë mundësi ta ndjekin eventin "live" në rrjetet sociale të skuadrës së kuqe në Facebook, Instagram dhe Twitter. Ferrari që është skuadra e vetme pjesëmarrëse e përhershme në Formula 1, ka zgjedhur Reggio Emilia-n, pasi është qyteti ku 223 vite më parë lindi simboli 3-ngjyrësh që më pas u shndërrua në flamurin e Italisë pas bashkimit. Në këtë mënyrë, Teatri Valli është vendi ideal për të zbuluar makinën e re kokëkuqe.

FERRARI GJITHMONË NË KRYE, MARKA QË VLEN 9.1 MILIARDË DOLLARË





CITROËNSM, SPORTIVJA “EZHDËRVJELLËT” ME PAK ITALI BRENDA

Basti i një marke “Gran Turismo” me tregues të lartë teknikë, rrota të përparme aktive, suspension pneumatik dhe motor Maserati

Prej kohësh marka Citroën përkëdhel ëndrrën e saj për t'u futur në mesin e makinave kupé luksoze dhe po ia arrin kësaj duke nxjerrë në pah atë ç'ka ka më të mirë. Falë edhe motorrit V6 që e mori nga kompania Maserati (që asokohe kontrollohej nga kompania franceze), ajo ia doli të çudisë botën me makinën Citroën CM që kishte tregues shumë të lartë dhe vështrohej si një margaritar i vërtetë teknologjie dhe elegancë. Por, shpejt makina e re hasi në dy armiq të mëdhenj: krizën energjitike botërore dhe mirëmbajtjen e vështirë të agregatëve të ndryshëm mekanikë.

AMBICIE TË MËDHA

Citroeni synonte të krijonte një markë të re të tipit 2+2 me tregues të lartë, mbi bazën e makinës mitike DS. Marka e re do të përdorte suspensionin e shkëlqyer hidropneumatik të DS-së. U studiuan shumë zgjidhje dhe u prodhuan prototipe të ndryshme. Ato më të mirat ishin versionet e posaçme me dy dyer dhe kabriolet DS, të prodhuara nga Henri Shapron vetëm në disa ekzemplarë. Për një kohë të gjatë projekti mbeti i papërfunduar, derisa kompanisë franceze iu paraqit një shans i madh: ajo u bë pronare e njërit prej emrave historikë të Motor Valley-it italian.

TRIDHËMBËSHI DHE DY V-TË

Në 1968-ën, kontrolli i Maseratit kalon nga vëllezërit Orsi te Citroën-i. Drejtoria e re franceze vendos ta vërë menjëherë në provë mjeshtërinë dhe përsosmërinë e kompanisë së Modenas në fushën e prodhimit të motorëve, por duke i imponuar asaj afate shumë të ngushta. Inxhinieri Xhulio Alfieri krijon një motor 6 cilindërsh me vëllim 2.7 litra, prej duralumini, me 4 boshte me gunga, i cili çliron një fuqi prej 170 KF. Ky është si të thuash vëllai i vogël i V8-ës çka do të shpjegonte këndin 900 midis cilindrave, në vend të 600, siç e kërkonte tradita e V6-ës.





DEBUTIMI I MADH

Kontakti i parë i Citroën SM-së me publikun ndodhi plot pompozitet në Salonin e Gjenevës të vitit 1969. Me karakteristikat e saj krejt të veçanta, ajo i la njerëzit gojëhapur. Vetura kishte rrota të përparme aktive që ndiqnin një karrexhiatë më të gjerë se ato të pasmet, suspensione hidropneumatike tipike për kompaninë Citroën dhe timon hidraulik, por edhe një llampë efikase që ndiqte përparimin e rrotave aktive. Shpirti italian mund ta ngiste veturën deri me shpejtësi 220 km/orë. Kjo do të thoshte se Citroën CM ishte makina me rrota të përparme aktive më e shpejta në botë që kapte shpejtësinë 100 km/orë për 8,9 sekonda. Ajo e mbajti këtë rekord deri sa doli Lancia Thema 8.32. Citroën CM doli në dy versione: njëri me kambio manuale me 5 marshe dhe një tjetër me kambio automatike me tre marshe. E gjithë kambioja vishej me kohë Robert Opron, me kokë të karenuar (që mund të kishte edhe rrrathë gome me fije xixëlluese prej qelqi) si dhe fund të prerë. Në Shtetet e Bashkuara Citroën CM u shpall vetura më e mirë e vitit 1972. Nga mesi i "karrierës" së vet kjo markë u prodhua edhe në versionin me 3



litra e 180 KF, si dhe me injektim të lëndës djegëse të komanduar elektronikisht.

LISTA E ÇMIMEVE DHE KOLEKSIONIZMI

Gjatë jetës së saj Citroën SM shitet nga 5.200.000 lira në 8.400.000 lira, për shkak të inflacionit galopant të kohës. Në fund të karrierës së vet, kjo zonjë e bukur franceze kushton pothuaj sa një Fiat 130 kupë e paksa më poshtë 9 milionëve të

BMW 3.0 CSL-së. Këto vitet e fundit, pasi u zhyt në harresë, katërvendëshja magjepsëse u bë një veturë historike shumë e kërkuar, e aftë të tërhiqte vëmendjen e publikut në salonet e ndryshme. Një ekzemplar në gjendje të mirë kushton sot rreth 45.000 euro, madje ato që janë në gjendje të veçantë i kalojnë edhe 100.000 eurot, kurse ato që mbajnë firmën e Shapronit arrijnë të kalojnë edhe kufirin e 500.000 eurove.



RIVALËT NË

Kompania e Shtutgartit dhe Mynihut janë duke luftuar gjithmonë kokë më kokë. Në Sallonin e Frankfurtit rreshtuan në mënyrë simetrike dy modele të së ardhmes dhe dy Suv-coupé rivale për në treg

MERCEDES
Kocepti EQS shfaq variantin me bateri të Serie S, që përuan një platformë elektrike të dedikuar



Tani ata e dinë që janë së bashku në nisma të ndryshme: në shpërndarjen e makinave, me ShareNow, në konsorciumin Ionity në Here (harta dixhitale) dhe së fundmi, edhe për zhvillimin e përbashkët të sistemeve të inteligjencës artificiale dhe drejtimit autonom. Por, në planin komercial, BMW dhe Mercedes vazhdojnë të shikojnë dhe kontrollojnë njëri-tjetrin dhe pothuajse gjithmonë duke përsëritur çdo lëvizje të kundërshtarit. Mes shumë të reja, Salloni i Frankfurtit nxori edhe një herë në pah këtë realitet. Dy koncepte që parashikojnë produktet e ardhshme për të dy markat dhe riprodhimet e dy modeleve që janë në pole të kundërta: serinë e tretë të BMW

X6 që pati takimin e parë me publikun e gjerë, dhe serinë e dytë të Mercedes GLE Coupé në debutimin botëror. Për më tepër, udhëheqja e tregut premium është në rrezik. Realisht, është një garë 3-she me Audi-n që ka rolin e një ndjekësi. Vendi i parë në podium shkoi për Mercedes që në gjashtë muajt e parë të 2019-ës realizoi 1.134.729 shitje makinash të reja. E ndjek më pas BMW me 1.075.959 shitje dhe në vend të tretë Audi me 906.180 automjete.

Në Evropë, GLE Coupé (modeli i ekspozuar në Sallonin e Frankfurtit që do të jetë në shitje në muajin Shkurt 2020), po përgatitet të nxjerrë në pension duke kërcënuar nga afër modelin X6 që gjendet në koncesionarë që prej Nëntorit 2019. 2.754 klientët të rinj të Mercedes në gjashtë muajt e parë të 2019 kundrejt 2.949 të modelit bavarez Suvcoupé. Prodhimet e reja sjellin më shumë karta në tavolinë. BMW është e pasuruar me versionin M50i (me 4.4 V8 me 530 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 750 Nm), përqendrohet në teknologjinë e lartë, duke filluar me impiantin e ri dixhital, asistentin inteligjent personal, azhornimet software over-the-air, mundësinë për të hapur makinën me smartphone (të pajisur me teknologji Nfc), për të përfunduar te sistemet e sigurisë Adas, të pasuruar me ndihmësin në shmangien e këmbësorëve. Mercedes ka Mbux të gjeneratës së fundit, që zëvendëson motorin turbodiesel V6 me 6 cilindra në linjë (nga 272 në 330 kuaj fuqi), ku i shtohet edhe versioni Mercedes-AMG GLE 53 Coupé i pajisur me gjashtë cilindra në linjë,

Seria e dytë e GLE Coupé rrit gjatësinë me 4 cm dhe hapin me 2 cm. Do të jetë modeli AMG 53 me 435 kuaj fuqi



PASQYRË

BMW

Nga format e Concept 4 do të lindin në 2020-ën modeli termik coupé Serie 4 dhe në 2021-in sedani elektrik i4



benzinë 3.0 me 435 kuaj fuqi me sistem hibrid të butë me 48 volt dhe kambio 9G.

STRATEGJI TË NDRYSHME

Nëse sot kemi këto modele, të dy prototipat tregojnë drejtimin për të ardhmen. BMW Concept 4 parashikon linjat e dy modeleve, si të Serie 4, ashtu edhe të i4, makinës 100% elektrike që do të dalë në treg në 2021-in. Në këtë mënyrë rikonfirmohet drejtimi strategjik i kompanisë së Mynihut, ndarjen e platformave midis modeleve termike dhe atyre me bateri. Manifesti programues i kompanisë rivale është EQS, e cila inauguron arkitekturën e parë të Mercedes dedikuar EV. Do të kthehemi për të trajtuar sërish këto dy çështje.



BMW X6 e re është ulur me 6 cm dhe është zgjatur me 2,6, ndërsa ka fituar 4,2 cm në hap. Në debutim M50i



AUDI

RS ME BRESHËRI

A e festoi 25-vjetorin Audi Sport në Sallonin e Frankfurtit? Po! Me tre modele të reja. Duke nisur nga RS Q3 që për herë të parë bëhet edhe Sportback me bishtin në stilin coupé. Motori është 5-cilindërs 2.5 turbo që prodhon 400 kuaj fuqi dhe që mund të arrijë në një shpejtësi maksimale prej 280 km/h. Sipër saj është RS 7 Sportback e pajisur me një motor V8 4.0 TFSI me 600 kuaj fuqi me një sistem hibrid 48 volt që kap 305 km/h. Të gjitha do të jenë në shitje në fillim të 2020-ës.



BABY BOOM NË MOLSHEIM

Të gjitha 500 mini Bugatti të krijuar për të festuar 110-vjetorin e markës, janë blerë nga prindër të pasur. Dhe të gjitha do të prodhohen vetëm në 2020



Quhet Baby II. Është pasardhësi i drejtpërdrejt i kopjuar në shkallën 1:2 i Type 35 që Ettore Bugatti në 1926 ia dhuroi djalit të vogël Roland në ditëlindjen e tij të 4-t. Si pjesë e festimeve të 110-vjetorit të krijimit të markës, kompania e Molsheim e njoftoi iniciativën në Sallonin e Gjenevës. Dhe tre javë më pas, të gjitha 500 makinat e vogla Bugattine që do të prodhohen në dy vitet e ardhshme, e kanë gjetur tashmë familjen e tyre. Në Shtatorin e kaluar, një grup i përzgjedhur Vip pati privilegjin për të drejtuar këtë prototip. Kështu, pronarët e ardhshëm patën mundësinë të provonin mrekullinë e vogël në Prussian Blu, një prototip që ka format besnike origjinale, por e pajisur me teknologjinë e azhurnuar të mijëvjeçarit të tretë. Është elektrike si paraardhësi, por me bateri litiumi dhe frenim

rigjenerues. Çfarë nuk do të bëhej për të bërë të lumtur të vegjlit? Dhe jo vetëm ata. Baby II është më e vogël se origjinali vetëm 25%: 2.80 metra e gjatë dhe 1 metër e gjerë dhe në këtë mënyrë në timon mund të ulet edhe babai. Ndoshta, një xhiro në grup ose në një pistë të famshme me jo më shumë se 40 km/h në opsionin për të rritur dhe 20 për fëmijë, kjo falë krijimit të shpejtë nga klubi Little car, do të ishte perfekte. "Për tre nga katër blerësit, Baby II do të jetë Bugatti i parë që ata do të kenë të tyre", shpjegon Ben

Hedley, Drejtori Ekzekutiv i kompanisë britanike "Little Car Company", që po e realizon me një kujdes maksimal edhe për sa i përket karakteristikave dinamike. "Janë prindër që duan ti mësojnë fëmijëve të tyre të ngasin makinën duke e bërë këtë me një automjet të veçantë", thotë Hedley. Në fakt, një makinë lodër 30 mijë euro (përfshihen taksat dhe detyrimet e tjera) sigurisht që nuk është një lodër e zakonshme. "Shumë nga klientët tanë e kujtojnë Baby ose Type 35 të prindërve ose

gjyshërve të tyre. Makina që kanë humbur shumë kohë më parë, ndërsa tani dëshirojnë të rizbulojnë shkëlqimin që të lënë një trashëgimi për fëmijët dhe nipërit", deklaroi Hedley. Sidoqoftë, një në katër është tashmë pjesë e familjes fisnike si pronar i një Chiron, një Veyron, ose një Type 35 apo një Baby të 1926-ës. Në atë kohë u prodhuan 500 dhe Ettore nuk mund ti mohonte kënaqësinë admiruesve, ndërsa vlerësohet se kanë mbijetuar më pak se 100 prototipa. Shumë shpejt, ata do të kenë shoqëri. M.P.

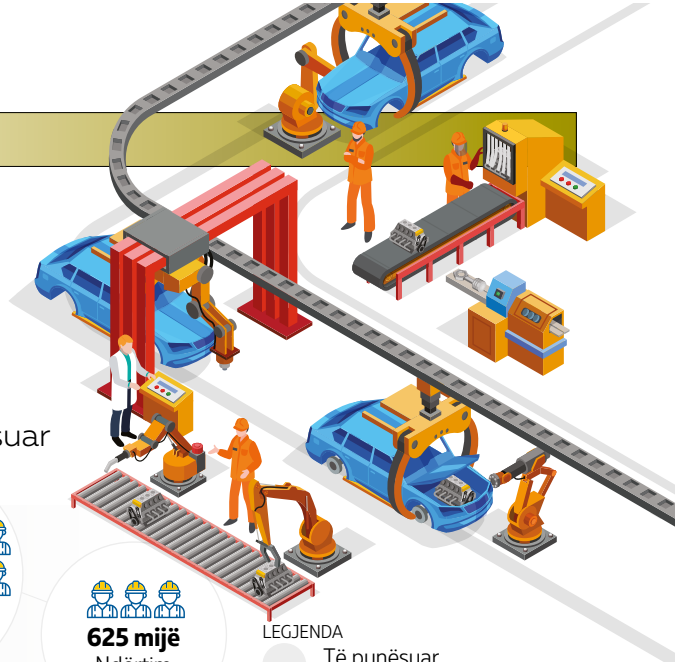
Baby II u krijua duke u nisur nga skanimi dixhital i elementëve të një Type 35 Grand Prix Lyon të vitit 1924. Ashtu si paraardhësi është i pajisur me një motor elektrik, ndërsa bateria 2,8 kWh premtion rreth 30 kilometra autonomi





FABRIKA EVROPA

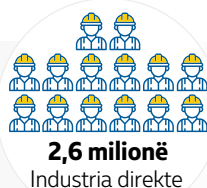
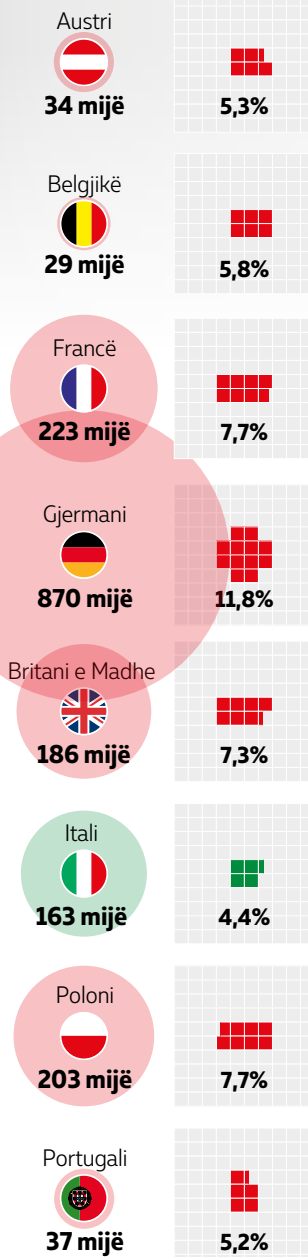
Prodhimi i automjeteve punëson më shumë se 2.6 milion njerëz, 870 mijë vetëm në Gjermani. Italia është në vendin e shtatë me 163 mijë të punësuar



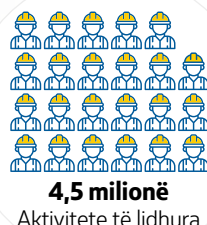
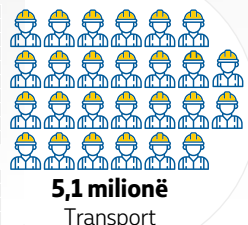
LEGJENDA

Të punësuar në industrinë direkte
% e punësimit në industrinë totale

PUNËSIMI NË INDUSTRIJË DIREKTE (2017)

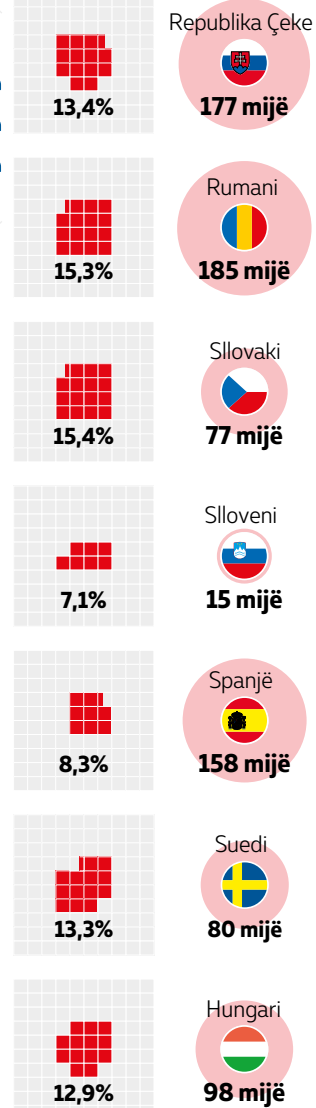


ZINXHIRI I FURNIZIMIT NË BASHKIMIN EVROPIAN (punonjës, 2017)



Të dhënat e fundit janë vendosur në dispozicion nga ACEA (Shoqata Evropiane e Prodhuesve të Automjeteve) dhe i referohen 2017-ës. Me disa ndryshime të vogla, ato ridizenojnë skenarin e 2016-ës. Dhe shpresojmë se nuk do të ndryshojnë shumë nga ai i 2018-ës. Këto të dhëna tregojnë një situatë ku ndonjë prej qeverive duhet të reflektojë, fillimisht për të menduar për zgjidhjen e problemit të ndotjes nga makinat që ndërrohen. Në vitin 2017, në Bashkimin Evropian, industria direkte dhe indirekte, aktivitetet që lidhen me përdorimin e automjeteve (tregtia, mirëmbajtja dhe riparimi, shpërndarja e karburantit, marrja me qira), ndërtimi i infrastrukturës dhe transporti, kanë punësuar 13,8 milion njerëz (grafiku këtu lart), ose 6.1% të forcës totale të punës, me një rritje prej 1.6%

krahasuar me një vit më parë. Të punësuarit në prodhimin e automjeteve janë 2,6 milionë, 11,4% të të gjithë punonjësve që punojnë në fabrika. Pothuajse 870 mijë janë të punësuar në Gjermani, por rekordi, për sa i përket përqendrimit, qëndron në Sllovaki, ku 77 mijë që punojnë në kompanitë prodhuese, përfaqësojnë 15,4% të të gjithë kompanive prodhuese kombëtare. 163 mijë të punësuarit në Itali, (-1.8% në krahasim me vitin 2016), e rendisin këtë shtet në vendin e shtatë në Evropë, ndërsa përqindja 4,4 është pothuajse sa gjysma e mesatares evropiane prej 8.5%. Zinxhiri italian i furnizimit, gjeneron 330 miliardë euro qarkullim dhe i jep pagë 1.2 milion njerëzve. Industria direkte dhe indirekte janë me vlerë respektivisht 100 miliardë dhe 258.700 paga.



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

VËZHIM

NËNTOR











 Audi Q3 Sportback
  BMW X6
  DS 3 Crossback elettrica
  Lexus RX
  Nissan Juke
  Nissan Leaf e+
  Opel Astra
  Peugeot 208
  Skoda Kamiq
  Volkswagen up! elettrica

DHJETOR

 BMW X3 plug-in
  Ford Explorer plug-in
  Mercedes GLB
  Opel Corsa
  Porsche 208 elettrica
  Porsche Taycan
  Seat Mii elettrica
  Skoda Citigo elettrica
  Volkswagen T-Roc R

2020










JANAR

 BMW Serie 2 Gran Coupé
  Citroën C5 Aircross plug-in
  Ferrari F8 Tributo
  Hyundai i10
  Jeep Renegade plug-in
  Mercedes EQC
  Renault Captur
  Seat Tarraco plug-in
  Skoda Superb plug-in
  Volkswagen Passat GTE

SHKURT

 BMW M3
  Ford Kuga
  Jaguar F-Type
  Lamborghini Urus plug-in
  Mercedes GLE Coupé
  Opel Grandland X plug-in
  Peugeot 508 plug-in
  Peugeot 3008 plug-in

MARS

 Ford Puma
  Honda e
  Jeep Compass plug-in
  Land Rover Defender 110
  Mercedes GLE 63 AMG
  Mini elettrica
  Opel Corsa elettrica
  Skoda Octavia
  Volkswagen Golf

PRILL

 Aston Martin DBX
  BMW X5 M
  Cupra Formentor
  Ferrari SF90 Stradale
  Lamborghini Sián
  Peugeot 2008
  Peugeot 2008 elettrica
  Renault Captur plug-in
  Volkswagen T-Roc Cabrio

MAJ

 Audi A3
  BMW iX3
  Mercedes GLA
  Opel Insignia
  Peugeot 3008
  Seat Leon





QERSHOR

 Audi e-tron Sportback
  BMW Serie 4 Coupé
  Corvette C8
  Jeep Wrangler plug-in
  Maserati Coupé
  Toyota Yaris
  Volkswagen ID.3


KORRIK

 Ferrari 812 GTS
  Fiat 500 elettrica
  Land Rover Defender 90
  Lexus LC Convertible
  Seat el-Born
  Skoda Kodiaq

GUSHT

 Lynk&Co. 01
  Mercedes Classe S
  Nissan Qashqai
  Porsche Taycan Cross Turismo
  Seat Ateca
  Skoda Vision iV

SHTATOR

 Audi Q4 e-tron
  DS DS 9
  Ferrari F8 Tributo Spider
  Jaguar XF
  Mercedes EQA
  Porsche Panamera

TETOR

 Jaguar F-Pace
  Jeep Grand Cherokee
  Maserati Ghibli
  Opel Mokka X

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

 = Ridizenjime  = Modele të reja



Shumë e konsiderojnë motorin e dizenuar nga Massimo Tamburini si më të bukurin sportiv në botë. Ju si thoni? Ne do të ribëjmë provën, falë lektorit Luigi di Milano. Me ne edhe Gix, që e provoi i pari në 1994

NJË PROVË E RE PËR DUCATI 916, MITI I VITEVE '90

Pas përfundimit të provave të verës të maxienduro me Gix dhe Alberto Porta, rikthehen motorët sportive në provën e re të Moto.it. Por, mjaft me motorët japonezë. Kemi folur për modelet e bukura Honda RC30 dhe VTR SP1 apo Yamaha R1 e Suzuki Hayabusa. Tani, le të kalojmë në dy kategori të motoçikletave që na bëjnë të çmendemi: italiane për gara me dy kohë dhe bisha të Kampionatit Botëror të regjistruara për qarkullimin në rrugë.

Ducati 916 së bashku me Honda RC30 konsiderohet një prej modeleve sportive më të bukura jo vetëm të viteve '90, por e të gjitha kohërave. Është fryt i dorës përralore të Massimo Tamburini, por edhe e pjekurisë motorike të arritur nga Claudio Castiglioni.

Pothuajse të gjithë lexuesit tanë do të kujtojnë momentin kur panë për herë të parë Ducati 916. Ai u shfaq në Sallonin e Milanos në 1993, dhe 916 i la të gjithë pa frymë. Dhe kjo për shkak sepse atëherë nuk kishte parashikime dhe foto të vjedhura për të prishur shijen e ndërtuar, dhe pjesërisht sepse pjekuria super-sportive e Ducati nën menaxhimin e Castiglioni, ishte objektivisht i mrekullueshëm. Aq bukur për ti rezistuar mbrojtjes estetike për tetë vjet.

Për ironi, mendoni se mund të kishte qenë shumë ndryshe. Massimo Tamburini

ishte duke punuar modelin trashëgimtar të 851 kur Honda prezantoi NR750 e saj në Sallonin e Tokios. Dizajneri romanjol ishte jashtëzakonisht i impresionuar, aq sa ishte në gjendje që të shkatërronte ato që kishte bërë deri atëherë dhe të fillonte nga e para. Dhe për të hartuar një linjë, por edhe elemente stilistike si fenerët shumë të hollë anash apo ato poshtë bishtit, të cilat kanë përcaktuar një gjeneratë të gjithë motorësh

super-sportivë. Dhe ata bënë që të gjithë konkurrentët të "dilin në pension" krejt papritur, sepse nuk pati asnjë rival, të paktën deri në daljen e Yamaha R1, që në prani të tij nuk dukej i madh dhe i vështirë.

Në 2018, Ducati 916 mbushi 25 vjeç. Ky model është i pajisur me një motor bicilindrik Desmoquattro i zhvilluar në krahasim me të mëparshmin 888. Duhej të prisnim modelin 996R të 2001-it për të festuar mbërritjen e ▶





të deri në atë pikë sa nuk dëshironte ta braktiste deri kur doli 999, gjë që shkaktoi zemërimin e kompanisë mëmë. Dhe pa llogaritur, me pak keqardhje, gjithçka që mund të kishte bërë Giancarlo Falappa para atij aksidenti fatkeq në Albacete që prishi karrierën e tij.

Modeli 916 u bë më pas 996 dhe 998, ndërsa evoluan në motor dhe me një re-tushim të shkathët në shasi, por mbetën në thelb të pandryshuara. Dhe një nga shenjat e madhështisë së projektimit të Massimo Tamburini është ruajtja e estetikës, përveç mbylljes së futjeve të ajrit të panevojshëm (996R, 2001). Me 916 lindi një ikonë që ndikoi në të gjithë prodhimin e mëvonshëm të Ducati, sepse përveç 999 që kurrë nuk fitoi zemrat e tifozëve të Ducati, seritë pasuese të super-motorit i detyroheshin shumë. Dy veprat e Gianandrea Fabbro, Panigale 1098 dhe 1099 dhe për këtë arsye rikuperojnë shumë për sa i përket estetikës nga 916, duke krijuar atë "efektin 911" ashtu siç kërkohet nga kompanitë prodhuese dhe dizenerit kudo në botë.

◀ Testastretta, e para kambio gjenerale motorike në historinë e super-motorit Ducati. Por, mbi të gjitha një shasi që përbënte një kapërcim kuantik për sa i përket rivalitetit, si brenda vendit, ashtu edhe me modelet e huaja.

Duke folur sportivisht, 916 ishte një mostër. Gjashtë tituj në tetë vjet me versionet e saj të ndryshme, nga pilotët si Fogarty, Corser dhe Bayliss, dhe shumë fitore me të tjerë, duke filluar nga Pierfrancesco Chili, i cili u dashurua me





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

SHTYNË NGA THELLËSITË

Njoftimet nga Volvo, Honda dhe Daimler rihapin debatin për të ardhmen e motorëve termikë, të cilët me të vërtetë kanë një të ardhme

Në javët e fundit, tre lajme kanë turbulluar ujin në botën e motorëve. E para ka të bëjë me Volvo që ka njoftuar se do të ndërtojë së bashku me kompaninë mëmë Geely këto motorë termikë për të ardhmen. Kjo e ndjekur nga vendimi që ka marrë tashmë Toyota, ku Honda do të heqë përfundimisht motorët me naftë nga lista e çmimeve. Dhe në fund Daimler që sipas disave, kishte në mendje që të ndalonte së punuari me djegien e brendshme, por në realitet deklaroi thjesht që sapo prezantoi një familje modulare me benzinë dhe naftë, ku në të ardhmen e afërt do të bëjë që ky me naftë të evoluojë. Si për çdo gjeneratë të mëtejshme, do të shohin më vonë. Tani është e qartë se angazhimi financiar i ndërmarrë nga të gjithë në garën për energji elektrike, nënkupton një ulje të pashmangshme të parave të destinuara për motorët konvencionalë. Në rastin e Volvo duhet të konsiderohet gjithashtu se 600 mijë vetura që prodhon, nuk përbëjnë masë të mjaftueshme kritike për të justifikuar investimin për të zhvilluar të reja, edhe pse themelore për ato hibride sipas kompanisë së Goteborg, është që duhet të mbulojnë rreth 50% të shitjeve të saj në 2025-ën. Duhet mbajtur parasysh që Geely shkon në kuotën 2 milion, një shifër që padyshim lejon një

shpërndarje më të mirë të kostove të 3 mijë të punësuarve në kompaninë R&D suedeze dhe 5 mijë që kryejnë të njëjtën detyrë për kompaninë mëmë. Përveç kësaj, lind nevoja për të furnizuar markat e përfshira nga aktivizimi i numrit një të grupit, Li Shufu: Lotus, Proton dhe Lynk & Co. Masa e kompanisë Volvo nuk duhet të të befasojë shumë. Para së gjithash sepse, në lidhje me standardet e emetimeve, ndryshimet midis Kinës dhe pjesës tjetër të botës po zvogëlohen, deri në atë pikë sa që ato nuk justifikojnë më tej zhvillimin e zgjidhjeve më ekonomike (edhe më pak të pastër) për gjigantin aziatik.

ELEMENTI HIBRID

Nga ana tjetër, përtej elitës së kufizuar të entuziastëve, mbetet pak për të konsideruar cilësitë e motorit si një faktor themelor diskriminues midis një produkti dhe një tjetri. Edhe në botën premium, është e vërtetë që në fund të fundit askush nuk ka mbushur sytë me lot kur një Mercedes (Classe A) e ka prezantuar veten në publik me një motor me katër cilindra naftë që ishte i lidhur ngushtë me atë të përdorur nga marka kryesore që punon me kosto të ulët, Dacia. Dhe, atëherë është mirë të mendosh që jo e gjithë bota ka të njëjtat nevoja si qendra e Londrës apo Parisit. Kur mendon që ka ende njerëz që kanë nevojë të udhë-

tojnë në rrugët afrikane ose të kalojnë hapësirat e pafundme të Amerikës perëndimore, të mendosh sot për sot për një të ardhme 100% elektrike, është një utopi e pastër. Ndoshta, zgjidhjet politike (shiko atë që u deklarua kohët e fundit nga Danimarka në BE) mund të përshpejtojnë tranzicionin. Por, është ende herët për ti dhënë fund shufrave lidhëse dhe pistonave. Dhe jo vetëm sepse shërbejnë ato hibride.

Linja e motorit në fabrikën e Volvos në Torslanda. Kompania suedeze njoftoi kohët e fundit se zhvillimi i motorëve të rinj do të bëhet së bashku me kompaninë mëmë Geely



**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