

në bashkëpunim me
QUATTRORUOTE

AutoClub

revistë e përdymuajshme • nr. 78 • viti i XIV • maj - qershor 2020

ALFA ROMEO STELVIO

AUTOSKANER



NËN LËKURË

KRAHASIM

**BMW SERIE 8
FORD MUSTANG
MAZDA MX-5
PORSCHE 911**





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

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

COVID-19, SFIDAT E REJA TË FIA-S DHE MOTORSPORTIT

E gjithë bota është duke jetuar një prej momenteve më të vështira të dekadave të fundit. Pandemia COVID-19 është padyshim tema botërore e diskutimit që ka ndryshuar në mënyrë rrënjësore mënyrën tonë të jetesës prej më shumë se tre muajsh.

Sporti është një prej fushave më të goditura, për shkak të grumbullimit të madh të ndjekësve. Motorsporti nuk bën përjashtim dhe në të gjithë botën, FIA ka vendosur anulimin e kampionateve më të rëndësishme të shpejtësisë. Në një kohë të tillë sfidash të panjohura më parë, komuniteti i FIA-s ku bën pjesë edhe Automobile Club Albania po përballen me vështirësi për sa i përket organizimit të garave dhe aktiviteteve të ndryshme. FIA po bën përpjekje maksimale gjatë të gjithë kësaj periudhe duke mbajtur të bashkuar anëtarët dhe komunitetin, ndërsa Presidenti z. Jean Todt ka lëshuar disa herë mesazhe për të qëndruar solid në këtë situatë të vështirë. Projektet e FIA-s si "FIA Stay Tuned" apo "ASN Crisis Management" ku ka marrë pjesë edhe Klubi i Automobil të Shqipërisë, synojnë që të ndihmojnë klubet anëtare në këtë periudhë të vështirë për të përballuar sfida të panjohura më parë.

Në një periudhë normale, deri në këtë moment do të ishin zhvilluar disa aktivitete si edhe do të bëheshim gati për të nisur sezonin e ri të motorsportit me gara dhe kampionate në disiplina të ndryshme. Të gjithë urojmë që gjithçka të përfundojë sa më shpejt dhe ti kthehemi jetës normale.

Gjithsesi, Auto Club Albania është në pritje për të lançuar projektet më të fundit të një fillimi të ri pas kësaj situatë të vështirë. Më shumë aktivitete, më shumë gara dhe më shumë ndihmë dhe asistencë ndaj anëtarëve tanë. Kujtojmë këtu edhe faktin që parlamenti shqiptar ka miratuar Gjendjen e Fatkeqësisë Natyrore deri më 23 Qershor, çka do të thotë se nuk mund të zhvillohen aktivitete sportive si edhe konkurse edukative me të rinj. Jemi në prag të sezonit të verës dhe klubi është gati për t'iu përgjigjur maksimalisht kërkesave të anëtarëve dhe jo vetëm.

Dhe kur gjithçka të jetë gati për të nisur garat e motorsportit, Auto Club Albania do të publikojë edhe projekt-kalendarin e garave të radhës. Do të ketë shumë risi, evente dhe gara që do të përfshijnë pilotët e rinj dhe ata me eksperiencë në disiplina dhe kompeticione të ndryshme.

Njëlloj si klubet e tjera anëtare të FIA-s, edhe Klubi i Automobil të Shqipërisë po vazhdon të ndjekë me vëmendje maksimale situatën në zhvillim në botë dhe në vendin tonë gjithashtu duke iu përshtatur masave. Le të urojmë për ta kaluar sa më shpejt këtë situatë dhe të rikthehemi edhe një herë në normalitetin e jetës sonë.

#RaceAgainstCovid!

aktualitet

6 COVID-19 DHE NDIKIMI TE SIGURIA RRUGORE, JA ÇFARË MËSOJMË

Si po ndikon pandemia globale te aksidentet rrugore, mjedisi dhe transporti. A ka vend për një mënyrë të re të jetës dhe punës? Gjashtë çështjet që mund të merren në konsideratë nga kjo krizë botërore

10 PILOTËT SHQIPTARË, KUR PASIONI NUK NJEH LIMITE

Njihuni me historitë e shkurttra të tre pilotëve që kanë sfiduar vështirësitë për të shijuar emocionet që të fal shpejtësia. Emiljano Sakuli, Erjuz Tufa dhe Besmir Kolasi, frymëzim për të apasionuarit e kësaj fushe

12 SIGURIA E AUTOMJETEVE, SISTEMET ADAS TË DETYRUESHME TE MODELET E REJA QË NGA 2022-I

Komisioni Evropian publikon studimin më të fundit. Synohet ulja e viktimave nga aksidentet rrugore

13 DPSHTRR PUBLIKON MASAT, SI TË MBROHEMI NGA COVID-19

14 "FEMRAT NË MOTORSPORT", NJË HISTORI SUKSESI DHE MUNDËSI TË REJA

Një studim sociologjik i zhvilluar gjatë garave të kartingut për afrimin e vajzave të reja në motorsport tregon kënaqësinë që japin eventet. Në programin e FIA-s "Girls on Track" u përfshinë 1200 të reja



parë se çfarë efekti kanë dhënë përmirësimet në traksion, në timon dhe te amortizatorët

34 LAND ROVER DEFENDER

Pamja pak e veçantë e këtij Suv-i është një mënyrë për të qenë në përshtatje me kohën, por gjithsesi ajo ngelet e njëjta në gjithçka. Dhe kjo është gjë e mirë: të ruash traditën është krenari dhe jo "robëri"

38 MAZDA2

Në Hiroshimë, me këtë model kanë përsosur nivelin e tyre të parë, si në estetikë edhe në mekanikë. Kështu, debutojnë një model hibrid i lehtë 22.5 V. Me një veçanti: energjia është e magazinuar në një kondensator

40 MODELI SL I SË NESËRMES? PËR KËTË MENDON AMG

Shtëpia automobilistike Mercedes Bens që ka si simbol yllin, i ka dhënë si detyrë markës së vet sportive të zhvillojë gjeneratën e ardhshme të modeleve roadster. Me një platformë të re si dhe kthimin në soft top

auto
skaner

44 ALFA ROMEO STELVIO

Është rinovuar për të ruajtur hapin e kohës. Impiant multimedial plotësisht i rishikuar dhe sistemet e sigurisë Adas të pasuruara me asistencën në drejtim të nivelit 2. Asnjë e re, përveç dinamikës në drejtim. Ka qenë në krye dhe vazhdon të jetë

46 ULJE TË QËNDRUESHME PËR 2.2 TD VELOCE

50 TEKNIKA: NUK KA FARFALLË TEK VERSIONI ME BENZINË

flash
back

68 AUDI KUPÉ, ASI GJERMAN I BLERJES SË MAKINAVE



16 OPEL GRANDLAND X HYBRID4

Spina dhe tre motorët e këtij plug-in kanë një detyrë jo të lehtë. Duhet të rakordojnë kërkesat ambientale me ato të përdorimit të përditshëm të automjetit. Autonomia elektrike është 50 kilometra

20 SUZUKI VITARA

Problemi është të reduktohet emetimi i gazrave të makinës, por pa e rënduar shumë portofolin. Për të ruajtur ekuilibrin ndërmjet tyre, Suv-i japonez e vë theksin tek mild hybrid.

22 MCLAREN GT

Ky model propozohet si një alternativë për gran turismo me një luks tradicional. Është më komferte në krahasim me krijesa të tjera të Woking. Më pak ekstreme, por pothuajse po aq e shpejtë.

24 FIAT PANDA & FIAT 500 HYBRID

Në fakt, mikro-hybrid është termi më i përshtatshëm: prezantimi i parë i dy modeleve elektrike, na siguron se do të sjellë një ulje të konsiderueshme të konsumit dhe emetimeve

28 PORSCHE TAYCAN

E testuam këtë version të ri të automjetit elektrik gjerman që është në krye në Polin e Veriut, në një skenar të ngjashëm me ato të përrallave të Krishtlindjes. Qëllimi ishte për të zbuluar nëse e frikësonin këtë makinë, i ftohti dhe akulli

30 AUDI A3 SPORTBACK

Jemi ulur në timonin e një prototipi të këtij modelit të ri gjerman një muaj para ekspozimit në sallonin e Gjenevës. Për të

16



24



34



68



74



76



56 NËN LËKURË

Veturat e modeleve spider dhe cabriole janë të vetmet të afta për të përmbysur çdo barrierë sociale dhe të japin kënaqësi në çdo lloj forme. Ja një paradë virtuale e modeleve më interesante: BMW Serie 8, Ford Mustang, Mazda MX-5 dhe Porsche 911

62 SA KUSHTON TË HAPËSH MBULESËN?

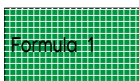


72 LOTUS EVIJA, NJË KONFIGURUES I RI PËR SUPERMAKINËN ELEKTRIKE



74 ME HAPIN E KOHËS

Versioni F-Type nuk dallon vetëm për një rifreskim estetik. Motor 450 kuaj fuqi të V8 me 5 litra si dhe rinovime teknologjike në kabinë janë elementë që e bëjnë F-Type akoma dhe më shumë në plan të parë. Por, gjithmonë me aromë britanike



76 NDALET FORMULA 1, EKIPET JAPIN NDIHMË PËR TË LUFTUAR COVID-19

Kampionati i këtij viti ende nuk ka nisur, ndërsa skuadrat po punojnë për prodhimin e pajisjeve që të ndihmojnë pacientët me koronavirus, të cilët kanë probleme me frymëmarrjen

COVID-19 DHE NDIKIMI TE SIGURIA RRUGORE, JA ÇFARË MËSOJMË



Si po ndikon pandemia globale te aksidentet rrugore, mjedisi dhe transporti. A ka vend për një mënyrë të re të jetës dhe punës? Gjashtë çështjet që mund të merren në konsideratë nga kjo krizë botërore

Ndërsa bota po lufton me epideminë tragjike COVID-19, do të ishte e vlefshme të merrej në konsideratë një krizë tjetër shëndetësore, që me dekada të tëra godet pa zhurmë: aksidentet rrugore. COVID-19 dhe aksidentet rrugore shkaktojnë vujtje, humbje, vdekje, hidhërim, por edhe pasoja ekonomike. COVID-19 ka shkaktuar deri tani më shumë se 180.000 viktima dhe do të vazhdojë të godasë sërish. Aksidentet rrugore vrasin 1.350.000 njerëz dhe lëndojnë 50 milionë të tjerë në një vit! Janë bërë krahasime të ndryshme ndërmjet COVID-19 dhe aksidenteve rrugore, në disa prej të cilave sugjerohet se problemi i sigurisë rrugore në perspektivë është më

serioz se kriza e COVID-19. Por, më tepër se të krahasojmë numrin e vdekjeve dhe vujtjeve të shkaktuara nga të dy këto shkaqe të tmerrshme, ne duhet të nxjerrim mësimet që na japin, në mënyrë që të ruajmë sa më shumë jetë dhe të shmangim sa më shumë vujtje në të ardhmen. Në një analizë shumë interesante të publikuar

në "worldbank.org", drejtori i "Global Road Safety Facility", Soames Job nxjerr gjashtë çështje që duhen marrë në konsideratë për të ardhmen e transportit, punës dhe jetës në qytet pas zhdukjes së COVID-19.

1. REDUKTIMI I TRAFIKUT TË TRANSPORTIT RRUGOR

Në një kohë që mbyllja krijon një impakt të rëndë në aspektin ekonomik dhe social, përfitimet që rrjedhin si pasojë e reduktimit të transportit rrugor gjatë kësaj mbylljeje janë jo të vogla dhe shkojnë më tej se ulja e dukshme e aksidenteve rrugore me pasojë vdekjen dhe lëndimet. Ndikimi në fushën e transportit duket në vlerat që jep reduktimi i





trafikut si një ndihmesë në sigurinë rrugore. Duhet thënë se reduktimi i trafikut shpesh është anashkaluar, sepse çështja e sigurisë rrugore është fokusuar ngushtë në sistemin e transportit rrugor në vetvete. Gjithashtu, reduktimi i lëvizjes së mjeteve të motorizuara private sjell një mori përfitimesh të tjera: më pak emetime gazrash, më pak zhurma dhe ndotje ajri, më shumë mundësi për transport aktiv, më shumë lidhje dhe bashkim social. Ne duhet t'i kapim këto mundësi për të ardhmen në mënyrë që të shfrytëzojmë përfitimet duke rishikuar opsionet e transportit masiv si metro, transporti ujqor si dhe sistemet e shpejta urbane tranzite.

2. RIPËRFYTYRIMI I MËNYRËS SË PUNËS, TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURËS

Natyrisht, ka shumë punë që nuk mund të bëhen nga shtëpia. Megjithatë, në kushtet e izolimit nga COVID-19, një

rregullim kreativ i aktivitetit mundësoi që shumë prej nesh ta bënim këtë gjë, si psh: mësimi online me nxënësit dhe studentët, konsultat me mjekë si dhe shumë punë zyre. Në shumë raste, puna nga shtëpia provoi se ishte më efektive se sa u mendua paraprakisht, duke treguar edhe një mundësi për të rimenduar mënyrën e aktiviteteve sociale, me përfitime që tregojnë faktin se puna nga shtëpia mund të realizohet. Këtu ka edhe një aspekt psikologjik vital. Puna e zgjatur nga shtëpia, tani është e pjesshme sepse marrëdhëniet e punës, deri para pandemisë së COVID-19 i kemi ndërtuar kryesisht nëpërmjet takimeve ballë për ballë. Por, takimet nuk është e domosdoshme të bëhen në të pesë ditët e javës kur ne shkojmë në punë. Tashmë, është e mundur që të imagjinohet një botë në të cilën njerëzit të shkojnë në punë fizikisht dy ditë në javë dhe takimet e drejtpërdrejta t'i bëjnë në këto dy ditë. Madje, ne mund të provojmë përdorimin e sinjaleve jo verbale në komunikimin elektronik për të forcuar besimin apo edhe për të ndërtuar marrëveshje besimi nëpërmjet komunikimit në distancë. Një gjë e tillë mund të krijojë mundësi për një ridizenjim të mënyrës sonë të punës dhe jetës në qytet. Kompanitë mund të ndajnë godinat e zyrave me një sigurim selektiv apo në një formë tjetër. Gjithashtu, edhe edukimi në mënyrë permanente mund të

realizohet nëpërmjet një ndërthurjeje të përvojës online dhe asaj ndërpersonale, duke pranuar se në të ardhmen kjo do të jetë thelbësore në shumë aspekte të edukimit. Zhvillimet e tanishme në komunikimin online mund të përshpejtohen.

3. TË RUAJMË VLERAT TONA

Dështimi për të vepruar fuqishëm në krizën e sigurisë rrugore që rezultoi me një numër të madh vdekjesh nuk mund të përligjet me përpjekjet e pamjaftueshme për mbrojtjen e jetëve në rastin e COVID-19 apo në kriza të tjera, si dhe anasjelltas. Këto argumente na largojnë ne nga thelbi i vlerave që duhet të ruajmë, posaçërisht kur është fjala për vlerën e jetës njerëzore. Në çfarëdo lloj krize, qoftë COVID-19, qofshin aksidente rrugore apo sëmundje të mënyrës së jetesës, çdo vdekje është e tepërt. ▶





◀ **4. TË PËRQAFOJMË SISTEMIN E PËRGJEGJËSISË SË PËRBASHKËT, NË VEND TË THEKSIMIT VETËM TË PËRGJEGJËSISË INDIVIDUALE**

Si shoqëri ne duhet të krijojmë bindjen se numri i njerëzve që e pësojnë nga aksidentet apo COVID-19, është përgjegjësi e përbashkët si e vendimeve politike, ashtu edhe e veprimeve individuale. Kjo është përgjigja e përbashkët si për vdekjet nga COVID-19 ashtu edhe nga aksidentet rrugore. Por ndodh shpesh që masat e vendosura për distancimin social, përgjegjësinë e kalojnë tek individët. Në mënyrë të ngjashme, në shumë raste politikanët i konsiderojnë vdekjet nga aksidentet thjesht si rezultat i sjelljes së papërgjegjshme të individëve.

5. ADRESIMI TEK DIMENSIONI POLITIK

Siguria rrugore tradicionalisht ka pasur një vëmendje të pamjaftueshme politike. Ne duhet të mësojmë nga presioni efektiv i komunitetit që u ushtrua për politika publike më të forta në rastin e COVID-19, së bashku me një mbështetje për aspektin ekonomik. Siguria rrugore mund të përfitojë duke shtrënguar politikanët që të mbajnë edhe ata përgjegjësi për vdekjet nga aksidentet rrugore, në vend që të mbështesin opinionin e përhapur që fajëson vetëm viktimat. Në të dy këto kriza, argumentet që përdoren duke fajësuar vetëm mosrespektimin

e izolimit apo shpejtësinë e madhe në rrugë, mbështeten në evidenca të pamjaftueshme.

6. FRENIMI I FORTË I SHKELJEVE TË IZOLIMIT SOCIAL

Përfundimisht mund të thuhet se nga reagimi në rastin e COVID-19, mund të mësojë diçka edhe "epidemia" e sigurisë rrugore. Menaxhimi më efektiv i izolimit social për minimizimin e shkeljeve të tij dhe maksimizimi i frenimit të grumbullimeve masive të njerëzve, mund të japin mësim të suksesshme. Aksidentet rrugore janë reduktuar si pasojë e sqarimit dhe zbatimit të masave të forta shtrënguese.





**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

PILOTËT SHQIPTARË, KUR PASIONI NUK NJEH LIMITE

Njihuni me historitë e shkurtra të tre pilotëve që kanë sfiduar vështirësitë për të shijuar emocionet që të fal shpejtësia. Emiljano Sakuli, Erjus Tufa dhe Besmir Kolasi, frymëzim për të apasionuarit e kësaj fushe

Revista "AutoClub" e dedikuar plotësisht fushës së automobilizmit dhe motorsportit, e cila është e vetmja e këtij lloji në Shqipëri, vazhdon traditën e promovimit dhe pasqyrimin të historive të shkurtra të pilotëve shqiptarë. Në bashkëpunim me grupimin "Illyrius Motorsport", revista sjell përshkrimet e tre pilotëve të apasionuar pas garave dhe makinave.

EMILJANO SAKULI

Si çdokush, pasioni për makinat lindi pas filmit të parë "Fast&Furious". Në vitin 2006 ai blen makinën e tij të parë sportive, një Honda Accord me të cilën merr pjesë në disa gara në Gjadër si Drag dhe Circuit. 2011-ta ishte viti i tij, kur ai blen makinën e ëndrrave, një Mitsubishi Evolution X. Pasioni nuk ndalet dhe ai nis modifikimet duke arritur deri në 400 kuaj fuqi. Fatkeqësisht, në vitin 2012 pëson një aksident në punë dhe si pasojë nuk lëviz dot më këmbët. Çdo ditë mendonte si mund t'i jepte makinës sepse nuk donte të ndalej aty. Në pamundësi për të vazhduar më tej me manualen, vendos ta shesë dhe të marrë një automatike. Dhe kur e gjeti një të tillë, Emiljanos iu rikthye sërish buzëqeshja. Tashmë ai vazhdon me



modifikimet, duke arritur 450 kuaj fuqi. Edhe pse duke komanduar makinën vetëm me duar, ai merr pjesë çdo vit në Drag Race Prishtina duke mos dalë pa çmim. Gjithashtu, djali i tij Enea ndjek rrugën e babait dhe në 2018-ës u shpall fitues në Kampionatin Kombëtar të Kartingut në kategorinë Junior që organizohet nga Auto Club Albania. Ndërsa, në 2019-ën u rendit në vend të tretë po në kategorinë Junior. Emiljano Sakuli është shembulli konkret i përkushtimit ndaj pasionit pa u dorëzuar kurrë, pavarësisht pengesave.

ERJUS TUFA

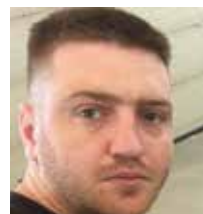
Tashmë, do të kalojmë në kampionatin "Supermoto" për të folur për një nga pilotët më të dalluar të tij. Një kampion i cili pasionin e ka pasur që në fëmijëri. Ai nis të garojë në vitin 2008 në "Rally Albania" dhe më pas në vitin 2009 nis të garojë me motor. Sot Erjus Tufa është kampion në Drag dhe dy vitet e fundit kampion në Motard. Në vitin 2017 dhe 2018 ai ka fituar të shtatë garat e "Supermoto". Gjithashtu, ka fituar edhe një garë në "Rally Albania". Një kampion, i cili nuk di të ndalet së fituari, ndërsa merr pjesë rregullisht në Kampionatin Kombëtar të Kartingut. Erjus Tufa mbetet një shembull i të



gjithë garuesve të çdo disipline të mundshme. Në rrugën e tij janë edhe dy nipat, Rejan dhe Erni Tufa. Rejan Tufa u shpall kampion i Kampionatit Kombëtar të Kartingut në kategorinë Junior në 2019-ën.

BESMIR KOLASI

I apasionuar pas Mercedes Benz W124, ai koleksionon dy të tillë; 500E të vitit 1992, si dhe një 300E Turbo të cilën e ka ndërtuar për gara Hill Climb dhe Drift.



Pasioni për automobilizmin e trashëgon nga babai i tij, Përparimi, i cili gjithë jetën e tij i ka trajtuar mjetet si të kishin shpirt. Kolasi merr pjesë në garën e parë në vitin 2008 në Gjadër dhe që prej atëherë nuk ka munguar në asnjë event automobilistik në Shqipëri. Në vitin 2009 zë vendin e dytë në Morava Hill Climb (Rally Albania). Gjithashtu në vitin 2010 renditet i treti në Drift. Në vitin 2012 Kolasi zë vendin e parë (kategoria 2.0) në Petrelë si dhe në Kosovë në disa gara të ndryshme Hill Climb dhe Drift. Gjithashtu ai ka pasur sukses dhe në Go-Kart ku ka arritur finalen e Red Bull Kart Fight. Jo vetëm garues, Kolasi njihet dhe si restaurues automjetesh të vjetra ku punon bashkë me të atin e tij duke nxjerrë në dritë shumë kryevepra.



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!



SIGURIA E AUTOMJETEVE, SISTEMET ADAS TË DETYRUESHME TE MODELET E REJA QË NGA 2022-I

Komisioni Evropian publikon studimin më të fundit.
Synohet ulja e viktimave nga aksidentet rrugore

Më 14 Prill 2020, Komisioni Evropian publikoi një studim mbi fizibilitetin, kostot dhe përfitimet e rikualifikimit të Sistemeve të Avancuara të Asistencës në Drejtim (ADAS) për të përmirësuar sigurinë në rrugë. Sipas Rregullores së Parlamentit Evropian (2019/2144) për teknologjitë e sigurisë së automjeteve, disa sisteme ADAS do të jenë të detyrueshme në modelet e reja që nga qershori 2022 dhe më pas në të gjitha automjetet e reja që nga qershori i 2024-ës. Sidoqoftë, për shkak të rinovimit të ngadaltë të flotës së automjeteve, do të duhen disa vite përpara se një pjesë e konsiderueshme e të gjitha automjeteve të pajisen me këto sisteme të përparuar sigurie. Për ta kompensuar këtë, siguria e automjeteve ekzistuese mund të përmirësohet me sistemet

ADAS të përshtatshëm. Ky studim ekzaminoi fizibilitetin teknik të sistemeve të ndryshme të modifikimit ADAS dhe vlerësoi sistemet aktuale të paralajmërimit në detaje.

Së pari, kur bëhet fjalë për fizibilitetin teknik, studimi konkludon se rikualifikimi i sistemeve ADAS ka vetëm kufizim të qasjes në kohë reale në të dhënat e automjeteve. Për më tepër, nuk mund të ketë akses në aktivizuesit përkatës të sigurisë, siç janë frenat. Sidoqoftë, rikualifikimi i sistemeve siguron funksionime të shumta (p.sh. FCW, LDW, SLI me bazë kamerën), të cilat janë të disponueshme në treg. Këto kufizime lejojnë që sistemet e paralajmërimit ADAS të rikualifikohen. Megjithatë, duke ndërhyrë në mënyrë aktive, sistemi automatik i frenimit të emergjencës vlerësohet si jo i realizueshëm. Për më tepër, prodhuesit njoftuan se ata do

të refuzojnë përgjegjësinë nëse ndonjë palë e tretë do të përpiqet të rivendosë ndërhyrjen aktive të ADAS.

Së dyti, studimi paraqet skenarin fillestar, duke arritur në përfundimin se përkundër zhvillimeve siç është rregullorja e Parlamentit Evropian (2019/2144), numri i automjeteve të pajisur me sistemet e rikualifikuara të sigurisë ADAS pritet të mbetet i vogël, përveç rastit nëse ndërhyr BE. Për më tepër, në rastin e rikualifikimit të detyrueshëm, aktorët e konsultuar presin një pranim të ulët të publikut.

Në fund të fundit, analiza e përfitimit të kostove konkludon se përfitimi më domethënës i rikualifikimit të sistemeve të sigurisë është zvogëlimi i viktimave. Për më tepër, rikualifikimi i autobusëve do të ishte zgjidhja më efektive, pasi flota është më e vogël në krahasim me klasat e tjera të automjeteve. Por, në të njëjtën kohë, kategoritë e tjera të automjeteve janë të përfshira në një numër të madh aksidentesh.

DIREKTORIA E PËRQJITSHMË
E SHËRBIMEVE TË
TRANSPORTIT RRUGOR

QYTETARË/SUBJEKTE!

**APLIKONI PËR LEJE PËR DALJE ME MJET
DHE REZERVIM NË SPORTELET E DPSHTRR
PËRMES PORTALIT e-Albania!**

**NA KONTAKTONI:
www.dpshttr.gov.al**

JU FALEMINDERIT!

DIREKTORIA E PËRQJITSHMË
E SHËRBIMEVE TË
TRANSPORTIT RRUGOR

**UDHËTIMI ME TAKSI
#COVID19**

**Si të udhëtojmë të sigurt
me taksi?**

www.dpshttr.gov.al

DPSHTRR PUBLIKON MASAT, SI TË MBROHEMI NGA COVID-19

Pas një mbyllje thuasje të plotë për më shumë se një muaj e gjysmë për shkak të pandemisë Covid-19, në Shqipëri ka nisur hapja graduale. Nga data 27 Prill kanë rifilluar shërbimet me taksi vetëm për lëvizjet brenda qytetit! Shoferët dhe pasagjerët duhet të respektojnë masat dhe protokollet e sigurisë të ndërmarra në situatën e emergjencës COVID-19! Në njoftimet e saj, DPSHTRR ka bërë të ditur edhe masat që duhen respektuar për të udhëtuar me taksi gjatë kësaj periudhe të vështirë.

“SI TË UDHËTOJMË TË SIGURT ME TAKSI?”

- Shoferi dhe pasagjeri duhet të jenë të pajisur me maska, doreza dhe dezinfektant! Të shmangen kontaktet fizike!
- Pasagjeri duhet të ulet mbrapa dhe diagonalisht me shoferin e mjetit. Lejohet vetëm 1 klient në automjetet. Përfundim rastet nga e njëjta familje dhe të shoqërimin me të mitur apo persona me paafësi!
- Kondicioneri duhet të jetë i fikur dhe ajrosja të jetë natyrale.

Dritaret e mjetit të qëndrojnë pakëz hapur!

- Mbuloni gojën dhe hundën me një pecetë ose bërryl kur kolliteni apo kur teshtini. Shmangni preken e syve, hundës ose gojës me duar të palara.
- Pas pagesës me kartë/cash, shoferi dhe pasagjeri duhet të dezinfektojnë duart.
- Pas çdo pasagjeri, shoferi të dezinfektojë: timonin, dorezat e dyerve të mjetit, sediljet, rripat e sigurimit, kontrollet e dritareve, butonin e bagazhit, etj.
- DENONCO mosrespektimin e masave të sigurisë: www.dpshttr.gov.al Mbro veten dhe të tjerët!”, thuhet në njoftimin e DPSHTRR-së.

LEJE E VEÇANTË PËR TË SHKUAR NË SPORTELET E DPSHTRR-SË

Pagesa e taksave të makinës dhe shërbimet e tjera që drejtuesit e automjeteve janë të detyruar ti marrin në sportelet e DPSHTRR-së, tashmë kanë mundësi që të aplikojnë për një leje specifike vetëm për këtë rast. “Aplikimet për të ardhur te sportelet e DPSHTRR tashmë kryhet nëpërmjet e-Albania! Falënderojmë qytetarët e subjektet për mirëkuptimin në zbatimin e udhëzimeve të reja mbi shërbimet e DPSHTRR nga ri-hapja e sporteleve dhe për orientimin mes moduleve tona online! Për informacionet më të fundit dhe për çdo asistencë: www.dpshttr.gov.al”, bën të ditur DPSHTRR në njoftimin e saj më të fundit.

DIREKTORIA E PËRQJITSHMË
E SHËRBIMEVE TË
TRANSPORTIT RRUGOR

PAGUANI TAKSAT E MJETIT!
Tashmë, më pranë jush:

PORTALI e-albania.al

- ▶ Direkt në sportelet e drejtorive rajonale pasi të jeni pajisur me “Leje për Dalje me Mjet për DPSHTRR” nëpërmjet Portalit e-Albania!
- ▶ Pagesë online nëpërmjet Portalit e-Albania!

Faqja zyrtare: www.dpshttr.gov.al

- ▶ Aplikim në web DPSHTRR dhe pagesë përmes bankës!

DIREKTORIA E PËRQJITSHMË
E SHËRBIMEVE TË
TRANSPORTIT RRUGOR

NJOFTIM

Të gjithë kandidatët të cilët kanë mbaruar ciklin e teorisë së lejedrejtitimit deri në 13 Mars 2020, mund të paraqiten për Testin e Teorisë së Lejedrejtitimit duke filluar nga 14 Prill 2020!

www.dpshttr.gov.al

“Femrat në motorsport”,

NJË HISTORI SUKSESI DHE MUNDËSI TË REJA

Një studim sociologjik i zhvilluar gjatë garave të kartingut për afrimin e vajzave të reja në motorsport tregon kënaqësinë që japin eventet. Në programin e FIA-s “Girls on Track” u përfshinë 1200 të reja



Programi Evropian 2-vjeçar i FIA-s për vajzat e reja 'The Girls on Track Karting Challenge' përfundoi në Tetor të 2019-ës me një konferencë përmbyllëse në selitë e institucioneve të BE-së në Bruksel ku u prezantuan rezultatet kyçe të programit të mbështetur edhe nga Programi Erasmus+. Konferenca u hap nga Presidentja e Komisionit FIA-s "Women in Motorsport" dhe ish-

nwnkampionia e World Rally Champion Michèle Mouton, Presidenti i FIA-s Jean Todt si dhe Komisioneria Evropiane për Transportin, Violeta Bulc. Sesioni i hapjes u mbajt në prezencën e përfaqësuesve të instucioneve evropiane, atyre kombëtare, publike si dhe mbështetësve nga bota e motorsportit. Komisioneri Evropian për Edukimin, Rininë, Kulturën dhe Sportin, Tibor Navracscics mbylli sesionin e

mëngjesit. Falë mbështetjes financiare të programit Erasmus+, Komisioni FIA Women in Motorsport lançoi programin 'FIA The Girls on Track Karting Challenge' (Vajzat në pistë në sfidat e kartingut) në Yokohama në Mars 2018. Programi, me partnerë nga tetë Autoritete Kombëtare Sportive evropiane dhe Qendrën për të Drejtën e Sportit dhe Ekonominë (CDES-PROGESPORT i universitetit të Limoges), mirëpriti vajza të moshave nga 13 në 18 vjeç në eventet e karting slalom. Në 22 evente në nëntë shtete, më shumë se 1200 vajza përfytuan nga eksperiencia e drejt-përdrejtë në motorsport. Në përfundim të 22 eventeve u përzgjedh gjashtëshja më e fortë për në finalen e zhvilluar në pistën e famshme të Le Mans. Prej këtu, ekipi ndoqi dy kampe trajnimi pwr drejtim për të rritur më tej aftësitë e vajzave të reja në botën e motorsportit. Si pjesë e projektit të FIA-s në bashkëpunim me CDES-PROGESPORT, për të bërë një analizë të detajuar të ndikimit të këtij programi, shërbeu edhe një studim sociologjik për të dhënë një sërë rekomandimesh për mbështetësit e këtij sporti dhe për institucionet publike se si mund të sfidohen stereotipet gjinore për sportin. Studimi nxori në pah feedback-un pozitiv nga pjesëmarrëset,





të cilat në 96,4% shprehën emocione për të 22 garat kombëtare të kartingut të organizuara nga FIA dhe nga iniciativa e nëntë Autoriteteve Kombëtare Sportive si partnere në këtë program. Gjithashtu, impresionues është fakti se 97,4% shprehën besimin se evente të tilla janë një potencial i madh për të inkurajuar pjesëmarrjen e më shumë vajzave në motorsport.

VAJZAT NË MOTORSPORT

Në këtë kuadër, studimi nxjerr në pah ndikimin që ka njohja e hershme me motorsportin në tejkalimin e tabusë gjinore që egzistojnë rreth tij. Gjithashtu, thekson edhe mungesën e adaptimit me motorsportin që është kusht për thjeshtësinë dhe fitimin e aftësive specifike për femrat. Komunikimi dhe promovimi i modeleve të rolit të femrës ishte një

tjetër faktor kyç për të inkurajuar vajzat e reja të merren me sport. Gjithashtu ftesat për pjesëmarrje në gara janë një mjet i mirë për të inkurajuar një barazi efektive gjinore, referuar kushteve të pjesëmarrjes dhe mjedisit rrethues të një përvojë në nivelin fillestar. Faktor i rëndësishëm në nivel më të përgjithshëm është aplikimi i politikave dhe iniciativave të qëndrueshme dhe aktive në mbështetje të femrave, të tilla siç ishte programi i FIA-s pwr vajzat e reja.

E ARDHMJA

Gjatë konferencës përmblylëse pati një demonstrim kartingu nga ekipi evropian fitues i programit "Girls on Track". Më pas, konferenca u mbyll me dy panele diskutimesh. Fokusi i diskutimeve ishte se si motorsporti të bëhet sa më i aksesueshëm për femrat që në nivelin fillestar. Idetë u paraqitën nga Sekretarja e Përgjithshme e AKK Motorsport, Anssi Kannas, pjesëtarja e skuadrës fituese evropiane, Milja Kukkonen, pilote testimi për skuadrën e F1, Alfa Romeo Racing dhe ambasadore e programit, Tatiana Calderon si edhe inxhinieri për motorin e skuadrës Mercedes F1, Margarita Torres Diez.



OPEL GRANDLAND X HYBRID4

Spina dhe tre motorët e këtij plug-in kanë një detyrë jo të lehtë. Duhet të rakordojnë kërkesat ambientale me ato të përdorimit të përditshëm të automjetit. Autonomia elektrike është 50 kilometra

nga Andrea Rapelli

Duke filluar nga viti 2020, emetimi mesatar i gazrave i të gjithë gamës së makinave të të gjitha firmave prodhuese nuk duhet të kalojë 95 g/km, në të kundërt gjobat do të jenë të kripura. Për këtë arsye, makinat hibride që shkaktojnë pak ndotje, janë një domosdoshmëri. Së dyti, nuk duhen harruar përfitimet monetare të parashikuara nga ekobonusi për ato makina që nuk i kalojnë 70 g/km.

Modeli Grandland X Hybrid4 i karikueshëm që deklaron një emetim mesatar 36 g/km të CO₂, mbërriti në momentin e duhur. Do të duhej një ekspert i lojës "gjej ndryshimet" për të zbuluar gjithçka që e bën të ndryshëm këtë model. Është e lehtë të kapësh vetëm pas një kofanoje të zezë. Për ne, një qasje e tillë nisur vetëm nga ngjyra, nuk është e mjaftueshme. Duhet gjetur të tjera të dhëna të tilla si dy mundësi për tu furnizuar (një vend për prizën elektrike, ndërsa vendi tjetër klasik i furnizimit me karburant), katër disqe dyngjyrësh 19 inç. Një ndryshim

i lehtë vazhdon në pjesën e kabinës, ku janë instrumentet e reja specifike të Hybrid4 si dhe detaje të tjera si ekrani me prekje 8 inç që lejon të vëzhgohet fluksi i energjisë.

KATËR MODALITETE

Pjesa mekanike është më interesantja. Bëhet fjalë për një platformë Emp2 të grupit PSA të elektrifikuar në mënyrë të përshtatshme. Sistemi i transmetimit të fuqisë është i kompozuar nga motori 4-cilindërs 1.6 turbobenzinë dhe nga dy motorët elektrikë, me një fuqi totale 300 kuaj fuqi dhe mundësi për një traksion integral me të gjitha efektet e veta.

Shumëçka pastaj varet nga modeli i drejtimit i përzgjedhur ndër katër modalitetet që janë të disponueshme. Edhe për një maxhorancë të madhe rastesh, ky model është shumë i organizuar: tre motorët komunikojnë ndërmjet tyre në mënyrë eficiente duke i ndarë mirë detyrat. Është një punë në hije që nuk bezdis asnjëherë veshët e personave në makinë. Për atë që do dëshironte të shkonte deri në fund ▶

HYBRID4

TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- L4 turbobenzinë
- Cilindrata 1.598 cm³
- Fuqia 147 kW (200 kf)
- Momenti përdredhës maksimal 300 Nm
- Fuqia elektrike 80 kW (109 kf)
- Fuqia maksimale e sistemit 221 kW (300 kf)

Bateria

- Me jone litiumi, 13,2 kWh

Transmisioni

- Traksion integral
- Kambio automatike me 8 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 235 km/h
- 0-100 km/h 6,1 s
- Përkueshmëria mesatare 62,5 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 268 cm
- Gjatësia 448 cm
- Gjerësia 186 cm
- Lartësia 161 cm
- Peshaa e padeklaruar

Çmimi

- 46.900 €





Nga pamja e jashtme, versioni Hybrid4 nuk ka ndonjë ndryshim krahasuar me motrat e saj me motor termik. Ndërmjet risive specifike të këtij plug-in, bien në sy disqet dyngjyrëshe 19 inç si dhe logo identifikuese në karrocieri. Kofano e zezë nuk është e disponueshme në tregun tonë, ndërsa tavani me kontrast kushton 700 euro. Me pagesë janë edhe fenerë full Led, ndërsa kërkohet një shtesë prej 1200 euro për përfshirjen edhe të frenimit automatik me sistemin e identifikimit të këmbësorëve



Ashtu si pjesa e jashtme, edhe pjesa e brendshme e këtij plug-in është pothuaj identike me variantet e tjerë termike.

Të vetmet diferenca janë relative në kuadrin e instrumenteve dhe të ekranit me prekje 8 inç, që mund të tregojë fluksin e energjisë. Pak më djathtas është butoni që mundëson zgjedhjen ndërmjet katër modaliteteve të drejtimit: Hybrid, Elektrik, 4WD dhe Sport



◀ të gamës së modaliteteve, mund të themi se modaliteti Sport është ai i këshillueshmi.

Në qoftë se pedali i gazit shkelet shumë fort, duhet marrë parasysh se do të ketë një uturimë jo të pakët të motorit 4-cilindërsh me xhiro afër zonës së kuqe, të shoqëruar edhe me ashpërsi jo të vogël. Të jemi të qartë: rendimenti është i plotë, kjo gjë ndihet. Por, nuk duhet të bëni gabimin që ta përfshini Hybrid4 ndërmjet Suv-eve sportivë. Nuk diskutohet siguria, por ndjesia e krijuar nga timoni, ekuilibri i makinës, si dhe lëkundjet anësore të saj, nuk këshillojnë për një liri veprimi të tepruar.

Një tjetër gjë është modaliteti Electric (ai është i pari kur ndizet makina). Në këtë rast, një sinjal Led në pasqyrën e pasme projekton një dritë blu që tregon se makina është duke ecur me zero emetim gazrash. Sipas konstruktorëve të Opel-it, vetëm me motorët elektrikë makina mund të përshkojë 50 km. Por, duke u nisur me bateri të plota, nuk arrita të kaloj kuotaën 35.

TRE ZEMRA DHE NJË KASOLLE

Grandland Hybrid4 shfrytëzon platformën e njohur Emp2 të grupit PSA. Përveç motorit 1.6 turbobenzinë me 200 kuaj fuqi, janë edhe dy motorë elektrikë: i pari është i vendosur ndërmjet motorit dhe kambios, ndërsa i dyti në aksin mbrapa (me amortizatorë që ndjekin skemën me shumë lidhje). Bateria me jone litiumi 13,2 kWh dhe 38 Ah, me garanci për 8 vjet ose 160.000 km është e "fshehur" nën dysheme dhe nuk merr hapësira të vlefshme të bagazhit. Në kompleks, sistemi nxjerr 300 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 520 Nm, ndërsa shpejtësia maksimale është 235 km/orë (135 km/orë me sistemin elektrik). Transmisioni menaxhohet nga një kambio automatike

me 8 marshe që shfrytëzon një freksion multidisk me vaj në vendin e sistemit klasik të konvertorit të momentit përdredhës maksimal. Mbi të njëjtën bazë teknike është zhvilluar edhe versioni me dy rrota aktive i emërtuar thjesht Hybrid. Në këtë rast ka 224 kuaj fuqi dhe çmimi në katalog zbritet me 4.350 euro duke arritur në kuotën e 42.550 euro. Natyrisht, duke përfshirë veçanti të ndryshme.



Motori 4-cilindërs
1.6 turbobenzinë
me 200 kuaj fuqi

Nje motor elektrik
është i integruar në
kambio

Bateria me jone litiumi
13,2 kWh është poshtë
sediljeve të pasme

Motori i dytë
elektrik i jep jetë
një traksioni 4x4

Është një e dhënë që duhet marrë me rezervë, sepse rruga provë e përshkruar parashikonte vetëm një segment të shkurtër në qytet, një skenar në të cilin plug-in japin më të mirën në termat e përshkueshmërisë.

NËSE TRAKSIONI ËSHTË I DOBËT

Në qoftë se karikimi elektrik mbaron, atëherë nuk ngelet gjë tjetër veçse ti besohet 43 litrave benzinë në serbator duke llogaritur konsumin mesatar të deklaruar nga kompania. Sidomos, kur nuk ke dëshirë të ndalosh ta rikarikosh baterinë herë pas here. Në Russelsheim kanë kërkuar ti gjejnë një rrugëzgjidhje kësaj vështirësie duke mundësuar të rifurnizohet akumulatori nga motori 4-cilindërs, duke rivendosur nivelin e karikimit të ndarë në tre "pjesë" autonomie. Mund të zgjidhet të rimbushet paketa e baterisë deri në fund ose aq sa të mund të përshkohen 10-20 km me energji elektrike. Kjo është zgjidhje sidomos

kur parashikohet të përshkoh segmente rru-gore brenda qytetit, pas një udhëtimi të gjatë. Sigurisht, në termat e konsumit të benzinës, kjo mundësi ka kostot e veta.

Mbërrimë më në fund në modalitetin e katërt të drejtimit: 4WD, që është menduar për të dalë nga vështirësia në rast të një traksioni të pamjaftueshëm. Tani janë vetëm motorët elektrikë që veprojnë për të transferuar shtytjen tek rrotat. Megjithatë, në rast rreshqitjeje të gomave, ose në shpejtësi mbi 80 km/orë, ndërhyjnë për të dhënë një ndihmë motori 1.6 turbobenzinë. Për të harmonizuar punën e tre motorëve mendon edhe kambio automatike me 8 raporte, që ndryshohen nëpërmjet levës. Ashtu si të gjitha veturat elektrike të grupi PSA, mundësia për të realizuar frenimin gjenerativ është zëvendësuar nga funksioni Brake që aktivizohet nëpërmjet levës së kambios. Në këtë mënyrë, duke hequr

këmbën nga gazi, aksioni i frenimit intensifikohet dhe akumulatori me jone litiumi karikohet më shpejt.

Janë dy zgjidhje për të realizuar karikimin e plotë. E para, me karikues të serisë 3,7 kW që duhen katër orë për karikimin e plotë të baterisë. E dyta, me karikues 7,4 kW (opsional), koha zbritet në më pak se dy orë.

Vijmë tek problemi i çmimit, i cili realisht është më i lartë se versionet e tjerë termikë

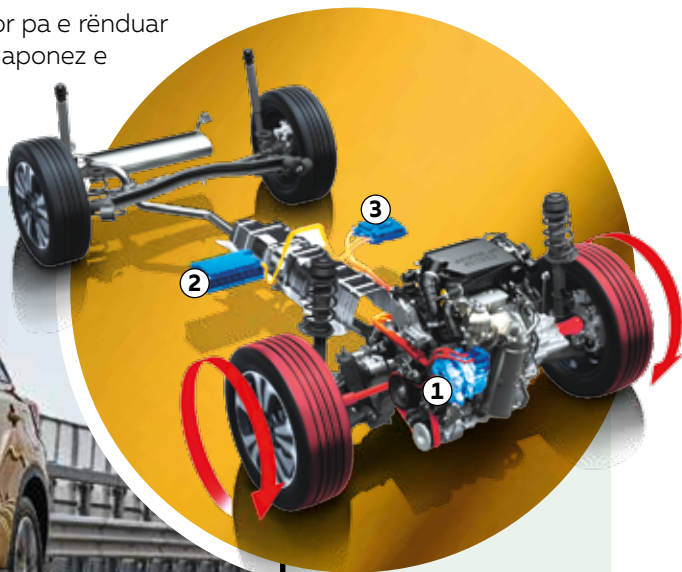
DY MOTORËT ELEKTRIKË JAPIN MUNDËSI QË TË ARRIHEN DERI NË 135 KM/ORË ME ZERO EMETIM GAZRASH

të ngjashëm. Kompania automobilistike e Russelsheim-it, megjithatë vjen në ndihmë duke bërë zbritje çmimi, i cili, duke futur edhe ofertat e ekobonusit, mund të shkojë deri në 8.500 euro në rast shkëmbimi me makinë të përdorur.

SUZUKI VITARA

Problemi është të reduktohet emetimi i gazrave të makinës, por pa e rënduar shumë portofolin. Për të ruajtur ekuilibrin ndërmjet tyre, Suv-i japonez e vë theksin tek mild hybrid. Ky bëhet opsioni unik në katalog

nga **Omar Abu Eideh**



NJË ZEMËR, TRE FUNKSIONE

Një gjenerator startues Belt (1) ndez motorin, furnizon momentin përdredhës dhe bën punën e alternatorit. Është i lidhur me një bateri litiumi (2) nën sediljen e pasagjerit dhe me një transformator DC/DC (3), që e ndryshon tensionin nga 48 në 12 volt, për të ushqyer gjithë sistemet e makinës. Wltp mesatare: ndërmjet 5,7 (2WD) dhe 6,4 l/100 km (4WD këtu poshtë është çelësi për të zgjedhur tipin e traksionit).



DREJTIM I ASISTUAR

Tërësia e pajisjeve të këtij modeli është e cilësisë së lartë dhe përfshin një gamë të tillë si: frenimi automatik në raste emergjence, paralajmërimi në rast parakalimi, ruajtja e korsisë, njohja e sinjaleve rrugore, kontrolli i këndeve të errëta (edhe në indietro), kontroll aktiv cruiz si dhe fenerë të rinj Led.

NJË TURBO E SHKATHËT

Motori 4-cilindërsh turbobenzinë me 127 kuaj fuqi nuk ka asgjë të keqe, kjo falë edhe ndihmës së mild hybrid që jep një moment përdredhës maksimal prej 235 Nm në 2000 xhiro të motorit. Furnizimi është i ngjeshur dhe i dendur duke filluar që nga regjimi i ulët i punës, ku përftohen edhe 50 Nm nga sistemi elektrik dhe qëndron i rregullt deri në zonën e kuqe të xhirove.

SHKATHËTËSIA E KËTJË MODELIT

Cili është sekret i Vitarë-s? Peshë e lehtë, një 4x4 peshon 1.245 kg. Timoni është reaktiv si në momentin e nisjes, edhe në ndryshimin e drejtimit. Makina është komferte dhe siguron një rendiment të mirë. Po ashtu edhe sistemi i frenimit është OK.



Motori
Hibrid i butë



Cilindrata
1.373 cm³



Fuqia totale
95 kW (129 kf)



Çmimi
Nga 24.200 €



NJË DIFERENCË E VOGËL

Sistemi elektrik sjell një rritje të peshës

45
KILE



Gjendjuni pranë
të dashurve tuaj
në çast

Ndiqni transfertën tuaj në wu.com

**WESTERN
UNION** **WU**™



MCLAREN GT

Ky model propozohet si një alternativë për gran turismo me një luks tradicional. Është më komferte në krahasim me krijesa të tjera të Woking. Është më pak ekstreme, por pothuajse po aq e shpejtë. Dhe gjithashtu ka hapësirë edhe për bagazhe

Ky model është ndryshe nga McLaren-ët e tjerë. Para së gjithash nuk është ashtu si mund të mendojë ndokush: një 720S e thjeshtë, por disi më e "fisnikëruar". Versioni Gran Tourer megjithëse ka shfrytëzuar një pjesë të madhe të mekanikës së versioneve të tjera sportive të Woking, në të vërtetë ka lindur si rezultat i një projekti të veçantë. Trupi i makinës prej karboni, psh është specifikë për GT: një Monocell II e modifikuar përpara në zonën e parakolpit dhe prapa e modifikuar për të pasur hapësirë të përshtatshme për bagazhe. Në bord e kupton menjëherë që ndodhesh në një McLaren, megjithëse ambienti është më i ndryshëm nga zakonisht. Karboni nuk është më zot i padis-kutueshëm: ai është i dukshëm

vetëm në disa detaje. Dominon lëkura që mbulon çdo centimetër katror të sallorit të makinës. Motori 8-cilindërsh ka një "shpirt" më të madh rruge. Në këtë version ai është me 620 kuaj fuqi (100 më pak se 720 S), me një kurbë të momentit përdredhës maksimal më të qëndrueshme në xhiro të ulëta dhe arrin pikën e 630 Nm ndërmjet 5.500 dhe 6500 xhiro.

NJË TIMON MILIMETRIK

Ky McLaren në rrugë lëviz me vetësiguri të madhe. Disa minuta mjaftojnë për tu përshtatur dhe pastaj mund ti vendosësh rrotat atje ku të duash. Motori 8-cilindërsh gjithmonë shtyn fort, megjithëse në realitet, duhen 4000 deri 6000 xhiro për të arritur shpejtësi maksimale. Mbi

këtë limit, motori V8 shpërthen në një forcë të madhe që ezaurohet vetëm në nivelin e 8000 xhirove me ndërhyrjen e limitatorit. Ekuilibri i arritur ndërmjet cilësive dinamike dhe komfortit është i dukshëm: kjo është meritë e amortizimit me kontroll elektronik, peshës së reduktuar si dhe fortësisë më të rritur e garantuar nga telajo prej karboni. Gjithashtu, është bërë një punë e lavdërueshme edhe në nivelin e skeletit të makinës dhe materialeve. Nuk janë të shumtë automjetet që janë të afta ta kthejnë udhëtimin në një eksperiencë për tu mbajtur mend dhe McLaren GT është një i tillë. Për sa i përket hapësirave për vendosjen e bagazheve, duhet thënë se në bagazh ka vend për dy valixhe, ndërsa në pjesën e prapme mund të vendosen disa çanta.

GT

Motori

- Mbrapa në qendër
- V8 turbobenzinë
- Cilindrata 3.994 cm³
- Fuqia maksimale 456 kW (620 kf) në 7.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 630 Nm nga 5.500 në 6.500 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat mbrapa
- Kambio me dopio freksion me 7 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 326 km/h
- 0-100 km/h 3,2 s
- 0-200 km/h 9,0 s
- Përkushmëria mesatare 9,3 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 268 cm
- Gjatësia 468 cm
- Gjerësia 204 cm
- Lartësia 121 cm
- Peshë 1.605 kg

Çmimi

- 203.000 €



Sediljet janë të ndara nga një tunel qendror i ngushtë (poshtë, në qendër) ku ndodhet tastiera e kambios, butoni i ndezjes dhe dy çelësa me të cilat menaxhohet makina dhe motori (Confort, Sport dhe Track). Hapësira e pasme (këtu poshtë) ka izolim termik efikas nga pjesa e motorit. Bagazhet nga ana tjetër, freskohen nga disa hapësira ku depërton ajri nga jashtë



FIAT PANDA & FIAT 500 HYBRID

Në fakt, mikro-hibrid është termi më i përshtatshëm: prezantimi i parë i dy modeleve elektrike, na siguron se do të sjellë një ulje të konsiderueshme të konsumit dhe emetimeve

nga Carlo Bellati • fotot nga Alejandro Gil Delgado



500 HYBRID

Të dhëna teknike

Motori

- Përpara horizontal
- L3 benzinë
- Cilindrata 999 cm³
- Fuqia maksimale 51 kW (70 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 92 Nm në 3.500 xhiro/min
- Sistemi mild-hybrid 12 V, bateria 11 Ah

Transmisioni

- Traksion në rrotat para
- Kambio me 6 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 167 km/h
- 0-100 km/h 13,8 s
- Përkueshmëria mesatare 25,6 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 230 cm
- Gjatësia 357 cm
- Gjerësia 163 cm
- Lartësia 149 cm
- Peshë 980 kg

Çmimi

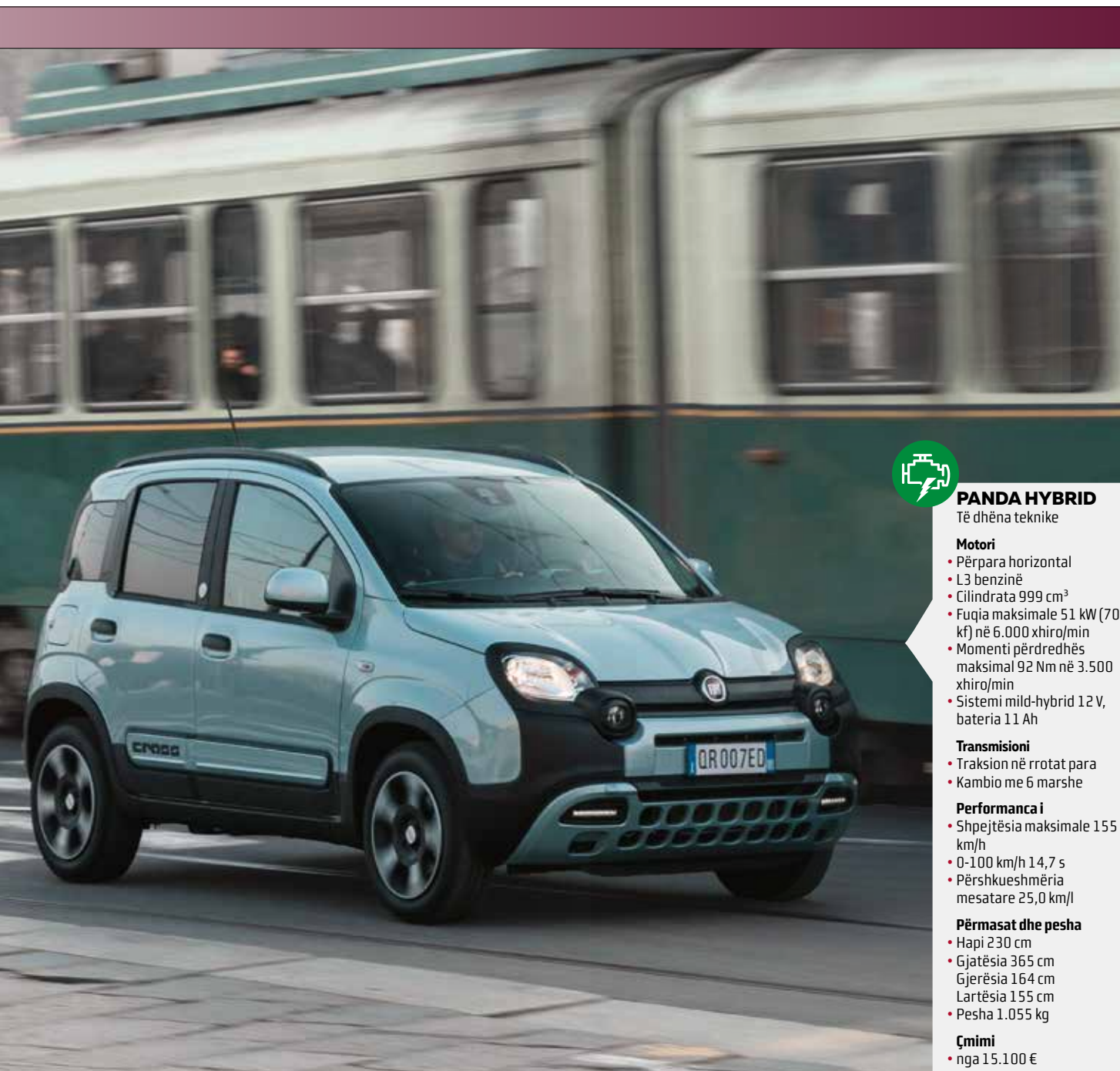
- nga 15.150 €



Diçka po zihet në qendër të Torinos: nuk është më një "surprizë" siç do të mendonin shumë prej nesh, por prej disa kohësh tashmë dihet që po punohet për një investim të teknologjisë hibride në dy modelet më të suksesshme në Itali. Fiat Panda dhe 500 tashmë kanë një version elektrik: të thjeshtë dhe me një kosto të përballueshme, por kjo nuk i bën më pak efektive. Objektivi: të zvogëlojmë konsumin dhe emetimet, për të pasur një automjet akoma dhe më

tërheqës me 70 kuaj fuqi dhe Firefly 1000 dhe mbi të gjitha, për të fituar emërtimin "automjet hibrid pa ngarkesë të jashtme" (emri zyrtar në certifikatat e regjistrimit). Kjo nuk është diçka e vogël: në shumë qytete italiane, të kesh një certifikatë të automjeteve hibride do të thotë hyrje falas në zonat me trafik të kufizuar dhe qendrat historike, të jesh në gjendje të qarkullosh edhe në ditë kritike dhe të kursesh taksonë e pronësisë. Panda dhe 500 kanë përparësi edhe për faktin se janë ndër modelet më popullore në shumë qytete, ku karakteristikat

e sistemit rigjenerues qëndrojnë në të dyja versionet. Teknikisht mund t'i quajmë mikro-hibridë, por qëllimi themelor nuk ndryshon nga ai i një hibridi të plotë: për të kthyer energjinë që do të shpërdorohej në formën e fërkimit, do të kthehet në një burim të disponueshëm për çdo kohë. Mungon mundësia për të lëvizur në modalitet krejtësisht elektrik, por kjo është krijim i skemave shumë më komplekse bimodale, të cilat kërkojnë bateri shumë më të mëdha dhe për rrjedhojë, më të shtrenjta. Në rastin e 500 dhe Panda, ndërhyrja konsistente



PANDA HYBRID

Të dhëna teknike

Motori

- Përpara horizontal
- L3 benzinë
- Cilindrata 999 cm³
- Fuqia maksimale 51 kW (70 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 92 Nm në 3.500 xhiro/min
- Sistemi mild-hybrid 12 V, bateria 11 Ah

Transmisioni

- Traksion në rrotat para
- Kambio me 6 marshe

Performanca i

- Shpejtësia maksimale 155 km/h
- 0-100 km/h 14,7 s
- Përkueshmëria mesatare 25,0 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 230 cm
- Gjatësia 365 cm
- Gjerësia 164 cm
- Lartësia 155 cm
- Pesha 1.055 kg

Çmimi

- nga 15.100 €

në pjesët elektrike, vendosjen e një baterie jonike 11 Ah (12V) dhe adoptimin e një motogeneratori që zëvendëson energjinë e alternuar, të vendosura nën sediljen e drejtuesit të menaxhimin dhe rifillimin e Start & Stop dhe gjatë përshpejtimit, i jep një dorë nësisë termike. E gjithë kjo duke tërhequr energji nga bateria, e cila në rrugë urbane ngarkohet mjaft shpejt kur frenon ose ngadalëson. Në këtë mënyrë, 5 kuaj fuqi dalin pothuajse nga askund. Mund të vini re se nuk janë numra të mëdhenj (numrat 'e vërtetë' do të mësohen së

shpejti, në mënyrë që të dy modelet hibride të prezantohen në Vairano), por duhet marrë parasysh fakti se në këtë mënyrë, drejtimi do të bëhet akoma më i lehtë, sepse përgjigja vjen më herët dhe në mënyrë progresive. Pritet të ketë një lehtësim edhe në benzinë dhe jo vetëm kaq (lexo boksën në faqen 141).

Meqenëse Firefly për nga natyra e saj nuk është e avancuar, në mënyrë që të zvogëlohet më tej konsumi i saj pa humbur gjallërinë, kërkohet një "shërbim i plotë". Dhe në fakt, këtu kemi shkuar shumë më larg se integ-

rimi i gjeneratorit dhe paketës së baterive. Puna e kryer në kutinë e ingranazheve me gjashtë shpejtësi për të minimizuar humbjet e fërkimit dhe ingranazhi i gjashtë, kanë pësuar përmirësime të mëdha. Duhet pasur parasysh, se njësia me tre cilindra nuk ishte montuar më parë në modelet e Fiat 500 dhe Panda: prandaj kërkonte një vlerësim pothuajse të plotë të montimeve të motorit, aq shumë sa që tani i gjithë motori është 45 milimetra më i ulët se më parë, me një avantazh të caktuar edhe për uljen e qendrës së gravitetit. ▶

◀ THIRRJE PËR KURSIM TË ENERGISJË

Prezantimi mekanizave 500, me informacione të ndryshme elektrike (rrjedhjet e energjisë, statusi i ngarkimit të baterisë, rikuperimi), ju mëson mënyrën më të mirë për të ulur konsumin, duke shfrytëzuar sa më shumë sistemin e rikuperimit të energjisë. Sugjerohet të lëvizni me 30 km/orë kur ta vendosni në drejtim neutral. Nga ana tjetër, nëse ingranazhi është duke funksionuar, rrjedhja

e rrymës nga gjeneratori në bateri kthehet kur lëshohet. Vlen gjithashtu të përmendet se me fikjen e motorit, të gjitha shërbimet dhe sistemet e sigurisë së makinës janë në funksion. Rinisja ndodh automatikisht, sapo bëheni gati për nisje, sepse prania e Bsg (akronimi fillestar për rripin e sigurisë) zvogëlon vibrimet në minimum, pasi nuk funksionon në ingranazhe si ndezja e modelit klasik.

Panda Hybrid vepron në të njëjtën mënyrë dhe sipas Fiat përforcon edhe më

shumë uljen e konsumit të karburantit, kryesisht sepse motori i montuar më parë harxhonte më shumë se sa version i fundit i ingranuar në 500. Kështu që çdokush që kalon nga një Panda tradicionale me benzinë mund të shohë uljen e konsumit të karburantit me 30%.

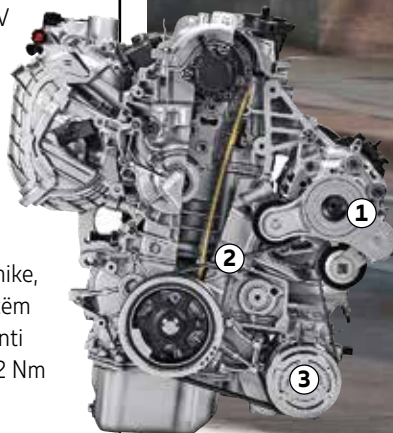
Struktura hibride, e cila bazohet në versionin Cross, të krijon ndjesinë e një automjeti komod dhe më të shpejtë, për më tepër, eksperiencia në drejtim është më argëtuese,



FIREFLY MILD-HYBRID

ÇËSHTJE ZËMRE

Firefly 1-litëresh është më i thjeshtë se njësia turbo e 500X dhe Renegade. Çfarë është e nevjshme në veçanti për këtë hibrid: Bsg (1), Belt starter generator, i cili drejtohet nga një PoliV (2) direkt nga boshti. I njëjti rrip përdoret gjithashtu për të fuqizuar kompresorin e kondicionerit (3). Gjeneratori 12 volt jep një fuqi maksimale prej 3.6 kW, rreth 5 kuaj fuqi, gjë që do të ishte e gabuar të shtohet në pjesën termike, pasi ato janë të pranishme vetëm në mekanizma të ulëta. Momenti përdredhës maksimal është 92 Nm me 3.500 xhiro/min.



KRAHASIMET

BRENDA NJË VITI KURSENI SHUMË

Në pritje të të dhënave nga qendra e testeve, le të përpiqemi të hamendësojmë se sa kurseni me një hibrid. Dy modelet e reja të Fiat kushtojnë 500 euro më shumë sesa motrat e tyre jo hibride (1.2 Fire), krahasuar me një ulje të konsumit që duhet të jetë rreth 18% për 500 dhe 30% për Panda. Kjo, për drejtuesin mesatar (duke marrë parasysh 10.000 km vjetore dhe një çmim benzine prej 1.587 euro/litër), përkthehet në kursime, përkatësisht 140 dhe 280 euro. Nëse i shtojmë kësaj edhe parkimin falas në Romë (le të supozojmë pesë orë në javë, për një kursim prej 280 euro) ose Zonën C falas në Milano (një hyrje në javë, 260 euro në vit), do të thotë se në vitin e parë nuk kemi harxhuar thuajse asgjë.



jo aq e ulët sa në modelin 500 me disa ndryshime të vogla në sedilje. Sa i përket pajisjeve, padyshim që lista e aksesorëve klasikë Panda ja vlen, nuk ka navigator apo sistem infotainment, por mbështetet në telefonin tuaj me një aplikacion specifik që mban nën kontroll parametrat e ndryshëm të makinës.

Me hyrjen në listën e hibrideve, disponueshmëria e motorëve për 500 ndryshon gjithashtu: 1.2 Fire do të jetë i disponueshëm vetëm për versionet me kuti automatike dhe

LPG, të gjithë të tjerët do të kenë Firefly. Çmimet për versionet bazë janë të përafërta gjithashtu: Panda kushton 15.100 euro dhe 500 15.150 euro, por ka promovime duke filluar nga 10.900 euro. Në fotografi mund të shihni serinë speciale të lançimit (16.100 euro për Panda, 19.150 për 500) të prezantuara në një ngjyrë tejet tërheqëse. Sediljet ofrojnë komfort maksimal dhe janë krijuar nga plastikë e riciklueshme (90% nga grumbullimi i veçantë dhe 10% nga deti).



Dy modelet e reja hibrid të Fiat kanë çmime duke filluar nga 15.100 euro në rastin e Panda dhe 15.150 në atë të 500. Por, zbritjet janë të konsiderueshme: çmimi promovues është nën 11 mijë euro

PORSCHE TAYCAN

E testuam këtë version të ri të automjetit elektrik gjerman që është në krye në Polin e Veriut, në një skenar të ngjashëm me ato të përrallave të Krishtlindjes. Qëllimi ishte për të zbuluar nëse e frikësonin këtë makinë, i ftohti dhe akulli

Përmasat e këtij Porsche Taycan janë ato të një automjeti të konceptuar si makinë elektrike: i ulët, i gjatë në pjesën e përparme, me një kabinë që ngushtohet në majë dhe me një bisht të dizajnuar mirë, ku ADN-ja e kompanisë së Shtutgardit është akoma më shumë evidente. Në brendësi të Taycan-it, edhe në këtë version të ri 4S, atmosfera është ajo e mëparshme. Qëndron ulur, mbështetur në sediljen e punuar me kujdes, me këmbët gjysmë të shtrira, përpara një timoni të vogël dhe vertikal, në të cilin është i inkorporuar çelësi i modulit Driving me të cilin selekcionohen pesë modalitete të disponueshme (Range, Normal, Sport, Sport Plus dhe Individual). Ndezja e makinës si në të gjitha versionet e Porsche është në të djathtë, por çelësi është zëvendësuar nga një buton. Kuadri i instrumenteve përbëhet nga një ekran unik Tft, i cili riprodhon indikatorë klasikë nga dy ekrane të mëdhenj në kroskot në pjesën qendrore pa llogaritur edhe të katërtin përpara pasagjerit. Është e qartë se këtu nuk ka më tregues të xhirove. Ai është zëvendësuar me një njehsor të rrjedhës së energjisë.

REAGIM I MENJËHERSHËM

Është hera e parë që unë drejtoj një Porsche Taycan. E dija se do të kisha përpara një objekt të veçantë, pothuaj special, por kjo makinë sportive gjermane i kaloi të gjitha pritshmëritë. Nuk ka asnjë dyshim se jam përballë një gjenerate të re të automjeteve elektrike. Kushdo që dëshiron aventurën në fushën magnetike

4S PERFORMANCE BATTERY PLUS

Të dhëna teknike

Motori

- Elektrik para dhe mbrapa, i sinkronizuar me magnetë të përhershëm
- Fuqia maksimale totale 420 kW (571 kf)
- Momenti përdredhës maksimal 650 Nm

Bateria

- Me jone litiumi, 93,4 kWh

Transmisioni

- Traksion integral
- Kambio automatike me 2 raporte

Performanca

- Shpejtësia maksimale 250 km/h
- 0-100 km/h 4,0 s
- Autonomia 463 km

Përmasat dhe peshat

- Hapi 290 cm
- Gjatësia 496 cm
- Gjerësia 197 cm
- Lartësia 138 cm
- Peshat 2.220 kg

Çmimi

- 117.296 €

H, nuk mund të lejë mënjë këtu model makine. Përveç aspektit teknik që është vërtet intrigues (bateri 800 volt, që karikohet me rrymë të vazhduar deri në 270 kW, kambio me dy shpejtësi etj), është një diçka tjetër që më entuziazmon dhe nuk është pak. Ky version Taycan është një Porsche i ndryshëm nga të gjithë të mëparshmit (modern, makinë e të ardhmes), por gjithmonë ngelet një Porsche i vërtetë. Dhe kjo nuk ishte parashikuar. Shtytja në çdo herë që shkel pedalën e gazit është pak të thuasht e menjëherëshme. Në rrugën me

dëborë nuk mund të guxoj më shumë, sepse rrotat (të katërta), pas një limiti të caktuar mund të rrëshqasin vullshëm, megjithëse ndjeshmëria imediate që e karakterizon reagimin e motorëve të paralajmëron shpejt. Kushtet ekstreme në të cilat unë drejtoj makinën më lejojnë të vlerësoj një karakteristikë tjetër të Taycan-it: balancimin thuajse perfekt me të cilin momenti përdredhës vepron mbi rrotat. Ndryshe nga një model tradicional integral, këtu nuk janë freksionet që mbyllën në funksion të sinjaleve që vijnë nga sensorët e ndryshëm për ta transferuar

momentin përdredhës nga një bosht transmisioni tek tjetri. Elektronika monitoron sjelljen e automjetit dhe rregullon në mënyrë të vazhdueshme momentin përdredhës të të dy motorëve. Në këtë mënyrë nuk ka vonesa, reagimi është i menjëherëshëm dhe drejtimi i makinës bëhet më i thjeshtë dhe më instiktiv. Duke ecur në pistë, me Esp (Electronic Stability Program) të shkëputur, ia arrij të bëj çfarë të dua. Mjafton të prekësh frenat për ti dhënë fuqi sistemit transmetues mekanik dhe të shtosh xhirot. Në qoftë se pastaj mbikthimi tejkalon veprimin





Frenat përpara kanë ferrotë me gjashtë pistonçina. Sipas kërkesës, mund të ketë impiant Pscb me disqe prej tungsteni ose karboqeramikë. Bishti mbrapa (këtu në anë) ngrihet e ulet në funksion të shpejtësisë. Kur kalohen 180 km/orë, makina ulet 22 mm. Në këtë, mënyrë Cx reduktohet deri në 0.22



SHKON MË LARG

Versioni 4S përfaqëson një nivel të ri të fillimit në botën e Taycan. Është më pak i fuqishëm se motrat Turbo, por ofron rendiment më të madh dhe një çmim më të ulët. Është i pajisur me bateri Performance Plus (opsionale me 5.600 euro) dhe që garanton një autonomi të madhe (463 km me ciklin Wltp). Këtu poshtë jepet krahasimi ndërmjet versioneve të ndryshme.

- Taycan 4S
- Taycan 4S Performance Battery Plus
- Taycan Turbo
- Taycan Turbo S



e vet, mjafton kundërkthimi dhe përshpejtimi me pak më tepër vendosmëri për ta nxjerrë turirin e makinës në trajektoren e drejtë. Në këtë pikë, me timonin e drejtuar dhe makinën që rrëshqet së jashtmi, mund të shpejtoj akoma më shumë dhe Taycan-i del shpejt nga kthesa me të katër rrotat që shpërndajnë borën. Diçka fantastike. Në kushte kaq të pasigurta të traksionit, kisha mundësinë të vlerësoja shumë edhe frenat. Pavarësisht rigjenerimit elektrik (deri në 265 kW fuqi, afërsisht me 0,4 g), pedali e ruan korsinë dhe konsistencën e modelit Porsche 911.





AUDI A3 SPORTBACK

Jemi ulur në timonin e një prototipi të këtij modelit të ri gjerman një muaj para ekspozimit në sallonin e Gjenevës. Për të parë se çfarë efekti kanë dhënë përmirësimet në traksion, në timon dhe te amortizatorët

nga Lorenzo Facchinetti

Nëse keni mbërritur në stendat e shitjes së revistave Quattroruote pas 3 marsit, atëherë keni mësuar dhe parë gjithçka për modelin e ri të Audi-t: pamjen e jashtme e të brendshme në gjithë shkëlqimin e vet, karakteristikat teknike dhe gamën e tyre. Gjenerata e katërt e A3 në Gjenevë është protagonistja e pavionit të Audi-t. Por, ka një gjë që ende nuk mund ta dini, pasi jemi në pritje të komercializimit të saj që është parashikuar për tremujorin e

dytë të këtij viti. Si ecën në rrugë?

Tani po ju shpjegoj se përse më përpara se të hapej salloni i Gjenevës kam shkuar në një ishull të humbur në Atlantik (për ata që janë kuriozë, po them se ai ndodhet në arkipelagun e Azoreve), për të testuar paraprakisht këtë model të ri të Audi-t gjerman. Më dërguan në mes të oqeanit për të qenë edhe larg syve të publikut. Madje, edhe kamera e smartfonit ishte e errësuar si dhe kroskoti i mbuluar, për të qenë larg syve të turistëve në ishull. Fokusi i këtij kontakti të

parë me makinën ishte vetëm një: dinamika e ecjes së makinës në rrugë. Për të kuptuar më mirë ndryshimet, automjeti që u vu në dispozicionin tim nuk ishte një A3 i zakonshëm, por një makinë sportive S3 që pritet së shpejti.

Po e përmend vendin e testimit jo për ti bërë reklamë agjensive turistike të ishujve portugezë, por sepse atje bie shi pothuajse në një të tretën e vitit. Pra, nuk isha për pushime. Në të vërtetë, lagështira në rrugë na shërbente mjaft mirë për të testuar modelin e ri.



Djathtas nga lart: rrota 19 inç me goma pneumatike 235/35. E njëjta masë si e versionit S3 të mëparshëm. Fenerët e pasmë Led me indikatorë drejtimi dinamikë kanë rimarrë stilin e modeleve Audi më të fundit. Projektori i para në formë të dhëmbëzuar ka dhjetë dioda të shndritshme që variojnë sipas konstruktit të makinës



TANI LUHET ME AVANTAZHIN NË KOHË

Me një version 4x4, duke qenë se traksioni është i ulët, mund të kuptohet më mirë funksionimi. Edhe sepse në këtë rast, bëhet fjalë për fundin e vënies në fazë të motorit. Ashtu si edhe A3 i mëparshëm, traksioni i besohet freksionit me disqe të shumëfishta me vaj, të vendosura në diferencialin e pasmë. Parimi i funksionimit është i njëjti: normalisht, traksioni është përpara, por kur rrotat rrotullohen, momenti përdredhës maksimal përfundon pjesërisht ose tërësisht në boshtin

mbrapa. Ajo që ndryshon është menaxhimi elektronik: ka më tepër hapësirë integrimi me programet e drejtimit dhe me kontrollin elektronik të stabilitetit. Në saj të këtij komunikimi të madh ndërmjet sistemeve, traksioni integral mund të luajë me avantazh më të madh në kohë. Në bazë të këndit të timonit dhe përshpejtimeve anësore dhe gjatësore, sistemi është i predispozuar të kalojë transferimin e momentit përdredhës tek rrotat, mbi të cilat ushtrohet presioni i madh duke e bërë operacionin më të shpejtë. Gjithashtu, elektronika vepron tek frenat, duke ngadalësuar

rrotat në pjesën e brendshme të kthesës për të favorizuar futjen në to.

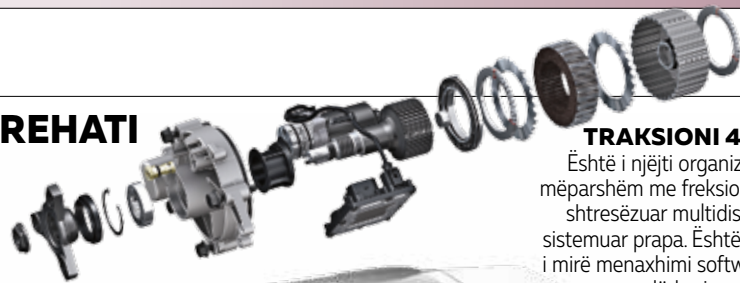
Çfarë ndodh në praktikë? Imagjinoni një kthesë të fortë në një asfalt të lagur. Në fazën e parë, edhe nëse timoni nuk vepron lehtësisht, versioni S3 lëshohet me precision dhe shpejtësi. Në qendër të kthesës, me këmbën mbi pedalin e gazit percepton veprimin e rrotave të pasme që shtojnë dhe e ndihmojnë veturën të mbyllë trajektoren me boshtin përpara të lirë për të mbajtur trajektoren pa u larguar. Dhe ajo që është më efikase, drejtuesi ka fuqi të madhe për të ven-

TEKNIKA

MË TEPËR HANDLING DHE REHATI

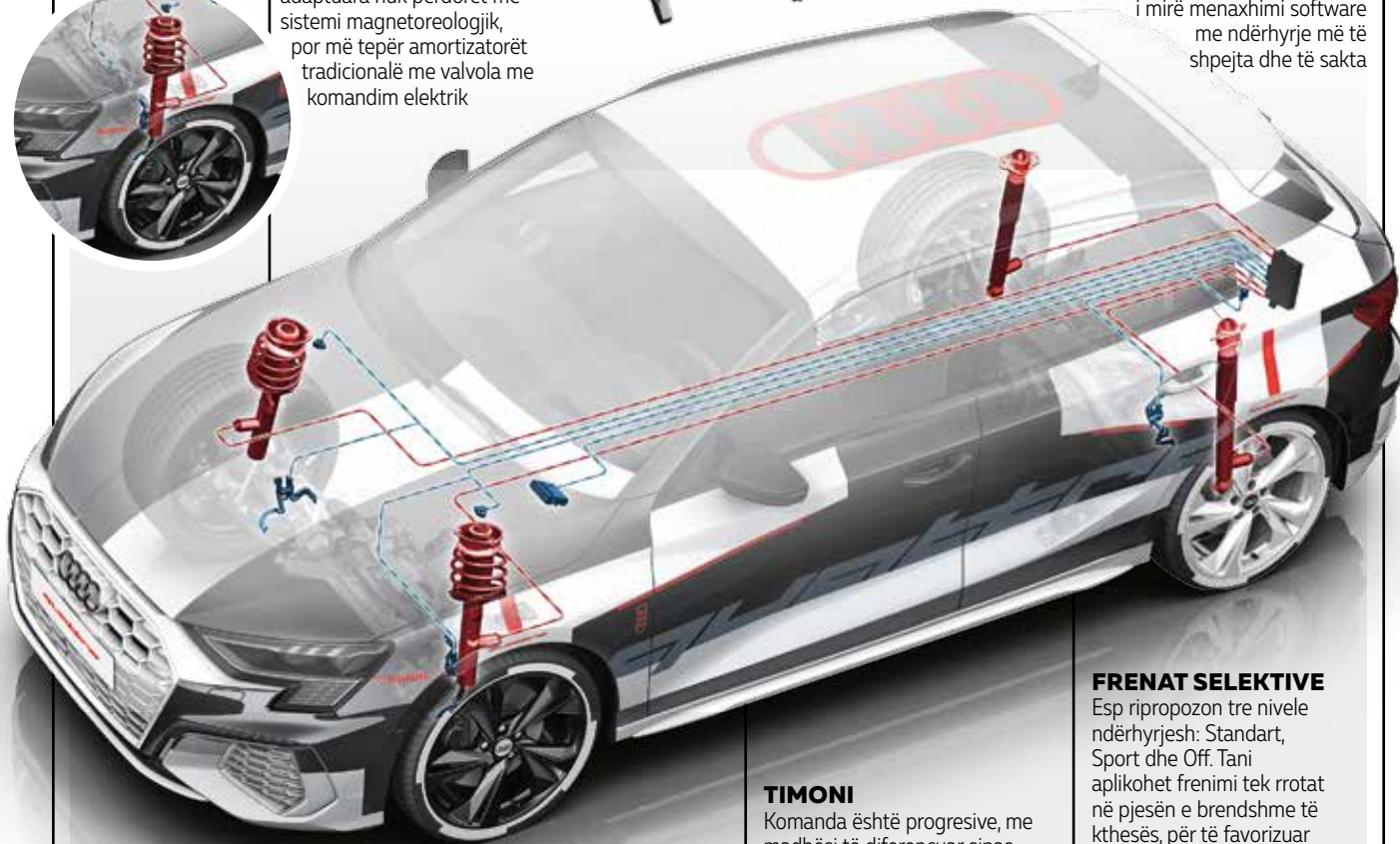
AMORTIZIMI

Në modelet me opsione të adaptuara nuk përdoret më sistemi magnetoreologjik, por më tepër amortizatorët tradicionalë me valvola me komandim elektrik



TRAKSIONI 4X4

Është i njëjti organizim i mëparshëm me freksion të shtresëzuar multidisk të sistemuar prapa. Është më i mirë menaxhimi software me ndërhyrje më të shpejta dhe të sakta



FRENAT SELEKTIVE

Esp ripropozon tre nivele ndërhyrjesh: Standart, Sport dhe Off. Tani aplikohet frenimi tek rrotat në pjesën e brendshme të kthesës, për të favorizuar futjen në kthesë dhe reduktimin e nënktimit

TIMONI

Komanda është progresive, me madhësi të diferencuar sipas këndeve të timonit



Në nivelin teknik, versioni Audi A3 i ri përmban më të mirën në të tre komponentët specifikë: timoni, amortizatorët dhe traksioni integral. Timoni progresiv, i disponueshëm sipas kërkesës përmban vetëm komandë elektrike, por parashikon që ulja në kutinë e drejtimit nuk është konstante. Për shembull, në rastin e Suv Q3, raporti kalon nga 14,8:1 në 11,4:1, që e përkthyer në praktikë do të thotë një komandë shumë direkte në manovrim apo segmente rrugore më gjarpëruese. Në shpejtësi më të

rritura, në mënyrë që makina të mos bëhet shumë reaktive, timoni është më pak i drejtpërdrejtë. Për sa i takon amortizimit, një version i adaptuar (sipas kërkesës), shënon një ndryshim kurs. Më parë, Audi përdorte amortizim magnetoreologjik: grimca hekuri në amortizatorë, të cilat të nënvendosura në një fushë elektromagnetike, ndryshonin densitetin e lëngut të amortizatorit, duke modifikuar kështu kapacitetin e amortizimit.

Bëhej fjalë për një zgjidhje të limituar në spektrin e veprimit, me pak mundësi për të mbajtur si komfortin ashtu edhe ashpërsinë në të njëjtën

kohë. Për këtë arsye tashmë janë amortizatorë klasikë me valvola me komandë elektrike, veprimi i të cilëve modifikon rrëshqitjen e vajit për të pasur një reagim më pak ose më shumë me një hapësirë më të gjerë. Së fundi duhet thënë se traksioni 4x4 ka bërë progres falë elektronikës. Ka një shpejtësi të madhe në transferimin e momentit përdredhës maksimal nga një aks tek tjetri dhe shpërndarja bëhet në varësi të programit të zgjedhur të drejtimit. Modaliteti Sport ka privilegjin e kalimit të fuqisë tek rrotat e pasme, në mënyrë që drejtimit të jetë më dinamik.

dosur, përderisa reagimi i traksionit integral varion në bazë të programit të përzgjedhur të drejtimit. Në versionin Sport, ashtu si mund ta imagjinoni, përzgjedhja e saktë është në duart e tua me të gjitha avantazhet që derivojnë nga termat e drejtimit. Të kuptohemi, mbikthimi në rrotat avulluese ngelet një utopi. Por, me rritjen e kontrollit mbi makinën, kënaqësia rritet në mënyrë eksponenciale.

Sido që të jetë rruga, me lagështirë apo e thatë, nuk ndryshon perceptimi i dy komponentëve të tjerë. Para së gjithash, timoni i cili mund të jetë i tipit progresiv. Në këtë risi, Audi ka debutuar me TT që ka qenë i disponueshëm në disa versione të A3 të mëparshme. Flitet për një opSION shumë të këshillueshëm nëse ju pëlqen të drejtoni. Ka disa

avantazhe që rrjedhin: ka më pak xhiro të timonit gjatë parkimit dhe këndet e timonit janë të reduktuara kur duhen kaluar kthesat, për një drejtim më dinamik. Precizioni në ndjekjen e një linje përgjatë një kthese, pa devijime është shenjë e një ekuilibri të mirë global të makinës.

MIRUPAFSHIM MAGNETIZËM

Risia e vërtetë që konkurron për ririfiniturën e karakterit të A3 të ri është sistemi i amortizimit i adaptueshëm, i cili është prezent në listën opsionale. Duke kërkuar për të gjetur një automjet 10mm më të ulët, mund të shfrytëzohet një zgjidhje e ndryshme. Në vend të amortizatorëve mangetorologjikë, tani menaxhimi i amortizimit i është besuar valvolave më tradicionale me kontroll elektrik që rregullojnë fluksin e vajit. Sipas inxhinierëve të Ingolstadt, kur automjeti ndryshon kurs, ai ka një hapësirë të madhe rregullimesh e garantuar nga shkathtësia e veprimit që në

raste specifike fiton një butësi, gjë që ka qenë një defekt i modeleve A3 të mëparshme. Për të vërtetuar këtë tezë, do të duhej një ballafaqim direkt, por është fakt se në autostradë, me rrota 19 inç dhe goma 35-she, pozicioni Confort është i aftë të amortizojë të gjitha bashkimet e INGRANAZHEVE. Në versionin Sport, përkundrazi reagimi është i thatë për të reduktuar në minimum dridhjet e makinës kur asfalti është i lëmuar.

E kam lënë motorin në fund të listës, por jo se kam qëllim të zhgënjej amatorët e versionit S3. Fuqia e tij mbetet 310 kuaj fuqi. Ai që nuk ka pasur kënaqësinë ta provojë, duhet ta dijë se versioni 2.0 TFSI turbobenzinë është shumë efikas. Shtyn fort në çfarëdo lloj regjimi pune. Ndoshta nuk do të jetë motori më emocionues ndërmjet atyre që ka ky grup, por askush nuk ka dyshim për efikasitetin e tij.



LAND ROVER DEFENDER

Pamja pak e veçantë e këtij Suv-i është një mënyrë për të qenë në përshtatje me kohën, por gjithsesi ajo ngelet e njëjta në gjithçka. Dhe kjo është gjë e mirë: të ruash traditën është krenari dhe jo "robëri"

nga **Alessio Viola**



Tani, 70 vjet më pas ne jetojmë në një tjetër botë. Dhe për këtë botë duhet gjithashtu një tjetër model Defender. Ajo është fëmijë e kohës së vet, ashtu si ishte Land Rover-i i parë në 1948-ën. Lufta kishte pak që kishte mbaruar, rreth 20 vite do të duheshin që Apollo 11 të ulej në Hënë dhe nëna e të gjitha Land Rovera-ve lindi për t'iu përgjigjur kërkesave të kohës. E duhet thënë se sot modeli Defender është diçka ndryshe, por ndry-

shimi i tij nuk është as tradhti dhe as mohim i traditës. Dhe përgjigja që vjen në 2020-ën për të njëjtën kërkesë: kemi një makinë që tregon se distanca ndërmjet nënës dhe bijës duket akoma më e madhe, por kjo është çështje e perspektivës. Le të shpjegoheh. Edhe Porsche 911 u shfaq qetësisht në vitet 60-të, por gjithmonë erdhi duke u azhurnuar me kohën dhe asnjëherë nuk e humbi kontaktin me bashkëkohësinë. Dhe ndryshimet e herëpashershme sipas kohës kanë bërë që të mbijetojë. Me

Defender nuk ka ndodhur e njëjta gjë. Ka një diferencë të mprehtë, ndërmjet modernizimit përgjatë shtatëdhjetë viteve dhe modernizimit pas shtatëdhjetë vitesh. Dhe në këtë pikë duhet thënë se nuk duheshin bërë gabimet e të kaluarës në skeletin dhe trupin e makinës. Por, modeli i vjetër Defender nuk u mohua, ai u tejkalua. Thjeshtësia e tij ishte sekreti për të arritur në këtë makinë të bollshme që u bë themeli mbi të cilin u ngrit miti që kjo markë nuk do të perëndojë asnjëherë.



Skeleti i Defender është D7X ose D7 e Range Rover në versionin Extreme. Bëhet fjalë për një trup makine të mbledhur, të pa prodhuar më parë nga kjo kompani angleze dhe shoqërohet me repertor tipik off-road të fortë: ridoto, diferenciale qendrore dhe rrota të pasme të bllokueshme. Në qarkullim janë dy versione benzine (P300 me katër cilindra dhe P400 me gjashtë në linjën mild hybrid me 48 volt) dhe turbodiesel 4-cilindrësh me dy nivele fuqie: D200 dhe D240. Në 2021-in do të dalë versioni plug-in



NDËRMJET TRAKSIONIT TË LARTË DHE TË ULËT

Nëse makinat Jeep Wrangler, Mercedes Classe G dhe Suzuki Jimny vazhdojnë të jenë të njëjtat, Range Rover Defender nuk është kështu. Në këtë jetë të dytë, makina është bërë më e rafinuar, gjë që ndihet menjëherë, madje edhe kur je në sediljen e pasagjerit, ku rrija unë duke menduar se së shpejti do të ulesha në vendin e shoferit. Sot në timon është një nga baballarët e këtij modeli, Mike Cross, i cili më dërgoi për të

parë testimin në pistat e qendrës së provave në Gaydon, një ish-bazë e RAF (Aviacioni Ushtarak Britanik) ku lindin dhe përsosen makinat e grupit automobilistik anglez.

Po i nisim provat në segmentin rrugor me asfalt, historikisht mjedisi më pak i përshtatshëm për modelet Defender. Një segment rrugor drejt i gjatë i jep mundësinë motorit me gjashtë cilindra, 3-litërs dhe 400 kuaj fuqi që të tregojë cilësinë e vet: një forcë e butë dhe duhet thënë, e sigurt. Nuk është shumë i fuqishëm, por ka

vetësiguri dhe me një nisje të arsyeshme arrijmë lehtësisht shpejtësinë maksimale 190 km/orë. Momenti i vërtetë serioz vjen në kthesën e parë, sepse në këtë rast diferenca me të kaluarën është pak e madhe: makina lëkundet, anohet jo pak dhe duhet të mbahem mirë për të mos përfunduar tek shpatullat e shoferit Mike Cross. Megjithatë, makina mbështetet në pjesën e brendshme të rrotave në mënyrë të sigurt. Kjo është një makinë që nuk është bërë për të ecur shumë shpejt në rrugë, por gjithsesi ►

FLET MIKE CROSS

PA KEQARDHJE

Prej 35 vitesh, Mike Cross është inxhinier i klasit të parë në Gaydon. Në kartëvizitën e tij shkruhet "inxhinier kryesor i integritetit të automjetit". Ky është një përcaktim pak kompleks, por që në praktikë mund të përkthehet fare thjesht: njeriu i cili për makinën Land Rover (edhe Jaguar) thotë fjalën e fundit. Ja çfarë thotë ai:

Si bëhet për të bindur edhe skeptikët që ky është një model i ri Defender?

Kjo është një gjë e thjeshtë. Për të qenë një Defender e re duhet domosdoshmërisht të jesh makina më e mirë fuoristradë në botë. Mendoj se ia kemi arritur. Akoma edhe më shumë, kemi qenë të aftë ta përmirësojmë edhe për rrugët e asfaltuara: tashmë është fine, komode dhe argëtuese gjatë drejtimit. Pra, duke përfshirë gjithçka, është një Defender i vërtet.

Kur the me vete: 'ok, kjo është'?

Po, më kujtohet mirë. Të kthehemi pak prapa në kohë, afërsisht 6 muaj më parë. Në ato ditë po e drejtoja Defender-in edhe në rrugë, edhe në pistë dhe e kuptova që ia kishim arritur qëllimit sepse makina më jepte ndjesi shumë pozitive. Dhe e rëndësishme është se në një botë dixhitale, unë qëndroja në timonin e një makine analoge.

Një platformë e ndarë, nuk keni menduar për asnjë moment për këtë?

Ky është një trup makine i fortë prej alumini: një pikë e mirë nisjeje për një makinë që duhet të jetë e lehtë, rezistente dhe më e lehtë në drejtim. Përse duhej të zgjidhnim diçka tjetër?



110 X TË DHËNA TEKNIKE

Motori

- Përpara vertikal
- L6 turbobenzinë
- Cilindrata 2.996 cm³
- Fuqia maksimale 294 kW (400 kf) në 5.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 550 Nm nga 2.000 në 5.000 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion integral i përhershëm
- Kambio automatike me 8 marshe
- Përshatës
- Diferencialë qendrorë dhe mbrapa të bllokueshëm

Performanca

- Shpejtësia maksimale 191 km/h
- 0-100 km/h 6,1 s
- Përshkueshmëria mesatare 10,4 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 302 cm
- Gjatësia 502 cm
- Gjerësia 200 cm
- Lartësia 197 cm
- Pesha 2.418 kg

Çmimi

- 101.400 €



Sipas stilit, pjesët e brendshme pasqyrojnë thelbin e së kaluarës, së cilës i shtojnë saktësi dhe plotësi. Infotainment-i Pivi pro parashikon një ekran 10 inç në qendër, instrumenta dixhitale 12,3 dhe Apple CarPlay e Android Auto. Në këtë rast bëhet fjalë për përditësimin e idesë sonë për Defender



◀ kishte nevojë për një siguri në drejtim edhe në këto raste, sepse kohët kanë ndryshuar dhe ajo nuk mund të jetë më një automjet vetëm për eksploratorë, për organizime humanitare dhe për familje të apasionuara pas aventurave.

Qëndrojmë ulur në mënyrë komode, të izoluar mirë dhe motori është atje në fund. Vështirësia e mëparshme është vetëm një kujtim dhe unë bindem për këtë një çerek ore më vonë kur nga traksioni i lartë kalojmë në të ulët, në segmente jashtë rruge.

Kishte tronditje dhe hedhje përpjetë. Është e qartë se kjo tronditje kishte edhe magjinë e vet. Ishte pjesë integrale e një eksperience unike të largët që eksperimentohet edhe tani, por në këtë jetën e re të modelit Defender, kjo ngjan me një sprovë të fortë.

Tani të shohim se si do të sillen dhe sa e aftë do të jetë ky model kur ta çojmë në pistën off-road të Vairanos. Këtu në Gaydon, Mike arriti të tregojë vlerat e kësaj makine angleze që ka kapacitete të vlerësueshme të dallueshme nga një model Sport utility, megjithëse duhet thënë se nuk jemi përballur me shkëmbinj apo

pengesa deri në limit. Sidoqoftë, në çdo rast, terreni i vështirë, me pengesa ujore dhe me malore e disheza nuk është se e shqetësuan makinën. Është e vërtetë se me ngarkesën elektronike dhe me këtë nivel finese (për të mos folur për çmimin që fillon nga 57.000 euro e deri në mbi 100.000), është e vështirë ta imagjinosh në mes

MALORE PA LIMIT DHE GROPA UJI DERI 90 CENTIMETRA. A MUND TË QUHET AKOMA TRADHËTARE?

të një shkretëtire ranore afrikane apo në majë të Tibetit, por këto nuk ia heqin vlerat.

Është e vërtetë që në timonin e kësaj makine ishte ai që mund të thuhet se është njohësi më i mirë i saj, por gjithsesi ky model Land Rover është shumë i mbledhur dhe i zhdërvjellët. Traksioni vepron në dy pjesë të barabarta mbi të dy akset dhe boshti e ndjen këtë. Kur del nga kthesa, Defender qëndron i rrafshët mbi rrotta.

Në fund më ngeli një kuriozitet: timoni. Por, për të folur saktësisht për të, duhet ta drejtosh vetë. Së shpejti do ta provojmë.



MAZDA2

Në Hiroshimë, me këtë model kanë përsosur nivelin e tyre të parë, si në estetikë edhe në mekanikë. Kështu, debuton një model hybrid i lehtë 22.5 V. Me një veçanti: energjia është e magazinuar në një kondensator

nga **Omar Abu Eideh**



20

KILOGRAMË

Pesha totale e sistemit elektrik është shumë e përmbytur

E ZHDËRVJELLËT DHE E SIGURT

Mazda 2 dallon për një timon të saktë dhe progresiv me një platformë mbështetëse që vendos një akord ndërmjet komfortit dhe ecjes në rrugë. Boshit përpara është energjik i ndihmuar nga puna e sistemit G-Vectoring control plus. Gjatë daljes nga një kthesë aplikohet një forcë e lehtë frenuese në pjesën e brendshme të rrotave në fazën e ripërshtatjes së timonit, duke kontribuar kështu në stabilizimin e makinës. Të pëlqyeshme janë edhe ndërhyrjet në kambion manuale me gjashtë marshe. Motori 4-cilindërs 1,5 me 90 kuaj fuqi bën një furnizim më shumë se energjik. Momenti përdredhës maksimal me 148 Nm lejon që të përdoren marshet e larta pa shqetësim, ndërsa më e mira arrihet pas 4000 xhirove të tij. Si rrjedhim, nëse duhet rritur energjikisht shpejtësia, është e natyrshme të rriten marshet.



PAJISJE E PASUR

Modelet e serisë parashikojnë fenerë Led dhe frenim automatik në raste emergjence, që individualizon pedalet edhe natën. Sipas kërkesës, mund të ketë edhe asistim të ruajtjes së korsiës, njohje të sinjleve rrugore dhe kamera 360 gradë me sensorë parkimi edhe përpara, gjë që është ndihmë e madhe gjatë manovrimit.

PA BATERI

Teknologjia e M Hybrid 22,5 volt kombinon frenimin rigjenerativ, një gjenerator starter që vihet në lëvizje me rrip dhe një kondensator 0,012 kWh që zëvendëson baterinë. Cili është avantazhi? Karikohet dhe e lëshon energjinë më shpejt. Pistonat janë modifikuar për të reduktuar fërkimet.

TASHMË ËSHTË MË E KURUAR

Zgara përpara është ridizenjuar ashtu si edhe disqet 16 inç të shkëlqyeshme dhe goma pneumatike 185/60. Risi përbejnë edhe kombinimet kromatike të kabinës, me akustikë më të qetë dhe e pajisur me sedilje me konfigurim të ri. Infotainment me ekran me prekje 7 inç pranor Apple CarPlay dhe Android Auto.



7%

KURSIM

Me mild hybrid, konsumi mesatar i homologuar zbret nga 5,7 në 5,3 litra në 100 km



Motori
Hybrid i butë



Cilindrata
1.496 cm³



Fuqia
66 kW (90 kf)



Çmimi
Nga 17.800 €



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

MODELI SL I SË NESËRMES? PËR KËTË MENDON AMG

Shtëpia automobilistike Mercedes Bens që ka si simbol yllin, i ka dhënë si detyrë markës së vet sportive të zhvillojë gjeneratën e ardhshme të modeleve roadster. Me një platformë të re si dhe kthimin në soft top

nga Andrea Stassano • disenjot nga Marcelo Poblete

1 NDRYSHIM IMAZHI

Adoptimi i mundshëm i një platforme të re (Msa) do t'i garantojë modelit SL të ardhshëm, përveçse një baze teknike më performuese, edhe forma dinamike të një GT klasike, që theksohen nga një kofano shumë e gjatë dhe nga një kabinë e hershme.

2 NJË RRITJE E GRINTËS

Në këtë model të rikonstruktuar, pjesa frontale do të ketë më tepër grintë se modeli aktual. Do të duhet të shpresohet se do të ketë të njëjtën paraqitje edhe kur të jetë e përfunduar dhe ulur në tokë. Në realitet, ajo do të ketë lukun e një roadsteri dinamik, falë edhe të adoptimit të një platforme më sportive.



Një model SL me më tepër performancë. Për më tepër i realizuar nga AMG dhe jo nga Mercedes. Një cilësi më e mirë? Me sa dihet, gjenerata e ardhshme e top roadster-it gjerman duhet të jetë brendi më sportiv i grupit të Shtutgardit. Duhet thënë se pas gjashtë gjeneratave të "yllit" gjerman, modeli SL i ardhshëm do të përfaqësojë një ndryshim

thelbësor në vendosje dhe në paraqitje. Dhe nuk do të përfundojë këtu. Me mbërritjen e modelit roadster të ardhshëm, gjenetikiist të modifikuar, do të ketë një racionalizim në nivelin e ofertës së gamës së automjeteve të grupit Daimler.

Duke tentuar të shkojmë më larg, mund të mendojmë për një ndryshim kurs në perspektivë edhe për modelet e tjera të Mercedes, për t'u bërë akoma më perfor-

mantë dhe ekskluzivë. Ndërmjet dukurive më imediate, modeli SL me markën AMG do të ketë një ndryshim të klientelës, drejt asaj më të re dhe më sportive.

FATE PARALELE

Gjenerata e pritshme do të lançohet vitin e ardhshëm. Dhe duhet të lindë mbi një bazë teknike të re ose më mirë, Msa (Modular sports architecture), e gjitha e konstruktuar me materiale të cilësisë ekstra, që do të adoptohen edhe tek modeli AMG GT i ardhshëm që mund të dalë jo më parë se 2021-i.

Përdorimi i përbashkët i një pjese të mirë të komponentëve të të dy versioneve

POZICIONIMI MË EKSKLUZIV, PAK MË ULËT SË KUSHËRIRA E SAJ GT



Mercedesi SL që aktualisht është në katalog, karakterizohet nga një linjë elegante si dhe nga prania e hard top. E lançuar në 2012, është ristilizuar në fund të 2016-ës. Sot, ky model ofrohet në dy versione: 400 Roadster me një 3.0 V6 me 367 kuaj fuqi si dhe 500 me motor 4,7 V8 me 455 kuaj fuqi



sportive, të tilla si: trupi i makinës, timoni dhe amortizimi, ndikon në mënyrë sinjifikative në ekonominë e shkallës, që është e rëndësishme në këtë periudhë kur të gjitha grupet automobilistike investojnë fuqishëm në makinat elektrike dhe në sistemin e drejtimit të makinës.

Modeli SL si rrjedhim do të ketë një ngritje, me objektivin për të rikuperuar, të paktën pjesërisht filozofinë ekstreme të "numrit një", të modelit ikonë 300 SL (coupé) të vitit 1954. Themi pjesërisht, sepse modeli i ri do të jetë më i lehtë në drejtim në krahasim me aktualin, por qartësisht nuk do ta penalizojë rehatinë. Dhe as luksin në brendësi.

Për sa i përket sistemit motorik, do të duhet të mendohet për një gamë të ndërtuar rreth dy njësive, të çiftëzuara në kambio automatike me nëntë marshe, specifike për AMG: motor 6-cilindërsh në linjën e tre litrave (sot SL ka një V6), si dhe një V8 me përjashtimin e mundshëm të fraksioneve më të larta si psh: V12. Edhe V6 edhe V8 do të ndahen në nivele të ndryshme fuqie: ndoshta ndërmjet 370 dhe 600 kuaj fuqi, pa llogaritur shtytjen që jep sistemi elektrik në versionet hibride, falë sistemit mild me 48 V.

KTHESË MBRAPA

Nëse ky roadster nën lëkurë do të jetë ndryshe, kjo do të duket edhe në formë,

sepse platforma e re do t'i garantojë dizajnesve një liri veprimi të madhe. Në fakt, priten linja më të theksuara dhe sportive falë trupit të zgjatur, proporcioneve më intigruese dhe një kofano shumë e gjatë.

Përveç tipareve përcaktuese do të ketë edhe një kërcim mbrapa në kohë, duke parashikuar një tavan rrobe që do të arkivojë një hard top, ashtu si dy gjenerata të mëparshme të këtij modeli. Është një zgjidhje që nga ana tjetër do ta bënte bishtin e makinës më të zhdërvjelltë dhe elegant. Për sa i përket vendeve, qarkullojnë zëra se modeli i ri SL do të jetë 2+2, ashtu si roadster sportiv Porsche 911 Cabrio.



3 NJË PREKJE CHICK
Pasi vitet e fundit ka qenë përqendruar tek hard top, kompania do të ketë zgjedhur për tavanin e makinës zgjidhjen klasike dhe elegante të "qjellit" prej rrobe. Duke u kthyer në fakt tek ajo që përfaqëson tashmë një tendencë të konsoliduar ndërmjet konkurrentëve në nivelet e makinave premium.



LINJA TË TENDOSURA DHE PROPORCIONE TË NJË MODELI TË VËRTETË GRANTURISMO. MODELI SL I RI DO T'I LUAJË EDHE KËTO KARTA





TË TJERA MODELE TOP TË GRUPIT TË SHTUTGARTIT

OFERTA MUND TË REDUKTOHET

Tashmë në katalogun e Mercedes-it janë presente tre modele: S Cabrio, SI Roadster dhe AMG GT Roadster. Me daljen në qarkullim në 2021-in të modelit të ri SL, prodhim i AMG, ndoshta do të ketë një risk të fortë për modelet e Classe S. Dhe kjo nuk është e gjitha: disa nga protagonistët e shërbimeve tona do të zgjidhnin versionet e GT Roadster. Është një hipotezë e limituar, por gjithsesi, në këtë rast kompania gjermane duhet të mendojë për fashën e top modeleve të veta.



SHPATULLA TË GJERA
Adoptimi i mundshëm i një tavani prej rrobe dhe dizajni i ri do ta ndryshonin shumë pamjen e bishtit, ashtu si duket në dizajnin tonë, që tregon linjat horizontale të zhvilluara fort si dhe një kërcim të reduktuar. Nuk është konfirmuar në nivelin teknik, por nuk mund të përjashtohet apriori që modeli SL i ardhshëm të ketë të adoptuar një bosht të pasmë që sot është prezent në modelin AMG GT C. Ashtu siç edhe mund të flasim për opsionin e mundshëm të një traksioni integral 4Matic.

4

ALFA ROMEO STELVIO

Është rinovuar për të ruajtur hapin e kohës. Impiant multimedial plotësisht i rishikuar dhe sistemet e sigurisë Adas të pasuruara me asistencën në drejtim të nivelit 2. Asnjë e re, përveç dinamikës në drejtim. Ka qenë në krye dhe vazhdon të jetë

nga **Marco Perucca Orfei** dhe **Alessio Viola** • fotot nga **Wolfgo**



2.0 TURBOBENZINA Q4 TI

ÇMIMI	MOTORI	FUQIA	KONSUMI			EMETIME CO ₂	
			l homologuar	Real	Kosto	l homologuar	Real
59.500 €	L4 turbobenzinë 1.995 cm ³	148 kW 201 kf	14,3 km/l	10,4 km/l	15,30 €/100 km	160 g/km	229 g/km

Për të kuptuar se çfarë ka të re në modelin Stelvio Model Year 20, mjafton të rilexoni provën e origjinës, e publikuar fillimisht në Mars 2017. Në veçanti, kuadri klasik me pikat e forta dhe të dobëta, dikur i tregonte të rejtat e sotme në një skicë. Lavdërimi të pafundme për mekanikën, performancën dhe gjithçka që lidhet me dinamikën e drejtimit. Dhe në fakt, kjo e fundit nuk ka ndryshuar fare. Por, ka ndonjë rezervë për pajisjet e aksesorëve dhe për impiantin multimedial. Dhe janë pikërisht këto aspekte që tregojnë azhornimet e Stelvio-s në këto faqe. Në krye të pajisjeve, Alfa më në fund ka një asistencë në drejtim të nivelit 2, ndërsa impianti multimedial ka bërë hapa shumë të rëndësishëm përpara në krahasim me atë të

mëparshmin, që mbi të gjitha kishte avantazhin e të qenit i thjeshtë pa u shfaqur i dobët. Sot, duke e parë në detaje, shtohet ekrani me prekje, lidhja me rrjetin dhe menuja e rishikuar.

Tre vjet më vonë, është edhe një mundësi për të konsideruar përbërjen e serisë, në të cilën tashmë ka emra si: Sprint, Ti, Veloce. Dy të fundit përfaqësojnë majën, me hije që përsëri pasqyrojnë të kaluarën, Ti më elegante, Veloce më sportive dhe në rastin tonë, të pajisura respektivisht me motorin 2-litërs turbobenzinë prej 201 kuaj fuqi dhe 2.2 turbodiesel prej 210 kuaj fuqi. Një sqarim i nevojshëm: për momentin, Stelvio Ti me benzinë, mund të porositet vetëm në versionin 280 kuaj fuqi. Duke pasur parasysh ligjin e ri për makinat e fuqishme që do të hyjë në lojë, është rasti që të bëni porositë sa më shpejt që të jetë e mundur edhe për motorin 201 kuaj fuqi, që aktualisht ka më pak pajisje.

MIRË, POR JO MË E MIRA

Le të kthehemi sërish në 2017-ën në faqen e vlerësimit. Katër yje e gjysmë për finiturën që u shoqërua edhe me një koment: "kjo nuk do të thotë që diçka nuk mund të përmirësohet edhe më shumë". Dhe ky sugjerim duket se është



2.2 TURBODIESEL Q4 VELOCE

ÇMIMI	MOTORI	FUQIA	KONSUMI			EMETIME CO ₂	
			l homologuar	Real	Kosto	l homologuar	Real
64.200 €	L4 turbodiesel 2.143 cm³	154 kW 210 kf	17,9 km/l	13,3 km/l	11,20 € /100 km	146 g/km	199 g/km



LINJAT E MAKINËS JANË TË
EKUILIBRUARA MIDIS KËRKESËS
PËR SPORTIVITET DHE ELEGANCËS 

MUNDËSI BLERJE

ULJE TË QËNDRUESHME PËR 2.2 TD VELOCE



KLIENTË PRIVATË

Për modelin 2.2 TD Veloce ka një ulje prej 6%, që në rastin e atyre që janë të dashuruar me Alfën, shkon në 8%. Pazarin e ybnë zbuloi që ulja mesatare është 7%, që do të thotë 9.400 euro në total. Në këtë mënyrë, makina e provës kushton 54.800 euro. Pa e përdorur, kursimi është 8.200 euro. Në krahasim me Sprint, modeli Veloce kushton 4.500 euro më shumë, me më shumë elementë që kapin vlerën e 7.450 euro.

(vlera me TVSH)

Qira afatgjatë	
Paradhënie	5.000 €
36 këste mujore nga	879 €

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. Limiti është 100 mijë kilometra në tre vite.



KLIENTË BIZNES

Alfa Romeo synon profesionistë, agjentë, sipërmarrës dhe kompani të vogla, ku për modelin 2.2 TD Veloce ka një ulje prej 7.000 euro. Veçanërisht, për shoqatat dhe entet tregtare si edhe për konfederatat, uljet variojnë nga 15 në 17% me opsionin e dorëzimit të versionit të përdorur në kompani. Së fundmi, zbritjet prej 17 deri në 19% vlejné për ndërmarrjet e mëdha dhe ndërmarrjet me qira afatshkurtra.

M.S.
(vlera me TVSH)

Qira afatgjatë	
Paradhënie	4.000 €
36 këste mujore nga	735 €

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. Limiti është 60.000 kilometra në tre vite.

Qira afatgjatë	
Paradhënie	12.460 €
36 këste mujore nga	409 €

Kushtet: Janë të përfshira sigurimi i plotë me Tpl (i zbritshëm 250 euro), zjarri dhe vjedhja (10%), riparimi i dëmtimeve (500 euro), mirëmbajtja periodike dhe jo periodike, ndihma në rrugë, asistenca 24 orë në 24 dhe taksa e pronësisë. Limiti është 60.000 kilometra në tre vite.



Në aspektin estetik, modeli Stelvio nuk ka ndryshuar, por në rastin e automjetit provë ka megjithatë një indicie për të kuptuar se ky është version MY20. Me rastin e këtij makiazi, janë futur Oldtimer (makinat klasike veterane): ngjyrë jeshile GT Junior dhe e kuqe 6C Villa d'Este. Çmimet ende nuk janë fiksuar



pranuar, pasi mund të perceptoni menjëherë të rejtat e MY 20 sapo të hapni derën. Dizajnesit dhe inxhinierët e cilësisë, kanë pasur punë. Të parët kanë rishikuar pamjen në qendër të kroskotit dhe levën e kambios, ndërsa të dytët e kanë bërë tërësinë e elementëve më të plotë nga pikëpamja e bashkimeve dhe realizimit.

Kroskoti dhe pjesët anësore të dyerve janë me material cilësor, sediljet janë të veshura mirë dhe me një logo të bukur në mbështetëset e kokës, gjë që e bën ambientin brenda makinës mikpritës dhe luksoz, ndonëse disa detaje ngelen pak nën tonalitete. Asgjë nuk është bërë keq, por nëse qëllimi është për të "shqetësuar" gjermanët, fjala "detaje" përfshin disa paqartësi jo dhe aq të vogla. Për të konkurruar me ambicie të madhe në kampionatin e makinave "premium", do të duhej një sistem i komandimit të xhamave më cilësor se

sa tani, duhen komandat në timon, të gjitha të ndriçuara dhe një tërësi instrumentash më pak të ngjashme me ato tradicionalet. Paraqitja e përgjithshme, grafika dhe shigjetat që lëvizin nga 6 deri në 3, mund të kënaqin të apasionuarit e këtij grupi automobilistik, por në qendër ngelet një ekran jo shumë dorëlëshuar për risitë. Ka përmasë jo të vogël, por nuk shfrytëzohet kjo përmasë për të përmblodhur bashkë informacionin: shpesh je i detyruar të përzgjedhësh e të kalosh nga një informacion tek tjetri. Dhe shpesh, kjo përzgjedhje të bezdis e të bën të heqësh dorë.

Tek infotainment-i i ri nuk është bërë ndonjë revolucion, por gjithsesi është hedhur një hap përpara. Është një rrotull që lëviz në një menu të re në aspektin e grafikës dhe të logjikës, që parashikon edhe grafikën. Dhe në rast nevojë mund të kalohet në modalitetin me ▶

AKSESORËT KRYESORË

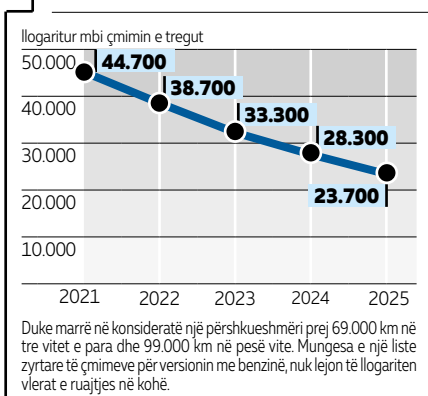
Çmime në euro

	2.0TB	2.2TD
Çmimi i tregut	59.500¹	64.200
Çmimi i veturës në provë	67.950¹	74.950
Airbag para, anash, te xhamat	në seri	në seri
Android Auto dhe Apple CarPlay	në seri	në seri
Radio dixhitale (DAB)	në seri	në seri
Shufra mbajtëse mbi tavan	350	350
Kambio automatike	në seri	në seri
Disqe 20 inç	1.200	në seri ²
Klimatizator automatik bizona	në seri	në seri
Fenerë bixeno Afl	në seri	në seri
Fenerë full Led	-	-
Frenim automatik emergjence	në seri	në seri
Ekran Head-up	-	-
Impiant hi-fi (Harman Kardon)	1.400	1.400
Impiant multimedial	në seri	në seri
Paketë komoditeti	në seri ³	në seri ³
Paketë asistencë në drejtim	-	në seri ⁴
Paketë asistencë në drejtim +	në seri ⁵	1.000 ⁵
Paketë asistencë në parkim	në seri ⁶	në seri ⁶
Paketa e performancës	2.500⁷	2.500 ⁷
Kroskoti i veshur me lëkurë	në seri	1.200
Dera e bagazhit elektrike	në seri ⁸	në seri ⁸
Karikim wireless smartphone	në seri	250
Sedil, para të rreg. elektrike	në seri	në seri
Sediljet para me ngrohje	në seri	në seri
Sistem udhëzues për bagazhin	100	100
Kamera 360°	-	-
Tavan panoramik elektrik	1.700	1.700
Bojë metalizato	1.100	1.100
Bojë Oldtimer	2.800	2.800
Xhamat e pasmë të errët	450	450
Timon rregull. lartësi e thellësi	në seri	në seri

Me të kuqe: të pranishme në makinën e provës.

Shënime: 1) i vlerësuar; 2) me shkëlqim, 600 euro; 3) hapja e dyerve pa çelës, drita të vogla në dorëzat e dyerve, xhami përpara jo-termik, riqarkullim automatik (në modelin TI: vende për Usb për ata që ulen mbrapa; 4) monitorim i këndeve të errëta, pasqyra elektro-kromatike për pamjen nga mbrapa, rreze të lartë automatike, monitorim i lodhjes së shoferit, njohja e sinjaleve rrugore, asistencë në ruajtjen e korsisë; 5) rregullator aktiv i shpejtësisë, asistencë në trafik, ruajtja e trajektorës; 6) sensorë parkimi para dhe mbrapa, kamera mbrapa; 7) amortizatorë me kontroll elektronik, diferencialë që vetbllokohen, komanda alumini në timon; 8) me hapje pa duar (në modelin Veloce: 450 euro).

RUAJTJA E VLERËS NË KOHË





Në panelin e instrumentave, ekrani 7 inç tashmë është pjesë e serisë për të gjitha versionet (më parë në disa prej tyre ishte sipas kërkesës). Menuja është përditësuar dhe është bërë më racionale. Psh, tani është e mundur të shihni shpejtësinë së bashku me të dhënat e kompjuterit të udhëtimit

Butoni i sistemit multimedial është modifikuar, megjithëse logjika fillestare është ajo e mëparshme, duke filluar nga prezenca e dy tasterve anësore. Asnjë risi (as estetike) për rrotëzën e Dna, me versionet e vendosura, Advanced efficiency, Natyral, Dynamic





5

6

1. Memoria e sediljeve elektrike. 2. Komandat për rregullimin e shpejtësisë aktive për ruajtjen e trajektorës: kur ato veprojnë, realizojnë një drejtim të asistuar në nivelin 2. 3. Butoni i ndezjes. 4. Levat në timon janë si të një supermakine. Duke u tëhequr së bashku, kalohet në Neutral, ndërsa duke lëvizur të djathtë, kalohet në Drive. 5. Ekran i prekës 8,8 inç. 6. Djathtas rrotëzës së madhe të sistemit multimedial, është çelësi i volumnit. Djathtas kambios është vendi për çelësin.



MIRËSERDHE WIDGET

Logjika bazë e infotainment-it parashikon nëntë seksione kryesore, që nisin nga ato më të zakonshmet: radio, navigator dhe telefon. Hardwar-i parashikon lidhjen në rrjet. Shërbime të tilla si treguesit e trafikut, do të jenë të disponueshme vetëm në gjysmën e dytë të vitit.



KOMANDAT ASHTU SI TË DËSHIROSH

Vendosja e blloqeve të veçantë është konfiguruar kënaqshëm, ndërsa nga ana e djathtë është e fiksuar zbarra vertikale, në të cilën ndër të tjera është prezente edhe ora. Për Smartphon-in, përveç lidhjes Bluetooth për telefon dhe muzikë, janë të disponueshëm si Android Auto, edhe Apple CarPlay.



VIRTUALE OSE REALE SIPAS DËSHIRËS

Modernizimi në makinë imponon që të merresh edhe me impiantin e klimatizatorit. Në realitet, prezenca e një paneli fizik të kompletuar tradicional mbi ekran e bën atë shumë funksional.



MIRËMBAJTJA

Një seksion kushtuar mirëmbajtjes së mekanizmit ka qenë prezent edhe në impiantin multimedial original, por parqitja e re grafike e bën më të këndshëm. Tek versioni turbodiesel është mjaft i dobishëm treguesi i kilometrave të mbetura para se të mbarojë AdBlue.

SCHEDA 2.0 TB

Të dhëna teknike të marra nga makina e provës

Motori

- Montuar përpara vertikalisht, benzinë
- 4 cilindra në linjë
- Diametri i pistonit 84,0 mm
- Korsa 90,0 mm
- Cilindrata 1.995 cm³
- Fuqia maksimale 148 kW (201 kf) në 4.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 330 Nm në 1.750 xhiro/min
- Bllok cilindrash dhe testata prej aliazhit të lehtë
- 2 boshte barazpeshimi
- 1 bosht me gunga në testatë,
- e ngritur dhe me kohë të ndryshueshme të valvolave të marrjes,
- 4 valvola për cilindër (zinxhir)
- Injeksion direkt, turbo dhe intercooler
- Filtër i grimcave

Transmisioni

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

Gomat

- Michelin Latitude Sport 3 255/45 R20 105V
- Kit riparimi

Karroceria

- Trup çeliku me pjesë alumini, 2 vëllime, 5 dyer, 5 vende
- Aksi i parë me mbivendosje, susta helikoidale, bosht stabilizues
- Aksi i pasmë multilink me 4 leva e gjysmë, susta helikoidale, bosht stabilizues
- Amortizatorë hidraulikë me kontroll elektronik
- Frenat me komandë elektro-hidraulike, me disk autoventilues, Abs dhe Esp
- Sistem drejtimi me kremaljerë, asistencë elektrike
- Serbatori 64 litra

Përmasat dhe pesha

- Hapi 282 cm
- Pjesa përpara 161 cm, mbrapa 165 cm
- Gjatësia 469 cm
- Gjerësia 190 cm
- Lartësia 163 cm
- Peshë 1.735 kg, me ngarkesë të plotë 2.350 kg, të rimorkueshme 1.600 kg
- Bagazhi 525 dm³

Prodhuar në

- Cassino (Francë)

TEKNIKA

NUK KA FARFALLË TEK VERSIONI ME BENZINË

Modeli Stelvio, bazën teknike e ka të përbashkët me modelin Giulia. Tek këto modele ka zgjidhje të sofistikuara si boshti shpërndarës me fibra karboni dhe amortizatorët para katërbrinjësh me artikulacione inferiore me qendër virtuale apo edhe impianti i frenimit elektrohidraulik Integrated Brake System i firmës Continental. Përveç llojit të karburantit dhe cilindratës, motorët diferencohen edhe për mënyrën e injektimit të karburantit. Motori diesel ka një bosht klasik dysh, ndërsa ai me benzinë ka sistemin MultiAir, i cili shfrytëzon vetëm një bosht me gunga që komandon direkt valvolat e shkarkimit, ndërsa për ato të aspirimit veprohet nëpërmjet pompimit hidraulik. Presioni i vajit i gjeneruar kështu vjen i modeluar pastaj nga elektrovalvolat, në mënyrë që të realizohet kënaqshëm injektimi dhe të ngrihen valvolat. Si rrjedhojë, farfalla e gazit lëviz pak, duke përmirësuar rendimentin kur ecet me pak gaz.

R.B.



Motori 2-litërs me benzinë ka një injektim të sofistikuar MultiAir

Motori diesel ashtu si ai me benzinë parashikon një bazament të lehtë

SCHEDA 2.2 TD

Të njëjtat karakteristika me 2.0 TB, përveç:

Motori

- Diesel
- Diametri i pistonit 83,0 mm
- Korsa 99,0 mm
- Cilindrata 2.143 cm³
- Fuqia maksimale 154 kW (210 kf) në 3.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 470 Nm në 1.750 xhiro/min
- 2 boshte në krye
- (rip i dhëmbëzuar)
- Injeksion direkt i zakonshëm, turbo me gjeometri të ndryshueshme
- Katalizator Scr për NO_x

Karroceria

- Serbatori 58 litra

Përmasat dhe pesha

- Peshë 1.820 kg, me ngarkesë të plotë 2.410 kg, të rimorkueshme 2.300 kg



◀ prekje, gjë që është një risi me peshë. Gjithsesi, risitë janë evidente, ndonëse kanë synuar më tepër të mbushin diferencat që mund të jenë në raport me konkurrentët, se sa për të arritur standarde të reja. Por, edhe rivalët nuk kanë qëndruar duarkryq. Edhe ata nga ana e vet i kanë rafinuar impiantet multimediale, tashmë të pajisur me komanda zanore, një element që edhe modelit Stelvio do ti shkonte shumë. Pas këtyre konsideratave, ajo që do të meritonte një rishikim është kamera e pasme, e cila nuk ka asgjë HD. Imazhet në ekran nuk janë as të bollshme dhe as plotësisht të qarta. Duke thënë këtë, do të duhej (të paktën sipas kërkesës) një kamerë 360 gradë.

GJITHMONË MAGJEPSËSE

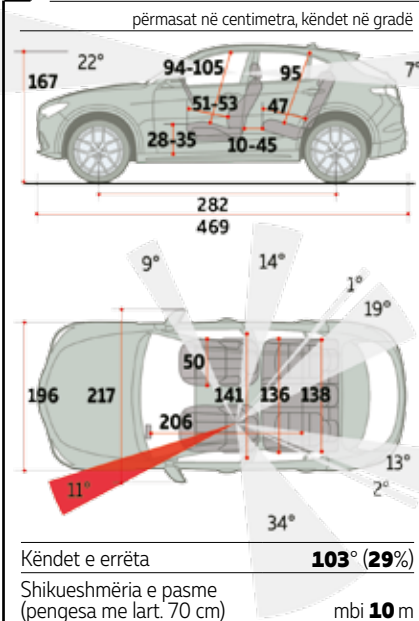
Gjithçka që lidhet me dinamikën e drejtimit nuk është diskutuar as në vitin 2017 dhe nuk diskutohet as tani. E vetmja prekje tek versioni MY 2020 ka të bëjë me gjeometrinë e boshtit para. Për të pasur një zhdërvjelltësi maksimale të timonit, ende tek versionet Giulia dhe Stelvio duheshin pritur tronditje të lehta gjatë manovrimeve, diçka që i bashkon këto versione të Alfa Romeo-s me Porsche. Për të evituar shqetësimet (apo edhe alarmin) e disa klientëve, të fiksuar se makina mund të ketë

ndonjë problem, tashmë gjithçka është zëruar duke modifikuar këndet Ackermann, ose kur timoni merr kthesa të forta.

Lajm i mirë është se risitë në makinë nuk kanë "vjedhur" asgjë në termat e handling-ut. Drejtimi i versionit Stelvio vazhdon të jetë i qartë, i qetë dhe perfekt. Me një fjalë, i jashtëzakonshëm. Të duket sikur je duke drejtuar një model sport utility. E njohim këtë makinë prej tre vitesh dhe ndjesia e diçkaje të re tashmë është larg, por gjithsesi është ende mahnitëse aftësia e këtij versioni të Alfa-s për ta treguar veten në rrugë. Magjia që është vendosur në harmoninë ndërmjet rrotave të përparme dhe atyre të pasme është gjithmonë unike. Edhe timoni vazhdon të mos ketë të krahasuar, me miksimin e paarritshëm të karakteristikave të tilla si: gatishmëria, saktësia dhe progresiviteti. Sapo timoni vihet në lëvizje, boshti para futet lehtësisht në trajektore dhe bën tamam atë që i kërkohet, me rrotat e prapme të afta për t'u përgjigjur çdo komande.

Qoftë version me benzinë apo diesel, në një farë sensi ka pak rëndësi: motorët kuptohen në perfeksion me kambion duke realizuar një moment përdredhës maksimal me peshë të madhe. Motori 2.2 turbodiesel ka pak vibracione dhe tonalitetet që tregojnë ▶

HAPËSIRA & SHIKUESHMËRIA



Shikueshmëria e kolonës së majtë

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

BAGAZHI



Kapaciteti i përgjithshëm (litra)	421
prej të cilave nën dysheme (litra)	29
Lartësia e dyshemesë (cm)	71



CILËSIA

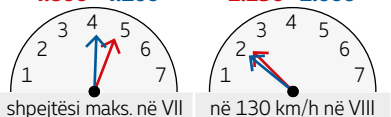
1. Mbrojtësja nga dielli nuk është plotësisht efikase, sepse lejon depërtimin e dritës në mënyrë reciproke me mbrojtjen. **2.** Sipas kërkesës, jo vetëm sideljet, por edhe kroskoti mund të ketë veshje lëkure, të forcuar nga një dopio qepje e brendshme. **3.** Bagazhi është i pajisur (sipas kërkesës) me detajet e nevojshme për fiksimin e ngarkesave të rëshqitshme përgjatë dy shinave prej alumini.



PERFORMANCA

SHPEJTËSIA	km/h	
	2.0 TB	2.2 TD
Maksimale	213,3	210,0

REGJIMI	xhiro/min	
	4.800	4.100
	2.250	2.000



Gabimi takimetrit në 130 km/h (%)	0,5	1,1
-----------------------------------	------------	------------

PËRSHPEJTIMI

	sekonda	
0-60 km/h	2,9	2,6
0-100 km/h	7,3	6,8
0-120 km/h	10,4	9,9
0-130 km/h	12,3	11,8
0-140 km/h	14,5	14,0
0-150 km/h	17,1	16,5
0-160 km/h	20,4	19,5
400 metra nga vendi	15,2	14,8
Shpejtësia daljes (km/h)	143,0	143,4
1 km nga vendi	28,4	28,0
Shpejtësia daljes (km/h)	179,2	180,0

PËRSHPEJTIMI NË D

	(ngarkesë min/maks) sekonda	
70-90 km/h	3,1/3,3	3,1/3,3
70-100 km/h	4,4/4,8	4,5/4,9
70-120 km/h	7,8/8,4	7,6/8,3
70-130 km/h	9,9/10,6	9,7/10,6
70-140 km/h	12,1/13,1	11,8/13,0
30-60 km/h në të III	3,6	3,4

FRENIMI

100 km/h me ngarkesë minimale	metra	39,6	39,2
	g	0,99	1,00
160 km/h me ngarkesë minimale	metra	96,3	97,1
	g	1,05	1,04
100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr	metra	44,8	44,0
	g	0,88	0,89
100 km/h në asfalt të lagur + akull	metra	95,5	93,1
	g	0,41	0,42

REZISTENCA E FRENAVE

	10 frenime nga 100 km/h me ngarkesë të plotë metra	
1	39,8	39,5
2	39,9	38,9
3	39,7	38,9
4	39,2	38,8
5	39,4	38,6
6	39,1	38,9
7	39,1	38,8
8	39,5	38,6
9	39,0	39,1
10	39,9	38,9

optimal mesatar i dobët

KONSUMI

PËRSHKUESHMËRIA NË D

	km/litër	
	2.0 TB	2.2 TD
90 km/h	15,4	19,8
100 km/h	14,0	18,0
130 km/h	10,3	13,3
140 km/h	9,3	12,0

PËRSHKUESHMËRIA MESATARE & AUTONOMIA

Qytet	km/litër	9,3	12,1
	km	596	703
Ndërrurbane	km/litër	11,5	14,3
	km	736	830
Autostradë	km/litër	10,8	14,0
	km	691	809
Mesatarja reale	km/litër	10,4	13,3
	km	665	772
Mesatarja e homologuar	km/litër	14,3	17,9
	km	914	1.036

KOSTO

	(benz.: 1,586 €/l; gas.: 1,485 €/l) €/100 km	
Qytet	17,10	12,30
Ndërrurbane	13,80	10,40
Autostradë	14,70	10,60
Mesatarja	15,30	11,20

PROVA DINAMIKE

KAPJA ME ASFALTIN

	g	
	2.0 TB	2.2 TD
Përshpejtimi anësor	-	-
	-	-

QËNDRUESHMËRIA

	km/h	
Ndërrimi i dyfishtë i korsisë në asfalt të lagur	90	90
	★★★★☆	★★★★☆
Ndërrimi i korsisë në vijë të drejtë	180	180
	★★★★★	★★★★★
Ndërrimi i korsisë në kthesë	105	104
	★★★★★	★★★★★

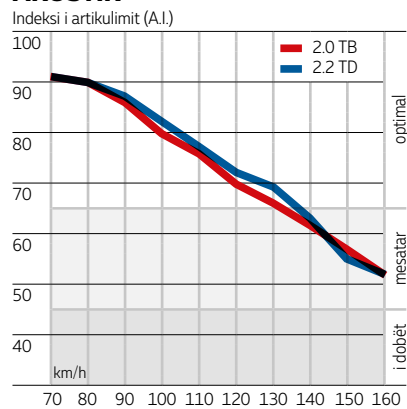
Të dyja janë të shpejta, dinamike dhe të sigurta në çdo situatë. Pamja e shkëlqyer që shfaqet nga provat tona (për arsye meteorologjike, mungon vlera e përshpejtitimit anësor që tregon kapacitetin e kapjes me asfaltin), konfirmon atë që kemi thënë për Stelvio që prej momentit që ka lindur. E vështirë, ose më mirë të themi e pamundur që këto dy modele të kalojnë në krizë. Timon perfekt, qëndrueshmëri e lartë dhe Esp që është ok.

MANOVRUESHMËRIA

	2.0 TB 2.2 TD	
Diametri minimal i kthesës (metra)	12,4	12,4
Rrotullime të timonit	2,2	2,2
Peshë e timonit në manovër (kg)	1,4	1,4
Peshë e freksionit statike/dinamike (kg)	-	-

KOMFORTI

AKUSTIK



km/h kushtet	dB(A)	
50 në asfalt	56,1	57,4
50 në asfalt drenazhues	63,0	63,4
50 në zhavorr	72,5	73,2
Përshpejtim maksimal	71,2	73,3

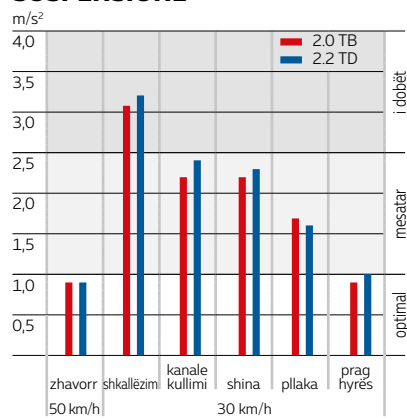
optimal mesatar i dobët

START&STOP

	m/s ²	
Nisje	0,15	0,30
Ndalim	0,05	0,04
Regjim min.	0,05	0,04

optimal mesatar i dobët

SUSPENSIONE



TË DHËNAT E VETURËS

PESHA

	2.0 TB 2.2 TD	
Në kushtet e provës (kg)	1.900	1.969
Shpërndarja e masës	51%	49%
	51%	49%

AERODINAMIKA

Cx rrugor	0,330	0,327
Sipërfaqja ballore (m ²)	2,693	2,693

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

◀ natyrën e vet si motor nafte, ndihen kryesisht kur është ende i ftohtë. Në kompensim merr xhirot e mëdha edhe në saj të momentit përdredhës maksimal të pakursyer, i cili është i aftë të zgjatet, gjë që për një version nafte nuk është e lehtë. Motori benzinë 2-litërs, në të kundërt të çudit me natyrshmërinë me të cilën kalon pengesat me fuqinë e vet 201 kuaj fuqi. Të tilla konsiderohen pesha, traksioni integral dhe seksioni frontal. Gjithçka duket më tepër se sa është: me një miksim të trupit të ngjeshur në pjesën e poshtme me aftësinë për të të intriguar në pjesën e sipërme. Është e qartë se këto janë versionet Stelvio më të paraqitshme (psh: versioni Quadrifoglio ka dy herë e gjysmë më tepër fuqi se ai 2-litërs), por edhe modelit sport utility të Biscione-s nuk i mungon asgjë.

E bukura është se nuk mbaron këtu ky version i Alfa Romeo-s, sepse cilësitë e tij dinamike kanë një aftësi të pabesueshme të lidhen në mënyrë komode me gjithçka tjetër. Janë ideale udhëtimet e gjata, për të cilat sot ka edhe një drejtim të asistuar në nivelin 2. Një element që pasqyrohet në mënyrë shumë pozitive tek siguria, por edhe tek komforti i makinës është se sistemi funksionon mirë si në termat e menaxhimit gjatë udhëtimit, ashtu edhe në kapacitetin për të përshkuar trajektore rruge të ndryshme. Do të jetë një makinë e gjitha për ta drejtuar (dhe ajo është, sigurisht që është) në mënyrën më të qetë dhe çlodhëse.



VLERËSIMI

POZICIONI I DREJTIMIT ★★★★★ Ju uleni në një sedilje të lartë (64 cm nga toka). Sedilje e rehatshme dhe timon pak i prirët (24°). ★★★★★	KOMFORTI ★★★★★ Të dy modelet, amortizojnë mirë goditjet e rrugës. Për sa i përket zhurmës, në kabinë hyn vërtet shumë pak. ★★★★★
KROSKOTI & KOMANDAT ★★★★★ Butonat dhe komandat janë të shpërndara në një mënyrë të shkëlqyer në kroskot dhe në pjesën qendrore. Kroskoti është i ndërtuar mirë. ★★★★★	MOTORI ★★★★★ Turbobenzina është shumë i rregullt. Versioni me diesel shtyn gjithmonë me forcë. ★★★★★
INSTRUMENTET ★★★★★ Treguesi i xhirove të motorit dhe kilometrazhit janë të stilit Alfa, të ndara nga një ekran i madh (në të vërtetë jo shumë informativ). ★★★★★	PËRSHPEJTIMI ★★★★★ Në shtatë sekonda (pak për naftën, të mjaftueshme për turbobenzinën), arrin në 100 km/orë. Nuk është aspak keq. ★★★★★
INFOTAINMENT ★★★★★ Ekrani me prekje dhe butonat ju lejojnë të lundroni me lehtësi në menutë e ndryshme. Shërbimet në internet do jenë në dispozicion së shpejti. ★★★★★	RIMARRJA E SHPEJTËSISË ★★★★★ Mund të mbështeteni në elasticitetin e jashtëzakonshëm të motorit 4-cilindërs të të dyjave dhe në kohën e duhur të goditjes. ★★★★★
KLIMATIZATORI ★★★★★ Klimatizator automatik bizona i saktë në ruajtjen e temperaturës. Funksionon mirë edhe mbrapa. ★★★★★	KAMBIO ★★★★★ Dy komanda paddle në timon dhe tetë marshe që bashkërendojnë mirë së bashku. Ndryshime të buta në modulin Drive. ★★★★★
SHIKUESHMËRIA ★★★★★ Pjesa e montuar përpara krijon një kënd të errët. Cilësia e figurës së kamerës mund të përmirësohet. ★★★★★	TIMONI ★★★★★ Gatishmëri maksimale, saktësi milimetrike dhe shumë përparim. Kënaqësia e drejtimit kalon nga këtu. ★★★★★
CILËSIA E MONTIMIT ★★★★★ Ristilimi përfshin edhe karrocerinë, që ka marrë një vëmendje më të madhe. ★★★★★	FRENAT ★★★★★ Sisteme të fuqishme të përshatshme për performancën e këtyre modeleve Stelvio. Pengesë e vetme është modulimi, jo gjithmonë optimal. ★★★★★
AKSESORËT ★★★★★ Nga lista opsionale mungojnë edhe me kërkesë, fenerët Led, ekranin head-up dhe kamera 360 gradë. ★★★★★	SJELLJA DINAMIKE ★★★★★ I përgjigjet në një mënyrë të shpejtë dhe precize komandave. Shumë të qëndrueshme në shpejtësi të lartë, duke transmetuar shumë siguri. ★★★★★
PAJISJET E SIGURISË/ADAS ★★★★★ Një hap i madh përpara për sa i përket asistencës në drejtim, që tashmë ka arritur në nivelin 2. ★★★★★	KONSUMI ★★★★★ Me modelin 2.2 TD mund të përshkruani 13,3 kilometra me një litër naftë. Ndërsa, duhen dhjetë për motorin turbobenzinë. ★★★★★
HAPËSIRA ★★★★★ Ka shumë hapësirë, si para ashtu edhe mbrapa, ku për distanca të shkurtra mund të qëndroni edhe tre persona në pjesën mbrapa. Perfekte për katër. ★★★★★	ANËT POZITIVE ★★★★★ Dinamizmi. Mënyra se si lëvizin dhe shpejtësia me të cilën reagojnë. Është kënaqësi e vërtetë të jesh në timonin e tyre. Komforti. Kabina është e izoluar mirë. Me Stelvio-t udhëtohet mirë.
BAGAZHI ★★★★★ Bagazhi nuk është shumë i madh (421 litra dhe një hapësirë e vogël poshtë dyshemesë), por është shumë mirë i shfrytëzueshëm. ★★★★★	ANËT NEGATIVE ★★★★★ Pajisjet. Mungojnë disa aksesore të rëndësishme për makina të këtij rangu. Konsumi. Me motorin me benzinë, nëse kërkon të ecësh shpejt, konsumi është i lart.





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!

krahasim



NËN LËKURË

Veturat e modeleve spider dhe cabriole janë të vetmet të afta për të përmbysur çdo barrierë sociale dhe të japin kënaqësi në çdo lloj forme. Ja një paradë virtuale e modeleve më interesante: BMW Serie 8, Ford Mustang, Mazda MX-5 dhe Porsche 911

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



Ae dini se cila është diferenca ndërmjet një veture 40 mijë euro dhe një tjetre që kushton 100 mijë më shumë? Asnjë diferencë. Në këtë rast të bëjmë një marrëveshje fjale se po flasim për grupin e makinave të zbuluara, i cili është një univers paralel, ku dinamika lëviz në mënyrën e vet. Mbulesa e tavanit në fakt i rrëzon barrierat dhe i bën më të afërta se sa mund të imagjinohet këto vetura nisur nga prejardhja e ndryshme sociale e atyre që i zotërojnë. Sepse modelet roadster apo cabriolet përfaqësojnë zgjedhje irracionale në limitet e mundshme dhe ku është vetëm pasioni që komandon. Dhe, siç dihet, pasioni afron dhe unifikon. Nuk ka tjetër lloj automjeti që jep të njëjtën kënaqësi, pavarësisht ndryshimeve në çmim dhe fuqi motorike. Mjaft që të jenë elementët e duhur dhe kufijtë zhduken: një rrugë e asfaltuar, kthesat që gjarpërojnë përgjatë malit, një ritëm drejtimi i gëzueshëm (por jo shumë), si dhe një temperaturë normale në mëngjes herët apo edhe në mbrëmje. Dhe në qoftë se janë këto kushte, është e njëjta gjë në sensin e plotësisht të dëshirës dhe lehtësisë, si të jesh në një Mazda MX-5 ashtu edhe në një Porsche 911. Dhe për këtë arsye këtu do të gjeni katër modele makinash të hapura që ndryshojnë pak nga njëra-tjetra. I kemi zgjedhur këto në vendin



e parë sepse janë më interesantet e propozuara në këtë lloj, por edhe për të kuptuar se sa i hollë është kufiri që i ndan ato.

TRIDHJETË VITET E PARA TË SAJ

Po e nisim me një model klasik të madh: Mazda MX-5 që me të drejtë është bërë një ikonë e drejtimit në qiell të hapur, sepse ndër modelet e fundit është ajo që mishëron më mirë filozofinë e një spider-i original, me karak-

teristika të tilla si: zhdërvjelltësi, thjeshtësi, traksion në rrota mbrapa, të domosdoshme për një drejtim të komplikuar. I vlerësueshëm është edhe fakti që kjo makinë japoneze ia ka arritur të ruajë genet e saj edhe pas katër gjeneratave, me 1 milion makina të prodhuara në 30 vjet karrierë. Ky është një përvjetor që Mazda e feston me një version me tirazh prodhimi të limituar (tre mijë copë në versionet Soft top dhe RF), që i shihni në këto faqe, të identifikueshme ►



Kaseta e mbajtjes së objekteve (me bravë) ndodhet ndërmjet dy sediljeve të Mazda MX-5 dhe pak më sipër leva e zhblokimit të mbulesës së tavanit. Më djathtas është një deflektor i vogël i fiksuar, i vendosur midis dy kapseve që shërben për të përmbajtur vorbullat e ajrit. Brenda mbështetëseve të kokës janë të vendosur dy nga nëntë altoparlantët e implantit Bose (janë të serisë) që garantojnë tingëllim të mirë edhe kur mbulesa është e hapur





Ngjyra portokalli që karakterizon MX-5 në përvjetorin e tridhjetë, mbizotëron edhe në kabinë: në panelet e dyerve, në kornizat e grilave të ajrosjes, në tegelat e timonit si dhe në sediljet sportive. Lart janë rrotat prej alumini të punuara nga Rays (të njëjtit si tek MX-5 Cup da corsa), nëpërmjet të cilave duken pincetat e parme Brembo, edhe ato me ngjyrë portokalli

MAZDA MX-5 2.0 SKYACTIV-G

SHPEJTËSIA		km/h	RIMARRJA E SHPEJTËSISË NË VI		sekonda
Maksimale	219,1		70-90 km/h		6,4
Regjimi në V (xhiro/min)	7.200		70-120 km/h		16,0
			70-140 km/h		23,3
			30-60 km/h në III		4,2
KONSUMI NË VI		km/litër	FRENIMI		
90 km/h	17,2			metra	g
100 km/h	15,8		100 km/h me ngarkesë minimale	39,0	1,01
130 km/h	12,6		160 km/h me ngarkesë minimale	98,7	1,02
140 km/h	11,8		100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr	47,4	0,83
			100 km/h në asfalt të lagur + akull	113,3	0,35
PËRSHKUESHMËRIA MESATARE & AUTONOMIA		km/litër	km	ZHURMA	
Lloji i rrugës				km/h	kushtet
Qytet	14,8	665			dB(A)
Ndërrurbane	17,8	801		50 në asfalt	67,8
Autostradë	13,0	587		50 në asfalt drenazhues	72,6
Mesatarja reale	15,0	673		50 në zhavorr	80,7
Mesatarja e homologuar (Wltp)	14,5	652		Përsheptim maksimal	89,5
					optimal mesatar i dobët
Gabimi trip kompjuter (%)	4,5			TË DHËNAT E VETURËS	
PËRSHPEJTIMI		sekonda	Pesha (kg)	1.125	
0-60 km/h	3,1		Shpërndarja e peshës para-mbrapa	55-45	
0-100 km/h	6,8		Kapaciteti i bagazhit (litra)	116	
0-130 km/h	10,8				
400 metra nga vendi	14,8				
Shpejtësia e daljes (km/h)	149,1				
1 km nga vendi	27,5				
Shpejtësia e daljes (km/h)	184,7				



FORD MUSTANG 2.3 ECOBOOST

SHPEJTËSIA

	km/h
Maksimale	233,2
Regjimi në VII (xhiro/min)	6.400

KONSUMI NË D

	km/litër
90 km/h	14,8
100 km/h	13,6
130 km/h	10,2
140 km/h	9,2

PËRSHKUESHMËRIA MESATARE & AUTONOMIA

Lloji i rrugës	km/litër	km
Qytet	8,3	487
Ndërrurbane	12,7	750
Autostradë	10,7	630
Mesatarja reale	10,1	596
Mesatarja e homologuar (Wltp)	10,5	619

Gabimi trip kompjuter (%)	3,8
---------------------------	------------

PËRSHPEJTIMI

	sekonda
0-60 km/h	3,5
0-100 km/h	7,2
0-130 km/h	11,6
400 metra nga vendi	15,3
Shpejtësia e daljes (km/h)	148,7
1 km nga vendi	27,8
Shpejtësia e daljes (km/h)	193,7

RIMARRJA E SHPEJTËSISË NË D

	sekonda
70-90 km/h	2,7
70-120 km/h	6,2
70-140 km/h	9,5
30-60 km/h në III	3,2

FRENIMI

	metra	g
100 km/h me ngarkesë minimale	39,1	10,1
180 km/h me ngarkesë minimale	124,1	1,03
100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr	48,8	0,81
100 km/h në asfalt të lagur + akull	110,5	0,36

ZHURMA

km/h kushtet		dB(A)
50 në asfalt		60,4
50 në asfalt drenazhues		66,3
50 në zhavorr		76,7
Përsheptim maksimal		94,0
	optimal mesatar i dobët	

TË DHËNAT E VETURËS

Pesha (kg)	1.849
Shpërndarja e peshës para-mbrapa	53-47
Kapaciteti i bagazhit (litra)	377

Tek Ford Mustang, dizenoja klasike e kroskotit kontraston deri diku me tërësinë e instrumentave dixhitale të pasura me informacione dhe me tre plane, të cilat këmbehen në bazë të modalitetit të drejtimit. Në faqen përmbri janë dy sedilje të pasme: hapësira për këmbët është e vogël (22 cm), por më zemërgjerë se tek modelet e tjera





◀ nga ngjyrat portokalli të ndezura. Mazda MX-5 dallon nga të tjerat nga të paktën dy veçanti: mbulesa e tavanit që lëvizet manualisht dhe ka vetëm dy vende ndenjeje. Këto janë elemente që unë personalisht nuk i shoh si mangësi të mëdha. E bukura e Mazdës është se me dorën e djathtë mund të zhbllokosh mekanizmin dhe me në pak kohë ta hedhësh mbulesën pas krahëve, qoftë edhe gjatë ecjes. Është një operacion me thjeshtësi fantastike, që nuk të bën të kesh komplekse për mungesën e sistemit automatik të hapjes dhe gjëra të tjera. Është e vërtet se mund të admirohen modelet Porsche 911 apo BMW Serie 8, të cilat hapen në mënyrë automatike me telekomandë dhe natyrisht është një show i bukur kur e shikon. Por, nëse për ju esenciale është vet makina e hapur, atëherë Mazda MX-5 është në pararojë.

Përsa i përket sediljeve në makinë, llogaria

është e thjeshtë: modeli roadster ka dy vende, ndërsa cabriolet ka katër. Por, nuk ka pse të merremi me matematikë, sepse edhe kur je në një cabriolet, do të duhet të bësh një sakrificë. Sepse duhet të dini se asnjë nga këto modele makinash të hapura me katër sedilje nuk është aq mikpritëse për miqtë. Për shembull, BMW-ja megjithë gjatësinë e vet prej 485 cm, për pasagjerët në sediljet e prapme ofron për këmbët një hapësirë vetëm rreth 15 cm. Por, edhe Ford apo Porsche nuk janë më zemërgjerë në këtë aspekt. Ato kanë afërsisht të njëjtën hapësirë, respektivisht vetëm 22 dhe 20 cm. Natyrisht, ato janë mundësi emergjente për udhëtime të shkurtra, apo edhe hapësirë për sistemimin e dy fëmijëve.

AKSESORË QË IA VLEJNË

Duke u kthyer përsëri tek pika e nisjes, mund të themi se makina e hapur është një zgjedhje e diktuar nga pasioni për të shijuar kënaqësi personale, apo maksimumi dy persona. Dhe në rastin specifik të modeleve cabriolet, kur sediljet mbrapa janë bosh, kjo mund të shfrytëzohet për të sistemuar erëpritësen, një aksesor i nevojshëm për shkak të shkulmeve të erës që krijohen në këto sedilje. Tek Ford Mustang është e mundshme të bëhet rivendosje aksesorësh. Tek BMW ka një element që paloset për t'u sistemuar manualisht, ndërsa Porsche dallohet për një sistem automatik që vepron nëpërmjet një pulti në panelin qendror të automjetit.

Për sa i përket aspektit të elegancës, tek makinat e hapura është e nevojshme të bëhen zgjidhje që të bien në sy. Le të nisemi nga sediljet e ventiluara. Ato janë opsionale për të tre modelet cabriolet (Mazda ato i ka vetëm me ngrohje). Por, janë shumë të këshil-



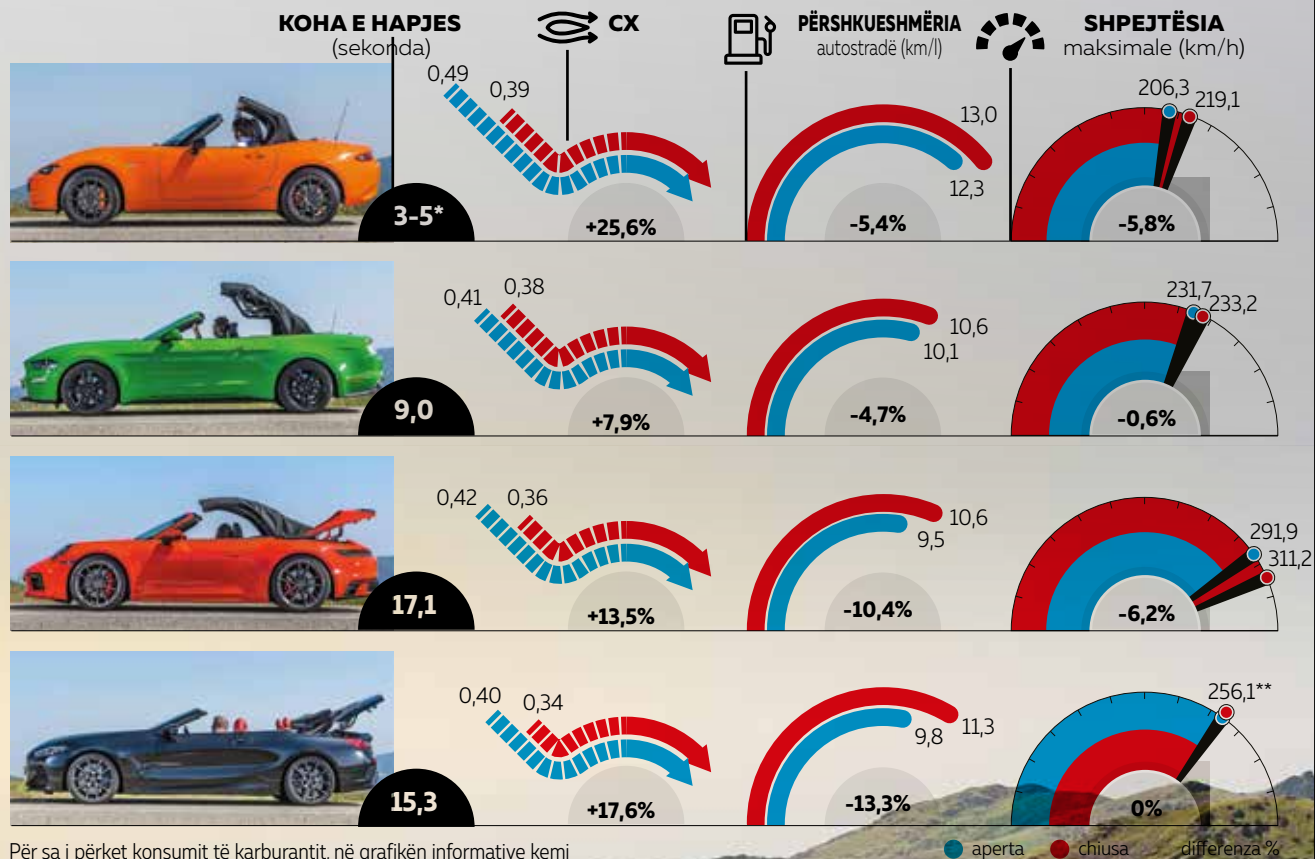
PROBLEME TË MBULESËS

SA KUSHTON TË HAPËSH MBULESËN?

Udhëtimi në qiell të hapur ka kënaqësinë e vet, por ka edhe një çmim që duhet paguar. A keni menduar ndonjë herë se sa mundet të ndikojë mbulesa e ulur në kuadrin dinamik të një makine të hapur? Ne na lindi dyshimi se duhet të ketë një ndikim sepse bëmë disa vëzhgime gjatë udhëtimit me mbulesë të mbyllur dhe të

hapur për të parë se çfarë ndryshon në këto raste. U pa se koeficienti aerodinamik përqësohet në rastin e dytë (me mbulesë të hapur). Natyrisht, kjo varet edhe nga tipologjia e automjetit. Psh, Mazda është ajo që e vuan më shumë: Cx rritet me 25,6 %, por konsumi dhe shpejtësia e ndiejnë vetëm në mënyrë dytësore

falë dimensioneve kompakte të veturës. Vuajnë shumë edhe BMW dhe Porsche me një ulje të ndjeshme të përshkueshmërisë gjatë ecjes në autostradë. Ford Mustang, në kompleks është ajo makinë që e vuan më pak ecjen me mbulesë të ulur, si në termat e Cx, ashtu edhe në rendiment dhe konsum.



Për sa i përket konsumit të karburantit, në grafikën informative kemi vendosur vetëm atë që konsumohet gjatë ecjes në autostradë, sepse është shumë domethënëse që edhe këtu duken diferenca të mëdha. Madje, edhe në rast kur ecet me shpejtësi jo të madhe (80 ose 90 km/orë) dhe me mbulesë të ulur është i dukshëm harxhimi më i madh i karburantit me 10%.

MAZDA MX-5 2.0 30TH ANNIVERSARY

Motori

- 4 cilindra në linjë
- Cilindrata 1.998 cm³
- Fuqia maksimale 135 kW (184 kf) në 7.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 205 Nm në 4.000 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat mbrapa
- Kambio manuale me 6 marshe

Gomat

- Bridgestone Potenza S001 205/45R17 84W
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 231 cm
- Gjatësia 392 cm
- Gjerësia 174 cm
- Lartësia 123 cm
- Pesha 1.015 kg

Çmimi

- 34.250 €

FORD MUSTANG 2.3 ECOBOOST CONVERTIBLE

Motori

- 4 cilindra në linjë
- Cilindrata 2.261 cm³
- Fuqia maksimale 231 kW (290 kf) në 5.400 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 440 Nm në 3.000 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat mbrapa
- Kambio automatike me 10 marshe

Gomat

- Pirelli PZero 255/40ZR19 100Y
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 272 cm
- Gjatësia 479 cm
- Gjerësia 192 cm
- Lartësia 139 cm
- Pesha 1.728 kg

Çmimi

- 47.500 €

BMW M850I XDRIVE CABRIO

Motori

- 8 cilindra në V (90°)
- Cilindrata 4.395 cm³
- Fuqia maksimale 390 kW (530 kf) në 5.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 750 Nm nga 1.800 në 4.600 xhiro/min

Transmisioni

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

Gomat

- Pirelli PZero Para 245/35R20 95Y Mbrapa 275/30R20 97Y
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 282 cm
- Gjatësia 485 cm
- Gjerësia 190 cm
- Lartësia 135 cm
- Pesha 2.015 kg

Çmimi

- 140.100 €

PORSCHE 911 CARRERA 4S CABRIOLET

Motori

- 6 cilindra boxer
- Cilindrata 2.981 cm³
- Fuqia maksimale 331 kW (450 kf) në 6.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 530 Nm nga 2.300 në 5.000 xhiro/min

Transmisioni

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

Gomat

- Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 Para 245/35ZR20 95Y Mbrapa 305/30ZR21 104Y
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 245 cm
- Gjatësia 452 cm
- Gjerësia 185 cm
- Lartësia 130 cm
- Pesha 1.635 kg

Çmimi

- 147.179 €



krahasim

◀ lueshme, sepse mund të bëjnë diferencën gjatë udhëtimit në qiell të hapur me temperatura të larta, duke ruajtur temperaturën e duhur në kabinë. Në të kundërt, në rast të klimës angleze, është i këshillueshëm i ashtuquajtura gjerdan ajri i BMW-së, nëpërmjet të cilit një rrymë ajri e ngrohtë të vjen pas qafës. Ndërsa tek Mazda altoparlantët janë të integruar tek mbështetësja e kokës, që mundëson dëgjimin e mirë të muzikës ose të telefonatave kur mbulesa është e ulur.

NJË MOTOR FANTASTIK

Le të flasim pak për "muzikën" e makinës. Është një gjë e bukur në një makinë të hapur të dëgjosh pa pengesa kolonën zanore të motorit. Në këtë aspekt, secila prej tyre ka një timbër të dallueshëm qartë dhe "muzika" pasqyron karakterin e secilit motor. Kështu, tek Porsche 911 i ri cabriolet ka mjaftueshëm pikënisje për të hapur dyert e "parajsës". Në fillim shtypet butoni në panelin qendror që hap mbulesën prej rrobe të tavanit me shumë kapëse dhe elemente prej magnezi (në 17 sekonda), pastaj rrotullohet djathtas faqja e dorezës tek timoni për të kaluar në modalitetin Sport dhe për të dëgjuar në formën e vet maksimale tingullin e gjashtë cilindrave boxer turbo me 450 kuaj fuqi. Është një motor që vazhdon me qetësi të ofrojë

vazhdimisht të njëjtën punë fantastike: xhirot janë harmonike dhe uniforme në mijë xhiro, por kur shigjeta në instrumentin qendror ngjitet, injektimi i karburantit dhe zhurma e tij bëhen gjithmonë e më të mprehta. Nëpër kthesa ke ndihmën e një timoni që gjithmonë në mënyrë të detajuar, të tregon se çfarë ndodh në rrotat e para. Limitet maksimale janë aq të rritura sa të bëjnë të kuptosh që të paktën në rrugë, nuk ▶



UDHËTIMI ME MBULESË TË ULUR ËSHTË MUNDËSIA MË E MIRË PËR TË SHIJUAR ZHURMËN E MOTORIT PA PENGESA



PORSCHE 911 CARRERA 4S



Merita e Porsche 911 Cabrio është sistemi i mprehtë i tërheqjes së mbulesës me të gjithë elementët e vet (xhami i pasmë, rroba, telajo, qindra kapëse mbështetëse dhe segmentet prej magnezi), të cilat janë të mbivendosura njëra me tjetrën dhe vendi që zë paketa është vetëm 23 cm lartësi dhe 55 cm gjerësi. E vlefshme është edhe prania e erëpritëses elektrike, një element në formë U, e integruar në kabinë, që aktivizohet në vetëm dy sekonda me shtypjen e butonit

SHPEJTËSIA		km/h	RIMARRJA E SHPEJTËSISË NË D		sekonda
Maksimale	311,2		70-90 km/h	2,2	
Regjimi në VI (xhiro/min)	6.800		70-120 km/h	4,1	
			70-140 km/h	5,5	
			30-60 km/h në III	3,2	
KONSUMI NË D		km/litër	FRENIMI		
90 km/h	13,9		metra	g	
100 km/h	12,9		100 km/h me ngarkesë minimale	35,9	1,10
130 km/h	10,3		200 km/h me ngarkesë minimale	134,1	1,17
140 km/h	9,5		100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr	39,6	0,99
			100 km/h në asfalt të lagur + akull	99,2	0,40
PËRSHKUEJHMËRIA MESATARE & AUTONOMIA					
Lloji i rrugës	km/litër	km			
Qytet	8,8	590			
Ndërrurbane	11,4	765			
Autostrada	10,7	713			
Mesatarja reale	10,1	676			
Mesatarja e homologuar	11,1	744			
Gabimi trip kompjuter (%)		1,7			
PËRSHPEJTIMI		sekonda	ZHURMA		
0-60 km/h	1,8		km/h	kushtet	dB(A)
0-100 km/h	3,5		50 në asfalt		62,5
0-130 km/h	5,5		50 në asfalt drenazhues	68,7	
400 metra nga vendi	11,7		50 në zhavorr	77,7	
Shpejtësia e daljes (km/h)	192,7		Përshejtim maksimal		90,7
1 km nga vendi	21,4		optimal mesatar i dobët		
Shpejtësia e daljes (km/h)	245,8		TË DHËNAT E VETURËS		
			Pesha (kg)	1.806	
			Shpërndarja e peshës para-mbrapa	38-62	
			Kapaciteti i bagazhit (litra)	131	



BMW M850i xDRIVE

SHPEJTËSIA		km/h	RIMARRJA E SHPEJTËSISË NË D		sekonda
Maksimale (e vetkufizuar)	256,1		70-90 km/h	2,1	
Regjimi në VII (xhiro/min)	4.700		70-120 km/h	4,0	
KONSUMI NË D		km/litër	70-140 km/h	5,6	
90 km/h	15,8		30-60 km/h në III	2,6	
100 km/h	14,4		FRENIMI		metra g
130 km/h	10,8		100 km/h me ngarkesë minimale	39,2	1,00
150 km/h	8,9		200 km/h me ngarkesë minimale	148,4	1,06
PËRSHKUESHMËRIA MESATARE & AUTONOMIA		km/litër km	100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr	46,4	0,85
Lloji i rrugës			100 km/h në asfalt të lagur + akull	102,4	0,38
Qytet	7,0	476	ZHURMA		km/h kushtet dB(A)
Ndërrurbane	11,1	753	50 në asfalt	55,7	
Autostradë	11,3	769	50 në asfalt drenazhues	63,4	
Mesatarja reale	9,2	624	50 në zhavorr	73,4	
Mesatarja e homologuar	10,1	689	Përsheptim maksimal	82,0	
Gabimi trip kompjuter (%)	1,3			optimal mesatar i dobët	
PËRSHPEJTIMI		selonda	TË DHËNAT E VETURËS		
0-60 km/h	1,9		Pesha (kg)	2.200	
0-100 km/h	3,9		Shpërndarja e peshës para-mbrapa	52-48	
0-130 km/h	5,9		Kapaciteti i bagazhit (litra)	290	
400 metra nga vendi	11,9				
Shpejtësia e daljes (km/h)	190,9				
1 km nga vendi	21,6				
Shpejtësia e daljes (km/h)	247,4				

Këtu poshtë është erëpritisja në pjesën anësore të makinës. Erëpritisja e M850 Cabrio është në seri dhe bëhet fjalë për një element të palosshëm që mund të vendoset në bagazh dhe zë pak vend. Gjatësia e kabinës është e dobishme për të reduktuar vorbullat e ajrit. Është e dobishme edhe rryma e ajrit të ngrohtë që del nga mbështetëset e kokës



◀ do t'i arrish kurrë. Në qoftë se shpejtësia rritet shumë dhe ajri futet me forcë, me xhamat dhe erëpritësen të ngritura, mund të udhëtosh me shpejtësi pa ndjerë vështirësi.

Edhe zhurma e fortë dhe e shtruar e motorit V8 biturbo me 4,4 litra i BMW-së reflekton në perfeksion injektimin e butë dhe të ngjeshur që ofrohet nga momenti përdredhës maksimal prej 750 Nm. Modeli BMW Serie M850i Cabrio,

nga të katër këto vetura, mund të jetë ajo me shpirtin më kërkues. Sepse, nga një mjet komod, arrin të transformohet nën presionin e një tasti, në një objekt më të mprehtë nga sa mund të sugjerojnë dimensionet dhe pesha. Timoni bëhet më i qëndrueshëm, makina bëhet solide dhe zhurma e motorit V8 bëhet më e heshtur, duke u bërë e ngjirur dhe e çjerrë kur nxjerr të gjithë fuqinë e vet 530 kuaj fuqi. Është një

tregues që synon të shuajë një dëshirë gjatë performancës. Është e qartë se zhdërvjelltësia në kthesa është larg asaj të Mazda MX-5. Falë peshës së reduktuar, ky rodster japonez, me motor dy litra dhe 184 kuaj fuqi, spostohet lehtë dhe shpejt me shtim xhirosh (7.500 xhiro), shoqëruar nga një marrëdhënie e mrekullueshme e gjashtë marsheve të kambios manuale.

Në mes është Ford Mustang që krenohet se ka shumë armë për të joshur të apasionuarit pas këtyre makinave dhe është e lehtë t'i nënshtrohesh magjisë së tij amerikane. Tërhiqesh nga çmimi joshës në raport me përmbajtjen, si dhe nga miksimi i komfortit me rendimentin që është shumë bindës. Është e qartë se kur thua Mustang, mendon se do të dëgjosh se si "këndojnë" tetë cilindra brenda kofanos. Brenda temës së kolonës zanore motori 4-cilindërs 2,3 turbo është kandidat për çmimin Oscar, por nuk e fiton. Gjithsesi, treguesit i ka: 290 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 440 Nm. Po ashtu, dhe injektimi i fuqishëm i EcoBoost realizon në nivel të mirë si ritmet ashtu edhe drejtimin e shtendosur me mbulesë të ulur, hapja elektrike e së cilës është shumë e shpejtë: për nëntë sekonda. Ka një kambio automatike me dhjetë raporte, por dyshohet se janë ca si shumë dhe janë të organizuar me një logjikë që herë-herë nuk rezultojnë shumë decizive. Do të ishte më mirë manuale. 🚗



BMW Serie 8 ka qenë një nga modelet e para ku u adoptuan instrumentet e ciklit të ri të BMW (këtu anash). Ashtu siç është shkruar edhe herë të tjera, këtu nuk të bind treguesi i xhirove i kthyer përmbys.

Më djathtas, variantet e shumta të modaliteteve të drejtimit bëjnë që M850i të jetë shumë i manovrueshëm. Ka një komfort të admirueshëm edhe kur motori V8 4,4 me 530 kuaj fuqi punon në regjime shumë të larta



AUDI KUPÉ, ASI GJERMAN I BLERJES SË MAKINAVE

Për kompaninë e Ingolstadtit kjo makinë shënoi një pikë kthese që i lejoi të ngjitet plot prepotencë në podiumin e nderit



Kur shoh se ç'përfaqëson Audi sot, e ke të vështirë të përftytirosh se si ishte kjo kompani dyzet vjet më parë. Falë një intuïte të veçantë, disa pajisjeve mekanike që kompania i kishte shtënë tashmë në dorë, si dhe dëshirës për t'i hyrë sipërmarrjeve të reja, personeli, nën

udhëheqjen e Ferdinand Piçit, kreu një mrekulli të vërtetë.

Ai përgatiti një makinë që tërhoqi vëmendjen e klientëve që kishin kërkesa të larta. Audi kupé do të përtërinte nga e para markën që si logo të sajën kishte disa unaza metalike.

NJË MARKË NË VËSHTIRËSI TË MËDHA

E prodhuar që në vitet 1960 nga hiri i Auto Union, Audi vuante vazhdimisht. Ajo mbështetej fort prej së ëmës, Volkswagen-it, e cila propozoi një gamë "luxury wannabe", por që doli e pazonja t'i kundërvihet Mercedesit të pamposhtur të atyre viteve.





gjerman rrodhi nga seria e dytë e viteve 80-të, prej së cilës mori edhe një pjesë të paneleve të përparme.

KATËR NDENJËSE DHE GJITHÇKA PËRPARA

Premiera botërore e Audi kupesë zhvillohet në salonin e Gjenevës të vitit 1980 dhe tërheq menjëherë vëmendjen e vizitorëve. Makina vihet në lëvizje nga rrotat e përparme dhe ka motorë në linjë me katër dhe pesë cilindra me dhomë djegie me vëllim nga 1588 deri në 1921 cm³ si dhe fuqi që shkon gjer në 115 kf. Piçi nuk dëshiron vetëm të marrë porositë e koncesionarëve e të korrë duartrokitjet e të pranishmëve në salon. Ai me Audin ka programe shumë më ambicioze.

NJË MOTËR E PAMATUR

Nga e njëjta parti, enkas për miqtë e Ur-Quattro-s u prodhua edhe Audi Quattro, që e mori emrin nga sistemi me

katër rrota aktive. Ky është një sistem mjaft i thjeshtë dhe efikas, që rrjedh nga DKW Munga, një fuori strada ushtarake, që tashmë ishte kalibruar për një ndjesi më pak luftarake. Në saje të turbo-kompresorit, pesë cilindrat prodhojnë 200 kuaj fuqi. Makina arrin deri në 220 km/orë dhe e kap shpejtësinë 100 km/orë pas 7 sekondash. Këtij qëllimi i shërbenin edhe pjesët e fryra anësore. Për të kapur treguesit e grupit B u prodhuan edhe 214 ekzemplarë Sport Quattro: ato kishin hap më të shkurtër dhe motor 306 kf, përkundër 560 kf të makinës së destinuar për gara.

RISHKRUEH RREGULLAT E RALISË

Kur Audi Ur-Quattro, merr pjesë në kampionatin botëror të ralisë, ajo shpërthen në fitore duke mundur edhe makina të famshme si Lançia dhe Ford. Pikërisht pas këtij debutimi shpërthyes, ▶

ITAL DESIGN I VJEN NË NDIHMË

Që nga krijimi i Golfit të parë, Xhiorxheto Xhiugaro konsiderohej si një anëtar i familjes Volkswagen. Talenti i tij prej krijuesi u shfrytëzua edhe në përtëritjen e Audit. Asi i Pikesë show car ishte etapa e parë e zhvillimit të makinës së re premtuese Audi kupë. Fast back-u i ri





shitet për 46 deri 83 milionë lireta, afro 20 milionë më tepër se BMW M3 E30. Sot, për të përjetuar emocionet e ralive të së shkuarës, për një Ur-Quattro duhen shpenzuar rreth 50.000 EURO, të cilave për një Sport Quattro u duhet shtuar edhe një zero tjetër.

Për një kupé normale, duhet të paguash e shumta 14 000 euro, por vështirë të gjesh ndonjë syresh. Kjo pistë suksesesh nis me kupënë dhe Ur-Quattro-n, duke iu kundërvënë tiparit dallues dhe guximit që karakterizojnë Audin si superfuqia e re e veturave prestigjioze. Një përvojë që mund të shërbejë si mësim për markat e tjera të ngjashme të cilave ndërkaq u ishte dëmtuar imazhi prandaj shiteshin më pak.

◀ edhe kompanitë e tjera i rikthehen makinave 4x4, duke i shndërruar ato në një standard të pashmangshëm të kësaj gare sportive. Duke u mbështetur në figura të tilla si Valter Rëhrl dhe Mishel Muton, Audi Ur-Quattro krijon një listë fitoresh të shkëlqyera. Marka e re arrin të shkëpusë dy tituj të konstruktorit më të mirë dhe të fitojë dy kampionate bote, pa harruar edhe tre edicione të prestigjiozes Pikes Peak.

AUDI KUNDËR TË GJITHËVE

Përsëri Audi kupé çan udhë mes markave të shumta konkurruese, më të forta e më të famshme. Çmimet luhaten nga afro 12 në 35 milionë lireta në 1981-shin, ndërsa Alfa Romeo Alfetta GT shitet mes 12 e 14 milionë lireta. Në vitin 1987 një Kupé Quattro kushtonte afro 45 milionë lireta, sa një BMW 325i X. Gjatë 10 viteve prodhim, Ur-Quattro

KUPEJA NDËRRON LLAMPAT

Gjatë gjithë jetës së saj Kupeja ndërrohet llambat dhe rrit cilindratën e fuqinë e motorëve. Tashmë traksioni integral zbatohet edhe për kupënë dhe jo vetëm për Ur-Quattro-n. Kjo e fundit pajiset me një motor të ri turbo 20V, 2.2-sh me 220 kf, duke e çuar shpejtësinë maksimale në 230 km/orë e duke pakësuar kohën e kapjes së shpejtësisë nga 0 në 100 km/orë në 6,3 sekonda.

Kupeja e fundit me 169.017 ekzemplarë të prodhuar, largohet nga linja e montimit në vitin 1987, duke i lënë vendin kupesë së brezit të dytë. Ur-Quattro mbahet mirë deri në vitin 1991 dhe tërhiqet vetëm pas prodhimit të 11.452 ekzemplarëve.

SIMBOL I NJË EPOKE

Audi Ur-Quattro bëhet një makinë e domosdoshme në vitet '80, prandaj BBC-ja e zgjedh për rolin e protagonistes në serinë popullore Ashes to Ashes. Ur-Quattro fiton edhe dy kupa të concept-cars: Concept Quattro 2010 dhe Concept Sport Quattro 2013.



MAT DISTANCËN ME EMOCIONE.
JO ME KILOMETRA.



CREATED TO BE DRIVEN

ALFA ROMEO **STELVIO**

La meccanica delle emozioni



AUTO MASTER

+355 67 403 4213 | Automaster, distributor zyrtar i Alfa Romeo
në Shqipëri | Autostrada Tiranë-Durrës, KM4, Godina Nr. 115, Mëzez



ALFA ROMEO Albania



ALFA ROMEO Albania



LOTUS EVIJA, NJË KONFIGURUES I RI PËR SUPERMAKINËN ELEKTRIKE

Kompania angleze ka nisur montimin e 130 njësive të supermakinës së parë elektrike në historinë e saj. 2.000 kuaj fuqi dhe më pak se tetë sekonda për të kapur 300 km/h

Lotus Evija vazhdon në rrugën e saj drejt prodhimit në masë. Kompania angleze do të fillojë montimin e 130 njësive të supermakinës së parë elektrike në historinë e saj dhe synon që ta realizojë këtë deri në fund të vitit 2020. Kompania ka shpërndarë për publikun imazhe dhe video të reja që zbulojnë ngjyrat Atomic Red, Solaris Yellow dhe Carbon Black.

NJË KONFIGURUES I DEDIKUAR PËR CILËSI MAKSIMALE

Evija sjell në debutim një konfigurator të ri të ekranit me prekje i cili do të vihet në dispozicion të klientëve për personalizimin e makinës. Falë grafikëve me rezolucion të lartë dhe sistemit Ray-Tracing të marrë nga bota e lojërave, do të jetë e mundur të fusni makinën sportive me emetim zero në një seri cilësimesh dhe gjithashtu mund të krijohet një filmim përfundimtar 360 gradë i makinës së plotë. Për të demonstruar cilësinë e sistemit, i gjithë materiali i publikuar nga Lotus me këtë rast u mor ekskluzivisht përmes këtij programi.

NJË LIBËR ME FOTOGRAFI

Pasi të jenë përcaktuar të gjitha aspektet e personalizimit, klientët do të shijojnë një përvojë unike të blerjeve. Në fakt, ata



do të marrin një seri artikujsh ekskluzive në lidhje me Evija në mënyrë të rregullt, dhe atyre do tu dorëzohet gjithashtu një libër me fotografi që do t'ju tregojnë për procesin e montimit të makinës. Lotus është i gatshëm të plotësojë dëshirën e çdo klienti: në fund të fundit është makina më e shtrenjtë e ofruar ndonjëherë nga kjo markë, me një çmim prej rreth 1.95 milion paund pa përfshirë taksat (2.2 milion euro).

Evija gjithashtu premtan numra marra-mendës, me 2.000 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 1,700 Nm, 1,680 kg peshë totale dhe më pak se tetë sekonda për të kapur 300 km/orë. Autonomia e deklaruar me bateri 70 kWh është 400 km, ndërsa karikimi mund të bëhet edhe me sistemet më të shpejta 350 kW, të afta për të rikthyer 80% të energjisë në vetëm 12 minuta.

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

ME HAPIN E KOHËS

Versioni F-Type nuk dallon vetëm për një rifreskim estetik. Motor 450 kuaj fuqi të V8 me 5 litra si dhe rinovime teknologjike në kabinë janë elementë që e bëjnë F-Type akoma dhe më shumë në plan të parë. Por, gjithmonë me aromë britanike

nga **Andrea Rapelli**

Nëse pas shtatë vitesh, (F-Type ka dalë në qarkullim për herë të parë në 2013) ju prisnit një diçka totalisht të re, në të vërtetë duhet të bëni akoma durim, sepse është bërë thjesht një ristilim. Por, në finale, efekti pamor është rritur, të paktën duke gjykuar nga imazhi. Ekipi i dizenjatorëve – deri dje i udhëhequr nga Ian Callum dhe sot nga Julian Thomson – duket se ka punuar në drejtimin e duhur. Duke ruajtur proporcionet e asaj karrocierie që gjithmonë është dalluar për perfeksionin e konceptit të coupé, lapsi i dizenjatorit ka vepruar kryesisht në pjesën frontale duke i dhënë veturës një gjallëri stilistike të rinovuar. Kofanoja e gjatë dhe e skalitur kulmon tashmë në një pamje më të vrenjtur se kurrë më parë, kjo falë edhe projektorëve të rinj e të mprehtë Led si dhe një grille radiatorit që duket sikur është menduar

për të ngjallur një farë frike në pasqyrën e atyre që janë përpara. Kuadri estetik që i intereson si versionit Coupe edhe atij Convertible kompletohet edhe me një parakolp të ri, me dy erëpritëse si dhe me grupet optike mbrapa me dioda me motive chicane të marra direkt nga I-Pace. Risitë në kabinë në të vërtetë janë të pakta. Karakteristikat e kroskotit dhe timonit janë ato të mëparsh-

PROPORCIONET JANË SI ATO TË MËPARSHMET. PJESA E PËRPARMË TË DHURON NJË PAMJE TË RE

met me lëkurë Windsor që jep një atmosferë të ndezur. Por, tifozët e teknologjisë do të jenë të kënaqur me instrumentet dixhitale: ekran Tft (natyrisht me konfigurim) 13 inç, një sistem multimedial Touch me ekran 10 inç të aftë për të mundësuar lidhjen me Android Auto dhe Apple CarPlay, përveç përditësimeve software.



Një Coupé me shpirt grandturizmi, F-Type konfirmon pozicionimin e vet në gamën e Jaguarë-ve. Por, me një risi: në ofertën për tregun evropian nuk është më 3.0 V6 me kompresor volumetrik. Ky version ngelet i disponueshëm për Amerikën e Veriut dhe Kinën



Përshtatja e kabinës dyngjyrëshe nuk ndryshohet. Në qoftë se në vend të kroskotit klasik shfaqet një Tft 12,3 inç, ekranin me prekje i infotainment-it ngelet ai si gjithmonë. Tashmë është i përditësuar



EDHE PAS DISA VITESH,
ANA B NDJEK ANËN A



NGA 300 NË 575 KUAJ FUQI

Është prekur edhe gama e motorëve, të gjithë të çiftëzuar me një kambio automatike me tetë raporte që është më e shpejtë në reagim. Fillohet nga motori 4-cilindërs i familjes Ingenium me dy litra dhe 300 kuaj fuqi (me 250 km/orë) dhe me traksion në rrotat mbrapa. Ja edhe V8 me pesë litra me kompresor volumetrik, i disponueshëm në dy variante: njëri variant i ri, më i qetë, 450 kuaj fuqi (me traksion si në rrotat mbrapa ashtu edhe integral) dhe varianti tjetër: i rezervuar për versionin F-Type R, me 575 kuaj fuqi, 700 Nm, me 0-100 km/orë në 3,7 sekonda (edhe falë traksionit 4x4) si dhe me shpejtësi deri në 300 km/orë. Modeli i tanishëm gëzon një seri aktesh të



mprehta për të përmirësuar handling-un: këndi i rrotave mbrapa është rritur me 37 %, nëntimoni elektrik është rigraduar dhe kontrollat elektronike janë rikalibruar ashtu si edhe balestrat, amortizatorët dhe zbrarrat anti-dridhje, të cilat janë të

reja. Gjithashtu, duke iu referuar versionit F-Type R, dimensionet e gomave pneumatike Pirelli PZero janë më të mëdha: 20 inç, 265/35 përpara dhe 305/30 mbrapa. Së fundi, impianti i frenimit është rritur me disqe karboqeramike.



NDALLET FORMULA 1, EKIPET JAPIN NDIHMË PËR TË LUFTUAR COVID-19

Kampionati i këtij viti ende nuk ka nisur, ndërsa skuadrat po punojnë për prodhimin e pajisjeve që të ndihmojnë pacientët me koronavirus, të cilët kanë probleme me frymëmarrjen



Kur duheshin vetëm katër ditë nga fillimi i Formula 1 për sezonin 2020, FIA vendosi që të shtyjë startin e këtij Kampionati Botëror për shkak të pandemisë Covid-19. Një pjesë e mirë e garave të parashikuara në kalendarin e këtij viti janë shtyrë, ndërsa ende nuk ka një vendim përfundimtar se kur do të startojë F1 për 2020-ën. Duke parë situatën kritike me të cilën po përballlet thujtja e gjithë bota për shkak të përhapjes së koronavirusit që ka shkakuar më shumë se 100 mijë të vdekur në rang global, skuadrat e Formula 1 janë angazhuar për të dhënë ndihmën e tyre në këtë luftë.

MERCEDES

Krijimi i një pajisjeje të re për frymëmarrjen, e zhvilluara nga inxhinierët të ekipit Mercedes F1, University College London (UCL) dhe klinika e Spitalit UCL është përgjigjja e ▶

MËNGJESI TEK
45°26'3" N 12°20'19" E



NEW JEEP® WRANGLER. QYTETI ËSHTË HABITATI I TIJ I RI.

MË E MIRA NGA 4X4, PËR TË SHIJUAR AVENTURAT URBANE.

Shifrat e homologuara të Wrangler: konsumi i karburantit nga 10 në 7.5 l/100 km; Emetimet e CO2 nga 213 deri në 198 g / km (cikël i kombinuar), CO2 dhe vlerat e konsumit të karburantit të përcaktuara në bazë të metodës së matjes / korrelacionit që i referohet ciklit NEDC sipas Rregullorës (BE) 2017 / 1152-1153. Vlerat e treguara të konsumit të karburantit dhe CO2 janë publikuar më 1 Prill 2019; vlerat e përditësuara janë në dispozicion të distributorit zyrtar të Jeep®. Vlerat e treguara të CO2 dhe të konsumit të karburantit janë për qëllime krahasuese; vlerat e homologuara mund të mos pasqyrojnë vlerën aktuale
Jeep® është markë e regjistruar e FCA US LLC.

KONTAKTO JEEP.AL

AUTO MASTER

0675000767 | Automaster, distributor zyrtar i Jeep në Shqipëri

Jeep

THERE'S ONLY ONE



menjëhershme në luftën ndaj Covid-19. Ky është edhe zhvillimi i fundit i Projektit Pitlane të Formula 1 për të ndihmuar në luftën ndaj koronavirusit. Pajisjet e vazhdueshme pozitive me ajër (CPAP), do të ndihmojnë pacientët me koronavirus me infeksione në mushkëri që të marrin frymë më lehtë. Kjo pajisje u krijua nga inxhinierët e ekipit të Mercedes dhe University College London (UCL) disa javë më parë. Kaluan më pak se 100 orë nga takimi fillestar deri në prodhimin e pajisjes së parë. Dhe pas vlerësimeve të pacientëve nëpër spitalet në zonën e Londrës, pajisja mori aprovimin rregullator javën e kaluar. Tashmë, Shërbimi Kombëtar i Shëndetit Britanik ka kërkuar nga qendra e teknologjisë Mercedes AMG High Performance Powertrains në Brixworth 10.000 pajisje. Dhe është duke u punuar me ritme të larta për të ndërtuar 1.000 pajisje në ditë. Aktualisht, 40 makineri që do të prodhonin normalisht pistonat F1 dhe turbochargers, janë duke u përdorur për prodhimin e pajisjeve CPAP, ndërsa e gjithë ndërtesa në Brixworth është përshtatur për të përmbushur këtë kërkesë. Ekipi që qëndron pas ndihmave është gjithashtu duke krijuar modelet e kërkuara për të vendosur pajisjen në dispozicion të sistemit shëndetësor. Shpresohet se vënia në dispozicion e këtij informacioni mund të ndihmojë përgjigjen globale ndaj krizës duke i bërë të mundur sistemeve të kujdesit shëndetësor që të rrisin kapacitetet e tyre për të përballuar fluksin e pacientëve me Covid-19.

ASTON MARTIN

Ndërkaq, autoritetet mjekësore britanike kanë tërhequr ofertën e tyre për të blerë pajisje ndihmëse të frymëmarrjes të zhvilluara nga tre ekipet e tjera të Formula 1, Aston Martin, Renault dhe Red Bull. Specifikimet teknike të propozuara nuk plotësojnë kompleksitetin specifik të dhënies së ndihmës për pacientët me Covid-19. Pacientët që vuajnë nga probleme të frymëmarrjes në lidhje me koronavirusin e ri kërkojnë të ventilojnë nga pajisjet që ofrojnë lloje cilësimesh që nuk janë të disponueshme në modelin BlueSky. Studime të reja klinike janë duke u zhvilluar mbi këtë model dhe në fund certifikimi mund t'i jepet modelit Bluesky me specifikime të reja. Shërbimet shëndetësore në Mbretërinë e Bashkuar synojnë të shtojnë pajisjet e frymëmarrjes nga 10,000 në 18,000 sa më shpejt të jetë e mundur.



**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