

Elkezdődött az autós szezon **AMTS 2013**

Több mint negyvenezen voltak kíváncsiak hazánk idei autós-motoros szezonnyitó gigarendezvényére, az Autó, Motor és Tuning Show-ra. A nagyszabású rendezvény az elmúlt évek legkomolyabb jármű- és programfelhozatalát mutatta be a már több nevet is viselő eseménynek 2008 óta, az otthon adó Hungexpón. A nyolc, önmagában is teljes értékű eseményt tömörítő show nemzetközi színvonalú kiállítást és rengeteg élményt adott mindenkinek, aki március 22-24. között, a zord idő ellenére is kilátogatott a vásárra.



Nem kell küszöbspoiler és tyúkrács, hogy egy autó szép és egyedi legyen: csak letisztult külső és erős motor

Hazánk legjelentősebb járműkiállításainak összefogásával, a Carstyling.hu Tuning Show és a Budapest Motor Fesztivál mellett, az épített autók és motorok világát bemutató EMAT, a szalon- és luxusautó-kiállítás, valamint nosztalgiafronton a Magyarok a Világ

Járműgyártásában kiállítás hozott új tematikát a rendezvényre. Az AMTS dinamikus részét a hazánkban először fedett területre költöztetett, szinkronpályás Gymkhana Országos Bajnokság képviselte, mely a Hungexpo „C” csarnokában épített lelátón várta

a lóerők szerelmeseit. Motoros programokat tekintve, először került sor a vásárcsarnok területén Stunt Riding bajnoki fordulóra, a pálya szomszédságában épített hatalmas sáncokon pedig a hazai freestyle bajnokok tartottak bemutatókat.



Egy versenyautónál a stílus és praktikusság egyaránt fontos, így kerülhetett az E21-es BMW elejére a hűtőrács alakot felvevő, egyedi intercooler



Nem maradhat magyar tuningrendezvény Ladák nélkül. Jól megfér egymás mellett a verseny- és a restaurált autó

A négykerekek

Körutamat a „D” pavilonban kezdtem, ahol a hazai és nemzetközi tuningklubok standjai voltak. A „tuning” szó legkülönbözőbb értelmezésével találkozhattak a nézelődők: a letisztult, nosztalgikus, kultikus járművektől, az agyonmatricázott, búcsúsvérdaikon keresztül, az épített versenyautókig mindenből kijutott. Ízlesek és pofonok, tartja szólásunk, és lám mennyire így van, nehéz objektíven értékelni a pénzt és energiát nem spóroló, sokszor a legmélyebb részletekig elmenő, gondos gazdák autóit. Annak, aki már visszajáró vendég, biztosan feltűnt, hogy a show-nak vannak visszajáró kiállítói is. Nem épül annyi autó Közép-Európában, hogy minden évben teljesen új felhozattal találjuk magunkat szembe, ráadásul érdemes megállni azon autók mellett



Az ORFK standján megtanulhattuk, mi a teendő egy borulásos baleset esetén és megtapasztalhattuk, hogy miért szükséges becsatolni a biztonsági övet



Még vasárnap is nagy volt a sürgölődés az élőben, közönség előtt átépített autó körül. Idén nagy hangsúlyt kaptak a Mustangok

is, melyeket az előző években már megcsodáltunk, mert, ahogy a tulajok mondják: so-sincs kész. Mindig megpróbálnak valami újdonságot bemutatni, hogy más legyen, mint a többieké. Egy szép fényezés vagy egyedi megoldás gyakran válik divattá, akkor pedig oda az egyediség, ezért (véleményem szerint sajnos) sokan az addig letisztult, már-már tökéletesnek mondható külsőt addig változtatják, amíg teljesen utánozhatatlan nem lesz. A legtöbb autóhoz már kiegészítők is társultak, melyek az autón elhelyezett módosításokkal összhangban erősebb vizuális élményt nyújtottak.

Az „A” csarnokba áttérve...

...egy még vegyesebb kép fogadott és még nagyobb hangzavar. A rend őrei és a „tu-



Nagyobb figyelmet kapott a Simson hajtással ellátott, kikönyített Trabant, mint a pár méterre lévő több 10 000 eurós sportautók

ningosok” közti (a köztudatban élő) rossz viszony ellenére jól megfért az ORFK standja a „tuningautók” között. A balesetek megelőzésére, a biztonsági öv használatára és a borulásos balesetek esetén a mentés módjára hívták fel a figyelmet. A biztonsági öv hatását egy sínpályán lecsúszó és ütköző ülésen mutatták be, a felborult autóból való kimentés és önmentés menetét pedig egy borító-mentő szimulátorral propagálták. A bátrabbak mindegyik szerkezetet kipróbálhatták. A borító-mentő szimulátort kipróbálók gyorstanfolyamot kaptak arról, mi a teendő ilyen esetekben, ami egy esetleges bekövetkezett balesetkor életmentő lehet. Ugyanis borulásos balesetkor a bent ülők között többé-kevésbé sokk helyzet alakul ki, ezért a kiszabadulási intézkedéseiket ritkán végzik tervszerűen, szakszerűen. A valóság-

tól távoli, elképzelhetetlen problémának tűnik például, hogy a jármű elhagyásakor meg akarjuk keresni a szemüveget vagy az égő cigarettát, ezek azonban tényleges cselekvési szituációk, melyek késleltetik a kiszabadulást. Ezért kell a mentést megtanulni és gyakorolni, főleg igaz ez arra, aki kívülről segíti a bennülőket. A szimulátor segít az önmentés és az idegenmentés helyes módjának elsajátításában is.

Tovább vizslatva az egyedinel is egyedibb autókat, egyszer csak megpillantottam néhány márkát logóját és termékkínálatának néhány példányát. 'Ismét van autószaalon Magyarországon.' Sokan így reagáltak arra a tényre, hogy az átalakított autók között 14 márkát jelent meg az eladásra kínált modelljeivel, sőt a Citroën itt mutatta be a DS3 kabrió verzióját. A Hyundai standján megcsodálhattuk a 3 ajtós kialakítást újraértelmező Velostert és az elmúlt hónapokban az Autótechnikában kivesézett SantaFét is. A Mercedes a kecskeméti gyár megnyitása óta szinte minden magyar autós rendezvényen megjelenik, az ideai AMTS-re a „hazai” CLA-t és az új SL sorozat egyik példányát is elhozták. A VW standján a takarékos vezetése volt a főszerep, valamint pár lépésre a „Blue”-modellektől 2 Golf GTI versenyautót is szemügyre vehettünk.

A modern autóépítési módszerek közül a downsizing az, amiről a legkevésbé vártuk, hogy szembetalálkozunk vele egy tuning-show-n, mégis egy ilyen jármű vonta magá-



A Hyundai elhozta a standjára a SantaFét, ráadásul pont azzal az erőforrással és erőátviteli egységgel, melyeket az Autótechnika előző számaiban bemutattunk

ra talán a legnagyobb figyelmet. Az alapot egy amúgy sem nehéz karosszériájú, nagy lökettérfigatú motorral rendelkező autóra adta, hiszen egy kétütemű Trabant esett áldozatul az „elvetemült” átalakítóknak. Biztos sokallták a 600 cm³ által nyújtott teljesítményt, ezért egy Simson hajtásláncot kaptak a végletekig kikönnnyített NDK-s csoda-

A futóművet is teljesen átalakították, a Duroplast héjon kívül semmi sem emlékeztet egy Trabantra.

Idén sem maradt el az élő autóátépítés, egy Ford Mustangot vettek kezelésbe, hogy erősebbé és egyedi megjelenésűvé tegyék. A Ford Mustangok nem csak az átépítés miatt kaptak nagy hangsúlyt, egy egész standot töltöttek meg az „A”-pavilon sarkában.

Szép számban jelentek meg ez évben is hangtechnikai rendszereket forgalmazó cégek és tuningshopok, amelyek a rendezvény ideje alatt extra kedvezményekkel csábították magukhoz a nézelődőket.

Nem ért véget az autók vizslatása azzal, hogy körbeértünk a csarnokban, hiszen a nagy hideg ellenére szép számmal érkeztek a hátsó parkolóban tartott tuningtalálkozóra is.



A Tetoválászaalonba is megérte betérni, az amerikai hotrodok és épített chopperek mellett megpihentek a Pannóniák is

Gymkhana

Már harmadik éve az AMTS-sel indult az autósportszezon: a Gymkhana Országos Bajnokság első futamát rendezték a „C”-pavilonban, ahol 1500 fős lelátóval várták az érdeklődőket. A sport népszerűségét jól mutatja, hogy a lelátó végig tömve volt, sokaknak csak az épület bejáratánál volt állóhelyük. Külön pikantériája az idei versenynek, hogy hazánkba látogatott a sportág legismertebb művelője és nagykövete, Ken Block, aki láthatta, hogy mit tudnak a magyar versenyzők.

Magyarok a járműgyártás történetében

Sokan nem tudják, hogy az elmúlt száztíz évben egy kis ország sok nagy alkotót adott a világ járműgyártásának, és ma is alig van olyan világcég, ahol ne dolgoznának magyarok vezető beosztásban. A motorizált kor évszázados történelméből olyan nevek köszönnek vissza, mint Csonka János, az első magyar motor készítője, Bánki Donát, a karburátor feltalálója vagy Galamb József, a Ford T-modell egyik megalkotója. A jelentősebbek mellett Anisits Ferenc, a BMW dízelmotorjának atyja, Tárnok Zsolt, olasz luxusautók tervezője vagy éppen Kovács Miklós, a Kia egyik vezető formatervezője viszi. Az AMTS forgatagába teljesen új szint hozó kortörténeti kiállítás szervezője, az Autós Nagykoalíció célja az volt, hogy minden magyar ember büszkén gondolhasson arra, hogy honfitársaink milyen nagymértékben voltak és vannak jelen a technológia csúcsát képviselő járműipari fejlesztésekben.

A kétkerekűekről se feledkezzünk meg

A Budapest Motor Fesztivál Magyarország egyetlen, átfogó motoros tematikájú rendezvénye. A kiállítás a motorimportőröket és márkákat, a motorozáshoz szükséges felszereléseket és a háttérpart, valamint a sportszö-



„A mi autónk!” A Mercedes egyre több rendezvényen vesz részt hazánkban, az AMTS-re elhozták a Kecskeméten gyártott CLA-t

vetségeket és egyéb szervezeteket – lényegében a motorostársadalom keresztmetszetét – hozta egy fedél alá, minden eddiginél látványosabban és nagyobb volumenben. A kiállítás hagyományyszerűen a motorozás szezonnyitó eseménye, ahol bemutatásra kerültek az új modellek, felszerelések is.

Annak sem kellett unatkoznia, aki a két kerekén űzött extrém sportok szerelmese, hiszen a Stunt Riding sportág képviselői nagy teljesítményű motorokkal végrehajtott látványos akrobatikus gyakorlatokkal szórakoztatták a közönséget, amelyekkel sem az utcai motorozásban, sem más motorsportokban nem találkozhatunk. A Magyar Motorsport Szövetség pozitív döntésének köszönhetően 2009-től a világon először Magyarországon nyílt lehetőség a versenyzők számára, hogy hivatalosan a Magyar Kupasorozat keretein belül mérkőzhessenek meg a helyezésekért. A rendkívül látványos sportág évkezdő fordulója idén először került a Hungexpón, az AMTS részeként megrendezésre.

Zárszó

Az AMTS az évek során fokozatosan nőtte ki magát, mára már akkora, hogy egy nap szinte nem is elég, ha mindent meg szeretnénk nézni. Azt biztos állíthatom, hogy aki szereti a benzingózt, az autókat, a motorokat, talált magának elfoglaltságot a rendezvény alatt, aki pedig elhivatott átalakító vagy autóépítő, tudott hasonszűrőket, beszélgetőpartnert találni, és egy kis tapasztalatcsere is biztos belefért a programba.

ŐRI PÉTER

forrás: amts.hu



A német tuningautók mellett a japánok képviselték a legnagyobb számban magukat. Sok igényesen megépített motorral (és motortérrel) találkozhattunk