

Az Év Motorja díj 2012

Ahogy arról már előző számunkban a Ford 1,0 EcoBoost motor kapcsán beszámoltunk, idén 14. alkalommal adták át az International Engine of the Year díjakat a stuttgarti EngineExpó-n. Tavalyhoz képest bővült a zsűritagok száma, immár 76 neves újságíró szavazata döntött, köztük Szécsényi Gáboré, az „Az Autó” munkatársáé. Nézzük meg, hogy milyen tulajdonságok alapján és kategóriánként hogyan alakult a sorrend.



Az év legjobb új konstrukciójú motorja

A Fordnak véget ért a 14 évig tartó Év Motorja díj nélküli időszaka, mivel az első háromhengerű motorja megnyerte az új motor kategória díját. A világ minden tájáról érkező bírák nagy fölényrel választották meg az 1,0 literű EcoBoost-ot, amely egyesíti a turbófeltöltést, közvetlen befecskendezést és mind szívó- és kipufogó-oldali változó szelepvezérlést a nagy fajlagos teljesítmény és kis tüzelőanyag-fogyasztás érdekében. Georg Kacher német újságíró egyike azoknak, akik egyenesen beleszerettek az új motorba: „végre egy háromhengerű motor, ami működik. Takarékos, meglepően kifinomult és szórakoztató.” A Ford duntoni központjában fejlesztett motor egyik központi eleme a Continental által szállított nagy teljesítményű turbófeltöltő, melynek gyors reakciója és majd 250 000 min⁻¹ fordulatszáma hozzájárul ahhoz, hogy a motor maximális nyomatékát széles tartományban le tudja adni (1300–4500 min⁻¹). Ezekre a tulajdonságokra alapozhatta véleményét Christophe Congrega, a francia L'Automobile Magazine újságírója: „kis fordulatszámon is nyomatékos, így ez a high-tech, háromhengerű turbós motor olyan vezetési élményt nyújt, mint egy kis lökettérfogatú feltöltött dízelmotor, viszont zaj és vibráció nélkül.”



GM 1,4 liter range extender

Az év „zöld” motorja

Az év „zöld” motorja díj tradicionálisan a hibrid járművek fellelgvára, különösen a Toyota Hybrid Synergy Drive innovációké, amely 2004 óta hatszor nyerte el a címet. Idén azonban egy teljesen új erőtávite-li rendszernek sikerült megszerezni a rangos díjat: a General Motors range-extenderének. A full-elektromos járművek maximum 200 km hatótávolságával szemben a range-extender a Chevrolet Voltban és az Opel Amperában 600 km-t tudott megtenni, az első 50 km-t tüzelőanyag elégetése nélkül a 16 kWh-s lítiumion-akkumulátorokra támaszkodva. Az 1,4 literű benzinmotor a hatótávolságot további 550 km-rel növeli, így akár igazi családautóként is használható. „Az 1,4 literű range-extender a Volt/Amperában még egy jó ideig a leginnovatívabb és legintelligensebb „zöld” rendszer marad a piacon” – fejtette ki véleményét Peter Nunn, majd hozzátette: „a technológia zökkenőmentesen alkalmazható, hatékony és nem kell azon aggódní, hogy hamar lemerülnek az akkumulátorok. Mindennek fejében sokkal érdekesebbek, mint a dízelmotorok.” A lítiumion-akkumulátorok 198 kg-ot nyomnak, és T alakban helyezkednek el. 288 cellával és folyadékűtéssel rendelkeznek. A belső égésű motort felülfekvő vezérműtengellyel, hengerenként négy szeleppel és folyamatosan változtatható szívó- és kipufogószelep-vezérléssel látták el, teljesítménye 61 kW 4800 min⁻¹ fordulatszámon. A két elektromos motor 109 kW teljesítménnyel és 273 Nm nyomatékkal járul hozzá a megfelelő dinamikához.

1.	Ford 999 cm ³ 3 hengerű turbó (Ford Focus)	257
2.	BMW 3 liter twin-power 6 hengerű turbódízel (BMW M550d xDrive sedan, M550d xDrive touring)	154
3.	Mazda 2,2 liter skyactiv dízel (Mazda CX-5)	143
4.	BMW 4,4 liter twin turbo V8 (BMW M5, M6 Coupé, M6 Convertible)	139
5.	GM 1,4 liter range extender (Chevrolet Volt, Opel Ampera)	119
6.	McLaren 3,8 liter V8 (McLaren MP4-12C)	112



Ford 999 cm³ 3 hengerű turbó

1.	GM 1,4 liter range extender (Chevrolet Volt, Opel Ampera)	197
2.	Ford 999 cm ³ 3 hengerű turbó (Ford Focus)	159
3.	Nissan elektromos hajtáslánc (Nissan Leaf)	145
4.	Toyota 1,8 liter benzin-hibrid (Toyota Prius, Auris Hybrid, Lexus CT 200h)	133
5.	Fiat 875 cm ³ 2 hengerű turbó (Fiat 500, 500C, Panda, Lancia/Chrysler Ypsilon, Alfa Romeo Mito)	128
6.	PSA Peugeot Citroën 2 liter dízel-hibrid (Peugeot 3008, 508 RHX, Citroën DS5 HDI-hibrid)	105

Az év legjobb sportautómotorja

A díj történetében csak két másik gyártónak sikerült megvédeni a címét két egymást követő évben: Mercedes-AMG és BMW M. A tavalyi győztes – a Ferrari, a 458 V8-assal – csatlakozott ehhez a klubhoz, mégpedig olyan konstrukciókat utasított maga mögé, mint a McLaren 3,8 literű V8-as, a 4,4 literű ikerturbós BMW M és a Porsche 3,8 literű boxere az új 911-ben. Kétségtelenül ez volt a legszorosabb verseny, hiszen a szavazatszámállítás folyamán a fent említett négy motor mindegyike állt első helyen, végül a 458-as került ki győztesen, ezzel bekerült a történelemkönyvekbe, mint egy igazán kiváló sportautómotor. A magyar Az Autó újságírója, Szécsényi Gábor szerint: „a nagy lökettérfogatú motorok haldoklóban vannak, csak azok maradhatnak fenn, melyek kiváló műszaki tartalommal bírnak, és ez a motor olyan precíz, mint egy mechanikus svájci óra.” A 458 V8 a Ferrari első közepre épített közvetlen befecskendezésű motorja, nagyon alacsony dugattyúkkal rendelkezik, akárcsak egy versenymotor és 12,5:1 kompresszióarányt értek el az olaszok. A belső súrlódások csökkentésével is jó úton járnak, hiszen a kompressziógyűrű hátravékony, a dugattyúszoknya grafitbevonatú, a vezérműtengely-bütykök teljesen simára cementáltak, a száraz karteres megoldásnak köszönhetően pedig a főtengelynek nem kell az olajat felverni, az egy külön tartályból érkezik. A műszaki vívmányoknak köszönhetően 413 kW teljesítmény leadására képes 9000 min⁻¹ fordulatszámon, maximális nyomatéka pedig 6000 min⁻¹ fordulatszámon 540 Nm. A 458 Italia ezzel a motorral 3,4 másodperc alatt éri el a 100 km/h sebességet.

1.	Ferrari 4,5 liter V8 (Ferrari 458 Italia, 458 Spider)	171
2.	McLaren 3,8 liter V8 (McLaren MP4-12C)	147
3.	BMW 4,4 liter twin turbo V8 (BMW M5, M6 Coupé, M6 Convertible)	127
4.	Porsche 3,8 liter Boxer DI (Porsche 911 (991) Carrera S)	111
5.	Ferrari 6,3 liter V12 (Ferrari FF)	103
6.	BMW 3 liter twin-power 6 hengerű turbódízel (BMW M550d xDrive sedan, M550d xDrive touring)	100



Ferrari 4,5 liter V8



Volkswagen 1,4 liter TSI kettős feltöltésű

Motor 1,0 liter alatt

Ez a kategória az elmúlt években egyre erősebb mezőnnyel rendelkezik, mivel a gyártók sorra dobják piacra a kisebb és kisebb hengerűrtartalmú motorokat a „downsizing” jegyében, hogy csökkentsék a motor károsanyag-kibocsátását és tüzelőanyag-fogyasztását. Tavaly a Fiat történelmi győzelmet aratott, megtörve a Toyota négyéves sikerszériáját, a kéthengerű TwinAirrel. Idén azonban nem tudta felvenni a versenyt a Ford háromhengerűjével, ami olyan technikai újításoknak köszönheti győzelmét, mint a kisméretű és nagy fordulatszámú Continental gyártmányú turbófeltöltő, az integrált kipufogócsonk, az osztott hűtőrendszer és a blokk anyagválasztása, melyekkel elérték a motor gyors felmelegedését és széles fordulatszám-tartományban maximális nyomatékkarakterisztikáját. A háromhengerű konstrukció ellenére is komfortosan jár, habár nem rendelkezik kiegyenlítőtengellyel. John Simister újságíró idézve: „kis motor, nagy teljesítmény, rendkívüli gazdaságosság és megannyi tervezési bravúr. Nagyon jónak tűnik.”

1.	Ford 999 cm ³ 3 hengerű turbóbenzin (Ford Focus)	371
2.	Fiat 875 cm ³ 2 hengerű turbó (Fiat 500, 500C, Panda, Lancia/Chrysler Ypsilon, Alfa Romeo Mito)	310
3.	Volkswagen 999 cm ³ 3 hengerű (Volkswagen Up, SEAT Mii, Škoda Citigo)	262
4.	Toyota 998 cm ³ 3 hengerű (Toyota Aygo, IQ, Yaris/Vitz, Peugeot 107, Citroën C1, Daihatsu Cuore, Sirion/Boon)	122
5.	Hyundai/Kia 998 cm ³ 3 hengerű (Kia Picanto)	104
6.	Mitsubishi 999 cm ³ 3 hengerű turbó (Smart Fortwo, Fortwo Brabus)	64

Motor 1,0 és 1,4 liter között

A Volkswagen 1,4 literű Twincharger (kettős feltöltésű) motorja már 2006 óta nem talált legyőzőre ebben a kategóriában. Az újságírók ezt azzal magyarázzák, hogy a két feltöltés előnyeit ötvözve a motor olyan dinamikai tulajdonságokkal és gazdaságossági előnyökkel rendelkezik, amit ebben a kategóriában semelyik más motor sem tud felmutatni. 135 kW-os verzióban is elérhető, ami körülbelül egy 2,0 literű szívómotor teljesítményének felel meg. Másik erőssége pedig a takarékosága, hiszen a kombinált cikluson mért fogyasztása 5,17 l/100 kilométeren.

1.	Volkswagen 1,4 liter TSI kettős feltöltésű (VW Polo, Beetle, Golf, Golf Plus, Golf Cabriolet, Scirocco, Eos, Jetta, Tiguan, Sharan, Touran/Cross Touran, Passat CNG, Touran/Cross Touran CNG, Audi A1, Audi A3, SEAT Ibiza FR, Alhambra, Cupra, Škoda Fabia RS)	337
2.	Volkswagen 1,2 liter TSI (VW Polo, Beetle, Jetta, Touran, Golf, Golf Plus, Golf Cabriolet, Touran/Cross Touran, Audi A1, A3, SEAT Ibiza, Leon, Altea/XL/Freerack, Škoda Fabia, Roomster, Octavia, Yeti)	179
3.	Fiat 1,4 liter MultiAir turbó (Fiat Abarth Punto Evo, Fiat Bravo, Alfa Romeo Mito, Giulietta, Lancia Delta)	160
4.	Volkswagen 1,4 liter TSI (VW Golf, Golf Plus, Golf Cabriolet, Scirocco, Eos, Jetta, Tiguan, Passat, Audi A1, A3, SEAT Leon, Altea/XL/Freerack, Škoda Octavia, Yeti, Superb)	95
5.	GM 1,4 liter range-extender (Chevrolet Volt, Opel Ampera)	90
6.	Nissan 1,2 liter kompresszorfeltöltésű (Nissan Micra/March)	85

Motor 1,4 és 1,8 liter között

Abban a korban, ahol egyre kevesebb pénz jut fejlesztésre, gyümölcsöző lehet az autógyártók közötti együttműködés. Ennek egyik kiváló példája a BMW és a PSA Peugeot Citroën által közösen fejlesztett 1,6 literű turbómotor, amely sorozatban hatodszor nyerte el a címet. Alvaro Saurast idézve: „a legtöbb BMW/PSA modellben, amely ezzel az erőforrással van szerelve, a motor az egyik legnagyobb előnye az autónak, bizonyos autók esetében pedig az egyetlen dolog ami miatt szerethető az adott autó. Például egy C4 Sedan esetén zongorázni lehet a különbséget az alap és az 1,6 THP modell között. A teljesítmény mellett a tüzelőanyag-felhasználása is kedvezően alakul, főleg a kisebb modellekben. Az 1,6-os turbómotornak a többi BMW motornál alkalmazott Valvetronichoz hasonló állítható szepevezérlési rendszere van, ami ebben a kategóriában ritka. A másodperc tört része alatt képes a szívószelep löketét és nyitvatartási periódusát változtatni az igényeknek megfelelően. A vezérműtengely nem közvetlenül a szelepeket nyomja, hanem van köztük egy kar, melynek forgáspontja excentrikus tengely és egy elektromos motorral állítható. Christophe Congregát idézve: „ez az érdekes 1,6 literű turbómotor tele van technikai bravúrral, és biztosít arról, hogy nyomatékos, erős és élvezhető.”



BMW 2 liter twin-turbo 4 hengerű benzines

1.	BMW-PSA 1,6 liter turbóbenzines (Mini Cooper S, Clubman Cooper S, Countryman Cooper S, Coupé/Roadster Cooper S, Mini Cooper Works, Clubman Cooper Works, Coupé/Roadster Cooper Works, Peugeot 207, 207cc, 208, 308, 308cc, 3008, 508, 5008, 308 GTI, RCZ, Citroën DS3, C4 Picasso/Grand Picasso, C5, DS5, DS5, DS3 Racing, DS4, DS4 Racing)	321
2.	Audi 1,8 liter TFSI (Audi A3, A4, TT, A5, SEAT Leon, Altea/XL/Freerack, Exeo, Škoda Octavia, Superb, Yeti, VW Passat, CC) 204	
3.	Toyota 1 liter benzin-hibrid (Toyota Prius, Auris Hybrid, Lexus CT 200h)	149
4.	Mercedes-Benz 1,8 liter DI Turbó (Mercedes-Benz C, SLK, E, E CNG)	110
5.	Alfa Romeo 1,7 liter DI Turbó (Alfa Romeo Giulietta, Lancia Delta, Chrysler 300, Jeep Grand Cherokee)	102
6.	Ford 1,6 liter turbo (Focus, C-Max/Grand C-Max, Mondeo, S-Max, Galaxy, Fusion, Volvo V40, S60, V60, V70/XC70, S80, S80 E85)	101

Motor 1,8 és 2,0 liter között

Tavaly a BMW 2,0 literű twin-turbo dízelmotorja nyert, idén a gyártó ugyancsak 2,0 literű twin-turbo, csak hogy benzinnel hajtott motorja nyert. A bírak elismeréssel fogadták a méretcsökkentés jegyében hozott intézkedéseket, melyek utolérhetők a motor vizsgálata során. François Rabe szerint: „kétség sem fér hozzá, hogy a lökettérfogat csökkentése és a turbósítás a járható út a jövőben. A BMW példamutató munkát végzett, megmutatva, hogyan kell ezt a technológiát a végtelenségig kiélezni.” A twin-scroll turbónak köszönhetően csökken a turbólyuk, és nem zavarják egymást az egymás után kipufogó hengerek, viszont olcsóbb, mint két turbót alkalmazni. Nagy előnye még, hogy tovább lehet nyitva a kipufogószelep, ami jobb töltetcséret eredményez. A szelepek nyitása természetesen változtatható a motor üzemállapotának megfelelően. Három különböző teljesítményű verzióban is elérhető 133-tól 177 kW-ig és az 1-es sorozattól az 5-ig rendelhető, ami azt mutatja, hogy nagyon széles körben alkalmazható és variálható. A 328i specifikációban 350 Nm leadására képes, ilyen adatok hallatán talán megértik a vásárlók, hogy elég a 4 henger is.



BMW-PSA 1,6 liter turbóbenzines

1.	BMW 2 liter twin-turbo 4 hengerű benzines (BMW 125i, 320i, 328i, 520i, Z4 20i, Z4 s Drive 28i, X1 20i, X3 20i, X1 28i)	278
2.	Audi 2 liter 4 hengerű TFSI (Audi A3, S3, TT, TTS, A4, A5, A6, Q3, Q5, SEAT Leon FR/Cupra, Altea XL/Freetrack, Exeo, Alhambra, Škoda Octavia vRS, Superb, VW Golf GTi, Golf Cabriolet, Golf R, Scirocco, Scirocco R, Eos, Jetta, Passat, Passat CC, Touren/Cross Touran, Sharan, Tiguan)	246
3.	BMW 2 liter twin-turbo 4 hengerű dízel (BMW 116d, 118d, 120d, 123d, 125d, 316d, 318d, 320d, 520d, 525d, X1 18d, X1 20d, X3 20d, Mini Cooper SD, Clubman Cooper SD, Countryman Cooper SD, Coupé/Roadster SD)	243
4.	Mazda 2 liter Skyactiv benzines (Mazda 3, CX-5)	178
5.	Ford 2liter EcoBoost (Ford Focus ST)	127
6.	PSA Peugeot Citroën 2 liter dízel-hibrid (Peugeot 3008, 508RHX, Citroën DS5 HDI-Hybrid)	96

Motor 2,0 és 2,5 liter között

Ez a hevesen vitatott díj volt a legkiszámíthatatlanabb az 1999-es alapítás óta. Eddig nem kevesebb, mint 9 különböző gyártó motorja nyert, de most az Audi 5 hengerű, 2,5 literű turbós benzinmotorja kiemelkedett a többi közül, hiszen ez már a harmadik győzelme. Először a TT RS-be, majd az RS3-ba építették. Az Audi 5 hengerű motorjainak sikertörténete a Quattro rialautóval kezdődött, de nem csak a nosztalgia miatt lett kategóriagyőztes a 2,5 literű turbós. Nagyon rugalmas karakterisztikával rendelkezik, 1600-tól 5000 min⁻¹-ig képes a maximális, 450 Nm nyomaték leadására. A TT RS-ben a vegyes cikluson 7,66 l benzint fogyasztott 100 kilométeren, ami nem rossz egy olyan autótól, ami 4,7 s alatt éri el a 100 km/h-t és képes a korlátozott 250 km/h elérésére. Az ukrán Oleg Vasylevskiy, az Auto Bild újságírója szerint: „az első amire felfigyel az ember, az a páratlan hangja, majd a teljesítménye pedig igazolja, hogy milyen jó ez a motor.

1.	Audi 2,5 liter 5 hengerű turbós (Audi TT RS, RS3 Sportback)	380
2.	Mercedes-Benz CDI 2,1 liter (Mercedes-Benz C, E, CLS, S, SLK, GLK)	260
3.	Mazda 2,2 liter skyactiv dízel (Mazda CX-5)	245
4.	PSA Peugeot Citroën/Ford 2,2 liter dízel (Citroën C5, C-Crosser, Land Rover Freelander2, Range Rover Evoque, Peugeot 508, Ford Mondeo, S-Max, Galaxy)	170
5.	Subaru 2,5 liter turbó (Subaru Forester, Impreza WRX, Legacy, Exiga)	145
6.	Honda 2,2 liter i-DTEC (Honda Civic, Accord)	69



Audi 2,5 liter 5 hengerű turbós



BMW 3 liter bi-turbo 6 hengerű benzines

Motor 2,5 és 3,0 liter között

A BMW továbbra is uralja ezt a kategóriát, ennek ékes bizonyítéka, hogy a győztes 3,0 literű biturbós benzinmotor legnagyobb ellenfele másik három turbós BMW motor volt. Szécsényi Gábor is kifejtette véleményét, hogy szerinte miért ennek a motornak kellett nyernie: „minden ismert műszaki trükköt bevetettek, hogy a végtermék erőteljes, hatékony és gazdaságos legyen. A mérnöki művészet egy jellegzetes darabja”. Az N54 soros hathengerű egység 250 kW és 450 Nm leadására képes. A BMW 1 M Coupét 4,9 s alatt repíti 100 km/h-ra. A vegyes ciklusban mérve 8 l benzint fogyasztott 100 kilométerre vetítve, ez 224 g/km CO₂-kibocsátást eredményez.

1.	BMW 3 liter bi-turbo 6 hengerű benzines (BMW 1 Series M Coupé, 335is, Z4 35is)	257
2.	BMW 3 liter twin power 6 hengerű turbódízel BMW M550d xDrive sedan, M550d xDrive touring)	234
3.	BMW 3 liter twin-power 6 hengerű turbódízel (BMW 330d, 335d, 530d, 535d, 530d GT, 535d GT, 640d, 730d, 740d, X3 30d, X3 35d, X5 30d, X5 40d, X6 30d, X6 40d)	191
4.	Porsche 2,7 liter 6 hengerű közvetlen befecskendezésű (Porsche Boxster)	186
5.	BMW 3 liter twin-power 6 hengerű turbóbenzines (BMW 135i Coupé, 335i, Z4 35i, 535i, 535i GT, X3 35i, X5 35i, 640i, 740i)	163
6.	Audi/VW 3 liter V6 TDI (Audi A4, A5, Q7, A6, A7, Q5, A8, VW Touareg, Phaeton, Porsche Panamera, Cayenne)	158

Motor 3,0 és 4,0 liter között

2008 óta minden évben győzött, most is elvitte az első helyet az örökzöld BMW M3 motorja, a V8-as 3,8 literű szívómotor. Natan Tazelaar új zsűritag véleménye a motorról: „nemcsak a kategóriájának legjobb motorja, hanem nagyobb motorokat is legyőz. Az extrém sportosságot kombinálja a használhatósággal és gazdaságossággal. Ez a motor úgy fog bekerülni a történelemkönyvekbe, mint fajtájának utolsó példánya, hiszen nemsokára csak feltöltött motorok lesznek.” Az M3 V8 könnyebb és rövidebb is elődjénél, a sorhatosnál. Hengerenkénti pillangószeleppel rendelkezik, melyeket 2 léptetőmotor működtet, így érzékeny pedálmozdulatokra is gyorsan reagál már kis fordulatszám-tartományon is. Ez természetesen akkor is előnyös, ha



BMW M 4 liter V8

egy hirtelen pedálmozdulattal jelezzük, hogy szükségünk van a maximális teljesítményre, ami 304 kW 8250 min⁻¹ fordulaton.

1.	BMW M 4 liter V8 (BMW M3 Coupé, M3 Convertible)	292
2.	McLaren 3,8 liter V8 (McLaren MP4-12C)	276
3.	Porsche 3,8 liter Boxer DI (Porsche 911 (991) Carrera S)	220
4.	Audi 4 liter TFSI (Audi S6, S7, S8, Bentley Continental GT)	168
5.	Nissan 3,8 liter Bi-turbo (Nissan GT-R)	166
6.	Porsche 3,8 liter Boxer Turbo (Porsche 911 (997) Turbo)	157

Motor 4,0 liter felett

Nagyon kiélezett versenyben éppen csak 16 ponttal nyert a Ferrari V8-asa a 4,4 literű turbós BMW M motorral szemben. A maranellói motort különösen megdicsérték a közvetlen befecskendezés bevezetéséért és a károsanyag-kibocsátás területén elért eredményekért.

Két zsűri hasonló véleményen

A Genfben átadott Év Autója 2012 díjazottjainak erőforrásai a pár hónappal később megrendezett Év Motorja 2012-n több díjat is megkaptak. Az Év Autója 2012 díjat az Opel/Vauxhall Ampera és Chevrolet Volt együttese nyerte el, maga mögé utasítva az így második VW Up-ot, a dobogó alsó fokát pedig a Ford Focus szerezte meg. A Volt/Amperáról úgy vé-

lik, hogy úttörő megoldás és sok gyártó fog hasonló hajtásláncú modelleket kiadni az elkövetkező években. Jobban megfelel a vásárlói igényeknek, mint egy tisztán elektromos autó, az 1,4 literű benzinmotor félstacioner üzemből működik és kibővíti a jármű használhatóságát. Az szinkronmotor az első kerekeket hajtja és 111 kW teljesítményű és 273 Nm leadására képes. Az autó 9 másodperc alatt gyorsul 0-ról 100 km/h-ra, ami dinamikus

menettulajdonságokra utal. Igazán akkor lesz verhetetlen konstrukció, ha a feltöltés lehetőségei bővülnek, kiépülnek az elektromos kutak.



1.	Ferrari 4,5 liter V8 (Ferrari 458 Italia, 458 Spider)	206
2.	BMW 4,4 liter twin turbo V8 (BMW M5, M6 Coupé, M6 Convertible)	190
3.	Mercedes-AMG 5,5 liter V8 (Mercedes E AMG, CLS 63 AMG, ML 63 AMG, S AMG, CL 63 AMG, SLK 55 AMG)	118
4.	Ferrari 6,3 liter V12 (Ferrari FF)	111
5.	Mercedes-AMG 6,2 liter V8 (Mercedes SLS AMG)	103
6.	Lamborghini 6,5 liter V12 (Lamborghini Aventador)	91

Nemzetközi Év Motorja díj

A Ford mellett, hogy az Év Új Motorja és a 1,0 l alatti Év Motorja díjat is elnyerte, a zsűri neki ítélte a Nemzetközi Év Motorja díjat is. Ezzel nem szakadt meg az a 2009-ben kezdődött hagyomány, hogy az Év Motorja kisebb, mint 1,4 l hengerűrtartalmú, ami bizonyítja, hogy a világ igényli a takarékos és kis károsanyag-kibocsátású motorokat.

1.	Ford 999 cm ³ 3 hengerű turbós (Ford Focus)	401
2.	Volkswagen 1,4 liter TSI Twincharger (VW Polo, Beetle, Golf, Golf Plus, Golf Cabriolet, Scirocco, Eos, Jetta, Tiguan, Sharan, Touran/Cross Touran, Passat CNG, Touran/Cross Touran CNG, Audi A1, Audi A3, Seat Ibiza FR, Alhambra, Cupra, Škoda Fabia RS)	288
3.	Ferrari 4,5 liter V8 (Ferrari 458 Italia, 458 Spider)	224
4.	GM 1,4 liter range extender (Chevrolet Volt, Opel Ampera)	212
5.	BMW 2liter twin-turbo 4 hengerű benzinmotor (BMW 125i, 320i, 328i, 520i, 528i, Z4 20i, Z4 sDrive 28i, X1 20i, X3 20i, X1 28i)	199
6.	BMW/PSA 1,6 liter turbóbenzin (Mini Cooper S, Clubman Cooper S, Countryman Cooper S, Coupe/Roadster Cooper S, Mini Cooper Works, Clubman Cooper Works, Coupe/Roadster Cooper Works, Peugeot 207, 207cc, 208, 308, 308cc, 3008, 508, 5008, 308 GTI, RCZ, Citroën DS3, C4 Picasso/Grand Picasso, C5, DS5, DS5, DS3 Racing, DS4, DS4 Racing)	162
7.	BMW 3 liter bi-turbo 6 hengerű benzines (BMW 1 Series M Coupé, 335is, Z4 35is)	160
8.	BMW M 4 liter V8 (BMW M3 Coupé, M3 Convertible)	128
9.	Audi 2,5 liter 5 hengerű turbós (Audi TT RS, RS3 Sportback)	126

Dean Slavnich, a díj társelnöke összefoglalta, hogy szerinte miért érdemelte meg az 1,0 EcoBoost a győzelmet: „az, hogy egy háromhengerű motor akkora autót, mint a Ford Focus, dinamikus mozogjon a közúton, azt jelenti, hogy van jövőjük a belső égésű motoroknak. Nagy teljesítmény, alacsony valóságos (nem cikluson mért) tüzelőanyagfogyasztás-adatok és kiváló vezetési élmény. Szép munka, Ford!”

ŐRI PÉTER

Forrás: ukipme.com/engineoftheyear