

2022/1. JANUÁR • ÁRA 595 FT

BEMUTATÓ



LEXUS ES
Egyensúly

BEMUTATÓ



Tágabb
körben **RENAULT**
Mégane Electric
VEZETTÜK



SKODA Slavia
Távol marad



OPEL Astra Sports Tourer

Kombi nációk



VW Golf Variant Köbös
többszörös

AUTOBEST Nagyteszt 2021



AUTOBEST
2022

Megvan
a győztes!

ÁRVERSENY

KIA Niro
SUZUKI Swace



Made in Hungária

SUZUKI S-CROSS

● Pancserteszt: téli ablakmosók – meddig bírják?



AUTOBEST
Ecobest Challenge
2021



www.azauto.hu

TESZT

ELŐZETES



Banner

THE POWER COMPANY



Banner POWER KÖRNYEZET- KÍMÉLŐ

START STOPP TECHNOLÓGIA MIT CSERE AKKUMULÁTOR.

A Banner legmodernebb technológiával készült AGM és EFB akkumulátorai hozzájárulnak az üzemanyag megtakarításhoz és a mérsékelt CO2 kibocsájtáshoz. A Banner Start Stopp akkumulátoraival a jövő már elkezdődött!

bannerbatterien.com

LEADING
COMPANIES OF AUSTRIA



Ami nincs a lapban...

...mert egykor volt időszerű. És most ismét: a legfrissebb Retro Mobil mindazoknak, akik érzik, tapintják, szimatolják az öreg tárgyakat, szívesen barárgolnak a múlt különlegességei között, értékelik az elődök teljesítményét és értik a mai leletmentők szenvedélyét. Már gyakrabban tehetik: a Retro Mobil havonta jelenik meg.



TESZT



8 Suzuki S-Cross 1.4 Hybrid 48V AllGrip GLX aut.

XXX. évfolyam 1. szám 2022. január

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

- 7 **Előzetes: Opel Astra Sports Tourer**
Teherelosztó
- 8 **Teszt: Suzuki S-Cross 1.4 Hybrid 48V AllGrip GLX aut.**
A mi autónk?
- 14 **Bemutató: Toyota Aygo X**
Sarki fűszeres
- 16 **Bemutató: Skoda Slavia**
Kontinentális
- 18 **Bemutató: Lexus ES**
Kettős ügynök
- 20 **Autobest Ecobest Challenge 2021, Electrified by Vinfast**
Mi mennyi?
- 24 **Menettudósítás: Renault Mégane E-Tech Electric (60 kWh)**
Meggyőzőerő
- 26 **Tesztnapló: Volkswagen Arteon Shooting Brake R-Line 2.0 TDI aut.**
Utazó nagykövet
- 28 **Tesztnapló: BMW M340d xDrive Touring aut.**
Megy a gőzös
- 30 **Teszt: Volkswagen Golf Variant Style 1.5 eTSI aut.**
Családban marad

MAGAZIN

- 22 **Autobest Nagyteszt 2022**
Határhelyzetek

FLOTTA

- 46 **Árverseny: Kia Niro 1.6 GDI Hybrid Bronze és Suzuki Swace 1.8 Hybrid GL+**
Közös nevező?

AUTÓPIAC

- 36 **Márkaképviseltek újautó-árai**
- 40 **Mi van a Ladával?**
Valahol Európában?

AUTÓ+

- 42 **A villanyautózás alapelemei: kobaltbányászat**
A kényelem bére

44 Kresz érthetően

Stop sokk

47 Ténykérdések: Az Autó segít

Majdnem elvették a jogosimat!

48 Pancserteszt: téli szélvédőmosók

Jégfény

49 LEVELEZÉS

50 ELŐZETES

50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



16 Skoda Slavia

TESZTNAPLÓ



28 BMW M340d xDrive Touring aut.

TESZTNAPLÓ



26 VW Arteon Shooting Brake R-Line 2.0 TDI aut.



E havi autóink

28	BMW3	22	Skoda Fabia
22	Dacia Spring	16	Skoda Slavia
22	Hyundai Bayon	8	Suzuki S-Cross
16	Kia Niro	46	Suzuki Swace
18	Lexus ES	14	Toyota Aygo
7	Opel Astra	22	Toyota Yaris Cross
22	Renault Arkana	26	Volkswagen Arteon
24	Renault Mégane	30	Volkswagen Golf

Autobest – 2022 legjobb vétele a Dacia Spring

Autobest 2022

Megvan Európa legjobb vétele!

Az Autobest 32 tagú zsűrije a tisztán elektromos hajtású Dacia Springet választotta 2022 legjobb új autójának, azaz „Európa legjobb vétele”-nek. A szavazási fordulók után hat modell jutott a döntőbe, végül összesen 14 674 ponttal a Spring győzedelmeskedett. A további sorrend: Skoda Fabia (13 364 pont), Opel Mokka (13 312 pont), Renault Arkana (13 196 pont), Toyota Yaris Cross (12 988 pont) és Hyundai Bayon (12 466 pont). A zsűri más díjakról is döntött. Az autóiipari csúcsmenedzserek sikereit elismerő Manbest idei győztese Mate Rimac, a ma a Porschével és a Bugattival is szorosan együttműködő horvát Rimac Automobili első embere. Az autóiipari vállalatok díját (a Companybest-et) a Pininfarina, a Safetybest-et pedig egy pick-up, az Isuzu D-Max kapta.



A Smartbest a Mercedes új térhatású Hyperscreen műszerfala, míg az Ecobest a Renault tisztán elektromos újdonsága, a Megane E-Tech

Electric lett (menettudósításunkat lásd a 24-25. oldalon). A Sportbest díjazottját is kihirdette az Autobest: Alejandro Agag, a Formula E és az

Extreme E versenysorozat megteremtője győzött. A Technobest és a Designbest helyezetteit később hozza nyilvánosságra a zsűri.



Fiat Pulse

Nem a miénk

A Fiat kizárólag Dél-Amerikában kínálja a brazil gyártásból érkező új Pulse-t. A 4,1 m hosszú SUV (tengelytáv: 2532 mm) a helyi piacokon sikeres (szintén brazil gyártású) Fiat Argo-t, és lépcsőshátú testvérét a Cronost is hordozó MLA jelű padlólemezen gurul, futóműve elől McPherson, hátul

Fiat Pulse – a csomagtartó alpmérete 370 l

egyszerű csatolt lengőkaros. Az alapmotor 1,3 l-es szívó négyhengeres benzines (109 LE), az 1,0 l-es turbós háromhengeres (128 LE, 200 Nm) rendelhető. A sebességváltó alpból ötfokozatú kézi, a mindkét motorváltozathoz elérhető automata fokozatmentes (CVT). A belépő kivitel négy légszákos, az összes változat elsőkerék-hajtású.



Kia Niro

Belehabarodunk?

A Kia egyelőre csak megmutatta a vadonatúj Níró, amely 2022-től továbbra is háromféle, azaz normál hibrid, tölthető plug-in hibrid és tisztán elektromos hajtással érkezik. A formatervet a 2019-es tanulmány, a Habanero Concept ihlette és a Niro aktuális üzenete a fenntartható mobilitás. A modellel kapcsolatban Ho Sung Song, a Kia elnöke hangsúlyozta: „A Niro megtestesíti vállalatunk elkötelezettségét a fenntarthatóbb jövő építése

Kia Niro – különlegesen a fény-szórók és érdekes a sötét C oszlop, illetve sárvédő is

iránt, így a korszerű elektromos hajtásláncok, az innovatív technológiák mellett újrahasznosított anyagokat is szép számmal találunk. Újdonság a Greenzone Drive Mode, amely automatikusan átvált elektromos hajtásra, amikor zöld zónákban (lakott területeken, iskolák és kórházak közelében) halad a jármű. A rendszer felismeri a vezető kedvenc helyszíneit is, ideértve a navigációnál zöld zónaként regisztrált otthoni és munkahelyi címet.



BSA Gold Star 650

Visszatér

Az 1919-es alapítású brit BSA motorkerékpár márka a Norton-Villiers-Triumph konglomerátum részeként 1978-ban zárt be végleg. Azóta többször is megpróbálták feltámasztani, majd 2016-ban az indiai Mahindra vette meg a márkanevet. A 2018-ban a Jawa indiai ágát is újraindító óriásvállalat most bemutatta az új BSA első típusát, a cég 50-es 60-as évekbeli sikersorozatáról elnevezett új Gold Start. Az

BSA Gold Star 650 – a kétszertornás ABS alapáras, a fékeket a Brembo szállítja

alapjaiban friss fejlesztésű, DOHC-vezérlésű, négyszelepes, dupla-gyertyás vízhűtéses, 652 köbcentis egyhengeres 45 LE-s (55 Nm) és Euro5-ös tisztaságú, a Gold Star menetkészen 198 kilót nyom, tankja 12 l-es. A gyártás indiai, de az új BSA központja Nagy Britanniában működik, a fejlesztők nagyobb teljesítményű változatok megjelenését is ígérik hamarosan. A forgalmazás a brit piacon indul, de árat egyelőre nem közölt a BSA.

Ferrari Daytona SP3

Ikonikus

A Monza SP1 és SP2 után újabb taggal bővítette 2018-ban elindított Icona sorozatát a Ferrari. A 340 km/h fölötti tempóra képes Daytona SP3 annak a legendás

eseménynek állít emléket, amikor 1967. február 6-án Daytonában, a 24 órás versenyen három Ferrari végzett a dobogón: egy-egy 330 P3/4, 330 P4 és 412 P. Az SP3 e korszak formavilágát idézi, technikája azonban naprakész, 4686x2050x1142 mm-es karosszériája teljes egészében karbon, az



1485 kilós saját tömege 56%-a jut a hátsó tengelyre. A 9500-ig forgatható 6,5 l-es, 65 fokos hengershögű szívó V12-es itt 840 LE-t (9250/perc) és 697 Nm-t (7250/perc) tud, a váltó hétfokozatú, duplakuplungos robot. A gyár évente egyszer vagy 20 ezer kilométerenként az autó 7 éves koráig (használt is) vállalja a karbantartást, hogy az SP3 mindig maximális teljesítményre legyen képes.

Ferrari Daytona SP3 – állásból 2,85 s alatt van 100-on, 7,4 s alatt 200-on, a felnik elöl 20, hátul 21 colosak

A hónap felmérése

**Ön vásárolna alsó középkategóriás új autót szívó benzínmotorral?
(a válaszok százalékos aránya)**

Igen **97**

Nem **3**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Renault Air4 Concept

Szárnyal

1961–92 között gyártva, több mint 100 országban forgalmazva 8 millió R4-est adtak el, így a mai napig ez a Renault egyik legendás kisautója. A formája után bakancsnak becézett modell 60. születésnapját különleges szerkezettel ünnepelték a franciák: a specialista TheArsenale munkatársaival drónt építettek. Csak a szénszálas műanyag karosz-

Renault Air4 Concept – működőképes, de csupán ünnepi látványosság, gyártani nem fogják

szeria hasonlít az R4-esére, de nincsenek kerekek, ajtók; a futóművek helyéről kilógó konzolokon egy-egy villanymotorral hajtott légszárny található. Az energiát több, összesen 90 Ah-s lítiumion akku tárolja, egy személlyel 700 m magasra tud emelkedni a szerkezet, jól is manőverezhető, de azt nem tudni, pontosan mennyi ideig képes a levegőben maradni.



Mazda2 Hybrid

Átruházható

A legkisebb Mazda nem először bújik átruhába: 1996–2003 között az akkor 121-esnek hívott modellnél a Ford Fiestát emblémázták át a japánok. Most a Mazda2 hasonló trükköt villant, s csakúgy, mint a Suzukinál (Across, Swace), ismét egy Toyota hibridre került új logó. Az alap a Yaris Hybrid, amit gyakorlatilag egy az egyben átvettek,

Mazda2 Hybrid – 0–100 km/h-ra 9,7 s alatt gyorsul, CO₂ kibocsátása 87-93 g/km

azaz maradt a 2560 mm-es tengelytáv és a 286 l-es csomagtartó is. A hajtáslánc a Toyota normál hibridje az 1,5 l-es, háromhengeres, 93 LE-s szívó benzinessel, a bolygóművel és a 80 LE-s villanymotorral, a rendszerteljesítmény 116 LE. Az autót a Toyota Motor Europe gyártja a Mazdának, az európai kereskedésekbe háromféle komfortszinten kerül: Pure, Agile és Select.



Hyundai Seven Concept

Hamarosan?

A Hyundai-Kia teljesen új villanyautókkal jelentkezett, az Ioniq 5 és az EV6 már a legtöbb piacon elérhető, de a koreaiak itt nem állnak meg, jönnek a családok új tagjai, első lépésben egy-egy SUV. A Kia az EV9-et mutatta meg tanulmány formájában, a Hyundainál pedig Seven néven fut hasonló projekt. Egyelőre keveset tudunk, a dedikált E-GMP padlóval itt 3,2 m a tengelytáv, a forma hasonlóan letisztult, mint az 5-ösnél, de a

Hyundai Seven Concept – a forma talán nem, de minden más sokat fog változni, mire megvásárolható lesz

karosszéria kevésbé szögletes. Minden egyéb részlet futurisztikus, az ajtók ellentétesen nyílnak, nincsenek B oszlopok, hagyományos ülések helyett hátra sarokkanapé került. A pult sem szokványos, nincs kormány. A hajtás tisztán elektromos, ez nem újdonság, a töltés legnagyobb teljesítménye 350 kW (egyenárammal), így 10-ről 80%-ra 20 perc alatt tölthető az akku. A hatótáv egy töltéssel kb. 480 km.

VISSZAHÍVÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Mazda CX-5 (dízelek)	2018. 05. – 2020. 09.	Katalizátor
Volvo XC60, XC90	2020	Turbó
Dacia Sandero	2020. 02. 13. – 2021. 09. 25.	Üzemanyagrendszer
Toyota Auris, Prius, Prius+ (hibridek)	2014. 02. – 2018. 12.	Inverter
Nissan Juke	2019. 08. 18. – 2020. 08. 28.	Hátsó ülés

Fülesjárat

- ◆ Leányvállalatától, a Skodától érkezik a Volkswagen új első embere, Thomas Schäfer, aki 2022 tavaszától veszi át a márka irányítását.
- ◆ Sur Measure néven manuaktu-

rális részleget nyitott a Bugatti az egyedi vásárlói igények kielégítésére.

- ◆ Úgy tudni, a Kadart jövőre leváltó új Renault kompakt SUV neve már megvan: Austral.

Drágul Az Autó

Hamarosan emelünk

Lapunkat sem kerüli el az infláció, a forint értékvesztése, drágul a nyoma, a papír, többet költünk bérre és mindenféle költségre. Az Autó

következő számát (2022/2.) sajnálatunkra már a mostaninál száz forinttal drágábban, 695 forintért lehet majd megvásárolni. Nagyon szeretnénk minden olvasót megtartani, és az újakat sem elriasztani, ezért némi könnyítéssel is előállunk: június végéig változatlan, kedvezményes áron (egy évre 6000 forintért) lehet előfizetni Az Autóra.



Skoda Karoq

Felező

Megkapta a féldönél szokásos ráncfelvarrást a népszerűségi sorrendben a Kodiaq után következő Skoda SUV, a kompakt Karoq. A méretek nem változtak (hossz: 4390 mm), a fronthajtású változatok tengelytávja 2638, a 4x4-eseké 2630 mm. Új a hatszögletű hűtőmaszk, keskenyebbek az akár MatriX-LED-es fényszórók, továbbá aerodinamikailag hatékonyabban a kevesebb örvényt kavaro

Skoda Karoq – jól fog, ezért óvatosan nyúltak hozzá, a Sportline króm helyett fekete díszítéseket kap

17-19 colos alufelnik. A csomagtartó alaphoz 521–1630, opciós VarioFlex ülésekkel 588–1605 l-es, illetve itt a kiszerelhető második üléssorral 1810 l-ig lehet bővíteni. A forgalmazás 1,0, 1,5 és 2,0 l-es, már az EVO családba tartozó turbós benzinesekkel kezdődik, 110-190 LE-s teljesítménnyel, hatfokozatú kézi- vagy duplakuplungos hetes robotváltóval, front- vagy összerékhajtással. A dízelek később várhatók.

Kérés

Az Autó felmérést készít, hogy olvasói miként látják az autós világot. Szeretnénk, ha minél többen válaszolnának kérdéseinkre. A 2022. január 20-áig válaszaikat beküldők között fél évre szóló Az Autó-előfizetéseket

sorsolunk ki. A válaszokat weblapunkon (www.azauto.hu) keresztül, emailben (azauto@azauto.hu) vagy nyílt levelezőlistán várjuk a szerkesztőség címére.

– Ön vásárolna téligumit kínai márkától?

ELŐZETES Opel Astra Sports Tourer

Tehereosztó



<https://youtu.be/Lp6rrf53Ylg>



4642x1860x1480 mm-es a karosszéria, belső égésű motorral 130, tölthető hibrid-ként 225 LE a felső teljesítményhatár

AZ ÖTÁJTÓS TAVALY SZEPTEMBERI LELEPLEZÉSE UTÁN AZ OPEL A KOMBI ASTRA, HIVATALOS NEVÉN A SPORTS TOURER BEMUTATÁSÁVAL INDÍTTA AZ ÚJÉVET.

A PSA, majd a Stellantis csoport szárnyai alá került Opel-nél pezseg az élet, az új Astra Sports Tourer a márka első kombija, amely már az új formanyelv jegyeit viseli. Az ötajtós után nincsenek meglepetések, a B oszlopig nem változott az autó, de az átrajzolt farfalla kombi nagyobb lett: tengelytávja 57 mm-t, hosszúsága közel 27 centit nőtt, bár így is 6 centivel rövidebb, mint az előző generációs Sports Tourer volt. Különleges a világítás, elől itt is az Insigniából és a Grandland szabadidő-terepesből átvett, oldallanként 84-84 diódát használó, adaptív működésű Intelli-Lux LED Pixel fényszórók említhetők, a hátsó – szintén diódás – lámpák az egységes arculat hangsúlyozása érdekében az ötajtósra való,



Kétszínű fényezéssel is elérhető. A hátsó légtérrelőn, középen van a harmadik féklámpa

míg a harmadik féklámpát a szélvédő fölötti légtérrelőbe integrálták, méghozzá függőlegesen. A letisztult, digitális Pure Panel műszerfal változatlan a normál Astrához képest, a hátsó helykínálatot pozitívan érinti a megnövelt tengelytáv, de értelemszerűen a csomagtartó az, ahol a legnagyobb lépést előre a kombi. A 40:20:40 arányban osztott hátsó üléstámlákkal 608–1634 l között variálható a sík rakodófelületű poggyásztér, a tölthető hibrideknél (az akkumulátorok miatt)

ez az érték 548–1574 l-re csökken. Újdonság az Intelli-Space rendszernek hívott (és a hibridekhez nem elérhető) álpadló, amely könnyen, egy kézzel mozgatható és kétféle magasságban, valamint 45 fokban szögben egyaránt rögzíthető. Praktikus, hogy a kiszorított kalaptartónak mindig marad helye a csomagtartóban, ahogy az itt elhelyezett deflektívítót és az elsősegélycsomagot is ki lehet venni az utastér felől, azaz nem szükséges kipakolni miattuk a holmikat. A

rakodóperem a gyári adatok szerint 600 mm magas, tehát kedvezően alacsony, az ajtó nyitása és zárása érintés nélkül, a lökhárító alatti láblendítéses mozdulattal is végezhető.

A turbós benzines és dízel, valamint tölthető (plug-in) hibrid motorsor megegyezik az ötajtóséval, belépőszinten (110 LE) hatos kézi-, nagyobb teljesítmény (130 LE) esetén nyolcas automata váltó jár, a hajtás minden esetben az első kerekére. *KZ*

TESZT Suzuki S-Cross 1.4 Hybrid 48V AllGrip GLX aut.



A mi autónk?

Régi nóta, új hangszerelés. Az S-Cross elsősorban formailag újult meg, utasterében, valamint a lemezek alatt alig változott. A távfény automatán nem működik

KÍVÜLRŐL TELJESEN MEGÚJULT A VITARA FÖLÉ POZÍCIONÁLT S-CROSS, BELÜL A FRISS INFOTAINMENT EMLÍTHETŐ, MINT LEGFONTOSABB VÁLTOZÁS.

Az első SX4 – amely Fiat Sedici néven is élt – 2006-ban jelent meg, majd mifelénk 2013-ban váltotta a nagyobb, terepjárósabb köntösbe bújtatott S-Cross. Ez 2017-ben kapott ráncfelvarrást, többek között ekkor jelent meg a nagy, krómozott hűtőmaszk és lettek diódásak a szintén átrajzolt fényszórók. A 2015-ben érkezett Vitarával a Suzuki kvázi megduplázta jelenlétét a crossover szegmensben, mert az S-Cross és a Vitara között sem méretben, sem árban nem tátongott mély szakadék – ahogy most sem –, előbbi elsősorban azokat szólította, illetve szólítja meg, akiknek a második sorban több helyre és/vagy nagyobb csomagtartóra volt/van szükségük. Generációváltásnál jel-

lemzően komolyak az elvárások, friss dizájnr, innovatív megoldásokra vágyunk. Ami a külsínt illeti, az utcán látva, netán márkakereskedésbe betérve az S-Cross megajándékoz az újdonság varázsával,

noha az arányai nem változtak, a kasztni milliméterre hozza az előd értékeit (4300x1785x1585 mm), ahogy a 2600 mm-es tengelytáv szintén a régi. A műanyag védelem hasznos, de az ajtók nem takar-

ják a küszöbököt, az itt lerakódott szennyeződés be- és kiszállásnál a ruhánkra kerülhet. Az üléspozíció magas (a vezetőülés lapja 590–650 mm-re van a talajtól), elől-hátul egyaránt 4 centivel csökkent a



Nem fut egyben az ülés és a kormány középvonala. Utóbbin elkülönítve kezelhető a telefon, ez biztonságos, de a többi gomb kezelése is egyértelmű. Csak hagyományos műszerek vannak, a GLX alaptól kap nagyobb, 7,0 helyett 9,0 colos képernyőt



Elöl 490, hátul 495 mm
hosszúak az ülőlapok. A
vezetőnél sincs derék-
támasz, a hátsó támlák a
fotón beállítotthoz képest
hátrébb is dönthetők



Sem szellőző, sem USB töltő nem jut a hátsó utasoknak. Az ajtók
műanyagja kemény, de a kéz közelében puha a párnázott műbőr felület



Régi ismerős az 1,4-es turbós benzines, a kezdeti 140 helyett már csak 129 LE-s, de hétköznapi autóra ennyi is elég



Kissé régiómódi 2022-ben a két óra és közte a szerény kijelző, pontosabban az, hogy nincs más alternatíva. A pöckös lapozóhoz is valamiért foggal-körömmel ragaszkodik a Suzuki

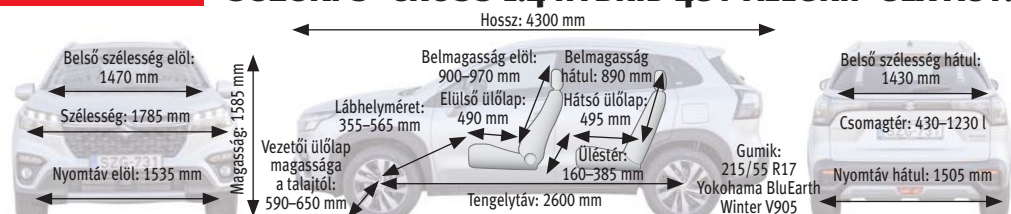
A SUZUKI S-CROSS ÉS LEGFŐBB KONKURENSEI*

	Suzuki S-Cross 1.4 Hybrid AllGrip	Dacia Duster TCe 150 4x4****	Mazda CX-30 2.0 E-Skyactiv X 4WD	Opel Crossland 1.2 Turbo*****
Hengerűrtartalom [cm³]	1373	1333	1998	1199
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	129/95(5500)	150/110(5250-6000)	186/137(6000)	130/96(5500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	235(2000-3000)	260(1750-2750)	240(4000)	230(1750)
Váltó [fokozat/üzem]	6/automata	6/kézi	6/automata	6/automata
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	10,2	10,4	9,0	10,2
Végsebesség [km/h]	195	198	204	198
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,2	6,8	6,6	5,0
CO ₂ [g/km]	141	153	148	112
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4300x1785x1585	4341x1804x1682	4395x1795x1540	4217x1765x1605
Tengelytáv [mm]	2600	2676	2655	2604
Csomagtér [l]**	430-1230	411-1444	430	520-1255
Alapár [Ft]**	8 880 000	6 949 000	11 524 900	7 310 000

*** A legjobb érték * Hasonló teljesítményű, az adott benzinnel legalacsonyabb felszerelésű, automata váltós és összkerek-hajtású modellek ** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek **** Csak kézi váltóval ***** Csak fronthajtással

ADATLAP

SUZUKI S-CROSS 1.4 HYBRID 48V ALLGRIP GLX AUT.



MOTOR: Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű turbós benzínmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1373 cm³. Furat: 73,0 mm, löket: 82,0 mm. Sűrítési arány: 10,9:1. Teljesítmény: 129 LE/95 kW (5500/min). Nyomaték: 235 Nm (2000-3000/min). 12 V-os, 44 Ah-s akkumulátor. 48 V-os könnyű hibridrendszer.

AKKUMULÁTOR: Lítiumion szerkezetű.

ERŐÁTVITEL: Hatfokozatú, bolygóműves automata váltó, lamellás kuplungos összkerek-hajtás. Sebesség hatodik fokozatban 1000/min-nél: 56 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros, tekercsrugókkal. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, hátsó kerekekre ható mechanikus rögzítőfék, ESP, 2,9 fordulatos, elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Saját tömeg 1310 kg-tól. Üzemanyagtartály: 47 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0-100 km/h): 10,2 s. Végsebesség: 195 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,2-6,5 l/100 km. CO₂ (vegyes, WLTP): 141-148 g/km. Tesztátlag: 6,9 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 60%-ban városi használat, egy személynél, +1 és 11 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 3 év vagy 100 000 km. Hybrid Pro: 3+7 év vagy 200 000 km. Védőszárny szolgál-

tatás: 3 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 20 000 km vagy évente.

A GLX ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hét légzsák, Isofix, vezetőségdek (autonóm vészfékező, adaptív tempomat, dombsegéd, sávtartó, sávhagyásra figyelmeztető, táblafelismerő), LED nappali menetfény és fényszóró, automata világításkapcsoló, távirányítású központi zár, elektromosan állítható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, állítható magasságú első ülések, négy irányban állítható kormányoszlop, manuális légkondi, okoskormány, fedélzeti számítógép, kormányról vezérelhető audiorendszer (4 hangszóró, DAB), tolatókamera, okostelefon kapcsolatos infotainment (7,0 colos érintőképernyővel), Bluetooth-telefonkihangsó, osztottan dönthető hátsó üléstámlák, 17 colos alufelnik készlet (festett).

Ára: 7 440 000 Ft. Akciós ára: 6 090 000 Ft

A GLX ALLGRIP PANORAMA KIVITEL TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Ködfényszórók, esőszensor, holtér- és keresztirányú hátsó forgalomfigyelő, elektromosan behajtható tükörök, kulcs nélküli kezelés, parkolóradarok, fűthető első ülések, állítható hátsó ülések (támladöntés), hátsó kartámasz, kétzónás automata légkondi, bőrvonatú okoskormány, infotainment (9,0 colos érintőképernyővel), audiorendszer (7 hangszóró), navigáció, 360 fokos kamera, menetvezérlő, összkerek-hajtás, elektromosan működtethető napfénytető, tetősnínek, 17 colos alufelnik (polírozott).

Ára: 9 980 000 Ft. Akciós ára: 8 930 000 Ft

belmagasság az előző modellhez képest – igaz, most alacsonyabb plafonú napfénytetőt kivétel nélkül –, a szélesség mondhatni változatlan, ám csak négy személynek kínál elegendő helyet az S-Cross. A berendezés és részben a tartalom némiképp csalódás: a pult egyetlen újdonsága, hogy a kiviteltől függően 7,0 vagy 9,0 colos érintőképernyő nem simul bele a középkonzolba, hanem tablet-szerűen kiemelkedik, a szellőzők pedig alatta, s nem föllette vannak. Nincs vetített műszerpark, elektromos rögzítőfék, maradt a fedélzeti számítógép LCD-je, ennél bosszantó módon a pöckönyomogatós lapozás is, a kormány nem fűthető – az új generáció kvázi semmivel nem ad többet, vagy mást. Ugyanez mondható el az anyagokról is, a plasztikok kopogósan kemények, párnázott műbőr csak az ajtókra került, valamint az utas előtt puha a műszerfal felülete. Az összeszerelés tisztességes, de több mint vicces, hogy az ajtók és a pult találkozására ugyanolyan pontatlan, mint korábban. A rakodási lehetőségek sem változtak, netán bővültek, az ajtózsebek keskenyek, a kesztyűtartó sem nagy és nem hűthető. Aminek viszont örültünk, hogy a mai trendektől eltérően a légkondi működtetését nem számítottuk menübe, megtartották a bevált tekerős-nyomógombos panelt – nincs is gond a kezelésével. Hátra ülve több a hely, mint a tengelytávjánál 10 centivel kurtább Vitarában, ráadásul itt az üléstámlák kétféle állásban, osztottan rögzíthetők, így hátrébb döntve hosszú úton nagyobb a kényelem. A középső padlómerévtető nem zavaróan magas, de itt a konzol-



Csak a központi konzol változott a korábbi S-Crosshoz képest. Újdonság a 360 fokos kamera, a fedélzeti rendszer menüje nem bonyolult, de a légkondícionálást is innen lehet kezelni

Magasan hordja az orrát és jelentős mértékű az első túlnyúlás is. Minden kivételre 17 colos alufelnit szerelnek, a 175 mm-es hasmagasság kisebb, mint korábban



ra nem kerültek szellőzők, sem USB portok. Az ülőlap meglepően hosszú (495 mm), középről pohártartós kartámasz hajtható ki, de a kenguruzsebet a vezetőülés támlájáról már lespórolták. A csomagtartó gondolatnival kisebb lett:

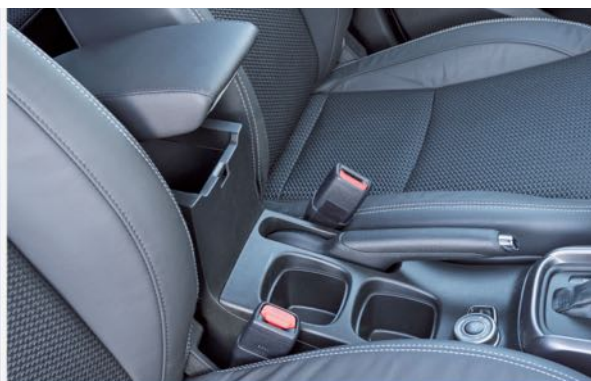
440–1269 helyett most 430–1230 l-es, a 710 mm-es rakodóperem magas. Az álpadló egy kézzel mozgatható, alatta a defektjavító tartója tölti ki a helyet. Áramhoz 12 V-os csatlakozóból juthatunk, ennek teljesítménye 120 W.

Motorválaszték nincs, az S-Cross orrába csak 1,4-es, turbós, 129 LE-s, benzines könnyű hibrid kerülhet. A hajtáslánc része a 48 V-os, a főtengelyhez kapcsolódó, villanymotorként is működni képes integrált generátor, amely ellátja a

startstop feladatát. A Suzuki eme rendszerét már többször dicsértük észrevétlenül működése miatt, a kényelem mellett pedig adott a hatékonyság: a fékezéskor termelt energiát 48 V-os lítiumion akku tárolja. Ezt helytakarékosan a jobb



Könnyen pakolható a befelé 800, legszélesebb pontján 1320, a kerékdobok között 1030 mm széles csomagtartó. Az üléstámlák 60:40 arányban osztottak, az álpadló alatt még van hely (itt utazik a defektjavító)



Nincs sok rakodóhely, a vezető bal térdénél nincs fedele a kis tárolónak. A fontos funkciókat fizikai gombokkal kezelhetjük (startstop, ESP, sávtartó, ráfutásgátló)

Hátul is megújult, de itt kevésbé harmonikus a látvány, mint elől. A lökhárító fényezetlen betétje hasznos, a 710 mm-es rakodóperem magas



első ülés alá tették, míg a vezető ülése alatt található a 48/12 V-os konverter, ami a normál (12 V-ról üzemelő) fogyasztók áramellátása miatt kell. A motor 2000/perctől, a turbó felpörgése után kel életre, a könnyű hibrid pedig abban segít, hogy ez alatt, alacsony fordulaton se szenvedjen, s az erőlködés miatt ne fogyasszon (szennyezzen) számottevően többet a belsőégésű erőforrás. A generátor ilyenkor villanymotorként dolgozik, az akkuból nyert energiával, a kritikus helyzetekben besegít a benzinnek, amely folyamat aztán vég nélkül ismétlődik, az akku sosem merül le teljesen. Nem meglepetés, hogy az egészről nem lehet észrevenni semmit – egyedül a visszatöltés (rekuperáció) felvillanó piktogramja ad tájékoztatást –, az S-Cross lendülete töretlen, ami viszont nem sportos dinamizmust takar. Itt nincs villanyautós, padlógázra azonnal hátra vágó gyorsulás (önállóan villannyal az autó nem is tud haladni), egyszerűen csak megyünk, de mindig könnyedén, erőlködés nélkül. A négyhengeres kulturáltan viselkedik, hidegen is csöndesen, rezonancia nélkül forog, hangja pörgetve sem zavaró. A 235 Nm csúcnyomaték 2000-3000 között széles sávban megvan, a rugalmasság a hatos, bolygóműves, az irányváltásoknál meglepően fürgé automata váltóval sem komótos – ennél a karral nem, csak a kormányról pöcögtethetjük kézzel a fokozatokat. A legdrágább S-Cross összeke-



Szerettük: a kétfónás légkondi egyszerűen kezelhető. A fűtés lassú, pedig a teszt alatt még nem volt szibériai a tél



Csak az összkerekhajtású (AllGripp) kivitelek kapnak menetvezérlőt

rékahajtású, a lamellás kuplungos rendszer alaphelyzetben szükség-szerűen küld nyomatékot a hátsó kerekre, ezt Sportban intenzi-vebbre vehetjük (a gázreakcióval együtt), a Snow csúszós burkolatra, laza talajra való, míg a Lock megnyomásával fixre zárhatjuk a nyomatékelosztást. A 6,9 l-es tesztfogyasztás – a bejáratós, alig 180 km-rel átvett autóval – nem

lett sokkal magasabb, mint a gyári 6,2-6,5 l/100 km.

Az S-Cross vezetése nem tartogat meglepetéseket, igazából úgy „lőtték be”, hogy minden téren megugorja az átlagot, ami összességében pozitív képet eredményez. A vezetőüléshöz nincs állítható deréktámasz, viszont az összes állítási tartomány tág (ülés, kormányoszlop), magasan ülünk, elől

és oldalra jó a kilátás és már van 360 fokos kamera – érdekes, hogy a parkolást segítő nézetet autópálya tempónál is be lehet kapcsolni. Ha már itt tartunk, az infotainment nyitóoldalon három téma látható egyszerre, a menük közötti átjárhatóság megvan, a kezelés nem bonyolult. A navigációnál tetszett, hogy beállítható a Stop táblára való figyelmeztetés: a rendszer 10-ből 8-9 helyet felismert, a keresztező-dés előtt pedig gongjelzést adott, hogy vigyázzunk – ha csak egy elbambulást kiküszöböl, már megérte. A menettulajdonságok biztonságosak, korábbról megmaradt az alulkormányzottság, de a far elelpattogását, valamint az ütközésre figyelmeztető pánikriasztásait most nem tapasztaltuk. A felfüggesztés elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros, a rugózás és a csillapítás szerintünk árnyalatnyit keményebb, feszebb a kelleténél, ám zavaróan kényelmetlen gördülésről nincs szó, a 17 colos alufelnikre húzott /55-ös gumikkal a kátyútűrés sem rossz. A motor padlógázra sem bőg ordítva, hatodikban 90-nél 1600/perc a fordulatt, itt odalépve a váltó gyorsan harmadikba kapcsol vissza és 4000-tól meggyőzően húz. A 130-as tempó 2300/perccel futható, a zajok nem tolaokdók, a gyorsítás innen sem okoz problémát. A 2,9 fordulatos kormány pontos, de se nem közvetlen, se nem informatív, a fékek hidegen-melegen egyaránt jól fognak.

Amivel az S-Cross leginkább elnyerheti a vevők kegyeit, az a fel-

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Karosszériavédelem
- + Kényelmes beszállás
- + Kilátás (elől)
- + Nagy csomagtartó
- + Könnyen kezelhető infotainment
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Kátyútűrés
 - Hiányzó deréktámasz
 - Hiányzó USB/12 V (hátl)
 - Szűk nyílású ajtózsebek
 - Kevés kacattartó
 - Magas rakodóperem
 - Szellőzés (hátl)
 - Fedélzeti számítógép kezelése

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Észrevétlen startstop
- + Hibrid rendszer
- + Váltó

BIZTONSÁG

- + Hét légszák alapáron
- + Vezetősegédek alapáron
- + Jó fék

KÖLTSÉGEK

- + Extra garancia
- + Felszereltség
- + Ár
 - Hiányzó újdonságok

szerelessége. Igazából a belépő GL sem csípi a szemünket (lásd részletesen az adatlapot), mert a kedvezményes, cirka 6 millió forintos áron a LED fényszórótól kezdve a légkondin át az infotainment rendszerig minden fontos holmit megad, a vezetősegédek közül egyedül a holtér- és a keresztirányú hátsó forgalomfigyelő nem jár hozzá. Az ideális választás szerintünk a közepes GL+, mert a nélkülözhetetlen dolgok mellé itt már magasabb komfortot is kapunk, továbbá innentől kérhető az összkerekhajtás. A GLX kiváltsága a 360 fokos kamera, a 9,0 colos érintőképernyő, az ajtókra szövet helyett tett műbőr betét, valamint a rendelhető nyitható üvegtető – valljuk be, ezek nélkül azért lehet élni.

Akárcsak a Vitara, az S-Cross szintén hazai, esztergomi gyártású, tehát hiába Suzuki, kicsit ez is a mi autónk. A képességei miatt azonban ironikusan nem csak „haza-fiaknak” való, sőt látva a márkánál kialakított ár/érték arányt, éppen az a cél, hogy minél többen döntenek mellette. A korábbi külső valamennyire megosztó volt, ezt a zavaró tényezőt az új modellel most egyértelműen kiiktatták a képletből, így akár az sem elképzelhetetlen, hogy átveheti a vezető helyet a népszerűségi versenyben.

Krepsz Zoltán

BEMUTATÓ Toyota Aygo X

Sarki fűszeres



A JÁTÉKOS AYGO MINI-BŐL KOMOLYABB, DE MÉG MINDIG VIDÁM ÉS UGYANÚGY VÁROS-BA VALÓ CROSSOVERT FARAGOTT A TOYOTA.

A 2005-től, a Citroën C1-gyel és a Peugeot 107-tel közösen bemutatott (és gyártott) Aygo mini a belépőt jelentette a Toyotánál, sok új vevőt hozva a márkának. Az Aygo X sem esik ki eme korábban megírt szerepből, csupán eltelt bő másfél évtized és változott a piac: a célcsoport tagjai, a jellemzően fiatal városlakók már crossoverre vágnak. A japánok próbáltak tutira menni, elemzéseket, sőt vásárlói felméréseket végeztek, s ezek eredményei alapján született meg a Toyota nizzai ED2 központjában a *prologue* koncepció, amit aztán Belgiumban, a Toyota Motor Europe dizájn részlegénél csiszoltak véglegesre – feltűnő, hogy alig módosítottak a tanulmányon. Az Aygo X tehát kimondottan Európának szól, helyben fejlesztve az itteni elvárásoknak megfelelően. És hogy milyen mini crossovert akarunk mi, a kontinensen? Elsősorban olyat, ami feltűnő, egyénisége van, a tervezők pedig erre válaszként a „színekkel megfűszerezett és fűszerekkel színezett” koncepciót dolgozták ki. Szó sincs viccről, a fekete tetővel



Egyszerű, de hangulatos a pult, a képernyő 9,0 colos. A külső szín az ajtókon és a váltó körül is feltűnik

és farral ismert fűszerek színeit kombinálták, így a zöldet a kardamom, a kéket a boróka, a vöröset

a chili, a bézst a gyömbér ihlette és ezek a színek megvillannak az utastérben is. Extravagáns lesz a



Ez a *prologue* tanulmány, amely lényegét tekintve egy az egyben átment a szűrőn, a szériamodell csupán néhány részletében lett más

zöld kardamom limitált példányszámú különkiadása, ahol kívülből a mandarin narancssárgájával emelik ki a részleteket. A műszaki tartalom már kevésbé ilyen furfangos, az Aygo X a moduláris TNGA padlólemez kisautós, az új Yaris és Yaris Cross alapját is adó GA-B változatán gurul, elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztéssel. Az arányok megváltoztak, az X számottevően nagyobb, mint a hagyományos 3 és 5 ajtós régi Aygo volt: tengelytávja 9, hossza 23,5, szélessége 12,5, magassága 5 centit nőtt, alufelnije akár 18 colosak is lehetnek. A méretnövekedésből



<https://youtu.be/h4KFke9S1EM>

Fűszernövények ihlették a fényezéseket, a vászon tolótető rendelhető extra. Jobb szélen a limitált kardamom kiadás



A TOYOTA AYGO X MŰSZAKI ADATAI

	Benzinmotor
Henger/szelepszám	3/12
Hengerűrtartalom [cm³]	998
Furat x löket [mm]	71,0x84,0
Sűrítési arány	11,8:1
Befecskendezés	Szívócső
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	72/53(6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	93(4400)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	5/kézi (fokozatmentes/CVT)
Hossz x szélesség x magasság [mm]	3700x1740x1525
Tengelytáv [mm]	2430
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1540/1520
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/csatolt lengőkar
Fék (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/dob
Csomagtartó (min-max) [l]	231-829
Üzemanyagtartály [l]	35
Menetkész tömeg [kg]	940-1015
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	4,7(4,9)
CO ₂ -kibocsátás (WLTP) [g/km]	107(110)
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	15,6(15,5)
Végsebesség [km/h]	158(151)

* Zárójelben a CVT váltós kivétel adatai

a helykínálat is profitál, elől 20 mm-rel távolabb kerültek egymástól az ülések, így vállban 45 mm-rel tágasabb a kabin, míg a csomagter alpból 60 l-rel nagyobb a korábbi Aygóénál – most 231-829 l között variálható az osztottan dönthető üléstámlákkal. A crossoveres jegyek közül a 11 centivel megemelt hasmagasság hangsúlyozható ki, valamint a magasabb üléspozíció: az első üléseket 55 mm-rel emelték följebb, így jobb a kilátás és kényelmesebb a be- és kiszállás is.

Az online kapcsolatos és okostelefon kompatibilis (Apple CarPlay és Android Auto) infotainment, a Toyota Smart Connect kezelőfelülete 9,0 colos érintőképernyő,

frissítéseket on the air (OTA) kínál és a legmagasabb komfortszinten felhőalapú navigációt használ, élő forgalmi adatokkal. Lehetőség van vezeték nélküli töltésre és a MyT telefonos applikációval a tulajdonos „tarthatja a kapcsolatot” az Aygójával: a távolból elérhetők a vezetési adatok, az értesítések, ellenőrizhető az üzemanyagszint és nyomon követhető az autó. Hasonlóan teljes a biztonsági arzenál, a Toyota Safety Sense ebben a kategóriában a legmagasabb szintet képviseli: az X-ben debütál a nappali és éjszakai gyalogos felismerés, a nappali kerékpáros felismerés, a kanyarban ütközést megelőző rendszer, az intelligens adaptív



Városi használathoz elegendő a csomagtartó mérete és variálhatósága



Mindegyik X-en fekete a tető és a hátsó rész. Elöl tárcsa, hátul dobfékek lassítanak, a fordulókör átmérője 9,4 m

tempomat, a sávkövető asszisztens és a vészhelyzeti kormánysegéd.

A Yaris alatt egy szinttel a Toyota jelenleg nem kínál hibrid hajtásláncot, sőt semmilyen választék nincs. Az Aygo X egyetlen erőforrása az 1KR-FE gyári jelzéssel ismert 1,0 l-es, háromhengeres, feltöltés nélküli, változó vezérlésű (VVT-i) benzines, amely 72 LE-t és 93 Nm-t tud, ereje pedig kizárólag az első kerekeken át juthat a talajra. Az egyetlen opció a sebességváltó, az ötfokozatú kézit pluszpénzért fokozatmentes automatára (CVT) lehet cserélni.

A Toyota Aygo X európai, köztiük magyarországi bemutatkozása és forgalmazása még idén megtörténik, de ennek részletei, illetve az árak lapzártakor nem voltak ismertek.

TA

BEMUTATÓ Skoda Slavia

Kontinentális



<https://youtu.be/b0nc6VMzM8c>



Ötféle fényezés, köztük ez a Kristály kék metál választható, amit a VW csoport márkái közül csak a Skoda kínál Indiában

A VW CSOPORT FOLYTATJA INDAI TERJESZKEDÉSÉT, A SKODA KUSHAQ UTÁN ÚJABB CSEH MODELL ÉRKEZIK A HELYI PIACRA.

Az utóbbi években a csapból is az folyik, hogy az európai járműgyártóknak meg kell jelenniük a kínai piacon, s ennek vannak már konkrét jelei, de a németek komoly potenciált látnak az indiai térségben is: házon belül a Skoda Auto kapta a feladatot, hogy koordinálja a teljes márkacsoport lokális jelenlétét. A legfontosabb cél publikus, a vállalat első lépésben egymilliárd eurót investál abba a projektbe, amivel 2025-ig a piac 5%-át szeretné magáénak tudni. Hangsúlyozandó, hogy új a szemlélet, azaz nem valami harmadik világnak szánt, levetett technikájú,

arcpirítóan puritán autóval akarják elárasztani a kontinensnyi, 1,3 milliárd lakosú országot, hanem éppen ellenkezőleg: modern, biztonságos, akár az átlagos európai igényeknek is megfelelő modelltől, sőt modellekről van szó, mert a Skodák után már a küszöbön állnak az első indiai Volkswagének, egy-egy lépcsőshátú és SUV. Az alap a csoporton belül a kisautóknál használt keresztmotoros padló A0-ás változatának indiai módosítása (MQB-A0-IN), ezen gurul a korábban bemutatott Kushaq szabadidő-terepes (*Az Autó* 2021/5.), és ugyanezt használja a Slavia is, amit szintén a helyi üzemben (Nyugat-India, Pune) gyártanak. Hogy a németeknek fontos ez a dolog, olyan apróság is bizonyítja, mint az új korszakra és a vállalat múltjára egyaránt utaló névválasztás. A Skoda elődje, a Laurin & Klement kerékpárok gyártásával kezdte az 1800-as évek végén, első sikermodelljét pedig Slaviának hívták. Nekünk, európaiaknak a lépcsőshátú Rapid juthat róla eszünkbe, de a Slavia nagyobb (tengelytávja 2651, karosszériája 4541x1752x1487

mm-es), sőt eltér az orosz piacon forgalmazott új Rapidtól is. A dizájn a Skoda aktuális arculatához igazodik, így LED-es menetfényt és hátsó lámpákat minden változat kap, a diódás fényszórók viszont csak magasabb komfortszinteken



Csak a Style kivitel kap vetített műszeregyeséget, a panel 8,0 colos



Hátul embléma helyett Skoda felirat van középen. Az új Rapiddal van némi hasonlóság, de itt más (üvegezett) a C oszlop



Papíron ötszemélyes, a valóságban négy felnőttnek kényelmes a Slavia. Négy centivel keskenyebb, mint a Scala, ez vélhetően belül is érződik



521 l-es a csomagtartó, a rakodhatóságot nagyban javítaná a fedéllel együtt nyíló hátsó szélvédő, de az fix



Kétküllős okoskormány, érintős légkondi vezérlő, akárcsak az új európai Skodákban. Az automata váltó opcionális



járnak – ebből összesen háromféle van, sorrendben Active, Ambition és Style. Figyelembe véve az indiai úthálózat minőségét, pozitív tulajdonság a 18 centis hasmagasság és nem véletlen, hogy acél-, valamint alufelniből is csupán 15 és 16 colos méretekre korlátozódik a választék, ballonos gumiabroncsokkal szerelve.

A csinos külső után az utastérben sem ér senkit csalódás, nincs trükkös átverés. A csúcsmo-
dell Style valóban kényeztet: műszerei 8,0 colos vetített kijelzőn jelennek meg, középen 10,0 colos érintőképernyőn fut az online kapcsolatra képes infotainment, van továbbá kétzónás automata légkondi érintős vezérléssel, bőrülés, elől ülésfűtés és -szellőztetés, kulcs nél-

küli kezelés, elektromosan nyitható-zárható napfénytető, valamint elektrokróm belső tükör. Az Active és az Ambition órái analógok, az érintőképernyő ezekben alpból 7,0 colos, de minden Slaviához jár a SmartLink telefontükrözés és a légkondi is. A csomagter 521 l-es, bővíteni a 60:40 arányban osztott támlák ledöntésével lehet.

Nincs kompromisszum a biztonságban és a vezetési komfortban sem, minden Slavia hat légszűrő és isofixes, jelen állás szerint alapáras az ESP, az autonóm vészfék, az első fékdifferenciál (XDS), a keréknyomás ellenőrző és a tolatóradar, Ambition szinttől a tempomat is, az extrák között pedig van eső- és fény szenzor, valamint tolatókamera.

A motorsor kétféle turbós, a helyi BS6 emissziós előírásokhoz igazított, startstopos benzineszt vonultat föl, hatfokozatú kézi váltóval. Az 1,0 l-es, háromhengeres TSI teljesítménye 115 LE (175 Nm), pluszpénzért bolygóműves hatos automata váltóval is párosítható. Az EVO családba tartozó 1,5-ös TSI már négyhengeres, amiből részterhelésnél kettőt leállít (ACT), de a fogyasztást és ezzel együtt az emissziót szintén mérsékli a hengerfalak 150 mikron vastagságú plazmabevonata, ami csökkenti a súrlódást és javítja a hőelosztást. Ennek az erőforrásnak a teljesítménye 150 LE (250 Nm), a kézi váltó opcionálisan itt hétsebességes, duplakuplungos robotra cserélhető. Dízel nincs, ahogy semmilyen villamosított változatról sincs hír.

Akárcsak a Kushaq, a Slavia sem jön hozzánk, ebben a kompakt méretben a Skoda az ötajtós Scalát kínálja az európai vásárlóknak.

GP

BEMUTATÓ Lexus ES

Kettős ügynök



<https://youtu.be/m7Llx822dog>



Kevesebb a függőleges pálca a hűtőmaszkon, mint korábban volt. A tripla LED-es adaptív fényszóró szintén újdonság

**A SZOLIDAN MEG-
ÚJULT ES KIFINOMUL-
TABB, MINT VALAHA,
DE A LUXUS MELLETT
A HATÉKONYSÁGOT
IS HIRDETI.**

Az ES egyidős az LS limuzinnal, mindkettőt 1989-ben mutatták be, de előbbi csak 2018-ban, a moduláris GA-K padlón guruló hetedik generációjával jutott el Európába, hogy a felső-középkategóriában leváltsa a GS-t. A Japánban gyártott, fronthajtású típus hozzánk csak hibridként jött, és ez most, az időközi modellfrissítés után sincs másképp: a versenytársakkal ellentétben sem benzines, sem dízel alternatívája nincs a negyedik generációs „öntöltő” hajtásláncnak, amin persze finomítottak. Kezdjük azonban a külsővel, amit letudtak egy-egy új mintázatú hűtőmaszkkal a normál és F Sport kiviteleknel, megjelent a korábban az RX-ben debütált forgó tükrös, úgynevezett BladeScan adaptív LED fényszóró, továbbá vannak új színek, valamint 17–19 colos méretben alufelnik. Belül alaposabb

munkát végeztek, a legfontosabb, hogy a 12,3 colos középső érintőképernyőt 112 mm-rel közelebb hozták a vezetőhöz és 5 fokban felé is fordították; így akár mellőzhető a körülményes egérpad használata az okostelefon kapcsolatot már veze-

ték nélkül is kínáló infotainment vezérlésénél. Az analóg óra az LS-é, néhány kezelőszervet átterveztek és frissült a dekorációk választéka. A belépő Comfort és az F Sport műbőr, az Executive és a Luxury valódi bőrkárpitot kap, újdonság a

barna árnyalat, az F-Sportnál pedig a fekete/fehér színek kombináció.

A hajtáslánc alapjaiban a régi, a 2,5 l-es, négyhengeres, Atkinson-ciklusú és változó vezérlésű, 178 LE-s benzines (melynek termikus hatásfoka 41%) 120 LE-s



Alapból 8,0, a jobban felszerelt kivitelekben 12,3 colos az érintőképernyő, amit közelebb hoztak a vezetőhöz



Új szín a kárpitoknál a barna

A LEXUS ES 300h MŰSZAKI ADATAI

	Benzinmotor
Henger/szelepszám	2.5 D-4S
Hengerűrtartalom [cm ³]	4/16
Furat x löket [mm]	2487
Sűrítési arány	87,5x103,4
Befecskendezés	14,0:1
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	Szivócső
Nyomaték [Nm(1/min)]	178/131(5700)
	221(3600-5200)
	Villanymotor
Teljesítmény [LE/kW]	120/88
Nyomaték [Nm]	202
	Akkumulátor
Szerkezet	Ni-MH
Névleges feszültség [V]	244,8
Cellák száma	204
Rendszerteljesítmény [LE/kW]	218/160
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	Fokozatmentes/eCVT
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4975x1865x1445
Tengelytáv [mm]	2847
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1590-1600/1600-1610
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/multilink
Fék (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa
Csomagtartó [l]	454
Üzemanyagtartály [l]	50
Menetkész tömeg [kg]	1680-1740
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	5,2-5,8
CO ₂ -kibocsátás (WLTP) [g/km]	119-132
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	8,9
Végsebesség [km/h]	180 (korlátozva)
Ára [Ft]	16 270 000 (Elegance)

villanymotor egészíti ki, a méreteiben kompaktabbá tett egység rendszerteljesítménye 218 LE. A fékezéseknél keletkező villamos energiát tároló nikkél-metál-hidrid (Ni-MH) akkumulátort a csomagtartóból a vezetőülés alá tették, hagyományos váltó nincs, csak a Toyota és Lexus hibridekben ismert bolygómu, amelynél az intenzív gyorsításnál fellépő nyúlás érzetet próbálták csökkenteni. A menetkomfortot hatékonyabb zajszigeteléssel, átdolgozott (növelt torziós merevségű) hátsó, illetve az F Sportnál gyorsabb reagálását, 650 paraméter közül választó adaptív (AVS) felfüggesztéssel javították. A villamosított modelleknél szinte kivétel nélkül kellemetlen érzetű a fék nyomáspontja, mert a rendszerek először generátorüzemmel



Csak optikai tuningot jelent az F Sport: más a hűtőmaszk, a dekoráció, 19 colosak az alufelnik és néhány külső-belső szín dedikált

kezdenek lassítani; a Lexus ezen most változtatott, egyrészt áttervezték a fékpedált (nagyobb lett a taposófelület) és a működést is (főfékhenger, rásegítő), így a fékerő

a korábbinál pontosabban, finomabban adagolható.

Az ES biztonsága tíz légszék és mostantól még kifinomultabb a Safety System+ vezetősegédeinek

az együttműködése. A kamerák és radarok nagyobb területet látnak be, így megbízhatóbban reagál az ütközésmegelőző rendszer, ami a kerékpárosokat nappali fényben, a gyalogosokat gyengébb fényviszonyok mellett is pontosan felismeri; továbbá az eszközök támogatják a kanyarodási asszisztens működését, amely érzékeli a szembejövő járműveket és az úttesten átkelő gyalogosokat. Újdonság, hogy a vészhelyzeti kormányzási asszisztens segíti a hirtelen irányváltást és megakadályozza, hogy az autó elhagyja a forgalmi sávot, ha egy gyalogos túl közel bukkan fel, illetve belép az autó sávjába (a vezető váratlan kormánymozdulatának érzékelése alapján). Pontosabb lett továbbá a sáv- és nyomtartás, valamint a teljes sebességretartományban működő adaptív tempomat kanyarsebességet szabályozó funkcióval bővült, amely szükség esetén a kanyar ívének megfelelő tempóra lassítja le az autót. Luxury komfortszinten elérhető opció a digitális visszapillantó, melynek kamerái teljesebb képet nyújtanak a jármű mögötti területről, mint a hagyományos tükrök, különösen éjszaka vagy esőben.

A megújult Lexus ES 300h már Magyarországon is rendelhető, összesen kilencféle változatban; a legolcsóbb Elegance kivétel listáron 16,27, a legdrágább Luxury Innovation 22,7 millió forintba kerül.

GP



Hagyományos visszapillantók helyett a csúcs Luxury-hoz kamerás rendszer is kérhető



A tesztautók és a csapat Spanyolországban. Három napon át folytak a mérések



Autobest Ecobest Challenge 2021, Electrified by Vinfast

Mi mennyi?

AZ AUTOBEST 32 TAGÚ ZSÚRIJE A VIETNÁMI VINFAST MÁRKA TÁMOGATÁSÁVAL 15 VILLANYAUTÓ VALÓS HATÓTÁVJÁT ÉS MÁS FONTOS JELLEMZŐIT MÉRTE MEG.

Az Autobest célja az, hogy hiteles és egymással összehasonlítható értékeket adjon a jövő villanyautó vásárlói kezébe, olyanokat, amelyek alapján az egyes modellek valós, mindennapi jellemzőiről, hatótávjukról, fogyasztásukról alkothatnak képet. A zsűri már második alkalommal szervezte meg a nagy európai elektromos autó tesztet, az első, 2018-as Ecobest Challenge-hez hasonlóan most is Spanyolországban, a Barcelonához közeli Terrassa környékén. Azért éppen ott, mert ebben a városban működik a töltéstechnikában profi

Circutor nevű helyi vállalkozás, az ő tudásuk, töltőik és műszereik adták a teszt műszaki hátterét. Az autók mind tisztán elektromos

üzeműek, tehát akkumulátoros-elektromos hajtásúak voltak. Az így összegyűlt 15 különböző teljesítményű modell közül valamennyi helyi, azaz spanyol kivitelben állt ki a próbára. A feltörekvő vietnámi márka, a jövőre egyes európai piacokon két friss fejlesztésű elektromos modelljével megjelenő Vinfast is a teszt mögé állt, és anyagiakkal segítette a mérések

lebonyolítását; így Vinfast autók természetesen nem indulhattak a próbán. A teszt módszerei a célkitűzésekhez hasonlóan egyszerűek és világosak voltak. Valamennyi tesztautó a Circutor által teljesen feltöltve állt ki a próbára. A kocsik 60 km-es köröket teljesítettek konvojban, rendszeres helycserékkel és 30 km-enkénti vezetőváltással, hogy az egyéni vezetési stílus hatá-



Zárt konvojban haladt a mezőny, 60 km-es köröket teljesítve Terrassa környékén, váltott sorrendben és váltott vezetőkkel



A teszt egyik fontos tanulsága: egyetlen autó sem hozta a gyári (WLTP) hatótáv-értéket

ECOBEST CHALLENGE 2021

Modell	Akkumulátor-kapacitás [kWh]		Maximális töltőtéljesítmény [kW]		Motorteljesítmény [kW]	Hatótáv [km]		EcoC1 [%]	Mért fogyasztás [kWh/100 km]	EcoC2 [km/kWh]	Hatótáv „üres” akkuval [km]	EcoC3 (töltési energiatöbblet) [%]
	Névleges	Tényleges	Váltóáram	Egyenáram		WLTP	Mért					
Citroën ë-C4	50	45	11	100	100	352	262,54	74,59	17,1	5,83	18,2	14,4
Dacia Spring	27,4	26,8	6,6	30	33	224	221,03	98,67	12,1	8,25	31	20,9
Cupra Born	62	58	11	100	150	424	339,11	79,98	17,1	5,85	14	11,8
Fiat 500e	42	37,3	11	50	87	320	265,46	82,96	14,7	7,12	22,8	13,2
Honda e	33,5	28,5	22	100	113	222	174,18	78,46	16,3	6,11	31,8	27,1
Hyundai Kona Electric	67,5	64	7,4	100	150	484	446,64	92,28	14,3	6,98	18,5	14,6
Kia e-Niro	67,5	64	7	100	150	455	433,35	95,24	14,7	6,77	11,7	16,3
Mazda MX-30	35,5	30	6,6	50	107	200	183,32	91,66	16,3	6,11	18,1	18,7
Nissan Leaf	62	56	6,6	100	160	385	311,6	80,79	18	5,55	37,8	19,5
Opel Corsa-e	50	45	11	100	100	315	284,11	90,19	15,8	6,31	17,5	12
Opel Mokka-e	50	45	11	100	100	324	260,37	80,36	17,3	5,79	17,9	21,5
Peugeot e-208	50	45	11	100	100	340	269,67	79,31	16,6	5,99	18,2	13,2
Peugeot e-2008	50	45	11	100	100	322	255,62	79,39	17,6	5,68	17,2	12,8
Renault Zoe	54,7	52	22	50	100	389	334,22	85,92	15,5	6,43	26,9	21,4
Volkswagen ID.3	62	58	11	100	107	421	338,53	80,41	17,1	5,84	14	5,9



Minden tesztautóval addig köröztek, amíg valóban, teljesen meg nem állt



A mérésekhez és az autók töltéséhez is a spanyol Circutor csapata adta a háttér. Minden autó akkujában volt még élet bőven 0%-os hatótávval is. Ez azt mutatja, hogy a gyártók kifejezetten magasra teszik a „fogyasztói üres” jelzés határát, részben az akkuk épsége, részben pedig az autók eljutási biztonsága érdekében

sait a lehető legjobban ki lehessen szűrni. A 60 km-es tesztkör 50%-ban autópályán, 20%-ban autóúton, és 30%-ban városi forgalomban haladt, alap (Normal) üzemmódban. Mindegyik autóban működött a légkondi, szolt a rádió, és városban a nagyobb motorfeket jelentő erősebb regeneratív lassítást is bekapcsolta valamennyi vezető. Az összes kocsi kizárólag a sofőr ült. Amint a műszerfalán 60 km alá csökkent a kijelzett hatótáv a teszt-autó áttért egy rövidebb, mindössze 22 km-es, de a fenti arányban összeállított „biztonsági körre”, ahol addig futott, míg a műszere 0 km-es hatótávot nem mutatott. Ezt elérve az összes kocsi már csak a Circutor saját, zárt pályáján körözött, egészen addig, amíg teljesen meg nem állt.

Jó hír az európai villanyautósoknak: a legrosszabbul teljesítők is 14 km-t voltak képesek megtenni teljesen kimerültnek deklarált teleppel (Cupra Born, Volkswagen ID.3) de akadt olyan is (Nissan Leaf) amely még 37,8 km-ig bírta. Az Autobest három új mutatószámot is bevezetett. Az EcoC1 a WLTP szerinti hivatalos hatótáv és a teszten elért valós érték hányadosaként áll elő. Egyetlen tesztautó sem tudta teljesíteni a gyári értéket, de 74% alatti eredmény nem született, és sokan zártak 80% felett. Az EcoC2 a fajlagos fogyasztás mutatószáma, mértékegysége így km/kWh, vagyis az egy kWh-nyi

akkukapacitással megtehető távot mutatja. Ebben a számban a Leaf lett a sereghajtó (5,55 km/kWh), és a Dacia Spring végzett az élen (8,25 km/kWh-val). Az EcoC3 a felvett töltésmennyiség és az akkumulátor valós (ténylegesen kiauotázható) kapacitásának különbsége százalékban, azaz arra utal, mennyivel kell a tényleges kapacitásnál többet az akkuba tölteni ahhoz, hogy az tele legyen. Ebben a kategóriában a Volkswagen ID.3 brillírozott mindössze 5,9%-os többlettel, a sor végén pedig az Opel Mokka-e áll, 21,5%-kal. A három érték kiszámításához szükséges méréseket a Circutor szakemberei végezték, s az EcoC3 mérési eredményeinek értelmezésekor ők is elmondták, hogy a töltési energiaveszteség (befektetett energiatöbblet) nagyban függ a külső hőmérséklettől és a töltőoszlopok szerkezetétől is, ám mivel a teszten minden autót ugyanúgy töltöttek, az összehasonlíthatóság sértetlen.

A teszt legfontosabb mondanivalója röviden: a villanyautók akkujában a 0%-os jelzés után is van még élet, nem is kevés. Egyetlen teszt-autó sem érte el a WLTP szerinti hatótávját, és a töltési energiaigénye mindig nagyobb volt, mint a betöltött energiamennyiség, így többet is kell fizetni érte. Az Autobest nem áll meg itt, jönnek az újabb és újabb Ecobest Challenge-ek, hamarosan akár évente többször!

SZG



A 2022-es díj döntősei a Teesdorf-i tesztpályán: Dacia Spring, Hyundai Bayon, Renault Arkana, Skoda Fabia, és a Toyota Yaris Cross. Az Opel nem tudott Mokka-kat küldeni, de minden zsűritag tesztelhetette már a típust otthon



Autobest Nagyteszt 2022

Határhelyzetek

Fotók: SAT Media Group

AZ IDÉN HÚSZÉVES ÖSSZEURÓPAI AUTOBEST DÍJ HAT DÖNTŐSÉT AUSZTRIÁBAN, A MAGYAR HATÁRHOZ KÖZELI TEESDORF TESZTPÁLYÁJÁN, ÉS A KÖRNYÉK ÚTJAIN NYAGGATTUK KÉT NAPON ÁT.

Az Autobest zsűrije idén is bővült, Luxemburg belépésével immár 32 tagú. Az így lényegében teljes Európát lefedő szervezet tagjaival idén is Ausztriába utaztunk, hogy két napon át közúton, és az Osztrák Autóklub, az ÖAMTC legnagyobb pályán is teszteljük a hat 2021-es döntőt, a kifejezetten ár-érték központú fődíj, az Autobest 2022 esélyeseit. A leg-

szűkebb lista idén is, a szokásos módon, a korábbi szavazási körök eredményei alapján állt össze, minden esélyesből több is várt minket Béctől nagyjából 25 km-re, a vezetéstechnikai központban. Az októberben kihirdetett hat idei finalista közül egy, – akárcsak tavaly a



A Yaris Cross-ból öszkerékajtású is volt a tesztflottában

Az Autobest országai

Ausztria, Belgium, Bulgária, Ciprus, Csehország, Dánia, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Horvátország, Írország, Lengyelország, Luxemburg, Macedónia, Magyarország, Málta, Nagy Britania, Németország, Norvégia, Olaszország, Oroszország, Portugália, Románia, Spanyolország, Svájc, Svédország, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Törökország, Ukrajna



Az idei döntős lista nagyon sokszínű volt, klaszszikus kisautó éppúgy akadt rajta, mint tisztán elektromos modell, és volt olyan is amit (egyelőre) kizárólag belső égésű hajtással gyártanak



Kézi váltós és automata Hyundai Bayon-t is vezettünk Teesdorf-ban



Renault Arkana a csúszós, vizes emelkedőn



A Skoda jól felszerelt Fabiákat hozott a Nagytesztre

Dacia – nem jött el. Az Opel azzal indokolta a Mokka távolmaradását, hogy egyelőre nincs belőle elég, de szerencsére minden zsúritagnak volt már lehetősége otthon több változatot is vezetni. A helyzetet, akárcsak tavaly, idén is nagyon megnehezítette a koronavírus, hiszen Ausztria éppen a Nagyteszt előtt két nappal szigorított a járvány miatt. Így idén sem volt teljes

a teljes a csapat, de 25-en azért összejöttünk. Az első napon a szokásos módon, szabadon vezethettünk a Teesdorf környéki utakon, az autók a szálloda parkolójában vártak, mindenki azt vitte el, amelyiket éppen akarta. Este összegyűltünk, hogy a márkák képviselői rövid, de részletes (az Autobest szabályai alapján legfeljebb tízperces) előadásokban bemutassák

Az Autobest

Az Autobest-et 2000-ben alapította hat autós újságíró, egy román, egy bolgár, egy szlovák, egy horvát, egy szerb és egy ciprusi; a díjat először 2001-ben osztották ki. A résztvevő országok száma folyamatosan nőtt, Magyarország 2007-ben csatlakozott (*Boros Jenő*, Népszabadság). A csapat 2014-re 15 tagúvá bővült, majd 2015-ben további 11, 2016-ban öt, idén pedig egy nyugat-európai taggal gyarapodott. Minden országot egy-egy újságíró képvisel (Magyarországot immár hét éve Az Autó főszerkesztője, *Szécsényi Gábor*), a csapat így lényegében a teljes európai újautó piacot lefedi. A cél: minden évben megtalálni Európa legjobb vételét. A címért minden olyan újdonság indul, amit az előző év eleje és a tárgyév (azaz idén 2022) januárja között vezettek (vezetnek) be (a ráncfelvarrott modellek nem számítanak újdonságnak) a 32-ből legalább 20 tagország piacán, és belépő változatuk nettó (!) listaára 20 000 euró alatti. Az így összeállított listát a zsűri tovább szűkíti, minden évben az első öt-hét jut a döntőbe, ők sorakoznak fel a novemberi Nagyteszten. Az aprólékosan kidolgozott szavazótáblázatban nem csak a műszaki jellemzőket értékelik a tagok, a fenntartási költségek, a felszereltség és a biztonsági jellemzők is komoly súllyal számítanak a végeredménybe. Nem titok, hogy az autópiacon tapasztalható általános áremelkedés miatt a díj árhatára jövőre nettó 25 000 euróra emelkedik!



Dacia Spring: alacsony súlypontja miatt meglepően jól teljesített a kikerülő teszteken

saját jelöltjüket, megindokolva, miért is tartják a díjra a legérdemesebbnek. Minden előadást tízperces kérdezz-felelek követett; bárki kérdezhetett, a konkurensok éppúgy, mint a zsűri. Másnap már hajnalban célba vettük a teszt pályát, a döntősök ott vártak ránk. Rövid eligazítás után két csoportra osztottunk, de idén nem választottuk külön a vezetéstechnikát és a „gyors köröket”, a szervezők úgy alakították ki az útvonalat, hogy bárki, bármikor szabadon választhasson, és ha kedve van, letérhessen a kikerülő manőverekből, gyors, csúszós ívekből, szlalomból, „jeges” fékezésből, emelkedőkből és megcsúszási próbákból álló szakaszokra. Az ÖAMTC pályájának szakemberei

nagyon ügyeltek az egészségügyi szabályokra, de szerencsére a szünetekben most is szabadon lehetett beszélgetni a márkák jelen lévő fejlesztőivel, akik velünk együtt vezettek. A zsúritagoknak december elejéig kellett kitölteniük az Autobest összetett, sokszempontú, a műszaki jellemzőkön és a menettulajdonságokon kívül a fenntartási költségeket, a biztonság, a környezetvédelem, sőt az „önvezető” képességek szempontjait is figyelembe vevő táblázatát. A végeredmény december közepére állt össze, az Autobest 2022-es győztese a Dacia Spring lett. A díjkiosztó gála időpontja erősen függ a vírushelyzet alakulásától, de biztosan nem marad el!

MENETTUDÓSÍTÁS Renault Mégane E-Tech Electric (60 kWh)

A Mégane Electric a Renault első modellje a márka CMF-EV jelű padlólemezen

Meggyőzőerő



A TISZTÁN ELEKTROMOS HAJTÁSÚ MÉGANE ELECTRIC 2022-BEN ÉRKEZIK, A RENAULT ÁTFOGÓ VILLAMOSÍTÁSI HADJÁRATÁNAK FŐ FEGYVEREKÉNT. KOLLÉGÁNK XAVIER DAFÉ, AZ AUTOBEST ZSÚRIJÉNEK BELGA TAGJA MÁR EGY SOROZATGYÁRTÁS-KÖZELI ELŐSZÉRIÁST VEZETETT.

A Renault régóta hisz az elektromos jövőben, hiszen a Zoe már bő tíz éve fut, és nem is teljesít rosszul. Ezen a bázison, és a cégcsoport-társ Nissan villanyautós bázisával mára komoly elektromos hajtáslánci tudás gyűlt össze a márkánál, ilyen háttérrel érkezik 2022-ben az alapjaiban új Mégane E-Tech Electric, a tervek szerint már a teljes életciklusra vonatkozó újrahazsnosítási, ártalmatlanítási programmal, francia gyártásból, a csoport friss fejlesztésű, és kife-



L-alakú műszerfal két, nagyfelbontású képernyőből, a vezető előtti panel 12,3 colos

jezetten elektromos hajtásra tervezett CMF-EV jelű padlóján (a japán gyártású Nissan Ariya is ezen fut). A Renault Douai-ben működő üzeme évi 400 000 villanyautó előállítására képes. A 4,21 m hosszú, és ezzel valamennyi közvetlen konkurensénél, (a VW ID.3-nál, a

Citroën ë-C4-nél és a Nissan Leaf-nél is rövidebb) E-Tech túlnyúlásai is rövidek, akárcsak a teljes orr, így az utastér meglepően tágas. 2,7 m-es tengelytávval a hátsó lábtér kifejezetten nagy, ráadásul a padló is teljesen sík. A csomagtér méretes, az álpadló felett 440 l-es a

hely, alatta még 32 l jut, mondjuk a töltőkábeleknél. A hajtáslánc 395 kilós akkuját mindössze 14 centi vastag, és az utastér padlója alatt, a tengelyek között ül. Az összes fontos elektronikát az orrba zsúfolták, ahol a motor is itt forog, a Renault állítása szerint az új kompakt elekt-



Nagyok az első ülések, puhák és kényelmesek, állítási tartományuk széles

romos padlólemez, az összes felszerelésével együtt is jó 110 kilóval könnyebb a Volkswagenénél.

Az utastér tágas, és sok benne a pakolóhely, a rekeszek összterfoglata több mint 30 l. Az OpenR fantázinevű műszerfal két képernyőből (egy 12,3 és egy 12 colosból) áll össze, a kisebb középső érintőki-jelzőt az első utas is könnyen eléri,

ezen fut a teljes fedélzeti infotainment egyszerűen megtanulható menürendszere. Az első ülések nagyok, puhák és kényelmesek, állítási tartományuk bő, akárcsak a kormányoszlopé, a „váltókar” apró kapcsoló a kormánytól jobbra. A tesztautó 220 LE-s, 60 kWh-s akkuval, 120 km-en át nyúztuk, városban, országúton és autópá-



Az összes fényforrás LED-es, minden kivitelben

Hatótáv és töltés

Alapkitételben mindkét teljesítményszinttel 7 kW-os fedélzeti töltő jár, de felárért akár 22 kW-os is rendelhető. Legfeljebb 130 kW teljesítményű egyenáramú gyorsöltésre csak a 220 LE-s változat alkalmas, a 130 LE-s 80 kW-ot bír. A kisebb akkuval 300 km a WLTP ciklus szerinti hatótáv, a nagyobbval 470; a legolcsóbb rendelhető fali töltődoboz 7,4 kW töltőteljesítményre képes.

A RENAULT MÉGANE E-TECH (60 KWH) MŰSZAKI ADATAI

Motor	Háromfázisú folyadékhűtéses villanymotor
Teljesítmény [LE/kW]	220/96
Nyomaték [Nm]	300
Akkumulátor	Lítiumion (folyadékhűtéssel)
Kapacitás [kWh]	60
Fedélzeti töltő teljesítménye [kW]	7,0
Hatótáv (WLTP) [km]	470
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4210x1780x1500
Tengelytáv [mm]	2700
Saját tömeg [kg]	1694
Csomagtartó [l]	440
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	7,4
Végsebesség [km/h]	160

40 vagy 60 kWh

A Mégane E-Tech Electric kétféle, lítiumionos, nikkelt-mangánkobalt szerkezetű akkuval (40 és 60 kWh) érkezik. Mindkettő 1,96 m hosszú, 1,45 m széles és 11 centi magas, gyártójuk a koreai LG. A háromfázisú szinkronmotor ritkaföldfémek felhasználása nélkül készül, és bő 10%-kal könnyebb a Zoe-énál, a teljes hajtáslánc (motor és erőátvitel) mindössze 145 kilót nyom. Kétféle teljesítmény választható: 130, vagy 220 LE (250 vagy 300 Nm).

lyán egyaránt. Az első élmény az utastér csendje, ami a puha, és a nagyobb egyenetlenségeket is jól kiszűrő futóművel egyfajta elszigeteltség érzését kelti, de eközben egy pillanatra sem nem érezzük magunkat távol a külvilágtól. A kormány áttétele a mai villanyautókínálat egyik legközvetlenebbje, nagyon jó, hogy érzete kicsit sem steril. Az oldalankénti többfogókaros hátsó futómű, és az alacsony súlypont párosa kiválóan vezethetővé teszi az elektromos Mégane-t a gyors íveken is, az E-Tech mai kompakt elektromos-tömegpaletta



A fedélzeti töltő alapján 7 kW-os, a gyorsöltés legfeljebb 130 kW teljesítményű lehet

legélvezetesebben vezethető tagja, s eközben kényelme mindvégig megmarad. A kormányfülekkel a szabályozható motorfékhatás – és vele a visszatáplálás mértéke – kiválóan adagolható. A Mégane E-Tech gyártása 2022 tavaszán indul, de már magyarországi ára is van, az alapmodell 13 999 000 forintba kerül majd.

Xavier Daffe
(Autobest, Le Moniteur
Automobile)

TESZTNAPLÓ

Volkswagen Arteon Shooting Brake R-Line 2.0 TDI aut.

Izgalmas a lemezmunka, a teljes frontrészen, szélesen világító menetfény vonzza a tekintetet

Utazó nagykövet



A RÁNCFELVARRÁSSAL ÚJ KAROSSZÉRIÁT IS KAPOTT AZ ARTEON, A KOMBI A HANGZATOS SHOOTING BRAKE NEVET VISELI.

Karosszéria, utastér

A CC-ből lett Arteon sem más, mint díszcsomagolású Passat, látványos frontrésszel és keretnélküli ajtókkal, ahol a hátsó üvegek nem engedhetők le teljesen. A beszélést nehezíti az alacsony tető, a vezetőüléshez pluszpénzért elektromos támlamozgatás, valamint manuális combtámasz jár – az ülőlap hossza 520–560 mm. A helykínálat nagyvonalú, a fejtér sem szűk, a lefelé keskenyedő középkonzol nem nyomja a jobb lábat. A kilátás jó, vékonyak az oszlopok, a tükröket az ajtókra tették, a tolatást kamera könnyíti. A kissé fantáziátlan pult nem teljes egészében a Passaté, a vetített műszeregység konfigurálható, a fedélzeti számítógép és az infotainment menüje gyorsan tanulható – utóbbinál az óra többször lefagyott –, a kormánygombok már érintősek – a régi hagyományok jobban működtek. A háromzónás légkondi külön vezérlőpanelt

kapott, a hátsó sor temperálása csak menüből állítható. Elegendő a rakodóhelyek száma, az ajtózsébek textillel béleltek, a kesztyűtartó kicsi. Hátról óriási a lábhely, a plafon 190 centis magasságnál kezd közelíteni. Magas a kardánpúp, a 480 mm hosszú ülőlap formázása miatt a széleken ülnek kényelmesen.

Az 565–1632 l-es, magas rakodóperemű csomagtartó kisebb, mint a Passat Varianté, ledöntött ülésekkel sík rakodófelületet sem ad, de ezektől függetlenül is jól használható.

Motor, erőátvitel

A 2,0 l-es közös csöves dízelek közül a legyszerényebb (150 LE-s)

vitte a tesztautót. Hidegen sem harsog, tompa morgást bemelegedés után csak nagy gázadaskor (3000/perc felett) hallat, rezonancia alig érezhető. A 360 Nm nyomaték 1600–2750/perc között megvan, a gázreakció 1800-tól válik élénkké, de alatta sem lusta az autó. A hagyományos start-stop indítózása már szokatlan a



Érzelemmentes, de jól elrendezett a pult, az anyagok sem rosszak. Az új kormánygombok nem tetszetek, középen a kartámasz állítható, alatta tároló van



Kényelmes a vezető komfortülése. Hátl döbbenetes a lábhely és a fejeknek is jut elegendő tér

generátoros (könnyű hibrid) megoldások árnyékában; a váltó hét-fokozatú, duplakuplungos robot: lejtőn motorfékkel segít, elinduláskor és irányváltáskor már nem olyan tétova, mint az elődben volt. A fogyasztás kedvező, sokat mentünk országúton, így a 4,8 l-es tesztérték alulmúlta a gyári vegyes 5,0 l-t, de ezzel a belépő dízzel az Arteon városban is elvan 7-7,5 l-rel.

Vezetés, menettulajdonságok

Az elől McPherson, hátul multi-link felfüggesztésével, jelentős saját tömegével (1660 kg) és nagy tengelytávjával (2835 mm) a legtöbb úthibát kivasalja a finoman rugózó, adaptív vezérlés nélkül sem bántóan feszes csillapítású Arteon. A karosszéria hirtelen irányváltásoknál nem billeg, az ívmenet stabil (az első tengelyen elektronikus differenciálzár



1100 mm széles a kerékdobok között a csomagtér, a hátsó üléstámla 60:40 arányban osztott

van), hajszolva jóindulatú alulkormányzottság tapasztalható. A 2,2 fordulatos, változó áttételű és rásegítésű villanyszervós kormányval pontos és közvetlen az

irányítás, érezni némi visszajelzést is; a négy tárcsafék meggyőzően lassít. A menetzajok távoliak, hetedikben 90 km/h-nál 1250-et, 130-nál 1800-at forog a



Szépen lejt a tető, izgalmas a hátsó tengely fölötti szélesítés. A kipufogóvégek kamuk

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, közös csöves, turbódízel motor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1968 cm³. Furat x löket: 81,0 x 95,5 mm. Teljesítmény: 150 LE/110 kW (3500–4000/min). Nyomaték: 360 Nm (1600–2750/min). Hétfokozatú, duplakuplungos robotváltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul multi-link felfüggesztés tekercsrugókkal. Elöl-hátul hűtött tárcsafékek, ESP. Csomagtér: 565–1632 l. Üzemanyagtartály: 66 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4866x1871x1462 mm. Tengelytáv: 2835 mm. Gumiméret: 245/45 R18. Saját tömeg: 1660 kg-tól. Gyorsulás (0–100 km/h): 9,5 s. Végsebesség 216 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,0 l/100 km. Tesztfogyasztás: 4,8 l/100 km. CO₂ (WLTP): 130 g/km. Általános garancia: 4 év vagy 200 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 4 év. Fényezési garancia: 4 év vagy 200 000 km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: rugalmas. **Ára: 16 037 940 Ft**

+ ELŐNYEI

- Különleges forma
- Tágas utastér
- Kényelmes ülések
- Jó kilátás
- Elegendő rakodóhely
- Általánosan jó kidolgozás
- Biztonságos menettulajdonságok
- Menetkomfort (csendes utastér)
- Takarékos, erős motor
- Hatékony fék

– HÁTRÁNYAI

- Beszállás (alacsony tető)
- Magas rakodóperem
- Lassú startstop
- Pedálrend
- Kicsi kesztyűtartó
- Hátsó szellőzés csak menüből állítható
- Érintős kormánygombok

főtengely, a motort autópályán gyakorlatilag nem hallani.

Felszereltség

Az optikai tuningos R-Line a középső komfortszint az Elegance és az R között, 16 millió forinttól hozható el, többek között LED fényszórókkal, adaptív tempomattal, sávtartóval, vetített műszeregység-gel, 8,0 colos érintőképernyővel, háromzónás automata légkondíval és 18 colos alufelnikkel.

Összegzés

A látványos köntösbe bújtatott, de technikájában szorosan a Passathoz igazodó kombival el lehet különülni a középkategória átlagától, akár cégautónak választva is.

TA

TESZTNAPLÓ

**BMW M340d xDrive
Touring aut.**



Megy a gőzös

Hibátlan a lemezmunka, a 19 colos alufelnikért már fizetni kell, akárcsak a lézeres fény-szórókért

NEM VICC: EZZEL AZ MES CSOMAGGAL A 3-AS DÍZEL KOMBI DINAMIKÁBAN NAGYOBBAT ÜT, MINT ANNAK IDEJÉN A FERRARI TESTAROSSA.

Nem igazi M modell, de az M340d így is sokkal többet

tud, mint amire a hétköznapiak során szükség van.

Karosszéria, utastér

A Touring nem nő túl a lépcsőshátú 3-ason, tengelytávja változatlanul 2851 mm, hossza elhanyagolható 4 mm-rel több (4713 mm). Az ajtók szélesre tárhatók, az üléspozíció elől mély – az ülőlap magassága a talajtól 420–500 mm. Az elektromos deréktámasz (a vezetőnél) feláras, a sportülé-

sek tág határok között állíthatók, oldaltartásuk légkamrákkal szabályozható; a fűthető kormány is kelően sokat mozog, a jó pedálrenddel hibátlan a vezetési pozíció. A kilátás körülményes, takarnak az A oszlopok és a tükrök, viszont a panorámakamera az egyik legjobb, akárcsak a head-up kijelző. A vetített műszeregység szerényen konfigurálható, parancsokat hanggal (nem magyarul) és gesztusokkal is adhatunk. A hely elől bő és

+ ELŐNYEI

- Színvonalas kidolgozás
- Könnyű beszállás
- Tágas utastér
- Kényelmes ülések
- Infotainment kezelése
- Variálható csomagtér
- Kiváló hajtáslánc
- Vezetékettség
- Menetteljesítmények
- Fogyasztás

– HÁTRÁNYAI

- Hiányzó koccanásvédelem
- Kátyútűrés
- Drága extrák
- Élettelen kormányzás



Csak a műszeregység M340d felirata jelzi, hogy nem 318d-ben ülünk. A kormány fűthető

elegendő a rakodási lehetőség. A 3-as hátul sem szorít, de két felőrtre méretezett, középen széles és magas a kardánalagút, az ülőlap csak a széleken formázott. Itt is van elég kacattartó és szellőző. A csomagtér 500–1510 l-es, a támlák gombnyomással is dönthetők, érdekesség a nyitható szélvédő és a csúszásgátló: utóbbi felemelkedő négy sánnal automatikusan rögzíti a csomagokat, ha az autó 13%-nál (5,8 foknál) jobban megdől, vagy nyitva van a hátsó ajtó és a sebesség 5 km/h fölötti.

Motor, erőátvitel

Ez a 3,0 l-es, soros hathengeres turbódízel könnyen boldogul a nagyobb BMW-kkel is, itt a 3-asban valósággal lubickol: 340 LE-t



Jól tartanak az első ülések, a bőrkárpithoz pluszpénzért sincs szellőztetés, csak fűtés. Hátul sem szűk a 3-as, de két felnőttre méretezett



Külön nyitható a hátsó üveg, az üléstámlák gombnyomásra is döntethetők. A kalaptartónak mindig van helye az álpadlóban

és 700 Nm-t tud, ehhez a 48 V-os könnyű hibridrendszer még 11 LE-t ad hozzá. A startstop észrevétlen, 2000/perc alatt sincs erőhiány, de e fölött 4000-ig vastag csövön ömlik a nyomaték, a gyorsulás (0-100 km/h: 4,8 s), a rugalmasság élményszerű. Érthető módon csak nyolcas automata váltóval és összerékhajtással él ez a kombináció, előbbi a karral, vagy a kormányfülekkel is pöcögtethető. A fogyasztás trükkös, a számítógép a lendületből gurulásokat nem kalkulálja bele, márpedig 673 km-ből 117-et (!) így tettünk meg, s a tesztátlag ezért nem a mutatott 6,2, hanem tankolás szerint 7,2 l/100 km-lett, ami még mindig kedvező ilyen teljesítmény mellett.

Vezetés, menettulajdonságok

A bődületes erő könnyen uralható, az adaptív felfüggesztés, az M-es fék, a 2,1 fordulatot hiper-

MŰSZAKI ADATOK

Soros hathengeres, közvetlen befecskendezéses, közös csöves turbódízel motor, könnyű hibridrendszerrel, elől hosszában beépítve. Négy felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 2993 cm³. Furat x löket: 90,0x84,0 mm. Teljesítmény: 340 LE/250 kW (4400/min). Nyomaték: 700 Nm (1750-2250/min). Nyolcfokozatú bolygó-műves automata váltó, lamellás kuplungos összerékhajtás. Elöl kettős keresztlengekáross, hátul multilink felfüggesztés, adaptív csillapítás, elől-hátul hűtött tárcsafékek, ESP. Csomagtér 500–1510 l. Üzemanyagtartály: 59 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4713x1827x1440 mm. Tengelytáv: 2851 mm. Gumiméret: elől 225/40 R19, hátul 255/35 R19. Saját tömeg: 1880 kg-tól. Gyorsulás (0–100 km/h): 4,8 s. Végsebesség 250 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,1-6,7 l/100 km. Tesztfogyasztás: 7,2 l/100 km. CO₂ (WLTP): 160-177 g/km. Általános garancia: 2 év. Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia 12 év. Szervizciklus: 30 ezer km vagy 2 év.

Ára: 22 548 000 Ft

közvetlen kormány pontossága mind-mind dicsérhető. A tapadás, az ívmenet bolondbiztos, a 19 colos alufelnikre szerelt elől /40-es, hátul /35-ös gumikkal a kátyútűrőssz, de a gördülési komfort még ezekkel az extrém abroncsokkal sem kellemetlenül zötyögős. A menetvezérlő valóban eltérő karakterekkel ruhazza fel az izmos kombit, csak a kormányzás steril érzete az, ami végig megmarad, bár tegyük hozzá, itt Ecóban is olyan dinamikát kapunk, ami messze átlag feletti. A motornak nemcsak az erőleadása, a hangja is kellemes, mindig hallható a sejtelmes morgás a háttérben, ami soha nem zavaró. Autópályán nyolcadikban 130-nál 1750-et forog a főtengely, a zajok közül a gördülése említhető.

Felszereltség

Igazi presztízsmodell, alaphangon 22,5 milliót kell érte leszurkolni, de ilyet „mezítláb” senki nem vesz, az extráért pedig fizetni kell – ha nagyvonalúan szórjuk az ikszeket a megrendelőlapra, könnyen 30 millió fölé szaladhatunk.

Összegzés

Az M340d a jómódú, sportos, de racionális családapák ideális választása. Minden praktikus trükk tud, amit a 3-as kombi, nem fogyaszt sokat, ugyanakkor kiváló utazó- és sportos autó.

PA



Sem a hossza, sem a tengelytávja nem nyúlt meg a limuzinhoz képest. A színes féknyereg az M-es csomag része

TESZT Volkswagen Golf Variant Style 1.5 eTSI aut.

Szerényen, krómmal díszített a Style, a diódás fényszórók igazodnak az időjárási körülményekhez és statikus kanyarfény is van



Családban marad

A NORMÁL ÖTAJTÓS UTÁN KÖNNYŰ HIBRID KOMBIKÉNT IS KIPRÓBÁLTUK A NYOLCAS GOLFOT.

A Golf története 1974 óta íródik, de a Volkswagennél csak közel 20 évvel később, 1993 tavaszán gondoltak arra, hogy akik kompakt kombit szeretnének, azok lehetőleg ne vegyenek Ford Escortot, Opel Kadettet, vagy mást. Ekkor, a harmadik generációval jelent meg az első Golf Variant, amely időközben az alapváltozatok közé verekedte be magát és minden modellváltásnál újjászületik; az éppen egy éve próbált (*Az Autó 2021/1.*) nyolcas is kapható már ilyen puttynos kiadásban. Erre a kategóriára jellemző, hogy a kombi méretben jócskán leköri az alapjukat adó három- és/vagy ötajtós társait, és így van ez a Golfnál is: a Variant tengelytávja 50, tel-



Kissé élettelen, nem különösebben otthonos a környezet, de jók az anyagok és zöreijmentes az összeszerelés. A fekete felület tükröződése és porosodása zavaró



Kényelmes a vezetőülés, az utasnak állítható combtámasz már nem jut, ahogy a hátsó ajtókról is lespórolták a dekorbetétet. Az öblös ajtózsombok szövethéleése jó pontot ér



Nagyvonalúbb a helykínálat, mint az ötajtósban, az ülőlap hossza a széleken 490 mm



Lehetne szellősebb a pedálrend. A bal térdhez nem tettek kis tárolót



Fogyasztását tekintve már-már a dízelekkel versenyez az eTSI könnyű hibrid. Akinek több erő kell, 130 helyett 150 LE-s, 200 helyett 250 Nm nyomatékú 1,5-öst is vehet



Ennél rendezettebb nem is lehetne a középkonzol, a kis váltópöccök hasonló, mint a Porschékben, de láttunk már ilyet Skodában is

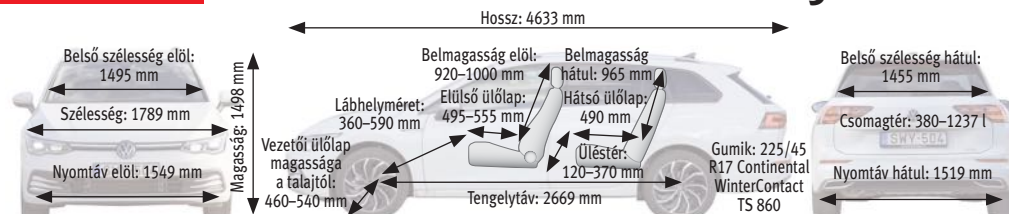
A VOLKSWAGEN GOLF VARIANT ÉS LEGFŐBB KONKURENSEI*

	Volkswagen Golf Variant 1.5 eTSI	Kia Ceed Kombi 1.5 T-GDI 48V Hybrid	Renault Megane Grandtour TCe 140 EDC	Skoda Octavia Combi 1.5 TSI e-TEC
Hengerűrtartalom [cm³]	1498	1482	1333	1498
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	130/96(5000–6000)	160/117(5500)	140/103(5000)	150/110(5000–6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	200(1400–4000)	253(1500–3200)	240(1600)	250(1500–3500)
Váltó [fokozat/üzem]	7/robot	7/robot	7/robot	7/robot
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	9,4	8,8	10,0	8,6
Végsebesség [km/h]	213	210	205	224
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,6	5,6	5,8	5,4
CO ₂ [g/km]	128	126	132	123
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4633x1789x1498	4600x1800x1465	4626x1814x1449	4689x1829x1468
Tengelytáv [mm]	2669	2650	2712	2686
Csomagtér [l]***	611–1642	512–1581	471–1504	640–1700
Alapár [Ft]**	10 088 680	8 299 000	8 799 000	10 282 990

— A legjobb érték * Hasonló teljesítményű, az adott benzinmotorral legalacsonyabb felszerelésű, automata váltós modellek ** Bruttó listáár, kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

ADATLAP

VOLKSWAGEN GOLF VARIANT STYLE 1.5 eTSI AUT.



MOTOR: Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű, turbós benzinmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1498 cm³. Furat: 74,5 mm, löket: 85,9 mm. Sűrítési arány: 10,5:1. Teljesítmény: 130 LE/96 kW (5000–6000/min). Nyomaték: 200 Nm (1400–4000/min). 12 V-os, 59 Ah-s akkumulátor. 48 V-os könnyű hibridrendszer.

ERŐÁTVITEL: Hétfokozatú, duplakuplungos robotváltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség hetedik fokozatban 1000/min-nél: 50 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkar. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, hátsó kerekre ható elektromos rögzítőfék, ESP, 2,5 fordulat, elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötiléses, önördő acélkarosszéria. Saját tömeg 1410 kg-tól. Üzemanyagtartály: 45 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 9,4 s. Végsebesség: 213 km/h. Fogyasztás (vegyes, WLTP): 5,6 l/100 km. CO₂ (vegyes, WLTP): 128 g/km. Tesztátlag: 6,3 l/100 km.*
* Saját mérés kb. 70%-ban városi használat, egy-három személy, 3 és 17 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 2 év (meghosszabbítható, 4 év vagy 200 000 km). Védőszárny szolgáltatás: 4 év. Fényezési garancia: 4 év vagy 200 000 km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: rugalmas.

A LIFE ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hat légzsák, Isofix, autonóm vészfék, fáradtságérzékelő, sávtartó, elektromos rögzítőfék, Auto Hold, távirányítású központi zár, LED fényszórók, LED hátsó lámpák, automata világításkapcsoló, elektromosan állítható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, automata légkondi, belső hangulatvilágítás (10 színben), digitális műszeregység, magasságban állítható vezető- és utasülés (vezetónél deréktámasszal), kulcsnélküli indítás, fedélzeti számítógép, adaptív tempomat, parkolóradarok (elöl-hátul), infotainment (8,25 colos érintőképernyővel), okostelefon tükrözés (Mirror Link), bőrbevonatú kormányról vezérelhető audiorendszer (7 hangszóró, rádió/DAB/MP3/USB), 4 db USB Type-C csatlakozó (hátul csak töltésre), Bluetooth-telefonkihangsóító, osztottan dönthető hátsó üléstámla, 16 colos alufelni készlet, acél mankókerék.

Ára: 10 088 680 Ft. Akciós ára: 9 288 680 Ft

A STYLE KIVITEL TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Króm külső dekoráció, mikroplüss kárpitozás, LED fényszóró statikus kanyarfénnyel és időjárás érzékelővel, LED fénycsik a hűtőmaszkon, sávtartó elsősegély funkcióval, belső hangulatvilágítás (30 színben), infotainment 10,0 colos érintőképernyővel, elektromosan állítható komfort vezetőülés deréktámasszal és masszázsszal, esőszensor, háromzónás automata légkondi, 17 colos alufelni készlet.

Ára: 10 836 710 Ft. Akciós ára: 10 036 710 Ft

jes hosszúsága 349 mm-rel több az ötajtósénál, előbbi szinte teljes egészében a második sor lábtérét növeli. Szemből csak a tetősínek árulkodnak, hogy kombival van dolgunk, míg oldalról a B oszloptól hátrafelé figyelhetők meg változások. Az enyhén lejtő tetővel mellőzték az unalmas, cipős dobozra emlékeztető formát, nagyobb a hátsó túlnyúlás is, a karosszériát lezáró D oszlop pedig nem olyan vaskos, mint alapesetben (az ötajtósón) a jellegzetes C. Jó hír, hogy a Variant rakodópereme alacsonyabb, 67 helyett itt csupán 59 centi magasra kell felemelni a csomagokat, az ajtó elektromosan is nyílhat-csukódhat. Belül az első sorban nincs semmi újdonság a korábban elmondottakhoz képest, illetve annyi, hogy az automata váltós kiviteleknél apró pöccökké zsugorodott a markolat. A rend tetszett: a vezető jobb kezéhez közel, logikusan, egymás alatt sorakozik a start-stop gombja, a P rögzítő, az irányváltó, az elektromos rögzítőfék és az Auto Hold kapcsolója. Ezekon kívül fizikai gombokat csak az ajtókon és a kormányon talál-



KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Általános kidolgozási minőség
- + Beszállás
- + Kilátás (elől)
- + Helykínálat
- + Ülések kényelme
- + Kacattartók száma
- + Nagy csomagtartó
- + Alacsony rakodóperem
- + Utazási komfort
- + Biztonságos menettulajdonságok
 - Érintőkapcsolók erőltetése
 - Légkondi kezelése
 - Tükröződő dekoráció

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Karakterisztika
- + Váltó

BIZTONSÁG

- + Hatékony fék
- + Adaptív rekuperáció
- + Vezetősegédék alapon

KÖLTSÉGEK

- + Fogyasztás
- + Várható értékeltartás
- + Felszereltség
- Ár

Országúton 4,7 l-es vegyes fogyasztást és összesen 930 km-es hatótávot jelzett a fedélzeti számítógép (felül). Az infotainment működésében még akadnak döccenők, a navigáció többször is lefagyott



Alapáron kap háromzónás automata légkondit a Style. A nagy kenguruzsebek fölé két-két kisebbet is varrtak az üléstámlákra



Befelé 1060 mm mély, a kerékdobok között 1010 mm széles a csomagtartó, a rakodóperem magassága 590 mm, ez kedvezően alacsony

ni, utóbbiak kezelése szerintünk jobb, mint a más Volkswagenekben (pl. az Arteonban) próbált érintős megoldásúak. A nyomogatós világításvezérlőt nem szükséges piszkálni, Auto állásban mindent elintéz, a távfényt ügyesen, időben kapcsolgatja, nem vakítja el a szembejövőket – maguk a LED-es fényszórók is hatékonyak és rossz időben szélesebb fénycsávával világítanak. A műszerek vetítették, többféle grafika választható, a színek (az infotainment kijelzőjén is) a beállított – jelen esetben 30 féle – hangulatfényhez igazodnak. Ez utóbbira több időt pazaroltak a tervezők, mint kellett volna (egyszínű, kétszínű, sávós, tervezett színtémák, egyéni beállítás), inkább egy rendes, nem pedig kényszeresen menübe száműzött légkondi vezérlőn, valamint a kényelmetlenül használható csúszkás felület megvilágításán kellett volna gondolkodni. A fedélzeti rendszer egyébként nincs túlbonyolítva, de az

okostelefonokra hajazó szisztema igényel némi tanulást; a főmenü oldalai kézmozdulattal (érintés nélkül) is lapozhatók, az egyszerűbb használhatóságért a légkondit és a vezetőségédeket dedikált gombbal is elérhetjük. Minket zavart a műszeregyeséget és a 10,0 colos érintőképernyőt magába foglaló lakk fekete plastik keret tükröződése; az ujjnyomatok, a por ellen napi szinten kell küzdeni, hű társunkkal, a mikroszálas kendővel. A vezetőnél széria a szerényebben felszerelt Lifehoz pluszpénzért megvehető komfortülés, a memóriánál és az elektromos mozgatsnál is fontosabb a szabályozható támlaív, valamint a 495–555 mm között állítható ülőlap. A manapság divatos SUV-okhoz képest az üléspozíció mély (az ülőlap talajtól mért magassága 460–540 mm), de a kilátás – különösen előre – jó, a kormányoszlop tág határok között mozog, a pozitív képbe csak a szűk pedálrend rondít bele: a fék kerül-

hetett volna távolabb a gáztól. A helykínálat szellős, sem szélében, sem magasságban nem szorít a Golf és a személyes holminknak is jut elegendő tároló – itt újfent dicsérjük a szövettel bélelt ajtózsebeket. Hául nagyobb a lábtér, mint az ötajtósban, a belmagasság a mérésünk szerint gyakorlatilag változatlan (965 mm), az üléstámlákra három-három kenguruzsebet varrtak, a kartámasz pohártartós, az ajtókon itt is hangulatfény dereng, egyedül dekorációra nem futotta. Középen magas a padlómerővítő, a lábtérbe benyúló konzolra szellőzők és USB C töltők kerültek (a háromzónás légkondi széria), a pad két személyre formázott. A Variant aduása az ötajtóssal szemben egyértelműen a kisebb hangárral vetekező csomagtartó, amely alpból 380 helyett 611 l-es és az osztottan dönthető üléstámlákkal jelentősen, 1642 l-ig bővíthető (az előd hetes Golf Varianté 605–1620 l volt). Az álpadló alá mankókerék is kerülhet.

A 48 V-os könnyű hibridek benzinmotorjai eTSI jelölést kapnak, az 1,5-ös négyhengeresből 130 és 150 LE-s választható, nekünk most a szerényebb jutott. Valóságos bűvészdobozról van szó: Miller-ciklus, közvetlen befecskendezés, változó vezérlés, változó geometriájú turbó és részterhelésnél hen-

Csak 1993 óta kapható kombi a Golfból. A 17 colos alufelniknél nem kell nagyobb, a gördülési komfort a 16-os garnitúrával még jobb



gerlekapcsolás is szerepel a reper-toárban. A generátoros startstop működése észrevétlen, ahogy a kéthengeres üzem is csak a műsze-
rek között felvillanó feliratból derül ki; a motorfék nélküli lendületből gurulásnál (vitorlázásnál) szokatlan, hogy a motor autópálya tempónál is leáll(hat), amit a fordulatszám-mérő mutatója jelez. Ezt a hajtásláncot hétfokozatú, dupla-kuplungos robotváltóval kínálják a németek – kézi egyáltalán nincs –, a működése gyors, kézzel is pöcög-tethető, a hajtás az első kereke-ké. A normál 1.5 TSI-vel tavaly 6,1 l-es fogyasztást mértünk, most a nagyobb és nehezebb, automa-ta könnyű hibriddel úgy lett 6,3 l/100 km a tesztátlag, hogy sokkal többet mentünk városban, jellem-zően hidegebb időben. Ha nyugodt stílusban, egyenletes tempóban haladunk, akkor országúton 5,0 l alá menni sem művészet, a 45 l-es tankkal ilyenkor 900 km fölötti valós hatótáv adódhat.

A Golf Variant vezetése nem tartogat izgalmakat, sem kellemetlen meglepetéseket. A technika ehhez mérten egyszerű, elől a kategóriában sztenderdnek számí-tó McPherson, hátul csatolt lengő-karos a felfüggesztés, a kényelmes rugózás és a csillapítás összhangja remek, a 17 colos alufelnikre húzott /45-ös gumikkal a menetkomfor-

Magasságában és hosszában is állítható a középső kartámasz, alatta szokás szerint kis tároló van. A kesztyűtartó mérete átlagos

ton még éppen nem esik csorba. A 2,5 fordulatos kormány pontos, bár érzetre a szokásos sterilség emlí-tethető, a négy tárcsafék hatékony. Problémák ívmenetben sincsenek, a vezetőségdek közül azonban túl-buzgó a sávtartó és a frontális ütkö-zésre figyelmeztető. Visszatérve a fékezésre, az adaptív rekuperáció hamar megszokható – és szerin-tünk megszerethető. A Golf auto-matikusan igazodik az előtte haladó jármű tempójához, ezzel is töltve a hibrid rendszer akkumulátorát, míg az adaptív tempomat figyelem-be veszi a navigáció adatait. Ennek alapján lassít a kanyarok, a kör-forgalmak előtt (ezeket elhagyva visszaáll a beállított sebességre), figyel a táblák jelzéseire, valamint a lakott területekre is. A 130 LE-s teljesítmény untig elegendő a hét-köznapok során (0–100 km/h: 9,4 s, 213 km/h), hetedikben 90-nél 1800, 130-nál 2600/perc a fordulát; a gázt padlóig taposva a DSG váltó szem-pillantás alatt negyedikebe kapcsol vissza, a gyorsítás azonnal érezhető. Az erő 1500-tól lineárisan érkezik, a 200 Nm csúcsnyomaték szokatlanul alacsony 1400/percnél jelentkezik. A zajok (motor, gördülés, menet-



szél) csak visszafogottan jutnak be a kabinba, a Golf-fal a hosszú utak megtétele sem fárasztó.

Itthon sorrendben Life, Style és R-Line kivitelekben választható „józan” Variant, a 320 LE-s, összeke-rekes Variant R teljesen más kávé-ház. Igazából már a belépő Life is tartalmazza a legszükségesebb dol-gokat (lásd az adatlapon), a Style többek között némi dekorációval, okosabb fényszóróval, háromzónás légkondíval, komolyabb infotain-ment rendszerrel, komfort vezető-üléssel és 16 helyett 17 colos alu-felnikkel ad többet. A 10,8 milliós alapár a „szalonba belépve” rögtön 800 ezerrel csökkenhet, de a fenn-maradó tízmilliós nagyságrend még az általánosan jó minőség ellenére is nehezen értelmezhető összeg egy hagyományos, kompakt családi kombi esetében.

A teszt konklúziója voltaképpen ugyanaz, mint tavaly: a nyolcas Golf kombiként sem okoz csalódást, sőt vitathatatlanul praktikusabb az ötajtósnál, miközben kényelme, vezethetősége nem igényel kompromisszumot, ahogy a könnyű hibrid fogyasztása is kedvező. A 21. századi digitális részleteket, így az állandó képernyő- és kapcsolóbök-dőst azonban meg kell szokni, ez alól nincs kibúvó.

Geosits Pál



Márkaképviselők újautó-árjai

LISTÁNKON AZ IMPORTŐRÖK ÁLTAL LAPZÁRTAKOR KÖZÖLT KISKERESKEDELMI BRUTTÓ ÁRAK SZEREPELNEK. AZ ÉRTÉKEK AZONBAN CSAK IRÁNYÁRAK, UGYANIS A LEGTÖBB KERESKEDŐ NAPI DEVIZAÁRFOLYAMON SZÁMOLJA AUTÓINAK AKTUÁLIS ÁRÁT. AZ ÁBÉCÉSORENDBE ÁLLÍTOTT MODELLNEVEK UTÁN AZ AUTÓ TELJESÍTMÉNYÉT LÓERŐBEN, MAJD AZ AJTÓK SZÁMÁT, VÉGÜL AZ ÁRAKAT EZER FORINTBAN KÖZÖLJÜK. TÁBLÁZATUNKAT 2021. DECEMBER KÖZEPÉN ZÁRTUK LE. AZ EMISSZIÓS ELŐÍRÁSOKNAK VALÓ MEGFELELÉS, VALAMINT A LEHETSÉGES MODELLVÁLTÁSOK MIATT, A TÁBLÁZATBAN FELTÜNTETETT MÁRKÁKNÁL ELŐFORDULHAT, HOGY ADOTT TÍPUSOK ÉS/VAGY TÍPUSVÁLTOZATOK NEM RENDELHETŐK A MÁRKAKERESKEDŐKNÉL. ÖSSZEÁLLÍTÁSUNK TÁJÉKOZTATÓ JELLEGŰ.

LE Ajtó P (ezer)			LE Ajtó P (ezer)			LE Ajtó P (ezer)			LE Ajtó P (ezer)			LE Ajtó P (ezer)			LE Ajtó P (ezer)		
ALFA ROMEO			RS Q3 SB TFSI 4x4 aut.			Q5 50 TDI 4x4 aut.			TTS Coupe 4x4 aut.			220i Gran Tourer aut.			440i Gran Coupe 4x4 aut.		
Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.			Q3 SB 35 TDI aut.			SQ5 TDI MH 4x4 aut.			TTRS Coupe 4x4 aut.			216d Gran Tourer			418d Gran Coupe		
1138 Bp., Madarász Viktor u. 47. A-B épület			Q3 SB 35 TDI 4x4			A6 45 TFSI MH aut.			TT Roadster 40 TFSI aut.			218d Gran Tourer			420d Gran Coupe		
Tel.: 458-3100			Q3 SB 35 TDI 4x4 aut.			A6 45 TFSI MH 4x4 aut.			TT Roadster 45 TFSI			218d Gran Tourer 4x4 aut.			430d Gran Coupe aut.		
			Q3 SB 40 TDI 4x4 aut.			A6 55 TFSI MH 4x4 aut.			TTS Roadster 4x4 aut.			220d Gran Tourer aut.			435d Gran Coupe 4x4 aut.		
			A4 35 TFSI MH			A6 55 TFSI Hyb. 4x4 aut.			TTRS Roadster 4x4 aut.			220d Gran Tourer 4x4 aut.			Z4 sDrive20i		
			A4 35 TFSI MH aut.			A6 35 TDI MH aut.			BMW BMW Magyarországi Kft. 2220 Vecsés, Lőrinci út 59. Tel.: 06-29/555-100			X2 sDrive18i			Z4 sDrive30i aut.		
			A4 40 TFSI MH aut.			A6 40 TDI MH aut.						X2 sDrive20i aut.			Z4 M 4x4 aut.		
			A4 45 TFSI MH 4x4 aut.			A6 40 TDI MH 4x4 aut.						X2 xDrive20i 4x4 aut.			X4 xDrive20i 4x4 aut.		
			A4 30 TDI MH aut.			A6 45 TDI MH 4x4 aut.						X2 xDrive25e 4x4 aut.			X4 xDrive30i 4x4 aut.		
			A4 35 TDI MH aut.			A6 50 TDI MH 4x4 aut.			i3 aut.			X2 M35i 4x4 aut.			X4 M40i 4x4 aut.		
			A4 40 TDI aut.			S6 TDI MH 4x4 aut.			iX xDrive40			X2 sDrive16d			X4 M 4x4 aut.		
			A4 40 TDI 4x4 aut.			A6 Avant 45 TFSI MH aut.			iX xDrive50			X2 sDrive18d			X4 xDrive20d 4x4 aut.		
			A4 45 TDI 4x4 aut.			A6 Avant 55 TFSI MH 4x4 aut.			118i			X2 xDrive18d 4x4			X4 xDrive30d 4x4 aut.		
			S4 TDI MH 4x4 aut.			A6 Avant 55 TFSI Hyb. 4x4 aut.			128ti			X2 sDrive20d aut.			X4 M40d 4x4 aut.		
			A4 Avant 35 TFSI MH			A6 Avant 35 TDI MH aut.			M135i 4x4 aut.			X2 xDrive20d 4x4 aut.			530i aut.		
			A4 Avant 35 TFSI MH aut.			A6 Avant 40 TDI MH aut.			116d			X2 xDrive25d 4x4 aut.			530i aut.		
			A4 Avant 40 TFSI MH aut.			A6 Avant 40 TDI MH 4x4 aut.			118d			318i aut.			530i 4x4 aut.		
			A4 Avant 40 g-tron aut.			A6 Avant 45 TDI MH 4x4 aut.			120d aut.			320i aut.			530e aut.		
			A4 Avant 45 TFSI MH 4x4 aut.			A6 Avant 45 TDI MH 4x4 aut.			120d 4x4 aut.			320i 4x4 aut.			530e 4x4 aut.		
			RS4 Avant TFSI 4x4 aut.			A6 Avant 50 TDI MH 4x4 aut.			X1 sDrive18i			330i aut.			540i aut.		
			A4 Avant 30 TDI MH aut.			S6 Avant TDI MH 4x4 aut.			X1 sDrive20i aut.			330i 4x4 aut.			540i 4x4 aut.		
			A4 Avant 35 TDI MH aut.			A6 allroad 55 TFSI MH 4x4 aut.			X1 xDrive20i 4x4 aut.			330e aut.			M550i 4x4 aut.		
			A4 Avant 40 TDI aut.			A6 allroad 45 TDI MH 4x4 aut.			X1 xDrive25e 4x4 aut.			M340i 4x4 aut.			M5 4x4 aut.		
			A4 Avant 40 TDI 4x4 aut.			A6 allroad 50 TDI MH 4x4 aut.			X1 xDrive25i 4x4 aut.			M3			518d aut.		
			A4 Avant 45 TDI 4x4 aut.			A6 allroad 55 TDI MH 4x4 aut.			X1 sDrive16d			M3 Competition aut.			520d aut.		
			S4 Avant TDI MH 4x4 aut.			e-tron 50 4x4 aut.			X1 sDrive18d			316d aut.			520d 4x4 aut.		
			A4 allroad 45 TFSI MH 4x4 aut.			e-tron 55 4x4 aut.			X1 xDrive18d 4x4			318d			530d aut.		
			A4 allroad 40 TDI 4x4 aut.			e-tron SB 50 4x4 aut.			X1 sDrive20d aut.			320d			530d 4x4 aut.		
			A4 allroad 45 TDI 4x4 aut.			e-tron SB 55 4x4 aut.			X1 xDrive20d 4x4 aut.			320d 4x4 aut.			540d 4x4 aut.		
			A5 Coupe 40 TFSI MH aut.			A7 SB 45 TFSI MH aut.			X1 xDrive25d 4x4 aut.			330d 4x4 aut.			M550d 4x4 aut.		
			A5 Coupe 45 TFSI MH aut.			A7 SB 45 TFSI MH 4x4 aut.			218i Coupe			M340d 4x4 aut.			520i Touring aut.		
			RS5 Coupe TFSI 4x4 aut.			A7 SB 55 TFSI MH 4x4 aut.			220i Coupe aut.			318i aut.			530i Touring aut.		
			A5 Coupe 35 TDI MH aut.			RS7 SB TFSI MH 4x4 aut.			230i Coupe aut.			320i Touring aut.			530i Touring 4x4 aut.		
			A5 Coupe 40 TDI aut.			A7 SB 40 TDI MH aut.			M240i Coupe aut.			330i Touring aut.			540i Touring 4x4 aut.		
			A5 Coupe 40 TDI 4x4 aut.			A7 SB 40 TDI MH 4x4 aut.			M240i Coupe 4x4 aut.			330i Touring 4x4 aut.			518d Touring aut.		
			A5 Coupe 45 TDI 4x4 aut.			A7 SB 45 TDI MH 4x4 aut.			218d Coupe			M340i Touring 4x4 aut.			520d Touring aut.		
			A5 Coupe 50 TDI 4x4 aut.			A7 SB 50 TDI MH 4x4 aut.			220d Coupe			318d Touring			520d Touring 4x4 aut.		
			S5 Coupe TDI MH 4x4 aut.			S7 SB TDI MH 4x4 aut.			220d Coupe 4x4 aut.			320d Touring			530d Touring aut.		
			A5 SB 40 TFSI MH aut.			Q7 55 TFSI MH 4x4 aut.			218i Gran Coupe			320d Touring 4x4 aut.			530d Touring 4x4 aut.		
			A5 SB 45 TFSI MH aut.			Q7 50 TDI MH 4x4 aut.			M235i Gran Coupe 4x4 aut.			330d Touring 4x4 aut.			540d Touring 4x4 aut.		
			RS5 SB TFSI 4x4 aut.			SQ7 TDI 4x4 aut.			216d Gran Coupe aut.			M340d Touring 4x4 aut.			M550d Touring 4x4 aut.		
			A5 SB 35 TDI MH aut.			A8 55 TFSI MH 4x4 aut.			220d Gran Coupe aut.			X3 xDrive20i 4x4 aut.			X5 xDrive40i 4x4 aut.		
			A5 SB 40 TDI aut.			A8L 55 TFSI MH 4x4 aut.			218i Cabrio			X3 xDrive30i 4x4 aut.			X5 xDrive45e 4x4 aut.		
			A5 SB 40 TDI 4x4 aut.			A8 60 TFSI MH 4x4 aut.			220i Cabrio aut.			X3 xDrive30e 4x4 aut.			X5 M50i 4x4 aut.		
			A5 SB 45 TDI 4x4 aut.			A8L 60 TFSI MH 4x4 aut.			230i Cabrio aut.			X3 M40i 4x4 aut.			X5 M 4x4 aut.		
			A5 SB 50 TDI 4x4 aut.			S8 TFSI MH 4x4 aut.			M240i Cabrio aut.			X3 M 4x4 aut.			X5 xDrive25d 4x4 aut.		
			S5 SB TDI MH 4x4 aut.			A8 50 TDI MH 4x4 aut.			M240i Cabrio 4x4 aut.			X3 sDrive18d aut.			X5 xDrive30d 4x4 aut.		
			A5 Cabrio 40 TFSI MH aut.			A8L 50 TDI MH 4x4 aut.			218d Cabrio			X3 xDrive20d 4x4 aut.			X5 xDrive40d 4x4 aut.		
			A5 Cabrio 45 TFSI MH 4x4 aut.			A8 60 TDI MH 4x4 aut.			218d Cabrio aut.			X3 xDrive30d 4x4 aut.			X5 M50d 4x4 aut.		
			S5 Cabrio TFSI 4x4 aut.			A8L 60 TDI MH 4x4 aut.			220d Cabrio			X3 M40d 4x4 aut.			630i Gran Turismo aut.		
			A5 Cabrio 35 TDI MH aut.			Q8 55 TFSI MH 4x4 aut.			216i Active Tourer			iX3			640i Gran Turismo aut.		
			A5 Cabrio 40 TDI aut.			RS Q8 TFSI 4x4 aut.			218i Active Tourer			420i Coupe aut.			640i Gran Turismo 4x4 aut.		
			A5 Cabrio 40 TDI 4x4 aut.			Q8 45 TDI MH 4x4 aut.			220i Active Tourer aut.			430i Coupe aut.			620d Gran Turismo aut.		
			A5 Cabrio 50 TDI 4x4 aut.			Q8 50 TDI MH 4x4 aut.			225i Active Tourer 4x4 aut.			M440i Coupe 4x4 aut.			620d Gran Turismo 4x4 aut.		
			Q5 45 TFSI MH 4x4 aut.			SQ8 TDI 4x4 aut.			225xe Active Tourer aut.			M4			630d Gran Turismo aut.		
			Q5 35 TDI MH aut.			R8 V10 4x4 aut.			216d Active Tourer			M4 Competition aut.			630d Gran Turismo 4x4 aut.		
			Q5 35 TDI 4x4 aut.			R8 V10 4x4 aut.			218d Active Tourer			220d Coupe aut.			640d Gran Turismo 4x4 aut.		
			Q5 35 TDI 4x4 aut.			R8 Spyder V10 4x4 aut.			218d Active Tourer 4x4 aut.			420d Coupe 4x4 aut.			X6 xDrive40i 4x4 aut.		
			Q5 40 TDI 4x4 aut.			R8 Spyder V10 4x4 aut.			220d Active Tourer aut.			420i Gran Coupe			X6 M50i 4x4 aut.		
			Q5 40 TDI 4x4 aut.			TT Coupe 45 TFSI			220d Active Tourer 4x4 aut.			420i Gran Coupe 4x4 aut.			X6 M 4x4 aut.		
			Q5 45 TDI 4x4 aut.						216i Gran Tourer			430i Gran Coupe aut.			X6 xDrive30d 4x4 aut.		
									218d Gran Tourer			440i Gran Coupe aut.			X6 xDrive40d 4x4 aut.		

www.azauto.hu **AZ AUTÓ** 37

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
Quanto 2.2 CRDe 4x4	120	5	6149
Goa Pick-up 2.2 CRDe 4x4	120	2	6337
Goa Double Cab Pick-up 2.2 CRDe 4x4	120	4	7080
Genio Double Cab 2.2 CRDe 4x4	120	4	6718
MAZDA			
Mazda Motor Hungary			
Budapest XII., Infopark sétány 1.			
Tel.: 464-5000			

Mazda2 1.5	90	5	5430
Mazda3 2.0 MH	122	5	7264
Mazda3 2.0 MH	150	5	8524
Mazda3 2.0 MH aut.	150	5	9274
Mazda3 2.0 MH	180	5	8314
Mazda3 2.0 MH aut.	180	5	9064
Mazda3 2.0 MH 4x4	180	5	9064
Mazda3 2.0 MH 4x4 aut.	180	5	10174
Mazda3 2.0 MH	122	4	7264
Mazda3 2.0 MH	150	4	8524
Mazda3 2.0 MH aut.	150	4	9274
Mazda3 2.0 MH	180	4	8314
Mazda3 2.0 MH aut.	180	4	9064
CK-3 2.0	121	5	6439
CK-3 2.0 aut.	121	5	8219
CK-30 2.0 MH	122	5	7674
CK-30 2.0 MH 4x4	150	5	10554
CK-30 2.0 MH 4x4 aut.	150	5	11304
CK-30 2.0 MH	180	5	8664
CK-30 2.0 MH aut.	180	5	10834
CK-30 2.0 MH 4x4	180	5	11164
CK-30 2.0 MH 4x4 aut.	180	5	11844
CK-30 1.8 CD	116	5	10114
CK-30 1.8 CD aut.	116	5	10864
MX-30 EV	143	5	10990
MX-5 1.5	132	2	8451
MX-5 2.0	184	2	10779
MX-5 RF 1.5	132	2	10426
MX-5 RF 2.0	184	2	11564
CK-5 2.0	165	5	8820
CK-5 2.0 4x4	165	5	10030
CK-5 2.0 4x4 aut.	165	5	11890
CK-5 2.5 4x4 aut.	194	5	12070
CK-5 2.2 CD	150	5	10330
CK-5 2.2 CD 4x4	150	5	10880
CK-5 2.2 CD 4x4 aut.	150	5	12600
CK-5 2.2 CD 4x4 aut.	184	5	12890
Mazda6 Sedan 2.0	145	4	9749
Mazda6 Sedan 2.0 aut.	165	4	10319
Mazda6 Sedan 2.5 aut.	194	4	11129
Mazda6 Sedan 2.2 CD aut.	184	4	12009
Mazda6 Sp.kombi 2.0	145	5	9749
Mazda6 Sp.kombi 2.0 aut.	165	5	10319
Mazda6 Sp.kombi 2.5 aut.	194	5	11129
Mazda6 Sp.kombi 2.2 CD	150	5	10779
Mazda6 Sp.kombi 2.2 CD aut.	184	5	12009
Mazda6 Sp.kombi 2.2 CD 4x4 aut.	184	5	13079

MERCEDES-BENZ			
Mercedes-Benz Hungaria Kft.			
Budapest XIII., Váci út 96-98.			
Tel.: 887-7000			

A 160	109	5	8144
A 180	136	5	8709
A 200	163	5	9733
A 220 4x4	190	5	12317
A 250 aut.	224	5	12470
A 250 4x4 aut.	224	5	13219
A 250 e	262	5	12025
A 35 AMG 4x4 aut.	306	5	15887
A 45 S AMG 4x4 aut.	421	5	21222
A 160 d	95	5	8670
A 180 d	116	5	9192
A 200 d aut.	150	5	10696
A 220 d aut.	190	5	12541
A 220 d 4x4 aut.	190	5	13284
A 180	136	4	8836
A 200	163	4	9860
A 220 4x4	190	4	12444

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
A 250 aut.	224	4	12597
A 250 4x4 aut.	224	4	13346
A 250 e	262	4	12152
A 35 AMG 4x4 aut.	306	4	16014
A 160 d	95	4	8797
A 180 d	116	4	9319
A 200 d aut.	150	4	10823
A 220 d aut.	190	4	12668
A 220 d 4x4 aut.	190	4	13411
CLA 180	136	4	9931
CLA 200	164	4	10642
CLA 220 4x4	190	4	13065
CLA 250	224	4	12832
CLA 250 4x4	224	4	13635
CLA 35 AMG 4x4 aut.	306	4	16461
CLA 45 S AMG 4x4 aut.	421	4	22036
CLA 180 d	116	4	10170
CLA 200 d aut.	150	4	11819
CLA 220 d aut.	190	4	12865
CLA SB 180	136	5	10203
CLA SB 200	163	5	11070
CLA SB 250	224	5	13239
CLA SB 250 4x4	224	5	14019
CLA SB 35 AMG 4x4 aut.	306	5	16848
CLA SB 45 S AMG 4x4 aut.	421	5	22417
CLA SB 180 d	116	5	10442
CLA SB 200 d aut.	150	5	12090
CLA SB 200 d 4x4 aut.	150	5	13095
CLA SB 220 d aut.	190	5	13304
CLA SB 220 d 4x4 aut.	190	5	14019
GLA 200	163	5	11482
GLA 250	224	5	13583
GLA 250 4x4	224	5	14327
GLA 35 AMG 4x4 aut.	306	5	17346
GLA 180 d	116	5	11578
GLA 200 d	150	5	12098
GLA 200 d 4x4	150	5	13224
GLA 220 d	190	5	13533
GLA 220 d 4x4	190	5	14277
B 160	109	5	8427
B 180	136	5	8876
B 200	163	5	9361
B 220 4x4	190	5	12088
B 250	224	5	12338
B 250 4x4	224	5	13140
B 250 e	262	5	12758
B 180 d	116	5	9464
B 200 d aut.	150	5	10829
B 200 d 4x4 aut.	150	5	12542
B 220 d aut.	190	5	12982
B 220 d 4x4 aut.	190	5	13725
GLB 180 aut.	136	5	11629
GLB 200 aut.	163	5	12282
Mazda6 Sp.kombi 2.2 CD	150	5	10779
GLB 250 4x4 aut.	224	5	15466
GLB 35 AMG 4x4 aut.	306	5	18239
C 180	156	4	10989
C 180 aut.	156	4	11808
C 200	198	4	12680
C 200 4x4	198	4	13394
C 300	272	4	14114
C 300 4x4	272	4	14985
C 300 e	333	4	15062
C 300 e 4x4	333	4	15845
C 400 4x4 aut.	333	4	17396
C 43 AMG 4x4 aut.	390	4	19781
C 63 AMG aut.	476	4	26823
C 63 S AMG aut.	510	4	29918
C 180 d	122	4	11431
C 200 d	160	4	11658
C 220 d aut.	194	4	12968
C 220 d 4x4 aut.	194	4	13654
C 300 d aut.	245	4	14910
C 300 d 4x4 aut.	245	4	15627
C 300 de	316	4	15845
C 180	156	5	11611

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
C 180 aut.	156	5	12438
C 200	198	5	13163
C 200 4x4	198	5	13870
C 300	272	5	14650
C 300 4x4	272	5	15529
C 300 e	333	5	15562
C 400 4x4 aut.	333	5	17974
C 43 AMG 4x4 aut.	390	5	20304
C 63 AMG aut.	476	5	27453
C 63 S AMG aut.	510	5	30520
C 180 d	122	5	11932
C 200 d	160	5	12167
C 220 d aut.	194	5	13410
C 220 d 4x4 aut.	194	5	14091
C 300 d aut.	245	5	15361
C 300 d 4x4 aut.	245	5	16073
C 300 de	316	5	16346
C 180 Coupe	156	2	12867
C 200 Coupe	198	2	13761
C 200 Coupe 4x4	198	2	14597
C 300 Coupe	272	2	15075
C 300 Coupe 4x4	272	2	15947
C 400 Coupe 4x4 aut.	333	2	17943
C 43 AMG Coupe 4x4 aut.	390	2	21398
C 63 AMG Coupe aut.	476	2	28386
C 63 S AMG Coupe aut.	510	2	31200
C 220 d Coupe	194	2	13939
C 220 d Coupe 4x4	194	2	14775
C 300 d Coupe aut.	245	2	15523
C 300 d Coupe 4x4 aut.	245	2	16359
C 180 Cabrio	156	2	15167
C 200 Cabrio	198	2	16060
C 200 Cabrio 4x4	198	2	16895
C 300 Cabrio	272	2	17372
C 300 Cabrio 4x4	272	2	18244
C 400 Cabrio 4x4 aut.	333	2	20241
C 43 AMG Cabrio 4x4 aut.	390	2	23902
C 63 AMG Cabrio aut.	476	2	30576
C 63 S AMG Cabrio aut.	510	2	33370
C 220 d Cabrio	194	2	16415
C 220 d Cabrio 4x4	194	2	17250
C 300 d Cabrio aut.	245	2	18000
GLC 200 4x4 aut.	211	5	14620
GLC 300 4x4 aut.	272	5	16829
GLC 300 e 4x4 aut.	333	5	17039
GLC 43 AMG 4x4 aut.	390	5	21873
GLC 63 S AMG 4x4 aut.	510	5	33472
GLC 200 d 4x4 aut.	163	5	15157
GLC 220 d 4x4 aut.	194	5	15748
GLC 300 d 4x4 aut.	245	5	16533
GLC 300 de 4x4 aut.	316	5	17750
GLC 400 d 4x4 aut.	330	5	19454
GLC 200 Coupe 4x4 aut.	211	5	16250
GLC 300 Coupe 4x4 aut.	272	5	18459
GLC 300 e Coupe 4x4 aut.	333	5	18544
GLC 43 AMG Coupe 4x4 aut.	390	5	23541
GLC 63 S Coupe AMG 4x4 aut.	510	5	35217
GLA 200 d Coupe 4x4 aut.	163	5	16661
GLC 220 d Coupe 4x4 aut.	194	5	17252
GLC 300 d Coupe 4x4 aut.	245	5	18254
GLC 300 de Coupe 4x4 aut.	316	5	19201
GLC 400 d Coupe 4x4 aut.	330	5	21427
EQC 400 4x4 aut.	408	5	26370
E 200 aut.	211	4	16771
E 200 4x4 aut.	211	4	17764
E 300 aut.	272	4	19896
E 300 e 4x4 aut.	333	4	21374
E 450 4x4 aut.	389	4	23375
E 53 AMG 4x4 aut.	457	4	28715
E 220 d aut.	194	4	17754
E 220 d 4x4 aut.	194	4	18781
E 300 de aut.	316	4	21264
E 300 de 4x4 aut.	316	4	22259
E 400 d 4x4 aut.	330	4	24119
E 200 aut.	211	5	18046
E 200 4x4 aut.	211	5	19259

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
E 450 4x4 aut.	389	5	24188
E 53 AMG 4x4 aut.	457	5	30064
E 220 d aut.	194	5	24523
E 220 d 4x4 aut.	194	5	24523
E 300 de aut.	316	5	22122
E 300 de 4x4 aut.	316	5	23116
E 400 d 4x4 aut.	330	5	24523
E 450 All-Terrain 4x4 aut.	389	5	24510
E 220 d All-Terrain 4x4 aut.	194	5	20390
E 400 d All-Terrain 4x4 aut.	330	5	24848
E 200 Coupe aut.	211	2	15346
E 400 d 4x4 aut.	211	2	16802
E 350 Coupe aut.	313	2	18289
E 450 Coupe 4x4 aut.	367	2	20614
E 53 AMG Coupe 4x4 aut.	357	2	26146
E 220 d Coupe aut.	194	2	15964
E 220 d Coupe 4x4 aut.	194	2	16802
E 300 d Coupe aut.	245	2	17089
E 350 d Coupe aut.	286	2	18352
E 400 d Coupe 4x4 aut.	340	2	20585
E 200 Cabrio aut.	211	2	17151
E 200 Cabrio 4x4 aut.	211	2	17986
E 350 Cabrio aut.	313	2	20092
E 450 Cabrio 4x4 aut.	367	2	22417
E 53 AMG Cabrio 4x4 aut.	457	2	28052
E 220 d Cabrio aut.	194	2	17768
E 220 d Cabrio 4x4 aut.	194	2	18657
E 300 d Cabrio aut.	245	2	18946
E 350 d Cabrio aut.	286	2	20217
E 400 d Cabrio 4x4 aut.	340	2	22388
GLE 450 4x4 aut.	389	5	21790
GLE 580 4x4 aut.	511	5	27187
GLE 53 AMG 4x4 aut.	457	5	25260
GLE 63 S AMG 4x4 aut.	634	5	42589
GLE 300 d 4x4 aut.	245	5	20049
GLE 350 d 4x4 aut.	272	5	21129
GLE 350 de 4x4 aut.	330	5	22247
GLE 400 d 4x4 aut.	330	5	23522
GLE 53 AMG Coupe 4x4 aut.	457	5	31870
GLE 63 S AMG Coupe 4x4 aut.	634	5	50114
GLE 350 d Coupe 4x4 aut.	272	5	25442
GLE 350 de Coupe 4x4 aut.	330	5	28452
GLE 400 d Coupe 4x4 aut.	330	5	26560
CLS 350 aut.	313	4	20175

	LE	Ajtó Ft (ezer)
Insignia Country Tourer 2.0 CDI 4x4	170	5 11420
Insignia Country Tourer 2.0 CDI aut.	170	5 11170
Insignia Country Tourer 2.0 CDI 4x4 aut.	210	5 12670
Combo Life 1.2 Turbo	110	5 5600
Combo Life 1.5 D	76	5 5920
Combo Life 1.5 D	102	5 6020
Combo Life 1.5 D	130	5 6220
Combo Life 1.5 D aut.	130	5 6820

PEUGEOT P Automobil Import Kft. Budapest XIX., André Citroën u. 1-5. Tel.: 239-5555

208 1.2 PureTech	75	5 4480
208 1.2 PureTech	100	5 5430
208 1.2 PureTech aut.	100	5 6130
208 1.2 PureTech aut.	130	5 7325
208 1.5 BlueHD	100	5 5455
e-208	136	5 11865
2008 1.2 PureTech	100	5 6450
2008 1.2 PureTech	130	5 6800
2008 1.2 PureTech aut.	130	5 7450
2008 GT 1.2 PureTech aut.	155	5 10960
2008 1.5 BlueHD	100	5 6950
2008 1.5 BlueHD aut.	130	5 8790
e-2008	136	5 12720
301 1.5 BlueHD	100	4 5422
308 1.2 PureTech	110	5 6990
308 1.2 PureTech	130	5 7160
308 1.2 PureTech aut.	130	5 7710
308 1.5 BlueHD	100	5 7170
308 1.5 BlueHD	130	5 7610
308 1.5 BlueHD aut.	130	5 8160
308 SW 1.2 PureTech	110	5 7290
308 SW 1.2 PureTech	130	5 7460
308 SW 1.2 PureTech aut.	130	5 8010
308 SW 1.5 BlueHD	100	5 7470
308 SW 1.5 BlueHD	130	5 7910
308 SW 1.5 BlueHD aut.	130	5 8460
3008 1.2 PureTech	130	5 8599
3008 1.2 PureTech aut.	130	5 9129
3008 1.6 PureTech aut.	180	5 12052
3008 1.6 PureTech PHEV aut.	225	5 14610
3008 1.6 PureTech PHEV 4x4 aut.	300	5 16610

3008 1.5 BlueHD	130	5 9129
3008 1.5 BlueHD aut.	130	5 9649
508 1.6 PureTech aut.	180	5 11585
508 1.6 PureTech PHEV aut.	225	5 14590
508 GT 1.6 PureTech aut.	225	5 15440
508 1.5 BlueHD	130	5 9885
508 1.5 BlueHD aut.	130	5 10485
508 2.0 BlueHD aut.	160	5 11085
508 2.0 BlueHD aut.	180	5 12105
508 GT 2.0 BlueHD aut.	180	5 14640
508 SW 1.6 PureTech aut.	180	5 12070
508 SW 1.6 PureTech PHEV aut.	225	5 15060
508 SW GT 1.6 PureTech aut.	225	5 15980
508 SW 1.5 BlueHD	130	5 10370
508 SW 1.5 BlueHD aut.	130	5 10970
508 SW 2.0 BlueHD aut.	160	5 11570
508 SW 2.0 BlueHD aut.	180	5 12590
508 SW GT 2.0 BlueHD aut.	180	5 15180
5008 1.2 PureTech	130	5 9269
5008 1.2 PureTech aut.	130	5 9799
5008 1.6 PureTech aut.	180	5 12637
5008 1.5 BlueHD	130	5 9799
5008 1.5 BlueHD aut.	130	5 10319
5008 GT 2.0 BlueHD aut.	180	5 14274
Rifter 1.2 PureTech	110	5 6910
Rifter 1.5 BlueHD	100	5 6765
Rifter 1.5 BlueHD	130	5 7470
Rifter 1.5 BlueHD aut.	130	5 8200

RENAULT Renault Hungária Budapest XIII., Róbert Károlyi krt. 96-98. Tel.: 239-2100

Zoe R110 52 kWh	109	5 10899
Zoe R135 52 kWh	136	5 11849
Clio 1.0 5C	65	5 3799

	LE	Ajtó Ft (ezer)
Clio 1.0 Tce	100	5 4599
Clio 1.0 Tce aut.	100	5 5049
Clio 1.33 Tce aut.	130	5 6049
Clio 1.5 Blue dCi	115	5 5549
Captur 1.0 Tce	100	5 5499
Captur 1.3 Tce	130	5 6799
Captur 1.3 Tce aut.	130	5 7399
Captur 1.3 Tce aut.	155	5 7649
Captur 1.5 Blue dCi	115	5 6399
Captur 1.5 Blue dCi aut.	115	5 7649
Mégane 1.3 Tce	115	5 6449
Mégane 1.3 Tce	140	5 6999
Mégane 1.8 Tce RS	280	5 10999
Mégane 1.8 Tce RS Trophy	300	5 11999
Mégane 1.5 Blue dCi	115	5 6899
Mégane Blue 1.7 dCi	150	5 8749
Mégane Grandtour 1.3 Tce	115	5 6699
Mégane Grandtour 1.3 Tce	140	5 6899
Mégane GrandCoupe 1.3 Tce	115	5 7549
Mégane GrandCoupe 1.3 Tce	115	4 6449
Mégane GrandCoupe 1.3 Tce	140	4 6649
Mégane GrandCoupe 1.5 Blue dCi	115	4 6899
Mégane GrandC. 1.5 Blue dCi aut.	115	4 7449
Arkana 1.3 Tce aut.	140	5 9299
Arkana E-Tech Hybrid	145	5 9899
Grand Scenic 1.3 Tce	160	5 8149
Grand Scenic 1.3 Tce aut.	160	5 8699
Grand Scenic 1.7 Blue dCi	150	5 8449
Kadjar 1.3 Tce	140	5 6449
Kadjar 1.3 Tce aut.	140	5 8599
Kadjar 1.3 Tce	160	5 8199
Kadjar 1.3 Tce aut.	160	5 8849
Kadjar 1.5 Blue dCi	115	5 7499
Kadjar 1.5 Blue dCi aut.	115	5 8949
Kadjar 1.7 Blue dCi 4x4	150	5 9649
Espace 1.8 Tce aut.	225	5 14999
Espace 2.0 Blue dCi aut.	200	5 12999
Koleos 2.0 Blue dCi aut.	150	5 10299
Koleos 2.0 Blue dCi 4x4 aut.	190	5 11299

SEAT Porsche Hungária Budapest XIII., Fáy u. 27. Tel.: 451-5100

Ibiza 1.0 TSI	95	5 5673
Ibiza 1.0 TSI	115	5 6998
Ibiza 1.0 TSI aut.	115	5 7027
Ibiza 1.6 TDI	95	5 6782
Arona 1.0 TSI	95	5 4998
Arona 1.0 TSI	115	5 6443
Arona 1.0 TSI aut.	115	5 7050
Arona 1.5 TSI	150	5 7948
Arona 1.6 TDI	95	5 6535
Arona 1.6 TDI aut.	95	5 7701
Leon 1.0 TSI	90	5 6685
Leon 1.0 TSI	110	5 7059
Leon 1.5 TSI	130	5 7925
Leon 1.5 TSI	150	5 8275
Leon 1.5 TSI MH aut.	150	5 9076
Leon 2.0 TDI	115	5 8663
Leon 2.0 TDI aut.	150	5 9858
Leon ST 1.0 TSI	90	5 6929
Leon ST 1.5 TSI	130	5 8169
Leon ST 1.5 TSI	150	5 8519
Leon ST 1.5 TSI MH aut.	150	5 9320
Leon ST 2.0 TDI aut.	150	5 10101
Alhambra 1.4 TSI	150	5 12625
Alhambra 1.4 TSI aut.	150	5 13069
Alhambra 2.0 TDI	150	5 14013
Alhambra 2.0 TDI aut.	150	5 14812
Alhambra 2.0 TDI aut.	177	5 15462
Alhambra 2.0 TDI 4x4 aut.	177	5 15771

SSANGYONG Wallis Automotive Europe Kft. 2051 Biatörbágy, Budai út. 16. Telefon: +36-1/451-4851

Tivoli 1.5 GDI	163	5 4899
Tivoli 1.6 D	136	5 5699
Korando 1.5 GDI	163	5 5999
Korando 1.6 E-XDI	136	5 7269
Rexton G4 2.2 E-XDI	181	5 10990
Rexton G4 2.2 E-XDI 4x4	181	5 13990

SUBARU Emil Frey Import Kft. Budapest XIV., Mogyoródi út 32. Tel.: 470-9010

Impreza 1.6 4x4 aut.	114	5 7890
Impreza 2.0 e-Boxer 4x4 aut.	150	5 10490
Levorg 2.0 4x4 aut.	150	5 10490
XV 1.6 4x4 aut.	114	5 8390
XV 2.0 e-Boxer 4x4 aut.	150	5 10990
Forester 2.0 e-Boxer 4x4 aut.	150	5 12490
Outback 2.5 4x4 aut.	173	5 12950
BRZ 2.0	200	2 12850
BRZ 2.0 aut.	200	2 13240

SKODA Porsche Hungária Budapest XIII., Fáy u. 27. Tel.: 451-5200

Fabia 1.0 TSI	95	5 4797
Fabia 1.0 TSI	110	5 5020
Scala 1.0 TGI G-TEC	90	5 7047

	LE	Ajtó Ft (ezer)
Scala 1.0 TSI	115	5 6080
Scala 1.0 TSI aut.	115	5 7215
Scala 1.5 TSI	150	5 7277
Scala 1.5 TSI aut.	150	5 7830
Kamiq 1.0 TGI G-TEC	90	5 7330
Kamiq 1.0 TSI	95	5 6318
Kamiq 1.0 TSI	115	5 6946
Kamiq 1.0 TSI aut.	115	5 7526
Kamiq 1.5 TSI	150	5 7699
Kamiq 1.5 TSI aut.	150	5 8280
Octavia 1.5 TSI	150	5 8389
Octavia 2.0 TDI	115	5 8680
Octavia 2.0 TDI aut.	150	5 9773
Octavia Combi 1.5 TSI	150	5 8661
Octavia Combi 2.0 TDI	115	5 8951
Octavia Combi 2.0 TDI aut.	150	5 10046
Karoq 1.0 TSI	115	5 7583
Karoq 1.5 TSI	150	5 8223
Karoq 1.5 TSI aut.	150	5 8933
Karoq 1.6 TDI	115	5 8562
Karoq 1.6 TDI aut.	115	5 9272
Karoq 2.0 TDI	150	5 9140
Karoq 2.0 TDI 4x4 aut.	150	5 10729
Karoq Scout 2.0 TDI 4x4 aut.	150	5 11801
Kodiaq 1.5 TSI	150	5 9783
Kodiaq 1.5 TSI aut.	150	5 11325
Kodiaq 2.0 TSI 4x4 aut.	190	5 14213
Kodiaq 2.0 TSI 4x4 aut.	245	5 16663
Kodiaq 2.0 TDI aut.	150	5 12306
Kodiaq 2.0 TDI 4x4 aut.	150	5 13133
Kodiaq 2.0 TDI 4x4 aut.	200	5 15283
Enyaq IV 50	148	5 14738
Enyaq IV 60	180	5 16333
Enyaq IV 80	204	5 18940
Enyaq IV 80 4x4	265	5 20016
Superb IV 1.4 TSI PHEV aut.	218	5 13364
Superb 1.5 TSI	150	5 9944
Superb 1.5 TSI aut.	150	5 11286
Superb 2.0 TSI aut.	190	5 11942
Superb 2.0 TSI 4x4 aut.	272	5 13486
Superb 2.0 TDI	150	5 11107
Superb 2.0 TDI aut.	150	5 12313
Superb 2.0 TDI aut.	190	5 12730
Superb 2.0 TDI 4x4 aut.	190	5 13560
Superb Combi IV 1.4 TSI PHEV aut.	218	5 13731
Superb Combi 1.5 TSI	150	5 10322
Superb Combi 1.5 TSI aut.	150	5 11658
Superb Combi 2.0 TSI aut.	190	5 12316
Superb Combi 2.0 TSI 4x4 aut.	272	5 13859
Superb Combi 2.0 TDI	150	5 11483
Superb Combi 2.0 TDI aut.	150	5 12686
Superb Combi 2.0 TDI aut.	190	5 13104
Superb Combi 2.0 TDI 4x4 aut.	190	5 13933
Superb Combi Scout 2.0 TSI 4x4 aut.	272	5 14908
Superb Combi Scout 2.0 TDI 4x4 aut.	190	5 14981

SUZUKI Magyar Suzuki Zrt. Esztergom, Schwiedel József u. 52. Tel.: 06-33/541-1000

Ignis 1.2 Hyb.	82	5 4835
Ignis 1.2 Hyb. aut.	82	5 5483
Ignis 1.2 Hyb. 4x4	82	5 5525
Swift Sp. 1.4 Hyb.	130	5 7290
Vitara 1.4 Hyb.	130	5 6140
Vitara 1.4 Hyb. 4x4	130	5 7110
S-Cross Hybrid	130	5 7140
S-Cross Hybrid aut.	130	5 8140
S-Cross Hybrid 4x4	130	5 8280
S-Cross Hybrid 4x4 aut.	130	5 8880
Swace 1.8 Hybrid	122	5 9340

TOYOTA Toyota Motor Hungary Budörs, Keleti utca 4. Tel.: 06-23/885-100

Aygo 1.0	72	3 2940
Aygo 1.0	72	5 3590
Aygo 1.0 aut.	72	5 3990
Yaris 1.0	72	5 4800
Yaris 1.5	121	5 5240
Yaris 1.5 aut.	121	5 5590
Yaris 1.5 Hyb. aut.	116	5 6290
Yaris Cross 1.5	125	5 5990
Yaris Cross 1.5 aut.	125	5 6810
Yaris Cross 1.5 Hybrid aut.	116	5 7190
Yaris Cross 1.5 Hybrid 4x4 aut.	116	5 8560
C-HR 1.2 Turbo	116	5 7680
C-HR 1.2 Turbo aut.	116	5 8710
C-HR 1.2 Turbo 4x4 aut.	116	5 9740
C-HR 1.8 Hyb. aut.	122	5 8810
C-HR 2.0 Hyb. aut.	184	5 9950
Corolla 1.6	132	4 6640
Corolla 1.6 aut.	132	4 7835
Corolla 1.8 Hyb. aut.	122	4 7935
Corolla 1.2 Turbo	116	5 6560
Corolla 1.2 Turbo aut.	116	5 7010
Corolla 1.8 Hyb. aut.	122	5 7835
Corolla 2.0 Hyb. aut.	184	5 9055
Corolla Touring Sp. 1.2 Turbo	116	5 6870
Corolla Touring Sp. 1.2 Turbo aut.	116	5 6940
Corolla Touring Sp. 1.8 Hyb. aut.	122	5 7755
Corolla Touring Sp. 2.0 Hyb. aut.	184	5 9065
Prius PHEV aut.	122	5 13615
GR Supra	340	2 22095
RAV4 2.0	175	5 8990
RAV4 2.0 aut.	175	5 10240
RAV4 2.0 4x4	175	5 10540
RAV4 2.0 4x4 aut.	175	5 11040
RAV4 2.5 Hyb. aut.	218	5 10590
RAV4 2.5 Hyb. 4x4 aut.	218	5 11390
Camry 2.5 Hyb. aut.	218	5 11630
Highlander 2.5 Hybrid 4x4 aut.	248	5 16700
Land Cruiser 2.8 D-4D 4x4 aut.	177	5 16695
Hilux 2.4 D 4x4	150	2 8921
Hilux 2.4 D 4x4	150	4 9366
Hilux 2.4 D 4x4 aut.	150	4 10763

VOLVO Volvo Autó Hungária Budapest IV., Külső Váci út 50-58. Tel.: 238-8150

XC40 T2	129	5 8825
XC40 T2 aut.	129	5 9525
XC40 T3	163	5 9425
XC40 T3 aut.	163	5 10125
XC40 B4 aut.	197	5 11395
XC40 B4 4x4 aut.	197	5 12745
XC40 B5 4x4 aut.	250	5 14885
XC40 T5 Recharge	262	5 14990
XC40 D3	150	5 10325
XC40 D3 aut.	150	5 11025

VOLKSWAGEN Porsche Hungária Budapest XIII., Fáy u. 27. Tel.: 451-5100

||
||
||

Mi van a Ladával?

Valahol Európában?



A Niva Travel 2020 végén érkezett, de műszakisága a korábbi Niváé: állandó összerék-hajtás és 1,7 l-es, 83 LE-s szívó benzínmotor. Még automataváltót sem lehet rendelni hozzá

TÉNYLEG VISSZATÉR A LADA EURÓPÁBA? HA IGEN, MILYEN MODELLEKKEL, ÉS MENNYIÉRT?

A Lada gyengélkedő európai exportját 2020 nyarán szüntették be, mert modelljei nem feleltek meg az európai emissziós és biztonsági szabványoknak, követelményeknek. Azóta is gyakran hallani, hogy a márka tervezi a visszatérést, de nem igazán történik az ügyben semmi. A Lada a Szovjetunió összeomlása után is túlélte, és bár a hatalmas piacon volt kereslete bőven, még fejlesztett is: 1995-ben bemutatta a 110-es sorozatot, majd egy Niva-alapú egyterűt is épített, és többször modernizálta a Samarát. Ezekről mi már csak keveset hallottunk, mert ekkorra a vevők többsége többre vágyott, az 1995-ös Bokros csomaggal bevezetett vámpótlék és a forint leértékelődése majdnem másfélszeresére – így lényegében eladhatatlanná – drágította az újabb Lada modelleket. A hazai darabszámok így alakultak: 1994-ben a magyar importőr,



A 2015-ben bemutatott Vestából készültek Renault-motoros próbasorozatok, és dízel is, de egyikből sem lett sorozatgyártmány. Ma is a Lada 1,6-os szívó benzinesei hajtják valamennyi változatot

a Hungarolada még 17 ezer, 1996-ban azonban már csak 8 ezer autót értékesített, majd a kétezres évekre évi ezer darab alá estek a számok. 2008 márciusában a Renault 25%-os kisebbségi részesedést vásárolt a Ladában (azaz az Avtovaz-ban), a fennmaradó 75% pedig egy Rostec nevű orosz állami cég tulajdonába került. 2011 decemberében elindult a Renault műszaki segítségével fejlesztett Granta gyártása, aztán jött



a Dacia Logan MCV alapjait használó Largus, majd a Kalina második generációja. 2015-ben érkezett meg a Vesta és az XRay, mindkettő Renault-Dacia alapokon, de változatlanul saját motorokkal, és a korábban a Mercedesnél és a Volvónál is sikeres *Steve Mattin* vezette formacapat vonalaival. Ebben az állapotban, nagy reményekkel és friss kínálattal tért vissza a márka Magyarországra is, 2015 végén, de a 2020-as visszavonulásig a Lada Hungary csak évi ezer darab körül értékesített, folyamatosan csökkenő számokkal. A Vesta mellett a már negyedik évtizedében járó Niva volt nálunk a legnépszerűbb, 2018-ban 270 kelt el belőle itthon (4x4 néven, mert Niva néven a GM és az Avtovaz közös vállalata gyártott terepest a Lada modell alapjain, de más megjelenéssel és Chevrolet jelvénnel). 2016-ban a Renault lett az Avtovaz anyavállalata, ami egyben azt is jelentette, hogy átvették a márka teljes irányítását. Így most két „diszkontmárkája” is van a Renault-nak, bár a Dacia egyre feljebb araszol ezen a ranglétrán. A Renault 2021 januárjában bejelentette, hogy a Ladát és a Daciát közös üzletágba integrálja. Hogy ez mit jelent, azt a mai



A Granta a márka belépő modellje, ötajtós, kombi, és lépcsőshátú karosszériával is készül. A villamosítással nem áll jól a Lada

napig nem igazán tudni, de azt igen, hogy ezzel a lépéssel, a műszakilag Renault-független Lada modellek gyártása a múlté.

Felreppentek a hírek, hogy a General Motors is visszaoldogna Európába, ezzel egy időben többen az amerikaiakkal karöltve visszatérő Ladát vizionáltak, de a két cégnek már semmi köze egymáshoz, a GM Avtovaz 2020 júliusában megszűnt, így a Niva márkanév is visszakerült a Ladához. A Chevrolet Niva egy



Hozzánk ilyen már nem jutott: a Samara 2-t egészen 2013-ig gyártották

ideig így Lada Niva-ként készült tovább, majd magjelent az új, de a korábbi Chevrolet műszakiságát használó Lada Niva Travel, az ősz-Nivát pedig 4x4 helyett immár Niva Legend néven gyártják ma is. Az alapjaiban új, és az EU előírásainak is megfelelő Lada összkerekest évek óta ígérgetik, de most úgy tűnik, 2024 előtt nem jön. Arról is szóltak hírek, hogy a Renault kereskedésekben forgalmazná az új Lada-modelleket itt Európában. Ennek ellentmondani látszik azonban, hogy a Renault-nál éppen azon dolgoznak, hogy a Dacia értékesítését még jobban leválasszák az anyavállalatától. Sokan bíztak a 2020-ban bemutatott Niva Travel európai megjelenésében is, de csalódnuk kellett, mert a korábbi Chevy Niva szerkezetét megőrző újonság változatlanul egyetlen motorral, a Lada öreg, 1,7 l-es, 83 LE-s, és legfeljebb Euro5-re alkalmas benzinesével készül. Amikor megkérdeztük a Ladától, miért nem jelenik meg az újonság a Renault motorjaival is, azt a választ kaptuk, hogy a fő cél-

piacuk változatlanul Oroszország, ezért az ottani igényeknek kell megfelelniük. Mivel azonban ott a feltörekvő kínai márkák előtt is szabad az út, a Niva Travel-nek jelentősen olcsóbbnak kell lennie náluk a versenyképességhez, ami már a Renault-féle szívó benzinmotorokkal sem lenne lehetséges (mellesleg ugyanez az oka annak is, hogy a többi Lada modell is változatlanul a márka saját motorjaival fut). Bár a nehéz idők után 2021 júniusában a Lada vezetői azt nyilatkozták, hogy 1500 munkavállaló felvételét tervezik a toglatti üzembe, ennek semmi köze az európai visszatéréshez. 2021. májusban 38 284 Ladát adtak el Oroszországban, ami majdnem két és félszerese az egy évvel korábbinak (16 663 db). Iparági forrásunk szerint a Renault csoporton belül a Ladának egyelőre nincs helye Európában, mert ez a szerep és a hozzá tartozó piac már jó ideje a Daciáé. Ha a Dacia még „feljebb lépdel” megnőhet az orosz márka esélye, feltéve, hogy az egyre dráguló alapanyagárak és a követelőző helyi szabályozások mellett egyáltalán lesz még erre lehetősége.

FL

A Lada Largus legfrissebb változatán is feltűnő a Dacia Logan MCV-rokonság. Motorjai 1,6-os Lada benzinesek





A villanyautózás alapelemei: kobaltbányászat

A kényelem bére

A kobaltmentes akkutechnológia már menetkész, de nem csak az akkumulátorok tartják életben a kongói bányászatot. A kobalt fontos ötvöző anyag a gépgyártás-technológiában és a kőolaj finomításban is használják, a kőolaj tartalom csökkentésére

AMIKOR AZ ELEKTROMOS AUTÓK TISZTASÁGÁRÓL FOLYIK A VITA, AZ EMBERTELEN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT BÁNYÁSZOTT KOBALT RÓL, A LÍTIUMIONOS AKKUK EGYIK NYERSANYAGÁRÓL ÁLTALÁBAN KEVÉS SZÓ ESIK.

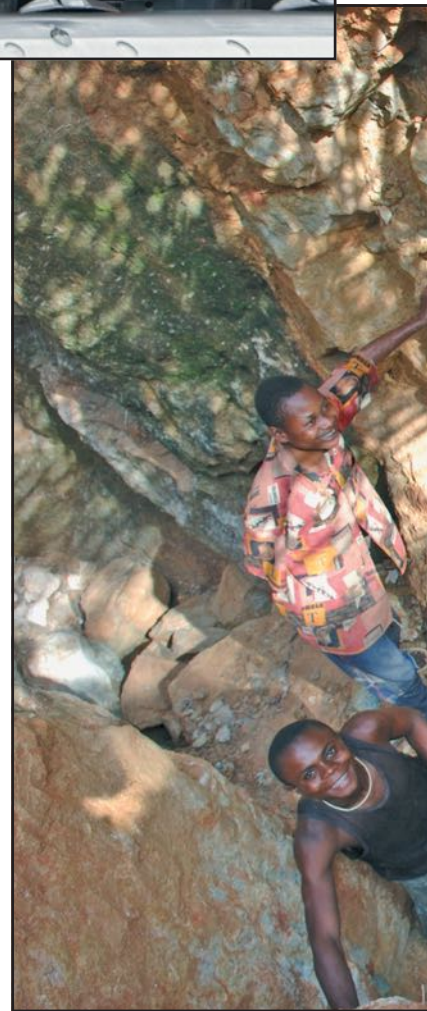
A lítiumionos akkumulátorok gyártásához szükséges kobalt gazdaságilag jobb helyzetbe hozza a világ 2019-es GDP-listáján 89. helyen álló, afrikai Kongói Demokratikus Köztársaságot (Magyarország az 57.), de maga a bányászat embertelen körülmények között folyik, gyakran gyerekmunkával. A világ vezető autógyártói közben a vártól sokkal gyorsabban haladnak a kobaltmentes, vagy csökkentett kobalttartalmú akkuk fejlesztésével, a Volkswagen, a Tesla és a kínai BYD (a világ második legnagyobb villanyautó gyártója)



A kobalt elemi állapotában nagyon ritkán fordul elő, a bányából általában oxid formájában kerül a felszínre. Színezőanyagként már a 18. században is használták

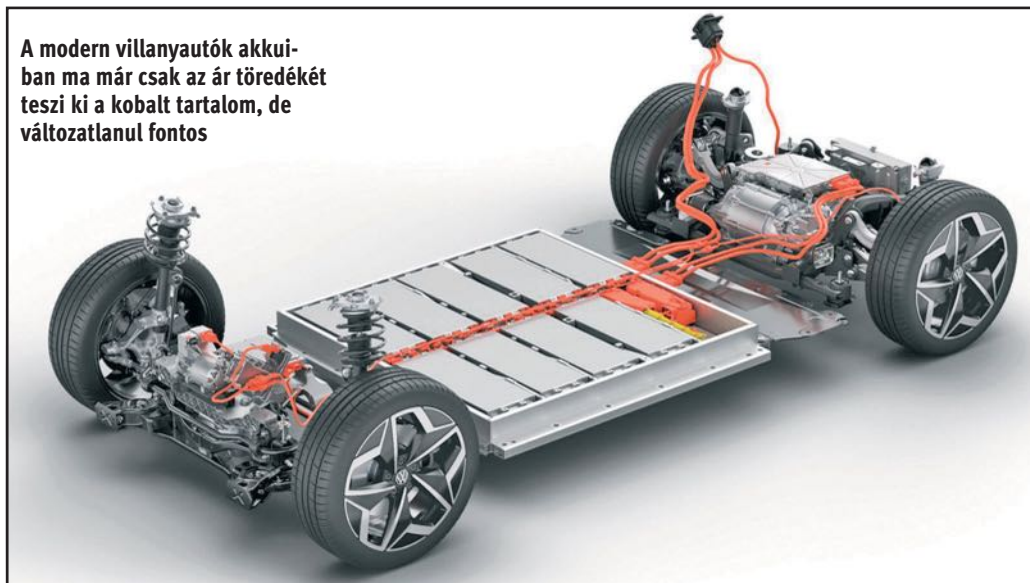
már el is készült a sajátjával. Ez a kongói gazdaságnak rossz hír, a világ ismert kobaltkészleteinek jó 60 százaléka ugyanis itt található. A stratégiai fontosságú fém kitermeléséből származó bevétel nagy része azonban nem náluk csapódik le, ugyanis a bányák és a feldolgozó

üzemek többsége kínai tulajdon. De miért akarnak az autógyártók felhagyni a kobalt használatával? Az angol sajtó ennek okait „három C-s” magyarázatként emlegeti. Az első a költség (angolul: cost). Ezekhez az akkukhoz a kobalt mellett kell nikkel, lítium, mangán,



alumínium és vas is; mind közül a kobalt a legdrágább (45 000 dollár/kg), ma az akkumulátorok összköltségének bő 20 százalékát adja. A Volkswagen új ID.4-esében azonban a kobalt ma már csak 850 dollárnyi mennyiségben van jelen. A másik tényező Kína (China). Mivel a világ legnépesebb országa a globális kobaltpiac meghatározó szereplője – becslések szerint a Kongói kitermelés és a feldolgozás 40 százaléka van kínai kézben – Peking könnyen kihasználhatja gazdasági előnyeit az amerikai és európai autógyártók ellen. 2010-ben a Japánba irányuló ritkaföldfém-exporttal egyszer már tett hasonlót... A harmadik ok a gyerekek (children). Egyre inkább tudatosul a közvéleményben, hogy milyen borzalmas körülmények uralkodnak a kongói kobaltbányákban, ahol bizonyított a gyermekmunka; ez pedig kényes helyzetet teremt az autógyártók számára is. Egy 2019-es statisztika szerint legalább 22 000 gyerek dolgozott a kongói bányákban, a 7 évesnél idősebbek napi nyolc óránál töb-

**A modern villanyautók akkui-
ban ma már csak az ár töredékét
teszi ki a kobalt tartalom, de
változatlanul fontos**



bet, 500 forint körüli bérükért. A felnőttek 1000 forintot keresnek naponta. Bár az ország kormánya elvileg tiltja a gyermekmunkát, ezt még a legális bányatársaságok is figyelmen kívül hagyják. Léteznek ugyanis nem hivatalos bányák is: sokan akár 50-70 méter mély gödröket is ásnak saját kertjük-

ben, hogy kobaltot bányásszanak. Mindazonáltal sok kongói számára nincs más módja a pénzkeresetnek, a vállalkozók pedig kapnak a lehetőségen. A bányákban dolgozók még így is közel kétszer többet keresnek a mezőgazdasági munkásoknál. Sok nagy autógyártó kötelezte beszállítóit, hogy csak nagy-

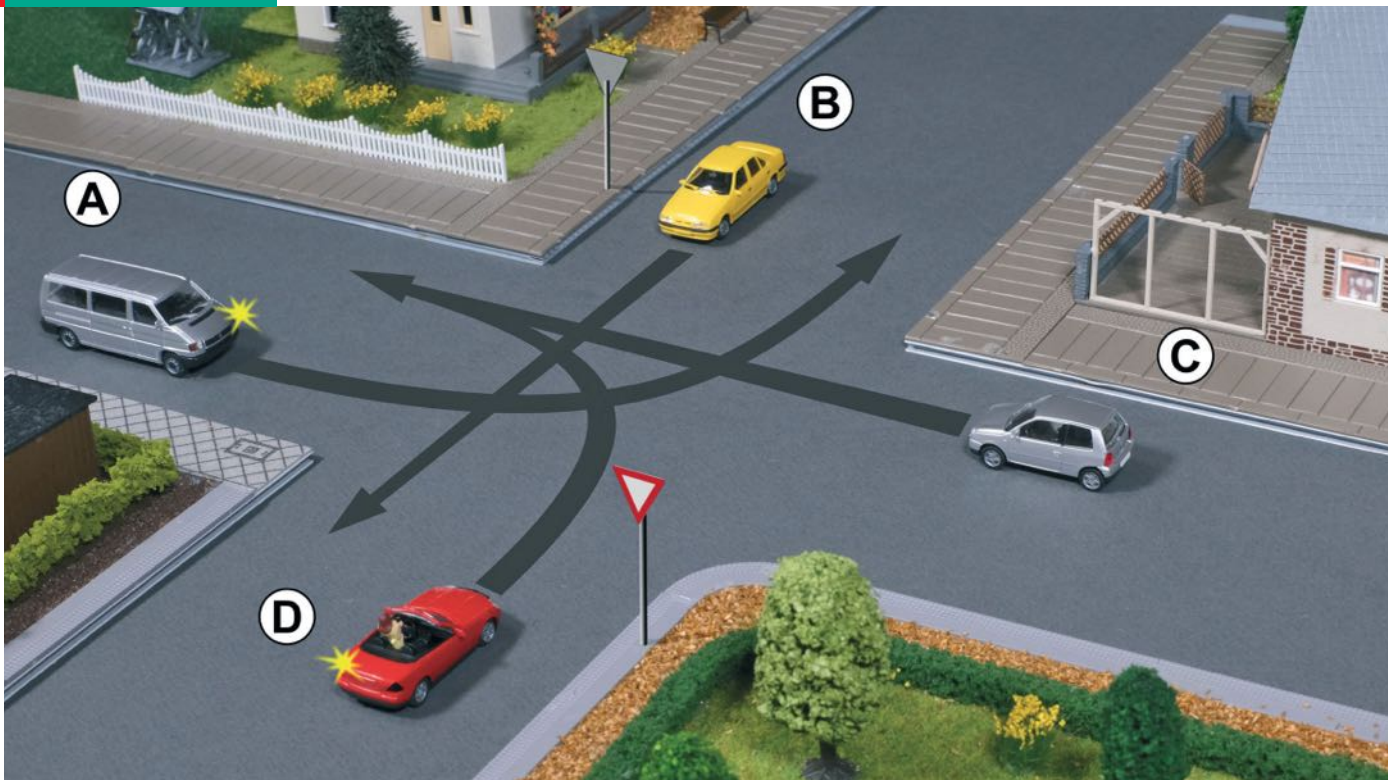
üzemi bányákra támaszkodjak, ahol elvileg nincs gyermekmunka. Az ipari, robbantásos bányaművelés azonban komolyan megterheli a környezetet, szennyezi az ivóvizet, de erre a nagy bányavállalatok sincsenek tekintettel.

Sokan éjszaka próbálnak meg beszökni a nagyobb bányákba és feldolgozókbá, hogy egy kis nyersanyagot lopjanak. Egyes akkugyártók azt állítják, hogy már egyáltalán nem használnak kongói kobaltot, de ez egyelőre biztosan nem jó megoldás, ugyanis a kobalt kereslete a következő néhány évben még biztosan nőni fog. 2016-ban a teljes e-mobilitáshoz szükséges kobalt éves össz mennyisége még csak 20 ezer tonna volt, de 2030-ra az igény a becslések szerint ennek hússzorosára nő! A kongói bányák bojkottja nem jó ötlet, főleg azért, mert a világon máshol nincs elég kobalt (a rangsorban következő Oroszország termelése egy nagyságrenddel kisebb), így az ilyen lépések csak a feketepiacot élénkítik. Arra sem számíthatunk, hogy a lítiumionos akkumulátorokról egyhamar leszokik az autóipar, főleg, hogy az árak is drámaian lecsökkentek (ma már a kilencvenes évek elejéhez képest harmincszor olcsóbbak, jelentősen nagyobb kapacitás mellett). A Bloomberg New Energy Science stratégiai kutató szerint a következő két évben további 20 százalékos árcsökkenés várható, ami rossz hír a kongói gazdaságnak, és első hallásra a kínai tulajdonú bányatársaságoknak is, bár utóbbiak esetében a stratégiai alapanyag birtoklása, és ezzel a globális ellátási lánc kézben tartása is fontos szempont lehet.

FL



**„Háztáji” kobaltbánya valahol
Kongóban. Gyakran 50-70 m
mély gödröket is ásnak kezdet-
leges szerszámokkal**



KRESZ érthetően

Stop sokk

A STOPTÁBLA ELVILEG AZ EGYIK LEGTISZTÁBBAN ÉRTELMEZHETŐ JELZÉS A KRESZ-BEN. A GYAKORLATBAN MÉGIS SOK TÉVEDÉS TAPAD HOZZÁ.

Bár stoptáblaként hivatkozunk rá, a hivatalos megnevezése „állj, elsőbbségadás kötelező”. A sima elsőbbségadás táblánál csak akkor kell megállni, amikor az elsőbbségadás a keresztező forgalomnak kizárólag így lehetséges, a stopnál azonban minden esetben kötelező! A stoptáblát szokás elő-

jelezni, háromszögletű (elsőbbségadás kötelező) előjelző táblával és a „stop” feliratot, valamint a távolságot tartalmazó kiegészítővel. Az olyan kereszteződést, amelyben valamelyik elsőbbségadásra kötelező tábla jelen van, a KRESZ védett kereszteződésnek nevezi, ami azt jelenti, hogy az egyik utat alárendelik a másiknak. Nagyon egyszerű egyébként megfigyelni, hogy aki a védett úton jön és egyenesen megy, vagy jobbra kanyarodik, az mindig elsőként fog továbbhaladni. Aki pedig a mellékútról érkezik és balra kanyarodik, mindig az az utolsó. A védett úton érkezők között a kanyarodás szabálya fog dönteni, tehát ilyenkor mindig a balra kanyarodó lesz hátrányban. Vezetés közben

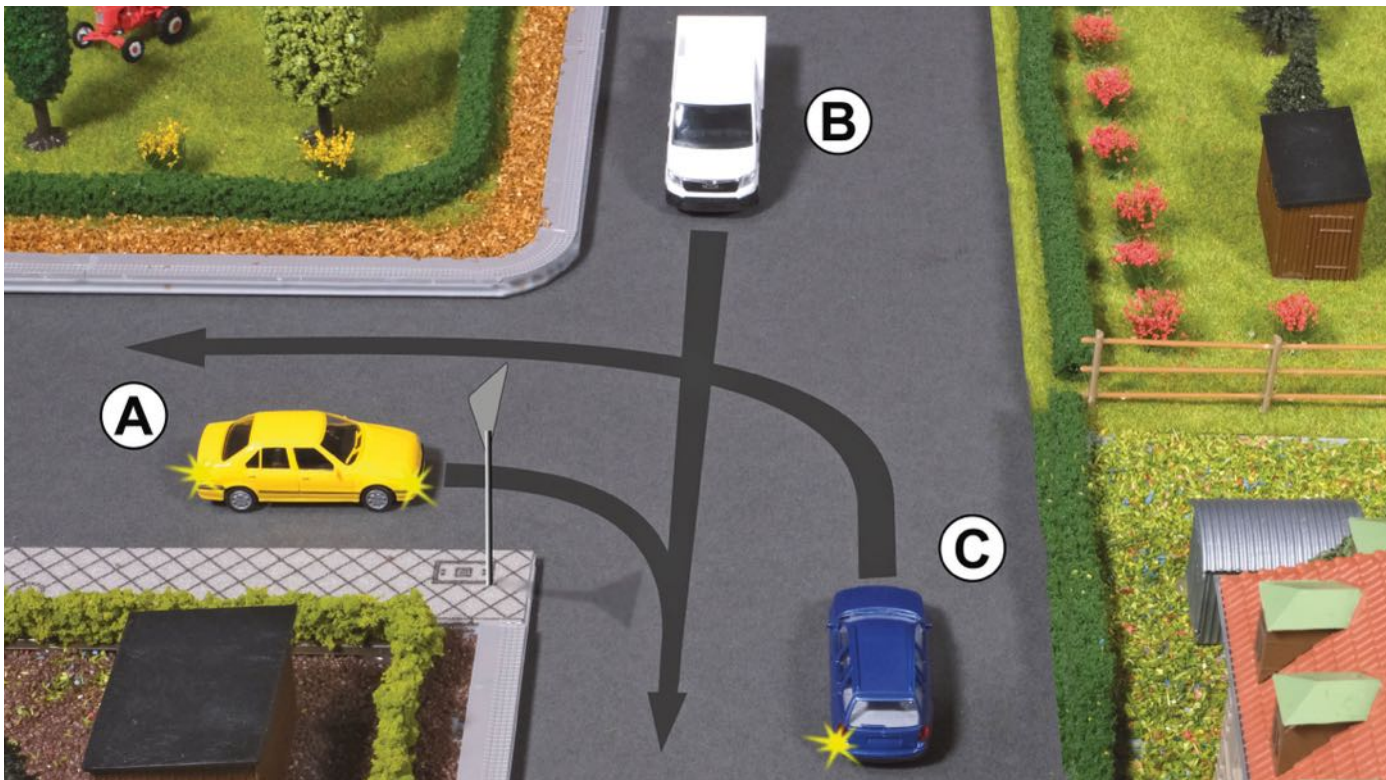
Milyen sorrendben haladhatnak át a járművek ezen a kereszteződésen? Első lesz a C, amelyik egyenesen közlekedik, utána fordulhat balra a védett útról az A, majd megy a B és végül az utolsó a D, hiszen elsőbbségadás kötelező tábla felől érkezik és balra kanyarodik

ez utóbbi feladat (védett kereszteződésben balra rákanyarodni az elsőbbségadás tábla felől) az egyik legnehezebb, hiszen jobbról-balról és szemből is elsőbbséget kell adni, sőt a kanyarodás után még az ott áthaladó gyalogosnak is elsőbbsége van! A defenzív vezetés ajánlásai-
ban az úgynevezett törésmódszert szokták javasolni: ha reménytelen a balra kanyarodás egy-egy forgalmas útra, inkább menjünk el jobbra, aztán majd valahol visszafordulunk. Amit nagyon sokan eltesztenek: az elsőbbségadás

táblák között nincs úgynevezett erőssorrend, vagyis alapesetben nincs elsőbbsége a „sima” elsőbbségadás táblával jelzett útról jövőnek a stoptábla felőlivel szemben! Tehát például amikor egy kereszteződésben egymással szemben a háromszögű tábla mögül induló kanyarodik balra, de a nyolcszögű mögül megy egyenesen, akkor – a kanyarodás szabályainak megfelelően – az egyenesen haladó mehet előbb. Szintén sok tévedésre ad okot, hogy a stoptáblánál hol kell megállni. Egyszerű lenne erre azt

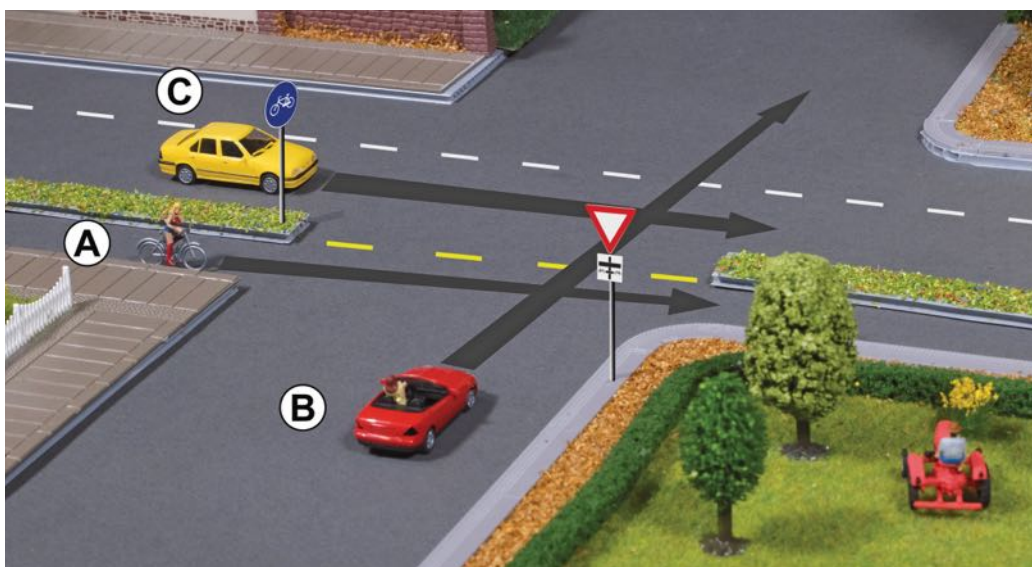


Mi az áthaladási sorrend? Mivel itt a kanyarodás szabálya dönt – ugyanis a táblák között nincs „erőssorrend”, – A, majd B az áthaladás rendje



Hogyan alakul az áthaladás sorrendje? Vizsgán ez csak abból a szempontból becsapós kérdés, hogy az elsőbbséget élvező B után a C és az A jelű jármű egyszerre haladhat tovább

válaszolni, hogy a tábla vonalában, de ez messze nincs így. Nagyon sok helyen felfestenek egy folyamatos vonalat, ennek neve: a kötelező megállás helye. Ugyanis a KRESZ úgy rendelkezik, hogy ha az elsőbbségadás csak megállással teljesíthető, akkor a vonal előtt kell megállni, ami lámpás kereszteződésekben általában nem is okoz gondot. Ez egyben azt is jelenti, hogy ha a vonal olyan helyen van, hogy nem látjuk rendesen a keresztező forgal-



mat, akkor még egyszer meg kell állni. Ha nincs csík, akkor sem kell a tábla vonalában megállni, hanem előre gurulhatunk a kereszteződésig, addig a pontig, ahol biztonságosan meg tudunk állni – azaz az elsőbbséggel rendelkező járműve-

Vasúti átjáróhoz érkezve ilyen táblákat lát, hol kell megállítani a járművet, ha a megállás helyét útburkolati jel nem jelöli.

A: A sínek előtt olyan helyen, ahonnan a vasúti pálya jól belátható, és a vonatot még nem akadályozzuk a továbbhaladásában.
B: A jelzőtáblák előtt.
 Sokan bejelölik az első választ, pedig a helyes a B

ket hirtelen fékezésre nem kényszeríthetjük –, és ahonnan jól látjuk a keresztező forgalmat. Fontos, hogy mindenképpen meg kell állni.

Külön szabály, hogyha vasúti átjáróban van a stoptábla, úgy kell megállni, hogy a jármű eleje a tábla vonalában legyen. Itt érthető okokból egyáltalán nem megengedett a kismértékű előre gurulás sem. Majd miután meggyőződünk róla, hogy nem jön a vonat, mehetünk tovább. Ez utóbbit azért érdemes sokszor kihangsúlyozni, mert szakemberek szerint, főleg kezdő autóvezetőknel előfordul, hogy megállnak a stoptábla előtt, majd, mint akik jól végezték dolgukat, elsőbbségadás nélkül továbbhaladnak. Találkozhatunk a

Itt pedig az elsőbbségadás tábla alatti kiegészítés jelzi, hogy a B autóval nem csak a keresztező úton haladó járműveknek, hanem az azzal párhuzamosan futó kerékpárúton haladóknak is elsőbbséget kell adni

stoptábla alatt kiegészítő jelzéssel is, ami kanyarodó főútvonal esetében mutathatja azt, hogy az alárendelt út melyik irányból halad be a főútvonalra. Ilyenkor természetesen a főútvonalon érkezőnek van elsőbbsége, illetve ha jobbról is van egy mellékutca, akkor a jobbkez-szabály alapján a jobbról érkezőt is megilleti az elsőbbség.

*Fábián László
 (szakértő: Pető Attila)*



Olcsóbb, de alapáron szerényebben felszerelt a Kia, ám feleltérve már nála van az árelőny

ÁRVERSENY Kia Niro 1.6 GDi Hybrid Bronze és Suzuki Swace 1.8 Hybrid GL+

Közös nevező?

KOMPAKT HIBRIDEK BELÉPŐ FELSZERELTSÉGGEL.

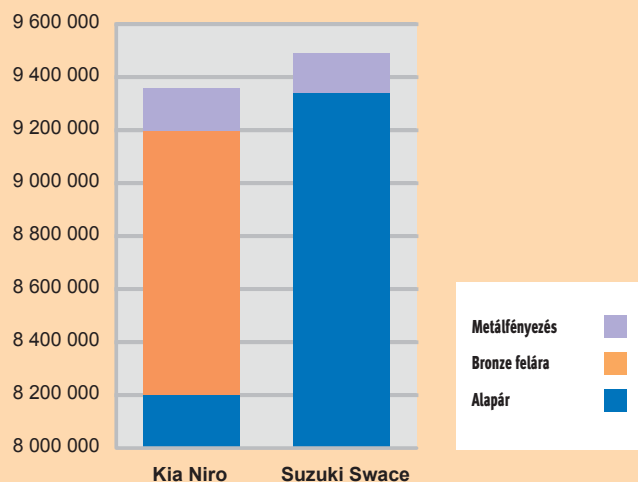
A karosszériák ezúttal eltérők, a Kia crossover, a Suzuki hagyományos kombi. A Niro 1,6-os szívó benzinmotorja 105, villanymotorja 44 LE-s, a rendszerteljesítmény 141 LE. A Swace valójában átmenet a Corolla, így a hajtáslánc is egy az egyben a

Toyotát: itt az 1,8-as benzines 98, a villanymotor 72 LE-t tud, a 122 LE-s összteljesítmény szerényebb, mint a Niróé. A Kiában a váltó hatfokozatú, duplakuplungos robot, a Suzukiban a hagyományos szerkezet helyére bolygómű kerül, ennek működése a fokozatmentes (CVT) automatákéhoz hasonló. A koreai autónál a négylépcsős komfortszint legalacsonyabbja a listaáron 8 199 000 forintba kerülő Bronze; a japánok ekkora mozgásteret nem adnak a vásárlóknak, csupán két felszereltség közül lehet választani, az olcsóbb a 9 340 000 forintos GL+. A két hibrid alapfelszereltségében közös a hét légzsák, az Isofix, a LED-es nappali menetfény és hátsó lámpa, az automata világításkapcsoló, az elektromos rögzítőfék és dombsegéd, a távirányítós központi zár, az elektromosan állítható és fűthető tükörpár, a négy villanyablak, az állítható magasságú első ülés, a kétzónás automata légkondi, a fedélzeti számítógép, az okoskormány, a tolató-

kamera, az infotainment (8,0 colos érintőképernyővel), az audiorendszer (6 hangszóró, DAB/USB), az okostelefon tükrözés, a Bluetooth-telefonkikapcsoló, a vezetőségek közül az autonóm vészfékező, az adaptív tempomat, a fáradtsággérezelő és a sáv-tartó/követő, az osztottan dönthető hátsó üléstámla, valamint a 16 colos alufelni garnitúra (a Kiánál dísz tárcsával). A

és kormány, esőszenzor, tetősín, metálfényezés. A Nirónál a harmadik, listaáron 9 199 000 forintos Gold szinten minden vágyott holmit megkapunk, sőt pluszban LED-es ködfényszórókat, első-hátsó parkolóradart, elektromosan behajtható külső és elektrokrom belső tükröt, online kapcsolatos (UVO Connect) infotainment rendszert navigációval és 8,0 helyett 10,25 colos érintőképernyővel, a vezetőségek közül pedig távfény asszisztent és tábla-leolvasót. Egyedül a metálfényezé-

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (Ft)



ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Kia Niro 1.6 GDi Hybrid	Suzuki Swace 1.8 Hybrid
Hengerűrtartalom [cm³]	1580	1798
Hengerszám/szelepszám	4/16	4/16
Benzinmotor teljesítménye [LE/kW (1/min)]	105/77 (5700)	98/72 (5200)
Benzinmotor nyomatéka [Nm (1/min)]	147 (4000)	142 (3600)
Villanymotor teljesítménye [LE/kW]	44/32	72/53
Villanymotor nyomatéka [Nm]	170	163
Rendszerteljesítmény [LE/kW]	141/104	122/90
Sebességváltó [fokozat/üzemmod]	6/robot	Fokozatmentes/bolygómű
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	12,0	11,1
Végsebesség [km/h]	162	180
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4355x1805x1535	4655x1790x1460
Tengelytáv [mm]	2700	2700
Csomagtartó [l]	427-1425	596-1606
Saját tömeg [kg]	1425	1400
CO ₂ [g/km]	100	99
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	4,4	4,4
Kilométerenkénti költség [Ft/km]	24,33	24,03
Listaár [Ft]	8 199 000	9 340 000
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	224 000	255 000

* A jobb érték * Tájékoztató jellegű, nettó flottakezelési díjak 3 évre, 100 000 km futásteljesítményig

Suzuki alapáron adott többlete a LED fő- és ködfényszóró, a távfény asszisztens, a tábla-leolvasó, az elektromosan behajtható tükörpár, az elektrokrom belső tükör, az esőszenzor, a bőrvonatu és fűthető kormány, a fűthető első üléspár, a vezetőülés deréktámasza, a részben vetített műszeregyes és a tetősín.

A vevők kedvenc extrái: LED fényszórók, fűthető első ülések

sért kell még 160 ezret fizetni, így a gazdagon felszerelt kívánságautó listaáron 9 359 000 forintra jön ki. A Swace esetében semmit nem kell tenni, a belépő GL+ tartalmazza a felsorolt extrákat, a metálfényért itt 150 ezret kérnek, a végösszeg így 9 490 000 forint.

Lapzártakor mindkét márkánál futott központi akció. A Kia 400 ezer forintot enged el, amivel a Bronze alapára 7 799 000 forintra csökken. A Suzuki ennél nagyobbul, a Swace esetén

900 ezer forint a kedvezmény, így a GL+ már 8 440 000 forintért elhozható.

A két autó költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek árával, üzemanyagköltséggel) a Niro mutatója 24,33, a Swace-é 24,03 Ft/km.

KZ



Nincsenek külön extrák a Suzukihoz, de már az olcsóbb GL+ felszereltsége is komplett



Majdnem elvették a jogsimat!

Pusztán a piroson való áthajtásért nem veheti el a rendőr a jogosítványt a helyszínen. Ha ittas a sofőr, vagy balesetet okozott, más a helyzet

Képek illusztráció

**OLVASÓNK MEG-
ÚSZTA, DE A RENDŐR
AZT MONDTA, HOGY
A JOGOSÍTVÁNYÁT IS
ELVEHETTE VOLNA.
MIKOR VONHATÓ BE
A VEZETŐI ENGEDÉLY
A HELYSZÍNEN?**

Hibáztam. Kétszer háromsávos úton haladtam Budapesten, olyan helyen, ahol nem jártam talán még soha. Lekötött, hogy megtaláljam a címet, ráadásul késésben voltam. Nem figyeltem, és átmentem egy piroson. Szerencsére nem volt veszélyes a helyzet, mert egy parányi, még csak nem is utca, hanem használaton kívüli parkolóból kivezető út kapott zöldet, én pedig az onnan legfeljebb 50 méterre lévő következő pirosnál álltam meg. Villogóval megállt mellettem egy rendőrautó, azt mondták álljak félre. Akkor még nem tudtam, mi



**Dr. Kovács
Kázmér
ügyvéd,
Az Autó
jogi
szakértője
válaszol:**

A közlekedési jelzőlámpa piros jelzése (a jogszabály szerint: „a továbbhaladás tilalmát jelző fényjelzés”) ellenére történő áthaladás abba a körbe tartozik, amit a jogalkotó olyan kiemelt közlekedési szabályszegésként kezel, ami miatt közigazgatási bírság szabható ki. Az autósok javarésze már tudja, hogy a közigazgatási bírság abban külön-

bözik a szabálysértési eljárásban kiszabott bírságtól, hogy elsődlegesen a gépjármű üzemmentartójával szemben alkalmazzák, tehát akkor is kiszabható, ha nem ismert, hogy a szabályszegés időpontjában ki vezette a gépkocsit, a szabályszegés tényét azonban fotó, vagy videó felvétel igazolja. Az olvasónk által leírt esetben az eljáró rendőrnek nem volt mérlegelési lehetősége arra nézve, hogy elvegye-e a jogosítványt, viszont közigazgatási bírság kiszabásáról intézkedhetett. A közigazgatási bírság – de csak akkor, ha nem válik ismertté a szabályszegő személye – annyiban előnyösebb az elkövető üzemmentartó számára, hogy nem kap büntetőpontot, a szabálysértési eljárás eredményeként viszont kap (igaz, hogy

ott viszont elvileg hivatkozhat enyhítő körülményekre). Amint a fentiekből is kitűnik, a rendőrnek egy dologra nem volt lehetősége, pont arra, amivel fenyegetőzött, hogy a helyszínen elvegye a vezető jogosítványát. A jogosítvány helyszíni elvétele csak meghatározott körben, elsősorban halálos közúti baleset gondatlan okozása, ittas vezetés, és maradandó sérülést okozó baleset esetén, illetve szándékos közúti veszélyeztetés (pl. büntetőfékezés) miatt jogszerű. Más a helyzet, ha a járművel való továbbhaladás közlekedésbiztonsági okokból veszélyes. Akkor nem a jogosítvány helyszíni elvételére, hanem a jármű forgalmi engedélyének helyszíni bevonására, és a rendszám levételére jogosult a rendőr.

a baj. „Átment a tilos jelzésen!” – szolt a megdöbbentő kijelentés. Nem tettem, tényleg nem tudtam, miről van szó, aztán megmutatták – egyébként nagyon ked-

vesek voltak. Megszondáztattak, ami nem jelzett semmit. Itt jött a hidegzuhany: azt mondták, hogy tulajdonképpen ők be is vonhatnák a jogosítványomat ott a helyszínen;

mit szólok én ehhez? Végül meggyőztem őket, így büntetés lett a vége. Tényleg elvehették volna a jogosítványomat?

Név és cím a szerkesztőségben



PANCSERTESZT

Téli szélvédőmosók

Jégfény

A nyolc téli szélvédőmosót találmunkra választottuk főleg nagyáruházak autórészlegein. Az előtérben, a dobozban a refraktométer

EGYSZERŰ GARÁZSMŰ-SZERREL, KÉZI REFRAK-TOMÉTERREL MÉRTÜK MEG NÉHÁNY TÉLI SZÉLVÉDŐMOSÓ FOLYADÉK FAGYÁSPONTJÁT.

Nyolc, kétliteres kiszerelésű téli szélvédőmosót pancserteszteltünk, nagyáruházakban, autóboltokban vettük valamennyit. Mérészközünk egy egyszerű, 8-10 000 forintért bármikor könnyen beszerezhető kézi refraktométer volt; régi műszer, a szerkesztőségi autók hűtőrendszerének fagyállóságát szoktuk mérni vele. A működés: a mérőfelületre cseppentett minta fénytörése megmutatja a fagyáspontot. Egy kis fizika: a fagyáspont az a hőmérséklet, ahol egyszerre van jelen a szilárd és a folyékony halmazállapot, azaz esetünkben a jég és a folyadék ablakmosó. Az ablakmosó megfagyása nem csak azért kellemetlen, mert a „jégkását” nem lehet az ablakra spriccelni, az is rossz és veszélyes, ha az anyag a szélvédőre fagy. Ráadásul a folyadék víztartalma fagyott állapotban nagyobb térfogatú, így nem csak eltömítheti a vezetékét, de elrepesztheti a tartályt és tönkretetheti a szivattyút is.

Általános igazság, hogy a hazai telek nem olyan hidegek, hogy



Szívószállal cseppentettünk a műszer mérőfelületére, minden mérés előtt a prizmat és a szívószálat is tisztára mostuk

TÉLI SZÉLVÉDŐMOSÓ FOLYADÉKOK

Név	Kiszerelés	Ár [Ft]	Fagyállóság a címkén [Celsius]	Mért fagyáspont [Celsius]
Auchan	2 l	899	-19	-20
Carmax	2 l	599	-20	-20
Flassx	2 l	1490	-35	-32
Geen Car	2 l	830	-19	-19
Sonax	2 l	2409	-20	-20
Tegee	2 l	1090	-20	-20
Turtle Wax	2 l	1490	-20	-20

-20 fokonál fagyűrőbb ablakmosóra legyen szükség. A -20 fokon fagyó mosófolyadék még -22-nél sem áll össze kemény tömbbé, így bár az ablakra spriccelni már nem lehet, kárt biztosan nem okoz. Ilyen hideg mifelénk mostanában ritkán van, ráadásul a motort elindítva gyorsan emelkedik a motortér hőmérséklete is, így a mosófolyadék (ha közeli

tartályban van, és nem mondjuk a csomagterajtóban) gyorsan szivattyúzható lesz.

Ebből a szempontból az összes márka átment a teszten, mert valamennyi hozta legalább a -19 C°-ot. Egyedül a Flassx teljesítette alul -35 fokos ígéretét, nála -32-t mértünk. A műszer működéséből adódóan a leolvasási pontosság

nem tökéletes: a fény felé fordított skála a fagy pont számértékéig világos, lejjebb sötét, de a területek közötti (a fagy pontot jelző) határvonal nem teljesen éles, így mérési eredményeink nagyjából fél fokos szórással lehetnek találok. A teszt előtt a műszert tisztára mostuk, szárazra töröltük, és egy csepp ioncserélt vízzel „hitelesítettük” is, hogy biztosan tudjuk, hol a skála nullapontja. Minden ablakmosót kétszer mértünk meg, a mérések között a műszert elmostuk és megszáritottuk. Az eredményeket táblázatba foglaltuk. A mosófolyadékok más jellemzőit, (tisztítóképességét, porlaszthatóságát stb.) most nem vizsgáltuk.

A szerkesztőség fenntartja magának a jogot, hogy a beküldött leveleket rövidítve közölje. Az Autó Levelezés az olvasók fóruma, a közölt levelek tartalmával a szerkesztőség nem feltétlenül ért egyet.

Megfordulni kereszteződésben?

Olyan kereszteződésben szabad megfordulni, ahol nincs körforgalom, a tábláktól függetlenül? Valahogy a KRESZ-ben nem találtam erre konkrét utalást.

P. O.

A KRESZ kategorikusan rögzíti, hogy öt helyen tilos a megfordulás: autópályán, autóúton, vasúti átjáróban, egyirányú utcában, és körforgalomban. Ezeken kívül bárhol meg lehet fordulni, ha a jelzésekből (tehát a táblákból, és az útburkolati jelekből) más nem következik, illetve nem zavarjuk ezzel a forgalmat. Így alapértelmezés szerint meg lehet fordulni kereszteződésben, sőt zebrán, és akár hídon is.

Kihajtás lakó-pihenő övezetekből

A házunk lakó-pihenő övezetben van. Amikor kifelé jövünk a területről, és kifordulunk jobbra, a „forgalmas” útra, az ott közlekedők sosem adják meg nekünk az elsőbbséget, pedig szerintem jár. Nincs olyan tábla, ami elsőbbségadásra kötelezne, csak a lakó-pihenő övezet végét jelző. Optikailag ront a helyzetünkön, hogy egy széles fekvőrendőron is át kell hajtunk, így tulajdonképpen mindig mi vagyunk hátrányos helyzetben.

K. É.

Lakó-pihenő övezetből kihajtáskor az elsőbbségadás, mindig a szokásos szabályok szerint alakul. Tehát egyáltalán nem igaz, hogy mindig az övezetből kihajtó köteles elsőbbséget adni másoknak; még fekvőrend-

őr esetében sincs így! Ha nincsenek elsőbbséget szabályozó táblák, akkor a jobbkezes szabály érvényes. Tapasztalatunk szerint ezt sokan nem tudják, így marad a biztonságos „araszolás”. Megkeresheti a közút kezelőjét is, hogy a „forgalmas” útra helyezzen ki egyenrangú útkeresztezésként jelző táblát.

Befagyott a zár

Eddig nem igazán találtam jó megoldást autóm ajtózárának fagyvédelmére. Önöknek van jó tippjük?

H. Ö.

A modern autónyitási megoldások (amikor nem kell kulcsot dugni a zárba) szinte teljesen kiiktatták ezt a problémát, és az egyik korabeli megoldást is, miszerint gyufa vagy öngyújtó lángjánál kicsit melegítsük meg a kulcsot. Ezt az elektronikával felszerelt kulcsok esetében egyáltalán nem javasoljuk! Igazából a záras, azaz „kulcsbedugós” típusoknál sem, mert ha műanyag a tok a kulcson, annak nem tesz jót a forróság. Érdemes kifejezetten zárhoz kialakított szórófejű jégoldó sprayt vásárolni, és természetesen nem az autóban tartani. Fontos, hogy a kulcsot sose erőltessük a zárba, mert könnyen beletörhet!

A sebességindex túrhátára

Adott mondjuk egy S sebességindexű gumibroncs, amivel a papírforma szerint legfeljebb 180 km/h sebességgel szabad haladni. Van valamilyen „tartalék” ebben a rendszerben? Vagyis, ha például 200-zal megyek, az nagy baj? Még rövid időre sem szabad túllépni a megengedett sebességhatárt?

P. Z.

Nincs „szabványos sebesség-túllépési index”, vagyis azt

az értéket tartósan, ami az abroncsokon szerepel, nem szabad túllépni. Biztosan van tartalék a rendszerben, de azt nem közlik a gyártók. Tehát be kell tartani a sebességindex határértékét, ami egyébként csak akkor érvényes, ha az előírt nyomással használjuk az abroncsot.

GUMIABRONCSOK SEBESSÉGINDEXE (KM/H)

K: 110
M: 130
N: 140
P: 150
Q: 160
R: 170
S: 180
T: 190
H: 210
U: 200
V: 240
W: 270
Y: 300

Kell alkoholszonda a Franciaországba utazáshoz?

Franciaországba kell utaznom, és úgy hallottam, hogy ott kötelező az autóban alkoholszondát tartani. Igaz ez? És ha igen, hol vehetek ilyet? Egyáltalán hány darab kell és mennyibe kerül? A határon is kérhetik, vagy csak közúti ellenőrzésnél?

F. Á.

Már nem kell! 2013 elejétől kellett „NF-Approved” minősítésű alkoholszondát tartani az autóban, de 2019-ben visszavonták a rendeletet, ugyanis az ittas vezetés miatti balesetek száma nem csökkent.

Eltűntek a fűtőszálaim!

Nagyon rosszul működik az autóm hátsóablak-fűtése, a párát is csak csíkokban fűti le. Jobban megvizsgálva észrevettem, hogy több helyen eltűnt a szál. Úgy tűnik, lekopott!

Van arra mód, hogy a teljes hátsó ablak cseréje nélkül csak a fűtőszálakat megjavítsam?

Sz. T.

A kisebb szálszakadásokat ki lehet javítani. A fűtőszálakat gőzöléses technikával viszik fel az üvegre, ilyet otthon lehetetlen csinálni, léteznek azonban javítókészletek, amelyek fém tartalmú festékekkel hidallják át a szakadást. Kell egy kis kézügyesség a használatukhoz, már csak azért is, mert a hátsó szélvédőt a legtöbb autónál nehéz belülről elérni. Javítás előtt zsírtalanítani kell a festendő (javítandó) részt, hogy az általában rézzel kevert festék jól tapadjon; a legtöbb készlethez állítható sablont is adnak, hogy a javított részen ne legyen göcsörtös, vagy túl vastag a szál. Ezen kívül a jó szem is fontos, mert általában nem könnyű megtalálni hol is van a szakadás. Általános jó tanács: mivel a fűtőszálak a szélvédő belső felületén futnak, tisztításkor, belső ablakmosáskor ajánlatos nagyon ügyelni az épségükre!



Az 5000 forintos átlagárú készletekhez gyakran zsírtalanító kenődt és festősablont is adnak

Az Autó e-mail címe:
azauto@azauto.hu
Az Autó webcíme:
www.azauto.hu

Előzetes 2022/2.

Január 27-én, csütörtökön

Frissességre törekszünk, ezért előfordulhat, hogy megjelenő cikkeink eltérnek a beharangozottaktól. Az esetleges változtatásokért olvasóink megértését kérjük.



Technika: merre tartanak a Toyota és a Lexus fejlesztései?



Hogyan teljesített a használtpiac 2021-ben?



Teszt: Dacia Duster.



Teszten a teljesen elektromos Kia EV6.

KAPJA MEG OLCSÓBBAN KATALÓGUSAINKAT!

Fizessen kevesebbet, és mi házhoz visszük katalógusainkat!

- Fizessen átutalással vagy rózsaszínű csekken, és mi postafordultával a megadott címre küldjük a megrendelt katalógust vagy katalógusokat!
- Mi álljuk a postaköltséget, és az árból jelentős engedményt adunk!
- Igy az utcai árusításban **2490 forintos** katalógusok és a Retro Mobil Klasszik gyűjtemény **megrendelési ára 1990 forint** (az összeg a házhoz szállítás költségét is tartalmazza)!
- Ezzel mindenkinél olcsóbban és kényelmesebben jut a katalógusokhoz!
- Régebbi számokat keres? Most pótolhatja a hiányt, kedvezménnyel. Az Autó házhoz megy!
- Fizessen kevesebbet, és mi darabonként **1500 forintért** házhoz visszük a 2012-esnél korábbi katalógusainkat!



Jó spórolást, jó olvasást!

Várjuk katalógus-megrendelését e-mailben, azauto@azauto.hu címre. Az átutalás és a csekkes befizetés címzettje:

Auto News Kiadó Kft. 1071 Budapest, Damjanich u. 11–15. Számlaszám: MKB 10300002-20356925-00003285

Kérjük, közleményként írják a csekkre, illetve az átutalásra a pontos címet, a megvásárolni kívánt katalógus (katalógusok) nevét és hogy mennyit kívánnak belőle vásárolni.

az

Az Autó

Lapalapítók: Csikós Gábor,
Földvári András, Gáti László, Surányi Péter
Főszerkesztő: Szécsényi Gábor
Főszerkesztő-helyettes: Krepsz Zoltán
Olvasószerkesztő: Kékesi György
Főmunkatársak: Földvári András, Surányi Péter
Munkatársak: Ács Tibor, Domanovszky Henrik
Fotóriporter: Favics Péter
A szerkesztőségi titkárság vezetője: Fazekas Mária

Kiadja az Auto News Kft.

Művészeti vezető, tipográfia & képszerkesztés: Balázs Áron

Felelős kiadó: Dallos Dávid ügyvezető

Szerkesztőség:
1071 Budapest, Damjanich u. 11–15.
Telefon: 322-0421, 322-0422
Levél cím: Budapest 1410, Pf. 212
E-mail: azauto@azauto.hu

Hirdetésfelvétel a szerkesztőség címén és a 06-20-478-7213-as telefonszámon.

Tördelés, nyomdai előkészítés: Artcommando

Nyomdai előállítás: Oláh Nyomdaipari Kft.
1211 Budapest, Központi út 69–71.
Felelős vezető: Oláh Miklós vezérigazgató

ISSN 2060-5773

© Minden jog fenntartva Auto News Kft.

ELŐFIZETÉSBEN TERJESZTI A MAGYAR POSTA Zrt.

Postacím: 1900 Budapest
Előfizetésben megrendelhető az ország bármely postáján, a hírlapot kézbesítőknél, www.posta.hu WEBSHOP-ban (<https://eshop.posta.hu/storefront/>), e-mailen a hirlapelofizetes@posta.hu címen, telefonon 06-1-767-8262 számon, levélben a MP Zrt. 1900 Budapest címen. Külföldre és külföldön előfizethető a Magyar Posta Zrt.-nél: www.posta.hu WEBSHOP-ban (<https://eshop.posta.hu/storefront/>), 1900 Budapest, 06-1-767-8262, hirlapelofizetes@posta.hu Belföldi előfizetési díj: 6000 Ft

az

auto

Az Autó az Autó 2 jogutódja

Megrendelem  havonta megjelenőlapot  példányban. Előfizetési díja  egy évre 6000 forint

Név/intézmény:

Cím:

(város, község, kerület, utca, tér, házszám)

emelet, ajtó, irányítószám) e-mail:

Dátum:

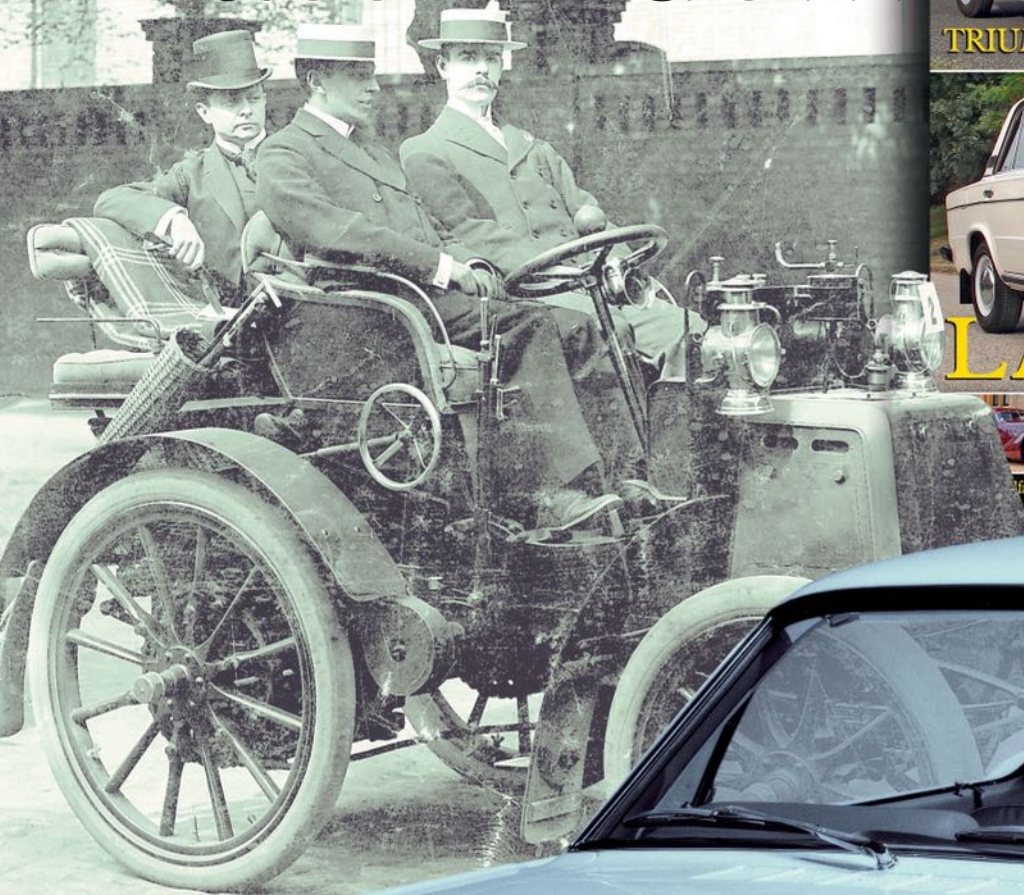
Aláírás:

A megrendelőlapot a következő címre borítékban szíveskedjen feladni:

Magyar Posta Zrt.
Hírlap Igazgatóság
1900 Budapest

MEGRENDÉLŐLAP

Azonnal klasszikus...



Keresse az újságárusoknál!

ÚJ RENAULT ARKANA

sokoldalúnak születünk



**adj markáns választ a jövő kihívásaira
a Renault Arkana 100%-ig hibrid
választékával**



Új Arkana vegyes fogyasztás l/100 km: 5,7 – 6,1; CO₂-kibocsátás g/km: 130-137. Az üzemanyag-fogyasztásra és CO₂-kibocsátásra vonatkozó adatok meghatározása a Bizottság (EU) 2017/1151 rendeletében előírt WLTP vizsgálati eljárással történt. A gépkocsi tényleges fogyasztása eltérhet ezen értékektől a vezetési stílus, a gépkocsi terhelése, az időjárási viszonyok, továbbá az útvonalválasztás függvényében. A gépjárművek elérhetősége, a műszaki adatok és megoldások, valamint a felszereltségek országonként eltérhetnek, és bármikor módosíthatók. A feltüntetett adatok tájékoztató jellegűek és nem minősülnek ajánlattételnek. Részletek a Renault Márkakereskedéseknél! A képek illusztrációk

a Renault ajánlásával 

renault.hu