

az



SUZUKI
Jimny
Közteher
TESZT



Látóhatáron

NISSAN
Ariya

BEMUTATÓ



TOYOTA
Corolla
Cross

Résre
hajlik

BEMUTATÓ



TOYOTA
Yaris Cross
Összefegyver nem?

MAGAZIN



FERRARI BR20
Ilyen nincs



Itt a tavasz?

DACIA
Spring

TARTÓTESZT

ÁRVERSENY
NISSAN QASHQAI
SUZUKI S-CROSS



Jól vezet



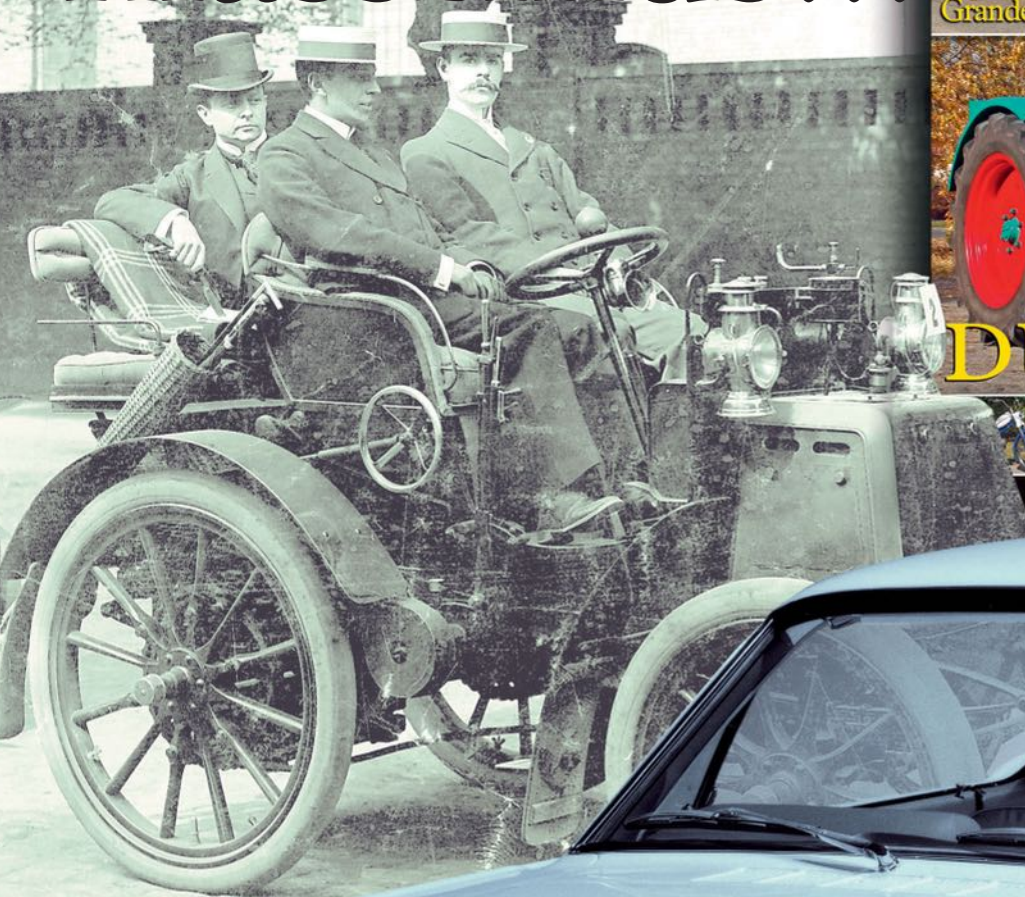
TESZT

KIA EV6

● Emelkedő használtárak – merre tart a piac?

● Mi lesz a használt villanyautó akkukkal?

Azonnal klasszikus...



Keresse az újságárusoknál!

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 Kia EV6 e170 Air

XXX. évfolyam 2. szám 2022. február

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

- 7 **Bemutató: Nissan Ariya**
Üzenet a jövőből
- 8 **Teszt: Kia EV6 e170 Air**
Kilincsel előre
- 14 **Bemutató: Vinfast e35 és e36**
Hozott anyag?
- 16 **Bemutató: Fisker Ocean**
Vízválasztó?
- 18 **Bemutató: Hyundai Staria**
Csillag születik?
- 20 **Bemutató: Toyota Corolla Cross**
Új verzió
- 22 **Villanyautó-akkumulátorok újrahasznosítása**
Túlkapacitás
- 24 **Tesztnapló: Mini Cooper 1.5 aut.**
Klasszikus
- 25 **Tesztnapló: Suzuki Jimny 1.5 GL 4WD LCV**
Édes teher
- 28 **Tartóteszt: Dacia Spring 45 Comfort Plus**
Alapélmény?
- 30 **Teszt: Toyota Yaris Cross 1.5 Dynamic Force Comfort Style Tech**
Benzintemető?
- 48 **Előzetes: Kia Carens**
Indián

MAGAZIN

- 26 **Ferrari BR20**
Testreszabott

FLOTTA

- 46 **Árverseny: Nissan Qashqai 1.3 DIG-T Mild Hybrid 140 Visia és Suzuki S-Cross 1.4 Hybrid GL**
Lágyan

AUTÓPIAC

- 40 **Dráguló használtautók**
Drágán add!
- 42 **Az elektromos autók és az állami ösztönzés**
Lekopik az állam?

- 44 **Kínai tőke az autóiparban**
Hátsó ajtón?

AUTÓ+

- 36 **Márkaképviseletek újautó-árai**
- 47 **Ténykérdések: Az Autó segít**
Veszélyes parkolás

- 49 **LEVELEZÉS**
- 50 **ELŐZETES**
- 50 **IMPRESSZUM**

BEMUTATÓ



14 Vinfast e35 és e36

TESZTNAPLÓ



25 Suzuki Jimny 1.5 GL 4WD LCV

TESZT



30 Toyota Yaris Cross 1.5 Dynamic Force Comfort Style Tech



E havi autóink

28	Dacia Spring	46	Nissan Qashqai
26	Ferrari BR20	25	Suzuki Jimny
16	Fisker Ocean	46	Suzuki S-Cross
18	Hyundai Staria	20	Toyota Corolla Cross
48	Kia Carens	30	Toyota Yaris Cross
8	Kia EV6	14	Vinfast e35
24	Mini	14	Vinfast e36
7	Nissan Ariya		



BMW iX M60

Löveg

Látványra alig különbözik a normál iX-ektől az M részleg által megdolgozott M60, amely minden idők egyik legerősebb, egyben leggyorsabb utcai BMW-je. A két villanymotorral 619 LE-s, saját tömegét tekintve 2,5 tonna fölötti, 4,95 m hosszú óriást 1015 Nm cibálja, utóbbi Sport üzemmódban és aktív rajtsegéddel 1100 Nm. Állásból 3,8 s alatt megvan a 100 km/h, a többi iX-ben 200 km/h-ra korlátozott végsebességet itt 250-re

BMW iX M60 – alap a 21 colos alufelni és az adaptív légrugózás. Az autó gyártása során használt villamos energia megújuló forrásból származik

emelték. A padló aljába tett akku bruttó/nettó 111,5/105,2 kWh-s, a WLTP szerinti vegyes áramfogyasztás 21,7-24,7 kWh/100 km, a hatótáv elérheti az 566 km-t. A váltóáramú (AC) fedélzeti töltő 11, az egyenáramú (DC) gyorsító 200 kW teljesítményű, 10 perc alatt akár 150 km-re elegendő energia vételezhető, a 10-ről 80%-os töltés ideje 35 perc. Lapzártakor a hazai árat még nem lehetett tudni.

Chrysler Airflow Concept

Célirányos

Az első Airflow-t 1934-ben dobta piacra a Chrysler, amely márkáról

azt gondolhattuk az elmúlt években, hogy a francia-olasz PSA-FCA fúzióból született Stellantis elorsvasztja. Úgy tűnik azonban, hogy az elektrifikáció miatt van még esély a feltámadásra: az Airflow Concept



<https://www.azauto.hu/2022/01/18/indul-a-hangos-az-auto/>

Podcast mellékletet indítunk

Hangos Az Autó

E februári lapszámunkkal egy időben letölthető az internetről podcast mellékletünk első adása, a Hangos Az Autó. A bármikor hallgatható műsort az idén 30. jubileumi évfolyamába lépett Az Autó, illetve a Retro Mobil szerkesztőségén belül online készítjük, alkalmanként meghívott ven-



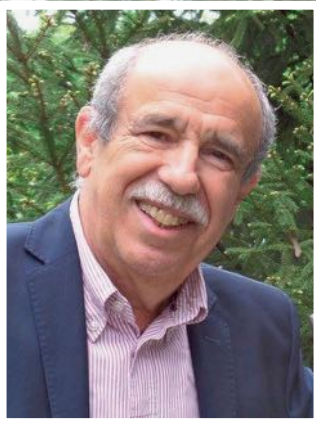
dégekkel kiegészülve, akik egy-egy adott téma szakértői. Nincsenek köbe vésett szabályaink, új és veterán autókról, motorkerékpárokról, közlekedésről, közérdekű dolgokról szeretnénk beszélgetni kötetlenül, a terveink szerint egyelőre havi rendszerességgel. Az Autó megjelenésével szinkronban jelentkezve. Együtt arra bízhatjuk Önöket, kapcsolódjanak be a műsor szerkesztésébe: javasoljanak témákat, kérdezzenek az azauto@azauto.hu elektronikus postacímen. Gondolván azokra, akik nem szeretnek a különféle internetes felületeken keresgélni, de szívesen meghallgatnák műsorunkat, itt a lapban (és a Retro Mobilban is) mindig megtalálják majd az új adások QR kódját, így könnyen elérhetik a Hangos Az Autót.

egy széria közeli állapotot mutató villanyautó. Előzménynek a 2020-as, akkor elsősorban az utastér berendezésére fókuszáló Airflow Vision tekinthető, ehhez képest pedig komoly az előrelépés, mert a mostani tanulmány már működőképes. Mindkét tengelyt egy-egy 150 kW (204 LE) teljesítményű villanymotor hajtja, az akkuról nincs hír, de egy töltéssel 350-400 mér-

földes (kb. 560-640 km) hatótávot említ a Chrysler. A fedélzeten minden funkció érintéssel és/vagy hanggal vezérelhető, a tartalmat online frissítés tartja naprakészen, az önvezetés 3-as szintű.

Chrysler Airflow Concept – a tervek szerint 2028-tól csak villanyautókat kínál majd az amerikai márká





Surányi Péter (1947–2020)

Surányi Péter pályázat, meghosszabbítva!

Teszteljen nekünk!

Szerkesztőségünk a tavalyi év végén, alapító főszerkesztőnk *Surányi Péter* emlékére pályázatot hirdetett. Arra bátorítottuk olvasóinkat, írjanak nekünk Az Autó szellemiségébe illeszkedő, kiegyensúlyozott, és kritikai szemléletű teszteket saját autójukról, vagy a családban, rokonságban, esetleg a baráti körben fellelhető bármilyen autóról. Az eredeti beküldési határidő lejárt, azonban január elején, – a jelentős érdeklődésre való tekintettel – úgy döntöttünk, meghosszabbítjuk. A lényeg változatlanul, Péter egykori iránymutatásaihoz illeszkedően: „a tiszta képalkotás; fontos, hogy a cikkből egyértelműen, mindenféle köntörfalazás nélkül kiderüljön, milyen az autó valójában, a mindennapokban.” Megkötéseink nem szigorúak, bármilyen tesz-

tünk lehet a minta, fontos, hogy a szöveg ne Péter mondatait, inkább szabad szellemét és tiszta gondolatmenetét idézze. Word formátumú legyen, ne legyen hosszabb 6000 leütésnél, és legalább 6 darab fotó is készüljön a tesztelt autóról (a képaláírások is a szöveg karakterszámába számítanak). A pályaműveket a szerkesztőség tagjai értékelik, a győztes írást weboldalon, és nyomtatásban is megjelentetjük. Külön előny, ha rövid, legfeljebb 3 perces videó is készül, a második és a harmadik helyezett írását szintén feltesszük a www.azauto.hu-ra. A győztes tesztelhet is nekünk: képviselheti szerkesztőségünket egy külföldi (európai) újjautó-bemutatón, ehhez az angol nyelvtudás előny. A pályaműveket a képekkel és a videókkal együtt az azauto@azauto.hu címre várjuk 2022. március 20.-áig. Fontos, hogy a fotók nagy felbontásban készüljenek, de a beküldéshez elég a néhány száz kilobyte-os méret, hogy könnyebben e-mailelzhető legyen az anyag (ugyanazért a videók küldéséhez javasolt valamelyik nagy fájlküldő szolgáltatás használata). Eredményhirdetés áprilisban!

A pályázati anyag beküldésével a pályázó vállalja, hogy neve megjelenik az Auto News Kiadó médiafelületein, közösségi oldalain. A kiadó a pályázati anyagokat, illetve a pályázó személyes adatait harmadik félnek nem adja át, utóbbiakat a hatályos GDPR előírások szerint kezeli. A nyerteseket az általuk megadott elérhetőségek valamelyikén személyesen értesítjük.

A hónap felmérése

Ön vásárolna téligumit kínai márkától?
(a válaszok százalékos aránya)

Igen **57**

Nem **43**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Wuling Journey – 5,1 m hosszú, tengelytávja 3,16 m

Wuling Journey

Alapfok

A furcsa arányú Journey pickup a General Motors és a Shanghai Auto közös márkájának újdonsága. A kifejezetten olcsó autót gyártó kínai Wuling a műszakiságot itt sem bonyolította túl: a motor 1,5-ös, 100 LE-s, szívócső befecskendezéses, feltöltés nélküli benzines,

a váltó pedig kizárólag ötfokozatú kézi lehet. ESP nincs, de a két légzsák, a légkondi és az ABS is alapáras. A Journey csak hátsókerék-hajtással, mindössze négy színben választható, kínai indulóárra 2,6 millió forintnak megfelelő jüan. A garancia 3 év vagy 100 000 km; a Wuling az egyautós vidéki kínai családokat célozza.

**Toyota Tundra
Capstone CrewMax**

Túlterhelt

Észak-Amerika a platós kisteherautók őshazája, de itt sem kizárólag munkaeszköznek használják ezeket a kocsikat, amit bizonyít a Toyota óriásának, a Tundrának luxuskiadása is. A Capstone CrewMax fényezett elemekkel, krómdíszítésekkel és 22 csos alufelnikkel ad a megjelenésre, tágas, duplakabinos utasterében bőrülések és diófa berakások rendeznek. Látványos a hangulatvilágítás, a központi érintőképernyő 14,0 csos, a 12 hangszórós prémium hangrendszer JBL. A hajtáslánc része az i-Force Max hibrid egység (444 LE, 790 Nm) és a tízfokozatú automata váltó. Bár nem melóskocsi, a „kiképzést” ez a Tundra is bírja, 1,65 m hosszú platója 675 kilóval terhelhető, vontatni 4,7 tonnát (!) tud, így szabadidős célokra kiválóan alkalmas.

Toyota Tundra Capstone CrewMax
– biturbó V6-os benzines a hibrid alapja, klasszikus V8-as már nincs





https://youtu.be/WGZHnIL_RNY



Tata Punch

Odacsap?

A frissen bemutatott Tata Punch 3,83 m hosszú (tengelytáv: 2445 mm), a márka saját fejlesztésű, 86 LE-s (113 Nm) 1,2 l-es, háromhengeres szívó benzinese viszi, más motor nem is választható hozzá. Csomagtartója alpból 366 l-es, a két légzsák és az ABS alapáras – több légzsákot és ESP-t utólag sem lehet rendelni. A Tata kompaktját, az Altroz ötajtóst is

Tata Punch – az extralistán 7,0 colos központi érintőképernyő, LED-es hátsó világítás, tolatókamera és az autó egyes funkcióinak távoli elérésére alkalmas okostelefonos app is szerepel

hordozó moduláris padlólemezen guruló újdonság futóműve elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros, hasmagassága 19 cm. A váltó alpból ötfokozatú kézi, felárért ötebességes egykuplungos robot vehető. A Punch kizárólag jobb-kormányosként készül, egyelőre csak Indiában árulják.

Citroën C5 Aircross

Finomabb

A méretek a régiek (4500x1840x1670 mm), alapvetően a műszaki töltet sem változott, de új front- és hátsó részéről könnyen felismerhető a frissített SUV. A teljes világítás diódás, a látványt színjátékos sötét-kék fényezés és új 18 colos alufelni garnitúra javítja. Belül újdonság a 12,3 colos vetített műszeregység, a 10,0 colos érintőképernyő és az átalakított középkonzol; a második

sorban három önálló, sínén tologatható ülést találni – ezekkel a csomagter alpból 580–720 l (a PHEV esetén 460–600 l) között variálható. A kényelmet extra szivacsréteggel ellátott komfortülésekkel és hidraulikus ütközőkkel szerelt lengéscsillapítókkal valósítják meg, a márka védjegyet, a hidropneumatikus rugózást már évek óta nem kínálják. A kívülről tölthető plug-in hibrid (PHEV) elektromos hatótávja elérheti az 55 km-t, végsebessége ilyenkor 135 km/h, a lemerült akkut feltölteni 2 óra alatt lehet.



Citroën C5 Aircross – 2018 óta több mint negyedmillió fogyott belőle. Hasmagassága 230 mm, csomagtere legfeljebb 1630 l-es

Fülesjárat

♦ Újra megjelent Magyarországon az olasz Piaggio, de a kisméretű haszonjárművek már kínai bér-gyártásból érkeznek.
♦ A MOL külföldi stratégiájának köszönhetően több mint 140 lengyel PKN Orlen benzinkút jelenhet meg

ittthon. Ugyanakkor 79 hazai Lukoil töltőállomás is a MOL-hoz kerül.
♦ A válság ellenére hasítottak a luxusbérlők: a Lamborghini a legjobb évét zárta 2021-ben, közel 8500 autót értékesített, ennek kétharmada pedig az Urus volt.

Kérés

Az Autó felmérést készíti, hogy olvasói miként látják az autós világot. Szeretnénk, ha minél többen válaszolnának kérdéseinkre. A 2022. február 20-áig válaszait 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 hagyományos hajtásláncú (benzinmotoros) új autót kínai márkától?



Mitsubishi Vision Ralliart Concept

Fekete démon

A Mitsubishi legendás sportrészlegénél, a Ralliart-nál bő tíz éve nem adódott komolyabb feladat, mint néhány szériamodell optikai tuningja matricákkal és feliratokkal, ami a korábban elért sikerek ismeretében méltatlan a márkához. Most azonban történt valami. Az új Outlander alapjain (amely nem titkoltan a Nissan X-Trail közeli rokona) össze-

Mitsubishi Vision Ralliart Concept – matt fekete a karosszéria, az alufelnik 22 colosak

állt egy mélyrehatóan módosított SUV, amelyről szinte semmilyen műszaki adatot nem tettek közzé; így az is csupán találgatás, hogy kipufogó és hagyományos hűtőmaszk hiányában esetleg villanymotoros hajtásról lehet szó. A tanulmány-nal a modellben rejlő lehetőségeket szerették volna megmutatni és úgy hírlík, a közönség visszajelzéseit felhasználják majd egy később várható sportkiadás fejlesztéséhez.

VISSZAHÍVTÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Mazda2, 3, 6, CX-3, CX-5, CX-8, CX-9, MX-5	2017. 10.–2020. 05.	Üzemanyagrendszer
Renault Twingo	2019. 03. 25.–2021. 04. 12.	Motorháztető
Fiat 500X, Doblo (dízelek)	2015. 01. 30.–2019. 07. 30.	Motorirányítás
Mercedes C, E, S, CLS, G, GLC, GLE, GLS (dízelek)	2017. 01.–2021. 10.	Hűtőrendszer (tűzvesztély)
Mercedes EQC	2019. 02.–2020. 12.	Kormányoszervo
Mitsubishi Eclipse Cross	2017. 10. 02.–2020. 06. 17.	Kerékjáratok
Mercedes X	2017. 08.–2020. 05.	Motorolaj folyás
Mercedes C, S	2018. 12.–2021. 03.	Első utaslégszék
Volkswagen Golf	2019–2021	

BEMUTATÓ Nissan Ariya



Üzenet a jövőből


https://youtu.be/ABVcLU-u_XY

Arányaiban, méreteiben hasonló, mint a VW ID.5 crossover. A saját tömeg 50:50 arányban oszlik el a tengelyek között

A NISSAN IS BESZÁLL AZ ELEKTROMOS CROSSOVEREK VERSENYÉBE, AZ ARIYA A 2017-ES IMx ÉS A 2019-ES ARIYA CONCEPT TANULMÁNYOK LESZÁRMAZOTTJA.

Japán, az Egyesült Királyság és Norvégia után Európában máshol is hamarosan elérhető lesz a Nissan villanyhajtású crossovere, az első példányok átadását 2022 nyarára ígérik. Az utolsó, 2019-es tanulmányhoz képest külsőleg elenyésző mértékben változott a 4595x1850x1660 mm-es kompakt crossover, melynek csomagtere alpból 468, a kétmotoros e-4ORCE kivitelemnél pedig 415 l-es. Úgy tűnik, a márkák belső-ter tervezői ugyanazt a kurzust végezték az egyetemen, az Ariya pultja is olyan, mondjuk ki, kissé fantáziátlan, amit láttunk már: a tetején, közös házban ül két 12,3 colos képernyő, fizikai gombok alig vannak, míg a két ülés közé belógatott szigeten a menetirány választó található. Ez az első Nissan, aminek a telematikai rendszere már online frissíthető, a vezetősége működését a ProPilot fogja össze.

A japánok mostantól az akkumulátorok nettó kapacitását közlik, az Ariya villanyautókhöz dedikált padlójának aljába 63 vagy 87 kWh-s lítiumion telep kerülhet. Előbbi csak fronthajtással él (217 LE, 300 Nm), a nagyobb akku szintén fronthajtással (242 LE, 300 Nm), vagy kétféle, kétmotoros összerékhajtással (e-4ORCE) kombinálható, 305, illetve 394 LE-s teljesítménnyel és egységesen 600 Nm nyomatékkal. Az alapmodell fedélzeti töltője 7,4 kW teljesítményű, de pluszpénzért ehhez is kérhető

A NISSAN ARIYA ELŐZETES MŰSZAKI ADATAI

	Advance FWD	Evolve FWD	e-4ORCE Evolve AWD	e-4ORCE Performance AWD
Villanymotor száma	1	1	2	2
Villanymotor(ok) teljesítménye [LE/kW]	217/160	242/178	305/225	394/290
Villanymotor(ok) nyomatéka [Nm]	300	300	600	600
Akkumulátor kapacitása, bruttó [kWh]	66	91	91	91
Akkumulátor kapacitása, nettó [kWh]	63	87	87	87
Fedélzeti töltő teljesítménye [kW]	7,4*	22	22	22
Egyenáramú gyorsított maximuma [kW]	130			
Hatótáv (WLTP, vegyes) [km]	360	500	460	400
Gyorsulás, 0-100 km/h [s]	7,5	7,6	5,7	5,1
Végsebesség [km/h]	160	200	200	200
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4595x1850x1660			
Csomagtartó [l]	468	415	415	415
Vontatási kapacitás [kg]	750	1500	1500	1500

* Opcionálisan 22 kW



Hello, vagy Hey Nissan „megszólítás” hangvezérlés is indítható. Elrendezését tekintve ugyanilyen sémájú pult fogad a BMW iX, a Hyundai Ioniq 5 és a Kia EV6 típusokban is – ez a villanyautó belsők jövője?

a nagyobb akkuval sztenderd 22 kW-os megoldás; az egyenáramú gyorsított minden Ariya esetében legfeljebb 130 kW-os, amivel fél óra alatt megvan a 20-ról 80%-os töltöttség. A dinamika fronthajtással is bőven elegendő a hétköznapi helyzetekben, a jobb gyorsulást adó összerékhajtás fontosabb velejárója, hogy a 750 kilós vontatási kapacitás duplázódik, tehát az e-4ORCE modellek 1,5 tonnás fékezett utánfutót húzhatnak.

Mivel még nincsenek hazai árak, csak a külföldi adatok alapján tapogatózhatunk, ennek alapján a belépő 217 LE-s kivitel indulóára kb. 17-18, a legerősebb 394 LE-s pedig 24-25 millió forint körül lesz várható.

PA

TESZT Kia EV6 Air e170

Kilincessel előre

Minden fényforrás LED-es, de adaptív fényszórót az Air nem kaphat. A hasmagasság 160 mm, az alufelnik 19 és 20 colosak, a 21-es garnitúra a GT kiváltsága



AZ EV6 VALÓBAN KORSZAKOT VÁLT A KIÁNÁL: A FORMANYELV MELLETT A TECHNOLÓGIA IS VADONATÚJ. EME VILÁGBA AZ AIR KIVITEL JELENTI A BELÉPŐT, MI PEDIG ÉPPEN ERRE VOLTUNK KÍVÁNCSIAK.

A Kia nem bonyolítja túl. Az EV az elektromos jármű rövidítése (angolul), míg a 6-osnak később lesz jelentősége: a koreaiak villanyautós terveit a házoni Plan S foglalja össze, mely szerint 2026-ra globálisan 11 EV modell érkezik. Több kategóriában lesznek jelen, azaz módszeresen „feltöltik” a számokat a 6-os körül. A műszaki töltet az anyamárka Hyundai autói-val közös, a dedikáltan elektromos hajtáshoz tervezett E-GMP valójában egy nyújtható-kurtítható padló, középen alulra tett akkucsomaggal,

igény szerint hajtott tengelyekkel, s erre az alapra kvázi tetszés szerinti felépítmények kerülhetnek.

Utóbbiakért már a BMW-nél palérozódott, de a Mercedesnél és az Infinitinél is megfordult Karim

Habib felel, a Kia egységes arculatát megteremtő Peter Schreyer nevéhez fűződő dizájnorszak lezárult.



Több márkánál is felbukkant már ez a helytakarékos kialakítás a dupla kijelzővel és az ülések között lebegtetett konzollal. A légkondi képes csak a vezető körül is, energiatakarékosan temperálni



Bőven van hely, a tág állítási tartományokkal (ülés, kormány) alkattól függetlenül adott a kényelem. A padló teljesen sík, a második sor keskenyebb, de hosszabb az ülőláp, mint elől



Szokatlan a háttámla kialakítása, a szélére USB portot is tettek. Puhák az ajtóburkolatok, a zsebek szövetvel bélelték. A hátsó szellőzők a B oszlopokra kerültek

KAROSSZÉRIA, FELÜGGESZTÉS

- + Karosszériavédelem
- + Tágas utastér
- + Általánosan jó kivitelezés
- + Vezetői pozíció, pedálrend
- + Elegendő tároló
- + Utazási komfort
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Csomagtartó (elől)
- Ügyetlen kilincs
- Beszállás (hátra)
- Kilátás
- Magas rakodóperem
- Infotainment kezelése
- USB portok elhelyezése (elől)
- Gyenge fűtés
- Érzéketlen kormányzás

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csöndes működés
- + Rekuperáció (4 fokozat)
- + Tölthetőség

BIZTONSÁG

- + Vezetősegédek alapján
- + Egypedálos vezetés

KÖLTSÉGEK

- + Gazdag felszereltség
- + Egyedülálló garancia

A minimum 19 colos alufelniket hordó, 2900 mm tengelytávú, árnyait tekintve hosszú, széles és lapos EV6-ot – amire már nem erőltették rá a Schreyer által kitalált tigrisorrt – nehéz bekategorizálni; igazából olyan crossover, amely a látványos sárvédő domborításokkal, a hátra-

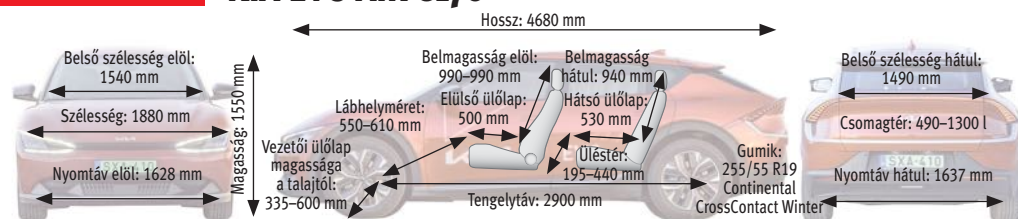


Jó a kezelőszervek elrendezése, de az ülésekből nehéz elérni az USB töltőket és a 12 V-os dugaszt. A konzol alatti tárolóban egy táska is elfér

felé lejtő tetővel és farral, mintha a gran turismo Stinger génjeit hordozná magában. A látvány izgalmas, de a használhatóság néhol csorbát szenved. A Kia megtanult autót tervezni, éppen ezért rejtély, miért lett kényelmetlen az ajtónyitás, pláne, hogy a rosszul fogható suta „kilincsel” az ajtót lendítve még fájdalmasan be is csípjuk a kezünket – ezen a magasabb komfortszinten járó, automatikusan előugró markolat sem segít. Innentől már nincs baj – feltéve, ha szemet hunyunk a

hátrafelé lejtő tető miatt a második sorba nehézkes beszállás fölött –, a szélesre tárható ajtókon át tágas kabin vár minket. A hely nemcsak bő, hanem a tág tartományban emelhető-süllyeszthető első ülésekkel a belmagasság is kedvező – a vezetőnél az ülőlap magassága 335–600 mm között lehet a talajtól. A pult nem nyúlik be mélyen, az elrendezés minimalista: nincs hagyományos középkonzol (így nincs, ami nyomja a vezető jobb lábát), a látványt a szellőzők víz-

szintes sávja uralja, a két 12,3 colos kijelzőt enyhén ívelt házba tették – itt a jobb nappali leolvashatóság miatt sötét helyett fehér színséma is beállítható. Középen érdekes a lebegő konzol a tekerős menetirány választóval, az üléscomfort kapcsolóival, az indítógombbal és a telefонтöltővel – utóbbi indukciós. A konzol alatt akkora nyitott tároló van, ahová kisebb (háti)táskát betehetünk, ez jó, de alatta (és a pult alatti konzolon) nehezen hozzáférhetők a 12 V-os és az USB csatlakozók. Ötletes újdonság a középső szellőzők alá tett multimode érintőpanel, ezen vagy az infotainment dedikált parancsgombjait, vagy a légkondi vezérlőit látjuk, a széleken a két tekerő funkciója is e beállítások szerint változik. Zömükben kellemes tapintásúak az anyagok, sok helyen van puha felület, zörejmentes az összeszerelés; a pultra és az ülések közötti konzolra egyedi mintázat is jutott, az ajtózsebek szövettel bélelték. A koreaiak visszavettek a csillogó fekete zongoralakkból, de aki ezt kedveli, megtalálja a számítását, bőven találni még ilyen felületeket is. A kilátás minden irányban körülményes, szerencsére az első-hátsó radar és a tolatókamera az összes EV6-ban benne van. Az első ülések kényelmesek, az ülőlapok hossza fix (500 mm), oldaltartásuk nem tola-kodó; a hibátlan pedálrenddel, a tág határok között állítható kormányosz-lappal hamar belőhető a hosszú távon sem fárasztó vezetői pozíció. A műszerek fényereje külön kap-csolóval szabályozható, grafikából

ADATLAP
KIA EV6 AIR e170


MOTOR: Hátsó tengelyhez beépített villanymotor. Teljesítmény: 170 LE/125 kW. Nyomaték: 350 Nm.

AKKUMULÁTOR: Litiumion szerkezetű, hűtött-fűtött. Feszültség: 523 V. Kapacitás: 58 kWh, 111 Ah.

ERŐÁTVITEL: Egyfokozatú lassító áttétel, hátsókerék-hajtás.

FELÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul multilink. Elöl-hátul hűtött tárcsafékek, elektromos rögzítőfék, Auto Hold, ESP, 2,6 fordulat, elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötülése, önördő acélkarosszéria. Saját tömeg 1800 kg-tól.

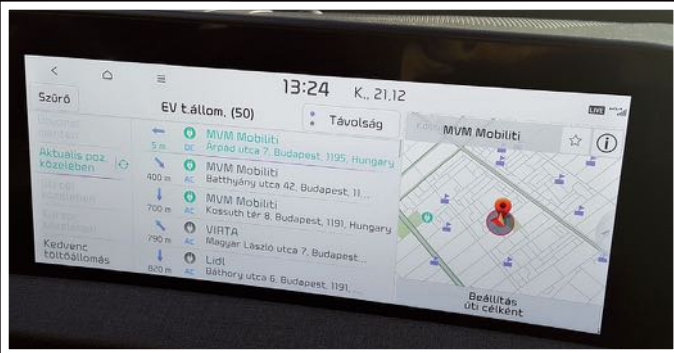
MENETTELJELISMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 8,5 s. Végsebesség: 185 km/h (korlátozott). Hatótáv (gyári vegyes): 394 km. Vegyes áramfogyasztás (WLTP): 16,6 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 19,0 kWh/100 km*.

* Saját mérés kb. 80%-ban városi használat, egy-három személlyel, -3 és 9 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 7 év vagy 150 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 5 év vagy 150 000 km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: rugalmas.

AZ AIR ALAPKIVITEL ÉRDEMELEGES TARTOZÉKAI: 7 légszák, Isofix, elektromos rögzítőfék és Auto Hold, menetvezérlő (Eco, Normal, Sport), vezetősegédek (autonóm vészfékező gyalogos, kerékpáros és keresztvezető felismeréssel, másodlagos ütközésselkerülő, fáradtságérzékelő, sávtartó, sávkövető, adaptív tempomat araszoló funkcióval, táblafelismerő, autópálya segéd), kulcs nélküli kezelés, teljes LED világítás, automata világításkapcsoló, esőszensor, elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, elektrokrom belső tükör, kétfázisú automata légkondi (energia-takarékos vezetői üzemmóddal), állítható magasságú és fűthető első ülések (vezetőnél deréktámasz-szal), fűthető okoskormány (műbőr bevonattal), fedélzeti számítógép, audiorendszer (6 hangszóró, DAB/MP3/USB), Bluetooth-telefonkihangsóító, infotainment 12,3 colos érintőképpelnyővel és okostelefon tükrözéssel, 12,3 colos vetített műszeregység, navigáció online UVO Connect szolgáltatással, tolatókamera, első-hátsó parkolóradar, 60:40 arányban osztott hátsó üléstámla, fedélzeti töltő, első csomagtartó (Fruunk), 19 colos alufelni garnitúra.

Ára: 16 190 000 Ft



Bővült a töltők listájának adatbázisa, így pontosabban kalkulálható, mikor kell megállni



500 ezer forint a Power csomag, amivel a hőszivattyú mellett a V2L funkció is megvehető – ez a konnektor hátul



Multimode panel: felül a légkondi, alul az infotainment vezérlőfelülete

Luxusautós a 2900 mm-es tengelytáv. Vizuálisan ugyanúgy „farnehéz”, mint a Stinger, a kacsafarokra a BMW-től érkezett Karim Habib biztosan jól emlékszik



több is van, az infotainment csak az érintőképernyőt bökdösve (vagy részben hanggal), a fedélzeti számítógép a kormányról vezérelhető. Előbbinél sok a menüpont, egy hét alatt sem sikerült az egészet betéve megtanulni, ettől függetlenül a rendszer nem nyakatekerten bonyolult. A személyes holmikat sokféle szórhatjuk, az ajtózsombok elsősorban palacktartók, az átlagos méretű kesztyűtartóban újrahasznosított anyagú szütyőben lapul a kezelési könyv. Hátról 5 centivel keskenyebb az EV6, de még így is

szellős a tér, a lábaknak bőven jut hely, a belmagasság sem alacsony. Az ülőlapok hosszabbak, mint elől (530 mm), a pad két személyre formázott, de mivel a padló teljesen sík és középen a konzol sem lóg be zavaróan, hárman is elférnek. A szellőzőket jó ötlettel a B oszlopokra tették, itt eleve magasabban vannak, így hatékonyabb a légcseré. Az első ülések támlájának kialakítása szokatlan a kabát/ruhaakasztás megoldással, de kapunk még zsebeket, pohártartókat, kartámaszt – és akár konnektort! Az opciós

V2L funkcióval – azaz a kétirányú töltéssel – a teljesen feltöltött akkumulátorú EV6 képes 220 V-ról működő készülékek üzemeltetésére; ehhez a kompatibilis csatlakozót a hátsó ülés alatt, középen találjuk. Lehetőség van továbbá a külső csatlakozót használni, pl. elektromos kerékpár, kempingeszköz, vagy másik villanyautó töltésére, a teljesítményhatár 3,6 kW. A 490–1300 l-es csomagtér alaphelyzetben lapos, de van álpadló és a töltők nem innen rabolják a helyet, mert elől szintén található egy-egy üreg:

a hátsókerekes kiviteleknel 52, az összkerekeseknél 20 l-es.

Az EV6 teljesítmény és hajtásképlet szerint ötféleképpen konfigurálható, a belépő az e170, ami kizárólag hátsókerek-hajtással él. Előre leljük a poént: akinek nincsenek 180-200 km-nél hosszabb autópályás menetei, vegyes használat során pedig elegendő az egy töltéssel megtehető 300 km, annak nem kell feljebb lépni a sorban, ez a kocsit ennyit biztosan tud. A 170 LE-s (350 Nm) motorral a kettő közül csak a kisebb, 77,4 helyett



Trükkös a hátsó irányjelző, alapesetben díszlécnek tűnik (balra). Ügyetlen tervezés eredménye a fájdalmas pillanatokot is szerző kilincs (felül). Elektromosan nyílik-csukódik a töltőfedél, balra a fehér fényoszor az akku töltöttségét jelzi 25%-os lépcsőkben (alul)



Befelé 970 mm mély, a kerékdoobok között 1040 mm széles a lapos csomagtartó. Felül a „gépháztető” alatti 52 l-es első doboz, a fedele valóban motorburkolatra hasonlít. A magenta színű pöccökkel (jobbra felül) a töltőnyílás nyitható manuálisan a csomagteréből, ha erre vész esetén szükség van

58 kWh-s akku párosítható, amit most az autóban télies körülmények között próbáltunk. A gyári 394

km-es hatótávnak a közelében sem voltunk, a legmagasabb „tele tankos” range 347 km volt, amit 50%-os

töltöttségnél még reálisnak tartott a fedélzeti számítógép (ekkor 175 km mutatott), 10%-nál viszont már csak

30 km-t jósolt. Kerülvén az önsanyargatást, az egyébként hatékony ülés- és kormányfűtés mellett hasz-



Futurisztikus a hátsó lámpa, a rakodóperem magas (735 mm). A 170 LE-s kivitelek 750 kilós utánfutót húzhatnak, függetlenül attól, hogy a vontatmány fékezett-e, vagy sem



Gesztusértékű a kézikönyv újrahasznosított anyagból készült tartója. A kesztyűtartónak a fedelébe is lehet rakodni

náltuk a hőszivattyús elektromos fűtést is, a hatótávra pedig jellemző, hogy minél följebb tekertük a ventilátort, annál jobban csökkent a megtehető táv, azaz a fedélzeti komputer nem akart átverni. A rossz hír, hogy a fűtés ellenére is fáztunk. Az utastér lassan melegedett be, a kellemes langyosság hamar ellillant, pedig messze nem voltak szibériai mínuszok. Míg autópályán megugrik az áramfogyasztás, a Kia szerint városban 12 kWh-val is elporoszkálhatunk százon, ám most fűtve, zenélve, világítva a vegyes tesztfogyasztás 19,0 kWh/100 km lett. A fedélzeti töltő minden változatban 7 (1 fázis) és 10,5 (3 fázis) kW-os, de a kisebb kapacitású akkunál az egyenáramú (DC) gyorsöltés maximuma csak 180 kW a nagyobb 240-ével szemben. Otthon kiépített 11 kW-os fali töltővel nagyjából 6 óra a 10-ről 100%-os telítés, míg normál konnektorból ugyanez több mint egy nap (kb. 25 óra). Jó kompromisszum egy utcai 22 kW-os gyorsöltő, itt másfél órást pit stoppal 10-ről kb. 60-62%-ra mehetünk fel, ami 160-170 km-re elegendő lehet. Jó hír, hogy a navigáció már nemcsak az MVM, hanem más szolgáltatók

töltőit is listázza, így pontosabban tervezi az utazásokat.

Utazni pedig remek dolog ezzel a villanyautóval! Egyrészt méreteihez és minimum 1,8 tonnás saját tömegéhez képest jól mozog (0-100 km/h: 8,5 s), gyorsításkor nem présel az ülésbe, de a rugalmassága (különösen Sport üzemmódban) a legtöbb mai autó átlaga fölött van, és talán mondani sem kell, hogy csendes, a zajok távoliak. A kormányfülekkel négy fokozatban szabályozható motorfék (rekuperáció) közül nekünk a 3. tetszett a legjobban, míg a 4. már egypedális vezetést ad, amit városban kényelmesen,

hamar megszokva lehet használni. A 19 colos felniktől féltünk, pedig ezek a legkisebbek az EV6-hoz, de az elől McPherson, hátul multilink felfüggesztés jól vizsgázott, igaz, az említett tekintélyes saját tömeg és a hatalmas, 2,9 m-es tengelytáv itt a menetkomfortnál jól kamatozik. A 2,6 fordulatos kormány kellően közvetlen, pontos, de élettelen, jól fognak a fékek és az ívmenettel sincs probléma: az alacsony súlypont érezhetően pozitív tulajdonság, függetlenül attól, hogy az embernek egyszerűen nincs kedve ívről ívre dobálni ezt a nagy és nehéz kocsit – nem erre találták ki.

A Kíának van két másik akkumulátoros villanyautója is, az e-Soul és immáron két éve Magyarország kedvence, az e-Niro, de az EV6 más kávéház, egy új generáció, magasabbra pozicionálva és így érthetően drágábban – a belépő Air listaára 16,2 millió forint. Ennyiért persze nem üres, de az is igaz, hogy innen van följebb, mind tartalom, mind teljesítményben, egészen 585 LE-ig... A garancia itt is a megszokott 7 év.

A lényeg azonban, hogy a koreaiakat komolyan kell venni, mert úgy tartják, az egyre szélesebb körben terjedő elektrifikáció bizonyos értelemben újraosztja majd a lapokat a járműgyártók között. Mivel alapvetően új autók, modern technológiák érkeznek, mindez alaposan átrendezheti a márkák közötti hierarchikus viszonyokat és ők ebből mindenképpen profitálni akarnak, nem titokoltan piacvezető pozíció(kr)a törve. S látva az EV6-ot, nem mondhatjuk, hogy lázálmodat kergetnek.

*Krepsz Zoltán
(Technikai okok miatt a belső fotók egy magasabb Earth komfortszintű tesztautóról készültek.)*



<https://youtu.be/HwpCiYqkwck>



<https://youtu.be/yCbstxj-PBY>



BEMUTATÓ

Vinfast e35 és e36

Hozott anyag?

Az e35 ötüléses, tengelytávja 59 mm-rel nyúlik túl a Tesla Model Y-én, de hosszuk hajszálpontosan egyforma

A CSAK 2019 ÓTA MŰKÖDŐ VIETNÁMI VINFAST ÓRIÁST FEJLŐDÖTT AZ ELMŰLT KÉT ÉVBEN: A BMW ALAPÚ FÉLIG LICENCMODELEKTŐL ELJUTOTT ELSŐ IGAZÁN SAJÁT FEJLESZTÉSŰ TÍPUSAIIG. AZ ELEKTROMOS E35 ÉS E36 IDÉN EURÓPÁBAN IS PIACRA LÉP.

A vietnámi óriáscéghez, a biztosítástól a kereskedelmen át az építőiparig sok mindennel foglalkozó Vingroup-hoz tartozó márka 2017-es megalapításakor a „vietnámi nép autóbárába ültetése” volt a kitűzött cél, hiszen a 96 milliós ország újautó piaca mindössze évi 300 000 darab körüli. Ez a küldetés ma kissé megkopott, hiszen a 2019-ben bemutatott induló paletta csupán egyetlen típusa, a GM-Opel (Opel Karl, Chevrolet

Spark) licenccel gyártott, átszámolva alapáránál is 5,9 millió forintos Fadil tartozik az átlagpolgár számára legalább valamelyest elérhető közé. A Hai Phong városában felépített vadonatúj üzem a Fadil mellett ma is gyártja a BMW 5-ös moduláris padlójára épített Lux S szedán és X5-öst idéző testvérét, a Lux SA-t. A bajorok a gyártástechnológiájával egy motort is adtak, de a négyhengeres 2,0 l-es turbós benzines szerkezetébe az osztrák AVL kicsit belenyúlt, hogy

egyszerűbb és olcsóbb legyen gyártani. A közvetlen befecskendezéses gép ma 175 és 230 LE-s változatban fut a Vinfast-nál, de a Lux SA, President nevű csúcsváltozatát a General Motors 6,2 l-es, 420 LE-s szívó V8-asa viszi! A fejlesztés és a gyártás vezetői kipróbált amerikai és ausztrál autópálya szakemberek, sőt tavaly nyáron sikerült az Opel éléről átcsatolni a PSA uralma alatt sikereket produkáló Michael Loschellert, aki mellesleg éppen mostanában mondott fel a

Vinfastnál, hogy visszatérhessen Európába. Hogy hová szerződik, egyelőre titok. Az erőltetett fejlesztés és a koronavírus 2020 óta csak veszteséget termelt a márkánál, de a Vingroup sok lábba áll, így a terjeszkedés nem állt le. A modellsor 2021-ben három Pininfarina formatervezővel újodással, az e34-gyel, az e35-tel, és az e36-tal bővült, természetesen a korszakhoz igazodva mindegyik SUV. Az alapok már saját fejlesztésűek, a még idén nyáron néhány európai ország-



Az utastér padlója teljesen sík, az akut mélyre, a két ülés között építik be

Az e36 37 centivel hosszabb az e35-nél, egyik modellnek sincs már egyetlen hagyományos izzója sem. A formaterv Pininfarina



ban is bemutatkozó két nagyobb modell hozzánk (a legnagyobb EU-s villanyautó-piacokra) és az USA-ba is kizárólag tisztán elekt-

romos hajtással érkeznek. A közös műszaki részletek még nem teljesen ismertek, de azt tudni, hogy a 2950 mm-es tengelytávú, 4,75 m



Az e35 és az e36 műszerfala egyforma, kijelző csak a középkonzolon van. Ez érintőképernyőként is működik és 15,4 colos az átlója



Minden e36-os hétüléssel, végsebességét (mindkét modellét) elektronika korlátozza 180 km/h-ra. Lapzártánk után érkezett hír, hogy az e35 VF8, az e36 pedig VF9 néven lép piacra Európában

hosszú e35 ötülésként, az 5,12 m-es e36 (tengelytáv: 3150 mm) pedig hétszemélyes kivitelben jön. A csúcsmoделlekben két vízhűtéses villanymotor dolgozik (egy elöl, egy hátul), egyenként 204 LE-vel, az e35 folyadékűtésű, lítiumionos akkuja 90, az e36-osé ugyanilyen, de 106 kWh-s; ezekkel a gyári hatótáv 500 és 550 km. A 800 V-os, 150 kW-os egyenáramú gyorsöltésre is felkészített újdonságokkal gazdag kényelmi és biztonsági alapfelszerelés jár (körbelátó kamerarendszer, vezetői asszisztensek, navigáció, automata parkolás stb.), így minden változat 3-as szintű önzetűre képes (a vezetőnek a helyén kell ülnie, de nem kell mindig az utat figyelnie). Az új Vinfast páros elöl kettős keresztengőkaros, hátul oldalankénti többkaros felfüggesztésen gurul, akkumulátorukat az utastér padlója alá építik be.

A vietnámiak természetesen az amerikai (és a kanadai) piactól várják a legtöbbet, a sikerektől függően 2024-től akár a tengerentúli gyártást is fontolgatják, de az USA-ban addig is 60 tagú gyári tulajdonú (!) kereskedői hálózattal indítanak, bár az online értékesítésben látják a jövőt. Már európai belépő árakat is közöltek: az e35 43 350, az e36 pedig 59 150 euróról indul, de az akkukért külön bérleti díjat kell majd fizetni. Érdekes fejlemény, hogy néhány nappal lapzártánk előtt a Vinfast közölte, két újdonságát a közeli országokban a BMW féle 2,0 l-es turbós benzinessel (230 LE, 350 Nm, nyolcfokozatú automata) is piaca dobja, hogy hibridként megjelennek-e, az egyelőre titok. A tervezett alapgarancia az USA-ban és Európában is 10 év.

SZG

BEMUTATÓ Fisker Ocean

Vízválasztó?



<https://youtu.be/xqavyBairqs>



Henrik Fisker maga tervezte a formát, az Ocean elektromos crossover, így a világ bármely piacán kedvelt lehet

A KARMA BUKÁSA UTÁN SEM ADJA FEL AUTÓGYÁRTÓI ÁLMÁT A DÁN SZÁRMAZÁSÚ FORMATERVEZŐ.

A Dániában született formatervező, *Henrik Fisker* szép karriert futott be: hosszabb ideig (1989–2001) dolgozott a BMW-nél, ahol többek között részt vett a Z8 megalkotásában, majd az Aston Martinnál (2001–2005) a V8 Vantage és a DB9 terveibe is volt beleszólása. Innen távozva döntötte el, hogy Észak-Amerikában saját lábra áll, első körben megalapítva nevét viselő formatervező stúdióját (2005). Épített néhány egyedi sportkocsit Mercedes SL és BMW 645i alapokra, külső rendelésre megrajzolta az Artega GT-t, de ami igazán lázba hozta, hogy a Tesla Motors őt kérte fel 2007-ben a Model S munkálataira – úgy vélte, a villanyautó lesz a nagy biznissz. Létrehozta a Fisker Automotive céget, bemutatta a benzin-elektromos Karmát, a gyártani kívánt környezettuda-

tos sportkocsiját (a belsőégésű gép csak áramot termelt a két villanymotornak), amihez közel 100 millió dollárt gyűjtött, köztük híres színészekről, befektetőktől, sőt az ame-

rikai Energiaügyi Minisztériumtól félmilliárd dolláros hitelgaranciát kapott. Azonban hiába mutatta be a Karma nyitott (Sunset) és crossover (Surf) változatait, ezek már

csak tervek maradtak és az akkumulátor beszállító csődjét sem tudta kimozogni. Hiába volt kiváló a marketing – *Leonardo DiCaprio* színész, *Justin Bieber* zenész, sőt



Minimalista a vezető környezete, minden a kormányról és a 17,1 colos érintőképernyőről vezérelhető

Bill Clinton alelnöke, Al Gore is a vásárlók között volt –, 2000 darab Karma eladása után az üzlet megtorpant. Henrik Fisker 2013-ban kilépett saját cégétől, mert nem értett egyet az igazgatóság döntéseivel, a vállalat csődöt jelentett és 2014-ben egy kínai alkatrészgyártó felvásárolta. Egy évvel később a Fisker Automotive neve Karma Automotive lett, 2016-ban pedig az autót Karma Revero, amihez a dán-amerikai üzletembernek már semmi köze nincs. Henrik Fisker azonban nem nyugszik, 2016-ban újra vállalatot alapított (Fisker Inc.) és továbbra is villanyautót akar gyártani. A 2020-ban bemutatott Ocean nagy lendülettel érkezett: Fisker úgy prezentálta, hogy célja a világ leginnovatívabb és legfenntarthatóbb járműveinek a megalkotása, amik reális áron, széles körben értékesíthetők. Nem titok, Fiskert nem vették komolyan, a világmegváltásokkal tele a sajtó padlása, csakhogy egy évvel később, 2021 novemberében, Los Angelesben már a piacra szánt Ocean pózolt az autósalon standján. Henrik Fisker elmondta, az autót Ausztriában, a grazi Magna-Steier gyártja (a folyamat karbon semleges), a két-



Kicsik az ablakok, a sok fémfelülettel tömör, robosztus megjelenésű az Ocean



Ha elforgatjuk a képernyőt, a légkondi vezérlője a helyén marad. A művelet csak álló autóban lehetséges



Ez volt a 2020-ban elsőként bemutatott Fisker Ocean – gyakorlatilag már ekkor készen volt, a változtatások minimálisak

féle akkumulátort a CATL szállítja. A 37 500 dolláros alapmodell, a fronthajtású Ocean Sport motorja 275 LE-s, 0-60 mérföldre 6,9 s alatt gyorsul, Touring Range nevű akkujának szerkezete lítium-vasfoszfát (LFP), a kapacitása nem ismert, de az autó hatótávja (EPA szabvány szerint) ezzel 402 km. Az összkerékes Ocean Ultra (50 000 USD) és Ocean Extreme (69 000 USD) már két villanymotorral hajtott, teljesítményük 540 LE, Hyper Range akkumulátoruk nikkell-man-

gán-kobalt (NMC) szerkezetű, a hatótávjuk 547-563 km. Az első ötezer vásárló dönthet az Ocean One mellett, ez 540 helyett 550 LE-s, jól felszerelt, 3,9 helyett 3,6 s alatt futja a 0-60 mérföldet (0-96 km/h) és ugyanannyiba kerül, mint az Extreme.

A belsőben szinte minden újrahasonosított anyagból készül, a középkonzol hasonló, mint a Teslában, de a 17,1 colos képernyő – csak álló helyzetben – elforgatható (ez a Control Mode) és ez filmnézéshez, vagy más tartalom fogyasztásához ideálisabb a portré formátumnál. A telematikai rendszer szoftvere online frissíthető. Szükség esetén az Ocean önálló áramforrásként is használható, azaz elektromos készülékeket üzemeltethetünk, vagy akár másik villanyautót tölthetünk. A California Mode egy gombnyomással nyitja-zárja az összes ablakot és a tetőt, a Limo Mode segítségével pedig a második sorból is vezérelhető a légkondi és a hifi – utóbbi 16 hangszórós, 500 Wattos erősítővel és 20,5 l-es mélynyomó ládával. A vezetőségeket a Fisker saját fejlesztése, az Intelligent Pilot fogja össze, ez radarokkal, kamerákkal és ultrahangos érzékelőkkel dolgozik. Az Extreme és a One kivitelihez adott SolarSky napelemes tetővel olyan napsütöses vidéken, mint Kalifornia, akár 2400-3200 km-rel több lehet az éves hatótáv a csak hálózatról töltött változatokhoz képest.

Bár számos információt még nem tudunk, úgy tűnik, Henrik Fiskert most már komolyan kell venni, az Ocean életképesnek tűnik, a grazi gyártóhely is stabil pont, így az érdeklődésen múlhat minden. A termelés 2022. november 17-én kezdődik.

Petalion



20 colos aero alufelniket kap alapból, de méretben 22 colosig lehet elmenni

BEMUTATÓ

Hyundai Staria

Csillag születik?



https://youtu.be/MOmEBD_mko



Meglepően futurisztikus, pedig ennél egyszerűbb formát aligha rajzolhattak volna. Jól láthatók a bronzszínű díszítések: ez a Premium (Signature) kivitel

A HYUNDAI ÚJRA FELTALÁLTA A CSALÁDI ÉS ÜZLETI CÉLRA EGYARÁNT ALKALMAS EGYTERÜT.

A Hyundai újabban belülről kifelé tervezi autóit, de a Staria esetében alig kellett trükközni: a 3273 mm tengelytávú, 5253x1997x1990 mm-es kisbusz eleve hatalmas utasteret kínál – egy kisgyermek állva sétálhat benne. A dobozszerűséget, a nagy függőleges felületek unalmát áramvonalas frontrésszel ellensúlyozták, ennek egyetlen vonallal megrajzolt ívéhez a Föld napfelkeltekor, az űrből látható horizontja adta az ihletet. A Tucson után itt is megjelentek a parametrikus pixel fényszórók, a teljes szélességben világító nappali menetfény vékony LED csík a hűtőrács és a szélvédő között. A normál kivitel mellett kapható lesz jobban felszerelt Premium (mifelénk várhatóan Signature) változat, ennél a külső számos helyen (hűtőrács, embléma, tükrök, felnik) bronzszínű felületekkel díszített. A mélyen húzott öv vonal miatt nagyok az



Nincs helypazarlás, a pult nem nyúlik be olyan mélyen, mint az ilyen jellegű járműveknél szokás. Jó a kilátás

oldalablakok, ez javítja a belső térérzetet és a kilátást, továbbá igyekeztek a hátsó ajtó nyílását levinni, hogy ne kelljen magasra emelni a csomagokat. Az utastér alapvetően

minimalista, de ez a Hyundai szerint éppen a felhasználási élmény miatt van így: nincsenek felesleges sallangok, a kényelem és a variálhatóság megteremtése élvezett előnyt.

A vezető előtt, a kormány fölér került a 10,25 colos vetített műszeregység, míg középen egyetlen, tabletszerű egység foglalja magába a telematikai rendszer érintőképernyőjét és



Forgathatók a 9 személyes Premium ülései, így tárgyalóbuszként is használható a Staria. Külső színből nyolcféle választható, a normál kivitelhez fekete, fekete/bézs és fekete/kék belső kombinációk vannak, a Premium ezen kívül szürke/barna és szürke/világosszürke opciókat kínál

a többi vezérlőt, valamint alatta a vezető oldalán az automata váltó kezelőgombjai is feltűnnek. A két első ülés között nagy tároló van, de a Staria fedélzetén még rengeteg hasonlót találni, így a pultot, a tető- és középkonzolon, továbbá az ajtókon. A normál kivitel maximum

11 személyes lehet (2+3+3+3 ülés-sel), a Premium változatot héttel (2+2+3) vagy kilenccel (2+2+2+3) szerelik. Itt a középső sor is elektromosan mozgatható, előre-hátra sínen tologatható ülései kvázi nyugágygá alakíthatók és relaxációs programmal kényeztetnek, míg a



Kamerával figyelhetők a hátsó utasok, ez elsősorban családoknak, kiskgyerekekkel utazóknak hasznos



Ez a 7 üléses Premium második sora. A kartámaszos relaxációs ülések elektromosan mozgathatók, három fokozatban fűthetők-szellőztethetők. Fedélzeti hangulatvilágítás 64 színből választható



Luxuslimuzinokra jellemző a 3,27 m-es tengelytáv. Mindkét oldalon van tolóajtó, az ablakok nagyok, a hátsó ajtó mélyről nyílik

9 személyes Stariában a második sor székei 180 fokban elforgathatók és könnyen tárgyalóvá alakítható a kisbusz. A variálhatóságban segít a világújdomság wireless (vezeték nélküli) biztonsági övre figyelmeztető és visszajelző. Az ülések eltávolításával igény szerint növelhető a poggyásztér, a részletes adatokat még nem ismerjük, de maximálisan 5000 l, azaz furgonnyi lehet a kapacitás.

A Hyundai szerint ebben a kategóriában sem szabad megelégedni a jó vezethetőségről, ezért a Staria alá többek között hátul multilink felfüggesztés került, továbbá az ismert vezetőségdek sem hiányoznak. Az utasokat hat légszák védi, ha pedig ajtót nyitnánk, de a holtterben másik jármű van, a zár kattan és nem lehetséges a balesetveszélyes kiszállás. A fedélzeti kamerarendszerrel mindig „szem előtt” lehetnek a gyerekek, a radaros megfigyelő riaszt, ha kiszállásnál valaki véletlenül az autóban maradt, a kihangosítóval pedig az utolsó sorban ülők hangját elől is tökéletesen lehet hallani.

A Staria forgalmazása hagyományos belsőégésű erőforrásokkal kezdődik, piacotól függően 3,5

l-es, szívócső-befecskendezésű benzines (272 LE, 331 Nm), illetve 2,2 l-es, közvetlen befecskendezésű turbódízel (177 LE, 431 Nm) hajtja az első kerekeket, utóbbinál a váltó hatfokozatú kézi vagy bolygó-műves nyolcas automata, a benzint csak automatával párosítják. Később alternatív hajtásláncok is megjelennek, ahogy különféle kiviteltek, mint például kempingautó vagy betegszállító. Ami viszont már kapható – és Ausztráliában Load néven forgalmazzák –, az a haszonjármű. A kétüléses, lemezelt oldalfalú furgon az alapváltozat, akinek pedig elegendő kisebb raktér, vagy mindenképpen szüksége van második üléssorra, annak az ötszemélyes kombi az ideális megoldás. A Load műszerei is vetítettek, de a középkonzolon kisebb a képernyő, itt érintős felületek helyett fizikai gombokat találni és hagyományos markolat jár az automata váltóhoz, nem nyomógombos. A felnik aluk helyett normál lemeztárcsák.

A Hyundai Staria globális értékesítése tavaly év végén indult, de hozzánk még nem futott be. Ha megérkezik, várhatóan csak a dízel jut nekünk.

GP

BEMUTATÓ Toyota Corolla Cross

Új verzió



https://youtu.be/bxc_rTNo1zQ



Formailag a RAV4 és a Highlander által kijelölt úton halad a Corolla Cross, a karosszéria körben műanyag védelmet kap

1966-OS BEMUTATKOZÁSA ÓTA MOST ELŐSZÖR KÉSZÜL SUV A VILÁG LEGNÉPSZERŰBB KOMPAKTJÁBÓL, A TOYOTA COROLLÁBÓL. NEKÜNK IS JUT BELŐLE.

Európában is hódítanak a SUV-ok és a Toyota nem megy szembe a piaci trenddel, sőt feltartóztathatatlanul robot előre: röpké néhány év alatt úgy felturbózták kínálatát, hogy mostanra a szegmens legszélesebb palettáját birtokolja. A vadonatúj Aygo X, a Yaris Cross, a C-HR, a RAV4, a jövőre érkező, de már beharangozott elektromos BZ4X és a hétüléses Highlander táborához most a Corolla Cross csatlakozik (a C-HR és a RAV4 közé belőve); a japánok célja nem titkoltna, hogy 2025-re évi 400 000 autót értékesítsenek összesen a kompakt C szegmensben, megszerezve ezzel az európai

piac 9%-át. Az 1966-ban debütált Corolla a legnépszerűbb autó a világon, 50 milliót meghaladó globális értékesítése toronymagas

rekord, tucatnyi változata létezik, illetve létezik, legutóbb, amikor a családi egyterűk világát éltük, a Corolla Verso volt az egyik legjobb

választás a műfajban. A TNGA családon belül a GA-C padlón guruló Cross azonban nem felpumpált ötajtós látszatát kelti, a hagyo-



Belül már felismerhető a rokonság a Corollával, a magasra emelt központi kijelző 10,5 colos

mányos modellel egyetlen szál, a 2640 mm-es tengelytáv köti össze, egyébként minden eleme más. Bár sokkal kisebb (4460x1825x1620 mm), arányaiban és formailag is a Highlander öccsének tűnik, de hétüléses nincs belőle. A pult – közepén a 10,5 colos érintőképernyővel – zömében a Corolláé, de magasabb az üléspozíció, a kormány, a gombok elhelyezése mind-mind ismerős, egyedüli újdonság a vezető előtti 12,3 colos vetített műszeregység, amely a korábbi 7,0 colosnál részletesebben konfigurálható – és persze látványosabb is. Az előzetesen kiadott műszaki adatbázis nem tartalmaz minden információt, így azt sem tudni, mekkora a csomagtartó, mindenesetre a fotón látszik, hogy a 60:40 arányban dönthető üléstámlákkal nem alakítható ki teljesen sík rakodófelület.

A Crossból front- és összekerek-hajtású változatot kínál majd a Toyota, egyúttal itt debütál az

„öntöltő” hibrid rendszer (HEV) legújabb, sorrendben ötödik generációja. A belsőégésű erőforrás mindkettőben ugyanaz a 2,0 l-es, négyhengeres, magas kompressziójú, mindkét oldalán változó vezérlésű, feltöltés nélküli benzines, de a hajtásmódtól függően eltérő, 171 és 152 LE-s teljesítménnyel. Az első tengelyt hajtó villanymotor minden Corolla Crossban 113 LE-s (206 Nm), az AWD-i hátsó villanymotorja 41 LE-t (84 Nm-t) tud, a rendszerteljesítmény mindkét autónál egyformán 197 LE. A 180 cellás lítiumion akku kapacitása 4,08 Ah, hagyományos automata sebességváltó helyett a Toyota hibridekben szokásos bolygómu (e-CVT) végzi a nyomatékelosztást. A japánok szerint minden korábbinál lineárisabb az erőleadás, azaz a gázpedál mozgása és a jármű dinamikája végre szinkronban van egymással – a magunk részéről kíváncsian várjuk az első tesztet. A felfüggesz-



Nem karizmatikus a megjelenés, embléma nélkül nehéz lenne a beazonosítás

A TOYOTA COROLLA CROSS ELŐZETES MŰSZAKI ADATAI

	Benzinmotor	
	FWD	AWD-i
Henger/szelepszám	4/16	
Hengerűrtartalom [cm³]	1987	
Sűrítési arány	13,0:1	14,0:1
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	171/126(6600)	152/112/5600)
Nyomaték [Nm(1/min)]	202(4400–4900)	190(4400–5200)
	Első villanymotor	
Teljesítmény [LE/kW]	113/83	
Nyomaték [Nm]	206	
	Hátsó villanymotor	
Teljesítmény [LE/kW]	41/30	
Nyomaték [Nm]	84	
	Akkumulátor	
Szerkezet	Lítiumion	
Kapacitás [Ah]	4,08	
Cellák száma	180	
Rendszerteljesítmény [LE/kW]	197/146	
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	Fokozatmentes/eCVT	
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4460x1825x1620	
Tengelytáv [mm]	2640	
Felfüggesztés (elöl/hátul)	McPherson/multilink	
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	8,1	



Sokféleképpen konfigurálható a korábbinál több információt megjelenítő, nagy felbontású, 12,3 colos vetített műszeregység



Pontosan nem tudni, mekkora a csomagtartó, de rabol némi helyet a hifi mélynyomója (balra) és az üléstámlák sem dönthetők síkba

tés elől McPherson, hátul multilink, utóbbi már nem általános ebben a szegmensben sem, több márka is ráállt az olcsóbb, egyszerűbb csatolt lengőkarra.

A legújabb fejlesztésű telematikai rendszer, a Toyota Connect online frissíthető, a navigáció felhőalapú, az okostelefonos integrációhoz (Android Auto, Apple CarPlay) nem szükséges vezetékies kapcsolat, a MyT telefonos applikációval pedig számos funkció (légkondi, ajtózárs, fedélzeti számítógép) a távolból is elérhető, működtethető. A biztonság terén újdonság a T-Mate, amely a jól ismert Toyota Safety Sense (TSS) rendszert más aktív vezető- és parkolást könnyítő segédkekkel kapcsol össze. Az ütközést megakadályozó rendszerek között találjuk az alacsony sebességnél működő véletlen gyorsítást akadályozót, a keresztetűződést, valamint a szembejövő forgalmat felismerő asszisztens,

továbbá a bekanyarodási asszisztens továbbfejlesztett verzióját. A TSS funkciók között megtalálható a frissített vészmegállító (EDSS) és az over-the-air (OTA), amely az összes funkciót naprakészen tartja, bővíti. Megújult a teljes sebesség-tartományban használható adaptív tempomat (FSR ACC), a sávartó (LTA) és a táblafelismerő (RSA). A T-Mate segédrendszerei között megtalálható a holtterfigyelő (BSM), a biztonságos kihajtást segítő (SEA), az automatikus távolsági fényszóró (AHB), az automata parkolósegég, a panoráma monitor (PVM), a fékezni is képes hátsó keresztirányú forgalomra figyelmeztető (RCTAB), valamint az intelligens távolságfigyelő (ICS).

Lapzártakor azt az információt kaptuk, hogy a Toyota Corolla Cross magyarországi értékesítése 2022 nyarán indul, az első autókat idén ősszel vehetik át a tulajdonosok.

TA

A Nissan és az Eaton közös megoldása a megújuló energiák „befogására” is alkalmas stabil áramforrás, az xStorage használt Leaf akkucellákból készül. Látványos, és több méretben is elérhető, de valójában csak átmeneti megoldás. Életciklusa végén ezt is el kell majd bontani

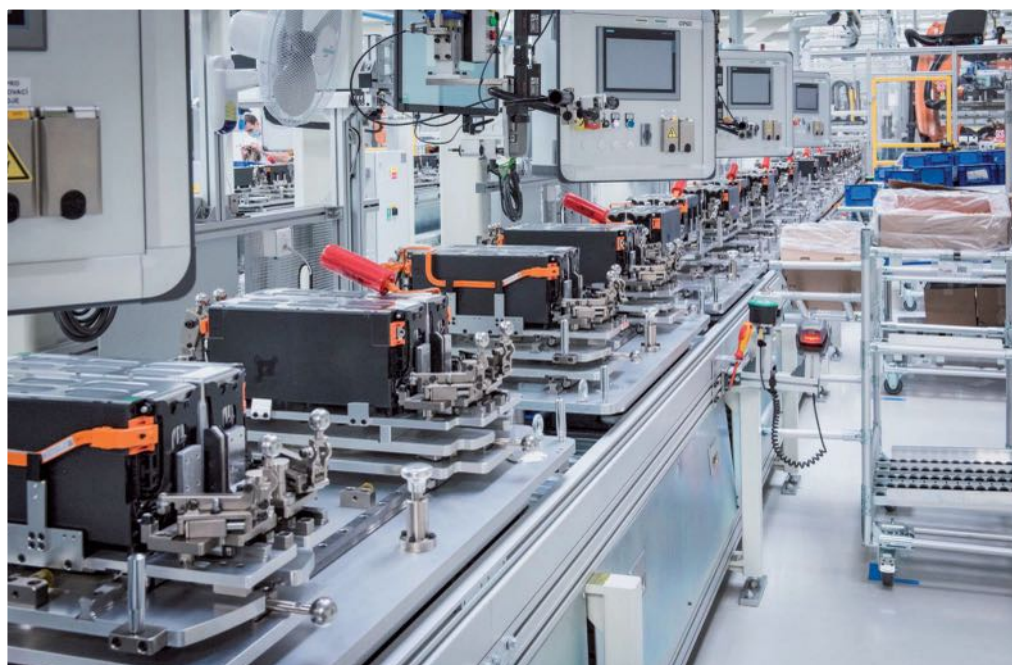
Villanyautó-akkumulátorok újrahasznosítása

Túlkapacitás

EGYRE TÖBB MÁRKA FOGLALKOZIK A MAJDANI NAGYSOROZATÚ ELEKTROMOS AUTÓK AKKUMULÁTORAINAK ÚJRAHASZNOSÍTÁSÁVAL. EGYSÉGES MEGOLDÁS MÉG NINCS, DE TÖBB PRÓBÁLKOZÁS IS BÍZTATÓ.

Egyes felmérések és tanulmányok szerint a 2020-as évek végére már több mint 150 millió tisztán elektromos hajtású autó fut majd a világon. Ez óriási növekedés, hiszen a földkerekség villanyautó-flottája csak 2020 végére érte el a 10 milliós darabszámot, ami önmagában is 41%-os bővülés 2019-hez képest. Egyre fontosabb kérdés: mit fogunk kezdeni a kiöregedett, a mai technológia alapján várhatóan többségében lítiumionos szerkezetű akkumulátorokkal az autók életciklusa végén?

A márkák többségének válasza egyelőre mindössze annyi, hogy ők mindenben segítik a hulladék-feldolgozó ipart ebben az ügyben, hiszen túl sokat kutatni már nem kell, az összes újrahasznosítási és ártalmatlanítási technológia bevetésre kész, csak alkalmazni kell. A helyzet valójában nem ilyen egyszerű, mert például a Birminghami

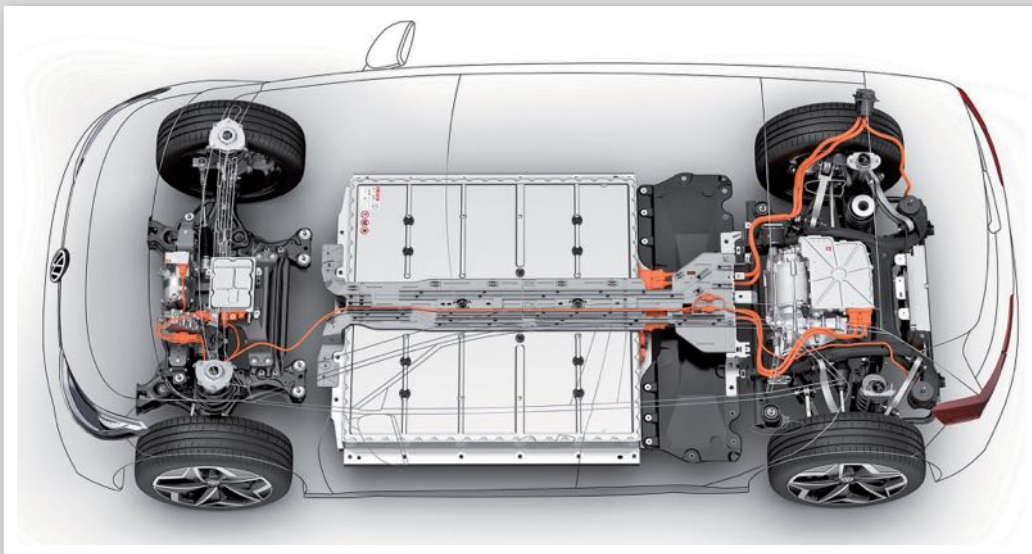


Az akkugyártás több folyamata is automatizált, az ártalmatlanítás a telepek sokfélesége miatt még nem ennyire gépesített

Egyetem kutatói szerint a már meglévő módszerek méretgazdaságosságával baj van. Azaz, ami a mai darabszámok mellett működőképes, gazdaságos és viszonylag tiszta, a várható növekedést figyelembe véve már nem biztosan, illetve egyes esetekben biztosan nem az. Meglepő módon a feldolgozók az ártalmatlanítással állnak ma jobban, azaz a környezetbarát megsemmisítés tűnik a kisebb problémának; ennél sokkal nagyobb gond a gazdaságos újrahasznosítás. A ma működő akkubontó, és újrahasznosító rendszerek mindegyike rossz határfokú,

és a beépített nyersanyagok árának folyamatos emelkedése ellenére is gazdaságtalan. Az akkuk alumínium- és mangántartalmát olvasztásos eljárásokkal viszonylag egyszerűen ki lehet nyerni, de a legdrágább fémek esetében (lítium, kobalt, nikkel) a technológia is költségesebb. Utóbbi eljárások gazdaságossága a mai méretekkel még úgy is megkérdőjelezhető, ha a számításba bele vesszük a felsorolt fémek bányászatának környezetszennyező hatásait (főleg víz-igényét). Az autógyártók egyelőre külön-külön keresik a megoldást, az Audi például a belga Umicore-

ral állapodott meg villanyautó-, és hibrid akkumulátorainak újrahasznosításáról, de egyelőre csak ott tart az együttműködés, hogy a cég a telepek kobalt- és nikkel-tartalmát kinyerve új akku-alkatrészeket gyárt. A Ford újrahasznosító partnere a Redwood Materials, ma még csak az Egyesült Államokban, a General Motors pedig a Li-Cycle nevű céggel állt össze, szintén az USA-ban. A Volkswagen (az Auditól függetlenül) önállóan dolgozik, és saját újrahasznosító üzemet is épített Németországban, Salzgitterben. Ez egyelőre nagyjából évi 3000 villanyautó-akkumu-



A kifejezetten villanyautókhoz fejlesztett padlólemezek terjedésével egyre általánosabb a képen is látható, padló alatti akkubépítés. A javítás és a majdani elbontás is egyszerűbb így

látor bontására és nyersanyagainak (nikkel, mangán, kobalt, réz, alumínium, lítium) kinyerésére képes. Ma, a felsorolt vállalkozások mindegyike masszívan veszteséges, hiszen messze méretgazdaságossági szintjük alatt működnek, azaz kevés az újrahasznosítandó akku. Sok márka az akkumulátorok autóiparon kívüli újrahasznosításában látja a megoldást, szerintük a telepek akár többszörösen is túlélhetik az autót, amivel „születtek”, ha a korral és a használatlaltal csökkenő kapacitást részben figyelmen kívül hagyva stabil (például ház-

tartási) energiatárolóként hasznosítják őket újra. A legtöbb márka az eredeti érték 70-80%-ában húzza meg az alsó határt, ennél kisebb kapacitással autós használatban már csereérett az akku. Az ilyen, de még 50% feletti értékkel bíró áramforrások újrahasznosításának legfőbb szószólója ma a Nissan, az Eaton-nal közösen kifejlesztett, és használt Leaf-akkuból felépített háztartási energiatároló (főleg a megújuló energiák, a nap, a szél befogására szolgáló) rendszer neve xStorage. A gyártási darabszám egyelőre nagyon alacsony, évente kevesebb, mint 200 egység készül, de a Nissannak is megvannak az „akkubontó” partnerei, akik a feldolgozandó akkuk alacsony száma miatt egyelőre kívánnak, és a majdani nagy mennyiségekre számítva



Villanyautó akkumulátorának bontása egy egyelőre kísérleti újrahasznosító üzemben: munka és költségigényes folyamat

csendben fejlesztenek. Ők főleg a legdrágább fémek, a nikkel és a kobalt kinyerésében látják az üzle-

tet. A Renault, a Nissantól függetlenül két céggel is kooperál, a Veolia-val és a Solvay-jel: Zoe akkuból készítenek az xStorage-hoz hasonló, 4-20 kWh kapacitású stabil tároló rendszereket. A BMW és a Mini legfeljebb 160 000 km-t futott és legalább 80%-os kapacitású akkuit az Off Grid nevű vállalkozás alakítja mobil áramforrásokká.

Egyes kutatók szerint 2030-ra évi több mint 200 GWh-nyi villanyautós akkukapacitás vár majd újrahasznosításra világszerte, ennyi stabil és mobil áramforrásra biztosan nincs szükség, ráadásul az ilyen szerkezetek is elérik egyszerű életciklusuk végét, amikor



Már a cellaszerkezetek és összetételek részleges szabványosítása is segítené az újrahasznosítókat, de az ilyen titkokat egyelőre nem szívesen adják ki a márkák

végleg el kell majd őket bontani. Az autós akkutechnológia az egyre alacsonyabb kobalt tartalom felé törekszik, hiszen a kobalt drága. Az újrahasznosítóknak éppen ezért rugalmas, a telepek szerkezeti összetételének változásaihoz gyorsan igazodni képes ártalmatlanítási technológiákra van szükségük. Ma úgy tűnik, a kobalt részarányának csökkenésével nő, és nőni is fog a kicsivel egyszerűbben kinyerhető nikkel mennyisége.

Az akkugyártók és az autómárkák tehát dolgoznak, de nincs általános összefogás, pedig a megoldás az akkuk szerkezetének, kialakításának legalább részleges szabványosítása, és a közös újrahasznosítási láncok kiépítése lenne. Talán a villanyautók számának növekedésével és így a telepek ártalmatlanításában rejlő üzleti lehetőségek kívánatosabbá válásával az együttműködési hajlam is nő majd. A cél hangzatos és nemes: az európai villanyautók és a hibridek akkuinak 99%-os újrahasznosítása világszerte, 2050-re!

SZG



Jól mutat a kontrasztos tető, tükör és csikózás, ráadásul bizonyos kombinációkért nem kell felárat fizetni

MŰSZAKI ADATOK

Soros háromhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű, turbós benzínmotor, elöl keresztben beépítve. Két felül fekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1499 cm³. Furat x löket: 82,0 x 94,6 mm. Sűrítési arány: 11,0:1. Teljesítmény: 136 LE/100 kW (4500-6500/min). Nyomaték: 220 Nm (1500-4100/min). Hétfokozatú, duplakuplungos robotváltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul multilink felfüggesztés, tekercsrugók. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP. Csomagtér: 211–731 l. Üzemanyagtartály: 40 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 3863x1727x1414 mm. Tengelytáv: 2495 mm. Saját tömeg: 1175 kg-tól. Gumiméret: 205/45 R17. Gyorsulás (0–100 km/h): 8,1 s. Végsebesség 210 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,5-6,1 l/100 km. CO₂ (WLTP): 124-138 g/km. Tesztfogyasztás: 6,7 l/100 km. Általános garancia: 2 év (meghosszabbítható). Védőszárny szolgáltatás: 5 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: rugalmas.
Ára: 8 571 000 Ft

TESZTNAPLÓ Mini Cooper 1.5 aut.

Klasszikus

RITKÁN KAPUNK ALAP-MOTOROS MINIT, MERT A COOPER S ÉS A JCW MINDIG ELRABOLJA A SHOW-T.

Van élet a Cooper alatt is, de a belépő 75 és 102 LE-s One annyira nem érdekli a magyarokat, hogy itthon nem árulják.

Karosszéria, utastér

A Minit optikai változtatásokkal tartják naprakészen, most éppen nagyra tátott szája van és fogszályozót visel – ezt mondták róla egy óvoda előtt parkolva. A keret nélküli ajtók stílusosak, a menet-szél sem füttyül az üveg mellett, a beszálláshoz mélyre kell ülni. A kilátás rossz, különösen előre föl-felé, mi nem erőltetnének a digitális műszeregység és a lapra vetítő (keretével a szélvédőn tükröződő) head-up kijelző megvételét sem. A sportülések jól tartanak, kellemes a szövetskárpit, a sportkormány az összes Miniben alaptartozék. Az infotainment egyszerűsített BMW iDrive, könnyen kezelhető; kacatartóból lehetne több, pontosabban a meglévőkön javíthatnának (szűk ajtózsebek, kicsi kartámasz rekesz). Az anyagminőség színvonalas, akárcsak az összeszerelés. Hátra bejutni (és kiszállni is) tor-

namutatvány, de utána szigorúan két átlagos utas azért elvan. Az alapból 211 l-es csomagtartó kicsi, két üléssel 731 l-re növelhető a magas peremű raktér.

Motor, erőátvitel

A turbós 1,5-ös szerintünk az egyik legjobb háromhengeres: sem hidegen, sem pörgetve nincs bántó hangja, nem rezonál, 136 LE és 220 Nm pedig tökéletesen elegendő egy hétköznapi autóban. A hozzákapcsolt hétfokozatú, duplakuplungos robotváltó is ügyes, irányváltásoknál kicsit lassú, de gyorsan vált vissza és felismeri a motorfékes helyzeteket. A 6,7 l-es tesztfogyasztás meghaladta a gyári WLTP ígéretet, ám így sem dühítően magas.

+ ELŐNYEI

- Stílusos megjelenés
- Kényelmes ülések
- Vezethetőség

– HÁTRÁNYAI

- Kilátás
- Kicsi csomagtér
- Menetkomfort
- Drága

Vezetés, menettulajdonságok

A Mini Cooper a szegmens legjobb vezethető autói közé tartozik, remekül kanyarodik, túpontosan irányítható és a dinamikája is megvan (0–100 km/h: 8,1 s, 210 km/h). A fékerő lineárisan adagolható, a négy tárcsa hidegmelegen egyaránt hatékony, ahol a szó átvitt és valós értelmében is dögög a szekér, az a menetkomfort – a kemény lábakon álló Mini nem ideális a hazai utakra. Hetedikben 90 km/h-nál 1600-at, 130-nál 2300-at forog a főtengely (a 220 Nm 1500-4100/perc között végig megvan), padlógázra gyors

visszkapcsolás és meggyőző gyorsítás a válasz.

Felszereltség

A Mini szerethető jelenség, de pont ennek kell megfizetni az árát. A Cooper belépője 7,14 millió forint, utána kötelező lépés a „trimmelés”, azaz valamilyen díszítőcsoomag megvétele – amiből a legolcsóbb 832 ezerre rög – ha pedig kell az automata váltó is, az további 599 ezres kiadás. És innentől már elkezdhetjük végre költeni a pénzt a hón áhított extrákra.

Összegzés

Akinek nem presztízs a három helyett négy henger, az boldog lehet az alap Cooperrel is, az S és a JCW árkülönbségét pedig költse extrákra – bőven van mire.

– geosits –



Belül is hangulatos a Mini, a műbőr/szövet kárpit világos színben is elérhető, az anyag kellemes



Kedves jelenség, a 15 colos lyukacsos lemezfelni szerintünk jobban mutat rajta, mint a 16-os alu. A hasmagasság 210 mm, diódás fényszóró az LCV-hez nincs

TESZTNAPLÓ Suzuki Jimny 1.5 GL 4WD LCV

Édes teher

A JIMNY CSAK ÚGY MARRADHATOTT AZ EURÓPAI PIACON, HOGY TEHERAUTÓ LETT BELŐLE.

Karosszéria, utastér

A beszállásnál magasra kell felülni, a vezetőülés lapja nem emelhető-süllyeszthető. Méreteiből adódóan a Jimny belül sem tágas, a kasztni keskeny, ráadásul az átalakításal fixen beszerelt válaszfal miatt az ülés csak korlátozottan tolható/dönthető hátra. A kényelmes vezetői pozíció erősen alkatfüggő (átlagos termetűek előnyben), az ülőlap rövid (475 mm), a kormányoszlop csak sugárirányban moz-

gatható. Minden műanyag kőkemény, a kivitelezés általánosan jó, kevés a rakodóhely. A hátsó ülések eltávolításával 863 l-es rakteret alakítottak ki, ennek alapterülete 950x1300 mm, a rakodóperem nagyon magas (80 cm).

Motor, erőátvitel

Itt nincs változás, kivéve, hogy automata váltót pluszpénzért sem vehetünk. Az 1,5-ös, szívócső-befecskendezéses, 100 LE-s benzines a teherautókra vonatkozó lazább emissziós előírásokat tudja teljesíteni, ezért a trükközés. A motor hangos, az ötös kéziváltó a hosszú pálcával pontosan kapcsolható, az osztóművel hátsóke-



Teherautónál kötelező leválasztani a rakteret

+ ELŐNYEI

- Terepjáró képesség
- Jó kilátás
- Vezetősegédek alapáron

- HÁTRÁNYAI

- Helykínálat
- Menetkomfort
- Vezetékettség
- Csak kétszemélyes

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, szívócső-befecskendezéses, változó vezérlésű benzinmotor, elől hosszában beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1462 cm³. Furat x löket: 74,0x85,0 mm. Sűrítési arány: 10,0:1. Teljesítmény: 100 LE/75 kW (6000/min). Nyomaték: 130 Nm (4000/min). Ötfokozatú kéziváltó, hátsókerék-hajtás, kapcsolható összerékhajtás és felező. Elöl-hátul merevtengelyek (elől stabilizátorral), tekercsrugók. Elöl tárcsa, hátul dobfék, ESP. Csomagtér: 863 l. Üzemanyagtartály: 40 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 3645x1645x1720 mm. Tengelytáv: 2250 mm. Saját tömeg: 1090 kg-tól. Gumiméret: 195/80 R15. Gyorsulás (0-100 km/h): n.a. Végsebesség 140 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 7,7 l/100 km. CO₂ (WLTP): 173 g/km. Tesztfogyasztás: 8,0 l/100 km. Általános garancia: 3 év. Védőszárm szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 20 000 km vagy évente.

Ára: 7 650 000 Ft. Akciós ára: 7 150 000 Ft

rék-hajtást (2H), összerékhajtást (4H) és felezőt (4L) választhatunk, az átlósan kipörgő kerekeket mechanikus helyett elektronikus fékdifferenciál tartja kordában. A tesztfogyasztás kerek 8,0 l/100 km-re jött ki.

Vezetés, menettulajdonságok

Létraváz, merevtengelyek, tekercsrugók, kiváló terepszögek, lejtmenetvezérlő – a Jimnynek kevés ellenfele akad, ha elhagyjuk az aszfaltozott utat. A kedves külső megtévesztő, ez egy kőkemény terepjáró, könnyen áttekinthető kockaformával, 4,2 fordulatot kormányon, szerény menetkomforttal. Ötödikben 100 km/h-nál 3000/perc a fordulát, nincs sok erőtaralék és nagy a zaj; a karosszéria mozgása bizonytalan, ívmenetben nagyokat billen a felépítmény. A fék elől tömör tárcsa, hátul dob, a hatékonyság megfelelő.

Felszereltség

Oda a GLX luxusa, a Jimny teherautóként az alap GL tudását nyújtja. Nincs már hozzá LED fényszóró, alufelni, automata légkondi, sem

infotainment érintőképernyővel és tolatókamerával. A kormány műanyag, de van rajta tempomat, audio- és telefonvezérlő, az ülések fűthetők, a vezetősegédek közül pedig minden megvan korábbról.

Összegzés

Örömteli, hogy maradt a Jimny, mert célszámmá így is tökéletes (ráadásul menetlevelet sem kell vezetni), hétköznapi használatra már kevésbé, de utóbbira figyelmeztet az ára: 7,65 millióért sokkal praktikusabb mini SUV-ot, crossovert kapni.

Tausz



Szűk a hely, kemények a műanyagok, alig van kacattartó

Ferrari BR20

Testreszabott



Olyan modellek adtak ihletet a múltból, mint a 410 Superamerica és az 500 Superfast, az 50-es, 60-as évek Ferrari luxuskupéi

SOKAKNAK EGY SZALONBÓL RENDELT FERRARI IS TUCATÁRU, DE AZ OLASZOK MINDIG ÉRTETTEK A GAZDAGOK NYELVÉN.

A Ferrarinál – kis túlzással – soha nem lehetett tudni biztosan, mit jelentenek a típusjelzések. Megjelentek itt a henger- és a szelepszámok, a lökettérfogatok, de volt olyan korszak, amikor a hengerűrtartalom játszotta a főszerepet: a V12-es egy hengerének értékéből született például a legendás 250-es, 275-ös és 365-ös is. Aztán itt van az SP jelölés. A 60-as években olyan – versenyeken futtatott és tesztelt – sportkocsi prototípusokhoz rendelték ezt a két betűt, amelyekben középre szerelték be a kezdetben *Vittorio Jano* által tervezett, 60 és 65 fokos hengersizögű, 2,0-2,9 l-es V6-os Dino motorokat, majd később jöttek a *Carlo Chiti* féle 2,5-2,6 l-es, 90 fokos V8-asok. És mindez csak a jéghegy csúcsa, elmerülhetnének a V12-esek, a P prototípusok mély tengerében, megfűszerezve azzal, hogy idő-



Csodás atmoszférát teremt a patinás barna bőr, egyébként a vezető körül minden ugyanolyan, mint a Lusso-ban

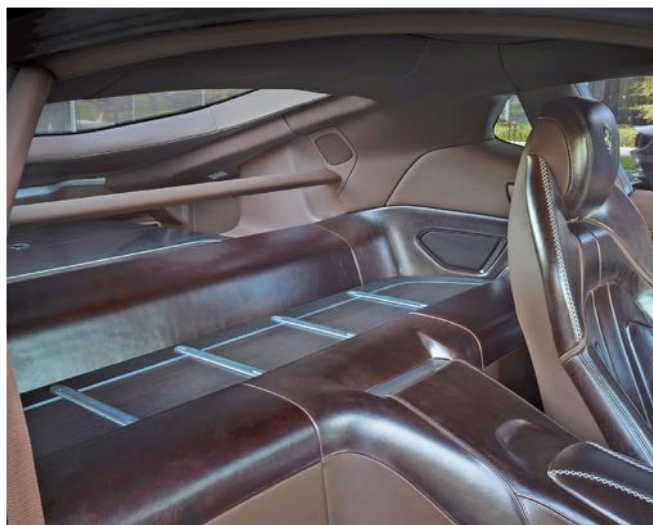
közben számos autót átépítettek, de alvázszerkezetet nem cseréltek, s így könnyű belegabalyodni a maranelloi típusok történeti hálójába. Ugyan a mai Ferrarikat is furcsa nevekkkel illetik, az SP azonban már más jelent, mint fél évszázada: a One-Off program keretein belül ezek a speciális projektek, olyan autók, amiket megbecsült, gazdag

ügyfelek igényei alapján terveznek és gyártanak, egy példányban. Valójában időutazásról van szó, hiszen a második világháború előtt a luxusmárkák jellemzően csak alvázszerkezetet és benne hajtásláncot árultak, a felépítményt neves karosszérierős vállalkozások készítették, figyelembe véve a megrendelő kérésait. A leghíresebb európai műhelyek



Olaszországban, Franciaországban és Angliában dolgoztak, néhány neve még napjainkban is jól cseng, bár szerepük megváltozott. A Ferrari ebbe az aranykorba repít vissza, mert aki nyer a lottón 150-200 millió forintot, akár itthon is rendelhet 296-ost, Roma-t, 812-est, futja az összegből (még ha balgaság is így elszórni), de az SP-k ára többszöröse az utcai modellekének, ráadásul a megvásárlásukhoz nem elegendő a pénz. Csak márkahű, különleges Ferrarikkal rendelkező ügyfelek ülhetnek le tárgyalni egyedi autójukról, akiket kivételes anyagi helyzetük miatt teljesen hidegen hagy a számlán szereplő összeg. A legközismertebb SP minden bizonnyal *Eric Clapton* piros SP12 EC-je, amit a Pininfarinánál rajzoltak: a gitáros 2012-ben vette át a kedvencére, az 512 BB-re hasonlító 458 Italiát, amiért úgy hírlík, közel 5 millió dollárt fizetett – az ár iparági pletyka, mert a Ferrari soha nem teszi közzé ezt az információt. Az első SP egyébként 2008-as, akkor a japán Ferrari-gyűjtő és üzletember, *Junichiro Hiramatsu* kérésére a Fioravantinál tervezték meg az F430 SP1-et.

A legújabb kreáció a BR20, és amint az utóbbi évekre jellemző, az átalakítás házon belüli, nem pedig külső formatervező stúdió munkája. A jómódú megrendelőről annyit tudni, hogy régi rajongója a márkának, talán a BR konkrétan a monogramja, de ez sem biztos. Az viszont igen, hogy *Flavio Manzoni* és csapata a GTC4Lusso-t vette alapul, a Ferrari 2+2 üléses, V12-es, 4x4-es túragépét, s ebből faragtak kétüléses kupét. A keskenyebb fényszórókkal, a gépháztető különleges nyílásaival és a 3D hatású hűtőráccsal sikerült elérni, hogy



Új elem került a hátsó ülések helyére – a megrendelő kétszemélyes kupét kért a gyárilag 2+2 üléses modellből



A fekete tető remekül kiemeli a széleken futó íveket, a kerek lámpák hozzátartoznak a tradícióhoz. A gyári GTC4Lusso végsebessége 335 km/h, állásból százra 3,4 s alatt gyorsul



Izgalmas részlet, ahogy a C oszlop befordul a tetőív alá. A 20 colos felnik mögött karbon-kerámia fékek lassítanak. A tengelytáv 2990 mm

az eleve hosszú orr még nyúlánkabbnak hasson. Hogy a farrész is harmonikus legyen, a 4922 mm hosszú Lusso hátsó túlnyúlását 76,2 mm-rel megnövelték, így a BR20 18 mm-rel alulról csípi az 5 m-t. A tető csodás vonalvezetéssel lejt az autó végéig, a C-oszlopnál pedig az először az 599-esen látott trükköt alkalmazták, ahogy a lemez befordul a tetőív alá. A kipufogóvégek a dupla kerek hátsó lámpákra rímelnek, a diffúzor nem csak dísz, a 20 colos alufelniket konkrétan ehhez az autóhoz tervezték. Az utastérben az első ülések mögött van változás, hiszen a hátsó két ülést eltávolították, a helyükre poggyászok kerülhetnek. A patinás hatású, sötétbarna Heritage Testa

di Moro bőrkárpitnál többféle varrást használtak, a dekoráció valódi karbon, de az összhatás a modern anyag ellenére múltidéző.

A műszaki adatokat, de még a hajtásláncot is homály fedi, így csak annyi említhető, hogy a GTC4Lusso orrában eredetileg 6,3 l-es, száraz karteres, 65 fokos hengersizűgű, hengerenként négy szelepes, szívó V12-es benzines található, 690 LE-s teljesítménnyel és 697 Nm nyomatékkal, a váltó hétfokozatú robot. Hogy a BR20 esetében ehhez a hajtáslánchoz hozzányúltak-e, netán változtak-e az autó menetteljesítményei, azt nem tudni.

KZ



Az egyszerű halogén fényszórók hatásosak és a fényelosztásuk is jó, az ablaktörlő egykarú, de excentrikus pályáján jóval nagyobb felületet tart tisztán mintha hagyományos lenne. Az egyetlen töltőcsatlakozó az orron, a maszk alatt bújik meg, ez nem minden helyzetben praktikus

TARTÓSTESZT Dacia Spring 45 Comfort Plus

Alapélmény?

FÉLÉVES TARTÓSTESZTRE FOGTUK AZ AUTOBEST 2022-ES GYŐZTESÉT.

A Spring legfőbb érdeme elektromos hajtása, és egyszerű felépítéséből adódó viszonylag alacsony ára. Olcsóságról persze szó sincs, a listaárak folyamatos és általános emelkedésével már a belépő szint is 6 849 000 forintról indul, amin sokat tud enyhíteni az állami támogatás, ha éppen van. A Spring a benzines motoros indiai Renault Kwid közeli rokona, lényegében annak elektromos testvére. A Dacia típusfeliratai félrevezetők, a csomagterajtón ugyanis Spring Electric áll. Ebből az következne, hogy készül belőle nem elektromos is, de ez nincs így. Annak ellenére, hogy a Kwid indiai, a Spring nem onnan jön, hanem Kínából, ahol nem csak Renault

emblémával (KZ-E néven), de Dongfeng-ként és Venucia-ként is gyártják. A Renault abban eltökélt, hogy kizárólag Daciaként kínálja a Springet Európában, de azt nem zárják ki, hogy a gyártást idővel közelebb hozzák, a tervek szerint Marokkóba.

A Spring első ránézésre finoman emelt hasmagasságú kisautó, átlagos kidolgozási színvonalon, nem túl szűk, de egyenes illesztésű lemezélekkel. Az ajtók (a hátsók is) szinte derékszögben kitarthatók, de a beszállási hely elől is nagyon szűk, és a tető is alacsony – 180 centi feletti magassággal veszélyben a fül! Az ülés is kicsi, de nem kényelmetlen, az autó méreteihez igazodóan rövid az ülőlap és alacsony a támla; a huzat könnyen tisztítható, de rideg (télen hideg) műbőr. A feltűnően vékony ajtók (különösen a hátsók) eleinte nehezen mozogtak, de egy kis kenőspray sokat segített, a csukódás hangja így is bántóan kongó és olcsó. Az ajtó-

kárpitok végtelenül egyszerűek, zavaróan kopogósak, de legalább az első zsebek elég nagyok. Az erőltetett spórolás a teljes utastéren érezhető, sőt, sok részletből egyenesen üvölt. Szívesen lemondanánk például a díszlámpákról, a festett, indexes tükrházakról, a csomagterajtó krómdíszéről vagy akár a tetősínekről is, mondjuk a legalább le-fel állítható kormányoszlopért, vagy az ülés magasság állíthatóságáért. Ezek felárért sincsenek, amiktől az üléshelyzet mindig kompromisszumos. 180 centis

testalkat felett a tető mindig közeli (szívesen lejjebb engednénk az ülőlapot), így kicsit lecsúszva kell ülni – ettől az egyébként jó fogású apró kormány is kevesebbet takar a műszerfalból, és oldalirányban is jobb a kilátás. Előre-hátra jól átlátható a karosszéria, oldalirányban sokat takarnak az A-oszlopok, és jobbra az utasoldali B is. Meg kellett szoknunk, hogy a rövid első ajtók miatt időnként még a bal oldali B-oszlop is belelóg a látómezőnkbe. A tolatás mindenféle segéd nélkül sem lenne gond, de



A kormányoszlop és az ülőlap is fix, a főműszerek jól olvashatók, de a hatótáv számértéke apró, és nem is mindig látható jól. A Comfort Plus-szal alapáron jár a 7 colos központi érintőképernyő a navigáció és a tolatókamera is. Az első ablakemelő gombjait a középkonzolra tették, ez kényelmetlen megoldás, akárcsak a fedélzeti számítógép apró billentyűje a vezető előtti műszeregység közepén

a kamera képe nagyon jó, és kellemesen nagy is. A műszerfal a lehető legegyszerűbb, a monokróm közép-ső kijelzőn nagy számmal a sebesség látható, balra a pillanatnyi fogyasztás és a motorfékes töltés rajzos mutatója, jobbra pedig a töltöttség. Ezeknél azonban sokkal fontosabb az akku töltését százaléklamban mutató szám, és a hatótáv számértéke: mindkettő apró (akárcsak a külső hőmérséklet) nagyon nehéz leolvasni. A hátsó lábhely meglepően nagy, 160 centivel még egészen jól el lehet itt ücsörögni (csak ketten férnek el) és ilyenkor a tető sincs zavaróan közel. Bejutni hátra is mutatvány. A csomagtartó mély küszöbvel nyílik, pereme is viszonylag emelt, de a fedél sem nyílik magasra, így a magasabbak fejét nem a zár, hanem maga a lemez él támadja. A 290 l jó érték a méretosztályban, és bővíteni is lehet, igaz a hátsó támla minden változatban csak egyben dönthető; ez hiba. Az is kellemetlen, hogy a töltőkábeleknek nincs külön rekeszük, pedig akár a szellős motortérben is elférnének. A csomagtartó aljában utaznak, ahol külön tasakban lakik az emelő, a kerékkulccsal és a vonószemmel.

Furcsa, hogy a Spring-et hagyományos módon kell beindítani, vagyis nem csak el, de egy-két másodpercre kicsit túl is kell fordítani a hagyományos slusszkulcsot (mintha belső égésű motort indítanánk), ami ez után visszafordul alaphelyzetébe, a műszerfalon pedig megjelenik a zöld „OK” felirat. Mivel csak ez jelzi, hogy a kocsí menetkész, az első napokban időnként nem „indítottunk” elég hosszan, amitől nem is indult el az autó. A „menetkapcsoló” egyszerű forgótárcsa a közép-konzol aljában. Nincs jó helyen, és furcsa, hogy csak R, N, és D állása van, P-je nincs. A féket felengedve D-ben finoman kúszik a Dacia, a gázra lépve, pedig ha nem is vehemensen, de tisztességesen megindul; 50 km/h-ig egészen dinamikus. Külön kapcsolható menetmódok, egypedálos vezetés, vagy növelt motorfék nincs, egyedül „ECO” üzemmód választható a közép-konzol nyomógombjával. Ilyenkor lomhább a gyorsítás, és megváltozik a gázpedál karaktere is, dinamikusabb mozgásra pedig csak a pedált padlóig taposva fogható a Spring. Sokkal kellemesebb az alapállás, ráadásul eddigi tapasztalataink szerint az ECO a hatótáv (kiírt) értékére csak alig van hatással; hogy mi az igazság, fél év alatt biztosan kiderül. A regeneratív motorfék mindig gyenge, de a pedállal jól adagolható.



A karosszéria városi koccanásvédelme jó ötlet, de a vékony oldalsó elemeket túl mélyre tették



A ajtókárpit csupa műanyag, a keskeny zseb jól használható, a kartámasz kényelmetlen és rövid, lényegében felesleges



A csomagtartó küszöbe befelé nagy, a lámpák leszűkítik a nyílást, a hátsó támla csak egyben dönthető előre

Mint autó a kötelező minimumot hozza a kis Dacia, egyszerű futóműve kellemesen lágy, viselkedése mindig határozottan alulkormányzott, ívmenete bille-

gős, de az akku többlettömege miatt stabil. A szél és a gördülés már 100 km/h körül is hangos. Városban és elővárosi forgalomban elemében van, fordulékony, a járdás parkolások sem jelentenek vele gondot, tükrei nagyok, de a kormányt sokat kell tekerni (3,4 fordulat) kis sebességnél élettelen, nagyobb tempónál pedig túlérzékeny, ami az egyenesfutást

MŰSZAKI ADATOK

Háromfázisú léghűtéses szinkronmotor, elől. Teljesítmény: 44 LE/33 kW (3000-8200/min). Nyomaték: 125 Nm (500-2500/min). Fix áttétel, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés. Elöl tárcsa-hátul dobfékek. Csomagtér: 290–620 l. Akkukapacitás: 28,3 kWh (ebből 27,4 kWh a kihasználható). Akkuszerkezet: lítiumionos, léghűtéses. Hosszúság x szélesség x magasság: 3734x1770x1516 mm. Tengelytáv: 2423 mm. Saját tömeg: 970 kg-tól. Gumiméret: 165/70 R14 (Barum Polaris). Végsebesség 125 km/h. Gyorsulás (0–100 km/h): 19,1 s. Fogyasztás (vegyes): 11,9–13,9 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 15,9 kWh/100 km. Általános garancia: 3 év, vagy 100 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 2 év. Rozsdagarancia 6 év. Akkumulátor garancia: 8 év, vagy 120 000 km. Szervizintervallum: 30 000 km vagy 1 év.

Ára: 7 299 000 Ft (támogatások nélkül)

is lerontja – autópályán könnyen elbóklászik, és a kamionok keltette örvényekre is érzékeny. A gyári végsebesség csak 125 km/h, a kellemes utazótempó 100 körüli, az ennél nagyobb sebesség tartósan csak nehezen tartható (100 felett a rugalmasság is nagyon leromlik), de egy-egy előzés erejéig 130 km/h feletti értéket is mutatott a műszer.

A tartótestet téli hidegekben indult, eddig csak otthoni 220 V-os hálózatról töltöttünk. A legnagyobb kijelzett hatótáv érték 228 km-volt (100%-os töltöttség), de a hidegben a nagyon hatásos fűtést is használva a szám, a megtett km-ek növekedésénél átlagosan jó 10%-kal gyorsabban csökkent (az akku, akárcsak a motor egyszerű léghűtéses, így még jobban ki van téve a külső körülményeknek). A gyári (WLTP szerinti) vegyes hatótáv 230 km, hamarosan kiderül, valójában mit tud a Spring a mindennapokban. Az Autobest őszi spanyolországi tesztjén (*Ecobest Challenge 2021, Az Autó 2022/1.*) bebizonyosodott, hogy még 0 km-es hatótáv-jelzéssel is 31 (normál üzemi) km (!) marad az akkuban, ami megnyugtató.

Mérünk majd fogyasztást is, (saját műszerünkkel, mert egyelőre csak a fedélzeti számítógép adataira alapozhatunk), a kijelzett vegyes érték, – az első 500 km alapján, nagyjából fele-fele arányban városi, és országúti forgalomban, állandó fűtéssel – 15,9 kWh/100 km volt.

SZG

TESZT Toyota Yaris Cross 1.5 Dynamic Force Comfort Style Tech

Nem csak az arányok, a formai részletek is mások, így első pillantásra nem tűnik a Yaris leszármazottjának



Benzintemető?

A LEGTÖBB TOYOTÁBÓL A HIBRID AZ ALAP, A DÍZELEK KIHALÓFÉLBEN, ÍGY AZ EGYETLEN KÉRDÉS: MARADT ESÉLYÜK A NORMÁL BENZINESEKNEK? ERRE IS KERESTÜK A VÁLASZT.

Ma már egyetlen komoly gyártó, amelyiknek fontos az európai piacon való jelenlét, nem engedheti meg, hogy ne kínáljon a kisautók között (a B szegmensben) SUV-ot, vagy crossovert. Kivételt képeznek a prémiummárkák, mert náluk a méretkategória alsó határa jellemzően a kompakt C szegmens, ez alá – egyelőre – csak az Audi merészkedik. A SUV-ok globális elterjedését többször is taglaltuk, a Toyota térhódításáról pedig ebben a lapszámban, a Corolla Cross bemutatójában (a 20–21. oldalon) is szót ejtünk. A Yaris Cross-szal kapcsolatban tehát nem az volt a kérdés, hogy megszületik-e, hanem

az, hogy mikor – a normál mini egy év fört kapott a szabadidőterepesztől. A Toyotánál tanulnak a hibákból, a korábban unalmasnak tartott autótakat kiradírozták a kínálatból, és a Cross sem dobja föl a könnyen lecsapható magas lab-

dát, hogy ötletlenül felpumpált Yaris. Műszakilag csak az azonos padló (GA-B) és a változatlanul 2560 mm-es tengelytáv a rokonság, ezen kívül a formai részletekben is eltérő crossover minden irányban centikkel kerekedik a kisautó fölé.

A Cross szögletesebb, ezáltal maszkulinabb jelenség, a tervezők most sem a hűtőmaszknál, sem a hátsó sárvédő domborításánál nem estek túlzásba, az arányok harmonikusak. Az ajtók alsó műanyag burkolatai részben takarják a küszöbököt,



Nincs túlbonyolítva a vezető környezete, a bőrkormány markolata ideális. A műszeregység közepe 7,0 colos LCD panel, a 9,0 colos középső képernyő kávján (balra) fizikai gombokkal kezelhető a főmenü, a hangerő és a teleföntükrözés



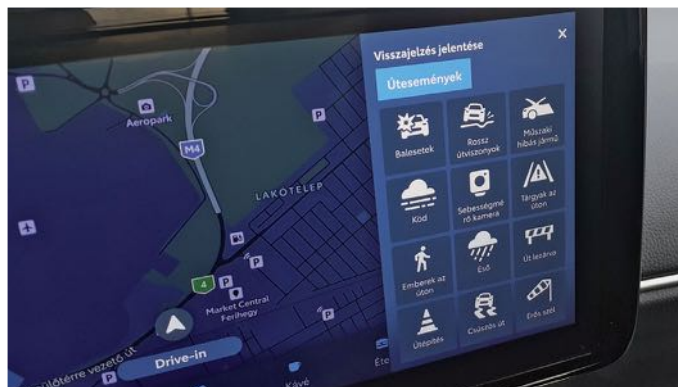
Elöl kényelmesen elférni, hátra nehéz bejutni és már 180 cm fölött szűk a hely, hosszában és magasságban is



Jó a pedálrend, az automata távfény külön kapcsolót kapott (balra). Rossz helyen van a kilincs, az ajtózseb formája nem előnyös. Elektromos a rögzítőfék és van Auto Hold



Míg a hibridben szívócső-, itt közvetlen befecskendezéses a változó vezérlésű, turbó nélküli háromhengeres



Különböző úti információkat jelenthetünk a navigációval

A TOYOTA YARIS CROSS ÉS LEGFŐBB KONKURENSEI*

	Toyota Yaris Cross 1.5 Dynamic Force	Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech	Hyundai Bayon 1.0 T-GDI HP MHEV	Ford Puma 1.0 EcoBoost	Kia Stonic 1.0 T-GDI MHEV
Hengerűrtartalom [cm³]	1490	1199	998	999	998
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	125/92(6600)	110/81(5500)	120/88(6000)	125/92(6000)	120/88(6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	153(4800–5000)	205(1750)	172(1500–4000)	200(1750)	172(1500–4000)
Váltó [fokozat/üzem]	6/kézi	6/kézi	6/kézi	6/kézi	6/kézi
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	10,9	11,4	10,4	10,0	10,4
Végsebesség [km/h]	180	186	185	191	185
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,6	5,9	5,5	5,7	5,6
CO ₂ [g/km]	128	132	125	131	128
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4180x1765x1595	4160x1824x1579	4180x1775x1490	4186x1805x1550	4140x1760x1520
Tengelytáv [mm]	2560	2604	2580	2588	2580
Csomagtér [l]**	397–1097	410–1289	401–1205	456–1216	352–1155
Alapár [Ft]**	6 130 000	6 700 000	7 449 000	7 850 000	6 649 000

* A legjobb érték ** Hasonló teljesítményű, az adott benzinmotorral legalacsonyabb felszerelésű, kéziváltós modellek *** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

ez szerencsés, de az már nem, hogy a hátsó ajtók nem tárhatók szélesre, maga a rés is keskeny, így a

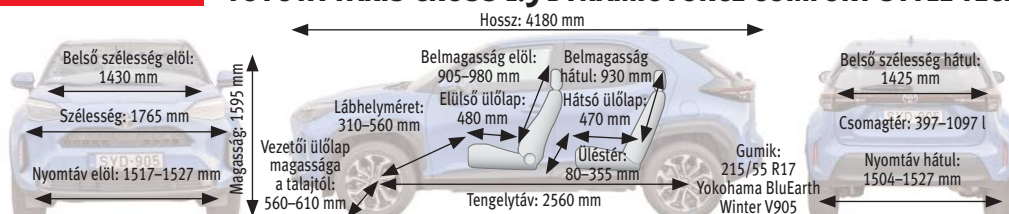
be- és kiszállás hátul kényelmetlen. A vezetőülés lapjának magassága (560–610 mm) a „földszintre”

leengedve éppen ott van, ahol a Yarisban már a kakasülő, elől a nyílás méretével sincs probléma, itt

könnyen mozoghatunk. Az ajtón rossz helyen van a belső kilincs, nekünk valahogy nem állt kézre, ugyanakkor a kemény műanyagok mellett örültünk a textilburkolatnak. A felül ujjal benyomhatóan puha felületű pult a Yarisból kacsint ránk, de a részben vetített műszer-egység más (ilyen van a Corollában is). A légkondi csak manuális, ám egye fene, mert a három tekerő-gombbal olyan magától értetődő a kezelése, hogy le sem kell rá pillantani. A kormánygombok kezelése toyotás múlt nélkül is hamar tanulható, ellenben abnormális, hogy külön, ráadásul kizárólag menükből szabályozható a műszerek és a központi kijelző fényereje. További zavaró tényező, hogy az automata rendszer túlzott érzékenysége miatt a nappali-éjszakai képváltás gyakori (és lassú) mutatvány. Széltében-hosszában érzetre nagyjából a Yaris tágasságát kapjuk – bár számszerűen a Cross a nyerő –, az első ülések egyszerűek, de kényelmesek, a lapjuk lehetne hosszabb (480 mm); a kormányoszlop tág határok között mozog, jó a pedálrend is, a magasan ülő vezetőnek összességében nincs rossz dolga. A kilátás egyik irányba sem tökéletes, de a Comfort már tolatókamerával segít, a Tech csomagban pedig radarok is vannak. A középen magasra emelt, 9,0 colos érintőképernyőn futó online infotainment vezetékek nélkül tud kapcsolódni okostelefonokhoz, ez a felhasználói lehetőség dedikált gombot is kapott, ami jelzi a fontosságát. A főmenő könnyen áttekinthető, a funkciók elérése nem furdangos. A felhőalapú navigáció 4 évig díjmentesen frissíthető és hasonlóan okos, mint a telefonos Waze: jelenthetünk útközben észlelt eseményeket, elküldhetjük az útlezárásokat, a forgalmi változá-

ADATLAP

TOYOTA YARIS CROSS 1.5 DYNAMIC FORCE COMFORT STYLE TECH



BENZINMOTOR: Soros háromhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű szívó benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengereként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1490 cm³. Furat: 80,5 mm, löket: 97,6 mm. Sűrítési arány: 14,0:1. Teljesítmény: 125 LE/92 kW (6600/min). Nyomaték: 153 Nm (4800–5000/min). 12 V-os, 45 Ah-s akkumulátor.

ERŐÁTVITEL: Hatfokozatú kéziváltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség hatodik fokozatban 1000/min-nél: 39 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkarok, tekercsrugók. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, hátsó kerekekre ható elektromos rögzítőfék, ESP, 2,7 fordulatos, elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Saját tömeg 1110 kg-tól. Üzemanyag-tartály: 42 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 10,9 s. Végsebesség: 180 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,6–6,3 l/100 km. CO₂ (vegyes, WLTP): 128–142 g/km. Tesztátlag: 6,4 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 40%-ban városi használattal, egy-három személlyel, -5 és 11 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 3 év vagy 100 000 km. Védőszámny szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizperiódus: 20 000 km vagy évente.

AZ ACTIVE ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Nyolc légszák, Isofix, vezetőségdek (autonóm vészfékező gya-

logos és kerékpáros felismeréssel, valamint kanyarodási asszisztenssel, vészhelyzeti kormánysegéd, sávkövető, táblafelismerő, automata távfény, sebességhatároló, fáradtság-érzékelő, adaptív tempomat, dombsegéd, elektromos rögzítőfék, LED nappali menetfény, halogén fényszórók, automata világításkapcsoló, távirányítású központi zár, elektromosan állítható és fűthető tükörpár, első villanyablak, manuális légkondi, tengely- és sugárirányban mozgatható kormányoszlop, emelhető-süllyeszthető vezetőülés, 60:40 arányban osztott és dönthető hátsó üléstámla, okoskormány (műanyag bevonattal), fedélzeti számítógép (4,2 colos kijelzővel), audiorendszer (2 hangszóró, DAB/USB), infotainment (7,0 colos érintőképernyővel, MyT alkalmazás, okostelefon tükrözés), Bluetooth-kihangosító, 16 colos lemezfelvétel.

Ára: **6 130 000 Ft**

A COMFORT STYLE TECH TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Teljes LED világítás (Bi-LED fő- és LED ködfényszórókkal), elektromosan behajtható tükörpár, első-hátul parkolóradarok, tolatókamera, esőszensor, elektrokróm belső tükör, süllyeszthető-emelhető első utasülés, bőrbevonatú kormány és váltómarkolat, hátsó villanyablak, fűthető első ülések, 7,0 colos LCD műszeregyeség, audiorendszer (6 hangszóró), indukciós telefontöltő, vezeték nélküli okostelefon integráció, infotainment (Smart Connect, 9,0 colos érintőképernyővel és navigációval), 17 colos alufelni készlet.

Ára: **7 380 000 Ft**

Maradt a kisautó 2560 mm-es tengelytávja és az elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés is. A hasmagasság 170 mm



Kemények az ajtóburkolatok, de a vékony textil jól tesz az összehatásnak. Hátul nincs semmi luxus, még az üléstámlák kenguruzsebeit is lespórolták



Befelé 800 mély, a kerékdobok között 1000 mm széles a csomagtartó. A műanyag tálcá alatt van az álpadló, de az anyaga nem merev

sokat. A Cross könnyen belakható, számos, ugyanakkor nem nagy tároló van mindenfelé, a középső kartámasz – ha útbán van – felhajtható, a kesztyűtartó átlagos és nem hűthető. A sok kemény műanyag ellenére a minőségérzet megvan, pontosak az illesztések, nincsenek zörgések. Hátról rövidebb (470 mm-es) az ülőlap, a támla meredek, 175-180 centis vezető mögött még éppen elfér a hasonló termetű utas, e fölött már szorítani kezd a kabin. Nem sok dolognak örülhetünk: nincsenek zsebek az üléstámlákon, nincs szellőző, nincs USB port, nincs középső kartámasz, egyedül a félliteres palackunkat tudjuk az ajtózsébbe tenni, illetve a vékony textilt a hátsó ajtóról sem spórolták le – ez is valami. A divat mellett a Cross erős ütőkártyája a sima Yaris-szal szemben a nagyobb csomagtartója. A tér ugyan kissé zegzugos, a rakodóperem pedig 10 centivel magasabb (760 mm), de 286-947 helyett 397-1097 l-es. Variálni a 60:40 arányban osztott hátsó támlákkal éppen úgy lehet, az álpadló viszont trükkös: nem kemény anyagból készült, egy táskasúly alatt összeomlik.

Ha egy Toyota hibrid, az manapság már olyan természetes, hogy a japánok elkezdtek leszedni a model-

lekről a Hibrid feliratot. A dízelnek nincs jövője a márkánál, a kínálat jellemzően tölthető hibridekkel és

Magas a rakodóperem. A hibrid csak 750 kilós fékezett utánfutót húzhat, a benzines vontatmánya viszont 1350 kg lehet

akkumulátoros villanyautókkal fog bővülni, egyedül a benzinmotor tartja a frontot. A Crossból is van ilyen: a magas kompressziójú szívó 1,5-ös három hengerből merít 125 LE-t 6600/perc fordulaton. Mivel az autó nem nehéz, a dinamikával nincs gond (0-100 km/h: 10,9 s, 180 km/h), ellenben az erőforrás lehetne kulturáltabb, ha úgy tetszik kevésbé nyers, mert van némi rezonancia, a haladáshoz pedig pörgetni kell (a 153 Nm magasán, 4800-5000/perc-nél tetőzik), és ekkor belép a képbe a zaj is. A váltó tetszett, a rövid karral pontosan megvezetve, kis erőfeszítéssel bolyonghatunk a hat fokozat között, ráadásul, ha megnyomjuk az iMT feliratú gombot, az elektronika gázfröccsöt ad a visszszakapcsolásoknál – ez élménynek sem rossz. Időközben túl vagyunk a hibrid próbáján is és annyit előre elárulhatunk, hogy fogyasztásban jobb a „kételtű”. A gyári vegyes WLTP adat a benzinesnél 5,6-6,3 l, mi ennek a tetejét hoztuk a mért 6,4 l/100 km-rel, ám hozzátesszük, sokat mentünk országúton, több városi használattal 7,0-7,5 l körül alakult volna az eredmény. Ezzel a motorral összerékhajtás nincs, csak a hibridhez (külön villanymotorral), pluszpénzért csak a váltót cserélhetjük le fokozatmentes automata.

Magasabb építése ellenére a Crosst hasonló vezetni, mint a





Sokféle tároló akad, de nem nagyok. A kartámaszt már kitölti egy mikroszálas kendő és egy napszemüveg, a váltókar mögötti rekesz a drágább kivitelekben indukciós telefontöltő

sima Yarist, ami alapvetően kellemes emlékeket hagyott bennünk. A technika egyszerű az elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztéssel, de ebben a szegmensben ne várjunk csodát, meg aztán, a célnak ez a „setup” is megfelel. Az autó mozgása feszes, az ívmenet stabil, a kasztni kanyarban nem billen nagyokat, ennek árát azonban a menetkomfortnál

fizetjük meg, a rugózás és a csillapítás nem kényeztet különösebben. A 2,7 fordulatos kormány kicsivel közvetlenebbnek tűnt a Yarisénál, hasonlóan pontos irányítással és az elektromos szervókra jellemző sterilitással. A négy tárcsafék hidegen-melegen egyformán meggyőző, s itt nincs a lassítás elején generátoros villanyfék, ami sokszor kellemetlen jelenség a hibridekben és a villanyautókban. Hatodikban 90 km/h-nál 2300-at, autópályán (130-nál) 3300-at forog percenként a főtenget, van némi erőtartálék; a zavaró motorhangot már említettük, a beszűrődő menetszél és a gördülés zaja legfeljebb átlagos.

Kis túlzással persze, de a Toyota diszkriminál, mert akinek benzines Yaris Cross kell, az csak Active és Comfort kivitelét választhat (az Active csak kézi váltóval él), utóbbihoz pedig kizárólag Business, Tech és Style csomagok párosíthatók. Más nincs, a nívós felszereltségek, a legmodernebb holmik, a hibrideknek tartogatják, így emiatt a benzinesben nem lehet többek között automata légkondi, Matrix-LED fényszóró, head-up kijelző, JBL hifi, 360 fokos kamera, többféle vezetősegéd és napfénytető sem.

A felszereltséggel könnyebb trükközni, mint az árakkal és ez lehet a benzines Cross előnye a hibriddel szemben. Bár az új autók elképesztő mértékben megdrágultak az utóbbi években, a kisautók piaca még mindig az árérzékenyebbek



Egyedi a frontrész a rácsos maszkkal és a hatalmas fényszórókkal. Az ajtóburkolatok takarják a küszöböket

közé tartozik. Márpedig ez a legdrágább benzinmotoros kivitel anyiba kerül, mint a belépő (Active) hibrid, míg egy szintre hozva őket 1,2 millióra rúg a hibrid többlet. A tartalmi különbség tehát mindenképpen a normál benzines mellett szól, a fenntartási költsége – ami elsősorban a fogyasztása – magasabb ugyan, de mivel ugyanazt az üzemanyagot kell tankolni, az árelőnyt kb. 95-100 ezer

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Kényelmes beszállás (elől)
- + Küszöböt takaró oldalborítás
- + Rakodóhelyek száma
- + Helykínálat (elől)
- + Általánosan jó minőség
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Pedálrend
 - Beszállás (hátra)
 - Helykínálat (hátról)
 - Kilátás
 - Hiányzó hátsó szellőzők
 - Hiányzó rakodók (hátról)
 - Kis teherbírású álpadló
 - Menetkomfort

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Pörgős karakter
- + Váltó
- + iMT funkció
 - Motorhang

BIZTONSÁG

- + Nyolc légszák alapáron
- + Vezetősegédjek alapáron

KÖLTSÉGEK

- + Várható értéktartás
- + Felszereltség
- Korlátozott komfortszint



km után tudja a hibrid ledolgozni (500 forintos benzinnel, átlagosan 2,5 l-rel magasabb vegyes fogyasztással számolva). Mindez csupán száraz matek, a lényeg, hogy a Toyota egyelőre még kínál alternatívát és mivel a hibrid hajtáslánc is eme háromhengeres erőforrás köré épül, nem tudunk olyan súlyos érvet, amivel bárkit lebeszélne a normál benzinesről.

Krepsz Zoltán

Márkaképviseletek 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 LŐERŐBEN, MAJD AZ AJTÓK SZÁMÁT, VÉGÜL AZ ÁRAKAT EZER FORINTBAN KÖZÖLJÜK. TÁBLÁZATUNKAT 2022. JANUÁR 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 R (ezer)			LE Ajtó R (ezer)			LE Ajtó R (ezer)			LE Ajtó R (ezer)			LE Ajtó R (ezer)			LE Ajtó R (ezer)								
ALFA ROMEO			ALFA ROMEO			ALFA ROMEO			ALFA ROMEO			ALFA ROMEO			ALFA ROMEO								
Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.			Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.			Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.			Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.			Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.			Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.								
1138 Bp., Madarász Viktor u. 47. A-B épület			1138 Bp., Madarász Viktor u. 47. A-B épület			1138 Bp., Madarász Viktor u. 47. A-B épület			1138 Bp., Madarász Viktor u. 47. A-B épület			1138 Bp., Madarász Viktor u. 47. A-B épület			1138 Bp., Madarász Viktor u. 47. A-B épület								
Tel.: 458-3100			Tel.: 458-3100			Tel.: 458-3100			Tel.: 458-3100			Tel.: 458-3100			Tel.: 458-3100								
Giulietta 1.4 TB	120	5 6119	Q3 SB 35 TDI aut.	150	5 12645	A6 45 TFSI MH aut.	245	4 16545	TT Roadster 45 TFSI	245	2 15268	218d Gran Tourer 4x4 aut.	150	5 10885	430d Gran Coupe aut.	258	5 15552						
Giulietta 1.6 JTD	120	5 6919	Q3 SB 35 TDI 4x4	150	5 12720	A6 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	4 17668	TTS Roadster 4x4 aut.	306	2 19195	220d Gran Tourer aut.	190	5 10963	435d Gran Coupe 4x4 aut.	313	5 17497						
Giulietta 1.6 JTD aut.	120	5 7419	Q3 SB 35 TDI 4x4 aut.	150	5 13510	A6 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	4 20448	TTRS Roadster 4x4 aut.	400	2 23980	220d Gran Tourer 4x4 aut.	190	5 11540	Z4 sDrive20i	197	2 12804						
Giulietta 2.0 JTD aut.	170	5 8669	Q3 SB 40 TDI 4x4 aut.	190	5 13944	A6 55 TFSI Hyb. 4x4 aut.	367	4 24210	BMW BMW Magyarország Kft. 2220 Vécse, Lőrinci út 59. Tel.: 06-29/555-100									X2 sDrive18i	140	5 9547	Z4 sDrive30i aut.	258	2 15250
Giulia 2.0 Benzina aut.	200	4 11820	A4 35 TFSI MH	150	4 11225	A6 35 TDI MH aut.	163	4 15509										X2 sDrive20i aut.	192	5 11333	Z4 M40i aut.	340	2 19424
Giulia 2.0 Benzina 4x4 aut.	280	4 14970	A4 35 TFSI MH aut.	150	4 13183	A6 40 TDI MH aut.	204	4 16287										X2 xDrive20i 4x4 aut.	192	5 11998	X4 xDrive20i 4x4 aut.	184	5 14358
Giulia 2.2 Diesel aut.	136	4 9915	A4 40 TFSI MH aut.	190	4 13743	A6 40 TDI MH 4x4 aut.	204	4 17408	i3 aut.	170	5 13109	X2 xDrive25e 4x4 aut.	220	5 14632	X4 xDrive30i 4x4 aut.	252	5 16863						
Giulia 2.2 Diesel aut.	160	4 11980	A4 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	4 14315	A6 45 TDI MH 4x4 aut.	231	4 18537	i3s aut.	184	5 14262	X2 M35i 4x4 aut.	306	5 16734	X4 M40i 4x4 aut.	360	5 21291						
Giulia 2.2 Diesel aut.	190	4 12510	A4 30 TDI MH aut.	136	4 12127	A6 50 TDI MH 4x4 aut.	286	4 19759	iX xDrive40	326	5 28749	X2 sDrive16d	116	5 10024	X4 M 4x4 aut.	480	5 29030						
Giulia 2.2 Diesel 4x4 aut.	210	4 14500	A4 35 TDI MH aut.	163	4 12720	S6 TDI MH 4x4 aut.	349	4 26307	iX xDrive50	523	5 34749	X2 sDrive18d	150	5 10471	X4 xDrive20d 4x4 aut.	190	5 15327						
Stelvio 2.0 Benzina 4x4 aut.	200	5 13990	A4 40 TDI aut.	190	4 13219	A6 Avant 45 TFSI MH aut.	245	5 17267	118i	140	5 8028	X2 sDrive18d 4x4	150	5 11298	X4 xDrive30d 4x4 aut.	265	5 17968						
Stelvio 2.2 Diesel aut.	160	5 12090	A4 45 TDI 4x4 aut.	231	4 15855	A6 Avant 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	5 18390	128ti	265	5 14379	X2 sDrive20d aut.	190	5 12100	X4 M40d 4x4 aut.	326	5 21271						
Stelvio 2.2 Diesel 4x4 aut.	190	5 14390	S4 TDI MH 4x4 aut.	347	5 20595	A6 Avant 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	5 21170	M135i 4x4 aut.	306	5 15388	X2 xDrive20d 4x4 aut.	190	5 12750	520i aut.	184	4 14282						
Stelvio 2.2 Diesel 4x4 aut.	210	5 15990	A4 Avant 35 TFSI MH	150	5 11864	A6 Avant 55 TFSI Hyb. 4x4 aut.	367	5 25060	116d	116	5 8439	X2 xDrive25d 4x4 aut.	231	5 13572	530i aut.	252	4 15650						
			A4 Avant 35 TFSI MH aut.	150	5 13821	A6 Avant 35 TDI MH aut.	163	5 16231	118d	150	5 9133		156	4 10258	530i 4x4 aut.	252	4 16498						
			A4 Avant 40 TFSI MH aut.	190	5 14381	A6 Avant 40 TDI MH aut.	204	5 17008	120d aut.	190	5 10272		184	4 11639	530e aut.	252	4 16609						
			A4 Avant 40 g-tron aut.	170	5 14400	A6 Avant 45 TDI MH 4x4 aut.	231	5 18131	120d 4x4 aut.	190	5 10920		184	4 12455	530e 4x4 aut.	252	4 17442						
			A4 Avant 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	5 15108	A6 Avant 45 TDI MH 4x4 aut.	231	5 19260	X1 sDrive18i	140	5 9097		258	4 12928	540i aut.	340	4 17853						
			RS4 Avant TFSI 4x4 aut.	450	5 26899	A6 Avant 50 TDI MH 4x4 aut.	286	5 20482	X1 sDrive20i aut.	192	5 10893		258	4 13717	540i 4x4 aut.	340	4 18707						
			A4 Avant 30 TDI MH aut.	136	5 13917	S6 Avant TDI MH 4x4 aut.	349	5 22716	X1 xDrive20i 4x4 aut.	192	5 11558		292	4 14707	M550i 4x4 aut.	530	4 26804						
			A4 Avant 35 TDI MH aut.	163	5 14509	A6 allroad 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	5 22506	X1 xDrive25e 4x4 aut.	220	5 13700		374	4 19392	M 4x4 aut.	600	4 35481						
			A4 Avant 40 TDI aut.	190	5 15010	A6 allroad 45 TDI MH 4x4 aut.	231	5 20595	X1 xDrive25i 4x4 aut.	231	5 13187	M3	480	4 27899	518d aut.	150	4 13975						
			A4 Avant 45 TDI 4x4 aut.	190	5 15971	A6 allroad 50 TDI MH 4x4 aut.	286	5 21817	X1 sDrive16d	116	5 9584	M3 Competition aut.	510	4 29180	520d aut.	190	4 14903						
			S4 Avant TDI MH 4x4 aut.	347	5 21351	A6 allroad 55 TDI MH 4x4 aut.	350	5 23663	X1 sDrive18d	150	5 10031		122	4 10974	520d 4x4 aut.	190	4 15746						
			A6 allroad 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	5 15904	e-tron 50 4x4 aut.	313	5 26071	X1 xDrive18d 4x4	150	5 10858		180	4 10932	530d aut.	265	4 17057						
			A6 allroad 40 TDI 4x4 aut.	190	5 15104	e-tron 55 4x4 aut.	408	5 30650	X1 sDrive20d aut.	190	5 11660		190	4 11509	530d 4x4 aut.	265	4 17982						
			A6 allroad 45 TDI 4x4 aut.	231	5 17445	e-tron SB 50 4x4 aut.	313	5 26992	X1 xDrive20d 4x4 aut.	190	5 12310		190	4 13057	540d 4x4 aut.	320	4 19113						
			A5 Coupe 40 TFSI MH aut.	190	5 13496	e-tron SB 55 4x4 aut.	408	5 31570	X1 xDrive25d 4x4 aut.	231	5 13132		265	4 15140	M550d 4x4 aut.	400	4 26526						
			A5 Coupe 45 TFSI MH aut.	245	2 16191	A7 SB 45 TFSI MH aut.	245	5 19744	218i Coupe	136	2 8984	M340d 4x4 aut.	340	4 19304	520i Touring aut.	184	5 15190						
			RS5 Coupe TFSI 4x4 aut.	450	2 28331	A7 SB 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	5 23426	220i Coupe aut.	184	2 10484		150	5 10986	530i Touring aut.	252	5 17406						
			A5 Coupe 35 TDI MH aut.	163	2 14774	A7 SB 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	5 23426	230i Coupe aut.	252	2 11765		184	5 12367	530i Touring 4x4 aut.	252	5 16557						
			A5 Coupe 40 TDI aut.	190	2 13891	RS7 SB TFSI MH 4x4 aut.	600	5 40017	M240i Coupe aut.	340	2 14981		258	5 13576	540i Touring 4x4 aut.	340	5 19614						
			A5 Coupe 40 TDI 4x4 aut.	190	2 15902	A7 SB 40 TDI MH aut.	204	5 19560	M240i Coupe 4x4 aut.	340	2 15643		258	5 14365	518d Touring aut.	150	5 15068						
			A5 Coupe 45 TDI 4x4 aut.	231	2 17646	A7 SB 45 TDI MH 4x4 aut.	231	5 22180	218d Coupe	150	2 9784	M340i Touring 4x4 aut.	374	5 20040	520d Touring aut.	190	5 15811						
			A5 Coupe 50 TDI 4x4 aut.	286	2 19209	A7 SB 50 TDI MH 4x4 aut.	286	5 22957	220d Coupe	190	2 10534		150	5 11660	520d Touring 4x4 aut.	190	5 16654						
			S5 Coupe TDI MH 4x4 aut.	347	2 22607	A7 SB 50 TDI MH 4x4 aut.	286	5 22957	220d Coupe 4x4 aut.	190	2 11834		190	5 12237	530d Touring aut.	265	5 18015						
			A5 SB 40 TFSI MH aut.	190	5 13496	S7 SB TDI MH 4x4 aut.	349	5 27377	218i Gran Coupe	140	5 8980		190	5 13705	530d Touring 4x4 aut.	265	5 18890						
			A5 SB 45 TFSI MH aut.	245	5 17232	Q7 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	4 20798	M235i Gran Coupe 4x4 aut.	306	5 17200		265	5 15788	540d Touring 4x4 aut.	320	4 20020						
			RS5 SB TFSI 4x4 aut.	450	5 28331	Q7 50 TDI MH 4x4 aut.	286	5 20766	216d Gran Coupe aut.	116	5 9950	M340d Touring 4x4 aut.	340	5 19952	M550d Touring 4x4 aut.	400	4 27023						
			A5 SB 35 TDI MH aut.	163	5 14774	SQ7 TDI 4x4 aut.	435	5 30822	220d Gran Coupe aut.	190	5 11600	X3 xDrive20i 4x4 aut.	184	5 13323	X5 xDrive40i 4x4 aut.	340	5 20722						
			A5 SB 40 TDI aut.	190	5 13891	A8 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	4 33023	218i Cabrio	136	2 11033	X3 xDrive30i 4x4 aut.	252	5 15873	X5 xDrive45e 4x4 aut.	394	5 24111						
			A5 SB 40 TDI 4x4 aut.	190	5 15902	A8L 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	4 35492	220i Cabrio aut.	184	2 12583	X3 xDrive30e 4x4 aut.	292	5 17507	X5 M50i 4x4 aut.	530	5 28643						
			A5 SB 45 TDI 4x4 aut.	231	5 17646	A8 60 TFSI MH 4x4 aut.	460	4 37523	230i Cabrio aut.	252	2 13615	X3 M40i 4x4 aut.	360	5 20800	X5 M 4x4 aut.	600	5 37782						
			A5 SB 50 TDI 4x4 aut.	286	5 19209	A8L 60 TFSI MH 4x4 aut.	460	4 39992	M240i Cabrio aut.	340	2 16181	X3 M 4x4 aut.	480	5 28390	X5 xDrive25d 4x4 aut.	231	5 19109						
			S5 Coupe TDI MH 4x4 aut.	347	2 22607	S8 TFSI MH 4x4 aut.	571	4 43402	M240i Cabrio 4x4 aut.	340	2 16843	X3 sDrive18d aut.	150	5 13061	X5 xDrive30d 4x4 aut.	265	5 20237						
			A5 SB 40 TFSI MH aut.	190	5 13496	A8 50 TDI MH 4x4 aut.	286	4 30994	218d Cabrio	150	2 12183	X3 xDrive20d 4x4 aut.	190	5 14292	X5 xDrive40d 4x4 aut.	340	5 22174						
			A5 SB 45 TFSI MH aut.	245	5 17232	A8L 50 TDI MH 4x4 aut.	286	4 33463	218d Cabrio aut.	150	2 12824	X3 xDrive30d 4x4 aut.	265	5 16973	X5 M50d 4x4 aut.	400	5 27879						
			RS5 SB TFSI 4x4 aut.	450	5 28331	A8 60 TDI MH 4x4 aut.	435	4 38723	220d Cabrio	190	2 12783	X3 M40d 4x4 aut.	326	5 20780	630i Gran Turismo aut.	258	5 18912						
			A5 SB 35 TDI MH aut.	163	5 14774	A8L 60 TDI MH 4x4 aut.	435	4 41192	216i Active Tourer	109	5 7467		286	5 22990	640i Gran Turismo aut.	340	5 20762						
			A5 SB 40 TDI aut.	190	5 13891	Q8 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	5 25145	218i Active Tourer	140	5 7811		184	2 13676	640i Gran Turismo 4x4 aut.	340	5 21612						
			A5 SB 40 TDI 4x4 aut.	190	5 15902	SQ8 TDI 4x4 aut.	435	5 35373	220i Active Tourer aut.	192	5 9398		258	2 15259	620d Gran Turismo aut.	190	5 18162						
			A5 SB 45 TDI 4x4 aut.	231	5 17646	R8 V10 4x4 aut.	570	2 62981	225i Active Tourer 4x4 aut.	231	5 10992	M440i Coupe 4x4 aut.	374	2 20396	620d Gran Turismo 4x4 aut.	190	5 19012						
			A5 SB 50 TDI 4x4 aut.	286	5 19209	R8 V10 4x4 aut.	620	2 69392	225xe Active Tourer aut.	224	5 11307	M4	480	2 28349	630d Gran Turismo aut.	265	5 21262						
			S5 SB TDI MH 4x4 aut.	347	5 22607	R8 Spyder V10 4x4 aut.	570	2 68284	218d Active Tourer	150	5 9134	M4 Competition aut.	510	2 29630	630d Gran Turismo 4x4 aut.	265	5 20412						
			A5 Cabrio 40 TFSI MH aut.	190	2 15545	R8 Spyder V10 4x4 aut.	620	2 74569	218d Active Tourer	150	5 9134		190	2 14489	640d Gran Turismo 4x4 aut.	320	5 22512						
			A5 Cabrio 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	2 18240	TT Coupe 40 TFSI aut																	

LE Ajtó Ft (ezer)	LE Ajtó Ft (ezer)	LE Ajtó Ft (ezer)	LE Ajtó Ft (ezer)	LE Ajtó Ft (ezer)	LE Ajtó Ft (ezer)	LE Ajtó Ft (ezer)	LE Ajtó Ft (ezer)
740Li 4x4 aut.	340 4 33292	Sandero 1.0 aut.	91 5 4849	Focus 1.5 TDCI aut.	120 5 8470	HYUNDAI	
745e aut.	394 4 32333	Sandero 1.0 LPG	100 5 4099	Focus 2.0 Eco Blue	150 5 10410	Hyundai Holding Hungary Kereskedelmi Kft.	
745Le aut.	394 4 33944	Sandero Stepway 1.0	91 5 4349	Focus kombi 1.0 Ecob.	125 5 7430	Budapest XXIII., Cziffra György utca 15.	
745Le 4x4 aut.	394 4 35299	Sandero Stepway 1.0 aut.	91 5 5199	Focus kombi 1.0 Ecob. aut.	125 5 7930	Tel.: 06-1/887-5700	
750i 4x4 aut.	530 4 37410	Sandero Stepway 1.0 LPG	100 5 4449	Focus kombi 1.0 Ecob. mHEV	125 5 7880		
M760Li 4x4 aut.	585 4 55581	Duster 1.0 TCe	100 5 3399	Focus kombi 1.5 TDCI	120 5 8210		
730d aut.	265 4 28542	Duster 1.0 TCe LPG	100 5 4049	Focus kombi 1.5 TDCI aut.	120 5 8710		
730Li aut.	265 4 30180	Duster 1.3 TCe	150 5 5399	Focus kombi 2.0 Eco Blue	150 5 10800		
730d 4x4 aut.	265 4 29648	Duster 1.3 TCe 4x4	150 5 5849	Kuga 1.5 Ecob.	150 5 9150		
730Li 4x4 aut.	265 4 31284	Duster 1.5 Blue dCi	115 5 4499	Kuga 2.5 PHEV aut.	225 5 12880		
740d 4x4 aut.	320 4 32095	Duster 1.5 Blue dCi 4x4	115 5 5099	Kuga 2.0 Eco Blue mHEV	150 5 10210		
740Li 4x4 aut.	320 4 33892	Lodgy 1.3 TCe	130 5 5349	Kuga 2.0 Eco Blue 4x4 aut.	190 5 12130		
750d 4x4 aut.	400 4 37301	Lodgy 1.5 Blue dCi	115 5 5149	Mondeo 2.0 TDCI	150 5 11140		
750Li 4x4 aut.	400 4 38902	Dokker 1.3 TCe	130 4 4349	Mondeo 2.0 TDCI aut.	150 5 11670		
X7 xDrive40i 4x4 aut.	340 5 27272	Dokker Blue 1.5 dCi	95 4 4399	Mondeo 2.0 TDCI aut.	190 5 13210		
X7 M50i 4x4 aut.	530 5 35469	FIAT		Mondeo 2.0 TDCI 4x4 aut.	190 5 13860		
X7 xDrive30d 4x4 aut.	265 5 26734	Fiat Group Automobiles Central		Mondeo kombi 2.0 Hyb.	187 5 12240		
X7 M50d 4x4 aut.	400 5 34831	and Eastern Europe Kft.		Mondeo kombi 2.0 TDCI	150 5 11340		
840i Coupe aut.	340 2 31469	1138 Bp., Madarász Viktor u. 47. A-B épület		Mondeo kombi 2.0 TDCI aut.	150 5 11870		
840i Coupe 4x4 aut.	340 2 32589	Tel.: 458-3100		Mondeo kombi 2.0 TDCI 4x4 aut.	190 5 14060		
M850i Coupe 4x4 aut.	530 2 41469			Mustang 2.3 Ecob.	270 2 14085		
M8 Coupe 4x4 aut.	600 2 48104			Mustang GT 5.0 V8	450 2 15725		
840d Coupe 4x4 aut.	320 2 33611			Mustang GT 5.0 V8 aut.	440 2 16375		
840i Cabrio aut.	340 2 34031			Mustang Bullitt GT 5.0 V8	460 2 17525		
840i Cabrio 4x4 aut.	340 2 35151			Mustang Conver. 2.3 Ecob.	270 2 15385		
M850i Cabrio 4x4 aut.	530 2 44031			Mustang Conver. GT 5.0 V8	450 2 17025		
M8 Cabrio 4x4 aut.	600 2 50665			Mustang Conver. GT 5.0 V8 aut.	440 2 17675		
840d Cabrio 4x4 aut.	320 2 36173			S-MAX 2.0 TDCI	150 5 11325		
840i Gran Coupe aut.	340 4 30597			S-MAX 2.0 TDCI aut.	150 5 12015		
840i Gran Coupe 4x4 aut.	340 4 31717			S-MAX 2.0 TDCI aut.	190 5 12475		
M850i Gran Coupe 4x4 aut.	530 4 40598			S-MAX 2.0 TDCI 4x4 aut.	190 5 13165		
M8 Gran Coupe 4x4 aut.	600 4 47232			S-MAX 2.0 TDCI aut.	240 5 13950		
840d Gran Coupe 4x4 aut.	320 4 32739			Galaxy 2.0 TDCI	150 5 13055		
CITROËN				Galaxy 2.0 TDCI aut.	190 5 13745		
C Automobile Import Kft.				Galaxy 2.0 TDCI 4x4 aut.	190 5 14205		
Budapest XIX., André Citroën u. 1-5.				Galaxy 2.0 TDCI aut.	240 5 14780		
Tel.: 348-4848				Turneo Courier 1.0 Ecob.	100 5 5359		
C3 1.2	83 5 4375			Turneo Courier 1.5 TDCI	75 5 5735		
C3 1.2	110 5 5075			Turneo Courier 1.5 TDCI	100 5 5895		
C3 1.2 aut.	110 5 6430			Turneo Connect 1.5 TDCI	100 5 7773		
C3 1.5 BlueHDI	100 5 5535			Turneo Connect 1.5 TDCI	120 5 7974		
C3 Aircross 1.2	110 5 5770			Turneo Connect 1.5 TDCI aut.	120 5 8610		
C3 Aircross 1.2 aut.	130 5 7370			Explorer PHEV	450 5 25982		
C3 Aircross 1.5 BlueHDI	100 5 6240			Ranger 2.0 TDCI 4x4	130 4 9404		
C3 Aircross 1.5 BlueHDI aut.	120 5 7240			Ranger 2.0 TDCI 4x4	170 4 9658		
C4 1.2	130 5 7399			Ranger 2.0 TDCI 4x4 aut.	170 4 10693		
C4 1.2 aut.	130 5 8099			Ranger 2.0 TDCI 4x4	213 4 11950		
C4 1.2 aut.	155 5 9699			Ranger 2.0 TDCI 4x4 aut.	213 4 12319		
C4 1.5 BlueHDI aut.	130 5 8599			Ranger Raptor 2.0 TDCI 4x4 aut.	213 4 16383		
e-C4	136 5 12999			HONDA			
Grand C4 Spacetourer 1.2	130 5 7580			Honda Hungary			
Grand C4 Spacetourer 1.2 aut.	130 5 8270			2040 Budapest, Puskás Tivadar út 1.			
Grand C4 Spacetourer 1.5 BlueHDI	130 5 8180			Tel.: 06-23/506-406			
Grand C4 Sp.tour. 2.0 BlueHDI aut.	160 5 11330						
C5 Aircross 1.2	130 5 8310						
C5 Aircross 1.2 aut.	130 5 9010						
C5 Aircross 1.6 aut.	180 5 11910						
C5 Aircross 1.5 BlueHDI	130 5 9060						
C5 Aircross 1.5 BlueHDI aut.	130 5 9660						
C5 Aircross 2.0 BlueHDI aut.	180 5 11010						
Berlingo M 1.2	110 5 6525						
Berlingo M 1.2 aut.	130 5 8185						
Berlingo M 1.5 BlueHDI	100 5 6675						
Berlingo M 1.5 BlueHDI	130 5 7085						
Berlingo M 1.5 BlueHDI aut.	130 5 8485						
Berlingo XL 1.2	110 5 6895						
Berlingo XL 1.2 aut.	130 5 7875						
Berlingo XL 1.5 BlueHDI	100 5 7045						
Berlingo XL 1.5 BlueHDI	130 5 7455						
Berlingo XL 1.5 BlueHDI aut.	130 5 8855						
DACIA							
Renault Hungária							
Budapest XIII., Róbert Károly krt. 96-98.							
Tel.: 237-2100							
Sandero 1.0	66 5 3399						
Sandero 1.0	91 5 3999						
Xceed 1.6 CRDI HP	136 5 7449						
Sportage 1.6 GDI	132 5 6299						
Sportage 1.6 T-GDI aut.	177 5 8399						
Sportage 1.6 CRDI	136 5 7449						
Niro 1.6 GDI aut.	141 5 7999						
Niro 1.6 GDI PHEV aut.	141 5 10299						
e-Niro Mid Range	136 5 11799						
e-Niro Long Range	204 5 13349						
e-Soul Mid Range	136 5 11449						
e-Soul Long Range	204 5 13549						
EV6 e170	170 5 16190						
EV6 e235 4x4	235 5 17490						
EV6 e228	228 5 17490						
EV6 e325 4x4	325 5 18790						
EV6 e585 4x4	585 5 24490						
Stinger 3.3 T-GDI 4x4 aut.	366 5 18190						
Sorento 2.2 CRDI aut.	201 5 12490						
Sorento 2.2 CRDI 4x4 aut.	201 5 13090						
Sorento 1.6 Hybrid aut.	230 5 12990						
Sorento 1.6 Hybrid 4x4 aut.	230 5 13590						
Sorento 1.6 PHEV 4x4 aut.	265 5 14890						
LAND ROVER							
Wallis Automotive Europe Kft.							
2051 Biatortörvény, Budai út. 16.							
Tel.: +36-1/451-4851							
Defender 90 2.0 4x4 aut.	300 3 19275						
Defender 90 3.0 MH 4x4 aut.	400 3 22616						
Defender 90 2.0D 4x4 aut.	200 3 17625						
Defender 90 2.0D 4x4 aut.	240 3 19275						
Defender 110 2.0 4x4 aut.	300 5 21525						
Defender 110 3.0 MH 4x4 aut.	400 5 24866						
Defender 110 2.0D 4x4 aut.	200 5 19875						
Defender 110 2.0D 4x4 aut.	240 5 21525						
Discovery 2 4x4 aut.	300 5 18375						
Discovery 2.0D 4x4 aut.	240 5 19325						
Discovery 3.0D 4x4 aut.	306 5 22755						
Discovery Sp. 1.5 PHEV 4x4 aut.	300 5 17590						
Discovery Sp. 2.0 MH 4x4 aut.	200 5 14666						
Discovery Sp. 2.0 MH 4x4 aut.	249 5 16166						
Discovery Sp. 2.0D	150 5 12325						
Discovery Sp. 2.0D MH 4x4 aut.	150 5 14266						
Discovery Sp. 2.0D MH 4x4 aut.	180 5 15066						
Discovery Sp. 2.0D MH 4x4 aut.	240 5 16316						
Range Rover Evo. 1.5 PHEV 4x4 aut.	300 5 18590						
Range Rover Evo. 2.0 MH 4x4 aut.	200 5 14666						
Range Rover Evo. 2.0 MH 4x4 aut.	249 5 16266						
Range Rover Evo. 2.0 MH 4x4 aut.	300 5 17866						
Range Rover Evo. 2.0D	150 5 12325						
Range Rover Evo. 2.0D MH 4x4 aut.	150 5 14266						
Range Rover Evo. 2.0D MH 4x4 aut.	180 5 15066						
Range Rover Velar 2.0 4x4 aut.	250 5 22275						
Range Rover Velar 2.0 4x4 aut.	300 5 23625						
Range Rover Velar 5.0 4x4 aut.	550 5 42890						
Range Rover Velar 2.0D 4x4 aut.	180 5 22225						
Range Rover Velar 2.0D 4x4 aut.	240 5 23825						
Range Rover Velar 3.0D 4x4 aut.	275 5 24955						
Range Rover Velar 3.0D 4x4 aut.	300 5 25605						
LEXUS							
Toyota Motor Hungary							
Budócs, Keleti 4.							
Tel.: 23/885-100							
CT 200h aut.	136 5 10460						
UX 200 aut.	171 5 11500						
UX 250h aut.	184 5 12550						
UX 250h 4x4 aut.	184 5 13300						
UX 300e	204 5 19500						
IS 300h aut.	223 4 13100						
RC 300h aut.	223 2 18750						
RC F aut.	464 2 32350						
NX 350h 4x4 aut.	242 5 14990						
NX 450h 4x4 aut.	306 5 22590						
ES 300h aut.	218 4 15400						
RX 450h 4x4 aut.	313 5 22600						
RX 450h L 4x4 aut.	313 5 25200						
LC 500 aut.	464 2 38150						
LC 500 Convertible aut.	464 2 40950						
LS 500h 4x4 aut.	359 4 33500						

	LE	Átló Ft (ezert)
MAHINDRA		
<i>Mahindra Hungary</i>		
2020 Budaörs, Budapest Nyugati útca		
Tel.: 06-20/228-8678		
XUV500 2.2 CRDe	140	5 7490
XUV500 2.2 CRDe 4x4	140	5 7950
Quanto 2.2 CRDe	120	5 5749
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		
<i>Mazda Motor Hungary</i>		
Budapest XI., 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 9646
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-3 2.0 MH	122	5 7674
CK-3 2.0 MH 4x4	150	5 10554
CK-3 2.0 MH 4x4 aut.	150	5 11304
CK-3 2.0 MH	180	5 8664
CK-3 2.0 MH aut.	180	5 10834
CK-3 2.0 MH 4x4	180	5 11164
CK-3 2.0 MH 4x4 aut.	180	5 11844
CK-3 1.8 CD	116	5 10114
CK-3 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		
<i>Mercedes-Benz Hungária Kft.</i>		
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

	LE	Átló Ft (ezert)
A 220 d 4x4 aut.	190	5 13284
A 180	136	4 8836
A 200	163	4 9860
A 220 4x4	190	4 12444
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	163	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 220 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
GLB 250 aut.	224	5 14693
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

	LE	Átló Ft (ezert)
C 300 d 4x4 aut.	245	4 15627
C 300 e	316	4 15845
C 180	156	5 11611
C 180 aut.	156	5 12438
C 200	198	5 13163
C 200 4x4	198	5 13870
C 300	272	5 15529
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 12161
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 16605
C 200 Cabrio 4x4	198	2 16960
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 23092
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 17201
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 17252
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 16259
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

	LE	Átló Ft (ezren)
E 200 aut.	211	5 18046
E 200 4x4 aut.	211	5 19259
E 450 4x4 aut.	389	5 24188
E 53 AMG 4x4 aut.	457	5 30064
E 220 d aut.	194	5 18603
E 220 d 4x4 aut.	194	5 19470
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 200 Coupe 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
CLS 450 4x4 aut.	389	4 22496
CLS 53 AMG 4x4 aut.	457	4 27410
CLS 300 d aut.	245	4 19978
CLS 350 d aut.	286	4 21198
CLS 350 d 4x4 aut.	286	4 22363
CLS 400 d 4x4 aut.	340	4 23892
AMG GT C aut.	557	2 52591
AMG GT R aut.	585	2 58610
AMG GT C Roadster aut.	557	2 56691
AMG GT R Roadster aut.	585	2 71873
AMG GT 43 aut.	389	5 30796
AMG GT 43 4x4 aut.	389	5 31972
AMG GT 53 4x4 aut.	457	5 37195
AMG GT 63 4x4 aut.	585	5 51197
AMG GT 63 S 4x4 aut.	639	5 57066
S 450 4x4 aut.	389	4 38869
S 500 4x4 aut.	457	4 42545
S 580 4x4 aut.	523	4 46308
S 350 d aut.	286	4 35127
S 350 d 4x4 aut.	286	4 36438
S 400 d 4x4 aut.	330	4 38561
Maybach S 580 4x4 aut.	523	4 62814
Maybach S 680 4x4 aut.	612	4 81572
GLS 580 4x4 aut.	511	5 36626
GLS 63 AMG 4x4 aut.	634	5 50075
GLS 350 d 4x4 aut.	286	5 28948
GLS 400 d 4x4 aut.	330	5 30540
G 500 4x4 aut.	422	5 38463
G 63 AMG 4x4 aut.	585	5 53736
G 350 d 4x4 aut.	286	5 33951
G 400 d 4x4 aut.	330	5 47825

Dráguló használtautók

Drágán add!

A hazai használtimport jelentősen meghaladja az új személyautók piacát



AZ ÚJ AUTÓK ÁRA HÚSBÁVÁGÓAN EMELKEDIK, ÉS EZ AZONNAL ÉREZTETI A HATÁSÁT A HASZNÁLTPIACON IS. MENNYIVEL DRÁGULTAK A HASZNÁLTAUTÓK TAVALY, ÉS MIRE SZÁMÍTHATUNK IDÉN?

Az új autók árának növekedését sok tényező befolyásolja. Ilyen például a globális chiphiányként elhíresült, azon azonban jelentősen túlmutató, és más részterületeket is érintő alkatrészhiány. Eddig leginkább a keresleti oldalt tépázta meg egy-egy válság, most a kínálati is komoly problémákkal küzd: a kevesebb új autó önmagában felhajtja az árakat (a jól megszokott kedvezményeket égeti el, mert úgyis el lehet adni mindent), és az alkatrészek is drágulnak az ellátási láncok akadozása miatt. De tény, hogy a vírus okozta válság nélkül is elszabadultak volna az árak, legfeljebb nem ennyire,



A hazai használtpiac egyik nagy slágere változatlanul az Opel Astra. Ma már 10-11 év körüli, 200 000 km alatti futásteljesítményt sem igen lehet találni belőle 1,7 millió forint alatt

jelentős részben az Európai Unió egyre szigorodó környezetvédelmi szabályozásai, büntetései, és biztonsági előírásai miatt. Fajlagosan az eredetileg alacsony ár-kategóriájú autókát érintik leginkább ezek az intézkedések. Magyarországon

a helyzetet tovább nehezíti a gyenge forint, ami a használtimportot, végső soron pedig a belföldi használtautókat is megdrágítja. Az új autók vásárlásától a 2021 közepén elindított kamatemelési rendszer is eltántorítja a hitelre vásárlókat, egy részüket a használtautók felé terelve. Ezek eredményeként átlagosan 15-20 százalékos használtpiaci áremelkedés volt tapasztalható 2021-ben. A drágulás itt is jobban érinti a kisautókat, ez a

szegmens nagyságrendileg 25 százalékkal drágult tavaly. Így fordulhat elő, hogy az 1-2 éves kocsikat ma esetenként új áruknál drágábban is el lehet adni! A vevők így sem töprenghetnek túl sokáig, mert a jobb vételtek hamar elkelnek. Egy német tanulmány szerint 97 helyett (ez 2020 novemberében volt az átlag) manapság már 63 nap alatt talál új gazdát egy-egy használtautó. Ennek legfőbb oka, hogy egyre többen tartják maguknál az

autókat, mert nem tudnak újat venni, így 2020 és 2021 november közötti összehasonlításban 28,8 százalékkal kevesebb autó cserélt gazdát Németországban (693 236 helyett csak 493 897 darab). Értelemszerűen a kínálat hiánya is fel-felé tolja az árakat. Viszont a kereslet nő, a vírushelyzetben ugyanis egyre többen szeretnék az egyéni közlekedést. Jó hír viszont, hogy a kínált autók kevesebbet is futottak, átlagosan 10,2 százalékkal (ez is német adat). Magyarországon a vilájárvány kezdete óta, kategóriától függően átlagosan 30-50 százalékkal drágultak a használtautók! Korábban egymillió forint körül könnyedén lehetett 10-12 év körüli, jó állapotú kisautót venni. Ma ugyanez már 1,5-1,8 millió. A használtautó behozatal továbbra is jelentős: 2021-ben 132 205 példányt importáltak, ami 8 százalékkal haladja meg az új személyautók forgalomba helyezését, és 1,4-gyel az egy évvel korábbi szintet a Datahouse adatai szerint. Ez csak azért probléma, mert a behozott autók tovább öregítik a hazai autóparkot, az átlag ma már 15 év körül van. 2007-ben még 10,3, 2020-ban pedig 14,7 év volt az átlag. A behozott autók háromnegyede 10 évnél idősebb volt 2021-ben. Érdemes az adatokat kicsit letisztítani, igaz így még szomorúbb a kép, ugyanis az itthon eladott új autók nagy



A nagyon öreg autók árait kevésbé emelte meg az általános drágulás. Húsz év körüli használható Suzuki Swiftet, légkondi nélkül még ma is találni 250 000 forint körül

részt ki is viszik az országból (ez a reexport, amikor Magyarországon veszik meg az autót, mert a magas közterhek miatt itt egy külföldinek olcsóbb, majd külföldön helyezik ismét forgalomba). Tehát ha a használtimportot a tényleg az országban maradó új autók mennyiségéhez viszonyítjuk, a használt személyautók importja mintegy 42 százalékkal magasabb. „Ez az arány egy fejlett motorizáltságú országban nem fordulhat elő” – állítja a Magyar Gépjármű-importőrök Egyesületének közleménye. A használtimport környezetvédelmi szempontú szabályozásának első lépéseként egy 2021 elején megjelent jogszabály egyelőre a vizsgá-

tási rendszeren keresztül kontrollálja az idősebb autók behozatalt; az ösztönzés azonban jobb megoldás lenne a szigorításnál. Az előrejelzések szerint a chip- és az alkatrészhiány 2022 közepéig biztosan kitart, így a használtautó-import fellendülése tovább is tarthat. *Matin Weiss*, a Német Autóipari Tröszt (DAT) piackutató részlegének vezetője szerint 2022 az átmenet éve lesz: biztos, hogy maradnak a hosszú várakozási idők az új autókra, ami a használtautók további emelkedéséhez vezet. A korábban nagy kedvezménnyel vásárló flottaüzemeltetők most azzal szembesülnek, hogy nekik is sorba kell állniuk az autókért, és

még a kedvezményük is elolvadt. Ha viszont ezek a cégek visszatartják a vásárlást, akkor nem is értékesítik néhány éves lefutott autóikat, ami szintén árfelhajtó hatású.

Tehát érdemes a használtautót most eladni, vagy jobb várni, mert még inkább emelkednek majd az árak? Ha csak eladni akarunk, meg lehet kockáztatni a várakozást, ugyanis a szakértők további áremelkedést prognosztizálnak. Aki viszont az így szerzett pénzt új autó vásárlásába fektetné, annak nem biztos, hogy érdemes halogatnia a döntést, mert az új autók a használtaknál várhatóan jobban drágulnak majd a közeli jövőben.

FL

A VW Golf 7. sorozata 8 évesen is 2,6 millióról startol



Az elektromos autók és az állami ösztönzés

Lekopik az állam?

Európa legkedveltebb villanyautója a Tesla Model 3 volt 2021 végén



ÚGY TŰNIK, EGYELŐRE A LEGTÖBB ELEKTROMOS AUTÓ ELADHATATLAN, HA NINCS MÖGÖTTE ÁLLAMI ÖSZTÖNZÉS, AZAZ ÁRKEDVEZMÉNY. AKADNAK ÖTLETEK AZ OLCSÓSÍTÁSRA A GYÁRTÓI OLDALON IS.

Avillanyautók drágák. A Jato Dynamics (autóipari és piaci elemző cég) megállapította, hogy az elektromos autók átlagosan 52 százalékkal drágábbak az Egyesült Királyságban, mint a velük összevethető belső égésű hajtásúak. A tanulmányban van ennél megdöbbentőbb adatsor is: míg az elektromos modellek legnagyobb piacán, Kínában 2011 óta csaknem felére (47 százalékkal) csökkent az árak, addig az európai és az amerikai piacon ugyanebben az időszakban 28, illetve 38 százalékkal drágábbak lettek. Eddig úgy nézett ki, hogy a kormányok különböző kedvezményekkel tették vonzóbbá a leginkább a kompromisszumot követelő hatótáv és a gyenge töltési infrastruktúra miatt gyerekcipőben járó

technikát, erre pedig újabb és újabb modellek piacra dobásával reagáltak a márkák. David Krajicek, a Jato Dynamics vezérigazgatója azonban kiemeli, hogy most már az önálló piacképességre is figyelni kellene. Vagyis az elektromos autók vásárlásának, zömében kormányzati ösztönzése eddig támogatta a nyugati gyártókat, „akik a fogyasztói kereslet fejlődésével bővíteni kívánták kínálatukat, azonban az iparág kulcsszereplőinek el kell kezdeniük kezelni a villanyautók és a belső égésű autók közötti árkülönbséget, ha versenyképesek akarnak maradni kínai társaikkal szemben.” Németországban az elektromos autók átlagos kiskereskedelmi ára 39 755 euró (simán átszámolva: 14,3

millió forint), míg a belső égésűeké 36 979 euró (13,3 millió). Norvégia az egyetlen kivétel, itt a villanyautók átlag kisker ára 44 500 euró (16 millió forint), szemben a belső égésűek 53 000 eurós (19 millió forintos) árával. Kínában már 27 ezer jüan körül (1,3 millió forintért) is lehet vadonatúj elektromos autót venni. Ennek ellenére 2021 novemberében már olyan adatokat közölt a Jato, hogy az alacsony károsanyag-kibocsátású járművek tették ki az európai új forgalomba helyezések több mint negyedét. Akkor, amikor az elmúlt három évtized leggyengébb hónapja volt ez az újautó-eladások szempontjából (18 százalékkal kevesebb a 2020. és 29-cel a 2019. novemberi forgalomba helyezések-

nél). Egyértelmű, hogy itt már nem a kereslettel van a baj, annak ellenére, hogy a piac nem heverte ki a világjárványt, hanem a kínálat hiányával. Az alacsony károsanyag-kibocsátású autók regisztrációja Európa 23 vizsgált országában 217 709 darab volt tavaly novemberben, s ez 41 százalékkal haladta meg a forgalomba helyezett dízelek mennyiségét, miközben benzinesekből a villanyosok 2,1-szerese kelt el. Az akkumulátoros elektromos autók rangsorát a Tesla Model 3 vezette, a Renault Zoe és a Dacia Spring előtt. A plug-in hibridek között sorrendben a Peugeot 3008, a Volvo XC40 és a Ford Kuga volt a legnépszerűbb.

Az elmúlt évtizedben a kormányzati ösztönzés volt az elektromos autók elterjedésének egyik legfontosabb mozgatórugója, amely az autóipar számára is létfontosságú támogatást jelentett a hagyományos autók és az villanyautók közötti árkülönbség ellensúlyozására. Ezzel párhuzamosan a terjedő környezetvédelmi programok (vagyis az autót vásárlók folyamatos nyomásgyakorlása), hogy az Európa teljes CO₂-kibocsátásért mindössze 12 százalékban felelős személyautó- és kishasznongépjármű parkot megtisztítsák, szintén fontos szempont volt. Így tehát jöttek az ösztönzők



A plug-in hibridek európai eladásait a Peugeot 3008 vezette tavaly novemberben



A kínai Great Wall-hoz tartozó Ora, a 4,23 m hosszú Cat 01-gyel már Európába tart. Az első kerekeket hajtó villanymotor 172 LE-s, az alapkitel akkuja 48 kWh-s. A támogatások nélküli brit induló ár 25 000 font körüli



Az Ora Cat 01 utastere az európai ízlésnek is nagyon megfelel



A töltő infrastruktúra lassú fejlődése is komoly gátja az elektromos autózás terjedésének

AZ ÚJ AKKUMULÁTOROS ELEKTROMOS AUTÓK ELADÁSAI 2020 ÉS 2021 ELSŐ HÁROM NEGYED-ÉVÉBEN (DARAB)

	2021	2020	Változás [%]
Ausztria	24 143	8949	+169,8
Belgium	15 296	9311	+64,3
Bulgária	219	79	+177,2
Horvátország	738	261	+182,8
Ciprus	64	22	+190,9
Csehország	1825	1732	+5,4
Dánia	15 014	7554	+98,8
Észtország	363	211	+72,0
Finnország	6422	2681	+139,5
Franciaország	106 945	70 587	+51,5
Németország	237 057	98 609	+140,4
Görögország	1489	292	+409,9
Magyarország	2326	1772	+31,3
Irország	7820	3 613	+116,4
Olaszország	47 072	17 523	+168,6
Lettország	291	229	+27,1
Litvánia	583	328	+77,7
Luxemburg	3093	1481	+108,8
Hollandia	29 924	28 855	+3,7
Lengyelország	4096	2169	+88,8
Portugália	7839	5266	+48,9
Románia	1914	1406	+36,1
Szlovákia	715	578	+23,7
Szlovénia	1133	1017	+11,4
Spanyolország	15 033	9917	+51,6
Svédország	37 402	16 299	+129,5
Európai Unió összesen	568 816	290 741	+95,6
Izland	2359	1753	+34,6
Norvégia	80 558	48 178	+67,2
Svájc	24 151	11 200	+115,6
EFTA összesen	107 068	61 131	+75,1
Egyesült Királyság	125 141	66 611	+87,9
EU + EFTA + UK összesen	801 025	418 483	+91,4

aki a kilencvenes években az Audi mérnöke, a gyártási és technológiai részleg vezetője volt, majd 2007 és 2018 között a Kínai Népköztársaság tudományos és technológiai minisztere lett. Ebben a pozícióban nagy lelkesedéssel állt az ország azon terve mögé, hogy a belső égésű motoros járműveket hazai elektromosokkal váltsák le. Elképzelése az volt, hogy olyan autógyártó technológiát hozzon létre, amely megelőzi a nyugati versenytársakat, és előreviszi Kínát az elektromos piacon. Többek között a miniszter saját ötleteit is felhasználva Kína már eljutott oda, hogy nincs szüksége az elektromos autók támogatására. Az ország erős ösztönző programjának hatására mára számos belföldi gyártó és beszállító gyorsan bővíteni tudta kínálatát, így a gyártás jelentősen olcsóbb lett. Mindeközben a világ többi részén továbbra is állami támogatásokkal és ösztönzőkkel próbálják a fogyasztókat az elektromos autózás felé terelni. Egyelőre hasít a villanyautók piaca, hiszen a környezetvédelmi válságra adandó válasz egyre magasabb polcra kerül a kormányoknál, a vállalkozásoknál, és már a fogyasztóknál is. De a Jato tanulmánya kimutatja, ha a kormányok elzárják a pénzcspot, a vevőket kevésbé fogja érdekelni a környezet, tehát az amerikai és európai gyártóknak Kína példáját

kell követniük, és meg kell találniuk a gyártási költségek csökkentésének lehetőségeit, ha versenyképesek akarnak maradni. Még a látványosan elektromosautó-imádó országokban is alábbhagyhat a lendület, ha felmennek az árak.

Az már látszik, hogy a Tesla és a Volkswagen egyértelmű lépéseket tesz gyártási költségei csökkentésére és a nyereségesség javítására. A Tesla csak két üzemben összesen 900 000 darabot gyártott 2021-ben, ami éves termelési kapacitásának 86 százaléka. Együttal az amerikai márka a termékpalettát megfizethetőbb autókkal is bővítené. A Volkswagen több új villanyautó bevezetésével gyorsítja villamosítási terveit. Ha az iparág nem cselekszik gyorsan, fennáll a veszélye, hogy nem jutnak el az új technológiára éhes, hatalmas, de érzékeny ügyfélkörhöz. A kormányok szerepe még egy darabig kulcsfontosságú ebben a folyamatban, vagyis az ösztönzők növelésével és az elektromos autókra kivetett adók csökkentésével sokat segíthetnek. De fontos, hogy ezek az ösztönzők legyenek jól áttekinthetők és érthetők. Ily módon pedig az elektromos autók teljes birtoklási költsége, amely figyelembe veszi a töltést és a karbantartást is, várhatóan már 2027-ben a belső égésű járműveké alá süllyedhet.

FL

számos országban – mint például a németországi „környezetvédelmi bónusz”, az Egyesült Királyságban az „út a zéróhoz”, vagy a francia bonus-malus rendszer. Kínában pedig a szemmel is látható szmog késztette arra a központi kormányzatot, hogy jelentős befektetésekkel élénkítse a villanyautók terjedését. Arról egyébként nem is beszélve, hogy Kína, mint hatalmas, és még mindig lendületesen autómobili-

zálódó társadalom, önmagában is komoly hatással van a világ számos autógyártójára. Kína, ha eddig hagyományos autóival nem is tudott betörni a presztízstértékű nyugati piacokra, az elektromosokkal bőven sikerrel járhat. Főleg, hogy a lítium, a legkönnyebb fém, és az akkumulátorok alapanyaga jelentős mennyiségben bányászható náluk. Ezt a történelmi lehetőséget felismerve jött a képbe Wan Gang,

Kínai tőke az autóiparban

Hátsó ajtón?

A Lynk & Co. első igaz európai típusát bérleti rendszerben fogják értékesíteni, a Model 01 a Volvo XC40-es műszaki rokona, padlólemezük és hajtásláncuk is közös



EGYELŐRE INKÁBB A NYUGATI AUTÓGYÁRTÓK TÖREKSZENEK KÍNÁBA, DE A KÍNAIAKNAK IS VANNAK SIKERESNEK TŰNŐ PRÓBÁLKOZÁSAIK AZ EURÓPAI PIAC MEGHÓDÍTÁSÁRA.

Bár egyre inkább úgy tűnik, a nagy kínai konszernnek az igazi nyugati piacra lépést az elektromos (aztán majd az önvezető) autók idejére halasztják, azért a „hagyományos” autók terén sem álltak le teljesen. Most éppen Európa felé kacsintgatnak leginkább. Iparági pletykák szerint éppen akkor kezdték, amikor az Egyesült Államok gyengélkedő gyárai vetettek szemet, és az előző elnök, *Donald Trump* bejelentette a Huawei technológiai vállalattal szembeni szankciókat; így Európa lett a legfontosabb cél. Ahogy erről korábban is írtunk, több irányból közelítik meg a kérdést. Egyfelől saját maguk (saját termékeikkel) próbálnak rést ütni a kényes nyu-



gati piac pajzsán, egyelőre általában sikertelenül. Erre a módszerre jó példa a Great Wall Motors, amely több kísérlet után a tavalyi Müncheni Autószalonon ünnepelte igazi európai debütálását. A cégóriás 2022-ben egyszerre két márkát is elindít, első autók már előrendelhetők. Az Ora kizárólag tisztán elektromos autót kínál, első Európába érkező modelljük a Cat 01, retró hangulatú kompakt, akár 400 km-es hatótávval. A testvérmárka a Wey prémiumgyártóként tekint magára, így a BMW-vel és a Mercedes-szel akarja felvenni a

A kínai gyártók nem csak a SUV piacban hisznek. A Bestune a FAW csoporthoz tartozik, 4,8 m-es ötajtós B70-esét Oroszországban már árulják, motorja 1,5-ös, 170 LE-s turbós benzines

versenyt középkategóriás Coffee 01 nevű plug-in hibrid szabadidőautójával, 150 kilométeres tisztán elektromos hatótávval. Majd kiderül, hiszen láttunk már jó minőségű kínai autót is elhasalni korábban, igaz, a Qoros Model 3 hazájában sem lett sikeres. Az is ismert lehetőség, hogy közös vállalatot hoznak létre főleg a kínai

gyártás kedvéért, ugyanis külföldi cégek önállóan nem gyárthatnak ott. A harmadik forma, hogy megvásárolják a teljes – általában nagy múltú – márkát, majd Kínában gyártott autókra teszik át a logóját, hogy ezzel bizalmat és piacot szerezzenek. Gyakran csak pénzügyi befektetőként, a színpad mögött szereznek részesedést cégekben, ahogyan ez például a Volvoval is történt 2010-ben. Itt a tisztán pénzügyi befektetés lehetőségén túl a know-how-t is örömmel átvette a kínai Geely, viszont a központ maradt Göteborgban,

és a gyártás sem került át teljesen Kínába. 2020 elején aztán jöttek a hírek, hogy összeolvad a két cég, de ez a koronavírus járvány miatt folyton csúszott. Végül 2021-ben bejelentették, nem lesz cégegyesítés. Látnyosan semmiképpen, hiszen a tőzsdére már évek óta készül Volvo akkori közleménye szerint az önállóság megőrzésével a befektetők megfelelően fel tudják mérni a két vállalat teljesítményét és stratégiáját. Azóta egyébként sikerült bevezetni a Volvót a tőzsdére. Ezzel egyidőben azonban azt is bejelentették, hogy szorosabban együttműködnek az elektrifikáció, a szoftverek és az autonóm vezetési technológiák terén, illetve közös padlólemezeket használnak, a hajtáslánc fejlesztéseket pedig külön vállalatba teszik át. A cégegyesítéstől való elállásról azt is mondták, hogy a Geely ezzel csak a Volvo presztízsét kívánta megőrizni a „finnyás nyugati vásárlók” szemében. Li Sufu kínai milliárdosnak, a Geely birodalom 59 éves alapítójának (vagyonát a Forbes ma 23,7 milliárd dollárra becsüli) nagyobb szabású nemzetközi tervei is vannak: a cég „átfogó küldetése, hogy globális mobilitás-technológiai vállalatná váljon” – írta munkatársainak szóló levelében. Ennek a stratégiának része, hogy már övek a legendás brit Lotus és 2018 óta a német Daimler autógyártó – igen, a Mercedes-Benz – 10 százaléka is. Gyakorlatilag a Smart teljesen az övék, így néhány évtized alatt a Geely hűtőszekrénygyártóból Kína egyik legnagyobb autógyártója lett. Kulcsszerepe van e folyamatokban a 2016-ban Berlinben alapított Lynk & Co.-nak is, amely Li birodalmának egyik legfiatalabbja.

„Mi nem autók, hanem mobilitási lehetőségek értékesítésével foglalkozunk” – mondja Alain Visser, a cég vezérigazgatója. Az ügyfelek havi 500 euróért (körülbelül 180 ezer forintért), vagyis napi 6 ezer forintért előfizethetnek a Model 01 nevű kompakt SUV-ra. A bérelt autó használati joga a bérlőé, a biztosításról, karbantartásról, javításról is a Lynk gondoskodik. A vállalat szerint jelenleg 460 ezer



A Qoros a Model 3-mal 2014 óta igyekszik Európába, kevés sikerrel, pedig még kombit is terveztek belőle. Az 1,6-os benzines szívó (128 LE) és turbós (158 LE) változatban is készül



Ő Li Sufu, a Geely nagyhatalmú vezére. 1986-ban alapította a céget, de az igazi szárnyalás csak 2010-ben indult el

tagjuk van világszerte, ebből 29 ezer Európában – írja a német Handelsblatt. A 29 ezer azt jelenti, hogy ennyi ügyfelük már kapott autót, vagy arra vár, hogy kapjon. Úgy tervezik, hogy 2023 végére ez a szám 150 ezerre nő, és abban bíznak, hogy két éven belül nyereségesek is lesznek. Szakértők szerint bár a megoldás nem forradalmi, több tucat hasonló előfizetéssel operáló cég működik már

kontinensünkön. A kínai vállalatok számára ez bérleti rendszer, kedvezőbb árak révén újfajta belépési lehetőség Európába, hiszen a piac még mindig vonakodik a kínai autók megvásárlásától. A Geely közben a Renault-val is szervezkedik: Kínában és Dél-Koreában akarnak hibridek gyártásában és forgalmazásában együttműködni, nem kis borsot törve a szintén kínai terjeszkedésre törekvő, és a Stellantis cégcsoporthoz tartozó Opel orra alá. A kooperáció révén a Renault visszatér a hatalmas kínai piacra, ahol eddig nem volt sikeres,

a Geely pedig jobban hozzáférhet (a Renault-Samsung egység hátán) a dél-koreai piachoz. A vuhan Dongfeng Motor Corporation jelenleg a Stellantis cégcsoport tulajdonosa is, igaz, már csak 4,5 százalékból. Még 2014-ben vásároltak 14 százaléknyi részesedést az akkor nehéz helyzetben lévő PSA-ban (Peugeot-Citroën), majd amikor tavaly a PSA egyesült az FCA-val (Fiat-Chrysler), és létrejött a Stellantis, 4,8 százalékra csökkent a részesedésük. Később, az egyesüléskor kötött megállapodáscomag részeként 600 millió euróért váltak meg egyes további részvényeiktől, így újabb 3 százalékponttal zsugorodott a részüik a cégóriásban. 2022 végéig el kell adniuk további 1,15 százaléknyi részt, ezért „cserébe” alakult meg a kínai közös vállalat az ottani értékesítésre. A Peugeot-kal eddig sem sikerült betörni a kínai piacra, viszont a Stellantis most nagy reményeket fűz az Opelhez. Az európai terjeszkedésben a Geely sikereesebb az állami tulajdonú Dongfengnél, ráadásul a Geelynek más tervei is vannak: idén okostelefonokat próbál piacra dobni, és műholdakat is akar gyártani. Politikailag a környezet nem vált könnyebbé a kínai vállalkozók számára sem Kínában, sem külföldön. A kínai vezetés az utóbbi időben inkább a jövedelmek és a vagyon rendkívül egyenlőtlen elosztására összpontosít az országban. Kína számos milliárdosa, így Li Sufu is célkeresztbe került. Viszont annak ellenére, hogy Kína a világ legnagyobb autópiaza, a népköztársaság vezetése ösztönzi a hazai gyártók külföldi terjeszkedését főleg Európában, azon belül is Németországban. Így biztos nem marad el a térhódítás, csak még a dátum bizonytalan.

FL



A Wey a Great Wall almárkája. A 4,87 m hosszú Coffe 01 plug-in hibridként érkezik Európába, 2,0 l-es turbós benzinessel és 214 LE-s kombinált teljesítménnyel



Számottevően drágább a Qashqai, igaz, alapáron több vezetőségedet ad

ÁRVERSENY

Nissan Qashqai 1.3 DIG-T Mild Hybrid 140 Visia és Suzuki S-Cross 1.4 Hybrid GL

Lágyan

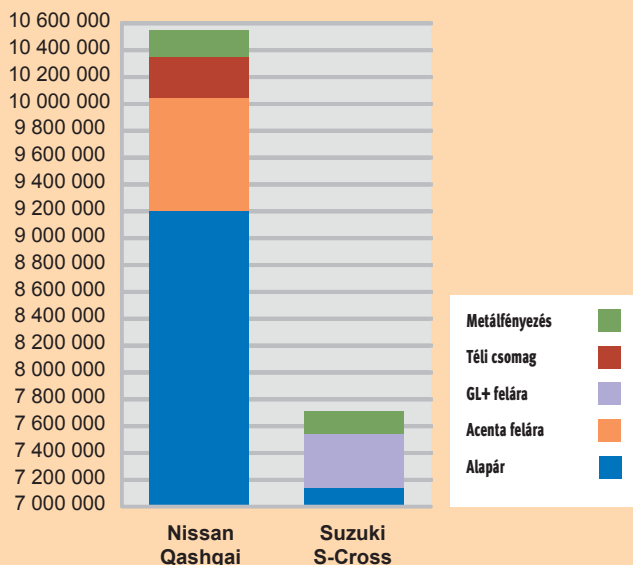
KÖNNYŰ HIBRID KOMPAKT CROSSOVEREK BELÉPŐ FELSZERELTSÉGGEL.

A japán gyártóknál újdonság ez a két modell, és a benzines könnyű hibrid (MHEV) mellett nincs belőlük más alternatíva. Mindkét motor négyhengeres és

turbós, a Nissanban 140 LE-s 1,3-as, a Suzukiban 129 LE-s 1,4-es forgó, a váltók egyformán hatfokozatú kézik. A Qashqai belépője kizárólag ezzel a hajtáslánccal párosítható, ez a listaáron 9 199 000 forintos Visia – pluszpénzért erősebb motort, automata váltót és e mellé összerakéshajtást is lehet venni.

Az S-Cross ára számottevően kedvezőbb, legolcsóbbja a listaáron 7 140 000 forintos GL, a taktika pedig hasonló, mint a Nissannál: erősebb motor ugyan itt nincs, de extraként automata váltó és/vagy összerakéshajtás igen. Az autók alapfelszereltségében közös a hét légszák, az Isofix, több vezetőséged (autonóm vészfékező, sávellhagyásra figyelmeztető, sávtartó, táblafelismerő, automata vészvillogó, adaptív tempomat), a dombsegéd, a LED-es nappali menetfény és fényszóró, a távirányítású központi zár, az elektromosan állítható és fűthető tükörpár, a négy villanyablak, a manuális légkondi, az emelhető-süllyeszthető vezetőülés, az okoskormány, a fedélzeti számítógép, az audiorendszer (4 hangszóró, DAB/USB), a Bluetooth-telefonkihangsúlyító és az osztottan dönthető hátsó üléstámla. A gumikat a Nissanon 17 colos acél, a Suzukin 17 colos festett alufelnikre szerelik. A Qashqai alapáron adott többlete számos vezetőséged (automata távfény, holtérfigyelő, hátsó keresztirányú forgalomfigyelő és tolatási vészfékező, kanyarodási ütközéssre figyelmeztető, fáradtságérzékelő), az automata világításkapcsoló, az elektromos rögzítőfék és Auto Hold, a tolatóradar, a menetvezér-

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (Ft)



Milliósi árkedvezmény jár az S-Cross mellé, ami a GL+ esetén is érvényesíthető

lő és a részben vetített (7,0 colos) műszeregység. Az S-Crosshoz felármentesen kapunk infotainment rendszert (7,0 colos érintőképernyővel) és tolatókamerát.

A vevők kedvenc extrái: kétzónás automata légkondi, fűthető első ülések, borkormány, infotainment, tolatókamera, metálfényezés, alufelni. A Nissannál elegendő az ötlépcsős kínálat második komfortszintjére fellépni, ami az Acenta és listaáron 10 049 000 forintért érhető el. Itt rögtön megkapjuk a kétzónás automata légkondit, a borkormányt, az infotainment rendszert 6 hangszórós hifivel és 8,0 colos érintőképernyővel, a tolatókamerát és a 17 colos alufelni garnitúrát, míg pluszban elektromosan behajtható tükörpárt, kulcs nélküli kezelést, okostelefon tükörözést (vezeték), esőszenzort, deréktámaszt a vezetőüléshez (elektromos) és középső hátsó kartámaszt. A fűthető első ülésekért a 300 ezer forintos Téli csomag-

got kell megvenni, benne fűthető kormány, szélvédővel és LED ködfényszórókkal. A metálfényezés további 200 ezres kiadás, így a hiánytalanul felszerelt kívánságautó listaáron 10 549 000 forintra jön ki. A Suzukinál szintén elegendő az egy szinttel feljebb lépés: a GL+ 7 540 000 forintba kerül, minden vágyott holmit megad, egyedül a metálszín kerül 170 ezer forintba, így a végösszeg listaáron 7 710 000 forint.

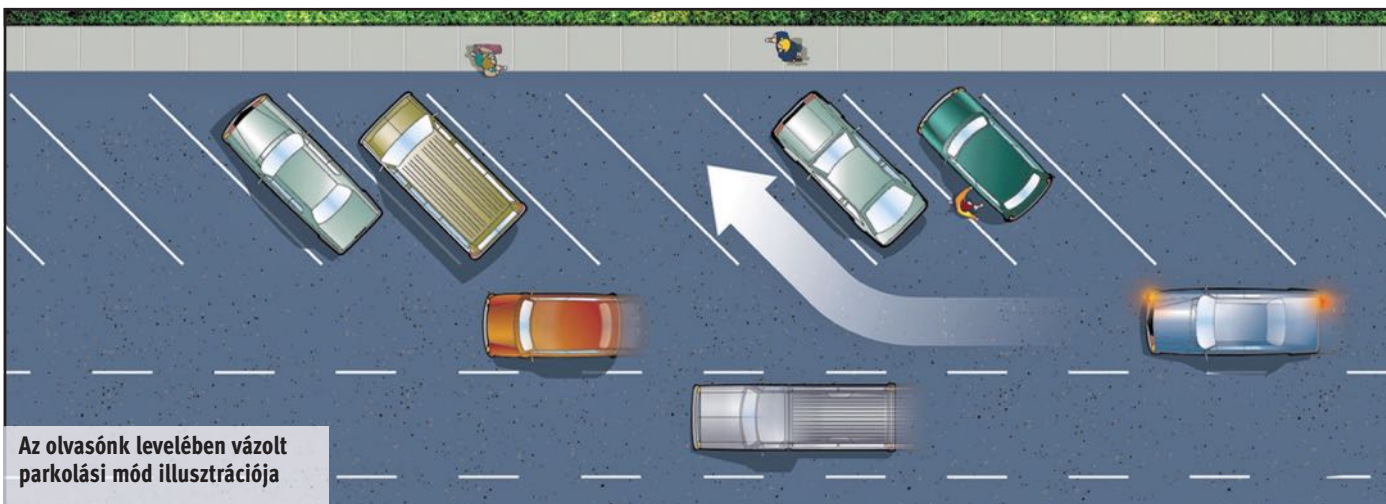
Lapzártakor a Suzukinál futott központi akció, az S-Cross alapárából 1 050 000 forintot elengedve a GL már 6 090 000 forinttól elhozható. A két autó költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek árával, üzemanyagköltséggel) a Qashqai mutatója 34,65, az S-Crossé 29,35 Ft/km.

KZ

ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Nissan Qashqai 1.3 DIG-T MHEV	Suzuki S-Cross 1.4 Hybrid
Hengerűrtartalom [cm³]	1333	1373
Hengerszám/szelepszám	4/16	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	140/103 (5500)	129/95 (5500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	240 (2500)	235 (2000-3000)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	6/kézi	
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	10,2	9,5
Végsebesség [km/h]	196	195
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4425x1835x1625	4300x1785x1580
Tengelytáv [mm]	2665	2600
Csomagtartó [l]	461-1593	430-1230
Saját tömeg [kg]	1330	1195
CO ₂ [g/km]	143	119
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,3	5,3
Kilométerköltség [Ft/km]	34,65	29,35
Listaár [Ft]	9 199 000	7 140 000
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	251 000	195 000

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



Az olvasónk levelében vázolt parkolási mód illusztrációja

Képzelt illusztráció



Veszélyes parkolás

OLVASÓNK EGY MAJD MINDENNAP ELŐFOR-DULÓ ESETRE, ÉS AZ EZZEL KAPCSOLATOS VESZÉLYEKRE HÍVTA FEL A FIGYELMET.

A nagyvárosi parkolás leginkább a helyhiány miatt kihívás, de ott van rögtön a nyomában a türelmetlenség is, amikor a parkolni szándékozót sürgetik. Nem lehet andalogva parkolóhelyet keresni, csak tempósan! Ha megvan a hely, és úgy tűnik, be is fér az autó, akkor is sietni kell; egyre több helyen kell



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

A kérdés tehát úgy szól, hogy igaz-e a vélekedés, miszerint „mindig a tolató a hibás”. Válaszadás előtt érdemes felidézni, hogy ennek a kiinduló tételnek az alapját a KRESZ 33. § (1) bekezdésének

első mondata adja: „hátramenetet végezni csak úgy szabad, hogy az a többi jármű... közlekedését ne akadályozza”.

Van-e kivétel? Lehet, de első-sorban kamerafelvétel, vagy más teljes értékű bizonyíték kell hozzá. Az olvasónk által leírt eset azonban nem feltétlenül tartozik a kivételek közé, mert az a körülmény, hogy nem szándékoltan, hanem „visszapattanásból” ütközött a parkolni szándékozó a mögötte állóval, önmagában nem zárja ki a károkozásért fennálló felelősségét. Viszont erre a helyzetre is érvényes a KRESZ úgynevezett gumi

paragrafusa, amely szerint úgy kell közlekedni, hogy az a személy és vagyonbiztonságot ne veszélyeztessen, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon, és ne zavarjon. Ez a rendelkezés azonban a parkolni szándékozó jármű mögött várakozó gépkocsi vezetőjére is vonatkozik. Nehéz igazolni, de a várakozó, sürgető autós is felelős lehet részben vagy egészben, ha túlzottan, „rányomult” a parkoló gépkocsi hátuljára, és erre a „szoros követésre” a parkolni szándékozóknak az általános járművezetési gyakorlat figyelembevételével nem kellett számítani.

ferdén parkolni (45 fokban a járda-szegélyre). A parkolni szándékozó gyorsan teszi a dolgát, nehogy a

mögötte haladót egy pillanatra is feltartsa, és itt jön a baj! A beálló autós olykor „visszapattan” a járda-

szegélyről, egyenesen a mögötte siető elejének. Ilyenkor ki a hibás?

Név és cím a szerkesztőségben

NAPONTA FRISSÜLŐ HÍREK,
VIDEOTESZTEK, BEMUTATÓK.

www.azauto.hu

ELŐZETES

Kia Carens

Indián



Minden fényforrás diódás, alufelniből egyetlen méret van, ami 16 colos

INDIÁBAN, RÉSZBEN ÚJ SZEREPEKÖRBEN ÉLED ÚJJÁ A KIA KORÁBBAN MIFELÉNK IS FORGALMAZOTT EGYTERÚJE, A CARENS.

Az általunk ismert Carens 2018-ig élt, az újat idén tavasszal kezdik forgalmazni az indiai térség elvárásaihoz igazítva, de úgy hírlík, további néhány országban is bevezetik. Akárcsak a Skoda, a koreai márka sem primitív, leve-

tett technikájú modellel szeretné bevenni a hatalmas ország piacát, a Carens formailag és műszaki töltetét tekintve egyaránt naprakész. A külsőt mintha a Soul ihlette volna, de az elsősorban családok egyetlen autójának szánt egyterű hosszabb és magasabb is, tengelytávja a kategóriában a legnagyobb – a pontos adatokkal egyelőre adós a Kia. A második ülésor sínen tologatható, a csomagtartó álpadlójával (is) variálható, az utazók száma (2+3+2 elrendezéssel) legfeljebb hét. A biztonságon nem spóroltak – minden autóban alap a hat légszák, az ESP, a dombsegéd, a négy tárcsafék és a vészfékasszisztens –, a kényelmet



Minden megvan: vetített műszerek, naprakész tartalom, jó minőségű anyagok. A rögzítőfék mechanikus

többek között szellőztethető-fűthető első üléspár, háromzónás automata légkondi, napfénytető és a

legmodernebb, 10,25 colos érintőképernyővel adott, online frissíthető (OTA) Kia Connect telematikai rendszer fokozhatja. Sok a praktikus részlet, USB portból ötöt találni, számos rekesz, pohártartó nyeli el a kacsákat, az okostelefon vezetékek nélkül tölthető, sőt nem hiányoznak a „fejlett piacokon” szokásos vevőbolondítók sem, mint a 64 színből választható belső hangulatvilágítás, vagy a be- és kiszálláskor Kia logót vetítő fényforrás.

A hajtásláncokról lapzártakor annyit lehetett tudni, hogy benzines és dízel változatok lesznek, a kézi mellett akár hatfokozatú bolygóműves automata, illetve hétfokozatú, duplakuplungos (DCT) robotváltóval párosítva.

Az új Kia Carens európai megjelenése nincs tervbe véve. **GP**



Egyterű és SUV keveréke, ez korábban nem így volt. A hátsó lámpák hasonlóak, mint az új Sportage-en

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.

Mennyit megy még?

Nagy érdeklődéssel olvastam 2022/1-es számukban az Autobest Ecobest Challenge-ról szóló írást. Nagyon jó, hogy valakik végre tényleg megmérték olyan villanyautós jellemzőket (valós fogyasztás, tényleges hatótáv stb.) is, amik a vevőknek igazából fontosak. Azonban egy kérdés is felmerült bennem a cikket olvasva: önök azt írják a 0 km-es kijelzett hatótáv mellett megtehető távolság „versenyszámban” a Volkswagen ID.3 és a Cupra Born teljesített a legrosszabbul – szerintem még mindig kiváló – 14 km-es értékkel. A táblázatban azonban találtam alacsonyabbat is: a Kia Niro-nál 11,3 km-t írnak. Mi az igazság?

P. T.

Az igazság az, hogy elrontottuk a táblázatot, és a Niro sorában felcseréltük a „Hatótáv üres akkuval [km]” és a „Töltési energiatöbblet [%]” számértékét. Előbbi, helyesen 16,3 km, utóbbi pedig 11,7%. Így a végkövetkeztetések sem változnak.

Büntetik a hideg motorjáratást?

A szomszédom, akivel egyébként jóban vagyunk szolt, hogy vigyázzak, mert ő úgy hallotta, hogy ha a nagy mínuszokban járatom a motort (hidegen), megbüntethetnek. Csak azt nem tudom, hogy ki? Egyébként pedig a hidegindítás utáni motorjáratás hasznos, ugye? Önöknek mi a véleménye erről, és mit tudnak a büntetésekről?

P. L.

A hír részben igaz. Magyarországon nem tiltják az indulás előtti motormelegítést, de vannak olyan országok, ahol igen. Ausztriában például halmazott környezetvédelmi bírság jár érte, ugyanis a zajterhelés is hozzájárul, így a végösszeg 5000 euróig is terjedhet. Ráadásul arra felé van erre is ügyelő rendőri jelenlét is. A maximális büntetést egyébként ritkán szabják ki, de 100-150 euró (36-54 ezer forint) könnyen repülhet. Németországban 10 euró (3600 forint), Svájcban 60 svájci

frank (21 ezer forint) a büntetés. A modern motoroknál (legalább 25 éve) már nem írnak elő hidegindítás utáni melegítést a gyártók, de tény, hogy „nyáron” 15, 0 fok alatt pedig 30-40 másodpercnyi finoman emelt alappáratnak minden motor örül, így a kenés is biztosan eljut a legtávolabbi zugokba. Az első néhány kilométeren ajánlatos kerülni a nagy terheléseket és a magas fordulatszámot, és fontos tudni, hogy az üzemi hőmérsékletet nem akkor éri el az autó, amikor a vízhőmérő kiér a hideg zónából. A motorolaj ugyanis, mennyiségétől függően lassabban melegszik fel mint a hűtőfolyadék. A legnagyobb német autókлуб, az ADAC által végzett tesztekben kiderült, hogy az álló melegítés egyébként nem túl hatékony: négy perc alappárat után, mínusz 10 fokos külső hőmérsékleten a motorolaj mindössze mínusz 7 fokig melegedett fel, pedig az üzemi-meleg állapot mielőbbi elérése a cél. Végezetül néhány tanács. Jó megoldás az autó hűtőkörét előmelegítő állófűtés beépítése, ennek modern változatai már távirányítóval vagy előre beprogramozva is indíthatók. Így még jóval fagyponthoz is jégmentesített, előmelegített autókba ülhettünk be, és a motor is melegebben indulhat.

Hogyan melegítsem hatékonyan a hibridet?

Azt a tanácsot kaptam a szervizben, hogy nagy hidegekben kapcsoljam a hibrid hajtásmódváltását forszírozott benzín-motoros módba, hogy gyorsabban melegedjen fel a benzines, és így az utastér is. Mit gondolnak erről?

O. L.

Hibridautóknál az utastér fűtését kiegészítő elektromos rendszerek is támogatják, így a beltér hőmérséklete nincs közvetlen kapcsolatban a benzines hőfokával. Egyes autók-nál, bizonyos külső hőmérséklet alatt tisztán elektromos üzemi-módban is időről-időre elindul a belső égésű motor, kifejezetten azért, hogy nem legyen teljesen hideg (és kenetlen) ha esetleg éppen egy hegymenet előzésnél kell beindulnia aznap először! Amíg a benzín- vagy a dízelmotor el nem éri az üzemi hőmérsékletét, érdemes finomabban kezelni a gázt a hibridekben is.

Extra-olajcsere?

Úgy gondolom, hogy manapság, a gyártási technológiák egyre jobb válásával nincs szükség extra olajcserekre beiktatására a gyár által megadott intervallumon belül. Talán, bár ebben nem vagyok biztos, az új autók első olajcserejét sem érdemes előbbre hozni, hiszen az előbb említett gyártástechnológiai és felületmegmunkálási fejlődés nyomán kevesebb, a gyártás során bennmaradt „kosz” kerül az olajba, amit érdemes lecserélni, mielőtt kárt okozna a rendszerben. Ellenben a lecserélt olajjal és annak dobozával még több szeméttel borítjuk be a bolygót, amit mindenképpen érdemes elkerülni. Tapasztalható, hogy a márkaszervizekben nagyon meggyőzően tudnak érvelni a hamarabb elvégzett olajcsere mellett, de talán mégiscsak nekik jó biznisz ez. Összegezve: szerintem nem érdemes önkényesen lerövidíteni az olajcsere periódusokat.

L. R.

A régi autós mondás ma is igaz: nincs túl gyakori olajcsere. A motor mindig örül a friss kenőanyag-nak! Környezetvédelmi és anyagi szempontból persze más a helyzet. Általános tendencia, hogy a gyártók (főleg a startstop rendszerek terjedése miatt) egyre „vékonyabb”, könnyebben szivattyúzható olajokat töltenek a motorokba, miközben környezetvédelmi okokból folyamatosan csökkentik az olajtöltés mennyiségét is. Így ugyan a motorok gyorsabban elérik üzemi hőmérsékletüket, de előfordulhat, hogy a nívópálca alsó jelzésénél már csak alig 2 liternyi kenőanyag kering a rendszerben. A kisebb mennyiséget értelemszerűen jobban megterheli a használat, gyorsabban fárad, de a mai kenéstechnikai tudással ez önmagában nem indokolja a csereciklusok lerövidítését. Ellenben nagyon ajánlott figyelni az olajszintre! Az új autók-nál, a bejáratási időszak végeztével mi ettől függetlenül ajánlunk egy olajcsere-t (pedig a legtöbb márka már bejáratásról sem beszél) nagyjából az első 3000 km után. Ezt nem csak anyagi érdekből szokták javasolni a szervizek. Utána, normál használatban nyugodtan tartható a gyári csereciklus.

A fényt kibocsátó közlekedési táblák szabályosak?

A KRESZ-ben szépen lerajzolják, hogyan néznek ki a táblák. Amikor pedig Budaörs közelében autózom, látom, hogy a digitális kijelzőkön a táblák nem azt a képet mutatják! Tehát például a sebességkorlátozás tábla nem piros körben fehér alapon fekete szám, hanem pont fordítva: fekete alapon fehérek a számok. Arra gondoltam, én is mehetnék akár gyorsabban is, mert ilyen tábla nincs is a jó öreg KRESZ-ben. Mint ahogy a „km/h” jelzés is lemaradt a szám mögül, akkor ezek szerint mehetek annyi mérföld/órával, vagy ne adj Isten méter/szekundummal?

Z. L.

Valóban, a „jó öreg KRESZ-ben” még nem voltak benne, de 2010 eleje óta hatályos, hogy „a fény kibocsátására alkalmas jelzőtáblán a jelzőtábla fehér és fekete jelzései egymással felcserélt színnel is megjelenhetnek.” A közúti jelzőtáblákra vonatkozó közös rendelkezések alapján így teljesen szabályosak ezek a megoldások. A sebességkorlátozás jelzései mellett, ugyanígy „inverzben” jelennek meg gyakran az előzést tiltó táblák is. Sőt, ugyanez került a KRESZ-be az is, hogy a túlméretes járműveken vagy azok kísérőin is elhelyezhetők ilyen „fényt kibocsátó vagy megvilágított jelzésű jelzőtáblák.” Mivel az ön által vázolt ötlettel többen már bírósági tárgyaláson is próbáltak védekezni (például 100 helyett azért mert 130-cal, mert azt „hítte”, méter/szekundumban adták meg az értéket). Így az amúgy is bonyolult magyar KRESZ-be bekerült ez a rész: „Az utasítást adó jelzőtáblán és a járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzőtáblán, a kötelező legkisebb, illetve a megengedett legnagyobb sebességre utaló felirat a sebességet km/óránban határozza meg”. Szintén 2010 elejétől hatályos, hogy a „közúti jelzőtáblák az észlelést elősegítő sárga vagy fényvisszaverő sárga háttérrel is elhelyezhetők”.

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

Következő számunk tartalmából:

Előzetes 2022/3.

Február 24-én, csütörtökön

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



Hogy megy az új Lotus Emira?

Hogyan teljesített tavaly a hazai újautó-piac?

A kínai márkák hisznek a hidrogénmotorokban?



Kipróbáljuk a Dacia új hétülésesét a Jogger-t.



Bemutatjuk az új Kia Niro-t

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 csekre, 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

autó kiadó

Az Autó az Autó 2 jogutódja

MEGRENDELŐLAP

Megrendelem havonta megjelenő
lapot 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

MEGJELENT!



RENDELJE MEG KEDVEZMÉNNYEL A KIADÓTÓL

azauto@azauto.hu

VAGY KERESSE A NAGYOBB ÚJSÁGÁRUSOKNÁL!

ÚJ DUSTER



AKÁR NAPI
1300 FT-TÓL
8,31% THM-mel*

referencia THM: 8,46%, futamidő: 48 hónap, 5 év vagy 100 000 km garanciával, Renault Credit finanszírozással*

*A finanszírozási ajánlat kizárólag a 2022. 01. 24. és 2022.02.13. között, Új Dacia Duster Essential Tce 90-es modellre megkötött zárt végű pénzügyi lízing szerződésekre érvényes. A feltüntetett 1300 Ft-os napidíj, 39 000 Ft-os havidíj figyelembevételével, 30 napos hónappal számolva került meghatározásra. A megadott napi díj összege 4 849 000 Ft bruttó vételár, 2 400 000 Ft kezdőbefizetés, 48 hónapos futamidő és 25% kiemelt utolsó lízingdíj esetén, 7,90% fix kamat mellett érvényes. A megadott feltételekkel a finanszírozás összege: 2 449 000 Ft, a futamidő alatt fizetendő kamat összege: 594 921 Ft, a teljes visszafizetendő összeg: 3 043 921 Ft. **Reprezentatív példa: Finanszírozás összege: 3 000 000 Ft, futamidő: 48 hónap, kamat mértéke: 8,04%, kamat típusa: rögzített, kamat összege: 705 609 Ft, fizetendő teljes összeg a futamidő alatt: 3705 609 Ft, havidíj: 52 247Ft, kiemelt utolsó lízingdíj: 1 250 000 Ft, referencia THM érték: 8,46%. A THM meghatározása a 2022. 01. 11. napján aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. A Finanszírozó a lízingszerződés futamidejére teljes körű Casco biztosítás fenntartását írhatja elő. Az 5 év vagy 100.000 km garancia kizárólag Renault Credit finanszírozás esetén érvényes, visszavonásig. A garancia részletes feltételeit a DACIA Általános Jótállási Feltételek és G+ Általános Szerződési Feltételek tartalmazzák. Előbbiek a fogyasztónak a jogszabályból eredő jogait nem érintik. A Renault Credit finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja. A Finanszírozó egyedi hitelbírálatot végez, a jóváhagyott végleges feltételeket, amelyek eltérhetnek a jelen hirdetésben feltüntetett feltételektől, az egyedi szerződés tartalmazza. A Finanszírozó mindenkor hatályos Üzletszabályzata, Általános Szerződési Feltételei és Hirdetménye elérhetőek a www.unicreditleasing.hu honlapon. A jelen hirdetésben közölt adatok nem teljeskörűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A részletekért keresse fel hivatalos Dacia Márkakereskedőjét, aki a Finanszírozó pénzügyi szolgáltatásának közvetítőjeként jár el. Új Duster Essential Tce 90 vegyes fogyasztás l/100 km: 6,1 – 6,2; CO₂-kibocsátás g/km: 137 - 140. Az üzemanyagfogyasztásra 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 kép illusztráció.**

A Dacia ajánlásával Castrol