

az

TESZT

**BMW 420d** Édes bűnök?

12

autó között

BEMUTATÓ

**ALFA ROMEO Tonale**
Még időben

TESZT

DACIA Duster

Olcsóbb drágaság

**JAC S4 Pro**

Helyet keres

BEMUTATÓ

BEMUTATÓ

OPEL Astra

Nyugodt német?

**BENTLEY Flying Spur Hybrid**

Behajtó

MAGAZIN

ÁRVERSENY

KIA Sportage
SKODA Karoq

TESZT

HYUNDAI IONIQ 5

Éleslátás


Háborús hatások: kibírja az autóipar?

ADAC nyárigumi-teszt – nem kell a drága!

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 Hyundai Ioniq 5 Comfort RWD 72 kWh

XXX. évfolyam 4. szám 2022. április

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

- 8 **Teszt: Hyundai Ioniq 5 Comfort RWD 72 kWh**
Ki mit tölt?
- 14 **Menettudósítás: Renault Mégane E-Tech Electric**
Van benne anyag
- 16 **Bemutató: Opel Astra**
Szigorúan ellenőrzött vonalak
- 18 **Bemutató: JAC S4 Pro**
Névmás
- 20 **Bemutató: Alfa Romeo Tonale**
Küzdőszellem
- 22 **Toyota-Yamaha 5.0 V8 Hydrogen**
Tisztázzuk
- 26 **Tesztnapló: BMW 420d xDrive Gran Coupe aut.**
Bájjúnár?
- 28 **Tesztnapló: Kia Ceed 1.5 T-GDI Platinum GT-Line aut.**
Átmeneti
- 30 **Teszt: Dacia Duster 1.0 TCe 100 LPG Comfort 4x2**
Gyakorlatilag
- 48 **Tartóteszt: Fiat Tipo Kombi 1.4 Pop**
Hétköznapi hős

AKTUÁLIS

- 7 **XV. Lotus-Retro Mobil Concours d'Elegance, Hévíz**
Kerti parti

MAGAZIN

- 24 **Magazin: Bentley Flying Spur Hybrid**
Szegény gazdagok

FLOTTA

- 46 **Kia Sportage 1.6 T-GDI Silver és Skoda Karoq 1.5 TSI ACT Ambition**
Ez kell a népek!

AUTÓPIAC

- 36 **Márkaképviselők újautó-árai**
- 40 **Az orosz-ukrán háború hatása az autópiacon**
Újabb rügás?
- 42 **Használtimport az EU-ból**
Drágaságom!

AUTÓ+

- 44 **ADAC nyárigumi-teszt 2022**
A pénz nem beszél
- 47 **Ténykérdések: Az Autó segít**
Úrvezető vagy hivatásos?

- 49 LEVELEZÉS
- 50 ELŐZETES
- 50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



16 Opel Astra

TESZTNAPLÓ



28 Kia Ceed 1.5 T-GDI Platinum GT-Line aut.

TESZT



30 Dacia Duster 1.0 TCe 100 LPG Comfort 4x2



E havi autóink

- | | | | |
|----|---------------------|----|-------------------------|
| 20 | Alfa Romeo Tonale | 18 | JAC S4 Pro |
| 24 | Bentley Flying Spur | 28 | Kia Ceed |
| 26 | BMW4 | 46 | Kia Sportage |
| 30 | Dacia Duster | 16 | Opel Astra |
| 48 | Fiat Tipo | 14 | Renault Mégane Electric |
| 8 | Hyundai Ioniq 5 | 46 | Skoda Karoq |



Renault Austral

Utód

A kompakt francia SUV, a Kadjar utódja is az aktuális Nissan Qashqai alapjaira épül, karosszériája 4510x1825x1644 mm, tengelytávja két centit nyúlt, most 2667 mm-es. A frontrész a szokásos Renault-s részleteket villantja LED-es világítással és megújult emblémával, az alufelnik 17–20 colosak, a legmagasabb felszereltséghez kéttónusú fényezés is jár. Belül minden digitális, a vezető előtt 12,3, középen 12,0 colos a képernyő (utóbbi érintős és álló formátumú), a head-up kijelző 9,3 hüvelykes. A hátsó ülés 60:40 arányban

Renault Austral – az első modell az új CMF-CD padlón. Már megvolt a nemzetközi bemutató, de csak 2022 végén érkezik

osztott és 16 centit sínen tologatható, a csomagtér kivételétől függően 500–575 l-es. Dízel nincs és nem is lesz, helyette 12 és 48 V-os, három- és négyhengeres benzines könnyű hibridek (140/160 és 130 LE), valamint 200 LE-s E-Tech benzines hibrid közül lehet választani; utóbbinál 1,7 kWh-s a lítiumion akku. A szegmensben egyedülálló a hátsó kerekeket is 5 fokban mozgató 4Control kormányzás, ezek a modellek a csatolt lengőkaros felfüggesztés helyett multilinket kapnak.



Skoda Fabia Monte Carlo

Versenyszellem

A Fabia Monte Carlo 2011-ben jelent meg, mint a kisautó optikailag sportos kiadása, emlékeztetve a cseh márka raliban elért szép sikereire. A módosított lökhárítókkal, a fekete részletekkel, a 17 vagy pluszpénzért 18 colos alufelnikkel ízléses a gyári tuning, belül sportülések, piros-fekete színvilág és karbonhatású dekoráció jelenti a pluszt. A 10,25 colos vetített műszeregységnek itt van külön „Monte Carlo”

Skoda Fabia Monte Carlo – az 1.5 TSI motorral 223 km/h a végsebessége, nulláról százra 8,0 s alatt gyorsul

grafikája, egyébként az autó tudása, biztonsága megegyezik a normál kivitelekével – akárcsak a technikai töltete. A különkiadás kétféle, közvetlen befecskendezéses és turbós benzinmotorral választható, az 1,0 l-es háromhengeres 110, az 1,5-ös négyhengeres 150 LE-s (dízel nincs), utóbbihoz alapáron jár a szerényebbhez extraként rendelhető hétsebességű, duplakuplungos DSG robotváltó.



Morgan Super 3

Nincs ki a négy kereke

A Morgan háromkerekűje kalandoroknak készül, a hangulat nosztalgikus, de a technika vadonatúj, a váz monocoque szerkezet és ahol csak lehet, alumíniumot, illetve ötvözeteket használtak. A kétüléses gép saját tömege 635 kg, az egyedileg színezhető, matricázható kasztni 3581x1850x1132 mm-es, teteje egyáltalán nincs, ezért a korábban hatékonyabban fűthető

Morgan Super 3 – a speciális, 130/90 R20 méretű abroncsokat az Avon gyártja

utastérben minden por- és vízálló. A benzines szívómotor a Fordtól való – 1,5 l-es, háromhengeres és 120 LE-s –, az ötgangos kézírártó eredetileg a Mazda MX-5 alkatrésze – a Morgan sosem foglalkozott hajtásláncok fejlesztésével, inkább vásárolta azokat. A Super 3 álló helyzetből 7,0 s alatt van százon, végsebessége 209 km/h. Újdonság a tucatnyi rendelhető kiegészítő, amikkel mindenki személyre szabhatja a kiskocsit, az alapmodell ára nettó 35 ezer angol font.



Mazda CX-60

Úttörő

A CX-60 a Mazda első Európának szánt tölthető hibridje (PHEV). Az utolsó porcikájáig japán termék, a filozófiától kezdve az utastér különleges anyaghasználatán át a gondos kivitelezésig; a hétüléses változat 2023-ban érkezik, CX-80 néven. Jelenleg a CX-60 a Mazda zászlóshajója, ennél erősebb utcai autója pedig még nem volt a márkának. A hajtáslánc benzinmotorja a 2,5 l-es, négyhengeres Skyactiv-G, ehhez

Mazda CX-60 – elektromos üzemből 63 km a hatótávja, legnagyobb sebessége 100 km/h-ra korlátozott

csatlakozik egy 136 LE-s villanymotor, a váltó nyolcfokozatú automata, a hajtás mind a négy keréké. A 17,8 kWh-s, 355 V-os lítiumion akkumulátort a két tengely közé, a lehető legalacsonyabbra építették be, hogy a súlypont kedvezően befolyásolja a vezethetőséget; a 327 LE-s rendszerteljesítménnyel és 500 Nm nyomatékkal a dinamika sportos, a CX-60 állásból 5,8 s alatt éri el a 100 km/h-t.

VISSZAHÍVTÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Ford Mustang Mach-E	2020. 02. 24.–2021. 06. 18.	Napfénytető
Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Rifter	2017. 04. 19.–2021. 10. 11.	Állófűtés
Seat Arona, Ibiza	2021. 06. 14.–2021. 06. 23.	Biztonsági övek
Volkswagen T-Cross	2020. 09. 09.–2021. 07. 02.	Biztonsági övek
Opel Insignia	2007. 12. 08.–2013. 07. 26.	Hátsó futómű
Volkswagen Transporter T6	2016. 02. 12.–2021. 03. 15.	Gumik (Continental)

A hónap felmérése

Ön kitiltaná nagyvárosaink belső területeiről az Euro3-asnál rosszabb emissziós besorolású autókat?
(a válaszok százalékos aránya)

Igen **14**

Nem **86**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Porsche 718 Cayman GT4 RS – 0–100 km/h-ra 3,4 s alatt gyorsul, végsebessége 315 km/h. A módosított kasztni 25%-kal több leszorító erőt termel, mint a normál GT4-é

Porsche 718 Cayman GT4 RS

Pokolba vele

A korábbi, 2019-es GT4 csúcsmo-
dell radikálisabb kivitele a könnyebb, erősebb és gyorsabb RS, amely 23 másodperccel hamarabb ér körbe a „zöld pokolnak” is hívott Nürburgring Nordschleife 20,83 km hosszú körén. A 911 GT3/CUP hathengeres szívómotorja itt 500 LE-t és 450 Nm-t szolgáltat, a váltó kizárólag hétsebességes, duplakuplungos PDK robot. A 718-as minden porcikáját

átalakították a kasztnitól kezdve a diffúzoron át a felfüggesztésig, a GT4-hez képest 35 kilót faragtak le a saját tömegből (1415 kg), többek között spórolva a vékonyabb üvegekkel, a hangszigeteléssel, sőt még a szőnyegekkel is. A pluszpénzért kínált Weissach csomag részben titán kipufogót és még több karbon alkatrészt ad, mélyebbre nyúlva a zsebben a 20 colos alufelniket magnézium garnitúrára is cserélhetjük. A GT4 RS már rendelhető, alapára 142 ezer euró, de a szállítások csak 2022 decemberében kezdődnek.



Audi S8

Sietős

Az A8/S8 család csak szolid frissítést kapott, a legfontosabb újdonságok között említhető a forgalmi körülményekhez igazodó digitális Mátrix-LED fényszóró, valamint a hátsó OLED lámpa, amely az S8-nál szélesebb (feltűnőbb) mintázatra vált, ha „Dynamic” üzemmódban használják az autót. A sportmodell szériában kap állandó összkerék-hajtást és -kormányzást, az adaptív légrugós felfüggesztés elől-hátul öt-öt lengőkarral dolgozik, az alufelnik közül a legszerényebb is 20

Audi S8 – 99 500 euróért már kapható A8-as, de a sportmodell alapára 144 800 eurótól indul

colos. A vezető és az utasok számos funkciót hanggal vezérelhetnek, ha nem akarnak, akkor elől két haptikus érintőképernyőt (10,1 és 8,6 colos) találni, tekerős kontroller már régóta nincs. A szükség esetén hengerlekapcsolásra is képes motor változatlanul a VW csoport jól ismert 4,0 l-es, dupla turbós V8-asa (571 LE, 800 Nm), amely gumiszalagként rántja magával az 5,2 m hosszú, 2,2 tonnás limuzint: a százas sprint 3,8 s alatt megvan, a végsebesség 250 km/h-ra korlátozott.

Volkswagen ID. Buzz

Nosztalgia a köbön

Különféle tanulmányok után őszszel megérkezik az európai piacra

a VW retró mikrobusza és haszonjárműve, a tisztán elektromos ID. Buzz és Buzz Cargo. A MEB padlón guruló „dobozok” mérete 4712x1985x1938 mm, tengelytávjuk 2988 mm. Az első sor lehet 1+2 személyes is, három ülésoros Buzz egyelőre nincs, a csomagtér 1121,



vagy ledöntött második sorral 2205 l-es. A Cargo raktere 3,9 köbméteres, keresztben elfér benne két EUR raklap, a hátsó ajtó lehet egy- vagy kétszárnyú. A műszaki töltet egyforma, a hátsó kerekeket hajtó villanymotor 204 LE-s, az akkumulátor nettó 77 (bruttó 82) kWh-s; a töltés váltóárammal (AC) legfeljebb 11, egyenárammal (DC) 170 kW-tal mehet, utóbbival az 5-ről 80%-ra telítés kb. 30 perc.

Volkswagen ID. Buzz – úgy tudni, Észak-Amerikában majd Microbus néven árulják



Ford Mustang California Special

Sunshine Boogie

A Mustang eleve az amerikai életérzésről szól, de a Fordnál úgy vélték, lehet ezt fokozni. A California Special csak a kabrió GT-hez kínált opció, műszaki módosításokat nem tartalmaz, tehát maradt az 5,0 l-es V8-as, a 450 LE-s teljesítmény és a hatos kéziváltó, opci-

Ford Mustang California Special – csak fekete színű lehet a vászontető, fényezésből viszont kilenc szerepel a palettán

óként tízfokozatú automatával. Amit kapunk: fekete hűtőmaszk póni nélkül, piros GT/CS logók, küszöbmatricák (fényre előbújó California Special szöveggel), 19 colos szürke alufelni készlet; belül piros cérnával varrt fűthető-szellőztethető bőrülések, karbon és alumínium dekorációk, szintén GT/CS logók és még néhány apróság.



Polestar O2 Concept

Megosztó

Thomas Ingenlath, a Polestar ügyvezetője szerint nagyszerű dolog, amikor kinyitjuk egy roadster tetejét és száguldás közben az autónak nincs hangja – erről most nem nyitunk vitát, de a 2+2 ülésű O2 a svédek szerint az elektromos jövő ideális élményautója. Az alapok a márka 5-ös modelljétől valók, az aktív aero elemekkel szerelt kasznit teljesen új fejlesztés, figyelemre-

Polestar O2 Concept – az elektromos roadster bevallottan ízelítő a márka közeli terveiből

meltó az alumínium használata és a fenntarthatóság is fontos szerephez jutott: a belső tér elemei mind újrahasznosított műanyagok. A legnagyobb szenzáció azonban az O2 hátuljából felszállni képes drón, amely 90 km/h-s sebességig követi és videózza a kocsit, a klipet pedig a 15,0 colos központi kijelzőn (álló helyzetben) visszanezhetjük, vág-hatjuk, majd interneten azonnal meg is oszthatjuk.

Kérés

Az Autó felmérést készít, hogy olvasói miként látják az autósvilágot. Szeretnénk, ha minél többen válaszolnának kérdéseinkre. A 2022. április 20-áig válaszaikat beküldők között fél évre szóló Az Autó-előfizetéseket sorsolunk ki. A válaszokat weblapunkon (www.azauto.hu) keresztül, emailben (azauto@azauto.hu) vagy nyílt levelezőlapra várjuk a szerkesztőség címére.

– Ön egyetértene azzal, ha az autók kötelező biztosítási díja a használat módjától is függene, úgy, hogy beépített (és a biztosító által lekérdezhető) adatrögzítő figyelne a járművek mozgását és sebességét?



Zongshen Cyclone RG3

Zongshen Cyclone RG3 – világítása teljesen LED-es, és az előre néző fedélzeti kamera is alapáras hozzá

Ráhajt

A kínai Zongshen-t 1992-ben alapították, ma pedig már több mint egymillió motorkerékpárt gyárt évente. A fejlesztéseiben a Piaggio-val és a Harley-Davidsonnal is évek óta együttműködő cég egyik almarkája a Cyclone, amelynek legfrissebb modelljét, az RG3-ast már Euro5-ös tisztaságú, 401 köbcentis,

43 LE-s soros kéthengeres hajtja. A váltó hatfokozatú, a kétcsatornás (hátsó kerékre is ható) ABS minden modellváltozatban alapáras. A műszerfal egyetlen, 6,75 col átmérőjű érintőkijelző, a tank 21 l-es, kétdobozos túrákivitel saját tömege 213 kg. A Zongshen tervei szerint az RG3 még idén piacra lép Európában is.



<https://www.azauto.hu/2022/03/14/hangos-az-auto-3-resz/>

Podcast melléklet – 3. rész

Hangos Az Autó

A QR kód használatával letölthető és hallgatható podcast mellékletünk aktuális, áprilisi adása. Az Autó szerkesztőségének tagjai többek között az alábbi hírekről, témákról beszélgettek:

- az ukrainai helyzet hatásai,
- hogyan tároljunk biztonságosan tartalék üzemanyagot,
- mit csinálunk tűz esetén,
- használtimport az EU-ból,



– mit tud a Renault Mégane Electric?
Ezekről és más érdekességekről is hallhatnak a műsorban. Töltsék le és szálljanak be mellénk!



Chevrolet Corvette C3 (1978)



XV. Lotus-Retro Mobil Concours d'Elegance, Hévíz

Kerti parti

2022. JÚNIUS 11–12-ÉN
VISSZATÉRÜNK HÉVÍZRE:
ÚJRA CSINÁLJUK A
FESZTIVÁLT A JUBILEUMI
15. CONOURS
D'ELEGANCE VETERÁN-
JÁRMŰVES SZÉPSÉG-
VERSENYÜNKÖN.

Mi sem voltunk kivételek az elmúlt időszakban: a legtöbb olyan közösségi esemény, vagy program, ahol családok, barátok, ismerősök együtt szórakozhat-

tak volna, a pandémia áldozatául esett. Hiába készültünk 2020-ban az ünnepi XV. Lotus Retro Mobil Concours d'Elegance-ra, sem akkor, sem egy évvel később nem tarthattuk meg a hagyományteremtő hévízi rendezvényünket. A helyzet mostanra szerencsére megváltozott, így ha kicsit megkésve is, de idén nyáron újra lesz hétvégi fesztiválunk, szokás szerint szombati felvonulással, vasárnap pedig a nagyközönség részvételével, élő zenével, finom ételekkel, gyerekprogramokkal, tombolával és a Best of Show fődíjról döntő közönségszavazással. Természetesen a találkozásunk a mindenkori járványügyi,



Ford Model T (1915)



Toyota Land Cruiser (1977)



Lancia Appia Coupe (1959)

egészségügyi protokoll és az aktuálisan érvényben levő vonatkozó szabályok betartásával történhet, de az évek során kialakult forgatókönyvünk alapjaiban változatlan. A regisztráció már zajlik, gyönyörű járműveket várunk – többek között

egy 1941-es Packard és egy Shelby Cobra is érkezik –, változatlanul a támogató partnerünk, a hévízi ötszintes Lotus Terme Hotel & Spa ösfás parkjába.

Várukn mindenkit szeretettel!



Szemfényvesztés: normál ötajtós kompaktnak tűnik, pedig a méretei alapján egy kategóriával magasabb polcon van

TESZT Hyundai Ioniq 5
Comfort RWD 72 kWh

Ki mit tölt?

KOREA LEGNAGYOBB JÁRMŰGYÁRTÓJA, A HYUNDAI-KIA EGÉSZ-PÁLYÁS LETÁMADÁS INDÍT A VILLANYAUTÓK PIACÁN. VAN OKA FÉLNI A TÖBBIEKNEK?

A Kia EV6 már járt nálunk (Az Autó 2022/2.) és nem mondhatjuk, hogy nem szerepelt meggyőzően. A Hyundainál most mind teljesítményben (170 helyett 217 LE), mind akkumulátor kapacitásában (58 helyett 72,6 kWh) egy szinttel feljebb léptünk, de a felszereltségnél maradtunk a belépő, jelen esetben Comfort kivitelnél. A koreai cégcsoport villanyautói kö-

zös alapokat használnak (E-GMP), az akkumulátor közepén, alul a padlóban utazik, a villanymotorok

a tengelyeknél vannak, a hajtás alpból hátsókerekes, de plusz első villanymotorral adott az össze-

rékajtás is. Az Ioniq 5 külseje becsapós, látszatra ötajtós kompaktnak tűnik, ám valójában sokkal



Minimalista a pult, nekünk tetszett, a sok kemény műanyag már kevésbé. Bal szélén a kijelző melletti felület szövettel bevont mágnes, ahol telefon, jegyzet, apró holmi rögzíthető



Kényelmesek az ülések, a hátsók átlagon felüli mértékben variálhatók is, a szövet szerintünk nyáron sem lesz izzasztó



Puritán a műanyag ajtóburkolat, a zsebek palacktartóak, az üléstámlákra csak hálótak tettek kenguruzsebek helyett. A padló teljesen sík



Minden egy blokkban van, könnyen elérhető, a két 12,3 colos kijelző háza nem hajlított, mint a Kia EV6-ban



Utálatos ez a kilincs. Egyrészt ki kell billenteni a fület az ajtóból, majd utána a rossz kialakítás miatt ajtónyitáskor azzal jutalmaz, hogy becsípi az ujjainkat

nagyobb: a 3 m-es (!) tengelytáv önmagában döbbenetes, az alufelnik 19 vagy 20 colosak, a karosszé-

ria 4635x1890x1605 mm-es – itt elsősorban a szélesség szokatlan. A letisztult forma és a „kockás” (ter-

mészetesen teljesen diódás, energetikaképes) világítás összességében tetszetős, minimalista hangu-

latot teremt, a crossoveres beütés a festetlen műanyag betéteknek (küszöbök, kerékívek) köszönhető. A suta kilinccsel a Kia után itt is felbosszantottuk magunkat, kár volt ezt a rossz ötletet erőltetni, értelmetlen öncélú megoldás. A düh azonban hamar elszáll, miután beülünk. A pozíció nem kényelmetlenül magas (az ülőlap 550–600 mm-re van a talajtól), de jó a kilátás, egyedül az A-oszlopok tövébe tett tükrőházak korlátoznak, a hely pedig rengeteg, különösen szélterében. A szellősség a tudatos tervezésnek köszönhető: a vezető előtt minden egy blokkban van, nincs hagyományos középkonzol, a két ülés közötti többfunkciós, kartámaszos tárolót pluszpénzért (50 ezer Ft) tologathatjuk, így akár az első sor is átjárható. A fedélzeti tárolók kapacitása bőséges, a fiókként kihúzható kesztyűtartó méretes, USB portokból (töltőkábél), elektromos csatlakozókból van bőven, utóbbiak elhelyezése szerintünk szerencsésebb, mint a Kia EV6-ban. Az ülések szövetkárpitozása ízléses, az anyag sem spród, tag határok közötti az állítási tartomány, a fix ülőlap hosszú (510 mm) és a vezetőnek alapon jut elektromos deréktámasz. A kormány tengelyirányban mozoghatna többet, de a vezetői pozíciót igazából csak a „gázhoz” képest kellemetlenül magasra emelt fékpedál zavarja. Jól használható a kormányoszlop jobb oldalára tett menetirány választó, a részben érintős felületű kormánygombok használata is egyértelmű, viszont head-up kijelző a Comfort kivitelbe nem kerül(het). A Hyundai a mostanság egyre divatosabb ívelt

A HYUNDAI IONIQ 5 ÉS LEGFONTOSABB KONKURENSEI*

	Hyundai Ioniq 5	Kia EV6	Volkswagen ID.4
Teljesítmény [LE/kW]	217/160	228/166	204/150
Nyomaték [Nm]	350	350	310
Akkumulátor kapacitása [kWh]	72	77	77
Hatótáv (gyári adat) [km]	481	528	520
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	7,4	7,3	8,5
Végsebesség [km/h]	185	185	160
Vegyes áramfogyasztás [kWh/100 km]	16,8	16,5	17,2
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4635x1890x1605	4680x1880x1550	4585x1852x1631
Tengelytáv [mm]	3000	2900	2771
Saját tömeg [kg]	1830	1910	2105
Csomagtér [l]**	527–1587	490–1300	543–1575
Alapár [Ft]**	17 899 000	19 490 000	n. a.

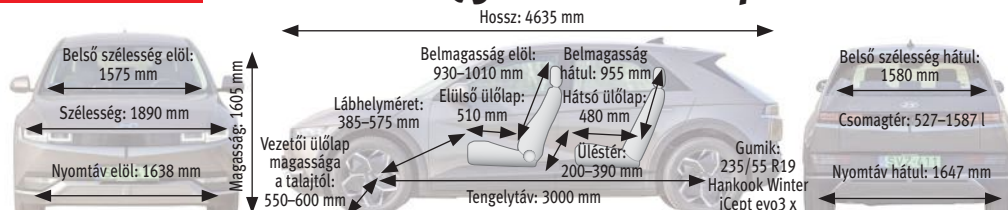
* A legjobb érték ** Az adott villanymotorral legalacsonyabb felszerelésű modellek *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

** Bruttó listaár, kedvezmények és állami támogatás nélkül

*** A mérési szab-

ADATLAP

HYUNDAI IONIQ 5 COMFORT RWD 72 kWh



MOTOR: Hátsó tengelyhez beépített villanymotor. Teljesítmény: 217 LE/160 kW. Nyomaték: 350 Nm.

AKKUMULÁTOR: Lítiumion szerkezetű. Feszültség: 653,4 V. Kapacitás: 72,6 kWh. Teljesítmény: 253 kW.

ERŐÁTVITEL: Egyfokozatú lassító áttétel, hátsókerék-hajtás.

FELÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul multilink. Elöl-hátul hűtött tárcsafékek, elektromos rögzítőfék, Auto Hold, ESP, 2,7 fordulat, elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Saját tömeg 1830 kg-tól.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 7,4 s. Végsebesség: 185 km/h (korlátozott). Hatótáv (gyári vegyes): 481 km. Vegyes áramfogyasztás (WLTP): 16,8 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 22,2 kWh/100 km*.

* Saját mérés kb. 60%-ban városi használat, egy-három személlyel, -6 és 10 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 5 év km korlátozás nélkül. Általános garancia az akkumulátorra: 8 év vagy 160 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 5 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 15 000 km vagy évente.

A COMFORT ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 7 légszák, Isofix, elektromos rögzítőfék és Auto Hold, menetvezérlő (Eco, Normal, Sport), vezetőségék (autonóm vészfékező gyalogos, kerékpáros és kereszteződés felismeréssel, másodlagos ütközésselkerülő, fátadtságérzékelő, sávtartó, sávkövető, adaptív tempomat araszoló funkcióval, táblafelismerő, autópálya segéd), kulcs nélküli kezelés, teljes LED világítás, automata világításkapcsoló, távfény asszisztens, esőszensor, elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükrőpár, négy villanyablak, kétfónás automata légkondi (külön vezetői üzemmóddal), állítható magasságú első ülések (vezetőnél elektromos deréktámasszal), bőrbevonatú okoskormány, fedélzeti számítógép, audiorendszer (6 hangszóró, DAB/MP3/USB), Bluetooth-telefonkihangsztó, infotainment 12,3 colos érintőképernyővel és okostelefon tükrözéssel, 12,3 colos vetített műszeregység, navigáció, tolatókamera, tolatóradar, Bluelink okostelefonos alkalmazás (3 éves előfizetéssel, helymeghatározás, ajtónyitás-zárás, fűtés-hűtés távvezérlése, fedélzeti számítógép lekérdezése), 60:40 arányban osztott és sínre tologatható hátsó ülések szabályozható támladöntéssel, első csomagtartó, 19 colos alufelnik.

Ára: 17 899 000 Ft

KAROSSZÉRIA, FELÜGGESZTÉS

- + Karosszériavédelem
- + Kényelmes beszállás
- + Tágas utastér
- + Variálható hátsó ülések
- + Általánosan jó kivitelezés
- + Elegendő kacattartó
- + Utazási komfort
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Menetdinamika
- + Csomagtartó (elől)
- Ügyetlen kilincs
- Rossz pedálrend
- Kiliátás (elől)
- Magas rakodóperem
- Infotainment kezelése
- Érzéketlen kormányzás

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csöndes működés
- + Rekuperáció (4 fokozat)
- + Gyorstöltés lehetősége (350 kW)

BIZTONSÁG

- + Vezetésegédek alapáron
- + Egypedálos vezetés

KÖLTSÉGEK

- + Felszereltség
- + Garancia
- Hiányzó ülés- és kormányfűtés (Comfort)

helyett sík házba illesztette az egyenként 12,3 colos kijelzőket; a kép éles, a grafika változtatható, a leolvashatósággal nappal sincs gond, a kontrasztos, fehér háttér ilyenkor előnyös. Az infotainment csak érintéssel (és részben hanggal) vezérelhető, a menü sokrétű, a jó memóriáknak hasznát vesszük; szerencsére a legfontosabb funkciók dedikált gombot kaptak, választhatunk további kedvenceket és a kétfónás légkondi alapbeállításait is kitették a pultra. Logikai bukfcenc azért akad, a kormány- és ülésfűtésnek például csak virtuális kapcsoló jutott a menüben – a Comforthoz ráadásul ezeket extra-ként kell megvenni, ami övön aluli ütés mind az autó jellege, mind az ára alapján. Ha már itt tartunk, a műanyagok mindenhol kökemények, az ajtókon a tapintásuk, a puritán látványuk sem kellemes, és tudjuk ugyan, hogy a nívósabb felszereltségekhez már finomabb anyagok járnak, ez a Comfort tulajdonosait – akik 17,9 millió forintot fizettek ki – nem boldogítja. Az Ioniq 5 második sora is tágas, s mivel a padló teljesen sík (a szellőzőket a B-oszlopokra tették), itt valóban ülhetnek hárman. A 60:40 arányban osztott üléspad 20 centit sínen tologatható, külön sza-



Rossz a pedálrend (balra). A kijelző háttére feketére is állítható, a légkondinak külön menüpontja van az aprólékos beállításokhoz (középen). A menetirány választó tekerője jó helyen van és könnyen kezelhető



Sokféle tároló van a fedélzeten, a két ülés közötti sziget pluszpénzért lehet mozgatható is

bályozható a támla dőlése is, így a variációs lehetőségek bőségesek. Átjárót (sialagutat) nem, de pohár-

tartós középső kartámaszt kapunk, az üléstámlákra jutott háló, okostelefont, tabletet két USB portról

tölthetünk. Apropó, töltés! A holmi opciós, de ez a 300 ezer forint nem kidobott pénz: a V2L funk-



Hasznos a karosszéria műanyag védelme, a hasmagasság 160 mm. Érdekes, hogy hátul nincs ablaktörlő, állítólag a leváló légörvény tisztán tartja az üveget esőben – nem volt alkalomunk kipróbálni



Befelé az ülések helyzetétől függően 975-1175 mm mély, a kerékdobok között pedig 1045 mm széles a csomagtartó. Ami elől motorburkolatnak tűnik, az valójában szintén csomagtartó: a doboz 57 l-es



cióval az autó áramforrásként is használható (a teljesítményhatár 3,6 kW), tölteni a hátsó ülés alatti konnektorról, vagy külön fejjel a külső csatlakozóról tud. Ez jól jöhet kempingezésnél, szabadidős programoknál, de igazából bármikor hasznát vehetjük. Akárcsak az első

csomagtartónak, amely a hátsókeres modellek esetében 57 l-es és bőven elnyeli a töltőkábeleket, így azok nem rabolnak értékes helyet az álpadlós, 527 l-es, magas (740 mm-es) rakodóperemű hátsó poggyásztérből, amely közel a háromszorosára bővíthető.

A műszaki tartalom egyszerűen variálható, a tesztautóba szerelt 217 LE-s villanymotor a négylépcsős teljesítményszint másodikja, a hajtás ezzel csak a hátsó kerekéke lehet, a kétféle lítiumion akkuból pedig a nagyobb, az 58 helyett 72,6 kWh kapacitásút kaptuk.

Váltó szokás szerint nincs, csak egy lassító áttétel, amivel az elérhető legnagyobb sebesség 185 km/h. Szerintünk ennél erősebb hajtásláncre a hétköznapi életben nincs szükség, a 7,4 s-os százaskorulás és a 350 Nm adta rugalmasság minden forgalmi helyzetben ele-

Kereken 3000 mm a tengelytáv, ami fel sem tűnik, pedig döbbenetes, még a Kia EV6-éra is ráver 10 centit!





gendő dinamikát nyújt. A „gépze” ismeretlen fogalom, az Ioniq 5 síri csöndben suhan, gyorsításkor halk zümmögést hallat, a vezetés minden pillanata ebből a szempontból pihentető. A kormányfülekkel – váltó híján – nem a sebességfokozatok, hanem a rekuperáció, a villanyfék erőssége szabályozható; mi városban a második és a harmadik fokozatot szerettük, a legmagasabb negyedik már egypedálos vezetést ad, míg kikapcsolva országúton, autópályán lendületből lehet gurulni. A kormányküllőre tett kerek gombbal Eco, Normal vagy Sport üzemmód választható, a Sport igazából előzőeknél juthat szerephez, mert Ecóban sem vérszegény az – egyébként felszereltségtől függően 1,8-1,9 tonnás – autó; aki városban közlekedik, annak nem kell több. Ami a számokat illeti, a téli teszt során a gyári vegyes 481 (városban 686) km-es hatótáv elméleti jelleggel bírt, a hideg időben teljesen feltöltve 360 km-t jelzett a számítógép. Ha mellőztük a fűtést, városban elvöltünk 16,6 kWh/100 km áramfogyasztással, kipróbáltuk, ám mivel fázunk, olykor fűtöttünk és a várost

is elhagytuk, így a tesztet végül 22,2 kWh-val zártuk. A töltési teljesítmény alapjaiban a szokásos, azaz a fedélzeti töltő váltóárammal 1 és 3 fázis esetén 7 és 10,5 kW-ot tud, a

gyorstöltés (DC) felső határa a 800 V-os technológiának köszönhetően akár 350 kW is lehetne, ám itthon ilyen extra teljesítményű oszlopok (ahol 17-18 perc alatt 80%-ra telít-



Szerves részei a formatervnek a „kockás” fényszórók és lámpák. A Dual LED fényszórók Comfort szinten még nem járnak

hető az akku) még nincsenek. Aki sem otthon, sem a munkahelyén nem tud tölteni, annak a 22 kW-os utcai oszlop és az autó CCS gyors-töltője jelent(het)i a megoldást, ezzel a kombóval cirka 3 órával lehet kalkulálni, ha 10-15% körüli tartalékkal állunk be.

Tetemes saját tömege ellenére az Ioniq 5 jól mozog, tempós kanyarokban előny az alulra tett nehéz akkuval mélyre vitt súlypont, a széles nyomtávokkal stabil az ívmenet. A 2,7 fordulatos kormány célpontos, de steril érzetű, a magasan álló fékpedált már említettük, ez hiba, ám a hatásfokot nem befolyásolja, ami hidegen és melegen egyaránt jó. Az extrém hosszú tengelytáv a menetkomfortra is pozitív hatással van, az úthibák zöme nem, vagy csak enyhén jut el a kabinig, a nehéz Hyundai a legtöbb zötyögést a 19 colos felnikkel is kivasalja. A zajok távoliak, sem a menetszél, sem a gördülés süvítése, zúgása nem zavaró, az összeszerelés is általánosan jó, nem zörög semmi.

A belépő Comfort felszereltség voltaképpen már elegendő, mert az alapárban benne van többek között majdnem az összes vezetősegéd, a teljes LED világítás, a kétfónás automata légkondi, a tolatókamera és az autó okostelefonos elérhetősége is – a részletes felsorolás az adatlapon megtalálható. Ami pimasz húzás, hogy a villanyautóknál az energiaspórolás miatt különösen fontos kormány- és ülésfűtést ezen az árszinten külön téli csomagban kell megvenni. Aki pedig fázós, az még mélyebbre nyúlhat a zsebében, mert az energiatakarékos, hőszivattyús fűtés 395 ezer, az akkumulátort „meleg hájjal kengető” és ezzel a hatékonyságát, élettartamát növelő temperálás pedig további 100 ezer forintba kerül.

A Kia EV6-nál – amely időközben az Év Autója lett 2022-ben – már elmondtuk, hogy a koreaiak bevallottan a márkáik feljebb pozícionálására törekcsenek, a villanyautók piaca minden gyártónak új terület és egyben új lehetőség. Ez a törekvési szándék átjön az Ioniq 5 esetében is, amely a hibái ellenére, az EV6-hoz hasonlóan szintén egy alapvetően jól átgondolt és megvalósított konstrukció. Hangulatában, kialakításában a Hyundai jellemzően más irányt képvisel, mint a Kia, de ez a két márká szempontjából inkább előny, mintsem hátrány.

Krepsz Zoltán

MENETTUDÓSÍTÁS Renault Mégane E-Tech Electric

Van benne anyag



<https://youtu.be/iKaOmCuHqIg>

Csupán 4,2 m hosszú, de a 20 colos alufelnik és a lapos tető miatt sokkal nagyobbnak tűnik



SPANYOLORSZÁGBAN VEZETTÜK A VADO-NATÚJ ELEKTROMOS MÉGANE-T, ELSŐKÉNT A 60 KWH-S AKKUVAL SZERELT 218 LE-S VÁLTOZATOT.

Tavaly év végén kollégánk *Xavier Daffe*, az Autobest zsűrijének belga tagja már kipróbálhatta az autót, igaz, akkor még előszériás példányokat vezethetett (*Az Autó 2022/1.*). Most a nemzetközi bemutatóra a számunkra talán érdekesebb 130 LE-s, 40 kWh-s akkuval szerelt variánst nem hozta el a Renault, mert ennek gyártása később kezdődik, így a nagyobb (60 kWh-s) akkus, erősebb (218 LE-s) variánssal futottuk az andalúziai tesztköröket. Hogy a gyárilag ígért 450 km-es hatótávot tudja-e a vadonatúj, a Nissannal közösen használt CMF-EV padlóra ültetett Mégane, azt nem volt alkalmunk kideríteni, ellenben a hazai importőről már megkaptuk az árakat, a komfortszintek választékát és rögtön egy jó hírt, miszerint itthon



Nekünk tetszett az anyagminőség és a Google térkép is gyorsan működött. A közepkonzol alján a kis polc indukciós telefontöltő

nem kell felárat fizetni a 22 kW-os fedélzeti töltés lehetőségéért.

A szűk illesztésekkel, a finoman záródó ajtókkal az elektromos Mégane prémiumtermékeknek tűnik és beszállás után is megmarad ez az

érzet. Az újrahasznosított anyagból készült szövetkárpithoz nem volt szerencsénk, a próbált Iconic kivitel szériában kap bőrgarnitúrát, de a legtöbb helyen (az ajtókon, a pulton) párnázott, puha felüle-

teket találni. A vezető előtt minden esetben 12,3 colos a vetített műszeregység, középen az OpenR infotainment álló formátumú érintőképernyője 9,0 vagy 12,0 colos, utóbbinál navigációval, Google



Külön tárolóba tehetők a töltőkábelek (ez a rekesz 22 l-es), a csomagtartó 389 l-es

szolgáltatásokkal és akár 9 hangszórós Harman Kardon audiorendszerrel.

Az erős hajtáslánc (300 Nm) és a kompakt méret kiváló városi autót avatja a Mégane-t, a kormányzás közvetlen, az ülések kényelmesek, a futás csendes, persze az érintőképernyő állandó bökdösése ugyanúgy kísért, mint más típusokban – szerencsére a hűtés-fűtés dedikált felületet kapott. A menetirányváltó jó helyen van (a volán mögött

jobbra), a kormány érintős gombjai szintén hamar megszokhatók. Autópályán feltűnt, hogy nagyobb tempónál felerősödik a szél- és gördülési zaj, a dinamika 130 km/h-ig meggyőző, a legnagyobb sebességet 160-ra korlátozták. A villanymotor elöl van és a hajtás is az első kerekeké, forszírozott ívmenetben erős alulkormányzottság tapasztalható.

A hazai rendelés már él, egyelőre az erősebb változat élvez prioritást, háromféle (sorrendben Equilibre,

A RENAULT MÉGANE E-TECH ELECTRIC MŰSZAKI ADATAI

	EV40	EV60
Villanymotor teljesítménye [LE/kW]	130/96	218/160
Villanymotor nyomatéka [Nm]	250	300
Erőátvitel	Egyfokozatú lassító áttétel	
Akkumulátor szerkezete	Lítiumion	
Akkumulátor feszültsége [V]	352	
Akkumulátor kapacitása [kWh]	40	60
Akkumulátor modulok/cellák száma	8/24	12/24
Hatótávolság, WLTP [km]	300	450
Vegyes áramfogyasztás, WLTP [kWh/100 km]	15,8	16,1
Váltóáramú (AC) töltés maximuma [kW]	22	
Egyenáramú (DC) töltés maximuma [kW]	85	130
Teljes töltési idő, 7,4 kW, 1 fázis [óra:perc]	6:17	9:11
Teljes töltési idő, 11 kW, 3 fázis [óra:perc]	4:23	6:25
Teljes töltési idő, 22 kW, 3 fázis [óra:perc]	2:10	3:10
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4200x1768x1505	
Tengelytáv [mm]	2685	
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1548/1530	
Hasmagasság [mm]	135	
Gumiabroncs mérete	195/60 R18	215/45 R20
Csomagtartó [l]	389–1245	
Felfüggesztés (elől/hátul)	Pseudo McPherson/multilink	
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa	
Saját tömeg [kg]	1513	1636
Vontatási képesség (fékezetlen/fékezett) [kg]	500/500	750/900
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	10,0	7,4
Rugalmasság (80–120 km/h) [s]	6,9	4,4
Végsebesség [km/h]	150	160
Ára (Equilibre kivétel) [Ft]	13 999 000	14 899 000

Techno, Iconic) komfortszinten. A szerényebb teljesítményű modellnek is van ára, de ebből Iconic kivétel nem lesz, ahogy nálunk hiányzik a kínálatból a leghatékonyabb

kombináció is (130 LE, 60 kWh, 470 km). A hőszivattyúért minden esetben 300 ezer forintos felárat kell fizetni.

TA

Matador®



**Vásároljon és szereltesse
MATADOR nyári gumit
üzemanyagkártyáért cserébe!**

A 100 leggyorsabb érvényes regisztrálót **5 000 Ft** értékű üzemanyagkártyával ajándékozzuk meg, a fődíj 3 db, egyenként **50 000 Ft értékű üzemanyagkártya!**

A PROMÓCIÓBAN CSAK MAGÁNSZEMÉLYEK VEHETNEK RÉSZT! Az akció érvényes: 2021.03.16 - 04.30. között, vagy a készlet erejéig (100 db üzemanyagkártya). Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljes körű! Részletekről érdeklődjön a kereskedőnél vagy a www.marso.hu oldalon! A képek illusztrációk.

marso

BEMUTATÓ Opel Astra

Szigorúan ellen- őrzött vonalak



<https://youtu.be/AHh6CGfZWia>

Ez egy 130 LE-s, 1,2-es benzines tesztautó, a LED-es fényszórók minden változatban alapárúak, ezekért a 18-as felnikért itthon 150 000 Ft-ot kér az Opel; alapból 16-osok járnak



A LEGFRISSEBB ASTRA MÁR A STELLANTIS KONGLOMERÁTUM TERMÉKE, ÉS PEUGEOT-CITROËN ALAPOKON ÉRKEZIK, DE RÜSSELSHEIM-BEN GYÁRTJÁK. AZ OPEL NAGYON BÜSZKE AZ ÚJDONSÁG NÉMETSÉGÉRE.

Az új Astra (a korábbi, és ma már nem használt betűjelzéses sort fenntartva Astra L), már a Stellantis csoport PSA eredetű EMP2-es, rugalmasan alakítható padlóján gurul, így a futómű minden változat alatt, teljesítménytől és felszereltségtől függetlenül elől McPherson, hátul egyszerű csatolt lengőkaros. Az opeles fejlesztőgárda a csillapítás és a rugózás hangolásán kívül, a kormánymű és a fékek kiválasztásában kapott csak némileg szabad kezet, meg persze a formákban. Nem meglepő, hogy a PSA féle háttér ismeretében, a vevőknek már az első lépésektől

nagyon német Astrát ígértek, de a hozott műszakisággal ennek terhe és felelőssége valójában jórészt a legendás Mark Adams vezette formacsaptra, és a gyártástervezőkre hárult. Előbbiek a lehető „legné-

metebb” megjelenésért, utóbbiak pedig a lehető legprecízebb és leginkább „németséget” sugárzó összeszerelési minőségért feleltek. A végeredmény vitathatatlanul látványosra sikeredett, pedig az

EMP2-es alapok arányai a rajzoló kezét is megkötötték valamelyest. Az Astrával leginkább összemérhető Peugeot 308-as mellett például a Grandland-et, és az 508-as Peugeot-t is hordozó padlóval az új



A Pure Panel műszerfalat szikrázó napsütésben is könnyű olvasni, de a kiosztását tanulni kell. A középkonzol menüje gyors, és könnyen átlátható, a váltókar puhán és hosszú utakon jár



Ez a motortér más Opelekből és PSA modellekből is ismerős. Az 1,2-es benzines bekötési lágyak, emiatt terhelésváltásokkor időnként billeg, és alacsony fordulatszámon a rezgése is jól érezhető



Az alapméret 422 l, de a plug-in hibridekben az akku miatt csak 352 l-es a csomagtartó

Astra tengelytávja 13 mm-rel lett hosszabb a korábbiénál, és így hajszálpontosan ugyanakkora, mint az aktuális, ötajtós 308-as Peugeot-é. Az ötajtós teljes hossza ugyanakkor mindössze 4 mm-t nyúlt az előző Astrához viszonyítva (most 4374 mm), amitől az Opel kerek 7 mm-rel hosszabb, mint a kompakt Peugeot. A hajtásláncok is mind ismerősek és PSA eredetűek, az alapmotor a 2017 óta már más Opeleket is mozgató 1,2-es, csupa aluszerkezetű háromhengeres benzines, közvetlen befecskendezéssel és turbóval, 110, vagy 130 LE-vel (205, vagy 230 Nm), ezekhez hatfokozatú kézi váltó jár, nyolcsebességes bolygóműves automata pedig csak az erősebbhez rendelhető. Dízel is kapható még, az 1,5-ös négyhengeres, hengerenkénti négy szelepes eredendően Hdi, de itt egyszerűen D-ként fut, 130 LE-s (300 Nm), és hatsebességes kézi, vagy nyolcfokozatú automata váltóhoz kapcsolódhat. Az igazán izgalmas és modern hajtások a plug-in hibridek, ezek szintén csak Opel ruhában számítanak újdonságnak: 180 és 225 LE-s összteljesítménnyel, és elsőkerék-hajtással készülnek. A felépítés (a nyolcfoko-

zatu automatába épített 110 LE-s villanymotor, a 12,4 kWh-s lítium-ionos akku és az 1,6-os turbós benzines) mindkettőben azonos, de a gyengébben 150, az erősebben pedig 180 LE származhat a belső égésből. Az össznyomatéki csúcsmindkettőben egyformán 360 Nm, a vegyes tisztán elektromos hatótáv 60 km, elektromos üzemben pedig 135 km/h a végsebességük. A 180 LE-s már kapható, és az erősebb is megérkezik még idén. A teljesen akkus-elektromos Astra-e szintén menetkész, de csak jövőre jön. A kormánymű valamennyi új Astrában tisztán elektromechanikus rásegítésű. A finom élekkel, és a tesztautók alapján kifejezetten pontos, keskeny illesztésekkel megépített karosszériájú ötajtós (háromajtós nem lesz, a kombi azonban már sorozatkész) nálunk háromféle felszereltséggel fut, Business Edition, Elegance és GS Line, mindhárom elérhető az összes hajtásmóddal. Az alapfelszerelés gazdag, már a belépővel is jár az aktív sávtartó, a táblafelismerő, a gyalogosfelismerő vészfék aszisztens, a tempomat, a fáradságfigyelő, az első-hátsó parkolóradar, a tolatókamera, az egyzónás auto-

AZ ÖT AJTÓS OPEL ASTRA MŰSZAKI ADATAI

	Bemínmotorok		Dízelmotor	Plug-in hibrid
	1.2 Turbo		1.5 D	PHEV
Hengerszám/szelepszám	3/12		4/16	
Hengerűrtartalom [cm³]	1199		1498	1598
Befecskendezés	Közvetlen		Közös csöves	Közvetlen
Feltöltés			Turbó	
Teljesítmény (összteljesítmény) [LE/kW(1/perc)]	110/80 (5500)	130/96 (5500)	130/96 (3750)	180/133 (6000)
Nyomaték [Nm(1/perc)]	205(1750)	230(1750)	300(1750)	360
Sebességváltó (fokozatok száma/üzemmód)	6/kézi		6/kézi, 8/automata	8/automata
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4374x1860x1441			
Tengelytáv [mm]	2675			
Csomagtartó [l]	422-1339		352-1268	
Saját tömeg [kg]	1332	1341(1371)	1424(1438)	1678
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/csatolt lengőkaros			
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa			
Fogyasztás (automata) [l/100 km]				
Város	5,6	5,7(5,9)	4,5(4,6)	–
Országút	4,8	5,0(5,0)	4,0(4,0)	–
Vegyes	5,5	5,7(5,8)	4,5(4,6)	1,1
CO ₂ (vegyes) [g/km]	126	129(131)	119(122)	26
Végsebesség [km/h]	199	210(210)	209(209)	225
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	10,5	9,7(9,7)	10,6(10,6)	7,6

mata légkondi, és a kulcsnélküli indítás is. Nem kell felárat fizetni a német AGR (Egészséges Hát Munkacsoport) minősítésű vezetőüléért, az első ülésfűtésekért, sőt a kormányfűtésért sem. A 10 colos vezető előtti kijelző (azaz a teljesen digitális Pure Panel nevű műszerfal) és az ugyanekkora középkonzoli érintőképernyő szintén alap, akár csak az esőérzékelő, és az adaptív LED-es fényszórók. Az extralista

A PLUG-IN HIBRID KIVITEL TOVÁBBI ADATAI

A villanymotor teljesítménye [LE/kW]	110/81
A villanymotor nyomatéka [Nm(1/perc)]	320 (500–2500)
Akkumulátorkapacitás [kWh]	12,4
Elektromos hatótáv [km]	60
Elektromos fogyasztás [kWh/100 km]	15,1
Végsebesség elektromos üzemmódban [km/h]	135

hasonlóan hosszú, egyebek mellett szerepel rajta mátrix LED-es világítás (370 000 Ft), szellőztethető börgarnitúra (790 000 Ft) és online frissítésű navigációs rendszer (250 000 Ft) is. Az Android Auto és az Apple CarPlay alapáron jár, éppúgy, mint a plug-in hibridek 3,3 kW-os beépített töltője. A 6,6-osért 130 000 Ft felárat kér az Opel.

Az új Astra már itthon is megrendelhető, a 110 LE-s 1,2-es benzines listaára 8 320 000 Ft, de az Opel az összes modell árából automatikusan elenged 730 000 Ft-ot, és finanszírozással további kedvezmények is járnak.

SZG



Az elődénél 13 mm-rel hosszabb tengelytáv teljes egészében a hátsó lábteret növeli. Az új Astra egyetlen gyártóhelye egyelőre Rüsselsheim. Az új kombi tengelytávja 57 mm-rel nyúlik túl az ötajtósén

BEMUTATÓ JAC S4 Pro

Névmás



<https://youtu.be/rgMDUAKrWDw>

Az S4 Pro formáit nemzetközi csapat rajzolta a márka torinói központjában. A fényszórók alapon egyszerű H7-es halogének



A JAC TEHERAUTÓ-GYÁRTÓNAK INDULT ÉS ALAPVETŐEN AZ MA IS, DE AZ ELMÚLT TÍZ ÉVBEN SZEMÉLYAUTÓI IS RENGETEGET FEJLŐDTEK. IDEI ÚJDONSAGA, AZ S4 PRO MÁR SOK EURÓPÁN KÍVÜLI PIACON SIKERES.

A JAC Motors egy tízmilliós „vidéki városban”, Hefei-ben működik, a kelet-kínai Anhui tartományban. 1964-ben indult, de évtizedeken át csak teherautókat, rakodógépeket meg targoncákat gyártott. Ez az üzletága ma is virul, a JAC bevételeinek nagyobbik része változatlanul innen származik, de egy 2007-es kínai kormányhatározat értelmében a vállalatnak a „nyitnia kellett a személyautók piaca felé” is. Erre állami forrásokat is kapott bőven, így előbb a Hyundai-jal, majd a Mitsubishi-vel, a legutóbbi időkben pedig a Volkswagennel állt össze fejlesztéseit megtámogatandó. Az irány

az évek során megfordult, ma már inkább a JAC segíti a Volkswagen villanyautós programját. Az állami tőkeinjekcióból saját fejlesztőközpontra is futotta, sőt, a márka a 2010-es évek elején formastúdiót nyitott Torinóban! A fejlesztésben így ma összesen több mint 2000-en dolgoznak, a dizájnscapat élén sokáig egy korábban az Alfa

Centro Stile-ben dolgozó olasz formatervező, *Daniele Gaglione* állt, az ő helyét vette át 2018-ban a JAC mai palettájának formáért felelős francia *Wladimir Lasbugues*. Ő korábban szintén megfordult az Alfa Romeo-nál és a Fiatnál.

Az egykor Hyundai, és Mitsubishi alapokon elindított fejlesztések ma már teljesen önállóak,

a 2018-ban bemutatott, de tavaly alaposan átdolgozott S4-es moduláris padlója, futóműve és hajtás-lánca is saját konstrukció. A felfrissített változat hivatalos neve JAC S4 Pro, azonban jó kínai szokás szerint nem csak típus, de márkaneve is piacfüggő. Így ugyan-ezt a modellt forgalmazzák Refine S4, JAC T60, Refine X4, JAC Sei4



Az érintőképernyő 10,25 colos, és a hagyományos műszerek helyére is ugyanekkora kijelzőt lehet rendelni



520 l-es a csomagtartó, az osztott támladöntés alapáras minden változatban



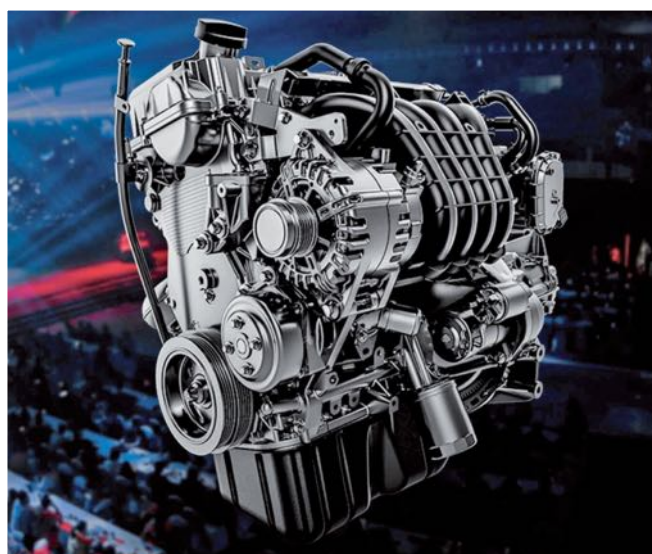
A hasmagasság – 17 colos kerekekkel – 18 centi



A tetősínek felár nélkül járnak, és a tolatóradarért sem kell külön fizetni. Az S4 Pro-t már Mexikóban is gyártják, és Ázsián, Dél-Amerikán kívül több arab országban is árulják

A JAC S4 PRO MŰSZAKI ADATAI

	Benzinmotorok	
	1.6 16V	1.5 Turbo
Hengerszám/szelepszám	4/16	
Hengerűrtartalom [cm³]	1590	1499
Befecskendezés	Szívócső	Közvetlen
Feltöltés	–	Turbó
Teljesítmény (összteljesítmény) [LE/kW(1/perc)]	120/88(6000)	150/110(5500)
Nyomaték [Nm(1/perc)]	150(3500–4500)	210(2000–4500)
Sebességváltó (fokozatok száma/üzemmód)	6/kézi	6/kézi, CVT
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4410x1800x1660	
Tengelytáv [mm]	2620	
Csomagtartó [l]	520–1050	
Üzemanyagtartály [l]	50	
Saját tömeg (vezetővel) [kg]	1325	
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/csatolt lengőkarok	
Fékek (elől/hátul)	Tárcsa/tárcsa	



Az 1,6-os szívó benzinmotor változó DOHC-vezérlésű, és csupa könnyűfém

szórós Bluetooth-os rádió ehhez is jár. A maximális légszákszám hat, az extralistán a megszokott tételek (napfénytető, navigáció, tolatókamera, ülésfűtés, kétfónás légkondi stb.) mellett elektromos csomagterajtó mozgatás, adaptív LED-es fényszóró, sávtartó, holttérfigyelő, távolságtartós tempomat, vészfék asszisztens, panorámakamera, és 10,25 colos vetített műszerfal is szerepel.

A benzinesek mellett már a tisztán elektromos S4-es is menetkész; 110 LE-s villanymotorja az első kerekeket forgatja (330 Nm), víz-hűtéses lítiumionos akkuból pedig háromféle rendelhető hozzá: 55, 61 vagy 66 kW-s. Ezekkel a gyári hatótáv, sorrendben 355, 402 és 470 km. A JAC a legtöbb exportpiacon 5 éves, 100 000 km-es garanciával árulja az S4 Pro-t (és névrokonait), a kínai alapár, az 1,5-ös turbós motorral, CVT váltóval, közepes felszereltséggel és az összes helyi adóval, ma kereken 5 millió forintnyi jüan.

SZG

és JAC JS4-ként is. Már nem is csak Kínában készül, 2019 óta Mexikóban, Sahagun városában is ontják a sorok.

A 4,41 m hosszú S4 Pro tengelytávja 2620 mm, futóműve elől McPherson, hátul egyszerű csatolt lengőkaros, minden változata elsőkerék-hajtású. Az alapmo-

tor szívócső befecskendezéses, de mindkét oldalán folyamatosan változó vezérlésű 1,6-os szívó benzines, 120 LE-vel (150 Nm), ehhez kizárólag hatfokozatú kézi-váltó jár. A kétagú motorválaszték másik gépe is négyhengeres, de kisebb és modernebb is: 1,5-ös, közvetlen befecskendezéses és tur-

bós, 150 LE-vel, 210 Nm-rel, és fokozatmentes (CVT) automatát is lehet rendelni hozzá. Mindkét gép Euro5-ös tisztaságú, az alapmodell kétfélekörös, de ESP, manuális légkondi, távirányítás központi zár, négy elektromos ablakemelő, 17 colos alufelni készlet, LED-es hátsó világítás, tolatóradar és hathang-

BEMUTATÓ Alfa Romeo Tonale

Küzdőszellem



<https://youtu.be/aKnjiYKAepE>



Markáns, de nem megosztó a formaterv, amely szinte egy az egyben a korábban bemutatott tanulmányé

ÚGY HÍRLIK, AZ ALFÁNAK NINCS TÖBB DOBÁSA: HA A TONALE NEM VÁLTA BE A HOZZÁFÜZÖTT REMÉNYEKET, ANNAK SZOMORÚ KÖVETKEZMÉNYE LEHET.

Hagyjuk is a múltat, felesleges azon rugózni, hogy sem a Giulia, sem a Stelvio nem rángatta ki a gödörből a patinás olasz márkát. A Stellantis megszületése újraosztotta a lapokat a cégcsoporton belül, az Alfa Romeo a DS-szel és a Maseratival közösen alkotja a prémium divíziót, ami műszakilag közös alapokat jelent majd. Az Alfa és a DS ezen felül bevallottan kacsintgat a teljes vilamosítás felé is – akár 4-5 éven belül kizárólag elektromos modelleket kínálva –, de előbbinél az új Tonale vállat most fontosabb teher nyomja: fel kell hoznia a márkát és meg kell szilárdítania a pozícióját. Az olaszok ehhez a ma ismert egyik leghatékonyabb piaci eszközt választották, mert egy kompakt

SUV széles közönség számára lehet vonzó alternatíva, és az Alfának létkérdés, hogy értékesítés szempontjából legyen végre volumen modellje, ami pénzt hoz a konyhá-

ra. Bár elhangzanak nagy szavak, mint korábban mindig – most a metamorfózis, az átváltozás az új szlogen –, azonban úgy tűnik, az autót szeretőknak szánt ópium

ezúttal valódi mákból készül, s nem dumákból. Tegyük hozzá, akiknek a vezethetőség volt az elsődleges, azok a Giuliaival és a Stelvióval maximálisan megtalálták a számí-



Alumíniumból készülnek a kormány mögötti váltófülek, a pult kialakítása vezetőközpontú



Alul körben és a kerékíveknél műanyag fut körbe. A hátsó ajtót villanymotor mozgat(hat)ja

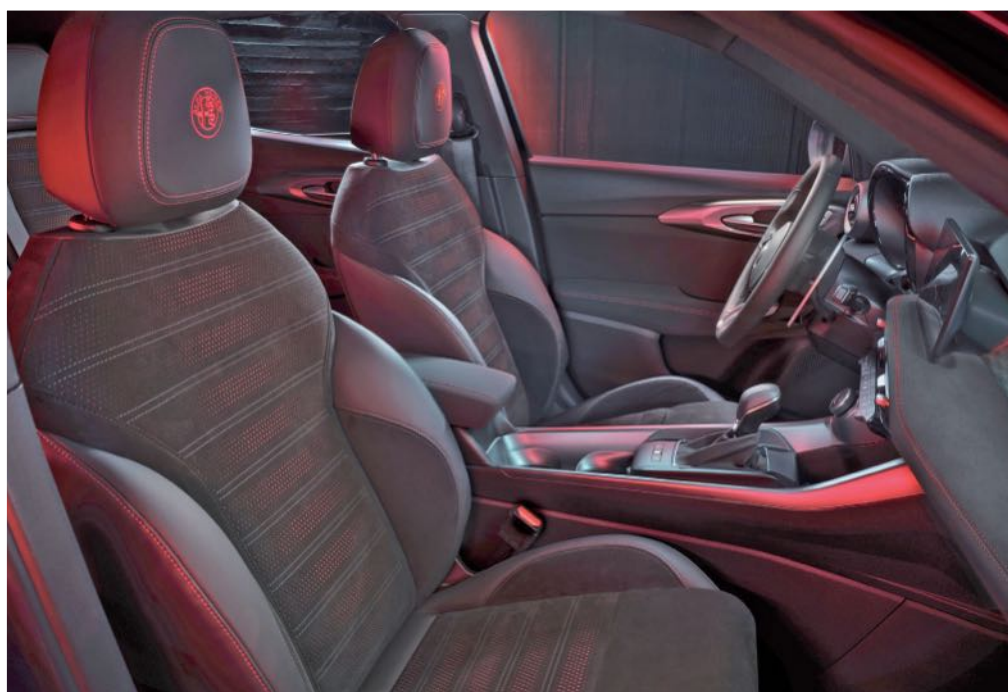


Ahogy a többi Alfánál, itt szintén az első sárvédőkre kerül a felszereltséget jelentő felirat

tásukat, csupán a másodlagos, de a finnyásabb vevőknek fontos körítések (hiányzó extrák, régimódi

infotainment, stb.) miatt a versenytársak mind lenyomták az Alfát. A Tonale esetében a legapróbb

részletekre is ügyeltek, a dizájn az egyedi LED-es lámpákkal, a pajzs alakú hűtőmaszkkal és az ötlyukas alufelnivel hozza a kötelezőt, ezzel korábban sem volt gond, a nagy ugrás odabent történt. Teljes a digitalizáció, a kormány mögé 10,25 colos vetített kijelző került, középen 12,3 colos az érintőképernyő, vadonatúj az online infotainment, az integrált Amazon Alexa aszisztenssel az autó még szállítási címként is megadható a futárnak. Olyan bolondítók sem hiányoznak, mint az egyedi hangulatvilágítás, a kárpitozásnál a vegán bőr, a 14 hangszórós prémium Harman Kardon hifi, a 2-es szintű önvezetés, vagy a parkolósegéd, de az igazi nóvum a nem helyettesíthető token, az NFT, amely technológia bevezetésében az Alfa világelső a járműiparban. Itt valójában védett,



Színek, anyagok, dekorációk harmóniája – ebben mindig is jók voltak az olaszok

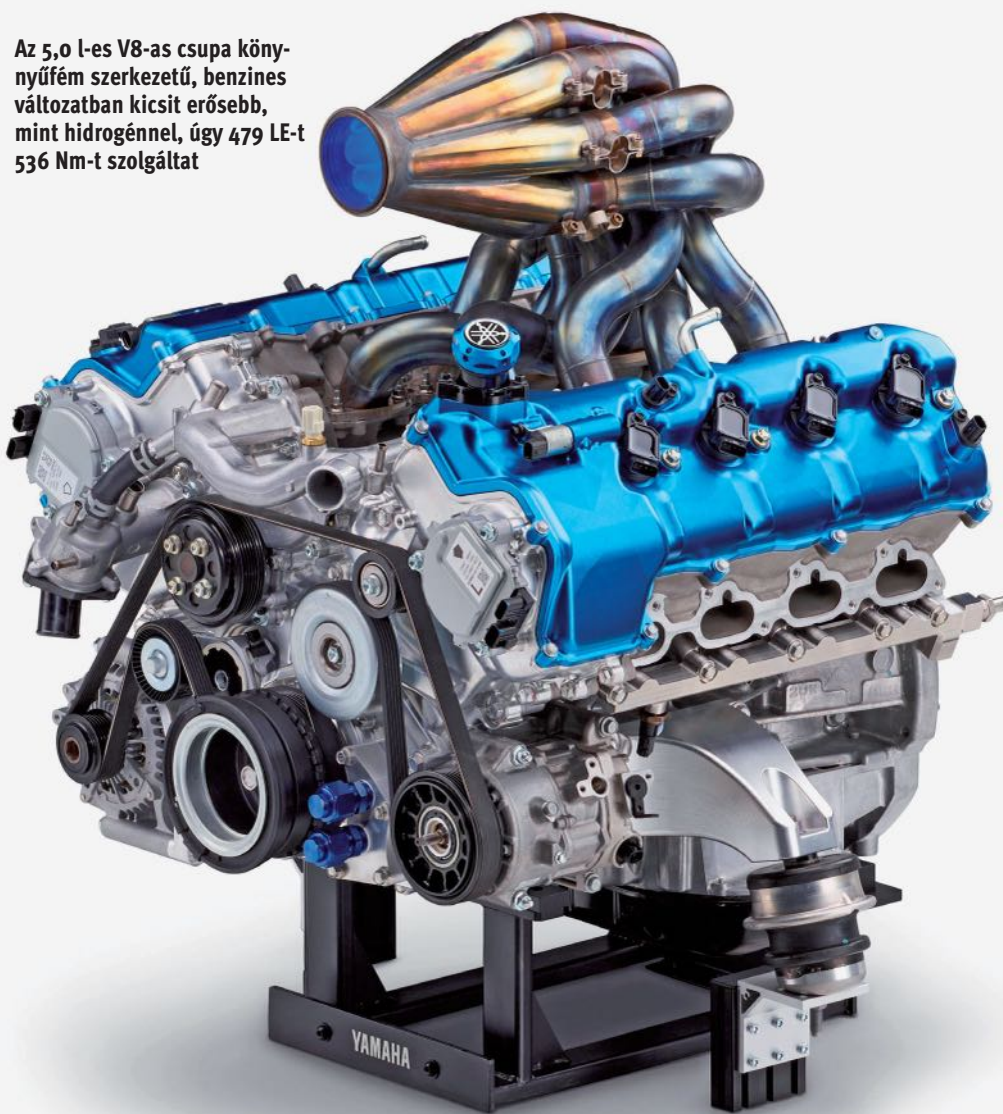
utólag sem módosítható adatokról van szó: ha a tulajdonos hozzájárul, feljegyzik az autó adatait, amelynek élete, valós karbantartása végig nyomon követhető lesz, ami növelheti a típus értékétartását.

A villamosított hajtáslánccal az Alfa Romeo elindult azon az úton, amely néhány év múlva a teljesen elektromos márkák táboránál érhet véget. A Tonale kapható lesz 130 LE-s dízelmotorral is, de a bevezetésekor három teljesítményszinten kínált hibridre világítanak a reflektorok. A két Tonale Hybrid (HEV) esetében az erőforrás azonos: a vadonatúj, négyhengeres 1,5-ös, változó geometriájú turbóval és 350 bar nyomású befecskendezővel szerelt, kifejezetten a hibridüzem szempontjai alapján tervezett (Miller-ciklus) benzines 130 vagy 160 LE-s; a váltó hét-fokozatú, duplakuplungos robot, a hajtás az első kerekeké és szériában jár az elektronikus önzáró differenciálmű. A 48 V-os villanymotor 20 LE-t (55 Nm-t) tud és a belsőégésű motor kisegítése, valamint a startstop működtetése mellett, rövidtávon képes önerőből mozgatni az autót, például elindulásnál, parkolásnál, dugóban araszolva. A Q4 jelű, összerékhajtású csúcsmodell már kívülről tölthető hibrid (PHEV), ennél az első kerekeket 1,3 l-es, benzines MultiAir turbómotor, a hátsókat villanymotor hajtja, a rendszer összteljesítménye 275 LE. Az akkumulátor 15,5 kWh-s, ez a 7,4 kW-os fedélzeti töltővel 2,5 óra alatt teljesen telíthető, a hatótáv csak városban használva elérheti a 80, vegyes üzemben a 60 km-t. A vezethetőség mindig fontos volt az Alfánál, ezért – hogy a Tonale se okozzon csalódást – a szegmens legközvetlenebb kormányzását ígéri az olaszok, a felfüggesztés elől McPherson, a normál csillapítást a Konival, az elektronikus kétfázisú (sport/komfort) csillapítást a Marellivel közösen fejlesztették. Az integrált elektronikus fékrendszert (IBS) az Alfa vezeti be a szegmensben, az alkatrészek beszállítója a Brembo.

Papíron minden együtt van tehát ahhoz, hogy az Alfa Romeo metamorfózisa megtörténjen. A Tonale megjelenése nem megosztó, a formával nem vállaltak kockázatot, a tartalom ezúttal naprakész, már csak a piac fogadtatásán múlik a siker – és nem utolsósorban az Alfa sorsa.

– tauszt –

Az 5,0 l-es V8-as csupa könnyűfém szerkezetű, benzines változatban kicsit erősebb, mint hidrogénnel, úgy 479 LE-t 536 Nm-t szolgáltat



■ Toyota-Yamaha 5.0 V8 Hydrogen

Tisztázzuk

A TOYOTA RÉGÓTA ÉS KITARTÓAN HISZ A HIDROGÉNALAPÚ ENERGIA-TERMELES JÖVŐJÉBEN, ÉS NEM IS CSAK AZ ÜZEMANYAGCELLÁBAN. A YAMAHÁVAL KÖZÖSEN MOST 5,0 L-ES SZÍVÓ V8-AST TERVEZETT, HIDROGÉNHATÁSSAL. MÁR A PROTOTÍPUSOK IS KÉSZEK.



fejlesztése újra terítékre került több márkánál. A nagy kínai cégek teherautókat hajtának így, a Toyota és a Yamaha azonban a személyautókat sem hagyja ki a terveiből. A két cég mérnökei közösen, 5,0 l-es hidrogénhajtású V8-ast rajzoltak, a Toyota régóta futó szívó gépének alapjain.

A hidrogénhajtású belső égésű motorok többségének műszaki alapja benzinmotoroktól származik, mert a hidrogént sokkal egyszerűbb szikragyújtással elégetni, mint kompresszióssal. A működés óriási előnye, hogy egyáltalán nem szabadul vele új szén a légkörbe, hiszen a hidrogén (elméletben) tökéletesen tisztán ég, a folyamat végeredménye kizárólag vízgőz. A valóság azért kicsit más, mert a motor nem tiszta oxigént, hanem levegőt szív, aminek nagy része nitrogén, így nitrogénoxidok is keletkeznek az égési folyamatokban. Éppen ezért fontos, hogy az égés hőmérséklete mindig elég alacsony maradjon. Ez ugyan rontja az összehatásfokot, de ideális esetben, a kipufogógázokban redukciós katalizátor nélkül is kevesebb a nitrózus összetevő, mint amit az Euro6 ma megenged. Az Euro7 még csak alakuló határértékeihez már a Toyota és a Yamaha mérnökei szerint is szükség lesz redukciós utókezelésre. A hidrogén, gáz állapotában illékony, gyúlékony, energiasűrűsége pedig alacsonyabb a benzinénél. Ha tisztán megújuló energiával állítják is elő, égése a motorban akkor sem lehet teljesen CO₂-mentes, mert valamennyi motorolaj mindig jut az égésterekbe. A Yamaha és a Toyota ezért különle-

A szinte teljesíthetetlenül szigorú eljövendő környezetvédelmi normák árnyékában a hidrogénhajtású belső égésű motorok

Az 5,0 l-es V8-as egy Lexus RC-F orrában

ges motorolajokat használ. A kartergázokkal a hidrogén óhatatlanul lejut a motor forgattyúházába is, csak emiatt az új V8-ashoz külön szellőzőrendszert is terveztek, ami időnként automatikusan átlevégőzteti a teljes szerkezetet. A többrétegű könnyűfém-szénszálas szerkezetű hidrogéntartályok névleges nyomása 700 bar, gázalmazállapotban utazik bennük a hidrogén, és egyenesen az üzemanyagcellás, elektromos hajtású Toyota Mirai-ból érkeztek. A befecskendezés kisnyomású, és közvetlen, a szívócső befecskendezés ötletét a szívócsőben felgyülemelő hidrogén robbanásveszélye miatt eleve elvetették a fejlesztők. A hidrogén kompresszió-tűrése óriási, és szegénykeverékes üzemben is nagyon jól ég, így akár 1:180-as hidrogén-levegő keverési-aránnyal is működőképes marad a motor (a szokásos, úgynevezett sztöchiometrikus benzin-levegő arány 1:14,7, de ma már jóval ritkább, 1:30 körüli keverékkel is futnak motorok). A szegénykeverékes üzem csökkenti a fogyasztást, de rontja a teljesítményt; a hidrogén

égéshője eleve alacsony, ezért nem jó, ha kevés van belőle. Ugyanakkor az égés hőmérsékletét is megemeli, ami pedig a nitrozus gázok keletkezése miatt hátrányos. A hidrogén-levegő keverék gyorsabban ég mint a benzin-levegő töltet, a motorolaj élettartamára pedig kifejezetten kedvezően hat, hogy a gáz biztosan nem rontja a kenőképeségét. A V8-as hengerfejei alapjaikban újak, mert a hidrogén illékony, így az égéstartományok melegebb pontjai is

A hidrogénüzemhez a hengerfejeket és a változó vezérlést is át kellett alakítani



A Toyotának már van egy háromhengeres kísérleti hidrogénmotorja is, ez 1618 köbcentis és turbós

A kísérleti prototípusok csak hidrogénnel működnek, ha egyszer tényleg sorozatgyártásba kerülnek benzinnel is járhatóak lesznek majd



könnyen beindíthatják az égést, ami kopogást okozhat, ezért a hűtésüket meg kellett erősíteni. A hidrogén-levegő keverék kompresszió-tűrése magas, ez jóval több játékot enged a tervezőknek az előgyújtás terhelésfüggő szabályozásakor, ugyanakkor a gyújtófeszültség lehet a benzineken megszokottnál alacsonyabb. A Toyota motorjaiban általános, mindkét oldalon folyamatosan változó vezérlés szabályozó rendszere szintén teljesen új, és a korábbiaknál kisebb szelepösszenyitásokkal dolgozik, mert a kipufogóba kijutó, vagy a szívócsőbe visszaáramló hidrogén robbanásveszélyes. Azt a fejlesztők is elismerik, hogy a nagy V8-as termikus hatásfoka alacsony, legfeljebb 30% körüli, bár az kétség kívül hatásos, hogy az égés tisztasága miatt a kipufogóból a hagyományos oxidációs katalizátort is elhagyták. A 450 LE-s (6800/perc) próbamotorok már futnak, Lexusokban és Toyota Land Cruiserekben is, nyomatéki maximumuk 540 Nm (3600/perc).

SZG



<https://youtu.be/1C4kXmLSook>

Odyssean Edition, a fenntartható utastéri anyagokat felvonultató kiadás. Alufelniből 21 colos a normál kerékméret, feljebb lépni 22-esre lehet



Bentley Flying Spur Hybrid

Szegény gazdagok

NEHÉZ AZ ÉLETE EGY FLYING SPUR HYBRID VÁSÁRLÓNAK: 56 MILIÁRD LEHETSÉGES VARIÁCIÓ KÖZÜL KELL KIVÁLASZTANIA A SAJÁT AUTÓJÁT.

Nincs kegyelem, az elektromobilitás bedarálja a luxusmárkákat is. Friss hír, hogy a BMW megváltik V12-es benzinmotorjától, az új 7-esből pedig még idén bemutatják az akkumulátoros (BEV) elektromos kivitelt. A Rolls-Royce régóta nem csinál titkot abból, hogy belátható időn belül kizárólag villanymotorokkal fogja szerelni a modelljeit és már van olyan Ferrari is, amely képes tisztán elektromos hajtással mozogni. Itt a világvége? Inkább csak változik a világ, mi pedig szerencsések vagyunk, hogy tanúi, részesei lehetünk eme folyamatnak. Az 1919-ben alapított Bentley történetéről önmagában könyvet lehet írni: a hajdani Le Mans-i és más legendás futamokon szerzett győzelmek, a csodás luxusautók, 1931-től a Rolls-Royce testvérmárkájaként megélt évtizedek. Na és persze a nagy trükk a



Bentley-ben nincs japán kvarcóra, a márka „időmérő” partnere a svájci Breitling, amely egyedi karórákat is tervez egy-egy ritka típushoz

névhasználati jogokkal, a világhatalomra törő Volkswagen küzdelme a BMW-vel, amikor *Ferdinand Piëch* 1997-ben rájött, hogy a bajorok túljártak az eszén és nem szerezheti meg a Rolls-Royce-t, csak a Bentley-t. Ami immáron negyed évszázada a márkacsoport egyik ékköve a Lamborghini és a Bugatti mellett. A korábban kissé zavaros kínálatukat mostanra három modellre szűkítették az angolok, a Continental a kétajtós, zárt vagy nyitott gran turismo, a Bentayga a gazdagok által kedvelt SUV, míg a Flying Spur a klasszikus limuzin. Utóbbi vonalról eltűnt a Mulsanne, a Continental-t leszámítva pedig megjelentek a kívülről

tölthető hibridek, amely a Bentley első lépése a villamosítás terén. A Beyond100 stratégia alapján a márka célja, hogy 2026-tól már csak tölthető hibrideket és akkumulátoros villanyautókat gyártson. Ennyire számít tehát a gazdagoknak, hogy a V8-as, pláne a W12-es helyett kevesebbet fogyasszon a luxusautójuk? Kimondható, hogy nem, de a Bentley szerint nem is ebből az irányból kell közelíteni. Felméréseik alapján 100 ügyfélből 90 naponta, vagy hetente többször ül a volán mögé, 98-an rendszeresen használják az elektromos EV

Korábban nem a Flying Spur volt a csúcsmodell, de az új modell átvette a Mulsanne szerepét





Csak elektromos hajtással is lehet útvonalat tervezni, a hatótávot zölddel jelzi a térkép



Háromféle üzemmód szerint működhet a hibrid rendszer, a Bentley szerint az ügyfelek használják az elektromos EV-t és rendszeresen töltik is az autójukat

üzemmódot és 50-en nem utaznak többet 45-50 km-nél.

A Flying Spur Hybrid teljes értékű Bentley, a kompromisszum, mint fogalom nem játszott szerepet a tervezésnél, bár megjegyeznénk, hogy a 3194 mm tengelytáv, 5316x2013x1483 mm-es óriásnál a 351 l-es, azaz a legtöbb kompaktot is alulmúló csomagtér azért csatlós. Ám ne legyünk nevetségesek, ez a kocsi másképpen szól a számokról. A 2,5 tonnát teljesen feltöltött akkumulátor esetén 544 LE és 750 Nm mozgatja, méghozzá dinamikusam, hiszen a 4,3 s-os százaski gyorsulás és a 285 km/h-s végsebesség sportkocsikat sem hozna szégyenbe, sőt. A hajtásláncot 2,9 l-es, duplaturbós V6-os benzinmotor (416 LE, 550 Nm), 136 LE-s (400 Nm) villanymotor, nyolcfokozatú automata váltó és bruttó 18,9 kWh-s lítiumion akkumulátor alkotja, utóbbi 2,5 óra alatt teljesen feltölthető. EV üzemmódban a limuzin villanyautóként suhan – egy töltéssel kb. 40 km-t tud így megtenni –, a Hybrid optimális működésre törekszik, míg a Hold tartalékolja az elektromos energiát. A tank 80 l-es, így a ható-

táv minden esetben kielégítő. A Bentley nagykanállal méri a luxust és az innovatív technológiát, az adaptív légrugózástól kezdve a 300 m-re előre tekintő éjjellátón át a ma ismert vezetőségédekig minden megtalálható a kocsiban, ám ez csak a jéghegy csúcsa. A márkánál olyan szintű a perszonalitás, hogy

vásárlásnál komoly kihívás minden apró részletet a helyére tenni: a fényezések, a dekorációk, az anyagok, a kiegészítők választéka és ezek kombinálhatósága egyszerűen elképesztő. De ami igazán ijesztő, hogy az esetlegesen hiányzó, vagy egyedi kívánságokról sem kell lemondani, mert a Mulliner rész-

kat, amelynek elsődleges célja nem a pazarlás, a kivételes anyagi helyzet mutogatása, hanem az anyagok körforgásának lehetősége. A Bentley-nél erről szól a Flying Spur Hybrid különkiadása, az Odyssey Edition, amelynek különleges kikészítésű bőröket, textileket és faberakásokat használnak. Utóbbiaknál



Középen forgatható a panel: lehet három kiegészítő óra (mint a fotón), 12,3 colos képernyő és elegánsan csak fabetét



leg elkészíti. A vevő mindenképp a legjobbat kapja, például az alap 10 hangszórós hifi a legtöbb autóban a non plus ultra lenne, de ez egy Bentley, tehát van följebb. Kérhető 16 hangszórós, 1500 Wattos Bang & Olufsen BeoSound rendszer, vagy a Naim for Bentley, amely 2200 Wattos zenei teljesítménnyel, 18 hangszóróval, 21 csatornás erősítővel és nyolcféle hangzásmóddal kápráztat el. A fenntarthatóság üzenete eljut a gazdagokhoz, számos híresség választ olyan járművet, épít olyan házat, visel olyan ruhá-

például 90%-kal mérsékeltek a lakk felhasználását, csupán három vékony réteget hordanak fel, összesen 0,1 mm vastagságban.

Akiket a luxusholmik ára érdekel, azok általában nem tudnak olyan autót, lakást, órát, vagy bármit megvenni. Ráadásul a Bentley-nél alapmodellt senki nem rendel, így a potenciális vevők körében a Hybrid belépő cirka 210 ezer dolláros összege nagyjából ugyanolyan jelentőséggel bír, mint az említett kicsi csomagtartó.

GP



Ha nincs kihangsúlyozva a hűtőmaszk (krómmal, színekkel), kevésbé feltűnő. A kilincsek az ajtólemezbe simulnak, akár csak az elektromos i4-en

TESZTNAPLÓ BMW 420d xDrive Gran Coupe aut.

Bálgúnár?

A KÉTAJTÓS COUPE ÉS A VÁSZONTETŐS CABRIO MELLETT A 4-ES SOROZAT TAGJA A HAGYOMÁNYOS 3-AS LIMUZZINÁL STÍLUSOSABB, VALÓJÁBAN ÖTAJTÓS GRAN COUPE IS.

A 2,0 l-es dízel BMW összerékhajtással jözan, éppen ezért régóta népszerű konfiguráció, soros hathengeres gázolajos ezzel a karosszériával most nincs.

Karosszéria, utastér

A hatalmas veséket lassan megszokjuk, ennek ellenére még mindig megosztó a 4-es. A szép ívet rajzoló lapos tető, a keretrétküli első-hátsó ajtó a Gran Coupe sajátossága, a mikrokapcsolóval működő, az ajtólemezbe simuló új kilincs hamar megszokható. A jó elrendezésű pult a 3-asé, az anyag- és összeszerelési minő-

ség méltó a márkához, a vetített műszercsoport – ha szerényen is, de – konfigurálható. Az iDrive kezelése egyszerű és gyors, ahogy

a head-up kijelző szintén a legjobbak közé tartozik. Az állítható combtámaszos M-es első sportülések oldaltartása légkamrákkal szabályozható, a vezetői pozíció hibátlan és hosszú távon is kényelmes. Hátul a magas karánypúp miatt ketten férnek el, a hely átlagos alkattal elegendő. A 470–1290 l-es csomagtér pereme magas, a fedél motorosan nyílik-csukódik, az üléstámla 40:20:40 arányban osztott.

Motor, erőátvitel

A 2,0 l-es, 48 V-os könnyű hibrid rendszerrel fűszerezett turbódízelnek kevésbé zavaró a hangja, mint korábban, a közel 18 mázsás testet 190 LE és 400 Nm viszi, ha kell sportos dinamikával (0–100 km/h: 7,6 s, 233 km/h). Váltóból csak az ismert (ZF féle) nyolcas automata létezik, itt sincs vele gond, ügyesen dolgozik, a lamellás kuplungos xDrive összerék-hajtás felára 761 ezer forint, de



Sokak szerint túl vastag a fűthető M-es kormány karimája. A pult a 3-asé, könnyen áttekinthető



Kényelmesek az első M-es ülések. Hátnál két főre szól a kialakítás, a mennyezetet kimélyítették a fejek fölött



Szépen kárpitozott és jól rakodható a 470-1290 l-es csomagter. Az ajtóval együtt a szélvédő is nyílik

erre érdemes költeni a biztonságosabb menettulajdonságok miatt. A 642 km-es teszt végén 36 l gáz-

olajat tankoltunk, ami 5,6 l/100 km-es vegyes fogyasztást jelent; persze csak városban, sok hideg-

indítással, rövid távokon járva ez literrel több lenne – csodára a BMW-nél sem képesek.

Vezetés, menettulajdonságok

Korábban azt írtuk a benzines 430i-ről, hogy harmonikus – most a 420d-nél is ezt kell tennünk. Az adaptív csillapítású, jellemzően aluötvözetekből épített felfüggesztés, a közvetlen, a két végpont között csupán 2,2 fordulatot kormányzás, a hatékony fék remek csomagot alkot, az összerékhajtással pedig biztos a talajfogás, nincsenek tapadási nehézségek. Az ívmenet biztonságos, a rugózás feszes, ugyanakkor a menetkomfort sem szenved csorbát, pedig a tesztautó 17 helyett opció 19 colos alufelniket kapott. Az utasokat zajok sem idegesítik (pad-



Hátulról a szélvédő árulja el, hogy nem klasszikus 3-as limuzin. A kipufogóvégek igazai, a tengelytáv 5 mm-rel hosszabb, mint a 4-es Coupé esetében

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, közös csőves turbódízel motor, elöl hosszban beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1995 cm³. Furat x löket: 90,0x84,0 mm. Teljesítmény: 190 LE/140 kW (4000/min). Nyomaték: 400 Nm (1750-2500/min). 48 V-os könnyű hibrid rendszer. Nyolcfokozatú bolygóműves automata váltó, lamellás kuplungos összerékhajtás. Elöl kettős keresztlengekáros, hátul oldalanként ötkaros felfüggesztés, adaptív lengéscsillapítás, elöl-hátul belső hűtésű tárcsafékek, ESP. Csomagtér 470-1290 l. Üzemanyagtartály: 59 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4783x1852x1442 mm. Tengelytáv: 2856 mm. Gumi méret: elöl 245/40 R19, hátul 255/40 R19. Saját tömeg: 1760 kg-tól. Gyorsulás (0-100 km/h): 7,6 s. Végsebesség 233 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,1-5,7 l/100 km. Tesztfogyasztás: 5,6 l/100 km. CO₂ (WLTP): 133-150 g/km. Általános garancia: 2 év km korlátozás nélkül. Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia 12 év. Szervizintervallum: rugalmas vagy 2 év.

Ára: 17 151 000 Ft

+ ELŐNYEI

- Kidolgozási minőség
- Kényelmes ülések
- iDrive kezelése
- Jó váltó
- Hatékony fék
- Kiváló vezethetőség
- Biztonságos menettulajdonságok
- Fogyasztás
- Várható értékeltartás

– HÁTRÁNYAI

- Be- és kiszállás (hátul)
- Kilátás (átlósan, hátra)
- Helykínálat (hátul)
- Magas rakodóperem
- Drága extrák

lógásra azért felmorog a dízel), nyolcadikban 90 km/h-nál 1300, 130-nál 1900/perc a fordulatszám, a gázreakció élénk.

Felszereltség

A 420d ára összerékhajtással 17,15 millió forinttól indul, a legfontosabb extrák csomagokban is megvehető hozzá, tételen pedig a világ minden pénzét ráköltethetjük. Ami fontos, már eleve benne van, de alapmodellt ezen a szinten gyakorlatilag senki nem vesz.

Összegzés

Extravagáns, stílusos, kényelmes, jól vezethető és jellemzően keveset fogyaszt – dióhéjban ez a 420d Gran Coupé.

KZ



Megjelent az új Kia logó, de változott az alpból LED-es fényszóró, a hűtőmaszk és a lökhárító is

TESZTNAPLÓ Kia Ceed 1.5 T-GDI Platinum GT-Line aut.

Átmeneti

A CEED NEMCSAK ÚJ KÜLSŐT, HANEM KORSZERŰSÍTETT TURBÓS BENZINEST IS KAPOTT.

Karosszéria, utastér

A módosított külsővel a Ceed átmenetet képez a régi és az aktuális, új formavilág között – a GT-Line méhsejt mintás hátsó lámpája külön érdekesség. Könnyű a beszállás, a hely mindkét sorban elegendő. A lapjánál 520 mm hosszú vezetőülék hosszú távon is jól tart, a deréktámasz alap. Hibátlan a pedálrend, a kormányoszlop tág határok között állítható. A pult nem változott, a vetített műszerekért fizetni kell, de a navigációs infotainment rendszerrel és tolatókamerával együtt adott 10,25 colos érintőképernyő alpból jár. A Ceed nincs „túldigitalizálva”, a műszerfali fényerő, a kétzónás légkondi manuálisan kezelhető, a

fedélzeti számítógép a kormányról lapozható. A legtöbb burkolat puha, a kivitelezés zörejmentes. Elegendő a kacattartók száma és mérete; a 357–1253 l-es csomagtartó kisebb, mint a 48 V-os hibrid nélküli változatoké. A rakodóperem magassága 650 mm.

Motor, erőátvitel

Az 1,4-es T-GDI helyébe lépő 1,5-ös turbós négyhengerest alpból hatos kéziváltóval szerelik, a feláras automata (7DCT) kötelező velejárója azonban a 48 V-os könnyű hibrid rendszer. A villanymotorként is működő generátor



12,3 colos és többféle grafikát tud a vezető előtti színes műszeregység, de fizetni kell érte. Az anyag- és összeszerelési minőség jó



Kényelmesek az ülések, a hátsók is fűthetők, a kabin négy felnőttnek ideális

+ ELŐNYEI

- Könnyű beszállás
- Kényelmes utastér
- Általánosan jó minőség
- Jó kilátás (elöl, oldalra)
- Biztonságos menettulajdonságok
- Csendes motor
- Hatékony fék
- Pontos kormányzás
- Vezetősegédek alapárán

— HÁTRÁNYAI

- Könnyen karcolódó műanyagok (dekoráció)
- Hidegen rángató váltó

észrevétlenül kezeli a startstopot, támogatja a lendületből gurulást, akár autópályán is leállítva a benzinest. Bár a motor erős (160 LE, 253 Nm), a Kia saját fejlesztésű hétfokozatú, az emelkedőket, lejtőket jól felismerő, duplakuplung-



395–1291 helyett a 48V Hybrid csomagtere kisebb, de nem sokkal: alapból 357, bővítve 1253 l-es

gos robotváltója kissé hosszúra áttételezett, így aki a GT-Line-től

fickós viselkedést vár, az csalódni fog. Persze, Sport üzemmód-

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű, turbós benzínmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1482 cm³. Furat x löket: 71,6x92,0 mm. Teljesítmény: 160 LE/117 kW (5500/min). Nyomaték: 253 Nm (1500–3200/min). Hétfokozatú, duplakuplungos robotváltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul multilink felfüggesztés, tekercsrugók. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafék, ESP. Csomagtér 357–1253 l. Üzemanyagtartály: 50 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4310x1800x1447 mm. Tengelytáv: 2650 mm. Saját tömeg: 1315 kg-tól. Gumiméret: 225/45 R17. Gyorsulás (0–100 km/h): 8,6 s. Végsebesség 210 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,8-6,1 l/100 km. Tesztfogyasztás 6,9 l/100 km. CO₂ (WLTP): 131-138 g/km. Általános garancia: 7 év vagy 150 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 5 év vagy 150 000 km. Rozsdagarancia 12 év. Szervizintervallum: 20 000 km vagy 1 év.

Ára: 9 249 000 Ft

ban harapósabbá válik a Ceed, a váltó ilyenkor magasabb fordulaton tartja az erőforrást. A vegyes fogyasztás a teszt végén 6,9 l/100 km-re jött ki.

Vezetés, menettulajdonságok

A 2,4 fordulatos szervokormány informatív és pontos irányítást ad; a fékerő lineárisan adagolható, a rögzítőfék elektromos. Papíron az automata Ceed 100 km/h-ig két tizeddel lomhább, mint a hatos kézzel szerelt, de ez a valóságban jelentéktelen – viszont a DCT hidegen hajlamos enyhe rántásra. Az elől McPherson, hátul multilink felfüggesztéssel a kompakt Ceed stabil „lábakat” kapott, határhelyzetben könnyen uralható alulkormányozottságot mutat. Erőtartaléka megfelelő, a rugózás és a csilapítás feszes, de nem bántóan kemény. A gördülési zaj szerintünk a gumik számlájára írható.

Felszereltség

A Platinum GT-Line felett már csak a valóban sportos, 204 LE-s GT áll, így a felszereltség eleve gazdag, pluszpénzért még vezetőségeket tartalmazó ADA, továbbá Luxus és Bőr csomagot vehetünk.

Összegzés

A Ceed az új fizimiska és hajtás-lánc ellenére maradt, ami mindig is volt: tisztességesen összerakott, jól használható, mivelénk családi autónak alkalmas kompakt, egyedülálló 7 éves garanciával.

Paladár



Feltűnő az új hátsó lámpa, amiben az index futófényes. A kipufogócső a lökhárító alatt hajlik le (jobbra)

TESZT Dacia Duster 1.0 TCe 100 LPG Comfort 4x2

21 centis hasmagasságával a Duster elsőkerék-hajtással is jó terepjáró. A lökhárítók fényezetlen alsó része is „támogatja” a terepezést, a feketére festett külső tükröborítások a Comfort-hoz alapárúak, akárcsak a 16 colos alufelnik



Gyakorlatilag

KEVÉS A DUSTERHEZ AZ 1,0 L-ES TURBÓS BENZINES? EGYÁLTALÁN MENNYIRE CSÁBÍTÓ AZ ÁLTALÁNOS DRÁGULÁSBAN MÉG MINDIG KEDVEZŐ ÁRÚNAK SZÁMÍTÓ ROMÁN SUV?

A Duster második generációját 2017-ben mutatták be, elődjénél felnőttebb részletekkel, és maszkulinabb kiállással. Az árnyok jók, a sárvédők szélesek, a 21 centis hasmagasság pedig több mint szabadidőautós. A karosszéria illesztései egyenletesek, de nem keskenyek, az ajtók finoman nyílnak-csukódnak, csak a hangjuk kongóbb kicsivel a kelleténél. Tágra nyílnak, hátra is könnyű beszállni. Az utastér kopogós műanyagten-



A műszerfal teteje is kemény műanyag, a mélyre szerelt 8,0 colos középső érintőképernyő jól leolvasható, balra a tükrállítás kapcsolója alatt a gázüzem gombja



Hosszú lapúak, és kényelmesek az ülések hátul is, az elsőket a képen 185 centis vezetőhöz állítottuk be



Lépcsős a pedálrend, az ajtók burkolata csupa kopogós műanyag. A fékpedál érzékeny, de a hatás jól adagolható; lágy felfüggesztésein lassításkor előre billen a Duster



Csendes és takarékos a puha felfüggesztésein terhelésváltásokkor időnként billegő háromhengeres. A motorháztetőt gázrugók tartják nyitva



A béleletlen kesztyűtartó fedele a valóságnál sokkal nagyobb üreget sejtet

A DACIA DUSTER ÉS NÉHÁNY KONKURENSE*

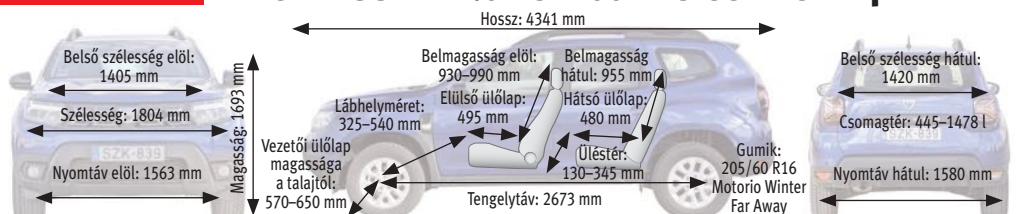
	Dacia Duster 1.0 TCE	Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech	Kia Stonic 1.0 T-GDI	Opel Crossland 1.2 Turbo
Hengerűrtartalom [cm³]	999	1199	998	1199
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	91/67(4400–4900)	110/81(5500)	100/74(4500–6000)	110/81(5500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	160(2200–3750)	205(1750)	172(1500–4000)	205(1750)
Váltó [fokozat/üzem]	6/kézi	6/kézi	6/kézi	6/kézi
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	15,1	11,4	10,7	10,9
Végsebesség [km/h]	166	186	185	187
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,3–6,4	5,9	5,9	4,7–4,8
CO ₂ [g/km]	143–145	132–134	133	108–109
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4341x1804x1693	4154x1824x1597	4140x1760x1520	4217x1765x1605
Tengelytáv [mm]	2673	2604	2580	2604
Csomagtér (alap-maximális méret) [l]	445–1478	410–1289	325–1103	410–1255
Alapár [Ft]**	4 849 000	7 060 000	5 999 000	7 170 000
Kedvezményes ár [Ft]***	–	6 810 000	5 849 000	–

— A legjobb érték * Hasonló teljesítményű, az adott benzinnel alapfelszerelésű, kézi váltós modellek honlapjain elérhető, külön feltételekhez nem kötött kedvezmény

** Bruttó listaár, kedvezmények nélkül *** A márkák

ADATLAP

DACIA DUSTER 1.0 TCE 100 LPG COMFORT 4X2



MOTOR: Soros háromhengeres, szívócső befecskendezéses, turbós benzinnel, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 999 cm³. Furat: 72,2 mm, löket: 81,3 mm. Sűrítési arány: 10,5:1. Teljesítmény: 91 LE/67 kW (4400–4900/min), gázzal: 100 LE/74 kW (4600–5000/min). Nyomaték: 160 Nm (2200–3750/min), gázzal: 170 Nm (2000–3500/min). Akkumulátor: 12V, 60 Ah.

ERŐÁTVITEL: Hatfokozatú kézi váltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség ötödik fokozatban 1000/min-nél: 39 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkarok. Elöl hűtött tárcsafékek, hátul dobfekek, hátsó kerekre ható mechanikus rögzítőfék. 3,2 fordulatos elektromechanikus rásegítésű szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Saját tömeg 1256 kg-tól. Üzemanyagtartály: 50 l. Gáztartály: 32 l.

MENETTELJESTMÉNYEK. Gyorsulás (0–100 km/h): 15,1 s, gázzal: 13,8 s. Végsebesség: 166 km/h, gázzal: 168 km/h. Vegyes fogyasztás (benzinnel): 6,3–6,4 l/100 km. CO₂: 143–145 g/km. Tesztátlag: 6,1 l/100 km*.

* Saját mérés, fele arányban városi használat, egy-négy személy, 0–10 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 3 év vagy 100 000 km (meghosszabbítható akár 5 év vagy 200 000 km-re). Védőszárny

szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 2 év. Rozsdagarancia: 6 év. Szervizperiódus: 30 000 km vagy 1 év.

AZ ESSENTIAL ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hat légszák, Isofix (2 db), startstop, dombsegéd (féknyomástartó), LED-es nappali menetfények, automata világítás-kapcsoló, LED-es tompított fényszórók, távirányítós központi zár, kézzel állítható tükrőpár, sugár- és tengelyirányban is állítható kormányoszlop, szervokormány, első elektromos ablakemelők, aszimmetrikusan dönthető hátsó üléstámla, kormányoszlopról irányítható négyhangszórós rádió USB-vel és kihangosítóval (Bluetooth), fedélzeti számítógép, sebességátaroló, 16 colos acél keréktárcsák, tetőszínek.

Ára: 5 029 000 Ft

A COMFORT KIVITEL TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Első ködfényszórók, elektromosan állítható és fűthető tükrök, bőrhatású okoskormány, manuális légkondicionáló, hátsó elektromos ablakemelők, sebességátaroló tempomat, tolatóradar, állítható magasságú vezetőülés, 8,0 colos központi érintőképernyő, okostelefon tükrözés (vezetékes), kormányoszlopról irányítható hathangszórós rádió, két USB port, kihangosító (Bluetooth), Apple CarPlay és Android Auto, 16 colos alufelni készlet.

Ára: 5 529 000 Ft

ger, de az összeszerelés jó színvonalú, nincsenek pontatlanul illeszkedő elemek, vagy sorjás élek, rossz úton is csak a kalaptartó szólalt meg időnként. A tető éle, beszálláskor csak a 185 centinél magasabbaknak lehet útban, a meredek oldalfalak miatt a vállak helye kellemesen tágas, a fejtér pedig – átlagtermettel – éppen megfelelő. Az első ülések elég nagyok, jól formázottak, nem puhák, a vezetőülés lapjának talajtól mért távolsága 570 és 650 mm között állítható, és a kormányoszlop tartománya is széles mindkét síkban. A kilátás balra korlátozott, mert sokat takar az A-oszlop, jobbra, átlásan és hátra jobb, de maga a belső visszapillantó is nagy részt foglal el a látómezőből. A Comforthoz felárast tolatókamera nagyon sokat segít, nem árt azonban vigyázni vele, mert a tesztautóé közvetlenül indulás után időnként késve közvetítette a képet, azaz az autó már állt, de a mögöttünk lévő akadály még közeledett! Ezért aztán később mindig vártunk az indítás után nagyjából 5-10 másodpercet mielőtt hátramenetet kapcsoltunk, így eltűnt a képkésés. Az egyöntetűen fekete, kemény műszerfalba ültetett, egyszerű rajzolatú műszerek könnyen áttekinthetők (a kijelzőn vízhőmérőt és az LPG rendszer gáztartályának szintjét is elő lehet lapozni), a manuális légkondit könnyű kezelni, de a fűtőszellőzés tekerői feletti gombsor (a startstop, és az Eco üzemmód kapcsolója is itt van), elég nehezen elérhető. A rádió kényelmesen a kormányoszlopról, a fedélzeti számítógép és a tempomat pedig a küllőkről működtethető. Az info-



A padlómerevítő nem magas, de széles, az utastér hátul 1,5 centivel szélesebb, mint elől. A támlazsebek a Comfort szinten jelennek meg először



A kézifékkar melletti béleletlen rekeszek használati értéke csekély, de a középkonzol nagy első gödre jól használható. Igaz menet közben ebben is zörögnek a holmik

tainment menüje gyors, kezelése egyszerű, az okostelefon pillanatok alatt párosítható. Az első ajtók béleletlen zsebei mélyek, de rövidek, menet közben nehéz őket elérni, a hátsókon lévők a saját kategóriájukban jobbak, mert elég hosszúak. A középkonzolon elég kevés a hely, az utas előtti gumírozott

zott, polc pedig keskeny, és értelmetlen. Két átlagtermetű, legfeljebb 185 centis utas jól elfér hátul, az ülőlap 48 centis, a legfeljebb 170 centi körüli közepén ülőnek nagyon útban van aszéles padlómerevítő, és a középkonzol hátranyúló, kacattartós vége is. A támla minden Dusterben aszimmetrikus

osztással dönthető, a csomagtartó pereme 79 centi magas.

A Renault több modelljéből is ismerős 1,0 l-es, háromhengeres turbós benzines az ehhez a kivételhez alapáras autógázos üzemmel 100, benzinnel 91 LE-s. Csak hidegen jár kicsit darabosan, de mindig nagyon csendes. Melegen vaj-

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Pontos egyenesfutás
- + Kényelmes beszállás
- + Bőséges lábtér hátul
- + Nagy csomagtartó
- + Kényelmes futómű
- Kemény műanyagok az utastérben
- Magas rakodóperem
- Steril kormányérzet
- Kanyarodási oldaldőlés

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes, takarékos háromhengeres
- + Visszafogott rezgések
- + Jó autópályás képességek
- Túl szellős váltóáttételek
- Pontatlan váltókar
- Eco üzemmódban gyenge rugalmasság

BIZTONSÁG

- + Hat légszák alapáron
- A holtterfigyelő feláras
- Rossz pedálrend

KÖLTSÉGEK

- + Hosszú alapgarancia
- + Fogyasztás
- Várható értékeltartás
- Rövid rozsdagarancia

puhán forog, háromhengerességét csak orgánumán érezni, de leginkább 3000/perc felett. 2500/perc alatt kifejezetten kelletlenül viselkedik, 2000 alatt zavaróan nagy a gázkésése; de 3000-tól magára talál és egészen 6000-ig szépen, egyenletesen erősödve forog fel. A középkonzolról kapcsolható Eco üzemmódban nagyon leromlik a gázreakció, de jó, hogy a startstop a hideg motort nem állítja le, és mindig nagyon gyorsan működik. A kapcsolható autógázos üzem jótékonyan hat a nyomatékra, ezzel Eco-ban is jobb a dinamika, és ha lehet, még puhábban forog a kis motor, lent pedig sokkal nyomatékosabb. A benzin/gáz üzemmód-váltás (gombbal kapcsolható) szinte midig finom, de ha elfogy az LPG (a 32 l-es tartály a csomagtér padlója alatt, a pótkerek helyén utazik) az automatikus benzinre váltás előtt időnként rángat, meg-megtorpan a gép. A váltó hatfokozatú, karja hosszú utakon jár, nagyon puhán, már-már sterilen, de nem igazán pontosan, a hátramenetet hidegen időnként csak többszöri próbálkozásra vette, és ilyenkor üresben is hangosabb volt, mint melegen.



Látszik a hátsó futómű vastag középső csatolórúdja, a kanyarodási oldaldőlés nem ezen, sokkal inkább a rugók puhaságán múlik



Nagy a síkokkal határolt csomagtartó, a pereme magas. Az LPG-s kivitelekben a pótkerék helyét elfoglalja a gáztartály



A tetősínek minden Dusterhez alapárasak, a hátsó fények nem LED-esek

A Duster egyszerű futóművét kifejezetten lágyra hangolták. Nem leng, de a nagyobb úthibákat puhán és csendesen nyeli el. Igaz, nagyobb kátyúkba zökkenve az első felfüggesztés időnként meg-megzörrent, de végig hibátlanul tette a dolgát. A „kelet-európai” hangolás ára az átlagosnál jelentősen nagyobb kanyarodási oldaldőlés, és a karosszéria zavaró billegése gyors ívváltásoknál. Ez időnként – főleg nagy terhelésénél – azzal is jár, hogy a viselkedés alulkormányzottból hirtelen túlkormányzottba vált, de ilyenkor is jól kézben tartható. Ehhez jól jönne egy kicsivel közvetlenebb kormánymű, a 3,2 fordulat a feleslegesen erős (tisztán elektromechanikus) rásegítéssel zavaróan művivé teszi a kormányzást, bár a parkolásoknál ez vitathatatlanul előnyös. A váltó szellős áttétkiosztása megoldoztatja a kis



háromhengerest, a korábbi ötsebességnél kicsivel hosszabb vég-
áttételű szerkezettel városba legfel-

jebb a negyedik való. A műszerfali
kapcsolásesedéesség-jelző már
akár 60 km/h körül is az ötödiket

ajánlgatja, nem szabad hinni neki.
A hosszú hatodikkal kifejezetten
csendes az országúti és az autópá-
lyás menet is, a motort egyáltalán
nem hallani, a legfőbb zajforrás a
menetszél (a nagy és holttérmentes
külső tükrök felől) és a gördülés,
úgy is, hogy a Motrio márkájú téli
kerekek nem hangosak. 130 km/
h-nál 3300/perc a fordulatszám,
az egyenfutás pontos, és kis ter-
heléssel egészen jól gyorsít innen
tovább a Duster, akár visszaka-
pcsolás nélkül is, az országúti elő-
zések negyedikben kivitelezhetők a
legmagabiztosabban. A ráncfelvar-
rással minden Dusterhez alapáron
járnak az automata kapcsolású
LED-es tompított fényszórók, ez a
korábbi halogénekhez képest óriási
előrelépés: nem csak hosszabban
és szélesebb sávban világítanak, de
fényelosztásuk is jóval egyenlete-
sebb, így teljesen eltűntek a köz-

vetlenül az autó orra előtti, korábbi
sötét zónák.

A Duster is sokat drágult mos-
tanában, már a légkondi nélküli
1,0 l-es, benzines belépő (Essential)
kivitel listaára is 4 849 000 forint. A
Comfort a középút, tisztességes fel-
szereltséggel, de a vezetői asszisz-
tensek kínálata mindössze egyetlen
tételből, a feláras, a Biztonság cso-
magban a tolatókamerával együtt,
150 000 forintért kapható holttér-
figyelőből áll.

A Duster nem ígér sokat, de
annál azért többet kínál: a mai
elszabadult árú világban még min-
dig józan összegért teljes értékű
családi autózást, elfogadható fel-
szereltséggel és alapáron is hat
légzésszákkal. A tesztfogyasztás, téli
üzemben, nagyjából fele-felearány-
ban városban és országúton (autó-
pályán is) 6,1 l/100 km-re jött ki.

SZG



A páratlan fokozatokban a váltókar kicsit akadályozza a szellőzés
kezelését, a két USB port nehezen elérhető

Márkaképviselők újautó-árjai

LISTÁNKON AZ IMPORTŐRÖK ÁLTAL LAPZÁRTAKOR KÖZÖLT KISKERESKEDELMI BRUTTÓ ÁRAK SZEREPELNEK. AZ ÉRTÉKEK AZONBAN CSAK IRÁNYÁRAK, UGYANIS A LEGTÖBB KERESKEDŐ NAPI DEVIZAÁRFOLYAMON SZÁMOLJA AUTÓINAK AKTUÁLIS ÁRÁT. AZ ÁBÉCÉSORENDBE ÁLLÍTOTT MODELLNEVEK UTÁN AZ AUTÓ TELJESÍTMÉNYÉT LŐERŐBEN, MAJD AZ AJTÓK SZÁMÁT, VÉGÜL AZ ÁRAKAT EZER FORINTBAN KÖZÖLJÜK. TÁBLÁZATUNKAT 2022. MÁRCIUS 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	Pt (ezer)	LE	Ajtó	Pt (ezer)	LE	Ajtó	Pt (ezer)	LE	Ajtó	Pt (ezer)	LE	Ajtó	Pt (ezer)	LE	Ajtó	Pt (ezer)
ALFA ROMEO			ALFA ROMEO			ALFA ROMEO			ALFA ROMEO			ALFA ROMEO			ALFA ROMEO		
<i>Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.</i>			<i>Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.</i>			<i>Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.</i>			<i>Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.</i>			<i>Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.</i>			<i>Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.</i>		
1138 Bp., Madárdasz Viktor u. 47. A-B épület			1138 Bp., Madárdasz Viktor u. 47. A-B épület			1138 Bp., Madárdasz Viktor u. 47. A-B épület			1138 Bp., Madárdasz Viktor u. 47. A-B épület			1138 Bp., Madárdasz Viktor u. 47. A-B épület			1138 Bp., Madárdasz Viktor u. 47. A-B épület		
Tel.: 458-3100			Tel.: 458-3100			Tel.: 458-3100			Tel.: 458-3100			Tel.: 458-3100			Tel.: 458-3100		
Giulia 2.0 Benzina aut.	200	4 11820	Q3 SB 40 TDI 4x4 aut.	190	5 13944	A6 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	4 20448	TTS Roadster 4x4 aut.	306	2 19195	220d Gran Tourer aut.	190	5 10963	Z4 M40i aut.	340	2 19424
Giulia 2.0 Benzina 4x4 aut.	280	4 14970	A4 35 TFSI MH	150	4 11225	A6 55 TFSI Hyb. 4x4 aut.	367	4 24210	TTRS Roadster 4x4 aut.	400	2 23980	220d Gran Tourer 4x4 aut.	190	5 11540	X4 xDrive20i 4x4 aut.	184	5 14358
Giulia 2.2 Diesel aut.	136	4 9915	A4 35 TFSI MH aut.	150	4 13183	A6 35 TDI MH aut.	163	4 15509				X2 sDrive18i	140	5 9547	X4 xDrive30i 4x4 aut.	252	5 16863
Giulia 2.2 Diesel aut.	160	4 11980	A4 40 TFSI MH aut.	190	4 13743	A6 40 TDI MH aut.	204	4 16287	BMW			X2 sDrive20i aut.	192	5 11333	X4 M40i 4x4 aut.	360	5 21291
Giulia 2.2 Diesel aut.	190	4 12510	A4 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	4 14315	A6 40 TDI MH 4x4 aut.	204	4 17408	<i>BMW Magyarország Kft.</i>			X2 xDrive20i 4x4 aut.	192	5 11998	X4 M 4x4 aut.	480	5 29030
Giulia 2.2 Diesel 4x4 aut.	210	4 14500	A4 30 TDI MH aut.	136	4 12127	A6 45 TDI MH 4x4 aut.	231	4 18537	2220 Vécse, Lőrinc út 59.			X2 xDrive25e 4x4 aut.	220	5 14632	X4 xDrive20d 4x4 aut.	190	5 15327
Stelvio 2.0 Benzina 4x4 aut.	200	5 13990	A4 35 TDI MH aut.	163	4 12720	A6 50 TDI MH 4x4 aut.	286	4 19759	Tel.: 06-29/555-100			X2 sDrive16d	116	5 10024	X4 xDrive30d 4x4 aut.	265	5 17968
Stelvio 2.2 Diesel aut.	160	5 12090	A4 40 TDI aut.	190	4 13219	S6 TDI MH 4x4 aut.	349	4 26307				X2 sDrive18d	150	5 10471	X4 M40d 4x4 aut.	326	5 21271
Stelvio 2.2 Diesel 4x4 aut.	190	5 14390	A4 40 TDI 4x4 aut.	190	4 14026	A6 Avant 45 TFSI MH aut.	245	5 17267	i3 aut.	170	5 13109	X2 xDrive18d 4x4	150	5 11298	520i aut.	184	4 14282
Stelvio 2.2 Diesel 4x4 aut.	210	5 15990	A4 45 TDI 4x4 aut.	231	4 15855	A6 Avant 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	5 18390	i3s aut.	184	5 14262	X2 sDrive20d aut.	190	5 12100	530i aut.	252	4 15650
			S4 TDI MH 4x4 aut.	347	5 20595	A6 Avant 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	5 21170	iX xDrive40	326	5 28749	X2 sDrive20d 4x4 aut.	190	5 12750	530e aut.	252	4 16609
			A4 Avant 35 TFSI MH	150	5 11864	A6 Avant 55 TFSI Hyb. 4x4 aut.	367	5 25060	iX xDrive50	523	5 34749	X2 xDrive25d 4x4 aut.	231	5 13572	540i aut.	340	4 17853
			A4 Avant 35 TFSI MH aut.	150	5 13821	A6 Avant 35 TDI MH aut.	163	5 16231	118i	140	5 8028	318i aut.	156	4 10258	S40i 4x4 aut.	340	4 18707
			A4 Avant 40 TFSI MH aut.	190	5 14381	A6 Avant 40 TDI MH aut.	204	5 17008	128ti	265	5 14379	320i aut.	184	4 12455	M550i 4x4 aut.	530	4 26804
			A4 Avant 40 g-tron aut.	170	5 14400	A6 Avant 40 TDI MH 4x4 aut.	204	5 18131	M135i 4x4 aut.	306	5 15388	330i aut.	258	4 12928	M5 4x4 aut.	600	4 35481
			A4 Avant 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	5 15108	A6 Avant 45 TDI MH 4x4 aut.	231	5 19260	116d	116	5 8439	330i 4x4 aut.	258	4 13717	518d aut.	150	4 13975
			RS4 Avant TFSI 4x4 aut.	450	5 26899	A6 Avant 50 TDI MH 4x4 aut.	286	5 20482	118d	150	5 9133	330e aut.	292	4 14707	520d aut.	190	4 14903
			A4 Avant 30 TDI MH aut.	136	5 13917	S6 Avant TDI MH 4x4 aut.	349	5 27171	120d aut.	190	5 10272	M340i 4x4 aut.	374	4 19392	530d aut.	190	4 15746
			A4 Avant 35 TDI MH aut.	163	5 14509	A6 allroad 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	5 22506	120d 4x4 aut.	190	5 10920	M3	480	4 27899	530d 4x4 aut.	265	4 17107
			A4 Avant 40 TDI aut.	190	5 15010	A6 allroad 45 TDI MH 4x4 aut.	231	5 20595	X1 sDrive18i	140	5 9097	M3 Competition aut.	510	4 29180	530d 4x4 aut.	265	4 17982
			A4 Avant 40 TDI 4x4 aut.	190	5 15971	A6 allroad 50 TDI MH 4x4 aut.	286	5 21817	X1 sDrive20i aut.	192	5 10893	316d aut.	122	4 10974	540d 4x4 aut.	320	4 19113
			A4 Avant 45 TDI 4x4 aut.	231	5 17802	A6 allroad 55 TDI MH 4x4 aut.	350	5 23663	X1 xDrive20i 4x4 aut.	192	5 11558	318d	150	4 10932	M550d 4x4 aut.	400	4 26526
			S4 Avant TDI MH 4x4 aut.	347	5 21351	e-tron 50 4x4 aut.	313	5 26071	X1 xDrive25e 4x4 aut.	220	5 13700	320d	190	4 11509	530i Touring aut.	252	5 16557
			A4 allroad 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	5 15904	e-tron 55 4x4 aut.	408	5 30650	X1 xDrive25i 4x4 aut.	231	5 13187	320d 4x4 aut.	190	4 13057	530i Touring 4x4 aut.	252	5 17406
			A4 allroad 40 TDI 4x4 aut.	190	5 15104	e-tron SB 50 4x4 aut.	313	5 26992	X1 sDrive16d	116	5 9584	M340d 4x4 aut.	340	4 19304	540i Touring 4x4 aut.	340	5 19614
			A4 allroad 45 TDI 4x4 aut.	231	5 17445	e-tron SB 55 4x4 aut.	408	5 31570	X1 sDrive18d 4x4	150	5 10031	318i aut.	156	5 10986	518d Touring aut.	150	5 15068
			A5 Coupe 40 TFSI MH aut.	190	2 13496	e-tron SB 45 4x4 aut.	408	5 31570	X1 sDrive20d aut.	190	5 11660	320i Touring aut.	184	5 12367	520d Touring aut.	190	5 15811
			A5 Coupe 45 TFSI MH aut.	245	2 16191	A7 SB 45 TFSI MH aut.	245	5 19744	X1 xDrive20d 4x4 aut.	190	5 12310	330i Touring aut.	258	5 13576	520d Touring 4x4 aut.	190	5 16654
			RS5 Coupe TFSI 4x4 aut.	450	2 28331	A7 SB 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	5 23426	X1 xDrive25d 4x4 aut.	231	5 13132	330i Touring 4x4 aut.	258	5 14365	530d Touring aut.	265	5 18015
			A5 Coupe 35 TDI MH aut.	163	2 14774	A7 SB 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	5 23426	218i Coupe	136	2 8984	M340i Touring 4x4 aut.	374	5 20040	530d Touring 4x4 aut.	265	5 18890
			A5 Coupe 40 TDI aut.	190	2 13891	RS7 SB TFSI MH 4x4 aut.	600	5 40017	220i Coupe aut.	184	2 10484	318i aut.	156	5 10986	540d Touring 4x4 aut.	320	4 20020
			A5 Coupe 40 TDI 4x4 aut.	190	2 15902	A7 SB 40 TDI MH aut.	204	5 19560	230i Coupe aut.	252	2 11765	320i Touring aut.	184	5 12367	M550d Touring 4x4 aut.	400	4 27433
			A5 Coupe 45 TDI 4x4 aut.	231	2 17646	A7 SB 50 TDI MH 4x4 aut.	204	5 20683	M240i Coupe aut.	340	2 14981	330i Touring aut.	258	5 13576	X5 xDrive40i 4x4 aut.	340	5 20722
			A5 Coupe 50 TDI 4x4 aut.	286	2 19209	A7 SB 45 TDI MH 4x4 aut.	231	5 22180	M240i Coupe 4x4 aut.	340	2 15643	330i Touring 4x4 aut.	258	5 14365	X5 xDrive45e 4x4 aut.	394	5 24111
			S5 Coupe TDI MH 4x4 aut.	347	2 22607	A7 SB 50 TDI MH 4x4 aut.	286	5 22957	218d Coupe	150	2 9784	M340d Touring 4x4 aut.	340	5 19952	X5 M50i 4x4 aut.	530	5 28643
			A5 SB 40 TFSI MH aut.	190	5 13496	S7 SB TDI MH 4x4 aut.	349	5 27377	220d Coupe	190	2 10534	X3 xDrive20i 4x4 aut.	184	5 13323	X5 M 4x4 aut.	600	5 37782
			A5 SB 45 TFSI MH aut.	245	5 17232	Q7 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	4 20796	220d Coupe 4x4 aut.	190	2 11834	X3 xDrive30i 4x4 aut.	252	5 15873	X5 xDrive25d 4x4 aut.	231	5 19109
			RS5 SB TFSI 4x4 aut.	450	5 28331	Q7 50 TDI MH 4x4 aut.	286	5 20798	218i Gran Coupe	140	5 8980	X3 xDrive30e 4x4 aut.	292	5 17507	X5 xDrive30d 4x4 aut.	265	5 20237
			A5 SB 35 TDI MH aut.	163	5 14774	SQ7 TDI 4x4 aut.	435	5 30822	M235i Gran Coupe 4x4 aut.	306	5 17200	X3 M40i 4x4 aut.	360	5 20800	X5 xDrive40d 4x4 aut.	340	5 22174
			A5 SB 40 TDI aut.	190	5 13891	A8 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	4 33023	216d Gran Coupe aut.	116	5 9950	X3 M 4x4 aut.	480	5 28390	X5 M50d 4x4 aut.	400	5 27879
			A5 SB 45 TDI 4x4 aut.	231	5 17646	A8L 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	4 35492	220d Gran Coupe aut.	190	5 11600	X3 sDrive18d aut.	150	5 13061	630i Gran Turismo aut.	258	5 18912
			A5 SB 50 TDI 4x4 aut.	286	5 19209	A8L 60 TFSI MH 4x4 aut.	460	4 37923	218i Cabrio	136	2 11033	X3 xDrive20d 4x4 aut.	190	5 14292	640i Gran Turismo aut.	340	5 20762
			S5 SB TDI MH 4x4 aut.	347	5 22607	A8L 60 TFSI MH 4x4 aut.	460	4 39592	220i Cabrio aut.	184	2 12583	X3 xDrive30d 4x4 aut.	265	5 16973	640i Gran Turismo 4x4 aut.	340	5 21612
			A5 Cabrio 40 TFSI MH aut.	190	2 15545	A8L 60 TDI MH 4x4 aut.	435	4 41192	230i Cabrio aut.	252	2 13615	X3 M40d 4x4 aut.	326	5 20780	620d Gran Turismo aut.	190	5 18162
			A5 Cabrio 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	2 18240	A8 50 TDI MH 4x4 aut.	286	4 30994	M240i Cabrio aut.	340	2 16181	iX3	286	5 22990	620d Gran Turismo 4x4 aut.	190	5 19012
			S5 Cabrio TFSI 4x4 aut.	354	2 24902	A8L 50 TDI MH 4x4 aut.	435	4 38123	216i Active Tourer	109	7 7467	420i Coupe aut.	184	2 13676	630d Gran Turismo aut.	265	5 20412
			A5 Cabrio 35 TDI MH aut.	163	2 15783	Q8 55 TFSI MH 4x4 aut.	340	5 25145	218i Active Tourer	140	5 7811	430i Coupe aut.	258	2 15259	630d Gran Turismo 4x4 aut.	265	5 21262
			A5 Cabrio 40 TDI aut.	190	2 15941	RS Q8 TFSI 4x4 aut.	600	5 44729	225i Active Tourer aut.	192	5 9398	M440i Coupe 4x4 aut.	374	2 20396	640d Gran Turismo 4x4 aut.	320	5 22512
			A5 Cabrio 40 TDI 4x4 aut.	190	2 16910	Q8 45 TDI MH 4x4 aut.	231	5 23487	225xe Active Tourer aut.	224	5 11307	M4	480	2 28349	X6 xDrive40i 4x4 aut.	340	5 29936
			A5 Cabrio 50 TDI 4x4 aut.	286	2 20216	Q8 50 TDI MH 4x4 aut.	286	5 24579	216d Active Tourer	116	5 8667	M4 Competition aut.	510	2 29630	X6 M50i 4x4 aut.	530	5 27272
			Q5 45 TFSI MH 4x4 aut.	245	5 16301	SQ8 TDI 4x4 aut.	435	5 35373	218d Active Tourer	150	5 9134	420d Coupe aut.	190	2 14489	X6 M 4x4 aut.	600	5 38691
			Q5 35 TDI MH aut.	163	5 13940	R8 V10 4x4 aut.	570	2 62981	218d Active Tourer 4x4 aut.	150	5 10371	420d Coupe 4x4 aut.	190	2 15250	X6 xDrive30d 4x4 aut.	265	5 22228
			Q5 35 TDI 4x4 aut.	150	5 12235	R8 V10 4x4 aut.	620	2 69392	220d Active Tourer aut.	190	5 10445	420i Gran Coupe	184	5 11522	X6 xDrive40d 4x4 aut.	340	5 24155
			Q3 35 TDI 4x4 aut.	150	5 13965	R8 Spyder V10 4x4 aut.	570	2 68284	220d Active Tourer 4x4 aut.	190	5 11022	420i Gran Coupe 4x4 aut.	184	5 13006	X6 M50d 4x4 aut.	400	5 28963
			Q3 40 TDI 4x4 aut.	190	5 14202	R8 Spyder V10 4x4 aut.	620	2 74569	216i Gran Tourer	109	7 7886	430i Gran Coupe aut.	252	5 13858	740i aut.	340	4 30097
			Q3 SB 35 TFSI	15													

	LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ezel)		LE	Ajko P (ez
--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	---------------	--	----	------------

	LE	Áltó Ft (ezer)
MAHINDRA		
<i>Mahindra Hungary</i>		
<i>2020 Budaörs, Budapest Nyugati útca</i>		
<i>Tel.: 06-20/228-8678</i>		
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	5 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>		
<i>Budapest XI., Infopark sétány 1.</i>		
<i>Tel.: 464-5000</i>		
Mazda2 1.5	90	5 5430
Mazda3 2.0 MH	122	5 7264
Mazda3 2.0 MH	150	5 8524
Mazda3 2.0 MH aut.	150	5 9274
Mazda3 2.0 MH	180	5 8314
Mazda3 2.0 MH aut.	180	5 9064
Mazda3 2.0 MH 4x4	180	5 9064
Mazda3 2.0 MH 4x4 aut.	180	5 10174
Mazda3 2.0 MH	122	4 7264
Mazda3 2.0 MH	150	4 8524
Mazda3 2.0 MH aut.	150	4 9274
Mazda3 2.0 MH	180	4 8314
Mazda3 2.0 MH aut.	180	4 9064
CX-3 2.0	121	5 6439
CX-3 2.0 aut.	121	5 8219
CX-30 2.0 MH	122	5 7674
CX-30 2.0 MH 4x4	150	5 10554
CX-30 2.0 MH 4x4 aut.	150	5 11304
CX-30 2.0 MH	180	5 8664
CX-30 2.0 MH aut.	180	5 10834
CX-30 2.0 MH 4x4	180	5 11164
CX-30 2.0 MH 4x4 aut.	180	5 11844
CX-30 1.8 CD	116	5 10114
CX-30 1.8 CD aut.	116	5 10864
MX-30 EV	143	5 10990
MX-5 1.5	132	2 8451
MX-5 2.0	184	2 10779
MX-5 RF 1.5	132	2 10426
MX-5 RF 2.0	184	2 11564
CX-5 2.0	165	5 8820
CX-5 2.0 4x4	165	5 10030
CX-5 2.0 4x4 aut.	165	5 11890
CX-5 2.5 4x4 aut.	194	5 12070
CX-5 2.2 CD	150	5 10330
CX-5 2.2 CD 4x4	150	5 10880
CX-5 2.2 CD 4x4 aut.	150	5 12600
CX-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>		
<i>Budapest XIII., Váci út 96-98.</i>		
<i>Tel.: 887-7000</i>		
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

	LE	Áltó Ft (ezer)
A 200 d aut.	150	5 10696
A 220 d aut.	190	5 12541
A 220 d 4x4 aut.	190	5 13284
A 180	136	4 8836
A 200	163	4 9860
A 220 4x4	190	4 12444
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 200 d 4x4 aut.	150	5 13095
CLA SB 220 d aut.	190	5 13304
CLA SB 220 d 4x4 aut.	190	5 14019
GLA 200	163	5 11482
GLA 250	224	5 13583
GLA 250 4x4	224	5 14327
GLA 35 AMG 4x4 aut.	306	5 17346
GLA 180 d	116	5 11578
GLA 200 d	150	5 12098
GLA 200 d 4x4	150	5 13224
GLA 220 d	190	5 13533
GLA 220 d 4x4	190	5 14277
B 160	109	5 8427
B 180	136	5 8876
B 200	163	5 9361
B 220 4x4	190	5 12088
B 250	224	5 12338
B 250 4x4	224	5 13140
B 250 e	262	5 12758
B 180 d	116	5 9464
B 200 d aut.	150	5 10829
B 200 d 4x4 aut.	150	5 12542
B 220 d aut.	190	5 12982
B 220 d 4x4 aut.	190	5 13725
GLB 180 aut.	136	5 11629
GLB 200 aut.	163	5 12282
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

	LE	Áltó Ft (ezer)
C 63 S AMG aut.	510	4 29918
C 180 d	122	4 11431
C 200 d	160	4 11658
C 220 d aut.	194	4 12968
C 220 d 4x4 aut.	194	4 13654
C 300 d aut.	245	4 14910
C 300 d 4x4 aut.	245	4 15627
C 300 de	316	4 15845
C 180	156	5 11611
C 180 aut.	156	5 12438
C 200	198	5 13163
C 200 4x4	198	5 13870
C 300	272	5 14650
C 300 4x4	272	5 15529
C 300 e	333	5 15562
C 400 4x4 aut.	333	5 17974
C 43 AMG 4x4 aut.	390	5 20304
C 63 AMG aut.	476	5 27453
C 63 S AMG aut.	510	5 30520
C 180 d	122	5 11932
C 200 d	160	5 12167
C 220 d aut.	194	5 13410
C 220 d 4x4 aut.	194	5 14091
C 300 d aut.	245	5 15361
C 300 d 4x4 aut.	245	5 16073
C 300 de	316	5 16346
C 180 Coupe	156	2 12867
C 200 Coupe	198	2 13761
C 200 Coupe 4x4	198	2 14597
C 300 Coupe	272	2 15075
C 300 Coupe 4x4	272	2 15947
C 400 Coupe 4x4 aut.	333	2 17943
C 43 AMG Coupe 4x4 aut.	390	2 21398
C 63 AMG Coupe aut.	476	2 28386
C 63 S AMG Coupe aut.	510	2 31200
C 220 d Coupe	194	2 13939
C 220 d Coupe 4x4	194	2 14775
C 300 d Coupe aut.	245	2 15523
C 300 d Coupe 4x4 aut.	245	2 16359
C 180 Cabrio	156	2 15167
C 200 Cabrio	198	2 16060
C 200 Cabrio 4x4	198	2 16895
C 300 Cabrio	272	2 17372
C 300 Cabrio 4x4	272	2 18244
C 400 Cabrio 4x4 aut.	333	2 20241
C 43 AMG Cabrio 4x4 aut.	390	2 23902
C 63 AMG Cabrio aut.	476	2 30576
C 63 S AMG Cabrio aut.	510	2 33370
C 220 d Cabrio	194	2 16415
C 220 d Cabrio 4x4	194	2 17250
C 300 d Cabrio aut.	245	2 18000
GLC 200 4x4 aut.	211	5 14620
GLC 300 4x4 aut.	272	5 16829
GLC 300 e 4x4 aut.	333	5 17039
GLC 43 AMG 4x4 aut.	390	5 21873
GLC 63 S AMG 4x4 aut.	510	5 33472
GLC 200 d 4x4 aut.	163	5 15157
GLC 220 d 4x4 aut.	194	5 15748
GLC 300 d 4x4 aut.	245	5 16533
GLC 300 de 4x4 aut.	316	5 17750
GLC 400 d 4x4 aut.	330	5 19454
GLC 200 Coupe 4x4 aut.	211	5 16250
GLC 300 Coupe 4x4 aut.	272	5 18459
GLC 300 e Coupe 4x4 aut.	333	5 18544
GLC 43 AMG Coupe 4x4 aut.	390	5 23541
GLC 63 S Coupe AMG 4x4 aut.	510	5 35217
GLA 200 d Coupe 4x4 aut.	163	5 16661
GLC 220 d Coupe 4x4 aut.	194	5 17252
GLC 300 d Coupe 4x4 aut.	245	5 18254
GLC 300 de Coupe 4x4 aut.	316	5 19201
GLC 400 d Coupe 4x4 aut.	330	5 21427
EQC 400 4x4 aut.	408	5 26370
E 200 aut.	211	4 16771

	LE	Áltó Ft (ezer)
E 200 4x4 aut.	211	4 17764
E 300 aut.	272	4 19896
E 300 e 4x4 aut.	333	4 21375
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 d 4x4 aut.	316	4 21264
E 300 de 4x4 aut.	316	4 22259
E 400 d 4x4 aut.	330	4 24119
E 200 aut.	211	5 18046
E 200 4x4 aut.	211	5 19259
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 400 d 4x4 aut.	316	5 23116
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

	LE	Áltó Ft (ezer)
S 580 4x4 aut.	523	4 44308
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

Az orosz újautó piac az ország méreteihez képest nagyon kicsi, az eladások messze elmaradnak a németországiaktól

Az orosz-ukrán háború hatása az autóiparra

Újabb rúgás?

AZ UKRAJNAI OROSZ HÁBORÚ EGYRE KOMOLYABBAN KIHAT AZ AUTÓIPARRA IS, NEM CSAK EURÓPÁBAN, VILÁGSZERTE. TÖBB GYÁRTÓ ÚGY REAGÁLT, HOGY LEÁLLÍTOTTA AZ ÉRTÉKESÍTÉSÉT ÉS ESETLEG A TERMELÉSÉT IS OROSZORSZÁGBAN, DE SOKAN AZZAL KÜZDENEK, HOGY NEM JÖNNEK AZ ALKATRÉSZEK UKRAJNÁBÓL.

Oroszországban 34 nagy autóipari üzem működik, ezek közül sokan külföldi márkák autóit, és azok alkatrészeit gyártják. Már több is bejelentette, hogy szünetelteti a termelést. Így tett például a Volkswagen csoport Moszkva melletti, kalugai üzemében, ahol 4000-en dolgoznak és Polót, Tiguant, Skoda Rapidot, Audi Q7-est és Q8-ast szerelnek össze, zömében az orosz piacra. Ugyanígy leállt a cég Gaz által Nyizsnyij Novgorodban működtetett bérnyújtó bázisa is, ott VW Taos, Skoda Kodiaq, Karoq és Octavia készült. A konszern azt is közölte – bár egyelőre nem tudni, hogy ez pontosan mit is jelent –, „a termelés leállítása idejére rövidtávú munkavégzési kedvezményt” kínál a dolgozóknak. A legnagyobb külföldi, európai gyártó Oroszországban a Renault csoport, és egyben az Avtovaz tulajdonosaként a Lada anyavállalata is. Az Európai Vállalkozások Szövetségének (Association of European Businesses, AEB) adatai szerint a Lada 2021-ben 22%-os piaci részesedéssel továbbra is

Oroszország legnépszerűbb márkája volt. Az Avtovaz tavaly 2,8 milliárd eurót hozott a Renault-nak, ami a cég teljes bevételének 6,2%-át tette ki. A konszern már korábban bezárta moszkvai gyárát (itt az Arkana és a Captur készült a helyi

piacra) ellátási problémák miatt. Aztán a háború kezdete óta az Avtovaz előbb szüneteltette, majd újraindította a Ladák és a Renault-k gyártását hatalmas togliatti üzemében is, de a harcok, és a velük járó szankciók helyett inkább a chiphiányt okolta. A Stellantis évi 125 000 autó előállítására képes üzemében, ahol Peugeot Expert, Opel Vivaro és Citroën Jumpy készül, 2021-ben megduplázódott a termelés, a cégcsoport teljes oroszországi értékesítése így 65%-kal nőtt. Az év elején még tervben volt, hogy ebből a gyárból megkezdik az exportot is, de ez egyelőre biztosan nem lesz így. A BMW 1999 óta szerel össze motorokat Kalinyingrádban,

a helyi Avtotorral közösen, most itt is leállt a termelés. A Ford 2001-ben épített üzemét Szentpétervár közelében, de már 2019-ben úgy döntött kivonul Oroszországból, és nem tart fenn hivatalos értékesítési hálózatot sem, csak könnyű hasznajárművekkel van jelen, egy helyi vállalkozáson keresztül.

Oroszországot egykor Európa legígéretesebb autópiacaként ünnevelték, ahol majd az eladások megelőzik a németországiakat, de a 2008-as évi 3 milliós értékesítési rekordot később nem sikerült megismételni, jelentős részben a Krímfélsziget 2014-es orosz annektálását követő szankciók miatt. Az AEB adatai szerint 2021-ben Orosz-



A Renault Moszkva melletti üze­me 2005-ben indult, a hábo­rúig Renault, és Nissan modelleket is gyártott, de az éves darabszám nem érte el a 100 000-et

országban mindössze 1 666 780 új autót vásároltak, ami alig több a francia piacnál (1,66 millió) és az Egyesült Királyságnál (1,65 millió). Németországban a 10%-os visszaesés után is 2,6 millió volt a tavalyi eladás. Oroszországban a kedvező árú szedánok és ferdehátúak a legkeresettebbek, és a drága modellek piaca is erős. Ahogy a gyártást, az oroszországi értékesítést is befagyasztották a márkák, elsőként a Volvo, és a Volkswagen, majd a Honda, és szinte az összes többi külföldi gyártó. Az eladások részben azért álltak le, mert a háborús helyzetben szinte lehetetlen az autókat Oroszországba szállítani, és a banki szankciók miatt kifizetni sem egyszerű most azokat. Az Audi úgy nyilatkozott, hogy a már levámozt autót még kiszállítja a vevőknek. A vállalatokon óriási a nyomás, nehogy úgy tűnjön, barátoknak az agressziorral, így a szállítványok befagyasztása valószínűleg addig tart, amíg mindenki meg nem nyugszik, és elcsendesednek a fegyverek. Az már most jól látszik, hogy a szankciókon a kínai márkák nyerhetnek a legnagyobbat, hiszen orosz eladásaiuk eleve feljövőben vannak (2011: 25 000 db, 2021: 100 000 db), idén januárban pedig két kínai márka a Chery, és a Great Wall Motors tulajdonában lévő Haval is bekerült legjobb tízbe. Csak összehasonlításképpen, összesen 350 714 Ladát adtak el 2021-ben Oroszországban. Az Európán kívüli gyártókra is hat a háború, de ők elsősorban az alkatrészhiány miatt léptek. Az orosz piacon népszerű, tavaly ott összesen 318 ezer autót értékesítő Hyundai-Kia például bejelentette, hogy a Szentpétervári gyár leállításának „semmi köze Oroszországhoz és Ukrajnához”, ugyanakkor valószínűleg az alkatrészhiány és a nehézkes pénzügyi műveletek okozták, hogy leállították a szállításokat az ország márkakereskedéseibe is. A Toyota szintén ideiglenesen felfüggesztette a termelést az üzemait ért kibertámadás következtében, ami valószínűleg összefügg azzal, hogy a japán kormány csatlakozott a nyugathoz az Oroszország elleni szankciókban. Kínával kapcsolatban a szakértők megjegyzik, hogy a szolidaritási „akcióban” ők is leállíthatják az ellátási láncokat, de mivel ez nekik is árt,

A Ladánál már a szankciók előtt is állt a gyártás, a chiphány miatt



Az egymilliós Odessza kikötője egészen a közelmúltig az ukrán export fontos kapuja volt



A Volkswagen is leállította a termelést 4000 főt foglalkoztató üzemében, Oroszországban, Kaluga városában

ennek hosszú távú valószínűsége kicsi. Ukrajna, bár 44 millió ország (Oroszország: 144 millió), autópia- ca kicsi: tavaly mindössze 103 245 új autó talált itt gazdára, miközben Magyarországon 121 920. Beszállítóként és alapanyagforrásként azonban jelentős szerepet játszik az európai autópiacon, többek között kábelkötegek beszállítójaként. A német Leoni kábelgyártónak két üze- me is működik, és mintegy 7000 embert foglalkoztat, de a japán Jazaki is gyártott ott. A háború okozta zavarok már egész Európában érezhetők, az alkatrészhiány miatt több márkának is szüneteltetnie kell a termelést. A kilátások nehezen megítélhetők, mert sok függ a háború kimenetelétől. „A rendkívül változó helyzet miatt nehéz megbízható előrejel-

zést adni, de egy dolog világos: Németországban további fennakadások lesznek a járműgyártásban” – közölte a német autógyártók szövetsége a VDA. A Porsche rögtön március első napjaiban leállította a Macan és a Panamera gyártását Németországban, és a BMW is közölte, hogy szünetelteti az összeszerelést, lapzártáig meg nem nevezett európai üzemében. A Volkswagen úgy nyilatkozott, hogy a március közepétől le kell állítania a wolfsburgi gyárat, és a Mercedes is kénytelen csökkenteni európai üzemének termelési szintjét.

A kábeleken kívül az autógyártók számára kulcsfontosságú az Ukrajnából érkező neongáz (a világ termelésének 70%-a ukrán), amit az amúgy is hiánycikknek számító chippek előállításához használnak, és a katalizátorokhoz szükséges palládium is. Ukrajna a villanyautók akkumulátoraiban felhasznált nikkelért fontos forrása (a világon a

harmadik legnagyobb), és alumíniumtermelése is fontos. Konkrét és súlyos hatással lehet mindez a koreai gazdaságra is, mivel a Korea Herald szerint az ország a kripton 30,7, a neon 23 és a xenon 17,8%-át Ukrajnából szerzi be, és a SsangYong is importál ukrán nyersanyagokat, például alumíniumot. A koreai autógyártók szövetsége 2022-re 29%-os termelésesökkenést prognosztizál csak az orosz-ukrán háború miatt. A nikkel és palládium exportjában Oroszország is erős, az utóbbi globális forrásainak 40%-a tőle származik.

A J.D. Power és az LMC Automotive elemzői 85,8 millió darabra rontották a 2022-es globális könnyűgépjármű-gyártásról (személyautók és könnyű haszonjárművek együtt) szóló becslésüket, ez 400 000-es csökkenés. A globális értékesítés azonban összességében még így is 5%-kal nőhet majd.

A háború az amúgy is magas autópiacon további emelkedését hozhatja, az autósokat mégis közvetlenebbül érinti az üzemanyagok árának emelkedése, amely az orosz támadás hatására megugró olajárak miatt új csúcspontot hozott Európa nagy részén. Eddig az EU nem lépett fel az orosz olaj vásárlása ellen, de egyre nagyobb a nyomás. Ez persze mindenkinek fájna, főleg, hogy az EU 27%-ban Oroszországból szerzi be a kőolajat (Irak 9,0%, Nigéria 7,9%, Szaúd-Arábia 7,7%). Magyarországon az autósok egyelőre ebből nem sokat éreznek az üzemanyagárstop miatt, de a Transport and Environment, európai zöld aktivista szövetség már felszólította a benzinkutakat, hogy tegyék közzé, az általuk értékesített üzemanyagok milyen arányban származnak Oroszországból, mondván „az autósok megérdemlik”, hogy tudják, a kút, ahol vásárolnak, milyen mértékben „finanszírozza Putyin Ukrajna elleni háborúját”.

FL



Használtimport az EU-ból

Drágaságom!

A H sorozat a tavaly behozott Astra mennyiség felét tette ki, az importautók túlnyomó többsége benzinmotoros volt



BÁR A SZABÁLYOK NEM VÁLTOZTAK, AZ UTÓBBI IDŐBEN MÁR NEM FELTÉTLENÜL ÉRI MEG KÜLFÖLDRE INDULNI HASZNÁLTAUTÓÉRT. SZÁMOLTUNK.

A hogy az új autók ára emelkedik, úgy drágulnak a használtak. Ilyenkor sokunkban felmerülhet a gondolat, lehet, hogy külföldről behozva jobban járunk. Ez már régen nincs így, most pedig különösen nem: az ingadozó forintárfolyam elfedi a korábbi árelőnyöket, amelyek főként abból adódtak, hogy ott legalább jobb minőségben találhattunk meg egy-egy autót. Ráadásul az elszálló üzemanyagárak nem teszik olcsóbbá a vásárlási-szállítási folyamatot sem. Lehet, hogy egy-egy autó értékéhez képest ez elhanyagolható ha „lábon” hozzuk haza, de a trélezési költségek is megugrottak a március elején egy hét alatt 30-35% megemelkedett üzemanyagárak miatt. Az ár a korábbi 120-130 Ft/km-ről azonnal 150-re nőtt, de csak

A LEGNÉPSZERŰBB HASZNÁLT IMPORT-MODELLEK (2021)

1.	Opel Astra
2.	Ford Focus
3.	Volkswagen Golf
4.	Volkswagen Passat
5.	Kia Ceed
6.	Opel Corsa
7.	Hyundai i30
8.	Opel Meriva
9.	Audi A4
10.	Toyota Yaris
11.	Ford Fiesta
12.	BMW 3
13.	Honda Civic
14.	Toyota Auris
15.	Skoda Octavia
16.	BMW i3
17.	Toyota Prius
18.	Audi A6
19.	Opel Zafira
20.	Ford Mondeo

akkor ha a vevőnek van rá néhány hete, hogy „gyűjtőfuvarban” hozták el az autóját. Az egyedi szállítás már 200-250 Ft/km-be kerül. A régi nehézségek is tovább élnek: az egyik, hogy a jó ajánlatok nem csak ráknak várnak. Ha le is csapunk rájuk, ki tudja, hogy mire odaérünk, megvannak-e még. A vásárlás utáni reklamáció sem könnyű innen, a távolból, ráadásul ma nagyon sok idő mire sikerül vizsgaidőpontot szerezni Magyarországon. A régebbi autóknál az is gyakran előfordul, hogy a közlekedési hatóság rossz-

szabb környezetvédelmi kategóriába sorolja őket, mint azt mi a kocsikora alapján gondolnánk. Tipikus példái ennek a kétezres évek elején gyártott, Németországban D3-as besorolásúként futó modellek: mi Euro 3-asnak hisszük őket, a hatóság pedig Euro 2-esnek, és már drágul is az import. Tavaly a Datahouse szerint 132 205 külföldről behozott autót regisztráltak Magyarországon. Nagyrészt keres-

kedők importálták őket, a már tavaly sem stabil forint elvette a magánzók kedvét, és a koronavírus harmadik és negyedik hulláma is lohasztotta a kedvet, így a toplista is átalakult kissé. Bár változatlanul a német márkákat keresik a vásárlók, a korábbi kedvenc, a BMW (főleg a 3-as sorozattal) kiesett az első 10-ből. Az Astra 4561 darabos értékét tovább elemezve kiderül, hogy a 2004 és 2009 között gyár-

A korábban nagyon népszerű 3-as BMW 2021-ben már nem fért bele az első 10-be a hazai használtautó behozatali toplistán



A Ford Mondeo a tavalyi év 20. importslágere volt



tott H generáció a legnépszerűbb (az összes behozott Astra felét teszi ki), majd a J (2009–2015) jön egyharmados részaránnyal, a 2022-ig gyártott K modell szele- te pedig csak 9%. Akkor vegyünk egy J generációs Astrát: 2011-ből sokat találni. Kiválasztottunk egyet itthon, 1,4 l-es turbós benzinmo- torral (140 LE), 125 000 km-rel, és légkondival 2 800 000 forint- ba került. Ettől az összegtől kicsit meg is ijedtünk, úgyhogy szétnéz- tünk Németországban. Ott sokkal nagyobb a merítés, nagyon hasonló paraméterekkel Budapesttől 950 km-re találtunk egy autót egy keres- kedőnél 8800 eurót kértek érte. Ez az átlagos német ára ma ennek a modellnek. Számoljunk kicsit; most, március közepén 380 forint

egy euró, így összegezzük a költsé- geket. Ha a saját lábán hozzuk be, az 2,1 euró/l-es német benzinár és 6 l/100 km-es fogyasztás mellett, osztrák és magyar pályamatricával nagyjából 60 000 forintba kerül. De valahogy oda el is kell jutni. Ha egy másik autóval megyünk az ár közel háromszorosa (egy út oda, kettő visz- sza, egyszer számítva a kísérőautó matricáit). Ha fapados repülőjárat- tal megyünk, nehezebben tudunk lecsapni egy-egy jó ajánlatra, plusz a reptérről is el kell jutnunk valahogy az eladóhoz. Ha pedig mégsem tetszik az autó, kevésbé vagyunk rugalmasak az újabb lehe- tőségek felé. Tehát legyen az autós változat, azaz a kiindulási alapköltsé- g 170 000 forint. 1000 km-re lévő autót egy „levegővel” haza-

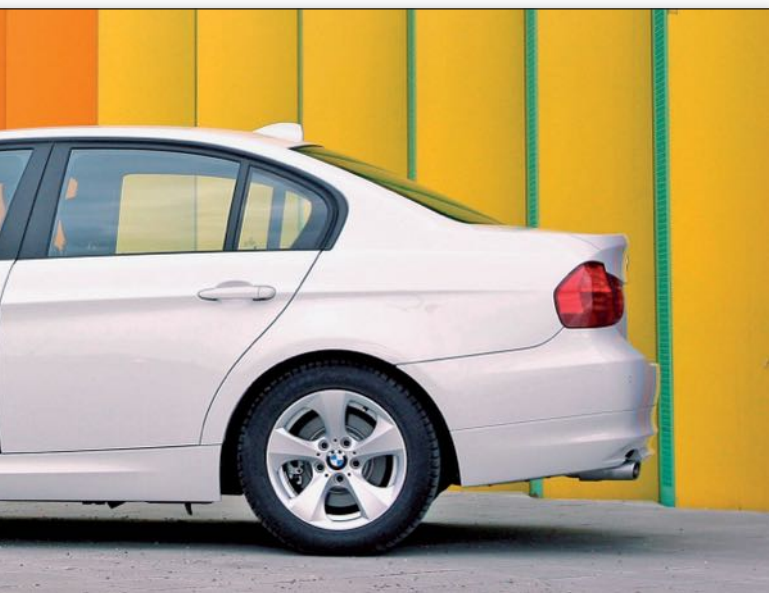
hozni felelőtlenség, így egy éjsza- ka szállással is érdemes kalkulálni, ami alapesetben is 25 000 forintos költség. Olyanokat nem számol- tunk bele, hogy étkezés útközben, mert enni itthon is szoktunk, tehát a szállást is hozzáadva már 195 ezer forintnál tartunk. Ezzel már szinte a trélezés áráig jutottunk, bár tény, hogy sokkal jobb egy-egy autót valóban megnézni, mint az internetre feltöltött fotók alapján dönteni. Ha mindent összeadunk a végösszeg nagyjából 3 750 000 forintra jön ki, ami körülbelül 950 ezerrel több az itthon kiszemelt példány áránál. Ez ráadásul csak arra az esetre érvényes, ha van az autónak német műszakija. Ha nincs akkor jóval bonyolultabb a dolog. Ha végre sikerül beférnünk egy magyar vizsgára, ott több lehe- tőségünk is van. Érvényes külföldi műszakival honosíthatjuk az autót 8000 forintért, vagy le is vizsgáztat- hatjuk két évre 16 290-ért. Ebből az következik, ha nincs legalább egy éves érvényes műszakink, érde- mesebb a vizsgáztatást választani. Ha egyáltalán nincs kinti műs- zaki, akkor a vizsgaköltség 39 090 forint, és ebben benne van a szár- mazás ellenőrzés hatósági díja is. A teljesítményalapú vagyonszerzési illeték további 56 650 forint, míg a köbcentre árazott eredetiség- vizsgálatért 17 000-et kérnek. A rendszámért 8500, a forgalmiért és a törzskönyvért pedig 6-6000 forintot kell kifizetni. Mivel az autó Euro5-ös, a regisztrációs adója 13 488 forint. Nyilván, Ausztriában is lehet jó autókat találni, így az

útiköltségen sokat spórolhatunk. Viszont az exportrendszer – mert az is kell (a biztosítás pedig erősen ajánlott) – a szomszédunkban drá- gább, mint Németországban. Ez további 250-400 eurós tétel jármű- től, régiótól és időtartamtól függő- en. A legnépszerűbb H Astra (1,6 l-es benzines, 116 LE-s, 2009-ből, 230 000 km-rel) 1 300 000 forintért már megtalálható Magyarországon is, és körülbelül ugyanez az ár érvényes egy hasonló korú Ford Focusra. Németországban 4500 euróért találni hasonlót, nagy át- lagban 2 050 000 forint, mire itt- hon beleülünk.

Az effajta összehasonlítás abból a szempontból is hasznos, hogy ha van egy adott összegünk a vásár- lásra és mindenképpen külföldről szeretnénk az autót behozni, egy jelentős részt mindenképpen tart- sunk vissza a nem műszaki költsé- gekre. Az is kirajzolódik, hogy a gyenge forintárfolyam nagyon nem kedvez a behozatalnak, mert az itt- honi használtárak kevésbé érzéke- nyek az árfolyam ingadozására.

Fontos kérdés még a forgalmi- adó befizetése. Ezzel kapcsolatban azt kell tudni, hogy valahol meg kell fizetni: tehát vagy külföldön (az EU-ban) nem igényeljük visz- sza, vagy itthon befizetjük. (Sokan itthoni halasztott import-áfa befi- zetéssel trükköztek: kint visszaigé- nyelték, itthon pedig nem fizették be.) A világrekorder magyar 27%- os áfához képest bárhol jobban járunk, ha nem igényeljük vissza az EU-ban.

FL





A 34 tesztelt abroncs közül egyik sem kapott kiváló minősítést most sem

ADAC nyárigumi-teszt 2022

A pénz nem beszél

A JÓ NYÁRI GUMINAK NEDVES ÉS SZÁRAZ ÚTON IS JÓL KELL TAPADNIA, RÁADÁSUL A LEHETŐ LEGGAZDASÁGOSABBNAK KELL LENNIE. 34 MODELLT TESZTELTE MOST AZ ADAC KÉT MÉRETBEN.

Nem minden prémium márka győzte meg a legnagyobb német autókлуб tesztelőit. 185/65 R15-ös gumikat vizsgáltak a H sebességsztályban (210 km/h), és V indexű (240 km/h) 215/60 R16-osokat. A jó nyári abroncsnak könnyen irányíthatónak kell lennie száraz úton, jól kell tapadnia nedves körülmények között, és a lehető legcsendesebben kell gurulnia. Ha takarékos és tartós is, annál jobb, és ezzel össze is foglaltuk a teszt fő kritériumait (részletekben lásd a keretben). Az ADAC már közel 50 éve keresi az adott időszak legjobbait úgy, hogy tükrözi a valós vásárlói magatartást, vagyis annak megfelelően válogatja ki a márkákat. Ez idén így néz ki: prémium (60%), olcsóbb (30%), és olcsó abroncsok (10%).

A 15 colosok tesztjében a Goodyear, a Bridgestone, a Michelin, a Pirelli és a Dunlop mellett most a szingapúri székhelyű Giti is beke-

rült az élcsoportba a GitiSynergy H2-vel. A cég a világ gumiabroncs-gyártói között a 13. helyen áll, és Hannoverben fejleszti európai piacra szánt termékeit. A Conti EcoContact 6 remekül teljesített fogyasztásban és kopásban is, a nedves úton mutatott gyengeségek miatt azonban csak „megfelelő” minősítést kapott. Erre az abroncsra – mint az összes többi „megfelelő” minősítésűre – is érvényes, hogy együtt kell élni az egyéni gyengeségeivel; ha ez sikerül,

akkor a tesztteredmények alapján elég nagy a választék. Egyébként évek óta nincs kiváló abroncs az ADAC tesztjein. A 16 alany egyike sem mutatott komoly gyengeségeket száraz és nedves viselkedésben, zajban, fogyasztásban, és kopásban sem. Hat modellt különösen ajánlhatónak („jó”), tíz másikat pedig ajánlhatónak („megfelelő”) minősítettek. A hat „jó” közül a Goodyear EfficientGrip Performance 2 különösen ajánlott a sokat autózóknak, mert a tesztben a legmaga-

A módszer

Az ADAC, legtöbbször az osztrák autókлубbal (ÖAMTC) közösen évente háromszor tesztel abroncsokat (nyári, téli, és négyévszakos). Tesztenként két méretben vizsgálják a legnépszerűbb és legjelentősebb gyártók friss (mintázatú) gumijait. Inkognitóban vásárolnak, hogy ezzel is elkerüljék az esetleges manipulációt, ráadásul minden típusból többet vesznek, ezeket szintén tesztelik, hogy kiderüljön a minőségingadozás, ha van. Minden egyes példányt bekoptatnak: 300 km-t mennek velük, közel azonos körülmények között, mert a friss abroncsok nem hozzák a maximális teljesítményüket. Száraz és nedves körülmények között egyaránt kipróbálják az összes gumit, általában szélsőséges terhelésnek kitéve azokat: vészfékezés 100 km/h-ról, kanyarstabilitás, vízenfutás. Méri a zajt, a kopást (ez utóbbit 15 ezer kilométernyi közúti tesztel), továbbá 2 km-es pályán a fogyasztást, ahol folyamatosan 100 km/h-val futnak az autók. Több mérésből átlagolnak, és a tesztpilótákat is rendszeresen cserélik, a végeredményt pedig súlyozzák: tapadás nedves aszfalton (40%), tapadás száraz aszfalton, és kopás (20-20%), fogyasztás, zaj és komfort (10-10%). A táblázatok osztályzatait a németországi iskolai hagyomány szerint kell értelmezni, vagyis az egyes a legjobb, az ötös pedig a leggyengébb.

sabb futásteljesítményt mutatta. A Bridgestone Turanza T005 és a Pirelli Cinturato P1 Verde viszont elsősorban jó száraz és nedves teljesítménye, és a még mindig jó kopási tulajdonságai miatt érdemel figyelmet. A Michelin Primacy 4 kiegyensúlyozottan szerepelt, miközben egyik fő kritériumban sem érte el a legmagasabb pontszámot, mégis jó száraz, nedves és kopási tulajdonságokat mutat. A Dunlop Sport BlueResponse és a Giti GitiSynergy H2 jó minősítést kapott nedves és száraz úton, és tartósságból is, ami még mindig elég volt a „jó” összpontszámhoz. A tíz „megfelelő” gumi közül négyben, a Laufennben, a Contiban, a Firestone-ban és a Semperitben közös, hogy jók szárazon, de nedves felületen mutatott enyhe gyengeségeik miatt végül lejjebb csúsztak. A legtöbb ilyen abroncs prémiumgyártók olcsóbb terméke: a Laufenn a Hankook, a Firestone a Bridgestone, a Semperit pedig a Continental márkája. Egyedül a Continental EcoContact 6 a prémium modell ebben a vízen kissé gyenge csoportban. Ugyanakkor ez az egyetlen a tesztben, amely mind környezetvédelmi, mind pedig gazdaságossági szempontokból nagyon jó minősítést ért el. A BFGoodrich Advantage (a Michelin diszkontmárcája) gyengeségeket mutatott száraz és nedves úton, ami végül az összpontszám leminősítéséhez is vezetett. A Falken Sincera SN110 Ecorun és a Vredestein Ultrac (az Apollo Tyres márkája) viszont „megfelelő” minősítést kapott az általános pontszámában, éppen kopási viselkedése miatt. Az Ultrac különösen száraz és nedves úton nyújtott teljesítménye alapján jól teljesít, ezért a nem sokat autózók elgondolkodhatnak rajta. A fennmaradó három gumi közül a Fulda (Goodyear), magas futásteljesítményével emelkedik ki, míg a szlovák Matador (Continental) nagyon gyengén teljesített száraz pályán.

A másik méretkategóriában 18 modell tesztelték, az ADAC ötnek adott „jót” tizenkettőnek „megfelelőt” és egynek „elégségest”. Az öt „jó” (Continental PremiumContact 6, Michelin Primacy 4, Bridgestone Turanza T005, Dunlop Sport BlueResponse, Toyo Proxes Comfort) egyik fő kritériumban sem mutatott gyengeséget, és kiegyensúlyozottságukkal is szereztek pontokat. Az élvonalból a Michelin és a Bridgestone különösen meggyőző

MÉRET: 185/65 R15

Gyártó/Modell	Ár (euró)	ADAC értékelés	Száraz	Nedves	Zaj/Komfort	Fogyasztás	Kopás
Súlyozás (%)		100	20	40	10	10	20
Goodyear EfficientGrip Performance 2	98	2,0	2,3	2,0	3,2	2,2	1,0
Bridgestone Turanza T005	94	2,1	1,8	1,7	3,3	1,9	2,5
Michelin Primacy 4	107	2,1	1,8	2,0	2,9	2,1	2,0
Pirelli Cinturato P1 Verde	90	2,3	1,6	2,3	3,2	2,1	2,5
Dunlop Sport BluResponse	97	2,5	2,0	2,5	3,0	2,3	2,5
Giti GitiSynergy H2	92	2,5	2,4	2,3	3,2	2,4	2,5
Laufenn LK41+ Fit EQ+	64	2,6	2,4	2,6*	3,0	1,8	2,5
Continental EcoContact 6	99	2,8	2,5	2,8*	2,9	1,2	1,5
Firestone Roadhawk	74	2,8	2,2	2,8*	3,7	2,4	2,0
BF Goodrich Advantage	84	3,0	2,9	3,0*	3,2	2,1	2,5
Falken Sincera SN110	77	3,0	1,9	2,6	2,7	1,7	3,0*
Semperit Speed-Life 3	80	3,0	2,4	3,0*	2,9	1,9	2,0
Vredestein Ultrac	78	3,0	1,8	2,1	3,0	2,5	3,0*
Fulda Eco Control HP2	76	3,1	2,7	3,1*	3,2	2,2	1,0
Cooper CS7	76	3,2	3,2	3,2*	3,0	1,9	3,0
Matador MP47 Hectorra 3	76	3,3	3,3*	2,7	2,8	2,0	2,5

* az általános osztályzat leértékelését eredményezi

MÉRET: 215/60 R16

Gyártó/Modell	Ár (euró)	ADAC értékelés	Száraz	Nedves	Zaj/Komfort	Fogyasztás	Kopás
Súlyozás (%)		100	20	40	10	10	20
Continental PremiumContact 6	163	2,1	1,9	2,1	2,6	1,9	1,9
Michelin Primacy 4	168	2,1	1,7	2,5	2,8	1,4	1,4
Bridgestone Turanza T005	149	2,2	1,8	2,4	2,9	1,6	1,6
Dunlop Sport BluResponse	152	2,4	2,1	2,3	2,8	2,1	2,1
Toyo Proxes Comfort	114	2,5	2,5	2,4	2,4	2,5	2,5
Nokian Wetproof	126	2,6	2,2	2,1	2,7	2,6*	2,6*
Debica Presto HP2	103	2,7	2,1	2,7*	2,9	2,2	2,2
Hankook Ventus Prime 3 K125	123	2,7	2,5	2,7*	2,6	1,8	1,8
Kumho ES31 Ecowing	105	2,8	1,5	2,7*	2,8	1,9	1,9
Kleber Dynaxer HP4	125	2,9	2,1	2,8*	2,9	2,0	2,0
Firestone Roadhawk	117	3,0	2,2	2,9*	3,0	2,3	2,3
Sava Intensa HP2	105	3,1	2,3	3,0*	2,7	2,4	2,4
Barum Bravuris 5HM	113	3,4	2,8	3,1*	2,8	2,2	2,2
Esa+Tecar Spirit Pro	94	3,4	3,4*	3,0	2,7	1,9	1,9
Lassa Competus	84	3,4	3,4*	3,2	3,0	2,9	2,9
Semperit Speed-life 3	129	3,4	3,4*	3,3	2,8	1,8	1,8
Nankang Eco 2+	96	3,5	3,5*	3,2	2,5	2,1	2,1
Kormoran Road Performance	81	3,7	3,5*	3,7*	2,9	1,2	1,2

* az általános osztályzat leértékelését eredményezi

JELMAGYARÁZAT

0,5-1,5	Kiváló
1,6-2,5	Jó
2,6-3,5	Megfelelő
3,6-4,5	Elégséges
4,6-5,5	Rossz

volt szárazon, míg a Conti vizes úton kapta a legjobb pontszámokat. Fogyasztásban, és kopásban a Michelin az egyik mérce. Bár a Toyo a fő kritériumokban a „megfelelő” határát csak súrolta, még

így is benne van a legjobb ötben. A Nokian bevált szárazon, nedvesen, kopásban, és fogyasztásban is csak hajsza hűján maradt le a „jó” minősítésről. A valós vezetési körülmények között mért fogyasztásban különösen nagyok voltak a különbségek: a legjobb (Kormoran) és a legrosszabb (Lassa) között majdnem 10%! A Nokian 8%-kal többet fogyasztott a Kormorannál. A Nokian mögé sorolt három jelölt közös jellemzője, hogy kopásál-

lók, de nedves úton nem jutottak túl a „megfelelő” eredményen. A Kumho száraz pályán a legjobb, a Kleber (a Michelin márkája), a Firestone (a Bridgestone-é) és a Sava (Goodyear) szintén jól teljesített száraz felületen, de a nedvesen gyengén – ez meg is látszik az összpontszámukon. A Barum (Continental), az Esa+Tecar, a török Lassa és a Semperit (Continental) mind száraz, mind nedves úton gyengeségeket mutatott. A „meg-

felelők” között az utolsó a tajvani Nankang, amely sem szárazon, sem jutott túl a „megfelelő” értékelésen. De volt nála is rosszabb, a Lengyelországban gyártott Kormoran Road Performance. Hiába érte el a legjobb eredményt fogyasztásban, a fontos biztonsági kritériumokban egyértelmű gyengeségeket mutatott: különösen nedves úton gyorsan elérte tapadási határait.



Vásároljon és szereltesse NOKIAN TYRES nyári vagy négy évszakos gumit üzemanyagkártyáért cserébe!

A 150 leggyorsabb érvényes regisztrálót **8 000 Ft** értékű üzemanyagkártyával ajándékozzuk meg, a fődíj 3 db, egyenként **50 000 Ft** értékű üzemanyagkártya!

APROMÓCIÓBAN CSAK MAGÁNSZEMÉLYEK VEHETNEK RÉSZT! Az akció érvényes: 2022.03.16 - 04.30. között, vagy a készlet erejéig (150 db üzemanyagkártya). Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljes körű! Részletekről érdeklődjön a kereskedőnél vagy a www.marso.hu oldalon! A képek illusztrációk.

marso



Csomagban extrázható a belépő Silver is a Kiánál, de szerényen, jobban járunk a második Gold komfortszinttel

ÁRVERSENY

**Kia Sportage 1.6 T-GDI
Silver és Skoda Karoq
1.5 TSI ACT Ambition**

Ez kell a népnak!

KOMPAKT SUV-OK TURBÓS BENZINMOTORRAL ÉS FRONTHAJTÁSSAL.

A Kiában itt 48 V-os könyvnyű hibrid rendszer nélkülű 1,6-os, a Skodában részterhelés-

nél hengerkikapcsolással spóroló 1,5-ös négyhengeres dolgozik, egyformán 150 LE-s teljesítménnyel; a váltók hatfokozatú kézik, a hajtás az első kerekeké. A Sportage legolcsóbbja a listaáron 9 749 000 forintba kerülő Silver, míg a Karoqnál a belépő Active csak 1,0 l-es, 110 LE-s háromhengeres benzinessel kapható, a koreai autóhoz passzoló 1,5-ös a második Ambition szinttől érhető el, listaáron 9 611 270 forinttól. A két autó alapfelszereltségében közös a hét légzsák, az Isofix, a startstop, az elektromos rögzítőkék, a dombsegéd, a vezetőségdek közül az autonóm vészfékező és a sávtartó, a LED-es nappali menetfény és fényszóró, az automata világításkapcsoló, a távirányítású központi zár, az elektromosan állítható, fűthető és behajtható tükörpár, a négy villanyablak, a manuális légkondi, az állítható magasságú vezetőülés, az osztottan dönthető hátsó üléstámla (Kiában 40:20:40, Skodában 60:40), a fedélzeti számítógép, az audiorendszer (DAB/MP3/USB, Kia 6 hangszóró és 8,0 colos érintőképernyő, Skoda 8 hangszóró és 6,5 colos érintőképernyő), a Bluetooth-kihangsóító, a bőrbevonatú okoskormány, a sebességátvitel tempomat és a tetősín. A gumikat a koreai autón 17, a cseh modellen 16 colos alufelnikre szerelik. A Kia alapáron adott többlet a DMS menetvezérlő, a sávkövető, a tolatókamera és az okostelefon tükrözés, míg a Skodánál nem kell fizetni az elektrokrom belső tükörért, az esőszensorért, a LED-es hátsó lámpákért, a ködfényszórókért, a magasságban állítható jobb első ülésért és a tolatóradarért.

A vevők kedvelt extrái: kétzónás automata légkondi, fűthető első és hátsó ülések, fűthető kormány, kulcs nélküli kezelés, okostelefon

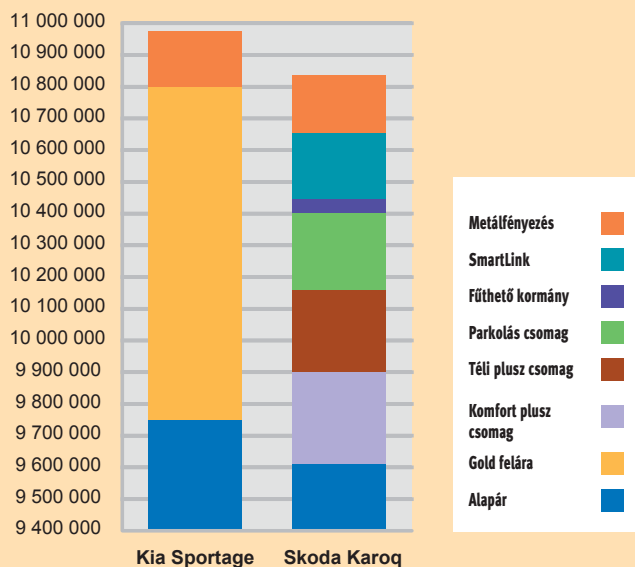
integráció, tolatókamera, metálfényezés. A Kiánál a hiánytalan felszereltséghez egy szinttel feljebb kell lépni: ez a Gold, listaáron 10 799 000 forintért. Itt minden vágyott holmit megkapunk, az emelhető-süllyeszthető jobb első ülésen kívül a Karoq alapáras többletét is, pluszban navigá-

hető kormányért 41 910, az okostelefon integrációért (SmartLink) 207 010 (Rádió Bolero, 8,0 colos érintőképernyővel), a tolatókameráért pedig 245 110 (Parkolás csomag, benne első-hátsó radarokkal) forintot kérnek. A legolcsóbb metálfénye-



Komfortszint függő a Skodánál az 1,5-ös motor, az Ambition tételesen, de árukapcsolásos csomagokkal extrázható

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (FT)



ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Kia Sportage 1.6 T-GDI	Skoda Karoq 1.5 TSI ACT
Hengerűrtartalom [cm³]	1598	1498
Hengerszám/szelepszám	4/16	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	150/110 (4500-5500)	150/110 (5000-6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	250 (1500-4000)	250 (1500-3500)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	6/kézi	
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	10,3	8,7
Végsebesség [km/h]	189	208
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4515x1865x1650	4382x1841x1624
Tengelytáv [mm]	2680	2638
Csomagtartó [l]	591-1780	521-1630
Saját tömeg [kg]	1451	1389
CO ₂ [g/km]	150	139
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,6	6,1
Kilométerköltség [Ft/km]	37,50	37,70
Listaár [Ft]	9 749 000	9 611 270
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	267 000	262 000

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

ciós infotainment rendszert 12,3 colos érintőképernyővel és B-oszloptól sötétített üvegeket. Külön fizetni a metálfényért kell 175 ezret, így a végösszeg 10 974 000 forintra jön ki. A Skodával többlet kell pepecselni, de maradhatunk az Ambition kivitelnél. A kétzónás automata légkondiért és ezzel együtt árukapcsolással a kulcs nélküli kezelésért 289 560 (Komfort plusz csomag, benne sötétített hátsó üvegekkel és az első ülésekhez adott deréktámaszokkal), a fűthető ülésekért 257 810 (Téli plusz csomag), a fű-

zés 182 880 forint, ezzel kalkulálva a kívánságautó tokkal-vonóval 10 835 550 forintba kerül.

Lapzártakor a Skodánál futott központi akció, a Karoq alapárából 399 999 forintot elengedve az Ambition kivitel már 9 211 271 forinttól elhozható. Az autók költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyagköltségek árával) a Sportage mutatója 37,50, a Karoqé 37,70 Ft/km.

KZ



Felelősség szempontjából nem az a fontos, hogy hivatásos volt-e a balesetet okozó sofőr, sokkal inkább az, hogy volt-e az autónak kötelező biztosítása

Úrvezető vagy hivatásos?

MI A HELYZET, HA VALAKI HIVATÁSOS SOFŐR VEZETTE AUTÓVAL KARAMBOLOZIK?

Kicsi jogot hallgattam már nagyon régen, de nem jogi karon, hanem más iskolában, tehát finoman fogalmazva sem munkánám magam jogtudós embernek. De pont az az okoskodó vagyok, akit érdekel a jog! Emlékeimben felbukkant egy olyan mondás a suliból, hogy nem mindegy, hogy egy takarítónő egy cégnél milyen jogviszonyban dolgozik, mert a munkájával szemben támasztott kifogást más és más törvények alapján lehet elbírálni. A minap majdnem közlekedési balesetbe keveredtem egy teherautóval. Nagy valószínűséggel ő lett volna a hibás, de szerencsére elkerültük a bajt, vagyis az ijedtségen és egy szimpatikus ember megismerésén kívül – mindketten kiszálltunk, ő bocsánatot kért – más nem történt. Körülbelül tízper-



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

Olvasónk annyiban jól emlékszik, hogy számos esetben másként alakul a személyes térítési kötelezettség, ha a kárt alkalmazottként okozzák, mert a károsulttal szemben ilyenkor elsősorban a munkáltató felel, az alkalmazottnak a munkáltatóval szembeni megtérítési kötelezettsége pedig a törvényben írtak szerint korlátozott. Ebből a más területen érvényes szabályból a feltett kérdésre nézve azonban

több okból sem következik, hogy a károsult szempontjából bármilyen szerepe lenne annak, hogy profi, vagy úrvezető vezette a kárt okozó gépkocsit. Egyrészt a károsult oldaláról más területen sincs ennek szerepe, csak a tényleges károkozó és munkaadója egymásközi utólagos elszámolásában, másrészt a gépkocsi üzemeltetésével okozott károk megtérítéséről amúgy is speciális jogi rendelkezések szólnak, a gépjármű felelősségbiztosítási törvény értelmében. Eszerint az üzemeltetőnek kell, hogy legyen objektív, azaz felróhatóságtól független (például a gépkocsi műszaki meghibásodása esetén is fennálló) felelőssége, amelyre tekintettel helyette, a felelősségbiztosítója fog a károsulttal szemben helytállni. Ezért sincs szerepe annak, hogy hivatásos sofőr okozta-e a

balesetet. Ismert károkozó esetén, ha (például díjfizetés hiányában) nincs érvényes biztosítási fedezet, a károsult a biztosítók szövetségétől (MABISZ) akkor is megkapja a kártérítést, amit a MABISZ utólag behajthat az üzemeltetőtől, vagy a jármű tényleges vezetőjén, függetlenül attól, hogy utóbbi profi, vagy úrvezető. Egészen kivételes esetben azonban lehet annak a szerepe, hogy a károkozó hivatásos sofőr, de nem a kártérítés ügyében, hanem a büntető eljárásban, és ott is csak a büntetés enyhítése szempontjából. Például akkor, ha a járművezetéstől való eltiltás mértéke jön szóba. Ilyenkor a bíróság mérlegeli, hogy a hivatásos sofőr eltiltása az elkövetőre nézve fokozott büntetést jelent-e amiatt, hogy az egyben a foglalkozás gyakorlásától való eltiltást is jelenti.

ces beszélgetésünk alatt elmondta, hogy ilyen vele hivatásos sofőrként még sosem történt. A kocsiba visz-

szaülve elgondolkodtam: van annak jelentősége a későbbi kimenetel szempontjából, hogy a másik fél

hivatásos sofőr? És ha én vagyok a hibás?

Név és cím a szerkesztőségben



A karosszéria pont olyan, mint az első napon, eddig szerencsére elkerülték a sérülések. A téli használatban kiderült, hogy az ablakmosó tartálya zavaróan kicsi, kevesebb, mint két liter fél csak bele összesen. Az is bosszantó, hogy a műszerfalán a rádió kijelzőjén van óra, de ott is csak akkor, ha a rádiót bekapcsoljuk

TARTÓSTESZT Fiat Tipo Kombi 1.4 Pop

Hétköznapi hős

TARTÓSTESZT TIPÓNK TÚL VAN AZ ELSŐ SZERVIZEN. ÖSSZEGYÜJTÖTTÜK AZ ELSŐ 15 000 KM TAPASZTALATAIT.

Többször leírtuk, ilyen motor már nincs: a tesztautót mozgató egyszerű szerkezetű, szívócső befecskendezéses, 95 LE-s (127 Nm) szívó 1,4-es benzínt egy ideje leváltotta az új, 100 LE-s (190 Nm) 1,0 l-es, közvetlen befecskendezéses, turbós háromhengeres. Az utóbbi fél évben a Fiat több hosszú, autópályás túrát is teljesített, közel teljes terheléssel, négyöt utassal, teli csomagtartóval. Ha telepakoljuk alaposan leül a hátulja, és a puha rugókon, ívmenetben, ilyenkor hajlamos túlkormányzottba fordulni, de a jelenség nem veszélyes. A kanyarodási dőlés zavaró, de megszokható. Óriási előny, hogy sok csomaggal és öt

utassal is megmarad a futómű kényelme, és az eredendően nagy hasmagasság miatt még ilyenkor sem akad fenn a fekvőrendőrkön. Nagy terheléssel a fékhatás érezhetően gyengébb, de így is jól adagolható marad. Az autó-

pályás egyenesfutás változatlanul nagyon pontos, a 130 km/h-s utazótempó sok utassal is tartható. Kiismertük a sebességváltót, amikor csak lehet, kerüljük az indokolatlanul rövid egyes használatát, és kis terheléssel másodikból indulunk. Szépen, csuklás nélkül gyorsít így is, enyhébb emelkedőn sem gond kettesből elindulni vele. A téli hidegben a váltó elcsendesedett, korábban üresben hallhatóan „kelepett” kicsit, de a hátramenet változatlanul hangos, igaz a korábban emlegetett kapcsolási nehézsége teljesen eltűnt. A hideg reggeleken a közép-konzolból halk zörgés hallatszik, de a fűtést bekapcsolva gyorsan elhallgat, a többi műanyagelem



A nagy, és jó formájú csomagtér a kombi legnagyobb értéke. Az álpadló alatt bő arasznyi mély a rekesz, alatta pedig teljes értékű a pótkerék (feláras extra)

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, szívócső befecskendezéses szívó benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő, fogazottszíj hajtású vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1368 cm³. Furat: 72,0 mm, löket: 84,0 mm. Kompresszió: 11,0:1. Teljesítmény: 95 LE/70 kW (6000/min). Nyomaték: 127 Nm (4500). Hatfokozatú kézi váltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés. Elöl-hátul tárcsafékek. Csomagtér 550 l. Üzemanyag-tartály: 50 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4571x1792x1512 mm. Tengelytáv: 2638 mm. Saját tömeg: 1205 kg-tól. Gumiméret: 195/65 R15 (Bridgesone). Végsebesség 185 km/h. Gyorsulás (0–100 km/h): 12,3 s. Fogyasztás (város/városon kívül/vegyes): 6,7/5,2/5,8 l/100 km. Tesztfogyasztás 7,1 l/100 km. CO₂: 132 g/km. Általános garancia: 2 év, km-korlátozás nélkül (+3 év importőri garancia 100 000 km-ig). Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia 8 év. Szervizintervallum: 15 000 km vagy 1 év

csendes. Zavaró, hogy a kormányoszlop burkolatának sorjás illesztése éppen a slusszkulcsot elfordító kezét szabdalja; már többször lecsiszoltuk, de így is kiáll. Hidegen, emelt alapijáraton furcsa, alacsony frekvenciájú bűgös hallatszott a motortérből: a légszűrő hosszú szívócsőve rezonált, csak kicsit kellett rajta mozdítani, és a hang megszűnt. Az egyéves szervíz eseménytelenül zajlott, és kellemesen olcsó is volt, mindössze 30 000 forintot fizettünk érte egy vidéki márkaszervizben. A hosszú távú tesztfogyasztás aktuális értéke 7,1 l/100 km.

SZG

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

Melyik a legnépszerűbb autó a világon?

Azt lehet tudni, hogy melyik a világ „legnagyobb” autómárkája? Úgy értem, amiből a legtöbbet adnak el világszerte. És, hogy melyik típus a legnépszerűbb szintén az egész világon, illetve Európában?

K. K.

Ma a Toyota a világ legnépszerűbb márkája, ők adják el a legtöbb autót. Tavaly 8,9 milliót értékesítettek, ha pedig hozzávesszük a Lexust, a Daihatsut és a Hino teherautó- és buszmárkát is, a végeredmény 10,5 millióra nő. A Toyota „szerencséje”, hogy 47 országban forgalmazzzák a világon. Bár csak 29 országban elérhető, mégis a BMW a második, a harmadik pedig a Mercedes (23 országban forgalmaz hivatalosan). Európában (az EU-s országokban, az Egyesült Királyságban és az EFTA országaiban – Svájc, Norvégia, Izland, Liechtenstein) a Volkswagen konszern adta el a legtöbb autót 2021-ben, utána jön a Stellantis, majd a Renault csoport. Ha márkákra bontjuk, akkor Európában a Volkswagen vezet, aztán a sorban a Peugeot, a Toyota, a BMW, a Renault, a Mercedes, az Audi, a Skoda, a Ford, és a Hyundai jön. Ami pedig a típusokat illeti, ott is a Toyota vezet a világon a Corollával. A második (az USA-ban egyébként piacvezető) a Ford F pickup-sorozatot, a harmadik pedig a Volkswagen Golf. Ez utóbbi az európai (EU + Egyesült Királyság + EFTA) lista-vezetője is. Majd az Audi, a Kia, a Hyundai, a Tesla, a Renault, a Ford, és a Honda következik a legkeresettebb autómárkák világszintű összesítésében. Ha a teljes európai piacot nézzük, 44 országgal, köztük Oroszországgal, akkor Renault Clio, Volkswagen Golf, Volkswagen Polo, Dacia Sandero, Volkswagen Tiguan, és Peugeot 2008 a 2021-es népszerűségi sorrend.

„Formázzuk-e” a hibrid-akkut?

Bár az utóbbi időben nem hallani róla, de régebről, a mobiltelefonok hősorából emlékszem rá,

hogy kikapcsolt állapotban kellett feltölteni az új telefont, majd teljesen lemeríteni, aztán újra 100%-ig feltölteni. A hibrideknél vagy a villanyautóknál is kell ilyesmit csinálni, hogy végső soron megnöveljük az akkumulátor élettartamát?

L. E.

A zárt rendszerű hibrideknél erre mód sincs, a plug-in, tehát konnektoros hibrideknél (PHEV) és a tisztán elektromos autókban a lehetőség elvileg adott, de nincs szükség ilyesmire, mert ezt a fajta „előformázást” a gyártó minden autókban elvégzi. Mégis van néhány dolog, amire érdemes figyelni az akkumulátorok élettartamának növelése érdekében. Az egyik, ha sokáig áll az autó, ajánlott 40-50%-os töltöttséggel parkoltatni. A márkák is körülbelül ilyen akkusztinttel gurítják ki elektromos és PHEV autóikat a gyárkapun. Időnként érdemes ellenőrizni a töltöttséget hosszú állás esetén, 30% alatt pedig megint 40-50%-ra tölteni. Fontos, hogy ilyen esetekben lehetőleg álljon garázsban az autó. A lítiumionos szerkezetű akkumulátorokra is jellemző egyébként az úgynevezett „memória-hatás” jelensége, azaz idővel (és a használattal) a teljes kapacitásuk lecsökken. Ennek fő oka, hogy a gyártók, – használatbiztonsági okokból – nem engedik teljesen lemeríteni őket, és persze a használók is csak ritkán tesznek így. A memória-hatás ellen beépített szoftverekkel is próbálnak tenni a márkák, de sokat segít a villanyautó akkuk élettartamán, ha nem töltjük őket feleslegesen. Azaz ajánlott a meglévő hatótávot a lehető legalapvetőbban kihasználni.

Baj a repedés az abroncon?

Egyik abroncsom oldalfalán találtam egy repedést, ami nem egyenes, hanem girbegurba, körülbelül 8 centi hosszú, és a közepén a legszélesebb (kb. 1 mm). A gumi 4 éves, illetve akkor vettem, és akkor is tették fel az autómra. Cserélni kell? Azért kérdezem, mert új helyre költöztem, egyelőre nem ismerek megbízható gumist a környéken, és tartok tőle, hogy „persze, azonnal cserélni kell mind az öt gumit” lenne a válasz. Esetleg én is megjavíthatom otthon? Egyébként mi okozhatta ezt a repedést?

A. I.

Mi mindenképpen azt javasoljuk, vigye el egy gumishoz az autóját, mert repedt abronccsal veszélyes a közlekedés. Ilyenkor a gumi merevsége és szilárdsága sérül, nagy a defektveszély. Nagyon nem ajánljuk, hogy megpróbálja megjavítani, mert a használatától a repedés környezetében az abroncs szerkezete tartósan meggyengül, és semmilyen vegyszer nem tudja utólag helyrehozni. Vannak azonban olyan megelőző intézkedések, amelyek akkor hasznosak, amikor a gumi még jó (!) állapotú, ezekkel elkerülhetők a repedések. Fontos az előírt nyomás betartása, és ha lehetséges, próbáljon meg árnyékban vagy garázsban parkolni. Az abroncsokat rendszeresen lekenheti gumivédővel (sokféle van, feladatuk, hogy megvédjék a gumit az UV-hatásoktól. Taszítják a port, és a vizet). Arra ügyeljen, hogy vízalapú oldatot használjon, mert a durva vegyi anyagok felgyorsíthatják a repedési folyamatot. Természetesen a rossz utak sem javítanak a helyzeten, illetve a kor is fontos tényező. A szakértők szerint az utóbbi időben a sokféle környezetvédelmi előírás miatt (is) gyorsabban kopnak az abroncsok. Az önének – a kora alapján – nem kellene még repedeznie. A DOT-számból, ami az abroncs oldalán a gyártás hetét és évét mutatja, könnyen leleplezi a gumist, ha nagyon régi portékát akar eladni. Egyébként az sem mindegy, hogy a gyártás és az eladás között hogyan tárolták a gumit...

Kerékpárral a pirosnál 1.

Már megszoktam, hogy piros lámpánál a kerékpárosok folyton előre mennek, és a motorosok is. Hol (nekem, mint autósoknak) jobb oldalról, hol balról; ez nagyon zavaró. Nem is vagyok meggyőződve arról, hogy a dolog szabályos. Amikor a 80-as években vezetni tanultam, ilyenről biztosan nem volt szó.

H. T.

Valóban ez viszonylag „új” a KRESZ-ben. 2010 óta van úgy, hogy ha „a járműveknek útkeresztződésben, útszűkültekben, szintbeni vasúti átjárónál vagy egyéb forgalmi okból meg kell állniuk, – előre sorolás céljából – kétkerekű motorkerékpárral, illetve kétkerekű segédmotoros kerékpárral az álló járművek mellett, vagy azok

között, kétkerekű kerékpárral az úttest szélén, az álló járművek mellett jobbról szabad előrehaladni, ha az előrehaladáshoz elegendő hely áll rendelkezésre, és az irányváltoztatási szándékot jelző járműveket az irányváltoztatásban nem akadályozza.” Azaz kizárólag álló járművek között szabad előremenni! Mozgó járművek mellett ugyanis a párhuzamos közlekedés szabályai az irányadók. Ha állnak az autók, a motorok és a segédmotorok jobbról is, balról is, sőt a járművek között is mehetnek, a kerékpárok viszont kizárólag az úttest jobb szélén. A záróvonalon ilyenkor sem szabad áthajtani és ügyelni kell a biztonságos oldaltávolságra is.

Kerékpárral a pirosnál 2.

Egyre több budapesti kereszteződésben találkozom olyan felfestéssel, hogy a megállás helyét jelző vonal előtt – tehát ahol az autósoknak meg kell állniuk –, van még egy négyszög, belefestve egy sárga kerékpár. Még sosem láttam, hogy megtöltötték volna kerékpárosok. Akkor meg mi értelme?

É. G.

Érdekes helyzetre hívja fel a figyelmet a levélíró, mert azok a „négyzetek” benne a kerékpár sárga piktogramjával, elvileg kizárólag a kerékpárok balra kanyarodását segítik. Így hívja a KRESZ: „Előretolt kerékpáros felálló hely a balra bekanyarodó kerékpárosok számára.” „A lámpás kereszteződésekben az út jobb szélén kijelölt kerékpáros nyomon vagy kerékpársávon érkező, és balra bekanyarodó kerékpárok a megállás helyét jelölő vonalak közötti, kerékpár mutató sárga színű útburkolati jellel megjelölt felületre a piros fényjelzés időtartama alatt besorolhatnak a többi jármű elé, hogy felkészüljenek a továbbhaladásra”. Az egyenesen tovább haladó vagy jobbra kanyarodó kerékpárosok nem mehetnek be ebbe a négyzetbe. Nem segíti a szabályos használat terjedését, hogy több olyan hely is van Budapesten, ahol nem lehet balra kanyarodni, mégis kijelölték ezt az előretolt kerékpáros felálló helyet.

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

Előzetes 2022/5.

Április 28-án, csütörtökön

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



Vezetjük a Citroën C5 X-et.



Bemutató: BMW 2 Active Tourer.



Teszten a vadonatúj Peugeot 3008.



Nagyteszten a Lexus NX kívülről is tölthető változata, a 450h+.

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: Erste Bank 11600006-00000000-97720351**

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

az
auto

Az Autó

Lapalapítók: Csikós Gábor,
Földvári András, Gáti László, Surányi Péter
Főszerkesztő: Szécsényi Gábor
Főszerkesztő-helyettes: Krepsz Zoltán

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

Felélő 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

Hirdetértelvével 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.
Felélő 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

Megrendelem  havonta megjelenő lapot  példányban. Előfizetési díja  egy évre 6000 forint

Név/intézmény:

Cím:

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

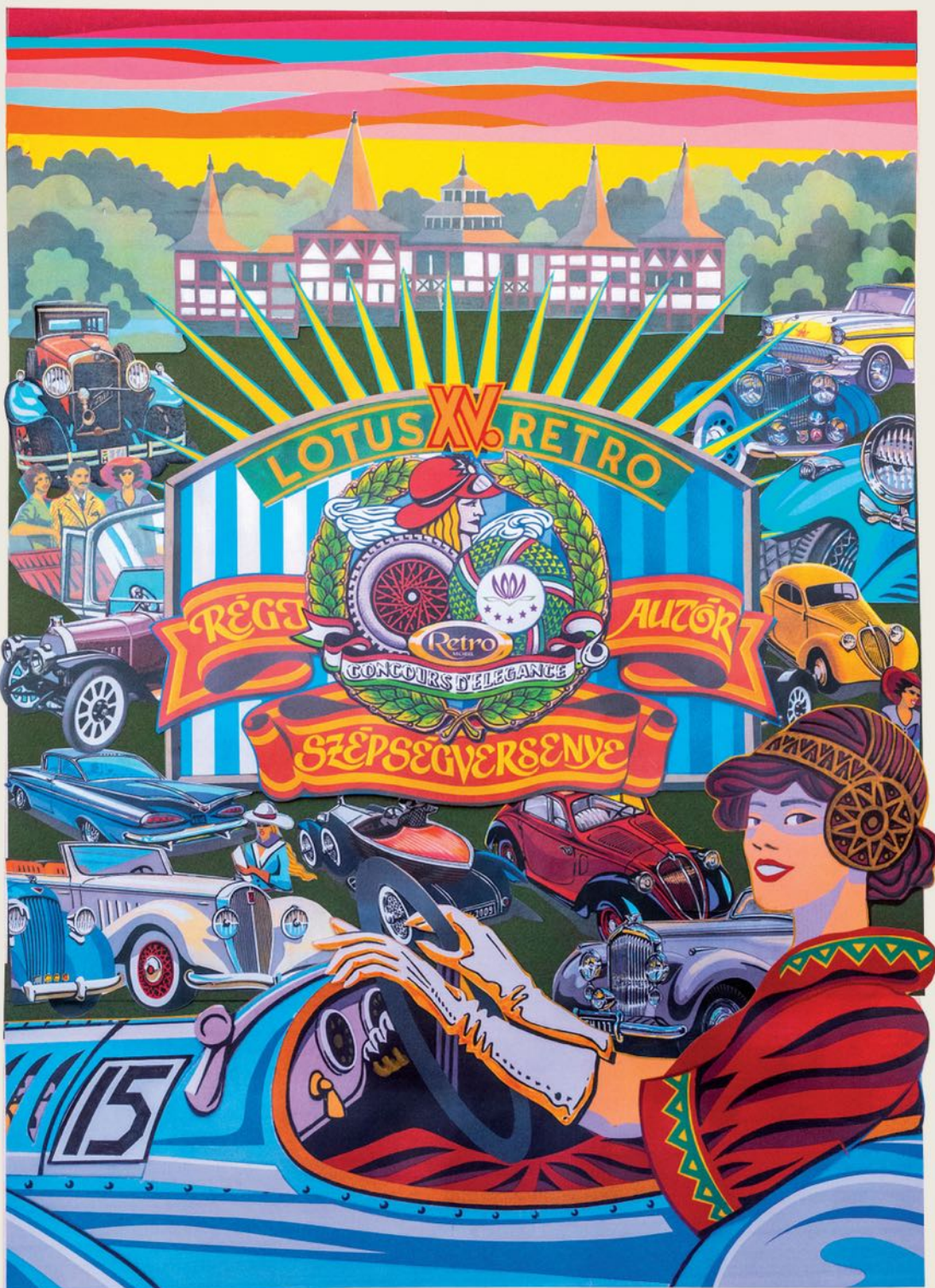
emelet, ajtó, irányítószám) e-mail:

Dátum:

Aláírás:

A megrendelőlapot a következő címre borítékban szíveskedjen feladni:

Magyar Posta Zrt.
Hírlap Igazgatóság
1900 Budapest



JÚNIUS 11. SZOMBAT: AZ AUTÓK FELVONULÁSA KB. 15.00 ÓRAKOR INDUL.

JÚNIUS 12. VASÁRNAP (KÖZÖNSÉGNAP): 9.00 ÓRA: A SZÉPSÉGVersenY ÉS A LUXUSAUTÓ-KIÁLLÍTÁS MEGNYITÁSA.

15.00 ÓRA: DÍJKIOSZTÓ ÜNNEPÉLY A KÖZÖNSÉG ÉS A SZAKMAI ZSÚRI SZAVAZATAI ALAPJÁN.

16.00 ÓRA: A PROGRAM VÉGE



Vadonatúj HR-V

e:HEV

Öntöltő, teljes
értékű hibrid



Honda **e:TECHNOLOGY**

A képen egy HR-V 1.5 i-MMD e:HEV Hybrid Advance jármű látható Premium Sunlight White Pearl színben és egy Advance Style kéttónusú, Meteoroid Grey Metallic és Crystal Black Pearl fényezéssel. Fogyasztás és CO₂-kibocsátás a WLTP-szabvány szerint: 4,1-7,1 l/100 km, 94-162 g/km. Az adatok az EU szabályozásainak megfelelő tesztekéből származnak, összehasonlítási célt szolgálnak, a valós adatok eltérőek lehetnek.