

az

autó



Ezt
nyújtják! **ROLLS-ROYCE**
Phantom Platino



TOYOTA Nagykapacitás
bZ4X



NISSAN
Sakura
Manga bringa

BEMUTATÓ



BMW 223i
Active Tourer
Hiperaktív



MERCEDES
EQE
Kihat

VEZETTÜK



SKODA
Enyaq
Építőkészlet

TESZT

ÁRVERSENY

HONDA HR-V
HYUNDAI Kona



Alapellátó



DACIA JOGGER

Nyaraláshoz: autópá-
lyadíjak Európában

ADAC megbízhatósági statisztika 2022 – kis hibával?

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 Dacia Jogger ECO-G 100 Essential

XXX. évfolyam 7. szám 2022. július

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

- 7 **Bemutató: Nissan Sakura**
Gombelem
- 8 **Teszt: Dacia Jogger ECO-G 100 Essential**
Ez a minimum
- 14 **Bemutató: Subaru Solterra**
Különc
- 16 **Menettudósítás: Mercedes-Benz EQE**
Kisebb
- 18 **Menettudósítás: Toyota bZ4X**
Íme, az első!
- 20 **Bemutató: Volkswagen ID.5**
Során következik
- 22 **Bosch CVT4EV**
Hosszabb távon?
- 26 **Tesztnapló: Skoda Enyaq iV 80**
Simply kever?
- 30 **Teszt: BMW 223i Active Tourer M Sport aut.**
Ezüstnyíl
- 38 **Használtteszt: Suzuki Jimny 1.3 aut. (2007)**
Dzsungelharcos

MAGAZIN

- 24 **Rolls-Royce Phantom Platino**
Válságmodell

FLOTTA

- 46 **Árverseny: Honda HR-V e:HEV 1.5 i-MMD Elegance és Hyundai Kona 1.6 GDi Hybrid Comfort**
Kettős szereposztás

AUTÓPIAC

- 36 **Márkaképviseletek újautó-árai**
- 40 **Magyarországon az MG**
Ár alatt?

AUTÓ+

- 42 **ADAC hibastatisztika 2022**
Nő a feszültség?
- 44 **Útdíjak Európában**
Rejtett költségek?

- 47 **Ténykérdések: Az Autó segít**
A csalók miatt?

TUNING

- 48 **Tuningteszt: BMW M440i xDrive Cabrio aut.**
Szelet vet. Vihart arat?

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

BEMUTATÓ



7 Nissan Sakura

TESZTNAPLÓ



26 Skoda Enyaq iV 80

TESZT



30 BMW 223i Active Tourer M Sport aut.



E havi autóink

- | | | | |
|----|---------------------|----|---------------------|
| 30 | BMW 2 Active Tourer | 24 | Rolls-Royce Phantom |
| 48 | BMW 4 | 26 | Skoda Enyaq |
| 8 | Dacia Jogger | 14 | Subaru Solterra |
| 46 | Honda HR-V | 38 | Suzuki Jimny |
| 46 | Hyundai Kona | 18 | Toyota bZ4X |
| 16 | Mercedes EQE | 20 | Volkswagen ID.5 |
| 7 | Nissan Sakura | | |



Autobest Gála 2022, Strasbourg

Teljes lendület

Az Autobest idei díjkiosztóját június 9-én rendezték meg Franciaországban, Strasbourgban. Az immár 32 tagú összeurópai zsűri tavaly decemberben a Dacia Springet választotta fődíjasnak, azaz „Európa legjobb idei vételének”, de mások is vehettek át elismeréseket. Az autóiipari csúcsmene-

Autobest Gála 2022, Strasbourg – az autós világ ünnepelt Strasbourgban. Nem csak a győztesek jöttek el!

dzserek sikereit elismerő Manbest idei győztese *Mate Rimac*, a ma a Porsche-val és a Bugatti-val is szorosan együttműködő horvát Rimac Automobili első embere lett, az autóiipari vállalatok díját (a Companybest-et) a Pininfarina, a Safetbest-et pedig egy pick-up, az Isuzu D-Max kapta. Az idei

tott modellek sorozatát folytatja a Porsche. A típus alapja a GTS Cabriolet, 3,0 l-es, hathengeres turbós boxerrel, kizárólag hét-fokozatú kézi váltóval és hátsókerék-hajtással. A vevőnek nem kell fizetni az aktív és 10 mm-rel ültetett felfüggesztésért, a sportkipufogóért és a Sport Chrono



GAC Emkoo

Jövőbe lát?

A kínai GAC Motor's nagy reményeket fűz legújabb szabadidőterepeséhez: állításuk szerint az Emkoo új korszakot jelent az ipari formatervezésben. Nem igazán értjük, mire gondoltak, mert a 4680x1901x1670 mm-es karosszérián legfeljebb a LED-es világítótestek különlegeseek, de ez a technológia már régóta nagy mozgásteret ad a tervezőknek, szó

GAC Emkoo – korszakalkotónak vélik a kínaiak. A hibrid legnagyobb sebessége 190 km/h

sincs új korszakról. Belül ugyanaz a helyzet, a pultot a középen magasra emelt, notebook méretű érintőképernyő és a két első ülés között egy hídszerű konzol uralja. A műszaki töltetről keveset tudni, a tengelytáv 2750 mm, a motorsort 1,5-ös és 2,0 l-es, turbós TGD benzines, valamint 2,0 l-es, Atkinson-ciklusú Mega Wave Hybrid alkotja, utóbbi saját tömege 1915 kg.

Smartbest a Mercedes új térhatású műszerfala az MBUX Hyperscreen, míg az Ecobest a Renault tisztán elektromos újdonsága, a Megane E-Tech Electric. A Sportbest díjazottját is kihirdette az Autobest: *Alejandro Agag*, a Formula E és az Extreme

E versenysorozat megteremtője győzött, a Designbest-et pedig az Alfa Romeónál, a Fiátnál, a Seat-nál, az Audinál, és a Volkswagennél is jelentőset alkotó olasz formatervezőnek, *Walter de Silva*-nak ítélte oda a zsűri.

Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet America

Tengeren túli

A csupán 115 darabos limitált szériával az 1953-ban és 1993-ban, kifejezetten az észak-amerikai piacra szánt egyedi és nyi-

csomagért, a hátsókerék-kormányzás és a kompozit fém azonban feláras. A lényeg a látvány: a kikevert Azure kék fényezés más modellhez nem rendelhető, az elől 20, hátul 21 colos RS Spyder alufelniket fehérre festik, és piros kontúrral díszítik, csakúgy, mind a küszöbök feletti csíkozást. Belül

a sötétszürke bőrkárpit varrásai, dekorációi, valamint a biztonsági övek szintén pirosak. Az alapár 192 000 dollár.

Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet America – 480 LE-s turbós boxer viszi, állásból 4,3 s alatt van százon, a végsebessége 309 km/h





BMW iX1

Áramlik

A harmadik generációs X1 minden irányban nőtt, hossza 53, szélessége 24, magassága 44, tengelytávja 22 mm-rel lett nagyobb, nyomtávjai egyformán 3 centivel szélesebbek. A belsőégésű motor-

BMW iX1 – akárcsak az iX3-nál az X3, itt az X1 adja a műszaki alapot

ral – és minden esetben 48 V-os könnyű hibrid hajtással – szerelt változatok csomagteret 540–1600 l-es, a tölthető hibrideké és a tisztán elektromos iX1-é ennél kisebb (490–1495 l) és utóbbiak nem kapják meg a 13 centit sinén tologatható üléspadot sem. A hajlított

VISSZAHÍVTÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Skoda Octavia, Superb (plug-in hibridek)	2019–2022	Hibridhajtás
Kia Carnival, Cerato, Rio, Soul, Soul EV	2016–2019	Légzsákok
BMW X5 (plug-in hibridek)	2020–2021	Hibrid akkumulátor
Cupra Formentor, Leon (hibridek)	2019–2022	Hibridhajtás
Seat Leon, Tarraco (hibridek)	2019–2022	Hibridhajtás



Lexus RX

Öt, hat, hét

Ez az ötödik generáció, már nincs hozzá hathengeres motor és törölték a hétüléses L-t a kínálatból – dióhéjban ez az új RX. Az RZ formajegyeiből is merítő, a GA-K padlóra ültetett SUV szélesebb és laposabb elődjénél (4890x1920x1710 mm), 2850 mm-es tengelytávja 6 centivel lett hosszabb. A tartalom java a kisebb NX-ből már ismerős, így az elektromos ajtónyitó és a 14,0 colos központi képernyő is; a saját tömeg átlagosan 90 kilóval csökkent, a súlypont másfél cen-

Lexus RX – az 500h csak F Sport kivitelben készül, alapáron kap adaptív csillapítást és aktív hátsókerék-kormányzást

tivel van lejjebb. Európába csak négyhengeres, összkerekes hibridek jönnek, a belépő az RX 350h (245 LE), ezt követi a vadonatúj, 2,4 l-es turbós benzines, bolygómu helyett végre rendes hatfokozatú automatával szerelt RX 500h (371 LE) és van tölthető hibrid is, az NX-hez hasonló RX 450h+ (306 LE), amely 18,1 kWh-s lítiumion akkút kap. Piacfüggő a 279 LE-s RX 350 forgalmazása, 2,4-es turbós benzinessel és nyolcas automatával.

A hónap felmérése

Ön vásárolna felújított gumit autójára?
(a válaszok százalékos aránya)

Igen **18**

Nem **82**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján

kijelzőben 10,25 és 10,7 colosak a képernyők. A két PHEV (xDri-ve25e és xDrive30e) mellett az igazi újdonság az elektromos iX1 xDrive30: ebben tengelyenként egy-egy villanymotor hajt, az össz-

teljesítmény 313 LE (494 Nm), az akku 64,7 kWh-s, a WLTP szerinti hatótáv 413–438 km. Tölteni váltóárammal (AC, 3 fázis) legfeljebb 22, egyenárammal (DC) 130 kW-t lehet.



Mercedes-Benz GLC

Feljebb lép

Kívül-belül átalakult a vadonatúj GLC: tengelytávja (2888 mm) másfél centit nyúlt, hossza (4716 mm) 6 centivel nőtt, a magassága 4 mm-rel csökkent, 620 l-es csomagteret 70-nel lett nagyobb. A formatervén is igazítottak, de az összehatás hibátlanul beleillik az aktuális márkaarculatba. A motorsort benzines és dízel erőforrások alkotják, de mindegyik rendelkezik 48 V-os könnyű hibrid

Mercedes-Benz GLC – az adaptív Digital Light fényszóró már jelzéseket is vetít az útburkolatra

hajtással, a legfeljebb 381 LE-s (750 Nm) tölthető hibridek pedig 100 km-t is megtehetnek tisztán elektromosan, ami átlagos napi használatnál teljes értékű villanyautózást jelent. A kényelmet légzugózás, a kezelhetőséget hátsókerék-kormányzás fokozhatja, terepen és kritikus körülmények között a széria összerékhajtás nyújt biztonságot, a szórakozásról az MBUX legújabb generációja gondoskodik.

Kérés

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

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

– **Ön vásárolna használtautót ABS és légzsákok nélkül?**



<https://www.youtube.com/watch?v=cmELJSlmWSA>



Jawa 350 CL Pékák

Átjött

Itt az indiai (Mahindra) gyártású Jawa 350 CL Pékák európai, Euro5-ös emissziós besorolású változata. A Jawa 1946-ban azonos néven bemutatott 250-es egyhengeres 9 LE-s kétüteműjére emlékező újdonság 2019 óta fut Indiában, olasz tervezésű, DOHC-vezérlésű, 334 köbcentis vízű-

Jawa 350 CL Pékák – az egyetlen hátsó rugóstag a nyereg alatt fekszik, a tank 13,2 l-es

téses egyhengerese 31 LE-s (35 Nm), váltója hatfokozatú. Az alapmodell, az azonos műszakiságú, de 295 köbcentis, 23 LE-s 300 CL már egy ideje szintén elérhető a cseh Jawán keresztül, és a tervek szerint hamarosan érkeznek más indiai modellek is. A szárazon 185 kilós Pékák alapára 168 800 cseh korona.



Nissan Juke Hybrid

Franciasaláta

A Juke egyetlen, 114 LE-s benzínmotorral kapható, e mellé érkezik a Renault-val közös technikán alapuló hibrid. Az 1,6-os szívó benzines 94 LE-s (148 Nm), a villanymotor 49 LE-t és 205 Nm-t tud, a folyadékhűtéses akku 1,2 kWh-s – utóbbi miatt a csomagtartó 68 l-rel lett kisebb, itt 354 l-es. Van még egy villanymotor, a 20 LE-s

Nissan Juke Hybrid – a külsőségekben nincs látványos utalás a hibrid hajtásláncre

nagyfeszültségű indítómotor/generátor, de ez a hajtásban nem vesz részt. A Juke Hybrid mindig elektromosan indul, s így 55 km/h-ra is felgyorsulhat; a Nissan szerint a városi menetek – ahol ajánlott az egypedálos vezetést adó e-Pedal használata – akár 80%-a villannyal futható, ami 40%-kal csökkentheti a városi és 20-szal a teljes fogyasztást.

Fülesjárat

- ♦ Az M3/M4 motorjával és fékrendszerével érkezik jövőre az új BMW M2, várhatóan 450 LE körüli teljesítménnyel.
- ♦ A Ferrari 1973-ban rajtolt gyári csapatként utoljára Le Mans-ban, a

márka 2023-ban visszatér, ehhez az autót már két éve fejleszti.

- ♦ A Stellantis kilépett az Európai Autógyártók Szövetségéből (ACEA), a háttérben a 2035-től Európában érvényes villanyautós szabályozás állhat.



Wiesmann Project Thunderball

Villant

Roheen Berry márkája, a német Wiesmann elsősorban BMW-alapokra épített kisszériás sportkocsikkal szerzett magának nevet. A 4440x2210x1285 mm-es Project Thunderball már elektromos, kupé és roadster karosszériával egyaránt elérhető, az ára 300 ezer eurótól indul. A dizájn hű maradt a Wiesmann hagyományaihoz, csupán a részletek változtak; az 1775 kilós saját tömeg 52%-a jut a hátsó

Wiesmann Project Thunderball – 21 colos alufelniket kap, a csomagtartó elöl 180 l-es, a kupében hátul is van 125 l-es rekesz. A tengelytáv 2595 mm

tengelyre; a felfüggesztés állítható. A 800 V-os technológia a mai legkorszerűbb, a 92 (nettó 83) kWh-s akkuval 500 km a kalkulált hatótáv, a fedélzeti töltő 22, a gyors-töltő 300 kW-os. Tengelyenként 340 LE-s (550 Nm) villanymotorok hajtanak, váltó nincs, csak lassító áttétel; állásból 2,9 s alatt érhető el a 100, 8,9 s alatt a 200 km/h. A vegyes áramfogyasztás a gyártó szerint 20,5 kWh/100 km.



Maserati MC20 Cielo

Átlátszó

Mivel minden harmadik super-sportkocsi nyitható tetővel talál vevőre, ezért az olaszok is elkészítették az MC20 szellős változatát. A Cielo átalakulása mindössze 12 másodpercig tart, a tető pedig két szempontból is különleges: egyrészt a 909x615 mm-es (azaz fél négyzetmétert meghaladó) felület a legnagyobb a szegmensben, másrészt a napfűrdőzéshez nem is kell feltétlenül kinyitni. A PLDC technológiával az

Maserati MC20 Cielo – 4,67 m hosszú és csupán 1,22 m magas. Két csomagtartója is van, az első 50, a hátsó 100 l-es

üveg fényáteresztő képessége gombnyomásra változtatható -30 és 85 fok Celsius között, így külön árnyékolóra sincs szükség. A Cielo csupán 65 kilóval nehezebb, mint a normál MC20, így a Nettuno motornak nem okoz gondot dinamikus mozgása. A 3,0 l-es, 90 fokos hengershögű, biturbó V6-os 630 LE-t és 730 Nm-t tud, s ezzel 3,0 s alatt lövi százra, 9,2 alatt pedig kétszázra az autót, amely 320 km/h fölé gyorsulhat.



<https://youtu.be/P85RpUclFXM>



15 féle színben rendelhető, ebből négy kéttónusú, ami a négy évszakra utal. A belső fekete, kékesszürke vagy bézs lehet

BEMUTATÓ

Nissan Sakura

Gombelem

A VÁROSI VILLANY MINI KIZÁRÓLAG JAPÁNBAN KERÜL FORGALOMBA.

A szigetországban külön járműkategóriát jelentenek az 1949 óta létező kei car-ok; a szabályozásuk többször változott az évtizedek során, de a ma érvényben lévők közül 1990-ben vezették be a 660 köbcentis, legfeljebb 64 LE-s motort, majd 1998-ban rögzítették a méreteket (3,4x1,48x2,0 m). Az ilyen belpiacos minikre számos kedvezmény (adó, biztosítás, útdíjak) vonatkozott 2014-ig, ekkor a japán kormány felülvizsgálta a kategóriát és nagymértékben csökkentette az anyagi haszonnal járó előnyöket. A négyszemélyes, 1070 kg saját tömegű Sakura a méretei alapján tökéletes kei car, európai szemmel szokatlanul keskeny és magas karosszériája 3395x1475x1655 mm-es, míg a tengely-

távja 2495 mm, tehát a kerek a sarkokon vannak. A városi manőverezést segíti a 4,8 m-es fordulókör, valamint a vezetőségdek

összefoglaló ProPilot új funkciója, a Park, amely a parkolás teljes műveletét elvégzi a vezető helyett. A kabin szélthében szűk, az ülések

lapja elől is egybefüggő (de középen osztott) pad, a támlák természetesen egymástól függetlenül dönthetők. A menetinformációkat mutató kijelző 7,0, az online Connect navigációt futtató infotainment közepre tett képernyője 9,0 colos, utóbbi alatt a menetvezérlő karja és a légkondi (szintén érintős) vezérlője található. A Nissan prémium anyagminőséget említ, de a kétkülöls kormányra csak pluszpénzért kerül bőrbevonat. A csomagtartó alaphól csupán 107 l-es.

A japánoknak 2010, a Leaf bevezetése óta gyűlik a tapasztalata a szériagyártású elektromos autók-kal, s ez már kamatozik a Sakuránál is. A mindössze 20 kWh-s lítiumion akkuja a japán WLTC ciklus szerint nagyjából 180 km-es hatótávot tud, ami városi használatához bőven elegendő, akárcsak a villanymotor 64 LE-s teljesítménye és 195 Nm nyomatéka; a végsebesség 130 km/h-ra korlátozott. Normál töltéssel 8 óra alatt nyomható tele az akku, a gyorstöltő ennél izmosabb: 40 perc alatt megvan a 80%. A menetvezérlővel Eco, Standard és Sport üzemmód választható, az egypedálos funkció az e-Pedal, ami erősebb motorféket és visszatöltést ad.

A Nissan Sakura értékesítése most nyáron indult Japánban, a belépő modell ára 1,78 millió jen, azaz kb. 4,8 millió forint – ennyiért vélhetően mifelénk Európában is lenne rá kereslet.

KZ

Szövettel kárpitozott az ajtók és a pult felső része, a rézszínű dekoráció az elektromosságra utal





Minden Jogger fényszórója LED-es, az egyedi nappali menetfény a márka-arculat fontos eleme. Hiába vadonatúj modell, ez a frontrész máris „kiment a divatból”, jön a módosított

TESZT Dacia Jogger ECO-G 100 Essential

Ez a minimum

HOVÁ TARTUNK? MERT LÉGKONDI NÉLKÜLI BELÉPŐ FELSZERELTSÉGGEL, ILLETVE MOTORRAL MÁR AZ OLCSÓ CSALÁDI AUTÓ SZINONIMÁJA, A DACIA ÚJDONSÁGA IS ÁTLÉPI A HATMILLIÓS ÁRAT...

Mint fogalom, ugyan egyre nagyobb kijózanító pofonnal felérő sokk az olcsó családi autó, de akik mifelénk veszik a bátorságot és mernek nagyot álmodni, azok még mindig Daciával fekszenek, s kelnek. A szintén a Renault-csoportba tartozó Lada megtörhette volna a román márka európai uralmát, ám ez a próbálkozás sok sebből vérzett, az oroszok végül kivonultak a piacról; sőt az alkatrészhány és az ukrainai események miatt a franciák márciusban bejelentették: eladják része-

sedésüket az AvtoVAZ-ban, ami a vállalat 67,6%-át jelenti. A Jogger szerintünk fontosabb típus, mint a

szabadidő-terepes Duster, egyrészt nagyobb, másrészt hét ülésel is kapható, így ha van állami támo-

gatus (és sikeres pályázat), akkor extra kedvezmény érvényesíthető rá. Igazából két modell helyé-



Ülhetnék akár Loganban, vagy Sanderóban, a pult azokban is éppen ilyen. A tükrállító pöcök árulkodik, hogy ez a legolcsóbb kivitel



Alapáron jár a vezetőüléshez a magasságállítás. Hátul is elegendő a tér, ráadásul közepén a padlómelegítő sem magas, de szemre, a tengelytáv alapján többet várnánk



Csak a kesztyűtartó zárható, minden máshová szórt holmi látható helyen van. A tekerőgombos légkondi ránézés nélkül is kezelhető

be lép, a kombi Logan MCV már rég eltűnt, de a Jogger formavilága erre hajaz, a Lodgy pedig egyirányú utcában mozog: kizárólag Stepway

kivitelben, hét üléssel és dízelmotorral árulják, még rövid ideig. Ami a külsőt illeti, a Dacia lábön lőtte magát, mert itt az új arculat, a

teljes palettát már így hirdetik (kivéve a Lodgy-t), a friss Joggerrel viszont lyukra futottak, mert amatőr módon a régi frontrésszel indí-

tották a pályafutását. Persze, némi plastika – hiszen erről van szó – érdemben nem változtat rajta semmit, csupán a pár hónapos,



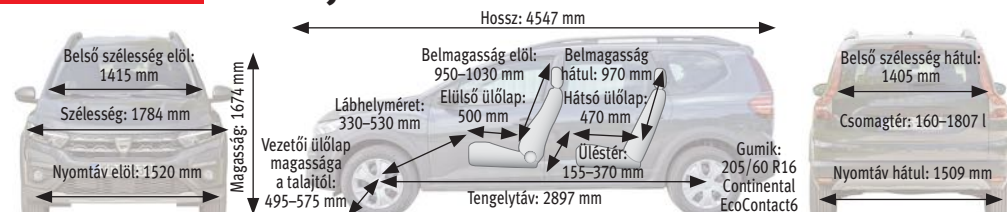
Szó szerint nincs itt semmi látnivaló. A két ablaktekerő kurbli a kezünkben maradt, vélhetően a gyárban rosszul pattintották fel őket. Visszatéve hibátlanul működtek



Két gyerek, vagy alacsonyabb termetű felnőtt számára nem büntetés a harmadik sor. A könyöklő, a pohártartó és a kitámasztható ablak maga a luxus

ADATLAP

DACIA JOGGER ECO-G 100 ESSENTIAL



MOTOR: Soros háromhengeres, szívócső befecskendezéses, turbós, startstopos benzínmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 999 cm³. Furat: 72,2 mm, löket: 81,3 mm. Sűrítési arány: 10,5:1. Teljesítmény benzinnel: 90 LE/67 kW (4800-5000/min). Nyomaték: 160 Nm (2100-3750/min). Teljesítmény LPG-vel: 100 LE/74 kW (4600-5000/min). Nyomaték: 170 Nm (2000-3500/min). Akkumulátor: 12 V, 60 Ah.

ERŐÁTVITEL: Hatfokozatú kézikváltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség hatodik fokozatban 1000/min-nél: 45 km/h.

FELÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkar, tekercsrugók. Elöl hűtött tárcsafékek, hátul dobfékek, hátsó kerekekre ható mechanikus rögzítőfék, ESP, 3,2 fordulatos elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ötülése acélkarosszéria. Saját tömeg 1252 kg-tól. Üzemanyagtartály (benzin/LPG): 50/40 l.

MENETTELJELTÉSIÉNYEK: Gyorsulás, benzin/LPG (0–100 km/h): 13,2/13,0 s. Végsebesség, benzin/LPG: 172/175 km/h. Vegyes fogyasztás, benzin/LPG: 6,0/7,7 l/100 km.

CO₂, benzin/LPG: 135/118 g/km. Tesztfogyasztás, benzin: 7,3 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 70%-ban városi használat, egy-négy személy, 14-29 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 3 év vagy 100 000 km (meghosszabbítható 5 év vagy legfeljebb 200 000 km-re). Védőszárm szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 2 év. Rozsdagarancia: 6 év. Szervizperiódus: 20 000 km vagy évente.

AZ ESSENTIAL ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hat légzsák, Isofix, startstop, dombsegéd, autonóm vészfékező, LED fényszóró és nappali menetfény, automata világításkapcsoló, távirányítós központi zár, kézzel állítható tükörpár, sugárirányban állítható kormányoszlop, emelhető-súlylizeszhető vezetőülés, osztottan dönthető üléstámla (2. sor), hűtéses kivitel, első villanyablakok, fedélzeti számítógép, Media Control, rádió (2 hangszóró), telefontartó és USB port a műszerfalán, Bluetooth-kihangosító, tetősín, 16 colos acél keréktárcsák díszlámpával. **Ára: 6 409 000 Ft**

A TESZTAUTÓ TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: manuális légkondi, Vezetés csomag (binnen tengelyirányban állítható kormányoszlop, sebességátaró tempomat, tolató-radar).

Ára: 6 659 000 Ft

a hazai utakon nemrég feltűnt vadonatúj autók hirtelen „öregek” lettek. Ha már a Lodgy-t emlegettük, a Jogger 5 centivel hosszabb és bő 3-mal szélesebb nála, közel 2,9 m-es tengelytávja 87 mm-rel több. Az Essential kvázi puritánsága jól áll az autónak, az acélfelnikre díszlámpa kerül, a lökhárítók alját, valamint a kerékvívet védő festetlen műanyagok eleve hasznosak és ennél nem fényezik le a kilincseket, a tükörházakat, sem az alpból járó tetősíneket. Nem feltűnő, de a B-oszloptól magasabban fut az ajtónyílás felső széle, könnyítve ezzel a hátra beszállást. Belül nincs meg-

A DACIA JOGGER ÉS LEGFONTOSABB KONKURENSZE*

	Dacia Jogger ECO-G 100***	Renault Grand Scénic TCe 140
Hengerűrtartalom [cm ³]	999	1333
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	90/67(4800–5000)	140/103(4500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	160(2100–3750)	260(1750)
Váltó [fokozat/üzem]	6/kézi	6/kézi
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	13,2	10,9
Végsebesség [km/h]	172	193
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,0	6,4
CO ₂ [g/km]	135	144
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4547x1784x1674	4634x1866x1660
Tengelytáv [mm]	2897	2804
Csomagtér [l]**	160–1807	189–1737
Alapár [Ft]**	6 409 000	10 299 000

*** A legjobb érték * Hétüléses, az adott benzínmotorral legalacsonyabb felszerelésű, kézikváltós modellek
 ** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek **** Benzinesre vonatkozó adatok

lepetés, a pult anyagminőségét, elrendezését tekintve egy az egyben a Logan/Sandero páros bútor-darabja. Minden burkolat műanyag és kopogósan kemény, textil csak az ülésekre jutott (több kényeztetésért magasabb komfortszintű modellt kell venni, mert van), de az elemek illesztései zömmel pontosak, egyenletesek a hézagok, az általános minőség jó – a hátsó ablaktekerők használat közben a kezünkben maradtak, de visszapattintás után többször nem exponáltak magukat. A Jogger magasan áll, hasmagassága terheletlenül 20 centi, ettől függetlenül benne ülve nem kakasulós a vezetői pozíció, az 500 mm hosszú ülőlap magassága 495–575 mm (viszonyításképpen: a Dusteré 570–650 mm). Hiányzik a deréktámasz, itt középre nem jutott könyöklő, a sugárirányban állítható kormányoszlop pedig csak akkor mozgatható tengelyirányban is, ha megvettük a 120 ezres Vezetés csomagot, benne tempomattal és tolatóradarral – köszöntük. A műszeregyeség szerény, a két analóg óra között monokróm kijelzőn lapozható a fedélzeti számítógép, amely alpból a 2 hangszórós rádióé is – előbbi a kormányról, utóbbit a kormányoszlopról kezelhetjük. A Sandero tesztben (Az Autó 2021/3.) korábban dicsértük a Joggerben is megkapott Media Control funkciót: letöltött applikációval, Bluetooth kapcsolattal, fixen rögzíthető okostelefonon futhat a telefon, a médialejátszó, a navigáció és a bővített tartalmú fedélzeti számítógép. A manuális légkondi 130 ezerért kötelező vétel, automatát az Essential extraként sem kaphat (de magasabb

Jól látszik az „ugrás” a B-oszlop tetején. A hátsó ajtók üvegei teljesen leengedhetők, a tengelytáv nagyautókra jellemző 2,9 m



Rossz a pedálrend. A teljes ajtóburkolat kőkemény plasztik, de a palacktartós zsebek legalább elől-hátul nagyok



Háromféle pozícióban rögzíthetők a harmadik sor ülései, ha nincs rájuk szükség, érdemesebb őket kiszerezni. A hétüléses Joggerben nincs csomagtér takaró



Alapáron jár a tetősín, de ennek rúdjaait nem lehet kivenni és keresztben rögzíteni, a praktikusabb megoldást a második Expression komfortszintől adja a Dacia

komfortszinten elérhető). Minden rekesz, rés potenciális kacattartó, a legtöbb holmit a két ajtózsab és a kesztyűtartó nyeli el, utóbbi az egyetlen fedett tároló a fedélzetén. A nagyautókra jellemző tengelytáv ismeretében a második sor lábtere kicsinek tűnhet, ami azonban érthető, mert a harmadik sor utasainak is kell a hely. A 470 mm hosszú ülőlapot három személyre formázták, nagyok az ajtózsabok és ezzel minden pozitívumot elmondtunk; nincs szellőző, USB port, középső kartámasz, sem kenguruzsab az első ülések hátulján. A hátsó ül-

sekre bejutást segíti, hogy a második sorban nemcsak a támlák dönthetők előre, hanem az ülőlapok is felhajthatók (az osztás 60:40). A két „pótszék” nem a padlóból hajtogatható ki, így használaton kívül helyet rabolnak a csomagtérből, és nincs hozzájuk Isofix, azaz gyerekülést sem rögzíthetünk. Felhúzott lábakkal, de két 170 centi körüli személy hosszabb távon is elfér, a szélekre könyöklő és pohártartó is jutott, sőt az oldalüveg kibillenthető, ami javítja a szellőzést. A 650 mm magas rakodóperemű, álpadló nélküli csomagtartó hét üléssel

160, összecukott harmadik sorral 506, kiszerezelt hátsó ülésekkel 595 l-es, míg lehajtott második sorral 1594, maximálisan bővítve pedig 1807 l áll rendelkezésre.

Akinek mindenképpen dízel-motor kell, annak marad a Lodgy, mert a Jogger kizárólag 1,0 l-es, háromhengeres turbós benzinessel árulják. A közvetlen befecskendezéses TCe 110 LE-s, a tesztautót hajtó szívócső befecskendezéses ECO-G viszont „kétéltű”, benzinnel üzemeltetve 90, a gyári LPG szettal 100 LE-t mozgósít. Nálunk úgy adódott, hogy 95%-ban ben-

zinnel használtuk a kocsit, de a 40 l-es gáztartályt is megtöltve számottevően nagyobb, kb. 1000 km-es hatótávval lehet kalkulálni – és LPG-t olcsóbban tankolni. Az üzemmódok közötti váltás gombnyomással történik. A kis motor az üzemanyagtól függően 160/170 Nm-t présel ki magából, a várost elhagyva hozza ugyan a kötelezőt, a 130 körüli tempó tartása nem okoz vele gondot, ám erőtartáléka nincs: amikor 90-nél hatodikban padlóig tapostuk a gázt, konkrétan nem történt semmi. A hatfokozatú kézi váltó mind pontosságát, mind kapcsolási érzetét tekintve közepeszerű, automatát pluszpénzért sem vehetünk, összerakékhajtás sincs, mint a Dusterhez, a rögzítőfék mechanikus. Minimális LPG és a szokásosnál több városi használatnál a tesztfogyasztás 7,3 l/100 km-re jött ki.

Ami a vezetéssel illeti, a kilátás elől rossz, sokat takarnak a vastkos A-oszlopok és a manuálisan, kis pöckökkel állítható, fűthetetlen külső tükrök, ellenben oldalra és átlósan a helyzet jobb az átlagnál, sőt a függőleges far miatt az autó ott végződik, ahol látjuk, így radar nélkül sem nehéz a pontos tolatás. A pedálrend keszkesza, elsősorban a gáz került mélyre és túl közel a fékhez. Az elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros futóművön guruló Jogger összességében kényelmes, határhelyzetben alulkormányzot-

Első pillantásra kombi volvársra sikeredett a far, mind a vállas lámpákkal, mind a függőleges kialakítással – utóbbi miatt könnyű belőni az autó végét





Átszámítva átlagosan 1,5-2,0 l-rel kér többet százon gázból az 1,0 l-es motor, mint benzinből. A 40 l-es LPG tartály a csomagtartóba, a pótkerék helyére kerül



Minimalista a műszeregyeség. Az okostelefonnal kombinált Media Control fedélzeti rendszer jó ötlet, a készülék töltése a közelébe tett USB porttal könnyen megoldható



tan sodródó, ívmenetben a szokásosnál nagyobbakat billenő autó. Az ülések puhák, a rugózás is kényelemre hangolt, bár úgy éreztük, a gördülési komfort teherautós, azaz terhelve (több utassal) sokkal jobban viselkedett a kocsi, mint amikor egyedül ültünk benne. Ilyenkor ugyanazokon az útvonalakon nehezebben, zötyögősebben kezelte az úthibákat, ami alapvetően normális jelenség, csupán a különbségek jobban kiugrottak. A 16 colos keréktárcsákra szerelt magas oldalfalú gumik nem érzékenyek a kátyúkra, a pontos, de egyáltalán nem közvetlen, 3,2 fordulatot kormányt sokat kell tekerni, visszajelzésekkel sem kényeztet, a fék azonban állta a próbát, hatékony és az ereje is finoman adagolható – felesleges a bizalmatlanság amiatt, hogy a Jogger hátul tárcsák helyett dobokkal lassít. Amint már említettük, a motorban nincs vaskos erőtartalék, előzésnél, gyorsításnál minden esetben vissza kell kapcsolni; 90-nél hatodikban 2000, 130-nál 2900/perc a fordulatszám, a menet- és gördülési zajok még az elviselhetőség határán belül vannak.

Mivel az eleve hiányosan felszerelt Essential a másik motorral nem párosítható, a típuson belüli tápláléklánc csúcsán álló Extreme pedig csak hét üléssel érhető el, arra tippeünk, hogy az arany középutat jelentő (és minden kombinációban kínált) Expression lehet a hazai piac

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Kényelmes beszállás
- + Széles tartományban állítható ülések
- + Helykínálat
- + Áttekinthető pult
- + Nagy csomagter, alacsony perem
- + Menetkomfort (rugózás, csillapítás)
- + Extrém kátyútűrő
- Kilátás (elől)
- Kemény műanyagok
- Izzasztó kárpit
- Szellőzés hiánya (hátl)
- Érzéketlen kormány
- Ívmeneti tulajdonságok

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + LPG üzem gyárilag
- Szerény erőtartalék
- Gázreakció (ECO-ban)

BIZTONSÁG

- + Hat légszák alapáron
- + Hatékony fék
- Isofix hiánya a 3. sorban

KÖLTSÉGEK

- + Garancia
- + Fogyasztás
- Ár
- Hiányos alapfelszereltség

favoritja. Ha a belépő kivitelhez összesen 250 ezer forintért megvesszük a kimaradt holmikat (hal-kan megjegyezve, hogy légkondi nélkül egy ilyen kaliberű használt autó később szinte eladhatatlan), az Essential árelőnye 440 ezerre zsugorodik. Ennyit pedig akár meg is érhet az Expression kivittel adott többlet: az elegánsabb külső, az otthonosabb kárpitozás és bőrkormányos belső, a keresztléccé alakítható moduláris tetősín, az elektromosan állítható és fűthető tükröcpár, a sötétített üvegezés, a hátsó villanyablak, a két hátsó kenguruzseb, valamint az okostelefon tükrözést támogató infotainment 8,0 colos érintőképernyővel és 4 hangszórós audio rendszerrel.

Nem az autók hibája, hogy az árak elszálltak, hogy fogalmunk sincs, hol van, vagy hol és mikor lesz ennek a spirálnak vége, az emberek pedig csak nagyokat pislognak, amikor betérnek egy márkakereskedésbe. Jelen esetben 6 409 000 forintról beszélünk a hétüléses és „mezítlás” Jogger esetében – ami kvázi fix ár, mert a Daciánál eleve belekalkulálják az alku-
t –, az olcsó családi autók kora tehát vitathatatlanul lejárt, és ez már a román márkára is értendő, ahol jelenleg ez a minimum.

Krepsz Zoltán

BEMUTATÓ Subaru Solterra

Különc



<https://youtu.be/gzVRsdKTAwg>



Csak a frontrésze tér el a Toyotától. A tetősín minden Solterra esetén alapáras

BOXER VILLANYMOTOR NINCS, A JAPÁNOK MÉGIS AZT MONDJÁK, HOGY A SOLTERRA ELEKTROMOS HAJTÁSSAL IS IGAZI SUBARU. PEDIG VALÓJÁBAN TOYOTA.

Nem csalás: a 18–19. oldalra lapozva nagyon hasonló autó látható, csak éppen Toyota emblémával – és azt már vezettük. Nem titok, hogy a Solterra valójában a bZ4X (és a Lexus RZ) ikertestvére, így hiába a szépen felépített marketing, a kicsit átrajzolt frontrészen kívül – mert hűtőmaszknak már aligha nevezhetjük – a két modell szinte az utolsó csavarig megegyezik. Olyannyira, hogy valójában az alapnak mondott e-Subaru Global Platform sem más, mint a Toyota villanyautók számára fejlesztett e-TNGA padlója, hajszára azonos 2850 mm-es tengelytávval. A nevében a Napra és Földre utaló Solterra méreteit tekintve házon belül az XV és a Forester fölött

áll, karosszériája 4,69x1,86x1,65 m-es, hasmagassága 210 mm és villanyautó léte féméteres vizen is átgázol. Az alapmodell 18 colos alufelniket kap, a jobban felszerelt kivitelekre már 20-asokat szerelnek, a teljes világítás diódás, a

biztonságot a vezetőnél és az első utasnál is térdlégzsák fokozza.

A részben szövettel bevont pult ugyancsak egy az egyben a Toyotából való, a gombokkal telepakolt kormány felső része nem lapított, ennek ellenére a vezető előtti

műszeregység láthatóságával úgy kalkuláltak, hogy a kijelzőt a karima fölött lehessen olvasni. Középre 12,3 colos érintőképernyő került, az infotainment a Toyota menüjével dolgozik, tudja a vezeték nélküli okostelefon tükrözést, a középső



Nincs hagyományos kesztyűtartó, de a középső „híd” alá lehet pakolni. A képernyő 12,3 colos



Két felnőttnek szélkében és hosszában is bő a hely, itt ülésfűtés az alapmodellhez nem jár



Kétféle magasságban rögzíthető a padló, ez az alap és mehet még lejjebb. Balra a prémium hifi mélysugárzója, ami rabol némi helyet

boxban lehet indukciós töltő; a légkondi, az ajtók nyitása-zárása, a fedélzeti számítógép adatainak olvasása a távolból, applikációval is megoldott. Az álpadlós csomag-tartó mérete kivitelezéssel, a belépő Comfortnál alaptól 452, a Platinum és Platinum Plus esetében – vélhetően az ezekhez szériában adott prémium hifi mélysugárzója miatt – 441 l-es.

A fronthajtású Solterra (egyelőre) a japán piac privilégiuma, hozzánk a tengelyenként egy-egy 109 LE-s villanymotorral szerelt, s ezzel a Subaru szellemiségéhez illő, azaz állandó összerékhajtású változat jön. Az X-Mode vezérlővel a terepképességeket finomíthatjuk, a Drive Mode a szokásosnak mondható Eco, Normal és minden szuszt kipróbáló Power

750 kilós utánfutót tud vontatni, minden kerék hajtott, a gázlómélység 500 mm



A SUBARU SOLTERRA MŰSZAKI ADATAI

	Comfort	Platinum/Platinum Plus
Első villanymotor teljesítménye [LE/kW]	109/80	
Első villanymotor nyomatéka [Nm]	168,5	
Hátsó villanymotor teljesítménye [LE/kW]	109/80	
Hátsó villanymotor nyomatéka [Nm]	168,5	
Erőátvitel	Egyfokozatú lassító áttétel	
Akkumulátor szerkezete	Lítiumion	
Akkumulátor feszültsége [V]	355,2	
Akkumulátor kapacitása [kWh]	71,4	
Akkumulátor cellák száma	96	
Hatótávolság, WLTP [km]	465	414
Vegyes áramfogyasztás, WLTP [kWh/100 km]	16,1	18,0
Váltóáramú (AC) töltés maximuma [kW]	6,6 (1 fázis)	
Egyenáramú (DC) töltés maximuma [kW]	150	
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4690x1860x1650	
Tengelytáv [mm]	2850	
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1600/1610	
Hasmagasság [mm]	210	
Gumiabroncs mérete	235/60 R18	235/50 R20
Csomagtartó [l]	452	441
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/multilink	
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa	
Saját tömeg [kg]	2010	2035/2040
Vontatási képesség [kg]	750	
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	6,9	
Végsebesség [km/h]	160	
Ára [Ft]	23 150 000	23 990 000/24 300 000

beállításokkal operál, továbbá van erősebb motorfeket (hatékonyabb visszatöltést) adó, elsősorban városi forgalomban hasznos üzemmód is, ami külön gombbal, s nem az irányváltó tekerőjével aktiválható. A 96 cellás lítiumion akkumulátor 71,4 kWh-s, a 16,1-18,0 kWh-s vegyes fogyasztással a gyár 414-465 km-es WLTP szerinti hatótávot jósol. A minimum kéttonnás gép végsebességét – váltó híján – 160 km/h-ra korlátozza a lassító áttétel, a dinamika azért megvan, a százaz gyorsulás ideje 6,9 s. A 150 kW-os egyenáramú (DC) gyorstöltés jó érték, megfelelő oszlop esetén egy lemerült „tele tank” sem több 40-45 percnél, viszont a 6,6 kW-os (1 fázisú) AC töltővel lassabban pörögnek az események.

A tavaly Los Angelesben bemutatott Subaru Solterra már a hazai márkakereskedésekben is elér-

hető. A belépőszint ne tévesszen meg senkit, a 23,15 millió forintos Comfort kivitel felszereltsége valójában nagyvonalú, a Platinum hazakísérő fénnel, riasztóval, 11 hangszórós Harman-Kardon hifi-vel, indukciós telefontöltővel, elektromosan állítható első utas- és memóriás vezetőüléssel, fűthető kormányval és hátsó ülésekkel, bőrkárpittal, tolatáskor lebillenő külső tükrökkel, valamint 20 colos alufelnikkel adja a többet. A Platinum Plus egyetlen kiegészítővel: panoráma napfénytetővel fejeli meg mindezt. A vezetőségéket az EyeSight fogja csokorba, itt újdonság a tolatás közbeni vészfékező (akadály észlelése esetén), továbbá a Safe Exit Assist, amely a holtterfigyelő segítségével jelzi, ha veszélyes az ajtónyitás, illetve az autóból történő kiszállás.

PA

MENETTUDÓSÍTÁS Mercedes-Benz EQE



<https://youtu.be/LhbQXCmuzEE>

Kisebb

Hivatalosan már Mercedes-EQ a márkajelzés, ahogy a sportmodellek Mercedes-AMG, a luxuskivitelek pedig Mercedes-Maybach néven futnak. A fekete frontmaszk apró csillagmintával is kérhető

ITTHON VEZETTÜK AZ EQS ALÁ POZÍCIONÁLT ELEKTROMOS SZEDÁNT.

Egyre színesebb a Mercedes villanyautós EQ palettája: SUV-okból van EQA, EQB, EQC, a luxus csúcsát az EQS képviseli, kisbuszból kapható EQV, hamarosan érkezik a kompakt egyterű EQT, az aktuális újdonság azonban az E-osztály kategóriájának megfelelő, de az EQS külső-belső formavilágát és majdnem teljes műszaki arzenálját felvonultató EQE. A dedikált EVA padlón guruló karosszéria, akár egy csiszolt kavics, ami elengedhetetlen a 0,22-es légellenállási együtthatóhoz, s ennek érdekében a kilincsek is süllyesztettek. A túlnyúlások feltűnően rövidek, így a 3120 mm-es tengelytáv optikailag némiképp zsugorítja az amúgy 4946 mm hosszú, a normál E-nél ujjnyival túllógó EQE-t; magasan fut az övonal, a tető egyetlen, lendületes vonallal megrajzolt kupola, a csomagtartó hossza szedánhoz képest nyúlfarknyi – s mindezt keretnélküli ajtókkal fejték meg. A legnagyobb geg azonban az ablakmosó folyadék utántöltése: mivel a „motorháztető” nem nyit-



Jó fogású az alul lapított sportkormány, de az érintős kapcsolók a küllőkön rosszabbak, mint a korábbi hagyományosak

ható, a betöltő a bal első sárvédőből pattintható ki.

A pult háromféle lehet, alpból 10,25 colos vezető előtti és 11,9 colos központi képernyő jár, pluszpénzért kérhető 12,3 colos LCD, valamint középre 12,8 colos OLED panel, a non plus ultra pedig a

Hyperscreen (lenne, ha éppen a chiphiány miatt nem szünetelne a rendelése). Itt három, a széleken két 12,3 colos, míg középen egy 17,7 colos OLED képernyőt egyesít az érinthető, karcmentes üvegfelület, a teljes szélesség közel 1,5 m. Az ülészatokra, a dekorációk-

ra nem vesztegetnénk a szót, az anyag- és színkombinációk lehetősége átlagon felüli. Fontosabb, hogy az első sor fejedelmi helykínálata és kényelme után hátraülve nem éreztük ugyanezt, a hellyel még nem lenne gond, de a rövid és meredek ülőlap nem tetszett, az E-osztály



Ilyen sincs más autón: itt kell betölteni az ablakmosó folyadékot



430 l nem sok az autó külső méreteihez képest



Elöl kényelmesek az ülések, a hátsók nem nyerték el a tetszésünket

itt komfortosabb. A csomagtartó 430 l-es, csak a fedél nyílik, az üveg nem, így a rakodhatóság körülményesebb, mint az EQS-nél.

Mindkét bevezető modellt vezet-tük, de már a belépő EQE 350+ is bőven elegendőt nyújtott. 292 LE és 565 Nm a hátsó tengelyen, 210 km/h-s végsebesség, 6,4 s-os 0–100 km/h-s gyorsulás, mindez 2,3 tonnás saját tömeggel. A füg-gőleges pálcás frontmaszkkal díszí-tett AMG EQE 43 4Matic ennél nemcsak nehezebb (2,5 tonnás), de erősebb (476 LE, 858 Nm) és persze még jobban gyorsul (4,2 s),

ám akinek ez sem elég, megvár-hatja a 687 LE-s AMG EQE 53 4Matic+ bevezetését... A technika a Mercedeshez illően komoly, a 90,6 kWh-s, 10 cellamodulból álló lítiumion akku alul a padlóban, a tengelyek között utazik, a gyár saját fejlesztésű vezérlő szoftvere – az autó sok egyéb funkciójával együtt – online, a távolból frissít-hető (OTA), a garancia pedig nem a szokásos 8 év vagy 160 000, hanem 10 év vagy 250 000 km. A fedélzeti töltő jelenleg 11 kW-os, de lehet majd rendelni 22 kW-ost is, amivel felezhető a most 8,5 órás sztenderd

idő. Az egyenáramú gyorstöltő 170 kW-ot tud, valamint az autó (meg-felelő oszlop esetén) támogatja a Plug & Charge töltést.

Hosszabb kört a 350+ változattal mentünk. Az elöl kettős kereszt-lengőkaros, hátul multilink felfüg-gesztés a 2,3 tonnás saját tömeg ismeretében, vélhetően acélru-gókkal is finom menetkomfortot adna, de légrugózással valóban kényeztető a gördülés. A hátsóke-rék-kormányzással szűk helyeken, vagy éppen nagy tempónál is meg-lepően jól manőverezhető, illetve stabil az autó, a kormányzása élet-

telen, ám pontos és közvetlen, a fék a kezdeti bizonytalan pedálérzet-tel viszont nem volt szimpatikus. Természetesen minden hangolha-tó (visszatöltés, csillapítás, „gáz-reakció”, kormányzás), sőt adaptív üzemmódban – amikor a szint-szabályzó például a GPS adatok alapján lövi be a hasmagasságot – az EQE önmaga is remekül bol-dogul. A dinamika, a rugalmasság alapesetben is megvan, a Sport és a Sport+ üzemmód inkább csak a pedálreakciót javítja, padló-ra küldve a menetpedált mindig hátra vágó a gyorsítás. Már-már közhely, hogy élmény a csendet hallgatni, de itt valóban adott a lehetőség. Aki szereti a zenét, vél-hetően megrendeli majd a térha-tású Burmester hifi-t és ezekben az autókban háromféle, kimondottan az EQE-hez komponált menethang is lejátszható. A hatótávot nem volt módunk ellenőrizni, ezt majd a saját tesztközpontunk pótoljuk, addig a gyári ígéretet tolmácsoljuk, ami a 350+ esetén akár 654, az AMG 43-nál pedig 533 km.

Lapzártakor már csak az AMG EQE 43 4Matic szerepelt a hazai rendelési listán, 43 992 000 forintos induló árral, ami jelentős különbség az EQE 350+ korábban nyilvánossá tett 30,2 milliós összegéhez képest.

Paladár



Még az alufelnikre is speciális, áramlásja-vító borítás kerül

MENETTUDÓSÍTÁS Toyota bZ4X

Íme, az első!

bZ4X: az első két betű jelentése a jövőre utaló beyond zero (nullán túl), a 4-es az autó méretét (D-SUV), míg az X az összerak-hajtás lehetőségét jelenti



A HIBRIDEK UTÁN A VILLANYAUTÓK FELÉ IS NYIT A TOYOTA, A bZ4X PEDIG ERŐS KEZDÉS-NEK TŰNIK. DÁNIÁBAN MÁR VEZETTÜK.

Sokat elárult a bemutató helyszíne: a CopenHill egy műfüves sípályával, az épület tetején sörpados büfével kombinált szeméttégető, amely 150 ezer koppenhágai háztartás fűtéséhez ad energiát. A japánok ezzel hangsúlyozták, hogy a bZ4X a jelen és a közeljövő új szellemiségű Toyotája, a márka első e-TNGA padlóra ültetett villanyautója, amelynél a padlóba épített, jelen esetben 71,4 kWh-s, 96 cellás, 350 V-os lítiumion akku a vázszerkezet szerves részét képezi. A modellt rögtön klónozták is, módosított frontrésszel ugyanez a kocsi a Subaru Solterra (14–15. oldal), ahogy a Lexus RZ szintén – utóbbinál azért más a külső és eltérő a pult. Továbbá a luxus-

márka privilégiuma a mechanikus kapcsolat nélküli kormányzás, a steer by wire bevezetése, olyan látványos kormánykerékkel, ami

egyáltalán nem kerek, valójában a Formula 1-es autókéhoz hasonló. A bZ4X a látszat ellenére nagy (4690x1860x1650 mm-es), kisa-

rasznyival a RAV4 fölé nyújtózik, sőt 2850 mm-es tengelytávjal 16 centit ver rá, így a helykínálat mindkét sorban bő. A hátsó ülés-



Magasra emelték a középkonzolt, alatta nagy és nyitott tárolót kialakítva, hagyományos kesztyűtartó viszont nincs. A menetirányváltó tekerős, ez a nagyobb érintőképernyő 12,3 colos



Kényelmes utazóautó, de terepen sem jön zavarba. A félméteres vízben történő lubickolás még szokatlan fogalom egy elektromos járművel kapcsolatban



Könnyen rakodható a magas peremű, alpból 452 l-es csomagtartó. A támlák 40:20:40 helyett csak 60:40 arányban osztottak

pad nem tologatható, a csomagtér alaphelyzetben így fixen 452 l-es.

A pulton akadnak érdekességek. Nekünk kimondottan tetszett az ide is felvitt, tükröződésmentes felület és otthonos hangulatot teremtő szövet, ellenben furcsa, hogy nincs

hagyományos kesztyűtartó. Az átlagnál kisebb és gombokkal jócskán megpakolt volánnal mintha a Peugeot i-Cockpit kialakítását szerették volna másolni, a vezető előtti információs kijelző a karima fölött olvasható – ez nem biztos, hogy

mindenkinek bejön majd, de idővel a Toyota is kínálni fogja a Lexusnál említett új kormányt. A központi kijelző alpból 8,0, a második komfortszinttől 12,3 colos, a személyi asszisztens már ért magyarul, ahogy a manapság elvárt kényelmi funkciókat is mind tudja a bZ4X, a fűtése az energiatakarékosság miatt pedig hőszivattyús.

A fronthajtású kivitel 204 LE-s (266 Nm) villanymotor viszi (0–100 km/h: 8,4 s), hatótávja a felszereltség és a 18 vagy 20 colos alufelnik függvényében 436–516 km. Az összkerekes AWD-nél tengelyenként egy-egy 109 LE-s motor hajt, 411–470 km-es hatótávot adva. A rapidtöltés maximuma mindkét modellnél 150 kW, a fedélzeti AC töltő jelenleg 6,6 kW-os, amivel 10 óránál tovább tart a lemerült akku teljes etetése, de hamarosan lesz nagyobb teljesítményű. Villanyautó léte az elől McPherson, hátul multilink felfüggesztéses, hosz-



Tágas a hátsó sor, vannak szellőzők, USB portok. Az innovatív napcellás helyett kérhető normál, nyitható panoráma üveg tető is

szú rugóutakkal bíró 4x4-es bZ4X ügyes terepes, az épített pályán nem fogott ki rajta az átlós akadály sem, amikor csak egy kerékre jutott tapadás; továbbá meg kell emléteni az 500 mm-es gázlómélységet. Az X-Mode vezérlővel különféle útviszonyokhoz (sár, hó, terep) igazítható az autó viselkedése, a terepezést kúszófokozat és lejtmenetvezérlő is segíti, míg városban érdemes az erősebb motorféket és rekuperációt adó üzemmódra kapcsolni. A rövid tesztkörön feltűnt a csendes, valamint a 20 colos felnik ellenére komfortos gördülés, igaz, ehhez a jó minőségű dániai utak is hozzájárul(hat)tak. Az irányítás pontos, a fék hatékony és úgy tűnt, nincs kellemetlen pedálérzet. Városon kívül könnyedén elértük és tartottuk az engedélyezett 100–120 km/h-s tempót, az áttételezéssel egyébként 160-nál nem tud többet a Toyota, ellenben az AWD dinamikusabb, mint az elsőkeres, ez állásból 7,7 s alatt van százon. Az áramfogyasztást majd a saját tesztkörben mérjük, a japánok szerint 14,3–18,1 kWh/100 km között van a realitás.

A bZ4X csak a kezdet, ezen az új padlón 2025-re már 15 friss modellt ígér a Toyota – beleértve a Lexusokat is –, így láthatóan idejében felkészül a valóban új korszak kezdetét jelentő 2035-ös évre, mikortól Európában már csak elektromos új autókat lehet árulni. Ami a hazai választékot illeti, a belépő Comfort kizárólag fronthajtással él, listaáron 19,76 millió forinttól. Ezen felül mindkét hajtáslánccal Prestige, Prestige Tech, Executive és Executive JBL sorrendben léphetünk feljebb (japán szokás szerint extrákat egyenként vásárolni nem tudunk), az FWD esetén 21,15–23,27, az AWD esetén pedig 22,29–24,41 millió forint között. A legdrágább, 24,83 millió forintos Premier Edition csak összkerekhajtással párosítható, ennek érdekessége a napcellás üveg tető, amely menet közben a 12 V-os, álló helyzetben a nagyfeszültségű akkumulátort tölti és egy cikluson belül akár 5 km-rel is növelheti a hatótávot. Így elméletben, ha naponta töltenénk az autót, akkor ez éves szinten 1825, valóban ingyenes megtehető km-t jelentene.

– geosits –

BEMUTATÓ Volkswagen ID.5

Soron következik



<https://youtu.be/ooLUzQKFL8M>



2,77 m a tengelytáv, a kupé-forma kétszínű festéssel még jobban érvényesül

FOLYAMATOSAN BŐVÜL A VOLKSWAGEN ID CSALÁD, AZ 5-ÖS AZ ELSŐ E-SUV KUPÉ A MÁRKA VILLANYAUTÓI KÖZÖTT.

Bár az up! mini és a Golf is megjelent tisztán elektromos hajtással, a jövőt nem ezek képviselik, a Volkswagen külön stratégiát dolgozott ki a villanyautók számára. Ezeknél is adott a közös moduláris padló, a MEB, az ID-nek hívott család pedig rohamléptekkel bővül: a sort nyitó 3-as után jött a nagyobb 4-es, Kínában fut a 6-os, megérkezett a látványával is különleges, a hajdani T1-es előtt tisztelgő Buzz és Buzz Cargo és már nálunk is elérhető az első villanymotoros SUV kupé, az 5-ös, amelynek sportosabb, mindkét tengelyen hajtott kivitele GTX jelölést kap. A németek szerint, aki 100%-ban megújuló energiaforrásból tölti a kocsit, voltaképpen már klímasemleges autót használ, mert a zwickauai üzemben a gyártás folyamata karbonsemleges és a Volkswagen tervei szerint 2050-re

a „Way to Zero” stratégiával ez a teljes vállalatról elmondható lesz. Ha már az évszámoknál tartunk, 2030-ra a márka Európában várhatóan eléri a 70%-os részesedést, már ami házon belül a villany-

autókra vonatkozik, s ugyanez 50% lehet az észak-amerikai és a kínai piacokon.

Nem titok, hogy az ID.3 megjelenésekor akadtak problémák, elsősorban szoftveresek és ez azért

volt különösen kínos, mert a Volkswagen rendszeresen hangot ad(ott) azon víziójának, hogy szoftverorientált mobilitási szolgáltató kíván lenni – ezt foglalja össze az Accelerate program. A jelek szerint



Csak az ajtókra kerültek fizikai gombok, minden más érintős. Akár 30 féle színből választható hangulatfény, sőt saját kombinációk is beállíthatók



Műanyag védi a kerékíveket és a küszöböket. A rakodóperem magas, a GTX alapból kap 20 colos könnyűm felniket



Bár az ülőlap két személyre formázott, középen nincs púp a padlón, így hárman is elfér(het)nek



Ledöntött ülésekkel nem teljesen sík a rakodófelület, a támlák is csak 60:40 arányban osztottak

az ID.5 azonban már „sínen van”, a szoftver 3.0-ás változata jól és hatékonyan működik, tudja az OTA (over the air) frissítést, azaz nem szükséges emiatt szervizbe menni, de a töltés is gyorsult: kihasználva a korábbi 125 helyett már 135 kW-os teljesítményt (egyenárammal), 9 perccel rövidült a folyamat.

Az ID.4 karosszériájához képest a 4599x1852x1615 mm-es 5-ös a laposabban ívelő tetejével és a hátsó ajtóba integrált légterelőjével mutat eltérést, a villanyautóknál különösen fontos légellenállást az elektromosan vezérelt első hűtőnyílások is csökkentik, melyek csak szükség szerint vannak nyitva. A pult gyakorlatilag változatlan a kormány mögötti kis kijelzővel és a jobb szélére tett menetirányváltóval, a középen magasra emelt 10,0 colos érintőképernyővel, a gombok, kapcsolók minimalizálásával, valamint a bő helykínálattal. A sportosabb, dinamikusabb megjelenés nem ment a használhatóság rovására,



Szép részlet a hátsó ajtón kialakított légterelő

elől változatlan, hátul pedig csupán 12 mm-rel alacsonyabb a mennyezet az ID.4-hez képest. Az álpadlós csomagtartó kapacitása 549-1561 l között variálható.

A műszaki töltet az ID családban is ugyanolyan csereszabatos, mint hagyományosan a VW csoport összes márkájánál. Az 5-ösnél nincs sok kombináció, a felfüggesztés mindegyik változat alatt elől

McPherson, hátul multilink, a tengelyek közé, legalulra tett akkupakk 77 (bruttó 83) kWh-s, a 174 vagy 204 LE-s villanymotor (235 vagy 310 Nm) a hátsó kerekeket hajtja, a százas gyorsulás ideje 10,4 vagy 8,4 s, a végsebesség 160 km/h. A WLTP szerinti hatótáv egy feltöltéssel elérheti az 520 km-t, váltóárammal (AC) 11, egyenárammal (DC) a már említett 135 kW az

elérhető legnagyobb töltési teljesítmény. A 19 helyett 20 colos kereken guruló GTX-nél az első tengely is hajtott, itt az összteljesítmény 299 LE (460 Nm), állásból 100 km/h-ra elegendő 6,3 s és a végsebességet 180 km/h-ra emelték. A hatótáv 490 km, ez nem sokkal szerényebb érték, a vontatási kapacitás azonban 1000 helyett ennél 1200 kg.

Magyarországon a 204 LE-s Pro és a legerősebb, összkerekes GTX rendelhető, előbbi indulóára jelenleg 20,9 millió forint, többek között teljes LED világítással, számos vezetőséggel, adaptív tempomattal, egyzónás automata légkondival és hőszivattyúval, navigációs infotainment rendszerrel, Car2X kommunikációval, vezeték nélküli okostelefon tükrözéssel, parkoló radarokkal és 19 colos alufelnnikkel. A GTX listaáron 23,6 milliótól vihető, pluszban LED-Mátrix fényszórókkal, sportosabb külsővel és 20 colos alufelnnikkel.

– *tausz* –



https://youtu.be/whBNyL4m_Ac

A CVT4EV kompakt szerkezet, tetején a működését irányító számítógéppel és az inverter-konverter elektronikával



Bosch CVT4EV

Hosszabb távon?

ITT AZ IDEJE, HOGY A VILLANYAUTÓKBAN IS MEGJELENJEN A SEBESSÉGVÁLTÓ, HISZEN JÓT TESZ A HATÓTÁVNAK, ÍGY SOKFÉLEKÉPPEN LEHET SPÓROLNI VELE.

A mai, tisztán elektromos hajtású autók többségének egyáltalán nincs sebességváltója. Háromfázisú villanymotorjuk egyetlen lassító áttételen keresztül egyenesen a differenciálműbe hajt be, és a tolatáshoz sem kell külön foko-

zat, mert az elektromos motorok forgásiránya viszonylag egyszerűen megfordítható. Ezzel – szabályozási beavatkozás nélkül – az akkumulátoros-elektromos hajtású autók ma ugyanolyan gyorsan tudnának tolatni, mint előre felé menni. A leírt hajtáslánci felépítés egyszerű, olcsó, és a karbantartása sem bonyolult, de aki vezetett már villanyautót tudja, hogy rengeteg hátránya is van. A legfontosabb, hogy a fix áttételű hajtás óriási tervezési, és ebből adódóan használati kompromisszum. A ma általános állandó mágneses, háromfázisú motorok karakterisztikájára jellemző, hogy legnagyobb nyomatékuk közvetlenül elindulásuk után ébred, és a fordulatszám emelésével csökken, – egy határ után elég meredeken. Ez az autóhajtás szempontjából kifejezetten kellemetlen, mert fix áttétellel a sebesség, és vele a fordulatszám növelésével romlik a rugalmasság, ezért ha a konstruktőrök dinamikus autót akarnak, feleslegesen túlméretezett, nagy fordulaton is eléggé nyomatékos villanymotort (motorokat) használnak, amik drágák és nehezek, az alsó sebességtartományokban pedig elektronikusán kell őket „megzabolázni”, hogy nyomatékukat egyáltalán át lehessen vinni az útra. A fordulatszám-arányos nyomatékesítés a végsebességet is korlátozza, de ugyanígy hat az elektromos gépek fordulatszámhatára is. Bár használható fordulatszám tartományuk jóval szélesebb a belsőégésűekénél – hiszen nem kell nekik alpjárat, és a mai villanymotorok messze 10 000/perc fölé forgathatók – fix áttétellel, általában, ez is kevés. Ráadásul a fordulatszám növelésével az elektromos veszteségek is



A kísérleti Golfok végsebessége 11, rugalmasságuk 13%-kal javult az új hajtáslánccal

megemelkednek, de ennél sokkal fontosabbak, hogy több energia megy el a súrlódásra. Ez rontja a hajtás hatásfokát, azaz rövidíti a hatótávot. Az autógyártók mindegyike foglalkozik már a sebességváltós villanyautók gondolatával, többségük kétsébséges (a motorok fent leírt jellemzői miatt ennyi elég) automatákkal, vagy fokozatmentes nyomaték átvitelű CVT-ekkel kísérletezik. A folyamatos gyorsítás, és a pillanatnyi nyomatékigényekhez való alkalmazkodás gyorsasága szempontjából vitathatatlanul az utóbbi a jobb megoldás. A Bosch mérnökei által megrajzolt CVT4EV (kifejtve: Continuously Variable Transmission For Electric Vehicles: Folyamatosan változó áttételű sebességváltó villanyautókhoz) a hagyományos, „tárcsa-átmérő változtatós”, szíjas automaták alapszerkezetét használja, szíja azokéhoz hasonlóan sokelemű lánc. A rendszernek része a villanymotor is, amiből többfélet kínál a cég, a kialakítás fő előnye, hogy a fent leírtakból következően az autó kerekeit a váltón keresztül forgatva az átvitt nyomaték szabályozásával többféleképpen is lehet spórolni. Egyrészt azonos menetteljesítményekhez kisebb motor is elég, vagy azonos motorjellemzőkkel növelhető a rugalmasság (a Bosch szerint akár 13%-kal), megemelhető a végsebesség (+9-11%), és még az elektromos gépek eleve 90% feletti hatásfokán is lehet javítani (+1-4%). Ez egyben azt is jelenti, hogy megemelhető a hatótáv, illetve azonos hatótávhoz kisebb, könnyebb, és így olcsóbb akku is elég.

A CVT4EV működését a váltó saját számítógépe felügyeli, ami a menetjellemzőkről (sebesség, gáz-



Az elektromos Golf-tesztflotta motorterében csak a váltó olajhűtőjének csövei áruklodnak a CVT-s hajtáslánról



A Bosch csak a CVT szíját gyártja, a többi alkatrész beszállítóktól érkezik

pedálállás, kormányzó, fékek, stb.) a motorról (fordulatszám, pillanatnyi teljesítmény és nyomaték, hőmérséklet) és az akkuról (töltöttség, hőmérséklet) is folyamatosan

gyűjt be adatokat. A CVT-t saját, elektromos szivattyúval dolgozó rendszer ken, és a szíj feszességét is folyamatosan ellenőrzi egy szenzor. A fokozatmentes rend-

szer működése itt, a villanymotor belsőégésűekétől alapvetően eltérő karakterisztikái miatt más, mint a megszokott, hiszen a fő cél az elektromos gép fordulatszámának kellően alacsonyan tartása.

A CVT4EV teljes palettája már menetkész. A Bosch nem gyárt sebességváltót, de a CVT szíja tőle származik, a többi elem pedig nagy beszállítók terméke. Az első tesztflotta már fut, 201 LE-s elektromos Volkswagen Golfokban, az eredmények biztatók. A mérések alapján a gyorsulás (0–100 km/h) 3, a rugalmasság (80–120 km/h) pedig 13%-kal javult, miközben a végsebesség 11, a WLTP ciklus alapján mért hatótáv pedig 2-4%-kal nőtt. A fejlesztők szerint a CVT tömegelőletét a kisebb motor és az esetleg kisebb akku használata bőven kompenzálja, amittől tovább javulhatnak a számok...

SZG



A CVT4EV akár 4000 Nm átvitelére is képes, így elektromos sportkocsikhoz és teherautókhoz is használható



Kivilágítható hűtőrácsot kértek a gazdagok – megkapták. A nap-pali menetfény egy-egy LED csík a fényszóró felső részén

Rolls-Royce Phantom Platino

Válságmodell

A ROLLS-ROYCE SZE-
RINT A PHANTOM A
VILÁG LEGJOBB AUTÓJA,
PONTOSABBAN OLYAN
AUTÓ, AMELY A LEGJOB-
BAN MEGFELEL A GAZ-
DAGOK VILÁGÁNAK.

A Phantom sorozat története 1925-től íródik, az első rész 1991-ig, hat generáción át tartott, majd a BMW megvásárolta a brit luxusmárkát és csak 2003-tól árulta a már V12-es motorral szerelt, saját fejlesztésű új típust, amit 2017-ben váltott a jelenlegi, számát tekintve nyolcadik Phantom. Ez kapott most a 2023-as modellévre szolid frissítést, változatlan méretekkel (normál és nyújtott EWB karosszériával) és hajtáslánccal. Utóbbinál, a régi idők V8-asainak emlékére 6,75 l a turbós V12-es hengerűrtartalma (571 LE és 900 Nm), és ez várhatóan mindaddig megmarad, amíg a Rolls-Royce teljesen átáll az elektromos autókra – előzetes hírek szerint nincs már messze ez a korszak, a nyitánynak szánt

első akkumulátoros luxuscég, a Spectre 2023-ban érkezik. A hivatalosan Phantom Series II néven futó limuzint viccesen válságmodellként is hirdethetnék, mert a luxuskategóriában a szövethárpit és az acél felni akár ezt is jelenthetné, de ahogy sejtethető, itt minden más kontextusban értendő. Ami viszont fontos, hogy – eleget téve a vevők kívánságának – a Ghost után mostantól a picit módosított



Nemcsak csuklón, hanem autóban is lehet elegáns egy óra, itt természetesen platinából

formájú Pantheon Grille hűtőrács itt szintén kivilágítható. A fényszóróknál a korábbi „keretfényt” szimpla felső LED csíkra cserélték, amiket minden esetben poli-

rozott díszléc köt össze, akkor is, ha a megrendelő fényezve kérte a hűtőmaszkot, vagy sötétítve a krómzott részeket – mert a Series II esetében már ezek is lehetségesek.





580 lézerrel vágott minta díszíti a fényszóró belsejét



Bambuszszálakkal alakították ki a textil mintázatát

A BMW-kből ismert lézerfényszóró a Rolls-Royce-nál sem hiányzik, sőt oldalanként 580-580 lézerrel vágott mintával díszítették a világítótest belső részét, bevallottan utalva az utastér mennyezetének csillagbolygós eget imitáló megoldására. Az új kerekek között a Disc Wheel az igazi látványosság: a mintázat nélküli, az 1920-as, 30-as évek luxusautóira emlékeztető 22 colos tömör keréktárcsát egyetlen nemesacél tömbből alakítják ki, majd kézzel polírozzák, vagy akár igény szerint festik.

A cég Bespoke műhelye az adott technikai korlátokon belül mindent megvalósít, amit az ügyfelek a színekkel, az anyagokkal, a varrásokkal, a felszereltséggel kapcsolatban elképzelnek; ennek demonstrálása pedig 2015-ben kezdődött a gyári ötletek szerint összeállított Phantom Serenity modellel. A Platino most ennek a folytatása. Az átmenetifémek közé tartozó elemet a járműipar elsősorban a katalizátorokban használja, a köztudatban viszont óra-, illetve ékszeripari



Bőr helyett szövethuzattal teremtettek luxushangulatot. A 3,772 mm-es tengelytávnak köszönhetően a hely bő, az ablakok elfüggönyözhetők, sőt az EWB válaszfalat is kaphat, hiszen a legtöbben sofőrös limuzinként élvezik a használatát

Fehér és platinaszürke a Phantom Platino fényezése, a krómdíszítés sötétített. A 22 colos Disc Wheel keréktárcsák remekül illenek a tekintélyt parancsoló, hat méter hosszú EWB kivitelhez



alapanyag és valójában ez a luxus-hoz kötődő erős szál. A Phantom utasterét is sok helyen díszítették e ritka, a legnagyobb mennyiségben Dél-Afrikából származó fémmel, a hátsó sorban bőr helyett különleges szövethuzattal kombinálva. Két anyag párosításáról van szó, egy olasz textiltől, melyet a csillogása és a finom tapintása miatt válogatott bambuszszálakkal kombináltak, egyedi „szín a színben” kombinációt és mintázatot létrehozva ezzel. Elöl a Rolls-Royce által használt legfinomabb kidolgozású bőr került az ülésekre, az ajtókra és a pultra, nem hiányzik a süppedős szőnyeg sem, de itt a Platino-hoz illő különlegesség az úgynevezett galéria, a showroom, amely a

műszerfal utas előtti részét jelenti, s ahová kerámiából, 3D nyomatással készült műalkotást álmodtak. Meg kell továbbá említeni, hogy a modellfrissítéssel vastagabb karimájú lett a kormány, valamint intelligensebb a Whispers, a hanggal vezérelhető személyi asszisztens.

A Phantom Series II várhatóan még sokáig velünk marad, alapjaiban friss utódja 2030 körül várható és biztosan lesz belőle tisztán elektromos kivitel, sőt Európában csak ilyen, hiszen nemrégiben döntés született, hogy a kontinensen 2035-től már nem lehet benzin- vagy dízelmotoros új autókat árulni. Hogy a V12-est más piacokon megtartják-e, azt most még nem tudni.

GéPé

TESZTNAPLÓ

Skoda Enyaq iV 80

Simply kever?

Pluszpénzért kivilágítható a hűtőmaszk, ami itt kizárólag látványelem, funkciója nincs. A kilincsek hagyományosak, jó fogásúak, a Skoda ezzel nem bohóckodik



A TISZTÁN ELEKTROMOS ENYAQ A VW ID.4 CSEH ÁTIRATA, ÉS SOKAK SZERINT A SKODA A VILLANYAUTÓK TERÉN IS KÖNNYEN AZ ANYAMÁRKA FEJÉRE NŐHET.

Karosszéria, utastér

Látványra az Enyaq inkább egyterű, mint SUV, elől a skodás hűtőmaszkot is megtartották, igazából semmi nem utal a tisztán elektromos üzemre. A 4,65 m hosszú, 2765 mm tengelytávú karosszéria bőven méri a helyet, minden irányban nagyvonalú a térérzet, hátul döbbenetes a lábtér és az ülés pad ugyan két személyre formázott, ettől függetlenül hárman is elférnek. A vezető magasán ül, a kilátás csak hátra körülményes, de a manőverezésben sokat segít a 360 fokos kamera. Az első ülések adhatnának jobb oldaltartást, egyébként hosszú távon is kényelmesek, tág határok között állíthatók, az anyagválasztás színvonalas, ahogy az összeszerelésbe sem tudunk belekötni. Egy apróságot vettünk észre: ha



1510 mm a szélesség, rengeteg a hely, a csehek megtartották a középkonzolt. A kormány- és ülésfűtés alapáras, a szélvédőre vetítő head-up kijelzőért már fizetni kell

tengelyirányban teljesen betoljuk a kormányoszlopot, a műszerfal pereme hozzáér az ablaktörlő bajuszkapcsolójához és beindul a szélvédőmosó. Elegendő a fedélzeti tárolók száma, a nagy ajtózsebek filccel bélelték, akárcsak a bal térdhez tett fiók; kapunk eser-

nyőt, jégkaparót, szemeteszsákot, a szlogenszerű „simply clever” érzetet, az egyszerű használhatóságot az Enyaq is tudja. A megtartott középkonzollal és az ide tett irányváltóval (kvázi „váltókarral”) a pult más, mint az ID.4-ben, de a kezelhetőség ugyanarra a sémára

épül, mint a Volkswagenben. A legfontosabb adatok a kormány mögötti 5,3 colos kijelzőn láthatók, minden más a már szériában 13,0 colos érintőképernyőn jelenik meg és innen is vezérelhető. A légkondinál hasznos az „okos klíma”, ami egy érintéssel



Elöl 510, hátul 500 mm az ülőlapok hossza, utóbbi remek érték. A vezetőüléshez elektromos mozgató, deréktámasz és memória is járt pluszban

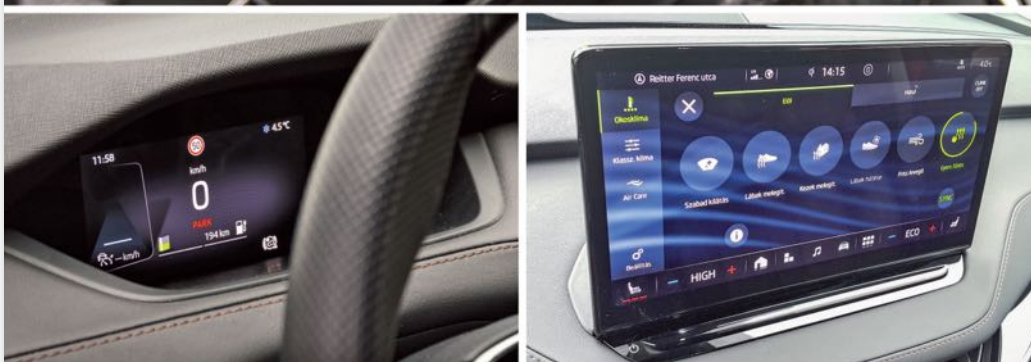


Fizetni kell a háromzónás légkondiért. Skodás figyelmesség a vezetőajtóba tett esernyő





Sok a kacattartó, a kesztyűtartóban félliteres a méretét érzékeltető palack. Elöl a középkonzol alá is lehet rakodni



Megújultak a kormánygombok. A színes kijelzők képe éles, az érintőképernyőn az okos klíma kezelőfelülete látható (jobbra lent)

elindítja a fontos funkciókat (pl. lábak melegítése, tiszta kilátás, friss levegő), egyébként a teljes menü némi affinitással könnyen tanulható, hozzá lehet szokni. A

képernyő alatti csúszkás felület itt sincs este kivilágítva. Elöl nincs extra csomagtartó, de hátul minden rendben, az 585–1710 l-es befogadóképesség tisztességes, természetesen álpadlóval, akasztókkal, komfort üléstámla döntéssel, akár láblendítéssel nyitható ajtóval.

Motor, erőátvitel

A 77 (bruttó 82) kWh-s akku a legnagyobb kapacitású, amit az Enyaq jelenleg kaphat, a 204 LE-s villanymotor második az erősorrendben, a hajtás a hátsó kerekék (a 265 LE-s iV 80x csak összkerek-hajtással él). Az egyetlen lassító áttétellel 160 km/h a végsebesség,

+ ELŐNYEI

- Kényelmes beszállás
- Helykínálat
- Jó kilátás
- Sok kacattartó
- Nagy csomagtartó
- Csendes futás
- Menetkomfort

– HÁTRÁNYAI

- Műszerfalba beleérő bajuszkapcsoló
- Első ülések oldaltartása
- Fékpedál érzete (alacsony sebességnél)
- Vezetéskor érződő nagy tömeg
- Drága

8,6 s a százás gyorsulás, tehát amire a valóságban szükség van, azt csont nélkül hozza a Skoda. D-ből kapcsolhatunk B üzemmódot, nagyobb motorfékkel és erősebb visszatöltéssel – ez városban kiválóan használható –, míg a kormányfülekkel három fokozatban finomíthatunk a rekuperáció erősségén, sőt adaptív állást is választhatunk. A menetvezérlő a normál beállításon kívül Eco, Comfort, Sport és egyénileg összeállított Individual programokat kínál. Mivel a teszt ideje alatt még hideg, reggel o fok Celsius alatti hőmérséklet is gyakran előfordult, tudtuk, hogy az 532 km-es hatótávot és a 16,2–17,4 kWh-s áramfogyasztást, amit a gyár ígér, nem fogjuk hozni. Ha kellett, használtuk a (hőszivattyús) fűtést, állandóan ment a kormány- és az ülésfűtés (utóbbi hátul is), így végül 19,2–21,6 kWh/100 km között alakult a fogyasztásunk, míg a hatótáv minden esetben

Közel 19 centi a hasmagasság, a rakodóperem 685 mm. Az Enyaq is a moduláris MEB padlón gurul, sőt az első ilyen autó a VW csoporton belül, ami nem Németországban készül





Befelé 930 mm mély a csomagtartó, szélessége 995 mm, az álpadló alatt jut hely a töltőkábelnek is. Kapunk akasztókat, az üléstámlák innen is dönthetők

400 km fölé ment. Aki sokat autópályázik, annak itt 300-350 km-rel érdemes kalkulálni, ugyanakkor jó hír, hogy kedvezőbb hőmérséklet esetén a mért fogyasztás csökken, a hatótáv pedig nő. A fedélzeti töltő 11 kW-os, ezzel 7-8 óra egy teljes töltés ideje, míg a 135 kW-s gyorsöltővel, ha akad megfelelő oszlop, a Skoda szerint fél órába telik 10-ről 80%-ra feltölteni.

Vezetés, menettulajdonságok

Ahogy az összes villanyautó, a Skodáé is nehéz, saját tömege 2032 kg, ami egyszerre előny és hátrány. Előny, mert ez a két tonna elképesztő magabiztossággal vasalja ki az úthibákat, a gördülési komfort a 19 colos alufelnikkel sem szenved szóra érdemes csorbát, az Enyaq kiváló utazóautó. Ugyanakkor mindig érezni, hogy

nem szeretnénk az uralmat elveszíteni, mert akkor úgy szállunk el, mint a balta nyél nélkül. Az elől McPherson, hátul multilink felfüggesztés biztos alapokat ad, abban a tartományban, amit a közúti közlekedés szabályai engednek, az Enyaq abszolút magabiztosan mozog, 2,7 fordulatot kormányával pontosan irányítható, a fékje – ami hátul dob és nem tárcsa



MŰSZAKI ADATOK

Villanymotor teljesítménye: 204 LE/150 kW. Nyomatéka: 310 Nm. Lítiumion akkumulátor energiatároló képessége (bruttó/nettó): 82/77 kWh. Egyfokozatú erőátvitel, hátsó-kerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött tárcsafékek, hátul dobfékek, hátsó kerekekre ható elektromos rögzítőfék, ESP. Csomagtér: 585–1710 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4649x1879x1620 mm. Tengelytáv: 2765 mm. Gumiméret: 255/50 R19. Saját tömeg: 2032 kg-tól. Gyorsulás: (0–100 km/h): 8,6 s. Végsebesség: 160 km/h. Vegyes áramfogyasztás: 16,2-17,4 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 19,2-21,6 kWh/100 km. Gyári hatótáv: 532 km. Általános garancia: 4 év vagy 100 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 4 év. Fényezési garancia: 4 év vagy 100 000 km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 15 000 km vagy évente.

Ára: 22 766 020 Ft

– hatékony, az ívmenet problémamentes, nincs különösebb baj, de mindig megvan az érzés, hogy ebből a komfortzónából jobb is nem kibillenteni. Amit viszont különösen élveztünk, az a csend, ami eleve a villanyautózás egyik pozitív velejárója, azonban remek hangszigetelésével a Skoda erre rátett még egy lapáttal.

Felszereltség

Az alapmodellen felül csak Sportline választható, de már előbbi indulóára is 22,76 millió forint ezzel a hajtáslánccal, többek között kilenc légszákkal, számos vezetőséggeddel, LED fényszóróval, fény- és esőszenzorral, Loft belső csomaggal, kétfónás automata légkondíval, infotainment rendszerrel, okostelefon tükrözéssel, hang- és gesztusvezérléssel, menetvezérlővel, tempomattal és 19 colos alufelnikkel.

Összegzés

Nem kérdés, hogy az Enyaq iV 80 meggyőzően teljesített. Használhatóságával, praktikus részleteivel, teljesítményével nem erőlteti rá senkire, hogy villanyautó, ugyanakkor csendes futása, belső-égésű erőforrásokhoz képest jobb rugalmassága egyértelmű előny. Tölthetősége hozza azt az átlagot, amit a versenytársak tudnak, s ez elmondható a fogyasztásáról és a hatótávjáról is. Az ára magas, sőt drágább, mint az ID.4, így ebben már tényleg a Volkswagen fölé kerekedett.

PA

TESZT BMW 223i Active Tourer M Sport aut.

Ezüstnyíl

Markáns a frontrész, a 2-esnek a viszsza-
pillantóban is van tekintélye. Az
ajtólemezre tett tükrök jó helyen van-
nak, nem akadályozzák a kilátást



A BAJOROK SZERINT A CSALÁDI EGYTERŰ, MINT PIACI SZEGMENS, EGYELŐRE ÉLETKÉPES, BIZONYÍTÉK ERRE A VADONATÚJ ACTIVE TOURER, DE A NAGYOBB, HÉT-ÜLÉSES KAROSSZÉRIÁT ELVETETTÉK.

Biztos egzisztencia, kényelmes otthon, őszülő halánték, saját útjukat járó, a családi fészekből már kirepült gyerekek. Nagyjából így jellemezhető az 50-es, úgynevezett silver age korosztály, azok a férfiak és nők, akikre most a BMW, mint potenciális vevőkre számít. A 2-es családba tartozó, alpból fronthajtású, műszakilag a Minivel közös Active Tourer eleve családi autónak született, de a mindent felülíró, globális SUV-örület miatt (amiből az X1-től az X7-ig a BMW is vastagon kiveszi a részét) elkezdtek kihalni a járműkategóriák; így a bajorok

egyelőre célzottan próbálják életben tartani a korábban hosszú időn át kedvelt egyterűt, amit sok márka mostanra elengedett. A célzás alatt

értendő, hogy elsősorban olyan vásárlóknak szánják ezt a modellt, akiknek nem kell SUV, ugyanakkor kompakt, kényelmes, variálha-

tó utas- és csomagterű, városban is könnyen használható, prémium minőségű utazóautót szeretnének, amiben elférnek az unokák és/vagy



Idővel minden BMW megkapja az új műszeregységet. Egyelőre ez a 2-es az első, amiből számították az iDrive kontrollert, pedig az új 7-esben is benne van



Massázsfunkció is kérhető az első ülésekhez, a hátsók osztottan tologathatók. Négy felnőttnek tágas és kényelmes az Active Tourer



Sok a kacattartó, az indukciós töltő használatakor is jól látható a telefon kijelzője

a kutyát sem kell otthon hagyni. Az előd arányait megtartották, a 2670 mm-es tengelytáv konkrétan vál-

tozatlan, az új karosszéria 32 mm-rel hosszabb, 24-gyel szélesebb és 21-gyel magasabb, ezek szemmel

észrevehetetlen módosítások, ellentétben az új fazonú fényszórókkal és a jelentősen megnövelt

méretű vesékkal, melyek lamellái szükség szerint nyitnak-zárnak. Az elől-hátul szélesre tárható ajtókon



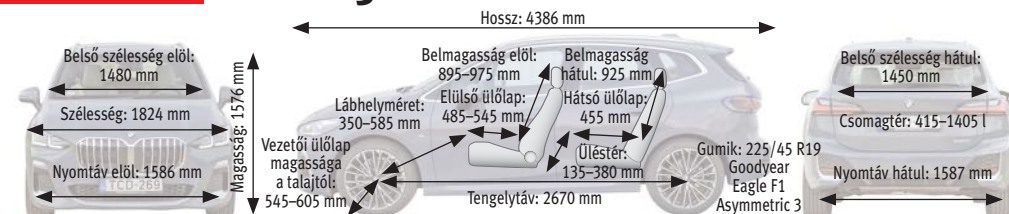
Csak olyasmit pakoltak a két ülés közötti felületre, aminek valóban kéz közelben kell lennie. A váltókar kis pöccké zsugorodott



Új logikát társítottak az új kormánygombokhoz – aki BMW-ből ül át, az bosszankodik, aki nem, az hamarabb megszokja

ADATLAP

BMW 223i ACTIVE TOURER M SPORT AUT.



MOTOR: Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű, turbós, startstopos benzinmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1998 cm³. Furat: 94,6 mm, löket: 82,0 mm. Sűrítési arány: 11,1:1. Teljesítmény: 204 LE/150 kW (5000-6500/min). Nyomaték: 320 Nm (1500-4000/min). Könnyű hibrid rendszer akkumulátora: 48 V, 20 Ah. Villanymotor teljesítménye: 19 LE/14 kW. Villanymotor nyomatéka: 55 Nm. Akkumulátor: 12 V, 60 Ah.

RENDSZERTELJESÍTMÉNY: 218 LE/160 kW. Nyomaték: 360 Nm.

ERŐÁTVITEL: Hétfokozatú, duplakuplungos robotváltó, első-kerék-hajtás. Sebesség hetedik fokozatban 1000/min-él: 62 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, tekercsrugókkal, hátul multilink, tekercsrugókkal, adaptív csillapítás. Elöl belső hűtésű, hátul tömör tárcsafék, hátsó kerekre ható elektromos rögzítőfék. 2,5 fordulatos elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ütülése acélkarosszéria. Saját tömeg 1545 kg-tól. Üzemanyagtartály: 45 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0-100 km/h): 7,0 s. Végsebesség: 241 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,0-6,6 l/100 km. CO₂ (WLTP): 137-149 g/km. Tesztfogyasztás: 7,2 l/100 km*.

*: Saját mérés kb. 60%-ban városi használat, egy-három személlyel, 6-19 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 2 év. Védőszárny szolgáltatás: 5 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizperiódus: rugalmas.

AZ ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 6 légzsák, Isofix, elektromos rögzítőfék, startstop, vezetőségdek, menetvezérlő (Eco, Personal, Sport), LED fényszóró és menetfény, távirányítású központi zár, kulcs nélküli indítás, elektromosan állítható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, kétzónás automata légkondicionáló, bőrbevonatú okoskormány, hangulatvilágítás, vetített műszeregység, infotainment, parkoló asszisztens, kormányról vezérelhető audio, Bluetooth-kihangosító, USB Type C port, osztottan dönthető hátsó üléstámla, 17 colos alufelni készlet.

Ára: **13 587 800 Ft**

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Minőségi kivitelezés
- + Könnyű beszállás
- + Kilátás
- + Helykínálat, sok kacattartó
- + Kényelmes első ülések
- + Tologatható hátsó ülések
- + Jól variálható csomagtér
- + Nem magas rakodóperem
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Menetkomfort (alap kerékmérettel)
- + Pontos kormányzás
- + Pedálrend
 - iDrive kontroller hiánya
 - Léghcondi csak menüből vezérelhető
 - Hátul rövid ülőlap
 - Kormánygombok kezelése

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Nyomatékos turbómotor
- + Gyors váltó
- + Ügyes startstop
- Lassú irányváltás

BIZTONSÁG

- + Hatékony fék
- + Vezetőségdek alapáron
- Fék nyomáspontja

KÖLTSÉGEK

- Drága extrák

át könnyű a beszállás, a vezetőülés magassága félúton van a személyautók és a SUV-ok között – a kissé keskeny ülőlap 545-605 mm-re van a talajtól –, a vékony oszlopoknak és a nagy üvegfelületeknek köszönhetően jó a kilátás. A lapnak nemcsak a hossza (485-545 mm), hanem a mereksége is állítható, ennek örültünk, továbbá az Active Tourer az első BMW, aminél a Connected szolgáltatás keretében, utólagos előfizetéssel aktiválhatók bizonyos extrák, például az ülésfűtés. A hibátlan pedálrenddel, a tág határok között mozgatható kormányoszloppal hamar megvan az ideális, hosszú távon is kényelmes

A BMW 223i ACTIVE TOURER ÉS LEGFONTOSABB KONKURENSZE*

	BMW 223i	Mercedes-Benz B 250
Hengerűrtartalom [cm ³]	1998	1991
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	204/150(5000-6500)	224/165(5000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	320(1500-4500)	350(1800)
Váltó [fokozat/üzem]	7/robot	7/robot
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	7,0	6,4
Végsebesség [km/h]	241	250
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,0	6,3
CO ₂ [g/km]	137	141
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4386x1824x1576	4419x1796x1562
Tengelytáv [mm]	2670	2729
Csomagtér [l]**	415-1405	455-1540
Alapár [Ft]**	13 500 000	14 877 000

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

pozíció. A pult teljesen friss látványáért elsősorban az ívelt (Curved Display), a vezető előtt 10,25, közé-

pen 10,7 colos kijelző páros felelős, utóbbi természetesen érintős. Itt rögtön meg is kell állnunk, mert

egyelőre érthetetlen logikával, de a BMW elkezdte számúzni autóiból az iDrive kontrollert, ami sajnálatos. Maga a menü, a grafikai világ is megújult (OS 8), ám ezekhez könnyen hozzá lehet szokni, a gyors, kényelmes kezeléshez azonban hiányzik a tekerő, ami az infotainment rendszerek között a legjobb volt – idáig. Egyébként majdnem minden részleten sikerült rotani, a még jobban lebutított nyomógombos világításkapcsolót nem bántjuk, ment Auto állásban hibátlanul működik, ellenben nem tetszettek



Fel sem tűnik, hogy egyszerűbb a hátsó ajtó burkolata, de a felső díszvarrás hiánya árulkodik. A palacktartós ajtózsebek öblösek



4,4 m-es hosszával valóban kompakt. Az övonal sportosan, lendületesen emelkedik, a hátsó ajtók üvegei nem engedhetők le teljesen



az új szisztéma szerinti, igaz, legalább nem érintős kormánygombok, ahogy az sem világos, miért

kellett az indexkar végéről eltüntetni a fedélzeti számítógép lapozóját? Bármit szeretnénk, a menüben kell

érte turkálni, lapozni, bökdösni, naná, hogy a légkondi teljes vezérlését szintén ide számúzták, dedi-

kált gombot csak az első és hátsó szélvédőfűtés kapott. A középkonzollból kiálló felszígen jó helyre



Síkokkal határolt a forma, a mélység befelé az ülésektől függően 805-915 mm, a szélesség 1020 mm. Mivel a kalaptartó nem rolós, kivéve nincs helye a padló alatti rekeszben

Süllyesztettek a kilincsek, a hátsó rakodóperemet próbálták mélyen tartani: 650 mm-rel nem lett rossz az érték



került a start/stop, a váltópöccök, az utas által is könnyen elérhető elakadásjelző és a potméter, ezen kívül a My Modes a korábbi menetvezérlő (Personal, Eco és Sport programokkal), továbbá a hajtás és a vezetőségekek menüje szintén előhívható egy gombnyomásra – itt a sávtartó kilövéseért nem kell külön mélyre túrni, a képernyőn külön kipipálható gyorsfunkciót kapott. A női tulajdonosok vélhetően örülnek majd a sok rakodóhelynek, az öblös ajtózsomboknak, a nagy kesztyűtartónak, ahogy az indukciós teleföntöltő is ötletes: az álló készüléket tartókeret szorítja a felülethez, így mindig szem előtt van a kijelző. Az USB-portok C típusúak, a régebbi töltőkhöz, csatlakozókhoz kell az átalakító. Az anyag- és összeszerelési minőség, a színek, a dekorációk kombinálhatósága méltó a márkához, a szép részletek pedig vonzzák a tekintetet, ilyenek a lézerrel vágott hangszóróburkolatok, a különleges kilincsek, vagy a kormányküllők. A hátsó ülés pad 60:40 arányban osztott és a két rész 11 centit, külön-külön sínén tologatható; a támlák osztása már 40:20:40, s így jobban variálható. A belső szélesség 3 centivel kevesebb, mint elől, a 455 mm hosszú ülőlapok átlagos alkathoz még éppen jók, de vélhetően ez járt a tervezők fejében is, mert a magas, középső padlóemelő és a lábterbe belógó szellőzőkonzol miatt



Nincs hiány szép részletekből. Az M Sport csomag és az Individual felni is látványos, de egyik sem praktikus



Hibátlan a pedálrend. A világításkapcsoló Auto állásban mindent elintéz, el is felejtethetjük

eleve két felnőttre gondoltak, harmadik utasra nem. A szellőzőkön kívül vannak USB portok, kenguru-hálók, ajtózsombok és pohártartók a kihajtható kartámaszban, panaszzra nincs különösebb ok. Érdekes, hogy a kaszni méretnövekedése ellenére a csomagtartó kisebb lett: a korábbi 468–1510 helyett az új modellé csupán 415–1405 l-es, és nincs hétüléses változat sem. A rakodóperem magassága 650 mm.

A 223i a benzines csúcsmo-
del, a 2,0 l-es, 204 LE-s, az első kereket hajtó és keresztben beépített turbós négyhengeres ráadásul 48 V-os könnyű hibrid rendszerrel fejték meg, a váltóhoz tett villanymotor 19 LE-t és 55 Nm-t tud – a rendszer összteljesítménye így 218 LE és 360 Nm. A startstop és észrevétlenül dolgozik, a motor hangja nem tola-
kodó, pörgetve is inkább bűg, nem harsogja tele az utasteret. A gázreakció alacsony fordulaton sem tompa, de a motor igazi életkedve 1800/perc környékén kezd megjönni, innen 4500-ig egyenletesen, folyamatosan erősödve húz, amihez jól asszisztál a hétfokozatú, duplakuplungos, pluszpénzért a kormányról is pöcögtethető robotváltó. Amit észrevettünk, hogy irányváltásoknál a szerkezet kissé komótos és olykor-olykor pici rántást is éreztünk induláskor. Igény szerint, lamellás kuplungos automata összerakéshajtás (xDrive) is kérhető. A BMW fedélzeti szá-

mítógépeinél megfigyeltük, hogy mind az üzemanyagszintet, mind a fogyasztást az átlagnál nagyobb pontossággal mutatják. Itt viszont most némi porszem került a gépezetbe, mert a jelzett 6,4 helyett 7,2 l-es vegyes fogyasztást mértünk, ami még nem a világ vége.

Az elől McPherson, hátul multilink futóművel szerelt Active Tourer rugózását és csillapítását egyaránt remekül eltalálták, a beállítás alapvetően kényelmes lenne, kellemetlen rázkódás és pattogás nélkül, csakhogy a 19 colos alufelnik a keményebb M-es felfüggesztésekkel nem illenek a képbe. A látvány fontos, és a kérhető M Sport csomag jól is mutat az autón, de a magasabb oldalfalú gumikkal észrevehető szintet lép feljebb a menetkomfort – nem ködösítünk, másik tesztautóval kipróbáltuk. A 2,5 fordulatos kormányval pontosan, közvetlenül, ám abszolút steril érzettel irányítható a 2-es, a fék nyomáspontja határozatlan, bár ez a hatékonyságot nem befolyásolja, hidegen és melegen is egyformán jól teljesített. Az ívmenetek stabilak, a túlvállalt tempót alulkormányzott orrtolással, fokozatosan és könnyen kontrollálhatóan jelzi az autó, különösebb aggodalomra nincs ok. A zajok közül a menet-szél a gördülés fölé kerekedik, de ennek csak autópályán van némi jelentősége, az Active Tourer alapvetően csendes suhanó, hetedikben



Fronthajtással és keresztmotorral nem klasszikus BMW, de az Active Tourer vevőközönségét ez aligha érdekli

90 km/h-nál 1450, 130-nál 2100/perces motorfordulattal haladunk, utóbbinál visszakapcsolás nélkül is meggyőző az erőtartalek.

A 13,5 millió indulóárát bőven feljebb lehet tornáztatni, ha elkezdjük összeválogatni a nekünk tetsző holmikat, az M Sport csomag, nem púposra extrázott, de azért gazdagon felszerelt tesztautó valahol 19 millió forint körül állt meg. Ennyiért pedig a mai, árakkal elszállt piacon is még sok mindent lehet venni.

Ám a BMW-nél úgy vélik, akiknek elegendő egy prémium kompakt egyterű, azok jól járnak a

vadonatúj 2-es eme változatával és erre igazából mi sem tudunk rácafolni. Akadnak ugyan kellemetlen meglepetések, köztük olyanok is, melyek az első BMW-jüket megvásárlóknak – beidegződések híján – fel sem fognak tűnni, de összességében az Active Tourer egy sokat tudó, jól használható, minőségi termék. Mi azonban a 223i helyett a 218d-re voksolnánk (ezt szintén vezettük), amely csak 150 LE-s, de így is hozza a 360 Nm-t, kelően dinamikus, egymillió forinttal olcsóbb, kevesebbet fogyaszt és hasonlóan jó vezetni.

Krepsz Zoltán

Márkaképviseletek újautó-árjai

LISTÁNKON AZ IMPORTŐRÖK ÁLTAL LAPZÁRTAKOR KÖZÖLT KISKERESKEDELMI BRUTTÓ ÁRAK SZEREPELNEK. AZ ÉRTÉKEK AZONBAN CSAK IRÁNYÁRAK, UGYANIS A LEGTÖBB KERESKEDŐ NAPI DEVIZÁRFOLYAMON SZÁMOLJA AUTÓINAK AKTUÁLIS ÁRÁT. AZ ÁBÉCSŐRENDBE ÁLLÍTOTT MODELLNEVEK UTÁN AZ AUTÓ TELJESÍTMÉNYÉT LŐERŐBEN, MAJD AZ AJTÓK SZÁMÁT, VÉGÜL AZ ÁRAKAT EZER FORINTBAN KÖZÖLJÜK. TÁBLÁZATUNKAT 2022. JÚNIUS KÖZEPÉN ZÁRTUK LE. AZ EMISSZIÓS ELŐÍRÁSOKNAK VALÓ MEGFELELÉS, AZ ALKATRÉSZHIÁNY, VALAMINT A LEHETSÉGES MODELVÁLTÁSOK MIATT, A TÁBLÁZATBAN FELTÜNTETETT MÁRKÁKNÁL ELŐFORDULHAT, HOGY ADOTT TÍPUSOK ÉS/VAGY TÍPUSVÁLTOZATOK NEM RENDELHETŐK A MÁRKAKERESKEDŐKNÉL. ÖSSZEÁLLÍTÁSUNK TÁJÉKOZTATÓ JELLEGŰ ÉS MINDEN TÍPUSNÁL AZ ALAPMODELLEK ÁRÁT TÜNTETTÜK FEL.

LE	Ajtó	Ft (ezer)
ALFA ROMEO		
Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.		
1138 Bp. Madarász Viktor u. 47. A-B épület		
Tel.: 458-3100		

Giulia 2.0 Benzina aut.	200	4	14860
Stelvio 2.2 Diesel 4x4 aut.	190	5	17465

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

A1 SB 30 TFSI	110	5	7718
Q2 30 TFSI	110	5	9247
A3 SB 30 TFSI	110	5	9070
A3 SE 30 TFSI	110	4	9416
Q3 35 TFSI	150	5	11770
Q3 SB 35 TFSI	150	5	12292
A4 35 TFSI	150	4	11977
A4 Avant 35 TFSI	150	5	12613
A4 allroad 45 TFSI 4x4 aut.	265	5	17301
Q4 e-tron 35	170	5	17047
Q4 SB e-tron 35	170	5	17844
A5 Coupe 35 TFSI	150	2	13017
A5 SB 35 TFSI	150	5	13017
A5 Cabrio 35 TFSI aut.	150	2	16079
Q5 35 TDI aut.	163	5	15205
Q5 SB 35 TDI aut.	163	5	16652
A6 35 TDI aut.	163	4	17449
A6 Avant 35 TDI aut.	163	5	18225
A6 allroad 55 TFSI 4x4 aut.	340	5	24426
e-tron 50 4x4 aut.	408	5	26271
e-tron SB 50 4x4 aut.	408	5	27261
A7 SB 45 TFSI aut.	245	5	21536
e-tron GT 4x4 aut.	476	5	39035
Q7 50 TDI 4x4 aut.	286	5	22309
A8 50 TDI 4x4 aut.	286	4	33990
Q8 55 TFSI 4x4 aut.	340	5	25708
R8 V10 4x4 aut.	570	2	59084
R8 Spyder V10 4x4 aut.	570	2	64609
TT Coupe 40 TFSI aut.	197	2	13855
TT Roadster 40 TFSI aut.	197	2	15033

BMW		
BMW Magyarország Kft.		
2220 Vecsés Lőrinci út 59.		
Tel.: 06-29/555-100		



BMW i7 xDrive60

118i	136	5	10912
X1 sDrive18i aut.	136	5	14970
220i Coupe aut.	184	2	13000
218i Gran Coupe	136	5	11155
218i Active Tourer aut.	136	5	11360
X2 sDrive18i	136	5	11837
318i aut.	156	4	14800
318i Touring aut.	156	5	15453
X3 xDrive20i 4x4 aut.	184	5	18035

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
iX3	286	5	23520
420i Coupe aut.	184	2	15213
420i Gran Coupe aut.	184	5	15577
420i Cabrio aut.	184	2	17295
i4 eDrive40	340	5	21725
Z4 sDrive20i	197	2	14293
X4 xDrive20i 4x4 aut.	184	5	19339
520i aut.	184	4	18709
520i Touring aut.	184	5	19638
X5 xDrive25d 4x4 aut.	231	5	25170
iX xDrive40	326	5	30100
620d Gran Turismo aut.	190	5	22592
X6 xDrive40i 4x4 aut.	333	5	29205
7 xDrive60	544	4	52124
X7 xDrive40i 4x4 aut.	333	5	33439
840i Coupe aut.	333	2	37200
840i Cabrio aut.	333	2	40190
840i Gran Coupe aut.	333	4	36080

CITROËN		
C Automobile Import Kft.		
Budapest XIX. André Citroën u. 1-5.		
Tel.: 348-4848		

C3 1.2	83	5	6640
C3 Aircross 1.2	110	5	8010
C4 1.2	100	5	7825
e-C4	136	5	13770
C5 Aircross 1.2	130	5	11720
C5 X 1.2 aut.	130	5	12570
e-Berlingo M	136	5	14820
e-Berlingo XL	136	5	16190

DACIA		
Renault Magyarország		
Budapest XIII. Váci út 140.		
Tel.: 358-6000		



Dacia Jogger

Sandero 1.0 SCe	66	5	4489
Logan 1.0 TCe LPG	100	4	5199
Jogger 1.0 TCe LPG	100	5	6089
Duster 1.0 TCe	90	5	5159
Spring	45	5	7649

FIAT		
Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.		
1138 Bp. Madarász Viktor u. 47. A-B épület		
Tel.: 458-3100		

Abarth 595	145	2	6135
Panda 1.0 Hybrid	70	5	4445
500 1.0 Hybrid	70	3	5320
500L 1.4	95	5	5865
500X 1.0 T3	120	5	7410
500E	95	2	8990
500E	118	3	12190
Tipo 1.0	100	5	7250
Tipo Kombi 1.0	100	5	7550

FORD		
Ford Közép- és Kelet-európai Kft.		
2000 Szentendre Galamb József utca 3.		
Tel.: 06-26/802-500		

Fiesta 1.1 PFI	75	5	6720
EcoSport 1.0 EcoBoost	125	5	8280
Puma 1.0 EcoBoost	125	5	8500
Focus 1.0 EcoBoost	125	4	9210
Focus 1.0 EcoBoost	125	5	9210
Focus kombi 1.0 EcoBoost	125	5	9480
Kuga 2.5 Hybrid aut.	190	5	13380
Mondeo 2.0 TDCI	150	5	11595
Mondeo Kombi 2.0 TDCI	150	5	11795
Mustang GT 5.0 V8	450	2	20500
Mustang Convertible GT 5.0 V8	450	2	21800
Mustang Mach-E	269	5	23935
S-MAX 2.0 TDCI	150	5	12310
Galaxy 2.0 TDCI	150	5	13660
Explorer 3.0 EcoBoost PHEV 4x4 aut.	457	5	30762

HONDA		
Honda Hungary		
2040 Budaörs Puskás Tivadar út 1.		
Tel.: 06-23/506-406		

Honda e	136	5	11550
Jazz e:HEV 1.5 i-MMD aut.	98	5	7109
Civic 1.0	126	5	7649
HR-V 1.5 i-MMD	131	5	10399
CR-V 2.0 i-MMD Hybrid aut.	145	5	11879

HYUNDAI		
Hyundai Holding Hungary Kereskedelmi Kft.		
Budapest XVIII. Cziffra György utca 15.		
Tel.: 887-5700		

i10 1.0 MPI	66	5	4199
i20 1.2 MPI	84	5	5599
Bayon 1.2 MPI	84	5	6599
i30 1.5 DPI	110	5	6499
i30 Fastback 1.0 T-GDI	120	5	7249
i30 Kombi 1.5 DPI	110	5	6779
Ioniq Electric	136	5	10999
Kona 1.0 T-GDI	120	5	6749
Kona Electric 39 kWh	136	5	12299
Nexo Hydrogen	163	5	27999
Tucson 1.6 T-GDI	150	5	9399
Ioniq 5	170	5	16899
Santa Fe 2.2 CRDI aut.	200	5	15599

JAGUAR		
Wallis Automotive Europe Kft.		
2040 Budaörs, Szabadság út 117.		
Tel.: 451-4851		

XE 2.0D aut.	204	4	18230
XF 2.0D aut.	204	4	20120
E-Pace 2.0D 4x4 aut.	165	5	18700
F-Pace 2.0D 4x4 aut.	204	5	23460
I-Pace EV400 4x4	400	5	30870
F-Type 2.0 P300 aut.	300	2	28530

JEOP		
Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.		
1138 Bp. Madarász Viktor u. 47. A-B épület		
Tel.: 458-3100		

Wrangler 2.0 4xe 4x4 aut.	380	5	27000
Renegade 1.0 T3	120	5	8680

LE	Ajtó	Ft (ezer)
KIA		
KIA Motors Hungary		
Budapest XI. Budafoki út 56. A épület		
Tel.: 06-80/315-542		

Compass 1.3 T4	130	5	10800
Gladiator 3.0D 4x4 aut.	264	4	23304

KIA		
KIA Motors Hungary		
Budapest XI. Budafoki út 56. A épület		
Tel.: 06-80/315-542		

BUDAPEST M0-M3		
2151 Fót, Fehérkő út 4/a		
Tel.: +36 27 537-681		

JÁSZBERÉNY		
5100 Jászberény, Jákóhalmi u. 40.		
Tel.: +36 57 505 505		

NYÍREGYHÁZA		
4400 Nyíregyháza, Orsi út 20/a		
Tel.: +36 42 462 375		

VESZPRÉM		
8200 Veszprém, Gladsaxe u. 1.		
Tel.: +36 88 591 190		

EGER		
3300 Eger, Kölyuk út 6.		
Tel.: +36 36 889 111		

KECSKEMÉT		
6000 Kecskemét, Mindszenti krt. 53.		
Tel.: +36 76 508 851		

www.jpauto.hu		
		
		

Picanto 1.0 DPI	67	5	4249
Rio 1.2 DPI	84	5	5199
Stonic 1.2 DPI	84	5	5799
Ceed 1.0 T-GDI	100	5	6399
Ceed SW 1.0 T-GDI	100	5	6699
ProCeed 1.0 T-GDI	120	5	8549
XCeed 1.0 T-GDI	120	5	7349
Sportage 1.6 T-GDI	150	5	9749
e-Soul Mid Range	136	5	11549
EV6 e170	170	5	18190
Sorento 1.6 Hybrid aut.	230	5	14690

LAND ROVER		
Wallis Automotive Europe Kft.		
2040 Budaörs, Szabadság út 117.		
Tel.: 451-4851		

Defender 90 3.0 MH 4x4 aut.	400	3	24620
Discovery 3.0D 4x4 aut.	249	5	25790
Discovery Sport 2.0D MH 4x4 aut.	165	5	18620
Range Rover Evo. 2.0D MH 4x4 aut.	165	5	17180
Range Rover Velar 2.0D MH 4x4 aut.	200	5	28240
Range Rover 3.0D 4x4 aut.	249	5	50210

LEXUS		
Toyota Motor Hungary		
Budaörs Keleti 4.		
Tel.: 06-23/885-100		

UX 250h aut.	184	5	14300
--------------	-----	---	-------

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
RC F aut.	464	2	35000
NX 350h 4x4 aut.	242	5	16490
ES 300h aut.	218	4	18250
LC 500 aut.	464	2	43350
LC 500 Convertible aut.	464	2	44500
LS 500h 4x4 aut.	359	4	42550

MAHINDRA

Mahindra Hungary

2040 Budaörs Budapest Nyugati utca

Tel.: 06-20/228-8678

XUV500 2.2 CRDe	140	5	7490
XUV500 2.2 CRDe 4x4	140	5	7950
Quanto 2.2 CRDe	120	5	5749
Quanto 2.2 CRDe 4x4	120	5	6149
Goa Pick-up 2.2 CRDe 4x4	120	2	6337
Goa Db. Cab Pick-up 2.2 CRDe 4x4	120	4	7080
Genio Double Cab 2.2 CRDe 4x4	120	4	6718

MAZDA

Mazda Motor Hungary

Budapest XI. Infopark sétány 1.

Tel.: 464-5000



Mazda CX-60

Mazda2 1.5	75	5	5955
Mazda2 Hybrid	116	5	7340
Mazda3 2.0 MH	122	5	9069
Mazda3 Sedan 2.0 MH	122	4	9069
CX-3 2.0 MH	122	5	9564
MX-30 EV	143	5	11520
MX-5 1.5	132	2	10691
CX-5 2.0	165	5	11145
Mazda6 Sedan 2.0	145	4	11959
Mazda6 Sportkombi 2.0	145	5	11959
CX-60 2.5 PHEV	328	5	18189

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz Hungária Kft.

Budapest XIII. Váci út 96-98.

Tel.: 887-7000

A 180	109	5	10112
A 180	136	4	10965
CLA 180	136	4	12311
CLA SB 180	136	5	12647
GLA 180	136	5	13479
B 160	109	5	10459
GLB 180 aut.	136	5	14403
C 180	170	4	16697
C 180 T	170	5	17206
C 180 Coupe	156	2	17611
C 180 Cabrio	156	2	20265
GLC 200 Coupe 4x4 aut.	197	5	20087
E 200 aut.	197	4	19938
E 200 d T aut.	160	5	21009
E 200 All-Terrain 4x4 aut.	200	5	24124
E 200 Coupe aut.	197	2	21744
E 200 Cabrio aut.	197	2	24476
GLE 450 4x4 aut.	367	5	27724
GLE 300 d Coupe 4x4 aut.	272	5	31043
CLS 220 d aut.	194	4	30522
AMG SL 55 4x4 aut.	476	2	68182
AMG GT 43 aut.	367	5	42126
S 350 d aut.	286	4	38197
GLS 350 d 4x4 aut.	286	5	36209
G 350 d 4x4 aut.	286	5	48313
EQA 250	190	5	21743

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
EQB 300 4x4	228	5	24706
EQC 400 4x4	408	5	27651
EQE 350+	292	4	30197
EQS 350	292	4	41608

MINI

BMW Magyarország Kft.

2220 Vecsés Lőrinci út 59.

Tel.: 06-29/555-100

Mini Cooper	136	3	7460
Mini Cooper SE	184	3	11585
Mini Cooper	136	5	7733
Mini Cooper Cabrio	136	2	8930
Mini Clubman Cooper	136	6	8792
Mini Countryman Cooper	136	5	9610

MITSUBISHI

M.M. Import Kft.

Budapest XIV. Mogyoródi út 34-40.

Tel.: 422-3910

Space Star 1.2	71	5	3560
Eclipse Cross 1.5 T	163	5	8250
Outlander 2.0	150	5	10290
L200 Double Cab 2.2 D 4x4	150	4	9333

NISSAN

Nissan Sales Central & Eastern Europe Kft.

Budapest XI. Neumann János u. 1/C

Tel.: 371-5300

Leaf 40 kWh	150	5	12990
Leaf 62 kWh	217	5	15690
Micra 1.0 IG-T	92	5	6365
Juke 1.0 DIG-T	114	5	7900
Qashqai 1.3 DIG-T	140	5	9990
X-Trail 1.3 DIG-T aut.	160	5	9280
Townstar 1.3 DIG-T	130	5	10099

OPEL

Opel Magyarország Kft.

2040 Budaörs, Szabadság út 117.

Tel.: 451-4851

Corsa 1.2	75	5	6200
Corsa-e	136	5	12800
Crossland 1.2	83	5	7850
Mokka 1.2	100	5	9200
Mokka-e	136	5	13290
Astra 1.2	110	5	9800
Grandland 1.2 Turbo	130	5	12200
Insignia Grand Sport 1.5 D	122	5	13580
Insignia Sports Tourer 1.5 D	122	5	13980

PEUGEOT

P Automobile Import Kft.

Budapest XIX. André Citroën u. 1-5.

Tel.: 279-5555

208 1.2 PureTech	75	5	6250
e-208	136	5	13050
2008 1.2 PureTech	100	5	8380
e-2008	136	5	14000
308 1.2 PureTech	110	5	8980
308 SW 1.2 PureTech	110	5	9330
3008 1.2 PureTech	130	5	12070
508 1.2 PureTech aut.	130	5	12960
508 SW 1.2 PureTech aut.	130	5	13430
5008 1.2 PureTech	130	5	12830
e-Rifter	136	5	15260

RENAULT

Renault Magyarország Kft.

Budapest XIII. Váci út 140.

Tel.: 358-6000

Zoe R110	109	5	12499
Zoe R135	136	5	13649
Clio 1.0 S Ce	65	5	5399
Captur 1.0 T Ce	90	5	7299
Mégane 1.3 T Ce	140	5	7949
Mégane Grandtour 1.3 T Ce	140	5	8199
Mégane GrandCoupe 1.3 T Ce	140	4	7899
Mégane E-Tech Electric EV40	130	5	14549

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
Mégane E-Tech Electric EV60	160	5	16249
Arkana 1.3 T Ce aut.	140	5	9899
Grand Scenic 1.3 T Ce	140	5	10299
Kadjar 1.3 T Ce	140	5	9499
Koleos 2.0 Blue dCi 4x4 aut.	185	5	13699

SEAT

Porsche Hungária

Budapest XIII. Fáy u. 27.

Tel.: 451-5100

Ibiza 1.0 TSI	95	5	6880
Arona 1.0 TSI	95	5	6688
Leon ST 1.0 TSI	110	5	8881
Ateca 1.0 TSI	110	5	8965
Tarraco 1.5 TSI	150	5	12646

SKODA

Porsche Hungária

Budapest XIII. Fáy u. 27.

Tel.: 451-5200

Fabia 1.0 MPI	80	5	5298
Scala 1.0 TSI	110	5	6961
Kamii 1.0 TSI	95	5	7389
Octavia Combi 1.0 TSI	110	5	9615
Karoq 1.0 TSI	110	5	9229
Kodiaq 1.5 TSI	150	5	14263
Enyaq IV 60	180	5	17867
Superb 1.5 TSI	150	5	14386
Superb Combi 1.5 TSI	150	5	14790

SSANGYONG

Wallis Automotive Europe Kft.

2040 Budaörs, Szabadság út 117.

Tel.: 451-4851

Tivoli 1.5 GDI	163	5	6699
Tivoli Grand 1.5 GDI	163	5	7149
Korando 1.5 GDI	163	5	7759
Rexton G4 2.2 E-XDI	202	5	14869
Musso Grand 2.2 E-XDI	202	5	10528

SUBARU

Emil Frey Import Kft.

Budapest XIV. Mogyoródi út 32.

Tel.: 470-9010



Subaru Solterra

Impreza 1.6 4x4 aut.	114	5	8850
XV 1.6 4x4 aut.	114	5	9250
Forester 2.0 e-Boxer 4x4 aut.	150	5	13800
Outback 2.5 4x4 aut.	173	5	16350
Solterra EV	218	5	23150

SUZUKI

Magyar Suzuki Zrt.

Esztergom Schwiedel József u. 52.

Tel.: 06-33/541-100

Ignis 1.2 Hybrid	82	5	5450
Swift 1.2 Hybrid	82	5	5340
Vitara 1.4 Hybrid	130	5	7290
Vitara 1.5 Hybrid	102	5	9930
Swace 1.8 Hybrid	122	5	9600
Across 2.5 Hybrid 4x4	306	5	21000

TOYOTA

Toyota Motor Hungary

Budaörs Keleti utca 4.

Tel.: 06-23/885-100

Aygo X 1.0	72	5	4780
Yaris 1.0	72	5	5600
Yaris Cross 1.5	125	5	6650
C-HR 1.8 Hybrid	122	5	10320

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
Corolla Cross 2.0 Hybrid	197	5	11750
bZ4x	204	5	19760
GR Supra 2.0	258	2	18580
GR 86	234	2	12990
RAV4 2.0	175	5	10480
Camry 2.5 Hybrid	218	5	13605
Highlander 2.5 Hybrid 4x4	248	5	17990
Land Cruiser 2.8 D-4D 4x4	204	5	18155
Hilux Double Cab 2.4 D-4D 4x4	150	4	10725

VOLKSWAGEN

Porsche Hungária

Budapest XIII. Fáy u. 27.

Tel.: 451-5100



Volkswagen ID 5

e-Up!	83	5	9672
T-Cross 1.0 TSI	95	5	7470
Polo 1.0 TSI	95	5	6894
Taigo 1.0 TSI	95	5	7482
T-Roc 1.0 TSI	110	5	7387
T-Roc Cabriolet 1.5 TSI	150	2	11053
Golf 1.0 TSI	110	5	8783
Golf Variant 1.0 TSI	130	5	9493
ID.5 Pro	204	5	20915
Tiguan 1.5 TSI	150	5	11574
Passat Variant 1.5 TSI	150	5	12325
Arteon 1.5 TSI	150	5	14656
Arteon SB 1.5 TSI	150	5	15053

VOLVO

Volvo Autó Hungária

Budapest IV. Külső Váci út 50-58.

Tel.: 238-8150

C40 Recharge	231	5	19976
XC40 T2	129	5	11690
XC40 Recharge	231	5	19376
S60 B3 aut.	163	4	13990
V60 B3 aut.	163	5	14490
V60 Cross Country B4 4x4 aut.	197	5	18190
XC60 B4 aut.	197	5	17490
S90 B4 aut.	197	4	18990
V90 B4 aut.	197	5	19490
V90 Cross Country B4 4x4 aut.	197	5	21490
XC90 B5 4x4 aut.	250	5	22290

Új modellek a listán

a-z-ig

Gumiabroncsok

www.gumicentrum.net

Új és használt gumiabroncsok nagy választékban kedvező áron kaphatók! Használt gumiját új vásárlása esetén beszámítjuk. Weblapunkon könnyen kereshet méret, fajta, típus alapján! Bp. XIII. Róppentyű u. 36/a. Tel.: (06 1) 320-9215 (06 1)-329-6810

HASZNÁLTAUTÓ-TESZT**Suzuki Jimny 1.3 aut. (2007)**

Dzsungelharcos

A Jimny automatával is igazi terepjáró, veretes futóművel, tisztességes hasmagassággal, nagy terepszögekkel és felezővel

A SUZUKI JIMNY 1998 ÉS 2018 KÖZÖTT GYÁRTOTT SOROZATA TEREPEN ÉS ASZFALTON IS TARTOGAT MEGLEPETÉSEKET.

Az Európában 1998 végétől forgalmazott Jimny széria, a leg-

nagyobb darabszámban 1,3 l-es, 85 LE-s benzinmotorral és összkerék-hajtással készült. Spanyolországban gyártottak belőle kabriókat, és elvéve találni csak hátsókerék-hajtásúakat is sőt, a Renault 1,5-ös turbódízelével (65 LE) futó verziók is előfordulnak a használtpiacon. A kipróbált 2007-es példány 93 000 km-t futott és Ausztriából érkezett Magyarországra, különlegessége a négyfokozatú bolygóműves automata.



A beltér csupa kemény műanyag, az utas előtti nyitott polc nehezen használható



Nagyok és szélzajosak a fűthető külső tükrök, automatával a végsebesség mindössze 135 km/h

Karosszéria, utastér

A Jimny formája ma is mosolyt csal sokak arcára. A tesztelt autó külseje arról árulkodik, hogy az elmúlt közel 15 évben valóban „rendeltetészerűen” használták: bokrok, faágak okozta karcok, festéksérülések és kisebb horpadások több helyen is láthatók, de akadnak parkolási nyomok is. Pedig könnyű parkolni az alig több mint 3,6 m hosszú, és 1,65 m széles dobozká-

val. Az üléspozíció magas, a karosszéria jó átlátható, a csomagterájtóra szerelt pótkerék pedig precízen jelzi az autó végét tolatáskor. Alul meglepő módon csak felületi rozsdá árulkodott a terepes használatról, ennek eltávolítása után, már Magyarországon, speciális alváz- és üregvédő kezelést is kapott a Jimny. A rövid üléseket méretpontos utólagos huzat védi, a kemény, könnyen karcolódó műanyagale-

meken nyomot hagytak az évek. A kormányoszlop ugyan fix, de elöl nagyjából 190 cm-es magasságig bárki megtalálhatja a megfelelő ülőpozíciót. Testesebb utasoknak szélteben szűk a kabin, az inkább 2+2 üléses térben a hátsó sor már átlagtermettel is nyomasztó, nehézkes bejutni és Isofix pontok sincsenek. A csomagtartó nagyon kicsi (szimmetrikus hátsó támladöntéssel bővíthető), az oldalra, a járda felé nyíló ajtó megnehezíti a pakolást. Az üreg padlója alatt és az oldalsó rekeszekben elfér néhány apróság. Támladöntéskor zavaró, hogy a hátsó fejtámlákat ki kell venni. A kárpitok rossz úton sem zörögnek, az automata fokozatválasztója mellé három pohártartó is elfért, a kesztyűtartó kicsi.

Motor, erőátvitel

A hosszában beépített 1,3-as 85 lóereje, az automata, az alvázasmerevvidas felépítés és a globoid-



A pótkerék a tükörből is látható, ez parkoláskor hasznos



A csomagtartó alapmérete alig több mint 110 l, a szimmetrikus támladöntés alapáras. Zavaró, hogy az ajtó a járda felé nyílik



Hátra jutni körülményes, és a lábtér is nagyon szűk. Az ilyen korú, összkerekes és kézi váltós Jimny-k hazai ára ma 1,9 és 2,7 millió forint közötti

csigás kormánymű meghatározza a Jimny életterét: városi közlekedésre, vidéki utakra és terepre nagyon jó, de az autópályák kerülendők. Ezzel az erőátvitellel 100 km/h-nál még elviselhető a menetzaj, de a fordulatszám már ilyenkor is 3500/perc körüli. A hosszú távú átlagfogyasztás 8,5 l/100 km, azonos arányban, városban, országúton és könnyebb terepen. Olajfogyasztás nem mérhető.

A hátsókerék-hajtás havas-jeges úton okozhat meglepetéseket, a Jimny hátulja könnyen „táncba vihető”. Jó, hogy az összkerek-hajtás menet közben is kapcsolható, a felezőt a műszerfalról lehet munkára fogni. Utóbbira vontatáskor, illetve extrém terepen, lassú menetben lehet szükség, így az automata kényelmével szinte alapkijáraton is jól boldogul terepen a Suzuki.

Vezetés, menettulajdonságok

A magas ülésből jól átlátható a forgalom, a manőverezést méretes, elektromosan állítható és fűthető tükörpár segíti. A 3,5 fordulatot kormányt sokat kell tekerni, az autó egyenesfutása felépítéséből adódóan jó minőségű burkolaton sem tökéletes, gyakran kell korigálni, az úthibák szinte mindegyikét érezni a kormányon és az utastér távolabbi részein is. A Jimny jellemző típushibája a 80-90

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, szívócső befecskendezéses szívó benzinmotor, elől hosszában beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1328 cm³. Furat: 78,0 mm, löket: 69,5 mm. Kompresszió: 9,5:1. Teljesítmény: 85 LE/63 kW (6000/min). Nyomaték: 110 Nm (4100/min). Négyfokozatú automata váltó, hátsókerék-hajtás, kapcsolható összkerek-hajtással, felezővel. Elöl-hátul merevtengelyes felfüggesztés, tekercsrugókkal, elől kanyarstabilizátorral. Elöl tárcsa- hátul dobfelek. Csomagtartó 113 l. Üzemanyagtartály: 40 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 3665x1600x1669 mm. Tengelytáv: 2250 mm. Saját tömeg: 1075 kg-tól. Végsebesség 135 km/h. Gyorsulás (0-100 km/h): 17,2 s. Fogyasztás (város/városon kívül/vegyes): 9,1/6,1/7,2 l/100 km. Tesztfogyasztás 8,5 l/100 km. CO₂: 152 g/km.

km/h körüli kormányremegés, ez a tesztautóban is érezhető. Városban nincs az a szűk parkolóhely, ahová ne férne be, igazi közege azonban a terep, ahol a megfelelő mintázatú gumikkal még a differenciálzár sem hiányzik. Méretei, terepszögei (elől 42°, hátul 46°) és hajtásláncra olyan helyeken is könnyen átjutatják, ahol a nagyobb terepjárók, pick-up-ok nem férnek el vagy elakadnak.

Dr. Nagy János
(Az Autó Surányi Péter pályázatának győztese)



Magyarországon az MG

Ár alatt?

A 4,33 m hosszú ZS belépő változata is jól felszerelt: a hat légzsák, a LED-es fényszóró, a manuális légkondi, a négyhangszórós hifi, a 17 colos alufelni készlet, a tempomat és a 10,1 colos középkonzoli érintőképernyő is alapáras hozzá

RÉGI-ÚJ MÁRKA ÉRKEZETT MAGYARORSZÁGRA, A KÍNAI KÉZBE KERÜLT EGYKORI BRIT MG. AMIT ÍGÉR: JÓ ÁR-ÉRTÉK ARÁNY ÉS HOSSZÚ GARANCIA.

A bejelentés május végi, az értékesítés azonban csak szeptemberben indul itthon, már első körben is 15 márkakereskedéssel és négy modellel. Ez az MG már nem az 1924-ben alapított brit Morris Garage, mert az több tulajdonosváltás után 2005-ben végleg bezárt. De ekkor jött a kínai Nanjing Auto, és a Longbridge-ben lévő üzemmel együtt 53 millió fontért a teljes céget felvásárolta, majd 2007-ben a Nanjing Auto felvásárlásával az MG is a szintén kínai SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) tulajdonába került. 2011-ben a márka bemutatta első, már kínai eredetű újdonságát MG6 néven; ezt az akkori kínai miniszterelnök, *Ven Csia-pao* leplezte le angliai látogatásakor. Nagy-Britanniában megmaradt a lelkesedés az MG körül, nem zavarta őket, hogy külföldi az anyavállalat, talán azért mert megszokták; az indiai Tata például 2008-ban lett a Jaguar-Land Rover gazdája. Az azonban okozott némi törést, hogy az angliai gyár ter-



A ZS kétféle felszereltséggel érkezik Magyarországra, az alap a Comfort, abban hagyományosak a műszerek. A vezető előtti képernyő a magasabb szinttel (Luxury) alapáron jár

melését 2016-ban leállították, így a teljes gyártás Kínába költözött. Később MG-ke is gyártó üzem nyitott a SAIC Thaiföldön, illetve egy újabbat a kínai Fucsien tartományban, kizárólag elektromos autók gyártására. Az MG kínálata bőséges, és Kínán kívüli vásárlókörre is lendületesen bővül: van a palettán belső égésű, plug-in hibrid és tisztán elektromos típus is. A 4,33 m hosszú MG ZS kompakt SUV kétféle benzinmotorral (1,5 l-



es szívó négyhengeres, 106 LE, 141 Nm, és 1,0 l-es turbós háromhengeres, 111 LE, 180 Nm) valamint tisztán elektromos kivitelben (MG ZS EV). Utóbbi itthon kétféle akkuval (50,3 és 69,9 kWh) rendelhető, így a gyári (WLTP ciklus szerinti) hatótáv 320 illetve 440 km. Az EHS már középkategóriás SUV, 4,57 m-es hosszal, plug-in hibrid hajtással, 162 LE-s 1,5-ös turbós benzinmotorral, 122 LE-s villanymotorral és 16,6 kWh-s akkuval. Itt a tisztán elektromos hatótáv (WLTP) 52 km. Az MG5 hagyományosabb karosszériaformával fut: ez a márka első teljesen elektromos kombija, akár 400 km-es hatótávolsággal.

Az autópálya mai alkatrészhányos helyzetében szeptemberig tervezni nehéz, bár egy új piacra, még ha olyan kicsi is, mint a magyar, min-



Az MG5 Kínában ötajtós karosszériával és eltérő orrkialakítással is fut, 1,5-ös turbós benzinese 175 LE-s. Ennek a változatnak az importjáról egyelőre nincs szó



Az EHS plug-in hibrid kombinált rendszerteljesítménye 258 LE, tisztán elektromos hatótávolsága 52 km



A kombi MG5 hozzánk csak elektromos hajtással érkezik, csomagartója akár 1367 l-ig bővíthető

mint a Volkswagennel, a General Motorsszal és az Iveco-val közös vállalatok termelési mennyiségeit. Az MG 2021-ben 53 100 autót értékesített Európában, úgy, hogy a SAIC összesen 470 000 MG emblémás modellt szállított ki, és a világ 17 piacán a legjobb 10 márka között szerepelt. A márka eladásai tavaly 220%-kal emelkedtek legsikeresebb exportpiacán, Ausztráliában. Az európai jelenlét erősítését a SAIC helyi leányvállalata, az MG Motor Europe új vezérigazgatójára, Liu Szinyu-ra bízta idén márciustól, ő 2020 óta már az MG franciaországi tevékenységét koordinálta. Liu célja az európai eladások megháromszorozása már 2022-ben! A SAIC teljes terve a tavalyi értékesítés 225%-os növelése. A másik, Európában elektromos áruszállítókkal jelen lévő márkájuk a Maxus kisebb arányú növekedést céloz: a cég tavaly 52 000 elektromos furgont értékesített a nemzetközi piacokon, és Európa egyik legnépszerűbb elektromos áruszállítója is lett.

Az MG-k ár-érték aránya, a május végén a hazai forgalmazó, a Duna Autó által közzétett árlista szerint nagyon jó: a 4,57 m hosszú EHS plug-in hibrid listaára 14,7 millió forint. De ennél izgalmasabb, hogy az alapmodellnek tekinthető 4,33 m-es ZS 1,5-ös 106 LE-s benzines alapváltozata 6,4 millióról indul, a ZS EV pedig 12 millió forintba kerül a kisebb, és 13,6 millióba a nagyobb akkuval. A 7 év vagy 150 000 kilométeres garancia az összes hazai MG modellre érvényes!

FL

dig erőteljesebben fókuszálnak a márkák. Most úgy tűnik, nem lesz készletlánc, az MG-t a legtöbb autógyártónál sokkal tovább, egészen idén tavaszig nem is érte el ez a probléma: a konszern a gyártási lánc komoly részét önmaga birtokolja, így az alkatrészgyártás nagy része is cégen belüli. De az alapanyaghiány érezhető; például Ausztráliában, ahol nagyon népszerű az MG, 10-14 hétre nőtt júniusra a megrendelések és átadások közötti idő. Ez a más gyártóknál előforduló egy-másfél éves intervallumhoz képest nem is hosszú.

A SAIC hatalmas cég, 2021-ben világszerte 1,11 millió autót értékesített, nem számítva a GM-Wuling (amely a Wuling Hongguang Mini EV-t is gyártja, a legkelendőbb elektromos autót Kínában), vala-

Az ADAC „sárga angyalai” 1967 óta dokumentálják a németországi közúti meghibásodások statisztikáit

ADAC hibastatisztika 2022

Nő a feszültség?

ÉVRŐL ÉVRE AZ INDÍTÓ-
AKKUMULÁTOROK AD-
JÁK A LEGTÖBB MUNKÁT
A LEGNAGYOBB NÉMET
AUTÓKLUB „SÁRGA
ANGYALAINAK”.

Az ADAC 1967 óta gyűjti a meghibásodási adatokat és eddig még nem volt olyan év, amikor ne az indítóakkumulátor lett volna a „győztes”. A koronavírus első hulláma alatt ráadásul még jobban megugrott ez az arány, hiszen a kevesebb használat miatt sokat álltak az autók. Az ADAC az éves jelentésében felteszi a kérdést: vajon ki a hibás, az autó használója vagy a technika? Az akkumulátor sokféleképpen lemerülhet: véletlenül bekapcsolva hagyjuk a lámpát, nem zárjuk be rendesen a csomagtartót, vagy csak rövid távokat teszünk meg az autóval, így nincs elég töltés. Az autógyártók is tisztában vannak a problémával, ezért is igyekeznek lehetőleg kizárni mindenféle működési hibát. Az egyre több elektromos fogyasztó egyre jobban terheli az akkut: egyes modellek már akkor elindítják az infotainment rendszert, ha valaki kinyitja a csomagtartót, vagy ha a kulcs nélküli rendszer úgy érzékeli, hogy a vezető a közelben van. Így amikor a sofőr beül, azonnal működik navigáció, vagyis nem kell

Jelmagyarázat	
Nagyon alacsony hibaarány	
Alacsony hibaarány	
Átlagos hibaarány	
Magas hibaarány	
Nagyon magas hibaarány	

várni. Az utóbbi években az összes úti meghibásodás több mint 40%-áért még mindig a lemerült akkumulátor volt a felelős, a most vizsgált 2021-es évben a hibák 46,2%-át okozta. Ez mindössze 0,1%-kal kevesebb 2020-as adatnál. Néhány lerobbanás nyilván megelőzhető lett volna nagyobb akkuval, de ez jelentősen megnövelné a költségeket és megdrágítaná a cserét is.

A 2022-es statisztikában 22 márka összesen 132 típusát értékelték, figyelembe vették a 2021 folyamán bekövetkezett összes olyan meghibásodást, amely 3 és 10 év közötti autókat érintett.

Az ADAC szerelői 46 típust értékelték megbízhatónak (táblázatokban sötétzöld és zöld színnel), és idén csak öt teljesített különösen rosszul (narancssárga és piros). Összehasonlításképpen a tavalyi statisztikában még 16-an „buktak”, a német utakon futó autók közel kétharmada hullámzó megbízhatósági képet mutat. Akku szempontból meglepően rosszul szerepelt a Toyota, a 2017 és 2019 közötti C-HR és a 2019-ben gyártott Corollák abszolút sereghajtóként jelentek meg. A gyártó azt állítja, hogy a 2019-es gyártásnál tudott az akku problémáról, és 2022 elején beszál-

A táblázatok

A számértékek az 1000 autóra eső meghibásodások számát mutatják, a színek az eredmények áttekinthetőségét javítják. A legmegbízhatóbb 15% mindig, mindentípusnál sötétzöld, a legrosszabb 5% pedig piros. A világoszöld, a sárga és a narancssárga a két véglet között típusonként egyenletesen oszlik el. A táblázatban csak azok az autók jelennek meg, amelyekből a 2021-es év elején legalább 7000 futott a német utakon, és kizárólag olyan modellek szerepelnek benne, amelyekből a vizsgált években több mint 10 000-et regisztráltak Németországban.

ADAC KÖZÚTI HIBASTATISZTIKA 2022 (1000 AUTÓRA ESŐ HIBÁK SZÁMA)

Gyártási év	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Minik								
Fiat 500	2,6	4,5	13,9	21,8	23	20,2	19,1	22
Fiat Panda	–	4,5	12,6	18,1	–	–	17,4	21,3
Hyundai i10	4,6	8,6	11,6	19,5	19,4	22,6	17,2	18,5
KIA Picanto	7,3	9,2	12,3	19,3	–	23,8	–	–
Opel Adam	2,7	5,1	9,1	14,4	16,7	17,3	15,1	–
Renault Twingo	5,7	7,9	11,8	14,9	20	17	14,3	19,6
Seat Mii	–	–	–	11,2	15,1	18,6	21,2	24,5
Skoda Citigo	2,4	3,4	7,6	8,7	14	18,2	19,1	24,5
Smart Forfour	6,4	17,7	24,8	29	30,2	–	–	–
Smart Fortwo	7,5	14,3	21,8	26,3	25,6	21,9	17,4	21
Toyota Aygo	2,2	3,7	4,9	4,9	8,6	10,9	12,9	9,3
VW Up!	2	4,1	7	12,3	15,3	17,5	18,7	18,4
Kisautók								
Audi A1	2	3,5	2,5	4,3	5,7	8,6	7,6	9,9
Citroën C3	1,6	3	4,1	–	–	–	–	–
Dacia Sandero	2,4	3,5	5,5	11	10,1	13,6	14,3	18,1
Fiat Punto	–	–	–	–	–	–	18,9	20
Ford B-Max	–	–	9,2	14,7	18,2	24	23,2	–
Ford EcoSport	4,4	3,9	12,4	9,1	–	–	–	–
Ford Fiesta	3,2	4,5	12,8	9,3	15,4	19,8	20,7	19
Hyundai i20	2,4	5,5	6,6	10,6	18,4	34,4	32,3	31,4
Hyundai Kona	3,8	4,5	–	–	–	–	–	–
Mazda CX-3	1,9	3,4	4	5,1	–	–	–	–
Mini	0,6	1,9	3,4	8,9	5,9	7	9	13,6
Mitsubishi Space Star	2,5	3,8	5,1	8,4	17,3	14	–	–
Nissan Micra	5,4	–	8,9	10	12,9	18,6	–	22,6
Opel Corsa	5,4	7,2	11,5	15,8	19,2	17	16,5	19,4
Opel Crossland	3,5	4,7	8,9	–	–	–	–	–
Opel Meriva	–	–	18,3	23,4	24,8	23,7	21	22,1
Opel Mokka	8,9	8,1	12	14,9	14,5	16,4	15,9	–
Peugeot 2008	2,7	3,5	6	9,5	11,7	11,7	–	–
Peugeot 207	–	–	–	–	–	–	–	30,2
Peugeot 208	1,8	2,7	3,5	12,8	17	16	17,8	23,2
Renault Captur	1,7	1,4	3,1	4,4	4,4	2,6	–	–
Renault Clio	8,8	12,9	11,6	19,4	34,6	34,2	26,3	23,4
Seat Arona	2,3	2,6	–	–	–	–	–	–
Seat Ibiza	2,6	3,4	4,4	9,1	14	17,5	17,6	19,5
Skoda Fabia	3	4,1	3,8	6,4	9,9	17	18	20,8
Skoda Roomster	–	–	–	–	16,4	14,7	18,1	21,2
Skoda Yeti	–	–	5,1	4,7	10,2	14,3	18,7	18,8
Suzuki Swift	1,4	1,8	–	12,4	12,5	14,9	14,6	14,8
Suzuki Vitara	1,3	2	2,9	5	–	–	–	–
Toyota Yaris	3,2	3,9	7,4	10,7	14,2	20,9	20,5	19,4
VW Polo	2,1	2,5	5,6	8,8	12,1	15,9	16,3	19,6

ADAC KÖZÚTI HIBASTATISZTIKA 2022 (1000 AUTÓRA ESŐ HIBÁK SZÁMA)

Gyártási év	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Alsó közép kategória								
Audi A3	1,4	3,6	3,9	4,8	6,3	9,6	13,3	15,3
Audi Q2	2,2	4,1	2,9	–	–	–	–	–
Audi Q3	2,2	5,3	3,6	3,1	7	7,9	10,6	11,5
BMW 1	2	1,6	2,4	3,4	5,3	9,5	8,7	11
BMW 2	1,3	2	2,9	4,9	7	9,4	–	–
BMW X1	1,3	1,8	3,4	7,2	8,5	8,3	8,4	9,8
BMW X2	1,4	3	–	–	–	–	–	–
Citroen Berlingo	5,6	5,9	8,5	12,8	15,2	18,6	21,4	28
Dacia Dokker	6,5	4,6	4,9	7,5	–	–	–	–
Dacia Duster	4,3	7,7	8,2	13,7	19	19,3	11,7	12,2
Fiat Tipo	4,2	8	11,2	–	–	–	–	–
Ford C-Max	4,1	4,8	6,2	11,6	15,1	24,6	26,7	32,8
Ford Focus	5,2	7,4	6,9	12,3	16,5	31,4	30	28,4
Ford Kuga	6	6,8	10,4	14,3	20,1	24,5	26	26
Ford Tourneo/Transit Connect	3,8	10,3	9,5	11,2	19	–	–	–
Hyundai i30	4,9	5,2	7,3	8,4	14,5	22	22,4	29,3
Hyundai ix35	–	–	–	–	12,6	19,2	20,7	23,8
Hyundai Tucson	2,8	2,2	4,2	6,1	14,2	–	–	–
Kia Ceed	3,7	5,7	6,5	17,6	19,4	24,9	24,3	31
KIA Sportage	4,9	4	6,7	8,8	16,6	18,2	20,6	21,3
Mazda 3	5,4	2,6	4,5	9,7	11,7	12	21,8	18
Mazda CX-5	2,1	3,3	5,3	8,4	10,5	14,6	16,5	–
Mercedes-Benz A	2,4	3,9	5,4	9,5	9,3	8,3	10,4	20,9
Mercedes-Benz B	3,5	3,9	6,6	10,3	9,2	9,9	11,2	13,1
Mercedes-Benz CLA	3,5	2,7	8,1	15,3	13,5	–	–	–
Mercedes-Benz GLA	2,2	2,6	5,9	10,5	7	8,2	–	–
Mitsubishi ASX	0,9	1,6	3,1	5,4	9,5	9,8	–	–
Mitsubishi Eclipse Cross	1,7	3,5	–	–	–	–	–	–
Nissan Qashqai	5,2	10,6	14,6	15,7	13	15,1	19	20,8
Opel Astra	5,7	7,4	10,2	12	16,5	20,2	20,8	25
Opel Grandland	3,3	6,5	–	–	–	–	–	–
Opel Zafira (Life)	–	8,5	11,3	16,5	25	23,7	27,8	27,6
Peugeot 3008	3,8	4,8	8,2	–	–	–	–	–
Peugeot 308	3,8	6,3	14,1	14,3	19,2	28,4	–	33,1
Renault Kadjar	2,6	5,6	10	17,3	–	–	–	–
Renault Mégane	5,6	8,7	16,5	28,1	27,3	22,6	25	21,1
Renault Scénic	7,6	26,6	33,4	–	24,5	24,2	19	24
Seat Ateca	2	3,7	4,9	–	–	–	–	–
Seat Leon	2,3	3,5	3,7	6,2	8,5	10,8	11,6	16,8
Skoda Karoq	3,2	3,9	–	–	–	–	–	–
Skoda Rapid	–	2,9	3,6	5,6	8,2	12,8	15,5	–
Toyota Auris	–	6,8	8,4	10,2	15,1	15,3	20,2	24,3
Toyota C-HR	17,2	17,9	24,9	–	–	–	–	–
Toyota Corolla	9,6	–	–	–	–	–	–	–
Volvo XC40	1,2	–	–	–	–	–	–	–
VW Beetle	–	–	3,4	3,7	8,5	12,5	13,3	16,9
VW Golf	2,1	3,6	6,3	8,4	9,2	11,3	14,2	20,3
VW Caddy	3,4	5,2	6,4	7,5	11,1	13,7	15,8	19
VW Tiguan	2,6	7,5	9,3	9,7	10,1	13,8	15,9	17,9
VW Touran	5,1	10,2	11,2	9,9	16,7	15,6	19,3	22,1
VW T-Roc	1,4	1,9	–	–	–	–	–	–

ADAC KÖZÚTI HIBASTATISZTIKA 2022 (1000 AUTÓRA ESŐ HIBÁK SZÁMA)

Gyártási év	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Közép kategória								
Audi A4	1,9	2,4	2,8	4,2	5	5,2	5,1	9,1
Audi A5	1,4	3,1	4,1	5,2	5,8	6,6	7,9	10,8
Audi Q5	1,3	1,8	3,2	3,8	7	10,3	8,6	12,4
BMW 3	2	2	3,2	3,9	5,4	7,4	9,8	11,6
BMW 4	1,7	2	2,9	3,7	5,7	8,2	–	–
BMW X3	0,8	1	2,3	2,8	3,4	3,4	4	5,7
Ford Mondeo	7,5	5,4	9,5	17,3	26,8	21,4	20,9	23
Ford S-Max	–	15	24,4	38,1	–	14,3	20,7	20,7
Mercedes-Benz C	1,6	3,5	5,5	5,4	9,9	12,6	15,6	15,2
Mercedes-Benz GLC	1,4	1,9	2,8	4,3	–	–	–	–
Mercedes-Benz GLK	–	–	–	–	8,6	11,4	10,1	12,4
Mitsubishi Outlander	2,9	6,9	7,6	–	–	–	–	–
Opel Insignia	12,3	14,7	24,6	36	27,7	24,7	26,2	26,4
Seat Alhambra	6,5	11,3	10	26	35,4	32,9	–	–
Skoda Kodiaq	3	5	7,7	–	–	–	–	–
Skoda Octavia	3,1	4,6	5,7	6,7	9,9	11,4	16,9	22,9
Toyota RAV4	8,9	–	12	17,4	–	–	–	–
Volvo XC60	0,9	3,6	5,4	5,6	10,7	15,6	–	–
VW Passat	3,2	6,5	6,4	8,3	9,5	14,1	15,2	20,7
VW Sharan	5,3	8,8	10,6	22,1	33,1	33,2	37	35,2
Felső közép kategória								
Audi A6	1,6	3,3	4,3	6	7	10,2	8,4	12,3
BMW 5	1,4	1,8	3,3	4,5	6,1	7,5	11,1	16,5
BMW X5	1,5	2,1	–	–	–	–	–	–
Ford Ranger	5,4	6,2	8,7	–	–	–	–	–
Ford Tourneo/Transit Custom	7,5	12,5	7,8	10	8,3	12,7	–	–
Mercedes-Benz E	2,4	4,6	6,5	13	16,2	18,7	21,4	23,7
Mercedes-Benz Viano/Vito/V	3,7	3,5	6	7,9	11,2	16,1	12,5	18,3
Opel Vivaro	–	10,2	13,1	18,7	19,8	–	–	–
Renault Trafic	7,8	6,2	7,6	13,2	–	–	–	–
Skoda Superb	4,7	5,2	6,3	9,2	13,4	15,2	18,7	23,7
VW Transporter	4,1	5,6	8,1	10,4	15,6	14,1	16,9	19,4
VW Touareg	0,6	3,3	–	–	10,3	–	–	19,6

Következtetések

- A legmegbízhatóbb kisautó ma a Toyota Aygo
- Az Audi A1 közel 10 éve kiválóan teljesít
- A Suzuki Vitara a 2016-tól sokat javult
- A legmegbízhatóbb középkategóriás SUV az Audi Q3
- A BMW 1-es szintén kiválóan teljesít a statisztikák szerint
- Kombiként vagy limuzinként is megbízható az Audi A4, és az A5 is
- Jó és megbízható a BMW X3
- A BMW tanult az akkuhibákból: már régóta jól teljesít az 5-ös
- A Smart Forfour-t már nem gyártják: megdőbentően sok a hiba
- A Hyundai i20 a 2016-os modellévtől rendben van
- Renault Clio: óvakodjunk a 2014-es és 2015-ös modellévtől
- A Corollának gyenge pontja az akkumulátor
- A Ford S-Max Időről időre gyengén teljesít
- Az Opel Insignia állandó problémákkal küzd
- VW Sharan: a régebbi modelleknél sok a hiba



2022 legmegbízhatóbb kisautója a német statisztika szerint a Toyota Aygo

lító is váltott. A Toyota kereskedők a kötelező szervizeken ellenőrzik, hogy az adott autó akkumulátora érintett-e, és ha igen, ingyen kicserélik. A márkák igyekeznek tanulni

a gyakori hibákból: például a 2000 és 2007 közötti 3-as BMW-k kifejezetten gyakran álltak meg az akkumulátoruk miatt, sőt az 5-ös sorozatot is beszámítva ez az időszak

egészen 2010-ig tartott. 2010 óta a BMW-k figyelmeztetik a vezetőjüket, ha az akku töltöttsége alacsony, és a rendszer arról is tájékoztat, hogy mit tesz az indítóakkumulátor megmentése érdekében. Ezzel párhuzamosan egyre okosabbak azok az algoritmusok is, amelyek a fedélzeti energiahálózatot szabályozzák.

A fiatal autóknál – a Toyota esetét kivéve – általában kevesebb a gond, és az akkumulátorok is kevesebb problémát okoznak. Az akkuk jellemzően 7 éves koruk után romlanak el; ha egy-egy telep eddig él, az ma kifejezetten jónak mondható.

Az első évek legjellemzőbb hibája a gumidefekt, és ebben az új autóval elkövetett kezdeti vezetési hibák szerepe is jelentős lehet. A hibaarány az harmadik évtől meredeken csökken. A kulccsal kapcsolatos gondok is hasonló képet mutatnak, az ok általában rutintalanságból eredő kezelési hiba. Az üzemanyagrendszer csak az autók 10 éves korától problémás, a generátorhibák pedig a negyedik évtől jellemzők. A főteigely jeladása főleg a 2011 előtti autóknál okoz bajt, a gyújtógyertyákkal pedig általában későn, 8-9 éves korban adódik több gond.

A nagy zágrábi fizetőkapunál csúcsidőben gyakori az egy óránál is hosszabb várakozás. Az itthon is elérhető elektronikus fizetési eszközt használók pénzt és időt is spórolhatnak



Útdíjak Európában

Rejtett költségek?

A LEGTÖBB EURÓPAI ORSZÁGBAN ÚTDÍJAT KELL FIZETNI ÉS NEM IS MINDENHOL CSAK AZ AUTÓPÁLYÁKON. ÍME A RÉSZLETES LISTA ÉS NÉHÁNY TIPP.

Mielőtt útnak indulunk, ne csak azt nézzük meg, hogy hol mennyibe kerül az üzemanyag, érdemes tájékozódni az úthasználati díjakról is. A szabályok nagyon eltérőek, és a büntetések is magasak lehetnek. Az Európai Unióban nyolc országban van úgynevezett „távolságalapú útdíj”, vagyis a megtett kilométerek után kell fizetni Olaszországban, Horvátországban, Franciaországban, Görögországban, Írországban, Lengyelországban, Portugáliában és Spanyolországban. Az Unión kívül ugyanilyen rendszer működik Bosznia-Hercegovinában, Nagy-Britanniában, Norvégiában,

Észak-Macedóniában, Szerbiában, Törökországban és Fehéroroszországban is. Fontos tudni, hogy nem mindig a teljes autópálya- és autótúthálózat díjköteles.

A legdrágább Franciaország, 7,5 és 10 eurócent közötti összegbe kerül egy kilométer, ez nagyságrendileg 30 és 40 forint kilométerenként. Árnyalatokkal olcsóbb csak az olasz sztrádákat használni, ahol 7 és 9,5 eurócent/km (27 és 37 forint) közöttiek az árak. Horvátország is borsos pályadíjairól ismert: kilométerenként 41 és 52 lipa (ez a kuna váltópénze) közötti a díj, vagyis 21 és 27 forint, június eleji 52 forintos kuna árfolyamon. A sor másik végén természetesen a jól kiépített és ingyenes német autópályák állnak. További nyolc európai országban (ahogy itthon is) „matricát” kell venni. Így működik a rendszer Bulgáriában, Romániában, Svájcban, Szlovákiában, Szlovéniában és Csehországban. A matricák különböző időszakokra érvényesek, általában

jairól ismert: kilométerenként 41 és 52 lipa (ez a kuna váltópénze) közötti a díj, vagyis 21 és 27 forint, június eleji 52 forintos kuna árfolyamon. A sor másik végén természetesen a jól kiépített és ingyenes német autópályák állnak. További nyolc európai országban (ahogy itthon is) „matricát” kell venni. Így működik a rendszer Bulgáriában, Romániában, Svájcban, Szlovákiában, Szlovéniában és Csehországban. A matricák különböző időszakokra érvényesek, általában

Útvonaltervezés, díjakkal

A viamichelin.com vagy a maps.adac.de oldalon (az utóbbit kizárólag németül) úgy tudjuk megtervezni az útvonalat háztól-házig, hogy a rendszer költségeket is számol, tehát megtudhatjuk, hogy hol és mennyit kell fizetni a kilométeralapon fizetős pályákon. A matricákat is beszámolja, sőt, üzemanyag-költséget is kalkulálhatunk. Arra figyeljünk, hogy ha megtervezük az utat odafelé és az eredményt megszorozzuk kettővel, nem biztos, hogy pontos összeget kapunk a teljes útra, ugyanis a matricákat (az utazás időtartamától függően) általában elég csak egyszer megvenni.



Az autópályák használatáért „kilométer alapú” díjat kérő (azaz nem autópálya matricás) országok

„MATICÁS” AUTÓPÁLYÁK EURÓPÁBAN

Ország	A heti matrica ára	Forintban*	Érvényes-sége (nap)	A havi matrica ára	Forintban	Érvényes-sége (hónap)	Az éves matrica ára	Forintban	A bírság összege	Forintban	Az autópályák összes hossza (km)
Ausztria	9,6 euró (EUR)	3800	10	28,2 EUR	11 100	2	93,8 EUR	36 900	300 EUR	118 000	2249
Bulgária	15 bolgár leva (BGN)	3016	7	30 BGN	6032	1	97 BGN	19 503	293 BGN	59 100	830
Csehország	310 cseh korona (CZK)	4900	10	440 CZK	7000	1	1500 CZK	23 900	20 000 CZK-ig	318 000-ig	1350
Magyarország	3820 Ft		10	5210 Ft		1	46 850 Ft		16 220–64 850 Ft		1883
Románia	15 román lej (RON)	1190	7	35 RON	2780	1	140 RON	11 100	400 RON	31 800	946
Svájc	–	–	–	–	–	–	40 svájci frank (CHF)	15 300	180 CHF + a matrica ára	68 700 + a matrica ára	1859
Szlovákia	10 euró (EUR)	3900	10	14 EUR	5500	1	50 EUR	19 700	80 EUR-től	31 500-tól	499
Szlovénia	15 euró (EUR)	5900	7	30 EUR	11 800	1	110 EUR	43 256	300–800 EUR, azonnali fizetéssel 150 EUR	118 000–314 600, azonnali fizetéssel 59 000	623

*2022. június eleji árfolyamon

FONTOSABB FIZETŐS ALAGUTAK ÉS HÁGÓK EURÓPÁBAN

	Ország	Ár	Forintban*
Mont Blanc-alagút	Franciaország	48 EUR	18 900
Szent Bernát-alagút	Svájc	29,5 CHF	11 300
Lötschberg alagút autószállítás	Svájc	27,00 CHF**	10 300
Gotthard és San Bernardino alagút	Svájc	Benne van a matrica árában	
Pfänder alagút	Ausztria	Díjmentes	
Arlbergi alagút	Ausztria	11 EUR	4300
Reschen-hágó	Olaszország	Díjmentes	
Pass Thurn hágó	Ausztria	Díjmentes	
Brenner-hágó	Ausztria	10,5 EUR	4100
Felbertauerntunnel	Ausztria	11 EUR	4300
Großglockner alpesi panorámaút	Ausztria	38 EUR	14900
Tauernschleuse autószállítás	Ausztria	19,4 EUR	7600
Tauern- és Katschberg-alagút	Ausztria	13 EUR	5100
Karavankák-alagút	Szlovénia	7,6 EUR	3000
Bosruck-alagút	Ausztria	6 EUR	2400
Gleinalm-alagút	Ausztria	10 EUR	3900

*2022 június eleji árfolyamon **péntektől vasárnapig és munkaszüneti napokon: 29,5 CHF (11 300 Ft)

Stresszmentes fizetés

A fizetőkapuknál ne használjuk a teherautók sávját még dugóban sem, és legyen készenlétben a pénz vagy a bankkártya. Sok helyen – például a zágrábi „nagykapunál” – kevesebben állnak a bankkártyás sorokban. Nézzük meg előre az elektronikus fizetés lehetőségét a „kilométer alapú” pályákon is. Például Horvátországban 20% feletti kedvezmény jár az előre megvehető és feltölthető „kütyű” használatának, ráadásul azok a sorok általában gyorsabbak is. Magyarországon is bérelhető ilyen (azaz nem is kell megvenni), de ilyenkor a kedvezményt általában lenyelik a bérbeadók, a használó csak a gyorsabb fizetést kapja. Autópályáról lehajtáskor készítsük elő a jegyet. A fizetőkapuknál tilos megfordulni és tolatni. Ha mégis tolatni kell, szóljunk a személyzetnek, és kövessük az utasításait! Aki a tilalom ellenére megfordul, és rajtakapják (vagy kamera rögzíti) Olaszországban például 419 eurós bírságra számíthat!

10 napos a legkisebb egység (de például Svájcban egy éves vásárolható csak). Ezen kívül vannak olyan országok, ahol egyes hida-kért, alagutakért és hágókért külön pénzt kérnek, például Ausztria, Svájc, Olaszország, Franciaország, Dánia és Svédország is ilyen. Ahogy Magyarországon is e-matricát vásárolhatunk, egyre több országban térnek át erre a megoldásra, így Romániában, Szlovákiában, Csehországban és Szlovéniában már nem kell és nem is lehet semmit a szélvédőre ragasztani.

Ausztriában 2017 novembere óta a ragasztós matrica mellett a digitális is elérhető, és Portugália valamint Lengyelország is használ elektronikus fizetési rendszereket egyes útszakaszokon: a megtett kilométereket egy előre megvásárolható jeladóval rögzítik. Angliában (London), Írországban (Dublin) és Olaszországban (Milánó északi részén) is vannak olyan útszakaszok, amelyekre az utazóknak előre regisztrálniuk kell az interneten! Attól függetlenül, hogy „kilométer alapú” vagy „matricás” pályán hala-

dunk, egyes helyeken – leginkább az Alpokban – több hágó, alagút vagy híd használatáért is külön kell fizetni. Az árak 6 eurótól (Bosruck-alagút, Ausztria, 5509 m hosszú) terjednek 46,3 euróig (Mont Blanc-alagút, Franciaország–Olaszország, 11,6 km hosszú). Bírság nem csak azért járhat, mert nem vettünk matricát (ahol még adnak ilyen), hanem azért is, mert esetleg rossz-szul ragasztottuk fel a szélvédőre. A matrica hátulján, általában rajzzal mutatják, pontosan hová lehet és kell kitenni. Szlovéniában akár 800

A legdrágább utak Európában

1. Párizs–Marseille, A6/A7-es út, Franciaország: 62 euró (24 500 Ft)
2. Milánó–Nápoly, A1-es autópálya („Autostrada del Sole”), Olaszország, 56,1 euró (22 000 Ft)
3. Bodo–Oslo, E6-3, Norvégia, 50,1 euró (19 500 Ft)

Horvátországban Zágrábtól az autópályán végig, egészen Pločéig, 232 kuna a díj, ez ma 12 100 forint. A határtól Zágrábig további 44 kunát (2300 forintot) kell fizetni az 1,9 m-nél alacsonyabb személyautók után. Az ennél magasabb autók vezetői, vagy az utánfutót, lakókocsit vontatók másfélszeres árral számolhatnak.

A Csatorna-alagút (Csalagút) áll az európai árranglista élén. Franciaországból Nagy-Britanniába az autós utazást lehetővé tevő vonatút ára 132 euróról nem régen 134 euróra (52 700 forintra) emelkedett. A világ leghosszabb tenger alatti alagútja 50,45 km-es, ebből 37,9 km fut a csatorna alatt.



Olaszországban súlyosan büntetik a megfordulást a fizetőkapuknál

euró is lehet a bírság, de Ausztria (120 eurótól), Svájc (190 euró) és a Csehország (185 eurótól) is súlyosan büntet. A turistákat gyakran váratlanul érik az újdonságok, ilyen például Párizs és más francia városok környezetvédelmi matricája. Ha autóval utazunk, legalább 10 nappal az indulás előtt online kell megrendelni ezeket!

Fábián László
(forrás: ADAC, ViaMichelin, World Highways)



Drágább, de nívósabban is felszerelt a HR-V, igazából nem szükséges hozzá semmit utólag rendelni

ÁRVERSENY Árverseny: Honda HR-V e:HEV 1.5 i-MMD Elegance és Hyundai Kona 1.6 GDi Hybrid Comfort

Kettős szereposztás

FRONTHAJTÁSÚ KOMPAKT CROSSOVEREK NORMÁL HIBRID HAJTÁSLÁNCAL.

Mindkét hajtáslánc szívó benzinmotorral, villanymotorral és lítiumion akkuval alkot egységet. A Hondában 1,5-ös 107, a Hyundaiában 1,6-os 105 LE-s négyhengeres forog, a villanymotorok az iménti sorrendben 96 és 43 LE-t tudnak, nyomatékuk 253 és 170 Nm. A váltó a japán autókban fokozatmentes eCVT, a koreaiában hatfokozatú, duplakuplungos robot.

A Hondánál a belépő a listaáron 10 399 000 forintos Elegance, a Hyundai ennél olcsóbb, még úgy is, hogy a hibrid csak a második Comfort szinttől rendelhető, 9 499 000 forinttól. A két crossover alapfelszereltségében közös a hat légzsák, az Isofix, a dombsegéd, a startstop, a vezetősegédek közül az autonóm vészfékező, a sávtartó, a lejtmenetvezérlő, a távfény-asszisztens és a fáradtságérzékelő, a LED-es nappali menetfény, az automata világításkapcsoló, a távirányítású központi zár, az elektromosan állítható és fűthető tükörpár, a négy villanyablak, a légkondi (Hondában automata, Hyundaiában manuális), a bőrbevonatú okoskormány, a sebességhatárolós tempomat, az állítható magasságú vezetőülés, az osztottan dönthető hátsó üléstámla (60:40), a fedélzeti számítógép, a Bluetooth-kihangosító, a vezeték nélküli okostelefon tükrözést támogató infotainment (Hondában 9,0, Hyundaiában 8,0 colos érintőképernyő), a tolatókamera, valamint az audiorendszer (Hondában négy, Hyundaiában hat hangszóró, DAB/USB/MP3). A gumikat a HR-V-n 18, a Konán 16 colos alufelnikre szerelik. A Hyundai alapáron adott többlete az elindulásra figyelmeztető és a tetősín. A Honda nívósabban felszerelt, nem kell fizetni a táblafelismerőért, a kulcs nélküli kezelésért, a LED fényszórókért, az elektro-

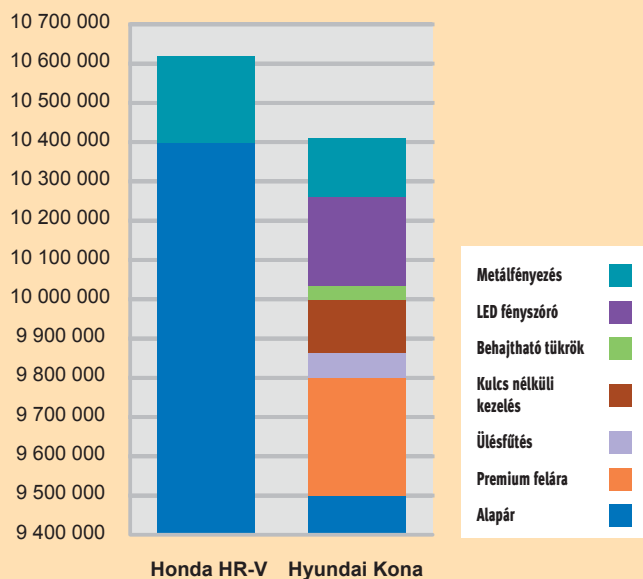
rögzőtőfékért, a hátsó szellőzőkért, az adaptív tempomatért, az elektromosan behajtható tükörökért, az esőszensorért, a parkolóradarokért, a navigációs rendszerért és a fűthető első ülésekért sem.

A vásárlók kedvenc extrái közé tartozik a LED fényszóró, a kulcs nélküli kezelés, az elektromos rögzőtőfék, a

mos rögzőtőféket és az automata légkondit, majd jöhetnek a többi tartozékok. A LED fényszóró 225 ezer, a behajtható tükörpár 35 ezer, a kulcs nélküli kezelés 135 ezer, a fűthető első üléspár 65 ezer, továbbá a metálfény 150 ezer forintba kerül, ezzel a végösszeg listaáron 10 409 000 forintra jön ki.

Lapzártakor a Hyundaiainál futott központi akció, melynek keretében

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (FT)



Mire a japán autó komfortszintjére emelkedik a Kona, az ára is nagyjából arra a szintre kerül

fűthető ülés (elöl), az elektromosan behajtható visszapillantó, az esőszensor, az automata légkondi és a metálfényezés. A Hondánál most az a kivételes helyzet állt elő, hogy csak az extra festésbe kell beruházni, ami 220 ezer forintot jelent, s így a hiánytalanul felszerelt autó listaáron 10 619 000 forintért össze is állt. A Hyundaiainál először meg kell venni a Comfortnál 300 ezerrel drágább Premium kivitel (9 799 000 Ft), amivel rögtön megkapjuk az esőszensor, az elektro-

a Kona Hybrid esetén 600 ezer forint kedvezmény érvényesíthető, így a belépő Comfort induló ára 8 899 000 forintra csökken. Az autók költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyag-költségek árával) a HR-V mutatója 31,50, a Konáé 28,10 Ft/km.

ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Honda HR-V 1.5 i-MMD	Hyundai Kona 1.6 GDi
Hengerűrtartalom [cm³]	1498	1580
Hengerszám/szelepszám	4/16	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	107/79 (6000-6400)	105/77 (5700)
Nyomaték [Nm (1/min)]	131 (4500-5000)	147 (4000)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	Fokozatmenetes/CVT	6/robot
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	10,6	11,0
Végsebesség [km/h]	170	161
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4340x1790x1582	4205x1800x1550
Tengelytáv [mm]	2610	2600
Csomagtartó [l]	335-1305	374-1156
Saját tömeg [kg]	1380	1376
CO ₂ [g/km]	122	116
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,4	4,9
Kilométerköltség [Ft/km]	31,50	28,10
Listaár [Ft]	10 399 000	9 499 000
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	285 000	262 000

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



A csalók miatt?

Képünk illusztráció



A mobiljegyek ugyannyiba kerülnek, mintha pénztárban vagy automatában vásárolnánk hagyományosakat, az időalapú változat kizárólag mobilosan érhető el

A FŐVÁROSI ELEKTRONIKUS TÖMEGKÖZLEKEDÉSI JEGY HASZNÁLATÁNAK EGYIK VISSZÁSSÁGÁRA ÉS AZ EZZEL KAPCSOLATBAN VÉLT JOGI AGGÁLYOKRA HÍVJA FEL A FIGYELMET OLVASÓNK.

Megint egy intézkedés, ami a becsületes emberek dolgát nehezíti meg. A budapesti tömegközlekedési járatokra már váltható elektronikus jegy, mobillal lehet megvenni. A felszálláskor úgy lehet

„kezelni”, vagyis hivatalosan érvényesíteni, hogy a járművekre elhelyezett QR-kódot kell beolvasni. De ezek a QR-kódok legtöbbször csak a járművek külsején találhatók. Szerintem rendszeresen előfordul, hogy az ember siet, az utolsó pillanatban éri el a buszt vagy villamost, épphogy felpattan, aztán előveszi, majd lekezeli a jegyet. De a mobilt már a megállóban elő kell venni és le kell olvasni vele a QR-kódot. Tehát ha futok a busz után, futás közben kellene elővennem a telefont, kikeresni a jegyet tároló appot, belépni, majd a QR-t leolvasni. Miért nem lehet az utastérben is elhelyezni a kódot? Valahol hallottam, a BKK-nál azt nyilatkozták, hogy azért, hogy



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

Nem indokolatlanul merül fel a tömegközlekedés használatának egyszerűsítésére irányuló kérdés egy autós lapban, hiszen az autósok is gyakran utaznak így, és éppen ők azok, akik közül sokan alkalmi tömegközlekedők, ezért kevésbé váltanak havi vagy éves bérletet. A

konkrét kérdésre térve kétségtelen, hogy sajnos a visszaélések szűkítésére is gondolni kell egy-egy új rendszer kialakításakor, és súlyozni kell a megoldásokkal járó előnyöket és hátrányokat. Álláspontom szerint tehát az a megoldás, hogy az applikáció alkalmazásán túl az utasnál lehetőleg legyen biztonsági okokból egy kinyomtatott jegy, hiszen nemcsak a sietős felszállás vagy az esős idő, hanem a telefon lemerülésének lehetősége is emellett szól. Az esetek többségében úgyis várni kell a járművekre, és nem okoz megoldhatatlan problémát a külső felületen elhelyezett QR-kód beolvasása, vagy egy tartalék kinyomtatott jegy vásárlása.

kiszűrjék a csak az ellenőr láttán jegyet kezelőket. Ez így szerintem diszkriminatív, hiszen a jegykezelő

automatákat nem lehet a járművek külsejére szerelni.

Név és cím a szerkesztőségben

Minden 4-esen látványosan kiszélesednek a hátsó kerékjáratok



TUNINGTESZT BMW M440i xDrive Cabrio aut.

Szelet vet. Vihart arat?

AZ M440i UTÁN MÁR AZ M4 A KÖVETKEZŐ, EGYBEN UTOLSÓ LÉPCSŐFOK ÉS MINDKETTŐ ELÉRHETŐ NYITHATÓ VÁSZONTETŐVEL IS.

A túlméretezett veséket gyakorlatilag megszoktuk, minden csoda három napig tart, az M kivitellel látványosabb aerodinamikai csomag, alapáron 18 colos alufelni garnitúra, hatékonyabb fék, M-es differenciálmű és sportfelfüggesztés is jár. Akárcsak a kupénál, a hosszú ajtók miatt szűk helyeken nehézkes lehet a be- és kiszállás, a 385 l-es csomagtartó nagyobb, mint korábban, de ez elmondható a hátsó helykínálatról is, ahol a lábtérben kamatozik a 4 centivel megnyújtott tengelytáv (2851 mm). A többrészes, nehéz keménytetőt könnyebb és stílusosabb vászonra cserélték a bajorok, zárt állapotban a huzatmentes szellőzés trükkje, hogy csak a két hátsó oldalüveget kell leengedni. Nyitott tetővel, felhúzott ablakokkal és (a feláras) szélfogóval autópályán sem tépi le szélvihar a fejünket, a kabriózás-

ra legjobb – kora reggeli és/vagy késő délutáni – órákban kellemesen lehet így utazni. A belsőre nem vesztegetnénk a szót, gyakorlatilag egy 3-asban ülünk, minden kezelőszerv jó helyen van, a hely bő, a sportülések tartása megfelelő, hátul átlagos alkattal két felnőtt számára ideális a 4-es Cabrio. A kényelemes vezetői pozíció hibátlanul belőhető, a kilátás előre körülményes a vastag oszlopok miatt. Az anyag és összeszerelési minőség színvonalas, van elegendő kacattartó, a kényelmi extrák zöme feláras.

A 3,0 l-es, öblös hangon guruló, 48 V-os könnyű hibrid rendszerrel kiegészített soros hathengeresből 374 LE és 500 Nm jut a négy hajtott kerékre (az M440i-hez széria az xDrive), utóbbi széles tartományban, 1900–5000/perc között folyamatosan él és remek rugalmassággal ruházza fel az előd-höz képest kb. 35 kilóval könnyebb kabrió. Elképesztő, hogy ez a súlycsökkenés mennyit számít, a korábbi 440-es tesztautót – a 326 LE és 450 Nm ellenére – kellemetlenül nehéznek, tompának éreztük, itt csak a merevséget juttatta eszünkbe az 1890 kilós saját tömeg, valamint a zökkenőkön is nyekenés nélkül átgördülő kasztni. A nyolcfokozatú automata hibátlan, ha a bal kormányfület folyamatosan húzzuk, akkor álló helyzetben Sprint üzemmódra vált és kilőve hagyja „leforogni” a motort, míg menetközben egyből a lehető legalacsonyabb fokozatba kapcsol vissza, hogy dinamikus tudjunk kigyorsítani – ez előzésnél sokat segít,



Nyitott tetővel, napsütésben nem mindig olvashatók jól a kijelzők

A BMW M440i xDrive CABRIO MŰSZAKI ADATAI

Hengerszám/szelepszám	6/24
Hengerűrtartalom [cm³]	2998
Furat x löket [mm]	94,6x82,0
Sűrítési arány	10,2:1
Befecskendezés	Közzetven
Feltöltés	Turbó
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	374/275 (5500–6500)
Nyomaték [Nm(1/min)]	500 (1900–5000)
Sebességváltó [fokozatok/üzemmód]	8/automata
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4770x1852x1394
Tengelytáv [mm]	2851
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1575/1611
Csomagtartó [l]	385
Felfüggesztés (elől/hátul)	Kettős keresztlen-gőkar/multilink
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/hűtött tárcsa
Gumiabroncs mérete (elől/hátul)	225/45 R18 / 255/40 R18
Saját tömeg [kg]	1890
Üzemanyagtartály [l]	59
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	7,8-8,4
CO ₂ -kibocsátás (WLTP) [g/km]	177-192
Testfogyasztás [l/100 km]	12,1
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	4,9
Végsebesség [km/h]	250
Alapár [Ft]	24 045 000

mert nyolcadikban, 130 km/h-nál csak 1300/perc a fordulatszám. A 2,1 fordulatot kormány közvetlen, bár nem sok visszajelzést ad, a turbós gép a megerősített, s emiatt nehezebb kasztnit is vehemensen viszi, állásból százra 4,9 s alatt felérünk. A csupa alumínium felfüggesztésekkel a 4-es stabil alapokat kapott, az ívmenet rezzenéstelen, de az erőátalékkal és az M-es difivel megvan a játéktér is; az első tengelyre csak a helyzettől függően jut nyomaték, az autó viselkedése alapvetően a hátsókerék-hajtásúakéhoz áll közelebb. A tesztet 12,1 l-es fogyasztással zártuk, a városi araszolás nem tett jót az átlagnak, de mértünk laza, csavargós menetet is, ahol már csak 8,2 l-t kellett százon tankolni.

Aki azonban az M440i mellett dönt, az eleve nem veri, pontosabban nem verheti fogához a garast. A beugró ár 24 millió forint, s ehhez jönnek még az extrák, amikből a legfontosabbak csomagokban összeállítva is elérhetők. Am száz szónak is egy a vége, a teljes összeg a 30 millióhoz fog közelíteni, ha nagyvonalúan pipálgatunk a tartozékok listáján. Ennyiért azonban tényleg egy remek, négyüléses, akár sportosan is használható, soros hathengeressel muzsikáló kabrióval lehetünk gazdagabbak, amíg megtehetjük, mert ezeknek az autóknak a napjai már meg vannak számlálva... Zé

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

Macskabaj

Kertes házban lakom, és már nagyon elegendő van belőle, hogy reggelente rendszeresen állatnyomokat találjak a kertben, szabad ég alatt parkoló autómon. Valószínűleg egy, vagy több macska járkalja össze a kocsit, de egy ismerősöm szerint lehet, hogy nyest. Hogyan tudnám távol tartani őket?

V. I.

A nyest több kárt okoz, mint a macska, mert megrágja az autó műanyag- és gumiélémeit. Nem eszi meg őket, azért tesz így, mert egy másik nyest szagát próbálja vele eltiúntetni. A nyomok, a motorháztetőt kinyitva általában azonnal láthatók. A macska csak összejárkalja a lemezeket. Mindkét állatot távol lehet tartani elektromos kisállat riasztóval, de ez a nyest ellen nem biztos, hogy elég. Ellene speciális spray-t lehet bevetni, ami az említett másik nyest szagát semlegesíti, így elmarad a rágszállás. A macska ellen jó az úgynevezett „macskariasztó virág” aminek a szagát utálják az állatok, de spray-t is kapni. Elég körbefújni vele az autó környékét időnként.

Motorfék?

Azt mondják, hogy motorfékezéskor egyáltalán nem fogyaszt az autó. Hogy lehet ez, ha közben a motor forog?

T. J.

Motorfékben a motor ugyan forog, de üzemanyagot nem kap, azaz a befecskendező rendszer (benzin és dízel egyformán) nem dolgozik. A motorirányító számítógép a fordulatszám, a sebesség és a gázpedál állása alapján érzékeli a motorféküzemet, és takarékoságból (meg persze környezetvédelmi okokból) leállítja a befecskendezést (a katalizátorokra kifejezetten káros az elégtelen üzemanyag). Csak akkor kap újra üzemanyagot a motor, ha rálépünk a gázpedálra, illetve

akkor is, ha egészen az alapjátart közeléig lassítunk, mert a lefeladást mindenképpen el akarja kerülni a rendszer (ilyenkor érezhető a jellegzetes rángatás). Már a 70-es években is léteztek olyan karburátorok, amelyek egy mágnesszeleppel elzárták a benzin útját, ha felengedték a gázt. A dízelek már a hőskorban is teljesen elzárták a befecskendezésüket motorfékben.

Kerülőút

Egy egykori csendes mellékutcában lakom, amit a navigációs rendszereknek köszönhetően egyre több autós használ kerülőútként. Főleg reggelente szörnyű a helyzet. Először kitettek egy „mindkét irányból behajtani tilos” táblát „kivéve célforgalom” kiegészítéssel, amitől néhány hétig javult a helyzet, de aztán visszatért a korábbi forgalom – a rendőrség sosem ellenőrizte a behajtásokat. Később lecserélték a kiegészítő táblát egy olyanra, amin a hét napjai láthatók, hétfőtől péntekig feketével, a szombat és a vasárnap pedig szürkével. Alattuk felirat: 7-től 9-ig. Ez szerintem azt jelenti, hogy hétköznapokon reggel 7-től 9-ig tilos behajtani. Később újabb kiegészítő tábla is megjelent, „kivéve engedéllyel” szöveggel, és megígérték, hogy a lakók kapnak is ilyen engedélyt. A helyzet azóta kicsit javult, de többen is állítják, hogy a napokat felsoroló kiegészítő tábla nem szabályos.

M. N.

A „kivéve célforgalom” kiegészítés elég „puha” megoldás, mert a behajtónak elég akár csak pár pillanatra is megállni valahol a tábla után, és már a rendőrség sem tud vele vitatkozni. Az új kiegészítő tábla szabályos, az erről szóló szabály rögzíti, hogy a fekete négyzetbe fehérrel írt napokon „él” a kiegészítéssel ellátott tilalom, a jelzett időintervallumban. Azaz reggel 7 és 9 között mindkét irányból tilos a behajtás. A szürke napokon teljesen szabad az út, azaz olyan, mintha a tábla ott sem lenne.

Nincs vétel?

Körülbelül egy éve időnként roszszul működik az autóm rádiója, zavaros a vétel. A forgalma-

zó eddig elhárította a garanciális javítás iránti igényemet arra hivatkozva, hogy ilyen jelenséget egy másik autónál is tapasztaltak már, így szerintük nem a készülék a hibás, hanem az adásokkal van gond időnként. Kihez fordulhatok most?

K. K.

Véleményünk szerint, ha a hiba valóban az adások minőségében lenne, a jelenség sokkal többeket érintene. Érdemes felkeresni egy autó hifis műhelyt, és szakvéleményt kérni tőlük. Ha szerintük hibás a készülék, és a kereskedő ez után is elzárkózik, érdemes felvenni a kapcsolatot a fogyasztóvédelemmel.

Több fényt!

Barátom új autójában láttam, hogy a belső világítás az ajtók becsukása után csak késve alszik ki. Az én öreg Mazdámban nincs ilyen, pedig nagyon hasznosnak tartom. Be lehet szerelni esetleg utólag?

V. B.

A legtöbb autós szaküzletben néhányezer forintért kapható ilyen késleltető modul, még a késleltetési idő alapján is lehet válogatni közöttük, létezik 10-30 másodperces, de akár 1 perces is. A legtöbb ilyen modul házára a bekötési rajzot is felragasztják, és általában közvetlenül a lámpa mellé kell őket szerelni. Kifejezetten kicsik, így könnyű őket elrejtetni.

Olajsár

Hozzám került egy több mint 300 000 km-t futott öreg benzines autó, amit eddig egy távolabbi rokonom használt. Elég elhanyagolt szegény gép, eddigi gazdája csak annyit tudott mondani róla, hogy nagyjából egy hónappal ezelőtt cseréltek benne motorolajat. Én kihúztam a nívópálcát és sűrű fekete olajat láttam rajta. A betöltött sapkán benézve olajsár is látható a hengerfejen. Hogyan lehetne eltüntetni a lerakódásokat?

T. A.

A lerakódásokat motortisztító olajadalellyel egészen jó el lehet

tüntetni. Ezt a régi olajba öntve nagyjából negyedóránnyi alapjárat (üzemlelés) járátás is elég, hogy a kosz feloldódjon. A régi olaj leeresztése után jöhet a friss töltet, friss szűrővel. Ha valóban elhanyagolt az autó mi 2-3000 km után megismételni az eljárást, és csak az az utáni friss olajtöltést hagynánk a csereciklus végéig a motorban. Érdemes átnézni a hűtő- és a fékrendszert is, és lecserélni a folyadékokat!

Eltérő DOT-szám

Azt szeretném kérdezni, hogy bár az autómon négy azonos méretű és kopottságú gumi van (egyszerre szereltem fel őket), észrevettem, hogy a gyártási idejük (a DOT-szám) teljesen más. Az egyik 2019. 24. hetében, míg a többi 2020. 10. hetében készült. Lehet ebből probléma?

J. O.

Jogilag nem lehet ebből probléma, ugyanis a szabályozás hasonló jellegű abroncsokat ír elő azonos tengelyen. Ha a kopásuk ugyanolyan, akkor az azt is jelenti, hogy nem történt váltás az anyagösszetételben a két gyártási időszak között, de egyébként arra (is) érdemes odafigyelni, hogy a DOT-számok egyezzenek.

LED-es mehet?

Láttam egy szaküzletben LED-es Mazda jelvényt piros és fehér színben is, szívesen felszerelném az autómra (előre a fehéret, hátra a pirosat). Technikailag nem bonyolult, de önök szerint jó ötlet?

K. P.

Ne tegyen fel ilyen világító logót, pontosabban semmilyen világító eszközt sem, ugyanis a gépjárművekre kizárólag hatósági engedéllyel ellátott világító berendezések szerelhetők fel. Egy ilyen világító logó zavarhatja a többi közlekedőt, a rendőrség pedig megtilthatja, hogy továbbmenjen az autóval.

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

Előzetes 2022/8.

Július 28-án, csütörtökön

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



Darabokra szedjük a Mercedes AMG ONE-t.



Bemutató: Toyota GR86.



Teszt: BMW i4 eDrive40. 340 LE-s, elektromos és hátsókérek-hajtású.



Kipróbáljuk az esztergomi gyártású Suzuki Vitara Hybrid-et.

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 címen 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

az
auto

Az Autó az Autó 2 jogutódja

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

MEGRENDÉLŐLAP

MEGJELENT!



RENDELJE MEG KEDVEZ- MÉNNYEL A KIADÓTÓL

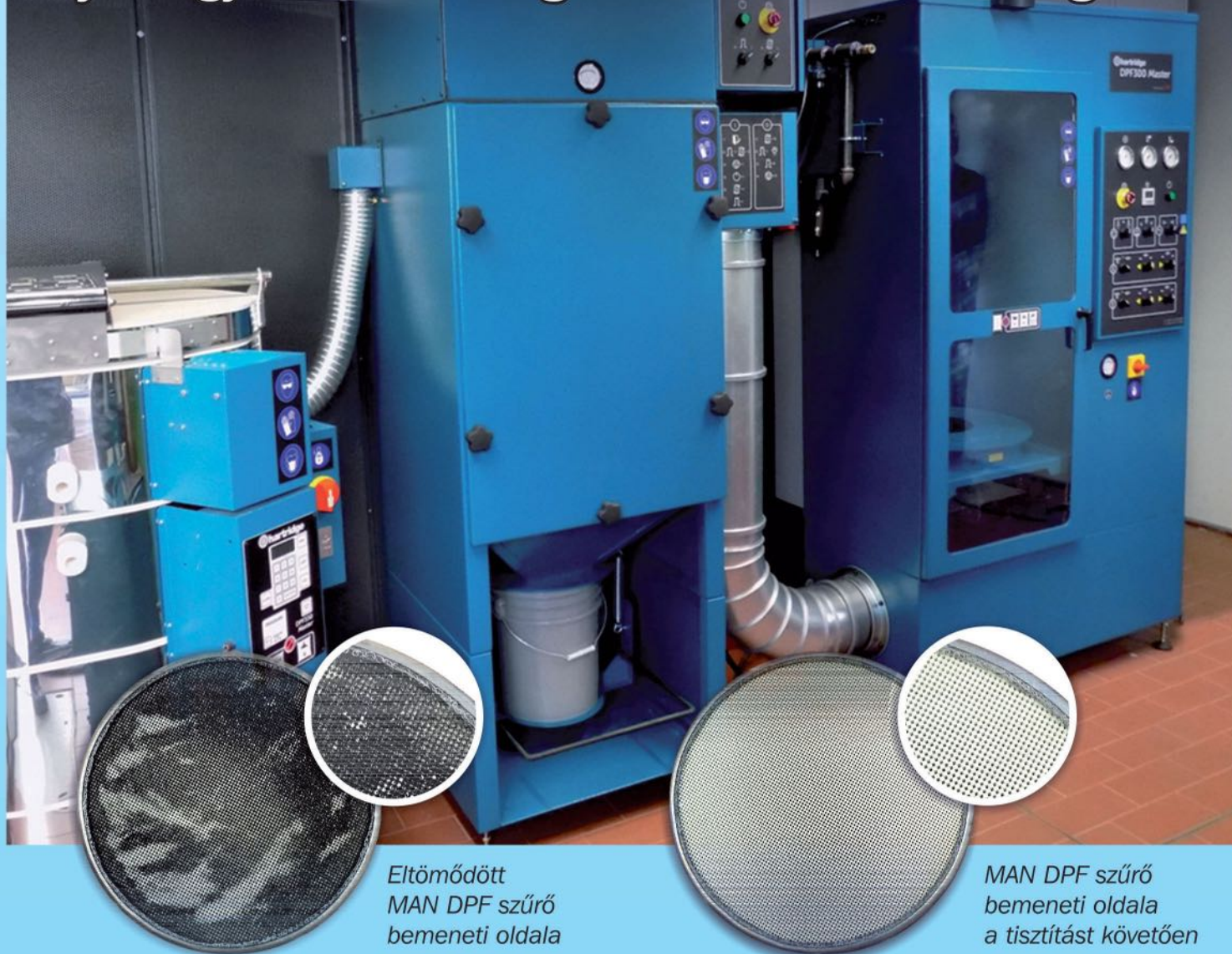
azauto@azauto.hu

Benedeczki

Diesel Center Kecel



**Diesel haszongépjárművek, TKG, buszok,
vasúti járművek, mezőgazdasági- és építőipari
munkagépek részecskeszűrőinek /DPF/ tisztítása
a járműgyártók által világszerte elismert technológiával.**



**Látogasson el www.boschdiesel.hu oldalunkra
és tudjon meg többet szolgáltatásunkról!**

**Benedeczki
Diesel Center**

H-6237 Kecel, Thököly u. 23.

+36 78/422 423 +36 30/9439 845

info@benedeczki.hu