

az

auto



**A 7-es BMW
45 éve**

Fellépett



**TOYOTA
Corolla
2023**

Hibridelőny



DS 4
Elit alakulás



**HONDA
Civic**

**Tisztaság-
mánia**

BEMUTATÓ



**PEUGEOT
508 PSE**

Selyemököl

TUNING

**Összművész
PEUGEOT
408**



Villanypárszor

SUZUKI VITARA Hybrid

ÁRVERSENY

**DACIA Jogger
FIAT Tipo**



**Nyaralás villanyautóval
– töltéskényszer?**

Belső égésű hajtások 2035 után: mit mondanak a márkák?

Azonnal klasszikus...



Keresse az újságárusoknál!

Ami nincs a lapban...

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



TESZT



8 Suzuki Vitara 1.5 Hybrid GLX 4WD aut.

XXX. évfolyam 8. szám 2022. augusztus

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

- 7 **Bemutató: Toyota Corolla hibridek (2023)**
Féldős
- 8 **Teszt: Suzuki Vitara 1.5 Hybrid GLX 4WD aut.**
Ütésváltás
- 14 **Bemutató: Lexus RX**
Hatástalanítás
- 16 **Bemutató: Peugeot 408**
Felrázza, nem keveri?
- 18 **Bemutató: Honda Civic e:HEV**
Beáll a sorba
- 20 **Mercedes-AMG ONE**
Szintézis
- 24 **Tesztnapló: Harley-Davidson Fat Boy 114**
Tömegrendezvény
- 28 **Tesztnapló: BMW i3s**
Vizionlátásra
- 30 **Teszt: DS 4 Cross Rivoli E-Tense**
Ékszerdoboz
- 44 **Használtteszt: Citroën C3 1.2 PureTech Shine (2018)**
Ragyogás

MAGAZIN

- 22 **Magazin: A BMW 7-es sorozat története**
Hetedhét

FLOTTA

- 46 **Árverseny: Dacia Jogger ECO-G 100 Essential és a Fiat Tipo Kombi 1.0 Tipo**
Ez a valóság!

AUTÓPIAC

- 36 **Márkaképviseletek újautó-árai**
- 38 **A belső égésű új autók tervezett európai tiltása, 2035**
Vegyes érzelmek

AUTÓ+

- 40 **Renault Re-Factory**
Re-Renault
- 42 **Nyaralás villanyautóval**
Kell egy kis áramszünet?
- 47 **Ténykérdések: Az Autó segít**
Hol a határ?

- 48 **Termékteszt: Audew WL-Xo2 vezeték nél-
küli porszívó**
Szívóhatás

TUNING

- 26 **Tuningteszt: Peugeot 508 SW PSE**
Némafilm

- 49 LEVELEZÉS
- 50 ELŐZETES
- 50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



16 Peugeot 408

TESZTNAPLÓ



28 BMW i3s

TESZT



30 DS 4 Cross Rivoli E-Tense



E havi autóink

22	BMW 7	18	Honda Civic
28	BMW i3	14	Lexus RX
44	Citroën C3	20	Mercedes-AMG ONE
46	Dacia Jogger	16	Peugeot 408
30	DS 4	26	Peugeot 508
46	Fiat Tipo	8	Suzuki Vitara
24	Harley-Davidson Fat Boy	7	Toyota Corolla

Vosco EV

Esélyes?

Egy Kutno városában működő lengyel vállalkozás megpróbálja feltámasztani a Syrena márkanévét. Az egykori FSO gyártmányú kétüteműek mai utódját egyelőre Vosco EV-nek hívják, és jelentős részben saját fejlesztésű alapokra épül, bár az első prototípusok 1,4-es 90 LE-s

szívó benzineseit az Opel szállította. A négyüléses sorozatmodell 4,22 m hosszú és tisztán elektromos hajtású lesz, 156 LE-s villanymotorral (450 Nm), 31,5 kWh-s lítiumionos akkuval, 3,3 kW-os fedélzeti töltővel és 290 km-es (WLTP) hatótávval. A futómű elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros, az ár és a gyártás indulása egyelőre nem ismert.

Vosco EV – a vázszerkezet is saját fejlesztésű, a tengelytáv 2540 mm



Renault 5 Diamant

Kövület

Idén 50 éves a francia kisautó, amit a Diamant tanulmánnyal ünnepel a Renault. Az akkumulátoros villanyautóvá alakított 5-öst *Pierre Gonalons* gondolta újra, szándékosan megtartva a háromajtós karosszéria jól ismert arányait, a részleteken azonban változtatva. Ezek közé tartoznak a szó szerint kiemelt fényszórók, de mások lettek a lökhárítók, a hátsó lámpák, a

módosított Alpine felnik, a visszapillantók és a kilincsek is – utóbbiak ujjenyomat-olvasóval működnek. A feltűnést kívülről arannyal kombinált rózsaszínmetál fényezés, belül a pulton lószörből készült berakás garantálja, de az igazi geg a márványból „csavart” kormány. A Diamant csupán látványosság, gyártani nem fogják, a nosztalgikus új R5-ös elektromos hajtással majd 2024-ben várható.

Renault 5 Diamant – az eredeti típusból több mint ötmillió készült 1972–84 között



<https://youtu.be/His49FEe3gg>



Haval Dargo – a kínai alapár 7,1 millió forintnyi jüan

Haval Dargo

Kilépő

A Haval 2020-ban bemutatott Big Dog-jának immár az Ázsia kívüli piacokra szánt változata is menet-kész, a neve Haval Dargo. A Haval a kínai Great Wall egyik almarkája, a Dargo 4,62 m hosszú (tengelytáv: 2738 mm), és alapváltozatban 169 LE-s közvetlen befecskendezésű 1,5-ös turbós benzinessel (285 Nm), és elsőkerék-hajtással készül. A most bemutatott exportkivitel szintén közvetlen befecskendezé-

ses és turbós 2,0 l-es 196 LE-s, és alaptól lamellás kuplungos automata összerék-hajtással készül, váltója pedig hétsebességű duplakuplungos automata. A futómű elől McPherson, hátul oldalankénti többkaros, az automata légkondi, a tolatókamera, a LED fényszóró, a navigációs rendszer, a vetített műszerfal és a négy légszak alaparas. A Kínán kívüli piacokon a garancia 3 év vagy 100 000 km, az európai forgalmazásról egyelőre nincs szó.



Volkswagen Amarok

Ráfordult

Az új Amarok alapja a Ford Ranger, a pickup hossza (5350 mm) közel 10, tengelytávja (3270 mm) 17 centit nőtt, gázlómélysége a korábbi 500 helyett már 800 mm. Szimpla és dupla kabinnal egyaránt készül, utóbbi platómérete 1544x1224 mm, a terhelhetőség 1,16 tonna, a tetőre 350 kiló pakolható (pl. opciós sátor), a vontatókapacitás 3,5 tonna. A pult digitális, a vezető elé 8,0 vagy 12,0 colos kijelző, középre 10,0 vagy 12,0 colos érintőképernyő kerül,

Volkswagen Amarok – akár 21 colos alifelniket is kaphat. Rövidebbek lettek a túlnyúlásai, ez terepezésnél előny

a kialakítás, az anyagminőség személyautós, vezetőségéből húsfélét kínál a Volkswagen. A motor-sor gerincét négyhengeres dízelek alkotják, piactól függően a háromféle 2.0 TDI 150–209, a 3.0 V6 TDI 241–250 LE-s, az egyetlen benzines a Ford 2,3 l-es, turbós négyhengerese (302 LE, 422 Nm). Ugyancsak kivitelezhető a kapcsolható vagy állandó összerék-hajtás, valamint az öt- vagy hatfokozatú kézi, és a hat- vagy tízfokozatú automata váltó.



Jawa 350 OHC

Nosztalgiahatás

A Jawa eredeti cseh ága – azon kívül, hogy még ma is gyártja (és az EU-n kívül forgalmazza) öreg 350-es kéthengeres kétüteműt – az utóbbi időben elindította az indiai (Mahindra tulajdonú) leányvállalat gépeinek európai importját, és változatlanul forgalmazza kínai eredetű motorjait is. A képeken látható Jawa 350 OHC-t a Shieray

Jawa 350 OHC – saját tömege 160 kg, a tank 12,5 l-es

nevű óriáscég gyártja és tucatnyi egyéb márkanéven is fut (Bristol, Nemesis, Mash, Jolene, Motorstar, Geon, Genuine, Somoto, Herald, Ace, AJS, Adventure, Invictus, Sinnis stb.) világszerte, csak a részletek eltérőek. Az Euro5-ös tisztaságú egyhengeres a típusmegjelölés ellenére 397 köbcentis (28 LE), az ára ma 110 ezer cseh korona, azaz nagyjából 1,8 millió forint.

Hyundai Ioniq 6

Légies

Az 5-ös után hamarosan a 6-ossal bővíti villanyautós Ioniq családját a koreai márka. A jó eséllyel várt SUV helyet szokatlan arányú, ám

rendkívül áramvonalas lépcsőshátú érkezik (0,21-es légellenállási együtthatóval), de a műszaki tartalomról még csak annyit tudni, hogy a padló ennél is a Kiával közös fejlesztésű E-GMP – nem véletlen a titkolózás, az aktuális bemutató a végleges formára fókuszált. A pul-



A hónap felmérése

Ön vásárolna használtautót ABS és légzsákok nélkül?
(a válaszok százalékos aránya)

Igen

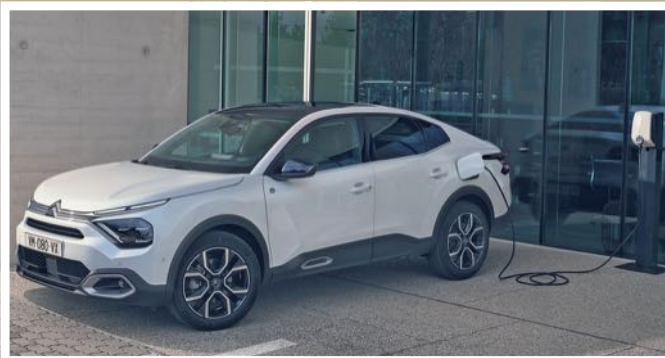
47

Nem

53

az
auto

Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Citroën C4 X

Viva Espana!

A Citroën ugyanazt a trükköt játssza, mint a C5 X-szel, csak egy méretosztállyal lejjebb: a kompakt szedánok és SUV-ok keverékének mondott, Spanyolországban gyártott C4 X a sima C4-re hasonlít, a tengelytávjuk is egyforma (2,67 m), de előbbi 24 centivel hosszabb, csomagtere 510 l-es. Elérhető az extra szivacsréteggel borított komfortülések és a hidraulikus ütközőkkel kiegészített felfüggesztések, és számos európai piacon

Citroën C4 X – 2023-ban érkezik meg az európai piacra, házon belüli rokona a Peugeot 408

csak a tisztán elektromos ë-C4 X lesz kapható, 136 LE-s (260 Nm) villanymotorral, 50 kWh-s akkuval és WLTP szerint 360 km-es hatótávval – az egyenáramú gyorsított maximuma 100 kW. Térségtől függően forgalmazzák majd az 1,0 l-es, háromhengeres turbós benzint (100 és 130 LE), valamint az 1,5-ös BlueHDi dízelt (130 LE), hatos kéziváltót csak a belépő benzines kap, a többi erőforrást nyolcfokozatú automatával párosítják.

ton két 12,0 colos, közös házba tett kijelző található, hangulatlámpa 64 színből választható, de többféle két-színű témát is összeállítottak, ami állítólag nyugtató hatású az utasokra. A koreai konszern villanyautóinak teljesítménye 170–585 LE-közötti, 58–77 kWh-s akkumulátorokkal, hátsó, vagy összerék-hajtással – vélhetően az Ioniq 6-hoz is ebből válogatnak majd.

Hyundai Ioniq 6 – kívül-belül sokféle újrahasznosított anyagot vonultat fel, a festékektől kezdve a bőrökön át a szövetekig



DS 7 – Franciaországban készül, az elegáns csúcsmodell az Opera, a sportos a Performance Line

DS 7

Magára maradt

A Crossback elhagyásával mostantól csak DS 7 néven fut a francia prémiummárka legnagyobb

SUV-ja, amely megkapta az időközi ráncfelvarrást. A méretek nem változtak, de az átrajzolt frontrészel és hátsó lámpákkal könnyen felismerhető az új 7-es, amely már 21 colos felniket is kaphat. Belül a friss infotainment, az Iris System

említhető, ez jó hír, mert a fedélzeti rendszer a korábbi modell talán leggyengébb pontja volt. A DS fokozatosan halad a teljes elektromobilitás felé, a 7-esből háromféle plug-in hibrid készül, 225, 300 és 360 LE-s rendszerteljesítménnyel

Fülesjárat

- ♦ Elkészült az új Honda CR-V, de elsőként csak Észak-Amerikában mutatták be.
- ♦ A Stellantis után a Volvo is bejelentette, hogy kilép az Európai Autógyártók Szövetségből (ACEA).
- ♦ A Volkswagen megmutatta a Phaeton luxusautó 2015-ben elvetett utódját, a szériaérett D2-est.
- ♦ A Mustang arculatépítési stratégiáját követve, a Ford Bronco terepjáró is megjelenhet Európában.

Kérés

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

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

– Ön vásárolna tisztán elektromos hajtású autót 200 km alatti (gyári, WLTP ciklus szerinti) hatótávolsággal?



MG 4 EV

Árami támogatás

A brit márkából lett kínai MG már hozzánk is befutott, és küszöbön áll a 4-es típusnevet viselő elektromos, ötajtós EV, amely az egyre népesebb kompakt C szegmenst célozza. Ez az első MG, amely a tulajdonos SAIC Motor saját fejlesztésű MSP platformjára épül, ennek tengelytávja 2650 és 3100

MG 4 EV – 50:50 a tengelyek közötti súlyelosztás, a karosszéria 4287x1836x1504 mm-es

mm között nyújtható, a padlóban utazó akkupakk magassága pedig mindössze 110 mm. Az autó jelenleg utolsó, 120 ezer km-es európai tartótesztjét futja, s úgy tudni, kétféle akkumulátorral (51 és 64 kWh), kétféle teljesítménnyel (170 és 204 LE) érkezik, 350 és 450 km-es hatótávokkal. A jövőre nézve több változatot, köztük összkerekhajtású kivittelt ígérnek a kínaiak.



BMW M3 Touring

Sosem volt

Idén 50 éves a BMW M és ezzel kapcsolatban a számos újdonság között megérkezett az első kombi M3-as, a Touring is. Akinek fontos: a csomagtér 500-1510 l-es, de itt fontosabb, hogy csak Competition kivittelt árulnak, azaz a 3,0 l-es, soros hatos, dupla turbós benzines 510 LE-s (650 Nm) és alap a Sport módra is kapcsolható M xDrive összkerekhajtás - a menetstabilizáló kikapcsolása után az első hajtás kiiktatható. A váltó nyolcfokozatú,

BMW M3 Touring – kívül-belül cicomázható, a négy kipufogócső látványosan középre, s nem a szélekre került

bolygóműves automata, a gyorsulás állásból 100-ra 3,6, 200-ra 12,9 s, a 250 km/h-s korlátozott végsebesség pluszpénzért 280-ra emelhető. Elöl 19, hátul 20 colosak az alufelnik, a karbon-kerámia kompozit fékekért fizetni kell, akárcsak a normál üléseknél 9,6 kilóval könnyebb héjas M Carbon elsőként. Az alapfelszereltség eleve gazdag, szériában jár többek között Merino bőrkárpit és motoros csomagtérajtó mozgató.

VISSZAHÍVTÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Peugeot 4007, 4008	2018. 06.–2021. 12.	Futómű
Mitsubishi ASX, Lancer, Outlander	2018. 06.–2021. 12.	Futómű
Citroën C4 Aircross, C-Crosser	2018. 06.–2021. 12.	Futómű
Ford Kuga (1.5 Ecoboost)	2021. 08. 17.–2022. 03. 21.	Motorolaj-folyás
Ford Focus (1.5 Ecoboost)	2021. 08. 06.–2022. 02. 11.	Motorolaj-folyás
Ford Puma (1.5 Ecoboost)	2020. 06. 03.–2022. 03. 21.	Motorolaj-folyás
Ford Fiesta (1.5 Ecoboost)	2019. 08. 02.–2022. 03. 16.	Motorolaj-folyás
BMW X3, X4, BMW 5	2016. 08. 18.–2022. 02. 28.	Motorirányítás
Mercedes C-osztály	2021. 10.–2021. 11.	Aktív motorháztető
Mercedes GL, ML, R-osztály	2004–2015	Fékservo (rozsdá)
Kia Soul	2013–2015	Légzsákok
Ford Ranger	2018. 09. 01.–2019. 05. 31.	Hátsó differenciál



<https://youtu.be/01KvYOaUI-w>

Az új 1,8-as hibridek a korábbiaknál 1,7 másodperccel rövidebb idő alatt (9,2 s) gyorsulnak állásból 100 km/h-ra



Egy kör rajta

A belgiumi menetpróbán vezetett autókön érezni lehetett, hogy az eddigienél jóval több a hangszigetelés a karosszériában, közepes terhelésénél és városi forgalomban kifejezetten csendesen – elektromos hajtással hangtalanul – futottak. A gázpedál állása és a motor fordulatszáma közötti kapcsolat a tervezők szándékainak megfelelően valóban közvetlenebb lett valamelyest, de az erős gyorsításoknál tapasztalható felpörgés (a beállított menetmódtól függetlenül) így is megmaradt. Óvatos gázkezeléssel, városi menetben akár 1,5 km-nyi tisztán elektromos üzem is összehozható egyhuzamban. A kanyarokra, körforgalmakra figyelő, és a motorfékhatást ennek megfelelően is szabályozó új rendszer működése kimondottan kellemes, kifejezetten jól gazdálkodik az automata lassításokkal. Az új műszerfal látványos, és jól olvasható.

BEMUTATÓ

Toyota Corolla hibridek (2023)

Félidős

A TOYOTA ÓVATOSAN FELFRISÍTETTE A COROLLA VONÁSAIT, DE ENNÉL SOKKAL FONTOSABB, HOGY A HIBRID HAJTÁSLÁNCOK IS MEGÚJULTAK.

Az Európában 2019-ben bevezetett aktuális Corolla sorozat még meglehetősen friss, nem meglepő, hogy a Toyota csak visszafogottan nyúlt hozzá, a modellcsaládon túlmutató hibrid hajtáslánckok műszakisága azonban alaposan és mélyrehatóan átalakult. A Corolla eladások messze túlnyomó többségét kitevő öntöltő (azaz kívülről nem tölthető) hibridek mellett, csak a lépcsőshátú változatban továbbra is fut majd az 1,5 l-es, 125 LE-s szívó háromhengeres benzines is, az ötajtós és a kombi azonban kizárólag benzin-elektromos hajtásokkal érkezik. A külső visszafogottan

változott, valójában, ha nem áll az új Corolla mellett egy korábbi, az átalakulás észrevehetetlen. Frissek a lökhárítók, a keréktárcsák és a lámpák is megváltoztak elől-hátul, de a szedánon a korábbi maradt a világítás. Ahogy ilyenkor szokott, bővült a színválaszték, újak a kárpitok, és nálunk minden felszereltségi szinten 12,3 colos, finom felbontású képernyővé változott a műszeregység. A középkonzol érintőképernyőjének átlója 10,5 col, funkciói online (OTA: Over The Air) is frissíthetők. A korábban Toyota Safety Sense néven emlegetett biztonsági csomag mostantól T-Mate, kibővített balesetelkerülő funkciókkal (aktív kormányzás, oldalütközés-elkerülő rendszer, kiszálláskor hátulról érkező járművekre figyelmeztető elektronika, ívmeneti sebesség szabályozás stb.), de a legélvezetesebb újítás egyértelműen a hibridek motorfékjének erősségébe (a visszatáplálás mértékébe) automatikusan beavatkozó rendszer, amely a navigáció, és az előre néző kamera alapján is



A színes képernyős, és konfigurálható műszerfal a hibrid Corollákban alapfelszerelés

önműködően szabályozza gázelveles lassítások mértékét. Mindkét, változatlanul Alkinson ciklusú, változó vezérlésű szívó benzinesekkel dolgozó hibrid hajtáslánc alaposan átalakult: az 1,8-as rendszerteljesítménye 122-ről 140 LE-re nőtt, a 2,0 l-es pedig 185-ről 196 LE-re erősödött. Mindkét rendszerben erősebbek, és a korábbiaknál könnyebbek, kisebbek a villanymotorok, az 1,8-as változat elektromos teljesítménye 72-ről 95, a 2,0 l-esé pedig 109-ről 113 LE-re emelkedett, miközben előbbiben 16, utóbbiban pedig

18 kilóval nyom kevesebbet maga a hajtás. A kihajtás, és a sebességváltó szerepét is betöltő bolygómű fogaskerekei könnyebbek, az erőátvitel olaját hígabbra (alacsonyabb viszkozításúra) cserélték, az inverter-konverter elektronikák méretét és hővesztéseit pedig csökkentették. A teljes működést irányító program új mindkét változatban, amitől a korábban jellemző, gyorsítási fordulatszám emelkedés, és vele a motorzaj is csökkent (átlagosan 500/perccel).

A léghűtéses, lítiumionos akkucsomagot változatlanul a hátsó ülés alá szerelik, hűtőrendszere új, a telep teljesítménye 14%-kal nőtt, tömege pedig ugyanilyen arányban csökkent (a pontos kapacitást és a tömeget nem adja meg a Toyota).

A felrészített Corollák gyártása 2023 januárjában indul, az ötajtós alapmodell (az 1,8-as hibrid hajtással, 140 LE-vel) itthon 11 145 000 forinttól startol.

SZG

A 2023-AS TOYOTA COROLLA HIBRIDEK FONTOSABB MŰSZAKI ADATAI

	1.8 Hybrid	2.0 Hybrid
Hengerűrtartalom [cm ³]	1798	1987
A benzinmotor teljesítménye [LE/kW(1/perc)]	98/72 (5200)	112/152
A villanymotoros hajtás teljesítménye [LE/kW]	95/70	113/83
Összteljesítmény [LE/kW]	140/103	196/144
Össznyomaték [Nm]	185	206
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/multilink	
Fékek (elől/hátul)	Tárcsa/tárcsa	
Fogyasztás (WLTP, vegyes) [l/100 km]	4,5	4,8
CO ₂ (vegyes) [g/km]	102	107
Gyorsulás (0-100 km/h [s])	9,2	7,5
Végsebesség [km/h]	180	

TESZT Suzuki Vitara 1.5 Hybrid GLX 4WD aut.

Ütészváltás

Sokan választják ezt a látványos sárga színt és hozzá a fekete tetőt. A 17 colos alufelninél nincs nagyobb, de a GLX-nél az élek festés helyett polírozottak



NAGY LENDÜLETTEL VILLAMOSÍT A SUZUKI, DE AZ ÁTEMBLÉMÁZOTT TOYOTÁK UTÁN A VITARA SAJÁT HIBRID RENDSZERT KAPOTT. NEM VÉLETLENÜL.

A hibrid önálló műfaj, a Suzukinál pedig úgy látták helyesnek, ha e műszaki terület specialistájával, a Toyotával üzletelnek. Költséges fejlesztés helyett inkább átvettek két, a piacon már bizonyított típust: így lett a hibrid Corolla kombiból Suzuki Swace, a tölthető hibrid RAV4-ből pedig Suzuki Across. Ennek alapján sokan nem értik, most mi történt, hiszen a Vitarába nem a Toyota 1,5-ös – például a Yaris Cross-t hajtó – hibridje került, hanem saját egység. A magyarázat viszont egyszerű: a Suzukinak a Toyota gyártja az átvett típusokat, amiben nincs kockázat, egy kész modellbe azonban idegen

hajtásláncot tenni, ami ráadásul komplikált, bizony, sok kellemetlenséget okozhat. A Vitara önmagában nem újdonság, a jelenlegi generá-

ció 2015-ben érkezett, azóta kapott kisebb és nagyobb frissítést, új a motorsor, de az alapkoncepció változatlan. 4,2 m alatti hosszúságá-

val és 2500 mm-es tengelytávjaival a B SUV szegmens a felségterülete (ezek a kisautó alapú crossoverek), a kabin a külső méretekhez



Tisztességes az összeszerelés, nem zörög semmi, a legtöbb műanyag kemény. A dizájn már láthatóan elfáradt 2015 óta, de ez a kezelhetőséget nem befolyásolja



Négy felnőttnek nincs oka panaszra, az ülőlap hátul 1 centivel hosszabb, mint elől. Az első kartámasz hosszában állítható, hátul viszont nincs semmilyen középső



Bőven van szufla az akkuban, de látható, hogy jár a benzines. Kamerával és lézérérzékelővel dolgozik az autonóm vészfékező és a sávtartó, a lézér kis távolságokon belül, illetve éjszaka hatékony



KAROSSZÉRIA, FELÜGGESZTÉS

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

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Észrevétlen startstop
- Hibrid rendszer működése
- Váltó „helyzetfelismerése”

BIZTONSÁG

- + Hét légzsák alapáron
- + Vezetősegédek alapáron
- + Hatékony fék

KÖLTSÉGEK

- + Extra garancia
- + Felszereltség
- Ár

képest tágas, négyen kényelmesen elférnek, a Hybrid csomagjere azonban a nagyobb akkumulátor miatt kisebb lett, mint a könnyű hibridé: 362–1119 helyett 289–1046 l-es.

A részleteket már többször elmondtuk, így csak összefoglalnánk a legfontosabbakat. A legnívósabb kivétel GLX kárpitozása igényes, de a pult tetejét leszámítva ebben

is kemények a plastikok, a hátsó ajtórol ráadásul lespórolták az első megtalálható párnázott könyöklőt és a puha Alcantarát. Mindkét első ülés emelhető-süllyeszthető, a támla

íve azonban nem szabályozható. A vezetőülés 490 mm hosszú lapja a talajtól mérve 585–645 mm között állítható, ez a relatíve magas pozíció pedig kényelmes be- és kiszállást



Nem a Toyotáé a hajtáslánc, a Suzuki saját, 1,5-ös benzinmotor köré épített hibrid rendszert pakolt a Vitarába



Hasznos a szemüvegtartó. A GLX-hez szériában jár a billenthető/nyitható napfénytető

teszt lehetővé, amihez a kulcs nélkül kezelhetők ajtók is kellően tágra nyílnak. A kilátás csak elől holtteress

(a visszapillantókörnyékén), oldalra, átlósan és – a majdnem függőleges far miatt – hátra nem nehézkes,

a karosszéria hamar betájolható, a manőverezést minden Hybridben tolatókamera és első-hátsó radar

is segíti. A pult áttekinthető, a két analóg óra és a köztük lévő fedélzeti számítógép napszaktól függetlenül jól olvasható, az egyzónás, de automata légkondi vezérlője szerencsére manuális, a 7,0 colos érintőképernyőn futó, a GLX-ben navigációs infotainment menüje logikus, könnyen tanulható – néha lassú betöltésekkel azért bosszant. Továbbra is vesszőparipánk a kormány mögötti pöccökkel (pláne vezetés közben) kényelmetlenül, nehézkesen kezelhető fedélzeti számítógép, érthetetlen, hogy 2022-ben ezt miért nem lehet a volánról lapozni? Az ajtózsombokban elől-hátul elérnek a palackok (a szemléltetéshez 750 ml-es kerékpáros kulacsot használtunk), ettől függetlenül nem nagyok a kacattartók, a középkonzolba egy nagyobb képernyőjű (nálunk 6,7 colos) okostelefon már csak átlósan passzírozható be – indukciós töltő pluszpénzért sincs. Hátul a középső, harmadik utas életét keseríti a magas padlóemelő és a lábtérbe lógó, ám semmit (USB portokat, 12 V-os csatlakozót, szellőzőket) nem nyújtó, ellenben hamar összerugdosható konzol. Középen nincs kihajtható kartámasz, ahogy a vezetőülés hátuljára sem varrtak kenguruzsebet.

Papíron ígéretesnek tűnik a Suzuki saját hibrid rendszere, amely a könnyű (lágú) hibrid „felturbózásának” tűnik, persze szó sincs semmilyen feltöltésről. Az 1,5-ös, startstopos, magas kompressziójú, szívócső-befecskendezéses négyhengeres alapjaiban a Jimny-ből ismert szívó benzines (102 LE, 138 Nm), ehhez társul a 33 LE-s (60 Nm) váltóra tett villanymotor, ami a könnyű hibridbe szerelt 13,5 LE-s (53 Nm) villanymotor-generátorral szemben önállóan, zero emissióval, előre-hátra is hajthatja a Vitarát. A Toyotánál alkalmazott e-CVT bolygómű helyett itt hatfokozatú,

A SUZUKI VITARA HYBRID ÉS LEGFŐBB KONKURENSEI*

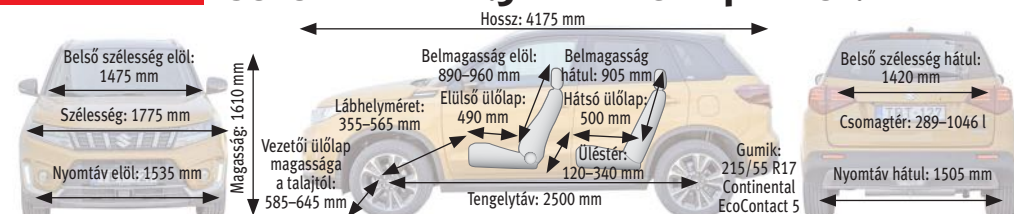
	Suzuki Vitara 1.5 Hybrid 4WD	Honda HR-V 1.5 e:HEV****	Hyundai Kona 1.6 GDi Hybrid****	Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid AWD-i
Hengerűrtartalom [cm ³]	1462	1498	1580	1490
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	102/75(6000)	107/79(6000–6400)	105/77(5700)	92/68(5500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	138(4400)	131(4500–5000)	147(1500–4000)	120(3600–4800)
Villanymotor [LE/Nm]	33/60	131/253	44/170	80/141
Váltó [fokozat/üzem]	6/robot	Fokozatmentes/bolygómű	6/robot	Fokozatmentes/bolygómű
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	13,5	10,6	11,3	11,8
Végsebesség [km/h]	180	170	161	170
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,8	5,4	5,4	4,6
CO ₂ [g/km]	131	122	122	105
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4175x1775x1610	4340x1790x1582	4205x1800x1565	4180x1765x1595
Tengelytáv [mm]	2500	2610	2600	2560
Csomagtér [l]***	289–1046	335–1305	374–1156	320–1097
Alapár [Ft]**	10 930 000	10 899 000	9 999 000	10 040 000

— A legjobb érték * Az adott hibrid hajtáslánccal legalacsonyabb felszerelésű modellek elérhetnek **** Csak fronthajtással

** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként

ADATLAP

SUZUKI VITARA 1.5 HYBRID GLX 4WD AUT.



MOTOR: Soros négyhengeres, szívó-befecskendezéses, változó vezérlésű benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1462 cm³. Furat: 74,0 mm, löket: 85,0 mm. Sűrítési arány: 13,0:1. Teljesítmény: 102 LE/75 kW (6000/min). Nyomaték: 138 Nm (4400/min). 12 V-os, 55 Ah-s akkumulátor.

VILLANYMOTOR: Teljesítmény: 33 LE/24,6 kW. Nyomaték: 60 Nm.

AKKUMULÁTOR: Lítiumion szerkezetű, 140 V-os, 0,8 kWh-s.

ERŐÁTVITEL: Hatfokozatú, duplakuplungos robotváltó (AGS), lamellás kuplungos összerékhajtás. Sebesség hatodik fokozatban 1000/min-nél: 41 km/h.

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

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria.

Saját tömeg 1315 kg-tól. Üzemanyagtartály: 47 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 13,5 s. Végsebesség: 180 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,8-6,0 l/100 km. CO₂ (vegyes, WLTP): 131-137 g/km. Tesztátlag: 5,9 l/100 km*.

*: Saját mérés kb. 60%-ban városi használat, egy-három személlyel, 23 és 35 Celsius-fok hőmérsékleten

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

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

A GL+ 2WD ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hét légzsák, Isofix, vezetősegédek (autonóm vészfékező, adaptív tempomat, dombsegéd, sávtartó, holtterfigyelő, hátsó keresztirányú forgalomfigyelő, táblafelismerő), startstop, LED-es nappali menetfény, fényszóró és ködfényszóró, eső-szenzor, automata világításkapcsoló, kulcs nélküli kezelés, elektromosan állítható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, állítható magasságú és fűthető első ülések, négy irányban állítható kormányoszlop, egyzónás automata légkondi, bőrbetárolt okoskormány, fedélzeti számítógép, tolatókamera, kormányról vezérelhető audiorendszer (DAB/USB, 4 hangszóró), okostelefon távközlést támogató infotainment (7,0 colos érintőképernyővel), Bluetooth-kihangsúlyozó, osztottan dönthető hátsó üléstámlák, szövetkárpit, 17 colos alufelni készlet (festett).

Ára: 10 190 000 Ft. Akciós ára: 9 140 000 Ft

A TESZTAUTÓ TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Összerékhajtás, menetvezérlő, lejtmenetvezérlő, elektromosan behajtható tükörpár irányjelzővel, parkolóradarok, audiorendszer (6 hangszóró), navigáció, elektromosan billenthető/nyitható napfénytető, bőr/műbőr kárpit, 17 colos alufelnik (polírozott).

Ára: 11 830 000 Ft. Akciós ára: 10 780 000 Ft

Kívül-belül feltűnik az összerékhajtásra utaló AllGrip logó. A váltónál a D alatti M rögzíti az egyest (ez segít vontatáskor, meredek kapaszkodókon való elinduláskor), lefelé külön lejtmenetvezérlő kapcsolható



Jó a pedálrend, a kékkel kiemelt ECO gomb megnyomásával többet dolgozik a villanymotor. A hátsó ajtóburkolat puritább az elsőnél, a palacktartókban 750 ml-es a kulacs





Befelé 765 mm mély, legszélesebb pontján 1430, a kerékdobok között 1030 mm széles a 715 mm magas rakódóperemű csomagtartó. A padlórekesz az alá tett akku miatt szerény, a 12 V-os szivargyújtós csatlakozóról max. 120 W-os fogyasztó etethető

175 mm a hasmagasság, ez meghaladja a személyautókéét, de komoly terepre így sem való a Vitara, az összerékhajtás (AllGrip) elsősorban a menet-tulajdonságokat javítja



Kisebbs okostelefonokra méretezték a rekeszt. A légkondi vezérlése könnyű, az ülésfűtést kesztyűben is nyomogathatjuk

a kormányfülekkel is pöcögtethető robotváltó van, a megnövelt kapacitású, 140 V-os lítiumion akku az első ülés alól hátra költözött – ez magyarázza az említett kisebb rakteret. 740 ezer forintért a hibridhez is párosítható összerékhajtás, ez alapesetben (Auto) fronthajtással, takarékosra törekedve működik, a hátsó kerekeket csak szükség esetén vonva be a hajtásba. A Snow csúszós burkolaton hasznos, a Sport és a kizárólag Snow-ban aktiválható Lock pedig majdnem egyforma: mindkettő a hátsó kerekre juttat több nyomatókót, de a Sportnál a gázpedál reakciója változik, a Lock-nál pedig az ESP is úgy működik, hogy az autó kiszabadulhasson szorult helyzetéből – például laza, homokos terepen. A Hibrid nemcsak teljesítményben, hanem menetteljesítményeit tekintve is elmarad a könnyű hibridtől, végsebessége 10 km/h-val alacsonyabb (hogy 190 vagy 180 km/h, az a szabályok alapján igazából érdektelen), állórajtos százaski gyorsulása szintén lomhább, 13,5 s a másik modell 10,2 s-os idejével szemben.

A papírforma után jöjjenek a valóságban tapasztaltak, rögtön megjegyezve, hogy kánikula lévén a légkondit folyamatosan használtuk, bár ebben nem mindig leltük örömeinket – de haladjunk sorjában. A rezzenéstelen, menetközben jóformán észrevehetetlen indítást eddig minden villamosított Suzukiban dicsértük és ez alól a Vitara Hibrid sem kivétel. A start-stop gyors, ám csalódtunk, amikor azt vártuk (pláne, hogy a kijelzőn láttuk a maximális, vagy egy rubrikával ez alatti akkutöltöttséget), hogy indulásoknál villannyal húzzunk fel 40-50 km/h-s tempóig és innentől száll be a benzines. Hát nem, talán egy másodpercig mutatta az energiafolyam ábrája a villanymotort, majd azonnal életre kelt a belsőégésű. Innentől váltotta egymást a két erőforrás, de figyeltük és a benzines élvezett abszolút főt, noha nem forszíroztuk a tempót. Kissé öletszerűnek tűnt az egész, volt, hogy 70-nél vette át a hajtást a villanymotor, a távok viszont nem voltak hosszúak, párszáz métereket tettünk meg, miközben az akku (a piktogram szerint) nem merült gyorsan és gázéltetlennél a visszatöltés is rögtön elkezdődött – itt erősebb B menetmódot nem



Kicsik és béleletlenek a fedélzeti tárolók

lehet kapcsolni. Országúton még fel-feltűnt, hogy „él” a villanymotor, autópályás menethez viszont már kevés az ereje, itt csak bese-gít. Ahhoz, hogy hatékonyabban kihasználjuk az akkuban tárolt vil-lamos energiát, ECO üzemmód-ra kell váltani, s valóban, városi forgalomban sűrűbben követik egymást az elektromosan meg-tett rövid szakaszok, a lámpákhoz gurulva előbb áll le a benzinmotor, ám indulásnál továbbra sem lehet jelentősen fokozni a sebességet, hiába nyomjuk finoman a gázt, a rendszer túljár az eszünkön és indítja benzinest. A gyakori start-stopppal pedig az utazási komfort is romlott, ahogy leállt az 1,5-ös, a légkondi máris tolta az arcunk-ba a poshadt, kinti forró levegőt, pár lámpaváltás után már dunszt-ban ülve ömlött rólunk az izzadt-ság, így inkább kilőttük az ECO módot. A váltó sem igazán tetszett: kiemelt kuplungnál a villanymotor áthidalja a kapcsoláskor jelentkező nyomatékkeházagot, így nem jellem-zők a rángatások, ugyanakkor a vezérlés hadilábon állt az emelke-dők, a lejtők felismerésével, amit manuálisan kellett felülbírálni. Volt, hogy Budán, az Istenhegyi úton felfelé ötödikben, hatodik-

ban kínózta az erőlködő benzinest, lefelé pedig hagyta elszabadulni az autót – mindkét-szer mi váltot-tunk ideális fokozatba. Sportban érezhetően jobb a Vitara elindulási hajlama, élénkebb a gázreakció, de azért megvannak a korlátok, 90-nél hatodikban 2200/percet forog a főtengely, padlógázra a benzin-motor felordít, a fordulatszám a visszakapcsolással 4000 fölé ugrik, a nagy sprint azonban elmarad. Csodát ezek után a fogyasztástól vártunk, a kíváncsiságunk miatt több mérőkört is futva, az érté-kek 5,6-6,2 l/100 között „szórtak”, így végeredményét tekintve 5,9 l-rel pont kilőttük a gyári értéket – bevalljuk, ennél többre számí-tottunk. Csak országúton, rész-ben tempomattal haladva 5,0-5,5 l körül mozogtunk, míg a legtöbb üzemanyagot értelemszerűen az autópályázás igényelte. Summa summarum, aki csak a fogyasztás miatt váltana a könnyű hibridről erre a full hibridre, nem biztos, hogy megtalálja a számítását; a vezethetőség miatt pedig vásárlás előtt mindenképpen érdemes egy-egy próbakört menni a két válto-zattal. Kezelhetőségében a Vitara nem árul zsákbecskét, 2,9 for-dulatos, villanyszervós kormány-a se nem közvetlen, se nem informa-tív, ezektől függetlenül az irányítása pontos és könnyű, a négy tárcsafék ereje a pedállal jól adagolható. A menetkomfort, az ívmenet stabili-tása hozza a kötelezőt, a 17 colos felnikkel a kátyútűrés sem rossz, a menetzajok sztrádán támadnak együttes erővel, de az elviselhető-ség határán belül.

Szerintünk a 11,83 milliós GLX felára a GL+ gazdag felszereltsé-gének ismeretében megspórolha-tó (lásd az adatlapon), ahogy az összerékhajtás sem létfontossá-gú, bár adott esetben sokat érhet. Összesen 1,64 millió forint a tét, de ha ragaszkodunk a 4WD-hez, akkor 900 ezer forint marad a zse-bünkben. Ennyiből még 800 forin-tos benzinárral is 34 vagy 19 ezer km-t lehet autózni – szó szerint megéri tehát elgondolkodni.

Alapértékeiben a Vitara most sem okozott csalódást, nem vélet-lenül a hazai újautó-eladások egyik favoritja. Erről a Hibridről sem mondhatjuk, hogy rossz lenne – bár nem mindig értettük a műkö-dését –, azt viszont határozottan igen, hogy vannak nála jobb, haté-konyabb hibridek is.

Petalió Aladár

Már nincs vastag keret a hűtőmaszk körül és a mintázat is megújult. Az alufelnik 19–21 colosak



BEMUTATÓ Lexus RX

Hatástalanítás



<https://youtu.be/j76F45hY8NE>

ELHAGYTÁK A HAT-HENGERES BENZINMOTORT ÉS NINCS MÁR HATÜLÉSES LUXUS-VÁLTOZAT SEM, DE A VADONATÚJ RX AZÉRT TARTOGAT NÉHÁNY MEGLEPETÉST.

Az európai piacra két Lexus volt eddig nagy hatással: az LS limuzin – amit a mai napig japán Mercedesként is szoktak emlegetni –, valamint az RX, amelynek első generációja 2000-ben vált elérhetővé a kontinensen. Utóbbi volt az első, mifelénk már nagyméretűnek számító crossover, egyben az első hibrid a szegmensben. A 2023-as modellévtől jegyzett, de még idén októberi gyártással startoló (hozzánk várhatóan a jövő év első negyedében érkező) ötödik sorozattal néhány dolog megváltozott; így a típus történetének kezdetek óta szerves részét képező V6-os benzinmotort mellőzték, mostantól kizárólag négyhengeresek kerülnek a gépházba. A hosszabb hátsó túlnyúlású, s így hétülésessé alakított RX L szintén

kikerült a választékból, magával rántva a 2+2+2 üléses luxuskidást is. A dizájn ügyes, mert a frontrészt az első elektromos Lexus, az RZ, míg a far a kisebb crossover, az új NX jegyeit hordozza, az összehát azonban hozza az RX-re jellemző formavilágot. Az alap továbbra is a GA-K padlólemez, amelyre a korábbiánál merevebb karosszériát

építettek, hátul vadonatúj multilink felfüggesztéssel. A méretek közül a tengelytáv változott jelentősen, amin 6 centit nyújtottak, e mellett a szélesség 2,5 centivel nőtt, a magasság pedig 1-gyel csökkent.

A pult elrendezése ismerős az NX-ből, de az RX-ben még jobb az anyagminőség és több a hely. A két első ülés között magas konzol osztja

ketté a teret, középen az összes komfortszinten 14,0 colos az enyhén a vezető felé fordított érintőképernyő, amellyel kiváltották az infotainment sokat ekézett tapipados, egérműtűs vezérlőjét. Öröndetes, hogy az RX szó szerint ért magyarul: ezen nemcsak az anyanyelvünkre állítható menüt értjük, hanem a hangvezérlést is, az asszisztenst a „Szia



Nagyon hasonló a pult az NX-éhez, az infotainment a 14,0 colos érintőképernyővel a belépő felszereltséggel is jár

Lexus” megszólítással aktiválhatjuk. A head-up kijelző a szélvédőre, az átlagosnál nagyobb felületre vetít, és amint az NX-ben megtapasztalhattuk (Az Autó 2022/5.), itt a kormány gombjaival végrehajtható műveleteket is látjuk magunk előtt, nem kell a volánra lenézni. Szintén a kistestvérből vették át a holtérfigyelővel kombinált elektromos ajtónyitót, amely kiszállásnál nem engedi, hogy közeledő járműre, kerékpárosra rányissuk az ajtót és balesetet okozunk.

Ami a hajtásláncokat illeti, tisztán elektromos az RX-ből nem lesz – ez a következő generáció újdonsága lehet –, a teljes motorsor azon-



Csak az RX 500h-val párosítható az F Sport kivitel. A 371 LE-s gép állásból kb. 6,0 s alatt gyorsul százra, a végleges műszaki adatokra még várni kell



Több a hely, mint az elődben, a tengelytáv 6 centivel lett nagyobb. Az üléstámlák elektromosan dönthetők

ban így is négytagúra bővült, igaz, a belépő RX 350 nem a mi autónk. Ebben nincs semmilyen hibrides varázslat, csupán 2,4 l-es, turbós benzines (279 LE), nyolcfokozatú bolygóműves automata váltóval és összkerékajhajtással – ezzel elsősorban a keleti piacokat célozzák a japánok. Hozzánk háromféle hibrid jön, a belépő, az RX 350h normál HEV, azaz kívülről nem tölthető. A 2,5 l-es, Atkinson-ciklusú benzines mellétengelyenként egy-egy villanymotor társul (így adott az úgynevezett E-Four, azaz mechanikus kapcsolat nélküli összkerékajhajtás), az akkumulátor nikkel-metál-hidrid, váltó helyett elektronikus bolygómű végzi a nyomátékelosztást, a rendszerteljesítmény 245 LE. Újdonság az RX történetében a tölthető plug-in hibrid (PHEV), az RX 450h+, amely gyakorlatilag az NX 450h+ rendszerteljesítményét tekintve 306 LE-s hajtását kapta meg. A benzines ebben is az említett 2,5 l-es, váltó helyett ebben szintén e-CVT bolygómű dolgozik, a hátsó tengelyt ugyanúgy villanymotor hajtja,

de az akkumulátor eltérő. Itt lítium-ion telepet alkalmaznak, melynek kapacitása 18,1 kWh, s ezzel akár 65 km-es elektromos hatótáv is futható. Villanyautóként használva az RX végsebessége 135 km/h-ra csökken, a fedélzeti töltő 6,6 kW-os, így a lemerült akku megfelelő hálózatról cirka 3 óra alatt tölthető. Érdekesség, hogy az előzetesen kiadott felszereltség alapján mind az RX 350h, mind az RX 450h+ sorrendben csak Elegance, Business Edition, Prestige, Prestige Top és Luxury komfortszinteken érhető el, az F Sport Performance és F Sport Performance Top az új csúcsmodell, az RX 500h kiváltsága. A mini-

máisan optikailag is módosított, jobb oldaltartású első és akár vörös színű bőrrel kárpitozott ülésekkel is rendelhető modellbe vadonatúj fejlesztésű 2,4 l-es és turbós (!) négyhengeres benzines kerül, hatfokozatú automata váltóval, illetve olyan komplex, úgynevezett e-Axle hátsó tengellyel és Direct4 hajtással, ami az RZ-ben is megtalálható. A hátsó villanymotor itt a többi RX változattal ellentétben 54 helyett 109 LE-s, a rendszer teljesítménye 371 LE (a leköszönő RX 450h 313 LE-s volt). Az akku ebben a 350h-val megegyezően nikkel-metál-hidrid, nem lítiumion, kívülről tölteni nem lehet. Az erőleadás folyamatosan, a pillanatnyi helyzetnek megfelelően változik a tengelyek, a kerekek között és az 500h nem csak sportosabb felfüggesztést, de aktív hátsókerék-kormányzást is kap, valamint a Luxury kivitelekhez adott adaptív csillapítás sem hiányzik a repertóriumából.

Ami a felszereltséget illeti, a Lexus már belépőszinten sem spórol, az RX számos vezetőségéddel, teljes LED világítással, kulcs nélküli kezeléssel, elektromos ülésállítással, első ülésfűtéssel, háromzónás automata légkondíval, bőrkárpittal, navigációval, 12 hangszórós prémium hífivel, tolatókamerával, adaptív tempomattal és 19 colos alufelnikre szerelt gumikkal rajtol. Ugyanakkor a vevőcsalogatók – mint a 21 hangszórós Mark Levinson hifi, a panorámakamera, a telefonról vezérelhető távirányítós parkolás, az ülésszelöltoztetés, a head-up kijelző, a valódi fa dekoráció, a prémium bőrkárpit, a Lexus Safety System+ legújabb funkciói, az adaptív csillapítás, vagy a 21 colos kerékkészlet – a magasabb komfortszinteken érhetők el.

GP



Eddig minden Lexus F Sport-ban kiváló első ülésekkel találkoztunk, vélhetően az RX sem okoz majd csalódást. A vörös kárpitszín csak ehhez a változathoz kérhető



<https://youtu.be/kfjE9coztX4>

Hatféle színben lesz rendelhető, ez a bevezető kék az Obsession és lesz egy szürke, az Artense, amely csak az Allure kivitelhez választható



BEMUTATÓ Peugeot 408

Felrázza, nem keveri?

LEGÚJABB KOMPAKT-JÁHOZ TÖBB STÍLUSJE-GYET IS ÖSSZEKEVERT A PEUGEOT, BEVAL-LOTTAN AZÉRT, HOGY ÍGY RÁZZA FEL A KISSÉ UNALMASSÁ VÁLT C SZEGMENST.

Három- és ötajtósok, lépcsős-hátúak, valamint kombik – amióta a Golfal idestova negyven éve megszületett az európai kompakt kategória, az említett karosszériaváltozatok özönlötték el a piacokat. Hogy van élet ezen is túl, arra csak nemrég két koreai márka és a Mercedes érzett rá: a Hyundai i30 Fastback, a Kia ProCeed és a Mercedes CLA új színfoltként tűntek fel a palettán. Hamarosan pedig a franciák is felveszik a fonalat, a D szegmensbe tartozó Citroën C5 X-et már vezették (*Az Autó 2022/5.*), míg a kompaktok közül 2023 elején érkezik a C4 X és oroszlanemléms rokona, a Peugeot 408.

Miről is van szó? Manapság a legjobban eladható autók a SUV-ok, így a közel 4,7 m hosszú 408-asban is van jókora „krosszosság” a körkörös műanyag védelemmel, az

akár 20 colos felnikkel és a némi-képp megnövelt hasmagassággal. Ehhez képest a karosszéria az igazi szabadidő-terepesekkel ellentétben kimondottan alacsony (1478 mm),

ráadásul a tető a hátsó ajtó közepétől dinamikusán, kupéakra jellemzően lejt, ám ez a sportosság nem öncélú, nem megy a használhatóság rovására. Az utastér – első-



Ismerjük ezt az i-Cockpit pultot a 308-asból. A kormány fűthető, az AGR első ülések masszíroznak, a 10 hangszórós prémium hifi Focal



Hátul kategóriája legtágasabbjai közé tartozik. Az üléstámlák 60:40 arányban osztottak, a csomagtartó mérete függ a hajtáslánctól (akku), valamint a Focal hifi meglététől



Szerény teljesítményű a 3,7 kW-os töltő, a lassúsága sokakat eltántoríthat a rendszeres villanyüzem használatától

sorban hátul, köszönhetően a 2787 mm-es tengelytávnak – nagyvonalúan tágas, akár a limuzinok, s ehhez kellően nagyméretű (alapból 536 l-es), variálható csomagtartó is társul. A forma a fotók alapján rendkívül látványos, a karosszéria színére festett hűtőmaszkot más Peugeot-kon már láttuk, ugyancsak ismerősek a keskeny MatriX-LED fényszórók és a szemférszerű

menetfények; itt a nagy trükk az első ajtó. Ennek éles, a visszapillantó alatti függőleges törésvonala optikailag meghosszabbítja az autó elejét, és a tökéletes szemfényvesztés érdekében ehhez még a pajzs alakú logót is az ajtóra tették, s nem a sárvédőre – zseniális.

A pult gyakorlatilag a 308-asé, a vezető előtt magasra emelve és a középkonzolon egyformán 10,0



Jól látszik az optikai trükk a visszapillantó alatt. Az alufelnik 17–20 colosak, a rakodóperem magassága 70 cm

A PEUGEOT 408 ELŐZETES MŰSZAKI ADATAI

	Benzinmotor	Hibridek (PHEV)	
	PureTech 130	Hybrid 180	Hybrid 225
Henger/szelepszám	3/12	4/16	
Hengerűrtartalom [cm³]	1199	1598	
Befecskendezés	Közvetlen		
Feltöltés	Turbó		
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	130/96 (5500)	150/110 (6000)	180/132 (6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	230(1750)	250(1750)	
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	8/automata		
Villanymotor			
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]		110/81(2500)	
Nyomaték [Nm(1/min)]		320(500–2500)	
Rendszer teljesítménye [LE/kW]		180/132	225/162
Rendszer nyomatéka [Nm]		360	
Akkumulátor			
Szerkezet		Lítiumion	
Kapacitás [kWh]		12,4	
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4687x1848x1478		
Tengelytáv [mm]	2787		
Nyomtáv (elöl/hátul) [mm]	1589/1604		
Hasmagasság [mm]	188	189	
Gumi mérete	215/65 R17 vagy 205/55 R19	205/55 R19 vagy 245/40 R20	
Csomagtartó [l]	536–1611 (508–1583)*	471–1545 (454–1528)*	
Üzemanyagtartály [l]	52	40	
Menetkész tömeg [kg]	1393	n. a.	1706

* Focal hifi esetén

* Focal hifi esetén

colos képernyővel, előbbi a GT esetében 3D hatású megjelenítést is tud. Az új infotainment könnyebben kezelhető és gyorsabb, mint a korábbi sokat szidott rendszer; néhány alapfunkción kívül minden érintéssel, illetve hanggal vezérelhető, a frissítés online (OTA), a legfontosabb parancsikonokat a közvetlen eléréshez külön érintőpulton rögzíthetjük (i-toggle). A vezetőségdek 6 kamerával és 9 radarral dolgoznak, a 408-as mindent megkap(hat), amit ma lehet, így többek között a kategóriában általánosnak messze nem mondható éjjellátót is; a holtérfigyelő 75 m-es körzetet pásztáz, az adaptív tempomat állóra fékez, a félautomata sávváltó pedig 70-180 km/h között, adott helyzetben felajánlja a vezetőnek az autó előtt haladó

jármű megelőzését, majd ezt követően a sávba való visszatérést.

A 408-as alapja a villamosított hajtásláncot is fogadni képes EMP2 padló, a dízelt kedvelők már most kezdhettek szomorkodni, mert gázolajos erőforrás egyáltalán nem lesz, akkumulátoros villanyautó azonban jön majd. Az európai forgalmazás háromféle kivittel indul, az alapmodellbe az ismert 1,2-es turbós, háromhengeres PureTech benzinmotor 130 LE-s változata kerül, továbbá lesz kétféle, 180 és 225 LE rendszerteljesítményű töltethető hibrid. Ezeknél közös a 110 LE-s villanymotor, az 1,6-os benzin és a 12,4 kWh-s lítiumion akkumulátor, a különbség a benzinmotor teljesítményéből adódik: a Hybrid 180-ban 150, a Hybrid 225-ben 180 LE-s a turbós négyhengeres, a rendszer nyomatéka azonban mindkettőnél 360 Nm. A hajtás kizárólag az első kerekeké, összerékhajtás nincs, ahogy kézi váltó sem, csak nyolcfokozatú automata. A fedélzeti egyfázisú töltő alapon csupán 3,7 kW-os (ezzel 8 A esetén hét, 16 A esetén négy óra a töltési idő), a gyorsabb, kb. két órás telítést adó 7,4 kW-osért fizetni kell.

A Peugeot 408 hazai megjelenése 2023-ban várható. Az európai piacra szánt modellek Franciaországban (Mulhouse) készülnek, de ezzel párhuzamosan a gyártás Kínában is zajlik majd, az ottani igényeket a chengdui üzem elégíti ki.

PA

BEMUTATÓ Honda Civic e:HEV

Beáll a sorba



<https://youtu.be/jzpkbYYYr2c>



Hasonlít az előzőre, de sokkal letisztultabb az összhátás. A gépháztető mostantól alumínium

A JAZZ, A HR-V ÉS A CR-V UTÁN MEGÉRKEZETT AZ ÚJ CIVIC IS A JAPÁNOK E:HEV HIBRID RENDSZERÉVEL – MÁSHAJTÁSLÁNCCAL NEM IS ÁRULJÁK MAJD.

Ötven év, 27,5 millió eladott példány, tíz generáció. A Honda Civic beírta magát az autózás történetébe, a most debütált tizenegyedik modellsorozat pedig mindenben felülmúlja elődjét: utastere tágasabb, hajtásrendszere az eddigi leghatékonyabb, vezethetősége példaértékű. A formát nem cizellálták túl, mondhatni alaposan kivastagolták az előző Civic lemezruháját, ráadásul a gépháztető mostantól az acélnál 43%-kal könnyebb alumínium, a csomagtér ajtójánál pedig ugyanígy 20-at spóroltak az üvegszálás műanyaggal. A tetőnél most először használnak lézerforrasztást, maga a vázszerkezet merevsége 19%-kal lett jobb, mint a kifutó modellé. A karosszéria ará-

nyai is változtak, a tengelytávba 35 mm-t toldottak be (2734 mm), a hosszúság 3 centit nőtt, a magasság közel ugyanennyit csökkent, és a szinte változatlan szélesség (1802 mm) ellenére a hátsó nyomtáv 18 mm-rel szélesebb. A gépháztetőt a szélvédő előtt 2,5 centivel lejjebb vitték, az A-oszlopokat pedig 50-nel hátrébb tolták, hogy képzetbeli vonaluk éppen a kerekek középpontjára mutasson. Belül

hasonló aprólékossággal dolgoztak, tovább javítva az eddig sem éppen sereghajtó anyag- és összeszerelési minőségen. A Civic műszerei most először teljesen vetítettek, alaphoz 7,0, az Advance csúcsmodellben 10,2 colos kijelzővel. Középen 9,0 colos érintőképernyőn fut az infotainment, a légkondi manuálisan vezérelhető, a méhsejt mintás szellőző nemcsak jól néz ki, de egyenes légáramlást is ad. Mivel már

nincs rá szükség, a váltómarkolatból gombsor lett, több helyet hagyva a középkonzolon, ahová két nagy pohártartó került. A csomagtartó mérete kivitelezéssel (lásd a műszaki adatoknál), de a cirka 400–1200 l-rel az ötajtós Civic jól használható.

184 LE-s rendszerteljesítményével ez a Honda eddigi legerősebb e:HEV hibridje, amely 315 Nm nyomaték leadására képes.





Csak a Sport és az Advance kap hátsó légbeömlőket, a belépő kivétel, az Elegance esetében erről le kell mondani



Mehetünk előre-hátra (D, R), tehetjük üresbe (N), a P-vel pedig rögzíthetjük az autót



Alapáron fűthetők az ülések, a kormányfűtés kapcsolója jó helyre, az alsó küllő középre került

Minden eleme vadonatúj, így a 2,0 l-es, közvetlen befecskendezéses,

Hátul 2 centivel lett rövidebb a túlnyúlás. A C-oszlop üvegezése az átlós kilátást hivatott javítani

Atkinson-ciklusú, kiváló 41%-os termikus hatásfokú, 143 LE-s benzinmotor, a teljesítményszabályozó egység (PCU), az intelligens energiatároló egység (IPU), valamint a nagy energiasűrűségű, kisméretű, 1,05 kWh-s lítiumion akkumulátor. A két villanymotor közül a 184 LE-s a hajtásban vesz részt, a másik generátorként működik, a váltó nem hagyományos automata, hanem egy fokozatmenteshez hasonló bolygómű (e-CVT). A vezérlés a helyzetekhez igazodva önmaga dönt, hogy mikor, melyik erőforrás mozgassa az autót, de a menetvezérlővel a sofőr választhat Eco, Normál, Sport és Egyéni üzemmódok közül. Városban jellemzően a villanymotor hajt és a benzines áramot termel, autópályán fordított a helyzet, a villany-

motor csak besegít a belsőégésű erőforrásnak. A japánok szerint a Civic e:HEV kiváló ötvözte a sportosságának és a takarékoságnak, élvezetesen vezethető, ugyanakkor kedvező a fogyasztása – erről majd saját tesztkör során próbálunk meggyőződni. A számok azonban biztatóak, az állórajtos gyorsulás ideje – kivételtől függően – 7,8-8,1 s, míg a vegyes fogyasztás 4,7-5,0 l/100 km.

A vadonatúj Honda Civic „papíron” már hozzánk is megérkezett, azaz vannak árak és felszereltségek. A belépő a 11 649 000 forintos Elegance, a Sport 12 099 000 forintba kerül, míg a legtöbbet nyújtó Advance 13 299 000 forinttól vihető. A Hondára sosem volt jellemző a fapadosság, az e:HEV minden változata 11 légzsákos, LED fény-

A HONDA CIVIC E:HEV MŰSZAKI ADATAI

Benzinmotor	
Henger/szelepszám	4/16
Hengerűrtartalom [cm ³]	1993
Furat x löket [mm]	81,0x96,7
Befecskendezés	Közvetlen
Kompresszióviszony	13,9:1
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	143/105(6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	186(4500)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	Fokozatmentes/bolygómű
Villanymotor	
Teljesítmény [LE/kW]	184/135
Nyomaték [Nm]	315
Akkumulátor	
Szerkezet	Lítiumion
Kapacitás [kWh]	1.05
Rendszer teljesítménye [LE/kW]	184/135
Rendszer nyomatéka [Nm]	315
Alkotórészek	
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4551x1802x1408
Tengelytáv [mm]	2734
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1537-1547/1576-1586
Hasmagasság [mm]	108-112
Gumi mérete	215/50 R17 vagy 235/40 R18
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/multilink
Csomagtartó [l]	404/410-1187/1220
Üzemanyagtartály [l]	40
Menetkész tömeg [kg]	1517-1533
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	4,7-5,0
CO ₂ (WLTP) [g/km]	108-114
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	7,8-8,1
Végsebesség [km/h]	180
Alapár [Ft]	11 649 000

szórós, kulcs nélküli kezeléssel, kétzónás automata légkondis, fűthető ülés (elől), adaptív tempomatos, tolatókamerás, navigációs (Honda Connect infotainment, 9,0 colos érintőképernyővel) és alufelnis. A komfortnövelő és biztonsági vezetősegédek a Honda Sensing fogja csokorba, amelyből az Civic értelem szerűen a legfrissebb fejlesztést kapta, számos új funkcióval, illetve a korábbinál hatékonyabb működéssel.

GP



Mercedes-AMG ONE

Színtézis



<https://youtu.be/uhu-GjaiWDM>



A külső 2017 óta csak keveset változott, a ONE 201 centi széles és 126,1 cm magas

A MERCEDES ÉS AZ AMG A MODERN AUTÓ-TECHNIKA MINDEN TUDÁSÁT IGYEKEZETT EGYETLEN KÖZÜTI SZUPER-SPORTGÉPBE GYÚRNI. A ONE-BÓL CSAK 275-ÖT ÉPÍTENEK ÖSSZESEN.

A 2017-es Project ONE nevű tanulmány után, végre itt a „sorozatgyártmány”; az AMG alapításának 55. évfordulóján bemutatott Mercedes-AMG ONE a két cég sportkocsi-építő mérnökgárdájának legmagasabb szintű műszaki tudását gyúrja össze technikai híridhajrással, összesen négy villany- és egy a végletekig kihegyezett benzinmotorral. A 4,756 m hosszú, és menetkészben is csak 1695 kilós, rendszámozható, így közúton is használható kétüléses az elmúlt öt évben csak keveset változott. Csontváza az önhordó, többrétegű szénszál lemezekből sült utascella, és a karosszériája is szénszál elemekből áll. Az egyenesen a Mercedes Formula-1-es gépeiből áttemelt 1,6-os turbós V6-oshoz kapcsolódó – a tanulmányban korábban nyolcfokozatú – robotváltó a szériamodellben hétebsesség. A hidraulikus működtetésű erőátvitel közvetlenül a két ülés mögé építették be teherviselő elemként: a hátsó felfüggesztés



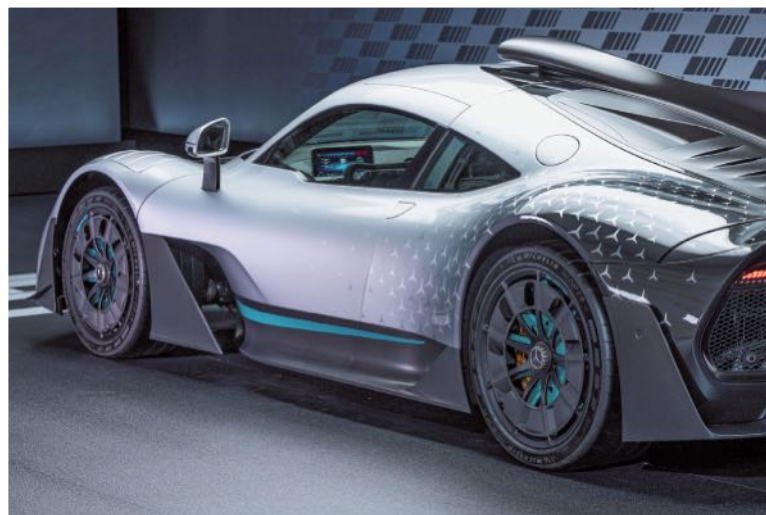
A kormány Forma-1-es ihletésű, de valójában csak hasonlít

a váltó magnéziumötvözet házába kapaszkodik. A futómű szintén a Forma-1-et idézi, az oldalankénti ötkaros szerkezet teljesen könnyűfém felépítésű, fekvő rugóstagokkal. A középmotoros hajtásláncban négytárcsás, szénszál lamellás szárazkuplung dolgozik, a váltóban pedig egy 163 LE-s, háromfázisú vízhűtéses villanymotor. Az extrém rövid löketű (furat x löket: 80,0 x 53,0 mm) V6-os alapjai bár valóban

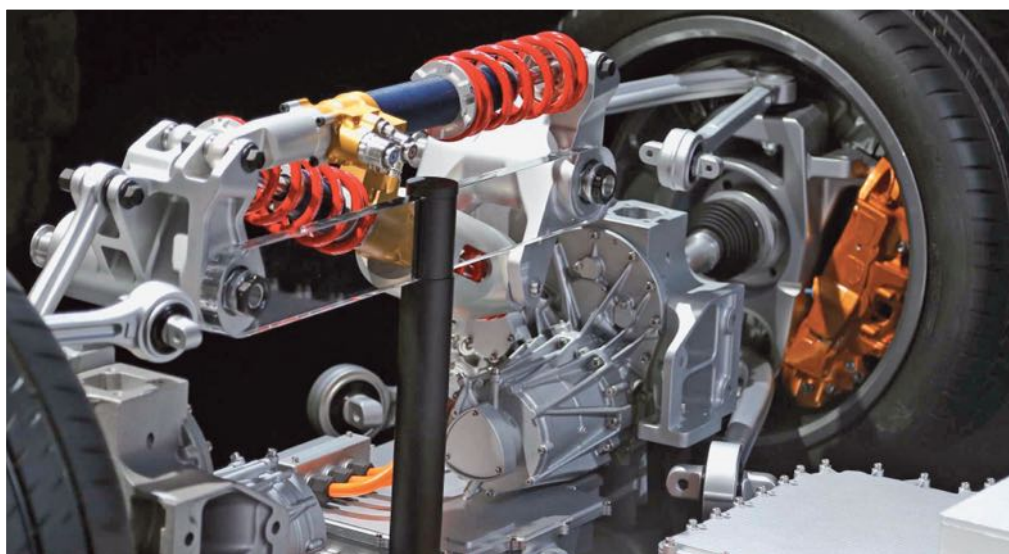
a versenygépekből valók, a közúti használatot könnyítendő, – és persze a tartósságot javítandó – a fordulatszámcsúcs itt már csak 11 000/perc, a korábbi 758 helyetti 574 LE pedig 9000-nél érkezik. A benzines

turbója is különleges, csúcshőmérséklete magas, 3,75 bar, és a kompresszor oldalán egy nagyteljesítményű (122 LE) villanymotor is csatlakozik hozzá. Feladata, hogy a turbólyukat teljesen eltüntetve javítsa a

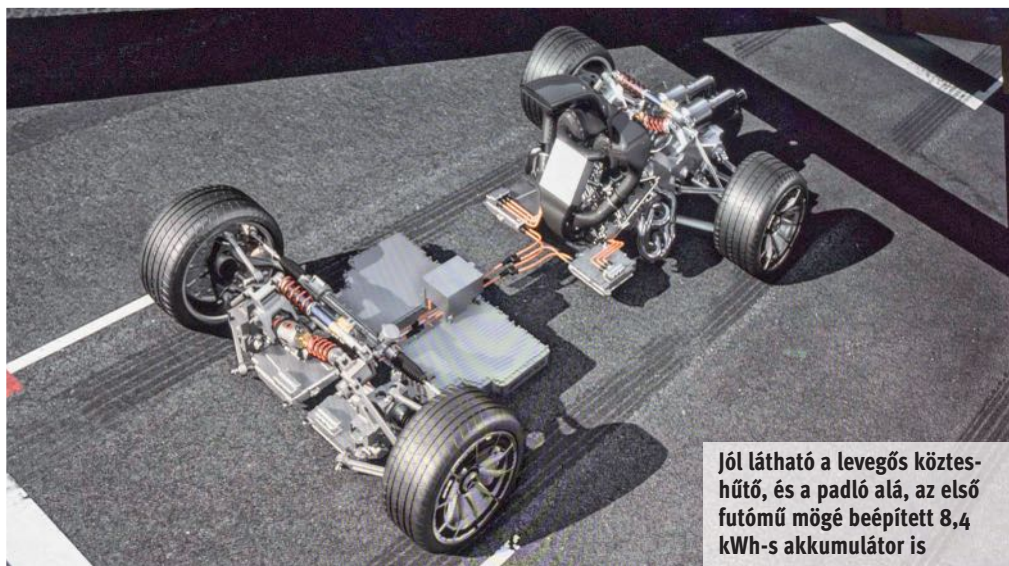
A keréktárcsák elől 19, hátul 20 colosak, az első sárvédők tetején lévő légtérrelők a beállított menetprogramtól függően automatikusan nyílnak-csukódnak. A gyári CO₂ kibocsátás 198 g/km, a vegyesüzemi elektromos fogyasztás pedig 32 kW/100 km



gázreakciót azzal, hogy akár már az alapjárat közelében is 100 000/perc fölé pörgeti a feltöltőt. Így nem csak a turbólyuk tűnik el teljesen, az emisszió is javul, hiszen az elektromos kompresszorként működő szerkezet a V6-os töltését már alacsony fordulatszámon is jelentősen javítja. A villanymotor, (akárcsak a hajtásban működő többi) ráadásul generátorként is dolgoztatható, így bizonyos fordulatszámokon és terhelési állapotokban, innen, a turbótól is folyhat áram az autó első részén a padlóba beépített, 8,4 kWh-s és kívülről is tölthető akkuba! A fedélzeti töltő csak 3,7 kW-os, a tisztán elektromosan megtehető hatótáv (WLTP) 18,1 km. A lítium-ionos szerkezetű, folyadékhűtéses, külön hőcserélővel is felszerelt telep csúcshőmérséklete a korábbi 400 helyett már 800 V. Az 1,6-os V6-os hengersonkénti két-két vezérműtengelyét fogaskerék-hajtás forgatja, a szelepek zárása pneumatikus (szeleprugók nincsenek), amivel a vezérlés nagy fordulatszámon is pontos, miközben mindkét oldalon, tág tartományban változtatható, a terhelés függvényében. A benzínmotort 270 báros csúcsnyomású többadagos közvetlen befecskendezés táplálja, de e mellett egy a szívócsőbe porlasztó kisnyomású (6-7 bar) rendszer is működik, a két befecskendezés külön-külön és együtt is dolgozhat, a fejlesztőknek csak így sikerült teljesíteniük az Euro6-os emissziós előírásokat. Sőt, a kipufogógázokat az összesen hat, előre felfűthető katalizátor mellett oldalanként egy-egy részecskeszűrő is tisztítja. A benzíntest mindíg a váltóba épített 163 LE-s villanymotor kelti életre, külön indítómotorja nincs. Alapesetben a ONE, a két első kereket forgató, egyenként szintén 163 LE-s, és 50 000/percig is felpörgethető villanymotorral indul el, de a motorirányítás már a startgomb megnyomásának pillanatában



Az első felfüggesztés és a két, fix fordulatszám-csökkentő áttételen át hajtó villanymotor. A kép bal szélén az akku egyik részének sarka is látszik



Jól látható a levegős köztes-hűtő, és a padló alá, az első futómű mögé beépített 8,4 kWh-s akkumulátor is

bekapcsolja a katalizátorok nagyteljesítményű (16 kW-os) fűtését, így mire a benzines életre kel azok már jó hatásfokkal tisztítanak, akkor is, ha a start, és a V6-os indulása között esetleg csak másodpercek telnek el. A két, fix fordulatszám-csökkentő áttételen és rövid féltengelyeken át hajtó első villanymotor teljesítmény- és nyomatékleadását külön-külön szabályozza az egész autó hajtásláncát irányító számítógépes rendszer, és a hátsó hajtás differenciálzárja is elektronikus, így az összkerek-hajtás valóban kerekenként „adagolható”. A ONE vezetője a tisztán elektromoson kívül további öt üzemmód közül választhat, a teljesen automatikus hibridtől, a kikapcsolt ESP-s versenypályázásig, és szabadon is konfigurálhat beállításokat. A menetstabilizáló három fokozatban állítható, a hasmagasság

a vadabb üzemmódokban automatikusan (elől 37, hátul 30 mm-rel) csökken. A légtérrelők állása is használatfüggő, a lengéscsillapítás állítható, de az enges üzemmódokon belül a szabályozás automatikus, a rendszer a kanyarodási oldaldőlést is teljesen eltüntet – hagyományos kanyarstabilizátorokra így nincs is szükség. A mindennapi használatot egyszerűsíti, hogy az első futómű menet közben az utastérből is megemelhető, ezzel a fekvőrendőrk sem jelentenek akadályt. Az elől-hátul 398 mm átmérőjű, hűtött féktárcsák anyaga természetesen szénszál erősítésű kerámia, az első nyergekben hat, a hátsókban négy dugattyú dolgozik.

A ONE teljes tisztán elektromos hatótávját kihasználva a gyári átlagfogyasztás mindössze 8,7 l/100 km, 7,0 s alatt gyorsul állásból 200

km/h-ra, a végsebessége pedig 352 km/h. Az első tanulmány 2017-es bemutatása óta egy fontos műszaki jellemző nem változott: bár a V6-os teljesítménye csökkent, és alapjárat fordulatszámát is alacsonyabbra vették (most 1150/perc körüli), a korábban közölt 50 000 kilométerenkénti teljes motorgenerál-igény megmaradt. A kihegyezett benzines eddig bírja a fokozott igénybevételt, és bár tény, hogy 50 000 km nem sok, valószínűleg csak kevés ONE fog ennyit futni egész életében. A Mercedes ígéretei szerint a motorgenerátorok a vásárlók számára ingyenesek lesznek. Ez nem is meglepő, hiszen az 1063 LE összteljesítményű gép alapára 2,7 millió dollár. A 275 darabos sorozatból már az összes elkelt, az elsőket még idén év végén megkaphatják a vevők.

SZG



A BMW 7-es sorozat története

Hetedhét



https://youtu.be/_TTNjHMe96k



45 ÉV, 12 HENGER, HAT GENERÁCIÓ – EZEK A BMW 7-ES TÖRTÉNETÉNEK LEGFONTOSABB SZÁMAI, A HETEDIK SOROZAT PEDIG ÚJ DIMENZIÓT NYIT A 2023-AS MODELLÉVTŐL. ÁTTEKINTJÜK A MÉRFÖLDKÖVEKET.

A BMW 1972-ben, az E12-es 5-ösrel helyezte új – és a mai napig használt – alapokra típusjelölését; a négyajtós limuzint 1975-ben követte a kétajtós 3-as (E21), 1976-ban a 6-os (E24), majd egy évvel később érkezett az a modell, a 7-es, amellyel a bajorok már igazán szerettek volna borsot törni az akkor még minden tekintetben



Első generáció (E23, 1977–1986). A 6-os előrevetítette a limuzin részleteit, de a kétajtós nem a 7-es kupéja! A karburátoros motorokat 1979-ben követték a befecskendezős hathengeresek, a 732i pedig elsőként kapott digitális motorvezérlőt. Az újdonságok között említhető a fedélzeti számítógép, a sebességfüggő szervokormány és az elektronikus műszeregység. 1980-ban a 3,2, 1983-ban a 3,4 l-es, soros hathengeresre turbót tettek, ez lett a 252 LE-s 745i

Hatodik generáció (G11/G12, 2015–2022). A 2019-es modellfrissítéskor ezen a modellen jelentek meg először a „túlméretezett” vesék, de 2015-ben a lemezek alatt is fontos változások történtek. A váznál itt alkalmaztak először szénszálerősítéssel műanyagot (Carbon Core), továbbá újdonság volt a 600 m hatótávú lézerezésű szórólámpa, a gesztusvezérlés és a tölthető plug-in hibrid. A trónt az M760Li xDrive foglalta el, 610 LE-s V12-essel az orrában



Második generáció (E32, 1986–1994). Ez a sorozat kínált először 114 mm-rel megnövelt tengelytávú L karosszériát. A nagyobb vesékkal díszített 750i/iL-be 5,0 l-es, M70 kódjelű V12-es került (300 LE, 450 Nm), amit később a 850i luxuskupé is megkapott. A modellfrissítésel 3,0 és 4,0 l-es V8-asok érkeztek, szintén nagyobb vesékkal

egyeduralkodó Mercedes orra alá. Sokak szerint 1986-ban, a második generációval jött el a BMW ideje, aminek fontos pillanata a 750i/iL megjelenése: a második világháború után ez volt az első német luxusautó 12 hengeres motorral, s erre az akkor versenytársnak tekinthető

W126-os S-osztállyal a Mercedes sem tudott válaszolni, az Audi pedig a sötétben kereste a villanykapcsolót a szivar 200-as alapjaira épített V8-cal. 2022 a vadonatúj, hetedik generációs 7-esről (G70) szól, amely elsőként kap tisztán elektromos hajtást, a tetőkárpitból



Harmadik generáció (E38, 1994–2001). A BMW itt tökélyre fejlesztette a vezetőközpontú műszerfalat, megjelent az okoskormány és akár nyolc légszák óvhatta az utasokat. A V12-es 5,4 l-es és 326 LE-s lett, szípor-káztak a V8-asok is, ám a 7-esben debütáló dízelek vitték el a show-t: 1996-ban a 725tds (143 LE), 1998-ban a 730d (184 LE), majd 1999-ben szintén dr. Anisits Ferenc remekműve, a V8-as 740d (245 LE) – ezeknél az utolsó két szám még valóban a motor hengerűrtartalmára utalt



BMW M70, 5,0 l-es V12-es (300 LE, 450 Nm). Olyan rezzenéstelenül járt, hogy az élére állított pénzérme megállt a tetején



Ötödik generáció (F01/04, 2008–2015). A legfontosabb technikai újdonságok közé tartozott az összerakék-hajtás és az aktív hátsókerék-kormányzás megjelenése, a fedélzeti internet-hozzáférés, továbbá jelentős mértékben kiszélesedett a vezetőségdek tárháza. Az elektrifikáció felé vezető út fontos állomása volt az ActiveHybrid 7 limuzin, itt a V8-as benzines mellé villanymotort is szereltek

Negyedik generáció (E65/68, 2001–2008). Az amerikai Chris Bangle avantgárd formába bújtatta a vadonatúj alapokra épülő 7-est, amely kapott hideget-meleget, de az eladások rekordot döntöttek – 2005-ben azért előnyére változott a frissített modell, a ráncokat már Adrian van Hooydonk vasalta ki. Ebben debütált az iDrive infotainment és a Night Vision éjjellátó, a 760i/Li-t 6,0 l-es, 445 LE-s V12-es vitte, a dízelekből a 730d és a 740d volt a sláger. 2006-ban a BMW rukkolt elő elsőként hidrogénhajtású luxusautóval, a Hydrogen 7 alapját a 760Li adta, ebből 100 darab készült

lenyíló Theatre Screen kijelzőt és Európában, kezdetben az 544 LE-s i7 xDrive60 lesz a csúcsmoddell; a 12 hengeres benzines helyébe pedig később szintén egy elektromos változat, az i7 M70 xDrive lép majd, 660 LE-s teljesítménnyel.

TESZTNAPLÓ Harley-Davidson Fat Boy 114

Tömegrendezvény



A FAT BOY-RÓL MÉG AZ IS HALLOTT, AKI SOHA NEM MOTOROZOTT ÉLETÉBEN, ÉS AZ IS ELÁMUL RAJTA, AKI MÁS MOTORRA RÁ SE NÉZ. A NEHÉZ ÉS FELTŰNŐ CIRKÁLÓ VALÓJÁBAN NYUGODT ÓRIÁS, AKÁR NAPI INGÁZÓ MOTORNAK IS BEVÁLIK.

Az új Softail vázat 2017-ben mutatta be a Harley, a név, és a felépítés története azonban egészen 1984-ig nyúlik vissza. Az eredeti Softail szerkezet, a sebességváltó alatt fekvő két rejtett rugóstaggal a klasszikus merev hátsó felfüggesztést utánozta, a tradicionalisták óriási öröme. Az új, sokkal kifinomultabb eszközökkel teszi ugyanezt, egyetlen, állítható előfeszítésű hátsó rugóstaggja az ülés alatt dolgozik.

Az első Fat Boy-t 1990-ben mutatta be a Harley, a telekerek, látványos sárga részletekkel megszórt szürke óriás hatalmas

feltűnést keltett és nagy sikert is hozott. Az akkori Softail alapokra felépített gép formáit a márká legendás főstilisztája, a 2012-ben visszavonult *Willie G. Davidson* jegyezte. Willie G. korábban is időről-időre kirukkolt hasonlóan nagyhatalmú, de kis sorozatú modellekkel, ő a „felelős” az első gyári „chopperért” az 1971-es FX Super

Glide-ért, és az 1980-as „csupa fekete” FXB Sturgis-ért is. A Harley már az első Fat Boy-nál is korábbi bevált receptjét követte: a lehető legtöbb már meglévő alkatrész felhasználásával „mixelt” új, radikális megjelenést. A módszer ma is így működik a cégnél, az 1990-es Fat Boy igazából csak egy kicsit átszabott, és különleges részletek-



Klasszikus Harley-hagyomány a tankra ültetett nagy sebességmérő. Alsó részén a monokróm képernyő nem mindig látható jól, de jó, hogy a menüből a fordulatszám és a hatótáv is kilapozható. Csak a jobboldali tanksapka igazi, a bal dísz

A széles kerekek miatt kicsit tanulni és szokni is kell a Fat Boy viselkedését, a 18,9 l-es tankkal a hatótáv magabiztosan 300 km feletti. A Harley az elmúlt 30 évben többször is cáfolta, hogy a modellnév a Japánra ledobott két második világháborús atombombától (Fat Man és Little Boy) származna

kel megbolondított másik modell, egy Heritage Softail volt. 1990-ben 4400 Fat Boy-t gyártottak, hosszú várólista gyűlt össze rá, ami az 1991-es Terminator 2 után – a filmben *Arnold Schwarzenegger* ugratott látványosakat eggyel – csak tovább nőtt.

A mai Fat Boy is „építőkészlet” motor: klasszikus új-Softail alapok, látványos részletekkel, és kicsit túlhangsúlyozott kerekkel. Korábban kétféle motorral is meg lehetett rendelni, a 2017-ben bemutatott új nagy léghűtéses V2-es, a Milwaukee Eight 107 és 114 köbcolos, 1760 és 1868 köbcéntis változatával. De olyan kevesen választották a kisebbet, hogy 2021-ben azt törölték is a Fat Boy választékból.

Az eleve alacsony, könnyen átléphető szerkezet nehéz, menetkész tömege 317 kiló, és az alacsony ülés miatt a lábbal tolatás, vagy parkolói manőverezés sem egyszerű, bár a váz kis sebességeknél is egészen kezes. A széles alutárcsás kerekek lassú menetben rontják a kezelhetőséget, az alacsony kormány az ilyen manőverekhez széles, bár országúton vitathatatlanul kényelmes, és a megjelenésnek is jót tesz! A kezelés kulcsnélküli, ha a jeladó a zsebben, gombnyomásra éled az erősen hosszúlökötű V2-es. Vibrációi – különösen a Harley korábbi motorjainak ismeretében – alapjáraton is megdöbbenően visszafogottak. A hengerenkénti kétgyertyás, négyselepes, szívócső befecskendezéses, de változatlanul OHV-vezérlésű motorhoz alapáras az olajhűtő. A legenda szerint a Harley motorkonstruktőrei még simább járásúra hangolták volna, de a vaktesztek még a bemutató előtt kiderítették, hogy a törzsközönség azért ennél többet vár, hát meghagytak egy kicsit a remegésből. Menet közben mind-ebből csak akkor érezni valamit, ha 1500/perc környékén terheljük, igaz ilyenkor legalább kicsit öblösebben szólnak az egyébként

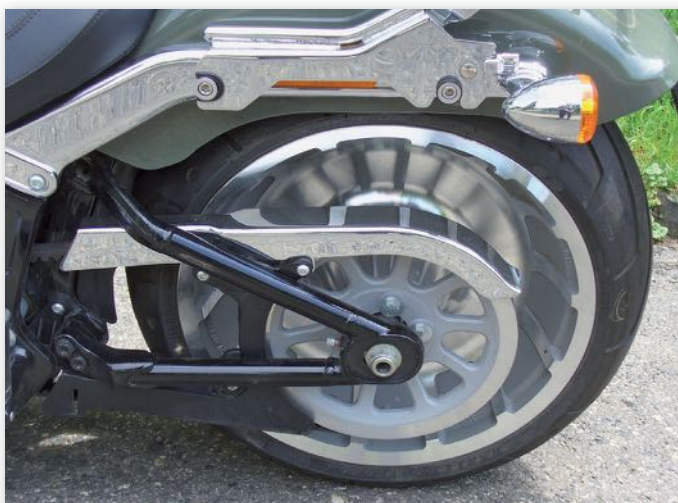


Az előre tolt váltókar finoman jár, hosszú utakon; az ürest hidegen időnként keresgéltni kell. A hengerek V-jében a gyújtótrafó négy gyertyakábele a hengerenkénti két gyertya jele



Kényelmes a széles lábtartó, a fékpedál hatalmas. A motor „orrkúpja-ban” a gyújtás jeladója és az egyetlen központi vezérműtengely forog

már-már bántóan csendes gyári kipufogók. A nyomatékleadás hidegen is hihetetlenül egyenletes, a nagyobb – vezérlésében is más hangolású, hosszabb löke-tű és nagyobb furatú – motor a kisebbnél sokkal jobban tolerálja az alacsony fordulati terhelést, szívesebben húz fel a mélyből. A tisztán elektronikus szabályozású gázmarkolat kicsit túlérzékeny, főleg elindulásakor, amíg a motor hideg, erre figyelni kell. Már 2000/perc körül felkapcsolva is vehemensen tol, a hatfokozatú váltó kapcsolókarja hosszú, és hosszú utakon is jár, határozott mozdulatokkal kell csattogatni, de szépen veszi a fokozatokat, egyedül az ürest nehéz megtalálni, amíg hideg (és időnként melegen is csak többedjére sikerült). A hatodik rettenetesen hosszú, 100 km/h-nál 2300/perc a fordulatszám, a Fat Boy vissza-



A Softail váz lényege: nem látszik a rugóstag, mert az ülés alatt fekszik, a csillapítás kellemes hangolású, az előfeszítés – egy nagy tekerőgombbal – fokozatmentesen állítható

kapcsolás nélkül is szépen indul innen meg; rugalmassága nem



A tengelytáv hosszú, a bukócső gyári extrafelszerelés, a hátsó lábtartókat – mint az összes új Softail-en – kicsit túl előre szerelték; kinyitva a parkolási manővereknél útban lehetnek a vezető lábának

lélegzetelállító, de a nagy motor hangaláfestésével nagyon élvezetes. Országúton csak akkor kell visszakapcsolni, ha 1600/perc alá esik a fordulatszám. A fékek finoman adagolhatók, nem különösebben erősek viszont teherbírók, jó velük együtt élni. A tükrök kicsik, és a látóterük is szűk, a nagy műszer alsó harmadába zsúfolt apró monokróm kijelzőt (itt lapozható elő a fordulatszám, a fogyasztás és a hatótáv is), főleg erős napsütésben nehéz leolvasni, és nem is esik a látómezőbe. A Fat Boy, Softail vázból adódó jó egyenesfutását lerontják a széles (elől 16, hátul 24 centis) kerekek, szívesen követi a hosszabordákat, és a lassú, szűk fordulókból is figyelni kell: eleinte úgy érzi a motoros, hogy gyorsan „beesik” a gép eleje, de aztán ha megszokja,

MŰSZAKI ADATOK

V2-es, szívócső befecskendezéses, levegő-olaj hűtésű, OHV-vezérlésű benzinmotor keresztben beépítve, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1868 cm³. Furat: 102,0 mm, löket: 114,3 mm. Kompresszió: 10,5:1. Teljesítmény: 95 LE/70 kW. Nyomaték: 155 Nm (3250/min). Hatfokozatú váltó, hátsókerék-hajtás fogazott szíjjal. Elöl teleszkópvilla, hátul lengővilla egy központi rugóstaggal. Dupla, acél bölcsováz. Elöl-hátul tárcsafék, elöl négydugattyús, hátul kétdugattyús féknyereg, ABS. Üzemanyagtartály: 18,9 l. Hosszúság x ülésmagasság: 2370x675 mm. Tengelytáv: 1656 mm. Saját tömeg: 304 kg-tól. Gumiméret elöl: 160/90 R18. Gumiméret hátul: 240/40 R16. Fogyasztás: 5,5 l/100 km. Tesztfogyasztás 4,1 l/100 km. CO₂: 129 g/km. Általános garancia: 2 év, km korlátozás nélkül. Védőszármány szolgáltatás: 1 év. Szervízintervallum: 8 000 km vagy 1 év.

Ára: 11 475 000 Ft

már nem okoznak gondot a mélyre döntött lassú ívek sem. A Fat Boy lassúmeneti stabilitásának záloga, a kuplung finom csúsztatása (az érzékeny markolat miatt óvatos gázkezeléssel) és a hátsó fék finom adagolása. Az előre tolt lábdeszkák kényelmesek, a fékpedál hatalmas, a rendszer nem intergrál működésű, azaz a pedál csak a hátsó, a fékkar pedig csak az első féket működteti. A 180 centi felettiek is jól ülnek a nyeregben, a széles fotel hosszú távokon is kényelmes. A széles kerekek gördülési zaja már közepes sebességeknél is hallható, ez szokatlan motoros élmény, a szélvédelem teljes hiányával a legkellemesebb utazótempó 100 km/h körüli, de 130-ról is szépen gyorsít tovább a Harley.

SZG

TUNINGTESZT

Peugeot 508 SW PSE



Némafilm

Ha más nem, a két neon sárga beömlő első pillantásra felismerhetővé teszi a sportváltozatot. Ez a szürke az alapszín, ezen kívül van még fekete és gyöngyház fehér

A MÁRKA LEGERŐSEBB KÖZÚTI AUTÓJA, IZGALMAS RÉSZLETEKKEL ÉS JELEN ESETBEN PRAKTIKUS KOMBI KAROSZSZÉRIÁVAL – MINDENKÉPP AZONBAN MEG IS KÉRIK AZ ÁRÁT.

A Peugeot számára a kezdetek óta fontos az autósport, a márka presztízsét számtalan, különféle kategóriában, géposztályban elért siker növeli – elegendő a rali, a sportautó (endurance) világbajnoki címeket, valamint a Le Mans-i és a Párizs–Dakar elsősegeket említeni. Ahol a Peugeot valaha rajthoz állt, ott általában a végső győzelemig menetelt, ahogy sportos utcai, jellemzően GTi jelzésű modelljei is osztatlan sikert arattak szerte a világon. Peugeot Sport Engineered, azaz PSE. Ez a franciák gyári sportrészlegének új neve, az itt fejlesztett autókra pedig három apró neon sárga (Kryptonite) csík kerül – az első PSE fecske az 508 és az 508 SW kombi. A szépség a részletekben rejlik, szokták emlegetni, de itt többről van szó. Az átrajzolt hűtőmaszk és a sárga díszítések mellett a kasztni komoly aero csomagot is kapott, alul a lök-

hárítókön és a küszöbök végeinél látványosak a cápauszonyyszerű légterelő. Hátul a sötétített lámpa, a két vastos kipufogó és a diffúzor egyértelművé teszi, hogy nem dízel kombi halad előttünk; a pontot az i-re a festett első féknyergek teszik fel – itt 380 mm-es hűtött tárcsákba harapnak a betétek. A felfüggesztés sem maradt érintetlen, rövidebbek és keményebbek a rugók, újak a lengéscsillapítók, a nyomtáv elől 24, hátul 12 mm-rel lett szélesebb, mint a normál 508-asoknál. A 20 colos, festett alufelnik szépek, ám a /35-ös gumikkal rettentő sérülékenyek, az alacsony oldalfal „tudományos” magyarázatát persze értjük, de az alig futott tesztautót már esztétikai sérüléssel vittük át.

Belül a vártnál talán kisebb a csinnadratta, az Alcantara/bőr kárpit varrásához (és a többi részlethez) a külső sárga színét választották, ugyanez megjelenhet a vetített műszereknél, feliratoknál (beállítástól függ), az apró kormány aljára pedig a PSE három csíkja került. Innentől egy 508-asban ülünk, ennek minden előnyével és hátrányával, tehát a kabin passzentes, az i-Cockpit pult helypazarló, a kilátás körülményes. Ráadásul a típus még nem esett át az időközi frissítésen, így a műszerek nem tudják a 3D hatást, ám ennél fájóbb pont az infotainment, ami valóban megérett a cserére.

A tölthető hibrid hajtáslánc nem újdonság, de ezzel a 360 LE-s rend-

szerteljesítménnyel eddig csak a DS használta. Az 1,6-os, 200 LE-s, négyhengeres turbós benzines tengelyenként egy-egy villanymotorral dolgozik össze (elől 110, hátul 113 LE), a váltó nyolcfokozatú automata, az akkumulátor 11,5 kWh-s. Villannyal elvileg 42 km is összejöhethet, nálunk folyamatos légkondival plusz-mínusz 30-at sikerült megtenni, de hamar el is ment tőle a kedvünk, meghozza a töltés miatt. A szerény 3,7 kW-os fedélzeti egységgel otthoni hálózatról cirka 7, nagyobb áramerősséggel 4 óra kell a telítéshez, így a napi szaladgálás közbeni etetés nem hatékony, csak annak, aki pl. a munkahelyén tudja tölteni. Menet közben a benzinmotorral való töltés a fogyasztás rovára



Látványosak az oldalsó légterelő. A kiváló tapadású Michelin Pilot Sport 4S gumik oldalfalának magassága valóban jelképes, a hátsó féktárcsák átmérője 290 mm



Nincs túlcicomázva a belső, a vetített műszeregység 12,3, a középső érintőképernyő 10,0 colos



Alap a fekete Alcantara/bőr kárpitozás, más anyag és szín nincs. Az első ülések kényelmesek, fűthetők és masszíroznak is

sára megy – ez alternatív megoldás –, így érdemes beruházni a 7,4 kW-os opciós töltőbe, amely 32 A (Wall Box) esetén akár 1,5 óra alatt lezavarja a műveletet. A fogyasztást az imént leírtak miatt szándékosan lemerített akkuval, hibrid üzemben (és a hatékonyabb visszatöltést adó B üzemmódban) mértük, mert vélhetően a tulajdonosok zöme is így használja majd a kocsit. A 8,8 l/100 km pedig nem lett kiugróan sok, igaz, ehhez nem ráncigáltuk folyton az orozslán bajuszát. Pedig lehet. 360 LE és 520 Nm már tisztességesen az 508-as hóna alá tud

nyúlni, a rugalmasság kiváló (80-ról 120 km/h-ra 3,0 s), de a nulla-száz ideje (5,2 s) is sportautós. Meglepő, hogy a dinamika soha nem vág hátba, ugyanakkor szinte azonnali a (gáz)reakció, folyamatos a gyorsulás és nem igazán futottunk bele olyan forgalmi helyzetbe, hogy az erőtarték ne lett volna elegendő. Sportban (amikor mindhárom motor hajt) szintetikus hang szólhat, ám ez kikapcsolható, bár itt kell megjegyezni, hogy a tompán bűgő négyhengeres messze nem penget sportos húrokat, ha már PSE, egy kis brummogás, durrogás nagyon

hiányzik az összképből. A Sporton és az Elektromoson kívül még 4WD, Hybrid és Kényelem menetmódokat választhatunk, utóbbi a Hybrid, de lágyabb csillapítással. A pici kormányt sokat, a két végpont között több mint háromszor kell tekerni, az irányítás azonban rendkívül pontos, élmény vele a munka. Az elérhető kanyartempó döbbenetes, az elől Pseudo-McPherson, hátul multilink felfüggesztéses 508-assal rajzolhatók az ívek, az autó viselkedése sokáig semleges, az elkottázott szólamot pedig időben, alulkormányozottsággal kezdi jelezni. A fék

A PEUGEOT 508 SW PSE MŰSZAKI ADATAI

Benzinmotor	
Hengerszám/szelepszám	4/16
Hengerűrtartalom [cm³]	1598
Furat x löket [mm]	77,0x85,8
Kompresszióviszony	10,2:1
Befecskendezés	Közvetlen
Feltöltés	Turbó
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	200/147(6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	300(3000)
Első villanymotor	
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	110/81(2500)
Nyomaték [Nm(1/min)]	320(500–2500)
Hátsó villanymotor	
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	113/83(14000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	166(0–4760)
Akkumulátor	
Szerkezet	Lítiumion
Kapacitás [kWh]	11,5
Rendszer teljesítménye [LE/kW]	360/265
Rendszer nyomatéka [Nm]	520
Sebességváltó [fokozatok/üzemmód]	8/automata
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4790x1860x1420
Tengelytáv [mm]	2793
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1625/1609
Csomagtartó [l]	487–1381
Felfüggesztés (elől/hátul)	Pseudo-McPherson/multilink
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa
Gumiabroncs mérete	245/35 R20
Saját tömeg [kg]	1875
Üzemanyagtartály [l]	43
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	2,03
CO ₂ -kibocsátás (WLTP) [g/km]	42
Tesztfogyasztás [l/100 km]	8,8
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	5,2
Végsebesség [km/h]	250
Alapár [Ft]	26 180 000

alacsony sebességnél bekapásra hajlamos, a hatékonysága viszont hidegen és melegen egyaránt meggyőző; az Auto Holdot mi hiányoltuk, az egy ujjmozdulattal aktiválható rögzítők kapcsolója azonban ideális helyen van. A már említett kerekek, és a rövidebb, keményebb rugók miatt a gördülési komfortot kapásból temetné az ember, de a PSE nem olyan, mint egy darab deszka; természetesen sprődebb és rossz úton jobban zötyög, mint a sima 508-asok, sőt a Kényelem beállítással sem változik repülő varázsszőnyeggé, összességében viszont vállalható. A váltó a kormányról pöcögtethető, nyolcadikban 90-nél 1600-at, 130-nál 2300-at forog percenként a főtengely, a keretrőlküli üvegeknél, nagy tempónál sem fűtül a menetszél, a motor nem harsog, mind közül a gördülési zaj hallható a legjobban.

Az 508 PSE felszereltsége komplett, szó szerint mindent megkap az SW esetében 26 180 000 forintos alapáron, egyedül nyitható üvegtető, fűthető szélvédőt és 7,4 kW-os töltőt vehetünk hozzá, lemondhatunk a típusjelölésről (ingyen), és van még két feláras fényezés.

TA



Látványos az eleve dísz hűtőmaszk színezése. Elöl 175, hátul 195 mm szélesek a gumik, a festett alufelnikre nehéz vigyázni

TESZTNAPLÓ BMW i3s

Viszontlátásra

A BMW BEFEJEZTE AZ i3 GYÁRTÁSÁT, EZZEL AZ UTOLSÓ TESZTAUTÓVAL MI IS BÚCSÚZUNK A TÍPUSTÓL.

Karosszéria, utastér

Az i3 kilenc évet élt, ez manapság hosszú idő, pláne, hogy méretét, karakterét az időközi frissítés sem változtatta meg, mert nem volt rá szükség. Unique Forever, azaz örökké egyedi – hirdeti a narancs-bronzos matricázás és ma már tudjuk, a BMW klasszikust teremtett, az i3-ra most is lenne piaci kereslet, a formát, a koncepciót nem darálta be az idő. De ennyi volt, a karbonváz, alumínium és kompozit elemekből összeállított, belül újrahasznosított anyagokat is felvonultató ikon utód nélkül távozott, a friss kínai i3 teljesen más világ. A 4 m hosszú, magas építésű kasznit tengelytávja 257 centi, a kerekek a sarkokra kerültek, így az utastér meglepően tágas, négy felnőttnek elegendő. Szokatlan az ajtóelrendezés, a rövid hátsók ellentétesen nyílnak, a hátra bejutást nem nehezítik B-oszlopok.



Ízléses a fabetét, az újrahasznosított anyagból készült burkolatból a pultra és az ajtókra egyaránt jutott. Analóg műszerek nincsenek, a kormány mögötti kijelzőn a vezető számára legfontosabb információk láthatók

A pult helypazarló, a térérzetet növeli a messze előretolt szélvédő, középkonzol nincs, a légkondi vezérlőjét a műszerfalra, az iDrive tekerőjét és a menetvezérlőt a két ülés közé tették. Minden BMW-s logika szerint működik, egyedül a kormány mögötti menetirányvál-

tót kell megszokni. A napfénytető egyben nyílik, de az árnyékolója osztott, ez jópofa. A kilátás remek, hátul sem lesz az ember klauszrofóbiás, a függőleges far miatt pedig az i3-mal tolatni sem nehéz. A 260–1100 l-es csomagtartó nem hangáryi, de városi autóhoz ele-

gendő és elől is van egy zug, ahol a kötelező holmik elférnek.

Motor, erőátvitel

Az utolsó frissítéssel érkezett a sorozat legnagyobb, bruttó 42,2 kWh kapacitású akkumulátora, az s változatban a motor 170 helyett



Nyitható a „gépháztető”, bár a villanymotor hátul van. Ide előre a kötelező tartozékokat és a töltőkábelt tehetjük



Közepes méretű fotós hátizsák van a csomagtartóban. Álpadló nincs, mert a hátsó tengely köré építették a gépészetet, kellett a hely

184 LE-s (270 Nm), és nem kínálták a hatótáv növelését szolgáló beépített roboogómotort (REX), mert szinte senki nem vette már. A lassító áttétellel 160 km/h-ra lőtték be a végsebességet, ez autópályára is elég, bár ott nem érzi magát elemében a kis BMW, a forszírozott tempót drasztikusan megemelkedő áramfogyasztással bünteti. Tényleg városba való, itt egy töltéssel 289 km-t tettünk meg (a számítógép 295 km-t mutatott indulásnál) és 13,3 kWh/100 km lett a fogyasztás, igaz, ECO PRO+ üzemmódban, 90 km/h-s sebességlimittel. Gyorsulgatva és kihasználva a kiváló rugalmasságot, már 16,4 kWh-ra ugrott, míg télen a „villanykályhás” fűtéssel vélhetően ennél is magasabb. Ha valahol, akkor a töltésnél érhető tetten az évek múlása, az 50

+ ELŐNYEI

- Beszállás
- Kilátás
- Helykínálat
- Elegendő rakodóhely
- Kidolgozási minőség
- Csendeses futás
- Vezethetőség
- Áramfogyasztás (városban)

– HÁTRÁNYAI

- Menetkomfort
- Lassú töltés
- Magas rakodóperem

kW-os egyenáramú rapidtöltésnek ma akár a négyszeresét is tudják a BMW-k. Egyenárammal az i3 még 380 V-os ipari árammal is bő 3 órán át lóg a kanócon, a töltési teljesítmény maximuma ilyenkor 11 kW.

Konnektorból, otthoni hálózaton 9-15 óra szükséges és tegyük hozzá, az itt felsorolt adatok 0-80%-ra vonatkoznak.

Vezetés, menettulajdonságok

Az i3 igazi kisördög, mert a padlóba épített akkupakk miatt alacsony van a súlypontja, az s-nél pedig a rövidebb és keményebb rugókkal 10 mm-t ültettek a karosszérián – a felfüggesztés elől McPherson, hátul multilink, az alufelnik 20 colosak. Mivel hátul hajt, a hátsó kerekre terhelve remek az elindulási hajlam, az 50-es tempót két szempillantás alatt elérjük és kanyarban sincs baj: a kaszni ugyan keskeny, ám a feszezebb felfüggesztéssel kevésbé dől, mint várnánk. Cserébe a gördülési komfort nem hibátlan,

MŰSZAKI ADATOK

Hátsó tengelyhez beépített villanymotor. Teljesítmény: 184 LE/135 kW. Tartós teljesítmény: 102 LE/75 kW (4800/min). Nyomaték: 270 Nm. Akkumulátor szerkezete: lítiumion. Akkumulátor kapacitása: 120 Ah. Akkumulátor energiatároló képessége (bruttó/nettó): 42,2/37,9 kWh. Akkumulátor feszültsége: 352 V. Egyfokozatú erőátvitel, hátsókerek-hajtás. Elöl McPherson, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, hátsó kerekre ható elektromos rögzítőfék, ESP. Csomagtér: 260–1100 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4006x1791x1590 mm. Tengelytáv: 2570 mm. Gumiméret: elől 175/55 R20, hátul 195/50 R20. Saját tömeg: 1290 kg-tól. Gyorsulás: (0–60/100 km/h): 3,7/6,9 s. Végsebesség: 160 km/h. Áramfogyasztás (WLTP): 14,0–14,6 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 14,8 kWh/100 km. Szervizciklus: rugalmas.



Akár egy tanulmányautó – nem is változott sokat a 2011-es i3 Concept-hez képest. A küszöbnél szándékosan maradt látható a vázhoz használt karbon (CFRP), beszállni hátra is könnyű

ha nem is érzünk meg minden csatornafedelelet, a zötyögés a hétköznapiak része. A kormány BMW-hez illően pontos és közvetlen, a fék négy tárcsával lassít, az egypedálos vezetés feltétele nem adott, de az i3-mal élmény autózni, a csend pedig hamar megszokható.

Felszereltség

Nincs miről beszélni, raktárkészleten még lehet egy-egy új példányt találni, de a típus már nem rendelhető. Ebből a Unique Forever szériából 2 000 darab készült, ezt jelölik az utastérben is, bár nem derül ki, hogy az adott autó éppen melyik sorszámot viseli.

Összegzés

Valóban kár, hogy az i3 búcsúzik, tényleg jó, s egyben korszakalkotó modell volt, a vevők nem csak a kék-fehér embléma miatt szerették. A történetnek azonban nincs vége, viszontlátásra a használtpiacon.

GP

TESZT DS 4 Cross Rivoli E-Tense

Ékszerdoboz

Önálló karaktere van, de a DS logó láttán még sokan nem tudják, mit látnak. A Cross nem kaphat fekete tetőt, ellenben fekete tetősínek csak ehhez járnak



A CROSS KIVITELŰ DS 4-NEK SEMMI KÖZE A TEREPIJÁRÁSHOZ, A LUXUSHOZ VISZONT ANNÁL TÖBB. A KÍVÜLBELÜL EXTRAVAGÁNS FRANCIA KOMPAKTOT ELSŐKÉNT TÖLTHETŐ HIBRIDKÉNT PRÓBÁLTUK.

Angliában, veterános találkozón sértésnek számít, amikor a laikusok „lejaguározzák” a Daimlereket és vélhetően így vannak ezzel már egy ideje a DS tulajdonosok is, ha autójukkal kapcsolatban a Citroënt emlegetik – függetlenül attól, hogy mindkét eset alapja valós. Sokan azonban nem tudják: az új DS-ek nem az évszázad autójának kikiáltott 1955-ös ikonikus típus reinkarnációi, ez soha fel sem merült. A régi DS szellemisége, avantgárd stílusa, előremutató műszakiséga csupán afféle inspirációs töltet, amivel a

mai, felvállaltan a prémium szegmensbe tartó, saját lábón álló DS önálló arculatot próbál magának teremteni, felhasználva persze a hajdani legenda nevében rejlő marketinglehetőséget is. A helyzete

így sem könnyű. Sikeres, elfogadott luxusb márkává nem lehet egyik pillanatról a másikra válni, senkinek, a pénz nem minden, sőt a jó termék sem; itt egyetlen befolyásolhatatlan tényező körül forog minden,

ez pedig az idő. Mert a DS-nek is rengeteg időre van még szüksége ahhoz, hogy gyökeret eresszen, kibontakozzon, elismerjék, egyszerű presztízse és saját közönsége legyen. A rossz hír pedig, hogy



Félkörívet rajzol a pult, amely nem tolakszik mélyen befelé. A head-up kijelző kerete zavaróan tükröződhet a szélvédőn, a kormánygombok működése gyorsan tanulható, az anyagminőség és az összeszerelés színvonalas



Megfelelő a helykínálat, kényelmesek az ülések, Isofixet a jobb első is kapott. A vezetőülés lapjának magassága a talajtól 460–550 mm, a belső szélesség hátul 5,5 centivel keskenyebb



Egyedi megoldások, minták teremtik meg a DS-hangulatot. Az „ajtópárkányra” tett ablakemelőк megszokhatók, szép a pultra tett érintős kapcsolósor is, a gesztusvezérlésnek mondott tapipad azonban feleslegesnek tűnt



Pörgetve sem zajong az 1,6-os négyhengeres, a Cross Rivolihoz többretegű hangszigetelt üvegezés is jár



Mint a legtöbb kompaktban, a DS 4-ben sem jó középen ülni, a szellőzőknek, az USB töltőknek azonban örültünk

A DS 4 ÉS LEGFŐBB KONKURENSEI*

	DS 4 E-Tense 225	Opel Astra Plug-in Hybrid 180	Peugeot 308 GT Hybrid 225
Hengerűrtartalom [cm ³]	1598	1598	1598
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	180/133(6000)	150/110(6000)	180/133(6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	250(1750)	250(1750)	250(1750)
Villanymotor [LE/Nm]	110/320	110/320	110/320
Váltó [fokozat/üzem]	8/automata	8/automata	8/automata
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	7,7	7,6	7,5
Végsebesség [km/h]	233	225	235
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	1,3	1,1	1,2
CO ₂ [g/km]	29	24	27
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4400x1866x1470	4374x1860x1442	4368x1852x1444
Tengelytáv [mm]	2675	2675	2675
Csomagtér [l]**	390–1240	352–1268	361–1253
Alapár [Ft]**	14 650 000	15 300 000	16 500 000

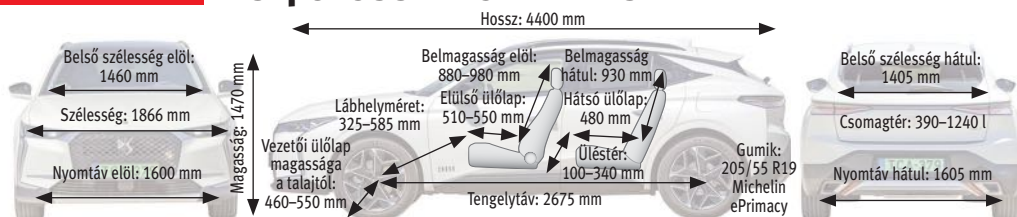
A legjobb érték * Az adott tölthető hajtással rendelkező legalacsonyabb felszerelésű modellek ** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

mindez reverzibilis, lásd a Maybach esete; amely eltűnt a második világháború végén, és hiába a világ egyik legpatinásabb autómárkájá, még a Mercedes pénze, hírneve, tapasztalata sem tudta megakadályozni, hogy fél évszázaddal később önálló luxusmárkaként, egy ismeretlen, új vásárlóközegben feltámasztva térre ne rogyjon – újabbán már csak a nevét használják a németek. A DS 4 a két crossover, a 3-as és a 7-es közötti űrt tölti ki, kizárólag ötajtós, ferdehátú kompaktként él, a Cross csupán az egyik mellékszál, mert így manapság még jobban

eladható – ez enyhén módosított lökhárítókat, alul műanyagozást és tetősíneket jelent. A forma cizellált, rengeteg törés, él, vonal fut a karosszérián, némi koncepció azért felfedezhető és akadnak szép részletek, ám az összhatás ízlés kérdése. Úgy tűnik, luxusautó ma nem létezhet trükkös kilincsek nélkül, a 4-esé is az ajtólemezektől emelkednek ki, de funkcionálisan nem nyújtanak semmi extrát, ez csak show. Fontosabb, hogy az ajtók a beszálláshoz tágra nyílnak, a feje csak hátul kell vigyázni, a vezetőnek pedig az a luxus is megadatik, hogy kiszállásnál hátracsúszik az ülése, indításnál pedig vissza – erre a tili-tolira van is idő, mert a start/stop pirosan világító gombját zavaróan hosszan kell nyomni. Érdekes, hogy a maratoni távon is kényelmes, elektromosan mozgatható, fűthető, masszírozós első üléseknél combtámaszt a vezető állíthat (ülőláp hossza 510–550 mm), az utas nem. Persze, DS-ről lévén szó, nem ez az egyetlen furcsaság, néhány funkcionál a dizájn előnyt élvezett; így az ablakemelők kapcsolói az ajtók felső peremére kerültek, a szélső szellőzők a pult helyett szintén az ajtókon vannak, a középső szellőzőket pedig ügyes trükkkel majdnem láthatatlanná tették. Az új Citroën C5 X-ben már próbáltuk, de itt újfent tetszett, hogy a head-up kijelző pozíciója a tükröllítő joystick-kal változtatható, nem kell menübe belépni – e helyett szinte minden másért igen. Tudjuk, hogy ez a trend, ellenben itt a tervezők kitaláltak egy, a középkonzolja telt érintőfelületet (Smart Touch), amin az ujjunkkal barangolva gyorsan elérhetünk,

ADATLAP

DS 4 CROSS RIVOLI E-TENSE



BENZINMOTOR: Soros négyhengeres, változó vezérlésű, közvetlen befecskendezéses, turbós benzínmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1598 cm³. Furat: 77,0 mm, löket: 85,8 mm. Sűrítési arány: 10,5:1. Teljesítmény: 180 LE/133 kW (6000/min). Nyomaték: 250 Nm (1750/min). 12 V-os, 60 Ah-s akkumulátor.

VILLANYMOTOR: Teljesítmény: 110 LE/81 kW. Nyomaték: 320 Nm.

AKKUMULÁTOR: Szerkezet: lítiumion. Kapacitás: 12,4 kWh.

RENDSZERTELJESÍTMÉNY: 225 LE/165 kW. Nyomaték: 360 Nm.

ERŐÁTVITEL: Nyolcfokozatú, bolygóműves automata váltó, elsőkerék-hajtás.

FELÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkar, adaptív lengéscsillapítással. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, hátsó kerekekre ható elektromos rögzítőfék, ESP, 3,0 fordulat, elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ötiléses acélkarosszéria. Saját tömeg 1653 kg-tól. Üzemanyagtartály: 40 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 7,7 s. Végsebesség: 233 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 1,3–1,4 l/100 km. CO₂ (WLTP): 29–32 g/km. Tesztátlag: 7,2 l/100 km*. Elektromos hatótáv (gyári): 55 km.

* Saját mérés kb. 50%-ban városi használat, egy-három személy, 25 és 36 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 2 év (meghosszabbítható). Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Garancia az akkumulátorra: 8 év vagy 160 000 km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizperiódus: rugalmas.

A CROSS RIVOLI KIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 6 légzsák, Isofix, MatriX-LED fényszórók, automata távfény, eső- és fényszennző, 3D LED hátsó lámpák, kulcs nélküli kezelés, elektromosan állítható, fűthető és behajtható tükrőpár, négy villanyablak, LED hangulatvilágítás, kétfázisú automata légkondi, fedélzeti számítógép, 7,0 colos vetített kijelző, online kapcsolatos infotainment navigációval (10,0 colos érintőképernyő), hang- és gesztusvezérlés, okostelefon tükrözés, indukciós telefontöltő, Bluetooth-kihangosító, head-up kijelző, audiorendszer (6 hangszóró, DAB/USB), elektrokróm belső tükrök, fekete bőrkárpitozás, első-hátsó parkolóradar, tolatókamera, bőrbevonatú okoskormány, vezetőségdek (autonóm vészfékező, táblafelismerő, fáradságérzékelő, adaptív tempomat stop&go funkcióval, sávtartó, sávkövető, holtterfigyelő), elektromos rögzítőfék, adaptív csillapítás, 7,4 kW-os fedélzeti töltő, 19 colos alufelni készlet.

Ára: 17 750 000 Ft



Van szintkülönbség a fék- és a gázpedál között, de megszokható. Az ajtóburkolat hátul sem igénytelenebb, a DS-ilyesmivel nem spórol, a zsebek textillal bélelték

Nincs gond az arányokkal, de a különféle törésekből, élékből, vonalakból a kevesebb talán több lenne. A Cross alapból 19 colos alufelniket kap, a 20-asokért fizetni kell



indíthatunk kedvenc funkciókat. Szerintünk ez zsákutca, újabb „fícsőr”, ami eltereli a figyelmünket, a Peugeot ezt ügyesebben megoldotta az i-toggle felülettel, amit a 308-asban (Az Autó 2022/5.) a tesztét végére rutinból, alig-alig odapil-

lantva kezeltünk. Ha már itt tartunk, az infotainment (Iris System) logikáját, menürendszerét tekintve ugyanolyan a DS-ben, mint a PSA többi új autójában, a lapozható felületekre többféle widget kithető a 10,0 colos érintőképernyőn, sőt a

vezető előtti 7,0 colos információs panel tartalma is konfigurálható. A Focal Electra hifiért mi nem fizetnénk felárat, a 14 hangszórós, 690 W-os rendszertől többet várunk. Mint említettük, a kényelem adott, van elegendő hely, az anya-

gok pedig igényesek, sok a puha, kellemes tapintású burkolat és az összeszerelést sem érheti panasz. Találni elegendő, zömében bélelt tároló rekeszt, a kesztyűtartó nagy, a középkonzol fedeles fiókjában rejtve maradhat az indukciós töltő-



Nagy és bélelt a kesztyűtartó (benn a lap A4-es), az indukciós teleföntöltő rekesze fedeles



Némi rakodóhelyről le kell mondani a hibrid esetén, de a 390 l-es csomagtartó így sem a kategória legkisebbe. A mélység befelé 770, a szélesség 1090 mm. A padlóban jobbra a Focal hifi mélynyomója

re tett (vagy véletlenül az autóban felejtett) okostelefon – a telefontűkrözés a prémium nívóhoz illően vezeték nélküli. Mivel a visszapillantókat az A-oszlopok tövébe tették, a kilátás elől holtteret, átlósan a C-oszlopok zavarának, a hátsó szélvédő pedig lőrésnyi, mert lapos szögben áll. Hátnál két átlagos, 185

centis felnőtt jól érezheti magát, a 4-es még éppen nem szorít semmilyen irányban, de középen ülni nem jó: egyrészt beleérhet a térdünk az első ülések (nem mélyített) szélébe, ugyanis terpeszben kell lennünk a középen a lábtérbe tolatkodó szellőzőkonzol miatt. Ez utóbbira két USB C töltő is került.

A normál DS 4-esek csomagtartója alaptól 430 l-es, az E-Tense hibridé viszont csak 390, mert kell a hely az akkumulátornak. A padló alatti rekesz jelképes, itt a Focal hifi mélynyomója mellett a defektjavító pakknak jutott még hely.

Az E-Tense 225 a PSA mondhatni univerzális hibrid rendszerét

Hasznosak és látványosak sem rosszak a műanyag burkolatok. A rakodóperem magasabb az átlagnál (780 mm), a két kipufogóvég kamu, a hasmagasság 19 centi



takarja, benne az 1,6-os, 180 LE-s turbós benzinessel, a szintén elől hajtó 110 LE-s villanymotorral és a 12,4 kWh-s lítiumion akkuval. A váltó nyolcfokozatú automata, amit pöcögthetünk a kormányról is, a villanyfék erejét és a visszatöltés hatékonyságát D-ből B-be kapcsolva fokozhatjuk. Csúcsra járva (értsd teljesen feltöltött akkumulátorral) 225 LE és 360 Nm jön a csővön, amivel már a közel 1,7 tonnás 4-es is dinamikus mozoghat: állásból 7,7 s alatt megvan a száz, a végsebesség 233 km/h. Az elektromos hatótávra 55 km-t ad meg a gyár, nekünk 40-45 km-re futotta (állandó légkondival), de egy töltséssel országúton, egyenletes tempóban hajtva 56 km után merült le a telep – értelemszerűen nem teljesen, hiszen a PHEV-ek ilyenkor normál hibridként működnek tovább. Gyorstöltés (CCS) nincs, a háromféle teljesítményű, sorrendben 1,8, 3,2 és 7,4 kW-os töltővel papíron 7 és 4 óra, valamint 1 óra 45 perc a telítés ideje. Aki ezt rendszeresen megoldja, eljárhat 2,0 l körüli vegyes fogyasztással, mi viszont a hibrid üzemet „erőltettük” (ahogy szerintünk a használók többsége teszi majd), egyszer-egyszer a benzinessel töltve az akkut és így jött ki több mint 700 km-en 7,2 l/100 km – ennél hatékonyabb hibridet azért könnyű találni.

Internetes fórumokon téma, ha már luxus és prémium, a Citroën legalább a DS-nek meghagyhatta volna a hidrós felfüggesztést, de



nem így történt. Az új DS más trükköt tud, bár előre lelőve a poént, high tech ide vagy oda, az eredeti Citroën DS gördülési komfortjához semmi nem ér fel, még ez a szkennel dolgozó adaptív felfüggesztés sem. Az autó kamerával pásztázza maga előtt az utat, a kép alapján egy algoritmus vilámgyorsan elemez és a vezérlés ennek alapján, kvázi a látott képhez „szinkronizálja” a kerekenkénti csillapítást. Őszintén szólva, ha nem tudnánk erről, fogalmunk sem lenne, milyen hókuszpókusz

történik a lemezek alatt, mert a gördülésben nincs semmi extra, igaz, más autók 19 colos felnikkel jobban zötyögnek, szóval a dolog nem értelmetlen. A Komforton kívül Hibrid, Elektromos és mindent „élesre” állító Sport üzemmód választható, utóbbit előzéseknél is ajánlott használni. A váltónál B állásban az egypedálos vezetéshez még nem elegendő a villanyfék erőssége, ennek ellenére a városi használata szerethető, hamar rá lehet érezni, mikor kell felengedni a pedált és lassulva (az akkut töltve)

mennyit lehet gurulni. Ugyanakkor a komótos irányváltások nem tetszettek, hasonlóan a bizonytalan nyomáspontú fékhez, amely lassú tempónál enyhe bekapásra is hajlamos – ha teli talppal tapossuk, nincs gond, a 4-es hideg és meleg tárcsákkal egyaránt hatékonyan lassít. Az első McPherson felfüggesztés mondhatni iparági sztenderd ebben a kategóriában, a hátsó csatolt lengőkarossal azonban picit kilóg a lóláb, ha már oly sok szó esett a luxusról, a prémiumszintről – még kommerszebb márkák

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Karosszériavédelem
- + Szélesre tárható ajtók
- + Helykínálat
- + Kényelmes első ülések
- + Csendes utastér
- + Elegendő kacattartó
- + Szellőzés (hátl is)
- + Általánosan jó kidolgozás
- + Menetkomfort
- + Pontos kormány
- Beszállás (hátra)
- Rossz kilátás
- Tükröződő szélvédő
- Magas rakodóperem

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes benzinmotor
- + B üzemmód
- Lassú indítás és leállítás
- Komótos irányváltás

BIZTONSÁG

- + Vezetősegédék
- + Hatékony fék
- Fék nyomáspontja

KÖLTSÉGEK

- + Nívós felszereltség
- Fogyasztás (nem villannyal)
- Kérdéses értéktartás

olcsóbb kompaktjai alatt sem ritka a multilink. A DS vezethetőségét szerencsére ez nem igazán befolyásolja, a steril érzetű, nem különösebben közvetlen (3,0 fordulatos) kormányval pontosan irányítható, az ívmenetek stabilak, hátul (rossz úton) elfordulhat kisebb el-elpattozás, de a fronthajtású autó határhelyzetben a várt módon alulkormányzott, biztonságosan uralható. A menet zajok távoliak, padlógázra felbúg ugyan a benzines, de hallhatóan ügyeltek a szigetelésre, a hang nem tolakodó.

A 17,75 milliós Cross Rivoli alapáron is kényeztet, de lehet még költeni extrákra (360 fokos panoráma kamera, éjjellátó, Focal hifi), exkluzív Nappa bőrcsomagokra, 20 colos alufelnire és metálfényezésre – a végösszeg 20 millió forint fölé mehet.

A DS lerakta az alapokat, az új 4-essel mostantól négyféle, eltérő karakterű, a kitalált arculatot egyformán megjelenítő modellje van. A rövidtávú cél a teljes villamosítás, bár most, hogy az EU lazított a belsőégésű motorokra vonatkozó, 2035-re tervezett zéró tolerancián, talán a gyártók átgondolják ennek tempóját. És addigra a DS presztízse is megeremtetődhet, az idő a franciáknak dolgozik.

Krepsz Zoltán



Minden DS formavilágának központi eleme a fényszórók, a lámpák, a menetfények kialakítása. A Cross külön felirattal is jelzi, mi fán termett

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 ÁJTÓK SZÁMÁT, VÉGÜL AZ ÁRAKAT EZER FORINTBAN KÖZÖLJÜK. TÁBLÁZATUNKAT 2022. JÚLIUS 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	Ájtó	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		

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
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

	LE	Ájtó	Ft (ezer)
520i Touring aut.	184	5	19638
X5 xDrive25d 4x4 aut.	231	5	25170
iX xDrive40i	326	5	30100
620d Gran Turismo aut.	190	5	22592
X6 xDrive40i 4x4 aut.	333	5	29205
i7 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 Automobil 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			
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
Panda 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	7815
Tipo Kombi 1.0	100	5	8115

	LE	Ájtó	Ft (ezer)
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 Civic

Honda e	136	5	11550
Jazz 1.5 i-MMD	98	5	7949
Civic 1.5 i-MMD	184	5	11649
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
Compass 1.3 T4	130	5	10800
Gladicator 3.0D 4x4 aut.	264	4	23304

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

Picanto 1.0 DPI	67	5	4249
Rio 1.2 DPI	84	5	5199

Jász-Plasztik Autócentrum		
----------------------------------	--	--

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, Orosi 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



Kia Niro EV

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
Niro Hybrid	141	5	9999
Niro EV	204	5	15699
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
UX 300e	204	5	20880



Lexus RX

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

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



Mercedes T-osztály

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
T 160	102	5	9031
EQA 250	190	5	21743
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 Lőrinc 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. Magyarórdi 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

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

LE	Ajtó	Ft (ezer)
RENAULT		
Renault Magyarország		
Budapest XIII. Váci út 140.		
Tel.: 358-6000		

Zoe R110	109	5	12499
Zoe R135	136	5	13649
Clio 1.0 SCe	65	5	5399
Captur 1.0 TCe	90	5	7299
Mégane 1.3 TCe	140	5	7949
Mégane Grandtour 1.3 TCe	140	5	8199
Mégane GrandCoupe 1.3 TCe	140	4	7899
Mégane E-Tech Electric EV40	130	5	14549
Mégane E-Tech Electric EV60	160	5	16249
Arkana 1.3 TCe aut.	140	5	9899
Grand Scenic 1.3 TCe	140	5	10299
Kadjar 1.3 TCe	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



Skoda Kodiaq RS

Fabia 1.0 MPI	80	5	5298
Scala 1.0 TSI	110	5	6961
Kamiiq 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. Magyarórdi út 32.
Tel.: 470-9010

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

LE	Ajtó	Ft (ezer)
Vitar 1.4 Hybrid		
130	5	7290
Vitar 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
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

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. Röppentyű u. 36/a. Tel.: (06 1) 320-9215 (06 1)-329-6810



A belső égésű új autók tervezett európai tiltása, 2035

Vegyes érzelmek

A tiltás támogatói nem igazán számolnak az elektromos autók töltéséből adódó esetleges környezeti terheléssel (szénerőművek), és a gyártás szennyező hatásával sem. A nehéz teherautók villamosítása szintén bonyolult és drága feladat

AZ EURÓPAI PARLAMENT, BELSŐ ÉGÉSŰ MOTORRAL HAJTOTT ÚJ AUTÓK FORGALOMBA HELYEZÉSÉT 2035-TŐL MEGTILTÓ DÖNTÉSÉRE AZ AUTÓGYÁRTÓK KÜLÖNBÖZŐKÉPPEN REAGÁLTA. VANNAK ELÉGEDETTÉK, ÉS VANNAK AKIK „IZGATOTTAK”.

Az EU döntött: 2305-től gyakorlatilag meg akarják tiltani a belső égésű motorral hajtott új autók értékesítését, és a legtöbb autógyártó már el is kötelezte magát, hogy a kijelölt időpontig átáll a villanyautó-gyártásra. Számítások szerint az EU-ban a CO₂-kibocsátás több mint ötöde a közúti közlekedésből (de nem csak a személyautókból és a könnyű haszongépjárművekből) származik, olyan fosszilis tüzelőanyagok elégetéséből, mint a benzin és a gázolaj. Ezt az arányt akarják csökkenteni, hogy 2050-re elérhető legyen a klímasemleges Európa célkitűzése. A Volvo már tavaly bejelentette, hogy 2030-tól kizárólag elektromos autókat fog értékesíteni Európában, így a „nagyszerű új hírnek” hivatalosan is örült a cég, és Twitter bejegyzésük szerint az EU „döntő lépést tett a helyes irányba”. A Ford szintén 2030-ra teszi, hogy törli palettájáról a belső égésű motorokat. Üdvözlük a döntést; és az Audi is lefutotta ezt a kötelező kört. Bejelentésük szerint 2026-tól minden új modelljük teljesen elektromos lesz Európában,



Éveken át a modern és takarékos dízelmotorok számítotak a klíma-küzdelem élharcosainak, a dízelbotrány azonban nagyot fordított a helyzeten. A legtöbb márka rengeteg pénzt ölt a dízelek fejlesztésébe, majd az utóbbi időben a hibridekbe is. A 2035-ös szabályozás azonban a hibridekkel is leszámolna

de 2033-ig azért megmaradnak a belső égésű változatok is. Az anyacég, a Volkswagen wolfsburgi központja szerint az EU-s döntéshozók „ambiciózus, de elérhető célokat” fogalmaztak meg. A Volkswagen is már egy évvel ezelőtt bejelentette, hogy Európában „2033 és 2035 között”, „az USA-ban és Kínában pedig valamivel később” kivonja a piacról benzines és dízel autóit. A Mercedes azt nyilatkozta, együtt tud élni a belső égésű járművek közelgő európai tiltásával: „Elvileg üdvözljük a döntést” – mondták – és „2030-ra készen állunk arra,

hogy teljesen elektromos meghajtásúvá váljunk ott, ahol a piaci feltételek ezt lehetővé teszik”. Ők azért az ujjongás helyett a döntéssel felmerülő feladatokra is felhívták a figyelmet: „Az állásfoglalás a politikusokra hárítja a felelősséget a szükséges infrastruktúra biztosításának kérdésében. A közlekedés területén az éghajlatvédelem sikerének szempontjából inkább az új technológiák elfogadása, és nem a hagyományos technológiák tiltása a döntően fontos.” A Mercedes ezért nagyon reméli, hogy a döntés előrelépést hoz a töltőinfrastruktúra bővítésében is, miközben a tavalyi, Glasgow-ban tartott klímakonferencián – ahogy a Ford is – a belső égésű motorok forgalmazásának 2035-ös leállítására szólított fel! A BMW, a Toyota és a Hyundai mellett nem igazán akar átállni a villanyautókra, illetve nem parancsra. Ők inkább a „technológiai sem-

legességben” és az elektromos hajtások támogatásában, nem pedig a tiltásban látják a kiutat. Oliver Zipse, a bajor cég vezérigazgatója, aki egyben az Európai Autógyártók Szövetségének elnöke is, nem dobálja a kalapját: „Tekintettel a világszerte nap, mint nap tapasztalható bizonytalanságra, az évtizedet meghaladóan hosszú távú szabályozás ebben a szakaszban még túl korai”. Ehelyett „átlátható félidős felülvizsgálatra van szükség a 2030 utáni időszakra vonatkozó célok meghatározásához”. A Porschenál – ők a szintetikus üzemanyagok nagy támogatói – egyelőre kizárták például a legendás 911-es villamosítását, ugyanakkor Oliver Blume, a márka főnöke szerint a villanyautók „verhetetlenek lesznek az elkövetkező évtizedben”, hozzátéve, hogy a „szén-dioxid-mentesítés globális kérdés, és mindenkinek ki kell vennie a részét belőle.” Ez utóbbi leginkább arra válasz, hogy Olaszország külön elbírást kér a sportautó-gyártókra, hiszen érvelésük szerint azok alacsony piaci részesedés miatt a kivételezés nem döntené romba a klímaterveket. Roberto Cingolani olasz környezetvédelmi miniszter elmondta, hogy miközben alapvetően egyetért a törekvésekkel, az

A Porsche vezetése ma nem tudja elképzelni a 911-es villamosítását, de a teljesen elektromos hajtású Taycan jövőjében nagyon hisz



EU bizottságával arról tárgyalnak, miként lehetne alkalmazni az új szabályokat azokra a „csúcskategóriás autógyártókra”, amelyek sokkal kevesebb járművet adnak el, mint a hagyományos tömegmárkák. A Ferrari például 2020-ban körülbelül 9100 autót értékesített, míg a Lamborghini nagyságrendileg 7400-at. A környezetvédők szerint azonban a rendelet nem eléggé határozott. „Ez a szavazási eredmény az Európai Parlamentben keserű visszaesés a közlekedés területén az éghajlatvédelemben, és megtorpedozza az arra irányuló erőfeszítéseket, hogy Európa minél gyorsabban függetlenedjen a fosszilis energiától” – mondta *Jürgen Resch*, a Deutsche Umwelthilfe nevű, hannoveri székhelyű környezetvédelmi szervezet igazgatója. Ráadásul szerinte késő a 2035-ös dátum. „Az eskaláló klímaválság nem ad időt arra, hogy még 13 évig új, belső égésű motorral hajtott autók millióit uszítsuk Európa útjaira, amelyeknek még 15 évig vagy tovább kell majd az éghajlatot károsító üzemanyagokra támaszkodniuk.” Ők már 2030-ban végezzenek a belső égésű motorokkal (!), egyúttal további szigorításokat vezetnének be a már futó modellekre is! Ez a töltő infrastruktúra fejlettségét és az elektromos autók mai árát figyelembe véve elég irreális elképzelés.

Egyes országok vezető tisztségviselői is hallatták hangjukat az uniós döntés nyomán. Lengyelországban az elektromobilitás és az ehhez kapcsolódó infrastruktúra terjedése meglehetősen lassan halad, ezért ott inkább nyugtalanok. A szakértők kételkednek abban, hogy a lengyelek készen állnak a váltásra. A kormánypárt, a Jog és Igazságosság egyik képviselője pedig azt állítja, hogy részben az elektromos autók lobbija írja a brüsszeli törvényeket, az EU így a gazdasági pusztulás felé tart. Lengyelországban külön gondot okoz a villamosenergia-hálózat



Az elektromos autók árán kívül a töltőhálózat lassú terjedése is hátráltatja az európai villamosítást



állapota, a félelmek szerint az elektromobilitás erőteljesebb terjedése túlterhelheti a rendszert. A lengyel kormány nemrégiben jelentette be, hogy növelni kívánja az elektromos autók vásárlásösztönzőit. Görögország vezető szerepet kíván játszani Európában az éghajlatváltozás elleni küzdelemben, ezért elég ambiciózus célokat tűzött ki: 2028-ig minden széntüzelésű erőművet le akarnak kapcsolni a hálózatról. Már 2025-től minden új taxinak és a bérautók egyharmadának elektromosnak kell lennie Athénban és Szalonikiben, 2030-tól pedig nem lehet új, belső égésű járműveket forgalomba helyezni! A görög Astypalea szigete még magasabbra tette a lécet: az alig több mint 1300 lakosú sziget 2026-ra fokozatosan klímasemlegessé válik, ami többek között azt jelenti, hogy nem használnak belső égésű autókat. A görögök célok elérése érde-

A nehéz teherautók elektromossá alakítása bonyolult és költséges. A mai akkutechnika tömeg-többlete miatt ezen a területen leginkább az üzemanyagcellás megoldások lehetnek sikeresek; a 2035-ös EU-s tiltás ezt a méretosztályt egyelőre nem érinti

kében komoly erőfeszítéseket tesznek az elektromos járművek töltési infrastruktúrájának bővítésére is: 2019-ben csak 58 töltőállomás volt országsszerte, most már körülbelül 1200 van, és a tervek szerint 2030-ra a számuk 25 000-re nő.

Spanyolországban már tavaly úgy döntöttek egy éghajlatvédelmi törvényben, hogy 2040-től nem lehet több belső égésű motorral hajtott személyautót és kishaszonjárművet értékesíteni. Ennek ellenére a spanyol EP-képviselők többsége most a még szigorúbb terv mellett szavazott. De tudják azt is, hogy sok a tennivaló, ugyanis a korábban tervezettnél ma még jóval kevesebb a töltőállomás és a villanyautó is. Ráadásul egy tanulmány szerint tíz töltőből hét a városokban van. A kormányzat célkitűzése szerint 2030-ig akár ötmillió elektromos jármű is közlekedhet majd a spanyol utakon. A legnagyobb német autókлуб, az ADAC sajnálatát fejezte ki a döntés miatt: „Az ambiciózus éghajlatvédelmi célokat a közlekedésben pusztán az elektromos mobilitással nem lehet elérni! Éppen ezért kellett volna

A döntési folyamat

Az európai parlamenti képviselők 339 szavazattal 249 ellenében jóváhagyták az Európai Bizottság sokat vitatott törvénytervezetét. Ezután a Miniszterek Tanácsának kell döntenie a javaslatról, majd a tagállamok törvényhozói is megtárgyalják a szabályozás végleges változatát. Ez utóbbi folyamat körülbelül két évet vesz majd igénybe.

perspektívát nyitni a klímasemleges tüzelésű belső égésű motorok számára is.” A rendelet ugyanis meghatározza a személygépkocsik és a könnyű haszonjárművek CO₂-kibocsátásának felső határértékeit, és közben azt is kimondja, hogy az ilyen új járművek 2035-től egyáltalán nem bocsátanak ki CO₂-t! Ez pedig azt jelenti, hogy a szintetikus üzemanyagokkal kapcsolatos kiskapu, – még akkor is, ha azokat klímasemleges módon állítják elő – szintén zárva marad, ugyanis CO₂ az e-üzemanyagok elégetésekor is keletkezik. Az ADAC sajnálata ellenére Németország már korábban elkötelezte magát a 2035-ös kivonás mellett. A víziók terén *Michael Bloss*, zöldpárti európai parlamenti képviselő még nagyobb ugrott. „Ezzel Európa, mint autóiipari helyszín jövője mellett döntöttünk...” – nyilatkozta. Olaszországban és Romániában leginkább a munkahelyeket féltik, és közvetve ez a helyzet nálunk is, ugyanis az automatizálást jelentősen jobban tolerálja villanyautó-gyártás, és az árak emelkedésével vélhetően a gyártott mennyiségek is csökkeni fognak – ha egyáltalán vannak efféle terveik a Magyarországon gyártató márkáknak. Nálunk azért sem támogatják a döntést – ezt *Szijjártó Péter* külügyminiszter írta meg egy Facebook posztban –, mert többek között Lengyelországhoz, Szlovákiához, és Bulgáriához hasonlóan nem állunk jól az elektromobilitás terjedésében. Egyes tagállamok (Olaszország, Portugália, Szlovákia, Bulgária és Románia) már jelezték, hogy szeretnék legyen a céldátum inkább 2040, 2035-ig pedig 90%-os CO₂-kibocsátáscsökkentést javasolnak. Az EU-ban egyelőre ragaszkodnak az eredeti elképzeléshez, hiszen az új autók átlagos élettartama 15 év, így a 2040-es tiltással megbukna a 2050-es zero kibocsátási terv.

FL





A 2020 szeptembere óta működő Re-Factory több mint 1500 járművet újított fel első, afféle próbaévében. 2023-ra évi 45 000 a cél

Renault Re-Factory

Re-Renault

A RENAULT RE-FACTORY AUTÓKAT ÚJÍT FEL, ALAKÍT ÁT ÉS HASZNOSÍT ÚJRA, MIKÖZBEN TECHNOLÓGIÁKAT IS FEJLESZT.

A Párizstól egy órányi autózással elérhető Flins-ban (ejtsd: Flan), 1952 óta gyártanak Renault-kat. Ez a csoport legrégebbi üze, ahol ma még a Nissan Micra és a Renault Zoe készül, és éveken át többször is eladósorba került a megfelelő kapacitáskihasználás híján. Most azonban a gyár a Renault jövőjének egyik záloga lehet, pedig az itt folyó munka nem a klasszikus autógyártáshoz kapcsolódik, sokkal inkább a körforgásos gazdaság felé való elindulást jelenti. Az autógyártás apránként

A Re-Factory nem csak villanyautókat újít fel, és akár belső égésű modellek elektromossá alakítására is képes lehet

átadja helyét a fenntarthatóságra összpontosító tevékenységeknek. Tanulmányok bizonyítják: aki nem erre törekszik, annak nehéz dolga lesz az autópiacon. Az elektromos autók eladásai emelkednek, de a kérdés még mindig az, hogy a megnövekedett kereslet valóban a fenntarthatóság irányába visz-e. A valós körforgásos gazdaságban a mainál sokkal jobban kell vigyázni arra, amit már egyszer legyártottunk; amikor pedig életciklusa feltétele-

zett végéhez ér, akkor nem a szeméttelre, autóbontóba kell küldeni, hanem megjavítani, felújítani, az új gyártásánál jelentősen kevesebb anyag és energia felhasználásával.

Flins városában épül Európa első, körforgásos autóiipari gazdasággal foglalkozó központja, a Renault Re-Factory. 2024-re ezek a tevékenységek teljesen kiváltják

Flins múltja és jövője

Az 1952-től működő üzemben gyártották többek között a Renault 4-est, az 5-öst majd a Twingót, és a Cliót is. A hatvanas években élte a fénykorát, akkor majdnem 12 ezer ember dolgozott itt. A gyárban négy részleget alakítottak és alakítanak ki. A Re-Trofit felelős a használt autók újrafeldolgozásáért, 11 ezer négyzetméteres területével ez a legnagyobb ilyen létesítmény Európában. A Re-Energy a kiselejtezett villanyautó-akkumulátorok újrahasonosításával, a hidrogéntekológiával és általában az energiagazdálkodással foglalkozik, a Re-Cycle ágazat pedig a járműalkatrészek újrahasonosításán dolgozik. A Re-Start a kutató-képző központ.





Az autókat nem kell újra forgalomba helyezni a felújítás után, akár korábbi rendszámukat is megtarthatják

vállalkozással közösen akkumulátorokat is felújítanak úgy, hogy a Renault elektromos autóiból származó használt alkatrészeket szétszerelik, és celláikat új modulokba építik be, amelyek statikus áramfejlesztők tárolóiként élnek tovább. A moduláris felépítésű generátorok két és 24 modul közötti méretben gyárthatók. A gyáriak tíz éves élettartamot ígérnek a felújított akkukra ezekben a stabil alkalmazásokban. A központ célja, hogy 2030-ra elérje az évi 20 000 darabos akkumulátor felújítási kapacitást.

Egy gyárcastronokkal arrébb a Hyvia nevű részleg olyan hidrogénhajtáson dolgozik, amelyet hamarosan könnyű haszonjárművekben használnak majd. A termelési kapacitás még korlátozott, de a Hyvia vezetői a következő években 30%-os piaci részesedést várnak ezen a területen Európában, ráadásul mindent egy kézbe szeretnék szállítani, azaz a hidrogéntől az üzemanyagcellán át az üzemanyagtöltő állomásig valamennyi „elem” tőlük érkezik majd. A Hyvia mérnökei elsőként egy kisteherautót és egy városi buszt építettek akkumulátoros-üzemanyagcellás hajtáslánccal. Ezekben a 30 kW-os üzemanyagcella mellett 33 kWh-s az akkumulátor; a Renault már be is mutatta a technológiát a Vision Scénic nevű tanulmányban, az első ilyen modellek 2030 után érkeznek.

A Hyvia és a Batteries jelenléte is azt az inkubátortevékenységet erősíti, amely a Re-Factory negyedik „lába”: a Re-Start-nál a körforgásos, fenntartható gazdaság felgyorsításának lehetőségeit kutatják induló vállalkozásokkal, partnerekkel, hatóságokkal, mindezt kiegészítve egy egyetemi képzési központtal. A Re-Factory egyelőre nagyobb megrendelőknek dolgozik, de ha a magas üzemanyagárak nem veszik el az emberek kedvét az autózástól, az egyre növekvő autóárak mellett a Renault ötlete és befektetése hamar megtérülhet. Ráadásul az itt felújított autókat egyszer már forgalomba helyezték az Európai Unióban, tehát a tervezett 2035-ös belsőégés tiltás után is eladhatók lesznek, és gyári garanciát is adnak rájuk!

FL



Az üzem Hyvia nevű részlegének üzemanyagcellás-akkumulátoros kisbusza, a Renault Master alapjain

az új autók gyártását itt, 2030-ig mintegy 3000 munkahelyet teremtvé; ma 2600-an dolgoznak a futószalagok mellett. A Re-Factory ugyan már működik, de folyamatosan bővül, jelenleg ennél a részlegnél 700-an tevékenykednek. Ez a hatalmas gyár (230 hektár, ebből 67 hektár beépített) kívülről nem tűnik a jövő hírnökének, inkább öregedő üzemnek néz ki. A régi falak azonban folyamatosan fejlődő részlegeket takarnak, amelyek használt autók, alkatrészek, illetve akkumulátorok újrahasznosításával és új technológiák kifejlesztésével foglalkoznak. A legnagyobb, 11 000 négyzetméteres területet a használt autók felújításával foglalkozó egységek foglalják el, itt évente akár 45 000 járművet is felújíthatnak; ezt a számot már 2023-

ban megkétszerezné a Renault. A kocsik főleg használtautó kereskedőtől és autómegosztó cégektől származnak, négy szint közül választhatnak az ügyfelek: az alapfelújítástól a teljesen új állapotig. A Re-Factory-ban felújított autók az átlagos használtaknál sokkal jobb minőségű, félig-meddig új termékek lesznek, de a nullkilómétereseknél azért sokkal olcsóbban adják majd őket: a felújítás költsége – az állapottól függően – átlagosan 300-3000 euró darabonként. A tényleges felújítás előtt a kocsikat először gondosan, 3D-s szkenneléssel megvizsgálják, hogy pontosan azonosítsák a sérüléseket, hibákat. A teljes felújítás átlagosan 8 munkanapig tart, ez egy autó gyártásánál hosszabb idő, energia- és anyagszükséglete azonban jóval alacsonyabb. A szintidőt az év végére 6 napra tervezik csökkenteni. Az új autó gyártásához hason-

ló minőségbiztosítási szabványok érvényesek a felújítottakra is, fontos bizalomnövelő tényező, hogy a felújítás teljes folyamata nyomon követhető valós idejű monitorozással, és később is visszanezhető fotókon, videókon, minden egyes darabál. A Re-Factory a belső égéssű használtautók elektromossá alakítására is alkalmas, ezzel a megoldással elsősorban a flottavásárlókat célozza meg a Renault.

A Renault csoport már ma is átlagosan 30%-ban használ újrahasznosított anyagokat Európában gyártott autóiban, de szeretnének továbbmenni: a telephely átalakítása magában foglalja egy 2024-től induló „bontósor” telepítését is. Ezzel jelentősen leegyszerűsödik az alkatrész- és anyagbeszerzés. Céljuk Franciaország vezető autóbontójává válni, évente átlagosan 10 ezer járművel. Flins-ban a német Batteries nevű start-up

Nyarlás villanyautóval

Kell egy kis áramszünet?

A tesztelők a Kia EV6 csúcs-változatát, az összerékhajtású 325 LE-s kivitt választották, ennek akkujja 77,4 kWh névleges kapacitású



VAJON LEHET ÉS ÉRDEMES IS LAKÓKOCSIZNI AZ ELEKTROMOS AUTÓKKAL?

A közelmúltig a legtöbb villanyautóval egyáltalán nem lehetett vontatni, aztán lassan megjelentek az akár már 1500-1600 kilós fékezett utánfutók vontatására is alkalmas modellek, így a legnagyobb német autókлуб, az ADAC szakemberei úgy döntöttek, a gyakorlatban is kipróbálják, milyen is a nyarlás egy modern villanyautóval. Az utazás megtervezésének egyik legfontosabb szempontja, hogy van-e útközben elég töltési lehetőség (mert sokszor hiába áll ott a töltőoszlop, nem működik), de az is fontos, hogy tudjuk, mennyire befolyásolja a fogyasztást, és vele a hatótávot a hosszú távú vontatás. A teszthez a Kia EV6-ot választották és egy, a kempingezők körében kedvelt családi lakókocsit, a Dethleffs Aero 470 FSK jelű típusát (1600 kg) akasztották utána. Az ADAC tesztelői három nap alatt

négy országon utaztak keresztül: a klub bajorországi, Landsberg am Lech-i műszaki központjából indultak, majd a Brenner-hágón át jutottak el a Földközi-tengerig; visszafelé pedig a Tauern-úton mentek. Az első napon 532 km-t tettek meg Landsbergből a Fernpasson, a

Brenneren és a Dolomitokon át egészen az Adriai-tenger északi partján fekvő olasz Cavallino-Treportig (Venezia megyében). A második napra 333 km jutott, a Földközi-tenger mentén Triesztig, majd Szlovénián át egészen az ausztriai Villach-ig. A harmadik napon, a

Salzburgon és Münchenen keresztül Landsbergbe visszavezető út végén 416 km-t mutatott a reggel nullázott számláló. A vezetési élménnyel kapcsolatban a tesztelők csak jó tapasztalatokról számoltak be, az EV6 remekül helytállt vontatóként: a 325 LE-vel és az

A vontatás jelentősen megnöveli a villanyautók fogyasztását is. A nálunk, ma még limitált árú üzemanyagokkal, költségszempontból nem versenyképes a villanyautós nyarlás, de a 2 euró/l feletti külföldi árakkal számolva már más a helyzet





A KIA EV6 FOGYASZTÁSA LAKÓKOCSSIVAL

	Megtett út (km)	Átlagsebesség (km/h)	Fogyasztás (kWh/100 km)	Az előzetesen megállapított normál fogyasztáshoz (20 kWh/100 km/h) viszonyított különbség
1. nap	532	62,0	33,9	+70%
2. nap	333	70,4	40,2	+101%
3. nap	416	37,1	32,1	+86%
A teljes út	1281	68,8	36,6	+83%

forrás: ADAC

összkerékajrással (ez a legerősebb modell a palettán) egyáltalán nem okozott gondot a teljesen megrakott lakókocsi, még az előzésekre is maradt tartalék. A hajtáslánc csendességén kívül külön kiemelték, hogy a parkolás és a lassú manőverezés közben a nyomaték finoman, rángatások nélkül volt adagolható. Egy-egy teljes töltéssel (az akku névleges kapacitása 77,4 kWh) 180-200 km-t tudtak megtenni. Ez az első napon egyáltalán nem jelentett gondot: a Földközi-tenger

felé vezető úton csak két töltési megállásra volt szükség. Az egyetlen kellemetlenség az volt, hogy a lakókocsit mindkét alkalommal le kellett kapcsolni az autóról a töltés idejére, mert vagy nem volt elég hely a töltőnél, vagy a halszállás parkolóból veszélyesen kilógott a szerelvény. A második és harmadik napi „tankolás” azonban világosan megmutatták a hátrányokat is. A közvetlen fizetés, azaz a töltőkártya nélküli töltés nem működött Szlovéniában. Érthetetlen, hogy az

Európa-szerte ismert és működő bankkártyás fizetési megoldások miért nem használhatók mindenhol. Később két gyorsító oszlop hibája majdnem teljes kudarchoz vezetett. Az esetekből okulva, amikor a hatótáv már végesen lecsökkent, a lakókocsit lecsatolták, ott hagyták egy parkolóban, majd a töltés után visszamentek érte. Elfogadhatatlan, hogy frekvenciált töltőállomások esetenként akár napokig nem működnek!

Az 1281 km-es túra során összesen 522 kWh-nyi villamos energiát töltöttek az autóba, nyolc töltéssel: hatszor „tankoltak” az út szélén, egyszer éjszaka a Cavallino-Treponti kempingben, az utolsót pedig az ADAC-hoz való visszaérkezés után. A ljubljana-i Porsche oszlopán és az ausztriai Eisentratten-ben, az Ionity HPC-nél (High Power Charging: gyorsító állomás) a töltés azért nem volt lehetséges, mert az oszlopok nem működtek.

A töltés teljes költsége 233 euró volt, ami 0,182 euró/km-es fajlagos árat jelent; ez a júliusi 400 forintos euróval számolva 72,8 Ft/km-nek felel meg (a hazai, ma még 480 Ft/l-es üzemanyagárral mind-ebből 15,16 l/100 km-es névleges fogyasztás adódik).

A töltési költségek az ingyenességtől a meglehetősen drágáig (79 eurócent/kWh, azaz 316 Ft/kWh)

A tisztán elektromos hajtású munkautók érkezésével a vontatási képességek is egyre jobban felértékelődnek. Ahhoz, hogy egy-egy villanyautó igazán jó vontató legyen, előbb utóbb elkerülhetetlen lesz a sebességváltók bevezetése náluk is (lásd: Az Autó 2022/7)

terjedtek, – a kozinai (Szlovénia) gyorsító érdekes módon nem a felvett energiamennyiség, hanem a töltési idő alapján számolt (43 eurócent/perc, 172 Ft/perc). Az EV6-nak itt mindössze 19 percre volt szüksége 48,5 kWh felvételéhez, ami végeredményben kedvező, 16 centes, vagyis 64 forintos kilowattóra-arat jelent. Az utak és az alagutak díja összesen 76 euró, nagyságrendileg 30 ezer forint volt, az elektromos autóknak nem jár útdíj kedvezmény a meglátogatott országokban.

Az 1281 km-es út átlagfogyasztása 36,6 kWh/100 km-re jött ki, az autó fedélzeti számítógépe szerint, így a tényleges hatótávolság 220 km-re csökkent. Nem szabad megelégedezni az átlagosan 11% körüli töltési veszteségről sem: ez a hatótávot ugyan nem befolyásolja, de a költségeket növeli, így az út tényleges energiafogyasztása 40,3 kWh/100 km-re adódott. A tesztelők mindent ugyanúgy csináltak, mintha hagyományos belső égésű autóval utaztak volna, nem vezettek lassabban, vagy óvatosabban. Az első nap átlagsebessége csak 62 km/h volt, a sok országút és az Ausztriában és Olaszországban a lakókocsikra érvényes 80 km/h-s sebességkorlátozás miatt. Mivel Szlovéniában a karavánnal már 100 km/h a megengedett, és sokat haladtak autópályán, az átlag itt 70 km/h-ra nőtt.

Összefoglalva: első pillantásra a lakókocsi „terhelt” elektromos autóval elérhető hatótávolság meglehetősen alacsonynak tűnik, alig több mint 200 km, de még így is két-három órát lehet autózni a töltési szünetek között. A Kia gyorsan tölthető: 10%-ról 20 perc alatt 80-ra, ez nagyon fontos előny az ilyen utazásokon. A teszten kiderült az is, hogy kevés a gyorsító lehetőség az utak mentén, és hogy a fizetési megoldásokon is van még mit egyszerűsíteni.

Az elsőszemmel a töltőknél nem volt tömeg, főszerepben hosszabb várakozással és nehezebb parolásokkal kell számolni!



HASZNÁLTAUTÓTESZT Citroën C3 1.2 PureTech Shine (2018)

Nincsenek parkolási sérülések, a fényezés minden elemén gyári. A piros részletek feldobják a hangulatot

Ragyogás

MILYEN EGY MAGÁN-SZEMÉLYTŐL VÁSÁROLT, NÉGYÉVES, ÉVENTE ÁTLAGOS FUTÁSSAL HASZNÁLT C3-AS? MEGNÉZTÜK.

Ez a modellgeneráció 2016 és 2021 között élt, a tesztelt példányt 2018-ban, itthon, újonnan helyezték forgalomba, magánsze-

mély tulajdonosa nem gyűjtötte rohamtempóban a kilométereket, az eladáskori 53 ezer annyi tesz – csak a számok bővületében élők kedvéért –, mintha naponta 37 km-t jártak volna a kocsival. Erre mondják, hogy átlagos. A C3-as történetét nyitott könyvként kapta kézbe a vevő: makulátlan szervizmúltja, leinformálható háttere, törésmentes állapota vonzóvá tette; az átvizsgáláskor sem derültek ki stiklik, sőt a meghosszabbított 5 éves garancia még nem járt le. Ennek fényében a használtpiaci

ÁRAK ÉS KÍNÁLAT (FT)*/**

Citroën C3
4 100 000–4 500 000
Ford Fiesta
3 650 000–5 600 000
Hyundai i20
3 850 000–5 550 000
Peugeot 208
3 700 000–4 200 000
Renault Clio
3 950 000–5 300 000
Volkswagen Polo
4 590 000–6 900 000

* Hazai internetes használtautós portálról
** 2017–2019-es, benzines modellek, legfeljebb 60 ezer km futással

áraknak megfelelő 4,4 millió forintért cserélt gazdát a legmagasabb, Shine kivitelű kisautó. Ami szükséges, az benne van, így mind a

négy ablak elektromos, akárcsak a fűthető tükrök állítása, a légkondi automata, van okoskormány, tempomat, sávtartó, infotainment, Bluetooth-kihangsúlyozó, fedélzeti számítógép, elöl ülésfűtés, tolatóradar és osztva dönthető hátsó üléstámla is. A C3 – különösen ezzel a piros/fehér külsővel – vidám jelenség, jól mutatnak alatta a 17-es alufelnik, a lökhárítókra nincsenek zavaró karcok, horzsolások – tényleg vigyáztak rá. A belsőre is ez a jellemző, a kárpitok makulátlanok, szakadásnak, kiülésnek nyoma



Egy kis pirossal belül is vidám lett a C3. Fontosabb, hogy az anyagok jók, a pult nem repedt és minden hibátlanul működik. A tesztautóban – egyelőre – zörgéseket sem hallottunk



Vannak tágasabb kisautók is a C3-nál, de ketten azért elférnek. Két gyerekülés Isofix-szel rögzíthető



Magas rakodóperemű a csomagtartó, a használat nem viselte meg sem az oldalak, sem az üléstámlák burkolatát, huzatát



Négy év alatt minden előírt karbantartást megkapott az 1,2-es turbós motor, zokszó nélkül dolgozik



Nemcsak jópofa, hanem hasznos is az ajtókra tett Airbump betét. A tolatóradarok nincsenek sérülékeny helyen

MŰSZAKI ADATOK

Hengerszám/szelepszám: 3/12
 Hengerűrtartalom [cm³]: 1199
 Teljesítmény [LE/kW(1/min)]: 110/81(5500)
 Nyomaték [Nm(1/min)]: 205(1500)
 Vegyes fogyasztás [l/100 km]: 4,6
 Gyorsulás 0–100 km/h [s]: 10,9
 Végsebesség [km/h]: 188
 Hosszúság x szélesség x magasság [mm]: 3996x1749x1490
 Tengelytáv [mm]: 2539
 Csomagtartó [l]: 300
 Gumiméret: 205/50 R17

sincs, egyedül a vezető fejtámláján látni picit kopást. A kormány bőro-

zése, a váltó markolata újszerű, a pedálgumik még recések – ilyen

apróságok is utalnak a valós futásra. A műanyagok olcsók és kemé-

nyek, az ajtóburkolatokon találni kisebb karcokat; itt a zsebek öblösek, de a nagy kesztyűtartó is sok holmit elnyel. Minden hibátlanul működik, a C3 csak olyasmikkel bosszant, mint újkorában: lassú és körülményes az infotainment kezelése, nincs külön légkondi vezérlő (csak menüben), a középső kartámasz (elől) útban van.

A 110 LE-s turbós benzines erejénél nem kell több, a kis Citroën száguldozni amúgy sem szeret, mert a versenytársainál lágyabb felfüggesztése miatt kanyarokban billeg, és nagyon alulkormányzottá válik, ha erőltetjük a gyors ívmene- teket. Túl erős rásegítésű kormánya érzéketlen, mintha dodzsemet irányítanánk, ám mindez a puhára tömött ülésekkel és a lágy felfüggesztéssel ugyanakkor normál használat mellett magasabb komfortszintet ad annál, mint ami a kategóriára jellemző. Négyévesen a C3-as nem okoz fejfájást, a típusnak nincs komoly gyerekbetegsége, jellemzően elektronikai problémákról (gyakori izzókiégés, téves hibakódok), zörgő burkolatokról írnak a márkafórumokon; az autók még fiatalok, komoly megbízhatósági gondokról nem lehet beszélni. ■



Nincs deréktámasz a puha ülésekben, ez hosszú úton hátfájást okozhat. A szövet mindenhol hibátlan. Az ajtók burkolata kemény, karcolódó műanyag, ezeken látszanak is a használat nyomai



Alapáron még manuális légkondit sem ad a legolcsóbb Jogger, egyzónás automata a második komfortszinttől vehető

ÁRVERSENY Dacia Jogger ECO-G 100 Essential és Fiat Tipo Kombi 1.0 Tipo

Ez a valóság!

ÖTSZEMÉLYES KOMPAKT KOMBIK BELÉPŐ BENZINMOTORRAL ÉS ALAPFELSZERELTSÉGGEL.

A motorok egyformán 1,0 l-es turbós háromhengerek, a teljesítményük 100 LE, de ezt a gyárilag gázüzemű román autó csak LPG-vel tudja, benzinnel használva 90 LE-s. A váltó a Fiatban öt-, a Daciában hatfokozatú kézi. A Jogger belépője a kizárólag

az ECO-G erőforrással párosítható Essential, listaáron 6 089 000 forintért. A Tipo ennél drágább, a legolcsóbb komfortszint a típusnévvel megegyező Tipo, amiért 8 115 000 forintot kell fizetni. A két autó alapfelszereltségében közös a hat légszák, az Isofix, a startstop, a dombsegéd, az autonóm vészfékező, az automata világításkapcsoló, a távirányítós központi zár, az első villanyablak, a sugárirányban állítható kormányoszlop, az emelhető-süllyeszthető vezetőülés, az osztottan dönthető üléstámla, a fedélzeti számítógép, az okoskormány, az audio (Dacia 2, Fiat 6 hangszóró, DAB/USB/MP3) és a Bluetooth-kihangosító. A gumikat egyforma (16 colos) méretű, disztárcsás acél keréktárcsákra szerelik. A Dacia alapáron adott többlete a LED-es nappali menetfény, a LED-es fényszóró és a tetősín.

ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

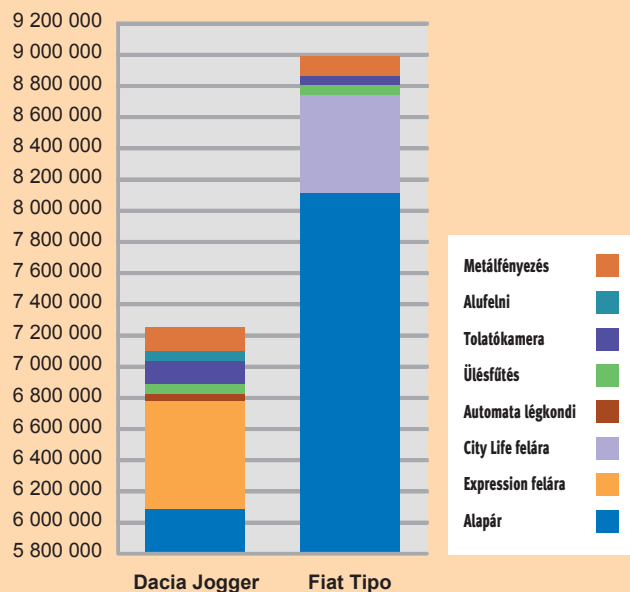
	Dacia Jogger ECO-G	Fiat Tipo Kombi 1.0
Hengerűrtartalom [cm³]	999	999
Hengerszám/szelepszám	3/12	3/12
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	100/74 (4600-5000)**	100/74 (5000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	170 (2000-3500)**	190 (1500)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	6/kézi	5/kézi
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	12,3	12,0
Végsebesség [km/h]	175	191
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4547x1784x1674	4571x1792x1514
Tengelytáv [mm]	2897	2638
Csomagtartó [l]	607-1819	550
Saját tömeg [kg]	1223	1270
CO ₂ [g/km]	135	126
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,0	5,5
Kilométerköltség [Ft/km]	32,80	31,40
Listaár [Ft]	6 089 000	8 115 000
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	171 000	222 000

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

A Fiatnál nem kérnek pluszpénzt a tengelyirányban állítható kormányoszlopért, a hátsó villanyablakokért, az elektromosan állítható és fűthető tükörpárért, az automata légkondióért, a bőrbevonatú kormányért és váltómarolatért, a tempoma-

nunka második, listaáron 6 779 000 forintos Expression komfortszintre – itt megkapjuk a tempomatot, az állítható kormányoszlopot és a fűthető tüköröket, pluszban infotainment rendszerrel (8,0 colos kijelző) –, majd jöhet a költségek. Az automata légkondi az ülésfűtéssel kötelezően párosítva együtt 110 ezer, a tolatókamera (Biztonsági csomagban, benne első-hátsó radarral, holttér-figyelővel) 150 ezer, a 16 colos alufelni készlet 60 ezer, a leg-

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (Ft)



tért, az infotainment rendszerért (7,0 colos képernyő), a sávtartóért, a fáradtságérzékelőért és a táblafelismerőért.

A vásárlók kedvelt extrái közé tartozik az automata légkondi, a tolatókamera, az ülésfűtés, a tempomat, a négy irányban mozgatható kormányoszlop, az elektromosan állítható, fűthető tükörpár, az alufelni és a metálfény. A Joggernél először fel kell lép-

olcsóbb metálfény pedig 155 ezer forint. A hiánytalanul összeállított kívánságautó listaáron 7 254 000 forintra jön ki. A Tipónál is egyet kell feljebb lépni, ez a City Life, amely 8 745 000 forintba kerül. Ebben már benne van a 16 colos alufelni, a tolatókamera pedig további 60 ezer, az ülésfűtés szintén 60 ezer, a metálfényezés 126 ezer forint – így a végösszeg listaáron 8 991 000 forintra rúg.

Lapzártakor egyik márkánál sem futott központi akció (ez a Daciánál eleve nem szokás). Az autók költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyagköltségek árával) a Dacia Jogger mutatója 32,80, a Fiat Tipoé 31,40 Ft/km.

KZ



Drágább, de belépőszinten nívósabban felszerelt a Tipo, ám a Dacia felextrázva is olcsóbb vétel



Hol a határ?

Képzünk illusztráció



A parkolási zóna mindig a tábla után kezdődik, a tábla előtt szabályosan parkoló olva-
sónkat mégis megbüntették

OLVASÓNKNAK AZ EGYIK PARKOLÁSI VÁL-LALKOZÁSSAL GYÚLT MEG A BAJA. A CÉG LEZÁRTNAK TEKINTI AZ ÜGYET, Ő NEM.

Szabályosan parkoltam jegy nélkül, mert a fizetési övezet kezdetét jelző tábla előtt álltam meg, mégis megbüntettek. Megkérdeztem az ott posztoló parkolóort, hogy hogyan lehetséges ez, azt válaszolta, hogy „gondolhattam, hogy ott is fizetős, és egyébként sem tudja törölni a büntetést. Ha bajom van, reklamáljak az ügyfélszolgálatnál.” Meg is tettem, írtam nekik egy levelet; ismétlem, biztosan olyan helyen álltam, ahol nem kell fizetni. Ez egy egyirányú utca első, körülbelül 20 métere, aztán indul a zóna. Megjött



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

Valóban úgy van, ahogy olvasónk hivatkozik rá, a közlekedési táblák hatálya a táblát követő útszakaszra vonatkozik, és ez a parkolási zónák kezdetét jelölő táblákra is érvényes. Ebből következően a tévesen, hibásan, az önkormányzat elképzelésével ellentétesen kihelyezett

a válasz, hogy a térképük szerint az egész utca fizetős. Ment a következő levelem, hogy rossz a térképük, erre újabb válasz jött, hogy most már aztán tényleg fizessek, mert

táblák miatti bírság kiszabása az autósokkal szemben álláspontom szerint nem jogszerű. A parkolási viták polgári peres bíróság előtt nyerhetnek végsőfokon elintézt, méghozzá oly módon, hogy díjkövetelés jogszerűségét felperesként nem az autósnak, hanem a parkolás üzemeltetőjének kell bizonyítania. Olvasónk helyében tehát én nem tennék eleget a jogszerűtlen követelésnek, és a Kresz 10. § (3) bekezdésére hivatkoznék, ha emiatt perbe fognának. A Kresz ezen bekezdése szerint ugyanis „A jelzőtáblákat – a (4)-(7) bekezdésben említett kivétellel – az úttest mellett, menetirány szerint a jobb oldalon helyezik el. A jelzőtáblát

a levelezéseim ellenére – ha nem fizetek – magasabb büntetési sávba kerülhet a szabálysértésem. A kérdésem: mit tehetek most? Valaki azt javasolta, hogy fizessem be, de írjam

a bal oldalon, vagy az úttest felett megismételhetik. A jelzőtábla jelzése – a (4) és (5) bekezdésben említett kivétellel – a jelzőtáblával szemben közlekedő minden járműre vonatkozik”. Ezt logikusan csak úgy lehet értelmezni, hogy a tábla azokra vonatkozik, akik a jelzőtáblával szemben közlekedve azon túlhaladtak. Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletének 35.15. b) pontja ugyanis ki is mondja, hogy „A várakozási övezetként kijelölt területre vonatkozó szabályozásnak, egységesnek, a terület határainak egyértelműnek kell lenniük.”

rát a csekkre, hogy nem ismerem el a tartozást. Tartok tőle, hogy ha már náluk a pénzem, még ennyire sem érdekli majd őket az egész.

Név és cím a szerkesztőségben



TERMÉKTESZT Audew WL-X02 vezeték nélküli porszívó

Szívóhatás

MEGINT BELEFUTOTTUNK EGY AKCIÓBA, EZÜTTAL AUTÓS POR-SZÍVÓRA PRÓBÁLTAK MINKET RÁBESZÉLNI. BEADTUK A DEREKUNKAT.

Minden hónapban kapunk egy emailt, hogy különféle elektronikus kuponokkal kínai eszközöket vehetünk olcsóbban (a telefontól a rollerig, a legismertebb márkáktól), európai raktárkészletről, így nincs vám és rövidebb, olcsóbb a szállítás is. Most egy vezeték nélküli akkus porszívónak nem tudtunk ellenállni: 16 helyett 9 ezer forintért kitűnő autós kiegészítőt

vizionáltunk és megrendeltük – az összeg szállítással együtt értendő. Öt munkanap alatt érkezett meg a csomag Lengyelországból, a doboz pedig mindent tartalmazott, amit a honlapon ígérték. Kibontás után maga a készülék (összeszerelve), egy gégecső (34 cm hosszú), egy keféss és egy szűkített végű adapter, egy USB töltőkábel, egy hálózati csatlakozó, valamint egy levegőszűrő hevert előtűnk. Utóbbi nagyvonalú, mert eleve a készülékben is van, a teljes szettet pedig egy cipzáras táskába tehetjük, könnyen tárolva, szállítva. A használati útmutató leírása szerint a szívóerő 7000 Pa (átszámítva 0,07 bar), persze, ezt számszerűen leellenőrizni nem tudtuk, a lemerült akku (aminek a kapacitásáról nincs adat) kb. 5 óra alatt tölthető fel, majd ezután a készülék 25-30 percig folyamatosan

használható. Bájosa a „GYIK”, azaz a gyakran ismételt kérdések táblázata. 1. Leállt a motor? Az akku lemerült, töltsd fel. 2. Csökkent a szívóerő? Szennyezett a szűrő, tisztítsa ki. 3. Rövid a használati idő? Az akku már nem megfelelő, cserélje le a készüléket (magyarul dobja ki és ebből rögtön nyilvánvaló, hogy az akkumulátor nem cserélhető). Hogy ellenőrizhessük a töltés idejét, először lemerítettük a telepet, mert volt benne szufta, majd ezután tettük töltszóra. 4,5 óra alatt végeztünk, a LED indikátor nem a porszívón, hanem az USB csatlakozón van, működés közben pirosan világít, a töltés végét zöldre váltva jelzi.

A 120 W-os készülék nem hangerős és nem nehéz (0,5 kg), a fogása jó, használni önmagában is lehet. A tartály átlátszó műanyag, így mindent látni, amit felszív, nem kallódhat el semmi. Ha szükséges, egy mozdulattal feltehetjük az adaptereket, de sem ezeket, sem a hosszabbító gégecsövet gyorsan nem rögzíti, csupán a szoros illesztés. A próbánál ez nem okozott gondot, egyik sem esett ki, de

Takaros kis készlet és tudja azt, amit ígér. Egy pedáns autós csomagtartójából nem hiányozhat, az akció árát pedig mindenképpen megérte

hogy mi lesz később, rendszeres használatnál, most nem tudni. A készüléket nem érheti víz, a forró tárgyak deformálhatják a burkolatot, továbbá nem szabad éles, vagy égő, forró dolgokat (üvegszilánkot, parázsló cigarettacsikket) felszívni. A szemet ürítéséhez az átlátszó műanyag ház gombnyomásra levehető, a szűrő ugyancsak könnyen kiszerezhető.

A 25 perces működési időt hoztuk (ha ez kevés, egy powerbank is ki tud segíteni), a szívóerő pedig elég ahhoz (különösen a szűkítővel), hogy heti, havi szinten tisztán tarthassuk az autót, vagy éppen a lakókocsi belsejét. Ez alatt az üléseken szétszóródott, a tárolók alján maradt morzsa, szősz, por és hasonló eltávolítását értjük, mert nagytakarításhoz, saras szőnyegek, ülésbéletpótlók tisztításához ez a kis porszívó gyenge, de nem is ilyen „ipari” feladatokra szánták.

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.

Az autópiacon alakulása ittthon

Kíváncsi lennék, hogyan alakult az új autók eladása az elmúlt időszakban. Én lettem róla a bizonytalan helyzet miatt, ami alatt nem csak az anyagiakat értem, hiszen nem lehet tudni a benzines, de főleg a dízel autók jövőjét. Ha egyik pillanatról a másikra kitiltják a dízeleket a városokból, meg vagyok löve. Az elektromos autó nekem – és szerintem még sok embernek – egyelőre nem alternatíva. Főleg, hogy lakótelepen lakom. Túl azon, hogy drága, tölteni sem tudom otthon.

O. I.

Idén az év első felében 57 411 új személyautót helyeztek forgalomba Magyarországon, ez 11,4%-kal kevesebb a tavalyi első félévi 64 816 darabnál és egyúttal mindössze 3,1%-kal több a 2020-as 55 682-nél. Ismét a Toyota vezeti az eladási listát 7148 személyautóval. Második a Suzuki (6496 db), aztán a Volkswagen (4873 db), a Ford (4787 db), a Kia (4268 db), a Dacia (3511 db), a Skoda (3450 db), a Mercedes (2834 db), a Hyundai (2489 db), és a BMW (2339 db) következnek. A típusok listáját továbbra is a Suzuki SX4 S-Cross vezeti 3758 darabbal. Erősödött az alsó középkategória (itt szerepel az SX4, de a Kia Ceed és a Toyota Corolla is – az utóbbi kettő a kategória második és harmadik legnépszerűbb típusa), miközben – szintén népszerűségi sorrendben – a Suzuki Vitarát, a Dacia Dustert, és a Volkswagen T-Roc-ot is magában foglaló SUV szegmens piaci része némileg csökkent, ezzel elvesztve a tavalyi vezetői helyet. Bár a szakmai szervezetek még nem adták ki első félévet elemző jelentéseiket, egyértelmű, hogy a gyártási problémák állnak a háttérben, vagyis a kereskedések csak jelentős csúszással tudják

teljesíteni az autoátadásokat, és a helyzet egyelőre nem is látszik javulni, sőt, inkább nő a várakozási idő. A hiány árfelhajtó hatása, így vannak, akik lemondanak az új autó vásárlásáról. Az orosz-ukrán háború tovább növeli az autóipar nehézségeit: alkatrészek, alapanyagok hiányoznak az ellátási láncból. Változatlanul, sok autót a hazai forgalomba helyezés után gyorsan ki is vonnak, így az új járművek jelentős része (az összes forgalomba helyezett 16%-a) idén nem belföldi végfelhasználóhoz került, hanem exportálták.

Átmehetnek a záróvonalon?

Múltkor egy lerobbant autót kellett kikerülnöm. Ezt csak úgy tudtam megtenni, hogy kicsit át kellett mennem a záróvonalon, ami elvileg tilos. Ilyen esetekben is az? Eléggé életszerűtlen, hogy ott várjak, amíg az autót elvonatják. Egyébként pedig többen is ugyanezt tették előttem és mögöttem is.

E. H.

A KRESZ ezt írja a záróvonalal kapcsolatban: „hosszirányú folytonos vonal, amely az úttest felezővonalát jelzi, illetőleg a két forgalmi irányt, a forgalmi sávokat egymástól, vagy a nyílt villamospályát a forgalmi sáv-tól választja el; a záróvonalat járművel sem átlépni, sem érinteni nem szabad; ha azonban közvetlenül a záróvonal mellett terelővonal is van, a záróvonal a terelővonal felől – az előzésre, illetőleg a bekanyarodásra vonatkozó szabályok megtartásával – átléphető”.

Ez alapján, a záróvonalon tilos átmenni – függetlenül attól, hogy az úttest felezővonalaként szolgál vagy sávokat választ el. Az ön által is vázolt kényszerhelyzetekről a jogszabály nem tesz említést, de nyilvánvalóan az az életszerű, amit ön is írt. Azért kell ilyenkor nagyon figyelni, mert ha baleset történik, biztosan a záróvonalat átlépőnek kell jelölnie.

A rendszámcsere kötelező?

Látni, hogy megérkeztek az új rendszámok. Ez azt is jelenti, hogy a régieket le kell cserélni? Ha igen, mennyi időm van rá?

A. B.

Nincs szükség a rendszám cseréjére, nem az a helyzet, mint a kilencvenes évek elején volt, amikor a régi, két betű és négy szám kombinációjából álló táblákat a vizsgáztatáskor automatikusan lecserélték. Most csak olyan szélsőséges esetekben kell cserélni, ha például az elveszett tábla nem gyártható újra, vagy ha a szélvédő belsejére ragasztott regisztrációs matrica teljesen elveszett, esetleg megsemmisült. Utóbbira kicsi az esély, mert ha még vannak ép darabjai, a kormányablakban kicserélik néhány ezer forintért.

Új rendszámot szeretnék!

Azt tudom, hogy nem kötelező a rendszámokat lecserélni az új négy betű, három számú verzióra, de én szeretném. Ez lehetséges? És tudják esetleg, hogy mennyibe kerül?

T. Cs.

Igen lehetséges. Nem láttunk áremelkedést kikiáltó jogszabályt, így tehát maradt a páronkénti 8500, darabonkénti 5500 forintos ár. Emellett számolnia kell a forgalmi engedély kiállításának 6000 forintos illetékével is. Változatlanul lehet egyedi rendszámot is kérni, ez az új formációban 112 000 forintba kerül. Ha teljesen egyedit szeretne, azért 435 ezer forintot kell fizetni.

Kifogott a kánikula a légkondin?

A júliusi melegben úgy tapasztaltam, hogy a légkondi egyszerűen nem tudja kellőképpen kihűteni az autót. Inkább letekertem az ablakokat. Hol az a határ, amikor gyanakodnom kell, hogy rossz a készülék, vagyis nem írható a nagy meleg számlájára a probléma?

K. I.

Ilyenkor általában csak gázzal kell feltölteni a klímát. Évente legalább egyszer egyébként is érdemes megnézetni, kitisztítani, fertőtleníteni a légkondicionálót, és ha már úgyis ott van, megnézni, hogy megfelelően tömített-e a rendszer. A gáztöltet mennyisége nagyon fontos, mert ha kevés, nem csak nem hűt rendszeresen, de a klímakompresszort is megterheli, ezzel megrövidítve az élettartamát.

Nem hallom a navigációt

Androidos telefonom van, és most telepítettem egy, a gyári zenelejátszó appnál jobbat, de van vele egy komoly bajom: nem hallkul el, vagy áll le a zene, amikor a navigáció az utasításokat adja. Mivel a keményebb, gitárszaggató zenéket szeretem, esélyem sincs, hogy a csilingelő hangú „géphölgyet” kihalljam. Néztam a Waze-t, abban tudok hangerőt állítani, de ha 100%-on van, akkor sem hallok szinte semmit. Idegesít nagyon! Nem akarok visszatérni a gyári zenelejátszóra. Hol keresgéljek?

R. Zs.

Ha a technikai eszközök használatában váratlan probléma adódik, érdemes mindig azt megfigyelni, hogy mi az új a folyamatban. Az ön esetében a zenelejátszó app az. Az újabb Android rendszereknél a hangbeállításokon belül a hangasszisztens beállításainál lehet ki- vagy bekapcsolni, hogy a rendszer módosítsa-e a hangerőt a bejövő értesítések, vagy a más forrásból származó hangok lejátszása közben. A másik lehetőség: a jobban beállítható zenelejátszó appokban meg lehet határozni az audio-fókusz, vagyis azt, hogyan viselkedjen a lejátszó a bejövő értesítések, így a navigációs utasítások esetén. Ha ezt ebben az új appban nem tudja beállítani, érdemes másikat kipróbálni – sok a jó, nem feltétlenül kell visszatérnie a gyárhoz.

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

Előzetes 2022/9.

Augusztus 25-én, csütörtökön

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



Magazin: Pagani Huayra Codalunga. 852 LE-s 6,0 l-es V12-es viszi.



A Mazda vadonatúj 3,3 l-es, 254 LE-s soros hathengeres dízelmotort fejlesztett, különleges műszaki megoldásokkal. Darabokra szedjük.



Kipróbáljuk a felfrissített Volkswagen Polót.



Teszt: Renault Mégane E-Tech EV60 Iconic, 220 LE-s akkumulátoros villanyautó, fronthajtással.

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: Krepisz 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

Felélős kiadó: Dallos Dávid ügyvezető

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

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

Tördelés, nyomdai előkészítés: Artcommando

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

ISSN 2060-5773

© Minden jog fenntartva Auto News Kft.

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

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

Név/intézmény:

Cím:

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

emelet, ajtó, irányítószám) e-mail:

Dátum:

Aláírás:

A megrendelőlapot a következő címre borítékban szíveskedjen feladni:

Magyar Posta Zrt.
Hírlap Igazgatóság
1900 Budapest

MEGJELENT!



RENDELJE MEG KEDVEZ- MÉNNYEL A KIADÓTÓL

azauto@azauto.hu



DS AUTOMOBILES

DS 4 CROSS

KIFINOMULT TECHNOLOGIA



Keresd a DS STORE BUDAPEST-ben

DSautomobiles.hu

A DS a TOTAL választotta – A DS 4 CROSS vegyes fogyasztása 1,3–6,9 l/100 km, vegyes CO₂ -kibocsátása 29–155 g/km (WLTP ciklus szerinti adatok). A kép illusztráció.