

Műltigéző

az

auto



**ALPINE
A110S**
MAGAZIN

2

kettő

TESZT



MERCEDES EQS
Távvezetők



VOLKSWAGEN Taigo
Polo XL

TESZT



SKODA Vision 7S
Összejövő

BEMUTATÓ



SEAT Ibiza

TESZT

Das
emocion?

ÁRVERSENY
**FIAT PANDA
TOYOTA AYGO X**



MG ZS

Már a spájzban?

TESZT



Forrong a használt-
piac – merre tartunk?

Az érintőképernyő veszélyei: jobb a gomb?

A110

Az Alpine 1 éve Magyarországon!
Fedezd fel modelljeinket az Alpine Centerben



ALPINE

Alpine A110 vegyes fogyasztás l/100km: 6,7 – 7,1; CO₂-kibocsátás g/km: 152 – 160. Az üzemanyag-fogyasztásra és CO₂-kibocsátásra vonatkozó adatok meghatározása a Bizottság (EU) 2017/1151 rendeletében előírt WLTP vizsgálati eljárással történt. Bővebb információkért keresse fel a www.renault.hu/wltp oldalt. Az új személygépkocsi fajlagos üzemanyag-fogyasztási és CO₂-kibocsátási adatai megtalálhatóak az üzemanyag-gazdaságossági ismertetőben, amely ingyenesen hozzáférhető minden eladási helyen és a fogyasztóvédelmi hatóságnál. A gépjármű tényleges fogyasztása eltérhet ezen értékektől a vezetési stílus, a gépjármű terhelése, az időjárási viszonyok, továbbá az útvonalválasztás függvényében. A gépjárművek elérhetősége, a műszaki adatok és megoldások, valamint a felszereltségek országonként eltérhetnek, és bármikor módosíthatók. A feltüntetett adatok tájékoztató jellegűek. A kép illusztráció.

Alpine Center Budapest – 1134 Budapest, Váci út 45.

alpinecars.hu

Ami nincs a lapban...

...mert egykor volt időszérű. És most ismét: a legfrissebb Retro Mobil mindazoknak, akik érzik, tapintják, szimatolják az öreg tárgyakat, szívesen baráncolnak 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 MG ZS 1.0T Luxury

XXX. évfolyam 10. szám 2022. október

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

7 Tartóteszt: Dacia Spring 45 Comfort Plus
Helyiérdekű

8 Teszt: MG ZS 1.0T Luxury
Bombardiadó?

14 Bemutató: Skoda Vision 7S
Így látják

17 Bemutató: Fiat Pulse
Kérjük szépen

18 Bemutató: Lucid Air Sapphire
Drágakő

20 Bemutató: MG 5 EV
Teherelosztó

22 A Koenigsegg CC850 részletei
Egy az egyben

26 Teszt: Mercedes-AMG EQS 53 4Matic+
Nagyban más

30 Teszt: Volkswagen Taigo R-Line 1.5 TSI aut.
Pólóing

36 Teszt: Seat Ibiza FR 1.0 TSI
Latin szerethető?

MAGAZIN

24 Alpine A110 S
Időutazó

FLOTTA

39 Árverseny: Fiat Panda 1.0 Hybrid Street és Toyota Aygo X 1.0 VVT-i Active
Kelléktár

AUTÓPIAC

40 Márkaképviselők újautó-árai

42 A hazai használtautó-piac alakulása
Ki tudja?

AUTÓ+

44 Az ADAC kivitelezési minőségtesztje
Lefelé mutat?

46 Az érintőképernyő veszélyei
Újra kell gombolni?

48 Ténykérdések: Az Autó segít
A felvillanó szervizlámpa

49 LEVELEZÉS

50 ELŐZETES

50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



14 Skoda Vision 7S

TESZTNAPLÓ



26 Mercedes-AMG EQS 53 4Matic+

TESZT



30 Volkswagen Taigo R-Line 1.5 TSI aut.



E havi autóink

24	Alpine A110 S	20	MG 5 EV
7	Dacia Spring	8	MG ZS
39	Fiat Panda	36	Seat Ibiza
17	Fiat Pulse	14	Skoda Vision 7S
22	Koenigsegg CC850	39	Toyota Aygo X
18	Lucid Air	30	Volkswagen Taigo
26	Mercedes EQS		

Changan CS85

Házon kívül

A CS85 a kínai Changan Auto 4,72 m hosszú SUV-kupéja. Kizárólag elsőkerék-hajtással gyártják, és a fő exportpiacokra (a Közel-Keletre és Dél-Amerikába) egyféle, Euro6-os tisztaságú, közvetlen befecskendezéses, 233 LE-s (360 Nm), 2,0 l-es turbós négyhengeres benzinessel és alapáron nyolcfokozatú automatával szállítják. A futómű elől McPherson, hátul multilink, az export-alapfelszereltség gazdag: ESP, hat lég-



zsák, adaptív tempomat, kétfónás légkondi, kulcsnélküli kezelés, panorámakamera, nyitható üveg-tető, 19 colos alufelni-készlet, adaptív LED-fényszóró, holtterfigyelő, sávtartó, automata vészfék, navigáció, táblafelismerő, elektromos ülésmozgatás és első-hátsó ülésfűtés is jár. A kínai alapár (a 2,0 l-es motorral, 3 év vagy 100 ezer km garanciával) átszámolva 9,5 millió forintnyi júan.

Changan CS85 – a csak Ázsiában forgalmazott 1,5 l-es változat 178 LE-s, váltója hétfokozatú dupla-kuplungos robot

Porsche Cayenne Cabrio Concept

Felemás

A Porsche időnként elárul egy-egy titkot a múltból és mutat hozzá bizonyítékot. 2002-ben, a Cayenne megjelenésekor már gondolkodtak a kupé, a 20 centivel megnyújtott „családi” változat és a kabrió tervezésén – utóbbit még ma is kérdőjelek övezik, ha szóba kerül. Csak olyan prototípust építettek, ami

nem kapott merevítéseket, így rendszeresen vezetni nem lehetett. A legtöbb fejtörést a tetőmechanizmus és a kasznit hátróljának kialakítása okozta, a farra két terv is született, ám az autó soha nem jutott túl a koncepció státuszra. A Cayenne Coupe egyedülként 2019-re megvalósult, ám a kabriót két évtized elteltével még mindig ellenzik a cégen belül, lévén egy SUV nagy és nehéz, így a tetejét levágni minden szempontból kockázatos.



Porsche Cayenne Cabrio Concept – PFM, úgynevezett Package Function Model. A tető a későbbi 991-es sorozatú 911 Targához hasonló megoldással nyílt



Aston Martin DBR22

Telesport

A luxusmárkák nagy ötlete az a részleg, amelyek a tehetős ügyfelek igényeit hivatottak kielégíteni. Az Aston Martinnál ez a Q, amely az utóbbi időben olyan modelleket készített, mint az egyedi Victor, a 24 példányban épített Vulcan, vagy az ennél is ritkább Vantage V600. A legújabb dobás most a DBR22, egy olyan nyitott, kétüléses, pályára is vihető gép, amelyhez a hajdani DBR1 és DB3S versenyautók adtak

Aston Martin DBR22 – 3,6 s alatt van állásból százon, a végsebessége 319 km/h. Szélvédője és teteje nincs

ihletet. Az 5,2 l-es, 60 fokos hengershögű, csupa alumínium turbós V12-es 715 LE-t és 753 Nm-t küld a nyolcfokozatú váltón át a hátsó kerekekre. A 14 küllős, 21 colos felniktől kezdve a karosszéria színéig mindent speciálisan ehhez a modellhez dolgoztak ki; a hátsó felüggesztés segédkerete 3D nyomtatással, a rétegek összeragasztásával készült, s így rendkívül merev és könnyű lett.

Alpine A110 E-ternite

Váltóáram

A villamosított A110-es egyelőre tapogatózás a francia sportmárkától, sokat nem árultak el róla és még nem is gyártják. Az akkupakk a Renault Mégane Electric-ből való, de a 12 modult elosztot-

Alpine A110 E-ternite – 258 kilóval nehezebb, mint a normál kivil, a menetteljesítményei egyelőre nem ismertek



ták, előre négyet, hátra nyolcat pakoltak, s így a normál A110-es kedvező 44:56 arányú súlyelosztása a tengelyek között 42:58-ra módosult. Hogy a menettulajdonságok se szenvedjenek csorbát, az Alpine mérnökei sebességváltót is illesztettek a hajtásláncba – ez a villanyautóknál még nem elterjedt –, sőt megvalósították az ügyfelek által kért álmot, a nyitható tetőt. Hogy a kasznit merevsége ne csökkenjen drámaian, csak kivehető panelt terveztek, amit karbonból készítenek.



Nissan X-Trail

Villamos

Most már az X-Trail sem lóg ki az egységes márkacsalatból, alapja ugyanaz a CMF-C padló, ami a kisebb Qashqai alatt is található, a súlycsökkentés miatt az ajtók, az első sárvédők alumíniumból vannak, akárcsak a gépháztető. Ahogy korábban, lesz hétülékes változat, a normál ötülékes csomagteret 585 l-es. A digitális pulton a műszeregység kijelzője 10,8, az infotainment érintőképernyője 12,3 colos. A felfüggesztés elöl McPherson, hátul multilink, haj-

Nissan X-Trail – hazai ára még nincs, az Egyesült Királyságban 32 ezer fonttól kapható

tásláncból háromféle villamosított van, a belépő az 1,5-ös, 163 LE-s (300 Nm) benzines könnyű hibrid, fokozatmentes CVT váltóval. A 204 LE-s, fronthajtású e-Power már elektromos hajtású, akár egy pedállal is vezethető, de ebben is megvan a benzínmotor, amely generátorként dolgozik. Az e-4orce ugyanezt tengelyenként egy-egy villanymotorral, mechanikus kapcsolat nélküli összerékhajtással és kerekenkénti, precíz nyomatékkelosztással nyújtja, 213 LE-s teljesítménnyel.

Bentley Flying Spur Speed

Tempós

Aki 6,0 l-es W12-essel szerelt Bentley Flying Spur limuzint szeretne, már csak a Mulliner és a most bemutatott sportos Speed kivitel választhatja. Utóbbi a non plus ultra, már ami a teljesítményt

illeti: a 2,5 tonnás monstrumot 635 LE (900 Nm) mozgatja, álló helyzetből 3,8 s alatt repítve százig. A váltó nyolcfokozatú, bolygóműves ZF automata, végsebesség korlátozást a Bentley nem használ, így padlógázzal akár 333 km/h-val is lehet hasítani, ha adott a forgalommentes pálya. A tapadást összerékhajtás, az alacsony sebességű



manőverezést, illetve a nagy tempónál sokat jelentő stabilitást összerékhajtás segíti. A Speed-hez külön felszereltség csomagot állítottak össze, csak a belső 15 féle színben kombinálható, vannak újrahazsnoztott anyagok, de akinek saját elképzelése van, természetesen minden segítséget megkap.

Bentley Flying Spur Speed – krómzás helyett fekete dekorációt kap, a 22 colos alufelnik mögött elöl 420 mm átmérőjűek az acél féktárcsák

A hónap felmérése

Ön vásárolna új, alsó-középkategóriás dízelmotoros személyautót?
(a válaszok százalékos aránya)

Igen **41**

Nem **59**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Ford E-Transit Custom – 10 százalékkal kisebb légellenállású, mint a normál változat, ami kiváló eredmény

Ford E-Transit Custom

Kormányos

A villanyfurgon egyik trükkje a kormánykerék lehajtásával varázsolható kisasztal, de már ismerjük a korábban nem közölt adatokat is. Az E-Transit kétféle tengelytávval és magassággal választható,

5,8-9,0 köbméter közötti raktérrel, a maximális terhelhetőség 1,1, a vontatási kapacitás 2,0 tonna. Minden változatba 74 kWh kapacitású akkumulátor kerül, a belépő villanymotor 136, az erősebb 218 LE-s, nyomatékuk egyformán 415 Nm. A Ford szerint a hatótáv elérheti a 380 km-t, a fedélzeti töltő teljesítménye egyelőre 11 kW, a gyorsított maximuma 125 kW és az autó áramforrásként is használható, ami szolgáltató cégeknek mindenképpen praktikus.



Cadillac Celestiq – a hűtőmaszk csak imitáció, nincs funkciója, de hozzátartozik a márka arculatához

Cadillac Celestiq

Készül

Az idén 120 éves Cadillac mindig luxusmárka volt, történetét olyan

mérföldkövek jelzik, mint a V16-os típusok, vagy a kézzel összeszerelt '57-es Eldorado Brougham. A Celestiq tanulmány a márka hagyományaira épít, az innovációra, a tradícióra, a kézműves gyártásra

és úgy hírlík, ebben a prototípusban testesül meg minden, amit a Cadillacnél a közeljövő elektromos luxuslimuzinjáról gondolnak. A forma nem hagyományos lépcsőshátú, az üvegvető fényáteresztő képessége szabályozható, a fedélzeten öt nagyfelbontású LED képernyő található. Ezek közül a

legkülönlegesebb a pultot teljes szélességben lefedő, 55 colos panel, amely képes arra, hogy mást lásson rajta a vezető, s mást az első utas. Ha a Celestiq piacra kerül, ellenfelei között ott lesz a BMW i7 és a Mercedes EQS, de addig az Audi, a Maserati és a Lexus is előrukkolhat még bármivel.

Kérés

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

weblapunkon (www.azauto.hu) keresztül, emailben (azauto@azauto.hu) vagy nyílt levelezőlapon várjuk a szerkesztőség címére.

– Ön vásárolna rövid (100 km-es) hatótávolságú elektromos autót kizárólag városi használatra?

VISSZAHÍVTÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Volkswagen T7	2020–2022	Légzsákok
Mini Clubman, Countryman	2022. 01. 12.–2022. 03. 03.	Övfeszítők
BMW 2, 3, X1, X2, i3, i4, M3	2022. 01. 11.–2022. 02. 03.	Övfeszítők
Ford Mustang	2018. 01. 18.–2020. 12. 16.	Hajtás-szabályozás
Mercedes C	2020. 10.–2021. 12.	Vezetékek (motortér)



<https://www.azauto.hu/2022/09/12/hangos-az-auto-6-resz/>

Podcast melléklet – 6. rész

Hangos Az Autó

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

- Magyarországon a kínai MG. Milyen esélyei vannak a piacon? Milyen árrelőnyre számíthatnak a vásárlók?
- A Koenigsegg CC850 részletei.



– Az érintőképernyő veszélyei, avagy beigazolódtak, amit állandóan emlegetünk a tesztheinkben. Ezekről és más érdekességekről is hallhatnak a műsorban. Töltsék le és szálljanak be mellénk!



Jeep Avenger

Első fecske

Az elektrifikáció teljesen új helyzetet teremt a járműiparban, a Jeep sem kerülheti el a sorsát: a márka tervei szerint 2030-ra az észak-amerikai piacon 50, Európában 100 százalékos lesz az elektromos modelljeinek aránya. Az első fecske mifelénk a Renegade alá pozícionált városi terepjáró, a tisztán elektromos Avenger lesz, amelyről most annyit tudni, hogy Lengyelországban fogják gyártani, a kiadott fotón már a végleges

Jeep Avenger – 2023 első negyedévében érkezik az európai márkakereskedésekbe. A hatótávját 400 km-re ígéri

változat látható és hivatalosan a 2022. október 17-én nyíló Párizsi Autószalonon fog bemutatkozni. A Jeep azonban tovább két modellt is beharangozott, ezek tanulmányok, bár meglepően kidolgozottak. A Recon lehet a Wrangler villanymotoros megfelelője, levehető ajtókkal és komoly terepjáró képességekkel, míg a Wagoneer S a luxus SUV-ok piacát célozza, 600 LE körüli teljesítménnyel, 640 km-es hatótávval és 4,0 s alatti százas gyorsulással.



TARTÓSTESZT Dacia Spring 45 Comfort Plus

Helyiérdekű

A SPRING MEGBÍZHATÓ MINDENNAPI TÁRS, KÉT HOSSZABB ÚTRA IS EL-MERÉSZKEDTÜNK VELE.

Az eddigi 8 hónap alatt több mint 5500 km-t futott nálunk a tartóstonesztre fogott elektromos Dacia Spring, az Autobest 2022-es fődíjasa. Tavasszal örültünk, hogy a melegebb idők megérkezéével felgyorsult a töltés és megnőtt a hatótáv. A légűtűses akku igazán 15 és 25 fok között érzi jól magát, így a forró nyári napokon kicsit újra lassabban vette a töltést, és a kijelzett hatótáv-értékek is csökkentek a tavasziakhoz képest. Íme, a friss számok: az eddigi legnagyobb kijelzett hatótávolságot egy kellemes, 25 fokos júliusi napon értük el, ekkor „tele tankkal” 247 km-t írt ki a rendszer. Télen még azt írtuk, hogy a kijelzett hatótáv-

érték a megtett kilométerek számánál átlagosan 10%-kal jobban fogy, ez tavaszra az ellenkezőjére változott, és most is így van: a mutatott fogyasztásnál 5-10%-kal többet tudunk megtenni egységnyi töltésmennyiséggel. Az állandó légkondi használat sem rontotta jelentősen az adatokat, méréseink alapján átlagosan 2,36 km-t tettünk meg 1%-nyi (kijelzett) töltéssel, így a számított hatótáv 236 km körűli. Ez különösen jó érték a gyári, (WLTP szerinti) 224 km tükrében. Ráadásul az Autobest tavalyi, spanyolországi nagy villanyautó-tesztjén a Spring 26,8 kWh-s valós kapacitású akkujában még 0%-nál is maradt további 31 km a teljes megállásig, így az összes hatótáv, vegyes üzemben, óvatos vezetéssel akár 267 km is lehet. Autópályán is jártunk, tartósan 100-110-zel kellemesen lehet utazni vele, és így még a kamionok szélárnyékát is ki tudtuk használni időnként. Többször megtettük a

Téli gumikkal vettük át januárban, tavasz óta alacsony görűdűlési ellenállású nyáriakon fut, ez is komolyan hozzájárul a fogyasztás csökkenéséhez. A kínai Linglong abroncsok (az autó maga is kínai gyártású) csendesek, de a tapadásuk gyenge. Az aktuális ráncfelvarrással lényegében csak az orr változott, a Comfort Plus-t pedig az Expression felszereltség váltotta le: ezzel tolatókamera és navigáció is, úgy, mint korábban

Budapest–Siófok–Budapest távot (összesen 210 km), egyszer 227, másszor pedig 241 km-es kijelzett hatótávolsággal útnak indulva. Az első esetben 32, a másodikban pedig 41 km-es „maradványértékkel” értünk haza. A teljes 5500 km-re vetített vegyes fogyasztás, saját méréseink alapján (főleg városban és országúton) 12,2 kWh/100 km-re adódott, a ténylegesen felvett energiámmennyiség átlaga, a műszerünk szerint – a veszteségeket is bekalkulálva – 13,5 kWh/100 km. Az ECO üzemmódot változtatlanul ritkán használjuk, mert (főleg országúton) rossz vele a gázreakció, miközben a kijelzett hatótáv-értékhez, – annak eredeti nagyságától függetlenül – legfeljebb 7-8 km-t tesz hozzá. A jobb első ajtózárra a meleg időben

MŰSZAKI ADATOK

Háromfázisú légűtűtes szinkronmotor, elöl. Teljesítmény: 44 LE/33 kW (3000-8200/min). Nyomaték: 125 Nm (500-2500/min). Fix áttétel, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felűggesztés. Elöl tárcsa- hátul dobfeékek. Csomagter: 290-620 l. Akkukapacitás: 27,4 kWh (ebből 26,8 kWh a kihasználható). Akkuszerkezet: lítiumionos, légűtűtes. Hosszúság x szélesség x magasság: 3734x1770x1516 mm. Tengelytáv: 2423 mm. Saját tömeg: 970 kg-tól. Gumiméret: 165/70 R14 (Linglong Green-Max HP). Végsebesség 125 km/h. Gyorsulás (0-100 km/h): 19,1 s. Fogyasztás (vegyes): 11,9-13,9 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 12,2 kWh/100 km. Általános garancia: 3 év, vagy 100 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 3 év. Fényképi garancia: 2 év. Rozsdagarancia 6 év. Akkumulátor garancia: 8 év, vagy 120 000 km. Szervizintervallum: 30 000 km vagy 1 év.
Ára: 8 699 000 Ft

elcsendesedett. A töltőcsatlakozó és a motortér fedele korábban időnként egy-egy fekvőrendűrőn is kipattant, egy kis kenéssel a hibát mi magunk orvosoltuk. A középkonzol menüje – főleg nagy hidegben és forróságban – változtatlanul lassú, és a tolatókamera képe is lassan tölt be, de csak közvetlenül indítás után. A Springgel még a drágább áramárakkal számolva is 1000 Ft/100 km körűli költséggel autózhatunk.

SZG

TESZT MG ZS 1.0T Luxury

Nagyobb kerekkel talán jobban mutatna. A tompított és a távfény egyaránt diódás, a Luxury ködfényszórókat is kap

Bombariadó?

AZ MG BEROBBANT MAGYARORSZÁGRA, ORSZÁGOSAN 22 KERESKEDÉSSSEL INDUL ÉS AZ ELSŐ KÍNAI MÁRKA LEHET, AMELY KOMOLY SZELETET HASÍTHAT KI MAGÁNAK A HAZAI AUTÓPIAC TORTÁJÁBÓL.

A britből kínaivá lett MG átalakulását röviden összefoglaltuk az MG 5 EV bemutatójában (20–21. oldal), a méreteit tekintve a kis és kompakt crossoverek között egyensúlyozó ZS-ről pedig annyit érdemes tudni, hogy itthon egyelőre ez a modell a márka belépője, s nem titkoltan a Suzuki Vitara kihívója. Ha már ezzel kezdtük, nézzük a legfontosabb méretbeli különbségeket. Az MG tengelytávja 8, karosszériája 15 centivel hosszabb a Suzukiénál, továbbá a kínai autó egyaránt 34 mm-rel szélesebb

és magasabb is. Belül a Vitara – a saját mérésünk alapján, könyökmagasságban – elől 45, hátul 5 mm-rel szélesebb, viszont a ZS vezetői ülőpozíciója magasabb, a hátsó láb- és

fejtere tágasabb, továbbá a csomagtartója is nagyobb: alapból 86, teljes bővítés esetén már 256 l-rel. Ami a megjelenést illeti, a magas övvonallú, robusztus kiállású, alul körben

műanyaggal védett kasztni arányai nem rosszak, ám a 17 colos kerekek számlátomást kicsik alatta és ennél a méretnél pluszpénzért sem vehetők nagyobbak, csak privát. A kulcs



Csak az ajtóburkolaton van keményebb műanyag, minden más, még a középkonzol széle is puha, varrott bevonatot kapott. A pult elrendezése, a kezelőszervek működése szokványos



Átlagos méretűek a kacattartók, a középső kartámasznak sem a hossza, sem a magassága nem állítható



Kényelmes, a kategóriához mérten tágas a belső. Az első ülések fűthetők, a lapjuk 495 mm hosszú, a vezetőé 6 irányban elektromosan állítható



Középen a kis rekész helyén többet érne egy szellőző. Két kenguru-zseb és két USB port is jár alpból



Kulturáltan működik az 1,0 l-es háromhengeres, nem izompacsirta, de az átlagos igényeket teljes mértékben kielégíti

AZ MG ZS ÉS LEGFŐBB KONKURENSEI*

	MG ZS 1.0T	Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech	Hyundai Bayon 1.0 T-GDI LP	Suzuki Vitara 1.4 MHEV
Hengerűrtartalom [cm³]	999	1199	998	1373
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	111/82(5200)	110/81(5500)	100/74(4500–6000)	129/95(5500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	160(1800–4700)	205(1750)	172(1500–4000)	235(2000–3000)
Váltó [fokozat/üzem]	6/kézi	6/kézi	6/kézi	6/kézi
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	11,2	11,4	10,7	9,5
Végsebesség [km/h]	180	186	183	190
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,6	5,9	5,7	5,4
CO ₂ [g/km]	149	132	129	121
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4323x1809x1644	4160x1824x1579	4180x1775x1490	4175x1775x1610
Tengelytáv [mm]	2580	2604	2580	2500
Csomagtér [l]**	448–1375	410–1289	411–1205	362–1119
Alapár [Ft]**	8 099 000	8 010 000	8 099 000	8 040 000

— A legjobb érték * Az adott benzinmotorral legalacsonyabb felszerelésű modellek ** Bruttó listaár kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

nélkül kezelhető ajtók tágra nyílnak, a burkolatuk igényes: párnázott könyöklő és betét jutott előre

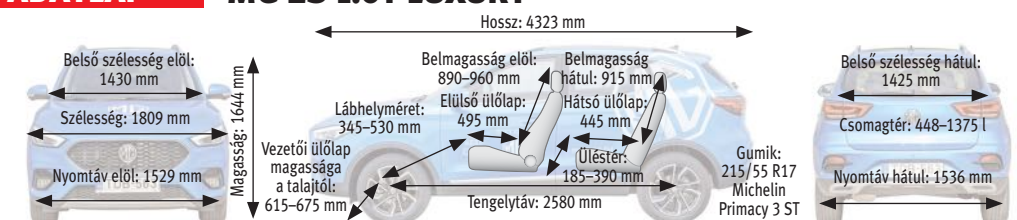
és hátra, a zseb hátul is palacktartós, a műanyagok tapintásra kellemesebbek, mint a fő versenytárs

Suzukiban. A Luxury vezetőülése elektromosan mozog, a fixen 495 mm hosszú lap azonban nem bil-

lenthető és a támlái sem szabályozható; a hosszú távú kényelem mindezek ellenére megvan, az ülőlap magassága a talajtól mérve 615–675 mm között állítható. Az enyhén lépcsős pedálrend megszokható, a kormányoszlop tengelyirányú mozgathatóságának hiánya viszont fájó pont – és legyünk őszinték, értelmetlen is. A kilátás csak oldalra jó, elől az A-oszlopok és a tövükbe tett tükrök, hátul a C-oszlopok holttere zavaró, utóbbiaknál a kis üvegek semmit nem segítenek. Jó hír, hogy Luxury szinten nemcsak tolató-, hanem 360 fokos panoráma kamerát ad az MG; a grafika nem különösebben látványos, de a tükör aljára tett optikákkal még az oldalképek is külön láthatók, így valóban centizhetők a padkák, a szegélyek. Összességében nagyon tetszett a ZS anyag- és általánosan jó összeszerelési minősége, a rengeteg puha, párnázott felület kellemes légkört teremt, a hangulatot piros cérnás varrásokkal, logókkal és karbonhatású betétekkel dobták fel, csillogó zongoralakkból – hála az égnek – csak a szélső szellőzők köré jutott, ott nem zavarnak. Egyébként az ülések tömése is puhább a megszokottnál, de nem olyan süppedősen, mint a régi francia autókban. A kacattartók számát és méretét tekintve nem ért csalódás, a szokott helyekre tehetjük a holmikat, az USB portok a még elterjedtebb A-típusúak, előre jutott egy az okostelefon tükrözéséhez és még egy tölteni, vagy pendrive-ról zenét hallgatni. A műszeregyeség vetített, de a fedélzeti számítógép lapozásától eltekintve nem konfigurálható, a fordulatszám-mérő változó szám-sora idegesítő, ahogy a startstop működésénél az állandóan felugró ablak – utóbbi felesleges, mert

ADATLAP

MG ZS 1.0T LUXURY



MOTOR: Soros háromhengeres, közvetlen befecskendezés, turbós, startstopos benzinmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 999 cm³. Furat: 74,0 mm, löket: 77,4 mm. Sűrítési arány: 10,5:1. Teljesítmény: 111 LE/82 kW (5200/min). Nyomaték: 160 Nm (1800–4700/min). Akkumulátor: 12 V, 70 Ah.

ERŐÁTVITEL: Hatfokozatú kézváltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség hatodik fokozatban 1000/min-él: 47 km/h.

FELÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, tekercsrugókkal, hátul csatolt lengőkarok, tekercsrugókkal. Elöl belső hűtésű, hátul tömör tárcsafék, hátsó kerekekre ható mechanikus rögzítőfék, ESP, 2,8 fordulatos elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ötülése acélkarosszéria. Saját tömeg 1259 kg-tól. Üzemanyagtartály: 45 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 11,2 s. Végsebesség: 180 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,6 l/100 km. CO₂ (WLTP): 149 g/km. Tesztfogyasztás: 7,2 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 50%-ban városi használatlalt, egy-három személylalt, 21-33 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 7 év vagy 150 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év vagy

72 000 km. Rozsdagarancia: 7 év. Szervizperiódus: 24 000 km vagy 1 év.

A COMFORT ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 6 légszák, Isofix (hátul), startstop, dombegéd, automata világításkapcsoló, LED fényszórók, távirányítású központi zár, elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, sugárirányban állítható kormányoszlop, emelhető-süllyeszthető vezetőülés, bőrbevonatú okoskormány, fedélzeti számítógép, manuális légkondi (egyzónás), audiorendszer (4 hangszóró DAB/USB/MP3/AUX), infotainment rendszer (10,1 colos képernyő), okostelefon tükrözés, Bluetooth-telefonkihangsóító, sebességátaroló tempomat, tolatóradar, osztottan (60:40) dönthető hátsó üléstámlák, tetőtűsín, 17 colos alufelni készlet.

Ára: 6 699 000 Ft (csak 1.5L motorral)

A LUXURY KIVITEL TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 360 fokos panoráma kamera, ködfényszórók, kulcs nélküli kezelés, holtérfelügyelő, vetített műszeregyeség, esőszensor, panoráma üvegtető (nyitható), audiorendszer (6 hangszóró), navigációs rendszer, elektromosan állítható vezetőülés, fűthető első ülések, Eco bőrkárpit.

Ára: 8 099 000 Ft (csak 1.0T motorral)



Lépcsős, de megszokható a pedálrend. Az ajtóknál félliteres a fémpanel, a hátsó zsebben is bőven elfér



Magasan hordja az orrát, a frontrész gyakorlatilag függőleges. A hátsó ajtó üvegei is teljesen leengedhetők



külön piktogram is jelzi. Érdekes, hogy külső hőmérőt nem találtunk, a nyelvek közül pedig angol, olasz és spanyol állítható be, más nem. Az infotainment „lebegő” érintőképernyője 10,1 colos, a hardver lehetne erősebb, mert a betöltés és a parancsokra reagálás egyaránt lassú, ellenben a menü nincs túl-

bonyolítva, a három legfontosabb elem a főképernyőt uralja, feltűnő színekkel. A navigáció grafikája (a panoráma kamerához hasonlóan) kissé mórckás, viszont jó a keresője, a légkondinál – ami csak egyzónás és manuális – nem kell a ventilátor fokozat és a hőfok miatt a menüben turkálni, ezekhez fizikai

gombokat talál a képernyő alatti sorban. Hátnak csak a szellőzőket és a kihajtható középső kartámaszt hiányoltuk; a kenguruzsebeiktől a dupla USB-portig minden megvan, a helykínálatt pedig a szériában adott üvegtetővel is nagyvonalúbb, mint a sokat emlegetett Vitarában. Itt jön a képbe a hosszabb tengelytáv, ugyan-

akkor azt is meg kell említeni, hogy a hosszabb (445 helyett 500 mm-es) ülőlapok miatt a Suzuki hátsó ülésai jobban alátámasztják a combokat, kényelmesebbek. Középen nem extrém magas a padlót merevítő alagút, felette a konzol sem tolakszik mélyen a lábtérbe, így rövidtávon akár három felnőtt is utazhat,



Befelé 815 mm mély a csomagtartó, szélessége a kerékdobnál 880, a legszélesebb pontján 1315 mm. Rögzítő szemek nincsenek. Az ajtót az MG emblémával kell nyitni



Vezetősegédekkel nem áll jól a ZS, adaptív tempomat sincs hozzá, csak hagyományos. A panoráma kamera hasznos, de a grafikája nem csúcsmínőségű, a segédvonalak fixek

feltéve, ha nem szumó birkózók. A csomagtartót már említettük, a 448–1375 l jó érték ebben a kategóriában, fekete pont jár azonban a magas (800 mm-es) rakodóperemért és a csomagrögzítő szemek hiányáért.

Bár nagyon várjuk, hogy kipróbálhassuk a belépő 1,5-ös szívó benzinst (106 LE), az 1,0 l-es turbós kellemes meglepetéssel szolgált. Háromhengerességét hidegen is alig érezni, olyan simán és kiegyensúlyozottan jár, a hangja

forogtatva sem válik zavaróvá, az erőleadása egyenletes. Igaz, relatíve későn, 2500-3000/perc környékén kap igazán erőre, de akkor sem úgy, mint a legtöbb hasonló feltöltött gép: nincs az a kellemetlen, hirtelen vágta, mint amikor a

békésen poroszkáló lovat fenéken csúzlizzák. A hatos kéziváltó kezelésével sincs különösebb probléma, a kar pontosan megvezetve, rövid utakon jár, a kapcsolási érzet jó, viszont az áttételezést szerintünk a kelleténél kicsit hosszabbra vettük: 130 km/h-nál hatodikban 2700/perc a fordulat. A 111 LE-s motor erőtartáléka nem lehenyerlő, a 160 Nm messze nem kiugró érték az 1,0 l-es géposztályban, ám mást jelentenek a száraz adatok, és mást a valóság, mert a csúcnyomaték 1800-4700/perc között végig él, s így összességében a ZS megugorja az elvárható szintet. A tesztet 7,2 l/100 km-es fogyasztással zártuk, városban 8,5-9,5, autópályán 7,5, országúton 5,5 l volt a jellemző érték, a légkondi folyamatos használata mellett.

Amivel a ZS szerintünk valóban belophatja magát a vásárlók szívébe, az a menetkomfortja. Az elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés mellőzi a trükköket, csupán mind a rugózást, mind a csillapítást a megszokott európai átlaghoz képest lágyabbra, puhábbra vettük; s itt jönnek még a képbe a már említett puha ülések és a normális oldalfalú gumik. Az összkép megdöbbentő, a MG a kisebb úthibákról szinte nem vesz tudó-





Négy helyett három szenzorral dolgozik a tolatóradar. 4x4-es ZS nincs, a hajtás kizárólag az első kerekeké, terepen lejátszóvezérlő segít(het). Vontatni 500 kilót tud

KAROSSZÉRIA, FELÜGGESZTÉS

- + Általánosan jó minőség
- + Beszállás, helykínálat
- + Puha felületek
- + Infotainment kezelése
- + Nagy csomagtér
- + Menetkomfort, kátyútűrő
- Kormányzás (holtjáték)
- Menettulajdonságok
- Kilátás
- Kormányoszlop állíthatósága
- Szellőzés (hátsó)
- Magas rakodóperem
- Csomagörögzők hiánya

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes, sima járású motor
- + Váltó kapcsolási érzete
- Áttételezés

BIZTONSÁG

- + Hat légszák
- + Hatékony fék
- Hiányzó vezetősége

KÖLTSÉGEK

- + Ár
- + Felszereltség
- + Hosszú általános garancia
- Bizonytalan értékeltartás
- Rövid rozsdagarancia



Érdekes: bármelyik hátsó ajtót nyitjuk ki, a kijelzőn mindkettőt nyitottnak mutatja az autó. A műszeregyeség grafikája nem változtatható, az infotainment kezelése egyszerű

mást, a nagyobbakat pedig lekezelő fölényességgel kezeli, ha valami, akkor a hazai utakra ez a hangolás valóban aranyat ér. Persze, az éremnek két oldala van, az ívmenet igen csak billegős, fékezéseknél nagyokat bólint a karosszéria és az alulkormányzottság is hamar jelentke-

zik, ha a kanyartempó tekintetében optimistábbak vagyunk a kelleténél. A fordulókör átmérője 11,1 m, a kormány középállásban meglepő holtjátékot mutatott, amiben valószínűleg a működtető villanymotor programozása a ludas. Nem komoly hiba, csak bosszantó apróság, mert

inkább erre fordítottak volna figyelmet, mintsem a három állásban választható rásegítésre, annak ugyanis nem sok értelme van, egyedül Dynamic-ban tűnt úgy, mintha „húzóssabb” lett volna a nem közvetlen, 2,8 fordulatos kormányzás. A fékek normál használat mellett

hidegen és melegen egyaránt jól vizsgáztak, a hátsó kerekeket is tárcsák lassítják, viszont elektromos rögzítőféket és Auto Hold-ot csak automata váltó esetén ad az MG. A vezetőségei közül egyedül holtterfigyelőt kap a ZS, ezen a téren még egyértelmű a lemaradása a versenytársaihoz képest, ami valószínűleg változni fog a jövőben.

Nézzük az összképet. Itt egy kínai márka ismert névvel, s olyan termékkel, amely minden szempontból abszolút vállalható. A ZS nem tökéletes, vannak hibái, zavaró hiányosságai, de konkrétan gyenge pontja nem igazán, s amit ígér, azt nyújtja, csalódások nélkül. A felszereltsége nívós, olyannyira, hogy voltaképpen ez jelenti a márka jelenlegi árelőnyét. Jár hozzá 7 év vagy 150 ezer km-es garancia, amit eddig csak a Kia tudott felmutatni, az értékeltartás egyelőre még bizonytalan, de a bizalom alapját az MG megteremtette, innentől a vásárlók térfelén pattog a labda. A piaci környezet szerencsétlen, az elszállt árak, az infláció, a háborús helyzet nehezített pályát jelent, ennek ellenére nem lepődnénk meg, ha a hazai eladásoknál a ZS hamarosan pozíciót fogna magának a legnépszerűbb típusok között.

Krepsz Zoltán

BEMUTATÓ Skoda Vision 7S

Így látják



<https://youtu.be/CTepdQijBCI>



Ez az első Skoda, amelyik gyárilag matt színt kapott. Középen, alul a narancssárga elem az áramtalanító, ebből hátra is jutott

LEGKÉSBŐ 2026-BAN VÁLHAT VALÓSÁGGÁ MINDAZ, AMIT A MEGÚJULÓ SKODA MOST A VISION 7S TANULMÁNNYAL FELVÁZOLT.

2022 szeptemberét nagy bejelentéssel kezdték a csehek: a „Next Level – Skoda Strategy 2030” keretén belül elkezdődik a Skoda modellek teljes formai megújulása, új márkameglésmát vezetnek be, frissítik a vállalati arculatot, továbbá az eddiginél még hangsúlyosabb szerepet kap a hosszú távú fenntarthatóság, a karbonsemlegesség. A felmérések, az előrejelzések szerint 2030-ra a Skoda európai eladásainak 70 százalékát már tisztán elektromos, akkumulátoros modellek fogják alkotni, ezért a vállalat ebbe a dinamikus terjeszkedő ágazatba 5,6 milliárd, a fedélzeti rendszereket érintő digitalizációba pedig 700 millió eurót investál az elkövetkező öt évben. Ennek is köszönhetően felgyorsul a modellek fejlesztése, 2026-ig három vadonatúj villanyautóval rukkol ki a Skoda – egy kisautóval, egy kompakt, valamint egy hétüléses családi

crossoverrel –, 2023 második felében érkezik a szintén alapjaiban új Superb és Kodiaq, 2024-re pedig felfrissül a jelenleg futó Octavia. Az autókról eltűnnek a megszokott kerek logók, a helyüket újratervelt Skoda feliratok veszik át, míg a Skoda Auto céges arculatának

színe kétféle – smaragd és elektromos – zöld lesz, egyértelműen jelezve ezzel, hogy a márka elkötelezett az elektromos mobilitás és a hosszú távú fenntarthatóság iránt. E szempontok jelentősége már az Enyaq iV esetében is mérhető, hiszen ennél a modellnél legyár-

tott példányonként 13 kilónyi régi lökhárítóból és akkumulátorházakból újrahasznosított műanyagot használnak fel, az oldalüvegek 20 százaléka szintén újrahasznosított üveg, a karosszériánál az acél akár 40, az alumínium 60 százaléka visszaforgatott anyag, az utastérben



Embléma helyett a kormányra is Skoda felirat került. A két haptikus tekerővel sokféle funkció működtethető



Ez a Driving üzemmód, a középső kijelző ilyenkor függőleges. Mögötte, a pult tetején középen a kristály kijelző az akku töltöttségét, vagy a töltés folyamatát mutatja



Ez a Relaxing üzemmód a hátrahajtott pulttal, kormányval és a komfort-helyzetű ülésekkel. A 14,6 colos képernyő itt vízszintesen áll



Ha nincs rá szükség, a szellőző visszasüllyed a pultba

pedig van olyan kárpit, amelynek gyapjútartalma csupán 40 százalék, a többi újrahasznosított PET-palack. Mindezek mellett az észak-csehországi Vrchlabíban működő üzem 2020-tól már karbonsemlegesen termel és 2030-ra ez a terv a csehországi és az indiai létesítményekkel is.

Az izgalmas jövőkép első konkrétuma azonban – és nem meglepő módon – egy autó, méghozzá az ígért három elektromos újdonság közül a hétüléses családi modell,

a Vision 7S – a végleges, piaci neve még nem ismert. Elődje nincs (tehát nem ez lesz az új Kodiaq), eleve villanyautónak tervezték és felvonultatja mindazokat a külső-belső formajegyeket, illetve megoldásokat, amik az elkövetkező években fokozatosan visszaköszönnek majd a Skodákon. Ezek közé tartozik a Tech-Desk Face, az újraálmódított frontrész. A régi bordázott hűtőmaszkot sötét üveglap váltotta fel (amely mögött az autóm vezetéséhez szükséges külön-

Tettekkel a fenntartható jövőért

A vadonatúj Kia Niro EV megjelenésén, intelligens funkcióin, eszköz töltési képességén túl környezetbarát és újrahasznosított anyagok alkalmazásával is a jövő autója kíván lenni. A Kia felelős globális gyártóként pedig ezen is jóval túllép.

Természet ihlette környezetbarát anyagok

Az új Kia Niro csúcstechnológiája nemcsak a páratlan vezetési élményben valósul meg, hanem a letisztult utastérben alkalmazott anyagokban is. Az új Niro alapanyagai többek között újrahasznosított tapétából és eukaliptusz levelekből készülnek, miközben a vízbázisú festékek használata a gyártás során szintén hozzájárul a környezeti terhelés csökkentéséhez. A Kia következő években növelni fogja a hasonló anyagok használatát. Ennek keretében az állati eredetű bőrök felhasználását is csökkenti, majd végül teljesen megszünteti.

Az óceánok és tengerek műanyag-mentesítése

A Kia számára kulcsfontosságú, hogy ne csak termékeivel járuljon hozzá a fenntartható jövőhöz, de az egész bolygó jövőjéért is tegyen. Ezért a Kia a következő 7 évben támogatja a The Ocean Cleanup világszintű tevékenységét és tisztítóinak fejlesztését. Így járul hozzá egy olyan rendszer kiépítéséhez, amely megakadályozza, hogy az óceánokból már kigyűjtött műanyagok újra visszakerüljenek a környezetbe és a vizekbe. A Kia az új modellek gyártásához a világ óceánjaiból összegyűjtött műanyagokat is felhasználja majd, ezzel is előmozdítva a tisztább és élhetőbb jövőbe való átmenetet.





Hátul is látványos a T-alakú lámpatest. Az alufelnik 22 colosak, felületük a csekély légellenállás miatt zárt kialakítású

féle érzékelők rejtőznek), fölötté a menetfényeket összekötő keskeny fénysáv többféle grafikát jeleníthet meg. Hasonlóan markáns részlet a T-alakú úgynevezett fénygrafika, amely az első és hátsó LED-es világítás dizájnját jelenti. A vasos, robusztus lökhárítók függőleges légbelepő, illetve hátul a kilépő nyílásai szintén új Skoda jellegzetességek lesznek, ezek a karosszériaelemek újrahasznosított gumiabroncsokból készülnek, akárcsak a keréktárcsák peremei.

Hogy az ellentétesen nyíló ajtókat felvonultató, B-oszlopok nélküli megoldást megtartják-e, még nem tudni – szerintünk nem valószínű, bár technikailag megoldható –, ám a minimalista utastér eme trükk nélkül is érdekes. A környezetbarát anyagok megjelenése nem kérdés, a fedélzeten használtak bőrmintések, túlnyomórészt fenntartható forrásból származnak és tartósak; a padlóborítás ugyanúgy használt gumiabroncsokból készült, mint a lökhárítók. Az autót két üzemmódra tervezték: vezetésre (Driving) és pihenésre (Relaxing), s ezeket a márka praktikus Simply Clever megoldásai, funkciói egészítik ki. Vezetés közben a legfontosabb információk a kormány mögötti 8,8 colos panelen, valamint a kiterjesztett valóság alapú (AR) head-up kijelzőn jelennek meg; a központi 14,6 colos érintőképernyő pedig függőleges helyzetben áll. Utóbbin sokféleképpen variálható a meg-



Újrahasznosított gumi a padló és az ajtóburkolat alsó része – könnyen tisztítható és nem karcolódik. A széttárható ajtók nem valószínű, hogy átkerülnek a szériaváltozatra

jeleníthető tartalom, még a baba-kamera képe is kitéhető – a gyerekülés a kabin legvédettebb pontján, az első és második ülésor között, középen, a menetiránynak háttal található. A pihenő üzemmód töltés közben, vagy hosszabb megállások során aktiválható, ilyenkor a pult a kormányval együtt előre (a szélvédő irányába) mozdul, az első ülések hátrébb csúsznak, befelé fordulnak és a támlájuk hátrébb dől, akárcsak a második sor üléstámlái, a központi kijelző pedig 90 fokot elfordul, ami ideálisabb

például filmnézéshez. A praktikus részletek között említhetők a fedélzeten elszórt mágneses rögzítő felületek, vagy azok a hátizsákok, amik szintén mágnesekkel rögzíthetők az üléstámlákon és az utasok magukkal vihetik.

A műszaki töltetről egyelőre keveset tudni, a méreteknél csak a felnik 22 colos átmérője ad némi támpontot. Az alap nem meglepetésre a VW-csoport moduláris villanyautós padlója, a MEB, de a motorok száma és teljesítménye nem ismert. A mélyen, a tengelyek

között a padlóban utazó akkumulátor energiatároló képessége 89 kWh, s ezzel a WLTP szerinti hatótáv a Skoda közlése szerint meghaladja a 600 km-t, a rapidtöltés pedig – erre alkalmas töltőponton – 200 kW-tal is mehet. Gyors fejszámolással, egy 10-80%-os megállásra elegendő lehet kb. 30 perc (a 200 kW nem állandó érték a töltés ideje alatt), így a 3,5 órás Háború és béke mozifilm változatának megnézésébe nem érdemes belekezdeni.

TA



<https://youtu.be/IVfL2qhUNNI>



Kétszínű fényezéssel is kérhető és van már belőle sportos Abarth verzió

BEMUTATÓ Fiat Pulse

Kérjük szépen

A FIAT MINI SUV-JA MIFELÉNK NEM KAPHATÓ, PEDIG LENNE RÁ IGÉNY.

A kisautó alapú szabadidő-terepesek (B-SUV szegmens) egyre népszerűbbek Európában, az 500X-szel a Fiat is jelen van a zsúfolt piacon, a Brazíliában elérhető Pulse azonban hozzánk nem jön. Pedig 4,1 m hosszú karosszériájával a típus ideális városlakó, az átlagnál nagyobb hasmagasságával könnyebb terepen összerúghajtás nélkül is boldogul, továbbá a 2521 mm-es tengelytáv és az alpból 370 l-es csomagtartó szintén hozza a kategóriára jellemző értéket. Az MLA padlón guruló technika minden változat alatt egyforma, a felfüggesztés elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros és itt tárcsák helyett dobfékek lassítanak; benzinmotorból, illetve váltóból kétféle van. A belépő az 1,3-as, 99 LE-s, négyhengeres Firefly, amelyhez ötfokozatú kézi, vagy pluszpénzért vehető, japán Aisin

gyártmányú fokozatmentes automata váltó kapcsolódhat. Újdonság az 1,0 l-es, 120 LE-s, háromhengeres Turbo 200 Flex és ezt csak automatával árulják. A vezető hét fix áttélt kézzel is pöcögtethet, a kormányra tett piros Sport gombbal pedig „élesebbre” állítható a Pulse, a program a kormányrásegítés erejére, a gázreakcióra, valamint a váltó és a kipörgésgátló működésére van hatással.



Automata, de csak egyzónás a légkondi. Az automata váltó a kormányról és a karral egyaránt pöcögtethető

A FIAT PULSE MŰSZAKI ADATAI

	Benzinmotorok	
	1.3 Firefly	1.0 Turbo 200 Flex
Hengerszám/szelepszám	4/8	3/12
Hengerűrtartalom [cm ³]	1332	999
Befecskendezés	Szívócső	Közvetlen
Feltöltés	Turbó	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	99/73(6000)	120/88(5750)
Nyomaték [Nm (1/min)]	128(4000)	200(1750)
Sebességváltó (fokozatok száma/üzemmód)	5/kézi	Fokozatmentes/CVT
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4099x1774x1577	4099x1774x1580
Tengelytáv [mm]	2521	
Szabad magasság [mm]	189	194
Csomagtartó [l]	370	
Üzemanyagtartály [l]	47	
Saját tömeg [kg]	1140(1187)	1234
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/csatolt lengőkar	
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/dob	
Gumi mérete	195/60 R16	
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	6,3(6,1)	6,6
Végsebesség [km/h]	172	186

Zárójelben az automata CVT kivétel eltérő adatai

Az alap Drive komfortszint sem apados, többek között hat légzsá-

kot, tempomatot, automata légkondit, infotainment rendszert (8,4 colos képernyő), fedélzeti számítógépet, LED-es fényszórókat és 16 colos alufelni készletet kap a vevő, míg a második Audace érdemleges többlete a legtöbb vezetőségét tartalmazó ADAS csomag, a kulcs nélküli kezelés és a vezeték nélküli telefonöltő. A legnívósabb Impetus bőrülésekkel, 7,0 colos vetített műszeregységgel és 10,1 colos érintőképernyővel van felszerelve. Érdekesség, hogy az Abarth részleg első SUV-ja éppen a Pulse és nem az 500X lett, a skorpió logós kivétel már elkészült, de a motor teljesítményét egyelőre csak tippelni lehet: a hírek szerint 180 LE-t tud.

– gépe –

BEMUTATÓ Lucid Air Sapphire

Drágakő



https://youtu.be/7_RVR9aKvI8

Karosszériája 4975x1939x1410,
tengelytávja 2960 mm



ÚJ CSÚCSMODELLEL ADOTT MAGÁRÓL ÉLETJELET A DÖCÖGŐSEN INDULÓ KALIFORNIAI VILLANYAUTÓS MÁRKA, A LUCID.

A hogy azt sejteni lehetett, a villanyautóknál is elszabadult a löerő hajhászás, a belsőégésű erőforrásoknál kedvezőbb tulajdonságú villanymotorral pedig elképesztő menetdinamikára képesek a gombamódjára szaporodó luxus- és sportmodellek. A kaliforniai Lucid először 2016-ban hallatott magáról az Air szedánnal, amely mindmáig a luxusbárka egyetlen – és saját fejlesztésű – autója, de az évek során komplett programot dolgoztak ki hozzá és úgy tűnik, idén végre valahára elindult a forgalmazása. Az Air élete nem lesz könnyű, versenytársai között említhető a vadonatúj BMW i7, a Mercedes EQS, a Porsche Taycan és a Tesla Model S Plaid, így érthető, hogy már a belépő, hátsókerék-hajtású Pure is magasra teszi a léceket: 88 kWh-s akkuval szerelik, motorjának teljesítménye 487 LE (600 Nm). A Touring 93 kWh-s akkut és 629 LE-s (1000 Nm) motort kap, a következő szint, a

Grand Touring viszont már elől is hajt, a két motor összteljesítménye 811 LE (1200 Nm), az akku 112 kWh kapacitású. Erre a változatra épül két limitált széria, a Dream

Edition Range (946 LE) és a Dream Edition Performance (1126 LE), egyaránt 1390 Nm nyomatékkal és 118 kWh-s akkumulátorokkal. A hatótávok a hajtásláncoktól és

a gumik méretétől függően 653-837 km közöttiek, utóbbi sem költői túlzás, több szakújság tesztjén is 810 km fölötti valós távolságot mértek. A töltés gyors, a váltóára-

Látványos a panoráma üvegtető. Az Air valóban áramvonalas, légellenállási együtthatója 0,21





Két csomagtartója van: az első 283, a hátsó 627 l-es

mű (AC) fedélzeti egység 19,2 kW-os, de az igazán ütős a 300 kW-os egyenáramú (DC) rapid lehetőség.

A Sapphire a non plus ultra és a Lucid úgy tervezi, ez önálló brand lesz a márkán belül, ezzel a névvel illetik majd a mindenkori csúcsmodelleket. Az exkluzivitást fokozva, az autó egyelőre csak a képeken látható zafírkék színben rendelhető, teljes üvegtetővel, belül fekete bőrrel, Alcantarával, kék díszvarrással és Mojave fadekorációval. A műszaki töltet újdonsága, hogy kettő helyett már három villanymotor hajt: itt hátul kerekenként van egy-egy, amivel több trükköt is tud az Air. A nyomatelosztás sokkal gyorsabban, pontosabban és hatékonyabban megoldható, mint bármilyen ismert mechanikus eszközzel, továbbá a vektorzással a jármű irányítását is lehet befolyásolni. Például szűk kanyarban az ívbelső kereket regeneratív módon fékezve, a külsőt pedig kellő mértékben hajtva elősegíthető az autó hátuljának „befordítása”, az összerék-kormányzásnál egyszerűbben és rövid reakcióidővel. A Sapphire esetében a rendszerteljesítményt 1217 LE-re növel-



Minden digitális és érintős, de a látvány nem olyan minimalista, mint a Tesláknak

ték, megerősítették a felfüggesztés bekötési pontjait, keményebbek a rugók, újak a lengéscsillapítók, továbbá átprogramozták az ABS és a menetstabilizáló működését.

A tempó döbbenetes, önkéntelenül is felmerül egy józan gondolkodású emberben, hogy miért kell ilyen képességű autókat a közútra engedni. A választ persze minden-

ki tudja... A Lucid nehézbombázójának végsebessége 322 km/h fölötti, 2,0 s alatt van állásból százon, kevesebb, mint 4,0 s alatt futja a 160-at és elegendő 8,9 s a tengerentúlon sztenderd negyedmérföldes (0–400 m-es) mutatóványhoz. Mindezek ismeretében teljesen érthető a szériában adott karbon kompozit fék, a gumikat a Michelin szállítja, a Pilot Sport 4S abroncsokat itt elől 20, hátul 21 colos Aero Sapphire felinkre szerelik – a tárcsák érdekessége a levehető karbon burkolat, amely az aerodinamikát javítja.

A Lucid Air Pure alapára 88 ezer amerikai dollár, a Touring 108 ezertől, a Grand Touring pedig 154 ezertől vihető. A Sapphire felára utóbbihoz képest is jelentős, minimum 249 ezer dollárt, azaz 102 millió forintot kell érte fizetni.

Pala

Gördeszka, avagy a villanyautós padló. Középen teherviselő elem az akku, a hátsó tengelynél itt kerekenként hajt egy-egy motor



BEMUTATÓ MG 5 EV

Tehereosztó



https://youtu.be/AepiM4_w9VQ



115 mm a hasmagassága, tölténi elől, az MG logó alatt, a fedél mögé tett csatlakozónál lehet

ELSŐKÉNT AZ MG KÍNÁL AKKUMULÁTOROS VILLANYAUTÓT KOMPAKT KOMBIKÉNT, AMELY HAMAROSAN A MAGYAR PIACRA IS MEGÉRKEZIK. AZ ÁRÁT MÉG NEM, DE A LEGFONTOSABB RÉSZLETEIT MÁR ISMERJÜK.

Az MG körül van némi kavardás, mert sokan a régi sportautókra gondolnak e név hallatán és nem értik, mi történt. Dióhéjban: a vállalat utolsó sportkocsija az 1995 és 2011 között élt középmotoros T/TF roadster volt, majd a BMW Csoport részeként az MG lett a Rover sportváltozata a 25/45/75 típusoknak megfelelő ZS/ZR/ZT modellekkel. A BMW-nek azonban nem jött be minden számítása, a Minit és a Rolls-Royce-t megtartotta, de a Land Rover-t és az MG Rover-t eladta, előbbi indiai

(TATA), utóbbit kínai cég (SAIC Motor) vásárolta meg. A Roverből utána Roewe lett, az MG azonban maradt és nem titkoltan azért, hogy ezzel a „hátszéllel” könnyeb-

ben boldoguljanak majd az európai térségben. Mert a kínai offenzíva elkezdődött, az MG a magyar piacra is berobbant, már kapható a Suzuki Vitara méretű ZS cross-

over (és ennek tisztán elektromos változata), a tölthető hibrid EHS crossover és hamarosan rendelhető lesz a szóban forgó kompakt MG 5 kombi. Kezdetnek nem rossz,



Ez a bőrkárpitos Luxury belső. A vetített műszeregység és a 10,25 colos érintőképernyő minden 5-ösben benne van



Összesen 27 kacattartó van a fedélzeten, hátul közepén kartámasz hajtható ki, a szélső helyek isofixesek



Forgótárcsával lehet menetirányt váltani, a rögzítőfék elektromos és van elguru-lás elleni Auto Hold funkciója is



Fékezett vagy fékezetlen utánfutóval egyaránt 500 kilót vontathat. A tetősín alapáras

de készen van már az MG 3 és az elektromos MG 4 EV kisautó, továbbá a kompakt SUV-okra célzó elektromos Marvel R is.

Az MG filozófiája, hogy elérhető áron kínáljon biztonságos, jó értékarányú, praktikusnak használható, jellemzően villamosított vagy tisztán elektromos autókat és mindezek igazak az 5-ös kombi-r. A karosszéria valóban kompakt (4600x1818x1521 mm), a tengelytáv 2659 mm és a csomagtartó mérete sem okoz csalódást: alapból 479 (a tetőig pakolva 578) l-es és a 60:40 arányban osztottan dönthető hátsó támlákkal közel 1,4 köbméterre bővíthető. A vonóhorogra (pl. kerékpártartóval) 50, a tetőre 75 kg pakolható, a vontatási kapacitás 500 kg.

A bő másfél tonna (1562 kg) saját tömegű, kizárólag elsőkerék-hajtású 5-ös kombit kétféle teljesítményű villanymotorral és két-



Síkokkal határolt a forma, a tér 479–1367 l-es

féle lítiumion (vasfoszfátos LFP és nikkel-mangán-kobalt LNMC) akkumulátorral szerelik, szokatlan, bár logikus párosításban. Az alapverzióba 50,3 kWh-s LFP akku és 177 LE-s (280 Nm) motor kerül,

320 km-es WLTP szerinti hatótávval, míg a nagyobb, 61,1 kWh-s LNMC akkuval a motor teljesítménye csak 156 LE (280 Nm), viszont az autó egy töltéssel 400 km-t is elmehet. 0–100 km/h-ra mindkét

változat 8,3 s alatt gyorsul és a 185 km/h-s végsebességgel autópályás előzéshez is van bennük elegendő tartalék – váltó szokás szerint nincs, csak egy lassító áttétel. A váltóáramú (AC) fedélzeti töltő 11 kW-os, ez megfelel a mostani átlagnak, ellenben az egyenáramú (DC) gyorsöltés szerény 87 kW-ot tud – igaz, a hazai töltőpontok többségén ennyi is elegendő. Öröndetes viszont a V2L (Vehicle to Load) funkció, azaz a jármű áramforrásként való használata, ehhez külön kábel jár, aminek a vége nem villásdugó, hanem szabványos konnektor és innen etethetők a különféle fogyasztók, vagy akár másik elektromos jármű – a teljesítményhatár 2,2 kW.

A pontos hazai specifikációt még nem ismerjük, de a központi információk szerint már a belépő Comfort is nagyvonalúan felszerelt; többek között hat légszákot, számos vezetőségét (autonóm vészfékező gyalogos/kerékpáros felismeréssel, sávtartó, sávellhagyásra figyelmeztető, automata távfény, adaptív tempomat, dombsegéd), LED fényszórókat, kulcs nélküli kezelést, digitális műszeregységet, légkondit, fűthető első üléseket, bőrbevonatú okoskormányt, tolatókamerát, hat hangszórós audio-rendszert, navigációs infotainment rendszert (10,25 colos érintőképernyő) és 16 colos alufelni készletet tartalmaz. A Luxury automata légkondival, 360 fokos kamerával, elektrokróm belső tükörrel, bőrkárpittal, elektromosan állítható vezetőüléssel és 17 colos alufel-nikkel ad többet.

Az MG 5 EV hazai árát lapzártakor még nem tették közzé, némi támpontot az Egyesült Királyságból ismert 31 ezer fontos belépő adhat, ami átszámítva 14 millió forintnak felel meg.

– bubach –

A Koenigsegg CC850 részletei

Egy az egyben



<https://youtu.be/jwLZCUXtyBY>



A CC850 4364 mm hosszú, az első futómű megemelésével a hasmagassága – a fekvőrendőrk átlépésére – 5 centivel megnövelhető

A LASSAN HARMINC-ÉVES SVÉD SPORT-AUTÓ MANUFAKTÚRA LEGÚJABB GÉPE A LETISZTULT KLASSZIKUS MŰSZAKISÁG HÍRNÖKE, ÉS ÉPPEN EZÉRT TELE VAN KÜLÖNLEGES MEGOLDÁSOKKAL.

Augusztusi amerikai bemutatója után gyorsan elkapkodták az összes CC850-est pedig az eredetileg tervezett 50 helyett végül 70-et gyárt majd belőle az ultramodern megmunkálási technológiákkal dolgozó, több mint 400 főt foglalkoztató dél-svédországi üzem. A CC850 ötlete – mint eddig a márka összes modelljéé – a gazdaság végzettségű tulajdonos, *Christian von Koenigsegg* – agyából pattant ki. A cég első közúti autójának, a 2002-es CC8S-nek emléket állító CC850, a tavaly bemutatott és évi nagyjából 50 darabos sorozatban gyártott Koenigsegg Jesko műszaki alapjait használja, onnan való a szendvics-szerkezetű szénzász műanyag utascella, és a finom kidolgozású csupa könnyűfém futómű is. Természetesen a CC850 karosszériája szintén szénzász, 5,0 l-es duplaturbós V8-asa pedig lényegében a 2010 és 2018 között több sorozatot is megért Agera-ból való. Ezt a gépet alakították át 2020-ban a Jesko-hoz, akkor hagyományos,



A CC850-es hárompedálos, és bár a kuplungpedál érzete is szimulált, a váltó tengelykapcsolóit valóban ez működteti, több elektrohidraulikus áttételen keresztül és persze számítógépes felügyelettel

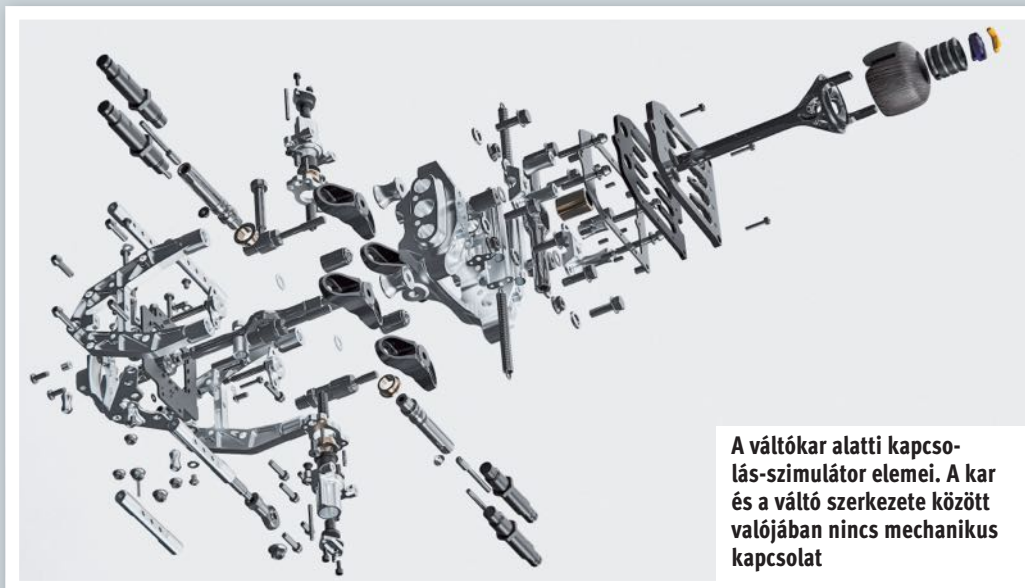
90 fokos forgattyúscsap-szögű főtengelyét a fordulatszám emelését segítő, és a gázreakciót is javító, 180 fokosra cserélték. A teljesen házon belül kifejlesztett motor így alapkivitelében is 960 LE-t produkált, de a legerősebb változatokat előbb 1360, végül pedig több mint 1600 LE-ig húzták. A CC850-essel a fejlesztők úgy „révednek a múltba”, hogy közben az autó minden részlete hipermodern, sőt gyakran ezek a megoldások segítenek a „lehető legközvetlenebb” vezetési élmény elérésében. A természetesen csupa könnyűfém szerkezetű V8-as hengerenkénti négyselepes és mindkét oldalán folyamatosan változó vezérlésű, de itt nem a 2020-ban,

a márka Gemera nevű hibridjében bemutatott, 2,0 l-es, 600 LE-s (!) turbós háromhengeresben működő, vezérműtengely nélküli rendszer, a Freevalve dolgozik, hanem hagyományos, lánchajtású DOHC. A befecskendezés kisnyomású és a szénzász szívócsőbe permetez, a kenés szárazkarteres, a legfeljebb 1,7 bar nyomású, korábbiaknál kisebb, fix geometriájú turbók kerámiaforgó csapágyakon forognak, a közteshűtő levegős. A Jesko-ban 1600 LE felett teljesítő, hosszúlökötű (!) (92,0x95,25 mm) motor itt benzinnel 1185 LE-s (E85-tel 1385), nyomatéki maximuma 1385 Nm. Így egy lóerő jut a CC850 minden egyes menetkész kilójára!

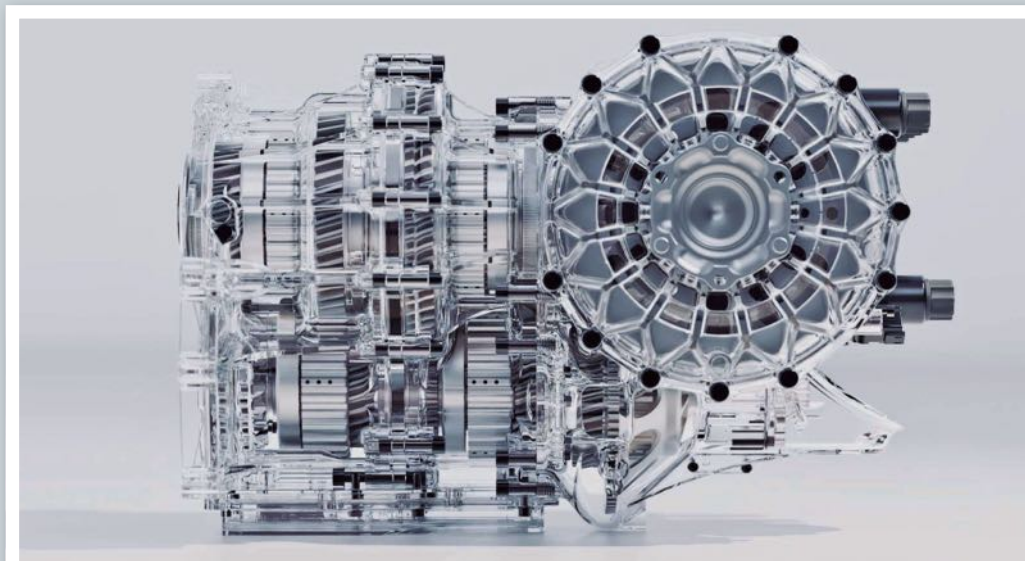


A váltókar kapcsolási érzeteinek valódiságán külön számítógép, és elektrohidraulikus elemek sora ügyködik. Balra hátul az automata üzemmód

A sebességváltó régi ismerős, az elődökben is használatos LST (Lightning Speed Transmission: fénysebességű erőátvitel) a Koenigsegg mérnökeinek saját munkája, de itt a korábbi 9 helyett csak hatfokozatú. A működési elv változatlan, sőt valójában ebben a váltóban is 9 fokozat dolgozik! A szerkezet lényege, hogy a hajtásláncban nincs külön lendkerék, és hagyományos értelemben vett központi tengelykapcsoló sem. A háromtengelyes váltóban – akárcsak a mai utcai autók szinkronizált kézi válójában – a fokozatok kerekei állandó kapcsolatban forognak, mindössze az változik, hogy éppen melyik párt kapcsoljuk rá az erőátvitel tengelyeire. A hagyományos kialakításokban ezt teszik a szinkronos kapcsológyűrűk, a motor és a váltó közé beépített kuplunggal pedig tehermentesíthető a szerkezet a váltások idejére. Itt azonban áttételpáronként dolgozik egy-egy önálló, olajfürdős, többblamellás tengelykapcsoló, azaz az egyes sebességek bekapcsolásakor a kapcsoló kuplung egyben szinkron is. A villámgyors működésű váltót több számítógép is felügyeli, és a korábbi autókban teljesen automataként működik, a CC850-esben azonban hagyományos váltókulisszal járó karral kell (lehet) a hat fokozatot csattogtatni, és kuplungpedál is van. A mérnöksapat rendkívül büszke a „valóságghű” működésre: a kuplung pedálja, ha gyorsabban nyomjuk ki keményebb, pedig csak elektrohidraulikus kapcsolórendszert működtet, a kar pedig mintha közvetlenül az áttételek közé, a váltóházba nyúl-



A váltókar alatti kapcsolás-szimulátor elemei. A kar és a váltó szerkezete között valójában nincs mechanikus kapcsolat



Az LST váltóban minden fokozatot külön lamellás kuplung kapcsol. A hajtásláncban nincs hagyományos tengelykapcsoló



na; határozottan jár, és a fokozatok „bekattanását” is lehet érezni rajta, pedig pusztán jeladó. Minden érzés és visszacsatolás mesterséges, külön mérnökgárda dolgozott a szoftvereken és a váltókar, valamint a kuplungpedál ellenálását beállító elektrohidraulikákon a lehető leghihetőbb élményért. A CC850-est ügyetlen kuplungkezeléssel le is lehet fullasztani, és a rendszer félrekapcsolni is hagy! Akkor sincs automatikus visszakapcsolás, de még csak figyelmeztetés sem, ha a vezető mondjuk hatodikban 20 km/h-ra lassít, az autó rángat, a motor fulladozik, pont, mint az igazi kézi váltóknál. Ha kuplung nélkül próbálunk kapcsolni, a hajtás tiltakozik, és recseg is, az elinduláshoz pedig csúsztatni

kell, nem elég csak lelépni a bal pedálról. Az LST maradék három fokozata akkor jut szerephez, ha a vezető menetmódot vált, ilyenkor a beállítástól függően rövidebb lehet az egyes és akár hosszabb a hatodik, úgy, hogy a váltó egyszerűen más-más áttételeket használ az egyes fokozatokban. A CC850-esnek nincsenek kormányra szerelt kapcsolófülei, de a kart – kuplungolás után – magunk felé balra-hátra húzva bármikor teljesen automata üzemmódba kapcsolhatunk, ilyenkor a bal láb is pihenhet. Az LST váltó mindenestől mindössze 90 kilót nyom!

A CC850-es alapára 3,65 millió dollár, gyorsulási és végsebességi adatot nem ad meg a Koenigsegg.

SZG


<https://youtu.be/n6EyZeJWIDU>

Alpine A110 S

Időutazó

Összetéveszthetetlen a megjelenése. Az ajtók keretnélküliek, a gumik elől 215, hátul 245 mm szélesek

KICSI, KÖNNYŰ, GYORS ÉS DRÁGA, AZ ALPINE A110-ESNEK RÁADÁSUL MAGYAR VONATKOZÁSA IS VAN.

Ez a Ferjancz kocsi? – kérdezi tőlünk az őszes, hetvenes úr és mire a meglepődést követően válaszolhatnánk, már elmenőben jegyzi meg, hogy „a hetvenes években ilyenekkel versenyzett, én láttam.” Nem volt lehetőségünk elmondani, hogy az ő A110-es és a mostani csupán névrokonok, ugyanakkor a tervezők kiváló munkát végeztek, hiszen formailag sikerült megidézni a múltat, a hajdani versenyautó legendája még él. Az úr egyébként nem tévedett, *Ferjancz Attila* és navigátora, *Zsembery Jenő* valóban Alpine A110-essel versenyzett 1974-ben, majd amikor a következő évadban Renault 17 Gordinira váltottak, az A110-est a hegyi menő Kiss „Dodi” Dezső kapta meg a Volán SC-n belül. Kiss után a skodás *Balaton Mihály*hoz került, majd *Selmezi György*, végül *Gál „Baba” István* hajtotta, persze az évek során többször átalakították. Az Alpine története Ferjanczék előtt



Piros gombbal, a kormányról kapcsolható a Sport/Track üzemmód. A hely passzentes, a kilátás körülményes, a középkonzol alatti vályú szinte használhatatlan, a tükrök holtterese – mégsem akartunk innen kiszállni

két évtizeddel korábban, 1955-ben kezdődött, a *Jean Rédélé* által alapított francia márka a kezdetektől szoros kapcsolatban állt a Renault-val, ugyanis a farmotoros 4CV-t fűrták-faragták és olyan híres versenyeken szereztek vele kategória-

győzelmet, mint a Mille Miglia és a Coupe des Alpes. Utóbbi adta az ötletet az Alpine névhez, a Chappe et Gessalin karosszéziás műhely segítségével pedig 1955-ben készült el az első saját autó, a 4CV-n alapuló, könnyű üvegszálás felépítmé-

nyű A106-os. Ugorva az időben, a Renault 8-as köré épített A110-est (amiből Bulgáriában 1967–69 között kb. 150 darabot szereltek össze Bulgaralpine néven) 1963 és 1977 között gyártották, hírnevét elsősorban a kupé rali sikereinek

köszönheti. Az Alpine 1976-ban beolvadt a Renault-ba, pontosabban annak sportrészlegébe, utolsó autója, egy A610-es 1995 tavaszán hagyta el az üzemet (Dieppe), ahol utána kisszerűs Renault-ok készültek: többek között középmotoros R5 Turbo-k, Clio V6-osok, valamint az összes Clio Williams és Sport Spider is. Az A110-es 2017-ben éledt újjá, formája és középmotoros felépítése révén erősen kötődve az ősmodellhez, de az Alpine sokkal több lett, mint almárka. 2021 első negyedévében a Renault utcai, valamint versenyautós sport- és fejlesztőrészlege az Alpine égisze alatt egyesült és immáron saját néven működik, a gyári csapat a Formula 1-ben és a hosszú távú WEC sorozatban is így szerepel.

Az A110-es pici, a könnyűfém vázra épített csupa alu kasztni 4181x1789x1252 mm-es, a tengelytáv 242 cm. Itt minden grammra van kímélve, a saját tömeg csupán 1109 kg (ennek 56%-a jut a hátsó tengelyre), könnyűfém felnikből kizárólag 18 colos méret választható. Az utastér szűk, még kesztyűtartó sincs, a Sabelt kagylóülések kizárólag előre-hátra mozgathatók, támlájuk fix, a magasságot hagyományosan nem, csak csavarok oldása után lehet három szinten változtatni. A hétköznapi élet nyűgös a 110-essel, a mély ülőpozíció miatt a be- és kiszállás állandó tornamutatvány, olyan mélyen ülünk, hogy a sima kombik hegymelésnyi SUV-nak tűnnek mellettünk. Csomagtartóból kettő is van, együtt sem érik el a 200 l-t, de egy Alpine nem hétköznapi autó, más szemüvegen át kell nézni. Az 1,8-as, 300 LE-s (340 Nm) tur-



Csak előre-hátra mozog a Sabelt kagylóülés. A hátsó csomagtartó 100, az első 96 l-es



Macera: három rejtett csavar oldásával, a csomagtérből nyitható a hátsó szélvédő, a motort takaró burkolatot azonban további csavarok rögzítik, ezt már nem vettük le



Elöl és hátul egyaránt kettős háromszög-lengőkaros a felfüggesztés, a csillapítás nem adaptív. A diffúzor igazi, a szinte folyamatosan durrogó kipufogó is ezért került középre

bós négyhengeres az ülések mögött, keresztben forog, a váltó hétsebese-séges, duplakuplungos robot, amely a kormány mögötti nagy és fix fülekkel csatoltatható. A hangok elképesztők, mély szólamokat játszik a folyamatosan durrogó kipufogó, amire Sport üzemmódban még egy lapáttal rátesz, s ilyenkor megváltozik a vetített műszeregység képe, érzékenyebb lesz a gázpedál, a kormányzás, gyorsabb a váltó és lazább a menetstabilizáló pórása. Pályán Track üzemmód kapcsolható, a menüben követhetők a telemetriai adatok, mérhetők a köridők, az elől négydugattyús Brembo fékek bírják a nyúzást, sőt gyárilag rendelkezhetők Michelin Pilot Sport Cup 2 abroncsok. Mert az A110 S volta-képpen célszerszám, olyan sportkocsi, amely nincs túlhúzva, ám éppen emiatt elképesztően szórakoztató, kiatúozható. Mivel középmotoros, nagyon sokáig stabil és semlegesen viselkedik, de ez csalóka, mert ha valamit elkottázunk, hamar penge-én táncolunk. Az esés pedig szinte garantált. Akiket a számok érdekelnek, az A110 S állásból 4,2 s alatt futja a százat, a végsebessége normál karosszériával 260, karbon aero csomaggal 275 km/h, a 45 l-es tank tartalma pedig 200 km alatt is meg-itatható a motorral, ha nem bírjuk megállni a mókát. Az S kivitel ára 27,6 millió forinttól indul, de egyedi színben és felnikkel, karbon tetővel, aero csomaggal, kényelmi extrákkal már bőven felülről karcollhatjuk a 32 milliót. Ám egy legenda minden pénzt megér.

ZK

Kamu a hűtőmaszk, de kell a látvány miatt, az AMG a függőleges pálcákkal már megszűröl felismerhető



TESZTNAPLÓ

Mercedes-AMG EQS 53 4Matic+

Nagyban más

A TISZTÁN ELEKTROMOS EQ CSALÁDON BELÜL AZ EQS AZ S-OSZTÁLY MEGFELELŐJE, ÉS EBBŐL IS LÉTEZIK MÁR AMG VÁLTOZAT.

Karosszéria, utastér

0,20-as légellenállási együtthatójával az EQS a világ jelenlegi legáramvonalasabb szériautója, méreteit csak a számok érzékelhetik. A 3210 mm-es tengelytáv fix, nincs külön nyújtott változat. A normál S-osztálynál praktikusabb a szélvédővel együtt nyíló ötödik ajtó, így könnyebben rakodható a 610–1770 l-es csomagtér; előre poggyászt nem tehetünk, a „gépháztető” mozdíthatatlan, az ablakmosót is a sárvédőbe tett nyíláson át kell utántölteni. Az ajtók keretnélküliek, a hely mindkét sorban bőséges, elől földöntúli a kényelem, a kilátás viszont körülményes, igaz, a 360 fokos kamerával gyerekjáték a manőverezés. A Hyperscreen műszerfal a széleken 12,3, középen 17,7 colos



Ilyen műszerfalat eddig csak tanulmányautókban láttunk. A Hyperscreen feláras és a chiphiány miatt sokat kell rá várni

képernyőkből áll össze, az MBUX fedélzeti és szórakoztatórendszer sokat tud, számos funkciója hanggal (nem magyarul) vezérelhető, az esti hangulatvilágítás látványa

elképesztő. A műszaki töltet méltó a márkához, a kivitelezés és a kényelem azonban még nem éri el a normál S-osztály magas szintjét: az oldalánál szétnyílt vezetőülős,

a helyéről lepattant ajtóburkolat, az innen-onnan hallott zöreij mind bosszantó jelenség, ahogy a hátsó sor kényelme sem tökéletes. Hiába nagy a lábtér, ha ide nem rende-



lünk ülésállítást, a magas padló és a meredek ülőlap miatt furcsa pózban kell ülni.

Motor, erőátvitel

Tengelyenként egy-egy villanymotor adja az összerékhajtást, váltó nincs, a teljesítmény már alaptól 658 LE (950 Nm), de külön megvehető AMG Dynamic csomaggal

ez 761 LE-re (1020 Nm) emelhető, 220 km/h helyett 250-re belőtt végsebességgel. A rendszer 400 V-os, az akku bruttó/nettó 120/107,8 kWh-s, a fedélzeti AC töltő jelenleg 11 kW-os – lesz 22 kW-os is –, az egyenáramú (DC) gyorsöltő 200 kW-ot tud, amit kb. 35%-os töltöttségi szintig tart, utána folyamatosan csökken a

teljesítmény. A gyári hatótáv az AMG esetén nagyjából 550 km, mi teljesen feltöltve 525 km-rel vettük át és átlagos használatnál a cirka 500, autópályán a 350-400 km hozható is. Az áramfogyasztás magas, de a lipicai ménessel a motorokban, közel 2,7 tonnás saját tömeget mozgatva ez nyilvánvaló, így a nyári teszt során

Fejedelmi az első ülések kényelme, van fűtés, szellőzés és masszázsszázs is. Hátul alapesetben nem jó ülni, a hely bő, de meredek az ülőlap és az akku miatt magas padlóval a lábunk sincs ideális helyzetben

+ ELŐNYEI

- Kényelmes első ülések
- Helykínálat
- Nagy csomagtartó
- Infotainment
- Vezetékettség
- Menettulajdonságok
- Tölthetőség
- Áramfogyasztás
- Hatékony rekuperáció
- Rozsdagarancia

– HÁTRÁNYAI

- Hátsó sor kényelme
- Magas rakodóperem
- Kormánygombok kezelése
- Menetkomfort
- Kidolgozási pontatlanságok



Kapitális baklövés lenne, ha az AMG kimaradna a villanyautós biznisszből. A kompozit fék aranyat ér a nehéz autó kordában tartásakor

mért vegyes 24,8 kWh/100 km-t is ehhez kell viszonyítani.

Vezetés, menettulajdonságok

Tudjuk le gyorsan: az EQS menetkomfortja nem kényeztető, még Comfort beállítással is van zötyögés, a kerekek persze nagyok, a gumik oldalfal alacsony, de egy adaptív légrugós rendszertől azért többet várunk. Ezt leszámítva viszont parádés, amire az autó



Hátul nem tűnik el teljesen az üveg az ajtóban. A pontatlan varrást először saját hibának véltük, aztán rájöttünk, hogy a helyéről lepattant ajtóburkolat az oka



képes. A 2,1 fordulatos kormány lézerpontos, a karbon-kerámia kompozitfékek brutálisak, a sebességfüggő összkerék-kormányzással pedig kompaktokat leiskolázva lavíroz az 5,2 m hosszú óriás. A szintetikus hangok szerencsére kikapcsolhatók, a villanyautók igazi értéke a csend, a nyugalom – vagy a szépen szóló hifi, amire itt garancia a Burmester. A kormányküllőkre tett érintős felületek a többi új Mercedeshez hasonlóan itt sem tetszettek, de a két kerek gomb – amivel a menetvezérlő, az AMG profil, a felfüggesztés és a motorhang aprólékosan állítható – jó ötlet. Alapból 3,8, AMG



Itt többet nyújt, mint az S-osztály: a csomagtartó mélysége befelé 1185, szélessége a kerékdobok között 970 mm. A padló alá, külön rekeszbe tehető a töltőkábel

csomagos „felturbózással” 3,4 s a százás gyorsulás ideje, a fejtámla 100 km/h fölött odalépve még laza Comfort üzemmódban is tarkón üt, az EQS 53 nagyon megy. A rekuperáció (és a motorfék) két fokozatban a kormányfülekkel szabályozható, a + állásban sokat lehet gurulni, a – állásban pedig egy pedállal vezetni; ez utóbbi városban remekül használható, igaz, teljesen állóra nem fékezik, mint például a BMW-k. Hosszabb utakon a navigáció eleve kalkulál a töltésekkel (ez a hazai távolságok miatt inkább külföldre menet hasznos), és az EQS tudja a Plug & Charge funkciót: elég csatlakoztat-



Nem klasszikus limuzin, a tető kupolája majdnem a csomagtartó végéig fut. Akárcsak elől a fényszórókat, a lámpákat fénycsík köti össze, ez az EQ modellek jellemzője

ni az Ionity töltőt, a többi (azonosítás, fizetés) az autó intézi.

Felszereltség

Az árakat tekintve az EQS a „helyén van”, azaz kivételes anyagi helyzet szükséges a megvásárlásához. Az AMG EQS 53 listaára 67 milliótól indul, a vevők által

kedvelt különleges dolgok, mint az egyedi fényezés, a teljesítménynövelő AMG csomag, az exkluzív hátsó kialakítás pedig mind-mind súlyos milliókra rugó tételek; a messze nem full extrás tesztautó ára is 80 millió forint fölé kúszott. A típus természetesen mindent tud(hat), amire ma a Mercedes

sorozatgyártásban képes, vezetősegédeknek összehangolt, kifinomult működése a luxuskategóriában is példaértékű.

Összegzés

A törekvés egyértelmű, hogy az EQS a villanyautók között jelentse azt a prémium szintet, amit belső-

MŰSZAKI ADATOK

Tengelyenként egy-egy villanymotor. Teljesítmény: 658 LE/484 kW. AMG csomaggal: 761 LE/560 kW. Nyomaték: 950 Nm. AMG csomaggal: 1020 Nm. Padlóba épített lítium-ion akkumulátor. Energiatároló képesség (nettó/bruttó): 107,8/120 kWh. Egyfokozatú erőátvitel, összerékhajtás. Elöl-hátul független felfüggesztés, adaptív légrugózás, összerék-kormányzás. Elöl-hátul karbonkerámia kompozit tárcsafékek, ESP. Csomagtér: 610-1770 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 5216x1926x1512 mm. Tengelytáv: 3210 mm. Gumiméret: 275/40 R21. Saját tömeg: 2655 kg-tól. Gyorsulás: (0-100 km/h): 3,8 s. AMG csomaggal: 3,4 s. Végsebesség: 220 km/h. AMG csomaggal: 250 km/h. Áramfogyasztás (WLTP): 22,1 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 24,8 kWh/100 km. Általános garancia: 4 év vagy 120 000 km. Védőszármay szolgáltatás: 6 év vagy 150 000 km. Fényezési garancia: 2 év. Rozsdagarancia: 30 év. Garancia az akkumulátorra: 8 év vagy 160 000 km. Szervízciklus: rugalmas.

Ára: 67 096 999 Ft



Este fényárban fürdenek az ajtólemezektől kiemelkedő kilincsek. Az ablakmosót a sárvédőből kihajtható kis tölcseren át tölthetjük fel. A hátsó utasokat övlégszák is védheti

égésű motorokkal az S-osztály, a típus sokat is tud, a teljesítménye, a tölthetősége méltó a márkához. Ugyanakkor a Mercedes még nem ért ennek az útnak a végére, pontosabban ezzel az autóval nem. A formát el kell fogadni – az eleve elektromosnak született EQ modellek más dizájnirányzatot képviselnek –, a minőségben azonban itt sem lehet kompromisszum.

– petalio –

Méhsejt mintás, középen LED fénycsíkos hűtőrácsot és sportosabb fazonú lökhárítókat kap az R-Line



TESZT Volkswagen Taigo R-Line 1.5 TSI aut.

Pólóing

AKINEK TÚL KONZERVATÍV VISELET A POLO, UGYANAZT A TECHNIKÁT TAIGO NÉVEN, DIVATOS SUV FAZONNAL IS MEGVEHETI. A 150 LE-S AUTOMATA VÁLTÓS R-LINE AZ AKTUÁLIS CSÚCS-MODELL.

Sokszor olvasni, hallani ma az autógyárak képviselőitől azt a szándékot, hogy belátható időn belül, az adott márka minden aktuális típusából (vagy annak műszaki alapjait felhasználva) lesz valamilyen villamosított változat. Nos, a SUV-oknál régebb óta kvázi ugyanez a helyzet, már a B-szegmensben, azaz a kisautók között is tucatszám gurulnak az apró szabadidő-terepesek; a határok feszegetése pedig szintén elkezdődött: a Taigóval a Volkswagen elsőként kínálja ebben a méretosztályban SUV-kupét. Az alapok – kezdve az MQB A0-as padlóval – a Polóéval közösek

(teszt: Az Autó 2022/9.) és az arányok ugyan mások, a két modell közötti különbség valahogy mégsem tűnik drasztikusnak. A Taigo tengelytávja 2 mm-rel, karosszé-

riája közel 20 centivel hosszabb, mindemellett szélesebb (+6 mm) és magasabb is (+64 mm). A C-oszlopig igazából csak a nagyobb lökhárítók és a kerékíveket védő

műanyagok tűnnek fel, a legmarkánsabb eltérés viszont éppen innentől figyelhető meg: a laposabb szögben álló hátsó szélvédő, a C-oszlop nagyobb üvegfelülete, a



Éz egy az egyben a Polo pultja. A vetített műszeregység 8,0 colos méretben alaplól jár, a 10,25 colos megvehető



Kemény, rideg plastik az ajtóburkolat, a demo fém-palack félliteres. Mindkét első üléstámlán van kenguruzseb



Kényelemben, helykínálatban, minőségben ugyanazt nyújtja, mint a Polo. A hátsó utasok környezete puritánabb az elsőkénél



Minden szempontból jó választás az 1.5 TSI: a működése kulturált, az ereje elegendő és a fogyasztása sem túlzó



Sokszor vakon riasztott a parkolóradar. A „kormányos P” gombbal a parkolásegéd aktiválható

A VOLKSWAGEN TAIGO ÉS NÉHÁNY KONKURENSE*

	Volkswagen Taigo 1.5 TSI	Peugeot 2008 1.2 PureTech	Renault Captur 1.33 MHEV
Hengerűrtartalom [cm³]	1498	1199	1333
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	150/110(5000–6000)	155/115(5500)	140/103(4500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	250(1500–3500)	240(1750)	260(1750)
Váltó [fokozat/üzem]	7/robot	8/automata	7/robot
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	8,3	8,9	9,2
Végsebesség [km/h]	212	206	196
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,1	6,0	5,7
CO ₂ [g/km]	139	137	130
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4266x1756x1515	4300x1770x1530	4227x1797x1576
Tengelytáv [mm]	2554	2605	2639
Csomagtér [l]**	440–1222	405	536–1275
Alapár [Ft]**	11 559 450	12 610 000	9 349 000

* A legjobb érték * Hasonló teljesítményű, az adott benzinmotorral alapszereléssel, automata váltós modellek ** Bruttó listaár, kedvezmények nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

magasra emelt hátsó lámpa, valamint a függőleges far teljesen új, zömök karaktert szül. A hosszabb hátsó túlnyúlás a csomagtartó-

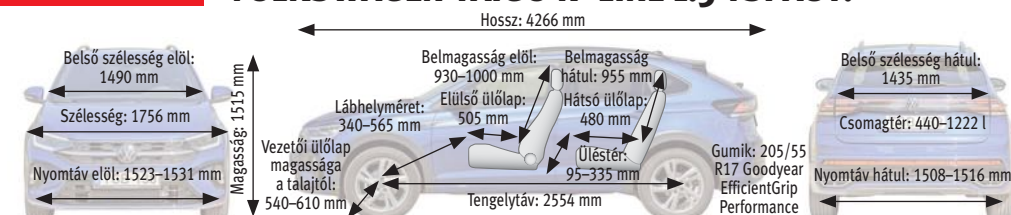
nál kamatozik (355–1125 helyett 440–1222 l-es), mert a második sorban a Taigo helykínálata nem nagyvonalúbb a Polóénál, sőt a fe-

tere kisebb (-15 mm), de egy 175 centis utas feje bübjától azért még így is négyujnyira van a plafon. Beszállni a szélesre kitartható ajtón

át könnyű, aki viszont kakasülőre számít, csalódni fog, a 2 centivel magasabbra tett ülés legfeljebb placebo az „azért veszek SUV-ot, hogy jobban kilássak” elvet követő vevőknek. A lapjánál fixen 505 mm hosszú, szabályozható támlaívű első üléspár kényelmes, mindkettő magassága állítható, az utasé pedig pluszban isofixes. A középső kartámasznál a VW-csoport újában spórol, a párna már a Taigóban is csak hosszában mozgatható, a magasságállítás racsniját elhagyták. Az ízléses, alapjaiban szövet és az R-Line esetében némi hasított bőrrel kombinált kárpit a szürke több árnyalatával nem sok fantáziát mutat, de a minták legalább száműzik az unalmat. Az Ibiza tesztjében (a 36–38. oldalon) említett puritán anyaghasználat valamennyire a Taigóban is visszaköszön: a pult itt térdmagasság felett puha borítású, viszont az ajtók burkolata sajnos ugyanúgy kopogós, karcos, kemény műanyag, tenyérynél textillal a könyöklőn. A műszerfal egy az egyben a Polóé – csupán a vetített műszerek grafikája más –, így nem meglepő, hogy könyökmagasságban mérve a belső szélesség azonos a két autóban (1490 mm). A hibátlan pedálrenddel, a márkára jellemzően széles tartományban állítható kormányoszloppal és üléssel hamar megtalálható az ideális vezetői pozíció; a kilátást átlósan segíti az üvegezett C-oszlop, ellenben elől az A-oszlopok tövébe tett tükrök miatt zavaróak a holtterek. Minket az első parkolóradar folyamatosan téves riasztásokkal bosszantott, a lámpánál elől állva is hosszan sípolt – talán szellemeket látva? A parkolásegéd csak a kormányt kezeli, gázt adni, fékezni és irányt váltani a vezetőnek kell,

ADATLAP

VOLKSWAGEN TAIGO R-LINE 1.5 TSI AUT.



MOTOR: Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, turbós, startstopos benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1498 cm³. Furat: 74,5 mm, löket: 85,9 mm. Sűrítési arány: 10,5:1. Teljesítmény: 150 LE/110 kW (5000–6000/min). Nyomaték: 250 Nm (1500–3500/min). Akkumulátor: 12 V, 59 Ah.

ERŐÁTVITEL: Hétfokozatú, duplakuplungos robotváltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség hetedik fokozatban 1000/min-él: 56 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, tekercsrugókkal, hátul csatolt lengőkarok, tekercsrugókkal. Elöl belső hűtésű, hátul tömör tárcsafék, hátsó kerekekre ható mechanikus rögzítőfék, ESP, 2,7 fordulatot elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ötülése acélkarosszéria. Saját tömeg 1304 kg-tól. Üzemanyagtartály: 40 l.

MENETTELJELISMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 8,3 s. Végsebesség: 212 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,1 l/100 km. CO₂ (WLTP): 139 g/km. Tesztfogyasztás: 6,6 l/100 km*.

*: Saját mérés kb. 40%-ban városi használat, egy-négy személlyel, 21–33 Celsius-fok hőmérsékleten

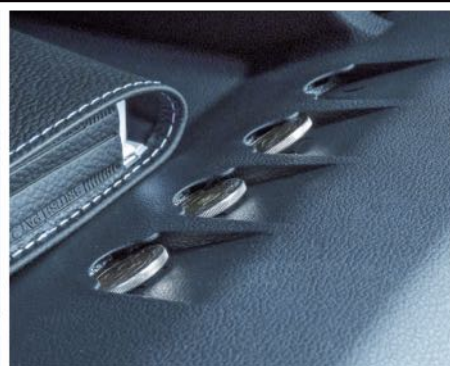
GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 4 év vagy 200 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 4 év. Fényezési garancia: 4 év vagy 200 ezer km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizperiódus: 20 000 km vagy 1 év.

A STYLE ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 7 légzsák, Isofix, startstop, dombsegéd, vezetősegédek (autonóm vészfék gyalogos felismeréssel, sávtartó, holtterfigyelő, fáradtságerzékelő, adaptív tempomat), automata világításkapcsoló, MatriX-LED fényszórók, ködfényszórók, LED hátsó lámpák, parkolóradarok, parkolásegéd, távirányítású központi zár, elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, manuális légkondicionáló, első kartámasz, bőrbevonatú okoskormány és váltómarkolat, emelhető-süllyeszthető első ülések deréktámasszal, tengely- és sugárirányban állítható kormányoszlop, 8,0 colos vetített műszeregyeség, infotainment (8,0 colos képernyővel), telefon-tükrözés, 4 db USB C port, audiorendszer (6 hangszóró, DAB/USB), Bluetooth kihangosító, osztottan dönthető hátsó üléstámlák, 17 colos alufelni készlet. **Ára: 11 559 450 Ft**

AZ R-LINE KIVITEL TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: R-Line optika (külső-belső), fémborítású pedálok. **Ára: 11 882 030 Ft**



20 centivel hosszabb, mint a Polo. Csak a kerékíveket védik műanyagok, a küszöböket nem. 17-esről igény esetén 18 colos alufelni méretre lehet váltani



Szokványos méretűek a tárolók. A kesztyűtartó fedelének belsejére tett aprópénztartó ötletes

de akinek nem megy a parkolás, annak így is sokat ér. A vezetősegédék menüje az indexkarra tett gombbal gyorsan előhívható és itt áruklodó jelnek vettük, hogy elsőnek a túlbuzgó sávtartó kapcsolható ki. A Taigo részben „manuális” a

tekerős villanykapcsolóval, a nem érintős kormány- és középkonzoli gombokkal, de a légkondi új paneljét már csak bökdödni, simogatni lehet, igaz, ezt közvetlenül megtehetjük, nem szükséges külön emiatt menübe lépni. Az infotainment

rendszer – amelynek képernyője 8,0 colos és a telefontükrözéstől kezdve az online kapcsolatig mindent tud – amúgy nem bántanánk, a legtöbb funkció célirányosan elérhető, a kissé lassú betöltéstől eltekintve a parancsokra jellemző

en gyorsan reagál, a konfigurálható felületekkel a kezelése megszokható. Kacattartóból gyakorlatilag ugyanannyit és ugyanakkorakat kapunk, mint a Polóban, az öblös ajtózsebeknek lehet örülni. A hátsó sorban ülve olyan érzésünk volt,

mintha elfelejtettünk volna valamilyen pótgumit megvenni, például vasúton az 1. és 2. osztály különböztetését. Az ajtók könyöklőjére már az a parányi textilfolt sem került fel, mint elől, ahogy kapaszkodni sem

lehet, mert nincs tetőkapaszkodó. Friss levegő csak előlről jöhet, a magas padlómerevítő tetején ülő konzolra két USB-C port került, szellőző nem – ezek után szinte csodálkoztunk a két támlára varrt

zseben. A helykínálat alapvetően kétszemélyes, a széleken 480 mm hosszú ülőlapot is ennek megfelelően formázták, a kabin a saját méréseink szerint széltében 5 mm-rel tágabb, mint a Polóé (1435 mm).

A magas, 760 mm rakodópere-mű csomagtartó aljában acélfelnis mankókerék utazik, az álpadló két szinten rögzíthető, felnyitva ügyes kis fül tartja meredeken. A kalaptartó fix, nem rolós, az üléstámlák 60:40 arányban osztottak, középen sialagút nincs.

Egy ekkora autóban már 21. századi luxus a négyhengeres motor, a kínálat tetejét jelentő 1,5-ös, 150 LE-s turbós TSI benzines ráadásul trükközik: részterhelésnél kéthengeres üzemre vált, amit érezni nem lehet, csak a műszerfalán felvillanó Eco felirat jelzi. Szintén a spórolásban segít a gyors startstop és a vitorlázás, amikor a motor és a váltó „szétkapcsol” és az autó lendületből gurul. Itt jegyezzük meg, hogy ezzel az erőforrással széria a hétfokozatú, kézzel (a karral és a kormányról) is pöcögtethető duplakuplungos DSG robotváltó; kézi nincs, ahogy összerékhajtás sem – ilyen autókkal komoly terepre jellemzően senki nem megy. Az 1,5-ös gép hidegen és melegen egyaránt csendes, simán forog, 250 Nm-es nyomatéka széles tartományban jelentkezik. A korábbi DSG váltók lassú irányváltása nem kísértett, a fokozatokat – ha nem is villámként szórja, de – általában jól választja meg, D-ben minden gondot levesz



Jó a pedálrend. A navigációért külön kell fizetni, a légkondi vezérlője érintős



Befelé 815, a kerékdobok között 1005, legszélesebb pontján 1225 mm széles a Polóénál nagyobb csomagtartó. A 125/70-es mankókerék gumija kínai Linglong





Szerényen, háromféle módon konfigurálható a műszeregység, az R-Line kék színvilága itt is feltűnik

a vezető válláról. Sport üzemmódban gyorsabban dolgozik, jobban

kihúzatja a hangjával ilyenkor sem drámai szinten ordító benzinst,

ahogy a gázreakció is élénkebbé válik. Eco-ban éppen ennek a fordítottja történik, a gázpedál érezhetően „elnehezedik”, a váltó pedig minél előbb próbál felkapcsolni. Trükkök ide vagy oda, a tesztet 6,6 l/100 km-es fogyasztással zártuk.

A Taigo városban és városon kívül egyaránt magabiztosan mozog, menetteljesítményei a „múlt században” még a különféle GT-ket, GTI-ket, GSI-ket jellemezték (0–100 km/h: 8,3 s, 212 km/h); 2,7 fordulatos kormányával könnyen, pontosan irányítható, a négy tárcsafékkal biztonságosan megállítható. A felfüggesztés szokványos – elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros –, a rugózás és a csillapítás keményebb, feszebb a kelleténél, de az összkép pozitív. A Taigo hirtelen terhelésváltások alkalmával sem keveri magát nagy bajba, a karosszéria nem dülöngél keljfeljancsiként, az ívmenet stabil, határhelyzetben alulkormányzott, s mindezért nem kell nagy árat fizetni a menetkomfort terén. A 17 colos kerékméret (a /55-ös gumikkal) a kátyútűrés szempontjából még éppen megfelelő, a legtöbb úthibát az autó magabiztosan kezeli, csak az igazán nagy döccenők, keresztbordák ütnek fel. 90-nél hetedikben 1600, 130-nál

Egyik kipufogógég sem igazi. A lámpákat magasra emelték, a rendszám a lökhárító helyett itt az ajtóra került



KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Könnyű beszállás
- + Helykínálat
- + Széles állítási tartomány (ülés, kormányoszlop)
- + Könnyen leolvasható műszerek
- + Általánosan jó minőség
- + Nagy csomagtér
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Pontos kormányzás
 - Kemény műanyagok
 - Kilátás (elől)
 - Szellőzés (hátl)
 - Hiányzó kapaszkodók
 - Magas rakodóperem

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes motor
- + Gyors startstop
- + Jó váltó

BIZTONSÁG

- + Fék hatékonysága
- + Vezetősegédek alapján

KÖLTSÉGEK

- + Értéktartás
 - Ár
 - Hiányzó tartozékok (R-Line)

2300/perc a fordulatszám, a motor hangja a háttérbe szorul, a gördülés zaja átlagos, a menetszél azonban furcsa: nemcsak elől, az A-oszlopok környékén, hanem hátulról beszűrődve is hallható.

A belépő Life és a közepes Style után az R-Line a legmagasabb elérhető komfortszint, de a Life csak 1,0 l-es, 95 és 110 LE-s háromhengeres motorral párosítható, az 1,5-ös négyhengeressel nem. Nincs továbbá semmilyen hibrid és tisztán elektromos hajtáslánc, ahogy dízel sem. A felszereltség 11,8 millió forintért komfortos, ugyanakkor van néhány fizetős tartozék (ülésfűtés, tolatókamra, automata légkondi), ami véleményünk szerint övön aluli a legnívósabb kivitelnél.

A Volkswagen Taigo küldetése kettős: egyrészt szól azokhoz, akik ebben a méretben keresnek a hagyományos ötajtós fazontól eltérő, divatos kisautót (itt még szóba jöhet házon belül a T-Cross és a T-Roc, utóbbi kabrióként is). Másrészt szól azokhoz is, akiknek a nagyobb csomagtér miatt régóta hiányzik a VW kínálatából a korábban létező Polo kombi, a Variant. Ezeketől eltekintve a márka szabványos elemeiből összeállított Taigo semmilyen téren nem okoz meglepetést.

Bubach Pál

TESZTNAPLÓ **Seat Ibiza FR 1.0 TSI**

Hasonló piros az alapszín, de ezért a metálért már fizetni kell, akárcsak a Full LED fényszórókért. A menetfények irányjelzéskor látványosan sárgára váltanak



Latin szerethető?

AKI AZ FR HALLATÁN VÉRMES KISAUTÓRA SZÁMÍT, BIZTOSAN CSA-LÓDNI FOG, AZ IBIZA LEGFELJEBB HANGULATÁBAN SPORTOS.

A VW Polo és a Skoda Fabia spanyol ikertestvére, ötajtós karosszériával, kizárólag benzínmotorral.

Karosszéria, utastér

Mivel csak időközi ráncfelvarrás történt, a méretek nem változtak, sőt a részleteken is alig igazítottak: picit mások a koccanásoktól továbbra sem védett lökhárítók és új a hátsó ajtó Ibiza feliratának betűtípusa. Az FR alapáron adott alufelnierei 17 colosak, a kilátás szempontjából jó helyre, az ajtólemezre tett visszapillantók háza fekete és az oldalüvegeket sem keretezi csillogó króm. Az összeszerelés tisztességes, de belül minden felület kopogósan kemény, az ajtóburkolatok is, a szövethuzat izzasztó. Az első

ülések hiányzó deréktámasza a hosszú utakon érződik, az ülőlap fix, a sportosságát piros cernás varrások és a szellőzők köré tett piros dekorációk jelentik a

perforált bőrrel bevont, FR logós okoskormányon felül. A kilátás előre és oldalra jó, a hely elegendő, a kormányoszlop és a vezetőülés állítási tartománya tág

határok közötti. A feláras, 10,25 colos vetített műszeregység konfigurálható, könnyen olvasható, középen kellően magasra emelt az infotainment alapáron 8,25



Látványra gusztusos és elrendezését tekintve is jó a pult, könnyen áttekinthető, de az anyagok olcsók, kemények. A világításkapcsoló még tekerős, a rögzítőfék mechanikus



Sportosnak mondják, de legfeljebb átlagosak az első ülések, fix a támlaív és az ülőlap hossza is, utóbbi 510 mm



Hátul még az ajtódekorációt is lespórolták és érdekes lenne tudni, vajon mennyit spórol a gyár a két elhagyott kenguruzszzel...

MŰSZAKI ADATOK

Soros háromhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű, turbós benzínmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 999 cm³. Furat x löket: 74,5x76,4 mm. Teljesítmény: 110 LE/81 kW (5500/min). Nyomaték: 200 Nm (2000-3000/min). Hatfokozatú kézikváltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatló lengőkaros felfüggesztés, tekercsrugók. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafék, mechanikus rögzítőfék, ESP. Csomagtér: 355–1165 l. Üzemanyagtartály: 40 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4059x1780x1444 mm. Tengelytáv: 2564 mm. Saját tömeg: 1169 kg-tól. Gumiméret: 215/45 R17. Gyorsulás (0–100 km/h): 10,3 s. Végsebesség: 195 km/h. Fogyasztás (vegyes, WLTP): 5,1-5,6 l/100 km. Tesztfogyasztás 5,5 l/100 km. CO₂ (WLTP): 116-127 g/km. Általános garancia: 4 év vagy 100 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 4 év. Fényezési garancia: 4 év vagy 100 000 km. Rozsdagarancia 12 év. Szervízciklus: 20 000 km vagy évente.

Ára: 9 303 300 Ft

+ ELŐNYEI

- Kényelmes beszállás
- Tágas utastér
- Nagy csomagtartó
- Kilátás
- Pult elrendezése
- Biztonságos menettulajdonságok
- Takarékos motor
- Pontos váltó
- Gyors startstop

– HÁTRÁNYAI

- Hiányzó koccanásvédelem
- Puritán belső anyagok
- Magas rakodóperem
- Szellőzés (hátul)
- Nincs deréktámasz
- Steril érzetű kormányzás
- Turbólyuk

colos érintőképernyője. A hamar kitanulható menü a VW-csoport autójának sémájára épül, de a Seat saját grafikájával. A második sorban az Ibiza puritánabb, mint elől: csak a nagy ajtózsombok és a két átlagos felnőtt számára kellemes térérzet említhető pozitívumként. Az üléseken nincsenek zsebek, a tetőn kapaszkodók, nincs középső kartámasz, szellőző, USB port, a padlómerevítő púpja pedig magas. A 355–1165 l-es, álpadló nélküli csomagtartó pakolását 70 cm magas rakodóperem nehezíti.

Motor, erőátvitel

A 110 LE-s turbós háromhengeres a 95–150 LE közötti választék közepe, hagyományos, de gyors

működésű startstoppal. Valami azonban nem stimmelt: hidegen és melegen (újra)indítva egyaránt kellemetlen rezonancia lépett fel. Az 1,0 l-es gép hangja pörgetve sem harsogó, inkább tompán bűgő, az erőleadása a legtöbb kis turbóséhoz hasonlóan kellemetlen, azaz 2000/perc környékén hirtelen éled a feltöltött, megérkezik a 200 Nm nyomaték, s „tarkón vágva” meglódul az autó. A gépészkedésben szerencsére partner a kis erővel, jó kapcsolási érzetű működő hatos kézikváltó, a teszt során mért 5,5 l/100 km-es vegyes fogyasztás pedig ugyancsak kedvezőnek mondható. Ha szükséges, az Ibizából előcsalogatható a kellő dinamika, a 10,3 s-os százaskézdő gyorsulás és a 195

Új az Ibiza felirat, a lökhárítókön nincs koccanásvédő gumicsík. A rakodóperem magassága 700 mm



Csendes és takarékos a háromhengeres benzines, de a tesztautóé szokatlan mértékben kiegyensúlyozatlanul járt



Csak az osztottan dönthető üléstámlákkal lehet variálni, álpadló nincs

km/h-s legnagyobb sebesség nem számúzi kizárólag a városba.

Vezetés, menettulajdonságok

Az FR-hez alapáron járó menetvezérlővel Eco, Normal, Sport és egyénileg összeállított Individual programot lehet választani, utóbbival a légkondi működése, a gázpedál érzékenysége és a kormányrásegítés ereje konfigurálható. A felfüggesztés a szokványos McPherson/csatolt lengőkar párosa, az FR papíron eltérő (sportosabb) hangolású, de legyen bárhog is, a rugózás és

a csillapítás összhangja megvan, a gördülés feszes, de nem kellemetlenül rázós, a kátyútűrést csak az alacsony oldalfalú (/45-ös) gumik rontják. A 2,7 fordulatos kormány az Ibiza steril érzettel, ám pontosan irányítható, a fékek hatékonyak, a lassítást hátul is tárcsákra bízta. A zajok (gördülés, szél) átlagosak, hatodikban 90-nél a főtengety fordulata 2000/perc, a motorhang nem tolakodó; bár a csúcsnyomaték innentől él, az erőtarték a gyakorlatban nem jelentős, országúti előzéshez mindenképpen vissza kell kapcsolni.

Felszereltség

A Style és az Xcellence fölött álló FR a legdrágább kivitel, ezzel a motorral és kéziváltóval 9,3 millió forint a listaára, többek között Eco LED fényszóróval, LED hátsó lámpával, LED ködfényszóróval, távirányítós központi zárral, sávtartóval, tempomattal, menetvezérlővel, esőszenzorral, kétzónás automata légkondival, négy villanyablakkal, elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpárral, fedélzeti számítógéppel, audiorendszerrel (6 hangszóró, DAB/USB), infotainmentrendszer-

rel (8,25 colos képernyő), okostelefon tükrözéssel, Bluetooth-telefonkihangsóítóval és 17 colos alufelnikkel.

Összegzés

Kisautóként az Ibiza nem okoz csalódást, ám hiába jól felszerelt az FR, a rideg, kemény anyagokból épített belső miatt nem érződik élvezeti cikknek, holott az árát megkérli. Némi lelki vigaszt jelenthet, hogy a legolcsóbb kivitelű Style a belépő 95 LE-s motorral is már 8 millióba kerül.

BP



Sok holmi eleve hiányzik a már régóta piacon lévő Pandából és utólag sem rendelhető hozzá minden extra

ÁRVERSENY Fiat Panda 1.0 Hybrid Street és Toyota Aygo X 1.0 VVT-i Active

Kelléktár

VÁROSI MINIK SZÍVÓ BENZINMOTORRAL ÉS BELÉPŐ FELSZERELTSÉGGEL.

Az 1,0 l-es szívó benzinmotorok egyformán háromhengeresek, a Fiaté 70, a Toyotáé 72 LE-s (a Panda az integrált generátorral valójában könnyű hibrid); a váltó az olasz miniben hat-, a japánban ötfokozatú kézi. A Panda csupán kétféle kivitelben kapható, a belépő a listaár 5 020 000 forintos Street, míg az Aygo X választéka ennél sokkal bővebb, a kilencle-

csős komfortszint legalacsonyabbja pedig az Active, amely 5 570 000 forintba kerül. A két autó alapfelszereltségében közös a négy légzsák (front és függöny), a távirányítású központi zár, a villanyablak (elöl), a sugárirányban állítható kormányoszlop, a szervokormány, a manuális légkondi, a fedélzeti számítógép és a startstop. A gumikat a Fiat 14, a Toyota 17 colos acél keréktárcsára szereli. Az Aygo X alapra adott többlete az oldallégzsák, az automata világításkapcsoló és távfény, az elektromosan állítható és fűthető tükörpár, az okoskormány, az audiorendszer (2 hangszóró, DAB), az infotainment (7,0 colos érintőképernyővel), a Bluetooth-kihangosító, a vezetékes

okostelefon tükrözés, a Toyota MyT applikációs alkalmazás, valamint számos vezetőség (adaptív tempomat, sávhagyásra figyelmeztető, sávkövető, autonóm vészfékező, táblafelismerő, kanyarodási ütközésmegelőző, fáradságérzékelő, dombsegéd).

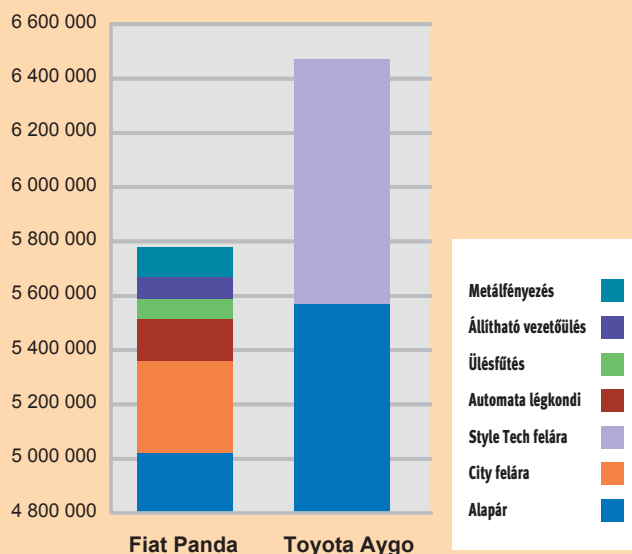
A vevők kedvelt extrái: magasságban állítható vezetőülés, fűthető első ülések, tolatókamera, automata légkondi, rádió, esőszensor, vezeték nélküli telefontükrözés- és töltés, alufelni, metálfény. A Pandánál kompromisszumok adódnak, bár a kormányról kezelhető rádiót és ezzel együtt városi vészfékezőt is adó, 5 360 000 forintos City-hez azért rendelhető néhány vágyott holmi: a magasság-

ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Fiat Panda 1.0 Hybrid	Toyota Aygo X 1.0 VVT-i
Hengerűrtartalom [cm³]	999	998
Hengerszám/szelepszám	3/6	3/12
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	70/51 (6000)	72/53 (6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	92 (3500)	93 (4400)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	6/kézi	5/kézi
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	14,5	14,9
Végsebesség [km/h]	164	158
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	3653x1643x1551	3700x1740x1525
Tengelytáv [mm]	2300	2430
Csomagtartó [l]	225–870	231–829
Saját tömeg [kg]	955	940
CO ₂ [g/km]	109	107
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	4,8	4,7
Kilométerköltség [Ft/km]	26,90	27,00
Listaár [Ft]	5 020 000	5 570 000
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	145 000	160 000

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

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTÁRAI (Ft)



Elsősorban alapra adott vezetőségeivel mér súlyos csapást ellenfelére az Aygo X

ban állítható vezetőülés (csomagban) 80 ezer, a fűthető ülés (Téli csomagban) 75 ezer, az automata légkondi (csomagban, ködfényszóróval, sötétített üvegekkel) 155 ezer forintért vehető meg, ehhez jön még a metálfény (kizárólag sötét-szürke) 110 ezerért, így a végül hiányosított kívánságautó listaár 5 780 000 forintra jön ki. Az

Aygo X-nél könnyebb dolgunk van, az ötödik Style Tech komfortszint 6 470 000 forintért már az összes választott holmit tartalmazza, pluszban pedig ködfényszórót, bőrborítású kormányt és váltómarkolatot, valamint 7,0 helyett 9,0 colos HD érintőképernyőt is kapunk.

Lapzártakor egyik márkánál sem futott központi akció. Az autók költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyagköltségek árával) a Fiat Panda mutatója 26,90, a Toyota Aygo X-é 27,00 Ft/km.

KZ

Márkaképviseletek újautó-árjai

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

LE	Ajtó	Ft (ezer)
ALFA ROMEO		
Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft. 1138 Bp. Madarász Viktor u. 47. A-B épület Tel.: 458-3100		
Giulia 2.0 Benzina aut.	200	4 14860
Stelvio 2.2 Diesel 4x4 aut.	190	5 17465

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

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

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

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

LE	Ajtó	Ft (ezer)
FORD		
Ford Közép- és Kelet-európai Kft. 2000 Szentendre Galamb József utca 3. Tel.: 06-26/802-500		
Z4 sDrive20i	197	2 14293
X4 xDrive20i 4x4 aut.	184	5 19339
520i aut.	184	4 18709
520i Touring aut.	184	5 19638
X5 xDrive25d 4x4 aut.	231	5 25170
iX xDrive40	326	5 30100
620d Gran Turismo aut.	190	5 22592
X6 xDrive40i 4x4 aut.	333	5 29205
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		



Dacia Spring

Sandero 1.0 SSe	66	5 4889
Logan 1.0 Tce LPG	100	4 5199
Logan 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 5020
500 1.0 Hybrid	70	3 5320
500L 1.4	95	5 5865
500X 1.0 T3	120	5 7410
500E	95	2 8990
500E	118	3 12190
Tipo 1.0	100	5 7815
Tipo Kombi 1.0	100	5 8115

LE	Ajtó	Ft (ezer)
FORD		
Ford Közép- és Kelet-európai Kft. 2000 Szentendre Galamb József utca 3. Tel.: 06-26/802-500		
Fiesta 1.1 PFI	75	5 6720
EcoSport 1.0 EcoBoost	125	5 8280
Puma 1.0 EcoBoost	125	5 8500
Focus 1.0 EcoBoost	125	4 9210
Focus 1.0 EcoBoost	125	5 9210



Ford Puma

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

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

Honda e	136	5 11550
Jazz 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

LE	Ajtó	Ft (ezer)
JEEP		
Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft. 1138 Bp. Madarász Viktor u. 47. A-B épület Tel.: 458-3100		
I-Pace EV400 4x4	400	5 30870
F-Type 2.0 P300 aut.	300	2 28530

JEEP		
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
Gladiator 3.0D 4x4 aut.	264	4 23304

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

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		
 		

Picanto 1.0 DPI	67	5 4249
Rio 1.2 DPI	84	5 5199
Stonic 1.2 DPI	84	5 5799
Ceed 1.0 T-GDI	100	5 6399
Ceed SW 1.0 T-GDI	100	5 6699
ProCeed 1.0 T-GDI	120	5 8549
XCeed 1.0 T-GDI	120	5 7349
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

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
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
Budaörsi Keleti 4.
Tel.: 06-23/885-100

UX 250h aut.	184	5	14300
UX 300e	204	5	20880
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
LS 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

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

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
MG			
MG Motor Hungary			
Budapest III. Zay u. 24.			
Tel.: 801-5363			

ZS 1.5L	106	5	6699
ZS 1.0T	111	5	8099
EHS 1.5T PHEV	258	5	15399



MG EHS PHEV

MINI

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

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



Mini Cooper SE Resolute Edition

MITSUBISHI

M.M. Import Kft.
Budapest XIV. Magyarórdi út 34-40.
Tel.: 422-3910

Space Star 1.2	71	5	4330
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 Automobil Import Kft.
Budapest XIX. André Citroën u. 1-5.
Tel.: 279-5555

208 1.2 PureTech	75	5	6250
e-208	136	5	13050

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
2008 1.2 PureTech	100	5	8380
e-2008	136	5	14000
308 1.2 PureTech	110	5	8980
308 SW 1.2 PureTech	110	5	9330
3008 1.2 PureTech	130	5	12070
508 1.2 PureTech aut.	130	5	12960
508 SW 1.2 PureTech aut.	130	5	13430
5008 1.2 PureTech	130	5	12830
e-Rifter	136	5	15260

RENAULT

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

Zoe R110	109	5	12499
Zoe R135	136	5	13649
Clio 1.0 SSe	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	8028
Arona 1.0 TSI	95	5	7376
Leon ST 1.0 TSI	110	5	9806
Ateca 1.0 TSI	110	5	9886
Tarraco 1.5 TSI	150	5	12646

SKODA

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

Fabia 1.0 MPI	80	5	5298
Scala 1.0 TSI	110	5	6961
Kamij 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	6280
Swift 1.2 Hybrid	82	5	6170
Vitara 1.4 Hybrid	130	5	8040

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
Vitara 1.5 Hybrid	102	5	10990
S-Cross 1.4 Hybrid	130	5	8550
Swace 1.8 Hybrid	122	5	10660
Across 2.5 Hybrid 4x4	306	5	22700

TOYOTA

Toyota Motor Hungary
Budaörsi Keleti utca 4.
Tel.: 06-23/885-100

Aygo X 1.0	72	5	5570
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 hazai használtautó-piac alakulása

Ki tudja?

A hazai használtimportot évek óta a Volkswagen vezet



HA HOZZÁNK FORDULNAK A KÉRDÉSEL, HOGY MOST VEGYENEK-E HASZNÁLTAUTÓT VAGY VÁRJANAK, CSAK SZÉTTÁRNI TUDJUK A KEZÜNKET. NEM LEHET TUDNI, HOGY A VILÁGJÁRVÁNY KEZDETE ÓTA MEGDUPLÁZÓDÓ ÁRAK TOVÁBB EMELKEDNEK-E EBBEN A SOKTÉNYEZŐS HELYZETBEN.

Sok szektor szakértője hivatkozik mostanában arra, hogy ilyen még nem volt. Ez az autóiparra és az autópiacra is igaz. Ami nem változott az az, hogy az új autók ára és a használtaké kéz a kézben jár, vagyis együtt löttek ki az egekbe. Ahogy az új autók ára emelkedik – nálunk a gyenge forint és a magas áfa miatt is –, úgy kerül már átlagosan kétszer annyiba egy-egy használt is a koronavírus előtti időszakhoz képest. Sőt, a járvány elején tapasztalt hirtelen eséshez viszonyítva akár két és félszeresére is nőhetett az ár. A legnagyobb hazai használtautós oldalon meg-

A HASZNÁLTAUTÓK HAZAI FORGALOMBAHELYEZÉSI SZÁMAI MÁRKÁK SZERINT [DB]

Helyezés 2022-ben (augusztusig)	Márka	2022	2021	2020
1	Volkswagen	10 534	9098	10 375
2	Opel	9069	8656	8574
3	Ford	7693	7900	7907
4	Toyota	5429	5976	5395
5	Audi	4995	4517	5381
6	Hyundai	4785	4570	3870
7	BMW	4672	4320	4921
8	Mercedes	4415	4051	4856
9	Kia	3883	3734	3066
10	Honda	3327	3577	3080

A HASZNÁLTAUTÓK FORGALOMBAHELYEZÉSI SZÁMAI MAGYARORSZÁGON, ÜZEMANYAGAJTÁNKÉNT [DB]

	2022	2021	2020
	január–augusztus		
Benzin	47 005	46 901	45 145
Dízel	32 892	31 639	36 620
Hibrid	4216	4369	3770
Elektromos	4980	2044	1036

hirdetett autók átlagára az év első felében 4,777 millió forintra jött ki, míg a 2020-as átlag 2,789, a 2021-es pedig 3,989 millió forint volt. A hazai tulajdonosváltások száma az idei első negyedévben 10%-kal nőtt a tavalyi hasonló időszakhoz képest, viszont a második negyedévben a növekedés már 6%-ra csökkent. Mégis az rajzolódik ki a számokból, hogy az áremelkedés ellenére nem fagyott be a piac. A lassulás az üzemanyagár-sapka részleges elengedésén túl az egyre csökkenő kínálat következménye is. Ez egyébként európai szintű probléma:

kevesebb a használtautó, leginkább azért, mert az újakra nagyon sokat kell várni, így sokan halogatják az eladást. Magyarországon azért is alakult ki autóhiány, mert a környező országokból előszeretettel járnak ide a kereskedők a gyenge forint és a magas áfa miatt (nekik így a nettó ár igen kedvező). Ez pedig azt is jelenti, hogy most a magyaroknak kevésbé éri meg külföldre menni autóért, éppen ezért megfordult a folyamat: külföldiek is keresgélnek a magyar használtautópiacra. A Magyarországon kínált autók darabszáma 7%-kal csökkent

a legnagyobb hazai használtautós oldalon, ami nem tűnik nagy visszaesésnek, de már tavaly sem pörgött túlságosan a piac. A koronavírus előtti időszakhoz képest közel 20% a visszaesés. Az eladásra kínált autók átlagéletkora a 2020-as 12,3 évről az idei első félévre 12,9 évre nőtt, és a kínálat is jelentősen átalakult: két évvel ezelőtt még a hirdetések



BMW-ből idén kevesebb érkezett mint 2020-ban



A FORGALOMBAHELYEZÉSEK ALAKULÁSA MAGYARORSZÁGON (JANUÁR-AUGUSZTUS) [DB]

	2022		2021		2020	
	Használt	Új	Használt	Új	Használt	Új
Január	10 607	8091	9893	8868	12 897	10 114
Február	11 875	9448	10 566	10 896	13 084	11 077
Március	12 831	11 149	10 512	12 433	11 778	11 477
Április	10 659	9090	9756	10 555	7590	6188
Május	12 281	10 138	10 258	10 698	8908	6471
Június	10 712	9491	11 851	11 366	10 828	10 355
Július	10 805	8955	11 588	10 568	121 97	12 047
Augusztus	9701	9987	10 901	9643	9723	10 924
Összesen (augusztusig)	89 471	76 349	85 325	85 027	87 005	78 653

több mint ötöde 500 000 forintnál olcsóbb autót kínált, 2022-re a legolcsóbb kategória részaránya 15% alá csökkent. Az 1-3 milliós modellek aránya stagnált, a 3-5 milliósoké enyhén, az 5 millió felettieké pedig jelentősen növekedett. Azt, hogy

nem éri meg most használtautót behozni, már a Datahouse számai is alátámasztják: júniusban gyengébben zárt az autóiport a tavalyinál, bár előtte minden hónapban meghaladta a tavalyit, így január elejétől számítva 7% bővülésben van

az importpiac 2021 első feléhez képest. A bejövő személyautók kétharmada 10 évnél idősebb.

A piacon elérhető modellek száma egyre csökken, ez pedig azt is magával hozta, hogy sokkal gyorsabban el lehet adni az autó-

kat. Az 1-3 milliós kategóriában a 2020-ban átlagos 112 napról idénre 50-re csökkent az eladási idő. Az üzemanyagárak emelkedése miatt nőtt a hibridek és a villanyautók kereslete a használtpiacon is. Míg a Datahouse adatai szerint az új autókéban 4, addig a használtak körében már 6%-ot tesznek ki a tisztán elektromos hajtásúak (4980 darab az év első 8 hónapjában). Itt is jelentősen szűkült a kínálat, a tavalyihoz képest nagyságrendileg megkétszereződött forgalom miatt, vagyis nemhogy alkudni nem lehet, sok esetben csak licitharc indul a kocsikért. Hibridekből kevesebb cserélt gazdát: augusztusig 4216 darab. Egyébként a benzines autók továbbra is a legnépszerűbbek: a forgalomba helyezett használtak 53%-át teszik ki, míg a dízelek részaránya 37%. Tehát a legfontosabb kérdésre, hogy most vegyünk-e használtautót vagy várjunk, mi sem, és a megkérdezett autóiipari, piaci elemzők sem tudják a választ. Teljes mértékben megjósolhatatlan, hogy merre mennek majd az árak, bár arra kisebb az esély, hogy csökkenjenek.

Az elemzők szerint alapvetően az orosz-ukrán háborúval van összefüggésben az árak alakulása. Mivel a háború végének időpontja megjósolhatatlan, azt sem lehet tudni, mekkora károkat szenved majd ettől az autóiipar. Ha nagyon lelassul a gazdaság, a kereslet is megtorpan. Ez persze megint csökkentheti az árakat, bár az alapanyagok és az új autók ettől még nem feltétlenül lesznek olcsóbbak, de a használtak igen. A 2020 tavaszi rövid időszakhoz hasonlóan előállhat olyan helyzet, amikor a kilátások annyira borúsak, hogy elválnak az új és a használt autók áremelkedésének, illetve csökkenésének szintje.

FL



Az Opel a második az import-sikerlistán, az utóbbi három évben folyamatosan növekvő számokkal



Az ADAC kivitelezési-minőség tesztje

Lefelé mutat?

Az ADAC nem egyszerre vizsgálta meg az 580 autót, az érzékelhető minőséget az egyes modelleknél külön értékelték, akkor, amikor azokat tesztelték. Ezeket az eredményeket gyűjtötték most össze

A DRÁGÁBB NEM FELTÉTLENÜL JOBB, HISZEN A DRÁGA AUTÓKNÁL IS ELŐFORDULHATNAK KIVITELEZÉSI HIBÁK, ÉS ROSSZ ANYAGVÁLASZTÁSOK. AZ ADAC CSAPATA 580 AUTÓT VIZSGÁLT MEG EBBŐL A SZEMPONTBÓL.

A legnagyobb németországi autókлуб, az ADAC autótésztjeiben az anyagok és a kivitelezés minőségére is figyel. A klub 580 tesztelt autót állított most sorba kifejezetten a fenti szempontok alapján: arra jutottak, hogy sok modellnél folyamatosan romlik az úgynevezett „érzékelhető minőség”, de néhány esetben javulás is látható. Az egyre dráguló autók piacán a vásárlók az érzékelhető, megfogható minőségben is elvárják a maximumot. A gyártók azonban, hiszen a felhasznált technológiák egyre drágábbak, gyakran éppen az utastéri anyagok és a kivitelezés minőségén igyekeznek spórolni.

Az egyes modelleket saját elődeikkel (is) összehasonlító elemzés köz- helyre indít: a drágább autók általában aprólékosabban kidolgozottak és jobb minőségű anyagokból is készülnek, mint az olcsóbbak. Ez minden kategóriára igaz, és jól látható a „kivitelezés” pontszámaiban. Egy Toyota Aygo például, amit 2022 áprilisáig 10 000 euró körüli áron forgalmaztak, sok ponton mutatja az erőteljes „költségnomás” jeleit: szövet helyett festett fémlemez az ajtókon, a csomagterben nincs karc- olás elleni védelem, a tetőkárpit pedig mintha tojástartó dobozok- ból készült volna. Kevesebb a pad- lölemez-burkolat is, de a majdnem 6000 euróval drágább közvetlen utód, az Aygo X is ugyanilyen rosz- szul teljesít. Nem sokkal jobb a helyzet a középkategóriában sem, ahol a drága Audi A4 nagyon jó, 1,2-es osztályzattal tűndököl, a Honda CR-V viszont csak 3-ast kapott, így a Subaru Outback-kel, a Mitsubishi Outlander-rel és a Toyota RAV4-Suzuki Across páros- sal osztózik az utolsó helyeken. Az ADAC osztályzatai a németországi iskolarendszerben használatosa- kat követik, vagyis az alacsonyabb érték a jobb! Hasonló a kép a fel- söbb osztályokban, ahol az ameri- kai kedvencek közül az eredetileg

kifejezetten az USA piacának ígé- nyei alapján megtervezett Toyota Highlander, a Ford Mustang és a Chevrolet Camaro tartozik az „al- sóbbrendűek” közé, de itt szerepel a Volkswagen T6.1 is, hiszen még Multivan-ként sem tud kibújni haszonjárműves bőrből, anyagai

egyszerűek. A prémiumgyártóknál csak kicsit más a helyzet. Az új Mercedes C-osztály és az Audi A3 Sportback már lefelé lóg ki a kate- góriából, pedig áruk sokkal maga- sabb a korábbi sorozatokénál. Az ADAC tesztelői csalódtak a jelenle- gi C-osztályban. Az elődöt anyagai



A teszt abszolút első helye- zettje az Audi A4-es lett



Az eredetileg az amerikai piacra tervezett Toyota Highlander az utolsók között végzett

alapján mini S-osztályként emlegették, az új sorozat műszerfalát, középső alagútját és ajtópaneljeit azonban már csak a felső részekben borítja kellemes tapintású, habosított műanyag. És amíg az előd ajtózségei még puha műanyagból készültek, az újban, kemény felületen zajosan csúszkál ide-oda a kulcscsomó.

Akadnak olyan gyártók is, amelyek alacsonyabb árresük ellenére is láthatóan törekszenek a magasabb belső anyagminőségre; a Mazda 3 utastere például messze kimagaslik a mezőnyből. Az ADAC szerint a

AZ ÉRZÉKELHETŐ MINŐSÉG VÁLTOZÁSA AZ ADAC TESZTJEI ALAPJÁN (KIVITELEZÉS)

	Aktuális sorozat	Előző sorozat	Változás
JAVULTAK			
BMW 3	1,3	2,1	0,8
Fiat 500	3,0	3,7	0,7
Skoda Fabia	2,9	3,4	0,5
Toyota Yaris	3,5	4,0	0,5
Nissan Leaf	3,3	3,7	0,4
ROMLOTTAK			
Audi A3 Sportback	2,5	1,5	1,0
Hyundai i20	3,8	3,1	0,7
VW Golf 8	2,7	2,2	0,5
Hyundai i10	4,0	3,5	0,5
Mercedes-Benz CLA	2,3	1,9	0,4

(a kisebb szám a jobb érték)

AZ ÉRZÉKELHETŐ MINŐSÉG VÁLTOZÁSA AZ ADAC TESZTJEI ALAPJÁN (ANYAGHASZNÁLAT)

	Aktuális sorozat	Előző sorozat	Változás
JAVULTAK			
Renault Zoe	3,5	4,95	1,45
Mazda 3	2,5	3,5	1,0
Nissan Leaf	4,2	4,95	0,75
BMW 3	1,75	2,25	0,5
VW T-Roc	3,95	4,45	0,5
ROMLOTTAK			
Mercedes-Benz C	2,8	1,25	1,55
Audi A3 Sportback	3,3	1,8	1,5
Hyundai i20	4,8	3,8	1,0
Opel Mokka	4,3	3,3	1,0
Peugeot 308	3,3	2,75	0,55

(a kisebb szám a jobb érték)

Volkswagen csoport autójának érzékelhető minősége sok éven át átlag feletti volt, de a helyzet mára megváltozott. Vegyük például az Audi A3-ast, a csomagterpadló alatt csupasz lemez tárul elénk, és a beltérben is sok a kemény műanyag; az előd jobban teljesített. A VW Golf szintén gyengült a Golf 7-ről Golf 8-ra váltással. Eltűnt például a motorháztető gázrugós kitámasztása, a kesztyűtartóból a filc és az A-oszlopok szövethorítása is. Ezek

ugyan apróságok, mégis rontják a minőségről alkotott összképet. A T-Roc esetében pont az ellenkezője történt: a műszerfal teteje már nem fényes, kemény műanyag, hanem puha, az árhoz képest az általános utastéri anyagminőség azonban még mindig gyenge.

A Hyundai egyes modelljei az utóbbi időben szintén kevésbé nyerték el a tesztlők tetszését: mind az i20, mind pedig az i10 minősége érezhetően romlott

AZ ADAC ÁLTALÁNOS ÉRZÉKELHETŐ MINŐSÉG TÁBLÁZATA

Kisautók (a legjobb 5)	
BMW i3	2,1
Mini Cooper	2,2
Honda e	2,5
Skoda Kamiq	2,6
VW Polo	2,6
Kisautók (a legrosszabb 5)	
Toyota Aygo	4,4
SsangYong Tivoli	4,2
Hyundai Bayon	4,2
VW up!	4,0
Hyundai i10	4,0
Alsó középkategória (a legjobb 5)	
Volvo XC40	1,7
BMW 1	2,0
Audi Q3	2,0
Mazda CX-5	2,1
Mercedes-Benz EQA	2,1
Alsó középkategória (a legrosszabb 5)	
MG ZS EV	3,7
SsangYong Korando	3,7
Jeep Compass	3,7
Dacia Duster	3,6
Nissan Leaf	3,4
Középkategória (a legjobb 5)	
Audi A4/A5	1,2
BMW 3/4	1,3
Porsche Macan	1,3
Mercedes-Benz EQC/GLC	1,4
Volvo V60	1,4
Középkategória (a legrosszabb 5)	
Honda CR-V	3,0
Tesla Model 3	2,8
Subaru Outback/Forester	2,7
Toyota RAV4/Suzuki Across	2,7
Mitsubishi Outlander	2,7
Nagyautók (a legjobb 5)	
Porsche Panamera/Taycan	1,0
BMW 5/7	1,1
Mercedes-Benz E	1,1
Audi Q7	1,1
Volvo XC90	1,1
Nagyautók (a legrosszabb 5)	
Toyota Highlander	3,1
Volkswagen T6.1	3,1
Ford Mustang	3,0
Chevrolet Camaro	2,8
Toyota Camry	2,6

(a kisebb szám a jobb érték)

a legfrissebb generációnál. A csomagtartókban filc helyett kemény műanyag felületeket találunk, a műszerfalak pedig gyakran zörögnek. Az aktuális Renault Zoe elődjéhez képest sokat javult anyaghasználatban és kidolgozási minőségében is. Az aktuális Zoe műszerfala és első ajtópaneljei is habosított műanyagból készülnek.

Általánosságban elmondható, hogy ha túl sokat spórol egy-egy márka, és emiatt negatív visszajelzéseket kap a vásárlóitól, vagy a sajtótól, az adott modell következő sorozatánál javul az anyagok és a kivitelezés minősége. Ez a hullámváz jól tetten érhető a BMW kompakt és középkategóriás sorozatainál (1, X1, 3), ezekből a jelenlegiek sokkal magasabb minőséget képviselnek, mint elődeik.



A Tesla Model 3 a középmezőnyben végzett, a fektetett formátumú képernyő egyes funkcióinak eléréséhez messzire kell nyúlni

Az érintőképernyő veszélyei

Újra kell gombolni?

A LEGTÖBB GYÁRTÓ ÉRINTŐKÉPERNYŐKRE VÁLT, AZAZ A FIZIKAI GOMBOK EGYRE RITKÁBBAK A MODERN AUTÓKBAN. A TREND SÚLYOS VESZÉLYEKET IS REJT.

A modern autók középkonzoli érintőképernyői egyre nagyobbak. Bár a chip- és alkatrészhiány miatt mostanában kicsit alábbhagyott a lendület, a legtöbb autógyártó tervezőcsapata szereti elhagyni a hagyományos gombokat és kapcsolókat, pedig azok biztonsági szempontból sokkal jobbak – állapította meg az 1930-ban alapított svéd autós magazin, a Vi Bilägare (Mi, autósok) tesztcsapata. A lap munkatársai összesen 12 autót vizsgáltak meg. Ahogy az okostelefonok és a tabletek egyre népszerűbbé váltak, az autógyártók is rámozdultak a divatra. A formatervezők ugyanis általában „tisztá” belső teret szeretnének, minimális berendezéssel, miközben a pénzügyi osztály a költségeket próbálja csökkenteni. Ahelyett tehát, hogy gombokat, kapcsolókat fejlesztenének, gyártásának és tartásának rákötésénél, a márkák egyre több funkciót szeretnének integrálni egyetlen digitális képernyőbe,



A 12 autót egy repülőtér betoncsíkján tesztelte a svéd magazin (Fotó: Glenn Lindberg, Vi Bilägare)

ami ráadásul frissíthető is. És itt nem csak a tartalomra kell és lehet gondolni (új funkciók, friss navigációs térképek stb.), hanem a megjelenésre is. Egy ma szépen megtervezett gombor hamar unalmassá válhat. Tehát a kényelmi és anyagi elvárás adott, viszont egy nagyon fontos kérdéssel nem foglalkoznak a szakemberek: hogyan befolyásolják ezek a képernyők a közlekedésbiztonságot?

Az okostelefonok elterjedésekor is csak kicsit törődtek azok, kezeléssel adódó veszélyeivel, pedig a régiekhez képest, ahol egyszerűen kitapinthatuk a gombokat – az 5-ösön kötelezően volt egy

kis pukli, viszonyítási alapként –, a teljesen sík kijelző nyomkodása sokkal nagyobb figyelmet igényel. A svéd szaklap tesztelői egy repülőtéren gyűjtötték össze a tizenkét autót (BMW iX, Dacia Sandero, Hyundai Ioniq 5, Mercedes GLB, MG Marvel R, Nissan Qashqai, Seat Leon, Subaru Outback, Tesla Model 3, Volkswagen ID.3, Volvo C40, Volvo V70 (2005)) és mérték, mennyi időre van szüksége a vezetőknek különböző egyszerű beállítások elvégzéséhez; mint például rádiócsatorna-váltás vagy a

klíma beállítása (lásd a keretesben). A teszten az autók 110 km/h-val haladtak. Összehasonlításképpen egy 17 éves Volvo V70-es szolgált. A sofőröknek a teszt előtt volt idejük megismerkedni az autókkal és azok infotainment rendszereivel is.

Nem a Tesla volt az első érintőképernyős, de mindig igyekezett a műfaj legnagyobbjait kínálni; egyes autókban még az ablaktörlés intervalluma is menüben állítható. A BMW iX érintőképernyője szintén nagy, de nem akkora, mint a Tesláké, és több a fizikai gomb is körülötte. A több hagyományos kapcsoló azonban önmagában nem garan-



cia a jobb kezelhetőségre. A BMW infotainment rendszere rengeteg funkcióval bír, de egyben a valaha tervezett egyik legösszetettebb és legbonyolultabb felhasználói felület is az övé. A Volkswagen és a Seat komoly hibát követett el: az ID.3-asban és a Leonban a fűtés-szellőzés képernyő alatti érintésérzékeny felületének nincs háttérvilágítása, ez a panelt éjszaka teljesen láthatatlanná, és kezelhetetlenné teszi. Az autógyártók szívesen hangszínezzék, hogy számos funkció már hanggal is működtethető, ezek a hangvezérlő rendszerek azonban nem mindig használhatók egyszerűen, ráadásul nem is tudnak mindent működtetni, és nem mindig működnek megfelelően. Különösen nem angolul, ezért a hangvezérlő

A Volkswagen ID.3 képernyője alatti érintőgomb-sor nehezen kezelhető, különösen sötétben



A 2005-ös Volvo V70-es műszerfalát korábban sokan kritizálták a középkonzol „gombtengere” miatt, ma mégis messze kimagaslik a mezőnyből kezelhetőségben

rendszereket ebben a kísérletben nem is vizsgálták. Az eredmények magukért beszélnek. A legrosszabbul teljesítő autó sofőrjének közel 1400 méter (!) kellett, ugyanazon feladatok elvégzéséhez, amelyekhez a legjobban teljesítőnél alig több mint 300 is elég volt! Az összehasonlítás legkönnyebben érthető és kezelhető autója természetesen – nagy előnnyel – a 2005-ös V70-es volt. A feladatokat a vezetők ebben átlagosan mindössze 10 s alatt teljesítették, ennyi idő alatt az autó (110-zel) 306 métert tesz meg. Az lista másik végén a kínai-brit MG elektromos Marvel R modellje áll, jelentősen rosszabb teljesítménnyel: 44,9 s, ami 1372 méter megtett út!

A BMW iX és a Seat Leon jobban vizsgázott, de mindkettő még mindig túl bonyolult. A sofőröknek majdnem 1 km kellett a feladatok elvégzéséhez; ennyi idő alatt nagyon sok minden történhet a forgalomban! A Dacia Sandero és a Volvo C40 jól teljesített, képernyőiket nem terhelték túl funkciókkal, a Volvo ráadásul azt is jól példázza, hogy egy-egy érintőképernyőnek nem kell feltétlenül bonyolultnak lennie. Azt is megmérték, hogy a vezetők milyen szögben kell lenéznie a kezelőszervek működtetéséhez. Az autókba ugyanazt a sofőrt ültetve kiderült, hogy van ahol 56 fokkal kell lejjebb engednie a látószögét, hogy a képernyők alsó szélét is lássa, a Mercedes GLB-nél azonban mindössze 20 fokot mértek.

A végeredmény igen markáns különbségeket mutat. Persze fel-

A NÉGY MŰVELET VÉGREHATÁSÁHOZ SZÜKSÉGES ÁTLAGOS IDŐK AUTÓNKÉNT [S]

BMW iX	30,4
Dacia Sandero	13,5
Hyundai Ioniq 5	26,7
Mercedes GLB	20,2
MG Marvel R	44,9
Nissan Qashqai	25,1
Seat Leon	29,3
Subaru Outback	19,4
Tesla Model 3	23,5
Volkswagen ID.3	25,7
Volvo C40	13,7
Volvo V70 (2005)	10,0

A feladatok

A vezetőknek a teszten be kellett kapcsolniuk az ülésfűtést, növelniük kellett a hőmérsékletet két fokkal, és el kellett indítaniuk a hátsó szélvédő fűtését is. Bekapcsolták a rádiót, egy adott csatornára állították azt, majd nullázták a fedélzeti számítógépet, a műszerfalvilágítást pedig a legalacsonyabb értékre csavarták.

merülhet, hogy ennyi feladatot egyszerre úgysem csinál soha senki, de azért ne felejtjük el, hogy egyetlen művelet esetében is lehet több méter a különbség. Ennyi úton például egy zebra-n is keresztülhathatunk. A brit Közlekedéskutató Laboratórium (TRL) szerint a közúti balesetek akár 30%-áért is a vezető figyelmének elterelése a felelős. Miközben a biztonsági technológiák terjedésével 2010-ig folyamatosan csökkent a közúti balesetek és halálozások száma, az adatok az utóbbi időben újra romlani kezdtek. Nagy-Britanniában a közlekedési minisztérium tudatosabb autóvezetést szorgalmazó irányelvei alapján már az is felmerült, hogy az érintőképernyők csak akkor lehessenek működőképesek, ha a kéziféket behúzták, és az autó biztosan nem mozog! Az ottani számokból kiolvasható (Magyarországon nincsenek ilyen adatok): az érintőképernyő nyomogatása (a telefonokét is ideértve) megelőzte az ittaságot és a droghasználatot is, mint a veszélyes vezetés fő oka. Mivel az autógyártók maguktól nem változtatnak, a legfontosabb, hogy mi autósok lássuk a veszélyeket, és a telefonok, érintőképernyők ellenállhatatlan vonzereje ellenére vezessünk biztonságosabban, tudatosabban.

FL, (Vi Bilagère)



A szervíz esedékességét jelző lámpa, vagy felirat általában nem jelenti azt, hogy az autót tilos használni, jellemzően mindössze arra figyelmeztet, hogy itt az időszakos karbantartás ideje

A felvillanó szervizlámpa

LEVÉLÍRÓNK AUTÓJA KÖZEL FÉL ÉVE SOKAT ÁLL A SZERVIZBEN, PEDIG MOST KÜLÖNÖSEN NAGY SZÜKSÉGE LENNE RÁ.

2018. március 6-án vettem át új autót egy márkakereskedésben. Pár nappal korábban 2018. február 26-án ők műszakiztatták, így ez a dátum szerepel a forgalmi engedélyben is. A kocsi 4 év garancia járt. Ennyi idő alatt azonban csak 20 000 km-t futott, tehát a kötelező szervizek nem a futásteljesítmény, hanem a kocsi kora alapján történtek. A negyedik éves

szervizlátogatás így 2022. február 26-án lett esedékes, amit a műszerfal piktogramjának felvillanása is jelzett nekem. Sajnos február elején súlyos betegséget diagnosztizáltak nálam, így a napjaimat az orvosokhoz és a vizsgálatokra járás töltötte ki, ezért csak 2022. február 29-én tudtam szervizbe menni, autót a szervizelés után visszakaptam, állításuk szerint kifogástalan állapotban. Viszont ahogy kifordultam a műhelyből, 100 m után újra megjelent a szervíz-figyelmeztetés a műszerfalon. Egészségi állapotomra tekintettel inkább a haza utat választottam. Másnap telefonon jeleztem a szerviznek a dolgot – azt mondták, ha arra járok, vigyem be az autót és „kiütik” belőle a jelzést. Két nap múlva vissza is mentem, de a jelzést nem tudták eltüntetni,

új időpontot adtak, majd egy napi vizsgálat után sem találták meg a hiba okát. Azt mondták, több napra lenne szükségük, meg is állapodtunk egy új időpontban, két nappal későbbre. Pár napi vizsgálódás után telefonáltak, hogy megvan a baj: a fényszórómodul. Mivel nem volt nekik raktáron, akkor nem tudták kicserélni, ráadásul az autóra szükségem is volt, elhoztam, ugyanis megnyugtattak, hogy ettől függetlenül használhatom. Ez volt április 4-én. Két nap múlva orvoshoz kellett mennem, de az autót már kinyitni sem tudtam, nemhogy elindítani. Végül trélerrel kellett a szervizbe szállítani április 11-én. Legközelebb 19-én hívtak, hogy az akkumulátor ment tönkre, cserélni kell. Megbízta a szervizt a cserével, de közben megoperáltak,

így abban maradtunk, amint egészségi állapotom engedi, elhozom az autót. Május 20-án mentem el érte, de kis várakozás után közölték, hogy picit többet kell várnom, mert közben újra lemerült az akku (amit most cseréltek), és meg kell várni, amíg feltöltik. A feltöltés után azt mondták, hogy mégsem tudom elvinni, mert újra előjött az alapprobléma: a szervizlámpa a műszerfalon. Hazajutásomat megoldandó csereautót adtak, amit két hét után visszaadtam, mert nagyon kényelmetlen volt a friss műtétivel. Közben csak telt az idő és többszöri megkeresésemre is mindössze annyit tudtak mondani, hogy nem tudják mi a hiba, pedig már az importőr is foglalkozik az esettel. (Megjegyzem az autón 14 hónapos korában már volt egy garanciális akkucsere, amikor hasonló volt a probléma a szervizjelzéssel, de a csere megoldotta a bajt.) Július 7-én hívtak, hogy megvan a baj oka: a motorirányítás számítógépe a rossz, azt kell kicserélni. Azóta nem kaptam semmilyen értesítést, az autó még mindig a szervizben áll, tehát április 11. óta nincs autóm! Közben elkezdődött a kezelésem, a lakhelyemtől 70 km-re és minden alkalommal fizetnem kell, hogy el tudjak jutni oda!

Mikortól indul a garancia: a vásárlástól vagy a forgalmi kiállításától? Számíthatok-e valamilyen jóvátételre a sok kellemetlenségért, ami nem csak az anyagiakra érten-dő? Kötelezhető-e a gyártó jogi úton valami ellentételezésre?

Név és cím a szerkesztőségben



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

A választ azzal kezdeném, hogy olvasónk szerint az autóra „4 év garancia járt”. Ez a garancia – más szóval jótállás – azonban nem jogszabály alapján „jár”, hanem azért, mert azt az eladó az adásvételi szerződésben a jogszabályi kötelezettségén túlmenően vállalta. Ebből azonban az is következik, hogy a szerződés valamennyi rendelkezé-

sének ismerete nélkül nem lehet állást foglalni arról, hogy az eladó által önként vállalt garancia milyen többletjogosultságot jelent a vásárló számára. Előfordulhat ugyanis, hogy ennek alapján a díjmentes javításon kívül más jogosultság, például elállás már nem illeti meg. Elméletileg az is felmerülhet, hogy a törvényi szabályozásból eredően érvényesíthető akár az elállási igény is, mert igaz, hogy a szavatossági igény új autó esetén 2 év alatt évül el, azonban ez az idő „nyugszik”, amíg a jogosult a hibát nem észleli. Amennyiben az átadástól számított 6 hónapon túl jelentkezik a hiba, a vásárlónak kell bizonyítania azt, hogy a meghibásodás (eredete) már a teljesítéskor is fennállt. Nehéz bizonyítási helyzetet teremtené, ha

erre tenne kísérletet (igazságügyi szakértő bevonásával) olvasónk. A szakvéleményből tükröződő bizonytalanság esetén ugyanis az elállási jog már nem illetné meg. A leírt szélsőséges esetben azonban, amikor ilyen hosszú időn keresztül képtelen a szervíz a hibát elhárítani, álláspontom szerint a Ptk. más rendelkezéseihez is érdemes nyúlni, és felmerülhet a kártérítés lehetősége az eladói szerződésszegésre való hivatkozással. Az ugyanis aligha vitatható, hogy szerződésszegésnek minősül egy olyan új gépkocsi értékesítése, amelynél 20 000 km után a nem baleseti eredetű meghibásodást ilyen hosszú idő alatt sem tudják kijavítani. Ha elfogadjuk ezt, akkor is tovább kell lépni, mert nem elég azt igazolni, hogy az eladó

szerződést sezegett, azt is igazolni kell, hogy ezzel az eljárásával – a károsult kárenyhítési kötelezettség figyelembevételével – milyen kárt és milyen összecszerűséggel okozott. Ez az adott ügy tényállásától függ, így például abban az esetben, ha külföldi munkavállalás miatt valaki értékesíteni kívánja a gépkocsiját, a reális vételár és az ilyen körülmények között elérhető alacsonyabb vételár különbözetét jogszerűen igényelheti. Lényeges azonban, hogy a szervíz csere gépkocsit biztosított, ezért kártérítés igénylése esetén a tulajdonosnak választ kell majd adnia arra is, hogy csereautó használata mellett ez a helyzet mennyiben sértette az érdekeit. A garancia egyébként a gépkocsi átvételének napjával indul.

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 „örök” hibák

Tapasztalatom szerint sokak ismeretei hiányosak a balra kanyarodásról. A legáltalánosabb hiba, hogy próbálják a kanyar ívét minél szűkebbre venni, sokszor nem figyelve arra, hogy azon az úton, ahová kanyarodnak, szembe is jöhetnek! Hasonlóan gyakori hiba, amikor egyirányú utca kereszteződéséhez érve az úttest jobb széléről kanyarodnak balra, feltartva ezzel azt, aki jobbra kis ívben kanyarodna, vagy egyenesen haladna tovább. Az is rendkívül gyakori, hogy nagyobb, forgalmasabb kereszteződések-nél nem használják ki annak a szabálynak az előnyét, hogy balra kanyarodáskor fel lehet húzódni egészen a kereszteződés képzeletbeli közepéig, ehelyett a stopvonalnál várják a lehetőséget. Szintén nagy mumus a körforgalom, amit alapvetően azért találták ki, hogy gyorsítsa az áthaladást, mert bár le kell lassítani előtte, a körbevezetéssel beláthatóvá, kiszámíthatóvá teszi a benne haladó járművek mozgását. Azonban sokan megállnak előtte és csak akkor kezdik felmérni, mi is a helyzet. Még csak az sem kell ehhez, hogy a körforgalom többsávos legyen...

É. T.

Tapasztalatunk szerint a körforgalom tényleg sokaknak okoz problémát. Az ön által említettek túl még az index (nem) használata is gyakori gond. Behajtáskor nem kell indexelni, bár ha egyből kimegyünk az első kijáraton, érdemes ezt jelezni, főleg többsávos körforgalmak-nál, hogy a későbbi kijáratokon kihajtók esetleg besorolhassanak. Olyan szabály nincs, hogy aki a jobb oldali sávból hajt be, annak az első kijáraton ki is kell mennie. Viszont a körforgalom belső sávjából – ebből adódnak

is balesetek – nem szabad közvetlenül kihajtani, kivéve, ha azt táblákkal és útburkolati jelekkel (esetleg terelő golyókkal) jelzik, ahogyan az a „turbó” körforgalmakban is szokásos. Kihajtáskor kötelező indexelni, ugyanis ez sávváltásnak minősül. Arról nem is beszélve, hogy a nem indexelés jelentősen rontja a körforgalom hatékonyságát, hiszen addig az ugyanott belépésre várakozó autó nem tud elindulni. Az ön által említett lendületes behajtással kapcsolatban annyi az észrevételünk, hogy abból is lehetnek balesetek, ha a vezető annyira keresi a rést, hogy nem veszi észre az előtte álló, a körforgalomba behajtani szándékozó autót. Aki kevésbé rutinos, inkább álljon meg.

Új kezekben a magyarországi Renault

Alig egy éves Mégane tulajdonosa vagyok, és kicsit aggódom amiatt, hogy új vezérképviselete lesz itthon a Renault-nak. Jelent ez valamit? Például a garanciális feltételekben?

V. P.

Bár a hír nagyon friss, és ezzel kapcsolatos közlemények sem jelentek még meg, biztosan állíthatjuk, hogy nem. Pontosabban rosszabb nem lesz, mert nem is lehet. A garanciális jogokat fogyasztókat védő magyar és EU-s szabályok rögzítik, tehát abból nem lehet engedni. Hogy a kísérő szolgáltatások hogyan alakulnak, az majd úgyis csak idővel derül ki. Más márkáknál, melyek szintén importőrt váltottak (például a Peugeot, a Citroën, vagy az Opel – utóbbi ugyanehhez a cégcsoporthoz került), legtöbb-ször semmit sem érzékeltek a váltásból a tulajdonosok.

Meddig „él” a műszaki vizsga?

Ezer és egy éve nem volt autóm. Vezetni vezettem, de csak a cég autóit, így most, amikor rákényszerültem, hogy saját autóm legyen, az alapvető dolgokkal

sem vagyok tisztában. Például mennyi ideig érvényes az autó műszaki vizsgája?

P-L. P.

Új autók műszaki vizsgájának érvényessége 4 év. Használt autó esetében időszakos vizsgán az első (azaz az újkori) használatba vétel évét követő három éven belül három évre, három éven túl pedig két évre adják meg a műszaki vizsga érvényességét. Olyan is előfordulhat, hogy új elemek (például vonóhorog) felszerelésekor újra kell vizsgáztatni a kocsit, és ha 3 naptári éven belül vagyunk a műszaki vizsga érvényességével, ilyenkor azt újabb 3 évre hosszabbítják meg. Ha az időszakos vizsgálatot a forgalmi engedélybe jegyzett műszaki érvényességi idejének lejáratát előtt legfeljebb 30 napon belül végzik el, a forgalmi engedély új érvényességét nem a vizsga napjától, hanem az előző műszaki lejárta napjától kell számítani. Tehát érdemes a vizsga lejáratát előtt 30-40 nappal jelentkezni, hogy legyen időpont, illetve az esetleges javítások elvégzése, alkatrészecskék megrendelése is belefértjen még az eredeti dátumba.

Milyen papírok kellenek céges autó műszaki vizsgájához?

Meg szeretnék bízni egy szervízt, hogy vizsgáztassa le céges tulajdonú autóm. Milyen papírokat kérnek, kérhetnek majd ehhez?

I. E.

Mindenekelőtt kitöltetnek egy meghatalmazást (ilyen formanyomtatványa a legtöbb szervíznek van). Természetesen kell a forgalmi engedély, az érvényes kötelező biztosítást igazoló kötvény, és a befizetési- vagy fedezet-igazolás. Utóbbi igazából csak azért, hogy ha akadozik az online rendszer, az ne lehetetlenítse el a vizsgáztatást. Kérnek majd cégkivonatát (általában elég az első, és az adószámot tartalmazó oldal) és aláírási címpéldányt. Magánszemélyeknél ez utóbbiak

nem kellenek, viszont személyi igazolvány és lakcímkártya igen.

Nem az a felni!

Használt, de kiváló állapotú, ráadásul szép alufelniket vásároltam a kocsimra. A középme-retet viszont elnéztem, mert az autómé 65-ös, a felniké pedig 60 mm. Azt szeretném megkérdezni, hogy 5 mm ki szabad-e belőle esztergáltatni? Mennyit rontana ez a felniké szilárdságán?

B. J.

Egyértelműen nem javasoljuk. Ha vizsgára nem is ezzel megy, mert ott biztosan nem engedik át – egy közúti ellenőrzésen kiszűrhatják, és az sokba kerülhet. Arról nem is beszélve, hogy tényleg lehet ebből gond műszakilag. Éppen ezért azt már csak halkán említjük meg, hogy esztergálás sem olcsó.

Tolatáskor biztonsági öv nélkül?

Kis összetűzésbe keveredtem egy rendőrrel, mert tekintettel méretes hasi átmérőmre, tolatáskor kikapcsoltam a biztonsági övet. Egyébként moccanni nem bírnék, nemhogy hátra fordulni. Ezt korábban egy régi cimbrám javasolta, amikor mellettem ült, és látta a szerencsétlenkedésemet. Azt mondta ez szabályos így. Nem olvastam utána. Rosszul tettem?

K. I.

Igaza volt a barátjának, mert vannak esetek, amikor nem kell a biztonsági övet bekapcsolni. A teljesség igényével: a hátramenetben közlekedő gépkocsi vezetőjének; a taxi vezetőjének, ha utast szállít; a mentő betegellátó területen utazóknak; lakott területen menetrend szerinti autóbuszokon; a lakott területen kívül közlekedő menetrend szerinti autóbuszokon, ha álló utasokat is szállíthatnak; illetve annak, aki ezzel kapcsolatos orvosi igazolással rendelkezik.

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

Előzetes 2022/11.

Október 27-én, csütörtökön

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



Plug-in hibrid hajtáslánccal teszten az új Opel Astra.



A Lamborghini Urus különkiadása, a Performante 666 LE-s és 47 kilóval könnyebb az alapmodellnél.



Megmutatjuk, merre tart a Dacia.



Alapmotorjával, az 1,0 l-es, 80 LE-s szívó benzinnel vezetjük az új Skoda Fabiát.

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 csekre, 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

Felelős kiadó: Dallos Dávid ügyvezető

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

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

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

ISSN 2060-5773

© Minden jog fenntartva Auto News Kft.

ELŐFIZETÉSBEN TERJESZTI A MAGYAR POSTA Zrt.

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

az
auto

Az Autó az Autó 2 jogutódja

Megrendelem  havonta megjelenő lapot  példányban. Előfizetési díja  egy évre 7000 forint

Név/intézmény:

Cím:

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

(emelet, ajtó, irányítószám) e-mail:

Dátum:

Aláírás:

A megrendelőlapot a következő címre borítékban szíveskedjen feladni:

Magyar Posta Zrt.
Hírlap Igazgatóság
1900 Budapest

MEGRENDÉLŐLAP

TUNING ÉS RETRO FESZTIVÁL



október 7-9.

Budapest, Vasúttörténeti Park

Nyitva: péntek: 12:00-18:00
szombat és vasárnap 09:00-18:00



www.trf.hu



JEGY ÁRAK: **PÉNTEK** (EGYSÉGESEN): 4.000 FT | **FELNŐTT**: 6.000 FT | **GYEREK**: 4.000 FT (3-14 ÉVES KORIG) | **NYUGDÍJAS**: 4.000 FT
CSALÁDI: 15.000 FT (2 FELNŐTT ÉS 2 GYEREK - 14 ÉV ALATTI)

Kellő energia a lendületes pillanatokhoz.

Az új, tisztán elektromos Kia Niro EV.



Movement that inspires

A hirdetésben megjelenített autó illusztráció. A Kia Niro EV üzemanyag-fogyasztása 0 l/100 km; CO₂-kibocsátása 0 g/km, elektromosenergia-fogyasztása: 16,2 kWh/100 km. A megadott fogyasztási és károsanyag-kibocsátási értékek az aktuális jogszabályok által meghatározott mérési eljárás ((EU) 2017/1153) szerinti mérésekből származnak. A fenti értékek meghatározása az RDE (valós vezetési feltételek melletti kibocsátás) vizsgálattal kiegészített új WLTP (könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás) szerinti mérési ciklussal történt. Az adatok tájékoztató jellegűek, egyes konkrét mérési eredmények ezekről eltérhetnek, különbségeket mutathatnak.