

az

auto


FERRARI
Purosangue
Úszik az árral

TOYOTA
Corolla Cross

MENETTUDÓSÍTÁS


SKODA
Fabia
*Megmondja
 őszintén*
*Terep
 szemre*

BMW iX *Nagyban más?*

TESZT


FORD
Mustang
*Még
 hörög!*

BEMUTATÓ

MG ZS / Suzuki Vitara

OPEL ASTRA
Átruházták
ADAC téligumi-teszt
 – több a jóból!

• A kínálatból eltűnő modellek: ritkul a választék

JÖN

RETRO MOBIL *Deluxe*

Legyen saját címdoldala!

LEPJE MEG ROKONAIT, BARÁTAIT, ÜZLETFELEIT, VAGY AKÁR SAJÁT MAGÁT, EGY KÜLÖNLEGES AJÁNDÉKKAL!

A Retro Mobil decemberben megjelenő, – a legnépszerűbb szocialista járműveket bemutató – kiadványának címlapját személyre szabottan, az Ön fényképével készítjük el.

Csak küldjön egy képet digitálisan, minimum 180 mm széles méretben, 300 dpi felbontással, és legyen az fekvő vagy álló formátumú, mi elhelyezzük a borítón. Ha netán nincs jó minőségű digitális képe, fotózza le telefonjával, esetleg küldje el papírképét, mi pedig a megfelelő minőségben beszkenneljük azt (a papírképet visszaküldjük). A választás az Öné: az itt látható három mintából választhat.

A képaláírás is a sajátja lesz, csak annyit kérünk, ne legyen hosszabb, mint 50 karakter. A jó érzéssel ellentétes szövegeket nem fogadjuk el, az esetleges helyesírási hibákat pedig kijavítjuk. Ilyen típusú mondatokat várunk: „Boldog Karácsonyt a trabantos családomnak!”, vagy pl. „De sokszor álltunk meg, mert felforr a hűtővíz”.



A kiadvány decemberben jelenik meg és a nagyobb újárgárusoknál lesz kapható! Nosztalgiázzunk együtt, vagy ismerje meg most a legnépszerűbb ex-szocialista autókat, motorokat!

A 100 oldalas Retro Mobil Deluxe ára, az egyedi címlappal 10 000 Ft; a Retro Mobil és Az Autó előfizetői kedvezményes áron, 7 000 Forintért rendelhetik meg. Ez a kedvezmény jelenlegi előfizetőink mellett azokra is vonatkozik, akik a Retro Mobil Deluxe megrendelésével egy időben fizetnek elő valamelyik magazinunkra. Rendeljen több példányt, a második, harmadik stb. egyforma darab ára már csak 4 000 Ft/példány.

A megrendelés menete: küldje el a címlapra szánt képet és szöveget az azauto@azauto.hu email címre. Az emailben írja meg, hogy melyik elhelyezést választja (1, 2, vagy 3) hány példányt kér és, hogy hová postázzuk majd a kiadvány(oka)t. Utalja át az Auto News Kiadó Kft. 11600006-00000000-97720351 (Erste Bank) számlaszámára a megfelelő összeget, a közlemény rovatba pedig írja be a postázási címet és hogy Retro Mobil Deluxe. Az email és a kép, illetve az utalás beküldési határideje: 2022.10.25. Mi elkészítjük a címlapot, digitálisan kiküldjük email címére, hogy még a nyomtatás előtt ellenőrizhesse, majd 2022. december elején postázzuk a kiadvány(oka)t. Ha kérdése lenne, kérjük, írjon az azauto@azauto.hu email címre.

1



2



3



Ami nincs a lapban...

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

**TESZT**

8 Skoda Fabia Go 1.0 MPI

XXX. évfolyam 11. szám 2022. november

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

8 Teszt: Skoda Fabia Go 1.0 MPI

Menetkés

14 Bemutató: Chrysler 300C

Hattyúdal

16 Bemutató: Ford Focus

Nagyképű

17 Előzetes: Dacia Manifesto

Természetesen

18 Bemutató: Ford Mustang

Lovasklub

20 Menettudósítás: Toyota Corolla Cross

Menj a dologra!

22 A Renault Scénic Vision részletei

Hidrogénusz?

27 Előzetes: KTM X-BOW GT-XR

Rajtra kész!

28 Teszt: BMW iX xDrive50

Az élet tere

32 Teszt: Opel Astra GS Line Plug-in Hybrid

Német tudás, francia műveltség

38 Teszt: Peugeot 308 GT

Pack HYbrid 225

Zöld erdőben jártam

MAGAZIN

24 Ferrari Purosangue

Bocsánat, Enzo!

FLOTTA

46 Árverseny: MG ZS 1.5L Comfort és Suzuki Vitara 1.4 MHEV GL

Két dudás egy csárdában?

AUTÓPIAC

40 Márkaképviseltek újautó-árai

42 Eltűnő modellek

A kirakat rendezés alatt

AUTÓ+

44 ADAC 2022-es téligumi-teszt

Óvatos javulás

47 Ténykérdések: Az Autó segít

A járda rongálása?

48 Termékteszt: Elm327 OBD-II Diagnostic Interface

Műszerfal a telefonon

49 LEVELEZÉS

50 ELŐZETES

50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



14 Chrysler 300C

TESZTNAPLÓ



28 BMW iX xDrive50

TESZT

32 Opel Astra GS Line Plug-in Hybrid



E havi autóink

28	BMW iX	32	Opel Astra
14	Chrysler 300C	38	Peugeot 308
24	Ferrari Purosangue	22	Renault Scénic Vision
16	Ford Focus	8	Skoda Fabia
18	Ford Mustang	46	Suzuki Vitara
27	KTM X-Bow	20	Toyota Corolla Cross
46	MG ZS		

Maserati GranTurismo

Szigonypuska

75 éve készített először gran turismo-t a Maserati (A6/1500), így mostanra időzítették az aktuális „nagy utazó” bemutatóját. A Pininfarina karosszéiás, Ferrari motoros, közel 29 ezer példányban értékesített előd 2007 és 2019 között élt, az új saját munka és Torinóban gyártják. A V8-as 3,0 l-es, dupla turbós Nettuno V6-osra cserélték a hosszú gépházban, ez a Modena kivitelben 490, a



Maserati GranTurismo – a belsőégésű motoros modellek 1,7–1,8 tonnát nyomnak, a Folgore nehezebb, saját tömege közel 2,3 tonna

Trofeo-ban 550 LE-s, a váltó a ZF nyolcas automatája. A GranTurismo Folgore a márka első tisztán elektromos autója, 800 V-os rendszerrel, T-alakban elrendezett 92,5 kWh-s akkuval, 450 km körüli hatótávval. A három villanymotor egyenként 407 LE-s, egy elől, kettő hátul, oldalanként külön-külön hajt, egymástól függetlenül, akár mechanikus kapcsolat nélküli összerékhajtással. A folyamatos teljesítmény-, illetve nyomatékleadás 760 LE és 800 Nm, a Folgore 2,7 s alatt van százon és 320 km/h-val is száguldhatsz.

Opel Astra GSe

Visszatér

A GS/E jelzést korábban már használták a németek, mostantól a „Grand Sport electric” rövidítése, egyben az Opel sportos almarkája lesz. Elsőként az Astra GSe érkezik: a hajtáslánc ugyanaz a tölthető hibrid, mint a 180 LE rendszerteljesítményű normál Plug-in Hybrid-ben, de itt 150 helyett 180 LE-s az 1,6-os turbós benzines és

225 LE az összteljesítmény (a nyomaték változatlanul 360 Nm). A legsportosabb Astra a fekete betétes első lökhárítóról, a sárga GSe logóról és a korábban a Manta GSe tanulmányon látott, pontosabban ahhoz hasonló 18 colos alufelniről ismerhető fel. A karosszéiát 10 mm-rel közelebb engedték a talajhoz, újak és keményebbek a rugók, a normál lengéscsillapítókat KONI FSD gátlókra cserélték, továbbá átprogramozták a kormány, a gázpédál és az ESP vezérlését.



Opel Astra GSe – ötajtós-ként és Sports Tourer kombiként is érkezik, hazai ára lapzártakor még nem volt



Citroën Oli

Elég volt!

Az autók egyre nagyobbak, nehezebbek és erősebbek, a Citroën azonban ki meri mondani: elég, ennek hosszútávon beláthatatlan következményei lehetnek. Az Oli olyan kisautó alapú, 4,2 m hosszú SUV tanulmány, amely felvállaltan józan, nem pazarol és funkcionálisan több, mint szimplán autó. Képes tárolni a napelemek termelte energiát és azt a hálózatra táplálni (V2G), ahogy bárhol áram-

Citroën Oli – új szemléletet, életstílust testesít meg, fontos üzenete van, egyúttal bevezeti a márka megújult logóját

forrásként is használható (V2L). Nincsenek benne felesleges dolgok, a tömege 1000 kg körüli, így a 40 kWh-s akkuval is 400 km a hatótávja. Legnagyobb sebessége 110 km/h, cserébe szerény fogyasztású és gyorsan tölthető, 20-ról 80%-ra akár 23 perc alatt. A környezetterhelés szempontjából fontos, hogy gazdaságosan felújítható, korszerűsíthető és újrahasznosított alkatrészekkel javítható.

Pagani Utopia

Kívánságműsor

Horacio Pagani az ügyfeleitől kért tanácsot új autójával kapcsolatban, akik egyszerű, könnyű és élvezetesen vezethető gépet kértek tőle. Az Utopia a maga útját járja, nincs benne semmilyen villamosítás, viszont továbbra is drága anyagokat vonultat fel: karbont, titánt és a repülőgépiparban használt alumíniumot. Az aktív aero elemekkel is dolgozó karosszéián feltűnnek a Zonda és a Huayra részletei, az elől

21, hátul 22 colos alufelniket darabként egy-egy tömbből készítenek. A 6,0 l-es, két turbóval töltött, középre beépített 865 LE-s V12-est a Mercedes-AMG szállítja, a váltó hétfokozatú robotizált Xtrac AMT, vagy szintén hetes kézi! A kettős keresztlengőkaros, adaptív csillapítású futómű elemei kovácsolt aluötvözetek, a monocoque váz is könnyű, így a száraz tömeg csupán 1280 kg. A gumiknál a Pirelli, a karbon-kerámia fékekénél a Brembo a beszállító. Első körben 99 darab Utopia készül a Pagani leghűségesebb vevői számára.



Pagani Utopia – még titkosak a menetteljesítmények, de a V12-es nyomatéka árulkodó: 1100 Nm 2800–5900/perc között



https://youtu.be/iBSXTdy_EFk



Jawa 42 Bobber

Eltérnek

A Jawa – Mahindra tulajdonú – indiai ágának újdonsága, a 42 Bobber, a már jó ideje futó Jawa Pérak leszármazottja, a két modell között minimális a különbség. A 42 Bobber hagyományos formájú fényszóróval készül, a Pérak nagy, burkolt lámpafejet visel, utóbbi hátsó lámpáját az ülés elébe, előbbiét pedig a hátsó sárvédőre szerelik, és a sebességmérők is eltérnek (a Bobberé digitális, a

Jawa 42 Bobber – a motor az Euro5-öt is teljesíti, így – az alapmodellhez hasonlóan – várhatóan megjelenik Európában

Pérak-é analóg). Ezen kívül kicsit más a két tank (a Bobberé a szintén a Mahindrához tartozó Yezdi motormárka Roadster típusáról való), és a Bobberen több a króm is, de a hajtáslánc ugyanaz: olasz tervezésű 334 köbcentis, vízhűtéses OHC-egyhengeres (31 LE), hatfokozatú váltóval. Indiában a Bobber kicsivel olcsóbb a Péraknál, a kétsátnás ABS mindkettőhöz alapáras.

BMW M2

Kikalapálták

A vadonatúj M2-ből nem spórolták ki az anyagot: saját tömege 1,7 tonna, ami a méreteihez (4580x1887x1403 mm) képest soknak tűnik; továbbá a kasztni 5 centivel szélesebb a normál 2-esnél, elől 44, hátul 18 mm-rel növelt

nyomtávval. A külső vélhetően megosztó lesz a szögletesre vett légbeömlőkkel és a keret nélküli veséikkel, ugyanakkor az M-es kúra miatt látványosak a dagadó sárvédők, alattuk az elöl 19, hátul 20 colos kerekekkel. A 3,0 l-es, soros hatos, biturbó benzines az M3/M4 motorja, itt 460 LE-re lefojtva, a nyomaték 2650-5870/perc között végig 550 Nm, amivel könnyedén



BMW M2 – csökkenti a súlypontot a karbon tető, a tengelyek közötti súlyelosztás aránya 50:50

A hónap felmérése

Ön vásárolna rövid (100 km-es) hatótávolságú elektromos autót kizárólag városi használatra? (a válaszok százalékos aránya)

Igen **69**

Nem **31**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Audi RS Q3

Győri édes

A sportos SUV fennállásának 10. évfordulójára 555 darabos, globálisan elérhető „edition 10 years” sorozatot dob piacra az Audi. Az RS Q3 és még izgalmasabb megjelenésű testvére, az RS Q3 Sportback 2019 óta készül Győrben, jelenleg az aktuális TT Coupe/Roadster és a Q3/Q3 Sportback modellekkel együtt. A karosszéria mellett az RS Q3 különleges, számos nem-

Audi RS Q3 – állandó összerak-hajtással 4,5 s alatt van százon, a váltó hétfokozatú, duplakuplungos S tronic robot

zetközi díjjal jutalmazott motorját ugyancsak a magyar üzem gyártja: a 2,5 l-es, öthengeres, 400 LE-s (480 Nm) turbós benzines egyedi hangzását külön megvásárolható sportkipufogóval lehet még fokozni. Az ünnepölbe öltöztetett, 21 colos alufelnikkel szerelt példányok – többek között – egyedi fényezést kapnak, egy matt hatású és egy metáliszürke közül lehet választani.

elbír a nyolcas automata váltó. Jó hír, hogy van még hatos kézi is, amivel picit lomhább az egyébként 25 kilóval könnyebb M2, állásból 100-ra 4,3, 200-ra 14,3 s alatt gyorsul – automatával ugyanez 4,1 és 13,5 s. A felfüggesztés adaptív és alapból jár az M-es aktív hátsó difi, ami kerekenként 0-100%-os zárásra képes.



Alpine A110 R – rajtautomata lövi 3,9 s alatt nulláról százra, a végsebessége 285 km/h

Alpine A110 R

Radikális

Az A110 R a legélesebb kés az Alpine fiókjában: az eleve szikár gépről még 34 kilót faragtak le, így

szárazon csupán 1082 kilót nyom. Az S-hez feláras aero csomag itt alapból jár, komolyabb hátsó légterelővel, a karbon tető mellett pluszban ugyanilyen csomagtér fedéllel (elől) és eltérő mintázatú, 18 colos karbon felnikkel – ezekre pályán is

használható Michelin Pilot Sport Cup 2 abroncsokat húznak. Az állítható, új és merevbb rugókkal szerelt futóművel 10 mm-t „ültettek” a kasztnin, de pályázáshoz van még további 10 mm tartalék lefelé. Belül karbon vázas Sabelt kagyló-

Fülesjárat

- ♦ Közös autógyártó vállalatot alapított a Honda és a Sony, utóbbi a digitális tapasztalatait szeretné kamatoztatni.
- ♦ A Tesla után hamarosan a BMW-k kijelzőjén is futtathatók lesznek játékok.
- ♦ Utoljára frissült a Jaguar F-Type, a majdani búcsúval pedig a V8-as benzines is eltűnik.

üléseket és hatpontos öveket találni. Az 1,8-as, négyhengeres turbós benzines változatlan (300 LE, 340 Nm), a hétsebességű, duplakuplungos robotváltó szintén, egyedül a kipufogót módosították. Az Alpine csapat pilótája, Fernando Alonso eddig 32 győzelmet szerzett az F1-ben, ennek tiszteletére 32 darabos exkluzív széria is jön az R-ből, a spanyol világbajnok nevét viselve.

Renault R5 Turbo E3 – elől 19, hátul 20 colosak a felnik, rajtuk a gumik 225 és 325 mm szélesek, az első kerekek kormányzási szöge meghaladja az 50 fokot



minden a Renault-nál; a Diamant tanulmányról már írtunk, most pedig itt a híres Turbo újraértelmezése, amit a Párizsi Autószalonon is kiállítottak. A jelölés egyértelmű: a Turbo 2 után a 3-as folytatja a sort, az E pedig a tisztán elektromos hajtásláncra utal. A 3E igazi, vezethető autó, a forma azonnal felismerhető, miközben az arányok elképesztők: az FIA előírásainak megfelelően becsővezett kasztni 4006x2002x1320 mm-es, a tengelytáv 2,54 m. A 380 LE-s (700 Nm) villanymotor 42 kWh-s, az autó 980 kilós saját tömegét plusz 520 kilóval megfelelő akkuból jut energiához, a végsebesség kb. 200 km/h, de az E3 elsősorban a drift-ről, a csúszkálásról szól, s ennek megörökítéséhez tucatnyi ponton rögzíthetők rajta/benne kamerák.

Renault R5 Turbo 3E

Ötvenes

Idén a legendás, 1972-ben bemutatott, tehát ötvenéves R5 körül forog



<https://www.azauto.hu/2022/10/18/hangos-az-auto-7-resz/>

Podcast melléklet – 7. rész

Hangos Az Autó

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

- a Citroën Oli és ami mögötte van,
- autódiagnosztika okostelefonnal,



– a Párizsi Autószalon érdekeségei.

Ezekről és más érdekességekről is hallhatnak a műsorban. Töltsék le és szálljanak be mellénk!

Kérés

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

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

– Ön támogatná a személyautók gyári CO₂ kibocsátás szerinti adóztatását?

VISSZAHÍVTÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Ford Explorer Plug-in Hybrid	2018. 10. 22–2022. 04. 11.	Hátsó futómű
Mercedes EQS	2021. 02.–2022. 03.	Vonószemek
Audi A3, RS3	2018. 11. 07.–2022. 01. 26.	Biztonsági övek
Range Rover Sport	2009. 05. 20.–2011. 03. 28.	Hátsó légterelő
Tesla Model 3, S, X, Y	2021–2022	Hűtés (elektronika)

ÚTRA KÉSZEN!

KÉSZLETRŐL,

AZONNAL,

MYSUZUKI
HŰSÉGPROGRAM

ÁRKEDVEZMÉNNYEL



Fontos számodra a megszokott Suzuki megbízhatóság, a kedvező fenntarthatóság és a kiváló ár-érték arány, de ugyanilyen fontos, hogy minél előbb a volánhoz ülhess? A Suzuki közönségkedvencei útra készen várnak! Válassz a hibrid hajtású Vitara és S-CROSS modellek közül, és **vidd haza új autódát várakozás nélkül, több mint 1 millió forint MySuzuki Hűségprogram árkedvezménnyel!**

VITARA

(HYBRID)

(HYBRID)

S-CROSS

A MySuzuki Hűségprogram árkedvezményt kizárólag a MySuzuki Hűségprogram regisztrált tagjai vehetik igénybe. A regisztráció feltételeiről, menetéről, valamint a kedvezmény pontos összegéről és érvényesítésének módjáról tájékozódjon márkakereskedéseinkben vagy online: A közönségkedvenc Suzuki Vitara 2021-ben, míg a Suzuki S-Cross 2022-ben nyerte el az Év Magyar Autója közönségdíját a közönségszavazatok alapján. Az azonnali készleteket a felszereltség és a színek befolyásolhatják, a készletről rendelkezésre álló modellek, színek, felszereltségek és specifikációk tekintetében érdeklődjön a Suzuki márkakereskedésekben. A lágy hibrid és hibrid rendszerrel szerelt Suzuki Vitara és Suzuki S-CROSS felszereltségtől és a lítiumion-akkumulátor töltöttségi szintjétől függő üzemanyag-fogyasztása (l/100 km) és CO₂-kibocsátása (g/km) vegyes használat, és a hibrid esetében az elektromotor és a benzinmotor kombinált használata mellett, WLTP mérési ciklus alapján: Suzuki Vitara – Lágy hibrid: 4,6 - 6,8 l/100 km, 105 - 152 g/km, Hibrid: 4,684 - 7,083 l/100 km, 105,98 - 160,45 g/km. Suzuki S-CROSS – Lágy hibrid: 4,649 - 6,793 l/100 km, 104,95 - 153,12 g/km, Hibrid: 4,59 - 7,09 l/100 km, 103,96 - 160,73 g/km. A kép illusztráció, a tájékoztatás nem teljes körű, a változtatás jogát fenntartjuk. További részletek a Suzuki márkakereskedésekben vagy a suzuki.hu oldalon.

TESZT Skoda Fabia Go 1.0 MPI

Menetkész

Nem süt róla, hogy alapmodell. Nincsenek felesleges sallangok, még a LED-es menetfényekkel sem játszottak, mint a márkák általában. Ez a kék felármentes, minden más színért (igen, a sima fehérért is) fizetni kell



A BELÉPŐ MOTOROS FABIA ŐSZINTE: AZT NYÚJTJA, AMIT ÍGÉR ÉS EZ MANAPSÁG EGYRE RITKÁBB TULAJDONSÁG. EGY SAJNÁLATOS DOLOG AZÉRT VAN, ÁM ARRÓL NEM AZ AUTÓ TEHET.

1 999 óta ez a Fabia negyedik generációja, a típus folyamatos növekedését pedig jól illusztrálja, hogy a tengelytávja (2564 mm) már 52 mm-rel nagyobb, mint az első, 1996-os Octaviáé. A csehek kisautója a szegmens nagyjai közé tartozik, a VW csoport több modelljével közös (MQB A0-ás) padlóra ültetett, 4,1 m fölé nyújtózó kasztni az elődhöz képest 11 centivel hosszabb, 5-tel szélesebb és 1-gyel magasabb; a forma pedig a legkisebb, 15 colos kerekekkel is „kiadja”, nem tűnnek aránytalanul az autó alatt. A dizájn belesimul az éppen aktuális márka-

arculatba, a frontrészt a széleinél szögletes, új bordázattal ellátott hűtőmaszk uralja, a fényszórók diódásak, akárcsak a hátsó lámpák, melyek között Skoda felirat váltot-

ta a hagyományos kerek logót. A nagy szögben kitérhető ajtók különösen hátul fontosak, mert a nyílás itt keskenyebb, mint elől; a vezetőülés hosszú, 520 mm-es lapjának

magassága 470–550 mm között változtatható. A deréktámasz az első ülésekből hiányzik, ám az utasé isofixes, igaz, emelni-súlyljeszteni nem lehet. A VW csoport



Könnyen áttekinthető, javarészt fizikai gombokkal kezelhető a kemény műanyagokból épített pult



Mechanikus a rögzítőfék, ez csökkenti a hasznos helyet középen, de van elég tároló így is



Elöl-hátul tágas a Fabia, az első ülőlapok hossza 520, a hátsóké 475 mm. Mindkét oldalon hiányoznak a tetőkapaszkodók

A SKODA FABIA ÉS NÉHÁNY KONKURENSZ*

	Skoda Fabia 1.0 MPI	Citroën C3 1.2 PureTech	Dacia Sandero SCe 65	Hyundai i20 1.2 MPI	Peugeot 208 1.2 PureTech	Renault Clio SCe 65	Toyota Yaris 1.0 VVT-i
Hengerűrtartalom [cm³]	999	1199	999	1197	1199	999	998
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	80/59(6300)	83/61(5750)	66/49(6300)	84/62(6000)	75/55(5750)	66/49(6250)	72/53(6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	93(3000-3750)	118(2750)	95(3600)	117(4000)	111(2750)	95(3600)	93(4400)
Váltó [fokozat/üzem]	5/kézi	5/kézi	5/kézi	5/kézi	5/kézi	5/kézi	5/kézi
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	15,5	15,2	16,7	13,1	14,9	17,1	14,6
Végsebesség [km/h]	179	169	158	173	170	160	160
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,0	5,3	5,3	5,1	5,4	5,2	5,6
CO ₂ [g/km]	113	120	120	117	122	118	127
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4108x1780x1459	3996x1829x1474	4088x1848x1499	4040x1775x1450	4055x1745x1430	4050x1798x1440	3940x1745x1500
Tengelytáv [mm]	2564	2539	2604	2580	2540	2583	2560
Csomagtér [l]**	380–1190	300	328–1108	352–1165	265	391–1069	286–947
Alapár [Ft]**	7 025 000	6 640 000	5 459 000	5 799 000	6 250 000	6 569 000	6 745 000

* A legjobb érték * Hasonló teljesítményű, az adott benzinmotorral alapfelszerelésű, kéziváltós modellek ** Bruttó listaár, kedvezmények nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek



Márkaidentitás: minden alkalommal látjuk, mibe szállunk be. A műszerfalán látható 4,4 l-es fogyasztás valós érték



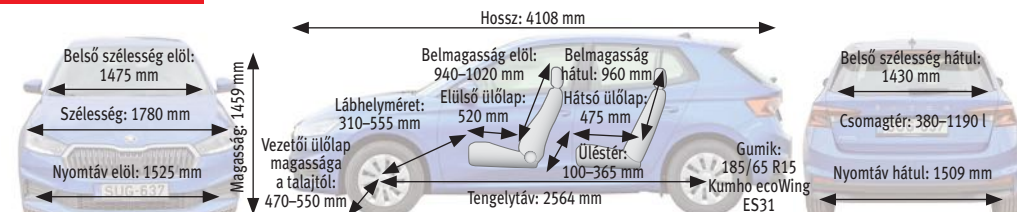
Nincsenek kenguruzsebek, az USB portoknak is csak a helye van meg, de a szellőzőnek örültünk

autóira általában jellemző, hogy a vezetőülés és a kormányoszlop tág határok között állítható, ilyen

a Fabia is; a kilátás oldalra és átlósan jó, elől az A-oszlopok tövével viszont jelentős a holttér (a tük-

röket nem az ajtólemezre ülteték). A hely – különösen szélében – bő, a térérzet kellemes, a vezetői

pozíció hosszú távon sem fárasztó, a pedárend majdnem hibátlan: a gáz és a fék között lehetne nagyobb a távolság. Örömteli, hogy elegendő és átlagos méretű kacattartót kapunk (ajtózsébek, kartámasz doboz, kesztyűtartó, pohártartók), a kormányoszloptól balra is van nyitható rekesz, a középkonzoli mélyedés szélein pedig skodás okosság a gumiszorító és a csipetítő. A középső kartámasznál már itt is elhagyták a hossz- és magasságállítás, további spórolás, hogy tetőkapaszkodókat sem találni, a nők pedig nem fognak örülni a mindkét napellenzőnél hiányzó sminktükörnek. Színek nélkül a belső eleve komor, s erre a letargikus hangulatra még rájátszanak a mindenhol kemény, kopogós műanyagok. Az összeszerelés tisztességes, a Fabia minőségébe nehéz lenne belekötni, ugyanakkor tényrnyi textil csupán az első utasok ajtókönyöklőjére jutott, míg hátra ennyi luxus már nem fért bele. Szerény vigasz, hogy az első ajtóbehúzó látványnak is érdekesek, nem csak jó fogásúak. A pulton a 21. századra a közepén függőlegesen kiemel-

ADATLAP
SKODA FABIA GO 1.0 MPI


MOTOR: Soros háromhengeres, szívócső-befecskendezéses, startstopos benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 999 cm³. Furat: 74,5 mm, löket: 76,4 mm. Sűrítési arány: 12,0:1. Teljesítmény: 80 LE/59 kW (6300/min). Nyomaték: 93 Nm (3000-3750/min). Akkumulátor: 12 V, 59 Ah.

ERŐÁTVITEL: Ötfokozatú kéziváltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség ötödik fokozatban 1000/min-él: 32 km/h.

FELÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, tekercsrugókkal, hátul csatolt lengőkarok, tekercsrugókkal. Elöl belső hűtésű tárcsafékek, hátul dobfékek, hátsó kerekre ható mechanikus rögzítőfék, ESP, 2,7 fordulatos elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Önhordó, öajtós, ötülése acélkarosszéria. Saját tömeg 1041 kg-tól. Üzemanyagtartály: 40 l.

MENETTELJELISÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 15,5 s. Végsebesség: 179 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,0 l/100 km. CO₂ (WLTP): 113 g/km. Tesztfogyasztás: 4,8 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 30%-ban városi használat, egy személlyel, 18-29 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 4 év vagy 200 000 km. Védszárny szolgáltatás: 4 év. Fényezési garancia: 4 év vagy 200 ezer km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizperiódus: rugalmas.

AZ AMBITION ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 9 légszák, Isofix, startstop, dombsegéd, vezetőségdek (autonóm vészfék gyalogos felismeréssel, sávtartó, fáradtságérzékelő, tempomat), automata világításkapcsoló, LED fényszórók, ködfényszórók, LED hátsó lámpák, távirányítású központi zár, elektromosan állítható és fűthető tükörpár, villanyablakok (elől), manuális légkondicionáló, bőrbevonatu okoskormány és váltómarkolat, emelhető-süllyeszthető vezetőülés, tengely- és sugárirányban állítható kormányoszlop, fedélzeti számítógép, infotainment (6,5 colos képernyővel), telefontükrözés, 2 db USB C port (elől), audiorendszer (4 hangszóró, DAB/USB/MP3), Bluetooth kihangosító, osztottan dönthető hátsó üléstámlák, 15 colos lemezfelni dísz tárcsával.

Ára: 7 025 000 Ft



Kemény műanyag az ajtóburkolat, elől falatnyi textillel a könyöklőn. Majdnem hibátlan a pedálrend, a világításkapcsoló pozitív értelemben a létező legegyszerűbb

Jól látszik, mennyivel rövidebb a hátsó ajtó, a keskenyebb nyíláson át nehezebb is beszállni, mint elöl. A hasmagasság 138 mm



kedő 6,5 colos, széles keretbe tett érintőképernyő utal, minden más hagyományos, ami egyáltalán nem baj. A két nagyméretű, analóg óra között fekete-fehérben olvasható a kormányról lapozható fedélzeti számítógép, a kormányküllők nincsenek gombokkal telezsúfolva, a világítás és a manuális légkondi a forgókapcsolókkal vakon kezelhető. Mondjuk, ennél sokkal többet nem is tud az alap Fabia, igaz,

nincs is rá szükség. Az infotainment menüje a keret széleire tett, hat dedikált gombbal gyorsan elérhető, például a médiaközpont, a telefon, vagy a részletes beállítások lehetősége. A váltókar mellett a startstopnak és a központi zárnak jutott gomb, a többi vakdugó, ahogy az alapmodellekben megszokott. A kabin a második sorban, könyökmagasságban a saját mérésünk szerint 4,5 centivel keske-

nyebb, mint elől, de két 185 centis felnőtt így is elfér, a Fabia egyik irányban sem szorít. Középen nincs kihajtható kartámasz, az ablakok tekerősek (az üvegek teljesen eltüntethetők az ajtókból), az üléstámlákra nem varrtak zsebeket és magas a padlóemelő is, ám középen van oldalanként szabályozható szellőző. Az alpból 380 l-es csomagtartó néhány éve az egy kategóriával nagyobb kompaktok

között volt jellemző méret, a hely az üléstámlák ledöntésével 1190 l-re bővíthető. Ilyenkor sík rakodófelület azonban nem alakítható ki, továbbá hiányzik a variálható magasságú álpadló is. Ugyanakkor a padlóban teljes értékű, lemezfelvétel pótkerék és a cseréhez szükséges szerszámkészlet utazik, az ötödik ajtó könnyen, jól megmarkolható fogantyúval, egy lendülettel lecsukható.



1000 mm széles, befelé 745 mm mély a csomagtartó. A padlóba tett pótkerék kb. 40 l-t rabol a 380 l-es alapteretből. A gumi lehúzóval könnyed mozdulat az ajtó lecsukása

A Fabiát kizárólag benzinmotorokkal szerelik, és ki gondolta volna, mondjuk a 2000-es évek elején, hogy erre a belépő 1,0 l-es, szívócső-befecskendezéses (MPI), feltöltés nélküli háromhengeres utolsó mohikánként fogunk tekinteni? Mi sem. Ám ez a helyzet, a Skoda itt semmilyen trükköt nem alkalmaz, nincs villamosítás, nagynyomású közvetlen befecskendezés, sem turbó, ez egy „buta” szívómotor hagyományos startstoppal, némely piacon 65, nálunk 80 LE-s

teljesítménnyel, ötfokozatú kézírártóval. 2022-ben ez maga a korszak, de talán éppen ezért ilyen jó. A háromhengerességet hidegen is alig érezni, minimális a rezonancia, ami bemelegedve gyakorlatilag eltűnik. A motor hangja még pörgötte sem kellemetlen, 4000/perc fölött is csak tompán bűg, nem ordít, ami azért hálás, mert a 80 LE-t 6300, a legnagyobb 93 Nm nyomatékot 3000-3750/percnél adja le, tehát a lendületes haladáshoz forgatni kell. Ebben partner a

váltó, melynek karja könnyen és pontosan jár, a kapcsolási érzet kellemes, ahogy a kuplungtól sem fog bedurranni senkinek a vádlója. Az áttételeket próbálták rövidre venni, ötödikben 90-nél 2800, autópályán 130-nál éppen 4000/perc a fordulát. A fogyasztás pozitív meglepetést okozott, bár annyit azért sejtettünk, hogy nem ez a Fabia falja majd fel a havi üzemanyagkeretünket. Ettől függetlenül a 4,4 l/100 km-es tesztkör (amit a számítógép is pontosan jelzett) har-

madnyi várossal és kétharmadnyi országúttal mondhatni barátságos; egyenletes 80-100 km/h-s tempóval hajtva befértünk 4, várossal és autópályával kombinálva pedig 6 liter alá.

Persze, a közhely, hogy az éremnek mindig két oldala van, a Fabia esetében is érvényes. Bár az autó saját tömege (vezető nélkül) csupán 1041 kiló, tehát nem különösebben nehéz, a 80 LE-vel nem diktáljuk, csupán tartjuk a forgalom tempóját, de azt könnyedén. A meneteljesítményeknél árnyalja a képet, ha kihasználjuk a jármű teljes terhelhetőségét, hiszen a százás gyorsulás



Nem burkolták be, mégsem zajos az 1,0 l-es szívó háromhengeres. Az erejével nem villog, de a fogyasztása kedvező



Kartámaszba süllyesztett mélyedés helyett jól kézre álló behúzó került az első ajtókra



Nagy felületen tisztít a hátsó ablaktörlő. A rakodóperem magassága 660 mm, ez manapság már alacsonynak mondható

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Könnyű beszállás (elől)
- + Helykínálat
- + Kezelhetőség
- + Ülés, kormányoszlop állíthatósága
- + Könnyen leolvasható műszerek
- + Általánosan jó minőség
- + Szellőzés (hátl)
- + Nagy csomagtér
- + Biztonságos menettulajdonságok
- Beszállás (hátl)
- Kemény műanyagok
- Kilátás (elől)
- Hiányzó kapaszkodók, sminktükörök
- Hiányzó kengurusebek

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes motor
- + Jó váltó

BIZTONSÁG

- + 9 légzsák alapáron
- + Vezetősegédek alapáron

KÖLTSÉGEK

- + Fogyasztás
- + Értéktartás
- Ár



Látványos a hűtőmaszk bordázata. Jó helyre (középre) került a gépháztető biztonsági zárjának nyitófüle. Simply Clever, azaz skodás okosság: kinyitva tölcseért formáz az ablakmosó tartály kupakja

15,5 s-os ideje is menetkész állapotban, de csak vezetővel mérve értendő, és akkor üljön még be három felnőtt némi poggyással. Egy szó, mint száz, az 1.0 MPI motor megtartotta a higgadtan és előrelátóan vezetni, megbecsülni azt a minimális erőtaralékot, ami mozgósítható egy-egy előzésnél, cserébe viszont nem

kér sokat az egyre drágább üzemanyagból. A vezethetőség is éppen ilyen kettős elmélet szerinti, abban a sebességtartományban, ahol ezt a kocsit jellemzően használják, nincsenek problémák. Ha eltekintünk a 2,7 fordulatos kormány középállásban megfigyelt érzéketlenségétől, akkor az alapvetően alulkormány-

zottságot mutató, elől McPherson, hátl csatolt lengőkaros felfüggesztésű Fabia könnyen és pontosan irányítható, a kanyarokban sem történnek váratlan, kellemetlen, pláne veszélyes meglepetések, az első tárcsa és hátsó dobfekekkel pedig mindenkor biztonságosan megállítható. Ellenben, ha forszírozzuk a szágul-

dást, ívmenetben már szerephez jut a magas oldalfalú (/65-ös) gumik miatti oldalkúszás, a karosszéria billenése, sőt az ilyenkor rossz pillanatban fékező vezetőknél az autó hátulja is megindulhat, ami ijesztő lehet a rutintalanoknak. A Fabia életközege elsősorban a város, ahol csendesen, kényelmesen, a ballonos gumik miatt a legtöbb úthibával jól megbirkózva használható; ugyanakkor autópályán is képes tartani a tempót, elviselhető zajok kíséretében.

Ami a felszereltséget illeti, mire ez a tesztautó eljutott hozzánk, a Go komfortszint eltűnt a konfigurátorból, így most ugyanezzel a motorral, de már jelentősen drágábban, a Go-hoz képest cirka 1,7 millió forintos felárral (7 025 000 Ft-tól) az Ambition a Skoda legolcsóbb kisautója. Hogy a Go később még visszatér-e, arra lapzártáig nem kaptunk végleges választ.

A vadenatú Skoda Fabia nem hibátlan, de nem is okoz komoly csalódást. A megjelenése vonzó, az utastere tágas, a kezelése egyszerű, az általános minősége jó. Az alapmotoroknak megvannak a korlátai, de az átlagos felhasználói igényeknek szerintünk ez a hajtáslánc megfelelő: napi használatra, hétvégi kirándulásokra akár két kisgyerekes családoknak is praktikus megoldás lehet, józan fenntartási költségekkel.

Krepsz Zoltán

BEMUTATÓ Chrysler 300C

Hattyúdal



<https://youtu.be/brYtzQAGvfw>



Középről a hűtőrács jobb felső sarkába került a színes 300C logó. Alul, középen az adaptív sebességtartó radarja

JÖVŐRE BEFEJEZIK A 300C GYÁRTÁSÁT, ÍGY EZ A MOSTANI, KIZÁRÓLAG AZ ÉSZAK-AMERIKAI PIACRA SZÁNT KIADÁS GYAKORLATILAG A BÚCSÚSZÉRIA.

A 300 bűvös szám a Chryslernél, először 1955-ben jelent meg és mindig olyan autót jelentett, ami az amerikai életérzésről szólt, luxussal és teljesítménnyel ötvözve. A típus 1979-ig élt, majd 2005-ben szedán és kombi Touring karosszériával jelent meg újra, LX gyári kóddal. A robusztus, karakteres formát erős motorokkal (köztük SRT kivittel) és kényelmes, tágas utastérrel kombinálták, a 300C hamar népszerű is lett, olyannyira, hogy a 2011-es modellfrissítésnél a vállalat olasz tulajdonosa, a Fiat erre az alapra építette a vadonatúj Lancia Thema-t. Az olasz változatot aztán 2014-ben törölték a kínálatból, de a Chrysler – az európai piacról távozva – megtarthatta a



Kar helyett tekerőgombos a nyolcas automata fokozatválasztója. A rögzítőfék mechanikus, de kézi helyett pedálos működtetésű (balra)

saját autóját, ami felett mostanra járt el az idő. Az immáron a francia-olasz (PSA-FCA) Stellantis csoporthoz tartozó márka közeljövője – nem meglepő módon – a

villamosításról szól, így az ebből kimaradó 300C közel két évtized szolgálat után jövőre ismét eltűnik a szemünk elől, ám az aktuális kommunikáció szerint új köntös-

ben és modern tartalommal hamarosan visszatérhet.

A négyajtós szedánból összesen 2 200 darabot gyártanak, ebből 200 autó kerül Kanadába, a többi marad



Csak középen van kijelző, a két főműszer analóg. A kék világítást szerintünk túlzásba vitték



Egy korszak vége: jövőre búcsúzik a 300C és vele együtt a hatalmas HEMI V8-as



Oldalanként egy-egy vastag csövön énekel a 6,4 l-es V8-as. Az ablakok kerete csillogó helyett fekete krómozást kap



Széria az ezüst cérnával varrt fekete bőrkárpit, az első ülések a vállakat is megtámasztják, a támlák közepére nyomott logó került

az Egyesült Államokban. Nemcsak a mennyiség, hanem a színválaszték is korlátozott, a karosszéria csak fényes feketében, bársony vörösben vagy élénk fehérben választható; csillogó helyett fekete króm keretet kapnak a fényszórók és az oldalüvegek, ugyancsak fekete a hűtőmaszk és feketére festik a kipufogóvégeket is. A négy évszakos sportgumikkal szerelt könnyűfém felnik 20 colosak, mögöttük pirosak a Brembo féknyergek (elől négy dugattyúval). Belül az ülésekre és számos egyéb felületre fekete Laguna bőr került, ezüst cérnás varrással, az ülések támláján nyomott 300C logóval. A dekoráció fekete zongoralakkos műanyag és szintén lakkozott felületű karbon.

Motorválaszték nincs, a hátsó kerekeket 6,4 l-es HEMI V8-as benzines hajtja nyolcfokozatú, bolygó-műves TorqueFlite automata váltón keresztül – ennek kapcsolási gyorsasága 0,16 s. A teljesítmény 485 LE, a nyomaték 645 Nm és hiába a tetemes saját tömeg, a tengerentúlon sztenderd mérésnek számító negyedmérőföldes (0-400 m-es) távhoz elegendő 12,4 s. Állásból 60 mérföldre (96 km/h-ra) 4,3 s alatt gyorsul a 300C, a végsebessége 257 km/h. A felszereltség gazdag, az 55 ezer dolláros alapárban benne van az önzáró differenciálmű, az aktív sportkipufogó és az adaptív lengéscsillapítás, a kényelmi funkciók közül pedig a fűthető kormány és a fűthető-szellőztethető első üléspár. A zene 19 hangszórós Harman-Kardon hifin szól, a UConnect infotainment 8,4 colos képernyőn fut és tudja az Apple CarPlay, valamint az Andorid Auto okostelefon integrációt. A vezetőségédek közül az aktív sávartó és a teljes sebesség tartományban működő ütközésre figyelmeztető emelhető ki.

BP

BEMUTATÓ

Ford Focus

Nagyképű



<https://youtu.be/FTb4DHAxjk4>

Árulkodnak a sötét hátsó üvegek: a fotón az Active X látható. A felfüggesztést hátul egyszerű csatolt lengőkarosra cserélték, de az összes kombi, az ST és a 155 LE-s ST-Line alatt maradt a multilink

EGY ÉV KÉSÉSEL, DE VÉGRE HOZZÁNK IS MEGÉRKEZETT A MEGÚJULT FOCUS. ROSSZ HÍR, HOGY JELEN ÁLLÁS SZERINT UTOLJÁRA.

Híába végezte el a Ford tavaly a házi feladatot, a különféle alkatrész- és nyersanyaghiány miatt csak most vált aktuálissá az új Focus, amely hozzánk is megérkezett. Bár a méretek a régiék, a friss kiadást könnyű észrevenni a korábbiánál nagyobb hűtőmárkák közepére került Ford emblémáról, de új a gépháztető, a lökhárító és mostantól széria a LED fényszóró - az ST-nél alapáron, a többi modellnél pluszpénzért adaptív Mátrix-LED technikával. A luxuskivitelű Vignale eltűnt a kínálatból, az ötajtós és a kombi Titanium, ST-Line, valamint 3 centivel megemelt, körbeműanyagozott Active kivitelben rendelhető - ezeknek mind van X variánsa is, a B oszloptól sötétített üvegekkel és néhány extra tartozékkal. Lépcsőshátú Focus csak Titanium és Titanium X komfortszinten választható, az alap (1,0 l-es, 125 LE-s) benzin- és az egyetlen (1,5-ös, 115 LE-s) dízelmotorral.



Egyik versenytársban sincs ekkora érintőképernyő, pláne szériában, de a vetített műszeregyeség már kivitelegű. Az online (OTA) lehetőséggel a teljes navigáció évente, a vezető által gyakran látogatott terület negyedévente frissül

Az ötajtós és kombi ST-ben megahagyták a 2,3 l-es, négyhengeres turbómotort (280 LE), hatos kézi vagy hetes automata váltóval; az adaptív futóműves, rajtautamatós Performance csomag az ötajtóshoz vehető meg, míg az állítható KW futóművet, Pirelli P Zero Corsa gumikat és 18 colos tárcsákkal szerelt Brembo fékeket is adó Track csomag vásárlásának együttes feltevése az ötajtós kaszni kézzelvezérelt. Az 1,5 l-es, háromhengeres turbós benzineseket (150, 182 LE) törölték a motorsorból, akárcsak a 2,0 l-es dízelt (150, 190 LE). Az 1,0 l-es, háromhengeres turbós ben-

zines alapból 125, könnyű hibrid (MHEV) rendszerrel szintén 125, valamint 155 LE-s, utóbbiakhoz kézi helyett hétfokozatú, dupla-kuplungos robotváltó vehető. Az egyetlen dízel szériában kap nyolcfokozatú, bolygóműves automatát. Érdeklőség, hogy a hibridekben az első utas ülésének a magassága nem állítható, mert az ülés alá került az MHEV rendszer akkumulátora. A Ford szerint utólagos villamosításra a jelenlegi padlólemez miatt a Focus nem alkalmas, ezért az MHEV-nél tovább nem mennek, tölthető hibrid, netán tisztán elektromos hajtáslánc már

nem lesz, mert jelen állás szerint a modelciklus végén a márka kivézetí a típust.

A megújult Focus elsősorban digitálisan lépett nagyot előre, a legújabb SYNC 4 infotainment (FordPass Connect modemmel) és a hozzá járó 13,2 colos, tehát a szegmens jelenlegi legnagyobb érintőképernyője minden autóban benne van. A vezető előtti konfigurálható műszeregyeség 12,3 colos, de ezt a Titanium és az ST-Line csak az X-es változatokban kapja meg, akárcsak a tolatókamerát. A head-up kijelzőért az összes Focusnál (kivéve az ST-t) 180 ezer forintot kérnek. A korábbiánál erősebb hardverrel a SYNC 4 működése gyors, hanggal is vezérelhető és már vezeték nélkül tudja az okostelefon integrációt, de két negatívuma azért van: a légkondi kezelését teljesen magába szippantotta a képernyő, de ami igazán bosszantó, hogy magyar nyelvű menü továbbra sincs.

A legolcsóbb Focus jelenleg az 1.0 Ecoboost Titanium (125 LE), MHEV nélkül, hatos kézzelvezérelt, listaáron 10 410 000 forintért. A lépcsőshátú és az ötajtós között nincs különbség, a kombi felára 270 ezer forint. Ötajtós dízelt 11,63, sportos ST-t 15,09 millió forinttól vehetünk.

GP

Minden feleslegtől megszabadították, még fényszóróból is csak egyet kapott



ELŐZETES Dacia Manifesto

Természetesen

A MANIFESTO NEM KERÜL GYÁRTÁSBA, DE NÉHÁNY ÖTLETÉVEL HAMAROSAN AZ UTCAI AUTÓKON IS TALÁLKOZHATUNK.

Egy a természettel – üzeni a Dacia legújabb, elsőként az idei Párizsi Autószalonon látható tanulmánya, amelynél elhagyták az ajtó-

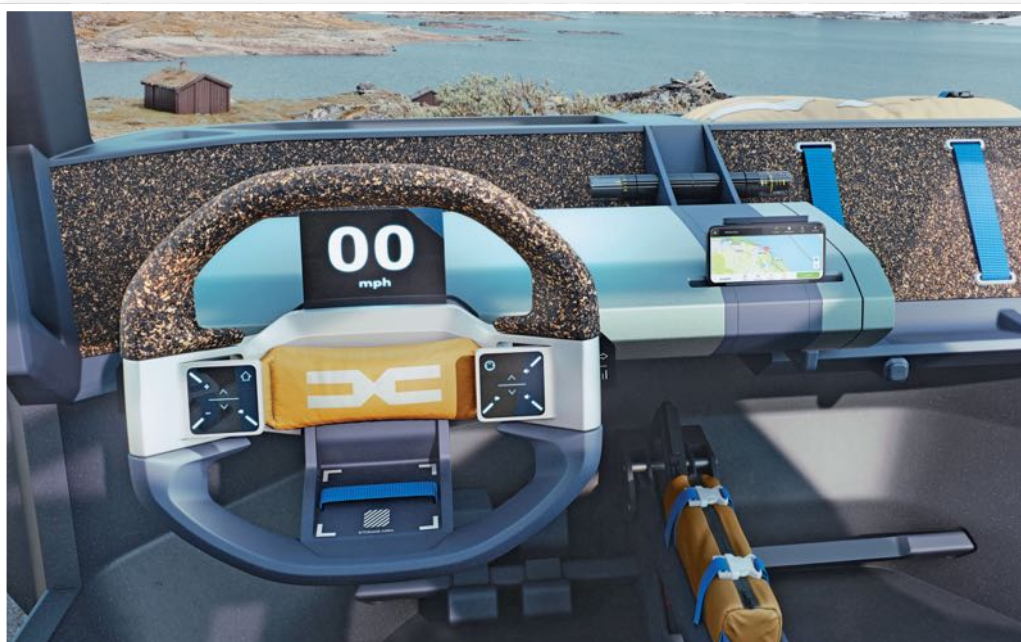
kat, az üvegeket, ezzel is erősítve a környezetterhelés csökkentésének fontosságát, valamint a minimalista jelleget. Továbbá nincsenek krómdí-

szítések sem, hiszen a román márka filozófiája a takarékoság és a használhatóság, így a fölösleges cicoma mellőzhető. A Manifesto nemcsak kinézetre robusztus, hanem valóban felkészítették a kalandozásra: összerékhajtással nehéz terepen is könnyen boldogul, baj esetére van csőrő, továbbá defektet sem kap, mert az autó életciklusát kiszolgáló gumiabroncsokban nincs levegő. A Daciák tervezésénél kiemelt szempont a tömeg csökkentése, ennek egyik eszköze pedig az újrahasznosított műanyag. Ez már most jelen van a különféle típusokban, de a Starkle képében itt a fejlesztés

következő szintje. A karosszéria teljes egészében ilyen, akár 20 százaléknyi újrahasznosított plastikot tartalmazó, erős és strapabíró kompozit anyag, s ezt már a következő Duster is felvonultatja majd. A hátra beépített akkumulátorral bárhol felülhetnek a különféle okoskiszülékek, az autó egyetlen fényszórója (mert minek kettő, kész pazarlás) pedig kivehető és keresőlámpaként használható.

A Manifesto utastere hasonlóan érdekes, a természet közelségét a pultra és a kormányra tett parafa testesíti meg; az ülések lehúzható huzataiból hálózások varázsolhatók és rengeteg rögzítő található mindenfelé, köztük az új többcélú YouClip megoldást. Nincs infotainment, sem hatalmas képernyő, a 21. századi digitalizáció az integrálható okostelefonra fókuszál – hasonlóan, mint az utcai autókban az applikációval működő Media Control funkció. Ugyancsak ismerős már a Sandero Stepway és a Jogger modelleknél elérhető moduláris tetősín, amelynek rúdjai keresztben rögzíthetők. A Manifesto azonban ennél még ügyesebben használható, kihajtható és állítható rudakat kapott, így kvázi bármilyen csomag, eszköz szállításához ideális.

A Dacia továbbra is megfizethető autókat akar gyártani, csak olyan funkciókkal, amiket valóban használnak a tulajdonosok. Arra azonban nem kell számítani, hogy a közeljövő új modelljein nem lesznek ajtók, ahogy maradnak az üvegek is.



Látványos a parafa, az infotainment egy okostelefon. A belső vízálló, nagynyomású mosóval is tisztítható

GP

BEMUTATÓ Ford Mustang

Lovasklub



<https://youtu.be/oLhLoAjcEho>



Előtérben a V8-as GT, háttérben a négyhengeres EcoBoost a rendelhető Bronze Design Series csomaggal

JÖVŐ NYÁRON ÉRKEZIK A MUSTANG HETEDIK GENERÁCIÓJA, DE A FORD MÁR BEMUTATTA A KUPÉT ÉS A KABRIÓT. SŐT ELÁRULJUK, MELYIK A SÖTÉT LÓ.

A lényeg változatlan, az új Mustang az előző formakegységet viszi tovább, azonnal beazonosítható, markáns frontrésszel, szépen ívelő tetővel (a kupénál), izgalmasan domborodó hátsó sárvédőkkel és egyedi, elől-hátul hármas tagolású LED-es világítással. A számszerű adatok közül még keveset ismerünk, az alufelnik 17–19, pluszpénzért 20 colosak, a négyhengeres EcoBoost kivételbe állítógázvadozatú, 2,3 l-es turbómotor kerül tízfokozatú automata váltóval, a GT-t pedig továbbra is a jól ismert 5,0 l-es Coyote V8-as mozgatja, alaphoz hatos kézi váltóval, vagy kérésre a tízes automatával. Újdonság a drifelésre is alkalmas elektromos rögzítőfék, valamint a távirányítóval beindítható és felpörgethető motor (utóbbi vélhetően csak az automata V8-asok esetében). A külön megvehető Performance csomag torony-

merevítőt, Torsen difit, szélesebb abroncsokat, kiegészítő olajhűtőt és az alapnál komolyabb Brembo fékeket ad (elől 390, hátul 355 mm-es hűtött tárcsákkal), de lehet még

költeni adaptív MagneRide csillapításra, Recaro ülésekre és aktív sportkipufogóra. Akik szeretik cicomázni az autójukat, örülni fognak a Design Series opciónak, elsőként a



Közös panelban ül a két nagyméretű képernyő – amin az infotainment fut, az természetesen érintős. Valódi bőrkárpit csak a GT-ben van, alaphoz szövetülések járnak

Bronze csomagnak: itt a felnik és az emblémák színe változik, kivitelől függetlenül.

A Mustang utastere maradt 2+2 üléses, a pult azonban teljesen más, mint korábban. A kormány mögötti 12,4 és a középre tett 13,2 colos képernyő közös házba került, így egyetlen, hatalmas kijelzőnek tűnik, enyhén a vezető felé fordítva. A műszeregség mind a tartalom, mind a színvilág esetében aprólékosan konfigurálható, és a megjelenés igazodhat a hatféle választható menetprogramhoz. A Mach-E és a Focus után a Mustang is megkapta a SYNC 4 fedélzeti rendszert, B&O hifivel.

Dark Horse, azaz sötét ló. A Ford szerint ez minden idők leg-szórakoztatóbban vezethető gyári Mustangja, amit azzal is hangsúlyoznak, hogy új emblémát terveztek hozzá: csak a hűtőmaszkon hagyták meg a klasszikus vágta-zó pónit, az összes többi helyre szemből látható lófejet tettek. A karosszéria komoly aero csomagot kapott NACA beömlőkkel, Gurney szárnnal, különféle hűtőnyílásokkal; módosítottak a felfüggesztésen,

a kormányzáson, a széria adaptív csillapítás másodpercenként 1000-szer elemzi az autó mozgását. A kéziváltót hatfokozatú Tremec szerkezetre cserélték, külön olajhűtéssel, a váltógomb 3D nyomtatással készült titángolyó. A kék nyerges Brembo fékek itt elől már hatdu-gattyúsak, 19 colos tárcsákkal, a gumik Pirelli PZ4-esek, de lehet feljebb lépni: a fizetős Handling csomagban keményebb rugók, masszívabb stabilizátorok és Pirelli

Trofeo gumik vannak. Később karbonból süttött felniket is árulnak majd, amit eddig csak a Shelby GT350 és GT500 modellekhez kínáltak. A Dark Horse kizárólag az 5,0 l-es V8-assal érhető el, a teljesítmény itt 500 LE és aki szeretné, a tízfokozatú automata váltót is választhatja a kézi helyett. A komolyabb műszaki töltet mellé egyedi megjelenés dukál, a kasztni kék „Blue Ember” árnyalata nincs rajta azon a 11 színt tartalmazó palet-

tán, amit a normál EcoBoost és GT kivitelekhez kevertek ki. Belül a velúr az uralkodó kárpitanyag, a kék a kormányon köszön vissza, a kialakítás, a már említett modern digitális pult pedig változatlan az alapmodellhez képest.

Az új Ford Mustang az Egyesült Államokban készül (Flat Rock, Michigan), a gyártás jövőre kezdődik, az első autókat nyár végén vehetik át az amerikai vásárlók.

Paladár



Hagyomány: az eredeti Mustang Fastback él tovább a mai modern kupében. A négyhengeres is dupla kipufogót kap



Vásároljon és szereltesse MATADOR téli vagy négy évszakos gumit üzemanyagkártyáért cserébe!



A 200 leggyorsabb érvényes regisztrálót **5 000 Ft értékű üzemanyagkártyával** ajándékozzuk meg!

A PROMÓCIÓBAN CSAK MAGÁNSZEMÉLYEK VEHETNEK RÉSZT! Az akció érvényes: 2022.10.03 - 12.03. között, vagy a készlet erejéig (200 db üzemanyagkártya). Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljes körű! Részletekről érdeklődjön a kereskedőnél vagy a www.marso.hu oldalon! A képek illusztrációk.



MENETTUDÓSÍTÁS Toyota Corolla Cross

Menj a dolgokra!


<https://youtu.be/5xSBzx2K8rQ>


Teljesen más karakter, mint a vele azonos padlón guruló C-HR, mondhatni szürke eminens, amely szolgálja és óvja a családot. Hétüléses nincs belőle

DÉL-SPANYOLORSZÁGBAN VEZETTÜK A COROLLA CSALÁD LEGÚJABB TAGJÁT, A CROSS SZABADIDŐTEREPEST.

A Corolla Cross-szal kapcsolatos legfontosabb információkat idén februárban már összefoglaltuk (*Az Autó 2022/2.*), de most hallottunk az 1,8-as hibridről, a 2,0 l-es pedig vezettük is. Ezzel mostantól hattagúra bővül a Toyota európai szabadidő-járműves kínálata, a GA-C padlón guruló Corolla Cross az elsősorban a formájával hódító C-HR és a minden szempontból nagyobb, valamint erősebb RAV4 közé érkezik – érdekesség, hogy előbbivel milliméterre egyezik a tengelytávja, akárcsak az ötajtós Corolláéval (2640 mm). A kompakt méret ideális a városi használathoz, a dizájn kevésbé izgalmas, mint a C-HR-é, de a Cross-ban több a hely (elsősorban hátul) és tágasabb a csomagtartó is (433–1337 l-es). A pult a kormányon lévő embléma nélkül is azonnal felismerhető

lenne, hiszen a Corolla és a RAV4 keveréke, magas üléspozícióval, jó kilátással, a kormány mögött már a teljesen digitális, konfigurálható, 12,3 colos műszeregységgel – és alapáron. Középre minden

esetben 10,5 colos érintőképernyő kerül, az infotainment támogatja a vezeték nélküli telefontükrözést (Apple CarPlay), a MyT applikációval pedig számos funkció a távolból is elérhető, vezérelhető.

Az autót Japánban gyártják, kizárólag hibrid hajtásláncokkal. A megnövelt rendszerteljesítményű (140 LE-s) 1,8-ast csak fronthajtással árulják – hozzánk 2023-ban érkezik –, a 197 LE-s 2,0 l-esből



Akad néhány kevésbé kifinomult részlet (pl. a középkonzol gombsora), de a tartalom naprakész



Magas a lépcső a csomagtartó padlója és a lehajtott üléstámlával nyert rakodófelület között



A Yaris Cross AWD-i hátsó villanymotorja 7 LE-s, ezt a Corollában most 41 LE-re növelték, a nyomatéka 84 Nm – az összerékhajtás mechanikus kapcsolat nélküli

azonban van összerékhajtású is. Minden Corolla Cross esetében 4,08 Ah kapacitású lítiumion akkumulátort használnak, a felüggesztés előtt McPherson, hátul multilink, a biztonság nyolc légzsákos, sebességváltó helyett pedig az ismert elektronikus vezérlésű bolygómu (e-CVT) legújabb változatát szerelik be. A bemutatón a japán mérnököktől megtudtuk, hogy az ötödik generációs hibrid rendszer (ami ebben az autóban mutatkozik be először) mely pontjain finomítottak. Kezdve az említett akkuval, a kisebb, s így kevesebb helyet foglaló, a korábbinál hatékonyabban hűtött alkatrész tömegét 14 százalékkal sikerült csökkenteni, míg a teljesítményét ugyanúgy 14 százalékkal növelni. A teljesítményvezérlő egység (PCU) szintén kisebb, ezáltal 15 százalékkal könnyebb lett, erősebb hajtómotorokat használnak és alacsony viszkozitású olajjal a belső súrlódását is mérsékeltek. Értékes hely- és súlymegtakarítást jelent továbbá, hogy a PCU mostantól a hátsó, itt már 41 LE-s (azaz a

A TOYOTA COROLLA CROSS MŰSZAKI ADATAI

	1.8 Hybrid	2.0 Hybrid	
	FWD	FWD	AWD-i
	Benzinmotor		
Henger/szelepszám	4/16		
Hengerűrtartalom [cm³]	1798	1987	
Furat x löket [mm]	80,5x88,3	80,5x97,5	
Sűrítési arány	13,0:1	14,0:1	
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	98/72(5200)	152/112(6000)	
Nyomaték [Nm(1/min)]	142(3600)	190(4400-5200)	
	Első villanymotor		
Teljesítmény [LE/kW]	94/70	111/83	
Nyomaték [Nm]	185	206	
			Hátsó villanymotor
Teljesítmény [LE/kW]			41/30
Nyomaték [Nm]			84
	Akkumulátor		
Szerkezet	Lítiumion		
Kapacitás [Ah]	4,08		
Cellák száma	56	60	
Rendszerteljesítmény [LE/kW]	140/103	197/145	
Erőátvitel (fokozat/üzemmód)	Fokozatmentes/eCVT		
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4460x1825x1620		
Tengelytáv [mm]	2640		
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/multilink		
Üzemanyagtartály [l]	43		
Csomagtartó [l]	433-1337		
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	4,9-5,3	5,0-5,3	5,3-5,6
CO ₂ (WLTP) [g/km]	112-121	113-120	119-127
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	9,9	7,6	7,5
Végsebesség [km/h]	170	180	
Ár [Ft]	n. a.	13 640 000	14 440 000



Egy kör rajta

Csak a 2,0 l-est vezettük, kizárólag városban, országúton és sztrádán, tűző napsütésben, száraz burkolaton - terepre nem vitt a próbakör -, így semmit nem tapasztaltunk meg az AWD-i előnyeiből. Legfeljebb annyit, hogy az elsőkeres 5,3 l-es fogyasztása után ebben 5,5 l-t mutatott a számítógép, bár nem ugyanazon az útvonalon. A japánok most is fogadkoztak, hogy ez az e-CVT már „tényleg” valós időben reagál a gázpedállal adott parancsokra, és való igaz, eddig ez tetszett a legjobban. Városban észrevétlenül dolgozik, ezt korábban is jól tudta, de most a gyorsításoknál sem tűnt annyira kelletlennek, mint általában – komolyabban majd a hazai saját tesztkörben vallatjuk. A menetkomfort hozta a kötelezőt, a kormányzás pontos, ám izgalomnak a csíráját sem véltük felfedezni vezetés közben, a Corolla Cross másról szól. Abban viszont profinak tűnt.

Yaris Cross-enál hatszor erősebb villanymotor vezérlését is magában foglalja az AWD-i modellnél. Az üzemanyag-hatékonyságot növeli, hogy az 1,8-asnál 14, a 2,0 l-esnél 6 százalékkal csökkent a hibrid rendszer elektromos veszteségének a szintje.

A T-Mate a márka legmodernebb biztonsági és vezetéstámogató rendszereinek gyűjteménye, beleértve a Toyota Safety Sense (TSS) legfrissebb generációját, amelynél kiemelt újdonság az online OTA (over-the-air) frissítés lehetősége. Az egyik funkció, amit ennek használatával majd 2023-ban engedélyezni fognak, a proaktív vezetési asszisztens, amely tartalmazza az

akadályfelismerő rendszert és a lassítási, valamint a kormányzási asszisztent.

A Toyota Corolla Cross induló ára 13 640 000 forint, a 2,0 l-es motorral, fronthajtással és belépő Comfort felszereltséggel, ami valójában nagyvonalú tartalmat jelent (többek között Bi-LED fényszórókkal, kétzónás automata légkondíval, hat hangszórós hifivel, navigációs infotainment rendszerrel és online kapcsolattal, adaptív tempomattal, tolatókamerával, tucatnyi vezetőséggel és 17 colos alufelnikkel). A hazai importőr 2023-ban 1400 autó értékesítésével számol, előkelő pozíciót remélve ezzel a magyar piacon. KZ

A Renault Scénic Vision részletei

Hidrogéniusz?



<https://youtu.be/dLzjEg9Owuk>



A 4,49 m hosszú Vision 1,59 m magas, tengelytávja 2835 mm, kerekei 21 colosak

A RENAULT A NÖVELT HATÓTÁVOLSÁGÚ ELEKTROMOS AUTÓK-BAN LÁTJA A JÖVŐT, DE MÉRNÖKEI NEM A SZOKÁSOS AKKUS-BENZINES ALAPOKON ÉPÍTKEZNEK: A SCÉNIC VISION TANULMÁNY-AUTÓBAN ÜZEMANYAG-CELLA NYÚJTJA MEG A MEGTEHETŐ TÁVOT.

A Renault csoport átalakul. Éppen arról hallani, hogy belsőégésű gyártásának jó részét (60%-át) eladja a Volvót is birtokló kínai Geely-nek és egy nemzetközi olajvállalatnak, miközben gőzerővel fejleszti villamosított hajtású modelljeit. A cégvezetés nem elvakult villanyautó-hívó, hiszen komolyan lobbizik azért is, hogy a belsőégésű új autók 2035-ös európai tiltását a hibridek számára 2040-ig kitolja. Tudják, hogy a jövő tisztán elektromos, mindössze az átmenetet igyekeznek természetesebbé, józanabbá (és kifizetődőbbé,

megfizetetőbbé) tenni. A hibridek és persze az akkus-elektromos hajtások fejlesztése mellett komolyan hisznek a hidrogénből és a levegő oxigénjéből elektromos áramot előállító (tisztá vizet kipufogó) üzemanyagcellában is, a közelmúltban bemutatott Scénic Vision tanulmány is ilyen, egy kis műszaki csa-

varral. A fejlesztők jól tudják, hogy a mai akkutechnikákkal a hatótáv növelése az autó tömegének jelentős emelkedésével is jár, ami hosszabb távon káros, hiszen a kocsinak akkor is magával kell cipelnie a „nagy hatótáv lehetőségét” ha azt nem használják ki. Így rövidebb távokon a nagy akkumulátoros

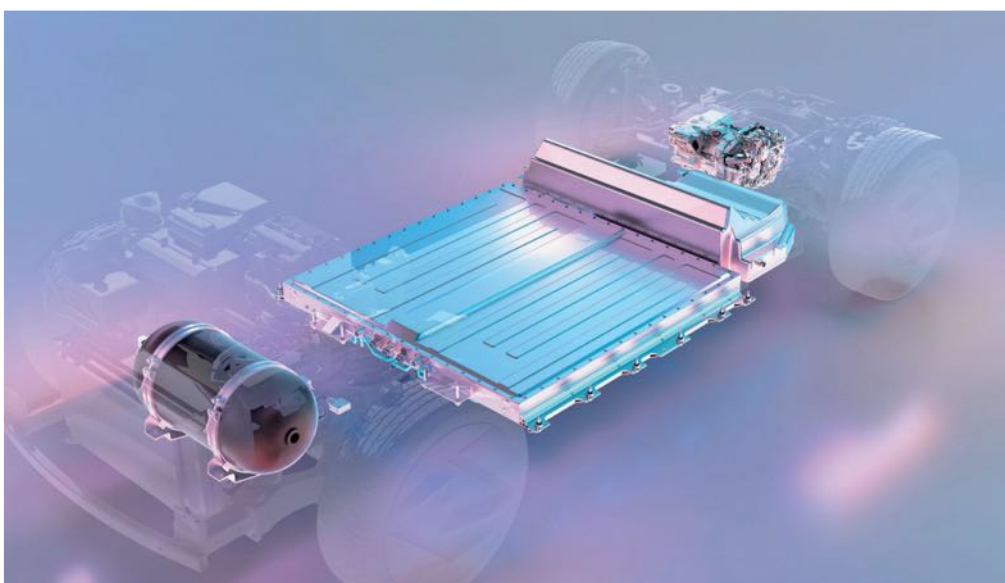
modellek energiáik jelentős részét akkumozgatásra fordítják, ami a felhasznált elektromos energia előállítás módjának tisztaságától függően eltérő mértékű, de lényegében felesleges környezetterhelés. A töltő infrastruktúra fejlődésének lassúságát látva egyelőre nem bízhatunk abban, hogy akárcsak tíz



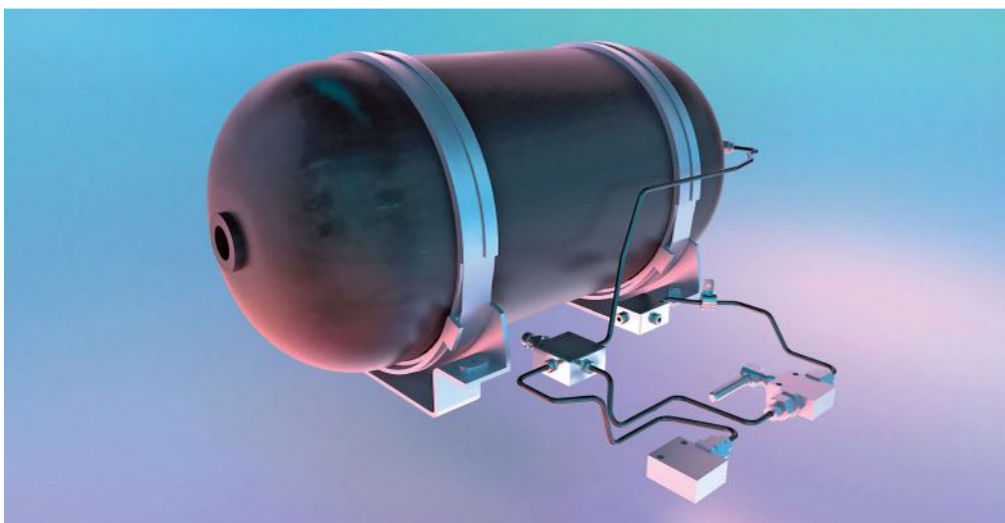
A szénszálas karosszéria anyaga is újrahasznosított, a repülőgépiparból származik



A CMF-EV padló hordozza a Mégane Electric-et is, az akku a padlóban, az üzemanyagcella és a hidrogéntartály az orrban, a villanymotor pedig hátul. A Scénic Vision hátsókerék-hajtású



Az akku és a motor is a Renault saját gyártmánya



A teljes egészében újrahasznosított szénszálból készült hidrogéntartályba 2,5 kg 700 bar nyomású gáz fér, 5 perc alatt lehet teletölteni

éven belül is épül annyi gyorsút-
tő legalább az európai autópályák
mentén, hogy egy-egy több orszá-
gon átvezető hosszabb kirándulást
ne kelljen csak a töltések miatt akár
napokkal is megnyújtani.

A Renault válasza mindekre a
hatótávnövelős elektromos haj-
tás. A rendszer azonban nem a
megszokott módon működik: ha
kimerül a padlóba épített 40 kWh-s
vízhűtéses, kívülről tölthető lítium-
ionos akku, nem generátort hajtó
benzinmotor táplálja a Vision hátsó
kerekeit forgató 218 LE-s (160 kW)
villanymotort, hanem egy kompakt
és könnyű üzemanyagcella, amit az
autó orrába építettek be, a 700 bar
csúcsnyomású, többretegű, és 2,5
kiló gáz befogadására képes szén-
szál-szerkezetű hidrogéntartállyal
együtt. A Vision felépítése is külön-
leges, a csoport egyelőre csak az
akkus-elektromos Nissan Ariát, és
a Renault Mégane Electric-et hor-
dozó új CMF-EV padlója mellett a
villanymotor és az akku is az emlí-
tett két modelltől való. A tanulmány
70%-ban újrahasznosított anyagok-
ból épül fel, az akkuhoz bontott
villanyautók elemeit használták (a
telep teljes fémtartalma ilyen) de
még a hidrogéntartály többretegű
fala is 100%-ban reciklált. A teljes
tanulmányautó 95%-ban újrahasz-
nosítható életciklusa végén. A 4,49
m hosszú Scénic menetkész töme-
ge 1700 kiló, ezt úgy érték el, hogy
a karosszéria is szénszálból, anya-
gát repülőipari hulladékelemekből
sütötték. A motorban egyáltalán
nincs ritkaföldfém, és teljes réztar-
talmát is bontott villanymotorokból
nyerték vissza.

A Renault az akkut és a motort
is maga gyártja, és tervei szerint
2030-ra telepeit legalább 80%-ban
újra is hasznosítja majd a gyár-
tásban; erre komoly visszagyűjtő
és feldolgozó kapacitást fejlesztett
már ki eddig is.

A Scénic Vision hatótávolsága
tervezői szerint nagyjából 800 km,
aminek több mint felét üzemanyag-
cellás hajtással teszi meg. A cella
nem képes a motor teljesítmény-
étvágyát kiszolgálni, de 22 LE-je
arra azért elég, hogy az országutak
tempóját tartani lehessen.

A tanulmány komoly céllal
készült, a formái egy 2024-ben
érkező, tisztán elektromos hajtású
Renault-t vetítenek előre, és a haj-
táslánc is sorozatkész, csak a hidro-
gén infrastruktúra hiányzik hozzá,
jobban mint az akkutöltőké...

SZG



https://youtu.be/_jKuDs_hW4A



Ferrari Purosangue

Bocsánat, Enzo!

Mekkora valójában? A fotó nem adja vissza, de segít az érzékeltetésben, hogy elől 22, hátul 23 colosak a felnik. A hátsó ajtók kilincse rejtett

A FERRARI IS BEADTA A DEREKÁT, A PUROSANGUE AZ ELSŐ SUV AZ IDÉN 75 ÉVES OLASZ SPORT- ÉS LUXUSMÁRKÁTÓL.

Enzo Ferrariról számtalan, az évek múlásával egyre színesedő történet kering: hogy összeveszett Ferruccio Lamborghini-val, hogy lekezelően bánt az ügyfeleivel, hogy az alkalmazottai féltek, rettegtek tőle, s olyan zseniális mérnökök hagyták ott a viselkedése, a modora, a konoksága miatt a Scuderiat, mint Carlo Chiti és Giotto Bizzarrini. Egy valami azonban biztos: Ferrarit mindig is a versenyzés, a győzelem mámora éllette. Utcai autókat azért árult, hogy a profitot a versenycsapatba forgassa vissza, számára az 1929-ben alapított Scuderia volt az első, amely Alfa Romeók „futtatásával” kezdte – a híres ágaskodó ló, az első világháborús pilóta, Francesco Baracca szüleinek ajándéka előbb tűnt fel a milánói autókön, mint az igazi, 1947-től jegyzett Ferrarikon. Enzo kilencvenévesen, 1988-ban hunyt el, de egy évvel korábban még ő mutatta be a sajtónak a márka 40 éves jubileumára elkészült F40-est, sokak szerint az utolsó fajtatiszta

Ferrarit. Szellemissége sokáig meghatározta a céget, de a globalizáció, a piaci trend és a környezet-terhelés csökkentése a Ferrarira is kezdi rányomni azt a bélyeget, ami Enzo idejében elképzelhetetlen lett volna, sőt közvetlenül utána is. A vállalat korábbi elnöke, Luca di Montezemolo például nem félt kimondani, amíg ő áll a Ferrari élén, addig SUV-ot nem gyártanak, punktum, hiába mozdultak el ebbe az irányba a versenytársaik. Becsületére legyen mondvá, állta

a szavát, de ez mit sem változtat azon, hogy már rendelhető a Purosangue, a Ferrari első szabadidő-terepese. Ortodox ferrarisok szerint Enzo forog a sírjában, arról nem beszélve, hogy a névadás fricskájával az a bicska is kinyílik a zsebükben, amit még elő sem vettek a fiókból. A Purosangue jelentése ugyanis melléknévként telivér, főnévként fajtatiszta, tősgyökeres, és ezek annak ellenére nem illenek lélekben a SUV-hoz, hogy a Ferrari már készített kényelmes, nagy, 2+2

üléses utazóautókat, ráadásul összerakékhajtással (FE, GTC4 Lusso).

A Pininfarinával való szakítás óta a Ferrari lemezzuhait házon belül tervezik, s nem kerülgetve a forró kását, azóta nem sok fantázia van bennük; az alapok régóta egy kaptafáról valók és szinte csak a részletekkel maszatolnak. Ehhez képest a 3 m tengelytávú, 5,0x2,0x1,6 m-es, vadonatúj (nem a GTC4 Lusso-tól örökölt) padlóra ültetett Purosangue üdítő jelenség, miközben ügyesen, tökéletes ará-

Ellentétesen nyílnak az ajtók, de vannak B-oszlopok. Az ajtóüvegek keret nélküliek



nyokkal leplezi a méreteit és első pillantásra sugározza, hogy komoly tartalom rejtőzik a lemezei alatt. Ferrariról lévén szó, a prioritások között is a vezethetőség élvezett abszolút elsőbbséget, és a fejlesztési főnök irodájában vélhetően lóg a falon egy kép a V12-esért rajongó Enzóról, amire ránézhetett, majd felkiáltott: a gépházba kizárólag V12-est építünk! A 6,5 l-es, 65 fokos hengersizögű, közvetlen befecskendezéses, magas kompressziójú (13,6:1) szívó benzint a 812 Superfast-ból vették át, a körülményeknek megfelelően módosítva. 800 helyett itt 725 LE-s, a nyomatéka azonban csupán 2 Nm-rel lett kevesebb (716 Nm) és ezt 7000 helyett már 6250/percnél leadja, forgatni pedig 8250-ig lehet. A tengelyek közötti ideális súlyelosztásra törekedve, a V12-est teljesen hátratólták, ha felnyitjuk a gépháztetőt, akkor csak a fele látszik! A nyolcfokozatú, dupla-kuplungos, a kenését tekintve szárazkarteres robotváltó Magna-Getrag gyártmány – szerkezetét tekintve ez található a hibrid SF90 Stradale-ban is –, a hátsó tengelyhez építve (transaxle). Az összkerekek-kormányzású Purosangue két technikai csemegével bír, az egyik az összkerekhajtás, a másik a fel függesztés. Előbbi a Ferrari berkein belül nem újdonság, a GTC4 Lusso is alapjaiban ezt a trükkös megoldást használta. Az első kerekek hajtásáért felelős erőátvitelt (PTU) a motor elejére szerelik, a közel félmázsás „varázsdobozban” pedig



Vezetőközpontú a kialakítás, de az utasnak is jut képernyő. Az irányjelző, a világítás, az ablaktörlő a kormányról működtethető



Hátul is csak ketten ülhetnek, de ők maximális kényelemben részesülnek



két fokozat található, ezek megosztva a váltó 1-2. és 3-4. fokozataival működnek együtt. A PTU alaphelyzetben, valamint 200 km/h fölött – oldalanként egy-egy olajban futó, többtárcsás kuplunggal – kiiktatja az első tengelyt a hajtásból, amire csak szükség szerint, a tapadás és/vagy a stabilitás javítása céljából jut nyomaték. Folytatva a sort, a FAST (Ferrari Active Suspension Technology) névvel illetett futómű világviszonylatban is kuriózum, mert légrugók helyett acélrugókkal valósít meg

adaptív fel függesztést. A lengéscsillapítás erőssége mindkét irányban, másodpercenként akár tizenötször is változhat az autó mozgásának függvényében, melynek vezérlése természetesen elektronikus. Nagyobb furfangra a tekercsrugók képesek, ezeket villanymotorokkal nyomják összebb, vagy engedik ki, így változtatva a rugók előfeszítését és egyben a hosszát. Utóbbival hasonlóképpen szintezhető a karosszéria, mint légrugóval, azaz a Purosangue emelhető-süllyeszthető, amit az adott sebesség, illetve

a menetvezérlő beállításától függően automatikusan, menetközben is megtesz. Gyorsításnál a hirtelen felkeményedő hátsó rugókkal kiküszöbölhető az ágaskodás, fékezésnél ellentétes hangolással a bebólintás, míg ívmenetben a karosszéria oldalmozgását lehet kordában tartani, s emiatt elhagyhatók a külön kanyarstabilizátorok.

A főlényes technikai tudás, a sportautós menetteljesítmények mellett a Purosangue egyben luxusautó is. Az új Ferrarikban szinte már hagyomány, hogy az első



Amennyire csak lehetett, hátratólták a V12-est, hogy ne terheljék túl az első tengelyt. Jól látszanak a tornyoktól a tűzfal felé tartó merevítők



Más Ferrarikban másodlagos szempont, itt nem: használható méretű (alapból 473 l-es) a csomagtartó

Látványos a „darázsderék”, a szárazon 2033 kilós saját tömeg 49%-a jut az első, 51%-a a hátsó tengelyre – erre mondják, hogy ideális



A FERRARI PUROSANGUE MŰSZAKI ADATAI

Hengerszám/szelepszám	12/48
Hengerszög [fok]	65
Hengerűrtartalom [cm ³]	6496
Furat x löket [mm]	94,0x78,0
Sűrítési arány	13,5:1
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	725/534(7750)
Nyomaték [Nm(1/min)]	716(6250)
Sebességváltó [fokozatok/üzemmód]	8/robot
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4973x2028x1589
Tengelytáv [mm]	3018
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1737/1720
Felfüggesztés (elől/hátul)	Kettős keresztlengekár/multilink
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/hűtött tárcsa
Féktárcsák átmérője (elől/hátul) [mm]	398/380
Gumiabroncsok mérete (elől/hátul)	255/35 ZR 22 / 315/30 ZR23
Saját tömeg [kg]	2033
Üzemanyagtartály [l]	100
Csomagtartó [l]	473
Gyorsulás (0–100/200 km/h) [s]	3,3/10,6
Végsebesség [km/h]	< 310

utas elé is műszeregység kerül, ahol követhetők a legfontosabb adatok. A második sor két teljes értékű ülőhelyet jelent, elektromosan állítható fotelokkal, a panoráma üvegtetőn át csodás kilátással, hátul pedig 473 l-es a csomagtartó, amely az üléstámlák ledöntésével tovább bővíthető. A hátsó ajtók hátrafelé nyílnak, mint a Rolls-Royce-oknál, így könnyebb a be- és kiszállás, de a B-oszlopokat megtartották a karosszéria merevsége miatt, hiszen a Purosangue nagyon tud menni. A végsebessége 310 km/h feletti, állásból 3,3 s alatt gyorsul 100-ra, 10,6 s alatt 200-ra és innen a karbon-kerámia fékekkel 129 m-en megáll – 100-ról satuzva ehhez 32,8 m is elegendő.

Ha Enzo Ferrari még élne, vajon rábólintott volna erre a SUV-ra? Sosem tudjuk meg, őt ismerve valószínűleg nem, mint ahogy macskul kitarott az orrmotoros versenyautók mellett akkor is, dacból, amikor már mindenki középre szorította a saját erőforrását. Ilyen ember volt, persze, aztán lett középmotoros Ferrari, ahogy most eljött az ideje az első maranellói SUV-nak is. A piaci érdeklődést pedig mindennél jobban illusztrálja, hogy a legtöbben úgy rendelték meg a kb. 360 ezer eurós autót, hogy nem látták, nem ültek benne és nem vezették. Nekik elég volt annyi, hogy Ferrari.

Krepsz Zoltán



<https://youtu.be/qfUSOmYllw>

2850 mm a tengelytáv, az alufelnik elől 19, hátul 20 colosak. A GT-XR végsebessége 280 km/h

ELŐZETES KTM X-BOW GT-XR

Rajtra kész!

GRAZBAN VETTÜK SZEMÜGYRE A KÉZ-ZEL ÖSSZESZERELT OSZTRÁK SPORTKOCSI UTCÁN IS HASZNÁLHATÓ VERSENYAUTÓJÁT, A GT-XR-T.

AKTM elsősorban motorke-rékpárjairól ismert, de gyárt biciklit és 2008 óta, X-BOW néven sportkocsit is. A legújabb modell a GT2-es pályautó utcára szelídített, rendszámozható változata, a GT-XR, mely valódi „célszármű”: katalizátor és hangtompító utólag vehető hozzá. Az autó a 89 kg-os karbon monocoque cella köré épül, elől-hátul mechanikusan állítható felfüggesztéssel, karbon karosszériával és belsővel – a saját tömeg 1130 kg. Itt mindenhol a funkció és az aerodinamika élvez elsőbbséget, így külső visszapillantók helyett kamerákat szereltek fel, nyitható ajtók helyett pedig a felemelhető kabintető alatt lehet be- és kiszállni. Ehhez a művelethez le kell venni a digitális műszeregyeséget magába foglaló kormányt, mert a hely szűk.

A karbonvázás ülések cserélhető párnákkal „állíthatók”, a pedálsor 30 centi hosszan mozgatható; van légkondi (az oldalüveg csak kibillenthető), audio és Bluetooth, a két táskára méretezett csomag-

tartó 160 l-es. A hosszú, széles, ugyanakkor elképesztően alacsony (4626x2041x1164 mm-es), közép-motoros GT-XR-t az Audi – többek között a TT RS-ből ismert – 2,5 l-es, soros öthengeres, turbós TFSI benzínese mozgatja, feljebb tekert teljesítménnyel és nyomatékkal: a KTM 500 LE-t (6350/perc) és 581 Nm-t (5550/perc) küld a hátsó tengelyre, hétfokozatú, duplakuplungos váltón keresztül. Van önzáró difi, a tank 96 l-es, a kormány szervós, de városban kellemetlen

a 13 m-es fordulókör. Kerámia fékeket pluszpénzért vehetünk és érdekesség, ha aláírunk a gyárral egy szerződést, hogy csak pályán használjuk a kocsit, akkor a fékerőelosztást is állíthatjuk. Az X-BOW súlyelosztása egyébként ideális 44:56 százalék a tengelyek között. Évente cirka 100 autót szerelnek össze kézi munkával, Grazban, a jövő évi keret pedig annak ellenére már elkelt, hogy az alapár 285 ezer euró.

PA



Minden karbon, ami annak látszik, a kormány levehető és mágnessel rögzíthető (felül). Az Audi motort az ülések mögé, keresztben szerelik be. Az első tengelynél a kaszni megemelhető

TESZTNAPLÓ
BMW iX xDrive50



Elkezdtek a közéletben hódni csúfolni, mert a két vese a rágcsáló első fogaira hasonlít. A gépháztető nem nyitható

Az élet tere

AZ iX ELSŐSORBAN KERKEKEN GÖRDÜLŐ NAPPALI ÉS CSAK MÁSODSORBAN AUTÓ. A FORMÁJA MEGOSZTÓ, DE A TUDÁSÁHOZ NEM FÉR KÉTSÉG.

Karosszéria, utastér

A BMW a Bangle-féle bálna 7-es óta nem fél merész ötletekkel kirukkolni, azonban kétségtelen, hogy – átvitt értelemben is – az i-re a pontot jelenleg a szokatlan megjelenésű, tisztán elektromos hajtású iX teszi fel. A valóban hatalmas, 3 m tengelytávú, méreteivel a 7-eshez simuló, részben karbon-kompozit vázas SUV meglepően áramvonalas (légellenállási együtthatója 0,25), az ajtók kívül-belül elektromosan nyílnak, az oldalüvegek keret nélküliek. A hatalmas vesék uralják a front-részt, pálczás helyett színes grafikát villantak és a műanyag itt öngyógyító, a karcolások nyom nélkül eltűnnek. A beszállás könnyű, a nagyvonalúan tágas utastér pedig voltaképpen egy nappali: puha, részben újrashasznosított, illetve környezetbarát anyagok-



Kristályüvegek az ülésállítók az ajtókon, akárcsak az írásfelismerő controller közepén. A kartámaszok és az ülések fűthetők, ezzel javítható a hőérzet és nem kell rögtön az elektromos fűtést bekapcsolni

kal, kényeztető, elől masszírozó, a bőrkárpitnál olívakivonattal kezelt ülésekkel, 4D hangzású prémium hifivel, fényárral (az üvegtető fényáteresztő képessége szabályozható, külön árnyékolója nincs), minimalista hangulatú berendezéssel – szinte csak a kandalló hiányzik.

A kivitelezés méltó a márkához. A külső után belül a hatszögletű kormány a geg, mögé pedig hagyományos műszerek helyett már a 12,3 és 14,9 colos képernyők alkotta Curved Display kijelző került – ennek infotainment része itt nemcsak érintéssel és

hanggal, hanem a jól megszokott iDrive tekerővel ugyanúgy vezérelhető. A megújult, BMW-s előélet nélkül is könnyen megszokható menü mostantól magában foglalja a légkondi kezelőfelületét, a személyre szabható beállításokat és a leggyakrabban használt funk-



Helybőség, kényelem, kellemes anyagok – sokaknak otthon sem adatik meg ez így együtt. Az első üléseknél szép részlet az oldalra is levitt kárpitminta



Teljesen sík a padló. Mindkét üléstámlára tettek USB portokat és elektromos csatlakozót, középen a légkondi vezérlője

ciók (navigáció, audio, telefon) dedikált gombjait (valójában érintőit) a két ülés közötti konzolon, ízléses, fának tűnő kapacitív felületen találjuk. Mivel hátul teljesen sík a padló és a szellőzőkonzol sem lóg a lábtérbe, három felnőtt is elfér, a poggyászokat 500–1750

l-es csomagtartó nyeli el, a hátsó üléstámlák az autó mögött állva, gombnyomásra dönthetők.

Motor, erőátvitel

Az xDrive40 és az M60 között az ötödik generációs BMW eDrive hajtást felvonultató 50-es az arany

középut, tengelyenként egy-egy villanymotorral (mechanikus kapcsolat nélküli összerékhajtással), 523 LE összteljesítménnyel és 765 Nm nyomatékkal. Váltó nincs, csak a szokásos lassító áttétel, amivel az elérhető legnagyobb sebesség 200 km/h. Mivel az iX hatalmas

+ ELŐNYEI

- Kiváló minőség
- Kényelmes utastér
- Helykínálat
- Hatékony fék
- Adaptív fék működése
- Pontos kormány
- Menetkomfort
- Menetteljesítmények
- Áramfogyasztás
- Gyorstöltés

– HÁTRÁNYAI

- Megosztó forma
- Kilátás (átlósan, hátra)
- Magas rakodóperem

és a saját tömege 2,5 tonna, a tisztességes hatótáv miatt bruttó 111,5 kWh-s (!) lítiumion akkumulátort kapott. A gyári adatok szerint a vegyes áramfogyasztás 19,8-23,0 kWh/100 km, a hatótáv 550-631 km. Nálunk 651 km-t mutatott teljesen feltöltve, ez a légkondi bekapcsolásával rögtön 609-re csökkent, a 725 km-es, folyamatos légkondival futott tesztet pedig 20,9 kWh-s fogyasztással zártuk, zömmel ECO PRO üzemmódban, mert az autó dinamikája ebben is több mint elegendő. 13%-os töltöttségnél még 73 km-t mutatott a számítógép, e szerint a teljes hatótáv elérte volna az 561 km-t, de legyen elég annyi,



Jó helyre tehető az okostelefon, de az indukciós töltő egy szinttel lejjebb van, ott már nem látni a kijelzőt

203 mm a hasmagassága,
7 km/h-s sebességgel akár
38 centis vízben is haladhat



hogy az iX autópályázással kombinálva is el tud menni 450-500 km-t, és ha van megfelelő oszlop, akkor gyorsan tölthető. Az egyenáramú DC töltés maximális teljesítménye 195 kW (ezzel a 10-ről 80%-ra feltöltés 35 perc), a váltóáramú AC egy fázissal 7,4, hárommal 11 kW-ot tud – ezen a szinten azért már illelne a 22 kW.

Vezetés, menettulajdonságok

A BMW nem alibizett, amit kellett, azt belepakolta az iX-be. Az adaptív légrugós, csupa könnyűfém komponensekből álló futómű elől kettő, hátul oldalanként ötkaros, a menetkomfort még a 21 colos kerékkészlettel is mondhatni kényeztető. A dupla oldalüvegezés süketszobává varázsolja a gépjármű hiányában eleve csendes kabint, egyedül az A-oszlopok környékén hallottunk némi menet-szel surrogást. A kilátás csak előre jó, de a 360 fokos kamera zseniális, az ötméteres óriást mérnöki precizitással lehet manőverezni. Az iX voltaképpen gran turismo, azaz nagy távolságok gyors megtételére alkalmas, mindenkor fölényes erőtartálékú, kényelmes utazóautó, amit a BMW most tisztán elektromos hajtással tett le az asztalra. Szürreális, ahogy a menetpedál lenyomására itt nincs vészjóslóan felmorajló V8-as morgás (legfeljebb Hans Zimmer komponálta háttérhang), ugyanakkor a rugalmasság szó szerint hátba vágó élmény. Az elefántnyi SUV 4,6 s alatt robajlik 0–100-ra, de úgy, mintha ez lenne a világ legtermészetesebb dolga. A 2,4 for-



Hibátlan a pedálrend, a világításkapcsolót felesleges babrálni, Auto állásban mindent intéz – a lézervfény-szórók parádésak. Az ajtózebekeket ezen az (ár)színten illene bélelni



MŰSZAKI ADATOK

Tengelyenként egy villanymotor. Rendszer-teljesítmény: 523 LE/385 kW. Rendszer-nyomatéka: 765 Nm. Első villanymotor teljesítménye: 258 LE/190 kW. Nyomatéka: 365 Nm. Hátsó villanymotor teljesítménye: 313 LE/230 kW. Nyomatéka: 400 Nm. Akkumulátor szerkezete: lítiumion. Akkumulátor feszültsége: 369 V. Akkumulátor kapacitása: 303 Ah. Akkumulátor bruttó/nettó energiatároló képessége: 111,5/105,2 kWh. Egyfokozatú erőátvitel, összerék-hajtás. Elöl kettős keresztlengőkaros, hátul multilink, légrugós adaptív felfüggesztés. Elöl-hátul hűtött tárcsafékek, hátsó kerekre ható elektromos rögzítőfék, ESP. Csomagtér: 500–1750 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4953x1967x1696 mm. Tengelytáv: 3000 mm. Gumiméret: 255/50 R21. Saját tömeg: 2510 kg-tól. Gyorsulás: (0–100 km/h): 4,6 s. Végsebesség: 200 km/h. Áramfogyasztás (WLTP): 19,8–23,0 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 20,9 kWh/100 km. Hatótáv (gyári, WLTP): 550–631 km. Általános garancia: 2 év (meghosszabbítható). Védőszármű szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: rugalmas.

Ára: 45 650 100 Ft

Felszereltség

Bő 45 milliós alapár esetén már nincs miről beszélni, az iX felszereltsége komplett, de a prémiummárkák mindig kitalálják, hogyan ösztönözhetnek további pénzköltésre. Súlyos milliókat locsolhatunk még el egyedi fényezésre, sportos megjelenésre, nagy felnikre, belső dizájnrá, prémium hifire és különféle innovatív technikai csomagokra.

Összegzés

Az iX lebeg a térben: közvetlen elődje nincs és valószínűleg utód nélkül fog távozni, mert erre a módosított CLAR padlóra a bajorok aligha építenek később új modellt, más villanyautós terveik vannak. A teszt alatt végig az volt az érzésünk, hogy az iX valójában utcára gördített tanulmányautó, ami megvillantja a BMW közeljövővel kapcsolatos elképzeléseit a dizájnra, a környezetet kevésbé terhelő gyártásról és a prémiummárkákhoz hasonlóan fontos anyaghasználatról. Az autó formája megosztó, ezzel nem vitatkoznánk, de a kényelme, az utazási komfortja, a hajtáslánca és a menetteljesítményei alapján jelenleg a villanyautók szegmensének egyik, ha nem a legizgalmasabb tagja.

ZK



Síkokkal határolt a külön padlórekeszes csomagtartó formája, az üléstámlák az oldalra tett gombokkal dönthetők

dulatos kormányval célpontos az irányítás, a fék is szinkronban van az autó képességeivel, az adaptív funkcióba pedig beleszereltünk. Kerülnénk a dicshimnusz, ám a városi közlekedés új dimenziója, amilyen finomsággal az iX igazol-

dik a forgalomhoz, automatikusan lassít a beért autó mögött, sőt a végén állóra fékez (magától kigurulva is, nem kell előtte akadály) és akár az Auto Holddal rögzít. Mindez a B váltóállásban működik igazán, D-ben többlet gurul

a kocszi lendületből, szerényebb mértékű a motorfékes visszatöltés; az egyetlen, amit hiányoltunk, hogy eme funkció vezérlése csak menüből lehetséges, a kormányfülekkel való pöcögtetés ziccerét kihagyták.



Teljesen eltérő a lemezmunka a Peugeot-étól, az Astra kevésbé cizelláltabb, mint a 308-as, de minden részlete a helyén van

TESZT Opel Astra GS Line Plug-in Hybrid

Német tudás, francia műveltség

**AZ L-SOROZAT ÚJ KOR-
SZAKOT NYIT: EZ AZ
ELSŐ ASTRA FRANCIA
ALAPOKON. KÉRDÉS:
VAJON MENNYIRE
MARADT NÉMET AUTÓ?**

Az Opel még a GM-hez tartozott, amikor már voltak közös projektjei a PSA-val, később aztán felgyorsultak az események. Előbb a franciák vásárolták fel a német gyártót, majd a PSA-Opel összebútorozott az olasz-amerikai FCA-val (Fiat Chrysler Automobiles), a tucatnyi márka pedig 2021 óta Stellantis néven alkotja a világ egyik legnagyobb járműipari vegyesvállalatát. A Kadett utódjaként 1991-ben megjelent Astra legújabb, hatodik generációja műszakilag a Peugeot 308 ikertestvére. Ugyanarra a vilamos(ított) hajtásláncot is fogadni képes EMP2 padlóra épül (azonos 2675 mm-es tengelytávval), kizárólag francia motorokkal, ötajtós és kombi karosszériával; a németek csak a forma tervezésénél kap-

tak részleges szabadságot, hogy a saját arculati elemeiket alkalmazzák. Ezeket a márkajegyeket az új Mokkán láthattuk először; a keskeny, fekete maszkkal kombinált

fényszórókat (Vizor), a kiemelkedő függőleges éllel osztott gépházat-tót, valamint az első menetfények mintáját követő hátsó lámpákat. Mindezek remekül érvényesülnek

az Astrán is, ráadásul a GS Line a fekete kiegészítőivel (feliratok, emblémák, felnik, tető) szerintünk kifejezetten vonzó, figyelemfelkeltő jelenség. Beülve további impulzu-



Nem teljesen sallangmentes, de összességében letisztult, könnyen áttekinthető a digitális pult; a vezető-ülés és a kormányoszlop tág határok között állítható. Sajnos sok a kellemetlen zongoralakkos műanyag



Nem költött dicshimnusz az AGR ülések kényelme. A hátsó ülőlapok hossza 450 mm, a helykínálat hozza a kategória átlagát



Érintős helyett még fizikai gombok vannak a kormányon. A közép-konzolon nem rabolja kézfékkar a helyet, az elektromos rögzítőfék csak kapcsolót kapott, de nincs hozzá Auto Hold. Az infotainment képernyője alatti gombokkal egyszerű a fedélzeti rendszer és a légkondi alapfunkcióinak kezelése





Középen nem magas a merevítő púp, de a lábtérbe nyomuló szellőző-konzol zavarja a középen ülő utast



Márkajelzés nélküli, szimplán PureTech feliratos a burkolat az 1,6-os, turbós négyhengeresen – önmagában itt 150 LE-s

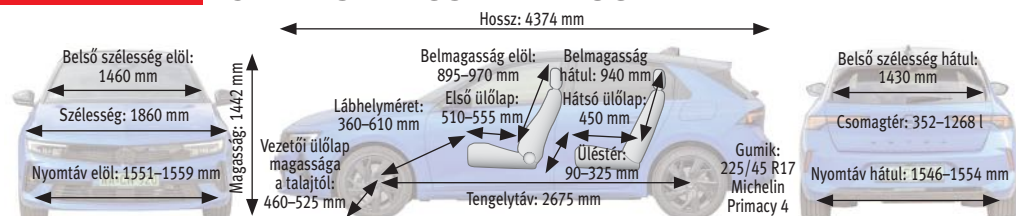
AZ OPEL ASTRA PHEV ÉS LEGFONTOSABB KONKURENSEI*

	Opel Astra Plug-in Hybrid 180	DS 4 E-Tense 225	Peugeot 308 Hybrid 180
Hengerűrtartalom [cm³]	1598	1598	1598
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	150/110(6000)	180/133(6000)	150/110(4250)
Nyomaték [Nm (1/min)]	250(1750)	250(1750)	250(1750)
Villanymotor [LE/Nm]	110/320	110/320	110/320
Váltó [fokozat/üzem]	8/automata	8/automata	8/automata
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	7,6	7,7	7,6
Végsebesség [km/h]	225	233	225
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	1,1	1,3	1,2
CO ₂ [g/km]	24	29	27
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4374x1860x1442	4400x1866x1470	4368x1852x1444
Tengelytáv [mm]	2675	2675	2675
Csomagtér [l]**	352–1268	390–1240	361–1253
Alapár [Ft]**	16 100 000	16 100 000	13 920 000

— A legjobb érték * Az adott tölthető hibrid hajtássalncal a legalacsonyabb felszerelésű modellek ** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

ADATLAP

OPEL ASTRA GS LINE PLUG-IN HYBRID



BENZINMOTOR: Soros négyhengeres, változó vezérlésű, közvetlen befecskendezéses, turbós benzínmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1598 cm³. Furat: 77,0 mm, löket: 85,8 mm. Sűrítési arány: 10,5:1. Teljesítmény: 150 LE/110 kW (6000/min). Nyomaték: 250 Nm (1750/min). 12 V-os, 70 Ah-s akkumulátor.

VILLANYMOTOR: Teljesítmény: 110 LE/81 kW. Nyomaték: 320 Nm. **AKKUMULÁTOR:** Szerkezet: lítiumion. Energiatároló képesség: 12,4 kWh.

RENDSZERTELJESÍTMÉNY: 180 LE/133 kW. Nyomaték: 360 Nm.

ERŐÁTVITEL: Nyolcfokozatú, bolygóműves automata váltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség nyolcadik fokozatban 1000/min-él: 53 km/h.

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

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ötülése acélkarosszéria. Saját tömeg 1603 kg-tól. Üzemanyagtartály: 42 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 7,6 s. Végsebesség: 225 km/h. Végsebesség elektromos üzemmódban: 135 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 1,1 l/100 km. CO₂ (WLTP): 24–26 g/km. Áramfogyasztás (gyári): 14,2–15,3 kWh/100 km. Tesztátlag: 6,1 l/100 km*. Elektromos hatótáv (gyári): 59–60 km.

* Saját mérés kb. 70%-ban városi használat, egy-három személy, 24 és 37 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 5 év vagy 200 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 2 év (meghosszabbítható). Fényezési garancia: 2 év. Garancia az akkumulátorra: 8 év vagy 160 000 km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizperiódus: rugalmas.

A BUSINESS EDITION ALAPKIVITEL ÉRDEMEGES TARTOZÉKA: 6 légszák, Isofix, vezetősegédek (autonóm vészfékző gyalogos és kerékpáros felismeréssel, táblafelismerő, adaptív tempomat Stop&Go funkcióval, aktív sávtartó, fáradtságérzékelő), automata világításkapcsoló, adaptív LED fényszórók, LED ködfényszórók, automata távfény, eső-szenzor, LED hátsó lámpák, távirányítású központi zár, elektromosan állítható és fűthető tükrőpár, négy villanyablak, egyzónás automata légkondi, fedélzeti számítógép, bőrbevonatú és fűthető okoskormány, 10,0 colos vetített műszeregyeség, Opel Connect okosautó-rendszer, infotainment (10,0 colos érintőképernyővel), okostelefon tükrözés, Bluetooth-kihangosító, audiorendszer (6 hangszóró, DAB/USB), elektrokróm belső tükör, tolatókamera, első-hátsó parkolóradar, fűthető AGR első ülések állítható hosszúságú ülőlappal és deréktámasszal, osztottan dönthető hátsó üléstámlák, sötétített üvegezés, 17 colos alufelni készlet.

Ára: 16 100 000 Ft. Kedvezményes ára: 15 000 000 Ft

A GS LINE TOVÁBBI ÉRDEMEGES TARTOZÉKA: GS Line csomag (lökékhárító, fekete 17 colos alufelnik, feliratok, emblémák és tető, AGR első sportülések, alumínium pedálok), kulcs nélküli kezelés, középső kartámasz sálalagúttal, kétfónás automata légkondi, Pure Panel Pro műszeregyeség, LED hangulatvilágítás, 360 fokos kamera.

Ára: 16 830 000 Ft. Kedvezményes ára: 15 730 000 Ft

sok érnek, a kétszer 10,0 colos képernyőből álló Pure Panel műszerfallal teljesen más a hangulat, mint az előző Astrában volt, igaz, kellett az új ötlet, mert az i-Cockpit elrendezés csak a Peugeot-é. Nekünk az első pillanattól nem tetszett a pulton és a középkonzolon egyaránt túlzásba vitt zongoralakk, a hátrányait fel sem soroljuk, annyiszor ekéztük már, ahogy furcsa a képernyők körüli vastag, tükröződő keret is. A beszállás elől könnyű, az AGR ülések kényelme osztályon felüli, állítható az ülőlap hossza, a deréktámasz, a többórás utazások pihentető élmények. Az üléspozíció elől 3, hátul 1 centivel alacsonyabb, mint a 308-asban, míg a helykínálat gyakorlatilag egyforma: könyökmagasságban mérve a francia autó elől, a német hátul szélesebb 5 mm-rel, a Peugeot csupán optikai trükkkel érződik tágasabbnak az első sorban. Aktuális trend, hogy kevés a fizikai gomb, de itt jól választottak a tervezők: a légkondi alapfunkcióit, az ülés- és kormányfűtést, valamint a főmenü és a vezetősegédek közvetlen elérését végezhetjük így egyszerűen. A váltókar (R, N, D funkciókkal) apró pocókká zsugorodott, a P és B parancsokat itt is külön gombbal adhatjuk, akárcsak a menetvezérlőnél. A vezető előtti panel tartalma személyre szabható (tartalom, színek), a kép éles, az információk könnyen értelmezhetők. Az infotainment „francia meló”, a menü szerencsére sokat javult a fordítási és logikai bukfencekkel tűzdelt előzőhöz képest; ennél erősebb a hardver, gyorsabb a működés, a különféle csempekkal (widgetekkel) egyénileg állíthatók össze a lapozható oldalak. Döccenők még előfordulnak, a tolatókamera képe nem mindig jelent meg hátrame-

17 colos a belépő alufelni mérete, a GS Line esetében ezeket felármentesen feketére festik, akárcsak a tetőt



Hátul sincs „olcsósítva” az ajtóburkolat, igaz, a fél-literes palack nehezebben fér el a zsebben. A pedálrendnél meg kell szokni a magasan álló féket



netbe kapcsolásnál, a hangulatvilágítást pedig egyáltalán nem sikerült aktiválni, holott a menüben mindent beállítottunk. A 10,0 colos érintőképernyő, az okostelefon tükrözés, a 6 hangszórós audio és a vezeték nélküli frissítés minden hibrid Astrához alaphoz jár, a navi-

gáció feláras, a GS Line esetében vehetünk még 8 hangszórós prémium hifit és head-up kijelzőt. Ha megbarátkoztunk a környezettel, az új Astrát könnyű belakni: nagyok a palacktartós ajtózsombok, a kesztyűtartó igényesen bélelt, a középkonzolon több (köztük bélelt) rekeszt

is kialakítottak, a könyvtámasz pedig okosan, osztottan nyílik, hogy pakolhassunk az alatta lévő dobozba. Néhány olcsóbb műanyagtól eltekintve az anyagminőség – és az összeszerelés is – dicsérhető, zömmel kellemes tapintásúak a felületek, az ajtókra bőven jutott az

ülések puha hasított bőréből. Hátra nehezebb beszállni, mint elől, más hátrányt azonban nem szenvednek az itt utazók. Megvannak a rakodási lehetőségek (ajtó- és kenguruzsebek), van szellőző, USB port, pohártartós középső kartámasz, és az ajtóburkolat sem puritánabb



Szándékos a vizuális hasonlóság az első-hátsó menettények között; a függőleges harmadik féklámpa jópofa geg. A hűtőmaszk nyílásait szemből nézve elnyeli a fekete Vízor felület



Fekete az embléma és a típusfelirat is, a kipufogót diszkrétan eldugták. Vontatni 1450 kilót tud, fékezetlen utánfutóval 750-et



1085 mm széles és befelé 725 mm mély a padló alatt szerény rekeszt rejtő, 675 mm magas rakodóperemű csomagtartó. A töltőkábelnek nincs külön helye



Kitölti a „csempésrekeszt” a prémium hifi mélynyomója és a defektjavító készlet – a többi hely kell az akkunak

– hogy a felső dekorléc itt hiányzik, az nekünk sem tűnt fel elsőre, mert valójában lényegtelen. Ha elől átlagos, 185 centis alkatúak ülnek, akkor mögöttük hasonló termettel pont el lehet férni, három felnőttnek viszont már szűk a hely. A 352 l-es csomagtartó rakodópereme 1,5 centivel alacsonyabb, mint a Peugeot-é (675 mm), ellenben a francia autó alaptól 9 l-rel több helyet kínál.

Az Astra hajtásláncai komplettén a PSA-tól valók, hiszen a GM-féle Opel motorokat száműzni kellett, és a házon belüli egyen technikával komoly költségsökkentés érhető el; arról nem beszélve, hogy a vásárlók zömét egyáltalán nem érdekli, mi van a lemezek alatt – fontosabb az embléma, a már-

kába vetett hit. A Plug-in Hybrid a szerényebb, 180 LE rendszerteljesítményű benzin-elektromos egységgel fut (a 225 LE-s az új Astra GSe privilégiuma), az 1,6-os turbós benzines itt 150, a villanymotor 110 LE-s, nyomatékuk 250 és 320 Nm. A váltó nyolcfokozatú automata, a lítiumion akku 12,4 kWh-s, s ezzel papíron 60 km-t is megtehetünk villannyal – ebből nekünk 45 jött össze. Otthoni hálózatról (konnektorból) bő 7 óra kell a lemerült telep feltöltéséhez, az autóhoz alaptól járó 3,3 kW-os fedélzeti töltővel ez kb. 3,5, a külön megvehető (130 ezer forintos) 6,6 kW-ossal kb. 2 órára rövidíthető. Kár, hogy a gyártók általában mellőzik a PHEV-ek gyorsöltését, pedig az elterjedt 22 kW-os CCS lehetőséggel itt 15-20

perc alatt meglenne az 50%-os, szűk háromnegyed óra elteltével a teljes telítettség – és boldogan mehetnénk tovább villannyal. Így kétszeri töltéssel hozható is lenne az 1,1 l/100 km-es „piár” fogyasztás, mert amúgy bilibe lóg a keze annak, aki ezt alaptól elhiszi. Mi a 700 km-es tesztkör, elektromos és hibrid üzemmódban futva, random töltögetve – tehát mondhatni, hogy átlagos használatnál – 6,1 l/100 km-rel zártuk, autópályázás nélkül. Végszükség esetén az autó önmagát is tudja tölteni a belsőégésű motorral (a benzinfogyasztás rovására), illetve képes tartalékolni 10 vagy 20 km-re elegendő töltöttséget.

A Peugeot vezethetőségét korábban dicsértük (*Az Autó* 2022/5.), s noha az Astra ugyanazokat a kom-

ponenseket kapta, mint a 308-as – beleértve a 2,9 fordulatos kormányt, a hátul csatolt lengőkaros felfüggesztést –, a németek a saját ízlésükhöz igazították az autójukat. Az eredmény: szerintünk az Opel terelgethető jobban, ha úgy tesszük sportosabban. A nem sokkal, mégis érezhetően feszebb felfüggesztéssel az Astra irányíthatósága pontosabb, ívmenete stabilabb, a karosszéria kevesebbet mozog, miközben a menetkomfort nem szenvedett szóra érdemes csorbát, a kényelem továbbra is adott. Ám ez igazából ízlés kérdése, akinek fontosabb a puhább gördülés, vélhetően a Peugeot-t éri magához közelebb. Ami viszont nem tett szert, az a villamosított modellek-nél szinte kivétel nélkül tapasztal-



KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Lemezmunka
- + Beszállás (elől)
- + Helykínálat (elől)
- + Kényelmes AGR ülések
- + Csendes utastér
- + Elegendő kacattartó
- + Szellőzés (hátl is)
- + Általánosan jó kidolgozás
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Vezethetőség
 - Beszállás (hátra)
 - Kilátás
 - Zongoralakkos felületek
 - Szoftveres bakik

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Jó váltó
- + B üzemmód
 - Üzem módok közötti átmenet
 - Lassú töltés

BIZTONSÁG

- + Vezetősegédék
 - Fék (adagolhatóság)

KÖLTSÉGEK

- + Nívós felszereltség
 - Fogyasztás
 - Magas ár



Sok a rakódóhely, a méretük is megfelelő, a kesztyűtartó és a középkonzol kis rekesze bélelt

ható, bizonytalan érzetű fék: lassú tempónál nehéz finoman adagolni a fékerőt. Nyomjuk a pedált és az autó nem úgy lassul, ahogy váránk, mert valójában a villanyfék (generátor) dolgozik és van némi spét, amíg beszáll az üzemi fék is. A rekuperáció (s így a lassítás mértéke) B üzemmóddal fokozható. A

rendszer hangolásánál jobban örülnünk volna, ha a vezérlés Hibrid üzemmódban kevésbé erőltetné a tisztán elektromos menetet, mert amíg az akku bírja, addig ilyenkor is előnyt élvez a villanyautózás, holott erre van külön Elektromos üzem. A félmegoldás: az akku tartalékolását 100%-ra kell állítani a

menüben. Sportban nincs gond, oda lehet lépni az Astrának (0–100 km/h: 7,6 s), bár a teljes kraft csak megfelelő töltöttség esetén áll rendelkezésre. Az akkumulátor egyébként teljesen sosem merül le, hiszen végső esetben az autó normál hibridként működik, azaz alacsony sebességű manőverekhez,

elindulásokhoz a villanymotort használja, és hamar beindul a benzines, ám ez a jelenség nem mindig szofisztikált. A tisztán villannyal elérhető legnagyobb sebesség 135 km/h, tehát az Astra PHEV bírná az autópályázást, de nem erre való; a benzines főteigelye nyolcadikban 90-nél 1700-at, 130 km/h-nál 2400-at forog percenként, a zajok (gördülés, menetszél, motorhang) nem toladódk.

A tölthető hibridek nem olcsók, az Astra PHEV sem. A belépő Business Edition is felülről karcolja a 16 millió forintot, a GS Line ugyanígy a 16,8 milliót, és ez akkor is sok, hogy most 1,1 millió kedvezmény érvényesíthető, valamint a tartalom eleve nívós.

Ki merjük mondani, az új L-sorozat minden idők legjobb Astrája, még akkor is, hogy hibridként nem a legmeggyőzőbb. A megjelenése karakteres, belül is hasonlóan érdekes, jó benne ülni, kényelmes, praktikus használható, élmény vezetni és igen, válaszolva a bevezetőben feltett kérdésre: nem érezni, hogy a franciák bármit is ráerőszakoltak a német kollégáikra. Az alapok adottak voltak, ez tény, de aki nem tudja, hogy mi a kapcsolat a 308 és az Astra között, magától aligha fog rájönni.

Krepsz Zoltán



Látványos és felármentes ez a zöld szín, az utcán nagyon megnézik

TESZTNAPLÓ Peugeot 308 GT Pack HYbrid 225

Zöld erdőben jártam

A GT A LEGMAGASABB FELSZERELTSÉGET ÉS NEM A SPORTVÁLTOZATOT JELÖLI, ETTŐL FÜGGETLENÜL MOST EZ A LEGERŐSEBB 308-AS.

Karosszéria, utastér

A GT könnyen felismerhető a 3D hatású hűtőmaszkról, az első sárvédőkre tett pajzs alakú emblémákról és a 18 colos alufelnikről; az alapáron adott Matrix-LED fényszórók is keskenyebbek, mint az olcsóbb 308-asok ECO-LED fényszórói. Belül a combtámasznál is állítható vezetőülés, valamint a 3D megjelenést is tudó műszeregység emelhető ki az idén tavasszal próbált Allure kivitelhez képest (Az Autó 2022/5.), a kijelzők ugyanúgy 10,0 colosak, az i-toggle felület jól használható, az infotainment menüje gyorsabb és áttekinthetőbb, mint korábban, de apró szoftveres döccenők még akadnak. A kilátás csak oldalirányban jó, a pedálrend a magasan álló fék miatt nem hibátlan, de dicsérhető az ülések, elől bő a hely, a vezetői pozíció hosszú távon is kényelmes. A kormányoszlop tág határok között állítható, az apró volán már

fűthető, helyes ülésbeállítással a fölé emelt műszeregység problémamentesen olvasható. A kacsatartók száma és mérete elegendő. Az új 308-as hátul sem szűk, tágasabb, mint elődje volt, de a kialakítás látens sugallja, hogy ketten vállalkozzanak hosszabb utakra: az ülőlap két személyre formázott, a szellőzőkonzol belóg a lábtérbe, így középen nem ideális a helyzet.

A hibrid csomagteret kisebb, mint a nem villamosított 308-asoké, itt 361–1253 l-es, ugyanúgy 690 mm magas rakodóperemmel, 60:40 arányban osztott és dönthető hátsó üléstámlákkal.

Motor, erőátvitel

Kivételesen könnyű dolgunk van, mert a hajtáslánc megegyezik a 32–37. oldalon olvasható Opel

Astráéval, annyi különbséggel, hogy itt a Peugeot GT-ben 150 helyett 180 LE-s ugyanaz a turbós, 1,6-os benzines (most már van ilyen Astra is, a neve GSe). A villanymotor 110 LE-s, az akku 12,4 kWh-s, a rendszer teljesítménye 225 LE és ehhez 360 Nm nyomaték társul, ami nyolcfokozatú, bolygóműves automata váltón át jut az első kerekre. A fedélzeti töltő alapból 3,7 kW-os, a 7,4 kW-ost külön kell megvenni, gyors-töltés (CCS) nincs, a menüben beállítható a menet közbeni töltés (a benzines segítségével), valamint az energiatárolás (10 vagy 20 km). A tölthető hibrid rendszer működése megegyezik az Astránál leírtakkal, itt tisztán villannyal 42



Érdekes és jó anyagokból épített az i-Cockpit pult, a 10,0 colos képernyők alapból járnak



Megérik a pluszkiadást az AGR ülések. A 308-as hátul is kényelmes, de nem a kategória legtágasabbja

+ ELŐNYEI

- Helykínálat
- Kényelmes első ülések
- Általánosan jó minőség
- Felszereltség
- Menetteljesítmények
- Csendes működés

- HÁTRÁNYAI

- Kilátás
- Infotainment bakik
- Fékerő adagolhatósága
- Üzem módok közötti átmenet
- Lassú töltés
- Ár

és 47 km közötti távokat tettünk meg, lemerült akkuval hibridként közlekedtünk, s a teszt végén 6,2 l/100 km-es fogyasztást mértünk.

Vezetés, menettulajdonságok

Hiába a nagyobb összteljesítmény, statisztikai értékű a 235 km/h-s vég-



Kisebbség a csomagtartó, mint a belsőégésű motorral szerelt változatokban. A töltőkábel külön táskában tárolható

sebesség a 180 LE-s változat 225 km/órájához képest, a gyorsulás, a rugalmasság és a vezethetőség között pedig a gyakorlatban, utcai körülmények között nincs szö-

rődemes különbség. A 17 helyett 18 colos felnikkel adott GT érzékenyebb a kátyúkra, de összességében kellemes rugózási komforttal, pontosan irányítva vezethető – a



Berácsolták a krómozott kipufogóvégeket, egyik sem igazi. A rakodóperem 690 mm magas

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, turbós benzínmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1598 cm³. Furat x löket: 77,0 x 85,8 mm. Teljesítmény: 180 LE/133 kW (6000/min). Nyomaték: 250 Nm (1750/min). Villanymotor teljesítménye: 110 LE/81 kW (2500/min). Nyomaték: 320 Nm (500-2500/min). Rendszerteljesítmény: 225 LE/165 kW. Rendszer legnagyobb nyomatéka: 360 Nm. Akkumulátor kapacitása: 12,4 kWh. Nyolcfokozatú automata váltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP. Csomagtér: 361–1253 l. Üzemanyagtartály: 42 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4368x1852x1444 mm. Tengelytáv: 2675 mm. Gumiméret: 225/40 R18. Saját tömeg: 1633 kg-tól. Gyorsulás (0–100 km/h): 7,5 s. Végsebesség 235 km/h. Végsebesség elektromos üzemen: 135 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 1,2 l/100 km. Tesztfogyasztás: 6,2 l/100 km. CO₂ (WLTP): 27 g/km. Elektromos hatótáv (gyári): 59 km. Általános garancia: 5 év vagy 100 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 15 000 km/évente.

Ára: 17 400 000 Ft

Akciós ára: 17 050 000 Ft

kis kormány a két végpont között 2,9-et fordul. A fékerő adagolása nem tetszett, a nyomáspont alacsony tempónál bizonytalan; van külön B üzemmód, városban könnyű hozzá szokni, de egypedálos vezetéshez elegendő motorféket nem ad. A zajok nem zavarók.

Felszereltség

A GT-nél nincs feljebb, illetve mégis, mert a 308-nál minden komfortszint megfelelhet egy 900 ezer forintos Pack csomaggal, amivel itt gyémántcsiszolt felületű alufelniket, 360 fokos kamerát, elektromosan állítható, fűthető és masszázsfunkciós AGR első üléseket, Focal hifit és a sáv közepén tartó asszisztent kapunk, végösszegként 17,4 millió forintért.

Összegzés

Ha nem használjuk ki a tölthető hibrid rendszer előnyeit, akkor a GT-vel sok pénzt dobunk ki az ablakon. Tény, hogy a 130 LE-s benzines erőtartáléká szerényebb, de nem fogyaszt számottevően többet és már közepes Allure szinten is minden lényeges kényelmi, valamint biztonsági holmit megad – jelen állás szerint majd 7 millióval olcsóbban. Ennyi a zöld rendszám ingyen parkolással (ahol még lehet) sokára jön vissza.

– bubach –

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. OKTÓBER KÖZEPÉN ZÁRTUK LE. AZ EMISSZIÓS ELŐÍRÁSOKNAK VALÓ MEGFELELÉS, AZ ALKATRÉSZHIÁNY, VALAMINT A LEHETSÉGES MODELLVÁLTÁSOK 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 17110
Tonale	130	5 15330
Stelvio 2.2 Diesel 4x4 aut.	190	5 20120
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 14075
X1 xDrive30	313	5 22200
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 15150
318i Touring aut.	156	5 15803
X3 xDrive20i 4x4 aut.	184	5 18035
iX3	286	5 24550
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)
CITROËN		
C Automobile Import Kft. Budapest XIX. André Citroën u. 1-5. Tel.: 348-4848		
C3 1.2	83	5 6640
C3 Aircross 1.2	110	5 8010
C4 1.2	100	5 7825
e-C4	136	5 13770
C5 Aircross 1.2	130	5 11720
C5 X 1.2 aut.	130	5 12570
e-Berlingo M	136	5 14820
e-Berlingo XL	136	5 16190

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



Dacia Spring

Sandero 1.0 S Ce	66	5	4889
Logan 1.0 TCe LPG	100	4	5199
Jogger 1.0 TCe LPG	100	5	6089
Duster 1.0 TCe	90	5	5159
Spring	45	5	7649

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

Abarth 595	145	2	6135
Panda 1.0 Hybrid	70	5	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



Ford Puma

Focus 1.0 EcoBoost	125	4	10410
Focus 1.0 EcoBoost	125	5	10410
Focus kombi 1.0 EcoBoost	125	5	10680
Kuga 2.5 Hybrid aut.	190	5	13380
Mustang GT 5.0 V8	450	2	20500
Mustang Convertible GT 5.0 V8	450	2	21800
Mustang Mach-E	269	5	23935
Tourneo Connect 1.5	114	5	12436
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 2.0 i-MMD	143	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

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

Budaörs 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
LC 500 Convertible aut.	464	2	44500
LS 500h 4x4 aut.	359	4	42550

MAHINDRA

Mahindra Hungary

2040 Budaörs Budapest Nyugati utca

Tel.: 06-20/228-8678

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

MAZDA

Mazda Motor Hungary

Budapest XI. Infopark sétány 1.

Tel.: 464-5000

Mazda2 1.5	75	5	5955
Mazda2 Hybrid	116	5	7340
Mazda3 2.0 MH	122	5	9069
Mazda3 Sedan 2.0 MH	122	4	9069
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 R55 R55 Edition

MITSUBISHI

M.M. Import Kft.

Budapest XIV. Mogyoródi 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	11990
X-Trail 1.5 VC-T aut.	163	5	13799
Townstar 1.3 DIG-T	130	5	10099

OPEL

Opel Magyarország

2040 Budaörs, Szabadság út 117.

Tel.: 451-4851

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

PEUGEOT

P Automobile Import Kft.

Budapest XIX. André Citroën u. 1-5.

Tel.: 279-5555

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

	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 SCe	65	5	5399
Captur 1.0 TCe	90	5	7299
Mégane 1.3 TCe	140	5	7949
Mégane Grandtour 1.3 TCe	140	5	8199
Mégane GrandCoupe 1.3 TCe	140	4	7899
Mégane E-Tech Electric EV40	130	5	14549
Mégane E-Tech Electric EV60	160	5	16249
Arkana 1.3 TCe aut.	140	5	9899
Grand Scenic 1.3 TCe	140	5	10299
Kadjar 1.3 TCe	140	5	9499
Koleos 2.0 Blue dCi 4x4 aut.	185	5	13699

SEAT

Porsche Hungária

Budapest XIII. Fáy u. 27.

Tel.: 451-5100

Ibiza 1.0 TSI	95	5	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	7025
Scala 1.0 TSI	110	5	6961
Kamiq 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
Reston G4 2.2 E-XDI	202	5	14869
Musso Grand 2.2 E-XDI	202	5	10528

SUBARU

Emil Frey Import Kft.

Budapest XIV. Mogyoródi út 32.

Tel.: 470-9010

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
S-Cross 1.5 Hybrid	102	5	11500
Swace 1.8 Hybrid	122	5	10660
Across 2.5 Hybrid 4x4	306	5	22700

TOYOTA

Toyota Motor Hungary

Budaörs 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 1.5	125	4	7980
Corolla Cross 2.0 Hybrid	197	5	13340
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

A Ford sokáig választékban tartotta a háromajtós Fiestát, a konkurencia nagy része már régebben úgy döntött, hogy csak az ötajtós kisautókat tartja meg



Eltűnő modellek

A kirakat rendezés alatt

AHOGY VÁLTOZIK
 AZ AUTÓIPAR, ÚGY
 „MÚLNAK KI” EGYES,
 KORÁBBAN SIKERES
 MODELLEK KÖZVET-
 LEN UTÓD NÉLKÜL. A
 KÖZELMÚLT ÉS KÖZEL-
 JÖVŐ BÚCSÚZÓIT
 GYŰJTÖTTÜK ÖSSZE.

Kilenc év és 250 000 eladott példány után leáll a BMW i3-as gyártása, ami azért is furcsa, mert alapvetően jól szerepelt a piacon. Tény azonban, hogy magas árával, és második, nem túl előre mutató modellfrissítésével hátrébb rangsorolta magát az egyre telítettebb villanyautó-versenyben. 2013-as premierjén a szakma nem csak a megjelenést, a szokatlan anyaghasználatot is dicsérte, hiszen a tömegcsökkentés jegyében nagy arányban szénszálas műanyagból építették a karosszériát, illetve újrahasznosított anyagokat használtak az utastérben. Különlegesek voltak az előre nyíló, kicsi hátsó ajtók, és az is, hogy volt belőle kis benzínmotorral dolgozó, hatótávnyújtós változat. Egy másik elektromos úttörő is elbúcsúzik, a Hyundai Ioniq, a koreai márka 2016-ban vele kezdte a villamosítást. Hibrid, plug-in hibrid és tisztán akkumulátoros-elektromos hajtással is árul-

A Nissan GT-R idén márciusban köszönt el Európától



ták, és idővel a név önálló almarává nőtt. A gyártást 2022 júliusában állították le Koreában, és nincsenek közvetlen utódok, hiszen a ma futó elektromos Inoiq 5 egészen más modell. A Renault Scénic óriási dobás és siker is volt 1996-ban a kompakt egyterűek úttörőjeként; igazi ingyenségnek számított 2000 és 2003 között forgalmazott összekerekkes változata, az RX4. 2021-ben utóbbi az Avantime után a legkritikább Renault-modell volt a világon, körülbelül 2500 példány fut még belőle az utakon. A Scénic négy generációt ért meg, rövid ideig a nagyobb Grand változat még elérhető marad a cég kínálatában. A hírek szerint a modell-név 2024-ben teljesen elektromos autóként tér vissza (lásd műszaki anyagunkat a 22. oldalon). A Ford a 2022 nyarán racionalizálta modellpalettáját: a Fiesta háromajtós változatát törölték. Efféle

döntés más gyártóknál is történt, ugyanis a kisautókon egyre kisebb a haszon, hiszen egyre több drága, leginkább biztonsági felszerelés

írnak elő náluk is. A Fiesta ötajtós egyelőre megmarad. A Skoda Fabia Combi már szintén nem kapható, a negyedik generációból nem is

A Dodge is kifuttatja izomautóit, a hírek szerint a 2023-as lesz az utolsó a Charger





A Toyota Camry itthon még rendelhető, Németországban már nem



Már csak Kínában készül a legfrissebb Mondeo (Fusion), Európába nem hozzák

készült ilyen, és az 500L-t is csak a megmaradt készletekből árulja ki a Fiat. A Mazda a CX-3-ast az elektromos CX-30-assal párhuzamosan kínálta Európában, ami némi zavart is okozott a vásárlók körében, hiszen mindkettő ugyanazért a célcsoportért versenyez. Ennek 2022 végén vége, a márka leállítja a CX-3 gyártását, kivonja az európai kínálatból.

A világ más piacain továbbra is jelen lesz a típus. Nem rendelhető már a karrierjét egykor Picasso-ként kezdő Citroën Grand C4 Spacetourer sem, ami az egyterűek európai piacának további szűkülését jelzi. A július végén elbúcsúztatott alapváltozat, a C4 Spacetourer szintén komoly őrült hagy maga után. A márka a kereslet drasztikus csökkenésével indokolta a döntést; aki hétül-ses Citroënnre vágyik, választhatja

az e-Berlingót és az e-Spacetourert – mindkettő teljesen elektromos... A Volkswagen – az eredetileg tervezettnél jó egy évvel korábban – befejezte az Európában már nem sikeres Passat szedán gyártását. A lépcsőshátú Passat egyértelműen az európai SUV-őrület áldozata, bár a hírek szerint most a márka azért teremt hiányt ebben a szegmensben (annak ellenére, hogy a konszernen belül a Skoda Superb megmarad), hogy előkészítse a terepet egy teljesen elektromos hajtású új nagy négyajtósra. A Variant (kombi) változat még fut tovább. Ugyanígy a három évtizedes európai karriert befutott Ford Mondeo sem készül már március óta; ötödik generációját kizárólag Kínában gyártják, és csak Ázsiában árulják. Hogy Európában miért nem? A „változó vásárlói preferenciák” miatt – mondta a Ford. A német piacról már kivonult a Toyota Camry, de a magyarországi Toyota oldalán még rendelhető, és állítólag egy darabig marad is. 2022 márciusában a Nissan GT-R is elvesztette utolsó csatáját, mivel már nem teljesíti a zajvédelmi előírásokat. A Nissan kiveszi a modellpalettáról, de csak Európában; utódjáról egyelőre semmit nem tudni. Az akár

600 lóerős Nissan GT-R 13 éven át okozott szenzációt, bár mindvégig inkább presztízsmódel volt, mint üzleti siker, ugyanis 2021 végéig mindössze 1812-t helyeztek újonnan forgalomba legnagyobb európai piacon, Németországban. Nem sokkal korábban a Ferrari lezárta a 6,5 l-es, 812 LE-s V12-es 812 Superfast és a 812 GTS rendelési listáit. A már beérkezett megrendeléseket még teljesítik, ezek 2023 végéig adhatnak munkát a maranelloi szerelősornak. Tizenegy év után búcsúzik a Lamborghini csúcsmódelje: 2022 szeptemberének végén gördült le a gyártósorról a 6,5 l-es V12-es Aventador utolsó példánya. A közép motoros sportautó kézzel készült Sant'Agata Bolognesében összesen 11 465 példányban. Ezzel nem csak a legendás modellcsaládot – ami a legkelendőbb V12-es volt a márka történetében (az előd Murciélagóból mindössze 5000 készült) – hanem a szívó V12-es motorokat is búcsúztatják a Lamborghiniénál. A Dodge a közelmúltban jelentette be, hogy befejezi a Challenger és a Charger gyártását. A híres izomautók 2023-as modelljei lesznek az utolsók, de lehet, hogy később még visszatérnek valamilyen formában, például elektromos hajtásokkal. Viszonylag alacsony árak ellenére komoly profitot termeltek, 30 000 dollár körül indultak, és a legdrágább, a 700 LE-s Hellcat is „csak” 90 000-be került.

Egyértelműen látszanak a trendek: a kisautókat a magas gyártási költségek tizedelik, miközben a 2035-re tervezett kötelező európai villamosítás is lépésre kényszeríti a gyártókat. Ebben a folyamatban kevésbé illik bele az egyre terjedő SUV-imádat, ami a szedánokat és a ferdehátúakat mindentől függetlenül is irtja; a vásárlóerő továbbra is nagy úr!

FL





ADAC 2022-es télgumi-teszt

Óvatos javulás

A 16 colos abroncsokat Skoda Karoq tesztautókon próbálták

AZ ADAC IDEI TÉLIGUMI-TESTJTÉN SOK AZ AJÁNLOHATÓ ABRONCS, DE AKAD NÉHÁNY KIFEJEZETLEN GYENGÉN TELJESÍTŐ IS, AZ ÁRTÓL FÜGGETLENÜL.

Az ADAC munkatársai most összesen 33 modellt vizsgáltak a szokásos módon két méretben: 185/65 R15 T, és 215/60 R16 H. Előbbi méret (190 km/h-ig) a népszerű kisautók kerekére, az Audi A1-től az Opel Corsáig. A 2022-es téli teszten 16 ilyen méretű gumit vizsgáltak, VW Polo tesztautókon. Négy kapta meg az ADAC „jó” osztályzatát: a Continental WinterContact TS 870, a Goodyear Ultragrip 9+, a Semperit Speed-Grip 5 és a Michelin Alpin 6. Ezek mind a négy fő kritériumban jó eredményeket produkáltak, tehát nagyon kiegyensúlyozott viselkedésűek, fenntartások nélkül ajánlhatók.

A Continental TS 870 nem a legjobb eredményekkel, sokkal inkább kiegyensúlyozottságával győzte meg a tesztelőket; a hánoveri székhelyű gyártó ezzel az elődmodell száraz körülmények közötti gyengeségeit is kiküszöbölte. A Goodyear vizes felületen állít mércét, a Semperit jó havon, a Michelin pedig egyértelműen kopásállóságban brilirozik. Mind a négy modell jó választás.

A BFGoodrich-től az Avon-ig hét gumiból álló középmezőny

még mindig kielégítően teljesít, de itt már érdemes megnézni a részleteket is, mert az egyéni vezetési szokásoktól függően egy-egy „megfelelő” (és általában olcsóbb) tesztalanyról is könnyen kiderülhet, hogy van, akinek nagyon is ajánlható. Azoknak például, akik száraz és nedves úton elfogadják a kisebb hiányosságokat, de értékelik a jó teljesítményt hóban, a BFGoodrich G-Force Winter 2 tökéletes választás. Akiknek a havas teljesítmény másodlagos, a Vredestein Wintrac szintén befutó lehet, akik pedig általában kevesebbet vezetnek, választhatják a Bridgestone Blizzak LM005-öt, vagy a Maxxis Premitra Snow WP6-ost. Ha valaki ritkán közlekedik autópályán, a Firestone Winterhawk 4-gyel szintén jól járhat, akik pedig nem tulajdonítanak nagy jelentőséget a havas teljesítménynek, elégedettek lehetnek a Nexen Winguard Snow G3-mal is. Minden „megfelelő” minősítésű abroncsra érvényes, hogy minél le-

jobb megyünk a táblázatban, annál több a hiányosság és a kompromisszum. Érdemes megnézni az

árat is, mert a jó abroncsok nem sokkal drágábbak, mint a fenntartásokkal ajánlhatók. Három gumit csak „elégségesnek” minősített az ADAC, ezek a Dunlop Winter Response 2 (ami tavaly 195/65 R15 méretben sokkal jobban teljesített), a Fulda Kristall Montero 3 és a Barum Polaris. Az ezekkel felszerelt tesztautók nem futottak megfelelően száraz úton autópályára sebességnél: nem volt tökéletes az egyenesfutás, a kanyarhoz szükséges kormányzó pedig csak nehezen volt megbecsülhető, gyakoriak voltak a kormánykorrekciók.

Két kínai modell, az Imperial Snowdragon HP és a Wanli SW611 olyan komoly gyengeségeket mutatott nedves úton, hogy csak „elégtelen” osztályzatot kaphatott. A nedves felületen 80 km/h-ról lassítva a legjobb gumit már megállt, amikor a Wanlival szerelt autót még mindig 39 km/h-val haladt!

Hogyan értékelnek?

Az ADAC évente háromszor tesztel abroncsokat (nyári, téli, és négyévszakos). Tesztenként két méretben vizsgálják a legnépszerűbb és legjelentősebb gyártók friss (mintázatú) gumijait. Inkognitóban vásárolnak, hogy ezzel is elkerüljék az esetleges manipulációt, ráadásul minden típusból többet vesznek, ezeket szintén tesztelik, hogy kiderüljön a minőség ingadozás, ha van. Minden egyes példányt bekoptatnak: 300 km-t mennek velük, közel azonos körülmények között, mert a friss abroncsok nem hozzák a maximális teljesítményüket. A részeredmények különböző súlyozással számítanak bele a végeredménybe (ezeket a táblázatokban is feltüntettük). Az osztályzatok a német iskolai rendszerben használatos követik (az alacsonyabb osztályzat a jobb), de kibővítvé a rendszert az ADAC 0,5 és 5,5 között értékkel. Az eredmények elemzésekor különös figyelmet fordítanak a gumik viselkedésének kiegyensúlyozottságára, mert mégiscsak az a legjobb, amelyik a legtöbb kritériumnak megfelel. Ezért, ha egy abroncs valamelyik részfeladatban nagyon rosszul teljesít, az felborítja a súlyozást: a legrosszabb részeredmény automatikusan 100%-ban adja a végeredményt!

MÉRET: 185/65 R15

Gyártó és modell	Ár (euró)	ADAC értékelés	Száraz út	Nedves út	Hó	Jég	Zaj	Fogyasztás	Kopás
Súlyozás (%)		100	15	30	20	10	5	10	10
Continental WinterContact TS 870	100	2,2	2,3	2,1	2,2	2,5	3,0	1,8	2,0
Goodyear UltraGrip 9+	96	2,2	2,3	1,7	2,5	2,3	2,7	2,0	2,5
Semperit Speed-Grip 5	80	2,2	2,5	2,3	2,0	2,3	2,6	1,7	2,0
Michelin Alpin 6	99	2,3	2,5	2,3	2,4	2,3	2,5	2,1	1,5
BF Goodrich G-Force Winter 2	87	2,7	2,6	2,7*	2,0	2,5	2,7	2,4	2,0
Vredestein Wintrac	83	2,7	2,4	2,1	2,7*	2,4	2,8	2,4	2,5
Bridgestone Blizzak LM005	96	3,0	2,1	1,7	2,4	2,8	2,9	1,9	3,0*
Maxxis Premitra Snow WP6	76	3,0	1,9	2,2	2,9	2,7	2,6	2,6	3,0*
Firestone Winterhawk 4	77	3,2	3,2*	2,0	2,2	2,1	2,8	1,7	2,5
Nexen Winguard Snow G3	73	3,3	3,3*	2,5	3,3*	2,1	2,5	2,2	2,5
Avon WT 7 Snow	85	3,5	2,9	2,5	3,5*	2,4	3,0	2,3	3,5
Dunlop Winter Response 2	95	3,6	3,6**	1,8	1,8	2,5	2,7	1,9	2,5
Fulda Kristall Montero 3	79	3,7	3,6	3,7**	1,9	2,3	2,9	2,0	1,5
Barum Polaris 5	79	3,9	3,9**	3,2	2,4	2,8	3,0	2,0	2,0
Imperial Snowdragon HP	73	5,3	2,1	5,3**	4,0	2,3	2,9	2,3	1,5
Wanli SW611	62	5,5	2,7	5,5**	2,7	1,9	2,9	1,8	2,5

* A fő kritériumok 2,5-nél rosszabb (magasabb számú) osztályzatai adják a végeredményt.

** A fő kritériumok 3,5-nél rosszabb (magasabb számú) osztályzatai adják a végeredményt.

MÉRET: 215/60 R16

Gyártó és modell	Ár (euró)	ADAC értékelés	Száraz út	Nedves út	Hó	Jég	Zaj	Fogyasztás	Kopás
Súlyozás (%)		100	15	30	20	10	5	10	10
Continental WinterContact TS870	159	2,1	2,4	2,1	1,6	1,9	2,8	2,1	2,5
Dunlop Winter Sport 5	154	2,1	2,4	2,2	1,6	2,0	3,1	1,7	2,0
Goodyear UltraGrip Performance+	158	2,3	2,5	2,5	1,4	2,2	2,8	2,0	2,5
Michelin Alpin 6	167	2,3	2,0	2,4	2,4	1,9	2,8	2,3	2,0
Yokohama BlueEarth*Winter V906	137	2,6	2,3	2,6*	2,6*	2,4	2,9	1,9	2,5
Bridgestone Blizzak LM005	154	2,7	1,8	2,0	2,7*	2,4	3,4	2,1	2,5
Kleber Krisalp HP3	132	2,9	2,9*	2,8	1,8	2,2	2,8	1,8	2,5
GT Radial Winterpro2	98	3,0	2,7	3,0*	2,8	2,1	2,8	2,4	2,5
Sava eskimo hp2	121	3,0	2,5	3,0*	2,3	2,0	3,5	1,7	1,5
Vredestein Wintrac	131	3,0	2,9	2,3	2,5	1,8	2,7	1,6	3,0*
ESA+TECAR SUPERGRIP PRO	99	3,1	3,1*	3,0	1,9	2,0	3,0	1,5	2,0
Toyo Tires Observe S944	110	3,1	2,1	3,1*	2,8	2,0	3,0	2,8	2,0
Nokian Tyres WR Snowproof	141	3,2	2,7	3,2*	2,4	2,3	2,7	2,0	2,0
Uniroyal WinterExpert	128	3,3	3,3*	2,8	1,7	1,8	2,9	1,5	2,5
Matador MP93 Nordicca	109	3,4	3,4*	3,1	2,3	2,0	2,9	2,3	2,0
Falken Eurowinter	118	3,5	3,5**	2,3	2,0	2,2	2,7	2,5	2,5
Cooper WM-SA2+	111	3,7	3,7**	2,6	2,7	2,4	2,9	2,4	3,5

* A fő kritériumok 2,5-nél rosszabb (magasabb számú) osztályzatai adják a végeredményt.

** A fő kritériumok 3,5-nél rosszabb (magasabb számú) osztályzatai adják a végeredményt.

ADAC-értékelés

Nagyon jó	0,5–1,5
Jó	1,6–2,5
Megfelelő	2,6–3,5
Elégséges	3,6–4,5
Elégtelen	4,6–5,5

viselkedése miatt nem jutott túl a „megfelelő” minősítésen, a Nokian Tyres WR Snowproof pedig szárazon és vízen egyaránt mutatott hibákat. Az Uniroyal WinterExpert és a Matador MP93 Nordicca a száraz és a nedves vizsgálatokon is gyenge volt, a Falken Eurowinter pedig szárazon nem volt meggyőző.

Egyedül a Cooper WM-SA2+ kapott „elégséges” értékelést. A „megfelelő” abroncsokkal – például Bridgestone Blizzak – a Karoq tisztán kormányozható volt száraz úton; a kritikus kitérő manőver során a tesztautó biztonságosan és stabilan elkerülte az akadályt. Mindezt nem sikerült elérni a gyengébb száraz eredményt mutató abroncsokkal, például a Cooper WM-SA2+-szal: sokat kellett küzdeni a kormányval a kritikus helyzetekben.

A 215/60 R16-os az egyik legkelendőbb téligumi-méret. Az Audi Q3-tól a VW T-Rockig vagy a teszt-autóként használt a Skoda Karoq-ig számos alsó középkategóriás SUV alá passzol. A 17 tesztalanyból csak egy kapott „elégséges” értékelést, és ezért csak feltételesen ajánlható, négy „jó”, tizenkettő pedig „megfelelő” eredménnyel végzett. A négy „jó” (Continental WinterContact TS870, Dunlop Wintersport 5, Goodyear UltraGrip Performance+, Michelin

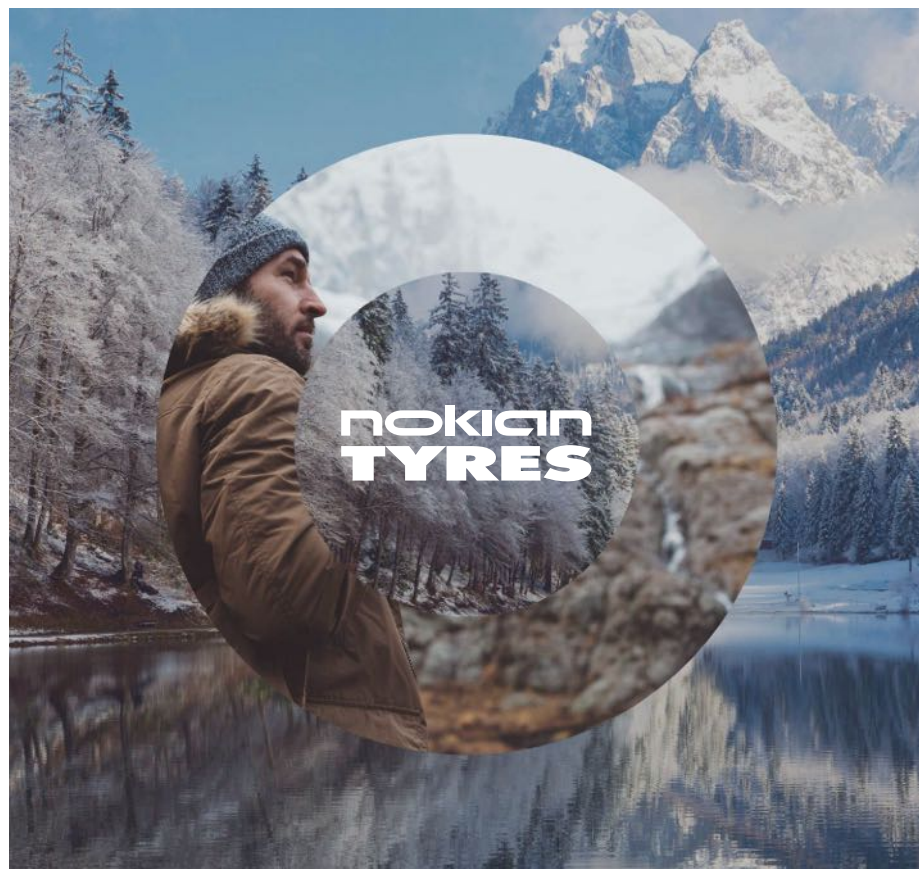
Alpin 6) minden fő kritériumban kiegyensúlyozottnak mutatkozott; a Conti és a Dunlop a nedves, a havas és a jéggel borított utakon erős, száraz úton valamivel gyengébben a teljesítettek. Itt a Goodyear is kissé gyengül, de havon ő a legjobb. Bár a Michelin most nem hozta a szokásos kopási csúcserőket, száraz úton és jégen is nagyszerűen viselkedett. A „megfelelő” csoportban a vizsgált modellek legalább egy fő kritériumban gyengeséget mutat-

tak. A Yokohama BlueEarth*Winter V906-osnál nedves úton és havon is lenne javítanivaló, a Bridgestone Blizzak LM005-nek havon kellene jobban teljesítenie, a Kleber Krisalp HP3-nak pedig száraz és nedves felületen. A GT Radial Winterpro 2 szárazon, vízen és havon rosszul szerepelt, a Sava Eskimo HP2 pedig nedves úton mutatott gyengeségeket. A Vredestein Wintrac száraz felületen szerepelhetett volna jobban, a Toyo Observe S944 nedves

EGY CSODÁLATOS UTAZÁS

Vásároljon és szereltessen NOKIAN TYRES téli vagy négy évszakos gumit üzemanyagkártyáért cserébe!

A 300 leggyorsabb érvényes regisztrálót **8 000 Ft** értékű üzemanyagkártyával ajándékozzuk meg!



A PROMÓCIÓBAN CSAK MAGÁNSZEMÉLYEK VEHETNEK RÉSZT! Az akció érvényes: 2022. 10. 03-2022. 12. 03. között, vagy a készlet erejéig (300 db üzemanyagkártya). Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljes körű! Részletekről érdeklődjön a kereskedőnél vagy a www.marso.hu oldalon! A képek illusztrációk.

marso



Alapból jól felszerelt a kínai MG, de a ZS logikátlanul extrázható

ÁRVERSENY MG ZS 1.5L Comfort és Suzuki Vitara 1.4 MHEV GL

Két dudás egy csárdában?

VÁROSI SUV-OK BELÉPŐ MOTORJUKKAL ÉS ALAP-FELSZERELTSÉGGEL.

Az erőforrások négyhengere-
sek, de eltérők: az MG szí-
vócső-befecskendezéses, feltöltés
nélküli 1,5-öse 106 LE-t teljesít,
a Suzukiban 1,4-es, könnyű hib-
rid rendszerrel támogatott, 129

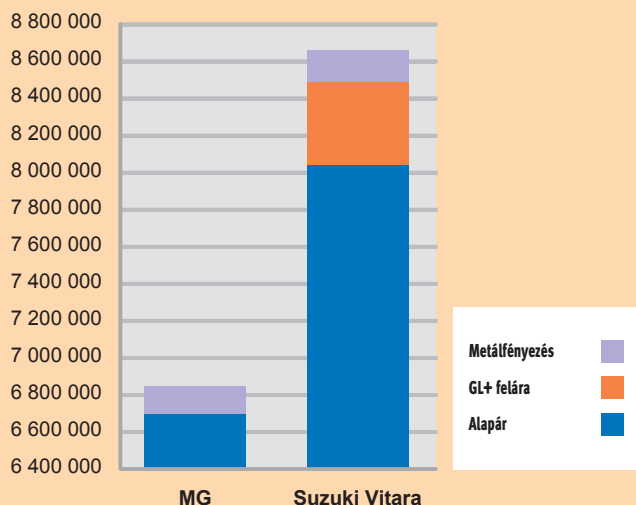
LE-s turbómotor dolgozik. A vál-
tók kézik, a kínai autóban öt, a
japánban hat fokozattal. Az ZS
újdonsg a hazai piacon, belépője
a listaáron 6 699 000
forintba kerü-



450 ezer forint a különbség a Suzukinál a Vitara GL és a komfortosabb GL+ között

lő Comfort, míg a Vitara ennél
drágább, az alapkivitelű GL-ért
szintén listaáron 8 040 000 forintot
kérnek. A két autó felszereltségé-
ben közös a hat légzsák, az Isofix
(2 db), a dombsegéd, a távirányítá-
sú központi zár, a LED fényszóró,
az automata világításkapcsoló, az

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (Ft)



elektromosan állítható tükörpár, a
villanyablak (elől), a sugárirányban
állítható kormányoszlop, az okos-
kormány, az emelhető-süllyeszthe-
tő vezetőülés, a 60:40 arányban
osztott és dönthető támlás hátsó
ülés, a légkondi (MG: manuális,
Suzuki: automata), a fedélzeti szá-
mítógép, az audio (4 hangszóró,
DAB/USB/MP3), az érintőképer-
nyő (MG: 10,1, Suzuki: 7,0 colos),
a Bluetooth-kihangosító, a sebes-
séghatárolós tempomat, a vészfék-
asszisztens

tengelyirányban állítható kormány-
oszlop, az állítható magasságú jobb
első ülés, az adaptív tempomat, a
táblafelismerő, valamint a kame-
rával és radarral dolgozó autonóm
vészfékező.

A vevők jellemzően szívesen köl-
tenek fűthető tükörre és első ülés-
ekre, tolatókamerára, okostelefon
integrációra, bőrkormányra, alu-
felnyre és metálfényre. Az MG-nél
könnyű falakba ütközni, mert ezzel
a motorral csupán egy szinttel lép-
hetnénk feljebb, ez a 7 299 000
forintos Comfort+, viszont a még
hiányzó vágyott holmik (ülésfűtés,
tolatókamera) közül ezzel sem-
mit nem kapunk meg, egye-
dül metálfényt vehetünk 150
ezerért. A hiányosan
felszerelt ZS így lista-
áron 6 849 000 forint-
nál megáll. A Suzuki
választéka is csu-
pán háromlépcsős,
ám itt a második,
8 490 000 forintos
GL+ az összes kivá-
lasztott extrát meg-
adja, fizetni a metálfé-
nyezésért kell további
170 ezret, a végösszeg
pedig 8 660 000 forint.

Lapzártakor a Suzukinál futott
központi akció. A Vitara esetén
1 050 000 forint kedvezmény érvé-
nyesíthető, amivel a GL alapára
6 990 000 forintra csökken. Az
autók költségeit a megszokott mó-
don ötéves, 100 000 km-es haszná-
latban összehasonlítva (a kötelező
szervizek és az üzemanyagköltségek
árával) az MG mutatója 35,50, a
Suzukié 30,00 Ft/km. KZ

ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	MG ZS 1.5L	Suzuki Vitara 1.4 MHEV
Hengerűrtartalom [cm³]	1498	1373
Hengerszám/szelepszám	4/16	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	106/78 (6000)	129/95 (5500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	141 (4500)	235 (2000-3000)
Sebességváltó [fokozat/üzem mód]	5/kézi	6/kézi
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	10,9	9,5
Végsebesség [km/h]	175	190
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4323x1809x1653	4175x1775x1610
Tengelytáv [mm]	2580	2500
Csomagtartó [l]	448-1375	362-1119
Saját tömeg [kg]	1231	1165
CO ₂ [g/km]	149	121
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,6	5,4
Kilométerköltség [Ft/km]	35,50	30,00
Listaár [Ft]	6 699 000	8 040 000
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	190 000	220 000

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



Kétkerekű motorkerékpárral alapesetben szabad a járdán parkolni, de a gyalogosoknak ilyenkor is helyet kell hagyni

képnk illusztráció

A járda rongálása?

„A MOTOR TÖNKRE TESZI A JÁRDÁT” – ÍGY LEHET ÖSSZEFOGLALNI AZ OLVASÓNK ÁLTAL VÁZOLT PROBLÉMÁT, AMELY SOK EGYÉB KÉRDÉST IS FELVET.

Toronyházunk előtt a közelmúltban aszfaltozták le a járdát. „Csak” tizenöt éven át vártunk erre a pillanatra. Bár a végeredmény nem lett túl szép, mindenképpen jobb, mint a kátyúkkal teli korábbi. Az új járdán az utóbbi időben rendszeresen parkol egy nagy

motorkerékpár, és a kitámasztója egyre mélyebb nyomokat hagy az új aszfaltban. Rögtön felmerül a kérdés, hogy mit keres egyáltalán ott egy motor? A motorokkal hol kell parkolni? Szerintem nem a járdán. Van valami szabály erre? Megítélésem szerint egy babakocsi el sem fér mellette.

Szerintem ez nem kizárólag esztétikai kérdés. Ahol ez az eleve „kiváló” minőségű aszfalt behorpad, ott hamarabb repedésnek indulhat télen a hidegben, és akkor még gyorsabban erodálódik a felület. Ügyvéd úr szerint mit lehet tenni? Ha először a motorkerékpár tulajdonosával beszélünk, mik lehetnek az érveink?

(Név és cím a szerkesztőségben)



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

A járda a közút része, és a közút fenntartásáért a közútkezelő felel, városban az önkormányzat, ezért nála lehet jelezni, ha „ismert elkövető” rongálja a közutat. Arra nézve, hogy a leírt esetben erről lehet-e szó, kétségeim vannak, hiszen a járda minőségének olyannak kellene lennie, hogy rendeltetésszerű használat esetén ne „horpadjon”

be. És akkor nézzük, hogy tiltott-e a motorosok parkolása a járdán. „A járdán... a kétkerekű motorkerékpár akkor is megállhat, ha a megállást jelzőtábla, vagy útburkolati jel nem engedi meg” (KRESZ 40. § (9) bekezdés). Olvasónk szerint azonban egy babakocsi sem férne el a motor mellett; az ilyen megállás vagy várakozás a motorkerékpárosok számára is tilos. A KRESZ szerint is tiltott ugyanis a motor járdán parkolása, ha nem marad a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 m széles hely. Arra a kérdésre, hogy a rosszminőségű járdafelújítás esetén milyen lehetőségük van az ott lakóknak, elsődlegesen az önkormányzathoz, mint közútkezelőhöz történő írásbeli panaszbe nyújtást tudom ajánlani.

TERMÉKTESZT **Alm327 OBD-II Diagnostic Interface**

Műszerfal a telefonon

INTERNETES ÁRUHÁZBÓL RENDELTÜNK DIAGNOSZTIKAI KÜTYÜT: AZ AUTÓ OBD CSATLAKOZÓJÁBA DUGVA EGY SOR ADATOT KI TUD OLVASNI ÉS A HIBAKÓDOK IS TÖRÖLHETŐK VELE.

Az internetről megrendelt, természetesen kínai gyártású kódolvasó meglepően kicsi és könnyű. A nagyjából két gyufásdoboznyi, kifejezetten szépen kivitelezett csomagolásban az autó diagnosztikai csatlakozójánál alig nagyobb eszközt találtunk. Az érte kifizetett összegből feltételezhetően messze színvonalasabb a megjelenése.

A kis, áttetsző kék műanyagból fröccsöntött házú szerkezet láthatóan nagyrészt üres, az elektronika és a csatlakozó legfeljebb a teljes térfogat felét foglalja el, de így legalább meg lehet fogni a cuccot. A szabványos 16 lyukű OBD-II-es csatlakozót (lásd a keretesben) kötelezően a kormány közelében, általában a műszerfal alatt, a motortér-nyitó környékén helyezik el a gyártók, nem nehéz megtalálni. Előbb el kell indítani a motort, majd a helyére dugni a műszert. Ahhoz, hogy használható infókat kapjunk egy okostelefon is kell, a csomagolásra nyomtatott QR-kódot beszkennelve a gyártó weboldalára jutunk, ahol hat ingyen letölthető diagnosztikai program közül választhatunk (csak egy IOS-es, a többi Androidos telefonhoz való). Találomra választottunk ki kettőt, a Dash Command-ot és a Car Scanner-t, de mivel az előbbi futása akadozott (Xiaomi Redmi 9A), végül csak az utóbbit használtuk. A telefon és a kütyü Bluetooth-on kommunikál egymással, ezért előbb össze kell őket párosítani, ha ez megvan (a műszer OBDII néven jelentkezik be), a műanyag ház alól világító, addig piros LED zöldre vált, a telefonon futó program pedig külön jelzi előbb azt, hogy csatlakozott az olvasóhoz, majd azt is, hogy elérte az autó motorirányító számítógépét.

Rengeteg információt kaphatunk, a hűtőkör hőmérséklete és a fordulatszám csak a felszín, előhívhatjuk és valós időben, grafikonon is nézegethetjük a lambda szonda (szondák) jeleit, a szívócsőnyomást, a beszívott levegő tömegáramát, hőmérsékletét, a generátor feszültségét, az előgyújtás értékeit és még egy sor más adatot (a programok tudása a fizetős változatok megvásárlásával bővíthető).



A Car Scanner kezdőképernyője. A program külön mutatja, hogy kapcsolatba lépett a műszerrel, és rajta keresztül az autó motorirányító számítógépével. Demo Mode-ban a program minden tudását előre áttanulmányozhatjuk



Az olvasó kicsi (4,5 x 3,0 x 2,0 cm) és könnyű, a telefonhoz és az autóhoz való kapcsolódást jelző LED-ek az áttetsző műanyag ház alól világítanak

Mi az OBD-II?

Az OBD az On Board Diagnostics (fedélzeti diagnosztika) rövidítése. Az 1980-as évek végén Kaliforniából indított „mozgalom” lényege, hogy a gyártóknak kötelezően elérhetővé és kiolvashatóvá kell tenniük a motor és a hajtáslánc fontosabb diagnosztikai és emissziós adatait. A szabványos 16 tűs csatlakozóval dolgozó OBD-II rendszer 1996 óta kötelező az új autókban az USA-ban, és 2000 januárjától az új modellekben, az EU-ban is (minden új benzines autóban 2001-től, a dízelekben pedig 2004-től). Az európai változat neve EOBD, de a lényeg (a csatlakozó, a protokollok és a szabvány is) azonos. Az OBD rendszerhez a hajtáslánc, az erőátvitel és a fedélzeti elektronikák hibáit általánosságban leíró kódsorozat is tartozik, a műszerek nem csak az észlelt hibák számait írják ki, de rövid leírást is adnak róluk, hogy könnyebb legyen értelmezni mi is a gond.



Íme, egy képernyő-kombináció, fordulatszám-mérővel, vízhőmérővel és sebességmérővel. Összesen hat műszert jeleníthetünk meg egyszerre, de akár a teljes képernyőt is uralhatja egyetlen információ adata

A telefont a műszerfalra hagyva így kellemesen gyors reagálást fordulatszám-mérő, vagy vízhőmérő is készíthetünk magunknak; ha a műszert a csatlakozóban hagyjuk a telefon (bekapcsolt Bluetooth-szal) beszálláskor automatikusan rátalál. Ha akarunk gyorsulást is mérhetünk, és sebességgel is van, a telefon képernyőjére egyszerre akár hat „műszert” is kitehetünk!

A szkennert a szabványos OBD-II-es hibakódok kiolvasására is alkalmas (lásd a keretesben), sőt törölni is tudja azokat, bár a program minden esetben figyelmeztet, hogy ezzel nem szüntetjük meg magát a hibát.

Tesztautónk egy 2006-os, 1,6-os benzines Toyota Corolla volt, 230 000 km-rel az órájában. A Car Scanner nem talált hibakódokat, de a bejövő értékek alapján arra figyelmeztetett, hogy a katalizátor és a lambda-rendszer már a végét járja, és azt is megtudtuk tőle, hogy a feszültség-szabályozó rendben működik.

Az Alm327-es jó játék minden autószeretőnek, és nem is drága. 3490 forintot megér egy mobiltelefonos fordulatszám-mérő és vízhőmérő is, ha egyébként nincs a műszerfalra!

SZG

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.

Forgatónyomaték kont-ra teljesítmény

Igazából arról nem olvastam még, vagy elkerülte a figyelmemet, hogy mi a különbség a nyomaték és a teljesítmény, azaz a newtonméter és a lóerő között? Ezt hogy lehet elmagyarázni például egy gyereknek?

V. R.

A forgatónyomaték, a definíció szerint: egy adott erőhatás egy adott forgástengelyre való „forgatóképességét” megadó fizikai mennyiség. A teljesítmény a munkavégzés vagy energiaátvitel sebessége, más szóval az egységnyi idő alatt végzett munka. Vegyük példának a szobabiciklit: a nyomaték ahhoz kell, hogy el tudjuk forgatni a pedálokat. Minél nagyobb az ellenállás, annál nagyobb erőre van szükség ahhoz, hogy a pedál megmozduljon. A nyomaték tehát egyfajta „forgási képesség” nagysága. A teljesítmény viszont arról szól, hogy milyen gyorsan történik valami. Ha eddig 10 km/h-s sebességgel haladtunk a szobabiciklin, és ugyanolyan ellenállással 15 km/h-s sebességet akarunk elérni, nagyobb teljesítményre van szükség. A nyomaték és a teljesítmény azonban erősen összefügg, hiszen a forgó gépek teljesítménye a fordulatszám és a forgatónyomaték szorzatából adódik. Ha érzékletes – és leegyszerűsítő – példát szeretnénk: az autó végsebességét a teljesítménye, rugalmasságát pedig a leadott forgatónyomaték nagysága határozza meg a leginkább.

„Gyengébb” üzemanyagot lehet?

Alkalmanként tankolhatok az előírtnál gyengébb minőségű üzemanyagot is az autómba? Elég nehéz anyagilag bírni a 100-as prémiumbenzin rend-

szeres töltögetését! Mi a véleményük erről? Szeretném jó alaposan körüljárni a témát, mielőtt döntök.

M. A.

Ha gyengébb üzemanyag alatt alacsonyabb oktánszámú benzint ért, akkor hivatalos válaszunk erre az, hogy legalább a gyártó által előírt oktánszámú üzemanyagot kell az autóba tankolni. Persze, ha valahol elfogyott, és a mutató vészesen alacsony szintet jelez, nem kérdés, hogy tankolhat bele alacsonyabb oktánszámút is: a motorirányítás kopogásérzékelője alkalmazkodni fog. Ettől csökkenhet a teljesítmény, de a szerkezet nem fog károsodni.

Mi az a difi?

A barátom vett valami autót. Vitt is vele, nekem kemény volt a futómű és kicsit hangos a kipufogó. De ő örül neki és ez a lényeg. Az első közös utunkon fülig érő szájjal sorolta a kocsi előnyeit, a különböző hárombetűs kutyüket, ezek közül csak az ABS-t ismertem. A legbüszkébb a difire volt. Én meg csak bólogattam, és remélem, gyorsan válaszolnak, hogy legközelebb már érdemben is hozzá tudjak szólni. Szóval, mi az a difi? Annyit tudok, hogy a teljes neve differenciálmű.

F. A.

A differenciálmű a megoldás arra a problémára, ami az ívbelső és külső kerekek által kanyarban megtett távolság eltéréseéből adódik. A belső kerekeknek ugyanis a külsőkhöz képest kisebb utat kell megtenniük. Ha a hajtás fix, azaz tengely két végén lévő kerekek kötött nem lehet fordulatszám-különbség, az egyik kerék a kanyarban végül megcsúszik. Itt jön a képbe a differenciálmű: áttételeivel lehetővé teszi, hogy az egyik kerék az azonos tengelyen lévő másiktól függetlenül forogjon, és mégis kapjon hajtást. Barátja azonban nyilván nem erre, a minden autóban meglévő szerkezetre volt büszke, hanem a differenciálzárra, ami általában a terepjárók, és a sportosabb autók felszerelése. Ez korlátozza

vagy, akár teljesen meg is akadályozza a differenciálmű működését. Hogy miért? Főleg azért, mert a differenciálmű szerkezetéből adódóan alapesetben arra a kerekre küldi a több nyomatékot, ami könnyebben forog. Azaz, ha a sárba ragadt, vagy hóban elakadt autó egyik oldali hajtott kereke kipörög, a másik állva marad. Hogy a kocsi ilyenkor is ki tudjon szabadulni, több márka is használ részlegesen önzáró differenciálokat, ezek az egyik kerék kipörgésekor is küldenek valamennyi nyomatékot az állva maradóra, így nagyobb az elindulás esélye, de nem romlanak a kanyarjellemzők. A teljes zárású, vagy fixre zárható difiket általában a vezető kapcsolja. A sportautók önzáró differenciálművei gyors ívmenetben és extrém gyorsításokkor lehetnek hasznosak.

Néha gyorsan villog az index

Miért van, hogy néha begyorsul az index kattogása? 21 éves az autóm, nemrég vettem, és alkalmanként előfordul ez a jelenség.

T. M.

A gyorsabban villogó index azt jelzi, hogy az egyik izzó kiégett vagy érintkezési hibás. Valójában azért van, mert egy égő kiesésével az áramkör terhelése lecsökken, ami azt is jelenti, hogy a megmaradt alkatrészek több munkát tudnak végezni, s ez gyorsabb villogás formájában jelenik meg. Ha a villogás csak időnként gyorsul fel, az egyértelműen kontakt-hibára utal. Ilyenkor körbe kell járni az autót és kiderül, melyik index sztrájkol. Valószínűleg csak kirázódott az izzó a foglalatából.

Megállás vasúti átjáró előtt

Elég régen vezettem Magyarországon, és akkor még meg kellett állni a vasúti átjárók előtt. Most is ezt tettem, mire a melletttem ülő rám kerekítette a szemét, hogy én meg mit csinálók?

Tényleg nem kell megállni, mert azért a vasúti átjáró veszélyes hely, plusz nem szeretném, ha ezért megbüntetnének. És ha nem kell megállni, mióta van ez így?

S. I.

Vasúti átjáró előtt akkor kell megállni, ha a biztosítóberendezés nem működik. De akkor is, ha a sorompó rúdja nem teljesen nyitott helyzetben áll vagy még mozog, vagy ha a folyamatos átkelés nem lehetséges. A síneken még forgalmi okokból sem szabad megállni. A KRESZ szerint: „A vasúti átjárón csak folyamatosan – megállás nélkül – legalább 5 km/h átlagsebességgel szabad áthaladni.” És természetesen akkor is meg kell állni, ha a fénysorompó vagy a kiegészítő fényjelző villogó piros, vagy régi típusú vasúti átkelőknél a kiegészítő berendezés hangjelzést ad – rendszerint csönget.

Nem kell megállni az úgynevezett biztosítatlan keresztezésekben (ahol semmilyen jelzés, sorompó nincs), viszont „járművel csak abban az esetben szabad áthajtani, ha a vezető meggyőződött arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű egyik irányból sem közeledik.”

Korábban volt olyan szabály (2009-ig), hogy a vasúti átjárókat lakott területen belül legfeljebb 30, lakott területen kívül pedig legfeljebb 40 km/h-val lehetett megközelíteni. Most már az adott útra érvényes sebességhatárt kell betartani azzal, hogy a „vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad.” Az átjáró megközelítésekor, illetve a vasúti átjárón történő áthaladás során, eleget kell tenni a vasúti átjáró biztosítására szolgáló közúti jelzéseknek.”

Olyanra nem is emlékszünk, hogy fajtától függetlenül minden vasúti átjáró előtt meg kellett volna állni...

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

Előzetes 2022/12.

November 24-én, csütörtökön

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



A BMW elindította az üzemanyagcellás iX5 Hydrogen gyártását. Jönnek részletek.



Milyen a Citroën C5 X alpmotorjával, az 1,2 l-es 130 LE-s turbós benzínessel?



Vezetjük a spanyolországi gyártású Renault Austral-t.



Tesztben a Cupra Born, a Volkswagen ID.3 műszaki rokona.

KAPJA MEG OLCSÓBBAN KATALÓGUSAINKAT!

Fizessen kevesebbet, és mi házhoz visszük katalógusainkat!

- Fizessen átutalással vagy rőzsaszínű 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

Felölös 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.
Felölös vezető: Oláh Miklós vezérigazgató

ISSN 2060-5773

© Minden jog fenntartva Auto News Kft.

ELŐFIZETÉSBEN TERJESZTI A MAGYAR POSTA Zrt.

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

az
auto

Az Autó az Autó 2 jogutódja

Megrendelem  havonta megjelenő lapot  példányban. Előfizetési díja  egy évre 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

Azonnal klasszikus...



Keresse az újságárusoknál!

7 ÉV ** GARANCIA
150 000 KM-ig
Csak magánszemélyeknek,
további feltételek**



MEGBÍZHATÓ ÚTITÁRS
HOSSZÚ TÁVRA



PEUGEOT 3008 MODELLEK KÉSZLETRŐL*

AKÁR 7 ÉV GARANCIÁVAL**

A PEUGEOT A TOTAL-T AJÁNLIJA.

Az új Peugeot 3008 modell WLTP szabvány szerinti vegyes átlagfogyasztása 5,5–6,6 liter/100km, CO₂-kibocsátása 143–149 g/km.

*A kedvező 7 év garancia a központi készleten levő Peugeot 3008 modellekhez jár. A központi készleten levő autókról bővebben a <https://www.peugeot.hu/modellek/szemelyautok/uj-peugeot-3008-suv.html> oldalon tájékozódhat. **A <https://www.peugeot.hu/modellek/szemelyautok/uj-peugeot-3008-suv.html> oldalon feltüntetett, magán-ügyfél számára új autóként értékesített egyes új Peugeot 3008 személygépkocsik vásárlása esetén a 3 év szerződéses gyári jótállás mellé + 4 év kiterjesztett Optiway Optimum szerződéses jótállás jár. Az Optiway Optimum szerződés keretében nyújtott jótállás a 3 éves szerződéses gyári jótálláson túl érvényes, a gyári szerződéses jótállással megegyező szolgáltatásokat tartalmaz, és az autó első tulajdonosának történő átadásától számított 7 évig vagy 150 000 km-ig (amelyiket előbb eléri az autó) érvényes. A gyári szerződéses jótállás és az Optiway Optimum szerződés keretében nyújtott jótállás szolgáltatásai kizárólag abban az esetben vehetők igénybe, ha az adásvételi szerződésben, a Szervizfüzetben és a Szolgáltatási Szerződésben foglalt feltételek és körülmények egyidejűleg teljesülnek. Az ajánlat a készletoldalon jelölt egyes modellek konkrét felszereltségű verziójának megvásárlása esetén elérhető. Az ajánlat 2022. szeptember 15.-től 2022. december 31.-ig, illetve visszavonásig érvényes. A jelen tájékoztatás nem teljes körű és nem minősül ajánlattételnek, részletekért keresse a Peugeot márkakereskedéseket, illetve a <https://www.peugeot.hu/modellek/szemelyautok/uj-peugeot-3008-suv.html> oldalt. A kép illusztráció.