

az

auto



AUDI RS Q8
Lamborcsini



MG4
Előre tolt...
VEZETTÜK



TOYOTA Aygo X
Rezervátum



RENAULT Austral

Csupa hibrid
BEMUTATÓ



BMW iX3
Csendes terep
TESZT



OPEL GSe
E-sport?

BEMUTATÓ

ÁRVERSENY

PEUGEOT 208
SKODA Fabia



CITROËN C5 X Összhangzat

**Kínai autók Euro NCAP
tesztje – betörnek?**

Amerikai autóiipari támogatások: Európa mit lép?

MEGBÍZHATÓ ÚTRAVALÓ

KÉSZLETRŐL,

AZONNAL,

MYSUZUKI
HŰSÉGPROGRAM

ÁRKEDVEZMÉNNYEL



Egy megbízható útitárssal magabiztosan fedezhetünk fel ismeretlen utakat és vághatunk bele izgalmas kalandokba. Ha te is gyűjtöd az új élményeket, akkor válaszd a készleten lévő, többféle színben és felszereltséggel elérhető, hibrid hajtású **Suzuki S-CROSS-t** vagy **Vitarát** több mint **1 millió forintos MySuzuki 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. Az azonnali készleteket a felszereltség és a színek befolyásolhatják, a készletről rendelkezésre álló modellek, színek, felszereltségek és specifikációk tekintetében érdeklődjön a Suzuki márkakereskedéseknél. 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 márkakereskedéseknél vagy a suzuki.hu oldalon.

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 Citroën C5 X 1.2 PureTech Feel Plus aut.

XXX. évfolyam 12. szám 2022. december

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

8 Teszt: Citroën C5 X 1.2 PureTech Feel Plus aut.

Belibben

14 Bemutató: Renault Austral

Zsebre mennek?

16 Bemutató: Opel GSe

Vissza a jövőbe

18 Bemutató: Rolls-Royce Spectre

Ipari áram

20 Első próba: MG4

Piacvadász

25 Előzetes: Porsche 911 Carrera T

Kézimunkás

26 Tesztnapló: Mercedes-AMG EQE 43 4Matic

S-Modell

30 Teszt: Toyota Aygo X 1.0 Limited JBL

Canvas aut.

Sarki fűszeres

36 Tesztnapló: BMW iX3 Impressive

Igazodj!

48 Mi az igazság a plug-in hibridek ügyében?

Töltékényszer

MAGAZIN

22 Magazin: Audi RS Q8

Te is fiam Urus?

FLOTTA

46 Árverseny: Peugeot 208 1.2 PureTech Active és Skoda Fabia 1.0 MPI Ambition

Szivóhatás

AUTÓPIAC

38 Márkaképviseltek újautó-árai

40 Túlél az Aston Martin?

Csődrutin

42 Amerikai autóipari támogatások

Követendő?

AUTÓ+

44 Kínai autók ütközésbiztonsága

A törődés fontos

47 Ténykérdések: Az Autó segít

Kihátás-behajtás

49 LEVELEZÉS

50 ELŐZETES

50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



18 Rolls-Royce Spectre

TESZTNAPLÓ



26 Mercedes-AMG EQE 43 4Matic

TESZT



30 Toyota Aygo X 1.0 Limited JBL Canvas aut.



E havi autóink

22	Audi Q8	46	Peugeot 208
36	BMW iX3	25	Porsche 911
8	Citroën C5 X	14	Renault Austral
26	Mercedes EQE	18	Rolls-Royce Spectre
20	MG4	46	Skoda Fabia
16	Opel Astra	30	Toyota Aygo X
16	Opel Grandland		



BEST BUY CAR OF EUROPE

AUTOBEST.ORG

Autobest 2023 – a győztest december közepén hirdeti ki a zsűri

Autobest 2023

Megvannak a döntősök!

Az Autobest – Oroszország tagságának ideiglenes felfüggesztése miatt – pillanatnyilag 31 tagú nemzetközi zsűrije megszavazta a 2023-as fődíj (Autobest 2023, Európa legjobb vétele) döntőseit. Íme, a lista: Dacia Jogger, Honda Civic, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Austral és Toyota Aygo X. A díj kétnapos összevont nagytesztjét idén is Ausztriában, Teesdorf-ban rendezik, az Osztrák Autóklub (ÖAMTC) pályáján, november utolsó hetében. A győztest december közepén hirdeti ki a zsűri. A tagok díjakról is döntöttek már;

az autópári csúcsmenedzserek sikerét elismerő Manbest idei győztese Artur Martins, a Kia átalakulása mögött álló portugál származású vezető szakember, az autópári vállalatok díját (a Companybest-et) a Dacia, a Safetybest-et pedig a Valeo – az önvezetés fejlesztésében kiemelt fontosságú – lézer-elvű (Lidar) érzékelő rendszere kapta. A Smartbest a Renault Austral Google alapú új fedélzeti rendszere lett, a Designbest-et pedig Jean-Pierre Ploué, a Citroën egykori és a teljes Stellantis csoport mai vezető formatervezője – a DS márka egyik ötletgazdája – kapta. A Sportbest díjazottját is kihirdette az Autobest: a többek között Dakar-győztes női rali-legenda, Jutta Kleinschmidt kapta a legtöbb szavazatot.



Volvo EX90

Sorvezető

A Volvo Stockholmban megmutatta első hétüléssel, tisztán elektromos szabadidő-terepesét, egyúttal azt is bejelentve, hogy 2030-ra csak villanyautókat fognak gyártani és mostantól évente új típussal jelentkeznek. Az EX90 a gyakorlatban egy villamosított XC90, 111 kWh-s akkuval, két motorral, 517 LE-s összteljesítménnyel és 910 Nm nyomatékkal. Egy töltéssel akár 600 km-t elmehet, 10-ről 80%-ra feltölteni – a V2L funkcióval más eszközök üzemeltetésére használható akkumulátorát – 30 perc. A 15%-ban újrahasznosított acélt, 25%-ban

Volvo EX90 – a svédek mostantól teljesen elkötelezik magukat a villanyautó gyártás mellett, nyolc év múlva már csak ilyen Volvókat árulnak

megújult alumíniumot, valamint 48 kilónyi (az egész autóra vetítve 15%-ot kitevő) reciklált műanyagot tartalmazó típust 2023-tól az USA-ban, később Kínában is gyártani fogják, és a Volvo 2040-re globálisan klíma-semleges vállalként működik majd. Az EX90 új dimenziót nyit a menetbiztonság terén, a legmodernebb technológiát használó érzékelő-rendszer (kamrák, radarok, lidar) 360 fokos pajzsként működik, továbbá ez az első Volvo, amely hardveresen készen áll a felügyelet nélküli vezetésre.

Ferrari 499P – hatalmas öröm a géposztálynak az olasz márka visszatérése. Az autó festése a legendás 312 P-re emlékeztet



Ferrari 499P

Folytatása következik?

1972-ben a Ferrari hátat fordított a Le Mans-i 24 órás királykategó-

riájának, pedig az 1950-es, 60-as években Enzo Ferrari számára ez volt a legfontosabb skalp, nem a Formula 1. Az 1960 és 1965 között zsinórban behúzott hat abszolút győzelem sokáig rekordnak számított, később a Porsche, utána az Audi alkotott maradandót, Ferrarit

pedig csak alacsonyabb géposztályokban, privát csapatok autójaként láthattunk – mostanáig. 2023-ban a Scuderia visszatér, és a csúcsra tör. A 499P-t a Hypercar-ok között indítják a teljes FIA WEC szezonban, a Ferrari segítségével régi partnere, az AF Corse lesz. A

minimum 1030 kilós, 680 LE-s versenygép hátsó kerekeit a 296 GT3-ből származó, módosított, teherviselő elemként is funkcionáló V6-os turbómotor hajtja, az elsőeket pedig 272 LE-s villanymotor, amelynek akkuját kizárólag a fékezéseknél termelt energia tölti.

VISSZAHÍVTÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Opel Isignia	2018–2020	Fékek
Ford Ranger	2016. 12.–2017. 01. 2017. 08.–2017. 11. 2018. 07.–2019. 02.	Kipufogórendszer
Peugeot 208	2021. 08. 05.–2021. 11. 23.	Üzemanyagrendszer
Opel Corsa	2019. 07. 15.–2021. 06. 04.	Irányjelzők
Ford Kuga (hibridek)	2019. 08. 02.–2022. 06. 13.	Motorolaj-szivárgás



Royal Enfield Super Meteor 650

Régen várt

Az egykor brit, de már az 1950-es évek óta Indiában is gyártó (és Nagy Britanniában 1971-ben megszűnt) Royal Enfield bemutatta a 2020 óta készülő 350-es, 20 LE-s Meteor nagytetvért. A Super Meteor 650-est a márka kéthengeres párosából – a Continental GT-ből és az Interceptorból – már ismerős, 47 LE-s (52 Nm) SOHC

Royal Enfield Super Meteor 650 – az indiai forgalmazás már elindult, az európai export 2023-ban kezdődhet

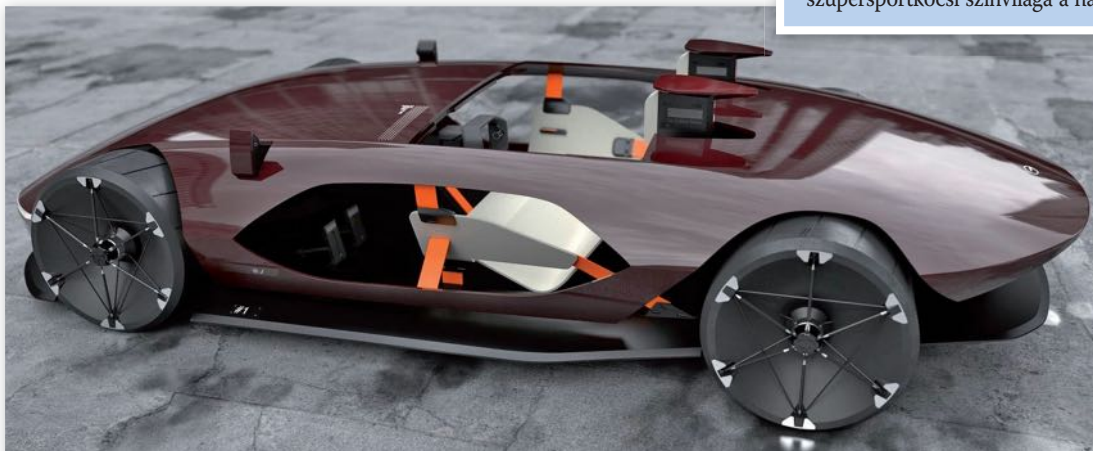
vezérlésű, hengerekénti kétszelepes, 648 köbcentis, levegő-olajhűtésű, befecskendezős (az Euro5-öt is teljesítő) soros kéthengeres viszi, a váltó hatfokozatú. A teljes világítás LED-es, az első kerék 19, a hátsó 16 colos. A kétszatsornás ABS minden kivételnél alapáras, a menetkész tömeg 241 kg, a tank 15,7 l-es.

GAC Barchetta

Már a spájzban

A GAC (Guangzhou Automobile Group Co.), az egyik legnagyobb kínai járműgyártó megérkezett Európába: Los Angeles és Sanghaj után megnyitotta tervező és fejlesztő központját (GAC R&D Center Europe) Milánóban is, félreérthetetlenül utalva ezzel szándékai komolyságára, hiszen Észak-Olaszország évtizedek óta az autótérvezés és a luxusmárkák centruma a kontinensen. Hogy igazán stílusos legyen a belépő, a központ formatervező részlege, az Advanced Design

tő központját (GAC R&D Center Europe) Milánóban is, félreérthetetlenül utalva ezzel szándékai komolyságára, hiszen Észak-Olaszország évtizedek óta az autótérvezés és a luxusmárkák centruma a kontinensen. Hogy igazán stílusos legyen a belépő, a központ formatervező részlege, az Advanced Design



GAC Barchetta – olasz ízek kínai találásában. Elvileg működőképes, de nem tudni semmi konkrétumot ezzel kapcsolatban

A hónap felmérése

Ön támogatná a személyautók gyári CO₂ kibocsátás szerinti adóztatását?
(a válaszok százalékos aránya)

Igen **17**

Nem **83**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Lotus Evija Fittipaldi Edition

Legendák

Nyolc darabos exkluzív szériával ünnepli a Lotus az 1972-es F1 bajnoki elsőse 50 éves jubileumát: a fekete-arany Type 72-es versenyautóval a brazil Emerson Fittipaldi akkor öt versenyen győzött, világbajnoki címet szerezve egyéniben és a csapatnak egyaránt. A négy villanymotorjával 2039 LE-s (1704 Nm), 0-300 km/h-ra 9 s alatt gyorsuló, 1887 kg saját tömegű elektromos szupersportkocsi színvilága a hajda-

Lotus Evija Fittipaldi Edition – a hátsó szárnyon ott van az egyéni és a konstruktóri vb cím logója, valamint Fittipaldi öt győzelme a 72-es szezonból (Olasz, Osztrák, Brit, Belga és Spanyol GP)

ni F1-es gépet idézi, a középkonzol forgótárcsája pedig eredeti Type 72-es alumíniumból készül. A pultra kézzel, arany színű cérnával varrják fel Fittipaldi aláírását, aki természetesen ott volt Hethelben a bemutatón, vezette a régi versenyautóját és a nevét viselő Eviját, sőt mind a nyolc fennmaradt Type 72-est sikerült az eseményre összetoborozni!

Studio Milano az igazgató Stéphane Janin vezetésével épített egy tanulmányt, amely mind nevében, mind stílusában az olasz iskola előtt tiszteleg. A Barchetta lapos, nyitott, szélvédő nélküli, kétülékes sportgép, minimalista alumínium felépítménnyel és elektromos hajtással. A belső is egyszerű, ugyanakkor ötletes, a csupán 3 kg-os üléseket hevederek tartják a helyükön. Az autót gyártani nem fogják, de inspirációs tárgyként kiállítják a milánói épületben.



Alfa Romeo Giulia

Fess hatvanas

Hatvanéves a Giulia, de számmisszika nélkül is ideje volt már igazítani az olaszok prémium négyajtósán – azt már elfelejtve, hogy nagyjából innen kellett volna indulni. A Tonale formajegyei – az új pajzs, a hármás menetfény – itt is jól mutatnak, de végre a tartalom is naprakész. Mátrix-LED fényszórókat kapott az autó, újdonság a 12,3 colos vetített műszeregység, magasabb szintre lépett az online frissíthető (OTA) Alfa Connect fedélzeti rendszer és a használtpiaci érték-

Alfa Romeo Giulia – Moon Light szürke az új fényezés neve, ez a Competizione változatok privilégiuma

tartást növelheti a nem módosítható adatokat, az autó teljes és valós történetét tartalmazó NFT technológia. Az összkerekes Giuliaék (210 LE-s dízel, 280 LE-s benzines) Q4 jelzéssel futnak, a Q2 a mechanikus önzáró difire utal, kéziváltó nincs. A belépő modellel a Super, a nívósabb a TI, előbbi Sprint, utóbbi Veloce csomaggal finomítható. Újdonság a Veloce kivitelre épülő, minden erőforrással párosítható sportos Competizione, amely matt szürkében is rendelhető.

Kérés

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

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

– Ön támogatná az EU-ból származó használtautók importjának korlátozását azok emissziós besorolása alapján?x



<https://www.azauto.hu/2022/11/15/hangos-az-auto-8-resz/>

Podcast melléklet – 8. rész

Hangos Az Autó

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

- autódiaгностика okostelefonnal,
- a Ferrari visszatérése Le Mans-ba,
- a kínai autók biztonsága.



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

Fülesjárat

- ♦ A csúcsmo­dell EX90 után a kínálat másik vége, a belépő villanyautó lehet a Volvo következő újdonsága.
- ♦ Maro Engel 6:35.183-as rekordidőt futott a Mercedes-AMG One hibrid sportkocsival a Nürburgring Nordschleife etalon­nak számító körén.
- ♦ A Civic letisztult formavilágát követi a 2023-as új Honda Accord is.



Chevrolet Trax

Komolyabb

A Chevrolet Európában is árulta az Opel Mokkaival rokon Trax mini SUV-ot, aztán a márka kivonult a térségből. A Trax most újjáéledt, egy kompakt autó méretbeli előnyeit ötvözve a SUV-ok praktikusságával, de mifelénk hiába keressük majd. Kívül-belül számottevően nagyobb lett, a könnyűfém keréktárcsái 17–19 colosak és széles skálán lehet konfigurálni, ötféle (LS, 1RS, LT, 2RS és

Chevrolet Trax – 21 495 amerikai dollár az alapár, azaz kb. 8,5 millió forint

Activ) kivitelben. A belső is komolyabb, az alapmodellbe 8,0, a többibe 11,0 colos érintőképernyő kerül, van automata légkondi, vezeték nélküli telefontöltő és a szokásos dolgok, az adaptív tempomat pedig először szerepel a Trax extralistáján. Motorsorról nem lehet beszélni, a GM soros háromhengeres, 1,2-es benzinmotorja turbóval tud 137 LE-t és 220 Nm nyomatékot, a váltó hatfokozatú automata – más nincs.



Skoda Enyaq RS iV

Rövidzárlat

A Coupe után már a normál Enyaq iV is elérhető sportos RS kiadásban. A VW csoport villanyautós MEB padlóján guruló, 2768 mm tengelytávú elektromos szabadidő-terepes tengelyenként egy-egy villanymotor viszi mechanikus kapcsolat nélküli összkerek­hajtással, 300 LE (460 Nm) összteljesítménnyel. A 82 kWh-s akkuval elvileg 500 km a hatótáv, a 135 kW-os egyenáramú gyors­tol­tó­val a 10-80%-os telítés ideje 36 perc. Alapból 20, extraként 21 colosak az

Skoda Enyaq RS iV – az Enyaq az egyetlen MEB padlón ülő villanyautó, amit Németországon kívül, Csehországban gyártanak. Az RS 6,5 s alatt van százon, végsebessége 180 km/h

aero burkolattal szerelt alufelnik, a 4653x1879x1605 mm-es kasztni elöl 15, hátul 10 mm-rel ültetett a normál Enyaqokhoz képest, a csillapítás pluszpénzért lehet adaptív. A csomag­tartó alapról 585 l-es (ez 15-tel több, mint a Coupe RS-nél), bővíteni 1710-ig lehet. A vezető előtt 5,3 colos az információs panel, középre a Skodákban jelenleg elérhető legnagyobb, 13,0 colos érintőképernyő kerül.

RENAULT HASZONJÁRMŰVEK



KAVOSZ
Széchenyi Kártya Program

**fix 3,5% nettó kamat/év állami támogatással
Széchenyi Lízing MAX finanszírozás keretében***

*A Finanszírozási ajánlat kizárólag nem fogyasztók által 2022.09.01. után a Széchenyi Kártya Újrarendelési Program részét képező Széchenyi Újrarendelési Lízingkonstrukció (Széchenyi Lízing MAX) keretében megkötött finanszírozási szerződésekre érvényes 2022. december 31-ig megkötött/hatályba lépett szerződésekre vonatkozóan, valamennyi Széchenyi Lízingszabályzatban szereplő feltételeknek megfelelő Renault haszongépjármű esetében. A finanszírozás keretében zárt-, és nyíltvégű pénzügyi lízing vehető igénybe, forint alapon, a futamidő teljes időtartamára rögzített kamattal. Finanszírozási feltételek: önerő: ÁFA-visszaigénylésére nem jogosult ügyfelek esetén: 20%, ÁFA-visszaigénylésére jogosult ügyfelek esetén: 30%, futamidő: 48-72 hónap, a finanszírozás minimum összege: 1 000 000 Ft, a bruttó kamat a teljes futamidőre fix 12,5%, az állami támogatásnak köszönhetően ügyfél által fizetendő nettó kamat fix 3,5%/év, bruttó kezelési költség 2,5%/év, az állami támogatásnak köszönhetően ügyfél által fizetendő nettó kamat fix 2%/év. A finanszírozó a lízingszerződés futamidejére teljes körű Casco biztosítás fenntartását írja elő. A Széchenyi Lízing MAX konstrukcióban a kis- és középvállalkozásokról, fejlődésük támogatásáról szóló 2004. évi XXXIV. törvény rendelkezései szerint vállalkozásnak minősülő azon jogalanyok vehetnek részt, amelyek megfelelnek a konstrukció igénybevételeének módjáról és feltételeiről szóló, mindenkor hatályos Széchenyi Újrarendelési Lízingkonstrukció Szabályzatában (Lízingszabályzat) meghatározott feltételeknek. Az állam a mindenkor hatályos kormányhatározat(ok), ill. jogszabályok alapján biztosít támogatást, amennyiben az ehhez szükséges fedezet rendelkezésre áll. A Renault Credit finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja. A Finanszírozó egyedi hitelbírálatot végez, a jóváhagyott végleges feltételeket, amelyek eltérhetnek a jelen hirdetésben feltüntetett feltételektől, az egyedi szerződés tartalmazza. A Finanszírozó mindenkor hatályos Üzletszabályzata, Általános Szerződési Feltételei és Hirdetménye elérhetőek a www.unicreditleasing.hu honlapon. A jelen hirdetésben közölt adatok nem teljeskörűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A részletekért keresse fel a renault.hu weboldalt vagy hivatalos Renault Márkakereskedőjét, aki a Finanszírozó pénzügyi szolgáltatásának közvetítőjeként jár el. A Széchenyi Lízing MAX igénylésének módjáról, a konstrukció feltételeiről tájékozódjon a <https://www.kavosz.hu/lizing/szechenyi-lizing-max/> weboldalon elérhető leírásokból, valamint a kapcsolódó Lízingszabályzatból és annak mellékleteiből. A képek illusztrációk.

A Renault ajánlásával



renault.hu



TESZT Citroën C5 X 1.2
PureTech Feel Plus aut.

Belibben

Kínai gyártásból érkeznek. A ködfény-szórók egyben kanyarfények is, alufel-niből csak 19 colos méret van, 17-ese-
ket az alap Feel-re szerelnek



1,2-ES BELÉPŐ MOTOR-JÁVAL ÉS AZ ALAPNÁL EGY SZINTTEL MAGASABB FELSZERELTSÉG-GEL PRÓBÁLTUK A CITROËN VADONATÚJ NAGYAUTÓJÁT.

Az évtizedek során voltak próbálkozásaik, de a franciáknak igazából soha nem jött össze, hogy komolyan „bedolgozzák” magukat a német márkák uralta európai D-szegmensbe, a felső-középkategóriába. A Citroën eleve nehezebb helyzetben volt a többieknél, hiszen avantgárd stílusa és olykor külön műszaki megoldásai miatt még inkább perifériára szorult, bár nem sikertelenül: a CX–XM–C6 vonallal maradandót alkotott. A C6 után átmenetileg a mifelénk 2017-ig árult C5 vette át a presztízsmódel szerepét, a visszatérésre azonban mostanáig, a C5 X megjelenéséig kellett várni. Hogy mi az X? Manapság nem nehéz kitalálni a crossoverekre utalást, a piaco-

kon tarolnak a SUV-ok, így minden könnyebben eladható és ez szülte a trükközést. A műszakilag

a Peugeot 508-cal rokon, 4,8 m hosszú C5 X szemből nézve elegáns, tekintélyt parancsoló limuzin

is lehetne, de valójában kombiba oltott ferdehátú ötajtós, amit diszkrétan körbeműanyagoztak és meg



Nem tolakszik mélyen, helypazarló módon befelé a pult. A legtöbb felület puha, az összeszerelés jó. A váltót kart kis billenő kapcsolóra cserélték, alatta a menetvezérlő és az Auto Hold nélküli elektromos rögzítő-fék kapcsolója



Kellemes a szövetkárpit, kényelmesek a puhára tömött ülések, a helykínálat elől-hátul nagyvonalú. A hátsó ülőlapok rövidebbek az elsőknél (505 helyett 490 mm-esek)



Hátul sem puritánabb az ajtókárpit, pedig ezzel sok márka szeret spórolni. Nem is emlékszünk, mikor láttunk ennyi textilt egy ajtón legutóbb. A pedálrend nem hibátlan



is emeltek. Variálni nem lehet, aki-nek ez a krosszos külső nem jön be, póru jár. Érdekesség, hogy a

tengelytávot (2785 mm) 8 mm-rel rövidebbre vették, mint a Peugeot-nál (teszt: Az Autó 2019/1.), az

utastér mégis tágasabbnak érződik, amit méréseink számszerűen is igazolnak. A Citroën név az autós-

világban a kényelem szinonimája, az utóbbi években átalakult márka pedig nem tagadja meg a múltját,



Minden C5 X-ben 7,0 colos a vetített kijelző, amely Shine szinttől kap háttérvilágítást – lehet nélküle élni



Maximumra állítva is gyenge volt az ülésfűtés, pedig nem csak eco üzemmódban próbáltuk, ahol általában korlátozott a teljesítmény

csupán más eszközökkel operál. A beszállás könnyű, nem kell kellemtelenül mélyre ülni, az 500–575 mm között emelhető-süllyeszthető ülőlap hossza 505 mm, és a legtöbb testalkathoz ez megfelelő. A szabályozható támlaív ülés az extra szivacsoszással puhára tömött, akár egy kényelmes tévézőző fotel, viszont az oldaltartás jelképes. Az ülésfűtés harmatgyenge, a legerősebb (3-as) fokozaton használva is alig lehetett érezni. A magasra emelt fékkel lépcsős a pedárend, ettől eltekintve a vezető hamar otthonosan érezheti magát a C5-

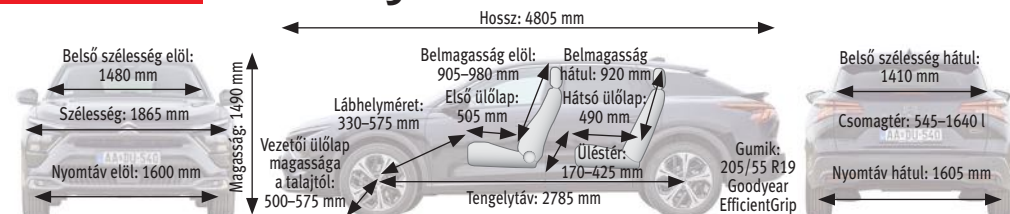
A CITROËN C5 X ÉS LEGFONTOSABB KONKURENSEI*

	Citroën C5 X 1.2 PureTech	Peugeot 508 SW 1.2 PureTech	Skoda Octavia Combi 1.0 TSI
Hengerűrtartalom [cm³]	1197	1197	999
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	130/96(5500)	130/96(5500)	110/81(5500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	230(1750)	230(1750)	200(2000–3000)
Váltó [fokozat/üzem]	8/automata	8/automata	7/robot
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	10,4	10,0	10,6
Végsebesség [km/h]	210	213	202
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,0	6,0	5,2
CO ₂ [g/km]	135	134	118
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4805x1865x1490	4900x1859x1420	4689x1829x1468
Tengelytáv [mm]	2785	2793	2686
Csomagtér [l]**	545–1640	530–1780	640–1700
Alapár [Ft]**	13 575 000	15 530 000	12 680 750

* A legjobb érték ** Az adott benzinmotorral a legalacsonyabb felszerelésű, automata váltós modellek
** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

ADATLAP

CITROËN C5 X 1.2 PURETECH FEEL PLUS AUT.



MOTOR: Soros háromhengeres, közvetlen befecskendezéses, startstopos, változó vezérlésű, benzines turbómotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1199 cm³. Furat: 75,0 mm, löket: 90,5 mm. Sűrítési arány: 10,0:1. Teljesítmény: 130 LE/96 kW (5500/min). Nyomaték: 230 Nm (1750/min). 12 V-os, 70 Ah-s akkumulátor.

ERŐÁTVITEL: Nyolcfokozatú bolygóműves automata váltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség nyolcadik fokozatban 1000/min-nél: 60 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl Pseudo-McPherson, hátul csatolt lengőkar. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, hátsó kerekekre ható elektromos rögzítőfék, ESP, 2,8 fordulat, elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Saját tömeg 1418 kg-tól. Üzemanyagtartály: 53 l.

MENETELJELTÉSEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 10,4 s. Végsebesség: 210 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,0 l/100 km. CO₂ (vegyes, WLTP): 135 g/km. Tesztátlag: 6,1 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 40%-ban városi használat, egy-három személy, 9 és 19 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 2 év (meghosszabbítható). Védőszárny szolgáltatás: 2 év (meghosszabbítható). Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 20 000 km/2 év.

A FEEL ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hat légzsák, Isofix, dombsegéd, elektromos rögzítőfék, LED menet-

fények, Eco-LED fényszórók, LED hátsó lámpák, esősenzor, automata világításkapcsoló, távirányítású központi zár, kulcs nélküli indítás, elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpár, villanyablakok (elöl-hátul), tengely- és sugárirányban állítható kormányoszlop, állítható magasságú vezető- és utasülés, fedélzeti számítógép, 7,0 colos vetített kijelző, kétfónás automata légkondicionáló, bőrbevonatú kormányról vezérelhető audiórendszer (8 hangszóró, DAB/USB/MP3), infotainment (10,0 colos érintőképernyő, okostelefon tükrözés), Bluetooth-telefonkihangsó, sebesség-tárolós tempomat, vezetősegéd (autonóm vészfékező, sávlahagyásra figyelmeztető, fáradtságérzékelő, táblafelismerő), tolatóradar, osztottan dönthető hátsó üléstámla, sálalagút, komfort felfüggesztés, 17 colos alufelnik.

Ára: 13 575 000 Ft Akciós ára: 13 275 000 Ft

A FEEL PLUS KIVITEL TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI:

Első parkolóradar, LED ködfényszórók (kanyarfény funkcióval), elektrokróm belső tükör, tolatókamera, navigációs rendszer, komfortülések (elöl-hátul), deréktámasz (vezető-nél), automata távfény, kulcs nélküli kezelés, B-oszloptól sötétített üvegek, Urban Grey beltéri hangulat, 19 colos alufelnik.

Ára: 14 565 000 Ft Akciós ára: 14 265 000 Ft

ben, tág határok között állítható a kormányoszlop és az ülés, igaz, a kilátás csak oldalra jó, elöl nagy a holtter az alul vaskos A-oszlopok és a tükrök miatt. Az anyag- és összeszerelési minőség dicsérhető, a pulton tetszett az anyagában mintázott, puha és nem tükröződő, gumyszerű felület, az ajtókra manapság szokatlanul sok textil jutott (végre!), kemény plasztik csak a nem gyakran tapogatott részekre került. A zongoralakban úszó középkonzolja inkább legyintünk, ez valamiért beakadt a márkánál, hiába ekézzük rendszeresen, nem lehet őket erről leszoktatni. Jó hír, hogy rengeteg a kacatartó, nagyok és alul bélelt az ajtózsombok, méretes a kesztyűtartó, a rekeszek pedig zárhatók, nem marad szem előtt a bennük felejtett holmi. A Feel Plus head-up kijelzőt nem kaphat, de a vezető előtti 7,0 colos TFT panele minden szükséges info megjelenhet, sőt a tartalom konfigurálható. A kétfónás légkondinál a hőfok és a ventilátorfokozat manuálisan, rápillantás nélkül szabályozható, a nagy tekerők jó minőségűrezteteltve „húzósan” forgathatók, az értékeket pedig mindig látjuk a középső, jelen esetben 12,0 helyett 10,0 colos képernyő felső sávján – a részletes beállítások menüben végezhetők. Az új infotainment egyértelműen jobb, mint a PSA korábbi megoldása: átgondoltabb a menü, gyorsabb a működés, egyszerűbb és részletesebb a személyre szabhatóság. Ettől függetlenül az összes, már ilyen rendszert használó vadonatúj autóban (Opel Astra, Peugeot 308) belefutottunk egy-egy bakiba, és most a C5 X sem volt kivétel. A tolatókamera olykor mákos, zöld képre váltva lefagyott, de előfordult, hogy „megragadt” a



Nagyméretűek és alul gumival bélelték a tárolók (és az ajtózsombok is), a könyöktámasz osztottan nyílik. A kesztyűtartóban A4-es a papír



Nem mellőzhető a megemelt karosszéria és a műanyagozás. Hátra a szélvédő felett is van légtérrelő (alul középen). Hamarosan megváltozik a Citroën logója, az Olí tanulmányon mutatták be az újat

kép és elmozdulva nem mutatta az autó mögötti valós helyzetet. Tet-szett, hogy a vezetőségédek – köz-tük a sokakat zavaró sávtartót – dedikált gombbal gyorsan el lehet

érni, ahogy a főképernyőre vissza-téréshez szintén van ilyen, ráadásul az utas is könnyen hozzáfér. Mivel a tető nem lejt hátrafelé drasztikusan és a kulcs nélkül kezelhe-

tő ajtók tágra nyílnak, a második sorba is könnyű beszállni. A puha ülések hátul szintén kényeztetnek, a formázásuk két főre szól, de mivel középen alacsony a padlómeréví-

és a szellőzőkonzol sem lóg be túlzottan a lábtérbe, hárman is elérnek. Ha ketten utaznak, középen pohártartós kartámasz hajtható ki, továbbá az ajtókon használható

méretűek a palacktartós zsebek, az üléstámlákra kenguruzsebeket varrtak és az USB portos konzolon is van még apró rekesz. Az 545–1640 l-es, nem különösebben magas rakodóperemű (650 mm) csomagtartó formája síkokkal határolt, így könnyen pakolható, az üléstámlák innen is dönthetők, az álpadló alatt rekeszeket találni, a hosszú tárgyakat pedig sálagúton át tolhatjuk be az utasterbe. Ötletes az ajtóval együtt mozgó kalaptartó, amely a régi XM-re emlékeztet: ott üveg védte az utasteret, itt pedig a háló.

Bár a C5 X nemzetközi bemutatóján (*Az Autó* 2022/5.) azonnal lecsaptunk az 1,2-es alapotorra, alig vártuk, hogy hosszabban vallassuk a háromhengeres, turbós benzinst. A számok tükrében 130 LE és 230 Nm néz farkasszemet bő 14 mázsás saját tömeggel, ami kihasználva a teljes terhelést, már közelíti a két tonnát. Elég ide ennyi? Előre lelőve a poént, a C5 ezzel a szerénynek tűnő menesssel is megfelel a józan használat elvárásainak, nem lusta (0–100 km/h: 10,4 s, 210 km/h), forgalmi akadályt sehol nem képez, autópályán sem jön zavarba,

csupán nem képes annyi erőtartalmat felmutatni, amennyit egy ekkora méretű, felső kategóriás autóról alapesetben feltételeznénk. A bajok máshol kezdődnek. A motor relatíve nem hangos, ám a zaj effektíve kellemetlen, ráadásul – elsősorban elinduláskor, nagyobb gázadáskor – zavaró mértékben szűrődik be az utasterbe, ami érthetetlen, mert a PSA olcsóbb modelljeiben ennél jobban megoldották ezt a problémát, mind a zajra, mind a rezonanciára vonatkozóan. A másik szűk keresztmetszet a váltó: kézi nincs, az összes változatba ez a nyolcas,



Egyszerűen kezelhetők a kormánygombok. A tolatókamera többször is megkerült, ez orvosolható szoftveres hiba, nem komoly probléma. A hangerőállítót az utas éri el könnyebben, a vezetőnek ott vannak a kormányra tett gombok

bolygóműves automata kerül. A szerkezet hozza ugyan a kötelezőt, de a sportos gyorsaság távol áll tőle (lehet kézzel is pöcögteni), ám lassan gurulva jön igazán zavarba: képtelen eldönteni, hogy egyesbe kapcsoljon vissza, vagy maradjon kettesben, és amíg hezitál, addig rángat. A startstop gyors, bár itt normál önindító köszörül, a teljesen észrevétlenül működő generátoros egység a tölthető hibridben dolgozik. A fogyasztás fricska azoknak a plug-in hibrideseknek, akik nem töltik rendszeresen az autójukat, mert a teszt során vegyes üzemben, a táv felénél kicsit több országúttal tankoltunk 920 km-re 56 l-t, ami 6,1 l/100 km – a fedélzeti számítógép 6,3 l-t jelzett. Mivel ez a hajtáslánc nem csábít száguldozásra, városban 7,5, városon kívül 5,5 l környéke a való-



Szinte elvész a térben az 1,2-es háromhengeres. 130 LE-vel a C5 X nem léket kapott hajtó, a dinamikánál szerintünk fontosabb kérdés a tartósság, amire most nem lehet válaszolni



Bőven jut hely a láboknak, több, mint a nagyobb tengelytávú rokon Peugeot 508-asban. Középre csak egy USB C töltőt tettek



Közel 20 centi a hasmagasság, ezzel könnyebb terepen fronthajtással is boldogul – a kasznit emelni-süllyeszteni nem lehet, mint korábban a hidrósokat



Befelé 985 mm mély az 1080 mm széles csomagtartó. A világítás LED-es, van négy rögzítő szem, sálagút és innen is dönthetők a támlák. A kalaptartó a hátsó ajtóval együtt mozog

ság, ami egy ekkora autó kényelmét élvezve nem mondható túlzónak.

Mert a C5 X bizony kényelmes. A gördülés szempontjából a puha üléseknek nem ágyaznak meg az alacsony oldalfalú (/55-ös), 19 colos felnikre húzott vékony, 205-ös gumik, de a végállásoknál hidraulikus ütközőbakokkal tompító lengéscsillapítók a legtöbb úthibát jól semlegesítik. A Citroën emelcsón megvalósítható, egyszerű, ugyanakkor hatékony technikát a megszüntetett hidropneumatikus rendszere helyett alkalmazza, a

plug-in hibridben adaptív csillapítással megfejlve, ami ezzel a belépő motorral nem társítható. A C5 – ha már nem is lebeg az út fölött, mint a régi hidrósok – vitathatatlanul kategóriája legkényelmesebb autói közé tartozik, holott a felfüggesztése alapvetően egyszerű elemekből áll, elől Pseudo-McPherson, hátul csatolt lengőkaros megoldással. A 2,8 fordulatos kormány nem különösebben közvetlen, a menetvezérlő beállítás is alig van rá hatással, ellenben a gázreakciónál szembeütköző a különbség a takarékos eco és a

sportos üzemmód között – utóbbit előzéseknél mindenképpen ajánlott használni. A négy tárcsafékkal hidegen és melegen próbálva is elégedettek voltunk, a már említett magasan álló fékpedált meg lehet, illetve kell szokni. Akárcsak a karosszériamozgásokat, mert az ívmenet ugyan stabil, a jól kontrollálható alulkormányzottág miatt sosincs ok különösebb aggodalomra, de a lágy rugókon alkalmasint nagyokat billen, fékezésnél pedig bólint a felépítmény. Országúton 90 km/h-nál a váltó hetedikben van, a

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Karosszériavédelem
- + Beszállás
- + Helykínálat
- + Vezetői pozíció
- + Kényelmes ülések
- + Kacattartók száma, mérete
- + Utazási komfort, rugózás
- + Általánosan jó minőség
- + Rakodóperem
- Szoftveres hibák
- Kilátás
- Pedálrend
- Steril kormányzás
- Karosszériamozgások

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Gyors startstop
- Motorhang, rezonancia
- Bizonytalan váltó (lassú menet)
- Korlátozott erőtartálék (teljes terheléssel)

BIZTONSÁG

- + Vezetősegédek alapáron
- + Hatékony fék

KÖLTSÉGEK

- + Fogyasztás
- + Felszereltség
- Várható értékártás

fordulatszám ilyenkor 1900/perc, a nyolcadikat magától 105-nél kapcsolja, de manuális üzemmódban a motor 90-nél is eltűri, 1500-as fordulattal. 130 km/h-nál 2150/perc a fordulatszám, a zajok egyenletes tempóval haladva még itt sem toladnak, a C5 X szerethető utazóautó.

Ha megnézzük a modell felszereltségét (lásd az adatlapon), már a belépő Feel esetén sincs ok különösebb panaszra, mi pedig a próbált Feel Plus fölé nem is mennénk, mert ehhez a még hiányzó ülésfűtést és adaptív tempomatot együtt 230 ezer forintért meg lehet venni. A drágább kivitelek felárát inkább elautóznánk.

A Citroën C5 X érdekes jelenség. Hozza a márkára jellemző, de úgy is mondhatjuk, hogy a márkától alaptól elvárt utazási komfortot, ugyanakkor tágas és praktikus, a csomagolás pedig csak annyira avantgárd, hogy ne riasszon el senkit. Úgy hisszük, nem vállalnunk nagy kockázatot azon kijelentésünkkel, miszerint akinek hétköznapi használatra elegendő az átlagos dinamika, annak beleférhet az 1,2-es motor, ha pedig olykor-olykor kihasználja a teljes terhelést, akkor elfogadja, hogy nem lesz a belső sávok, valamint a villámgyors előzések királya.

Krepsz Zoltán

BEMUTATÓ Renault Austral

Zsebre mennek?



<https://youtu.be/Ah9KpEo1o4Q>

Az alapmodellek 17 colos alufelniken gurulnak, a képen látható 20-asok az Esprit Alpine nevű csomaggal járnak, a matt festéssel, és a finom varrású bőrülésekkel együtt



AZ AUSTRAL A KADJAR UTÓDJA, MINDEN PORCIKÁJÁBAN FRISS MŰSZAKISÁGGAL, ÚJ RENAULT-NISSAN ALAPOKON. DÍZEL MÁR NINCS, DE HAJTÁSLÁNCOK VÁLASZTÉKA KIFEJEZETTEN BŐSÉGES.

A 4,51 m hosszú Austral (a név állítólag a déli kontinens vadregényes tájaira utal), Spanyolországban, Palencia városában készül a Renault–Nissan szövetség viszonylag új, CMF-CD nevű alapjain. Ez a padló valójában csak a Renault-nál újdonság, és ott sem teljesen, mert közvetlen elődjét használták már például a Kadjar-hoz is. Az új változat fő erénye, hogy hibrid hajtások fogadására is felkészítették, azaz van benne hely a nagyobb akkuknak; a Nissannál a Townstar-ban és a Qashqai/X-Trail párosban is fut már. A CMF-CD-vel alapesetben csatolt lengőkaros hátsó felfüggesztés jár, de az Austral 4Control nevű összkerék-kormányzással felszerelt változataiban (ami csak a nagyteljesítményű valódi hibridekhez rendelhető) oldalankénti négykaros független rendszer dolgozik hátul,



Minden Austral ilyen műszerfallal készül, a vezető előtti – négy alapséma szerint, de azokon belül többféleképpen konfigurálható – képernyő 12,3, a középkonzoli 12 colos. A grafika tű éles, a head-up kijelző 9,3 colos felületre vetíti a szélvédőn. Az infotainment és a navigáció Google-alapú

az első futómű minden modellben McPherson. A kormányoszervo villanymotorja már közvetlenül a fogaslécra hajt be, és az áttételezés is közvetlenebb a korábbinál. A 4Control 2007-ben a Lagunában debütált, de itt sokkal többet tud: a választott menetmódtól (Eco, Comfort, vagy Sport) függően az eddigi 3,5-tel ellentétben akár 5 fokkal is elfordítja a hátsó kerekeket, a menetdinamikai elektronikák utasításai alapján az elsőkel ellentétes, vagy akár egyező irányba. Az

elfordítás iránya, és szöge a sebességtől, a kormányelfordulás mértékétől és a beállított menetmódtól is függ, sőt a menetkapcsoló egyedik, személyre szabható, „Perso” állásában a szögek és az irányok is hangolhatók kicsit. A teljesen acél karosszériában sok a könnyűfém merevítő elem, hajtásláncból pedig összesen hatfélét lehet választani. Mindegyik benzines és legalább egy kicsit hibrid, a csúcson a kívülről nem tölthető valódi hibridekkel, 160, vagy 200 LE-s rendszerteljesít-

ménnyel. Az alapmodellt 130 LE-s 1,2-es, közvetlen befecskendezésű turbós háromhengeres viszi, egyszerű 12 V-os könnyűhibrid (mild hybrid) segédrendszerrel (motor-ként is dolgozó generátorral) és hatfokozatú kézi váltóval. Ugyanez a benzines forog a csúcs-hibridekben is, de itt az akku már 400 V-os, (2 kWh-s és vízhűtéses), így rövid távokon – a főkonstruktor szerint városban akár a teljes futás 80%-ában – tisztán elektromosan is haladhat az Austral. Az akku



Az E-TECH hibridek csomagtartójának padlója, az akku miatt kicsit magasabban fut, a tologatható hátsó ülésor ezekhez is elérhető



Az Austral összes fényforrása LED-es, összkerék-kormányzással a fordulókör átmérője 11,2-ről 10,1 m-re csökken. A könnyűhibridek-hez társított automataváltó hét fokozatban léptethető CVT

töltése a benzinnel szinten is tartatható, hogy megspóroljuk a tiszta üzemot, mondjuk a belvárosokra. Az 1,2-es benzines egyébként állítólag 99%-ban eltér a Renault ma futó ugyanilyen gépétől, befecskendezési csúcsnyomása 350 bar,

Miller-ciklussal működik, részecskeszűrő, termikus hatásfoka pedig (itt) 41%! A 160 és 200 LE-vel is elérhető hibridekben automata kapcsolású mechanikus váltót használ a Renault (a Clio E-TECH-ben dolgozó rokonát) ez elekt-

romos üzemben kettő, benzines hajtáskor négy fokozatot használ. A hajtó villanymotor-generátor 68 LE-s, és van egy közvetlenül az 1,2-es a főtengelyének végére dolgozó (az indítómotor szerepét is átvevő) másik is, ez 34 LE-t tud. Mindkét teljes hibrid rendszer ezekből az elemekből épül fel, az összteljesítmények eltérése csak a beállításokból adódik. A fentiekén kívül az Austral választékában régi ismerősként szerepelnek a Damlerrel közös fejlesztésű 1,33 l-es négyhengeres turbós benzinesek is (lásd a táblázatot). Összkerék-hajtás – egyelőre – nincs, de a bemutatón megtudtuk, hogy a padlólemezben van helye hátsó villanymotornak, így várhatóan hamarosan a 4X4-es Astral-ok is megjelennek; egyelőre minden változat elsőkerék-hajtású.

A vezetőasszisztensek kínálata teljes (a navigáció jelei alapján is dolgozó adaptív tempomat, holtterfigyelő, sávtartó, automata parkolórendszer, stb.), légszákából pedig összesen hetet ad a Renault: a két első utas között kinyíló is alapfelszerelés. Minden Austral összes világítása LED-es, de felárért „okosabb” mátrix-szerkezetű fényszórók is rendelhetők, ezek az egyes LED-szegmensek külön-külön kapcsolgatásával képesek „kitakarni” a szembejövőket vagy az előttünk haladót, így szinte állandóan távfénnyel autózhatunk, anélkül, hogy bárkit vakítanánk. A hátsó ülések kivételről függően, aszimmetrikus osztás mentén, síneken tologathatók (16 cm hossz), így a csomagter rolo alatti térfogata akár 575 l-es is lehet. Ez az extra a hibridekhez is elérhető, náluk a nagy akku helyigénye miatt az alpméret 500 helyett csak 430 l, de az üléstologatós maximum így is eléri az 555 l-t.

Az Austral sikere nagyon fontos a Renault-nak, mert a Kadjar-ral nem sikerült meglovagolnia az európai SUV-örületet. Údító látni, hogy a márka hisz az „átmeneti megoldásokban”, és nem csak a tisztán elektromos hajtásokat fejleszti erőltetett lendülettel. A hajtásláncokért felelős fejlesztőcsapat vezetője szerint az Austral részecskeszűrős hibrid rendszere az Euro7-et is teljesíti majd. A hazai árak lapzártánkorkor még alakultak, de a francia piacon érvényeseket már kiadta a Renault: ott az 1,2-es kézi váltós alapmodell bruttó 33 400 eurótól indul, a 200 LE-s hibridért pedig 40 700-at kérnek. Elképzeléseink azért itthonra is vannak: nálunk a tervek szerint 12,2 millió körül kezdődik majd a lista, a 140 LE-s négyhengeres könnyűhibriddel. SZG

A RENAULT AUSTRAL MŰSZAKI ADATAI

	Mild Hybrid (12 V) 140	Mild Hybrid (12 V) 160	Mild Hybrid (48 V) 130	E-TECH Hybrid 160	E-TECH Hybrid 200
Hengerűrtartalom [cm³]	1333			1199	
Furat x löket [mm]	72,2 x 81,3			75,5 x 89,3	
Hengerszám/szelepszám	4/16			3/12	
Befecskendezés	Közvetlen				
Feltöltés	Turbó				
A benzinmotor teljesítménye [LE/kW(1/perc)]	140/103 (4500–5750)	158/116 (5250–5500)	130/96 (4500)	130/96 (4500)	
A benzinmotor nyomatéka (Nm(1/perc))	260 (1750–3500)		270 (1800–3750)	205 (1750)	
A villanymotoros hajtás teljesítménye [LE/kW]	–	–	–	68/50+34/25	
A villanymotoros hajtás nyomatéka [Nm]	–	–	–	205+50	
Akkumulátor kapacitása [kWh]	0,15		0,925	2,0	
Kombinált rendszerteljesítmény [LE/kW]	–	–	–	160/117	200/147
Sebességváltó [fokozatok száma/üzemmód]	6/kézi (7/CVT)	7/CVT	6/kézi	4/Multimode automata	
Felfüggesztés (elöl/hátul)	McPherson/csatolt lengőkarok (4Control: oldalankénti négylengőkaros)				
Fékek (elöl/hátul)	Tárcsa (296 mm)/ tárcsa (292 mm)			Tárcsa (320 mm)/ tárcsa (292 mm) (4Control: 350 mm/330 mm)	
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4510x1825x1644				
Tengelytáv [mm]	2667				
Comagtartó (alapl méret) [l]	500			430	
Üzemanyagtartály [l]				55	
Menetkész tömeg [kg]	1373(1422)	1464	1421	1517	
Fogyasztás (WLTP, vegyes) [l/100 km]	6,1(6,1)	6,2	5,2	4,5	4,6
CO ₂ (vegyes) [g/km]	138(139)	140	118	102	104
Gorsulás (0–100 km/h [s])	10,7 (9,97)	9,7	10,8	9,0	8,4
Végsebesség [km/h]	175				

BEMUTATÓ Opel GSe

Vissza a jövőbe



<https://youtu.be/6s8LmMK7YjQ>



19 colos Manta GSe stílusú alufel-
niket kap a Grandland is. A fekete
gépháztető rendelhető opció

ITT VANNAK AZ OPEL
SPORTOS, TÖLTHETŐ
HIBRIDJEI, DE A MŰLT-
IDÉZŐ GSe JELÖLÉS
ENNÉL TÖBBET JELENT.

Az aktuális technikai innovációk megjelenítésére általában mindig ügyeltek a márkák. A befecskendezős motorok miatt kerültek fel a karosszériákra az i vagy az E betűk (jellemzően az angol, német vagy olasz nyelvű rövidítések miatt), a hengerenkénti négyszelepes megoldás szülte a 16V és 24V utalásokat, sőt előfordult, hogy a katalizátorra is külön felhívták a figyelmet. Az Opel történetében a GS/E (vagy GSE) a Grand Sport Einspritzung rövidítése, így „promózták” a befecskendezős erőforrást például a Commodore és a Monza esetén, most pedig ehhez térnek vissza, némi csavarral. A GS továbbra is a Grand Sportra utal, de az e-t (szándékosan nem nagybetűvel) az electric adja, lévén villamosított autóról van szó. Ráadásul a sárgával írt GSe mostantól az Opel sportos almárkája is egyben,



Digitális (Pure Panel) műszerfalat kapott a Grandland a modellfrissítéskor. Az Alcantara kárpitos AGR ülések minden GSe modellben benne vannak

a kínálat első körben háromféle modellel indul. A hajtáslánc belső égésű motorból, típustól függően egy vagy két villanymotorból – első- vagy összerékhajtással – és kívülről is tölthető akkumulátorból

áll; a komponensek a Stellantis csoporton belüli PSA-Opel rokonság miatt francia modellekből (Citroën, Peugeot) ismerősek.

A vadonatúj Astra normál ötajtós és kombi Sports Tourer karosz-

zériával is lehet GSe, picit módosított első és diffúzoros hátsó lökhárítóval, valamint mintázatánál a Manta GSe tanulmányára hasonlító 18 colos alufelnikkel. Belül az Alcantara kárpit és az első AGR



Nemcsak villamosított típusváltozatokat jelöl, hanem almárka is a GSe. 2028-ra az Opel tisztán elektromos márkává kíván válni



Típustól függően 18 és 19 colosak a különleges mintázatú, kétszínű alufelnik



Fekete a ködfényszórók háza és az alsó légbeömlő közötti rész is, ez a normál Astrákon színre fényezett

sportülés említhető. A műszaki töltet gyakorlatilag megegyezik azzal, ami a 180 LE rendszerteljesítményű Astra Plug-in Hybrid-ben is található (teszt: *Az Autó 2022/11.*), azzal a különbséggel, hogy az 1,6-os, közvetlen befecskendezéses, négyhengeres turbós benzines 150 helyett a GSe-ben 180 LE-t tud, így az összteljesítmény a szintén az első tengelyt hajtó 110 LE-s villany-

motorral együtt már 225 LE (360 Nm). A lítiumion akkumulátor energiatároló képessége 12,4 kWh, amivel az Opel szerint akár 62-63 km tisztán elektromos hatótáv adódhat – a saját tapasztalatunk a 180 LE-s Astrával ennél szerényebb 45 km volt. A GSe Astrák karosszériáját 10 mm-rel közelebb engedik a talajhoz, újak és keményebbek a rugók, a normál lengés-

csillapítókat KONI FSD gátlókra cserélik, továbbá átprogramozzák a kormány, a gázpedál, a nyolcfokozatú automata váltó és az ESP vezérlését.

Amíg az Astránál a 225 LE-s hajtáslánc (jelen állás szerint) kizárólag GSe kivitelben lesz elérhető, addig a Grandland GSe műszaki-sága nem újdonság; mindhárom elérhető komfortszinttel (Business

Edition, GS Line, Ultimate) most is párosítható. Alapjaiban maga a típus sem friss, de a Vízor front rész bevezetésekor komoly külső-belső ráncfelvarrást kapott. A hajtáslánc elemei ugyanazok, mint az Astra GSe-ben, annyi különbséggel, hogy a benzinmotor 180 helyett 200 LE-s, az akkumulátor kapacitása 13,2 kWh és külön 113 LE-s villanymotor hajtja a hátsó kerekeket is, így a Grandland csúcsmo-dellje mechanikus kapcsolat nélküli állandó összkerekhajtással mozog – rendszerteljesítménye kerek 300 LE, nyomatéka 520 Nm. Hogy a teljesítmény „kiautózható” legyen, a mérnökök változtat-tak a kormányzás beállításán és a felfüggesztésen. Az alapképlet – elől McPherson, hátul többka-ros – értelemszerűen maradt, de a megerősített bekötési pontok mellett itt is feszesebb, úgyneve-zett frekvenciafüggő KONI FSD (Frequency Selective Damping) lengéscsillapítókat szerelnek be. Ezeknél más-más csillapítási ka-rakterisztika tartozik a dinami-kus, valamint a komfortos vezetési jellemzőkhöz. A Grandland GSe valóban sportos menetteljesítmé-nyekre képes, 0–100 km/h-ra 6,1 s alatt gyorsul, végsebessége 235 km/h, amit elektromos üzemmód-ban 135-re csökkent a vezérlés. A töltést lassítja, hogy nincs gyors CCS lehetőség, ugyanakkor a meg-lévőből tartalékolható 10 vagy 20 km-re elegendő telítettség, illetve a benzinfogyasztás rovására ugyan, de az autó menetközben képes az akkut tölteni.

Lapzártakor már megjelentek az Opel hazai honlapján az Astra GSe és Grandland GSe modellek, de az autók árait és felszereltségét még nem tették közzé.

– geosits –



Kombi Sports Tourer karosszériával is választható az Astra GSe

BEMUTATÓ Rolls-Royce Spectre

Ipari áram



<https://youtu.be/qfUUKSsiNiU>



Hatalmas autó, a fordulóköre 12,7 m. Arányaiban a Wraith kupéra emlékeztet, de annál nagyobb elsőként szereltek rá 23 colos keréktárcsákat

MINDEN IDŐK LEGÁRAMVONALASABB ROLLS-ROYCE-A 5,5 M HOSSZÚ ÉS HÁROM TONNÁT NYOM. MELLESLEG TISZTÁN ELEKTROMOS.

Bolond ember az, aki a múlttal foglalkozik. – tartja egy mondas és hogy ez mennyire nem igaz, arra példa *Charles Royce* esete. A Rolls-Royce márka társalapítója már 1900-ban elmondta, hogy a villanymotor alkalmas automobil meghajtására, és ha van hozzá megfelelő infrastruktúra, alternatívája lehet a belsőégésű erőforrásoknak. Persze,

az infrastruktúra alatt más dimenziót kellett érteni, mint manapság, de a mondanivaló lényegéhez nem férhet kétség. *Torsten Müller-Ötvös*, a Rolls-Royce vezérigazgatója bő egy évszázaddal később jelentette ki, hogy a teljes értékű elektromos luxusautó el fog készülni, amint a technológia eléri azt a szintet, amely lehetővé teszi a legigényesebb vásárlók kiszolgálását. Nos, eljött a várva várt történelmi pillanat, a Spectre a Rolls-Royce első, eleve akkumulátoros villanyautónak tervezett szériamodellje, egyben a legendás márka szintén első lépése azon az úton, amelynek végállomása előreláthatólag 2030-ban a már kizárólag tisztán elektromos járművekből álló típusválaszték.

lók kiszolgálását. Nos, eljött a várva várt történelmi pillanat, a Spectre a Rolls-Royce első, eleve akkumulátoros villanyautónak tervezett szériamodellje, egyben a legendás márka szintén első lépése azon az úton, amelynek végállomása előreláthatólag 2030-ban a már kizárólag tisztán elektromos járművekből álló típusválaszték.



Mondhatni, konzervatív a pult, de a fedélzeti tartalom minden tekintetben naprakész. Az infotainment a hangvezérlés mellett manuálisan, a BMW iDrive rendszerén alapuló megoldással is működtethető – középen ott a kontroller

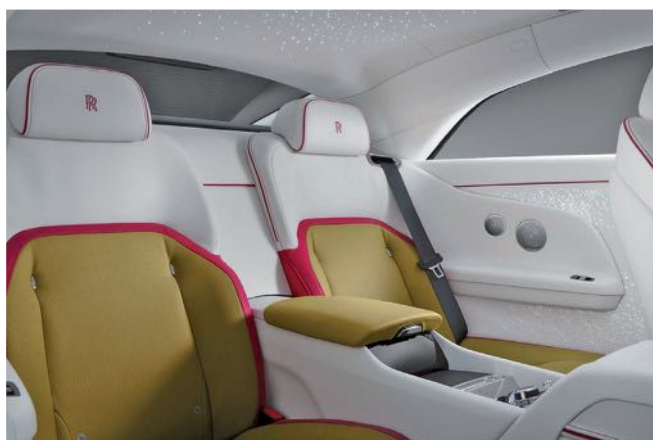
Letisztult, mégis látványos a lemezmunka. A gépháztető, a tető és a csomagtartó fedele a karosszériától eltérő színűre is fényeztethető



Ultra-Luxury Electric Super Coupe. A britek szerint ez a Spectre hivatalos „definíciója”, amihez a korábbi Wraith és Phantom Coupe típusokból merítettek ihletet. Az alapot adó padlólemez vadonatúj – a gyári zsargonban 3.0-ásnak nevezett – könnyűfém architektúra, számos újdonsággal. Például az integrált akkumulátorral a vázszerkezet 30 százalékkal lett merevebb a korábbi legjobb Rolls-Royce-énál, de ennél érdekesebb, hogy az utastér padlóját nem legfelül, hanem a küszöbmagasság felénél rögzítették, így egyrészt megmaradt az akku és a padló között az a csatorna, ahol különféle csövek, vezetékek futhatnak, ugyanakkor mélyebbre tehetők az üléseket – ráadásként a cirka 7 mázsás akkutömb hangtompítóként is funkcionál. 0,25-ös légellenállási együtthatójával a Spectre a valaha készült legáramvonalasabb utcai Rolls-Royce, az eddigi legalacsonyabb és egyben legszélesebb Pantheon hűtőmaszkkal, amit este diszkrét világítás (22 LED) hangsúlyoz ki. Aprópó, világítás. A sötétített üveglapok mögé bújtatott diódás főfénycsórók nappal gyakorlatilag láthatatlanok, a menetfények vékony, vízszintes csíkjai pedig optikailag szélesítik az eleve 2080 mm-es karosszériát. Hátl szintelenek a lámpatestek és csak működés közben láthatók a fények, függőleges elrendezéssel. Minden részlet maximális figyelmet kapott, a híres szárnyas nőalak, a Spirit of Ecstasy



Újdonság a csillagfényes ajtóburkolat, a panel fából is kérhető



Hivatalosan kétajtós, négyszemélyes kupé a Spectre, mert hátul is csak ketten ülhetnek. A csillagfények itt szintén megjelennek

véglegesítésével 830 órát (!) dolgoztak a szélcsatornában, hogy a lehető legáramvonalasabb legyen a figu-

ra. Kétajtós kupénál most először váltottak 23 colos keréktárcsákra, a teljes oldalpanel pedig egyetlen

darabból áll, az A-oszloptól a hátsó sárvédővel együtt a csomagterig.

Belül látszatra kevés az újítás, mert a pult nagyon hasonló ahhoz, ami a Ghost és Phantom modellekben is található. A műszerek itt már vetítették, középre az infotainment kijelzője került, egyedi az óra és valóban varázslatos az úgynevezett Illuminated Fascia, amelynek kialakítására 10 ezer munkaóra ment el két év alatt – az 5 500 csillaggal (fényponttal) kápráztató felület az első utas előtt akkor válik láthatóvá, ha az autó üzemel. A csillagos égbolt (Starlight) az utóbbi években a Rolls-Royce-ok megszokott látványosságává vált, a Spectre esetében most tovább mentek és a szokás szerint hátrafelé nyíló hatalmas ajtókon is megjelentek a Bespoke programban elérhető fénypontok, számszerűen 4 796. Akinek jobban tetszik, Canadel faburkolattal is párosíthatja eme extrát, az anyag a nevét arról a dél-franciaországi területről kapta, ahol *Sir Henry Rolls* és munkatársai általában a teleket töltötték.

A műszaki adatokat egyelőre nem hozták nyilvánosságra, mert a típus tesztprogramja még nem zárult le, de annyit tudni, hogy a 3210 mm tengelytávú, 5453x2080x1559 mm-es, üresen 2 975 kilós Spectre elektromos hajtásláncának teljesítménye 585 LE, nyomatéka 900 Nm. Állásból 4,5 s alatt képes felgyorsulni 100 km/h-ra, a hatótávja pedig egy töltéssel elérheti az 520 km-t. A 2,5 millió kilométeres gyári teszt során az autót -40 és 55 fok Celsius közötti hőmérsékleteken, az Északi-sarktól Dél-Afrikaig hajtották, ám a táv több mint felét (55%) azokon az utakon tették meg, ahol a luxusmodell várhatóan felbukkan majd, így többek között a Riviérán. Szintén ezeken a területeken véglegesítették az intelligens Planar felfüggesztés működését, amely a GPS információi és 18 szenzor adatai alapján vezérli a rugózást, a csillapítást, az összkerék-kormányzást, a fékeezést és az erőátvitelt annak érdekében, hogy a Spectre vezetése minden helyzetben a tökéletes nyugalmat és kényelmet jelentse.

A Rolls-Royce Spectre hivatalosan 2023 első negyedévében mutatkozik be, az autók kiszállítása 2023 ősszel kezdődik. Az alapárát a Cullinan és a Phantom közé lótták be, de a potenciális vevőket valószínűleg ez érdekli a legkevésbé.

Paladár



ELSŐ PRÓBA MG4

Piacvadász

Az MG4 a márka többi modelljéhez hasonlóan kínai gyártású, töltési teljesítménye alapesetben mindössze 7 kW, de 117 kW-os egyenáramú gyorsöltésre is képes



https://youtu.be/VcPIACjm7_o



A KÍNAI TULAJDONÚ EGYKORI BRIT MG AZ EURÓPAI PIAC EGYIK VEZETŐ ELEKTROMOS MODELLJÉNEK SZÁNJA AZ ÚJ MG4-EST.

Az MG4 hivatalosan szinte még nem is létezik, de az Autobest idei nagy villanyautó-összehasonlító tesztjén, Olaszországban, mi már kipróbáltunk egy a majdani európai változatokhoz nagyon közel állót. A 4-es az MG – és anyagcége a Shanghai Auto (SAIC) – első modellje a márka saját fejlesztésű, moduláris elektromos padlólemezén, a hangzatos nevű Nebulán; Kínában SAIC Mulan néven június óta árulják. Az új, – elől McPherson, hátul oldalankénti többkaros felfüggesztésen guruló – padló kizárólag tisztán elektromos hajtásláncok befogadására alkalmas, alapkivitelben egy villanymotorral és hátsókerék hajtással. A 4-es belépő változatában 170 LE-s a hátsó futóműbe



A középkonzoli képernyője melletti hagyományos gombokkal legalább részben a fűtés-szellőzés is kezelhető, az irányváltó-kapcsoló tekerős

épített vízhűtéses villamos gép, és 51 kWh-s a mindössze 11 centi vastag, padlóba szerelt akku. A másik választható telep 64 kWh-t tud és picivel vastagabb, ehhez már első motor is rendelhető, az így össze-

rékajtású MG4 450 LE-s. A hátsókerekes változat a nagyobb akkuval 204 LE-t tud.

A 4-es 4,29 m hosszú (tengelytáv: 2705 mm), így Európában a Volkswagen ID.3 vezette kategó-

riára céloz. Már tervezett induló árat is közölt az MG: nettó 29 000 euróról startolnának, állami támogatások, és kedvezmények nélkül.

Az első ajtók nagyok, könnyű beszállni, az ülés helyzet – részben a



Kicsi, de éles a vezető előtti kijelző, a feliratok aprók



Bőséges a lábtér hátul, az ülőlap széles, de fejtér kevés



A csomagtartó alapterét nem árulta el az MG, de megtudtuk, hogy a padló alatti rekesz és az aszimmetrikus támladöntés is alapáras. A moduláris szerkezetű akku a „Rubik's Cube” (Bűvös kocka) névre hallgat

padlóba épített akku miatt is – finoman emelt, de a fejtér nem szűk. A kialakítás egyszerű, a műanyagok

többsége kemény, de a rendeltetés-szerűen fogdosott felületek kellemes tapintásúak, pontos illesztésekkel;

az alul-felül lapított karimájú kormány jó fogású. Az ülések puhák, a vezető előtti okostelefonos méretű

képernyő nem mozog együtt a kormányoszloppal. A középső kijelző nem mindig látható jól, de jó, hogy hagyományos gombok is akadnak körülötte. A hátsó pad kényelmesen széles, és a lábhellyel sincs gond, azonban itt sokkal jobban érezhető az akku fejtér-csökkentő hatása. A felfüggesztés feszes, rossz utakra túlságosan is, a hátsókerekek-hajtás óriási előnye, hogy az első kerekek nagy szögben fordulnak el, így a fordulási sugár is kellemesen kicsi. A tesztautót a 170 LE-s motor és a kisebb akku párosa vitte, az Ecobest Challenge szigorú mérései alapján több mint 330 km-es, normál használatú hatótávolsággal. A MG Pilot nevű aktív biztonsági rendszer (sávtartó, adaptív tempomat, automata vészfék, táblafelismerő, stb.) sávtartója a próbán kifejezetten durván, zavaróan avatkozott bele a kormányzásba.

Az MG céljai komolyak és nem is csak villanyautókkal tervezi meghódítani Európa nagy piacait!

SZG – Rob van Ginneken,
Autobest



A forma jelentős részben olasz tervezők munkája, az alapmodell menetkész 1641 kilót nyom

Fotón nem jön át, hogy valójában mekkora, a fordulóköre 12,3 m. Élénk színekben, például aranyárgában, levelibéka zöldben más arcát mutatná, a fekete túl konzervatív egy RS-hez

Audi RS Q8

Te is fiam Urus?

**ÖT MÉTER HOSZ-
SZÚ, ÜRESEN IS 2,3
TONNA, 23 COLOS
KEREKEKEN GURUL ÉS
ÁLLÁSBÓL 3,8 S ALATT
ROMBOL FEL SZÁZ-
RA. MI AZ? SEGÍTÜNK:
LAMBORGHINI
NÉGY KARIKÁVAL AZ
ORRÁN, MÖGÖTTE
600 LE-S V8-ASSAL.
KIPRÓBÁLTUK.**

Miután a BMW ügyes húzással megszerezte magának a Rolls-Royce-t és így a hoppon maradt Porsche unoka, *Ferdinand Piëch* a szándékai ellenére csak a Bentley-t tehette be az általa vaskezéssel irányított VW csoport bevásárlószatrába, a bekapott balhorog ereje vélhetően sokáig benne maradt a hírhedten maximalista, de kudarcot vallott vezérben. Mással ugyanis aligha magyarázható a fiaskó: amikor 2003-ban megjelent a Continental GT – a hamar a túlfizetett focisták kedvencévé váló új Bentley kupé és kabrió –, ennek 6,0 l-es, W12-es motor-

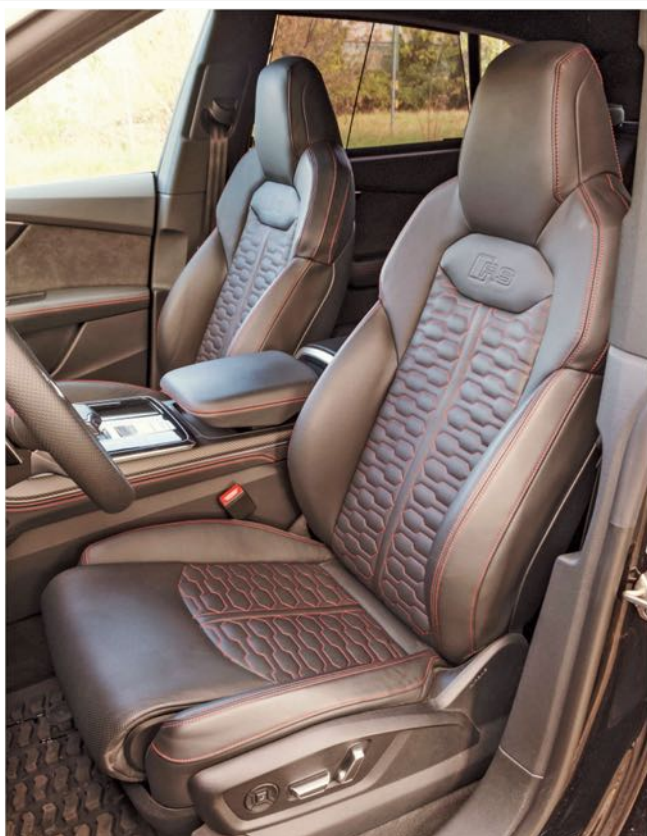
ját előbb Volkswagenbe szerelték be – ez volt az Audi A8 rokona, a Phaeton. A nemzetközi sajtó persze azonnal lecsapta a magas labdát és Volkswagen motoros Bentley-t kezdett emlegetni, hol-

ott Piëch éppen a fordítottjának, a Bentley motoros Volkswagennek örült volna – vicces, de ez valóban pech volt. A helyes taktikát a házon belüli prémiummárka, az Audi mutatta meg: a második generációs

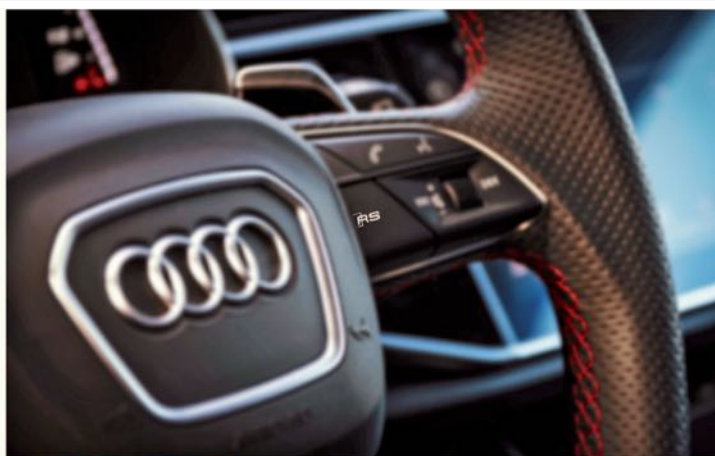
(D3-as) A8 sportváltozatába, az S8-ba az akkor már szintén a német vállalatbirodalomhoz tartozó Lamborghini 5,2 l-es, V10-es erőforrását építették. Ez vitte az Audi R8 alapjául szolgáló Gallardo-t,



Így hátulnézetben látjuk a legtöbbször, az eleje általában a visszapillantókban tűnik fel. Rakodáshoz a hátulja leengedhető, a tankba 85 l extra üzemanyag csorgatható



Kényelmesek a masszírozós, fűthető-szellőztethető első ülések. A RS üzemmód külön gombbal is aktiválható a kormányról



s amely 450 LE-re lefojtva is bőven jelentett annyi presztízt, hogy a köztudatban az S8 lett „a” Lambomotoros Audi. Ugye, hogy máskép-



Klasszikus kerek, vagy alul lapított sportkormányt is lehet választani. A zongoralakkot enyhén szőlva túlzásba vitték, ennyi tükröződő felület tényleg zavaró

pen hangzik. Az olasz és a német márka kapcsolata egyébként is szoros, ugyan a V12-essel hajtott Lamborghinik (még) ezer szállal kötődnek az anyaföldhöz, a V8-as és V10-es erőforrásokat már Győrben

szerelek össze a Lambókhoz is. A 2000-es évek közepén a Gallardo technikájára épülő R8-cal az Audi olasz segítségével lépett be az elit sportkocsik közé, míg 2018-ban a négykarikás márka a Q8-cal gurí-

totta az alapot a Lamborghini első hivatalos SUV-ja, az Urus alá – az illekor felemlegetett LM002 más ligában játszott. Pontosabban az RS Q8-cal, ami csak egy évvel később, 2019-ben jelent meg, hogy a két



Elöl kis plakett, hátul ugyanilyen felirat utal a csúcsmodellre



Valójában két igazi kipufogó dörmög a nagy ovális végződésben – mindkét oldalra jutott egy-egy ilyen „kályhacső”



9,5 l olaj kering a 4,0 l-es V8-asban, amely itt 600 LE-s – bőven van még benne tartalék

autó piaci visszhangja ne oltsa ki egymást.

A méretek milliméterre ugyan nem stimmelnek (az Audi kasznija 5012x1998x1694 mm-es, a Lamborghinié pedig 10 centivel hosszabb és 6-tal alacsonyabb), de ez elsősorban az eltérő formáknak köszönhető, nem jelent semmit. Az acél/alumínium kompozit váz, az elöl-hátul oldalanként ötkaros, adaptív légrugós felfüggesztés és a hajtáslánc (4.0 V8T motor, nyolcfokozatú automata váltó, állandó összerékhajtás, 48 V-os könnyű hibrid rendszer) egy töről fakad. Hogy az Urus táplálékláncban elfoglalt helyén ne essen csorba, az RS Q8 tényleg kevésbé, 50-50 LE-vel és Nm-rel lett visszafogva, így maradt neki szerény 600 LE és 800 Nm – ezzel pedig pont a legnagyobb ellenfelei, a BMW X6 M, a Mercedes-AMG GLE Coupe 63 S és a Porsche Cayenne Turbo Coupe felségterületére tévedt. Feketében úgy fest, mint Mike Tyson szmokingban, nem sejteti, hogy mekkorát tud ütni, a tyúkketrechálók is

beleolvadnak a frontrészbe, egyedül a 23 (alából 22) csos alufelnik, a piros féknyergek és a lábszárvastagságú kipufogóvégek alapján lehet gyanakodni, hogy valami nem stimmel – utóbbi optikai trükk, a valódi kipufogók beljebb vannak. A helykinálat nagyvonalú, a 3 m-es tengelytáv miatt a második sor is terpeszkedős, az anyagok kiválóak, az RS hangulat nincs túlgondolva és

értelemszerűen minden ugyanúgy működik, mint bármelyik Q8-ban – például a teljesen érintős felületű légkondi vezérlő menetközben szinte kezelhetetlen. Akit érdekel: a csomagtartó 605–1755 l-es, könnyen variálható, a rakodópereme a légrugóval lejjebb vihető.

Az elsősorban a kínai adószabályok miatt 4,0 l-es és nem nagyobb, dupla turbóval vastüdőzött V8-as mély hörgéssel kel életre, de a kellemes moraj hamar alábbhagy. Az nem baj, hogy van szofisztikált üzemmód a kényelmes kocskikázáshoz, az már inkább, hogy hardcore menetben sem szól igazán nagyot a nyolclövetű, a motor- és kipufogóhangból ilyenkor bizony juthatna több a kabinba. Természetesen feltucatnyi üzemmód közül lehet választani, igazából a takarékos már elég bármire, mert az RS Q8 vonatkozásában ez a fogalom más dimenziót jelent, és persze lehetőség van egyénileg konfigurált beállításokra is. A nyolcfokozatú automata D-ben mindent elintéz, de a kormányról és a buci karral egyaránt pöcögtethető, utóbbinál

viszont nem tetszett, hogy a séma a „rendes” sportkocsikhoz képest fordított, azaz a +/- kiosztást felcserélték. Szürreális, amikor egy üresen 2,3 tonnás behemót padlógázra fityiszt mutat a fizikának, és négy 295/35-ös gumiba kapaszkodva 3,8 s alatt van százon – az Urus ugyanezt a mutatványt két tizeddel hamarabb letudja és 250 helyett 306 km/h-ig gyorsulhat, mert nincs leszabályozva. Az RS Q8 pokolian gyors, de csak egyenesben parancsol, kanyarban a fizika nevetve rúgja vissza a térfelén pattogó labdát és ezt el kell fogadni. Mert hiába a rendkívül pontos és közvetlen, 2,3 fordulatot kormányzás, a satuként harapó karbon-kerámia kompozit fék, a kontroll alatt tartott kasznij; a kanyarok nagy tempóval történő fűzése ennyi vassal alattunk inkább birkózás, mintsem önfeledt szórakozás. Persze, a hétköznapi autókat így is bármikor körbe lehet tancolni, aki viszont az öröm és nem a félelem termelte adrenalin miatt szeretne sportos Audit, vegyen inkább RS3-ast, garantáltan jobban jár – anyagilag is. A fogyasztás senkit nem érdekel, hiszen csodák nincsenek, szaklap lévén azonban nem kendőzzük el a valóságot. Úgy, hogy nem örültünk meg teljesen, de azért álszentek sem voltunk és meg-megrotyogtattuk a V8-ast, hajszállal sikerült 20 l alá beférni, 10 alá viszont még spórolva, országúton gurulva sem – az RS Q8 nem erről szól. Ám nemcsak fenntartani nehéz – egy szűrő-, olaj- és fékbetét-csere árából a legtöbben használt autót vesznek –, hanem megvenni is, a tesztautó ára bőven felülről karcolta a 60 millió forintot, igaz, jelenleg az autóipart sújtó nehézségek miatt nem rendelhető.

KZ

AZ AUDI RS Q8 MŰSZAKI ADATAI

Hengerszám/szelepszám	8/32
Hengerűrtartalom [cm³]	3996
Furat x löket [mm]	86,0x86,0
Sűrítési arány	9,7:1
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	600/441(6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	800(2200–4500)
Sebességváltó [fokozatok/üzemmód]	8/automata
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	5012x1998x1694
Tengelytáv [mm]	2998
Nyomtáv (elöl/hátul) [mm]	1692/1696
Felfüggesztés	Elöl-hátul oldalanként ötkaros
Fékek (elöl/hátul)	Hűtött tárcsa/hűtött tárcsa
Gumiabroncsok mérete (elöl/hátul)	295/35 R23
Saját tömeg [kg]	2315
Üzemanyagtartály [l]	85
Csomagtartó [l]	605–1755
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	3,8
Végsebesség [km/h]	250



<https://youtu.be/61kMviFwV1g>



Hangosabb, mint az alapmodell, mert kevesebb benne a zajszigetelés. Állásból 4,5 s alatt gyorsul százra, végsebessége 291 km/h

ELŐZETES Porsche 911 Carrera T

Kézimunkás

2023 FEBRUÁRJÁBAN ÉRKEZIK A MÁRKA-KERESKEDÉSEKBE A LEMEZTELENÍTETT 911-ES – A T A VEZETÉSI ÉLMÉNYRE FÓKUSZÁL.

A T a Touring rövidítése és az első ilyen 911-est 1968 és 1973 között árulták. Utána feledésbe merült, majd a 991-es generációval tért vissza, most pedig a 992-esből is piacra dobják, sőt a 718-as Boxster és Cayman, valamint a Macan is elérhető ezzel a csomaggal. A műszaki alapokat a belépő 911-es Carrera adja: a 3,0 l-es, hathengeres biturbó bokszer 385 LE-s (450 Nm), a váltó alapról hétfokozatú kézi, a hajtás a hátsó kerekéke. A felszereltség az erősebb Carrera S-éhez igazodik, szériában Sport Chrono csomaggal, sportkipufogóval, 10 mm-rel ültetett és adaptív felfüggesztéssel (PASM), mechani-

kus hátsó difizárral (PTV), amely szett így egyben csak a T esetében érhető el az alapmotorral párosítva. Extraként hátsókerék-kormányzás és nyolcfokozatú, duplakuplungos robotváltó (PDK) vehető. A T varázsa az egyszerűségében rejlik: nincs benne hátsó ülés, kevesebb a zaj-



Alapáras a sportkipufogó. A normál Carrerához kéziváltó nem rendelhető, ezt már csak a T-hez kínálja a Porsche

szigetelés, vékonyabbak az üvegek és könnyebb az akkumulátor, így az autó saját tömege csupán 1470

kg, ami 35 kiló előny a normál 911 Carrerához képest.

A T külső jegyei közé tartoznak az elől 20, hátul 21 colos Carrera S alufelnik (243/35 és 305/30 méretű gumikkal), a feketére festett kipufogóvégék és a szürke részletek a karosszérián. Belül GT sportkormányt és elektromosan állítható Sport Plus üléseket találni, színezní belső csomaggal lehet: a tartalom érinti a biztonsági öveket, a varráásokat és a szőnyeget. Extraként teljes bőrkárpit, adaptív vagy karbon héjas sportülés is elérhető. A karosszériánál az alap színpaletta négy normál, négy metál és öt speciális fényezésből áll, igény esetén pedig (pluszpénzért) 110 egyedi árnyalat közül is lehet választani a Paint to Sample program keretében. A Porsche 911 Carrera T alapára 123 845 euró lesz.

ZK



Fizetni kell a karbon héjas sportülésekért. Hátsó ülések a T-ben nincsenek



Pálcás maszkot hordanak az AMG-k. A kapszulaformát elsősorban a csekély légellenállásra való törekvés szülte, nem véletlen a hasonlóság az EQS limuzinnal

TESZTNAPLÓ Mercedes-AMG EQE 43 4Matic

S-Modell

AZ EQS ÉS AZ EQE KÖZÖTT KISEBB A TÁVOLSÁG, MINT A NORMÁL S ÉS E-OSZTÁLY KÖZÖTT.

Karosszéria, utastér

Az EQS és EQE úgy hasonlít egymásra, mint két tojás, de utóbbi kisebb: tengelytávja 9, karosszériája 2,5 centivel rövidebb. Az ajtók keretnélküliek, a hely elől bő, sok a kacattartó, a tág tartományban állítható ülések az összes trükköt tudják és kényelmesek is. A kilátás minden irányban körülményes, de a 360 fokos kamera és a közlekedési lámpákat mutató funkció sokat segít. Az anyagminőség megugorja a prémiumszintet és az összeszerelés jobbnak tűnt, mint az EQS-ben, de zörrenéseket, nyöszörgéseket ebben is hallottunk. Hyperscreen helyett a tesztautóba hagyományos pult

került, a vezető előtt sokrétűen konfigurálható 12,3, közepén álló formátumú 12,8 colos képernyővel. Az érintős kormánygombok kezelése nehézkes, az MBUX infotainment alapvetően logikusan felépülő menüje könnyen tanulható, szoftveres hibák előfordulnak: a zenelejátszó sokszor megakadt, vagy bekapcsolásnál elfelejtette, hogy hol tartott; amikor pedig álló helyzetben filmet néztünk, vicces volt az elsőtétülő képernyő azzal a felirattal, hogy „ennél a sebességnél ez a funkció nem elérhető”. Hátul szintén tágas az EQE, de a fűthető üléslapok rövidek (460 mm) és a pozíció sem ideális a felhúzott lábakkal. A csomagtartónál a szélvédő itt nem nyílik, mint az EQS-nél, a szűkebb nyíláson át nehezebben

Elegáns, de rendszeres ápolást, takarítást igényel a világos belső, különösen a szőnyeg. A matt fabejtét a pulton nekünk tetszett, a középkonzolon is hasznos lenne





+ ELŐNYEI

- Kényelmes első ülések
- Helykínálat
- Vezethetőség
- Menettulajdonságok
- Tölthetőség
- Hatékony rekuperáció
- Egypedálos vezetés
- Rozsdagarancia

- HÁTRÁNYAI

- Kiliátás
- Hátsó sor kényelme
- Magas rakodóperem
- Kormánygombok kezelése
- Szoftveres bakik

pakolható a magas (740 mm-es) rakodóperemű 430 l-es tér.

Motor, erőátvitel

Tengelyenként egy-egy villanymotor adja a mechanikus kapcsolat nélküli összerékhajtást, váltó nincs, a rendszerteljesítmény 476 LE (858 Nm). Az akku nettó 90,56 kWh-s, a fedélzeti töltő 11, extra-ként 22 kW-os, az egyenáramú (DC) gyorsöltő maximum 170 kW-ot tud – ezzel fél óra alatt megvan a 80%-os telítés.

A teljesítmény sávosan áll rendelkezésre, alaptól 50, Comfort üzemmódban 85, Sportban 90 százalék, a teljes kraft csak a Sport+ és Race Start esetén él,

Nem lehet panasz a helykínálatra, elől a kényelemre sem, de hátul jobb a hagyományos E-osztályban utazni

MŰSZAKI ADATOK

Tengelyenként egy-egy villanymotor. Teljesítmény: 476 LE/350 kW. Nyomaték: 858 Nm. Padlóba épített lítiumion akkumulátor. Energiatároló képesség (nettó): 90,56 kWh. Egyfokozatú erőátvitel, összerékhajtás. Elöl-hátul független felfüggesztés, adaptív légrugózás, összerék-kormányzás. Elöl-hátul karbon-kerámia kompozit tárcsafékek, ESP. Csomagtér: 430 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4964x1906x1492 mm. Tengelytáv: 3120 mm. Gumiméret: elől 265/35 R21, hátul 295/30 R21. Saját tömeg: 2525 kg-tól. Gyorsulás: (0–100 km/h): 4,2 s. Végsebesség: 210 km/h. Áramfogyasztás (WLTP): 19,7-22,5 kW/100 km. Tesztfogyasztás: 22,8 kW/100 km. Általános garancia: 4 év vagy 120 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 6 év vagy 150 000 km. Fényezési garancia: 2 év. Rozsdagarancia: 30 év. Garancia az akkumulátorra: 8 év vagy 160 000 km. Szervizciklus: rugalmas.

Ára: 46 105 000 Ft

de az EQE 43 nem tudja a rövid idejű 10%-os „töltőtöltést”, mint az EQE 53. A 4,2 s-os százás gyorsuláshoz is legalább 50%-os akkutöltöttségre van szükség, a végsebesség 210 km/h. A 22,8 kWh-s áramfogyasztással a gyári



Hibátlan a pedálrend. Az ajtózsebek elől-hátul palacktartósak, az üvegek keretnélküliek, de nem süvít mellettük a menetszél



Padló alatti rekeszben tárolható a töltőkábel



990x965 mm alapterületű a 430 l-es csomagtartó, bővíteni a 40:20:40 arányban osztott üléstámlák döntésével lehet

értéket felülről karcoltuk, ellenben az AMG 43 esetén megadott 462-533 km-es hatótávból csak bő 400

lett – de ez garantált, ahogy csak autópályázással a 300-350 km. Az okos kezelésre a VW csoporton

kívül más gyártók még nem álltak rá, a Mercedes sem, indításnál, leállításánál lehet gombot nyomó-

gatni, ami még mindig jobb, mint a kulcsos (!) megoldás, mert bizony ilyen is létezik.



Voltaképpen egyetlen ívvel megrajzolták a karosszériát, az elejétől a végéig. Hiába közel 5 m hosszú a dedikált villanyautós padlón guruló EQE, kisautókra jellemző 5,8 m sugarú körön megfordul



AMG – a házi tuningműhely a jövőre nézve a villanyautókra fókuszál. A nyithatatlan orr miatt oldalt kell betölteni az ablakmosót. A kilincsek sülyesztettek. A karbon-kerámia fék feláras tartozék, 2,3 millió forintba kerül

Vezetés, menettulajdonságok

Az EQE menetkomfortja szerintünk az EQS-é felett áll, érdekes módon kevésbé zötyögött, pedig a teszt-autóra ugyanúgy 21 colos felniket aggattak, amikre az oldalmagasságot tekintve – átvitt értelemben – alig került gumi. A légrugókon ülő Mercedesekre jellemző lágy suhanás pedig andalító a csendes kabinban – félni nem kell, ha elkó-

kadnánk, az autó jelez. A végállások között 2,1 fordulatos kormány célpontos, a feláras karbon-kerámia kompozit fékek elképesztően fognak (ahogy a szervizekben a ceruzák, amikkel a betét- és tárcsacserék árát vastagon kalkulálják), a sebességfüggő, a hátsó kerekeken akár 10 fokot is fordító összerék-kormányzással pedig kisautókat megszégyenítően lehet

manőverezni. Itt azért megjegyeznénk, hogy lassú tempónál, amikor a kerekek az elsőkel ellentétes irányban fordulnak, a far „kaszálását” meg kell szokni, teljesen más íveken mozgunk, mint normál esetben. A kormánykülöklőkre tett kerek gombokkal (alul) a menetvezérlő, az AMG profil, a felfüggesztés és a szerencsére kikapcsolható szintetikus motor-

hang állítható. A legfeljebb 260 kW-os rekuperáció (és a motorfék) két fokozatban a kormányfülekkel szabályozható: + állásban sokat lehet gurulni, – állásban pedig kvázi egy pedállal vezetni. Utóbbi városban remekül használható, automatára állítva teljesen állóra fékez; egyetlen hibája, hogy néha megzavarják a sávon kívüli lassabb, vagy álló járművek és ilyenkor is lassít. A fényszórók parádésan világítanak, a Digital Light már rajzolni is tud, bekapcsolásnál AMG felirattal és fényjátékkal köszönthet. Hátramenetben az autó mellett megjelenő fényszőnyeg este hasznos.

Felszereltség

A 245 LE-s alapmodell, a hátsókerekes EQE 300-hoz képest az AMG 43 felára bő 16 millió forint (46 105 000 Ft), és erre még ugyanennyit könnyen rá lehet költeni, hiába nívós eleve a felszereltség – a feletrázott tesztautó adatlapján 62 millió forint volt olvasható.

Összegzés

Akinek nem számít az EQE és az EQS közötti „osztálykülönbség”, igazából minden szempontból, de elsősorban anyagilag jár jobban az előbbivel. Az autó tudása hozza a luxusautóktól elvárt magas színvonalat, kifinomultsága pedig elsősorban a vezetőségdek összehangolt működésén érhető tetten.

PA



Tetszetős, szerethető a forma és feltűnő színek is választhatók. A fotó csalóka, a hasmagasság csupán 146 mm

TESZT Toyota Aygo X 1.0 Limited JBL Canvas aut.

Sarki fűszeres

GAZDAGON EXTRÁZOTT MINI CROSSOVER KÖZEL 9 MILLIÓ FORINTÉRT CSAK OLYANOKNAK VALÓ, AKIK MEGSZÁLLOTTJAI AZ ADOTT MÁRKÁNAK, VAGY ENNEK A KATEGÓRIÁNAK.

Hogy az Aygo X mekkora, igazából földrajzi kérdés. Észak-Amerikában karikára fel-fűzve, kulcstartónak is elmenne egy Cadillac Escalade mellé, míg Japánban a magasságától eltekintve minden irányban, sőt az 1,0 l-es motorjával is óriásként lóg ki a legfeljebb 3,4 m hosszú, 660 köbcentis, 64 LE-s kei car-ok közül. Ugyan a korábbi Aygóból most crossover lett, ez ne tévesszen meg senkit, mivelénk egyértelműen városi

mininek számít, toyotás példával a Yaris alá pozicionálva. A színek játéka kivitelegű, a narancs részletek a Limited komfortszint velejárói, ezek belül is megjelennek, sőt a választott karosszériaszín ugyan-

csak, ez utóbbi az ajtókon és a szellőzők körül. Érdekeség, hogy a látványos színekhez ismert fűszernövények (boróka/kék, gyömbér/bézs, chili/vörös, kardamom/zöld és kurkuma/sárga) adták az ihletet,



Látványos, de kőkemény anyagból, igaz, jó minőségben épített a pult. A középkonzol nem nyomja a gáztapasztó jobb lábát, a színes részletek vonzzák a tekintetet



7,0, 8,0 vagy 9,0 colos lehet a középső érintőképernyő, a Limited a legnagyobbat kapja. A vészvillogót az utas is könnyen elérheti. A pult tetején a középső szellőzőrostély, ezen kívül csak a szélső gombok vannak



Jó a pedálrend. A kapcsolókkal az automata távfény, a menetstabilizáló és a startstop működtethető



Elöl elfogadható a helykínálat, hátul már korlátozott és még minta sem jutott az ülésekre. Jól látszik, milyen nagy felületet nyit meg a vászontető

a fekete tető (és hátsó rész) pedig a Style kivitelől fölfelé érhető el. A kerékíveket vastos műanyagperem védi, ez hasznos és jól is néz ki, az első lökhárítóra szintén jutott műanyag, hátra viszont gyakorlati-

lag semmi. Mivel a 3,7 m-es hosszúsághoz 2430 mm-es tengelytáv társul, a kerekek a sarkokra kerültek, a túlnyúlások rövidek – ennek hátul fontos jelentősége van. Ilyen kicsi autón szokatlanok a 18 colos

keréktárcsák, de az igazi meglepetést a virsli vékonyságú, 175-ös gumik jelentik. A beszállás előre könnyű, az ajtó nagy szögben kitartható, az ülőlap magassága 535–595 mm, tehát nem kell mélyre hup-

panni. Ennél többre azonban ne számítsunk: az ülőlap rövid (480 mm), deréktámasz nincs, a fejtámla egyben van a háttámlával és tengelyirányban a kormányoszlop nem állítható, így a hosszú távon is

A TOYOTA AYGO X ÉS LEGFŐBB KONKURENSZE*

	Toyota Aygo X 1.0 VVT-i	Suzuki Ignis 1.2 MHEV
Hengerűrtartalom [cm³]	998	1197
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	72/53(6000)	83/61(6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	93(4400)	107(2800)
Váltó [fokozat/üzem]	Fokozatmentes/CVT	Fokozatmentes/CVT
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	14,8	12,4
Végsebesség [km/h]	151	155
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	4,9	5,4
CO ₂ [g/km]	110	122
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	3700x1740x1525	3700x1690x1605
Tengelytáv [mm]	2430	2435
Csomagtér [l]**	231–829	260–1100
Alapár [Ft]**	6 720 000	7 440 000

* A legjobb érték * Az adott benzinnel való legalacsonyabb felszerelésű, automata váltós modell
 ** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

kényelmes vezetői pozíció alkatfüggő. A helykínálat szerencsére nem rossz, a szélesség és a belmagasság egyaránt elfogadható, ellenben a kilátást korlátozzák az alul széles A-oszlopok, átlósan hátranzve a C-k zavarnak, tolatni viszont nem nehéz, mert az autó rövid hátulja hamar megszokható. Az összeszerelés korrek, de a műanyagok olcsók és kemények, bőr csak a kormányra és a váltó markolatára jutott, a kézifékére nem, az ülések közé kartámasz sem kerülhet, kacattartóból kevés van. A légkondi automata és fizikai gombokkal kezelhető, ez jó, középen nincs levegőrostély, pontosabban a pult tetejére tették; a teszt idején már nem volt nyári kánikula, hogy megtudjuk, mennyire hatékony ezzel a kabin hűtése, de a fűtéssel (az ülésekével is) elé-

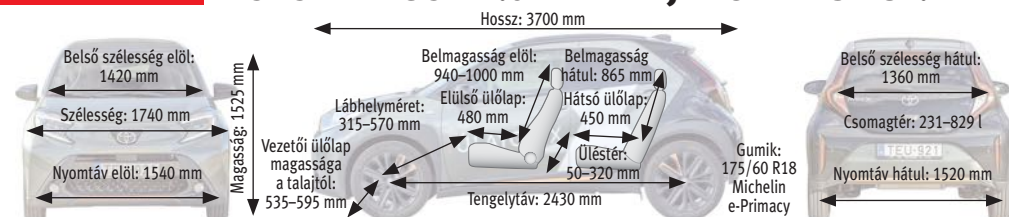
gedettek voltunk. A műszeregység hatalmas háza pazarló, csupán 4,2 colos kijelzőt kapunk, a félköríves sebességmérő jobb szélén az üzemanyag mennyiséget, bal szélén a fordulatszámot látjuk, utóbbinak a szegmenses „mutatóval” nincs igazán értelme. Style Tech szinttől már a legnagyobb, 9,0 colos érintőképernyő kerül a középkonzol ovális keretébe, online kapcsolatos, felhő alapú navigációs infotainment rendszerrel és jelen esetben JBL hifivel, amihez 4 első hangszóró jár, plusz mélynyomó a csomagtartóba. A hátul ülőknek azonban nem kizárólag emiatt lehet olyan érzésük, hogy másodrendű utasok az Aygóban. A hátsó ajtó, s így maga az ajtónyílás is olyan rövid, szűk, hogy be- és kiszálláskor letöröljük a ruhánkkal a kerékdob lemezét. A



Csak a hangja a bűne a háromhengeres szívó benzinesnek. Városi szaladgáláshoz elég a 72 LE, a fogyasztás is kordában tartható, a CVT váltót kell lehetőség szerint elfelejteni



Nincs itt semmi látnivaló – mondhatnánk. A második sorba inkább gyerekeket érdemes ültetni, mindkét ülés isofixes

ADATLAP
TOYOTA AYGO X 1.0 LIMITED JBL CANVAS AUT.


BENZINMOTOR: Soros háromhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű szívó benzínmotor, elől keresztben beépítve. Két felülékvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 998 cm³. Furat: 71,0 mm, löket: 84,0 mm. Sűrítési arány: 11,8:1. Teljesítmény: 72 LE/53 kW (6000/min). Nyomaték: 93 Nm (4400/min). 12 V-os, 60 Ah-s akkumulátor.

ERŐÁTVITEL: Fokozatmentes CVT váltó (hét kézzel kapcsolható rögzített áttétellel), elsőkerék-hajtás. Sebesség hetedik fokozatban 1000/min-nél: kb. 36 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkarok, tekercsrugók. Elöl hűtött tárcsafékek, hátul dobfékek, hátsó kerekekre ható mechanikus rögzítőfék, ESP, 2,8 fordulatos, elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, négyüléses, önördő acélkarosszéria. Saját tömeg 965 kg-tól. Üzemanyagtartály: 35 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 14,8 s. Végsebesség: 151 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 4,9-5,2 l/100 km. CO₂ (vegyes, WLTP): 110-117 g/km. Tesztátlag: 5,6 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 70%-ban városi használat, egy-három személy, 18 és 29 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 3 év vagy 100 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 3 év.

Rozsdagarancia: 12 év. Szervizperiódus: 20 000 km vagy évente.

A COMFORT ALAPKIVITEL ÉRDEMELEGES TARTOZÉKAI (CVT VÁLTÓVAL): hat légszák, startstop, Isofix (2 db), vezetősegédek (autonóm vészfékező gyalogos és kerékpáros felismeréssel, valamint kanyarodási asszisztenssel, vészhelyzeti kormánysegéd, sávkövető, sávelhagyásra figyelmeztető, táblafelismerő, automata távfény, sebességátvitel, fáradtságérzékelő, adaptív tempomat), dombsegéd, LED nappali menetfények, halogén fényszórók, LED hátsó lámpák, automata világításkapcsoló, távirányítású központi zár, elektromosan állítható és fűthető tükörpár, első villanyablak, manuális légkondi, sugárirányban állítható kormányoszlop, emelhető-süllyeszthető vezetőülés, 50:50 arányban osztott és dönthető hátsó üléstámla, bőrvonatú okoskormány és váltómarkolat, tolatókamera, fedélzeti számítógép (4,2 colos kijelzővel), fordulatszámérő, audiorendszer (4 hangszóró, DAB/USB), infotainment (7,0 colos érintőképernyő, MyT alkalmazás, okostelefon tükörzés), Connected Car szolgáltatás, Bluetooth-kihangsóító, 17 colos lemezfelni.

Ár: 6 720 000 Ft

kabin 6 centivel keskenyebb, mint elől, itt tényleg csak ketten ülhetnek és a 175 centis vezető mögé legfeljebb ugyanakkora felnőtt szálljon be, mert a térdeit ekkor még a puha támlába nyomhatja – a cipő orra szerencsére befér az ülés alá. Jellemző a spórolásra, hogy az elsőként rövidebb (450 mm-es) üléspokra és támlákra nem került minta, az ablakot tekerővel sem lehet mozgatni, csupán patentzárral nyitni és resnyire kitémasztani, nincsenek ajtó- és kenguruzsebek, ahogy USB töltőt sem kapunk. A legjobb részlet a nyitható vászontető, mi imádtuk: villanymotor mozgatja és még országúton is mentünk vele nyitva, nem repített ki a huzat – hátránya, hogy nagy sebességnél csukott állapotban is felerősíti a szélzajt, bár aki ezzel a CVT váltós Aygóval akar rendszeresen autópályázni, az valamit nagyon félreértett. A karosszéria a hátsó ajtónál kvázi véget ér, ami pedig mögötte marad, na, az mind a csomagtartó. Itt jön a képbe az említett rövid, 540 mm-es hátsó túlnyúlás, így az

Aránytalanul kicsi a hátsó ajtó, de a teljes hosszúság is csak 3,7 m. A nyitott tető városban huzatmentesen használható



Egyzónás, de automata a légkondi, alatta a vályúban az indukciós teleföntöltő. Jobbra nézve nagy a holttér az A-oszlopnál



utastér mögött csupán 231 l-es „rekesznek” maradt hely, ami az 50:50 arányban osztott támla döntésével 829 l-re bővíthető. A padló alatt nincs semmi extra, mert a helyet kitölti a JBL zenedoboz, nem mellesleg a pakoláshoz 83 centire kell felemelni a poggyászokat, ilyen magas a rakodóperem.

Az Aygo X józan Toyota, az 1,0 l-es, háromhengeres, 72 LE-s szívó benzines két trükkje a változó vezérlés és a közvetlen befecskendezés; turbófeltöltés, hibrid rendszer pedig nincs a láthatáron sem, mert más erőforrással nem szerelik a típust. A legnagyobb teljesítmény és nyomaték (93 Nm) egyaránt

magas, 6000, illetve 4400/perc fordulaton jelentkezik, a kis gépet tehát forgatni kell, és még ilyenkor sem tépi fel maga alatt az aszfaltot (0–100 km/h: 14,8 s, 151 km/h). Egyébként városban – ahová szánták – elég lenne ennyi kraft, de a motor nemcsak pörgetve, hanem alaphoz zajos, a hangja (amit a sze-

rényen szigetelt kasztni felerősít) kellemetlenül bűgös, ráadásul van rezonancia is. Ha pedig mindez nem lenne elég, a CVT váltó végképp megöli az élményt. A fokozatmentes automata elméletileg jó dolog, a gyakorlatban már ritkán valósul meg a papírforma, de az biztos, hogy itt az Aygóban nem.



Puritán plasztik a komplett ajtóburkolat, hátra még zsebre sem futotta. A hátsó oldalablak csupán kitámasztható



Régen a Volvo C30-asnak volt hasonló hátsó ajtaja. A gumik vékonyak, 175 mm szélesek, a rakodóperem magas (830 mm)



Bevásárláshoz elegendő a 231–829 l-es csomagtér, a szatyorok fülét a széleken kampókra akaszthatjuk. A támla felesben dönthető, a padló alatt a JBL mélynyomója dübörög





Az üresen 965 kilóról induló kisautó aligha töri össze a mérleget, mégis nehézkesnek tűnően mozog, és hiába a motor élenksége (mint a kéziváltósban), az erőátvitel „elkeni” a nyomatékot. Ellenben, ha tudunk egyenletes tempóval haladni, akkor a CVT magára talál és próbálja alacsonyan tartani a fordulót, a létezését pedig észre sem vesszük. Ez a kettős karakter a fogyasztásban is megmutatkozik, mert nyugodt, 300 km-es tesztkörön simán hoztunk 4,1 l-es értéket

(amit hajszálpontosan jelzett a számitógép), miközben a teljes próbát 5,6 l/100 km-rel zártuk.

Közhelyes, de az Aygo X élettere valóban a város. A méretei miatt ide született, könnyű vele parkolni, 9,4 m-es körön megfordul és a jellemzően lassú, sokszor dugókkal tarkított forgalomhoz jó a CVT is, hiszen ennél sem kell kuplungot használni. A 2,8 fordulatos kormányval könnyű az irányítás, a hátsó dobfelek semmilyen hátrányt nem jelentenek,

a szűk keresztmetszet a felfüggesztés. A gördülés kissé dobálós, az úthibákra különösen a hátsó (csatolt lengőkaros) futómű út kellemetlenül nagyokat, de csodákat egy kiskocsitól eleve nem várhatunk, pláne ekkora kerekekkel. Az ívmenet – józan keretek között – stabil, az alulkormányzottság a vártnál később kezd jelentkezni, de az Aygo nem sportautó, felesleges a határait feszegetni. A várost elhagyva fejben át kell állni, mert az erőtartálék minimális. A padlógázra bömbölve felordító motor fordulatszáma 6000-re ugrik, de a hangjelenséghez nem társul érdemi gyorsulás, a „lendület” később érkezik, így a hirtelen előzéseket el lehet felejteni. Némiképp javul a helyzet, ha a váltót kézi üzemmódban használjuk: hét előre rögzített áttételt a karral, vagy a kormányfülekkel pöcögtethetünk és dinamikusabban vezethetünk. Mivel a CVT folyamatosan dolgozik, a fordulatszámok itt csak jellemző értékek, 90 km/h-nál 2500, 130-nál 3600/perc. Autópályán a zavaró motor- és a szélzaj mellett a gördülés már fel sem tűnik.

Mivel ez a busásan felextrázott, 8 840 000 forintos Limited kivitel

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Karosszériavédelem (kerékívek)
- + Kényelmes beszállás (elől)
- + Helykínálat (elől)
- + Általánosan jó minőség
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Pedálrend
 - Beszállás (hátra)
 - Helykínálat (hátra)
 - Kemény műanyagok
 - Kítlátás
 - Kevés kacattartó
 - Magas rakodóperem
 - Menetkomfort

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Egyszerű technika
 - Váltó
 - Motorhang

BIZTONSÁG

- + Hat légszák alapáron
- + Vezetősegédek alapáron

KÖLTSÉGEK

- + Felszereltség
- + Fogyasztás



(amely választható JBL hifi és/vagy vászontető nélkül is) már csak a készlet erejéig él, az adtalapon a belépő Comfort felszereltségét tüntettük fel. Itt annyi a trükk, hogy a valódi alapmodell, a 6 millió forint alá még éppen beférő Active csak kéziváltóval rendelhető, így CVT-vel a Comfort a jelenlegi legolcsóbb Aygo X. Aki szeretné egy közepesen felszerelt kisautó, netán egy alap kompakt árát elkölteni városi minire, lelke rajta, mi inkább próbáltunk a felesleges extráktól elvonatkoztatni és az Aygo valódi arcát megismerni. Ennek alapján a CVT csak azoknak való, akiknek feltétlenül kell az automata váltó, mindenki más jobban jár a kézzel – és akár az Active alapfelszereltséggel, amely a Comforthoz képest 800 ezerrel olcsóbb. Ennyiért a lényeges dolgok közül az emelhető-süllyeszthető vezetőülést, két extra hangszórót, a fordulatszám-mérőt, a tolatókamerát, a sebesség-határolót, valamint a bőrbevonatú kormányt és váltómarkolatot kell nélkülözni.

A Toyota Aygo X messze nem hibátlan, de vidám, sokféleképpen színezhető és egyénre szabható, hagyományos (nem turbós) erőforrással szerelt, városi használathoz ideális mini, amiből egyre kevesebbet találni a piacon – legkomolyabb ellenfele itthon a Suzuki Ignis.

Krepsz Zoltán

TESZTNAPLÓ BMW iX3
Impressive

Igazodj!

Nincs valódi funkciója a hűtőmaszknak, de a márkacarulat miatt megtartották. Az új fényszórók keskenyebbek



AZ iX3 CSAK SZOLID RÁNCFELVARRÁST KAPOTT, A MŰSZAKI TÖLTETE GYAKORLATILAG VÁLTOZATLAN.

Karosszéria, utastér

Az új fényszórók keskenyebbek lettek és picit igazították a hátsó lámpákon is, de érdemi átalakulásról nem beszélhetünk. Belül sincs semmi komoly újdonság: hogy villanyautóban és nem hagyományos X3-ban ülünk, azt a késsel díszített indítógomb, menetirányváltó kar és kormányemléma árulja el. A hely minden irányban bő, a kilátás körülményes, a 12,3 colos digitális műszeregység szépen konfigurálható, a head-up kijelző szélvédőre vetített képe viszont tökéletes. Az anyag- és összeszerelési minőség kiváló. Sok a tároló, kényelmesek a sportülések, hátul sem kell szorongani, de jobb, ha három átlagos alkatú felnőtt csak rövidebb utakra vállalkozik. A motor miatt az 510–1560 l-es csomagtartó kisebb, mint a

Kék színű részletek árulkodnak, hogy az iX3 villanyautó, még a menetirányváltó is a szokásos kar – ezt balra billentve kapcsolható a B üzemmód

normál X3-ban, de megmaradt a jó variálhatóság, a támlák 40:20:40 arányban osztva dönthetők.

Motor, erőátvitel

Az ötödik generációs eDrive hajtáslánc tudása naprakész: a hátsó tengelyhez beépített, maximum 17 000/perc fordulátú villanymotor teljesítménye 286 (tartósan 109) LE, nyomatéka 400 Nm és ez kizárólag a hátsó kerekekre jut. A padló alján utazik a 80 (nettó 74) kWh-s, 400 V-os lítiumion

+ ELŐNYEI

- Kényelmes ülések
- Elegendő rakodóhely
- Kiváló minőség
- Felszereltség
- Csendes futás
- Hatékony fék
- Pontos kormány
- B menetfokozat
- Vezethetőség
- Menettulajdonságok

– HÁTRÁNYAI

- Kilátás
- Magas rakodóperem
- Ár

akkupakk, váltó nincs, csak lassító áttétel, így a végsebesség 180 km/h-ra korlátozott. Van erősebb motorféket és hatékonyabb (maximum 134 kW-os) visszatöltést adó B üzemmód, ami elsősorban városi használatra ajánlott és hamar megszokható. Az egyenáramú (DC) gyorsöltés legfeljebb 150 kW-tal mehet, ezzel a 80%-os telítettség elérése félóráig tart, 10 perc alatt 100 km-re elegendő energia vételezhető. Normál (11 kW, 16 A, 230 V) háromfázisú AC háló-





Kényelmesek és jól tartanak az első sportülések, az oldaltartás légkamrákkal szabályozható. Hátnál két felnőttnél ideális a helykialakítás



Könnyű pakolni a sík falakkal határolt csomagtartóba. A hátsó ajtót villanymotor mozgatja, akár érintés nélkül is

zatról 8, utcai CCS gyorstöltővel előző teszt során fagyponthoz alatti (22 kW) 4-4,5 óra szükséges. Az hőmérséklet is adódott, ezért a

450 km körüli gyári hatótávnak a közelében sem jártunk. Hogy a villanyautóknál mennyit számítanak ezek a külső körülmények, igazolja a mostani, kellemes időjárású kora őszi próba, közel 60 km-rel nagyobb (420 km-es) hatótávval és a korábbi, spórolással is majdnem 20 helyett 17,3 kWh/100 km-es vegyes áramfogyasztással.

Vezetés, menettulajdonságok

Az iX3 sokat köszönhet a jó súlyelosztásának (a saját tömeg 57%-a jut a hátsó tengelyre), 3,0 fordulatot kormányoz pontos, bár nem közvetlen, a fék hatékony, az adaptív csillapítás – elől kettős kereszt-, hátul oldalanként öt lengőkaros – felfüggesztéssel pedig nem hogy hozza az X3 vezethetőségének szintjét, de az alacsonyabb



Igásló is lehet: a tetőre 100 kilónyi holmi pakolható, vontatni 750 kilót tud, vízben 7 km/h-s sebességgel haladva 500 mm a gázlómélysége

MŰSZAKI ADATOK

Hátsó tengelyhez beépített villanymotor. Maximális teljesítmény: 286 LE/210 kW (6000/min). Villanymotor tartós teljesítménye: 109 LE/80 kW. Nyomaték: 400 Nm. Akkumulátor szerkezete: lítiumion. Akkumulátor kapacitása: 232 Ah. Akkumulátor bruttó/nettó energiatároló képessége: 80/74 kWh. Akkumulátor feszültsége: 400 V. Egyfokozatú erőátvitel, hátsókerék-hajtás. Elöl kettős keresztlengőkaros, hátul multilink felfüggesztés, adaptív csillapítás. Elöl-hátul hűtött tárcsafékek, hátsó kerekekre ható elektromos rögzítőfék, ESP. Csomagtér: 510–1560 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4734x1891x1668 mm. Tengelytáv: 2864 mm. Gumiméret: elől 245/45 R20, hátul 275/40 R20. Saját tömeg: 2185 kg-tól. Gyorsulás: (0–60/100 km/h): 3,7/6,8 s. Végsebesség: 180 km/h. Vegyes áramfogyasztás (WLTP): 18,5–19,5 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 17,3 kWh/100 km. Általános garancia: 2 év (meghosszabbítható 5 évre vagy 200 000 km-ig). Védőszármay szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: rugalmas.

Ára: 27 005 100 Ft

nyabb súlypont miatt rá is tesz egy lapáttal. A menettulajdonságok fölényesek, állásból 60-ra 3,7, 100-ra 6,8, 80-ról 120-ra ugorva 4,1 s telik el, van EcoPro és a tartalék energiát mozgósító Sport üzemmód. Motorhang eleve nincs, csak halk zümmögés (vagy szintetikus, ha bekapcsoljuk), a nagy kerekek dobogása minimálisan jut be az utastérbe és az akusztikus üvegezésnek hála a menetszél autópályán sem süvít.

Felszereltség

Maradt a korábbi ismert belépő Inspiring és a nívósabban felszerelt Impressive komfortszint, de újdonság, hogy mostantól alap az M Sport csomag. Az indulóár 24 550 000 forint, az Impressive kivitelért plusz 2 455 100 forintot kérnek, benne többek között 20 colos alufelnnel, head-up kijelzővel, Harman Kardon hífivel, kulcs nélküli kezeléssel, 360 fokos kamerával, fűthető első sportülésekkel és bőrkárpitozással.

Összegzés

Az iX3 nem alapról tervezett villanyautó, csupán az X3 villamosítása, mégis kiválóan sikerült. Remekül vezethető, kényelmes, praktikus, a hajtásláncról eltekintve mindenben egyenértékű az alapját adó modellel. Számszerűen persze drága, de a versenytársait sem diszkontálva áron méri.

Bubach Pál

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. NOVEMBER 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



Alfa Romeo Tonale

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
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

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
BMW			
BMW Magyarország Kft.			
2220 Vecsés Lőrinci út 59.			
Tel.: 06-29/555-100			
118i	136	5	10912
X1 sDrive18i aut.	136	5	14075
iX1 xDrive30	313	5	22200
220i Coupe aut.	184	2	13000

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
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
Z4 sDrive20i	197	2	14293
X4 xDrive20i 4x4 aut.	184	5	19339
520i aut.	184	4	18709
520i Touring aut.	184	5	19638
X5 xDrive25d 4x4 aut.	231	5	25170
iX xDrive40	326	5	32641
620d Gran Turismo aut.	190	5	22592
X6 xDrive40i 4x4 aut.	333	5	29205
i7 xDrive60	544	4	52124
X7 xDrive40i 4x4 aut.	333	5	33439
840i Coupe aut.	333	2	37200
840i Cabrio aut.	333	2	40190
840i Gran Coupe aut.	333	4	36080

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
CITROËN			
C Automobil Import Kft.			
Budapest XIX. André Citroën u. 1-5.			
Tel.: 348-4848			
C3 1.2	83	5	6640
C3 Aircross 1.2	110	5	8010
C4 1.2	100	5	7825
e-C4	136	5	13770
C5 Aircross 1.2	130	5	11720
C5 X 1.2 aut.	130	5	12570
e-Berlingo M	136	5	14820
e-Berlingo XL	136	5	16190

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
DACIA			
Renault Magyarország			
Budapest XIII. Váci út 140.			
Tel.: 358-6000			
Sandero 1.0 SCe	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

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

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
Abarth 595	145	2	6135
Panda 1.0 Hybrid	70	5	5020
500 1.0 Hybrid	70	3	5320
500L 1.4	95	5	5865
500X 1.0 T3	120	5	7410
500E	95	2	8990
500E	118	3	12190
Tipo 1.0	100	5	7815
Tipo Kombi 1.0	100	5	8115

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

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
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

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
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 DPL	110	5	6499
i30 Fastback 1.0 T-GDI	120	5	7249
i30 Kombi 1.5 DPL	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



	LE	Ajtó	Ft (ezer)
Tucson 1.6 T-GDI	150	5	9399
Ioniq 5	170	5	16899
Santa Fe 2.2 CRDI aut.	200	5	15599

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
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

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
F-Pace 2.0D 4x4 aut.	204	5	23460
I-Pace EV400 4x4	400	5	30870
F-Type 2.0 P300 aut.	300	2	28530

	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			
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

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

Jász-Plasztik Autócentrum

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

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

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

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

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

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

www.jpauto.hu



	LE	Ajtó	Ft (ezer)
Picanto 1.0 DPL	67	5	4249
Rio 1.2 DPL	84	5	5199
Stonic 1.2 DPL	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

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
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

<i>Toyota Motor Hungary</i>
<i>Budaörsi Keleti 4.</i>
<i>Tel.: 06-23/885-100</i>

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

<i>Mahindra Hungary</i>
<i>2040 Budaörs Budapest Nyugati utca</i>
<i>Tel.: 06-20/228-8678</i>

XUV500 2.2 CRDe	140	5	7490
XUV500 2.2 CRDe 4x4	140	5	7950
Quanto 2.2 CRDe	120	5	5749
Quanto 2.2 CRDe 4x4	120	5	6149
Goa Pick-up 2.2 CRDe 4x4	120	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

<i>Mazda Motor Hungary</i>
<i>Budapest XI. Infopark sétány 1.</i>
<i>Tel.: 464-5000</i>

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

<i>Mercedes-Benz Hungaria Kft.</i>
<i>Budapest XIII. Váci út 96-98.</i>
<i>Tel.: 887-7000</i>



Mercedes-AMG EQE 43

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

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
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

MG

<i>MG Motor Hungary</i>
<i>Budapest III. Zay u. 24.</i>
<i>Tel.: 801-5363</i>

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

MINI

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

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

MITSUBISHI

<i>M.M. Import Kft.</i>
<i>Budapest XIV. Magyarórdi út 34-40.</i>
<i>Tel.: 422-3910</i>

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

<i>Nissan Sales Central & Eastern Europe Kft.</i>
<i>Budapest XI. Neumann János u. 1/C</i>
<i>Tel.: 371-5300</i>

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

<i>Opel Magyarország</i>
<i>2040 Budaörs, Szabadság út 117.</i>
<i>Tel.: 451-4851</i>

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

<i>P Automobile Import Kft.</i>
<i>Budapest XIX. André Citroën u. 1-5.</i>
<i>Tel.: 279-5555</i>

208 1.2 PureTech	75	5	7270
e-208	136	5	13050
2008 1.2 PureTech	100	5	8380
e-2008	136	5	14000
308 1.2 PureTech	110	5	8980
308 SW 1.2 PureTech	110	5	9330
3008 1.2 PureTech	130	5	12070
508 1.2 PureTech aut.	130	5	12960
508 SW 1.2 PureTech aut.	130	5	13430

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
5008 1.2 PureTech	130	5	12830
e-Rifter	136	5	15260

RENAULT

<i>Renault Magyarország</i>
<i>Budapest XIII. Váci út 140.</i>
<i>Tel.: 358-6000</i>

Zoe R110	109	5	12499
Zoe R135	136	5	13649
Clio 1.0 S Ce	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

<i>Porsche Hungária</i>
<i>Budapest XIII. Fáy u. 27.</i>
<i>Tel.: 451-5100</i>

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

<i>Porsche Hungária</i>
<i>Budapest XIII. Fáy u. 27.</i>
<i>Tel.: 451-5200</i>



Skoda Fabia

Fabia 1.0 MPI	80	5	7438
Scala 1.0 TSI	110	5	6961
Kamiiq 1.0 TSI	95	5	7389
Octavia Combi 1.0 TSI	110	5	9615
Karoq 1.0 TSI	110	5	9229
Kodiaq 1.5 TSI	150	5	14263
Enyaq iV 60	180	5	17867

SSANGYONG

<i>Wallis Automotive Europe Kft.</i>
<i>2040 Budaörs, Szabadság út 117.</i>
<i>Tel.: 451-4851</i>

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

SUBARU

<i>Emil Frey Import Kft.</i>
<i>Budapest XIV. Magyarórdi út 32.</i>
<i>Tel.: 470-9010</i>

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

<i>Magyar Suzuki Zrt.</i>
<i>Esztergom Schwiedel József u. 52.</i>
<i>Tel.: 06-33/541-100</i>

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

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

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

<i>Porsche Hungária</i>
<i>Budapest XIII. Fáy u. 27.</i>
<i>Tel.: 451-5100</i>

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

<i>Volvo Autó Hungária</i>
<i>Budapest IV. Külső Váci út 50-58.</i>
<i>Tel.: 238-8150</i>

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

Új modellek a listán

a-z-ig

Gumiabroncsok

www.gumicentrum.net

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

Túlél az Aston Martin?

A 2021 óta gyártott DBX saját padlón gurul, hajtáslánca (4,0 l-es kétturbós V8-as, 550 LE, kilencfokozatú automata, összerék-hajtás) a Mercedestől érkezik. A gyártás, a márka új, Wales-ben működő üzemében csak lassan fut fel, 2021-ben kevesebb, mint 700 készült belőle összesen

Csődrutin

EGYRE TÖBB HÍR ÉRKEZIK ARRÓL, HOGY AZ ASTON MARTIN NAGY BAJBAN VAN. LEHET, HOGY MÁR CSAK A FELVÁSÁRLÁS SEGÍT RAJTA?

A Lagondát *Wilbur Gunn* angol-amerikai mérnök alapította dél-angliai otthona üvegházában, 1904-ben, az Aston Martint pedig 1913-ban *Lionel Martin* és *Robert Bamford* egy kis londoni műhelyben. A két cég 1947-ben egyesült, és története során eddig hétszer ment csődbe. Most is éppen így áll, ugyanis 2022 első felében megháromszorozta a veszteségeit: 285,4 millió font (114 milliárd forint) adózás előtti deficitet gyűjtött össze, szemben a tavalyi év azonos időszakának 90,7 millió fontos (36 milliárd forint) hiányával. Emiatt a részvények árfolyama is ingadozik, a vállalat gyenge teljesítményét *Lawrence Stroll*, a cég elnöke, a chiphány miatt beféjezetlenül maradt 350 darab DBX SUV-val, és az összességében is akadozó gyártással magyarázza. Az Aston Martin még a nyáron közölte, hogy 653 millió font (262 milliárd forint) tőkebevonást tervez. Ennek nagy része (575 millió) részvénykibocsátás, kisebb hányada pedig a szaúdi

arábiai állami befektetési alap 78 millió fontos részvásárlása. A részvénykibocsátás után a szaúdiak 16,7, a Stroll-féle Yew Tree konzorcium 18,3, a Mercedes pedig alig 10 százalékot birtokol a cégből. A kínai óriáskonzern, a Geely – a Volvo, a Polestar, a Lotus, a Smart, és a London Electric Vehicle Company (LEVC) tulajdonosa – vételi, befektetési ajánlatát akkor még elutasították. Az elemzők azonban nincsenek meggyőződve arról, hogy ez a tőkeemelés valóban megoldja a problémákat. A *Forbes* magazin idézi *David Bailey*-t, a Birmingham Business School professzorát, aki szerint a külső felvásárlásnak több értelme lenne. „Az Aston Martin legutóbbi, készpénzszerzésre irányuló erőfeszítésével némi időt nyert, de ez nem változtat a cég előtt álló alapvető kihívásokon. Nehéz elképzelni, hogyan tudna független márkaként fennmaradni egy olyan gyorsan fejlődő iparágban, ahol az új elektromos járművek fejlesztésének költségei eleve magasak” – mondta a professzor. A legenyhébb kritikus elemzések szerint is több készpénz kell, mert most már a súlyos lemaradás a tét egy olyan ligában, ahol a jól prosperáló, a márka erejét jól kihasználó – árait és használatát is maximáló – Ferrarival kellene felvenni a versenyt. De a Volkswagen tulajdonában lévő Bentley is közvetlen konkurens:

idei harmadik negyedéves működési profitja megduplázódott, és rekordösszegre, 575 millió euróra nőtt. Hiába nyilatkozta folyton az elnök, hogy az Aston Martin helyzete stabil, sőt a márka erős, és a kereslet is dübörög, a befektetők nyugtalanok, főleg, hogy november elejéig idén 80%-kal esett a részvények árfolyama. És már az sem segít, hogy Stroll azt ígéri, 2025-re az eladások elérik az évi 10 000 darabot, mert a szomorú jelen az, hogy a tavalyi első félév 2901 darabos eladásához képest idén ez a

szám mindössze 2676 volt. Így a 6600 autós idei terv sem tartható.

Szintén a *Forbes* idézi *Charles Tennant* brit autóipari elemzőt, aki szerint ez az új tőkeinjekció nem biztos, hogy elég lesz ahhoz, hogy elkerüljék a vállalat történetének nyolcadik csődjét. „A friss pénz felét az adósságok törlesztésére fogják elpazarolni”, ezek jelenleg 1,27 milliárd fontot (583 milliárd forintot) tesznek ki. Ráadásul ez az állomány a nyár végéig 40%-kal nőtt! Az elnök magyarázata, az ellátási lánc késedelme, ebből „mindössze”

A 2016-ban bemutatott DB11-es alapmotorja a Mercedes eredetű 4,0 l-es duplaturbós V8-as, de ma is gyártják a márka saját, szintén kétturbós 5,2-es V12-esével (630 LE) is



80 millió fontot tesz ki, tehát az adóssághelyzetet csak kis részben lehet ellátási problémákkal magyarázni. Szintén aggasztó, hogy mindössze 138 millió fontjuk van új modellek fejlesztésére, és sok pénz kellene ahhoz is, hogy az előirányzott értékesítési darabszámot elérjék. „Most, hogy az elektromos autókra való költséges átállás vált prioritássá, komolyan megkérdőjelesem, hogy az Aston Martin képes lesz-e ezt saját bevételeiből finanszírozni, még a Mercedes, és az olyan elektromos autógyártók, mint a Lucid, vagy a Rimac technológiai hozzájárulásával is” – mondta Tennant még a nyáron.

A cég a Ferrari receptjéből szeretne főzni: limitált sorozatokban értékesítene nagyon drága autókat, – mint például a hibrid hajtású Valkyrie, az utcai használatra átalakított versenyautó, amit 2,5 millió fontért (1,15 milliárd forintért) kínálnak. Ahogy írtuk, a vállalatot történetének nyolcadik csődjé fenyegeti. A második világháború után potom pénzért vásárolta meg David Brown angol üzletember, aki az Aston Martint, és a Lagondát is megvette, így a két cég megosztotta a motorokat és a szakmai hátteret. Ekkor jelentek meg a DB (a tulajdonos monogramja) sorozatú autók. Hiába voltak sikeresek, a márka állandó gazdasági nehézségekkel küszködött, aztán 1972-ben Brown kifizette 5 millió fontos tartozását, és mindössze 101 fontért átadta az egész vállalatot a Company Developments nevű befektetési banki konzorciumnak. A működő-

tőke hiánya és a kaliforniai előírásoknak megfelelő motor fejlesztésének nehézségei miatt 1974 végén ismét csődeljárás alá vonták az Astont; 460 dolgozót foglalkoztatott, amikor bezárt. Csak egy évvel később adta el a csődgondnok, egy több üzletemberből álló csoportnak, és fél év múlva, Aston Martin Lagonda Limited néven, 100 alkalmazottal újra megindult a termelés. Az új tulajdonosok a modellek modernizálásában látták a jövőt, így született meg a V8 Vantage (1977) és a kabrió Volante (1978). Jól ment az üzlet, az árakat 25%-kal megemelhették, és már olyan hírek terjedtek, hogy a Lamborghini megvásárlására készülnek, de az MG beolvasztása szinte biztos volt. Aztán jött az 1980-as recesszió, és a két legnagyobb befektető bejelentette, nem tervez hosszú távra a céggel, majd el is adta a részesedését.

Következett a Victor Gauntlett fémjelezte időszak – ő vette meg a korábbi tulajdonosok részvényeit. Jó döntés volt, hogy ismét Aston Martin lett a Bond-autó, így az 1987-es Halálós rémületben című filmben – ahogy annak idején Sean Connery – Timothy Dalton is népszerűséget hozott a márkának. De hiába lett a nyolcvanas években ismét sikeres az Aston, több pénzre volt szüksége a hosszú távú túléléshez. Ekkor jött a képbe a Ford: 1987-ben 75%-os részesedést vásárolt, a többit csak később, 1993-ban vette meg. Új autók fejlesztésébe fogott, új gyárat nyitott, és felpörgette a termelést. Aztán egy



A gyártásra kész változatában 2021-ben bemutatott hibrid Valkyrie 1000 LE-s 6,5 l-es szívó V12-esén együtt dolgozott az Aston és a Cosworth. Az 1140 LE-s rendszerteljesítményű kétüléses összes változatból 175-öt terveznek gyártani; állítólag már mind régen elkelt, de a kiszállítások akadoznak



A csupa könnyűfém 5,2-es V12-es eredeti Aston termék

2006-os belső ellenőrzés hatására fontolóra vette, hogy megválnak a luxusgyártóról, és ez (nagy részben) meg is történt.

David Richards – két kuvaiti vállalkozás és egy befektetési csoport támogatásával – 475 millió fontért vette meg a márkát, miközben a Ford is megtartott egy részt, 40 millió font értékben. 2013-ban az Aston megállapodást kötött a Daimlerrel, ennek értelmében a következő generáció Mercedes-AMG motorokat használ, cserébe a Daimler a cég 5%-os tulajdonosa lett. A 2016-os Genfi Autószalonon bemutatott DB11-esbe már a Mercedes infotainment rendszerét is beépítették.

2020-ban került a cég elnöki székébe Lawrence Stroll, a kanadai milliárdos és befektető, aki 182 millió fontot fizetett a vállalat 16,7%-áért. Az átszervezés magában foglalt egy 318 millió fontos készpénz-infúziót is új részvénykiadás formájában, ami összesen 500 millió fontot eredményezett a vállalat számára. 2020 márciusában Stroll 25%-ra növelte részesedését, de a koronajárvány ideje alatt 500 munkahelyet szüntett meg a cég.

Aztán jött a hír: 2022 szeptemberében a korábban elutasított kínai Geely mégis megszerzett 7,6%-ot. De egyelőre ez a mentőöv sem emeli fel az Astont: eredményét leminősítették és ez a részvényeit is zuhanórepülésbe taszította. A korábbi jóslatok beigazolódni látszanak, az adósságfizetések és a befejezetlen autókból származó költségek több mint kétszeresére növelték a negyedéves veszteséget az idei harmadik negyedévben. Javít a helyzeten, hogy a bevételek a harmadik negyedévben harmadával, 315,5 millió fontra emelkedtek – hiszen az átlagárak is 28%-kal nőttek – de ugyanígy az alapanyagok és az energia ára is magasabb, így az adózás előtti veszteség több. A májusban kinevezett, 76 esztendő cégvezér, Amedeo Felisa elárulta, hogy a beszállító cégeknek saját alkalmazottakat helyezett el „a kapcsolatok helyreállítására, és a jövőbeli csapdák elkerülésére.”

Az ellenszél a negyedik negyedévben csökkenni látszik, „ez kicsit javította a vállalat egész évre vonatkozó előrejelzését” – mondta Stroll, hozzátéve, hogy a közép- és hosszú távú kilátások „szilárdak”. A baj csak az, hogy ezt már többször halottuk tőle.

FL





Amerikai autóipari támogatások

Követendő?

A Ford az F-150-es tisztán elektromos változatát, és a hozzá való akkumulátorokat is Tennessee-ben, az épülő Blue Oval City-ben tervezi gyártani

AZ USA KORMÁNYA ERŐSEN TÁMOGATJA AZ OTT GYÁRTOTT ELEKTROMOS AUTÓK VÁSÁRLÁSÁT. AZ EU EGYELŐRE CSAK DISZKRIMINÁCIÓT KIÁLT.

Joe Biden kormányának nemzetközileg vitatott törvénye szerint 7500 dolláros (nagyágrendileg 3 millió forint) adókedvezményt kapnak azok az amerikai állampolgárok, akik helyben – vagy olyan országban, amellyel az USA szabadkereskedelmi megállapodást kötött; (ezek elsősorban Kanada, Ausztrália, Dél-Korea és a latin-amerikai országok) gyártott elektromos autót – vagy plug-in hibridet – vásárolnak, olyat, aminek az akkumulátora az Egyesült Államokban készült. Az akkuban felhasznált fémek 40%-ának is Észak-Amerikából (az USA-ból, Kanadából, vagy Mexikóból) kell származnia; ez az arány 2027-re 80%-ra nő. Ha ezeket az értékeket nem érik el, a vevő csak az adójóváírás felére, 3750 dollárra jogosult. De az akkumulátorok alkatrészeit 2023-tól már 50%-ban kell Észak-Amerikában gyártani vagy összeszerelni, és a kötelező részarány évről-évre növekszik.

Egyértelműen látszik, hogy nemcsak az ország CO₂-kibocsátásának

A Ford Blue Oval City valójában egy 16 négyzetkilométeres villanyautó-gyár lesz



csökkentése a cél, hanem az is, hogy az elektromos autók „ellátási láncát” az USA-ba vigyék. A 7500 dolláros támogatás egy nagyobb csomag, az inflációcsökkentési törvény (IRA: Inflation Reduction Act) része, ami egyben az Egyesült Államok történetének legjelentősebb éghajlatvédelmi jogszabálya is. Egy amerikai klímakutató szervezet elemzése szerint a törvény-csomag 370 milliárd dolláros éghajlati, és tiszta energiára irányuló beruházásai 2030-ra akár 43%-kal csökkenthetik az ország üvegházhatású gázkibocsátását 2005-höz képest. Ezzel pedig közelebb kerülnek a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségeikhez, miszerint 2030-ra 50-52%-kal csökkentik a kibocsátást. Mellékhatásként 2030-ra akár 1,3 millió új munkahelyet is teremtve erősítik az USA gazdaságát. A törvénycsomag tervezői szándékosan nagy célokat tűztek ki

az amerikai autógyártók elé, hogy látványos legyen az eredmény. Az IRA azonban eszközöket is kínál a sikerhez, beleértve az akkumulátorgyártás és a kritikus ásványi anyagok bányászatának ösztönzését, az elektromos autók gyártásához kapcsolódó beruházási adókedvezményeket, és a meglévő üzemek felújításához nyújtott 2 milliárd dolláros támogatást. Ezzel – a terv szerint – az amerikai autógyártóknak és beszállítóiknak „történelmi lehetőségek” nyílnak arra, hogy visszanyerjék globális versenyképességüket, és egyúttal új, hazai, jól fizető munkahelyeket teremtsenek. Azzal is számolnak, hogy az öt, villanyautóhoz szükséges kritikus alapanyag (lítium, kobalt, nikkel, mangán és grafit) hazai bányászatának fellendítéséhez az amerikai bányáipar átalakítására is szükség lesz, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a környezeti hatásokat. A tervet

már az országon belül is éri kritika: a média szerint alig van olyan gyártó – a kormány egyelőre kicsit több mint 30 elektromos és plug-in hibrid modell nevét tette közzé –, amelyik teljesíteni tudja a követelményeket, ezért csak nagyon kevés vásárló kap majd a támogatásból, bár hosszú távon működhet a dolog. Mivel ebből például a Tesla is profitálni akar, házon belül már háttérbe is szorult a Németországba tervezett akkumulátorgyártás ötlete. Fontos kritika, hogy használt elektromos autókra nem vonatkozik a kedvezmény. És még egy: egyes gyártók megfelelő modelljei már elérték a 200 000 elektromos autóban meghatározott felső határt, ezért nem jogosultak a tiszta járművekre vonatkozó jóváírással (a limitet 2023-tól eltörlik). Az USA-ban a törvény hatására megindult a mozgolódás: a tradicionálisan Detroiti központú Ford



A Lincoln Aviator plug-in hibridként került a listára

most két déli államot, Tennessee-t és Kentuckyt választotta 11 milliárd dolláros villanyautó-projektje helyszínéül. Az államok óriási pénzekkel győzték meg a céget, hogy hozzájuk menjen. De a General Motors kegyeiért is megy a sok-milliárd dolláros harc a tagállamok között, ugyanis egyes államoknak most egészen sok pénz van, hiszen több százmilliárd dolláros szövetségi támogatást kaptak a koronavírus okozta pénzügyi zűr ellensúlyozására. Most ezeket a pénzeket a jövő autópári munkahelyeinek megszerzésére fordítják. A Ford Tennessee-i központja körülbelül 414 000 dollárba kerül majd munkahelyenként, Michigan (az állam, ahol Detroit van) 450 000 dollárral járul hozzá minden egyes GM munkahelyhez, míg Georgia, a Bloomberg által összeállított adatok szerint a Rivian Automotive és a Hyundai által az elmúlt két évben elnyert megaprojektekért munkahelyenként 212 ezer dolláros bevételről mond le. Ennek egyébként is nagy hagyománya van az Egyesült Államokban: az államok legalább a nagy gazdasági világválság óta versengenek a hozzájuk települő cégekért. A szkeptikusok szerint ezek a támogatások az állami for-

rások rossz felhasználását jelentik, inkább kórházakra vagy iskolákra kellene őket költeni. A licitálással pedig csak nő az elköltött összeg, ugyanakkor az is kérdéses, hogy a villanyautó- és akkumulátorgyárak ugyanannyi embert foglalkoztatnak-e majd, vagy ugyanolyan jól fizetnek-e, mint a belső égésű motorral hajtott autók gyárai. A Tennessee-ben épülő 16 négyzetkilométeres Blue Oval City a Ford hatalmas e-autós központja lesz, és első körben az új elektromos F-150 pick-up összeszerelő üze- me és egy akkumulátorgyár kap benne helyet. A márka 5800 munkahelyet ígér, de a beszállítói csapot is beleszámítva a szám akár 27 ezer is lehet. Úgy számolnak, hogy évente 3,5 milliárd dollárral járulnak majd hozzá Tennessee gazdaságához. Az állami tisztviselők a projekt bejelentésekor 500 millió dolláros támogatást említettek, de a helyi sajtó 880 millióra becsülte a költségeket. A Bloomberg megszerzett dokumentumokat, ezek szerint a csomag értéke legalább 2,4 milliárd dollár, az adókedvezményekkel, az adományozott földterületekkel, az infrastrukturális fejlesztésekkel és a szövetségi kormány rövid távú bértámogatásával együtt. Szintén

a Bloomberg hírügynökség szerint még ez a szám is alulbecsült, ugyanis nem tartalmazza a Tennessee Valley Authority, a legnagyobb szövetségi közüzemszolgáltató által nyújtott villamosenergia-támogatást. Tennessee állam tisztviselői azzal is érvelnek, hogy az új ingatlanadó-bevétel még csökkentett értékben is több mint amennyit a helyi önkormányzatok a projekt nélkül kapnának. Miközben Amerikában már jól láthatók az átalakulás jelei, az Európai Unió egyelőre csak a „diszkrimináció” kártyát vette elő, ugyanis a támogatások ellentétesek a Kereskedelmi Világszervezet (WTO) szabályaival. Legalábbis az EU Bizottsága így látja. „Az Európai Uniót mélysegesen aggasztja ez az új, potenciális transzatlanti kereskedelmi akadály” – mondta egy szóvivő még augusztusban, az IRA hatályba lépése előtt. „Felszólítjuk az Egyesült Államokat, hogy távolítsa el a diszkriminatív elemeket a törvényből, és biztosítsa, hogy az teljes mértékben megfeleljen a WTO előírásainak”. Emellett, állásfoglalásuk szerint fennáll a veszélye annak, hogy a támogatások aláássák az EU és az USA közös éghajlati céljait. Az EU egyébként szintén támogatni kívánja az akkumulátorgyártást, de más módon: egy „közös európai érdekű fontos projekt” (Ipcei) keretében hét uniós tagállam támogatja az akkumulátor-ágazatban működő vállalatokat. Ez azonban elsősorban nem a termelési kapacitás fejlesztését, hanem a kutatást, a fejlesztést és az innovációt segíti. Bruno Le Maire francia pénzügyminiszter szerint lassan itt lenne az ideje, „hogy az elektromos járművekre vonatkozó bónuszt vagy az európai területen

AZ IRA ÁLTAL TÁMOGATOTT MODELLEK AKTUÁLIS LISTÁJA

Modellév	Típus
2022	Audi Q5 e-tron
2022	BMW 330e
2022	BMW X5 xDrive45e PHEV
2022	Chevrolet Bolt EUV*
2022	Chevrolet Bolt EV*
2022	Chrysler Pacifica PHEV
2022	Ford E-Transit
2022	Ford Escape PHEV
2022	Ford F-150 Lightning
2022	Ford Mustang MACH-E
2022	GMC Hummer EV Pickup*
2022	GMC Hummer EV*
2022	Jeep Grand Cherokee 4xe
2022	Jeep Wrangler 4xe
2022	Lincoln Aviator PHEV
2022	Lincoln Corsair PHEV
2022	Lucid Air
2022	Nissan Leaf
2022	Rivian EDV
2022	Rivian R1S
2022	Rivian R1T
2022	Tesla Model 3*
2022	Tesla Model S*
2022	Tesla Model X*
2022	Tesla Model Y*
2022	Volvo S60 Recharge
2023	BMW 330e
2023	BMW X5 xDrive45e PHEV
2023	Cadillac Lyriq*
2023	Chevrolet Bolt EV*
2023	Jeep Grand Cherokee 4xe
2023	Jeep Wrangler 4xe
2023	Lincoln Aviator PHEV
2023	Mercedes EQS
2023	Nissan Leaf

* a kvótahatárt a gyártó már elérte (az IRA 2023. január 1-jével feloldja ezt a felső határt)



A plug-in hajtásláncú nagy egyterű, a Chrysler Pacifica támogatások nélkül is jól fogy az amerikai piacon

gyártott autókra, vagy az új környezetvédelmi előírásoknak szigorúan és maradéktalanul megfelelő járművekre adjuk”. Azt is kiemelte, hogy „ugyanazokkal a szabályokkal kell játszaniunk (mint az USA), ha meg akarjuk védeni az iparágainkat, a munkahelyeinket és a technológiánkat”. Ez azért fontos ötlet, mert bár sok ország ad támogatást villanyautókra Európában is, de a járművek eredetétől és az akkumulátorgyártás helyétől függetlenül teszi ezt.

A 2035-ös európai villanyautós átállás Franciaország autópárát – akárcsak Németországot – komolyan fenyegeti. Az ázsiai nagyvállalatok ma már vezető szerepet töltenek be az akkumulátorok gyártásában. Az EU is felismerte a problémát, és Franciaország és Németország vezetésével széleskörű finanszírozással szorgalmazza új, nagy európai akkumulátorgyárak építését. A termelés beindítása és felfuttatása azonban időbe telik, így a kínai, japán és koreai vállalatok még jó ideig biztonságot uralni fogják a piacot...

FL

Az ORA a Great Wall konszern egyik márkája, a 4,24 m hosszú Funky Cat kizárólag elektromos hajtással készül



Kínai autók ütközésbiztonsága

A törődés fontos

AZ ELSŐ KÍNAI AUTÓT 12 ÉVEL EZELEŐTT TESZTELTE AZ EURO NCAP. A KÖZTUDATBAN ÚGY ÉL, HOGY EZEK A MODELLEK NEM BIZTONSÁGOSAK, PEDIG A CSILLAGOK ÖSSZESEGBEN MÁR MÁST MUTATNAK.

Dr. Michiel van Ratingen, az Euro NCAP főtitkára 2010-ben, az első kínai autó törésteszteredményeinek közzétételekor így nyilatkozott: „Egyértelmű, hogy a Kínából, Indiából és más feltörekvő országokból származó járművek a következő néhány évben mindennaposá válnak majd az európai utakon. Az Euro NCAP segít, hogy a fogyasztók megtudják, milyen biztonsági szintet képviselnek ezek.” Bár a kínai autók még ma sem tapátazzák ki az európai utcaképet, ehhez semmi köze a törésteszteknek. Azért sincs, mert bár a 2005-ös, első európai piaci bevezetési kísérlete után visszavont Landwind márkát a CV9-cel, – egy középkategóriás egyterűvel – mindössze két csillagot kapott (elhozva ezzel 2010 leggyengébb érté-



A WEY Coffee 01 plug-in hibrid, 2,0 l-es turbós benzinnel és nagy, több mint 40 kWh-s akkuval

kelését), később mégis sorra jöttek a jobb teszteredmények. 2011-ben már ketten indultak, az MG kis családi autója a 6-os, és a Geely Emgrand EC7, egy nagy családi szedán: mindketten négy csillagot szereztek egy olyan évben, amelyben az egyetlen háromcsillagos, a Dacia Duster kivételével, minden versenyző négyet vagy ötöt.

Két évvel később megérkezett az első ötcsillagos kínai is, a Qoros 3 szedán mind a négy – felnőtt-, gyermek- és gyalogosvédelmi, vala-

mint a biztonsági asszisztenstesztek eredményei – területen magas pontszámot hozott. Megkapta kategóriája legjobb minősítését, sőt, a 2013-ban tesztelt 33 autó közül a legjobbnak ítélték! Ekkor már olyan cikkek születtek Európában, hogy ez hatalmas lépés a kínai autók gyenge biztonságáról kialakult általános nézet megváltoztatásának irányába.

2014-ben aztán az Euro NCAP mindössze három csillaggal értékelte az MG3-ast, de abban az

évben több hasonló értékelést is kiadott, közepeken vizsgázott a Suzuki Celerio, a Citroën Berlingo, a Citroën C-Elysée, a Dacia Logan MCV, a Renault Mégane, a Peugeot 301, és a Peugeot Partner is. A következő kínai autót tesztelt az MG ZS szintén három csillaggal végzett. Ez nem igazán segítette a márka visszatérését a kontinensre, az MG-eket ekkor még csak Nagy-Britanniában árulták. Két évvel később, 2019-ben, a ZS elektromos változata már öt csillaggal tért vissza. Az MG

A KÍNAI AUTÓK EDDIGI EURO NCAP EREDMÉNYEI

Modell	A tesztelés éve	Végeredmény	Felnőtt (%)	Gyerek (%)	Gyalogos (%)	Biztonsági asszisztensek (%)
Landwind CV9	2010	**	34	45	31	29
MG 6	2011	****	73	71	42	71
Geely Emgrand EC7	2011	****	75	80	42	86
Qoros 3	2013	*****	95	87	77	81
MG 3	2014	***	69	71	59	38
MG ZS	2017	***	71	51	59	29
MG ZS EV	2019	*****	90	85	64	70
MG HS	2019	*****	92	81	64	76
Aiways U5	2019	***	73	70	45	55
NIO ES8	2021	*****	82	84	72	92
Lynk & Co 01	2021	*****	96	87	71	81
MG Marvel R	2021	*****	80	75	55	80
Dacia Spring	2021	*	49	56	36	32
WEY Coffee 01	2022	*****	91	87	79	94
ORA Funky Cat	2022	*****	92	83	74	93
Citroen C5 X	2022	****	82	87	69	66
Mobilize Limo	2022	*****	80	75	69	71
BYD Atto 3	2022	*****	91	89	69	74

HS-t is vizsgálták, benzinmotorral, és ötcsillagos eredménnyel. A 2019-ben tesztelt harmadik kínai, az újonc Aiways tisztán elektromos U5-öse volt, és csak három csillagot ért el. A legtöbb gond az oldalütőközések tesztjeivel és az oszloppal/fával történő oldalsó ütközésekkel volt nála. A márka azt ígérte, kijavítja a hibákat, és 2020-ban újabb tesztkörre küldi a továbbfejlesztett U5-öst. De 2020-ban rekord-keves, mindössze 13 autót vizsgáztattak, és egyetlen kínai sem volt közöttük, ráadásul Aiways-t azóta nem tesztelték. 2021-ben aztán két kínai is az élre tört: a Lynk & Co 01 és a NIO ES8 egyaránt öt csillagot ért el. Előbbi a felnőtt utasvédelem kategóriájában figyelemre méltó 96%-ot szerzett, míg a NIO ES8 82-t kapott. Mindkettő jól teljesített gyerekvédelemben is; a Lynk & Co 87, a NIO pedig 84%-kal végzett, gyalogosvédelemben előbbi eredménye 71, utóbbi 72% volt.

„A Lynk & Co és a NIO megmutatta, hogy a „Made in China” már nem pejoratív kifejezés, ha



A Byd Atto 3 idén ősszel lett ötcsillagos

az autók biztonságáról van szó. Itt van két újdonság, mindkettő kínai fejlesztés, és rendkívül jól teljesítettek a tesztjeinken. Egyértelmű, hogy minden gyártó tudja, hogy az Euro NCAP magas követelményeket támaszt velük szemben, ha Európában akarnak autót értékesíteni” – mondta az Euro NCAP főtitkára. A NIO ES8 az Audi Q7 és a Volvo XC90 kategóriatársa,

duplamotoros elektromos változatában 598 LE-vel. Különlegessége, hogy Kínában akkumulátorcsereszolgáltatás is jár hozzá, így a tulajdonosok alig másfél perc alatt teljesen feltöltött akkuval indulhatnak útnak (egyelőre nagyjából 160 ilyen csereállomás működik). A Lynk & Co 2020-ban vetette meg a lábát Európában (Az Autó 2022/02), első bemutatóterme



2013-ban az Euro NCAP az év legjobbjának minősítette a Qoros 3-ast

A rossz megítélés valódi oka

A kínai Brilliance BS6-ost „prémium stílusú, de kedvező árú” szedánként pozícionálták, majd 2007-ben a német ADAC autókлуб – az Euro NCAP irányelveinek megfelelően – töréstartesztre vitte. Úgy kapott egy csillagot, hogy legtöbbször – a videókat látva – még azt is soknak gondolták. Az eltolt frontális ütközési teszten katasztrofálisan összetört: az A-oszlop összeroppant és felhajlott, a vezetőoldali ajtó pedig nagyrészt kiugrott a keretéből. A technikusoknak végül ki kellett feszíteniük. Az ADAC megjegyezte, hogy a pedálok 32 cm-t (!) mozdultak el a vezető felé, míg a műszerfal majdnem 20-szal került beljebb.

Amszterdamban nyílt meg, a NIO pedig tavaly kezdte az értékesítést Oslóban.

Egy MG is helyet kapott a tavalyi tesztelendők között: a Marvel R, és négy csillagra vizsgázott. A Kínában gyártott SUV így nem csak helykínálatával lehet vonzó, hanem azzal is, hogy a felnőtt utasok és a gyerekek biztonsági eredménye 80, illetve 75%-os. A gyalogosvédelmi minősítés ugyan csak 55%, de a biztonsági asszisztenseké meglehetősen jó.

2022-ben két kínai újonc is kiválóan szerepelt: az ORA márka elektromos autója a Funky Cat, és egy plug-in hibrid SUV, a Wey Coffee 01. Mindkettőt a Great Wall nevű óriáscég gyártja. Az ORA utasvédelemben, gyerekbiztonságban, gyalogosvédelemben és a biztonsági felszerelések terén is meggyőzően produkált. Az egyetlen kifogásolható, hogy a vezető oldalán és hátul, a felsőtest felső részén valamivel gyengébb a védelem. A 4,87 méter hosszú Coffee 01 minden kategóriában kiválóan teljesített. Az ősszel tesztelt Mobilize Limo négycsillagos lett. Ez a típus valójában a Renault és a Jiangling Motors közös elektromos szedánja. Ugyanígy szerepelt a Stellantis és a Dongfeng közös vállalatában készülő Citroën C5 X is. Ősszel öt csillagot – a kínai modellek közül – kizárólag a BYD Atto 3 szerzett, így jobb megvilágításba kerülhet az a hír is, hogy október elején a Sixt autókölcsönző bejelentette, az elkövetkező években mintegy 100 000 villanyautót vesz a BYD-től.

FL



Olcsóbb, de szerényebben is felszerelt a 208-as és hiányosan extrázható

ÁRVERSENY Peugeot 208 1.2 PureTech Active és Skoda Fabia 1.0 MPI Ambition

Szívóhatás

SZÍVÓMOTOROS KIS-AUTÓK ALAPFELSZERELTSÉGGEL.

A lapmodellekben még előfordulnak turbó nélküli benzínmotorok, ilyen háromhengeresek forognak ezekben a kisautókban is: a Peugeot 1,2-ese 75, a Skoda 1,0 l-ese 80 LE-s, a váltók egyformán ötfokozatú kézik. A 208-as ötlépcsős komfortszintjének legalacsonyabb foka a listaáron 7 270 000 forintos Active, míg a Fabiánál csak kétféle felszereltség létezik, a belépő Ambition 7 438 940 forintba

kerül. A két autó alapfelszereltségében közös a légzsák, az Isofix, a dombsegéd, a vezetőségdek közül az autonóm vészfék gyalogos felismeréssel, a sávtartó és a tempomat, a LED nappali menettfény, az automata világításkapcsoló, a távirányítású központi zár, az elektromosan állítható és fűthető tükörpár, a villanyablak (elől), a manuális légkondicionáló, a bőrbevonatú okoskormány és váltómarkolat, az emelhető-süllyeszthető vezetőülés, a tengely- és sugárirányban állítható kormányoszlop, a fedélzeti számítógép, az infotainment (Peugeot 7,0, Skoda 6,5 colos képernyővel), a telefontükörzés, az USB port, az audiorendszer (Peugeot hat, Skoda négy hangszóró, DAB/USB/MP3), a Bluetooth-telefonkihangsító és az osztottan dönthető hátsó üléstámla. A gumikat mindkét márkánál 15 colos lemezfelniakra szerelik. A Skoda alapáron adott többlet a fáradtságérzékelő, a LED fényszóró, a ködfényszóró és a részben diódás hátsó lámpa.

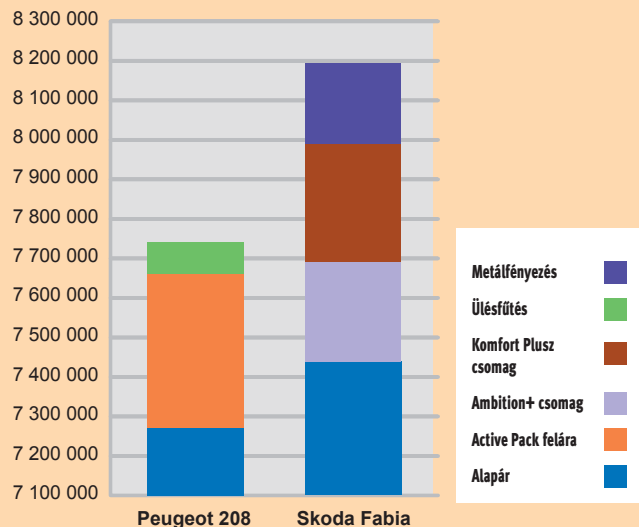
A vevők az extrák közül jellemzően LED fényszórót, automata légkondit, fűthető első üléseket, tolatóradart, alufelni készletet és metálfényezést választanak, illetve vásárolnak. A 208-asnál rö-

tön baj van, mert hiába a sokféle komfortszint, a belépő 75 LE-s motorral legfeljebb csak a második, 7 660 000 forintos Active Pack-re lehet fellépni, ahol még pluszpénzért sem érhető el a LED fényszóró, valamint az automata légkondi. A tolatóradart, a 16 colos alufelnit és a metálfényt (csak sárga) felár nélkül adják, továbbá kéretlenül jön

szintén legolcsóbb (15 colos) alufelni készlet tolatóradarral együtt (Ambition+ csomagban) 252 730, a fűthető első üléspár pedig az automata légkondival együtt (Komfort Plusz csomagban) 297 180 forintba kerül. Az összes kiszemelt extrával a teljes listaár 8 192 050 forint.

Lapzártakor mindkét márkánál futott központi akció. A Peugeot a belépő Active árából nem, de az Active Pack árából 150 ezret elen-

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (FT)



ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Peugeot 208 1.2 PureTech	Skoda Fabia 1.0 MPI
Hengerűrtartalom [cm³]	1197	999
Hengerszám/szelepszám	3/12	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	75/55 (5750)	80/59 (6300)
Nyomaték [Nm (1/min)]	111 (2750)	93 (3000-3750)
Sebességváltó [fokozat/üzem mód]	5/kézi	
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	14,9	15,5
Végsebesség [km/h]	170	179
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4055x1745x1430	4108x1780x1459
Tengelytáv [mm]	2540	2564
Csomagtartó [l]	265	380
Saját tömeg [kg]	1023	1041
CO ₂ [g/km]	122	113
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,4	5,1
Kilométerenkénti költség [Ft/km]	31,02	30,28
Listaár [Ft]	7 270 000	7 438 940
Flotta kezelési költség* [Ft/hó]	200 000	204 000

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



Minden fontos holmi megvehető a belépő szintű Fabiához

még hátsó villanyablak, fáradtságérzékelő, elektromosan behajtható tükörpár és színes 3,5 colos LCD kijelző a fedélzeti számítógéphez. Az ülésfűtés 80 ezer forint, így a hiányosan felszerelt kívánságautó listaáron 7 740 000 forintra jön ki. A Fabiához mindent megvehetünk az Ambition kivitelhez is: a legolcsóbb metálfényezés 203 200, a

ged (7 510 000 Ft). A Skodánál egyévesen 299 999 forint kedvezmény érvényesíthető, így az Ambition ára 7 138 941 forintra csökken. Az autók költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyagköltségek árával) a Peugeot 208-as mutatója 31,02, a Skoda Fabiáé 30,28 Ft/km.

KZ



Kihatás-behajtás



OLVASÓNK EGY MEG NEM TÖRTÉNT, RÁADÁSUL 9 ÉVVEL EZEŐTTI „ÜGGYEL” KAPCSOLATBAN KAPOTT FIZETÉSRE FELSZÓLÍTÓ LEVELET OLASZORSZÁGBÓL!

2013 nyarán úgy döntöttünk a párommal, hogy elmegyünk Milánóba. Az autópályán az egyik fizetőkaphoz érve odaadtuk a kártyánkat, hogy kifizessük a díjat. A fizetés meg is történt, de a sorompó nem nyílt fel, erre az ott dolgozó hölgy azt mondta, hogy tolassak vissza és egy másik kapun menjek át; ez meg is történt. Azóta eltelt

9 év, de ma, egy olasz követelésbehajtó cégtől kaptunk egy több mint 67 euró fizetésére felszólító levelet. Rögtön felhívtam az ügyvédünket és elmondtam neki az esetet. Azt válaszolta, hogy az Európai Unióban minden követelés elévül 5 év után, de, ha még Olaszországba szeretnék menni, jobb ha kifizetem.

Név és cím a szerkesztőségben



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

Egyetértek azzal, hogy az általános elévülési idő 5 év, de ehhez érdemes hozzátenni, hogy lehetnek olyan körülmények – például az igényérvényesítés akadályai, vagy az érintett személy felkutatásához szükséges idő – ami a határidő meghosszabbodását eredményezi. Mégis a 9 év egy ilyen természetű követelésnél mindenképpen olyan hosszú, hogy

– megértve ugyan ügyvéd kollegám óvatosságát egy tervezett következő olaszországi utazással kapcsolatban – én biztosan nem fizetném ki a követelt összeget. Ugyanezt tanácsoltam évekkkel ezelőtt annak az ügyfelemnek is, aki – ugyancsak közel 10 éves előzményekre való utalással – az olasz társaság által megbízott magyar ügyvédi irodától kapott hasonló hivatkozású felszólítást, és azóta sem jelzett vissza, hogy bármilyen folytatása lett volna az ügynek. Felmerült bennem az is, hogy a felszólítás sikerének esélytelenségével az olaszok is tisztában vannak, de követelésük „leírhatósága” érdekében egy ilyen levéllel és annak sikertelenségével próbálják szükség esetén igazolni az adóhatóság előtt a behajthatatlanságot.

RÉSZLETKÉRDÉS

Mi az igazság a plug-in hibridek ügyében?



A BMW 7-es plug-in változatának hajtásláncán jól látszik az ilyen rendszerek anatómiája: akku a hátsó ülések alatt, az autó önálló mozgására is alkalmas villanymotor pedig az automata váltóban

Töltéskényszer

SOKAN „CSALÓ HIBRIDKÉNT” EMLEGETIK A PLUG-IN-EKET; IGAZUK VAN? NÉZZÜK MEG EGY KICSIT ALAPOSABBAN A RÉSZLETEKET!

Anélkül, hogy a valódi, azaz a teljes értékű hibrid hajtásláncok működését részletesen elemeznénk (már sokszor megtettük), most csak csokorba szedjük az előnyeiket és a hátrányaikat. A hibridek óriási előnye, hogy a hagyományos hajtásláncú autókban a fékeken, lassításkor hővé alakuló és így teljes egészében veszendőbe menő mozgási energia nagy részét képesek összegyűjteni, akkumulátorba tárolni, és onnan – például gyorsításokkor – újra felhasználni az autó hajtására. Természetesen a visszagyűjtés, a tárolás és a felhasználás hatásfoka nem 100%-os, de legalább a veszteségek egy része (nagyjából 40-60%-a) újra az autó hajtására fordítható, azaz csökkenthető vele a fogyasztás és az emisszió. Ez óriási eredmény, de mik a hátrányok? Az első és talán legfontosabb a bonyolult és költségesen javítható szerkezet és az ebből adódóan magas ár. Még a legolcsóbb és legegyszerűbb, 1-2 kWh kapacitású hajtáslánci akkuk

is legalább 1000-1200 euróval növelik a gyári költségeket, pedig az árak, a nagysorozatú termelés beindulásával közel 80%-kal csökkentek az elmúlt tíz évben (a vírus és a háború persze ezt a területet is alaposan felbolygatta). Ehhez jön még a szabályozó elektronikák és a villamos hajtás felára. Ugyanakkor az akku tömegtöbbletét is jelent, amit gyorsítani és lassítani kell, ez a sok hatásfokjavító hatás ellen dolgozik, de a teljes mérleg így is pozitív. A kis kapacitású akkuk azonban főleg arra jók, hogy kisegítsék, támogassák a benzines hajtást, tisztán elektromos autózásra általában csak korlátozott sebességgel és még korlátozottabb hatótávolsággal alkalmasak. Bár sok márká fejlesztői állítják, hogy a szennyezés szempontjából legkritikusabb nagyvárosi forgalomban így is összehozható akár 80-90%-os tisztán elektromos üzem, – pusztán óvatos gázpedál-kezeléssel – az igazi megoldás mégis az lenne, ha a hibridek sokkal többet tudnának villanyal megtenni. Erre megoldás a nagyobb akku, amit már nem csak a motorfékben begyűjtött energiával tölthető a rendszer, hanem a tulajdonos is feltöltheti, kívülről, az elektromos hálózatról. Az így 8-15 kWh-sra növelt telepekkel a mai kívülről tölthető (angolul plug-in) hibridek jellemzően 30 és 80 km közötti, benzinégetés nélküli

futásra képesek, így az is elképzelhető, hogy akik rövidebb utakat járnak, és elég gyakran töltik autójukat, akár évekig közlekedhetnek anélkül, hogy a benzinmotor akár egyszer is beindulna. A márkák fejlesztői is figyelnek erre, és a rendszer egészsége érdekében időnként akkor is elindítják a motort, ha egyébként nincs rá szükség. A valóság azonban más: a plug-in hibridek használóinak többsége a statisztikák szerint csak ritkán tölti autóját akkuját kívülről, bár a tendenciák a benzin drágulásával a világ minden táján javulnak. Ha nem töltjük a plug-in-t, akkor is úgy használhatjuk, mint egy hagyományos hibridet, azaz az autó maga zongorázik a hajtáslánc elemein, és időnként elektromos, időnként pedig benzines hajtással halad. De akkor minek a nagy (és nehéz) akku? A plug-in hajtások bírálói általában azzal érvelnek, hogy mivel a nagy akkuk nehezek, azok, akik nem töltenek, felesleges teherként cipelik magukkal plug-in autók telepének többlet tömegét, és így valójában a hagyományos hibrideknél jobban szennyeznek, miközben sok országban (nálunk is), azokkal ellentétben élvezik a villanautóknak járó előnyöket, vagy legalább egy részüket. Az külön bosszantja az ellenzőket, hogy mivel a drágább, nagyobb modellek vásárlói jellemzően jobban elvise-

lik a plug-in hajtáslánc ártöbbletét, az ilyen autók egy része még ma is nagyteljesítményű, és „feleslegesen erős”, amiből az is adódik, hogy benzinmotorja szennyezőbb az átlagautókéénál. Akkor miért jár nekik a kedvezmény?

A baj tehát nem a plug-in hajtásokkal, sokkal inkább a használatukkal van. Az európai országok és az Unió is keresi a lehetőséget, hogy a plug-in hibridek tulajdonosait rendszeres töltésre bírja, de az erre irányuló kísérletek rendre adatvédelmi, és jogi aggályokat vetnek fel. Közben a technológia fejlődésével az ilyen modellek lassan az alsóbb kategóriákban is megjelennek és terjednek, ami kívánatos is lenne, de sok márká ilyen irányú fejlesztéseit megakasztotta az EU 2035-ös céldátuma: ekkortól kezdve elvileg nem lehetne új belső égésű autót forgalomba helyezni Európában, és a mai szabályok szerint az összes hibrid is ide tartozik! Nagy kár, ugyanis a tisztán elektromos autók 12 év múlva is drágák lesznek, a töltő infrastruktúra kiépítése lassan halad, arról nem is beszélve, hogy az elektromos autók tisztasága (igaz a plug-in hibrideké is) jelentősen függ az áramtermelés módjának tisztaságától. Hasznos lenne az autópárt támogatni a fejlesztésekben, teret hagyni az új műszaki ötleteknek, és nem egy dátumot kitűzve tiltani... 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.

A legnépszerűbb autó a világon

Kérem, segítsenek abban, hogy megírják, melyik autóból adtak el legtöbbet a világon. Konkrét autótípusra gondolok. Köszönöm, ha gyorsan válaszolnak – egy családi fogadást dönt el a válaszuk. (Én a Volkswagen Bogárra fogadtam.)

A. K.

A Toyota Corolla a mindenkori győztes, 47 millió feletti összes eladott példánnyal. Az 1938-tól 2019-ig gyártott Volkswagen Bogár a maga 23 milliójával még csak nem is dobogós, mert a második helyen az 1948 óta készülő Ford pickup, az F-sorozat áll 41 millióval, aztán a Volkswagen Golf jön: 1974-től napjainkig 35 milliót adtak el belőle. Majd a 30 milliós Volkswagen Passat a negyedik helyen, és a Honda Civic az ötödiken, 24 millióval. Csak utánuk szerepel a Bogár, azaz a hatodik hely az övé.

Abroncok vegyesen?

Sikerült egy pár jó téligumit szereznem. Önök mit javasolnak, melyik tengelyre szereljem fel őket? Elsőkerék-hajtású az autóm, a hátsó tengelyen jó minőségű (3 éves) nyári abroncsok vannak. Nem megyek dimbes-dombos vidékre, és óra sem nagyon lehet számítani az idén, ha az elmúlt éveket nézzük.

F. Sz.

A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet – a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről – ezt írja: a gépjárművön, mezőgazdasági vontatón, lassú járművön és pótkocsin, az azonos tengelyen lévő kerekre csak olyan gumibroncsok szerelhetők fel, amelyeknek mérete, szerkezete, teherbírása, mintázati jellege (nyári, téli, vagy országúti, terep)

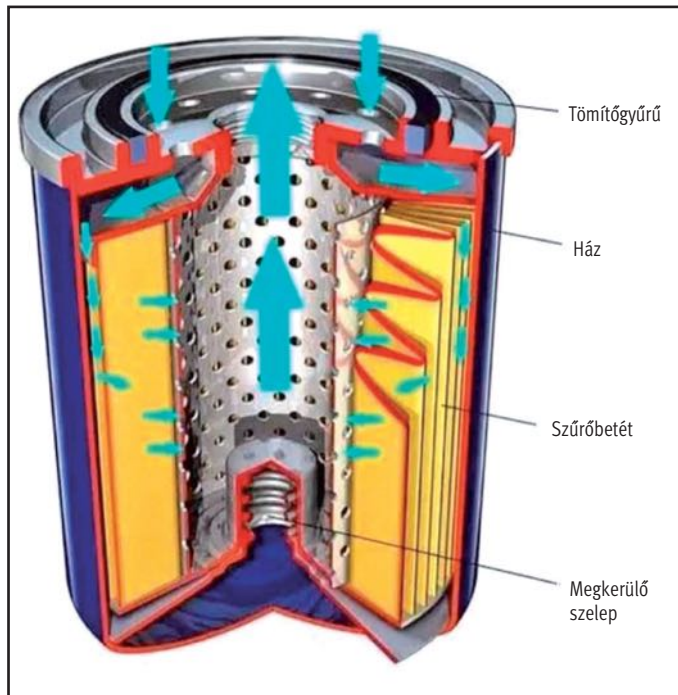
azonos. Tehát az ön által kigondolt megoldás szabályos, mi mégsem javasoljuk, ugyanis hirtelen fékezésnél, irányváltásnál furcsán viselkedhet az autó nedves, havas úton. Azt nem lehet tudni, milyen telünk lesz – persze, ön leteheti az autót. Azonban ha mégis mennie kell, havas úton nagy a kockázat.

Menetiránnyal szemben?

Rendszeresen összeakadok egy gyalogos csoporttal a falunkat a szomszédos faluval összekötő úton. Félúton van egy üzem, ahonnan egyszerre jönnek a mi falunkba ebédelni a dolgozók; körülbelül 15-en. Én két naponta pont abban az időben megértem velük, hogy a gyalogosoknak az úttest menetirány szerinti bal oldalán kell menniük! Gondoltam, ha megírják, önöknek majd hisznek...

O. O.

Az a helyzet, hogy nekik van igazuk. A gyalogosok a KRESZ szerint – ha az úton sem járda, sem leállósáv, sem útpadka, sem kerékpárút nincs, illetve ha van, de az gyalogosközlekedésre alkalmatlan, – valóban „lakott területen kívül mindig a bal oldalon, a járműforgalommal szemben” közlekedhetnek. Van azonban egy másik bekezdés, ami a „gyalogosok zárt csoportjának” közlekedéséről rendelkezik. Arról nem írnak, hogy pontosan hány főt jelent a „zárt csoport”, de 15 embert biztosan definiálhatunk így. Ezek szerint azonban – írja a KRESZ – a „gyalogosok zárt csoportja az úttesten, annak menetirány szerinti jobb szélén közlekedhet. Hídon a csoport ütemes lépésben nem haladhat.” Tehát az ebédelő csapat teljesen szabályosan sétál az úttest jobb oldalán. Kiegészítésképpen érdemes tudni a további szabályokat: éjszaka és korlátozott látási viszonyok mellett a csoport bal oldalán, elől előre fehér vagy sárga fényt, hátul pedig hátra piros vagy sárga fényt adó, a járművek vezetői által kellő távolságból észlelhető lámpát kell



Egy motorolaj szűrő metszete. A kenőanyag kívül érkezik, átmegy a szűrőbetétben és középen távozik. Ha a betét eltömődött az olajnyomás (rugó ellenében) kinyitja a megkerülő szelepet. Így a kenés megmarad, de az olaj nem tisztul

vinni. Ha a csoport kellően kivilágított lakott területen közlekedik, vagy közvetlenül a csoport előtt és mögött a csoporthoz tartozó, szabályszerűen kivilágított jármű halad, a lámpák használata nem kötelező. A „sima” gyalogosoknak a lakott területen kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján éjszaka, és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselniük.

Számháború

A legutóbbi szám az ADAC téligumi-tesztjében kavarodás van a számokban, mert a kisebb számokat jelölik zölddel, míg a magasabbakat sárgával vagy narancssárgával. Érdemes lenne ezzel kapcsolatban egy javítást közzétenni a következő lapban.

I. D.

Az ADAC osztályozási módszere a német iskolarendszerben megszokottat követi: az alacsonyabb osztályzat a jobb. Ezt le is írtuk a cikkben.

Cseréljem a szűrőt is?

Honnan tudom, hogy milyen állapotban van az autóm olajszűrője? Pontosabban, honnan tudom, hogy a következő olajcserénél kell-e azt is cserélni? Azt is hallottam, hogy akkor sincs nagy

baj, ha piszkos, mert a motorhoz mindenképpen eljut az olaj.

Ö. A.

A motorolaj cseréjének költségeivel összehasonlítva az olajszűrő ára csekély (1000-3500 Ft), ezért az a legjobb, ha minden olajcserénél ezt is kicseréli. Az olajszűrő központi szerepet játszik a motor kenésében, hiszen megtisztítja az olajat a felgyülemelő szennyeződéstől. A mai motorolajok mindegyikét kifejezetten így is tervezik: a motor működése közben beléjük jutó szennyeződéseket igyekeznek lebegésben tartani, azért, hogy a szűrő „kifoghassa” azokat. A szűrő eltömődhet, sőt, a hosszú túlhasználat miatt ki is lyukadhat. A motor valóban mindenképpen kap olajat, mert amikor az eltömődött szűrő teljesen elzárja a kenőanyag útját, az olaj egy megkerülő biztonsági szelepen keresztül áramlik, szűretlenül! Tehát minden olajcserénél cserélni kell a szűrőt is.

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

Előzetes 2023/1.

December 22-én, csütörtökön

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



Pagani Utopia: 6,0 l, V12, 864 LE.



Hogyan működik a Ferrari Purosangue különleges, szintszabályozós aktív futóműve?



Vezetjük az új Peugeot 408-ast.



Teszten a BMW X1.

KAPJA MEG OLCSÓBBAN KATALÓGUSAINKAT!

Fizessen kevesebbet, és mi hához visszük katalógusainkat!

- Fizessen átutalással vagy rózsaszínű csekken, és mi postafordultával a megadott címre küldjük a megrendelt katalógust vagy katalógusokat!
- Mi álljuk a postaköltséget, és az árból jelentős engedményt adunk!
- Igy az utcai árusításban **2490 forintos** katalógusok és a Retro Mobil Klasszik gyűjtemény **megrendelési ára 1990 forint** (az összeg a házhoz szállítás költségét is tartalmazza)!
- Ezzel mindenkinél olcsóbban és kényelmesebben jut a katalógusokhoz!
- Régebbi számokat keres? Most pótolhatja a hiányt, kedvezménnyel. Az Autó hához megy!
- Fizessen kevesebbet, és mi darabonként **1500 forintért** hához visszük a 2012-esnél korábbi katalógusainkat!



Jó spórolást,
jó olvasást!

Várjuk katalógus-megrendelését e-mailben, azauto@azauto.hu címre. Az átutalás és a csekkes befizetés címzettje: **Auto News Kiadó Kft.** 1071 Budapest, Damjanich u. 11–15. **Számlaszám: Erste Bank 11600006-00000000-97720351**

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

az
auto

Az Autó

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

Főmunkatársak: Földvári András, Surányi Péter
Munkatársak: Ács Tibor, Domanovszky Henrik
Fotóriporter: Favics Péter
A szerkesztőségi titkárság vezetője: Fazekas Mária

Kiadja az Auto News Kft.

Művészeti vezető, tipográfia &
képszerkesztés: Balázs Áron

Felelős kiadó: Dallos Dávid ügyvezető

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

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

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

ISSN 2060-5773

© Minden jog fenntartva Auto News Kft.

ELŐFIZETÉSBEN TERJESZTI A MAGYAR POSTA Zrt.

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

Megrendelem havonta megjelenő

lapot példányban. Előfizetési díja egy évre 7000 forint

Név/intézmény:

Cím:

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

emelet, ajtó, irányítószám) e-mail:

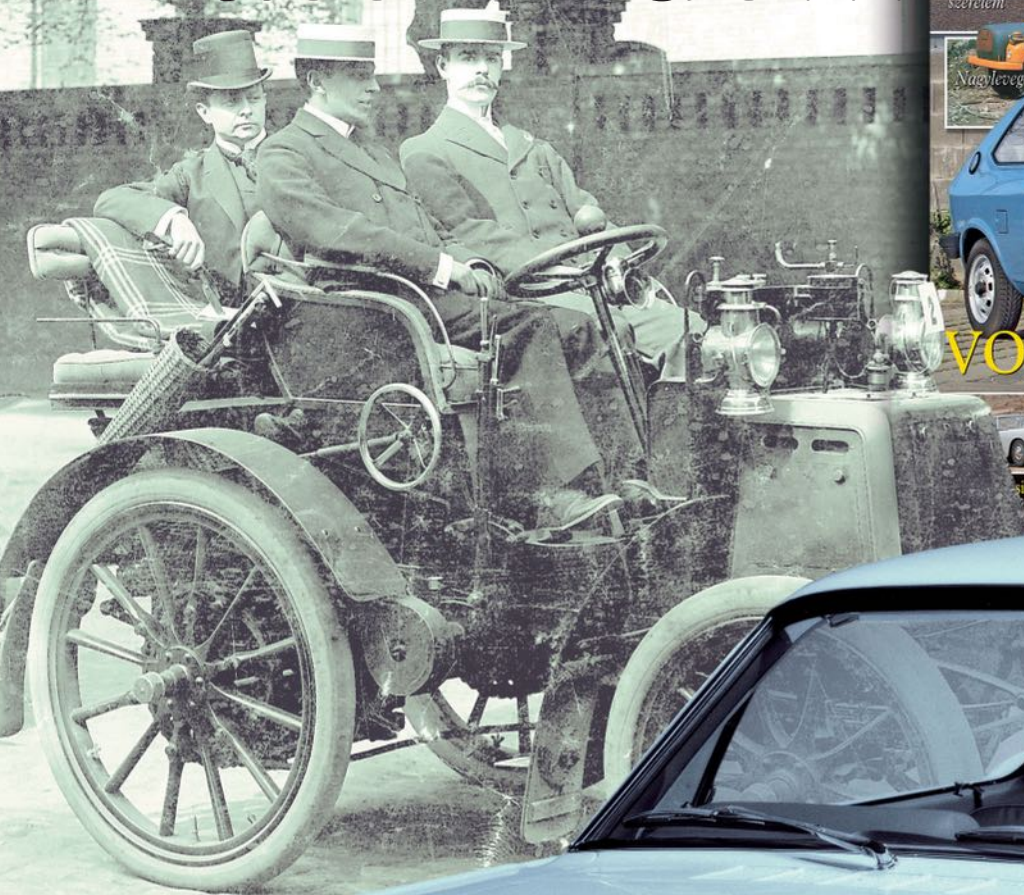
Dátum:

Aláírás:

A megrendelőlapot a következő címre borítékban szíveskedjen feladni:

Magyar Posta Zrt.
Hírlap Igazgatóság
1900 Budapest

Azonnal klasszikus...



Keresse az újságárusoknál!



ÚJ COROLLA CROSS

TE ÉLVEZD AZ UTAZÁST

Az új Toyota Corolla Cross egy figyelemreméltóan tágas SUV a Toyota legkorszerűbb, 5. generációs hibrid hajtásával és élenjáró biztonsági technológiákkal. Dinamikus, remekül irányítható családi autó, amiben éppolyan élvezet utazni, mint amilyen öröm vezetni.

A képen látható gépkocsi illusztráció. A Corolla Cross WLTP szerinti kombinált üzemanyag-fogyasztása 5,9-6,3 l/100 km, kombinált CO₂-kibocsátása 133-143 g/km.

