

az

autó

CUPRA Born

Öllé!



autó kztő

TESZT

MG EHS

Leköveti



OPEL Astra

Korszakhatáron



TESZT



**A RENAULT
AUSTRAL
A GYŐZTES!**

MENETTUDÓSTÁS

PEUGEOT 408

Mix



IZERA

Lengyel piaci

BEMUTATÓ



TOYOTA Prius

Belendültek

BEMUTATÓ

ÁRVERSENY
AUDI Q3
ALFA ROMEO TONALE



BMW X1

Belső tűz



**AUTOBEST Ecobest
Challenge 2022**

● Renault–Geely együttműködés: bevásárolnak

MEGJELENT!



**KERESSE A NAGYOBB ÚJSÁGÁRUSOKNÁL,
VAGY RENDELJE MEG A KIADÓTÓL!**

azauto@azauto.hu

Ami nincs a lapban...

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



TESZT



8 BMW X1 xDrive23i

XXXI. évfolyam 1. szám 2023. január

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

7 Előzetes: Toyota bZ3

Hármas hatás

8 Teszt: BMW X1 xDrive23i

Aktív túrázó

14 Bemutató: Toyota Prius

Formába lendül

16 Menettudósítás: Peugeot 408

Falkavezér

18 Bemutató: Izera

Északi áramlat

20 Menettudósítás: Lexus RX

Amerikából jött

22 Autobest Ecobest Challenge 2022, Electrified by Vinfast

Adatszolgáltatás

26 Tesztnapló: Opel Astra 1.5 D Elegance

Korompörkölt

30 Teszt: MG EHS 1.5T-GDI PHEV Luxury

Ha én Mazda lennék...

36 Tesztnapló: Cupra Born

Ide született

MAGAZIN

24 Autobest Nagyteszt 2022, Teesdorf, Ausztria

Sok szín

FLOTTA

46 Árverseny: Alfa Romeo Tonale 1.6 Mjet Super és Audi Q3 35 TDI S tronic

Sötét fellegek?

AUTÓPIAC

40 Márkaképviseletek újautó-árai

42 Csökkenő európai autógyártás

Európa kiadó!

44 A Ford Otosan

Fordosan

48 A Renault és a Geely kooperációja

Nagybevásárlók

AUTÓ+

47 Ténykérdések: Az Autó segít

Magyarország kivétel

49 LEVELEZÉS

50 ELŐZETES

50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



14 Toyota Prius

TESZTNAPLÓ



26 Opel Astra 1.5 D Elegance

TESZT



30 MG EHS 1.5T-GDI PHEV Luxury



E havi autóink

46	Alfa Romeo Tonale	30	MG EHS
46	Audi Q3	26	Opel Astra
8	BMW X1	16	Peugeot 408
36	Cupra Born	7	Toyota bZ3
18	Izera	14	Toyota Prius
20	Lexus RX		

Autobest 2023

Megvan Európa leg- jobb vétele!

Az Autobest összeurópai zsűrije a Renault Austral-t választotta 2023 legjobb új autójának, azaz „Európa legjobb vételének”! A szavazási fordulók után idén

hatan jutottak a döntőbe (közös nagytisztjáról lásd írásunkat a 22–23. oldalon), végül összesen 14 937 ponttal a Renault győzelmeskedett. A második helyen az Opel Astra (13 986 pont), a harmadikon pedig a Peugeot 308 (13 933 pont) végzett. Megvan a szervezet Ecobest nevű díjának idei győztese is: a tisztán elektromos hajtású Hyundai Ioniq 6. Az Autobest díjátadó gáláját 2023. május 11.-én rendezik Rotterdamban.



Autobest – 2023 legjobb vétele a Renault Austral



BMW 3.0 CSL

Tűzijáték

A BMW idén ünnepelte az M Motorsport fennállásának 50. évét és persze a végére hagyta a legnagyobb durranást: a részleg első, E9 alapú versenyautójának reinkarnációját. A hajdani 3.0 CSL a homologizációs szabályok miatt utcai változatban is készült, összesen 1265 példány, míg az újból csak sorszámozott 50 autót hagyja el – kvázi kézi gyártással – a dínghingű üzemet. A műszaki alapot a 2022-ben DTM győztes M4 GT3 adta, ennek 3,0 l-es, soros

BMW 3.0 CSL – újjászületett a legendás versenyautó, amely már most a gyűjtők kedvence és remek befektetés

hatos turbómotorja itt 560 LE-t és 550 Nm-t tud, kézi váltóval és szimplán hátsókerék-hajtással. A karosszériát több ponton átdolgozták, a hűtőmaszk méretét a 4-eshez képest kisebbre vették, az alufelnik elöl 20, hátul 21 colosak, mögöttük karbon-kerámia fékek dolgoznak. Jóformán mindent könnyű, kompozit anyagokból építettek, a híres (és az eredetinel is szerényebb méretű) Batmobile szárnyat is, amit az E9-nél még leszerelve, a csomagtartóba téve adtak át.



Honda Civic Type R

Szívvel, lélekkel

A japán sportkompaktról – amellyel a Honda egyszerre ünnepli a Civic 50. és a Type R 25. évfordulóját – tavaly szeptemberben már cikkeztünk (Az Autó 2022/9.), most újabb részleteket tudtunk meg. A tengelytáv 35 mm-rel hosszabb az előző Type R-nél, a motor maradt a négyhengeres, 2,0 l-es, turbós VTEC benzines, de teljesen átdolgozták. Vadonatúj, 18 százalékkal könnyebb lendkereket, nagyobb

Honda Civic Type R – a leggyorsabb fronthajtású utcai Honda a szuzukai versenypályán, állásból 5,2 s alatt gyorsul százra, a végsebessége 275 km/h

turbót és hatékonyabb kipufogót kapott; a maximális fordulatszáma 7000/perc, a 329 LE-s legnagyobb teljesítménye 6500, 420 Nm-es nyomatéka 2200-4000/percnél érhető el. A hajtás az első kerekeké, a váltó kizárólag hatos kézi, az alából 19 colos alufelnikre 265/30 méretű Michelin Pilot Sport 4S gumikat szerelnek a gyárban. A pályázókat a továbbfejlesztett Log R fedélzeti adatrögzítő segíti, a körök számítógépen elemezhetők.



Ford GT Mk IV

Viszlát

A GT40 legendáját minden autórajongó betéve tudja, a Ford pedig büszkén emlékszik vissza az 1960 évek második felére, mikor is zsinórban négyszer győztek Le Mans-ban. A versenygép szellemi örököse, a GT jövőre búcsúzik a speciális Mk IV kiadással, amely kizárólag pályán használható, így a közúti követelmények nem szorították korlátok közé a tervezőket – a Ford Performance és a Multimatic mérnökei együtt dolgozták ki a részleteket. A karbon karosszéria hosz-

Ford GT Mk IV – 1967-ben győzött Le Mans-ban az eredeti Mk IV, ezért készül csak 67 példány az utód búcsúszériájából

szabb és szélesebb is lett, a jobb kezelhetőség miatt megnövelték a tengelytávot és a nyomtávokat, vadonatúj aero csomagot fejlesztettek és átterveztek a felfüggesztést is. A motor duplaturbós EcoBoost benzines, a teljesítményét egyelőre homály feddi, de úgy hírlik, 800 LE feletti. Az Mk IV Ontarióban, a Multimatic üzemében készül, az alapára 1,7 millió amerikai dollár, ám „utcaról betérve” nem vehető meg, a Ford dönti el, kinek ad vásárlási jogot.



Ford Ranger Platinum

Luxus a köbön

A kizárólag duplakabinos felépítéssel elérhető Platinum a népszerű Ranger Wildtrak kivitelre épül, több külső és belső díszítéssel. A látszat ellenére valódi igás-ló: terhelhetősége meghaladja az egy tonnát, vontatni 3,5 tonnát tud, motorja a Ford észak-amerikai modelljeiben is megtalálható 3,0 l-es, 240 LE-s (600 Nm), V6-os turbódízel, tízfokozatú automatával. A Platinum alapon kap többek között 20 colos alufelniket, tetősíneket, Mátix-

Ford Ranger Platinum – van igény Európában a prémium platósokra, a korábbi széria 60 százaléka is Wildtrak kivitelben kelt el

LED fényszórókat, bőrkárpitot, fűthető-szellőztethető és elektromosan állítható első üléseket, 8 hangszórós B&O prémium hifit, juharfa dekorációt és 12,0 colos vetített műszeregységet. Az álló formátumú érintőképernyő szintén 12,0 colos, ezen már az új SYNC4 infotainment fut; a vezetőségeket közül gyakorlatilag minden jár az autóhoz, így a 360 fokos kamera is, amivel könnyű az 5 m-nél hosszabb Ranger manőverezése.

A hónap felmérése

Ön támogatná az EU-ból származó használtautók importjának korlátozását azok emissziós besorolása alapján?
(a válaszok százalékos aránya)

Igen **41**

Nem **59**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Ferrari VGTC

Szimuláns

75 éves jubileumát a Vision Gran Turismo Concept (VGTC) bemutatásával zárta le a Ferrari: a népszerű autós szimulátor hetedik kiadásához tervezett virtuális gép Monte Carlóban, a Gran Turismo World Finals eseményen debütált, 2022. december 23-tól pedig a GT7 játékhoz is letölthető. A tervező, Flavio Manzoni (Ferrari Centro Stile) az 1960-as, 70-es évek olyan sikeres Ferrari versenyautóiból merített ihletet, mint a 330 P3 és az 512 S. A hajtáslánc a 296 GT3 és 499P típusokból való, a 3,0 l-es, 120

Ferrari VGTC – virtuális versenyautó a Gran Turismo szimulátor hetedik részéhez

fokos hengershögű turbós V6-os 1030 LE-s (900 Nm), ehhez három villanymotor (egy hátul, kettő elöl) még 326 LE-t tesz hozzá, a hibrid rendszer maximális nyomatéka 1100 Nm. A VGTC száraz tömege 1250 kg, menetteljesítményei a Formula 1-es autóéhoz mérhetők: csúcsebbsége meghaladja a 350 km/h-t, állásból százra kevesebb, mint 2,0, kétszázra 5,0 s alatt gyorsul. A Ferrari szerint a Fioranói teszt pályán 1 perc 10 másodperc az ideje, ezzel viszont bőven elmarad az F1-esektől.

Audi RS6 Avant performance

Erősít

Erősebb változattal indítja az újévet az Audi az RS6 kombinál: a V8-as motor maradt a 4,0 l-es, ikerturbós TFSI, de a performance esetében 600 helyett 630 LE-s, a nyomatékát 800-ról 850 Nm-re növelték. Az önzáró központi difi alaphelyzetben 40:60 arányban osztja el a nyomatékot a hátsó tengely javára, de helyzettől függően előre leg-

feljebb 70, hátra 85 százalék mehet. Újdonság a 22 colos, könnyűszerkezetes (többféle színben megvehető) alufelni készlet, amivel kerékenként 5 kilóval csökkenthető a rugózatlan tömeg; a performance hangszigetelésénél 8 kilót spóroltak, s emiatt itt szekunder tulajdonság a kabinba jobban beszűrődő motor- és kipufogóhang.

Alapáron jár az RS Dynamic csomag összkerek-kormányzással és 280 km/h-s végsebességgel, a Dynamic Plus már feláras, benne



Audi RS6 Avant performance – jobban gyorsul, mint korábban, 3,6 helyett 3,4 s alatt letudja a százast sprintet

karbon-kerámia kompozit fékekkel és 305 km/h-s limittel. Az utastérben a szürke és vörös színnel kombinálható RS hangulat mostantól kéken is választható. Az RS6 Avant mellett az RS7 Sportback is elérhető performance kivitelben.

Lamborghini Huracán Sterrato
– összesen 1499 darabot gyártanak,
a termelés 2023 februárjában indul

Lamborghini Huracán Sterrato

Földműves

Az olaszok szerint a Lamborghini több, mint autó: művészi alkotás, éppen ezért mutatták be a Sterrato-t is Miami-ban, az Art Basel galériában. Ez nem más, mint a Huracán könnyű terepen is használható kiadása, módosított karosszériával, 44 mm-rel megemelt hasmagassággal, elől 30, hátul 34 mm-rel szélesebb nyomtávval és olyan – 19 colos felnikre szerelt – Bridgestone Dueler AT002-es gumikkal, amikkel baj esetén légnyomás nélkül is



megtehető 80 km, nem is lassú 80 km/h-s tempóval. A hajtáslánc a normál változaté, az 5,2 l-es szívó V10-es (610 LE, 560 Nm) mind a négy kereket hajtja – a hátsó tengelynél mechanikus önzáró difi is van –, a váltó kormányról pöcög-

tethető duplakuplungos, hetes robot. Az állórajtos százás gyorsulási ideje 3,4 s, de a Huracán bőven 300 feletti végsebességét itt 260 km/h-ra korlátozzák. A vevők 350 külső és 60 belső színből választhatnak.

Kérés

Az Autó felmérést készít, hogy olvasói miként látják az autós világot. Szeretnénk, ha minél többen válaszolnának kérdéseinkre. A 2023. január 20-ig válaszaikat beküldők között fél évre szóló Az Autó-előfizetéseket sorosunk ki. A válaszokat weboldalunkon (www.azauto.hu) keresztül, emailben (azauto@azauto.hu) vagy nyílt levelezőlistán várjuk a szerkesztőség címére.

– Ön korlátozná a kínai autómárkák európai piacra lépését?



Abarth 500e

Csípős

Abarth köntösben is megjelent a Fiat elektromos minije, az 500e. A 155 LE-s (235 Nm) villanymotorral hajtott, 0–100 km/h-ra 7,0 s alatt felérő kisautó egy másodperccel gyorsabban ér körbe a gyári teszt pályán, mint a turbós benzines Abarth 695, ráadásul rugalmaságban ugyancsak jobb nála. A 42 kWh-s akkumulátor gyorstöltése legfeljebb 85 kW-tal mehet, ez nem sok, bár a 80% ezzel is 35–40 perc alatt megoldható. Akinek hiányzik

Abarth 500e – normál fém és nyitható vászontetővel is választható

az 595/695-ösök jellegzetes, rottyogó hangja, a hifin keresztül bekapcsolhatja, bár attól tartunk, így nem sok örömet jelent majd. Az üzemmód választóval takarékos Turismo, normál Scorpion Street és maximális teljesítményre hangolt Track program kapcsolható, a Turismo esetében a teljesítmény 136 LE (220 Nm). A modell bevezetését az összes extrával megpakolt Scorpionissima változattal kezdik, amelyből 1949 darabot gyártanak, így tisztelegve az osztrák Carlo Abarth előtt, aki 1949-ben nyitotta meg műhelyét.



SWM V1200 Stormbreaker

Sportster, te vagy az?

A kínai Shineray tulajdonában lévő – egykoron olasz – márka, az SWM bemutatta a V1200 Stormbreaker-t. Az Európából 2020-ban eltűnt Evolution motoros Harley-Davidson Sportster-család 1200-as V2-esének gyártási jogait a kínaiak vették meg, és itt az eredmény: kínai–olasz Sportster-kópia, olasz

SWM V1200 Stormbreaker – a kifutó Harley Sportster reinkarnációja a tervek szerint Olaszországban készül majd

gyártásból. Az SWM az európai, tehát Euro5-ös tisztaságú (62 LE) kivitt is bemutatta, pedig a Harley korábban éppen azzal érvelt a sorozat törlése mellett, hogy az öreg gépet csak drágán lehetne az új emissziós normákhoz igazítani. A Shineray és az SWM egyelőre kívár, hogy milyen az újdonság fogadtatása, és ha mindent rendben találnak, 2023 végén elindítják a gyártást.

Fülesjárat

♦ Újított a Google a térképszolgáltatásán: tervezésnél már beállítható, hogy takarékosabb útvonalon érjük el az úti célt.

♦ Minőségi problémák miatt csúszik az új McLaren sportkocsi, az Artura sorozatgyártása.
♦ Alfa Giulia alapú modellel ünnepli jövőre a Zagato a TZ hatvanadik évfordulóját.

VISSZAHÍVÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
BMW2 Active Tourer, iX	2021. 06. 14. – 2022. 07. 05.	Légzsákok
Mercedes C	2020. 10. – 2022. 06.	Üzemanyagrendszer
Mercedes C	2020. 10. 12. – 2022. 07. 02.	Zárlat (világítás)
Opel Crossland X	2021. 08. – 2022. 04.	Biztonsági övek
Suzuki Swift, SX4 S-Cross, Vitara	2015–2022	Fékszerző
Jaguar F-Pace	2020–2022	Világítás
Mercedes Vito	2014. 04. – 2020. 07.	Tolatókanera
Mercedes CLS, E (könnyű hibridek)	2015. 09. – 2022. 09.	12 V-os akku
Porsche Macan S (3,0 l-es dízel)	2014–2018	Emisszió
Opel Corsa, Meriva	2013–2017	Emisszió
Volvo S60, V60, S90, V90, XC60, XC90 (plug-in hibridek)	2021–2022	Az elektromos hajtás hűtése



Hasonló a pörölycápnak mondott orr, mint a bZ4X-nél, a kilincsek süllyesztettek

ELŐZETES Toyota bZ3

Hármas hatás

VILLAMOSÍTÁS, DINAMIZMUS, VEZETÉSI ÉLMÉNY – A TISZTÁN ELEKTROMOS TOYOTA bZ CSALÁD MÁSODIK TAGJÁT E HÁROM SZEMPONT ALAPJÁN FEJLESZTETTÉK.

Húsz millió eladott hibrid járművel a háta mögött a Toyota neve szinte egybeforrt e technológiával, de a japánok is tisztában voltak vele, hogy a villamosítás a jövőre nézve nem elég, akkumulátoros elektromos autókra is szükség lesz. Ez a vonal a márkán belül a Beyond Zero, melynek rövidítése a bZ, a típusokat pedig különféle számokkal jelölik. Elsőként a bZ4X-et mutatták be (Az Autó 2022/7.), ahol az X összerakékhajtásra utal, most pedig itt a bZ3, ám ennek európai bevezetését egyelőre nem kommunikálják. A magyarázat egyszerű: az autót a Toyota, a BTET (a Toyota és a kínai BYD közös villanyautós vállalata), valamint a szintén ázsiai vegyes-

vállalat, a FAW Toyota fejlesztette a kínai piacra, ahol jelenleg globálisan a legtöbb villanyautót adják el. A munkálatokban száz totyót japán mérnök vett részt, az 1995-ben alapított BYD elsősorban az akkumulátortechnológiát dobta be a közönsébe, míg az autót a FAW Toyota gyártja, illetve a FAW – amit 2000-ben hoztak létre és már 10 millió járművet adott el – a márkakereskedői hálózatán keresztül értékesíti is országszerte.



Minden funkció vezérlését az érintőképernyőre száműzték, illetve hanggal is sokféle parancs adható

A bZ3 alapkonceptiója a Family Lounge, azaz olyan közösségi tér, amely nemcsak utazásra szolgál, hanem helyet ad a szórakozáshoz, az együtt eltöltött időhöz. A kabin éppen ezért tágas, a moduláris e-

TNGA padlón guruló lépcsőshátú modell tengelytávja 2,88 m, a karosszéria pedig 4725x1835x1475 mm-es. Az elektromos autók hatótávja nagymértékben függ a jármű légellenállásától, a bZ3-nál ennek együtthatója 0,218, ami kiváló – a szériautók között a rekordot a Mercedes EQS tartja 0,20-as értékkel. A lítium-vasfoszfát (LFP) akkumulátorhoz magát a szerkezeti felépítést, a hűtést, a vezérlést újonnan fejlesztették és a Toyota a legmodernebb technológiával garantálja, hogy az autó tízéves korában az akku 90%-os állapotban lesz. A bZ3 egy feltöltéssel nagyjából 600 km-t tehet meg, a bővebb műszaki adatokra még várni kell.

A belső szándékosan minimalista, a vezető csak egy kisebb ellenőrző kijelzőt olvashat az ovális kormány mögött, míg a központi elem a Digital Island: álló formátumú érintőképernyővel és alatta sziget-szerű integrált konzollal.

BP



Nem formázták két utasra a hátsó ülést és a sík padló is előnyös megoldás

Valóban az X5 kisöccsének tűnik. A vesék lamellái szükségszerűen nyitnak vagy zárnak



TESZT BMW X1 xDrive23i

Aktív túrázó

A 2-ES ACTIVE TOURER HÁZON BELÜL KAPOTT ÁDÁZ ELLENFELET A VADONATÚJ X1 KÉPÉBEN, DE A BMW OPTIMISTA ÉS NEM HISZ A KANNIBALIZMUSBAN.

Hogy felfalja-e a legkisebb bajor SUV a kis túzással lélegeztető géppel életben tartott 2-es egyterűt, az a piaci eredmények alapján egyértelműen kiderül majd. Mindenesetre az Active Tourer fennállásának legjobbjai van most piacon és a BMW nyílt lapokkal játszik: elsősorban az 50-es éveikben járó, úgynevezett silver age korosztály tagjainak szánja a 2-es családba tartozó, műszakilag a „nagy” Minikkel rokon, variálható utasterű kompakt modellt. A látványát tekintve megkomolyodott,

leginkább (és vélhetően szándékosan) az X5-re hasonlító X1 célközönsége más, ám a helyzet pikantériája, hogy a SUV is ugyanazon a padlón gurul, mint a 2-es és a műszaki töltetüket (hajtásláncikat) tekintve ugyancsak sok közöt-

tük az átfedés. Számozása ellenére az X1 minden irányban nagyobb autó, tengelytávja 22, karosszériája 114 mm-rel nyúlik túl a 2-esén, szélesebbek a nyomtávjai, 205 mm-es hasmagassága pedig 3,5 centi pluszt jelent, ami adott esetben



Modern, de otthonos a környezet, minőségiek az anyagok. Az iDrive kontrollert már nem kapott, kár érte, hiányzik. Bal szélén a nyomógombosra cserélt világításkapcsoló



Négy felnőttnek tágas és kényelmes az X1, a hátsó üléspad kisarasznyit sínen tologatható



Sok a rakodóhely, a telefon kijelzője töltés közben is látható marad



sokat érhet. Az extra méretek-ből az utastér és a csomagtartó is profitál, a 2-es 415–1405 literjével szemben az X1 raktere 500–1545 l-es, ez számottevő (akár vásárlási dilemmát is megoldó) különbség, ráadásul utóbbinál szintén megvan a kiváló variálhatóság: a hátsó üléspad osztottan, sínen tologatható, a támlák a 60:40-es osztásnál praktikusabban (40:20:40 arányban) dönthetők.

A szélesre kitartható ajtókon át kényelmes a beszállás, elől az X1-be beülni könnyebb, mint a Tourer-be, mert a merekségében is állítható vezetőülés 485–545 mm hosszú lapja magasabban van a talajtól (585–645 mm). A nagy üvegfelületek miatt összességében jó a kilátás, de elől az A oszlopok tövével azért jelentős a holttér. A hibátlan pedálerend, a tág határok között mozgatható kormányoszlop és ülés triójának kombinációja hamar kiadja az ideális, hosszú utakon sem fárasztó pozíciót; a környezet otthonos, minőségek az anyagok, zöreijmentes az összeszerelés, szépek a dekorációk, az X1 hozza a márkától elvárt színvonalat. A BMW fokozatosan állt át a hagyományos műszeregyeséget nélkülöző Curved Display pultra, amelynél látványában egyszerűbb, ívelt kijelzőt alkalmaz, a vezető előtt 10,25, középen 10,7 colos (és itt érintős) kijelzővel. Amit sajnálunk, hogy az újító szellem a piac legjobb



Középen kettéosztja az utasteret a padlómerővítő és a konzol. Szellőzőket és USB töltőket is kapunk

infotainment vezérlőjét, az iDrive-t is érinti, konkrétan a bajorok elkezdtek mellőzni a tekerőt és a képernyő bökdösése felé terelnek, azonban ennek logikája ismeretlen: a szintén vadonatúj és abszolút high tech 7-esben van controller. A friss, grafikailag is megújult menüvel (OS 8) a 2-esben már találkoztunk, könnyen hozzá lehet szokni, de a kezelhetőségben összességében sike-

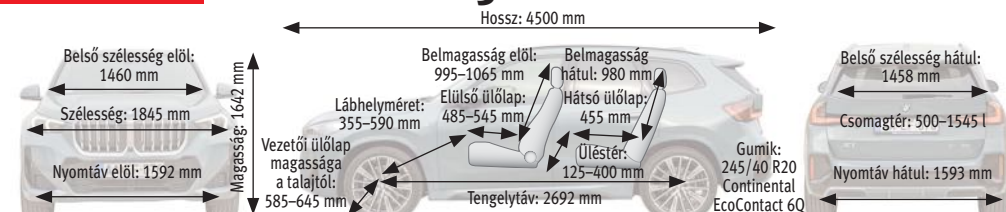
rült rontani: továbbra sem tetszetek az új kormánygombok, nincs már megszokott lapozója a fedélzeti számítógépnek az indexkar végén, mindenért a menüben kell turkálni, lapozni. Még a légkondinak sem alakítottak ki egy legalább alapfunkciókat tartalmazó kis panelt, csak a páramentesítőnek és a hátsó szélvédő fűtésének jutott egy-egy gomb – ez is több a semminél. A közép-

konzol valójában lebegő félsziget a két ülés között, ahol jó helyen vannak a vezérlők (start/stop, váltópöccök, potméter, elakadásjelző), a My Modes funkció a menetvezérlő programokkal, továbbá a hajtás és a vezetőségének menüje szintén egy érintéssel előhívható – itt az izgága sávtartó örömeinkre külön gyorsgombot kapott. A praktikusággal nincs probléma, a már említett variálhatóság mellett sok a rakodóhely, öblösek az ajtózsebek, nagy a kesztyűtartó, ügyes az indukciós töltő: a telefont keret szorítja a felülethez, a kijelző így mindig szem előtt van. Az USB portoknál már az újabb C típusú szórta meg a kabint. A belső szélesség hátul csak 2 mm-rel kevesebb, mint elől, tehát észrevehetően a különbség, ellenben az ülőlap már sokkal rövidebb (455 mm). Az X1-ben harmadik (középső) utasnak lenni nem szerencsés, mert magas a középső padlómerővítő, a lábtérbe pedig belóg a szellőzők konzolja. Itt is vannak USB portok a töltéshez, ajtózsebek és pohártartók, az üléstámlákra hálók jutottak. A tologatható üléssort már említettük, a hátsó ajtót villanymotor emeli-süllyeszti, a csomagtartóból nem hiányoznak a rögzítők, találunk ötletes akasztókat a szatyroknak, mély rekeszt a padló alatt a kötelező holminknak. A rakodóperem magassága 750 mm.

Jelenleg a lamellás kuplungos összerékhajtással adott xDrive23i

ADATLAP

BMW X1 xDrive23i



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

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

ERŐÁTVITEL: Hétfokozatú, duplakuplungos robotváltó, lamellás kuplungos összerékhajtás. Sebesség hetedik fokozatban 1000/min-él: 62 km/h.

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

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ötülése acélkarosszéria. Saját tömeg 1655 kg-tól. Üzemanyagtartály: 45 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 7,1 s. Végsebesség: 233 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,5–7,2 l/100 km. CO₂ (WLTP): 146–162 g/km. Tesztfogyasztás: 7,8 l/100 km.*

* Saját mérés kb. 60%-ban városi használattal, egy-három személlyel, 17–27 Celsius-fok hőmérsékleten

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

AZ ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 6 légzsák, Isofix, elektromos rögzítőfék, startstop, vezetőségdek, menetvezérlő, LED fényszóró és menetfény, távirányítású központi zár, kulcs nélküli indítás, elektromosan állítható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, kétzónás automata légkondicionáló, bőrbefonatú okoskormány, hangulatvilágítás, vetített műszeregyeség, infotainment, parkoló asszisztens, kormányról vezérelhető audio, Bluetooth-kihangsóító, USB C portok, osztottan dönthető hátsó üléstámla, 17 colos alufelni készlet.

Ár: 17 600 000 Ft



Hibátlan a pedálrend. Az ajtó-behúzókat ideálisan kézre állnak, a palacktartós ajtózsombok elől-hátul öblösek



4,5 m hosszú, a hasmagassága 205 mm. Az orra falszerűen egyenes felülettel tolja a levegőt



Lézerrel vágott dekorációs elemek, színes varrások, kellemes tapintású anyagok – az X1 minőségi portéka



Dupla szellőző került az első utas elé, a légáram még automata üzemmódban is huzatmentesre hangolható



Szélvédőre vetít a head-up kijelző. A légkondit menüből dirigálhatjuk. A bal váltópöccökkel aktiválhatjuk a Boost funkciót, a 10 s-os üzemidőt számláló mutatja a vezetőknek (a fotó pillanatában még 6 s volt hátra, ez látható)

a benzines X1 csúcsmo­dell, 2,0 l-es, 204 LE-s (320 Nm), keresztben beépített turbós négyhengeressel. Ehhez extra kakaót a 48 V-os könnyű hibrid rendszer ad, a váltóhoz

tett villanymotor plusz 19 LE-t és 55 Nm-t szolgált – amivel csak bese­gít a benzinesnek, önálló hajtásra nem képes –, így jön ki a végén 218 LE és 360 Nm. A startstop műkö­

dése észrevétlen, a motor pörget­ve sem ordít az utasok fülébe, a gázreakciója 1800-2000/perc kör­nyékétől élénk, de a gyakorlatban lentebbről kezd húzni, amely len­

dület 5000-ig kitart. A váltó nem a jól ismert nyolcfokozatú ZF, hanem duplakuplungos, a kormányról is pöccögtethető hetes robot; nekünk úgy tűnt, hogy másolta a 2-esben megfigyelt jelenséget, a hezitálást irányváltásoknál, ellenben az indu­lásoknál nem rángatott finoman, mint olykor tette azt az Active Tourer. Az X1-essel több benzint fogyasztottunk, de ennek aránya igazodott ahhoz, amennyivel a SUV nagyobb és nehezebb a 2-esnél, most 7,2 helyett 7,8 l/100 km-rel zártuk a tesztet.

Az elől McPherson, hátul multi-link futóművel alapvetően kényel­mes utazó lenne az X1, de a 20 colos alufelni garnitúra és a kér­



Mivel a Mini alapjaira épül, minden X1 keresztben álló motorral fut, és alpból elől hajt

A BMW X1 xDrive23i ÉS LEGFONTOSABB KONKURENSEI*

	BMW X1 xDrive23i	Audi Q3 40 TFSI quattro	Volvo XC40 B4****
Hengerűrtartalom [cm³]	1998	1984	1969
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	204/150 (5000-6500)	190/140 (4200-6000)	197/145 (4750-5250)
Nyomaték [Nm (1/min)]	320 (1500-4500)	320 (1500-4100)	300 (1500-4500)
Váltó [fokozat/üzem]	7/robot	7/robot	7/robot
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	7,1	7,3	7,6
Végsebesség [km/h]	233	222	180
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,5	7,6	6,5
CO ₂ [g/km]	146	172	148
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4500x1845x1642	4485x1849x1616	4440x1863x1652
Tengelytáv [mm]	2692	2680	2702
Csomagtér [l]**	500-1545	530-1525	452-1328
Alapár [Ft]**	17 600 000	15 864 420	15 790 000

* A legjobb érték. * Hasonló teljesítményű, az adott benzinmotorral legalacsonyabb felszerelésű, automata váltós modellek. ** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül. *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek. **** Összerékajtás nélkül.



Érdekesek a „térbeli” hátsó lámpák, a kipufogót diszkréten elrejtették. A 20 colos alufelnik jól mutatnak, de akinek fontosabb a kényelem, maradjon a gyári alapláncnál



Könnyen pakolható a síkokkal határolt csomagtartó, kapunk akasztókat, rögzítőket és van padló alatti rekesz is. Az ülések innen nem dönthetők

hető feszesebb M-es felfüggesztés nálunk picit belerondított a képbe – legalábbis a hazai utakon. Ettől függetlenül a sportos látványért nem kell sokat áldozni a menetkomfort oltárán, a gördülés nem elviselhetetlenül zötyögős. A 2,5 fordulat, jó fogású kormány pontosan, közvetlenül, de steril

érzettel irányítható az autó, a fék hatékony és az erő adagolhatóságát is pontosabbnak éreztük a 2-esénél. A magas súlypont ellenére az ívmenetek megnyugtatóan stabilak, a túlzott sebességet idejekorán és könnyen korrigálhatóan jelzi az X1. Városon kívül minden adott a nyugodt autózáshoz, hete-

dikben 90 km/h-nál 1450, 130-nál 2100/perc a fordulatszám, ha pedig hirtelen tartalékra van szükség, a bal oldali váltófül tartós húzásával – a menetvezérlő beállításától függetlenül, tehát Ecóban is – tíz másodpercre aktiválódik a Boost üzemmód. Ilyenkor minden létező energiát mozgósít a rendszer,

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Minőségi kivitelezés
- + Könnyű beszállás
- + Helykínálat, sok kacattartó
- + Kényelmes ülések
- + Tologatható hátsó ülés
- + Variálható csomagtér
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Pontos kormányzás
- + Pedálrend
 - iDrive kontroller hiánya
 - Légkondi beállítás csak menüből
 - Rövid ülőlap (hátul)
 - Kormánygombok kezelése
 - Menetkomfort (20 colos felével)

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Nyomatékos turbómotor
- + Észrevétlen startstop
- Lassú irányváltás

BIZTONSÁG

- + Hatékony fék
- + Vezetősegédkezők alapáron

KÖLTSÉGEK

- + Várható értékcsökkenés
- Drága extrák

a műszergraffika sportosra vált és közepén pörög a visszaszámláló. A menetjajok közül a szél surrogása hallható (elsősorban elöl), a gördülése jól tompított, a motoré szinte szóra sem érdemes.

A 17,6 milliós indulóárát az utólagos extrákkal még bőven feljebb lehet srófolni, a prémiummárkák jellemzően mindentől pénzt, profitot csinálnak; az M Sport csomag, valóban jól felszerelt tesztautó nagyjából 23 millió forintot kóstált.

Ha csak a két autót nézzük, az X1-nek reggelire meg kellene enni a 2-es Active Tourer-t, hiszen a SUV divatosabb, mint az egyterű, ráadásul a szabadidő-terepes nagyobb és belül is tágasabb, miközben ugyanolyan rugalmasan alakítható. A helyzet mégsem ilyen papírformaszerűen egyszerű, mert a 2-es egyrészt harmonikus, másrészt menekülőút a SUV-ra nem, de egy praktikus utazóautóra vágyóknak, harmadrészt olcsóbb. Ugyanezzel a hajtáslánccal alapáron 3,1 millió forint az előnye, ami BMW-s léptékel sem jelentéktelen összeg, ha úgy tetszik, 57 ezer km-re elegendő üzemanyag ára, vagyis bőven megkerülhetnének a Földet. Ettől függetlenül szerintünk az X1 útja van szebben kikövezve a siker felé.

Geosits Pál

BEMUTATÓ Toyota Prius

Formába lendül



<https://youtu.be/U-vm07rCBiQ>

Mostantól nemcsak high tech, hanem kíváncsú is, az ötödik generáció látványában méltó a továbbfejlesztett GA-C padlón guruló tartalomhoz



NYÁRON ÉRKEZIK A TOYOTA PRIUS ÖTÖDIK GENERÁCIÓJA, NÉHÁNY RÉSZLETET AZONBAN MÁR MOST ELÁRULUNK A VILÁG EGYIK LEGISMERTEBB AUTÓJÁNAK ÚJ VÁLTOZATÁRÓL.

Vitathatatlan, hogy a hibrid autókat, a környezettudatos közlekedés eme formáját a Toyota hozta be köztudatba; a japán óriásvállalat eddig globálisan 22 millió ilyen villamosított járművet értékesített, ebből a Prius részesedése pedig meghaladja az 5 milliót. Ne legyünk azonban álszentek, 1997-ben komolytalannak tűnt a jellegetlen karosszériába csomagolt bonyolult hajtáslánc, a Toyota azonban rendületlenül hitt a Priusban, amely típusnév vélhetően ma már elsőként ugrik be a legtöbb embernek, ha azt hallja, hogy hibrid autó. Az sem titok, hogy a Priust sosem a formája adta el, mert a Toyota dizájnerei vagy fel sem tudtak ugra-



Embléma nélkül is könnyű lenne tippelni, hogy Toyotáról van szó. A kormány mögötti képernyő 7,0 colos

ni arra a bizonyos lóra, vagy átestek a túloldalára, a tökéletes eredmény sosem jött nekik össze – mostanáig. Úgy tűnik, az ötödik generációval a Toyota valóban betalált, a Prius végre autónak, s nem ufónak mutatja magát, a karosszéria sallangmentessége már önmagában pozitívum és az arányok is rendben vannak. A karosszéria 46 milliméterrel rövidebb (4599 mm), mint az előde,

ugyanakkor a tengelytáv 5 centi nyúlt, a szélesség 22 mm-rel több, míg a magasság 50-nel csökkent. Optikailag látványosak a 19 colos keréktárcsák és a C oszlopokba rejtett hátsó kilincsek sem erőltetettek. A világítás szintén különleges, elől a feltűnő nappali menetfény, hátul a széles fénycsík említhető. Továbbá a véleményünk szubjektív, de felvállaljuk, hogy mindig örü-

lünk a színes autóknak, ebben az újonnan kikevert mustársárgában is vonzóbb jelenség a Prius, mint szürke egérnek maszkírozva. A pult vízszintesen tagolt, középen egy síkban futnak a szellőzők, középre hatalmas, magasra emelt érintőképernyő került, a vezető elé pedig 7,0 colos információs panel. A légkondi fizikai gombokkal vezérelhető, a kormányon mindkét oldalon



Nem valószínű, hogy két felnőttnek gondot okozna a hátsó helykínálat. A szellőző hiánya viszont nem jó jel

toyotás séma szerint sorakoznak a kezelőszervek. Érdekesség, hogy a hangulatvilágítás fényeit, színeit a Toyota Safety Sense rendszerei is szükségszerűen használ(hat)ják, ezzel is felhívva a vezető figyelmét a veszély(ek)re.

Európába csak kívülről tölthető (plug-in) hibrid hajtáslánccal szerelt Priusokat szállítanak majd, ami igazából jó hír: az autó 50 százalékkal hatékonyabb elektromos (EV) üzemmódban, így akár 69 km-t is megtehet tisztán villannyal, amely távolság a legtöbb tulajdonosnak elegendő a napi szintű használathoz. Az előző, 122 LE-s Prius PHEV-hez képest jelentősen megnövelték a teljesítményt, az újdonsá-

ságban 2,0 l-es, 152 LE-s benzínmotor és 163 LE-s villanymotor adja a 223 LE-s rendszerteljesít-



Osztottan dönthető a támla, de a csomagtartó méretét sem árulták még el

Még nem hozták nyilvánosságra az összes adatot, a 6,7 s-os nulla-százás gyorsulási idő sem hivatalos

ményt. A lítium-ion akkumulátor energiatároló képessége – ha nem is hasonló arányban, de – ugyancsak növekedett, 8,8 helyett 13,6 kWh-s pakk kerül a hátsó ülések alá – a korábbinál kompaktabb méretet nagyobb energiasűrűségű cellák alkalmazásával érték el. Opcionálisan napelemes tető kérhető, amely ideális esetben akár 8 km/nap energiát tud termelni, vagy több napos parkolás során (pl. repülőtéren hagyva) képes feltölteni az akkumulátort.

A Prius biztonságának origó pontja – a legújabb Toyotákkal megegyezően – a T-Mate, amely a kockázatészlelés és az aktív védelmi funkciók minden eddiginél szélesebb skáláját nyújtja. Ennek szerves részét képezi a legfrissebb Toyota Safety Sense (TSS), amely online frissíthető (OTA). Szemeztetve az újdonságok közül, a nagyobb érzékelővel szerelt elülső kamera meg-

duplázza az észlelési távolságot, továbbá szélesebb oldalsó és függőleges nézettel rendelkezik, így téve lehetővé a közeli tárgyak korábbi észlelését, valamint a veszélyek azonosítását – pl. bicikliket, motor-kerékpárokat, út menti tárgyakat. Az első radarok érzékelői (oldalt) támogatják az ütközést megelőző rendszert, a sávkövető asszisztent és az elülső keresztirányú forgalomra figyelmeztetőt. Ennek köszönhetően hatékonyabb lett a működés, a riasztások immáron a motorkerékpárokra és a szembejövő járművekre is vonatkoznak, a korábbi felismerések (járművek, gyalogosok) mellett. Az új keresztetű asszisztens párhuzamosan reagál a szembejövő forgalomra és a keresztetűdesen áthaladó járművekre, valamint kanyarodás közben észleli az átkelő gyalogosokat. A proaktív vezetési asszisztens nemcsak figyelmezteti vezetőt a veszélyekre, hanem támogatja azok elkerülését is: az akadályfelismerő, a kormányzási, valamint a lassítási asszisztensekkel együtt segít az irányításban és a lassításban, ha szembejövő tárgyat észlel. A lassítási asszisztens intelligensen, a közeledő kanyarok ívének vagy az autó előtt haladó forgalomnak megfelelően mérsékeli a sebességet, amikor felengedik a gázpedált; a kormányzási asszisztens pedig érzékeli a közelgő útirányt, és a kanyarodáshoz igazítja a szervokormány rásegítésének erősségét.

ZK



MENETTUDÓSÍTÁS Peugeot 408

Falkavezér



<https://youtu.be/kfjE9coztX4>

Hiányoznak az olyan látványos, karakteres, élénk színek, mint a zöld és a sárga. Helyettük van fekete, ezüst és szürke...



IDÉN TAVASSZAL HOZ-
ZÁNK IS MEGÉRKEZIK A
PEUGEOT 408-AS, DE
SPANYOLORSZÁGBAN
MÁR VEZETTÜK A FRAN-
CIÁK ÚJDONSÁGÁT.

A hogy korábbi cikkükben le-
írtuk (Az Autó 2022/8.), a
SUV-ok térnyerése minden kate-
góriában vitathatatlan, ugyan-
akkor Európában fontos szerepet
játszanak a kompaktok és eme
piaci igényre a márkák is figyelnek.
Olyannyira, hogy a hagyományos
ferdehátú, kombi és ritkábban lép-
csőshátú karosszériák mellé újab-
ban különféle „hibridek” érke-
nek: a Kia ProCeed, a Hyundai
i30 Fastback és a Mercedes CLA
kellemes színfolt a palettán. Idén
a franciák is előrukkolnak, rögtön
két formabontó modellel, a Citroën
C4 X-szel és a Peugeot 408-cal.

Most utóbbiról lesz szó, ám a két
típus alapja egyaránt az immáron
villamosított hajtásláncot is fogad-
ni képes padlólemez (EMP2). A
motorok közül a dízelt száműzték,
a benzineseknél a hibridek domi-
náltnak és hamarosan lesz akkumu-
látoros villanyautó is. Az alapmo-
dellbe – a Citroën C5 X után nem
meglepetésre – a PSA univerzális
1,2-es, háromhengeres, turbós ben-
zinese kerül (130 LE), továbbá van
180 és 225 LE-s kívülről tölthető
(plug-in) hibrid. A műszaki töltetek
különbsége minimális, mert közös
a 110 LE-s villanymotor, a 12,4



Darabosnak tűnik, de könnyen áttekinthető és kezelhető az i-Cockpit pult. A kicsi kormány fűthető, head-up kijelző a magasra emelt műszerescsoport miatt nincs

kWh-s akkumulátor és az 1,6-os
turbós benzines, az eltérést csupán
utóbbi teljesítménye adja: a Hybrid
180-ban 150, a Hybrid 225-ben
180 LE-t tud a négyhengeres, de a
rendszer nyomatéka mindkettőnél
360 Nm. Összerékhajtás és kézi
váltó nincs, csak nyolcfokozatú
automata fronthajtással.

Beülve a 308-as i-Cockpit pultja
tárul elénk, a kicsi – és már fűthető
– sportkormány mögött magasra
emelve, valamint a középkonzolon
egyformán 10,0 colos képernyő-
vel, előbbi a GT komfortszint ese-
tén látványos 3D megjelenítéssel.
Az infotainment gyorsabb, mint a
korábbi, szép a grafikája és kezelni
is egyszerűbb; néhány alapfunkción

kívül jellemzően érintéssel, illetve
hanggal vezérelhető, online frissít-
hető (OTA), a legfontosabb iko-
nokat pedig külön érintőfelületen
(i-toggle) is rögzíthetjük. A 408-as
vezetősegédei összesen 6 kamerá-
val és 9 radarral dolgoz(hat)nak, a
tartozékok között a kategóriában
általánosnak messze nem mondha-
tó éjjellátó is megtalálható. A me-
gnövelt hatékonyságú holtterfigyelő
a jármű 75 m-es körzetét felügyeli,
az adaptív, városi araszolásra alkal-
mas tempomat akár állóra is fékez-
het, a sávváltó pedig 70-180 km/h
között, adott helyzetben felajánlja
a vezetőnek az autó előtt haladó
jármű megelőzését, majd ezt köve-
tően a sávba való visszatérést.





Kategóriája tágasabb modelljei közé tartozik. Az üléstámlák osztottan (60:40) dönthetők



Magas a rakodóperem, a csomagtartó mérete függ a hajtáslánctól (akku), valamint a Focal hifitől

A műszaki rokonság ellenére a 408-as arányai teljesen mások, mint a 308-asé, méreteit tekintve a kombi 308 SW áll hozzá közelebb, de annál is nagyobb: tengelytávja 55, karosszériája 51 mm-rel hosszabb, magassága 36 mm-rel több. A GT kivitel (amit könnyű felismerni a színezett hűtőmaszkról és

a keskeny Mátix-LED fényszórókról) pluszpénzért 20 csolas alufelniket kaphat, a csomagterek méretét csökkenti a Focal hifi hangszórója. A rendszeres villanyautós használathoz nem csinál nagy kedvet a szerény 3,7 kW-os fedélzeti töltő, amivel cirka 4 óra a lemerült akku feltöltése; érdemes beruházni a



Gazdagon körbeműanyagozták a 4,7 m hosszú karosszériát. Az alufelnik kivitteltől függően 17–20 csolasak

A PEUGEOT 408 MŰSZAKI ADATAI

	Benzinmotor	Hibridek (PHEV)	
	1.2 PureTech	Hybrid 180	Hybrid 225
Henger/szelepszám	3/12	4/16	
Hengerűrtartalom [cm³]	1199	1598	
Befecskendezés	Közvetlen		
Feltöltés	Turbó		
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	130/96 (5500)	150/110 (6000)	180/132 (6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	230(1750)	250(1750)	
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	8/automata		
Villanymotor			
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]		110/81(2500)	
Nyomaték [Nm(1/min)]		320(500–2500)	
Rendszer teljesítménye [LE/kW]		180/132	225/162
Rendszer nyomatéka [Nm]		360	
Akkumulátor			
Szerkezet		Lítiumion	
Kapacitás [kWh]		12,4	
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4687x1848x1478(1487)**		
Tengelytáv [mm]	2787		
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1589/1604		
Hasmagasság [mm]	188	189	
Felfüggesztés (elől/hátul)	Pseudo-McPherson/csatolt lengőkar		
Gumik mérete	215/65 R17 vagy 205/55 R19	205/55 R19 vagy 245/40 R20	
Csomagtartó [l]	536–1611 (508–1583)*	471–1545 (454–1528)*	
Üzemanyagtartály [l]	52	40	
Menetkész tömeg [kg]	1393	1696	1706
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	6,0–6,1	1,1–1,2	1,2
CO ₂ (WLTP) [g/km]	136–138	26–28	
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	10,4	8,1	7,8
Végsebesség (elektromos) [km/h]	210	225(135)	233(135)
* Focai hífi esetén ** Napfénytetővel			

* Focal hifi esetén ** Napfénytetővel

Egy kör rajta

A flottában csak 225 LE-s, GT komfortszintű hibridek sorakoztak, így nem volt választási lehetőségünk. A helykínálat, az anyagminőség elől egyenértékű a 308-aséval, a hátsó sor kényelme a nagyobb SW kombiével vetekszik. Amíg az akku bírja, a vezérlés a villanyüzemet részesíti előnyben, de a menüben tartalékolható 10 vagy 20 km-re elegendő töltet, s innentől hibridként működik a 408-as. A jó minőségű spanyol utakon hibátlanul teljesített a felfüggesztés, tetszett a pontos kormányzás, egyedül autópályán tűnt fel az A-oszlopok környékéről hallható, felerősödő szélzaj. Fogyasztást nem mértünk, mert nem tankolhattunk, illetve az akku sem volt 100%-ra feltöltve – ezeket a saját tesztünkben majd pótoljuk.



7,4 kW-os opcióba, illetve végül szükség esetén a benzinmotorral, menetközben is tölthető a telep – a fogyasztás rovására. Érdekes, hogy a gyártók nem erőltetik a CCS gyorsöltőt, pedig ha valahol, akkor itt a plug-in hibrideknél lenne igazán értelme, hiszen 22 kW-os oszlopról kb. 30-35 percet

venne igénybe egy telítés, ami valóban nem hosszú.

Az Európába szállított 408-asok Franciaországban (Mulhouse) készülnek, de a gyártás Kínában is zajlik. Lapzártakor a hazai árakat még nem tudta megerősíteni az importőr.

Paladár

BEMUTATÓ Izer

Északi áramlat



<https://youtu.be/bE-nrn4Eahw>

Van fantázia az ötajtós kompaktban, a dizájn nem tűnik félcmunkának



KÍNAI ALAPOKRA ÉPÍTKEZIK AZ ÚJ LENGYEL VILLANYAUTÓS MÁRKA.

Lengyelország végre saját autómárkát akar. Nem, nem olyat, mint egykoron a Polski-Fiat, a Polonez, a Warszawa, a Syrena vagy éppen a Tarpan volt, melyek finoman szólva sem vitték jó hírét a lengyel iparnak – hogy a Zuk és Nysa hasznójárműveket most ne is említsük. Pedig a szocialista táboron belül a lengyelek hozzánk képest dőzsöltek, Magyarország egyáltalán nem gyárthatott személyautót. A kőbe vésett rendeletet több furfangos tervező törpeautóval próbálta kijátszani – nem sok sikerrel –, majd amikor *Pentelényi János* mérnök már a második, valóban használható kisautóját, a Pente 600-ast is megalkotta, gyorsan kinevezték a Csepel Autógyár főkonstruktörének, hogy legfeljebb álmaiban lásson személyautót, munkaidőben nem. Szóval, mi magyarok nagyon is értjük a lengyelek törekvését, mert időközben nálunk is létesültek külföldi autógyárak, náluk is, de a saját márka, az teljesen más kávéház. Izer. Ez

volna a lengyel álom, amely mögött a kormányzati szinten támogatott ElectroMobility Poland (EMP) áll, s amely 2022. november 17-én együttműködési megállapodást írt alá a legnagyobb magántulajdonban lévő kínai járműipari vállalattal, a Geely Holdinggal. Ennek tárgya, hogy az EMP elérhetővé teszi az Izer számára a Geely által elektromos járművekhez fejlesztett SEA (Sustainable Experience



Összhang: az első menetfényekre rímelnek a hátsó lámpák

Architecture) padlólemezt, amit a kínaiak 2020 szeptemberében mutattak be és a legmodernebb

technológiák közé tartozik a piacon. Az EMP ugyanis az elektromobilitásban látja a jövőt, első-



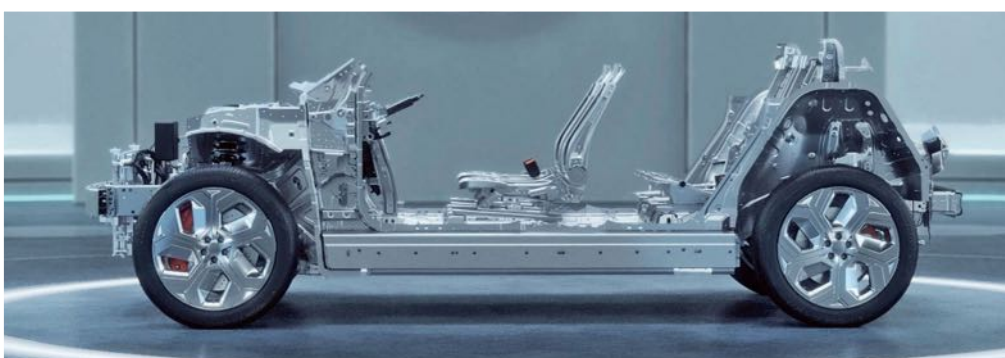
Elsőként ez a SUV érkezik. Feltűnően kicsik az oldalüvegek, alattuk pedig hatalmas a lemezfelület



Kombi is szerepel a tervek között, ha ezen a formai úton haladnak, nem fogják elszúrni



Belül is vállalható az IZera, a műszerek vetítették, a kormány fűthető, a két ülés közé indukciós töltő is került



Kínából, a Geelytől jön a villanyautós SEA padló

sorban Lengyelország villanyautós átállását segítené, amelynek első lépése az IZera márka teljes felépítése, a fejlesztéstől kezdve a gyártáson át a többféle termékig. A SEA valóban jó választás lehet ehhez az elképzeléshez, mert a modularitása miatt 1800-tól 3300 mm

tengelytávig alkalmas felépítmény hordozására, azaz minitől kezdve hatalmas luxusmodellekig (A-tól E szegmensig) széles skálán, többféle típussal variálható, sőt haszonjárművekhez is megfelel.

Jelen állás szerint egy kompakt SUV élvez prioritást, ez lenne az

IZera debütáló modellje, de napirenden van egy ferdehátú, ötajtós kompakt és ennek kombi variánsa – utóbbiból még nem készült prototípus, a másik két autó azonban már létezik. A részletek egyelőre homályosak, akár 400 km-es hatótávot, valamint a dinamikával

Izera logó

A márkajelzés három részből áll. A középső motívum egy iránytű, amely az IZera mindenkor célkitűzéseit szimbolizálja. Az iránytűt hatszögletű keret övezi, ez utal a modern technológiára és a mérnöki teljesítményre. A két motívum közötti holt rész az embereket szólítja meg, ez a gondoskodó, ölelő kéz jelképe, amely a biztonságot, a törődést, a szeretetet jelenti.



kapcsolatban 7,0 s körüli százasként említik a lengyelek. A vezetésegek (ADAS) között felbukkan az autonóm vészfékező, a holtérfigyelő és a táblafelismerő, a technológiával kapcsolatban a szabályozható rekuperáció (motorfék) és a teljesen digitális műszeregység, az utazási kényelem vonatkozásában pedig a kézvezérlés automata légkondí és a fűthető kormány.

A formát alaposan kigondolták: a legnehezebb tervezői feladatok közé tartozik egy új márkának a valóságban is működő arculatot kreálni, de a jelek szerint az Izerához megtalálták a szükséges részleteket. A villanyautóknál könnyebb a helyzet, mert több a felület, kevesebb a kötelező funkcionális elem (pl. hűtőmaszk), ettől függetlenül a lengyelek maradtak a hagyományos kereteken belül, ami sokkal célravezetőbb, mint öncélú avantgárd kirohanással elriasztani a közönséget. A SUV és a ferdehátú között abszolút megvan a vizuális összhang, a kérdés, mennyit sikerül ebből a szériagyártásba átmenteni. Ha már itt tartunk, az EMP a teljes egészében saját tulajdonú, a sziléziai régióban, Krakótotól északnyugatra található (Jaworzno), 2400 főnek munkát adó üzemében kívánja az Izerát gyártani.

KZ

BEMUTATÓ Lexus RX

Amerikából jött



<https://youtu.be/j76F45hY8NE>

Nincsenek drámai változások, az új formanyelv miatt vélhetően egyik korábbi RX tulajdonos sem fog elpártolni a márkától



LENGYELORSZÁGBAN VEZETTÜK A VADONAT-ÚJ LEXUS RX SZABAD-IDŐ-TEREPEST.

A hogy arról már beszámoltunk (Az Autó 2022/8.), megjelent a Lexus RX ötödik generációja, amely arányaiban nem sokat változott, ugyanakkor mostantól hat helyett négyhengeres benzinesek kerülnek a gépházba. A karosszéria változatlanul 4890 mm hosszú és 1690 mm magas, a tengelytáv 6, a szélesség 2,5 centivel nagyobb, az első nyomtáv 15, a hátsó pedig 45 mm-rel szélesebb. Egyedül a hátsó túlnyúlást vették rövidebbre 6 centivel és nincs már hosszított, hat- vagy hétüléses RX L kivitel. A GA-K padlóra ültetett karosszéria látványra az első tisztán elektromos Lexus, az RZ és a kisebb crossover, az NX formajegyeiből áll össze, a korábbiánál merevebb szerkezetű vázzal és hátul vadonatúj multilink felfüggesztéssel.

A pulton, az összes komfortszinten széria a 14,0 colos, enyhén a vezető felé fordított érintőképernyő, az infotainment hangvezérlője már ért magyarul, a head-up kijelző a szélvédőre, az átlagosnál nagyobb felületre vetít és itt a kormánygombokkal végrehajtható műveleteket is látjuk, nem kell a volánra nézni. A holtér-figyelővel kombinált elektromos ajtónyitó kiszállásnál nem engedi, hogy közeledő járműre, kerékpárosra rányissuk az ajtót.

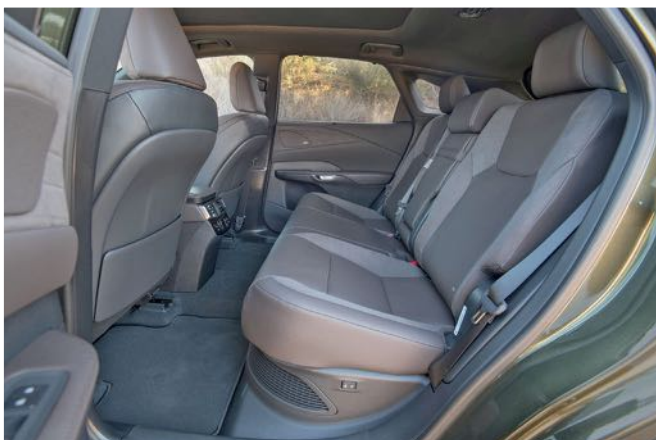
A belépő RX 350 (279 LE) hozánk nem jön. A normál hibrid RX 350h kívülről nem tölthető, a 2,5 l-es, Atkinson-ciklusú benzines mellé tengelyenként egy-egy villanymotort kap (ez adja az E-Four, azaz mechanikus kapcsolat nélküli összerékhajtást), az akkumulátor nikkkel-metál-hidrid, váltó helyett elektronikus bolygómű osztja el a nyomatékot, a rendszerteljesítmény 250 LE. A 450h+ az első tölthető hibrid az RX történetében (volta képpen az NX 450h+ hajtásláncával), 309 LE-s összteljesítménnyel. A benzines ebben is az említett 2,5 l-es soros négyes, váltó helyett ugyan csak e-CVT bolygóművel, de az

akkumulátor itt 18,1 kWh-s lítiumion, amivel akár 65 km-es hatótáv is adódhat. Az F Sport Performance és F Sport Performance Top komfortszintek csak az új csúcsmodellel, az RX 500h-val párosíthatók. Ehhez a japánok 2,4 l-es, turbós négyhengeres benzineset fejlesztettek, hatfokozatú automata váltóval, valamint komplex, úgynevezett e-Axle hátsó tengellyel és Direct4 hajtással, ami az RZ 450e-ben is megtalálható. A hátsó villanymotor a többi RX-szel ellentétben 54 helyett 109 LE-s, a rendszer teljesítménye 371 LE (550 Nm). Az akku a 350h-val megegyezően nikkkel-metál-hidrid és kívülről tölteni nem lehet.

A bemutatón mindhárom változatot vezethettük, de a hazai teszt-parkban rövidesen 350h és 450h+ is lesz, ezért az 500h-val próbáltunk közelebbi ismeretséget kötni. Az F Sport optikai módosításai – kiváltképpen fekete fényezéssel – nem feltűnők, bár a 21 colos alufelniknél nagyobbakat még sosem szereltek RX-re, legalábbis a gyárban. A technika komoly. A párhuzamos hibrid rendszerben az első villanymotor a benzines és a hatfokozatú váltó között helyezkedik el (utóbbinak mindkét oldalán kuplung van), lehetővé téve, hogy a jármű tisztán elektromos (EV) üzemmódban is működjön. A vezérlés



Minden RX-ben alapáras a 14,0 colos érintőképernyő, akárcsak a bőrkárpit. A műszeregység vetített, az ajtó mikrokapcsolóval, probléma esetén mechanikusan nyitható



Tágas a hátsó sor, az üléstámlák a magasabb komfortszinteken elektromosan dönthetők



Normál (öntöltő) hibrideknél nem jellemző a turbómotor, a Lexus most megcsinálta

automatikusan vált a párhuzamos és az EV hajtás között, így adott esetben erőteljes gyorsulásokra képes, miközben elsődleges feladata a hatékony üzemanyag-felhasználás. A hátsó tengely körül még több a varázslat. A sebességfüggő összerék-kormányzás legfeljebb 4 fokot képes fordítani a hátsó kereken, javítva ezzel a jármű manőverezhetőségét, valamint fokozva a stabilitását. A Direct4 külön villanymotort és invertert használ, hogy egyensúlyban tartsa a teljesítményt és a nyomatékot a tengelyek között; automatikusan állítja be az erőelosztást, gyorsabban és pontosabban, mint amelyre a legjobb mechanikus rendszer képes lenne. Számszerűen 100:0 és 20:80 arányban állítható/változtatható a nyomatékelosztás: gyorsításkor és egyenesben 60:40 és 40:60 közötti, megakadályozva ezzel a karosz-



Széles a választék a telepíthető töltőkből, 1 fázisú esetén 7,2 kW, 3 fázisúnál 22 kW a felső teljesítményhatár

széria kellemetlen bólintásait. Kanyarban a jármű sebessége és a kormányzási szög a két alapinformáció, a hajtóerő a kanyar elején az első tengely felé tolódik (70:30

és 50:50 között), majd kigyorsításnál hátrafelé (50:50 és 20:80 között), jó tapadást és stabilitást adva ezzel. Az elmélet a gyakorlatban is működik. Az adaptív csil-

lapítással is felvértezett RX 500h valóban dinamikusan mozog (0-100 km/h: 6,2 s), gázadáskor a nyomatékot nem „keni el” a bolygómu, mert itt végre hagyományos, bolygómuves automata váltó dolgozik, így a rugalmasság is teljesen más (élénkebb), mint a másik két hibridben. A kormányzás pontos, az ívmenet stabil, mindezek ellenére az RX messze nem sportos, mert nagy és nehéz, sokkal inkább kellemes utazóautó, megnyugtató erőtalálékkal. Ami nekünk hiányzott, az a V6-os kellemes duruzsolása, a négyhengeres gépjaj egyszerűen nem illik a képbe. Meglepően minőségi hibákkal (pontatlan külső-belső illesztésekkel, megszoruló kapcsolókkal) is találkoztunk, de mint megtudtuk, előszériás példányokat vezettünk, a sorozatgyártású autók minőségét Takumi mesterek felügyelik.

A legolcsóbb új Lexus RX a 350h Elegance, listaáron 29 990 000 forintért, a 450h+ Elegance 32 990 000 forintba kerül, míg az 500h F Sport indulóárára 39 000 000 forint.

– geosits –



Fűtés, szellőzés, memória is jár(hat) a kényelmes első ülésekhez

**Autobest Ecobest Challenge 2022,
Electrified by Vinfast**



<https://youtu.be/ofGdndoPunM>



Adatszolgáltatás



Felvezetéssel autóztunk, sorban, állandó helycserékkel és vezető-váltásokkal, hogy teljesen kiszűrjünk az egyéni vezetési stílusból adódó különbségeket

AZ AUTOBEST NEM-ZETKÖZI ZSÚRIJE A VIETNAMEI VINFAST TÁMOGATÁSÁVAL IDÉN IS MEGMÉRTE 14 VILLANYAUTÓ VALÓS HATÓTÁVOLSÁGÁT ÉS MINDENNAPI FOGYASZTÁSI ADATAIT.



Elöl az egyik felvezető, a tesztben nem szereplő Vinfast VF8-as. Európában az Autobest zsűrije az első között vezethette

Az Autobest összeurópai zsűri-jének célja az, hogy minden szempontból hiteles, egymással összehasonlítható értékeket adjon a villanyautó-vásárlók kezébe, olyanokat, amelyek alapján képet kaphatnak a valós fogyasztási- és hatótáv adatokról, és ezeken keresztül a használat költségeiről. A zsűri 2022

októberében már harmadszor szervezte meg nagy európai elektromos-autó tesztjét, de a korábbiakhoz képest néhány részlet megváltozott. Idén nem Spanyolországba, hanem Milánó közelébe, az olasz Quattroroute magazin tesztpályájára utaztunk. Itt minden adott volt a mérésekhez, a nagyteljesítményű

töltéshez és a zártpályás próbákhoz. A tesztflotta tagjai a szokásos módon mind tisztán elektromos üzeműek, akkumulátoros-elektromos hajtásúak voltak, felső árhatárnak (az olasz piac alapján) nettó 65 000 eurót szabtuk meg, a minimális, WLTP szerinti hatótáv-követelmény pedig 300 km volt. Az így

összegyűlt 14 különböző teljesítményű modell közül valamennyi helyi, azaz olasz kivitelben állt ki a próbára. A komoly európai terjeszkedésben lévő fiatal vietnami márka, a Vinfast, anyagi erejével idén is a teszt mögé állt, így Vinfast autók természetesen nem indulhattak a próbán. Az összes tesztalany tel-

HATÓTÁVOLSÁG ÉS FAJLAGOS FOGYASZTÁS

Márka	Modell	Felszereltségi szint	Nettó ár Olaszországban (euro)	Teljesítmény (kW)	Akkumulátor-kapacitás		WLTP szerinti hatótáv		Mért, valós hatótáv (km)	Maradék hatótáv 0%-os töltésszínél (km)	Mért, valós/WLTP szerinti hatótáv (EcoC1 (%))	Fajlagos fogyasztás (EcoC2 (km/kWh))
					Bruttó (kWh)	Nettó (kWh)	Minimum (km)	Maximum (km)				
Always	U5	Prime	38 525	150	63	61,5	410	410	321	0	78,29	5,22
Audi	Q4 e-tron Sportback	40 S Line Edition	52 336	150	82	77	471	529	421	9	89,38	5,47
BMW	i4	eDrive40 Sport	52 377	250	83,9	80,7	492	590	428	20	86,99	5,30
Ford	Mustang Mach-E	AWD Extended Range	63 238	258	98,7	88	550	550	395	9	71,82	4,49
Hyundai	Ioniq 5	AWD Evolution	50 451	239	77,4	72,5	481	481	379	15	78,79	5,23
Kia	Niro EV	Evolution	39 754	150	69	64,8	460	460	405	14	88,04	6,25
Kia	EV6	RWD Air	45 451	168	77,4	72,5	528	528	465	14	88,07	6,41
Mercedes-Benz	EQA	250+ Range Plus Edition	46 631	140	70,5	66,5	540	540	413	9	76,48	6,21
MG	MG4	Luxury	29 500	150	64	61,7	435	435	410	3	94,25	6,65
Renault	Megane E-Tech	Electric EV60 Iconic	34 672	160	n.a.	60	427	454	355	19	83,14	5,92
Seres	3		29 963	120	53,6	52,6	301	301	281	0	93,36	5,34
Skoda	Enyaq iV	80 Executive	41 393	150	82	77	383	407	386	16	100,78	5,01
Volkswagen	ID.4	1st MAX	48 443	150	82	77	527	527	367	15	69,64	4,77
Volvo	XC40	Recharge	41 230	170	69	67	417	425	431	23	103,36	6,43

VÁLTÓÁRAMÚ TÖLTÉS 0-RÓL 100%-RA, 22 KW-TAL

Márka	Modell	Mért saját tömeg (kg)	Felvett töltőtöltesít-mény (kW)	Akkumulátor-kapacitás (Nettó kWh)	Teljes, valós felvett energia-mennyiség (kWh)	A nettó akkukapacitás és a felvett energiamennyiség alapján kiszámolt töltési energiatöbblet, és az így adódó fajlagos fogyasztás		Töltési idő		100 km hatótáv felvételéhez szükséges idő
						EcoC3 (%)	EcoC4 (km/kWh)	(óra)	(perc)	(óra:perc)
Aiways	U5	1800	7,0	61,5	64,70	5,2	4,96	8	31	2:39
Audi	Q4 e-tron Sportback	2123	11	77	83,70	8,7	5,03	7	42	1:49
BMW	i4	2139	11	80,7	94,00	16,5	4,55	8	43	2:02
Ford	Mustang Mach-E	2194	11	88	98,40	11,8	4,01	10	4	2:32
Hyundai	Ioniq 5	2121	11	72,5	78,18	7,8	4,85	7	31	1:59
Kia	Niro EV	1721	11	64,8	68,60	5,9	5,90	6	30	1:36
Kia	EV6	1966	11	72,5	79,60	9,8	5,84	7	30	1:36
Mercedes-Benz	EQA	1963	11	66,5	72,00	8,3	5,74	6	43	1:37
MG	MG4	1685	11	61,7	68,64	11,2	5,97	7	25	1:48
Renault	Megane E-Tech	1692	22	60	68,50	14,2	5,18	3	31	0:59
Seres	3	1738	6,6	52,6	58,79	11,8	4,78	9	1	3:12
Skoda	Enyaq iV	2183	11	77	81,30	5,6	4,75	7	28	1:56
Volkswagen	ID.4	2145	11	77	79,50	3,2	4,62	7	13	1:57
Volvo	XC40	2001	11	67	73,92	10,3	5,83	7	3	1:38

jesen feltöltve állt ki a megmértetésre; 30 km-es köröket teljesítettünk felvezető autók mögött konvojban, rendszeres helycserékkel és körönkénti vezetőváltással, hogy az egyéni vezetési stílus hatásait a lehető legjobban kiszűrjük. A tesztkör – akárcsak tavaly – 50%-ban autópályán, 20%-ban autódúton, és 30%-ban városi forgalomban haladt, alap (Normal) üzemmódban. Mindegyik autóban azonos hőfokon működött a fűtés, szólt a rádió, és városban a nagyobb motorfőket jelentő erősebb regeneratív lassítást is bekapcsolta az összes vezető (ha volt ilyen funkció az autóban). Amint a műszerfalán 30 km alá csökkent a kijelzett hatótáv a tesztautó bement a zárt pályára és ott a szabályokat betartva addig körözött, amíg teljesen meg nem állt.

A tavalyi próbán kisebb, és könnyebb autók vezettünk, így részben ennek is betudható, hogy a 0 km-es hatótávval még megtehető távolságok átlaga csökkent. 2021 őszén még jóval 10 km feletti volt a legrosszabb érték is, most azonban ketten is (az Aiways U5 és a szintén kínai Seres 3) 0 km-rel végeztek, vagyis belőlük tényleg elfogyott minden szufla, amint a

műszerfalán megjelent a „Range 0 km” felirat. A teszt harmadik kínai modellje, az MG4 is rosszul szerepelt ebből a szempontból, de benne legalább maradt 3 km, ami vész helyzetben „életmentő” lehet! Az Autobest tavaly bevezetett mutatóit használtuk idén is; az EcoC1 a szokott módon a WLTP szerinti hivatalos hatótáv és a teszten elért valós eredmény hányadosaként állt elő. Tavaly egyetlen tesztautó sem tudta teljesíteni a gyári értéket, idén azonban ketten is „túlfutottak”: a Skoda Enyaq és a Volvo XC40 is a WLTP adat 100%-a felett teljesített, igaz az összevetés bázisul a hivatalos alsó és felső határértékek közül minden esetben az alacsonyabbat választottuk. 69,6%-nál rosszabb eredmény nem született (Volkswagen ID.4), és sokan zártak 80% fölött. Az EcoC2 a fajlagos fogyasztás mutatószáma, mértékegysége km/kWh, azaz az egy kWh-nyi akkukapacitással megtehető távot mutatja meg. Ebben a számban tavaly a Dacia Spring brillírozott (8,25 km/kWh-val), idén azonban rosszabbul teljesített a teljes csapat. Az MG4 végzett az élen (6,65 km/kWh-val) és a Ford Mustang Mach-E lett az utolsó (4,49-cel). Az EcoC3 a felvett

EGYENÁRAMÚ TÖLTÉS 20-RÓL 80%-RA, 350 KW-TAL

Márka	Modell	Felvett töltőtöltesít-mény (kW)	A töltésre fordított valós energiamennyiség (kWh)	Töltési idő (perc)	100 km hatótáv felvételéhez szükséges idő (óra:perc)
Aiways	U5	100	37,80	34	0:18
Audi	Q4 e-tron Sportback	125	47,50	33	0:13
BMW	i4	205	53,38	45	0:18
Ford	Mustang Mach-E	150	57,16	41	0:17
Hyundai	Ioniq 5	239	48,07	25	0:10
Kia	Niro EV	100	39,39	43	0:18
Kia	EV6	220	48,17	22	0:07
Mercedes-Benz	EQA	100	46,86	33	0:12
MG	MG4	135	41,68	49	0:19
Renault	Megane E-Tech	130	41,10	47	0:22
Seres	3	50	32,16	43	0:27
Skoda	Enyaq iV	125	46,64	49	0:22
Volkswagen	ID.4	125	39,03	31	0:17
Volvo	XC40	130	44,40	25	0:09

töltésmennyiség és az akkumulátor valós (ténylegesen kiatózható) kapacitásának különbsége százalékban, vagyis arra utal, hogy a veszteségek miatt mennyivel kell a tényleges kapacitásnál többet betölteni egy-egy akkuba ahhoz, hogy az tele legyen. Ebben a kategóriában – akárcsak tavaly – a Volkswagen szerepelt a legjobban mindössze 3,2%-os többlettel (veszteséggel), a sor végén pedig a BMW i4 áll, 16,5%-kal. A három mutató kiszámításához szükséges méréseket egy olasz vállalkozás, a Power Cruise Control szakemberei végezték, egy kifejezetten erre fejlesztett applikáció, és az OBD csatlakozókba dugott mérőeszközök segítségével. Az EcoC3 mérési eredményeinek értelmezésekor ők is elmondták, hogy a töltési energiaveszteség (a befektetett energiatöbblet) nagyban függ a külső hőmérséklettől és a töltőoszlopok szerkezetétől is, ám mivel a teszten minden autót ugyanúgy töltöttünk, az összehasonlíthatóság sértetlen. Az idén bevezetett EcoC4 mutató éppen ezeket a veszteségeket veszi figyelembe a fajlagos fogyasztás kiszámításánál, ugyanis az EcoC2-vel ellentétben nem az akku tényleges kapacitása, hanem

a teljes betöltött energiamennyiség alapján mutatja meg az egy kWh-ra eső hatótávot (km/kWh) – hiszen autótöltéskor a teljes felvett energia alapján fizetünk, vagyis a veszteség is pénzbe kerül!

A töltési jellemzőket külön vizsgáltuk: 22 kW-os váltóáramú és 350 kW-os (!) egyenáramú töltővel is feltöltöttük az összes autót. Az egyenáramú esetben 20-ról indulva 80%-ig telítettük az akkukat; ekkora teljesítményt egyik tesztalany sem volt képes felvenni, csak a Hyundai Ioniq 5, a Kia EV6 és a BMW i4 bírt 200 kW felett. Az egyenáramú esetben 0%-ról indultunk, itt egyedül a Renault Mégane E-TECH tudta felvenni mind a 22 kW-ot, a többség 11-et, de Seres 3-as mindössze 6,6-ot tudott. Mint a táblázatokból is kiderül azt is megmértük, hogy az egyes módszerekkel mennyi idő kell 100 km hatótáv felvételéhez. Az időeredmények a teljes töltési idő és a teljes „betankolt” hatótáv „átlagolásával” születtek, azaz nem vettük figyelembe azt, hogy az első 100 km felvétele általában gyorsabb, mint az utolsó 100-é.

A táblázatokból minden kiderül, jó böngészést!

SZG



Így kaptunk mobiltöltés gyorssegélyt, hogy a pályán megálló autókat ne kelljen beszállítani a depóba

**Autobest Nagyteszt 2022,
Teesdorf, Ausztria**

Sok szín



A 2023-as díj döntősei a Teesdorf-i pályán: Dacia Jogger, Toyota Aygo X, Opel Astra, Honda Civic, Peugeot 308, és Renault Austral



AZ AUTOBEST HAT DÖNTŐSÉT IDÉN IS AUSZTRIÁBAN, A MAGYAR HATÁRHOZ KÖZE LI TEESDORF PÁLYÁJÁN, ÉS A BURGENLANDI UTAKON NYÚZTUK, KÉT NAPON ÁT.

A már 32 tagú Autobest zsűri-jével idén is Ausztriába utaztunk, hogy két napon át közúton, és az Osztrák Autóklub (az ÖAMTC) legnagyobb pályán próbáljuk a hat döntőt. A végső lista a megszokott módon a korábbi szavazási körök eredményei alapján állt össze, minden esélyesből több modellváltozat

Az Autobest országai

Ausztria, Belgium, Bulgária, Ciprus, Csehország, Dánia, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Horvátország, Írország, Lengyelország, Luxemburg, Macedónia, Magyarország, Málta, Nagy Britannia, Németország, Norvégia, Olaszország, Oroszország*, Portugália, Románia, Spanyolország, Svájc, Svédország, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Törökország, Ukrajna*

* Az orosz-ukrán háború miatt a zsűri ukrán tagja helyzetéből adódóan idén nem szavazott, az orosz kollega tagságát pedig ideiglenesen felfüggesztette a szervezet.



Sokszínű volt az idei lista: városi kisautó éppúgy akadt rajta, mint kompakt SUV, vagy kombi

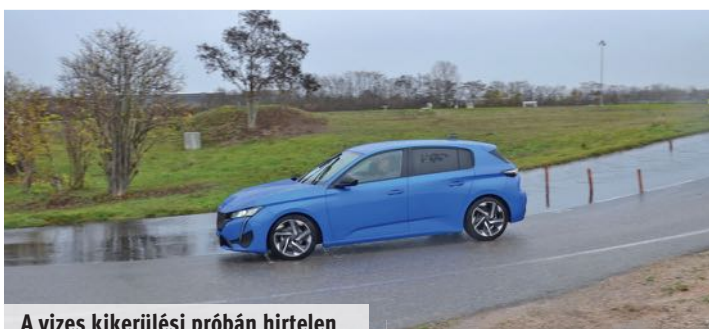
is várt ránk Bécestől nagyjából 25 km-re, a vezetéstechnikai központban. A dolgunkat idén megkönnyítette, hogy már nem kellett megküzdenünk a korona-vészhelyzet határátlépést, és rendezvényeket korlátozó hatásaival, és hosszú idő után végre teljes lehetett a csapat! Az első napon a szokásos módon, szabadon vezethettünk a burgenlandi utakon, a szálloda parkolójából mindenki azt az autót vitte el, amelyiket éppen akarta. Este össze-

gyűltünk, hogy a márkák képviselői, az Autobest szabályai alapján legfeljebb tízperces előadásokban bemutathassák saját jelöltjüket, megindokolva, miért őt tartják a díjra a legérdemesebbnek. Minden előadást a szokásoknak megfelelően tízperces kérdezz-felelek követett; mindenki kérdezhetett, a konkurensek éppúgy, mint a zsűritagok. Másnap már hajnalban kivittük a döntősöket a tesztpályára. Az ÖAMTC csapata idén nem





Renault Austral a csúszós emelkedős elindulás-próba rajtjánál



A vizes kikerülési próbán hirtelen feltűnő vízfalakat kerülgettünk



A Peugeot kombikat is hozott a 308-asból a műszaki rokon Astrából egyelőre csak az ötajtós volt menetkés, de abból többfélét is vezettünk

Az Autobest

Az Autobest-et 2000-ben alapította hat autós újságíró, egy román, egy bolgár, egy szlovák, egy horvát, egy szerb és egy ciprusi; a díjat először 2001-ben osztották ki. A résztvevő országok száma folyamatosan nőtt, Magyarország 2007-ben csatlakozott (*Boros Jenő*, Népszabadság). A csapat 2014-re 15 tagúvá bővült, majd 2015-ben további 11, 2016-ban öt, 2021-ben pedig egy nyugat-európai taggal gyarapodott. Minden országot csak egy-egy újságíró képvisel (Magyarországot nyolc éve Az Autó főszerkesztője, *Szécsényi Gábor*). A cél: minden évben megtalálni Európa legjobb vételét. A címért minden olyan újdonság indul, amit az előző év eleje és a tárgyév (azaz idén 2023) januárja között vezettek (vezetnek) be (a ráncfelvarrott modellek nem számítanak újdonságnak) a 32-ből legalább 20 tagország piacán, és belépő változatuk nettó (!) listaára 25 000 euró alatti, – az árhatárt az Autobest az általános áremelkedés miatt a tavalyi 20 000-ról idén 5000 euróval magasabbra emelte. Az így összeállított listát a zsűri tovább szűkíti, minden évben az első öt-hét jut a döntőbe, ők sorakoznak fel a novemberi Nagytésztén. Az aprólékosan kidolgozott szavazótáblázatban nem csak a műszaki jellemzőket értékelik a tagok, a fenntartási költségek, a felszereltség és a biztonsági jellemzők is komoly súllyal számítanak a végeredménybe.



A klasszikus jávorszarvas teszt is szerepelt a programban

választotta külön a vezetéstechnikai részt és a „gyors köröket”, úgy alakították ki az útvonalat, hogy egyetlen, összesen 2 km-es körbe került a kikerülő manőverekből, csúszós ívekből, szlalomból, „jeges” fékezésből, emelkedőkből és megcsúszási próbákból álló memetdinamikai szakasz és a gyors rész. A körök közötti szünetekben most is szabadon lehetett beszélgetni, méricskélgni, fotózni, a márkák jelen lévő fejlesztői velünk vezettek és láthatóan nagyon élvezték a dolgot.

Nekünk, zsűritagoknak december elejéig kellett kitölteniük az Autobest összetett, a műszaki jellemzőkön és a menettulajdonságokon kívül a fenntartási költségeket, a biztonság, a környezetvédelem, sőt az „önvezető” képességek szempontjait is figyelembe vevő ponttáblázatát. A végeredmény december közepére állt össze (lásd a híreink között). Az immár hagyományos díjkiosztó gálát Rotterdamban rendezte a szervezet, 2023 tavaszán!

SZG



TESZTNAPLÓ Opel Astra 1.5 D Elegance

Korompörkölt

Ezek a 17-es alufelnik járnak alaptól az Elegance kivételhez. A felármentes alapszín a metál sárga, minden másért fizetni kell

A BENZINESEK MELLETT AZ ÚJ ÖTAJTÓS ASTRA EGYETLEN, 130 LE-S DÍZELMOTORJA IS FRANCIA, AMIT KIZÁRÓLAG AUTOMATA VÁLTÓVAL PÁROSÍTANAK.

Karosszéria, utastér

A fekete fényezésbe beleolvadnak az eleve szintén fekete Vízor arculati elemek, így itt csak az első-hátsó menetfények érvényesülnek, de ez ízlés kérdése. A lemezmunka összességében pontos, egyformák a hézagok, a kulcs nélkül kezelhető ajtók könnyen

+ ELŐNYEI

- Helykínálat
- Kényelmes első ülések
- Általánosan jó minőség
- Felszereltség
- Rugalmasság

– HÁTRÁNYAI

- Kilitás
- Szoftveres bakik
- Pedálrend
- Motorhang



Zavaró a sok tükröződő felület. A kilitás rossz, de kapunk első-hátsó radarokat és tolatókamerát is

nyílnak és finoman csukódnak. A beszállás előtt kényelmes, bár az ülőpozíció mély (460–525 mm), a remekül formázott AGR ülések lapjának hossza szokatlanul csak a vezetőnél állítható. Az általános minőség jó, az anyagok felülete,

tapintása zömmel kellemes, zavaró zörgéseket sem hallottunk, de a 12 ezer km-t futott tesztautóban már rondán összekarcolódott a zongoralakkos középkonzol. A műszeregység körüli (a teljes felületen képernyőt imitáló) vas-

tag keret sem szerencsés, mert úgy tükröződik, mintha elvarázsolt kastélyban lennénk. A helykínálat megfelel a kategóriának, továbbá bőven van hová kacatokat szórni: nagyok a palacktartós ajtózsombok, a kesztyűtartó bélelt, a középkon-



Alapból járnak az első AGR ülések, a vezetőnél az ülőlap hossza is állítható. Hátul ketten utaznak kényelmesen

Egyszerűbb részletekkel operál, mint a cizelláltabb Peugeot 308-as, mégis karakteres jelenség





Álca: semmilyen felirat, típusjelzés nem került a francia dízelmotorra. Kár, hogy hangos

zolon több rekeszt is találni, a könnyöktámasz osztottan nyílik, így könnyebben pakolható az alatta lévő doboz. A pulton kevés a fizikai gomb, helyzettől függően az ülés- kormányfűtés visszajelzései rosszul láthatók. Ahogy a hibrid tesztjében (*Az Autó 2022/11.*) is elmondtuk, a PSA féle infotainment jobb, mint korábban volt, könnyebb személyre szabni, gyorsabb a működése; ugyanakkor a szokásos bakik szintén előjöhettek, a tolatókamera olykor makacsodott, a hangulatvilágítás pedig népmesei elemet tartalmazott: hol volt, hol nem. Az Astra a második sorban sem okoz fájdalmas

Látványosan ívelt a Pure Panel műszerfal, a vezető előtti képernyő grafikájának színe a menetvezérlő beállításai szerint is változhat

csalódást, megvannak a rakodási lehetőségek, kapunk szellőzőt, USB-t és középső kartámaszt. Két átlagos (185 centis) felnőtt kényelmesen elfér, a csomagtartó pedig még nagyobb is, mint a hibridben: 352 helyett alpból 422 l-es és 1339-ig bővíthető.

Motor, erőátvitel

A Citroën, Peugeot modellekből ismerős és bármiféle hibrides okosságot nélkülöző 1,5 l-es,

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, közös csöves turbódízel motor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1498 cm³. Furat x löket: 75,0 x 84,8 mm. Teljesítmény: 130 LE/96 kW (3750/min). Nyomaték: 300 Nm (1750/min). Nyolcfokozatú bolygóműves automata váltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP. Csomagtér: 422–1339 l. Üzemanyagtartály: 52 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4374x1860x1441 mm. Tengelytáv: 2675 mm. Gumiméret: 225/45 R17. Saját tömeg: 1363 kg-tól. Gyorsulás (0–100 km/h): 10,6 s. Végső sebesség 209 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 4,8–5,0 l/100 km. Tesztfogyasztás: 5,8 l/100 km. CO₂ (WLTP): 127–131 g/km. Általános garancia: 5 év vagy 200 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 2 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szerzői ciklus: 30 000 km/évente.

Ára: 12 780 000 Ft

Akciós ára: 11 680 000 Ft



Nagyobb a csomagtartó, mint a hibridben. Az álpadló alatt is rend van, középen sálagúton dughatók át a hosszú tárgyak

négyhengeres HDi turbódízel teljesítményét tekintve (130 LE, 300 Nm) ideális a kompakt Astrához. A hagyományos startstop gyors, a motor hamar bemelegszik, és utána kevésbé rezonál, ám a kissé tolakodó, elsősorban városban, az állandó gyorsítások miatt szinte folyamatosan hallható zaj viszont zavaró. A gázreakció 1800/perc alatt sem tompa, de innentől kezd életre kelni az erőforrás és 3500-ig húz, mint egy kis gőzmozdony. A dinamika (0–100 km/h: 10,6 s, 209 km/h) automata váltóval is megvan, kézi nincs, csak ez a kormányról is pöcögtethető, bolygóműves nyolcas automata. Nem villámgyors, de finoman kapcsol, Sportban hagyja leforogni a fokozatokat, összességében szerethető. A fogyasztással túllőttünk a gyári értéken, de a mért 5,8 l/100 km-es vegyes így is jobb, mint a tölthető hibriddel mért 6,1 l.

Vezetés, menettulajdonságok

Az EMP2-es padló ugyanaz, ami a Peugeot 308-asok alatt is található, de az Opel a formánál és a felfüggesztésnél egyaránt a saját útját járhatja. A komponensek persze adóttak az elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros konstrukcióval, ugyanakkor a keményebb rugókkal és a feszesebbre vett csilapítással az Astra mozgása élettel



Rossz a pedálrend, túl magas van a fék

telibb, mint francia rokonáé. A kormányt sokat, a két végpont között majdnem hármát kell forgatni, az irányítás ellenben pontos; ívmenetben kevesebb a karosszériamozgás, mint a Peugeot-nál, ezért viszont nem kell irreális árat fizetni a menetkomfort vonatkozásában. A szériában adott 17 colos alufelniknél nagyobb nem kell. A fékerő adagolhatósága sokkal jobban tetszett, mint a hibridben, hiszen itt nincs bizonytalanság a rekupe-ráció miatt.

Felszereltség

A hibridektől eltekintve a dízel a legdrágább Astra, az Elegance felszereltség pedig az arany középut a Business Edition és a GS között – mindez számszerűen 12 780 000 forintot jelent listáron. Ennyiért voltaképpen mindent megad (kulcs nélküli kezelés, adaptív LED fényszórók, kézzónás automata légkondi, digitális pult, infotainment, AGR ülések, vezetőségédek), a vevőcsalogató extrák közül csak a Mátix-LED fényszóró és a gyári navigáció hiányzik.

Összegzés

A motorhangon kívül mással nem bosszant komolyabban a gázolajos Astra. A felára a szintén 130 LE-s és automata váltós benzineshez képest 800 ezer forint, ezt fogyasztással időbe telik kitermelni, de akinek ennyit megér a nagyobb erőrtartalék és a jobb rugalmasság, nem lő vele bakot. **TA**



Hűtőmaszkjához és a fényszórókba tett jellegzetes menetfényekhez mint-ha az előző generációs Mazda CX-5 adta volna az ihletet

TESZT MG EHS 1.5T-GDI PHEV Luxury

Ha én Mazda lennék...

NÉGYFÉLE SZÍNEN, KÉTFÉLE KOMFORTSZINTEN, DE CSAK EGYETLEN TÖLTHETŐ HIBRID HAJTÁSLÁNC CAL KELLETI MAGÁT AZ MG EHS. KIPRÓBÁLTUK.

Ha én Mazda lennék... Emlékszünk a régi reklámra? Nekünk ez ugrott be az EHS átvételekor, mert a kínai SUV – elsősorban a frontrésze miatt – erősen hasonlít a korábbi CX-5-re. Persze, ez nem rossz ómen, sőt a ZS után (*Az Autó* 2022/10.) most már tudatosan abban reménykedtünk, hogy az EHS is meglep minket, természetesen pozitív értelemben. A karosszéria alul körben fényezetlen műanyaggal védett, az ajtóburkolatok takarják a küszöbököt, így be- és kiszállásnál nem piszkolódik össze a ruha. Elöl az üléspozíció terepjárósan magas (615–680 mm), a kagylósított, részben Alcantara kárpitos, az utasnál is elektromosan állítható első ülések

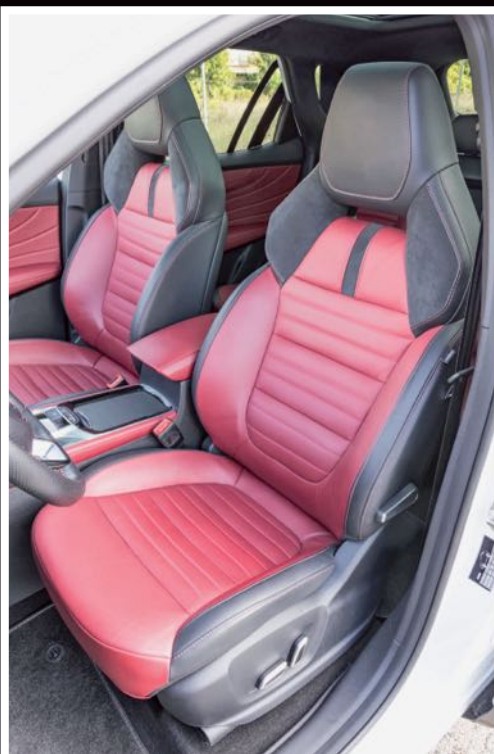
csak Luxury komfortszinten járnak, a támláiv manuálisan szabályozható, az ülőlap hossza fix (505 mm). A pedálrend hibátlan, 2023-ban viszont kőkorszakinak tűnik a

tengelyirányban (ki-be) nem mozgatható kormányoszlop. A kilátás egyik irányban sem jó, de van többféle segítség (erről később bővebben); a színvilág alaphoz fekete, a

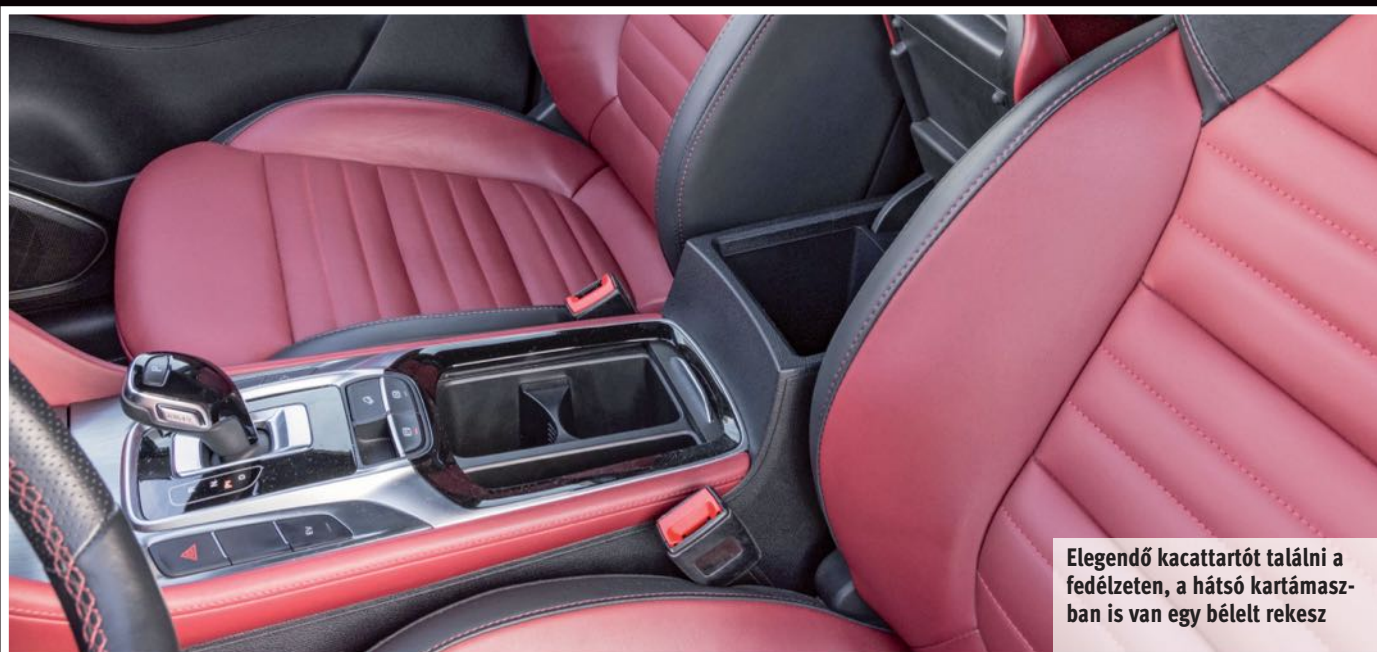
képeken látható burgundi garnitúraért fizetni kell. 2720 mm-es tengelytávjával és a 4,6 m-t alulról súroló hosszúságával az EHS ideális európai méret, még nem kellemet-



Könnyű eligazodni a pulton. A kormánygombok kinézete és működése a Volkswagenekére hasonlít



Négy felnőttnek elegendő helyet kínál az EHS, a hátsó üléstámlák egy fokozatban hátradönthetők, de az ülőlapot sínen tologatni nem lehet



Elegendő kacattartót talál a fedélzeten, a hátsó kartámaszban is van egy bélelt rekesz

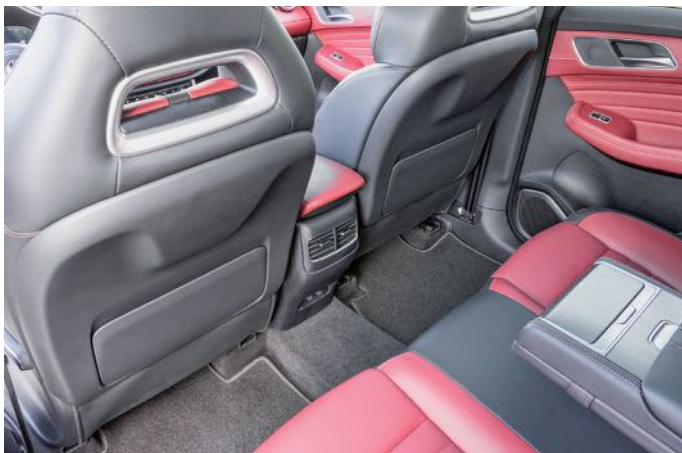


lenül nagy, városban teregetni sem problémás, ugyanakkor szélteben, hosszában elegendő helyet kínál és a fejünket sem verjük állandóan a plafonba. A minőségérzet

felturbózását a korábban látott trükkkel oldották meg: a környezet otthonosságát párnázott, kellemes tapintású pult, díszvarrott ajtóburkolat és középkonzol fokozza.

A tűzések nem mindenhol futnak egyenesen, de szépek a kapcsolók, zongoralakk helyett matt (csiszolt) fémre hajaz a dekoráció, kapcsolható hangulatvilágítás, így összes-

ségében már a látvány eladja, hogy az EHS drágább, komolyabb autó a ZS-nél. Pedig a kialakítás voltaképpen ugyanarra a sémára épül, csak más tálalással. Kár, hogy a vezető



Alacsony a középső padlómerevítő, a szellőző és a dupla USB port hasznos



Keresztben építik be 1,5-ös turbós négyhengeres, összerékáthajtás az EHS-hez pluszpénzért sincs

előtti 12,3 colos műszeregység nem konfigurálható, ezt a ziccert sajnos kihagyták, csupán középen lapozható a fedélzeti számítógép, ami viszont az átlagosnál több adattal szolgál, például a villanymotor fordulatszáma is előhívható. Középen 10,1 colos a pultból magasan kiálló érintőképernyő, az infotainment gyorsasága (betöltése), a navigáció grafikája rögtön elárulja, hogy itt is van még hová fejlődni, de a

működésbe igazából nem tudunk belekötni. Nem tetszett, hogy (a ZS-hez képest) a dedikált gombok közül – melyek csak látszatra érintősek – eltüntették a kétfónás légkondi hőfok- és ventilátor szabályozását, most már ezekért is be kell lépni a menübe, holott a hifit külön gombokkal állíthatjuk halkabba, vagy hangosabba – miért? A kezelőszervek csoportosítása logikus, a kormánygombok kiosz-

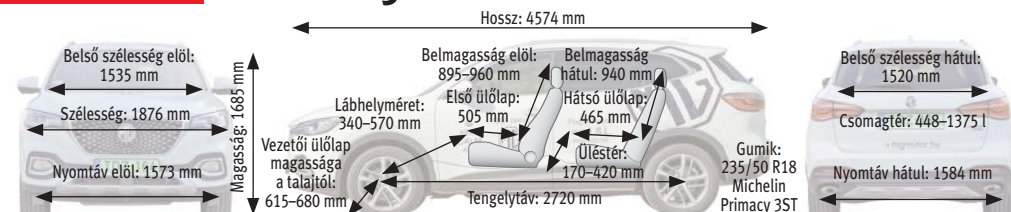
tása hamar tanulható (az egész volán a Volkswagenekére emlékeztet), az adaptív tempomat a kormányoszlopról működtethető, míg a BMW-s formavilágú váltómárka köré a lejtmenetvezérlő, az elektromos rögzítőfék, az elgurulás elleni Auto Hold, valamint az EV üzemmód kapcsolója került. USB-ből négy A típusú jár, ebből kettő hátra csak töltéshez, elől az egyikkel az okostelefonunkat tükrözhet-

jük. A személyes holmikat sokfelé pakolhatjuk, kellően nagyok az ajtózsébek, a középső rekeszek tartalma rejtve maradhat, a középső kartámasz hosszirányban állítható. Megemlítendő, hogy az EHS mind a négy oldalúvege komfortmozgatású (egy érintéssel mehet le-fel, ami manapság még mindig nem általános), a nyitva felejtett ablakra pedig az autó figyelmeztet. A Luxury kap napfénytetőt is, ami nyitható. Az MG-nél nem másodosztályú a hátsó sor: ugyanúgy díszített az ajtóburkolat, mint elől, az anyagok minőségénél sem lóg ki a lóláb, vannak szellőzők, zsebek, a már említett USB portok, sőt a középső kartámaszban nemcsak pohártartót, hanem bélelt tárolót is kialakítottak. Az ülőlap rövidebb (465 mm-es), a széleken isofixes, a támla 60:40 arányban osztott és dönthető. A csomagtartó 448–1375 l-es (viszonyításképpen: a mm-re azonos tengelytávú Kia Niro PHEV-é 328–1342 l), a közel 80 centis rakodóperem magas, a villanymotorral lassan mozgó hátsó ajtónál a nyitási magasság a fedélzeti menüben beállítható. A síkokkal határolt forma előnyös, az álpadlóban az autó tartozékai vannak és ide került a 12 V-os akkumulátor is, viszont a rögzítő szerekkel nagy igénykezelésben elfeledkeztek a kínaiak.

A hibrid hajtáslánc alapvetően izgalommentes: az 1,5 l-es, turbós benzines (162 LE, 250 Nm) mellett 122 LE-s (230 Nm) villanymotor is hajtja az első kerekeket, a rendszer teljesítménye 258 LE és 370 Nm, a csomagtartó aljába tett lítium-ion akku 16,6 kWh-s. Mindezt a csomagot azonban olyan tízfokozatú váltóval bolondították meg,

ADATLAP

MG EHS 1.5 T-GDI PHEV LUXURY



BENZINMOTOR: Soros négyhengeres, változó vezérlésű, közvetlen befecskendezéses, turbós benzínmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengereként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1490 cm³. Furat: 74,0 mm, löket: 86,6 mm. Sűrítési arány: 11,5:1. Teljesítmény: 162 LE/119 kW (5500/min). Nyomaték: 250 Nm (1700–4300/min). 12 V-os, 63 Ah-s akkumulátor.

VILLANYMOTOR: Teljesítmény: 122 LE/90 kW (3700/min). Nyomaték: 230 Nm (500–3700/min).

AKKUMULÁTOR: Szerkezet: lítium-ion. Energiatároló képes: 16,6 kWh.

RENDSZERTELJESÍTMÉNY: 258 LE/190 kW. Nyomaték: 370 Nm.

ERŐÁTVITEL: Tízfokozatú automata váltó, elsőkerék-hajtás.

FELÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul multilink, tekercsrugókkal. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, hátsó kerekekre ható elektromos rögzítőfék, ESP, 2,7 fordulatos, elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ötüléses acélkarosszéria. Saját tömeg 1775 kg-tól. Üzemanyagtartály: 37 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 6,9 s. Végsebesség: 190 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 1,8 l/100 km. CO₂ (WLTP): 43 g/km. Áramfogyasztás (gyári): 24,0 kWh/100 km. Tesztátlag: 8,1 l/100 km*. Elektromos hatótáv (gyári): 52 km.

* Saját mérés kb. 70%-ban városi használat, egy-három személy, 17 és 28 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 7 év vagy 150 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év vagy 72 000 km. Rozsdagarancia: 7 év. Szervizperiódus: rugalmas.

ACOMFORT ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 6 légzsák, Isofix, dombsegéd, elektromos rögzítőfék Auto Hold funkcióval, vezetőségdek (autonóm vészfékező, adaptív tempomat torlódásasszisztenssel, sávtartó, holtterfigyelő, keresztirányú hátsó forgalomfigyelő, táblafelismerő, sávhagyásra és sávváltásra figyelmeztető, ráfutásos ütközésre figyelmeztető), automata világításkapcsoló és távfény, LED nappali menetfények, halogén fényszórók, ködfényszórók, esőszensor, kulcs nélküli kezelés (ajtózár, indítás), elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükrőrpár, négy villanyablak, kétfónás automata légkondi, fedélzeti számítógép, bőrbevonatú okoskormány, sugárirányban (fel-le) állítható kormányoszlop, 12,3 colos műszeregység, infotainment (10,1 colos érintőképernyővel), okostelefon tükrözés, Bluetooth-kihangosító, navigáció, audiorendszer (6 hangszóró, DAB/USB/MP3), 4 db USB A port, tolatókamera, első-hátsó parkolóradar, elektromosan állítható vezetőülés deréktámasszal, fűthető első ülések, elektrokrom belső tükrő, osztottan dönthető hátsó üléstámlák, Eco bőrkárpit, tetősínek, sötétített üvegezés, 17 colos alufelni készlet.

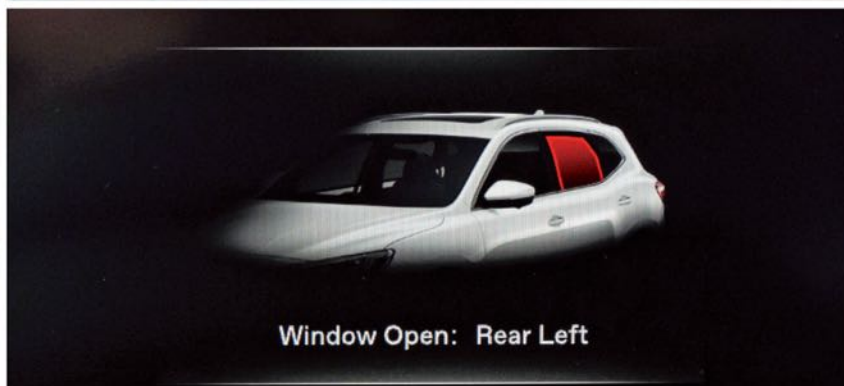
Ára: 15 399 000 Ft

A LUXURY KIVITEL TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: LED fényszórók, dinamikus hátsó irányjelzők, 360 fokos panorámakamera, elektromos mozgatható csomagtartóját, utastéri hangulatvilágítás, alumínium pedálok, nyitható napfénytető, Alcantara betétes sportülések (elől), elektromosan állítható első utasülés, 18 colos alufelni készlet.

Ára: 16 599 000 Ft



Könnyen, a világítás bajszkapcsolójának végéről működtethető a sávtartó, alatta a tempomat kezelője. A digitális műszeregység nem konfigurálható. A leengedett hátsó ablakokra figyelmeztet az autó



amely nem klasszikus értelemben egy tízes automata: hat sebesség a benzin-, négy a villanymotornak (!) van „kiosztva”, a szabályozás

elektronikus, a bajok pedig onnan erednek, hogy a rendszer nehezen kombinálja össze, a rengeteg lehetséges variáció közül, mikor melyik

fokozatot használja. A viselkedés a Toyoták régebbi e-CVT bolygó-művére hajaz, a feleslegesen, hosszán és hangosan pörgő motorral,

a lomha gázreakcióval és nincs kézi beavatkozás, sem gyárilag programozott menetvezérlő. Hibrid üzemben ritka a finom, észrevét-



Látványosak az ajtóburkolatok, nagyok az ajtózsebek, a vezető bal térdénél kis fiók is van. A pedálrend hibátlan

Alapáras a tetősín és a 18 colos alufelni készlet. Négy színből lehet választani, egyedül ez a fehér felármentes



Nem tesz jót az arányoknak az előretolt motor miatti hosszú első túlnyúlás. A hasmagasság 145 mm



AZ MG EHS ÉS LEGFONTOSABB KONKURENSEI*

	MG EHS 1.5T-GDI PHEV	Kia Niro 1.6 GDI PHEV	Opel Grandland 1.6 Turbo PHEV
Hengerűrtartalom [cm³]	1490	1580	1598
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	162/119(5500)	105/77(5700)	180/133(6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	250(1700-4300)	144(4000)	300(3000)
Villanymotor [LE/Nm]	122/230	84/203	110/320
Rendszerteljesítmény [LE]	258	183	225
Akkumulátor [kWh]	16,6	11,1	13,2
Váltó [fokozat/üzem]	10/automata	6/robot	8/automata
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	6,9	9,8	6,1
Végsebesség [km/h]	190	168	235
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	1,8	0,8	1,2
CO ₂ [g/km]	43	19	29
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4574x1876x1685	4420x1825x1545	4477x1825x1609
Tengelytáv [mm]	2720	2720	2675
Csomagtér [l]**	448-1375	328-1342	390-1528
Alapár [Ft]**	15 399 000	13 449 000	18 200 000

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

len átmenet a hajtásmódok között, ahogy a rekuperáció erőssége sem állítható, annyi van, amennyire a villanymotor generátorüzemben képes – ezt egyébként százalékos arányban láthatjuk a műszerfalán. A gyorsulást pancser módszerrel, stopperrel mértük, a legjobb értékünk is 8,5 s volt a gyári 6,9-hez képest. Azonban az 52 km-es elektromos hatótávot – amit hajszálpontosan jelzett a komputer – megfajultuk, egy kis várossal és egyenes országúti tempóval 61 km-t mentünk tisztán villanyal. Ennek a 100 km-ig futott körnek a végén az áramfogyasztás

12,8, a benzinfogyasztás (a fennmaradó 39 km-re) 2,9 l-re jött ki a számítógép szerint, utóbbi rátankolással ellenőrizve 3,2 l lett. Lemerült akkuval, a használatától függően 7,8 és 8,6 l/100 km közötti vegyes fogyasztás adódott. Az akkut menetközben csak 75%-ra töltötte fel a benzinmotor, végzettség esetén ennyi is jól jöhet, ugyanakkor megint azt éreztük, a szerény, legfeljebb 3,7 kW-os (azaz átlagosan kb. 5 órán át tartó) töltéssel sikeresen kedvét szegik az embereknek, hogy rendszeresen feltöltsék a „kételtű” kocsiukat és villanyautóként használják azt.



KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Karosszériavédelem
- + Beszállás
- + Helykínálat
- + Kényelmes ülések
- + Pedálrend
- + Legendő kacattartó
- + Szellőzés (hátl is)
- + Menetkomfort
 - Kilátás
 - Kormányoszlop állíthatósága
 - Lassú infotainment
 - Magas rakodóperem
 - Kormányzás
 - Ívmenet

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Hosszú elektromos hatótáv
 - Váltó
 - Üzem módok közötti átmenet
 - Lassú töltés

BIZTONSÁG

- + Vezetősegédek
 - Fék (adagolhatóság)

KÖLTSÉGEK

- + Felszereltség
- + Hosszú általános garancia
 - Kérdéses értéktartás

Visszatérve a korábban említett rossz kilátásra, az EHS alapján ad első-hátsó parkolóradarokat, tolatókamerát, a Luxury pedig 360 fokos kamerát. A tolatókameránál a ZS-hez képest előrelépés a dinamikus vonal, ám a kamerák képe minden esetben gyenge minőségű, ahogy a 360 fokosnál a grafika szintén mosolyt csal az

arcra – ettől függetlenül működik. Segítség, hogy kanyarodásnál a műszerfalon megjelenik az autó felülnézeti képe és a kanyarodás irányának megfelelő oldalnézet is – hasonlótt eddig az új Kiákban láttunk. A ZS-sel ellentétben az EHS hátsó felfüggesztése csatolt lengőkaros helyett multilink, a két autó vezethetősége azonban

jóformán megegyezik. Az európai átlagnál lágyabban vett rugózás és csillapítás alapvetően kamatozik a hazai utakon, biztosra veszik, hogy sokak tetszését elnyeri majd; ugyanakkor az irányváltásokat jelentős karosszériamozgásokkal követi le az autó, magyarul szólva kanyarokban, fékezésnél nagyokat billen, illetve bólint a fel-

építmény. Mivel a motor az első tengely fölött és kissé előtte van, az orrnehéz EHS gyors íven hamar alulkormányzottá válik és megindul a „feje után”. A 2,7 fordulatos kormány szintén nem csábít száguldásra, az irányítás pontatlan a középállásba nehezen visszataláló szerkezettel és ezt már a ZS-nél is tapasztaltuk. A fék hatékony, de itt meg a villamosított autók kellemetlen jelensége, a bizonytalan pedálérzet kísért. Amiben viszont sokkal többet nyújt az EHS, az a biztonság és itt nincs kompromisszum, a belépő Comfort is megkapja a hat légszákot és az összes vezetéstámogatót (a részleteket lásd az adatlapon).

16,6 millió forintért a Luxury kivitelt a burgundi bőrkárpiton kívül minden tartozékot megad, nem kell, sőt nem is lehet külön extrákat rendelni, csak metálfényt. Aki beéri kicsit szerényebb csomaggal, 1,2 milliót spórolhat a belépő Comfort kivitellel, amely még mindig jól felszereltnek mondható.

Az MG EHS igazából sokat tud, de egyértelmű, hogy van még mit csiszolni rajta, elsősorban szoftveresen, valamint a hibrid hajtás működésén. Mindent egybevetve azonban így sem rossz ajánlat, ráadásul a garancia is nagyvonalú a márkától, amely 7 évre vagy 150 000 km-re szól.

Tausz Albert



Befelé 855 mm mély és 1050 mm széles a csomagtartó, a rakodóperem magassága 790 mm. A felemelt álpadló kampóval rögzíthető, alatta a kötelező tartozékoknak jutott hely



TESZTNAPLÓ
Cupra Born

Ide született

Nem mind arany, azaz réz, ami fénylik: a 19 colos, színezett felnik pluszpénzért kerülnek fel az alapmodellre

A BORN PARAMNÉZIÁS JELENSÉG IS LEHETNE, DE NEM AZ, MERT ESETÉBEN SZÓ SINCS BIZONYTALANSÁGRÓL: VW EMBLÉMÁVAL IS LÉTEZIK, MINT ID.3.

Karosszéria, utastér

Az arányok hasonlóak, mint az ID.3-nál (teszt: *Az Autó* 2021/5.), a márkacsoporton belül közös, villanyautós MEB padlóra épített karosszéria méretei is alig változtak. A beszállás mindkét sorba kényelmes, jók az első ülések, a puha plüsskárpit feláras, jutott belőle az első ajtókra, ez jó, mert a műanyagokkal alálóttek az elvárásoknak, kopogósak, kemények. A kilátás remek, jó a pedárend, a hely bő, van elég kacattartó, azaz a Born gyorsan belakható, az összeszerelés tisztességes. A külső rézszínű dekoráció bent is feltűnik, ízlés dolga, de nekünk tetszett; csak a két ablakemelő és az utas által is könnyen elérhető vészvillogó kapcsolója fizikai, minden más érintős. A hátsó ablakemelő külön parancssal (Rear) mozgathatók (az ilyen szintű spórolásra van egy csúnya szó, amit nem írunk le), az



Érintősek a kormánygombok, ahogy bal szélen a világítás panelja is. A kis háromszögablak sokat segít a kilátásban

összes funkció a középen magasra emelt, 12,0 colos érintőképernyőn dirigálható, a légkonditól kezdve a vezetőségeig. A menünek más a grafikája, mint a Skodákban, vagy a Volkswageneokban, a logika, a kezelés módja azonban meg egyezik – ahogy az is, hogy a képernyőkeret aljára tett érintősáv

este nincs megvilágítva (csúnya szó másodszor). A vezető előtti kis panelen minden fontos információ könnyen olvasható. Hátnem jutott szövet az ajtókra és szellőző a középkonzolra (csúnya szó harmadszor), ketten viszont kényelmesen terpeszkedhetnek és mivel sík a padló, rövid utakra

hárman is vállalkozhatnak. A csomagtartó alapból 385 l-es – éppen annyi, mint az ID.3-nál – és magas rakodóperemű.

Motor, erőátvitel

A hátsó tengelyhez beépített 204 LE-s (310 Nm) villanymotor a hátsó kerekeket hajtja lassító áttételen



Látványra sportosak a kagyló-
ülések, de jó bennük ülni is. Hátul
puritánabb a Born, mint elől



Ötletes a tekerős menetirányváltó.
Élőben tévézni nem, de adathor-
dozóról filmet nézni lehet. Sok a
kacattartó, a kesztyűtartóban A4-
es méretű a papír



10 százalékos töltöttségnél még 40 km-t jelzett a számítógép. A 400 km-es teljes hatótáv sem ferdtés

keresztül, a lítium-ion akku a teszt-autóban a kisebbik, bruttó/nettó 62/58 kWh-s volt (van 77/82-es is). Az üresen 18 mázsás Born dinamikus mozog (0–50 km/h: 2,9 s), rugalmassága autópályán már nem igazán hátba vágó, de a 130-at vidáman tartja. Az ID.3 kora tavaszi, hűvös időben zajló próbájához képest most élveztük a kedvezőbb hőmérsékletű vénasszonyok nyarát és ez a fogyaszt-

táson is meglátszott. A 750 km-es, sok városi menettel dúsított teszt vegyes értéke 14,8 kWh/100 km lett (VW ID.3 17,5 kWh/100 km), igaz, a sportos vezetési stílust mellőzve. Dinamikusabban hajtva már 17-18, autópályán 20 kWh fölé megy az áramfogyasztás, a hatótáv nálunk 390-400 km körül alakult, de tartós autópályázás nélkül a 300-320 km szinte mindig hozható. A teljes feltöltés 11 kW-os

AC (váltóáramú) töltővel nagyjából 6 óra, 100 kW-os DC (egyenáramú) gyorsöltővel 100 km-re elegendő energia 8-10 perc alatt vételezhető.

Vezetés, menettulajdonságok

Mivel a padlóban utazó akkucsomag miatt mélyen van a súlypont, a hátul multilink felfüggesztéses Born a tetemes saját tömege ellenére is jól vezethető. A



19 colos alufelnikkel sem zötyög bántóan, kényelmesen rugózik,



Meg kell szokni a fékpedál érzetét. Hátra nem jutott textil az ajtóra, a plastik burkolat kopogósan kemény



Jó helyen vannak az ajtólemezeken a visszapillantók. Este látványos a teljes szélességben világító hátsó lámpa



Síkokkal határolt a csomagtartó, a töltőnek a padló alatt jut hely. Két lehúzó tettek a hátsó ajtóra, a burkolatba sülyesztett elakadásjelző miatt nem kell kikapcsolni az autót, ha baj van

stabilan veszi a kanyarokat; az irányítása is pontos, habár a 3,4 (!) fordulatot kormányozni messze nem közvetlen. Ami nem tetszett, az a fékerő körülményes adagolhatósága, a pedál hosszú úton jár, a műveletbe pedig bezavar az elsőként akcióba lépő villanyfék. Hátra egyébként dobfelek kerültek, említhetnénk a csúnya

szót itt is, mert elsősorban költségcsökkentésről van szó, de a megoldás hatékonyságánál sokkal „cikibb” a szép alufelni mögött kivillanó alkatrész. Amit nagyon szeretünk a VW csoportos villanyautókban, az a könnyű kezelhetőség: beülünk és megyünk, megállunk és kiszállunk, ennyi, az autó mindent elintéz, nem kell motort

indítani, rögzítőfékkel vacakolni. A rekuperáció, a motorfék erőssége csak egy lépésben, a D helyett B menetfokozattal szabályozható, egypedális vezetéshez nem elég, de hamar megszokható.

Felszereltség

Az alapmodell ezzel a hajtáslánccal 19,8 millió forintba kerül, az

MŰSZAKI ADATOK

Hátsó tengelyhez beépített villanymotor. Maximális teljesítmény: 204 LE/150 kW. Nyomaték: 310 Nm. Akkumulátor szerkezete: lítium-ion. Akkumulátor feszültsége: 270/459 V. Akkumulátor bruttó/nettó energiatároló képessége: 62/58 kWh. Egyfokozatú erőátvitel, hátsókerek-hajtás. Elöl McPherson, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött tárcsafékek, hátul dobfelek, hátsó kerekre ható elektromos rögzítőfék, ESP. Csomagtér: 385-1265 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4322x1809x1540 mm. Tengelytáv: 2766 mm. Gumiméret: 215/50 R19. Saját tömeg: 1811 kg-tól. Gyorsulás: (0-50/100 km/h): 2,9/7,3 s. Végsebesség: 160 km/h. Vegyes áramfogyasztás (WLTP): 15,5-18,8 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 14,8 kWh/100 km. Hatótáv (gyári): 358-417 km. Általános garancia: 4 év vagy 200 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 4 év vagy 200 000 km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: rugalmas.

Ára: 19 823 384 Ft

+ ELŐNYEI

- Kényelmes ülések
- Kilátás
- Elegendő rakodóhely
- Csendes futás
- Pontos kormány
- B menetfokozat
- Vezetethetőség
- Menettulajdonságok
- Áramfogyasztás

- HÁTRÁNYAI

- Helyenként olcsó anyagok
- Fék nyomáspontja
- Minden menüből vezérelhető
- Ár

EBoost 200 ezerrel drágább, de a motorja 233 LE-s, az akkuja 77 kWh-s és több extrát is megkap, például a 18 helyett 19 colos alufelni készletet, a menetvezérlőnél a sportos Cupra üzemmódot, vagy a fűthető sportkormányt.

Összegzés

Akinek tetszik a VW ID.3, a Cupra Bornban sem fog csalódnai, a két autó a műszaki töltetét tekintve gyakorlatilag megegyezik. A Seatből kinőtt sportmárkát választva a markánsabb frontrész és a rézszínű dekoráció a legszembeütőbb különbség, egyébként a forma, a helykínálat egy kaptafáról való. A Cuprát vezetni is jobb, bár itt olyan eltérések nincsenek, melyek a közúti közlekedésben komoly jelentőséggel bírnak.

PeAl

Márkaképviseletek újautó-árjai

LISTÁNKON AZ IMPORTŐRÖK ÁLTAL LAPZÁRTAKOR KÖZÖLT KISKERESKEDELMI BRUTTÓ ÁRAK SZEREPELNEK. AZ ÉRTÉKEK AZONBAN CSAK IRÁNYÁRAK, UGYANIS A LEGTÖBB KERESKEDŐ NAPI DEVIZAÁRFOLYAMON 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. DECEMBER 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 S Ce	66	5	4889
Logan 1.0 TCe LPG	100	4	5199
Jogger 1.0 TCe LPG	100	5	6089
Duster 1.0 TCe	90	5	5159
Spring	45	5	7649

	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 DPI	110	5	6499
i30 Fastback 1.0 T-GDI	120	5	7249
i30 Kombi 1.5 DPI	110	5	6779
Ioniq Electric	136	5	10999
Kona 1.0 T-GDI	120	5	6749
Kona Electric 39 kWh	136	5	12299
Nexo Hydrogen	163	5	27999



	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, Kölyuk 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 DPI	67	5	4249
Rio 1.2 DPI	84	5	5199
Stonic 1.2 DPI	84	5	5799
Ceed 1.0 T-GDI	100	5	6399
Ceed SW 1.0 T-GDI	100	5	6699
ProCeed 1.0 T-GDI	120	5	8549
XCeed 1.0 T-GDI	120	5	7349
Niro Hybrid	141	5	9999
Niro EV	204	5	15699
Sportage 1.6 T-GDI	150	5	9749
e-Soul Mid Range	136	5	11549
EV6 e170	170	5	18190
Sorento 1.6 Hybrid aut.	230	5	14690

	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

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



Lexus RX 450h+

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
RX 350h aut.	250	5	29990
LC 500 aut.	464	2	43350
LC 500 Convertible aut.	464	2	44500
LS 500h 4x4 aut.	359	4	42550

MAHINDRA

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

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

MAZDA

Mazda Motor Hungary
Budapest XI. Infopark sétány 1.
Tel.: 464-5000

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

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz Hungária Kft.
Budapest XIII. Váci út 96-98.
Tel.: 887-7000

A 180	109	5	10112
A 180	136	4	10965
CLA 180	136	4	12311
CLA SB 180	136	5	12647
GLA 180	136	5	13479
B 160	109	5	10459
GLB 180 aut.	136	5	14403
C 180	170	4	16697
C 180 T	170	5	17206
C 180 Coupe	156	2	17611
C 180 Cabrio	156	2	20265
GLC 200 Coupe 4x4 aut.	197	5	20087
E 200 aut.	197	4	19938
E 200 d T aut.	160	5	21009
E 200 All-Terrain 4x4 aut.	200	5	24124
E 200 Coupe aut.	197	2	21744
E 200 Cabrio aut.	197	2	24476
GLE 450 4x4 aut.	367	5	27724
GLE 300 d Coupe 4x4 aut.	272	5	31043
CLS 220 d aut.	194	4	30522

	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

MG Motor Hungary
Budapest III. Zay u. 24.
Tel.: 801-5363

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

MINI

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

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

MITSUBISHI

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

Space Star 1.2	71	5	4330
Eclipse Cross 1.5 T	163	5	8250
Outlander 2.0	150	5	10290
L200 Double Cab 2.2 D 4x4	150	4	9333

NISSAN

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

Leaf 40 kWh	150	5	12990
Leaf 62 kWh	217	5	15690
Micra 1.0 IG-T	92	5	6365
Juke 1.0 DIG-T	114	5	7900
Qashqai 1.3 DIG-T	140	5	11990
X-Trail 1.5 VC-T aut.	163	5	13799
Townstar 1.3 DIG-T	130	5	10099

OPEL

Opel Magyarország
2040 Budaörs, Szabadság út 117.
Tel.: 451-4851

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

PEUGEOT

P Automobili Import Kft.
Budapest XIX. André Citroën u. 1-5.
Tel.: 279-5555

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

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

Zoe R110	109	5	12499
Zoe R135	136	5	13649
Clio 1.0 SSc	65	5	5399
Captur 1.0 TCe	90	5	7299
Mégane 1.3 TCe	140	5	7949
Mégane Grandtour 1.3 TCe	140	5	8199
Mégane GrandCoupe 1.3 TCe	140	4	7899
Mégane E-Tech Electric EV40	130	5	14549
Mégane E-Tech Electric EV60	160	5	16249
Arkana 1.3 TCe aut.	140	5	9899
Grand Scenic 1.3 TCe	140	5	10299
Kadjar 1.3 TCe	140	5	9499
Koleos 2.0 Blue dCi 4x4 aut.	185	5	13699

SEAT

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

Ibiza 1.0 TSI	95	5	8028
Arona 1.0 TSI	95	5	7376
Leon ST 1.0 TSI	110	5	9806
Ateca 1.0 TSI	110	5	9886
Tarraco 1.5 TSI	150	5	12646

SKODA

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



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

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

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

SUBARU

Emil Frey Import Kft.
Budapest XIV. Magyarórdi út 32.
Tel.: 470-9010

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

SUZUKI

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

Ignis 1.2 Hybrid	82	5	6280
Swift 1.2 Hybrid	82	5	6170
Vitara 1.4 Hybrid	130	5	8040

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
Vitara 1.5 Hybrid	102	5	10990
S-Cross 1.4 Hybrid	130	5	8550
S-Cross 1.5 Hybrid	102	5	11500
Swace 1.8 Hybrid	122	5	10660
Across 2.5 Hybrid 4x4	306	5	22700

TOYOTA

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

Aygo X 1.0	72	5	5570
Yaris 1.0	72	5	5600
Yaris Cross 1.5	125	5	6650
C-HR 1.8 Hybrid	122	5	10320
Corolla 1.5	125	4	7980
Corolla Cross 2.0 Hybrid	197	5	13340
bZ4x	204	5	19760
GR Supra 2.0	258	2	18580
GR 86	234	2	12990
RAV4 2.0	175	5	10480
Camry 2.5 Hybrid	218	5	13605
Highlander 2.5 Hybrid 4x4	248	5	17990
Land Cruiser 2.8 D-4D 4x4	204	5	18155
Hilux Double Cab 2.4 D-4D 4x4	150	4	10725

VOLKSWAGEN

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

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

VOLVO

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

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

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

Csökkenő európai autógyártás

Európa kiadó!



Az egykor brit MG már jó ideje a Shanghai Auto tulajdona, minden modelljük kínai gyártású. Az európai piacon terjeszkedő márka nem csak elektromos modellekkel „támad”

EGY TANULMÁNY SZERINT 2025 LESZ AZ ELSŐ ÉV, AMIKOR TÖBB AUTÓ ÉRKEZIK EURÓPÁBA, MINT AMENNYIT AZ ITTENI GYÁRTÓK EXPORTÁLNAK. A LEGTÖBB IMPORT KÍNÁBÓL JÖN MAJD!

Az autóipar igazi húzóágazat volt Európában, többek között azért is, mert tömeges exportot hozott. A legtöbb európai márka neve a kontinensen kívül is jól csengett, illetve jól cseng még ma is, de néhány gyártó modelljeinek egy része már vagy nem Európában készül, vagy csak nevében európai, mert a tulajdoni jogok elhagyták a földrészt. Az autóipar ma az Európai Unió GDP-jének 7%-át adja, és mintegy 14 millió embert foglalkoztat a kontinensen, ami az összes munkavállaló 6,1%-át jelenti. Csak a gyártósorok 2,6 millió embernek adnak közvetlenül munkát, ők évente 19 millió személyautót, haszongépjárművet és teherautót szerelnek össze, a globális gyártás 20%-át. Az Egyesült Államokkal és Japánnal együtt Európa volt a legnagyobb exportőr, de a kínai gyártású autók beáramlása olyan nagy, hogy hamarosan



A 4,45 m hosszú Atto 3 kizárólag elektromos hajtással készül, két-féle akkuval (49,9 és 60,4 kWh). Nagy reményekkel indul vele a BYD Európában

elveszítjük ezt a címet, és több járművet importálunk majd, mint amennyit exportálunk. A frankfurti székhelyű Pricewaterhouse Coopers (PwC) vállalatirányítási és könyvvizsgáló cég 2022 végén egy tanulmányt publikált, amely szerint Európa autóexportőrből autóimportőrré válik, mégpedig már a közeli 2025-ben.

Két fő érveléssel támasztják mindezt alá: egyrészt a kínai gyártók egyre versenyképesebb elektromos autókat fejlesztenek, másrészt az európai és amerikai márkák elektromos autógyártásuk egy részét eleve Kínába helyezik, vagy helyezték már át. A PwC a 2021-es évet hozza

fel példának: ekkor az európai forgalmazók 35 000 elektromos autót importáltak. A szakértők 2022-re már 66 000 behozott villanyautóval számolnak, ami azon túl, hogy majdnem kétszerese az előző évinek, töredéke annak, ami várható. 2025-ben már 800 000 elektromos autó érkezhetsz, úgy, hogy ezek közül 330 000 az európai márkák kínai gyáraiból gurul majd ki. Ez pedig 221 000 darabos (belsőégésű és elektromos autók együtt) importtöbbletet jelent. 2015-ben még 1,7 milliós európai exporttöbblet jött össze. Aztán a koronavírus hatása és az orosz–ukrán háború is alapo-

A Seres a Dongfeng almárkájá. Az SF5 hatótávnyövelös változatában az 1,5 l-es benzines, ha kell generátort forgatva termel áramot az autót mozgó villanymotoroknak





A Kínában értékesített európai modellek többsége helyben készül

san lecsökkentette az itteni gyártás versenyképességét, miközben az USA és más államok is komolyan támogatják saját autógyártóikat (Az Autó 2022/12).

Európa bár rámozdult az új trendekre, és szabályozásaival is támogatja az elektromos mobilitás fejlődését, a PwC szakértője, Felix Kuhnert szerint csak az „elit ligában” teszi ezt. Vagyis a drága elektromos autókra összpontosít a gyártók nagy többsége. Ugyanakkor a kínai versenytársak új technológiával olcsóbb villanyautókat szállítanak Európába! A szakértő kiemeli, hogy nem véletlenül nincs európai elektromos modell a világszintű ranglista első

ötje között. Ez ellen egyelőre leginkább protekcionista ötletek merültek fel. Carlos Tavares, a Stellantis nagyhatalmú vezére azt javasolta, hogy a kínai import ugyanolyan elbánásban részesüljön itt, mint a Kínába irányuló európai export. Európa 10%-os vámot vet ki a kínai autóimportra, miközben a másik irányba tartó járművekre 15-25% vámot kell fizetni. Bár ennek a próbálkozásnak, annak a statisztikai adatnak a tükrében nincs nagy jelentősége, hogy például a Kínában vásárolt német autók több mint 90%-át helyben gyártják. De ha még sikerül is elérni a százalékok harmonizálását, akkor is versenyképesek lehetnek a ma még ismeretlenül csengő nevű kínai modellek is, hiszen mára minőségben és

szolgáltatásokban felnőttek a nyugati igényekhez. Az idei őszi Párizsi Autószalonon – a BYD vezetésével – hatalmas villanyautós offenzívát láthattunk. A prémium szegmensben még van hova fejlődni, de borítékolható, hogy néhány éven belül itt is beérik az európai gyártókat, miközben az alacsonyabb árú kategóriákban eleve tarolhatnak.

Az ABC spanyol napilap Gregor Sebastian, a Mercator Institute for China Studies (MERICS) munkatársát idézi, aki a kínai kapcsolatot Németországra gyakorolt hatásait elemzi: ez egy „bonyolult és veszélyes szerencsejáték, ugyanis további nehézség Európa szempontjából az is, hogy Kína nem könnyíti meg az ott termelő vállalatok számára, hogy nyereségüket visszahozzák a kontinensre. Ezért ezek a cégek nagymértékű befektetéseket hajtanak végre Kínában.” Azonban a kínai piac, illetve a helyi gyártási lehetőség nélkül a Volkswagenhez hasonló vállalatok üzleti pályája sem lenne olyan, amilyen. „A wolfsburgi vagy stuttgarti gyártási modell, ami alapján egy-egy globális autót Kínában is értékesítenek, elavult, több helyi fejlesztésre van szükség.” Mivel az akkumulátorok egyik fontos alapanyaga, a lítium bányászata Kínában vagy kínai kézben összpontosul, és hasonló a helyzet a kobalttal is (Az Autó 2022/1), az ázsiai ország az akkumulátorok árához is rugalmasabban állhat, illetve dominálhatja a világ akkutermelését. Luca de Meo, a Renault első embere szerint az akkumulátorok árának mostanra kWh-nként 100 dollár körülire kellett volna csökkennie, ez azonban nem történt meg, és nem is valószínű, hogy a közel-

jövőben megtörténik. Európában főleg emiatt még jó ideig nem lehet majd önfenntartó az elektromos autók piaca, állami dotáció kell a versenyképességhez. De azt – a megengedő európai szabályok szerint – a kínai autók vásárlóinak is meg kell majd adni... Rádásul az európai piac gyengül, s ez a folyamat 2023-ban a várakozások szerint felgyorsul. Az Európai Autógyártók Szövetsége (ACEA) az Európai Unió piacain 2022-re 1%-os visszaesésre számít, pedig az előjelzéseik korábban növekedést jósoltak. A svájci UBS befektetési bank szintén gyenge 2023-at vár a javuló chipkínálat ellenére is. Jelentésük szerint a kereslet csökkenése már nem „homályos kockázat”, hanem valóság. Ennek egyik oka, hogy a globális piacokon a túlkeresletből (pontosabban az alul kínálatból) túlkínálat lesz, aminek következtében jelentős „árképzési nyomás” alakulhat ki.

Ferdinand Dudenhofer professzor, a németországi Autóipari Kutatóközpont (CAR) igazgatója is járt Párizsban, ahol megtapasztalhatta a borús hangulatot, mivel maga a kiállítás is már csak árnyéka volt egykori önmagának. A Forbes magazinban megjelent nyilatkozata szerint az „európai autópiacon 2023-ban megrekednek, miközben Kína ismét felgyorsul. Az USA pedig a kormány inflációcsökkentő törvényének köszönhetően felpörög. Ez azt jelenti, hogy Amerika most már az elektromos autók számára is fontos piaccá válik, amivel 2023-ban megelőzheti az EU-t”.

Carlos Tavares (Stellantis) az Automotive News szerint megkockáztatta a kijelentést, hogy a kínai gyártók az európai piacszerzés érdekében akár az átmeneti veszteségbe is belemennek, hogy később felemelhessék az árakat. A konszern feje megismételte azt a kérését is, hogy az Európai Unió döntéshozói gondolják át, 2035-től valóban betiltják-e az új belső égésű autók értékesítését, mert ez 2030-tól a plug-in hibridek piacát is visszafogja. Tavares azt már korábban is elmondta, hogy ha az új autók túl drágák lesznek az átlagkeresetű európaiak számára, abból nagy politikai vihar kerekedhet! Egyes tanulmányok szerint már nem lojálisak az európai vásárlók, vagyis az ár és a minőség a márkanévénél és a gyártási helynél is fontosabb a számukra.

FL





A Ford Otosan

Fordosan

Az 1959-ben alapított, Isztambul-közeli Ford Otosan a Ford legnagyobb európai haszongépjármű-gyártó központja

SOK, NÁLUNK IS ISMERT FORD MODELL KÉSZÜL AZ ISZTAMBUL MELLETTI ULTRAMODERN GYÁRBAN.

A török Ford Otosan, azaz a Ford Otomotiv Sanayi már 7 éve összességében is a legnagyobb exportőr Törökországban, miközben 11 éve az ország legnagyobb autóiipari exportőre. A fő pillér a haszongépjármű gyártás, a kis, strapabíró elektromos robogóktól a nyerges-vontatókig széles és színes a paletta. A történet 1928-ban indult, amikor a Koc családi cég megnyitotta első Ford kereskedését Törökország akkor éppen 5 éve „kinevezett” fővárosában, Ankarában, 1959-ben pedig már fel avatták az első Otosan üzemét is, Isztambulban. A Ford Consul személyautó gyártásával indultak, majd különböző furgonok és teherautók után 1967-től a Transitokat is programba vették. Csak 1977-ben lett a cég neve Ford Otosan, majd 1983-ban a Ford 30%-ra emelte a részesedését; ma 41% a fordos arány. (Ugyanígy 41% a Koc Holdingé, a maradék 18-at pedig tőzsdére vitték). A Koc család ma egyébként Törökország vélhetően leggazdagabb családja, az autóiipar mellett a pénzügyi-, a hadi- és az energiaszektorban tevékenykedő

113 vállalatával a holding egymaga megtermeli a török GDP 8%-át! A Ford Otosan-nak hat telephelye van: három helyen gyárt Törökországban, van egy kutató-fejlesztő központja és egy nagy isztambuli alkatrészraktára is. Ezeken kívül szintén az ő irányításuk alatt dolgozik a Craiovában működő romániai üzem. Összesen 20 000 főt foglalkoztatnak, teljes gyártási kapacitásuk pedig évi 721

700 darab. A Ford Otosan működteti a török autóiipar legnagyobb kutató-fejlesztő szervezetét is, 1389 dolgozóval. Itt született meg a Rakun nevű, leginkább városi áruszállításra szánt két- és háromkerekű elektromos robogócsalád is, több mint 100 km-es hatótávolsággal, 5,4 LE-s motorral, 45 km/h-s végsebességgel, 5 kWh-s akkuval és 9000 euró körüli árral!

2021 márciusában az Otosan bejelentette, hogy 2 milliárd eurós beruházással 10 év alatt 445 000-ről 650 000-re emeli törökországi gyártási kapacitását. Ebbe a csomagba tartozik a 2022 második negyedében újtárra indított tisztán elektromos E-Transit gyártása is. 2023-ban elkezdik a Transit Custom következő generációjának építését dízel, plug-in hibrid és



Az elektromos Transitok akkumulátorát automata targoncák szállítják a szerelősorra



Ma évente összesen több mint 440 000 Ford hasznonjárművet gyárt az Otosan Törökországban

tisztán elektromos változatban is, emellett pedig szintén itt készül majd a Ford és a Volkswagen stratégiai szövetségének részeként a Volkswagen egytonnás furgonjának új változata. Mindennek hatá-



A Rakun elektromos robogó két- és háromkerekű változatban is készül az Otosan-nál. Saját fejlesztés

sára 18 000 új munkahely jön létre, ebből 3000 közvetlenül a gyártó sorok mellett. 2022 augusztusában hosszú távú fenntarthatósági terveket is bejelentett a cég, eszerint az Otosan 2030-tól kizárólag nulla károsanyag-kibocsátású személyautókat fog értékesíteni. Ezen túl 2035-re a könnyű és közepes haszongépjárművek, míg 2040-re a nehéz haszongépjárművek is tisztán elektromosak lesznek, 2030-ra pedig a gyártáshoz felhasznált villamos energiát 100%-ban megújuló forrásokból nyerik. Teljesen

kizárják a működésükből az egyszerű használatos műanyagokat, és 2030-ra 30%-ra emelik az újrahasznosított és megújuló műanyagok arányát is. Folyamatosan igyekeznek növelni a női munkaerő létszámát, ma 20% körül járnak, a cél az, hogy 2030-ig a fizikai munkát nem igénylő területeken fele-fele arányban dolgozzanak nők és férfiak, ami a termelés egészére vetítve 30:70%-os arányt jelent.

Mi a hatalmas, 341 ezer négyzetméter nettó üzemterületű gölcüki gyárban jártunk, Isztanbultól 110

km-re, már az ország ázsiai részén; az E-Transitok nagyrészt robotizált összeszerelésőrsorán vezettek végig. Az Európában értékesített Transitok 90%-a itt készül. Az üzem egyébként igazi gyár: a nyers lemezekről a menetkész járművéig minden folyamaton itt mennek végig, természetesen jelentős beszállítói támogatással. Négy részleg alkotja az óriási telepet: a présüzem, a karosszériaüzem, a festőműhely és a végszerelde. A festőüzembe nem mehettünk be, mert a műtőtisztaságú területre bejutni is időigényes, és csak speciális öltözköbcsben lehet. A végszereldében 130 munkaállomás működik, az E-Transitokat külön csarnokrészen építik, az akkumulátorokat saját fejlesztésű robottargoncák viszik a szalaghoz és emelik fel a furgon padlószintjének magasságába.

A minőségellenőrök kettőssével foglalkoznak minden Transit egy-egy részletével. Voltak, akik csak az ajtók csukódását és tökéletes illesztését ellenőrizték. Már a présüzemben is ultrahanggal és lézerrel vizsgálják a karosszériaelemeket, hiszen gazdaságosabb korábban kiszűrni a hibát mint a festőműhelyben, vagy még később javítani.

A folyamat legvégén, vasúton, közúton vagy a gyár saját kikötőjéből indulnak útnak a kész Fordok Európa, vagy Ázsia országai felé.

FL





Alapáron több vezetőségét kap a Tonale, de az extrák rendelése komfortszinthez kötött, ami drágítja az autót

ÁRVERSENY Alfa Romeo Tonale 1.6 Mjet Super és Audi Q3 35 TDI S tronic

Sötét fellegek?

AUTOMATA VÁLTÓS PRÉMIUM KOMPAKT SUV-OK DÍZELMOTORRAL ÉS BELÉPŐ FELSZERELTSÉGGEL.

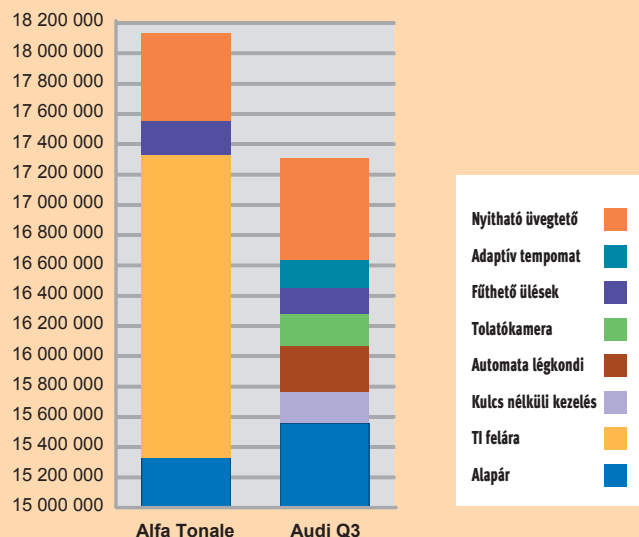
A négyhengeres turbódízelek közül az Alfa 130 LE-s 1,6-osa a szerényebb, az Audiban 150 LE-t tud a 2,0 l-es TDI, a hajtás az első kereké. Az automata váltók közül az olasz autóban hatfokozatú bolygóműves, a németben hét-

sebességes, duplakuplungos robot dolgozik. A Tonale belépő komfortszintje a listaáron 15 330 000 forintos Super, míg a Q3-nál nincs külön fantázianév, a bázismodell a választott hajtáslánccal 15 557 880 forintba kerül. A két autó alapfelszereltségében közös a hat légzsák, az Isofix, számos vezetőség (autonóm vészfékező, sávtartó,

10,25, Audiban 10,1 colos érintőképernyővel), a kormányról vezérelhető audiorendszer (6 hangszóró DAB/USB), a telefontükrözés és az osztottan dönthető hátsó üléstámla. A Tonale gumiabroncsait 18, a Q3-aséit 17 colos alufelnikre szerelik. Az Alfa Romeo alapáron adott többlete a tempomat, a fáradtságérzékelő és a táblafelismerő.

ni, amivel rögtön meg is kapjuk a tolatókamerát (első-hátsó radarokkal), az adaptív tempomatot, a kulcs nélküli kezelést, pluszban Mátix-LED fényszórókkal, navigációval és GPS alapú táblafelismerővel. A fűthető ülésekért (Téli csomagban, kormány- és ablakmosó-fűtéssel együtt) további 220 ezer, a napfénytetőért pedig 580 ezer forintot kell fizetni, így a hiánytalanul összeállított kívánságautó listaáron 18 130 000 forintra jön ki. Az Audinál tételesen vásá-

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (FT)



ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Alfa Romeo Tonale 1.6 Mjet	Audi Q3 35 TDI
Hengerűrtartalom [cm³]	1598	1968
Hengerszám/szelepszám	4/16	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	130/96 (3750)	150/110 (3000-4200)
Nyomaték [Nm (1/min)]	320 (1500)	360 (1600-2750)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	6/automata	7/robot
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	10,9	9,3
Végsebesség [km/h]	194	206
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4528x1841x1601	4485x1849x1616
Tengelytáv [mm]	2636	2680
Csomagtartó [l]	500-1550	530-1525
Saját tömeg [kg]	1695	1580
CO ₂ [g/km]	137	131
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,2	5,0
Kilométerköltség [Ft/km]	41,02	40,90
Listaár [Ft]	15 330 000	15 557 880
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	420 000	425 000

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



rolhatunk: a kétfónás automata légkondi 303 530, a kulcs nélküli kezelés 208 280, az adaptív tempomat 181 610, a napfénytető 673 100, a tolatókamera 208 280, végzetül az ülésfűtés 176 530 forint ellenében kerül az autókba, amelynek végösszege listaáron 17 309 210 forint.

Lapzártakor egyik márkánál

sem futott központi akció (az Audi csak saját banki finanszírozás esetén ad 500 000 Ft árengedményt). Az autók költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyagköltségek árával) az Alfa Romeo mutatója 41,02, az Audié 40,90 Ft/km.

Belépőszinten nem kényeztet el a Q3, a légkondija csupán manuális, tempomat helyett csak sebesség-határoló van

A vevők szívesen költenek kulcs nélküli kezelésre, kétfónás automata légkondira, tolatókamerára, ülésfűtésre, adaptív tempomatra és nyitható üvegtetőre. Az Alfánál első körben a listaáron 17 330 000 forintos TI szintre kell fellép-

sávelhagyásra figyelmeztető, dombsegéd, sebesség-határoló), az elektromos rögzítőfék, a LED fényszóró, az eső- és fényszenzor, a távirányítású központi zár, az elektromosan állítható és fűthető tükörpár, a négy villanyablak, a légkondicionáló (Alfában kétfónás automata, Audiban manuális), a vetített műszeregység, a fedélzeti számítógép, az infotainment (Alfában



Magyarország kivétel



A vevő jellemzően értékcsökkenésre tarthat igényt, ha egy-egy kényelmi funkció hosszabb ideig nem működik megfelelően

OLVASÓNK „OKOSAUTÓJA” AUTOMATIKUSAN, A FELHŐBŐL FRISSÍTI A SZOFTVERÉT. LEGALÁBB IS EZT ÍGÉRTÉK NEKI A VÁSÁRLÁS ELŐTT.

Van egy teljesen elektromos autóm. Tetszett a lehetőség, hogy automatikusan frissíti a szoftverét a felhőből, vagyis nem kell szervizbe rohanganl azért. Azt hittem. Pontosabban ezt ígérte a márka. Fórumokon úgy láttam, hogy megjelent az autómhoz a 3.0-s szoftver, amivel a netes közösség nagyon elégedett, ráadásul kijavít egy nagyon idegesítő hibát, hogy a kulcsnélküli bejutás valahogy nem akar flottul működni. Fel is akartam keresni a szervizt, mert – az ígértet ellenére – csak nem frissül az autó szoftvere automatikusan; 2.1-en áll a verziószám. Felhívtam a műhelyt, némi habozás után azt kérték, írjam le



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

Ahogy egyre bonyolultabbá válnak az autók kényelmi berendezései, úgy bővülnek a meghibásodás lehetőségei is. A tény ettől még tény marad, a hiba akkor is hiba, ha kényelmi funkciót érint, vagyis az autós ilyen

esetben fel kell, hogy ajánlja az eladó márkaszervize részére a garanciális javítás lehetőségét, viszont nem kell, hogy elfogadja, hogy ehelyett levelezzen velük. A lényeg az, hogy ott kell hagynia az autót javításra. Amennyiben több nap után sem tudják megjavítani, elvileg szóba jöhetne akár a gépkocsi kicserélése is az eredménytelen javítási kísérletekre való tekintettel, de a Ptk. az ilyen, inkább kényelmi funkciókat érintő hibák esetén általában nem látja jogszerűnek a gépkocsi kicserélésére, vagy a szerződéstől való elállásra vonatkozó igényt. Ez korábban is így volt, annak idején a Ladákat

sem lehetett kicseréltetni mondjuk a szivargyújtó visszatérő hibája miatt. A mai autókkal szemben nyilván már más elvárásokat támasztunk, ami azonban nem jelenti, hogy a kulcsközelítésre automatikusan nyithatóvá váló ajtót működtető szoftver tartós meghibásodása esetén a vevő a szerződéstől a vételár visszakövetelése mellett elállhatna. Nincs jelentősége annak huzamos kijavíthatatlanság esetén, hogy a hiba mechanikus eredetű, vagy szoftveres, amennyiben tartósan fennáll, a vevőt általában értékcsökkenés illeti meg a kényelmi funkció használhatatlansága miatt.

e-mailben a problémámat. Leírtam. Nem kis idő múlva válaszoltak, hogy vigyem be a kocsit. Egy hét után rákérdeztem, hogy mi van, vagy legalább adjanak csereautót. Végül 10 nap alatt el is készültek a művelettel, majd megláttam a szoftververziót: 2.4! Telefonáltam, kérték, írjak e-mailt. Szintén nem kapkodva azt

válaszolták, hogy Magyarországon nem elérhető ez a verzió, a frissítést egyébként sem az ügyfél kéri, hanem majd ők adnak tájékoztatást, arról, amikor lehet vinni, frissíteni az autót. Felhőalapú frissítésről szó nem esett...

Ebben az esetben mit lehet tenni? Elvileg becsaptak. Picit tény-

leg ezért vettem meg pont ezt az autót. Plusz nem diszkriminatív, hogy Magyarországon nincs ilyen szoftver? Az ilyen hosszú ideig tartó szervizelésért lehet valamiféle kárpótlást kérni? Nem hiszem, hogy ennyi ideig tartana egy szoftver frissítése...

Név és cím a szerkesztőségben

A Geely Bin Yue a Volvo támogatásával kifejlesztett önálló padlóra épül, de motorjai svéd alapúak

A Renault és a Geely kooperációja

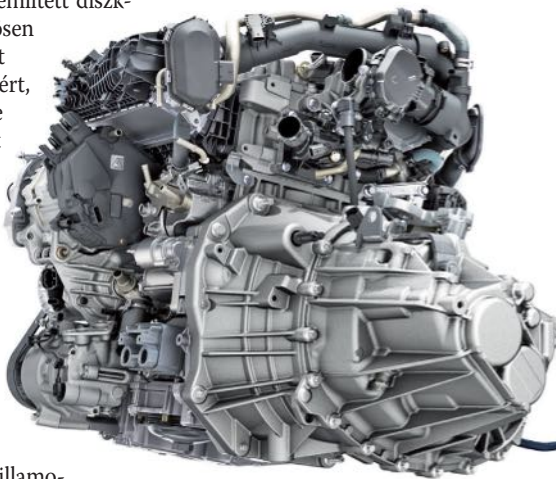
Nagybevásárlók

A RENAULT ÉS A KÍNAI GEELY KÖZÖS MOTOR-BESZÁLLÍTÓ CÉG ALAPÍTÁSÁT JELENTETTE BE NOVEMBERBEN. HAMAROSAN A VILÁG URAI LEHETNEK A BELSŐ ÉGÉSŰ HAJTÁSOK GYÁRTÁSÁBAN.

Az egyebek mellett a Voltát a Lotust és a London Taxi-t is birtokló kínai Geely és a Renault csoport novemberben jelentette be, hogy partnerséget köt egy belső égésű és hibrid hajtásláncokat gyártó vállalat létrehozására, 50:50%-os tulajdoni arányban. Igen ambiciózus célokkal indult az együttműködés, ugyanis a vegyesvállalat forgalmát már az első évtől 15 milliárd euróra becsülik. Ám az még izgalmasabb, hogy a kínai gyártót mindez még inkább az autópár globális játékosává emeli: a teljes kapacitás több mint ötmillió belső égésű, hibrid és plug-in hibrid hajtáslánc lesz évente! A Geely már az évtized eleje óta számos megállapodást kötött az autópárban, különösen Európában. Ezeket általában diszkréten kezelte, nem megijesztve az európai örökséget féltőket, leginkább az elnöknek és alapítónak, Li Shufu-nak (a Forbes rangsora alapján a világ 62. leggazdagabb emberének) köszönhetően. Az 1986-ban alapított Geely kezdetben elektro-

mos készülékeket értékesített, két évvel később azonban már autógyártásba kezdett Shufu szülővárosában, a tízmillióos Hangcsou-ban. A csoport első nagy dobása a Volvo 2010. márciusi felvásárlása volt. Az előbb említett diszkréció itt különösen fontos szerepet kapott, főleg azért, hogy a vevők ne kínai autókként tekintsenek a nagy múltú svéd márka termékeire. A tervet véghez is vitték: a haldokló cégből ismét olyan prémiumgyártó lett, amely a technológiák és a villamosítás terén is képes felvenni a versenyt a német vetélytársakkal. 2016-ban a Geely elindította a fiatalokra célzó Lynk&Co márkát, ma egyébként ennek vásárlói 60%-ban autókölcsönzők és megosztók! Közben függetlenedett a Voltától a Polestar, amit szép lassan tisztán elektromos sportautós almarkává fejlesztenek. A Geely második nagy dobása a Mercedesben megszerzett részesedés volt: 2018 márciusában Shufu elárulta, hogy 9,69%-kal ő lett a legnagyobb részvényes, ami komoly aggodalmat is keltett akkor Németországban. A két csoport apránként – tehát ismét diszkréten – erősítette meg a kapcsolatot, 50:50 arányban közös vállalatot

hozva létre a Smart márka alapjain. Így az eredetileg Franciaországban gyártott Smart modellek gyártása átkerült Kínába. A Geely ma Kína vezető, magántulajdonban lévő autógyártója.



Az új megállapodással a kínai óriáscég a Renault hibridtechnológiáiból is részesül

A Renault és a Geely együtt dolgozik Koreában is: 2022 májusában a kínaiak 34%-os részesedést szereztek a Renault Korean Motors-ban, a francia csoport és a Samsung mellett. A Busan-ban működő gyárban 2024-től Volvo műszaki alapú, belsőégésű autót fognak gyártani.

Az új megállapodás értelmében a részben állami tulajdonú Renault teljes belső égésű hajtásokkal foglalkozó üzletágát bedobja a közösbbe: 17 gyárral három kontinensen, és mintegy 19 000 alkalmazottal.

Nem kérdés, ezek nagyrészt a Geely ellenőrzése alá kerülnek majd, s ezzel egy időben a kínaiak átveszik a Volvo svéd leányvállalatának teljes motorgyártását is. A közös vállalat kezdetben elsősorban a Renault–Nissan–Mitsubishi szövetség márkáinak szállít, a jövőben azonban más autómárkák számára is kínál hajtástechnológiákat, összességében az új cég közös termékportfóliója várhatóan a globális belső égésű piac mintegy 80%-át lefedi majd!

Így a Geely néhány éven belül megkerülhetetlen szereplője lesz a belső égésű motorok globális gyártásának, simán kiszorítva az eddig ezen a területen vezető németeket. És a Renault is szépen részesedik a haszonból,

ami a kényszerű Lada-szakításban is megtépzott konszernnek jól jön. „Világ színvonalú hajtáslánc megoldásokat tudunk majd kínálni a világ számos autógyártójának, és kiaknázhathatjuk az alacsony kibocsátású technológiában rejlő piaci lehetőségeket.” Mondta Luca De Meo a Renault csoport első embere.

Az elektromos autót gyártó részleg a Renault többségi tulajdonában marad, de a pénzszerzés érdekében a tőzsdére is bevezetik. A Bloomberg hírgyűnkés információi szerint a tőzsdei bevezetés körülbelül tízmilliárd eurós értéket jelent, többet, mint amennyit a teljes csoport jelenleg a tőzsdén ér!

FL

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.

Meddig vehetek éves matricát?

Elfelejtettem megvenni decemberben az éves autópálya matricát. Meddig vehetem meg a 2023-ast? És hol érdemes?

V. K.

Ha a kérdése arra vonatkozik, hogy meddig érvényes a 2022-es matrica, akkor a válasz 2023. január 31. Ha viszont arra, hogy lehet-e még kapni januárban, akkor megnyugtathatjuk, igen – általában őszig megvásárolhatók az éves matricák, de mivel naptári évre – pontosabban 13 hónapra – érvényesek, egy idő után egyszerűen nem érik meg; akkor ki is vezetik őket. Ha online szeretné megvenni, érdemes ezt a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató (NÚSZ) Zrt. megújult, nemcsak számítógépen, hanem mobiltelefonon és táblagépen is használható honlapján, a nemzetiutdij.hu-n megtenni, mert ott nincs regisztráció és felár sem. Ráadásul nem kell megőrizni az ellenőrző cetlit. A többi online szolgáltató „kényelmi díjat” számít fel, ez a D1-es (személyautó) kategória 49 190 forintos árát ezer forint körüli összeggel növeli meg. Ha személyesen vásárol, akkor azt megteheti a NÚSZ ügyfélszolgálati irodáiban és a viszonteladó partnereknél, például a benzinkutakon. Ezekben a helyen nincs felár. Akár online, akár személyesen vásárol, minden esetben még a fizetés előtt ellenőrizze a megadott adatokat, így például a rendszámot, a felségjelzést, a díjkategóriát és megyei matrica vásárlásakor a megyét. Online vételnél fontos előny, hogy az

oldalt úgy alakították ki, hogy a rendszámelírás lehetősége minimális legyen.

Jobbkezes vagy sem?

Egy jobbról betorkolló utakkal tarkított úton haladok nap, mint nap. Van egy olyan kereszteződés, ami széles „fekvőrendőrből” végződik, egy másik pedig olyan, hogy a végig „járdaszerűen”, magasított út „ferde padkával” csatlakozik be az „enyémbe”. Szerintem itt is meg kell adni a jobbkezes szabályt, de sok autós, – aki nyugtalanul villogtat, dudál – nem így gondolja.

T. A.

Függetlenül az út jellegétől egyenrangú útkereszteszűdésben a jobbról érkező járműnek van elsőbbsége. Kivételek: a balról érkező és a körforgalmat keresztező villamosnak is elsőbbsége van, a balról jövő, megkülönböztető jelzéseiket – tehát a fény- és hangjelzést együtt – használó gépjárműveknek szintén. A földútról érkezőknek, a szilárd burkolatú úton haladó járműveknek, az iránytól függetlenül mindig elsőbbséget kell adniuk, még akkor is, ha a földút utolsó szakaszát leaszfaltozták!

Olajcsere otthon

Egyre magasabb a munkadíj a szervizekben, ezért úgy gondoltam, megcsinálom az olajcserét a garázsomban magam. Van tippjük, hogyan kezdjem el? Az autó könyve semmit sem ír erről.

Sz. B.

Nyugodtan fogjon hozzá otthon, ha van elég helye a garázsban! Fontos, hogy a csere előtt járassa üzemmelegre a motort, legjobban legalább 10 km-t autózik, hogy kellően átmelegedjen az olaj. Ez után – álló motornál – vegye le az olajbetöltő sapkát (hogy köny-

nyebben kapjon levegő-utánpótlást a rendszer) majd vegye ki az olajleeresztő csavart a motor alján, az olajteknőn. Vigyázzon, az olaj és a motor is forró! A fáradt kenőanyagot hagyja rendesen kicsöpögni, és minden cseppjét fogja fel valamilyen – lehetőleg jól zárható – gyűjtőedénybe. Ez után vegye le az olajszűrőt (ebben általában sokat segít egy autósboltokban, szerszámarúházakban kapható szűrőfogó). Tegye vissza az olajleeresztő csavart, és ha lehet, cserélje ki alatta a tömítőgyűrűt is (ilyet is kap az autósboltban, vagy akár egy műhelyben). Az új olajszűrőbe öntsön néhány deci friss motorolajat, és az ujjával kenje be vékonyan a szűrőn lévő gumi tömítőgyűrűt is, így biztosabb lesz a zárás. Kézzel csavarja a helyére a szűrőt, majd finoman húzza meg. Ha már a szűrőfogó is kell a művelethez, akkor onnantól általában még egynegyed fordulat és kész is. Vigyázzon, ne húzza túl. Ez után töltsse fel a motort a gépkönyv adatai alapján előírt minőségű és mennyiségű motorolajjal, a teljes töltésbe számítsa bele azt is, amit a szűrőbe öntött. Várjon néhány percet és – ha az autó vízszintesen áll – a nívópálán ellenőrizze a szintet. Ne töltsse túl a motort, a teljes töltés 80%-a bőven elég. Indítsa be, és figyelje, hogy elalszik-e az olajnyomás-lámpa a műszerfalán. A fáradt olajat adja le egy benzinkúton, a legtöbb helyen átveszik! És még egy fontos megjegyzés: műszaki szempontból nem létezik olyan, hogy túl gyakori olajcsere...

Mikor cseréljek olajat?

Tudom, visszatérő kérdés ez önöknél, de most, amikor az üzemanyagárak, és a motorolaj ára is a magasba szökött, ki lehet-e, akár 5-10%-kal tolni a csereintervallumot? A másik, szintén spórolással kapcsolatos

kérdésem, hogy betöltheték-e olcsóbb motorolajat utánpótlásként?

M. T.

Nézze meg a gépkönyvben, vagy a használati utasításban, hogy milyen viszkozitású és milyen teljesítményszintű motorolajat ajánl a gyár. Attól ne térjen el. A csereintervallumot ajánlott betartani, de mivel a márkák ezeket az átlagos használatot figyelembe véve adják meg, ha például keveset indít, hosszabb utakat jár, kerüli a hidegüzemi „kínzást” és a városi dugókat is, 5%-kal nyugodtan kitolhatja a cserét. Arra azért figyeljen, hogy a motorolaj az állásban is öregszik, ezért ajánlott az évenkénti csere, arról nem is beszélve, hogy a szintet is javasolt ellenőrizni időnként, nehogy a motor elfogyassza. Ami pedig a keverést illeti: azonos teljesítményszintű és viszkozitású olajjal nyugodtan utántölthet, de a szintetikust, a félszintetikust és az ásványit lehetőleg ne keverje.

Adalékot?

Kaptam egy ajánlást, hogy a motorolaj-fogyasztást lehet csökkenteni egy adalékkal, amit az olajba kell betölteni. Bár drágább a motorolajnál, de kevesebb is kell belőle, így úgy számoltam, ha nem is jön ki az ígért csökkenés, még mindig jobban járhatok.

M. R.

A motorolajhoz adott további adalékok mindig kockázatot rejtene, ezért alapvetően nem javasoljuk a házi adalékolást. A jó minőségű kenőanyagokban minden benne van, ami a motor egészségéhez kell, bár a nagy adalékanyag gyártók szereiben biztosan nem okoznak kárt a motorban!

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

Előzetes 2023/2.

Január 26-án, csütörtökön

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



Bemutató: Hyundai Ioniq 6.



Akkumulátorgyártó nagyhatalom lesz Magyarország?



Az osztrák AVL több mint 400 LE-s, hidrogénhajtású turbós négyhengeres fejleszt. Elmerülünk a részleteiben.



Teszt: Honda Civic e:HEV.

KAPJA MEG OLCSÓBBAN KATALÓGUSAINKAT!

Fizessen kevesebbet, és mi házhoz visszük katalógusainkat!

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



**Jó spórolást,
jó olvasást!**

Várjuk katalógus-megrendelését e-mailben, azauto@azauto.hu címre. Az átutalás és a csekkes befizetés címzettje: **Auto News Kiadó Kft.** 1071 Budapest, Damjanich u. 11–15. **Számlaszám: Erste Bank 11600006-00000000-97720351**
Kérjük, közleményként írják a csekre, illetve az átutalásra a pontos címet, a megvásárolni kívánt katalógus (katalógusok) nevét és hogy mennyit kívánnak belőle vásárolni.

az
auto

Az Autó

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

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

Kiadja az Auto News Kft.

Művészeti vezető, tipográfia & képszerkesztés: Balázs Áron

Felelős kiadó: Pálkás Balázs ügyvezető

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

Hirdetésfelvétel a szerkesztőség címen 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

az
auto

Az Autó az Autó 2 jogutódja

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

Név/intézmény:

Cím:

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

emelet, ajtó, irányítószám) e-mail:

Dátum:

Aláírás:

A megrendelőlapot a következő címre borítékban szíveskedjen feladni:

Magyar Posta Zrt.
Hírlap Igazgatóság
1900 Budapest

MEGRENDÉLŐLAP

Azonnal klasszikus...



Keresse az újságárusoknál!

MEGBÍZHATÓ ÚTRAVALÓ

**KÉSZLETRŐL,
AZONNAL,**

MYSUZUKI ÁRKEDVEZMÉNNYEL
HŰSÉGPROGRAM



Biztonságban minden időben! Ha szeretsz az évszakra felkészülten közlekedni, válassz a készletről, azonnal elvihető **Suzuki S-CROSS** és **Vitara** modellekből! **Gazdag felszereltség, biztonsági rendszerek, AllGrip összkerékhajtás, kétféle hibrid rendszer és az akár 1 millió forintos MySuzuki árkedvezmény** teszik észszerű és szerethető választássá modelljeinket.

VITARA

(HYBRID)

(HYBRID)

S-CROSS

A MySuzuki Hűségprogram árkedvezményt kizárólag a MySuzuki Hűségprogram regisztrált tagjai vehetik igénybe. A regisztráció feltételeiről, méretéről, 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 márkakereskedésekben. A lágy hibrid és hibrid rendszerrel szerelt Suzuki Vitara és Suzuki S-CROSS felszereltségtől és a lítiumion-akkumulátor töltöttségi szintjétől függő üzemanyag-fogyasztása (l/100 km) és CO₂-kibocsátása (g/km) vegyes használat, és a hibrid esetében az elektromotor és a benzinmotor kombinált használata mellett, WLTP mérési ciklus alapján: **Suzuki Vitara** – Lágy hibrid: 4,6 – 6,8 l/100 km, 105 – 152 g/km, Hibrid: 4,684 – 7,083 l/100 km, 105,98 – 160,45 g/km; **Suzuki S-CROSS** – Lágy hibrid: 4,649 – 6,793 l/100 km, 104,95 – 153,12 g/km, Hibrid: 4,59 – 7,09 l/100 km, 103,96 – 160,73 g/km. A kép illusztráció, a tájékoztatás nem teljes körű, a változtatás jogát fenntartjuk. További részletek a Suzuki márkakereskedésekben vagy a suzuki.hu oldalon.