

az auto

Nyerjen tőlünk
veterán
Vespát!



VESPA PK 50 S

az

autó között

FERRARI
Purosangue

Sok a lóból
VEZETTÜK



TESZT



VOLKSWAGEN ID.5 Powerbank



Lamborghini Revuelto
MAGAZIN Felvillanyozták

TESZT



Személyes doboz
FORD Tourneo Connect

ÁRVERSENY

FORD FOCUS
OPEL ASTRA



Tűz az olajra

TESZT

MERCEDES GLC

• Merre tart a Mitsubishi? • Európa 2035: mi az az e-fuel?

• ADAC nyárigumi-teszt
– sokan jobbak?

ÚJ RENAULT AUSTRAL



**beépített Google-szolgáltatások,
Harman Kardon prémium hangzás
és 32 vezetéstámogató rendszer**

A Google és a Google Maps a Google LLC védjegyei. Új Austral vegyes fogyasztás l/100 km: 4,7 - 6,5 CO₂-kibocsátás g/km: 104 - 148. Az üzemanyagfogyasztásra és CO₂-kibocsátásra vonatkozó adatok meghatározása a Bizottság (EU) 2017/1151 rendeletében előírt WLTP vizsgálati eljárással történt. A gépkocsi tényleges fogyasztása eltérhet ezen értékektől a vezetési stílus, a gépkocsi terhelése, az időjárási viszonyok, továbbá az útvonalválasztás függvényében. A gépjárművek elérhetősége, a műszaki adatok és megoldások, valamint a felszereltségek országonként eltérhetnek, és bármikor módosíthatók. A képek illusztrációk.

A Renault ajánlásával



renault.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 barárgolnak a múlt különlegességei között, értékelik az elődök teljesítményét és értik a mai leletmentők szenvedélyét. Már gyakrabban tehetik: a Retro Mobil havonta jelenik meg.



TESZT



8 Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC aut.

XXXI. évfolyam 5. szám 2023. május

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

- 8 **Teszt: Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC aut.**
Életidegen
- 14 **Bemutató: Jeep Avenger**
Villanyterep
- 16 **Előzetes: Ford Explorer**
Fedezd fel!
- 18 **Bemutató: Kia EV9**
Ön vezet?
- 20 **A Nissan e-Power részletei**
Sűrített járat
- 22 **Teszt: Ferrari Purosangue**
Ilyen állat nincs is!
- 28 **Tesztnapló: Ford Tourneo Connect 1.5 EcoBoost Titanium**
Más kép
- 30 **Teszt: Volkswagen ID.5 Pro**
Lejtmenet
- 36 **Használtteszt: Volkswagen Vento 1.9 D CL (1992)**
Tartós test

MAGAZIN

- 22 **Lamborghini Revuelto**
Korszakváltó

FLOTTA

- 46 **Árverseny: Ford Focus 1.0 EcoBoost Titanium és Opel Astra 1.2 Turbo Business Edition**
Ennyi jár!

AUTÓPIAC

- 38 **Márkaképviseltek újautó-árai**
- 40 **Európa 2035?**
Csiki-csuki
- 42 **A Mitsubishi jövője**
Mennek vagy maradnak?

AUTÓ+

- 44 **ADAC 2023-as nyárigumi-teszt**
Csak a felső 20 százalék!
- 47 **Ténykérdések: Az Autó segít**
Egy szomorú történet költségei

TUNING

- 48 **Tuningteszt: BMW M850i xDrive Cabrio**
Nagy számok törvénye
- 49 **LEVELEZÉS**
- 50 **ELŐZETES**
- 50 **IMPRESSZUM**

BEMUTATÓ



14 Jeep Avenger

TESZTNAPLÓ



28 Ford Tourneo Connect 1.5 EcoBoost Titanium

TESZT



30 Volkswagen ID.5 Pro



E havi autóink

48	BMW M850i	18	Kia EV9
24	Ferrari Purosangue	22	Lamborghini Revuelto
16	Ford Explorer	8	Mercedes GLC
46	Ford Focus	46	Opel Astra
28	Ford Tourneo Connect	30	Volkswagen ID.5
14	Jeep Avenger	36	Volkswagen Vento



Ferrari Roma Spider

Nem pók

A kupé műszaki alapjain (ten-
gelytáv 2670 mm) itt a nyitható

tetejű Roma, a Ferrarinál megszo-
kott Spider néven. A tető vászon,
nem pedig „keménykalap”, mint a
Portofino M modellnél, a nyitás-
zárás 60 km/h-ig menetközben is
működik, az ideje 13,5 s. A 3,9 l-es,

90 fokos hengershögű, 7500/percig
forgatható biturbó V8-as 620 LE-t
és 760 Nm-t küld a hátsó kerek-
re, nyolcfokozatú, duplakuplungos
robotváltón keresztül. 0–100 km/h-
ra 3,4, 200-ra 9,7 s alatt ugrik a

**Ferrari Roma Spider – 84 kilóval
nehezebb, mint a kupé, a csomag-
tartója zárt tetővel 255 l-es**

Spider, végsebessége 320 km/h
feletti, 100-ról satufékkal 32 m-en
megáll.

Nyerjen veterán Vespát!

Újra szól a kétütemű!

A 30 éves Az Autó, és a 20 éves
a Retro Mobil különleges sorso-
lással ünnepel: most bárki meg-
nyerheti 1982-es Vespa PK 50 S-
űnkét! Előbb kicsit rendbe tesszük,
de a cél nem a restaurálás, sokkal
inkább a megbízható működés.
Terveink szerint testvérlapunk-
ban, a Retro Mobilban, továbbá a
Facebookon is hónapról-hónapra
beszámolunk majd a munkák állá-
sáról, és a motort kiállítjuk 2023.
június 17–18.-án Hévízen, veterán-



**Vespa PK 50 S (1982) – egy kicsit
rendbe tesszük, hogy megbízható
és mindennapi használatra is
alkalmas legyen, aztán kisorsol-
juk! Részletek a www.azauto.hu/
vespa oldalon, és a Facebookon**

járműves szépségversenyünkön, a
Lotus-Retro Mobil Concours d'E-
legance-on. Szeptemberben sor-
solunk, a részvételi lehetőségekről
és a feltételekről a kiadó összes
felületén beszámolunk; tehát akit
nemcsak a munka alakulása érde-
kel, hanem birtoklási vágy is hajt,
figyelje kiadványainkat, a Retro
Mobilt, Az Autót, a webes felü-
leteinket (www.azauto.hu/vespa),
valamint Facebook oldalunkat is.

Autobest 2023 Gála, Rotterdam, május 11.

A hely szelleme

Már megszokott módon idén is
különleges körülmények között
rendezi meg díjátadó gáláját az
Autobest: a helyszín az 1525-ben
felszentelt rotterdami Szent Lőrinc
templom lesz! A város egyetlen
középkori épülete ma már nem-
csak szakraális helyként működik,
hanem kiállításokat, hangversenye-
ket, konferenciákat is gyakran tar-
tanak itt. A minden évben „Európa
legjobb vételét” díjazó, kifejezetten
ár-érték központú Autobest zsűrije
most a díjkiosztóval kapcsolatban
pályázatot is hirdetett: idén először
bárki előtt nyitva állt a lehetőség,

**Autobest 2023 Gála
– az idei győztes,
a Renault Austral
igazán külön-
leges helyszínen, a
rotterdami Szent
Lőrinc templomban
kap díjat**



hogy részt vegyen az autós világ
egyik legjelentősebb (egyébként
zártkörű) társadalmi eseményén.
Négy szerencsés nyertest sorsol-

tak ki, a részvételhez mindössze
egyetlen kérdésre kellett válaszol-
ni a [https://autobest.org/autobest-
gala-awards-2023-contest/](https://autobest.org/autobest-gala-awards-2023-contest/) olda-

lon. A díjátadót weboldalán, ([www.
autobest.org](http://www.autobest.org)), Facebook oldalán és
YouTube csatornáján is közvetíti az
Autobest.



Changan Yida

A nagy kínai...

A hadiüzemből autógyártóvá fejlesztett kínai Changan Automobile tavaly már több mint kétfélmillió személyautót gyártott. Ugyan a márka palettáján hemzsegnek a szabadidőterepesek, a középkategóriás négyajtósokat sem hanyagolják el, idei újdonságuk, a Yida 4,78 m hosszú (tengelytáv: 2765 mm). Futóműve elől McPherson, hátul egyszerű csatolt lengőkaros, hajtásláncból pedig csak egyfélé

Changan Yida – az 1,5-ös benzines a gyár szerint az Euro6-ot is teljesíti

lehet rendelni: a közvetlen befecskendezéses, 1,5-ös, turbós négyhengeres benzineshez (170 LE, 260 Nm) alapból jár a hétfokozatú, duplakuplungos automata váltó; a csomagtartó 520 l-es. Minden Yidában alapár az ESP, a hat légzsák, a gyári navigáció, a kétfónás automata légkondí, a tolatókamera, a kulcs nélküli kezelés és a teljesen LED-es világítás is. A garancia 3 év, vagy 100 000 km, a kínai alapár 4,4 millió forintnyi yüan.

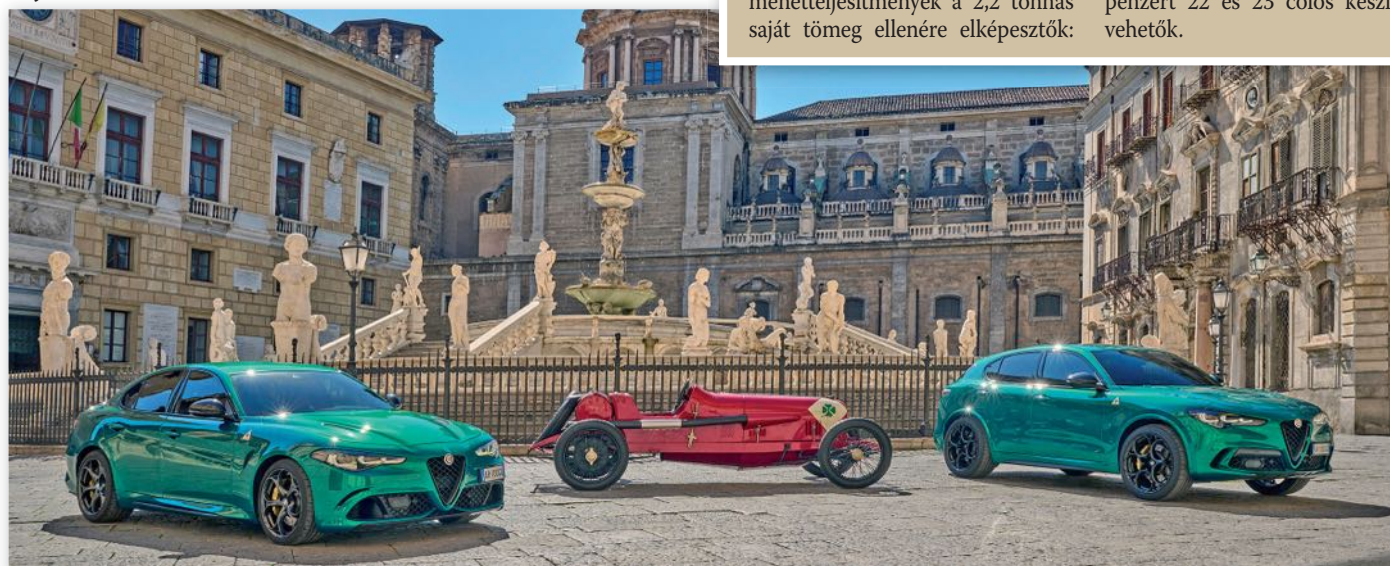
Százéves a Quadrifoglio

Szerencsét hoz

A helyszín Szicília, a Targa Florio országúti autóverseny 1923. április 15-én, ahol Ugo Sivocci egy olyan Alfa Romeo RL típusal állt rajthoz, amit a Quadrifoglio Verde, azaz a zöld négylevelű lóhere (QV) díszített. Ez volt az első ilyen alkalom és a jelkép szerencsét hozott:

Alfa Romeo Giulia és Stelvio Quadrifoglio 100 Anniversario – a limuzinra 19, a SUV-ra 21 colos, ötlukás alufelnik kerülnek

Sivocci győzött a híres futamon! A százéves történetet, valamint a QV későbbi szerepét most két különleges modellel, a Giulia és a Stelvio Quadrifoglio 100 Anniversario kivitelekkel ünnepli a gyár, típusonként mindössze 100-100 darabos exkluzív szériával. Ezekben 510 helyett 520 LE-s a Ferrari eredetű 2,9 l-es, két turbóval spantolt V6-os, a féknyergék aranyszínűek, a hűtőpajzs és a két tükörház burkolata fényezetlen karbon, továbbá az utastérben is apró részletek, hímzések, varrások utalnak a hajdani eseményre.



A hónap felmérése

Ön támogatná, hogy 2035 után csak tisztán elektromos (akkumulátoros-elektromos hajtású) új autókat lehessen forgalomba helyezni Magyarországon? (a válaszok százalékos aránya)

Igen 2

Nem 98

azauto

Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Lamborghini Urus S

Lamborghini Urus S – nettó 195 ezer euró az alapár

Elegáns

A megújult szabadidőterepes a Performante kivitel mellé érkezik, szerényebb külsővel és elegánsabb színkombinációkat felvonultató utastérrel. A teljesítmény változatlan, a 4,0 l-es, biturbó V8-as itt is 666 LE-s, nyomatéka 850 Nm, a menetteljesítmények a 2,2 tonnás saját tömeg ellenére elképesztők:

állásból 3,5 s alatt megvan a 100, 12,5 s alatt a 200 km/h, a vége 305-nél van. A satuként szorító fékekkel 100 km/h-ról mindössze 33,7 m alatt megáll az Urus, a légrugós felfüggesztéssel a hasmagasság az aktuális körülményekhez igazítható, illetve automatikusan igazodik. Az alap kerékméret 21 colos, pluszpénzért 22 és 23 colos készletek vehetők.



Renault Espace

Térbeli

1983-ban az Espace úrhajónak tűnt, amikor megjelent, mostanra gyakorlatilag az Austral hétüléssel kivitele lett, de létezik ötüléses, tágasabb (777–1818 l-es) csomagterű változatban, sőt sportos Alpine csomag is elérhető hozzá. Az alap a CMF-CD padló, a karosszéria 14 centivel lett rövidebb és 32 mm-rel alacsonyabb az előző generációéhoz képest, a saját tömeg 215 kilóval kevesebb. A technika naprakész, 32 vezetőség, Multi-Sense vezérlő és 4Control összerak-kor-

Renault Espace – hét ülésel 159 l-es csomagter marad. A gyártás helyszíne Spanyolország

mányzás említhető – utóbbi az első kerekekkel azonos irányban 1, ellentétesen a korábbi 3,5 helyett már 5 fokot képes elforgatni a hátsó kerekeket. A hajtáslánc benzines hibrid, dízelekre jellemző, akár 4,6 l-es fogyasztással és 1100 km-es hatótávval. Az E-Tech belsőégésű motorja 1,2-es, 130 LE-s (205 Nm), turbós benzines, a hajtásban résztvevő villanymotor 70 LE-s (205 Nm), a második (25 LE, 50 Nm) generátorként működik, az akku 2,0 kWh-s, 400 V-os lítium-ion, amit kívülről tölteni nem lehet.



Cam-Am motorkerékpárok

Visszaút

A Can-Am, a kanadai jet ski-, motoros szán-, és quad gyártó óriásvállalat – a BRP (Bombardier Recreational Products) almarkája – már az 1970-es évek közepén is gyártott osztrák Rotax motorral hajtott endurókat, aztán 1987-ben ezek eltűntek a kínálatból. A ma is futó háromkerekű sorozatot 2007-ben mutatták be, de jövő év végére újra

Can-Am motorok – balra a Pure, jobbra az Origin, benzines változatokat nem terveznek

ígérnek kétkerekűeket is, kizárólag akkus-elektromos hajtással. Az azonos alapokra – vélhetően a Rotax E-Power hajtására – épített induló páros belépő gépe a Pure, egy letisztult utcai motor, testvére pedig az Origin, amely a márka múltját idézően enduro. A műszaki adatok egyelőre titkosak, de úgy hírlik, a Can-Am házon belül tervezni gyártani az akkucsomagokat is.

Fülesjárat

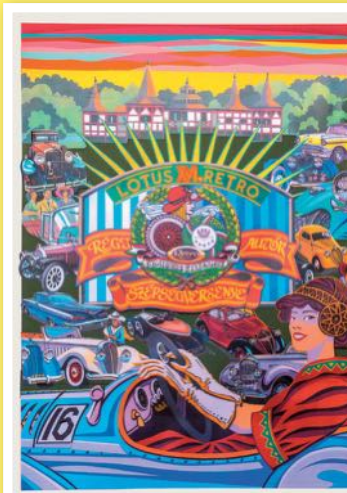
♦ Elkészült az Aston Martin DBS 770 Ultimate, a kupéból 300, a Volante kabrióból csak 199 darabot fognak gyártani.
♦ Életének 75. évében elhunyt Cserkúti József, az 1970-es, 80-as,

90-es évek legendás, sokszoros bajnok autóversenyzője.
♦ Hamarosan törli a kínálatából a 6,0 l-es W12-es motort a Bentley, utódja a Porsche V8-as tölthető hibrid hajtáslánc lehet.

XVI. Lotus-Retro Mobil Concours d'Elegance Hévíz, 2023. június 17–18.

Újra együtt!

Tizenhatodik alkalommal vár mindenkit szeretettel Az Autó és a Retro Mobil magazin Hévízen,



hagyományteremtő veteránjárműves eleganciaversenyén. A menetrend a megszokott, a szombat a résztvevők érkezéséről, az ismerkedésről szól, délután izgalmas túraverseny veszi kezdetét, a napot pedig gálavacsorával, valamint élő zenés, táncos, vidám hangulatú műsorral zárjuk.

Vasárnap a járművek elfoglalják helyüket az ötcsillagos Lotus Therme Hotel & Spa ösfás parkjában, amely megnyitja kapuit a közönség előtt. Szól a zene, beindulnak a motorok, lehet nézelődni, vásárolni, beszélgetni a tulajdonosokkal és szokás szerint finom ételeket is fogyasztani. A szakmai zsűri különféle kategóriák szerint díjazza a járműveket, a felvonulások eredményhirdetésre várhatóan 15 órakor kerül sor, a Best of Show fődíjról mint mindig, a közönség szavazatai döntenek. Találkozunk Hévízen 2023. június 17–18-án!

VISSZAHÍVTÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Toyota RAV4 (hibrid)	2019. 11. 25.–2021. 06. 24.	Akkuszabályozás
BMW 1, 2, 3, 4, 5, 6, X1, X3, X4, X5, X6	2012–2014	Légzsákok
Jeep Wrangler (Plug-in hibrid)	2020–2022	Hajtáslánc-elektronika
Citroën Berlingo, Opel Combo, Peugeot Rifter, Toyota Proace City	2017–2021	Alsó motorburkolat
Citroën Jumpy, Space Tourer, Opel Zafira Life, Vivaro, Peugeot Traveller	2020–2021	Adblue-tartály
Citroën e-C4, E-Berlingo	2022	Akkuszoftver
DS e-DS 3	2022	Akkuszoftver
Peugeot e-208, e-2008, e-Partner, e-Rifter	2022	Akkuszoftver

Kérés

Az Autó felmérést készít, hogy olvasói miként látják az autós világot. Szeretnénk, ha minél többen válaszolnának kérdéseinkre. A 2023. május 20-ig válaszaikat beküldők között fél évre szóló Az Autó-előfizetéseket sorsolunk ki. A válaszo-

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

– Ön hajlandó lenne 30%-kal többet fizetni a tisztábban égő, (könyezetbarátabb) üzemanyagokért (benzinért, gázolajért)?

Az autók zenészerzője



A MAGYAR SZÁRMAZÁSÚ LESLIE MANDOKI 40 ÉVE ALAPÍTOTTA STÚDIÓJÁT, 30 ÉVES A MANDOKI SOULMATES ÉS IMMÁRON 20 ÉVE, HOGY AZ EGYEDÜLÁLLÓ LÁTÁSMÓDDAL RENDELKEZŐ MŰVÉSZ A JÁRMŰIPARRAL IS ERŐSÍTI A KAPCSOLATOT: AZ AUDI ÉS VOLKSWAGEN MÁRKÁK ZENEI IGAZGATÓJAKÉNT, TÖBBEK KÖZÖTT AZ ELEKTROMOBILITÁS HANGZÁSÁNAK MEGTEREMTÉSE IS A FELADATAI KÖZÉ TARTOZIK.

Érdeklük az autók, vagy csak szakmai elfoglaltságnak tekinti, hogy különféle modellekhez, illetve márkáknak szerez zenét?

– Imádom az autókat, mindig is érdekelték. 22 éves korom óta vezetek, sokfelé utaztam a világban, ahol bejártam a legszebb utakat. A kilométereket nem is számolom, biztos, hogy millió a végeredmény.

Az első autójára emlékszik?

– Amiket először vezettem azok zenekari kocsik voltak, Volkswagen T1-es busz és Ford Taunus. Első saját kocsiként Golf 1-est vettem, az első új autóm pedig szintén ilyen volt, de a legendás GTI. Ma is az egyik kedvencem.

Az egyik?

– Igen, ikonikus darab, ahogy nagyon szeretem a Porsche 911-est, valamint az Audi TT-t is, amit ráadásul Magyarországon gyártanak. Szintén kellemes emlékeim vannak az első 7-es BMW-vel és ennek utódjával, a második generációval. Rengeteget utaztunk együtt a gyerekeimmel.

Jelenleg milyen autókat használ?

– Audi A8-ast és mellette van egy Volkswagen Touareg, ami kényelmes, hatalmas családi modell. Kevesebbet használom az Audi TT Roadstert, ami az első sorozatból való, továbbá van egy 22 éves Mercedes SL sportkocsim. Igazából ezzel indult az autós zenei pályafutásom, amikor *Lionel Richie* számára zenei hangzást készítettem ehhez a típushoz.

Németországban számos autópályaszakaszon még lehet szabályosan nagyon gyorsan menni, kihasználja ezt a lehetőséget?

– Bevallom, hogy igen, az A8-ban fel is van oldva a gyári 250-es végsebességkorlátozás, ami szintén szabályos. Ugyanakkor nem kérdés, hogy mindig a biztonság az első, a legfontosabb. Szerencsére még nem volt soha balesetem, én sem okoztam és engem sem törtek össze.

A járműipar teljes átalakuláson megy keresztül, mi a véleménye a villamosításról?

– Engem most elsősorban az motivál, hogyan lehet az autózás élményét a zenével kombinálni, például ez ihlette azt a munkát, melynek során külső-belső hangzást komponáltam a Volkswagen elektromos modelljeihez. Részemről nyitott vagyok bármilyen technológiára, csak azt nem szabad elfelejteni, hogy a jövőnk a tért, biztosítani kell hozzá a háttérrel, a működést.

TESZT Mercedes-Benz GLC
220 d 4MATIC aut.



Életidegen

Csak a Maybach kap klasszikus hűtőrácsot, minden más Mercedes SUV orrán a nagycsillogos sportmaszk díszleleg. A Digital Light fényszórók nappallá varázsolják az éjszakát

EGYRE TÖBBEN KON-
GATJÁK A VÉSZHA-
RANGOT A DÍZELEKKEL
KAPCSOLATBAN, ERRE
TESSÉK: A BOLOND-
JÁT JÁRATJÁK VELÜNK,
MERT ITT EGY GÁZOLA-
JOS SUV, AMI A MAGA
NEMÉBEN KIVÁLÓ.

A Mercedes úttörőként, min-
denkit beelőzött 1998-ban
a nagy ML-osztállyal (később M,
jelenleg GLE), de az egy méret-
számmal kisebb középkategóriába
csak tíz évvel később mert belépni:
itt az első csillagos SUV a jelleg-
zetesen szögletes GLK volt, amit
2015-ben váltott a GLC. Utóbbinak
fut most a második generációja,
és létezik belőle sportosabb fazo-
nú GLC Coupe is, akárcsak a leg-
főbb konkurens Audi Q5-ből (Q5
Sportback) és BMW X3-ből (X4).

A méretek hozzák a kategória
elvárásait, a 4,7 m hosszú, csaknem
2,9 m-es tengelytávú GLC mife-
lénk már nagy autónak számít. A
szép fényezés, az illesztéseknél szű-
ken tartott hézagok megalapozzák

a minőségérzetet; a beszállás az
átlagnál szélesebbre tárható ajtó-
kon át elől-hátul könnyű, normál
karosszérasztint esetén a hosszú
távon is marasztalóan kényelmes
vezetőülés lapjának magassága
600–690 mm. Az ülőlap hossza

510–560 mm között változtatha-
tó, a gombokat szokás szerint (a
memóriával és a komfortfunkciók-
kal együtt) az ajtón találjuk, csak a
deréktámasz állítója került oldalra.
Hibátlan a pedárend, minden állí-
tási tartomány bő, a sok lehetőség

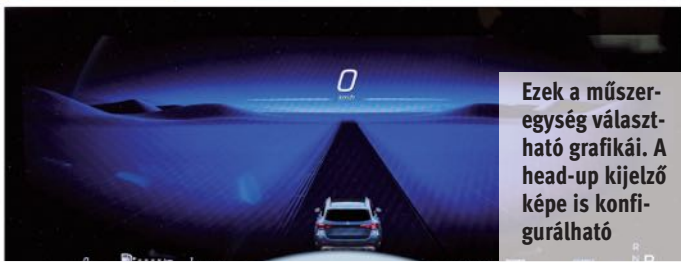
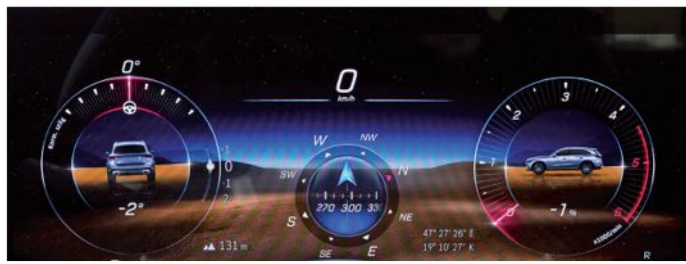
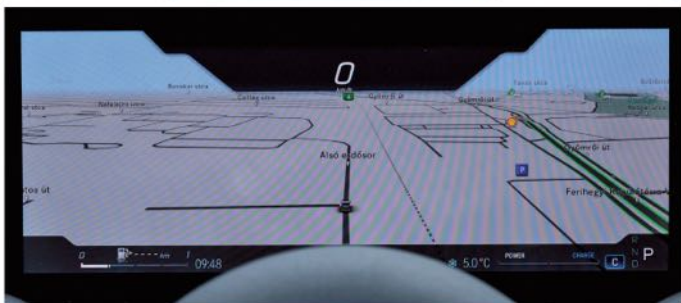
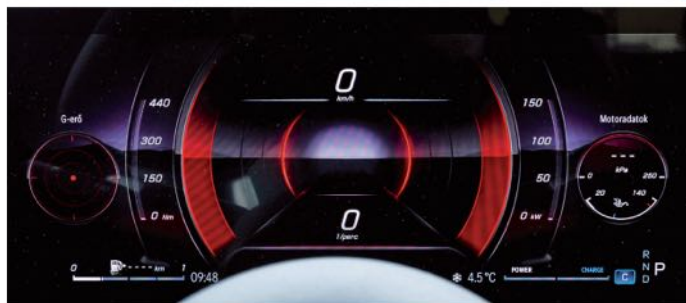
miatt azonban fészkelődünk egy
darabig, amíg rálelünk az ideális
pozícióra. Jó a kilátás, a közleke-
dési lámpákat külön kamerané-
zet is mutathatja HD minőségű
képen, ha netán rosszul látjuk. A
helyet bőven méri a GLC, négy



Bőrbe kötött, szinte már teljesen fizikai gombok nélküli a pult. A navigáció műholdas képre is állítható, a kormány érintőgombjai kicsik, de jobban kezelhetők, mint korábban



Nemcsak formára szépek az első ülések, hanem kényelmesek is. Hátul szintén tágas a GLC, de csak ketten utaznak teljes komfortban



Ezek a műszer-egység választ-ható grafikái. A head-up kijelző képe is konfi-gurálható

185-190 centis utas gond nélkül elfér, a vezető jobb lábát nyomhatja a széles középkonzol. Hátul közepre kerülni büntetés: a magas

padlómerevítő miatt nem férnek el a lábak, a térdek közé benyúlik a négyzónás légkondi hátsó konzolja és a rövid, 445 mm hosszú ülőlap is

láthatóan két személyre formázott. Megfelelő méretű kacattartóból van elég, öblösek a palacktartós ajtózsebek, nagy a kartámasz alatti

doboz, előtte fedeles dupla pohár-tartó és telefontöltős rekesz van, a kesztyűtartó igényesen bélelt. A csomagtartó nagy (620–1680 l-es),



Öblösek az ajtózsebek, a Burmester hifi hangszóróinak lézerrel vágott burkolata szinte műtárgy. Zavaró a tükröződés az üvegen



a 750 mm magas rakodóperem a lérugós szintszabályozással lejjebb vihető. Az üléstámlák 40:20:40 arányban osztottak, az álpadló felémelve kampóval rögzíthető, így pakoláskor nem szükséges fél kézzel tartani. Az utastéri anyagok nem okoznak csalódást, a feláras, illatos bőrkárpit szépen varrott és kellemes tapintású, ízléses a színösszeállítás, a szellőzők a turbina-

szerű kialakítás helyett itt egyszerűbbek, de így is látványosak, különösen este a hangulatvilágítással – egy szó, mint száz, a GLC megugorja a prémium szintet. Minket egy dolog zavart, a zene valóban élvezetesen szól. A kormány mögötti 12,3 colos műszeregység hatféle grafikával kápráztathat, a váltás a kormányról történik. Aprópó, kormány. A korábban kritizált új

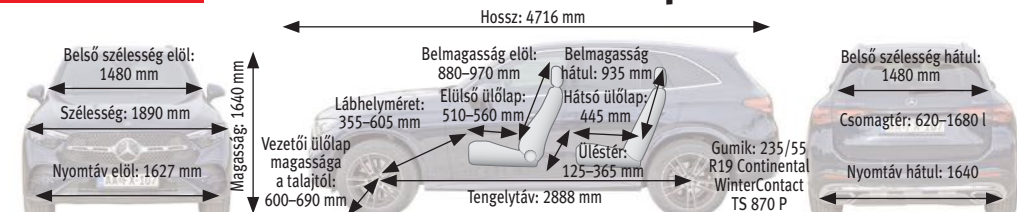
magát. A pontot az i-re az oldalüvegen tükröződő hangszórórószé teszi fel, mert a Burmester hangmérnökei az ajtópanel tetején vélték helyesnek az elhelyezést – mondjuk a zene valóban élvezetesen szól. A kormány mögötti 12,3 colos műszeregység hatféle grafikával kápráztathat, a váltás a kormányról történik. Aprópó, kormány. A korábban kritizált új

érintőfelülettel foglalkozhattak a gyárban, mert az ideálistól ugyan messze van, de kétségtelenül könnyebben, precízebben használható. A head-up kijelző is konfigurálható, ennek menüje logikusan együtt van a műszeregységével. Az indexkarra tett ablaktörlőt – ami Mercedes hagyomány – könnyű megszokni, jobbra a váltókar került, ami miatt mi másik autókba átülve, jellemzően hátramenet kapcsolásakor egy ideig ablakot törölünk. Az online frissíthető MBUX infotainment 11,9 colos érintőképernyőn fut, fizikai kontroller nincs hozzá, minden érintéssel vezérelhető, illetve részben hanggal. Sok funkció között lehet barangolni, de a menü alapvetően logikus, könnyen tanulható. Dedikált elérés a menetvezérlő, a parkolósegéd és a járműbeállítások gyűjteménye kapott (utóbbiban vannak a vezetőségedek is), a saját profilba ujjlenyomatolvasóval kell belépni. A légkondi panelja virtuális formában a képernyő alján található, a részletes beállításoknak pedig külön felülete van.

A GLC 220 d valójában könnyű hibrid, a 2,0 l-es dízelnek (197 LE, 440 Nm) villanymotorként is működő integrált generátor (23 LE,

ADATLAP

MERCEDES-BENZ GLC 220 D 4MATIC AUT.



MOTOR: Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, közös csöves, startstopos turbódízel motor, elöl hosszában beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1993 cm³. Furat: 82,0 mm, löket: 94,3 mm. Sűrítési arány: 15,5:1. Teljesítmény: 197 LE/145 kW (3600/min). Nyomaték: 440 Nm (1800-2800/min). Akkumulátor: 12V, 70 Ah. Integrált generátor/villanymotor teljesítménye: 23 LE/17 kW, nyomatéka 200 Nm.

ERŐÁTVITEL: Kilencfokozatú, kormányról is kapcsolható bolygóműves automata váltó (9G-Tronic), összkerekhajtás.

FELÜGGESZTÉS: Elöl kettős keresztelengőkar, hátul multilink, adaptív csillapítás és lérugózás. Elöl-hátul hűtött tár-

csafékek, hátsó kerekre ható elektromos rögzítőfék, Auto Hold, ESP, 2,1 fordulat elektromechanikus szervokormány. **KAROSSZÉRIA:** Önördő, öajtós, ötüléses acélkarosszéria. Saját tömeg 1925 kg-tól. Üzemanyagtartály: 62 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0-100 km/h): 8,0 s. Végsebesség: 219 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,2-5,9 l/100 km. CO₂ (WLTP): 136-155 g/km. Tesztátlag: 6,5 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 60%-ban városi használat, egy-három személlyel, 11 és 20 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 4 év vagy 120 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 4 év vagy 120 000 km. Fényezési garancia: 3 év vagy 200 000 km. Rozsdagarancia: 30 év. Szervizperiódus: rugalmas.

Ára: 23 447 000 Ft



Hibátlan a pedálrend, a villanykapcsoló tekerős, alatta az elektromos rögzítőfék – az Auto Hold a fékpedállal működik. Mercedes részlet az ajtóburkolatra tett ülés-állítási és az indexkaron az ablaktörlő



Sok a rakodóhely. Az első ülések támlájára „kemény-fedeles” mappát tettek, nem rugalmas zsebet

200 Nm) segít be, amikor szükséges, valamint kezeli a startstopot. Az indítások észrevehetetlenek, a motor pedig akár autópályán is leáll(hat), ha éppen lendületből gurulunk. A közvetlen befecskendezéses négyhengeres alapvetően csendes, de a „dizelorgánium” szintje mindig hallható, sosem felejtjük, milyen motor hajtja az autót, a jelenség azonban soha nem zavaró. A kéttonnás GLC könnyedén mozog, ahogy mondani szokás, odébb lehet vele állni: állásból szárra 8,0 s alatt gyorsul egészen 219 km/h-ig, de igazából a rugalmasság dicsérhető, mert gyakorlatilag 1500 és 3000 között a maximális nyomaték rángatja a nehéz kasztnit. A rántás sajnos néha szó szerint értendő, amiért a kilencfokozatú, bolygó-műves automata váltó a felelős – a kellemetlen jelenséget hideg olajjal és alacsony sebességnél figyeltük meg. Ettől eltekintve a 9G-Tronic jó párost alkot a motorral, Sport üzemmódban élénkebben követi a gázpedál parancsait, de akár kézzel is pöcögtethető a kormányfűlekkel.



Befelé 930 mm mély és 1095 mm széles a csomagtartó. A kivett kalaptartónak saját helye van a padlóban. Gombnyomásra lesüllyeszthető a GLC hátulja, továbbá a támlák is így dönthetők

Kilencedikben 130 km/h-nál 1550/perc a fordulatszám, a kabin csendes, padlógázra a váltó több fokozatot visszkapcsol, a gyorsításba pedig

besegít az említett villanymotor is. A 750 km-es tesztkörre 49 l-t tankoltunk, ez 6,5 l/100 km-es fogyasztásnak felel meg, amit a fedélzeti számítógép 6,4-nek jelzett – ennyi eltérés belefér. A tank 62 l-es, tehát a hatótáv 950 km körül alakul, ennek a közelébe még a legfejlettebb villanyautók sem érnek fel, hogy a hagyományos tankolás és a töltés közötti időkülönbséget ne is említsük.

A lemezek alatti technikához jelenleg egyik konkurens sem ér fel, a rendelhető Airmatic légrugózással és az összkerék-kormányzással a GLC magasra teszi a léceket: az Audi Q5 csak légrugózással kérhető, a BMW X3 egyikkel sem. A szintszabályozással 15 mm emelhető a karosszérián, illetve a rendszer automatikusan igazodik a mindenkor körülményekhez, beleértve a lengéscsillapítást is. Terepre

A MERCEDES-BENZ GLC 220 D ÉS LEGFONTOSABB KONKURENSEI*

	Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC	BMW X3 xDrive20d	Audi Q5 40 TDI quattro S tronic
Hengerűrtartalom [cm³]	1993	1995	1968
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	197/145 (3600)	190/140 (4000)	204/150 (3800-4200)
Nyomaték [Nm (1/min)]	440 (1800-2800)	400 (1750-2500)	400 (1750-3250)
Váltó [fokozat/üzem]	9/automata	8/automata	7/robot
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	8,0	7,9	7,6
Végsebesség [km/h]	219	213	222
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,2-5,9	5,8-6,5	6,2-6,9
CO ₂ [g/km]	136-155	151-171	163-181
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4716x1890x1640	4708x1891x1676	4682x1893x1662
Tengelytáv [mm]	2888	2864	2819
Csomagtér [l]***	620-1680	550-1600	520-1520
Alapár [Ft]**	23 447 000	20 800 000	18 460 520

— A legjobb érték * Hasonló teljesítményű dízelmotorral a legalacsonyabb felszerelésű, összkerékes modell ** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek



Hatalmas műanyag burkolat alatt ketyeg a 2,0 l-es dízel





Ez a jelzőlámpa-nézet: beállítható, hogy megállásoknál automatikusan erre a kameraképre váltson a kijelző



Látványosak a megvilágított szellőzők, pedig elhagyták a turbina-mintázatot

külön offroad programmal lehet merészkedni (feláras opció), ilyenkor a műszeregség olyan adato-

kat mutat(hat) látványos grafikával, ami hasznos, tehát dőlésszögek (kereszt- és oldalirány), kormányászög,

Hátsókerék-kormányzással a 11,8 m átmérőjű fordulókör 10,9 m-re csökken. A tető teherbírása 75 kiló, a két díszes kipufogóvég kamu



Tűéles a kép a 12,3 colos műszeregségen. A sebesség 109 km/h, de a fordulatszám-mérő mutatója a 0-án pihen – nem jár a motor!

karosszériamagasság, iránytű, tengersizt feletti magasság, koordináták. A tengelyek közötti nyomaték-elosztás 45:55 százalék a hátsó tengely javára, ez terepre és közútra egyaránt megfelelő. A felfüggesztés igényes, elől kettős keresztlengőkaros, hátul multilink konstrukció, a fékek elől-hátul hűtött tárcsák, az erő lineárisan adagolható, a lézerpontos és közvetlen kormány a két végpont között 2,1 fordulatot tesz meg. Utóbbi steril érzete már nem ennyire imponáló, ahogy meglepetésre acélrugókkal is lehet hasonlóan komfortos futóművet összehozni, de azért a GLC hozza a Mercedesek varázsát, azt a méltóságteljes, rezzenéstelen vonulást és a stabil ívmenetet, amit csak átélni lehet, szavakba foglalni nem igazán. A 19 colos kerekkel soha rosszabb menetkomfortra nem vágnánk, szinte már szakadéknak kell lennie annak az úthibának, amit a GLC nem képes kimozgani. Az Airmatic képességein csak egyetlen dolog tud kifogni: a sok közvetlenül egymást követő hiba (pl. hullámosodás) megzavarja és ilyenkor komoly rázkódásba kezd.

Csillag van az orrán, prémium-márka terméke, vajon mennyibe kerül? Nos, a 23,5 millió alapár annak ellenére is magas, hogy a tízmillió Astrák és Focusok világát éljük (lásd a 46. oldalon), de még az Audi és a BMW is olcsóbban méri a 220 d-hez mérhető teljesítményű modelljeit. Az extrák sem olcsók, további 8-10 millió könnyen elkölthető, akárcsak a tesztautónál, igaz, ennyiért már valóban jól felszerelt, AMG Line csomagos, légrugós, Offroad menetmóddal is felvértezett SUV állítható a garázsba.

Az új GLC mind minőségét, mind tudását tekintve méltó a

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Általánosan jó minőség
- + Könnyű beszállás
- + Helykínálat, kényelem
- + Csendes utastér
- + Kacattartók száma
- + Szellőzés
- + Nagy csomagtartó
- + Kilátás
- + Menetkomfort
- + Biztonságos menettulajdonságok
- Magas rakodóperem
- Tükröződés
- Kényelem (hátul középen)
- Rövid ülőlap (hátul)
- Steril kormányzás

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Nyomatékos dízel
- + Könnyű hibrid rendszer
- + Ügyes automata váltó
- Rángató váltó (üzemeltől függően)

BIZTONSÁG

- + Vezetősegédek működése
- + Hatékony fék
- + Hibátlan pedálrend
- + Összkerékajítás

KÖLTSÉGEK

- + Értéktartás
- + Fogyasztás
- Ár, extrák

Mercedes márkához, a kategória legjobbjai közé tartozik és amíg nem jönnek a bajor újdonságok, nála van az előny. A legnagyobb ráleselkedő piaci veszély, hogy a prémium szegmensben – pláne már ebben az ár sávban – sokan nem racionális, hanem érzelmi alapon döntenek, választanak és nyomhat a latban a márkahűség is. Aki viszont „sportszerűen” megadja az esélyt a GLC-nek és kipróbálja, nem kizárt, hogy elcsábúl.

Krepsz Zoltán

BEMUTATÓ
Jeep Avenger

Villanyterep



<https://youtu.be/wKjbKoOQPJg>



Kisebb sérüléseket, karcokat nyom nélkül elviselnek a fekete műanyagok. Minden fényezés párosítható fekete tetővel

AZ ELEKTROMOS JEEP SZÁRNYALNI KÉSZÜL, AMIHEZ – A 2023-AS ÉV AUTÓJA CÍMMEL – A MARKETING MÁR ADOTT.

A Jeep bizonyos szempontból nehéz helyzetben van: a második világháborús katonai örökség, a későbbi legendás „civil” sorozat (CJ), az évtizedeken át kizárólag masszív terepjárókból álló modellválaszték akaratlanul is beskatulyázta a márkát. A kalandorok járműve, akik valóban mennek vele esőben, sárban, árkon-bokron keresztül; Jeepet vezetni, birtokolni különleges életérzés, ezek a járművek nem a tömegigény kielégítésére készülnek. De az idők változnak, a járműipar visszhangzik az olyan kijelentésektől, mint a fenntarthatóság, a karbonsemlegesség, az elektrifikáció és a Jeepnek is meg kell találnia a saját útját, ha élni akar. És miért ne akarna? A Renegade és a Compass mind méretével, mind villamosí-

tásával (4Xe) jelezte, hogy a Jeep próbál válaszolni a piac kihívásaira, a tisztán elektromos Avenger pedig tovább megy ezen az új úton. A megcélzott vevőkör a kisautóalapú B-SUV-k vásárlói, nem véletlenül:

az előrejelzések szerint 2023-ban 2,2 millióan választanak majd ebből a szegmensből, azaz Európában minden ötödik eladott új személyautó egy ilyen mini crossover lesz, ami jó ómen. Az Avenger 4,08 m

hosszú (16 centivel rövidebb, mint a Renegade), de nagyobbak, komolyabbnak mutatja magát. A sarkokra kitolt – a csúcsmodellen 18 colos – kerek miatt rövidek a túlnyúlások, a gazdag műanya-



Nincs túlbonyolítva a pult, a légkondi fizikai gombokkal szabályozható. Színes betétet az Altitude és a Summit kap



Látszatra kétszemélyes a kialakítás, a középső, szellőző nélküli konzol belóg a lábtérbe



Osztottan dönthető üléstámla, álpadló, magas rakodóperem – ezek általános tulajdonságok a B-SUV szegmensben



Jók a terepszögek (20/20/32 fok), a hasmagasság 200 mm. Acél keréktárcsa nincs, az aluk 16-18 colosak

gozással robusztus a megjelenés, továbbá megvannak a márkára jellemző stílusjegyek, mint a trapéz-alakú kerékkivágások, az X motívumú hátsó lámpák, valamint a legfontosabb részlet, a hétlyukas hűtőmaszk. Utóbbi persze csalás, mert itt nincs funkciója, csupán vizuális szerepe.

A kiviteltől függően színes pult minimalista, a vékony csíkot a vezető előtt műszeregység töri meg, amelynek kijelzője 7,0 vagy 10,25 colos lehet (hagyományos órák nincsenek), míg a minden esetben alapáras UConnect infotainment érintőképernyője szintén 10,25 colos. Igyekeztek rengeteg tárolót kialakítani a fedélzeten, a kategória járműveinek átlaga a Jeep szerint 15 l, az Avenger pedig 34-et kínál – ez jól hangzik. Bár papíron ötszemélyes az autó, a képek alapján inkább négy felnőttnek lehet kényelmes, hátul belóg a lábtérbe a középkonzol, amelyen ráadásul szellőzőt nem, csak USB töltőt

látni. A csomagtartó alaphelyzetben 380 (a hazai sajtóanyag szerint 355) l-es, a 72 centis rakodóperem magas.

A műszaki töltet alapjaiban nem saját fejlesztés, hanem a Stellantis csoporton belüli technika, konkrétan a megújult DS 3 is ezt a hajtásláncot kapja. A bruttó/nettó 54/51 kWh-s, 400 V-os, 17 modulból és 102 cellából álló lítium-ion akku az ülések alatt, a padlóban utazik,

a 156 LE-s villanymotor 260 Nm nyomatéka kizárólag az első kerekekre jut. Az Avenger az első Jeep, amely a fronthajtás ellenére is rendelkezik Selec-Terrain menetvezérlővel, amely hatféle (Normal, Eco, Sport, Hó, Sár, Homok) programot kínál és pluszban lejtmenetvezérlőt. A hatótáv használatától függően 400-550 km közötti (utóbbi tisztán városi forgalomra értendő), üzemmódból háromféle van (Normal,



Ez a nagyobb, 10,25 colos műszeregység, de alából csak 7,0 colos jár – az analóg órák ideje képletesen szólva lejárt

takarékos Range és ultratakarékos Sherpa), a 11 kW-os fedélzeti töltővel kb. 5,5 óra a 0-100%-os feltöltés ideje; a 100 kW-os egyenáramú gyorsítóval 3 perc alatt 30 km-re elegendő energia vételezhető, a 20-ról 80%-ra töltés pedig 24 percig tart.

Az Avenger piaci bevezetése az elővetelben indított, gazdagon felszerelt 1st Edition kivitellel kezdődött, míg a normál – már Magyarországon is elérhető – választék három komfortszintet vonultat fel, ezek sorrendben: Longitude, Altitude, Summit. Az indulóár 15 990 000 forint és innen mindkét lépcső plusz egy-egy milliós kiadást jelent, ami arányait tekintve nem sok – nem lepődnénk meg, ha a csúcsmo del Summit fogyna a legjobban. A belépő Longitude felszereltségéből sem hiányzik az EcoLED fényszóró, az automata világításkapcsoló, az esőszensor, a gyalogos és kerékpáros felismerő vészfékező, az elektromos rögzítőfék (Auto Hold funkcióval), a lejtmenetvezérlő, a Selec-Terrain, a tempomat, a tolatóradar, az automata légkondi, a 7,0 colos műszeregység, a telefonkapcsolatos UConnect infotainment, az audiorendszer (hat hangszóró, DAB/USB) és a Bluetooth-telefonkihangsító. A 215/65 méretű gumikat 16 colos alufelnikre szerelik.

Bár a Jeep észak-amerikai márká, az elektromos Avenger első sorban a villanyautózással megbolondított Európának szól, így nem meglepő a helyi gyártás. A lengyelországi Tychy-ben található üzem a Fiaton keresztül lett a Stellantis része, itt 1975 és 2022 között eddig 12,5 millió járművet gyártottak. Nemrég komoly beruházást hajtottak végre, felkészülve az Avenger, illetve a B-SUV szegmensbe tartozó modellek gyártására.

– gépe –

ELŐZETES
Ford Explorer

Fedezd fel!

Átgondolt, harmonikus forma. Ez a kommunikációs szín, a neve Arctic kék és eddig nem létezett, az Explorerhez keverték ki



https://youtu.be/jeollN_Deg



**AMERIKAI STÍLUS,
EURÓPAI GYÁRTÁS,
TISZTÁN ELEKTRO-
MOS HAJTÁS: A FORD
BEMUTATTA A HATAL-
MAS FELADAT ELÉ
ÁLLÍTOTT VADONATÚJ
EXPLORERT.**

Nincs Mondeo, eltűnik a Fiesta és a Focus – ezek után nem csoda, hogy felröppentek a pletykák, miszerint a márka kivonul Európából... Persze, az igazság megint félúton volt, mert a Ford valóban hozott drasztikus döntéseket, de nem vész el, csak átalakul. Méghozzá komolyan, legalábbis a tervszámok alapján. A vállalat 50 milliárd (!) dolláros beruházással gyorsítja fel elektrifikációs tevékenységét, hogy 2026 végig kétféle elektromos járművet legyártson (ebből 2023 végére 600 ezret). A jelek szerint 2030-ra már minden második eladott Fordot villanymotor fog hajtani és 2050-re beköszönt a teljes karbonsemlegesség. Európára fókuszálva, 2035-re eltűnnek a kínálatból a belsőégésű motorok, a márka összes, a térség-



Belül sem követi a VW ID.4 megoldásait az Explorer, teljesen más a pult. A központi érintőképernyő újdonsága, hogy állítható a pozíciója, mögötte pedig értékmegőrző rekesz van

ben forgalmazott modellje akkumulátoros villanymotor lesz, továbbá minden Forddal kapcsolatos helyi létesítmény, valamint logisztikai, beszállítói tevékenység karbonsemlegesen működik majd. Ennek érdekében az első lépést már megtette a vállalat, a 2 milliárd dollárból létrehozott központi EV Központ rendkívül energiatékony, évente 2600 MWh áramot termel és mint-

egy 2000 tonna széndioxid-kibocsátástól kíméli meg a bolygót. Itt készül az új Explorer és jövő nyáron indulhat egy második elektromos modell gyártása is, az üzem kapacitása évi 200 ezres mennyiségre bővíthető fel. Európában 2024-ig bezárólag összesen kilenc akkumulátoros villanymotort, illetve kishaszonyjárművet dob piacra a márka, beleértve a már ismert Mustang

Mach-E-t, továbbá az Explorert, a Pumát és különféle Transitoikat.

Az Explorer alapja a Volkswagen ID.4. Régóta nem titok, hogy a két óriás egymással fúzióra lépett, hiszen jelentősen tudják így csökkenteni a fejlesztési költségeket, a tapasztalatcsere előnyeiről nem is beszélve. A Ford láttán azonban halvány gyanú sem ébred az emberben, hogy kooperáció tör-

tént, mert az Explorer kívül-belül teljesen más, itt nem olcsó emblém-macsere történt. A műszaki adatok még nem publikusak, nem ismerjük a pontos méreteket, a hajtásláncokat, ezért csupán óvatos, de vélhetően nem alaptalan tipp, hogy a 4,5 m körüli, kétféle (alap és Premium) felszereltségű Ford az ID.4-hez hasonlóan elérhető lesz hátsó- vagy összkerekhajtással, teljesítménye kivitelről függően 200 és 300 LE körül alakul, akkumulátorból pedig 52 és 77 kWh-s valószínűsíthető, a Volkswagenéhez hasonló hatótávokkal. A töltésről kiadott egyetlen információ, hogy a 10-ről 80%-ra telítés ideje egyenáramú gyorsöltővel 25 perc.

A Ford nem kisebb terhet rakott az Explorer vállára, mint hogy relatíve rövid idő alatt kitapossa a márka számára a teljes európai megújuláshoz vezető utat. Jelentsen ez bármit, annyi a fotókon is átjön, hogy igyekeztek alapos munkát végezni. A formaterv sem gyors fércmunka, egyetlen vonal sem emlékeztet az ID.4-ére, a hűtőmaszk nélküli orr még szokatlan, de maga a karosszéria harmonikus, mind összességében, mind részleteiben. A fekete oszlopokkal a tető érdekes, lebegő hatást kelt, a kompakt méretű felépítmény alá 19, 20 vagy akár 21 colos kerekeket szerelnek, a felnik mintázata nemcsak dizájncélokat szolgál, hanem szerepük van a légellenállás csökkentésében is.

A digitális, érintőképernyős világ nem mindenkinek tetszik, de a járműipar (már csak a költségek csökkentése miatt is) ebbe az irányba halad, ám a Fordnál próbáltak figyelni a vevői visszajelzésekre.



Sokféle kacattartót alakítottak ki, a 17 l-es MegaConsole ráadásul hatalmas



Nincsenek pótülések a kb. 470-1400 l-es csomagtartóban, az Explorer csak ötszemélyes

Ennek köszönhető, hogy a 15,0 colos képernyőn egyszerűen konfigurálható a nyitóoldal, hogy mindig csak a fontos funkciók legyenek láthatók, vezetés közben pedig a kormány mögötti 5,0 colos felületen ellenőrizhetők a fontos adatok, beállítások. Az érintőcsúsz-

kák nagyméretűek, hogy könnyen lehessen őket használni, továbbá külön fizikai érintőfelületet kapott a hangszínszabályozó és a parkolósegéd indítója. Utóbbi mindent intéz a vezető helyett, párhuzamosan és merőlegesen egyaránt beáll, sőt a párhuzamos helyről a kiállást

is megoldja. Minden Explorerben alap a fűthető első üléspár, a vezetőnek pluszban derékmasszázs jár, a légkondi hőszivattyús, így az energiafelhasználás szempontjából a fűtés és a hűtés egyformán a lehető legtakarékosabban működik. A Ford villanyautóját azok is szeretni fogják továbbá, akik belakják az utasteret. A központi konzol hatalmas, 17 l-es rekeszt rejt (mivel nincs semmi akadály a padlóban), a MegaConsole képes elnyelni egy 15 colos laptopot, de elfér itt három 1,5 l-es és egy 1,0 l-es palack, a térelválasztó elem pedig kivéve jégkaparóként használható. Még ennél is nagyobb dobás azonban a fedélzeti széf, a My Private Locker: az álló formátumú központi érintőképernyő 30 fokos íven mozgatható (SYNC Move) és e mögött található az értékmegőrző rekesz, melynek saját zárját az autó nyitása-zárása működteti. Például két nagyméretű okostelefont tudunk ide betenni, egyben vezeték nélkül tölteni, de biztos, ami biztos alapon két USB C portnak is jutott itt hely. A bőrhatású Sensico anyaggal kárpitozott utaster, a tízféle színű belső hangulatvilágítás a Premium kivitel velejárója.

Talán mondani sem kell, hogy az Explorer a Ford által kínált összes vezetéstámogató rendszert tartalmazza, vagy meg lehet hozzá rendelni. Utóbbiak közé tartozik a Matrix-LED fényszóró, amely igazodik a mindekorai forgalmi körülményekhez: autópályán hosszabb és keskenyebb, rossz időben (működő ablaktörlő esetén) rövidebb és szélesebb területet világít be. Az alapáras tolatókamera 360 fokos panorámarendszerrel „turbóozható” fel, míg az új sávközép rendszerrel az autópályás sávváltást is megoldja az autó, ha a körülmények erre alkalmasak – a manővert az irányjelzővel tudja indítani a vezető. Summa summarum: az Explorer fedélzetén 12 ultrahangos szenzor, 5 kamera és 3 radar dolgozik.

Ami a magyarországi helyzetet illeti, jelen állás szerint a regisztráció már zajlik, a rendeléseket 2023 szeptemberétől tudják felvenni és az első autók 2024 elején érkeznek meg a hazai márkakereskedésekbe. Kétféle kivitel van, a belépő Explorer és a gazdagabban felszerelt Explorer Premium; az ár egyelőre képlékeny, az alapmodell várhatóan 45 000 euró (kb. 16,8 millió Ft) lesz áfával együtt.

TA



Jól látszik, hogy a csomagtérajtó nem nyúlik le mélyre, így a rakodóperem magas. Kár, hogy a töltőnyílás nem a frontrészre, hanem oldalra-hátra került

BEMUTATÓ

Kia EV9

Ön vezet?



<https://youtu.be/xDRK7cyDKbc>



A BEMUTATKOZÓ EV6 UTÁN NAGYMÉRETŰ, HÁROM ÜLÉSSOROS SUV ÉRKEZIK A KIA VILLANYAUTÓS CSALÁDJÁBA.

A Kia célja, hogy fenntartható mobilitásszolgáltatónak váljon, s eme folyamat több összetevőből áll, köztük a moduláris E-GMP padlón érkező akkumulátoros EV villanyautócsaládból, a természetes alapú anyagok (kukorica, cukornád, natúr olajok) jármű-

ipari felhasználásának növeléséből – ennek aránya 20 százalék 2030-ig –, továbbá a vállalat 2045-re szeretné elérni a teljes széndioxid semlegességet. A villamosítás terén évek óta sikeres koreai márka éppen két éve, 2021 tavaszán mutatta be első dedikált villanyautóját, az EV6-ot, amely számos elismerés mellett 2022-ben elnyerte az európai Év autója címet, sportos GT kivitele pedig a Kia eddigi legerősebb (585 LE, 740 Nm) és legdinamikusabb (0–100 km/h: 3,5 s) modellje. Az EV családot saját, friss formanyelv, a legkorszerűbb 800 V-os technológia, az említett környezetbarát

anyaghasználat, valamint praktikus megoldások sora emeli ki a versenytársak közül. Az EV6-tal indított úton a koreai piacra már bevezetett EV9 a következő állomás, amely a Kia első három ülés-soros, variálható belsőterű elektromos szabadidőterepese. A 3100 mm-es tengelytáv önmagában is jelentős, a karosszéria 5010 mm hosszú, 1980 mm széles, magassága kivittől függően 1755–1780 mm – az alufelnik 19, 20 vagy 21 colosak. A kissé minimalista, szögletes dizájn ellenére a légellenállási együttható csupán 0,28, amit számos trükkel, köztük speciális külső

padlóburkolattal és aero keréktárcsákkal érték el. A Kia márkaarcúlatához kötődő tigrisorr frontrészt az egykori bajor főtervező, *Peter Schreyer* találta ki, de a motívum tovább él a villanyautókon is: a különleges világítótestekkel (fügőleges fényszóró, kockalámpa sor) az EV9 digitális tigriscarcot ölt, amit úgynevezett csillagtérkép nappali menetfény varázsol még egyedibbé. Már itt lelőjük a poént, a Kia Connect Store szolgáltatás lehetővé teszi, hogy online (szervizlátogatás nélkül) frissíthető tartalmakat, funkciókat vásároljon a tulajdonos, köztük új világítási képeket



Nincsenek hagyományos műszerek, a pult digitális. A belső dizájn részleteit hangulatvilágítás emeli ki



Töltés közben pihenő állásba dönthetők az első ülések, a vezetőnek is jár lábtartó

Balra az alapmodell, jobbra az optikailag módosított, akár 21 colos alufelnikkel is rendelhető GT-line. A színeket a természet elemei (a fény, a levegő, a föld és a víz) ihlették



a frontrészhez, teljesen önállóan manőverező távirányításos parkolósegédet (RSPA 2), vagy éppen 100 Nm pluszt jelentő Boost csomagot az AWD modellekhez.

Az utastér színvilága hatféle kompozícióban választható (kivitteltől függően) és az EV9 esetében mellőzték a bőr használatát, amely része a márka háromlépcsős fenntarthatósági stratégiájának. A Kia szerint az autó akkor is életter, amikor áll, például töltés közben, ezért a berendezést ennek szellemében tervezték. Az első és második sor ülései pihenéshez hátra dönthetők, sőt kihasználva a sík padló nyújtot-

ta előnyt, a második sor két ülésével is rendelhető, ezek 180 fokba elforgathatók, s így kényelmesen lehet beszélgetni a harmadik sorban ülőkkel. Az alapfelszereltség része a külső eszközöket tölteni, üzemeltetni képes V2L funkció (teljesítményhatár az EU-ban 3,68 kW), de a Connect Store-ból megvehető a hálózat irányába történő energiaátadás (V2G) lehetősége is, amivel kvázi értékesíthető az akkuban tárolt villamos energia.

Az EV9 hátsókerék-hajtású (Standard RWD) belépőmodelljébe 204 LE-s (350 Nm) villanymotor és 76,1 kW-s lítium-ion akku kerül, de ezt nem minden piacon fogják árulni. Az RWD Long Range akkujára már 99,8 kWh-s, a hatótáv (19 colos felnikkel) elérheti az 541 km-t, a 800 V-os töltéssel 15 perc alatt 239 km-re elegendő áram vételezhető. Állásból 9,4 s a százaskörnyék ideje, akinek ez kevés, választhat 218 LE-s villanymotort is, azzal a sprint 8,2 s-ra csökken. Az összkerekes AWD csak a nagyobb akkumulátorral érkezik, ebben elől-hátul hajt egy-egy villanymotor, a rendszer teljesítménye 385 LE (600 Nm). Ehhez lehet Boost csomagot venni a Connect Store-ból, amivel a nyomaték 600-ról 700 Nm-re nő, a nulla-százaskörnyék ideje pedig 6,0-ról 5,3 s-ra rövidül. Ami a vezetőségéket illeti, a Kia továbbfejlesztette az autópályás vezetést, s itt a sávvál-



Ha nincs szükség a tárolóra, egyszerűen betolható a középső konzolba. A padló akadálymentes



Ketten ülhetnek a harmadik sorban, itt is van Isofix és USB csatlakozó mindkét oldalon



Variálható a csomagtartó. A középső sorba üléspad helyett két önálló, 180 fokba forgatható fotel is rendelhető

tást is támogató HDA asszisztenszt, ám ez nem minden: az EV9-ben megjelenik a 3-as szintű önvezetésre képes Highway Driving Pilot (HDP). A GT-line kivitelhez elérhető rendszer tizenöt érzékelővel – köztük két lidarral – pásztázza folyamatosan a jármű 360 fokos környezetét, elkerüli a forgalmi veszélyhelyzeteket, önállóan old meg különféle szituációkat, azaz képes a teljesen autonóm közle-

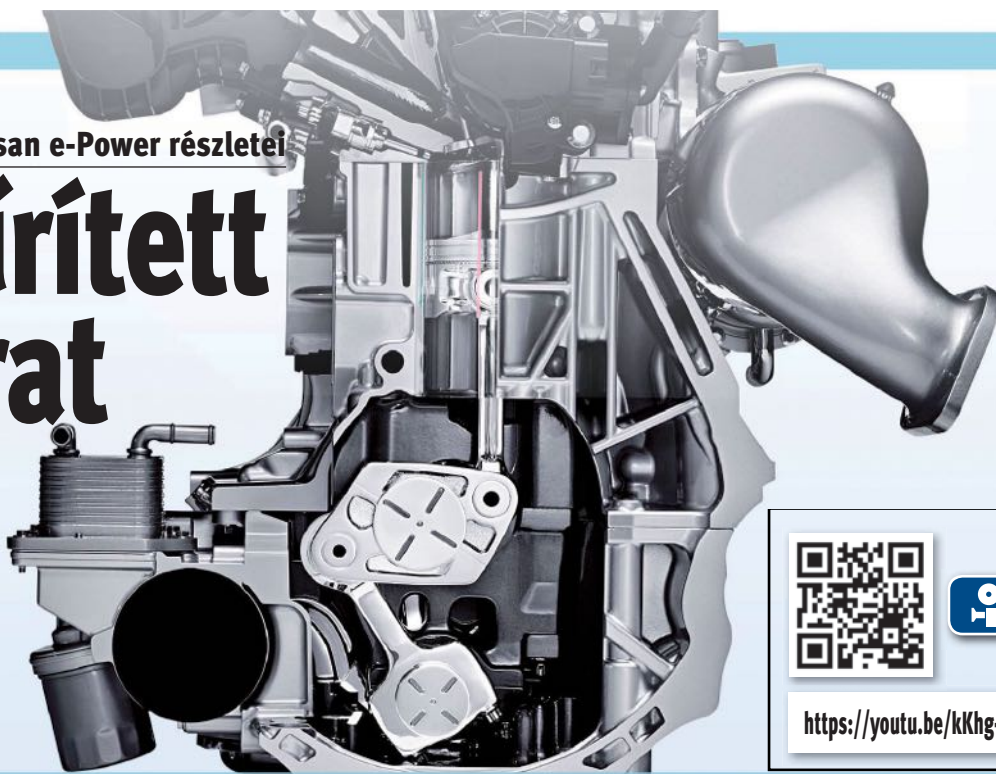
kedésre, a vezetőnek nem szükséges mindig kontrollálnia az autó működését és haladását.

A Kia hivatalosan a Szöuli Mobilitási Kiállításon mutatta be az EV9-et, és áprilisban New Yorkba is elvitte. A globális értékesítés 2023 második félévében indul, hogy a magyar piacra pontosan mikor érkezik, arról lapzártakor még nem volt hír.

PA

A Nissan e-Power részletei

Sűrített járat



https://youtu.be/kKhg-fsj2_k

A VC-T motor metszete: az állítómű tengelye a főtengely alatt fut, ha elfordul, a forgattyúcsapok paralelogramma alakú mandzsettái is elmozdulnak, így változik a dugattyúk főtengelyhez viszonyított helyzete. Az alsó és a felső holtpont módosul és vele a kompresszió – de a lökethossz állandó

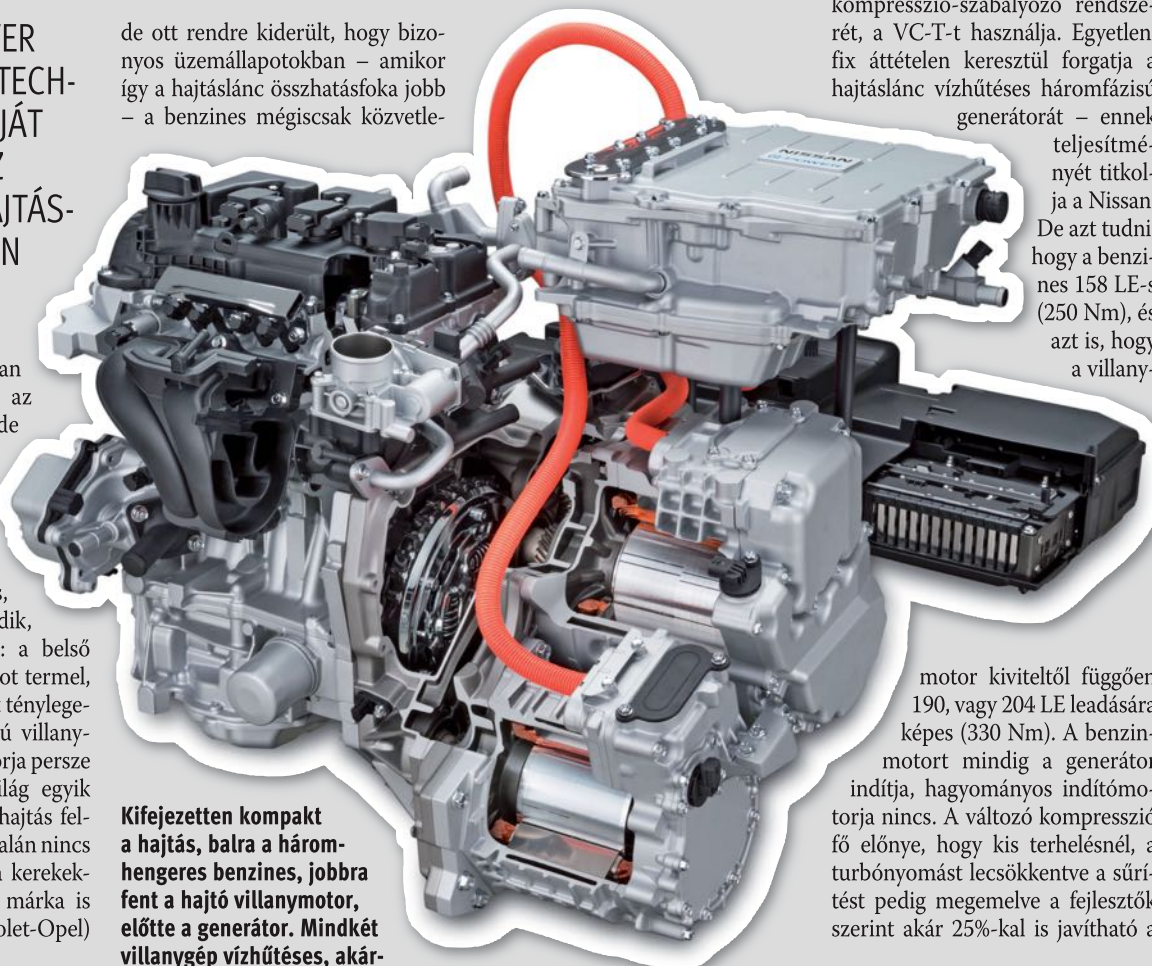
A NISSAN E-POWER A BELSŐ ÉGÉSŰ TECHNIKA CSÚCSLIGÁJÁT HOZZA ÖSSZE AZ ELEKTROMOS HAJTÁSSAL, KIFEJEZETEN ÖTLETESEN.

A z e-Power Európában a Qashqai-ban és az X-Trail-ben debütált, de a világ más-más tájain eltérő alkotóelemekből áll össze, és más modellekbe is szerelik. Mindegyik változat igazi benzin-elektromos hajtás, azaz majdnem úgy működik, mint a dízelmozdonyok: a belső égés itt is kizárólag áramot termel, hogy azzal hajtja az autót ténylegesen mozgató háromfázisú villanymotort. Az e-Power motorja persze benzines, (ráadásul a világ egyik legtechnikásabbja), de a hajtás felépítéséből eredően egyáltalán nincs mechanikus kapcsolata a kerekekkel. Hasonlót már több márká is készített (Honda, Chevrolet-Opel)

de ott rendre kiderült, hogy bizonyos üzemiállapotokban – amikor így a hajtáslánc összhatásfoka jobb – a benzines mégiscsak közvetle-

nül forgatja a hajtott kerekeket. Itt ilyesmi nincs, mert az ilyen jellegű hatásfok ügyeket megoldja a

friss fejlesztésű 1,5 l-es, közvetlen befecskendezéses és turbós háromhengeres, ami a Nissan trükkös kompresszió-szabályozó rendszerét, a VC-T-t használja. Egyetlen, fix áttételen keresztül forgatja a hajtáslánc vízhűtéses háromfázisú generátorát – ennek teljesítményét titkolja a Nissan. De azt tudni, hogy a benzines 158 LE-s (250 Nm), és azt is, hogy a villany-



Kifejezetten kompakt a hajtás, balra a háromhengeres benzines, jobbra fent a hajtó villanymotor, előtte a generátor. Mindkét villanygép vízhűtéses, akár csak az akku

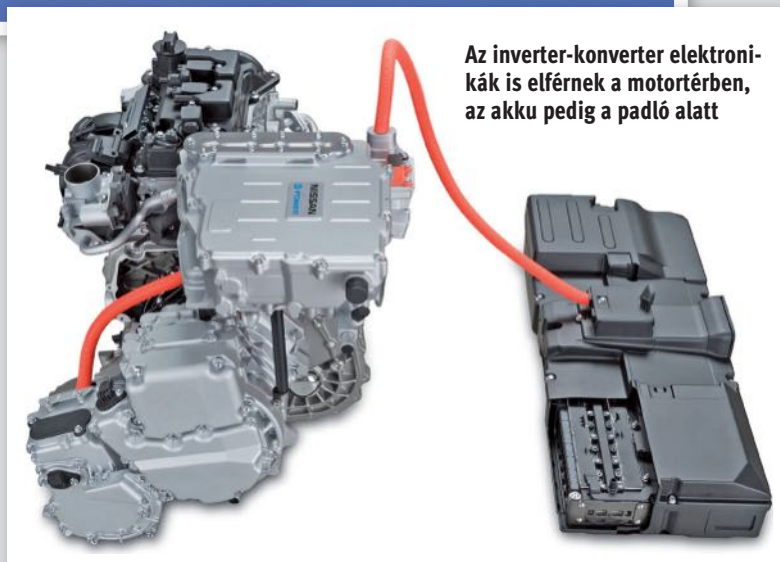
motor kivételtől függően 190, vagy 204 LE leadására képes (330 Nm). A benzín-motort mindig a generátor indítja, hagyományos indítómotora nincs. A változó kompresszió fő előnye, hogy kis terhelésnél, a turbónyomást lecsökkentve a sűrítést pedig megemelve a fejlesztők szerint akár 25%-kal is javítható a



A villanymotor erősebb a benzinesnél, de mivel utóbbi közvetlenül nem hajt, az e-Powerrel mozgatott autók hivatalos teljesítményadata a villanymotoré

hatásfok (!), ugyanakkor, ha nagy turbónyomással és nagy terheléssel járattuk a motort, de közben a sűrítést lecsökkentjük, elkerüljük a kopogást és nitrózus gázokból is kevesebbet termelünk, miközben nő a teljesítmény. A háromhengeres VC-T 8,0:1 és 14,0:1 között változtatja a kompresszióját fokozatmentesen és terhelésfüggően (minden hengerben egyszerre). Lánchajtású két-vezérműtengeles (DOHC) vezérlése fix idővel dolgozik, azaz egyik oldalán sincs semmilyen állítómű! Motorblokkja és hengerfeje is könnyűfém, a turbó egyszerű lefúvatószelepes (wastegate), de ennek működését is a motorirányítás számítógépe szabályozza, a közteshűtő pedig levegős. A motorolaj szivattyú terhelésfüggően szállít (két fokozatban), a befecskendezés nagynyomású (200-250 bar) és közvetlen. A kompresszió-állító mechanizmus elég összetett, de könnyen megérthető: a motorirányítás a blokkba szerelt és a főtengellyel párhuzamosan futó állítótengely néhány fokos (elektromos) elfordításával

avatkozik be. Az elfordulást több karból álló mechanizmus viszi át a főtengely forgattyúcsapjain elforduló (paralelogramma alakú) mandzsettákra, amik így szintén elfordulva egyszerre változtatják a dugattyúk alsó és felső holtpontjának helyzetét (a lökethossz így nem módosul), és vele a sűrítést. A Nissan fejlesztőinek az állítómű kenése és működési zaja okozta a legtöbb fejtörést, hiszen önmagában csak ebben a szerkezetben több mint kétszer annyi csapágy dolgozik, mint egyébként egy hagyományos háromhengeres motorban. A bonyolult állítóművel a tervezők szerint annyira tisztává tehető a működés, és annnyival javítható a hatásfok, hogy éppen ez indokolja a közvetlen benzines hajtás még akár időleges lehetőségének is elmaradását, ráadásul a mechanikus kihajtás elhagyásával tömeget is spórolnak. A lítiumionos szerkezetű, kívülről nem tölthető vízhűtéses akku bruttó kapacitása mindössze 2,1 kWh, ebből 1,97 a kiatúzótható, a többi tartalék, például a benzines beindítására. Így a



Az inverter-konverter elektronika is elférnek a motortérben, az akku pedig a padló alatt

szerkezet könnyebb és olcsóbban gyártható. A benzinmotor hatásfoka úgy tartható mindig a legjobb tartományban, és az emissziónak is az kedvezne a leginkább, ha mindig közel állandó fordulatszámokon dolgozna, a generátor aktuális teljesítményigényétől függően csak a kompressziót és persze a turbónyomást állítgatná az elektronika. Lassú menetben, vagy állandó sebességű autópályázáskor erre is törekszik a rendszer, de például gyorsításoknál – ha éppen megy a benzines – mindig úgy szól, mintha automata váltón át hajtana, azaz változik a fordulatszáma a kiválasztott menetprogramtól (Standard, Sport, vagy Eco) függően jobban vagy kevésbé. Ezt kizárólag azért csinálja, hogy a vezető jobban érezze magát, ne legyen számára idegen, hogy nincs kapcsolat a motorhang és az autó sebessége, gyorsulása között! A benzines Sportban is gyakran leáll, azaz ilyenkor sem forog állandóan, Eco-ban pedig igyekszik a lehető legtöbbet gurulni a rendszer, a

motorfékhatás (a regeneratív fék-erő) két fokozatban állítható, és van egy peditális üzemmód is, ilyenkor fékezés nélkül 8 km/h-ig lassít a hajtáslánc. A gombbal kapcsolható tisztán elektromos (EV) mód léte kicsit azért is hangzik furcsán, mert az e-Power-ben mindig a villanymotor hajtja az autót. EV-ben akár 5-6 km-nyi, összefüggő, benzinégetés nélküli menet is összehozható, de erősebb gyorsításoknál azért ilyenkor is beindul az 1,5-ös. Érdekeség, hogy Sportban, – de padlógáz gyorsításoknál a többi beállítással is – a generátor közvetlenül – azaz az akkut megkerülve – táplálja a kivettől függően 190 vagy 204 LE-s (330 Nm) villamos gépet. Az e-Power moduláris szerkezetéből adódóan a benzinmotor-generátor-akku együttes akár két villanymotort is kiszolgálhat, így egyszerűen kialakítható a tisztán villamos összerékhajtás. A Nissannak már van ilyenje, e-Force a neve, az X-Trailben 213 LE-s.

SZG



A motortér első pillantásra nem árulja el a különleges hajtásláncot

Lamborghini Revuelto

Korszakváltó


<https://youtu.be/crM3gBH8iiA>


Hatékony aerodinamika: 66 százalékkal több leszorító erőt képes előállítani, mint az Aventador. 400 karosszériaszínből választhatnak a megrendelők, a kasztni jelentős részben szén-szálas műanyag

ÚJ TIZENKÉTHENGERES CSÚCSMODELL, A TÖLT-HETŐ HIBRID REVUELTO BEMUTATÁSÁVAL ÜNNEPLI FENNÁLLÁSA 60. ÉVÉT AZ AUTOMOBILI LAMBORGHINI.

A márka alapítását betéve tudja minden autórajongó, a gazdag olasz traktorgyáros és borász, Ferruccio Lamborghini 1963-ban mutatta be első sportkocsiját, a V12-essel hajtott 350GT-t, majd három év múlva képtelen ledobta az atombombát. Az 1966-os Miura a torinói Bertone stúdióinak dolgozó Marcello Gandini tervezte karosszériával, a középre és keresztben (!) beépített 12 hengeres erőforrással megteremtette a supersportkocsi kategóriát; évekkel megelőzve ezzel maranelói konkurensét, a Ferrarit, amely addig csak versenyautóinál használta ezt a motorelrendezést. A Lamborghini lendülete később is kitartott, a Miura lágy vonalait Gandini az utód Countach-on szögletesre vette és megalkotta a mai napig használt, látványosan előre-felfelé nyíló ajtót. A vállalat



Digitális: a vezető előtt 12,3, az utas előtt 9,1 colos a kijelző, középre 8,4 colos érintőképernyő került, az elrendezés követi az Y mintát

25. évfordulójára az argentin származású, ma már a saját autómárkáját igazgató Horacio Pagani tervezte a jubileumi Countach 25th Anniversary kiadást; majd jött a Diablo, amellyel érkezett egy, a kategóriában szokatlan műszaki megoldás, az összkerek-hajtás (VT). A következő V12-es generáció, a Murciélago már az Audi

égisze alatt született (a márkát 1998-ban vásárolta meg a VW csoport), de a németek tisztában voltak/vannak az olaszok önértékével: a V12-es motorok nem a V10-essel közösen Győrben, hanem továbbra is Olaszországban készülnek. A 2011-es Aventador volt az utolsó klasszikus, szívó V12-essel hajtott Lamborghini, a hibrid éra eljövete

telét a 2019-es, limitált kiadású Sián már egyértelműen jelezte. Ez a Mitja Borkert által tervezett gép valójában a Revuelto elődjének tekinthető, igaz, teljesen eltérő hibrid rendszerrel: itt a megszokott akkumulátor helyett szuperkondenzátor tárolja és villámgyorsan adja le az energiát, amivel kizárólag a teljesítmény növelése a cél.

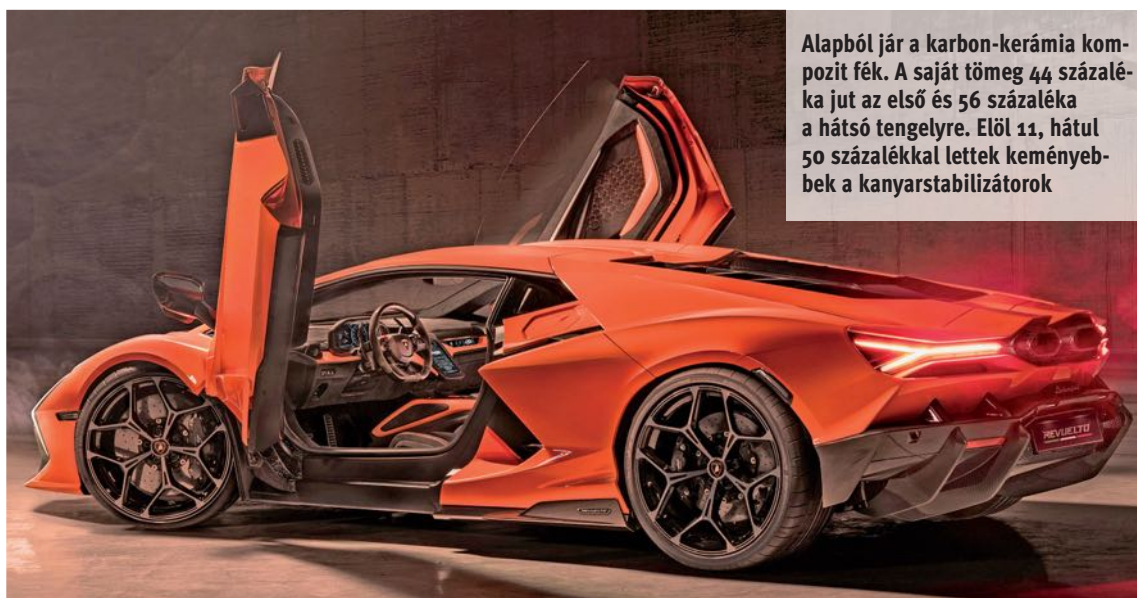


Akárcsak a Ferrarikban, a kormányról kezelhető az ablaktörlő és a világítás. Lamborhinishen még szokatlan a villanyautós EV felirat, de ez a jövő – akár tetszik, akár nem



Hagyomány: felpattintható piros védőburkolat alatt van az indító-gomb

A Revuelto sem arányaiban, sem formai megoldásaiban nem szakad el az Aventadortól, ettől függetlenül alapjaiban friss konstrukció. Ami a dizájnt illeti, Y minták teszik egyedivé az autót, kívül a Mátrix-LED fényszórókat és a hátsó lámpákat – utóbbiak között van a két kipufogóvég, ami hasonló, mint a McLarenéknél –, belül a pultot. Kerékkészlethez van 20/21 és 21/22 colos méret, a gumiszállító partner érdekes módon nem a Pirelli, hanem az F1-et szintén megjárt japán Bridgestone, amelynek defekt-tűrő Potenza Sport abroncsaival 80 km tehető meg légnyomás nélkül, akár 80 km/h-s sebességgel. Hogy kinek lesz rá szüksége, nem tudni, de téli gumiszett is van az autóhoz. A légterelő bajnoka a Countach volt, az új idők szele azonban az aktív karosszéria, ahol számos elem a sebesség és/vagy a használati mód függvényében változtatja a helyzetét. Többek között ilyen a hátsó szárny, amely háromféleképpen működhet és tisztán elektromos üzemből teljesen visszahúzódik – a tető közép-ső mélyedését is e szárny körüli légáramlás befolyásolása határozza



Alapból jár a karbon-kerámia kompozit fém. A saját tömeg 44 százaléka jut az első és 56 százaléka a hátsó tengelyre. Elöl 11, hátul 50 százalékkal lettek keményebbek a kanyarstabilizátorok

meg. Az autó egyetlen kompozit monocoque köré épül, újdonság, hogy az első segédváz is a korábbi könnyűfémötvözet helyett már kompozit anyag; az Aventadorhoz képest a Revuelto 10 százalékkal könnyebb, miközben a torziós merevsége 25-tel nőtt, ráadásul

nagyobb dinamikus terhelést képes elviselni. A modell szíve továbbra is az ismert 6,5 l-es, 9500/percig forgatható szívó V12-es (825 LE, 725 Nm), melynek súlyából 17 kilót faragtak le. Ehhez keresztben (!) kapcsolódik az olajfürdős, dupla-kuplungos, nyolcfokozatú robotváltó és ennek a házában van a hátsó kerekeket önmagában is hajtani képes egyik villanymotor (150 LE, 150 Nm). Elöl kerekenként szintén egy-egy 150 LE-s, olajjal hűtött, nyomaték vektorozásra képes, 18,5 kilós villanymotor dolgozik; tisztán elektromos üzemből a Revuelto elsőkerékes, de szükség esetén a hátsó motorral összkerekessé tud válni, ráadásul ez alapjaiban nemcsak a hajtásra, hanem a kormányzásra is vonatkozik. A lítium-ion akku csupán 3,8 kWh-s, ezt alul középen, a váltóalagútban helyezték el. A 7 kW-os fedélzeti töltővel fél óra alatt teljesen telíthető, de 6 perc alatt a V12-es is képes erre és a fékezéskor „visszatermelt” ener-

gia szintén az akkuban landol. A kormányra tett kapcsolókkal összesen 13 féle menetmód választható, a City a tisztán elektromos hajtásé, minden kényelmi funkciónál „Komfort” beállítással és 180 LE maximális teljesítménnyel. Az általános közlekedésre a 886 LE-t mozgósító Strada ajánlott, a Sport élesebb beállításokat és 907 LE-t jelent, a legnagyobb 1015 LE-s rendszerteljesítmény pedig a Corsa üzemmódban érhető el.

Bár szupersportkocsi, a 21. században már itt sem elegendők a menetteljesítmények, a 2,5 s-os állórajtos százra gyorsulás és a 350 km/h feletti végsebesség. A Revuelto utasterében felbukkanak újrahasznosított anyagok, valamint különféle komfort- és biztonságnövelő funkciók, így adaptív tempomat, sávtartó, hátsó keresztirányú forgalomfigyelő, infotainment, valamint online frissíthető fedélzeti rendszer.

ZK



Hosszában forog a 6,5 l-es V12-es, de a váltó keresztben kapcsolódik hozzá. Villanymotorból összesen három van

TESZT

Ferrari Purosangue



<https://youtu.be/FvEwLwq5E7g>

Ilyen állat nincs is!



Amióta a Ferrari szakított a Pininfarinával, minden karosszériát házon belül terveznek. A Purosangue vonalait Flavio Manzoni rajzolta, ő 2010-ben érkezett a Fiat-tól

ÉSZAK-OLASZORSZÁGBAN VEZETTÜK AZ ELSŐ FERRARI SUV-OT. ÚGY TŰNIK, KATEGÓRIA-BESOROLÁSÁRÓL Ő MAGA NEM TUD, VISELKEDÉSE ALAPJÁN UGYANIS HAMISÍTATLAN NÉGYÜLÉSES SZUPERSPORT-AUTÓ ÉS KÖZBEN IGAZI FERRARI IS.

A Ferrari fent hordja az orrát, de úgy tűnik, megteheti. A SUV-örületnek a márkát 2014-ig irányító Luca di Montezemolo nagyon karakánul, gyakran éles nyilatkozatokkal is ellenállt, de a Porsche, a Lamborghini és legutóbb az Aston Martin ilyen modelljeinek sikere 2017-re áttörte a falakat. Az első „emeltebb hasú” Ferrari fejlesztésének – állítólag még a háttérből – a márkát ma irányító Agnelli-unoka, John Elkann adott zöld utat. Maga a műszaki munka

48 hónapig tartott, 2021-ben fejeződött be, és nem titok, hogy már jóval a bemutató előtt elkelt az összes 2023-as Purosangue! A Ferrari

kereskedelmi gurui ugyanis előre megmondták, hogy a négyüléses legfeljebb két évig marad gyártásban, és ennyi idő alatt nem készül-

het belőle több a teljes termelés 20%-ánál. Tavaly 13 221 autót gyártottak, ebből kiindulva 2023-ra nagyjából 2600 Purosangue szere-



A pult egyedi, a folyadékkristályos kijelző a 296 GTB-ből ismerős. Túéles a grafika, középkonzoli érintőképernyő feláért sincs

Az első kerekek 22 colosak



pel a terveikben... Valójában azonban minden ilyen fejtegetés felesleges, olyan hosszú a várólista, hogy kétszer ennyi is biztosan elfogyna.

Friss padlót és alapjaiban új futóművet is terveztek hozzá, nagyrészt aluötvözetekből, a tető pedig szén-szálás. Élőben egészen másként fest a gép, mint a fotókon. Igazából kicsit sem SUV, inkább ferdehátú ötajtós, és nagyon nagy. Majdnem 5 m hosszú, több mint 2 m széles, a tengelytáv pedig több mint 3 m. A majd 1,6 m-es magasság kicsit sem Ferrarinhoz illő, de a mai világban nem is túlzó, főleg a hosszhoz viszonyítva. Nem kell magasra ülni, a finom tapintású és látványos ülések meglepően nagyok, kényelmesek, még masszázsfunkciójuk is van. A belmagasság 180 centis testalkat felett már nem bő, üvegtetővel pláne, de a vállak jól elférnek. A műszerfal vezető előtti része a 296 GTB-ből jött, kicsit talán erőltetett formák övezik; a finom felbontású folyadékkristályos képernyő mellé telepített infotainment kijelző 10,2 colos, és felárért az utas elé is kérhető egy a fontosabb menetada-



Az első ülések nagyok, és masszíroznak is

tokat mutató ugyanekkora monitor. Középkonzoli képernyő nincs, és gyári navigációt sem adnak! A

Ferrari szerint ma már mindenki úgyis a telefonján navigál... A motor a Ferrari immár hagyomá-

nyos megoldásával, a kormány nagy, és itt nem is piros gombjával indul. Mit indul, életre robban!



Itt látszik mennyire szűk a hátsó ajtónyílás és, hogy mennyire zavarhatnak a B-oszlopok ki- és beszálláskor



Hátul csak ketten ülhetnek, de az ülőlapok hossza itt is állítható, a támlákat pedig le lehet dönteni



Hátulról is inkább ötajtós, mint SUV, a 23 colos kerekek hátul 315 mm szélesek

Hideg alapjárata 1500/perc körüli, dühösen szól, de közben vajpuhán, rezzenéstelenül forog. Az F140-es gyári kódú 6,5 l-es, közvetlen befecskendezéses szívó (!) V12-es nem mai konstrukció, a 2017 óta futó 812 Superamericából emelték át, ott 830 LE-t teljesít. Itt egy kicsit visszafogták, 725 tagú a ménes, de így nem is 8500-nál jön el a csúcs, hanem már kicsivel lejjebb, 7750/percnel. Ennél lényegesebb, hogy mi van a nyomatékka: a Superfast 719 Nm-e 7000-nél tetőzik, és a Purosangue is szinte ennyit tud (716 Nm), azzal a lényeges különbséggel, hogy a csúcsérték 6250-nél ébred, és 80%-a már 2100-nál megvan. A 6,5 l-es V12-es ebben a formájában kifejezetten nyugodtan is tud viselkedni, mindenféle részterhelési hiszti nélkül elviseli, ha már 2000/perc körül felkapcsolunk. A nyolcfokozatú duplakuplungos váltó a Getrag terméke, hihetetlenül gyors, de a beállított üzemmódtól függően (Nedves, Sport, Comfort, és ESP off) kifejezetten finoman is tud zongorázni a fokozatokon, városi araszoláskor, vagy parkoláskor pedig ügyesen kúszik, nyoma sincs rángatásnak, vagy felesleges idegességnek. Ez persze nem jelenti, hogy nem húzatja el a motort akár 7000/perc fölé, ha kell, a legszebben 6500-tól énekel a 12 tagú dalárda. A váltó közvetlenül a hátsó tengelyen forog, amitől jobb a

súlyelosztás (elől 49, hátul 51%), de ez a régóta ismert kialakítás (transaxle a neve) egyben azt is jelenti, hogy a kardán mindig a főtengely fordulatszámával pörög, azaz a legkisebb kiegyensúlyozási hiba is érezhető lenne, ha elrontották volna a tervezők. Kézzel is élvezet lépkedni a fokozatokon, de jobb, ha a váltóra bízunk, ügyesen találja ki a vezető gondolatait és visszakapcsolásokkor is villámgyors, miközben csodaszépen bugyborékol és öblöget a 12 henger. Az összerékhajtás alapvetően a 2016-tól 2020-ig gyártott V8-as Ferrari GT4C Lusso-é, az első kerekeket egy közvetlenül a motor főtengelyének első végére kapaszkodó különálló kétfokozatú váltó forgatja, amit egy kuplung csak a duplakuplungos erőátvitel első négy fokozatában kapcsol a hajtásba, azaz 200 km/h felett a Purosangue hátsókerék-hajtásúvá változik. A Ferrari, az észak-olasz hegyekben kis havas próbapályát is berendezett nekünk, élvezet volt itt csúszkálni, de egyértelmű, hogy a Purosangue összerékhajtása a nagysebességű tapadás fokozására és az ívsebességek növelésére született, nem hőtápasztásra. A szerpentin-kanyargás a legnagyobb élmény bár a menetkészség tömeg a könnyűszerkezetes váz ellenére is kicsivel 2 tonna feletti, a jó tömegeloszlással hihetetlenül semlegesen rajzolgathatók a kanyarok. A kor-

mány szélsőségesen közvetlen, a futómű pedig telitalálat. Az Autó idei februári számában általunk is

megénekelte, a kanadai Multimatic-kal közösen kifejlesztett felfüggesztés 48 V-os villanymotorokkal,



A nagy V12-est amennyire csak lehet hátratólták az orrban



légrugók nélkül képes változtatni a hasmagasságot, és a csillapítási karakterisztikát (a vezető három fokozatot választhat, (Comfort, Normal és Fesz), úgy, hogy nem csak a kanyarokra, de az útfelületi egyenetlenségekre is aktívan reagál, azaz a futómű mozgásával simítja ki a hepehupákat, miközben teljesen eltünteti a kanyarodási

oldaldőlést. Ráadásul az orr vízszintes marad gyorsításkor, és erős fékezésnél sem túrja az aszfaltot. A karbon-kerámia fékek hidegen kicsit élettelenek, de már az is elég, ha csak éppen melegek, máris kiválóan porciózható ki velük a lassítás, idegességnek nyoma sincs.

A Purosangue nem erőltet sportosságát a vezetőre, nem éreztük

minduntalan, hogy országúton, vagy városban visszafognánk, vagy, hogy kínlódik alattunk a technika; autópályán azonban hihetetlen nyugalommal és meglepően csendesen, a V12-es kellemes háttérzajával tartottuk vele a 240-260 km/h-s utazótempót! Ha kell 3,3 s alatt megvan állásból a 100 km/h, igaz ehhez már a váltó rajt-



Közel fél köbméteres a csomagtartó, ilyet Ferrariban eddig nem láthattunk

elektronikájára is szükség van, de ennél sokkal fontosabb, hogyha nem akarunk rekordokat dönteni, akkor is 4-5 másodperc alatt gyorsítunk 100-ra, megdöbbentően elegáns könnyedséggel, mindenféle versenyszándék nélkül is.

Hátra bejutni tornamutatvány, a hátrafelé nyíló ajtók nyílása szűk és alacsony is, a fejre vigyázni kell! Elegánsabb lett volna, ha elhagyják a B-oszlopokat, de ha már bent vagyunk egészen kellemes a térérzet, a lábtér bő, és a fejeknek is jut épp elég hely. A két hátsó ülés szinte ugyanakkora, mint az első, elektromos állítással, és dönthető támlával. Az alaphoz is méretes,

A FERRARI PUROSANGUE MŰSZAKI ADATAI

Hengerszám/szelepszám	12/48
Hengerszög [fok]	65
Hengerűrtartalom [cm³]	6496
Furat x löket [mm]	94,0x78,0
Sűrítési arány	13,5:1
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	725/534(7750)
Nyomaték [Nm(1/min)]	716(6250)
Sebességváltó [fokozatok/üzemmód]	8/dupla-kuplungos
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4973x2028x1589
Tengelytáv [mm]	3018
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1737/1720
Felfüggesztés (elől/hátul)	Kettős keresztlen-gőkar/multilink
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/hűtött tárcsa
Féktárcsák átmérője (elől/hátul) [mm]	398/380
Gumik (elől/hátul)	255/35 ZR22 / 315/30 ZR23
Saját tömeg [kg]	2033
Üzemanyagtartály [l]	100
Csomagtartó [l]	473
Gyorsulás (0-100/200 km/h) [s]	3,3/10,6
Végsebesség [km/h]	< 310

473 l-es csomagteret is bővíthetjük így, Ferrari ekkora csomagtartót még soha nem kínált. Csak a rakodóperem magas...

Ahogy írtuk, már minden Purosangue elkelt, és a jövő évi gyártási lista is betelt, azaz aki újat szeretne már lemaradt. Hogy mennyibe kerül? Azt a Ferrari sem tudja megmondani, mert minden rendelés egyedi, rengeteg különféle extrával. Azért van listaár, nettó 390 000 euró, de például az általunk kipróbált tesztautó céduláján az 562 000-es szám állt! A közvetlen konkurensek közül a 4,0 l-es duplaturbós V8-assal hajtott Lamborghini Urus 240 000 körül, az Aston Martin DBX pedig 200 ezer alatt indul.

José Caetano (Autofoco, Autobest), SZG



TESZTNAPLÓ

**Ford Tourneo Connect
1.5 EcoBoost Titanium**

Más kép

A hátsó üvegek sötétítése alapáras, a kilátás minden irányban jó, de az A-oszlopok sokat takarnak

A LEGÚJABB TOURNEO CONNECT ÁTÖLTÖZTETETT VOLKSWAGEN CADDY.

A Tourneo Connect – akárcsak ikertestvére a Caddy – mindkét tengelytáv-változatában kapható hét ülésel is. Igazából a Fordnak csak az orra más, minden egyéb eleme a Volkswagené.

Karosszéria, utastér

A Tourneo Connect a VW MQB padlólemeze épül, és alapváltozatban 4515 mm hosszú, de a tesztautó a hosszabb tengelytávú kivitel, így több mint 35 centivel nagyobbra nyúlik. Tengelytávja is több így, 2755 helyett 2970 mm-es. Az első ajtók nagyok és majdnem derékszögben kitarthatók, a második sort mindkét oldalon, széles tolóajtókon át lehet megközelíteni, így könnyű a be- és kiszállás, a tető elől-hátul magasan fut. A csomagter ajtaja felfelé nyílik lecsukni, lendületből kell, az 56 centi magas rakodóperem kifejezetten alacsony. Mindkét sorban tágas a hely, és vele a fejtér is. A tesztautó nyújtható ülőlapú, feláras, hátkímélő, AGR minősítésű első ülései nagyok, hosszú úton is kényelmesek. A kilátás minden irányban kiváló, egyedül az A-oszlopok takarnak többet, a tolatás – a



A műszerfal a VW Caddy-é, az analóg műszerek kiválóan leolvashatók. A pult tetejére vágott zseb nehezen használható, mert a tartalma tükröződik a szélvédőben

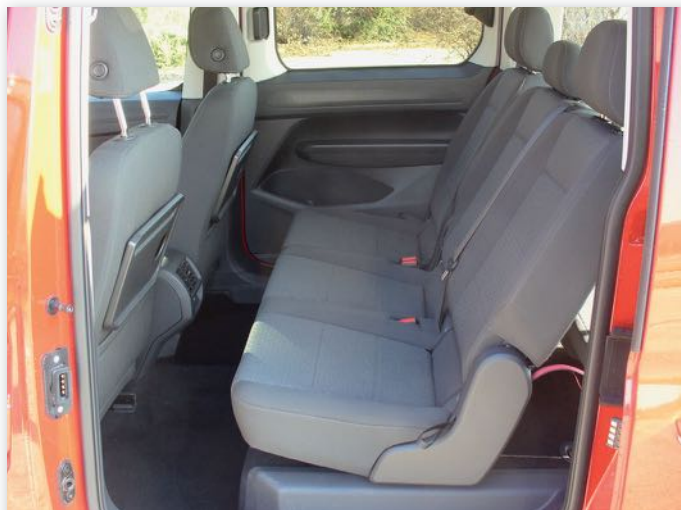
minden modellváltozathoz feláras – kamera nélkül sem nehéz művelni (első-hátsó radar alapból jár). A Titanium itt a három felszereltségi fokozat belépője, így hagyományos, analóg (Volkswagen) műszerek járnak hozzá, középen 8,2 colos a feláras érintőképernyő; a leolvashatóság kiváló. Rossz, hogy a szellőzést

is a központi menüből kell állítgatni; egyébként a fontosabb funkciók könnyen megtalálhatóak, de jó lenne több igazi gomb. A beltér műanyagainak többsége kemény, csak az első ajtókra jutott némi textilkárpit. Rövidek és mélyek az ajtózsebek, öblös a kesztyűtartó, a műszerfal tetején a zseb azonban

rossz ötlet: minden, amit ide pakolunk, tükröződik a szélvédőben. Bár úgy tűnik, a középső sor ülései mégsem tologathatók, aszimmetrikus osztással a támlájukat le lehet dönteni, és billenthetők is a bejutáshoz legháttra. Kár, hogy a hátsó ablakokat egyik sorban sem lehet kinyitni, így rossz a szellőzés.



Alacsony a csomagtér küszöbe, a belső szélesség a kerékjáratok között majdnem 1,2 m. A harmadik sorí üléseket ennél jobban összehajítani nem lehet, de kivethetők



Tágas a lábtér, a látszat ellenére a középső sor nem tologatható, támlája aszimmetrikus osztással billenthető előre. A jobb oldalon – a kisebb támlarész döntésével – könnyebb a beszállás a leghátsó helyekre

+ ELŐNYEI

- Személyautós viselkedés
- Tágas utastér
- Minőségi összeszerelés
- Jól átlátható karosszéria
- Nagy csomagtér
- Csendes, takarékos motor
- Kényelmes futómű-hangolás

– HÁTRÁNYAI

- Rugalmatlan motor
- Hátlul fix üvegek
- Fix középső ülésor
- Kemény utastéri műanyagok
- Visszafogott alapfelszereltség
- Ár

Az üléstámlákra varrtak zsebeket, és kihajtható asztalkák is vannak, járnak hátsó középső szellőzők, és USB-C portok is. A harmadik sor két széke nem a csomagtér padlójából bújik elő, így sok helyet vesz el, de két vékonyabb felnőtt is egészen jól

elfér rajtuk. A raktér hét utassal is hatalmas (650 l), két üléssel pedig több mint 3 köbméteres.

Motor, erőátvitel

Itt a Volkswagen négyhengeres 1,5-ös, hengerkapcsolós TSI-je dolgozik Ecoboost néven, finoman teszi a dolgát, csendes és hidegen is terhelhető, de a rugalmassága egészen 2200/percig nagyon gyenge. A helyzetet sokat ront a feleslegesen hosszú áttételezett hatfokozatú váltó. Autópályán, 130 km/h-nál hatodikban 2700/perc a fordulatszám, a motor még mindig csendes, és már elfogadható a dinamika. A hengerkapcsolós üzemmódot (amikor a négyből csak kettő dolgozik) a műszerfal is mutatja, de hallani csak nagyon éles füllel lehet; a működés teljesen automatikus. A tesztfogyasztás vegyes üzemben 6,8 l/100 km-re jött ki.

Vezetés, menettulajdonságok

A futómű elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros, a hangolás kifejezetten lágy, nagyon szépen és csendesen vasalja ki a nagyobb úthibákat is. A gördülési zaj nagyobb tempónál már jól hallható, ezért a nagy hátsó doboz is felelős. Az ívmenet stabil, az oldaldőlés nagy, és az oldalszélre is érzékeny a Ford. A 2,6 fordulatos kormány meglepően közvetlen és nem is zavaróan steril, az utastéri elemek rossz úton is csendesek. A tükrök nagyok, jól használhatók. Menet közben – főleg sötétben és városban – zavaró, hogy a napfénytetőnek nincs külön árnyékolója. Így a közvilágítás fényei végigfutnak az utastéren.

Felszereltség

A Titanium az alapszint, de ehhez is jár a 16 colos alufelni készlet, a

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, startstopos, turbós benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1498 cm³. Furat x löket: 74,5 x 85,9 mm. Sűrítési arány: 12,5:1. Teljesítmény: 114 LE/84 kW (4500/min). Nyomaték: 220 Nm (1750/min). Hatfokozatú kézi váltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés, tekercsrugók. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP. Csomagtér 650–1720–3105 l. Üzemanyagtartály: 50 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4868x1931x1836 mm. Tengelytáv: 2970 mm. Saját tömeg: 1627 kg-tól. Gumiméret: 205/60 R16. Gyorsulás (0–100 km/h): 12,4 s. Végsebesség: 181 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,7 l/100 km. CO₂ (WLTP): 152 g/km. Tesztfogyasztás: 6,8 l/100 km. Általános garancia: 2 év km korlátozás nélkül (+3 év, 150 000 km-ig). Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 2 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 30 000 km vagy 2 év.

Ára: 13 730 000 Ft

A könnyen nyitható-csukható toloajtók nyílása kellemesen széles (80 cm)



vészfék asszisztens, az első-hátsó radar, a szélvédőfűtés, a tükrök elektromos behajtása, és a kulcs nélküli indítás is. Érdekes, hogy a középkonzol érintőképernyője, az oldallégzsákok és a többi vezetőségéd is feláras, de két első utas közötti légzsák (a két első és a két oldallégzsákkal együtt) az alapfelszerelés része.

Összegzés

A Tourneo Connect kényelmes, tágas, csendes és drága utazóautó, a tesztelt hosszabb tengelytávú változat 13 730 000 forintról startol, és sok hasznos kiegészítőért felárat kell fizetni.

SZG



TESZT

Volkswagen ID.5 Pro

Lejtmenet

Nem korlátozzák a kilátást az ajtólemezre tett visszapillantók. A fényszórókat összekötő LED csík a VW villanyautóinak jellegzetessége

AZ ID.5 A 4-ES KUPÉ-VARIÁNSA, DE A NÉGYES ALAPJAIBAN AZ ID.3-AS, CSAK NAGYOBB KAROSSZÉRIÁVAL. MOST AKKOR MELYIKET VÁLASSZA A SÖTÉTBEN TAPOGATÓZÓ VÁSÁRLÓ?

Az nem volt kérdés, hogy a Volkswagen csoport az elektromos korszakváltást is abba a technológiai irányba tereli, mint amikor bevezette az MQB/MLB padlólemezeket. Az új betűszó a MEB, az Audi, a Seat, a Skoda és a VW villanyautóikhoz fejlesztett moduláris egység, ahol középen az utastér alatt, a padlóban van az akkumulátor, előtte és mögötte pedig a tengelyek a motorokkal. A megoldás előnye, hogy bizonyos határokon belül tetszés szerint variálható a hajtás és a járműméret, a tervezőknek kis túlzással „csak” a márkák szerinti formavilágra és a

tartalomra van gondjuk, s így jóformán csavarra azonos műszaki töl-tettel dobhatók piacra a különféle modellek, természetesen különféle

árakon. Ha a bevezetőben említett típusokat nézzük, míg a sort nyitó (és nemrég megújult) ID.3 gyakorlatilag a Golf elektromos megfe-

lelője, egy józan ötajtós kompakt, addig a nagyobb, de a tengelytáv-jánál milliméterre azonos ID.4 már magasabb építésű SUV. És akkor az



Szabványpult, de jobb az anyagminőség, mint a 3-asban. Hangulatfény 30 színből, többféle párosítással választható



Minden kapcsoló érintős, a kormányon lévők világítanak, az érintőképernyő alatti sávon lévők nem. Kínos spórolás a REAR felirattal kiváltott hátsó ablakemelés



Elöl 505–545, hátul 485 mm hosszú az ülőlap, a padló teljesen sík, a hátsó szellőzőkonzol nem lóg be mélyen

ID.5? SUV kupé, amely a B oszlopig az ID.4, de a C oszlopnál nem fut tovább a tetővonal, hanem lejt

a hátfal felé, ahol külön légtérrelő is hozzájárul a sportosabb fazonhoz – ha Audi lenne, Sportback volna

a neve, így talán a legegyszerűbb a magyarázat. A kasztnit alul körben műanyag elemek védik, bár

ez fekete fényezés esetén nem feltűnő, ahogy az alpméretű 19 colos kerek sem nagyok – van még



20-as és 21-es méret is. A súlylyesztett kilincsek fixek, a szélesre tárható ajtókat mikrokapcsoló nyitja, a beszállás előtt kényelmes, hátul fejet hajtós. A 4-es belső méretei részben megvannak, így az 5-ös elől-hátul hasonlóan 5-5 centivel

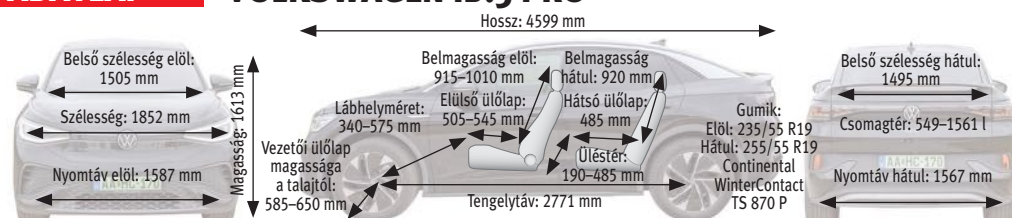
szélesebb, mint a 3-as, ugyanakkor a 4-eshez képest (a saját méréseink alapján) centikkel csökkent a belmagasság, de az eltérő ülőpozíció miatt hátul hajszálynival több hely jut a lábaknak. A vezető magasan ül (az 505–545 mm hosszú ülőlap

magassága a talajtól 585–650 mm), a feláras, a fejtámlánál állíthatatlan ergoActive sportüléseknél szabályozható a combtámasz hossza és minden funkció (elektromos mozgás, memória, deréktámasz, hátmasszázs, fűtés) jár az utasnak is.

Ha körülnézünk, a 4-es után semmilyen meglepetés nincs, sőt éppen az adja a feladványt, hogy mi lehet más – kár erre időt pazarolni. Szerencsére az anyagminőség az ID.3-hoz képest sokkal meggyőzőbb, bár úgy hírlík, a VW meghallotta a tesztelők kritikáit és a megújult 3-as ezen a téren nagy lépésekkel felzárkózik. Örömteli, hogy puha felület borítja a pultot és az ajtókat, kellemes tapintású a kárpit és igazából a színes (itt barna) műbőrrel sem lóttek bakot. Sok a kacattartó, a középső rekeszek variálhatók, a pohártartó belés kivehető, nagy a kesztyűtartó, az ajtókon öblösek a zsebek. A zongorálakk lerágott csont, a megspórolt hátsó ablakemelő is ciki, az ablakokat a REAR felirat érintése után mozgathatjuk. Fehéren világítanak a kormányra tett haptikus (visszajelzést adó) vezérlők, a volán mögötti kijelzőn a legfontosabb infókat látjuk, pluszban a vezetősegídek és aktív navigációnál a követendő irányt – utóbbinál remek a szélvédő alá tett LED-csik, ami ilyenkor kék színű futófényvel jelzi a kanyarodás irányát. Középen magasra emelt, 10,0 colos érintőképernyőn fut a lassan betöltő

ADATLAP

VOLKSWAGEN ID.5 PRO



MOTOR: Hátsó tengelyhez beépített villanymotor. Teljesítmény: 204 LE/150 kW. Nyomaték: 310 Nm.

AKKUMULÁTOR: Litiumion szerkezetű. Kapacitás (bruttó/nettó): 83/77 kWh.

ERŐÁTVITEL: Egyfokozatú lassító áttétel, hátsókerék-hajtás.

FELÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul multilink. Elöl hűtött tárcsafékek, hátul dobfekek, elektromos rögzítőfék, ESP, 3,2 fordulatos, elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötülése, önhordó acélkarosszéria. Saját tömeg 2042 kg-tól.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 8,4 s. Végsebesség: 160 km/h. Hatótáv (gyári): 532 km. Vegyes áramfogyasztás (WLTP): 16,9 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 14,9 kWh/100 km*.

* Saját mérés kb. 60%-ban városi használat, egy-három személy, 7 és 15 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 2 év (meghosszabbítható). Védőszárny szolgáltatás: 4 év. Fényezési garancia: 4 év

vagy 200 000 km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: rugalmas.

A PRO ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hét légzsák, Isofix, vezetősegídek (autonóm vészfékező gyalogos felismeréssel, adaptív tempomat, fáradtságérzékelő, sávartó, táblafelismerő, kikerülési és kanyarodási asszisztens), távirányítású központi zár, kulcs nélküli indítás, LED fényszórók és hátsó lámpák, környezetvilágítás, elektromosan állítható, fűthető és behajtható tükörpár, elektrokrom belső tükör, négy villanyablak, esőszensor, automata légkondi, hőszivattyús fűtés, menetvezérlő, Car2X kommunikációs modul, infotainment (10,0 colos érintőképernyő, navigáció, vezeték nélküli Apple CarPlay és Android Auto, hangvezérlés), okoskormány, audiorendszer (7 hangszóró, DAB/USB), menetvezérlő (ECO, Normal), parkolóradar (elől-hátul), osztottan dönthető hátsó üléstámla, hővédő üvegezés, 19 colos alufelnik, 230 V-os hálózati (Mode 2) és Type 2 töltőkábel.

Ára: 20 892 078 Ft

163 mm a hasmagasság. Ezek a legkisebb felnik, de felesleges nagyobbakra költeni



Érintőpanel a világítás-kapcsoló, a pedálok mintája vicces. Az ajtókra is jutott a színes műbőr



A VOLKSWAGEN ID.5 ÉS NÉHÁNY KONKURENS*^{*}

	Volkswagen ID.5	Audi Q4 SB 40 e-tron	Volvo C40 Recharge
Teljesítmény [LE/kW]	204/150	204/150	238/175
Nyomaték [Nm]	310	310	420
Akkumulátor kapacitása [kWh]	77	77	66
Hatótáv (gyári adat) [km]	532	528	477
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	8,4	8,5	7,3
Végsebesség [km/h]	160	160	180
Vegyes áramfogyasztás [kWh/100 km]	16,9	16,7	16,4
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4599x1852x1613	4588x1865x1614	4440x1873x1591
Tengelytáv [mm]	2771	2764	2702
Saját tömeg [kg]	2042	2045	1977
Csomagtér [l]**	549–1561	535–1460	413–1205
Alapár [Ft]**	20 892 078	23 369 270	22 090 000

^{*} A legjobb érték ^{*} Az adott villanymotorral legalacsonyabb felszerelésű modellek ^{**} Bruttó listaár, kedvezmények és állami támogatás nélkül ^{***} A mérési szabványok márkánként eltérhetnek



Elöl nincs villanymotor, mégis tele a „gépház”, ide nem tehetünk csomagokat

infotainment, a menü tanulható és állítólag a rendszer már online frissíthető. USB portokból csak C típusú van, a képernyő alatti csúszkás felület kezelése kényelmetlen, ráadásul nincs megvilágítva, este sötétben kell tapogatni – úgy tudni, az ID.7-ben erre figyeltek és van világítás. Hátralátó a lábtérbe belő a szellőzőrostély, de nem mélyen, továbbá a padlón sincs zavaróan magas púp. Az üléstámlákra zsebeket és telefontartókat is varrtak, USB töltőből kettő jutott a szellőző fölé. A magas, 750 mm-es rakodóperemű csomagtartót a sík oldalfalak miatt könnyű pakolni, az alpméret jelképes 6 l-rel több a 4-esénél (549–1561 l), a padlórekeszbe tehető töltők nem rabolnak helyet. A Pro csak hátul hajt, első villanymotor a GTX-ben van, ám a „gépházttető” alá nem tehető csomagok.

Előre leléve a poént, a Pro tudása bőven elegendő. Az akku 77 (bruttó 83) kWh-s, a hátsó tengelyhez tett villanymotor 204 LE-s (310 Nm), a lassító áttétellel 160 km/h a végsebesség. Állásból százra 8,4 s a gyorsulás, ami észrevehetetlen egy tizeddel jobb a 4-esénél, a rugalmasság pedig ugyanolyan. Mivel a tesztautót nem „teletankkal” vetük át, a pontos fogyasztásmérés előtt kb. 40 km-t használtuk, majd teljesen feltöltve 511 km-es hatótávot jelzett a számítógép. Mivel az időjárási körülmények már lehetővé tették, próbáltunk sáfárkodni



Elektromosan állíthatók a memóriás ülések. Masszázs, deréktámasz és fűtés ugyancsak jár az első utasnak is



Fénycsík helyett téglalapokból kirakott 3D hatású lámpát kap az ID.5

az energiával, így a légkondi (hőszivattyús fűtés) helyett a sokkal takarékosabb kormány- és ülésfűtést használtuk (meglepő, hogy már ennyivel is meglepően javítha-

tó a komfortérzet), többnyire Eco üzemmódban autóztunk, városban pedig D helyett B menetben, ami hatékonyabb visszatöltést ad. Jó hír, hogy a fedélzeti számítógép



pontosan számol, a hatótáv alapján minimális túréssal stimmtelt a 14,9 kWh/100 km-es áramfogyasztás – a gyár 16,9 kWh-t ad meg, de autópályás menettel együtt. 400 km-es vegyes hatótávot abszolút reálisnak tartunk ezzel az autóval, de autópályán is elmegy 280-300-at, ami a hazai távolságok ismeretében vállalható. Ha töltünk, váltóárammal (AC) 11, egyenárammal (DC) a korábbi 125 helyett már 135 kW a felső határ, utóbbival az 5-ről 80%-ra telítéshez elegendő fél óra, míg utcai 22 kW-os (CCS) gyorsító oszlopról a közel teljesen lemerült akku kb. 3,5-4 óra alatt nyomható tele. Otthoni 7,4 kW-os fali dobozzal (Wallbox) bő 10 óra kell, ám az akku élettartamára pozitív hatással van a 80%-os felső határ, így 8,5 óra is elegendő, míg a hatótáv 400 km körül alakul – itt sincsenek számottevő eltérések a 4-eshez képest.

Az ID.5-ben magasan ülünk, hiszen SUV, jó a kilátás, kényelmes a vezetői pozíció. Nagyon tetszik, hogy semmivel nem kell babrálni: nyitjuk az ajtót, beülünk, becsatoljuk az övet, R-be, D-be vagy B-be csavarjuk a kormány mögött, jobbra található irányváltót és indulunk. Ha megérkezünk, nem kell a motort leállítani (ez a villanyautóknál eleve érthetetlen művelet), sem



Könnyen megszokható helyre, a kormány mögé jobbra került a menetirányváltó – B-be kapcsoláshoz kétszer kell tekerni



Alul mindent beburkoltak, a sima felület csökkenti a légellenállást. Szép ívet rajzol a tető, légtérrelőt csak az ID.5 kap, a 4-es nem



Befelé 935 mm mély, a kerékdobok között 1005 mm széles a csomagtartó. Az álpadló alatt elérnek a töltőkábelek

rögzítőféket működtetni (utóbbinak nincs külön kapcsolója), csak a P-t megnyomni az irányváltón, kiszállni és zárni, az autó „tudja a dolgát”, ami igazán felhasználóbarát, ezt lehetne más márkáknak is követni. A 3,2 fordulat

dodzsemes kormányon nincsenek hajtási befolyások, igaz, visszajelzések se nagyon, ellenben az extrém mértékben alászedhető kerekekkel kisautókat megszegyenítve, 10,2 m-es körön megfordulhatunk. Kényelmes a rugózás, a csillapítást

sem éreztük túlzónak, a komfort a 19 colos kerekekkel sem zötyögős, menetközben élmény a csendet hallgatni. A dinamika csak villanyautós mércével átlagos, néhány éve még a GTI-k felségterülete volt az ID.5 tudásszintje, a menetpe-

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Karosszériavédelem
- + Beszállás (elől)
- + Tágas utastér
- + Általánosan jó minőség
- + Vezetői pozíció, pedálrénd
- + Kilátás
- + Elegendő tároló
- + Utazási komfort
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Vezetősegédkezelése
- + Csomagtartó
- Beszállás (hátra)
- Magas rakodóperem
- Elöl nincs csomagtartó
- Infotainment kezelése, betöltése
- Szintetikus kormányzás

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csöndes működés
- Gyenge B menetmód

BIZTONSÁG

- + Vezetősegédkezelés alapján
- + Hatékony fék
- Fék nyomáspontja

KÖLTSÉGEK

- + Áramfogyasztás
- + Várható értékeltartás
- + Garancia

dál lenyomására azonnal jelentkező 310 Nm-rel a legtöbb forgalmi helyzet könnyedén megoldható. Az alacsony súlypont miatt az ívmenet stabil, ettől függetlenül a magasépítésű autóval nem ideális a kanyarokat nagy tempóval vadászni. A vezetősegédkezelés közül a sávtartó hajlamos a vezetőt idegesíteni, mert szüntelenül morogtatja a kormányt a kézben, természetesen kikapcsolható, de ezt minden gyújtáslevétel után meg kell tenni – szerencsére van dedikált gomb az ADAS menühöz. Az elől tárcsákkal, hátul dobokkal lassító fék, mondhatni szokásosan viselkedett: a villany (generátorüzem) után később kezd dolgozni az üzemi fék, emiatt a pedálerő, pontosabban az adagolhatóság nincs szinkronban a lassulási érzettel, ami kellemetlen.

Sokat gondolkodtunk, de nem tudtuk elengedni azt a konklúziót, hogy az ID.4 és ID.5 közötti különbség kimerül az egyáltalán nem feltűnően eltérő karosszériában: gyakorlatilag más az ötödik ajtó és a hátsó lámpa, valamint dinamikusabban lejt a tető. Innentől pedig csak az ízlés dönt, mert a műszaki töltet, a vezethetőség, a kialakítás és a használhatóság mellett az árak között sem tátong szakadék, a két modell közül ráadásul a vagányabb kiállítás 5-ös az olcsóbb.

Geosits Pál



Könnyű belelátni a Golfot, az eltérő frontrész ellenére is. A típus 1999-ig élt, utána jött a Bora

HASZNÁLTAUTÓ-TESZT

Volkswagen Vento

1.9 D CL (1992)

Tartós test

A LÉPCSŐSHÁTÚ HÁRMAS GOLF ÁTLÉPTE A VETERÁNKOR KÜSZÖBÉT, DE VÉGIG EGYETLEN CSALÁDNÁL SZOLGÁLT.

A Volkswagennél összevissza kavargott a szél a lépcsőshátú kompaktok körül: a kettes Golf a Jettával futott párhuzamosan, majd 1992-től megérettük a „jövő szelét” a hármásra épülő Ventóval – a rendszerváltás után futó reklámra vélhetően sokan emlékeznek. 1999-ben aztán jött a négyes Golf lépcsőshátú kiadása, a Bora, utána pedig hosszabb időre újra visszatért a Jetta. Jelenleg nincs négyajtós a Golfból. A 4,4 m hosszú Vento a szögletesebbre vett frontrésszel és a hatalmas, alpból 500 l-es cso-

magtartóval tér el a Golftól, amivel egyenértékű a berendezése, a helykínálata és a minősége. Utóbbinál néhány silány beszállítói alkatrész rombolta a márka nimbuszát, továbbá a használtpiacon a Vento nem számított akkora kedvencnek, mint a legendás ferdehátú, emiatt olcsóbban lehetett hozzájutni. Ma 100 ezer és 1 millió forint közötti a szórás évjáratról és állapotól függően, de nincs nagy választék, lapzártakor alig kéttucatnyi példányt találtunk a legnagyobb hazai használtautós portálon. Megkímélt, keveset futott „gyűjtői” darabok 1,5-2,5 millió forint között jönnek szembe. 1,4-es és 1,6-os benzinekből van a legtöbb (belépő CL felszereltséggel), az 1,8-as és a 2,0 l-es ritkább, a 2,8-as VR6 pedig unikum. 1,9-es dízeltől van mindenféle technológia (D, TD, SDI, TDI), ezek jellemzően széthajtva, a kínálat alján porladnak, de aki keres, találhat megkímélt, orvos tulajos, alig használtat – csak legyen hozzá türelme. Ha nem történt karamból, vagy ha igen, szakszerű volt a javítás, akkor a rozsdá nem támad nagy harapásokkal a fémen, a korrózióvédelmet megoldották Wolfsburgban. Mivel azonban alaphangon bőven 20 éves autókról van szó, már minden előfordulhat, tehát vásárlás előtt tüzetesen át kell vizsgálni a komplett felülgesztést, a motort, ki kell deríteni a különféle szivárgások, folyások eredetét, a kisebb esztétikai hibákat pedig el kell fogadni.



31 év után abszolút vállalható a pult állapota, egyedül a baloldali visszapillantó állítógombja repedt el (bal szélén a kilincs előtt)



Kulccsal nyitható a csomagtartó. A napfény kikezdte a műanyagokat és a fényezést, itt-ott feltűnnek horzsolások, apró horpadások – az autó napi használatban van

1992-es alkalmi tesztautókat ugyanilyen feladatra használták a Porsche Hungáriánál, első és mos-

tanáig egyetlen tulajdonosa féléves korában vásárolta meg, mert a családi vállalkozásnak tágas, nagy



Csak a lombkorona árnyékán áthatoló napfény fehér foltjai láthatók az ajtókon, a kárpit és a burkolat színte hibátlan. A kormány és a váltógomb anyaga sem bomlott atomjaira



Gyári és működik is a Philips rádiómagnó. Az 500 l-es csomagter hatalmas bendő és a nyílása sem szűk. A gépháztető hangtompító burkolatát megkóstitotta valamilyen rácsáló állat

MŰSZAKI ADATOK

Hengerszám/szelepszám: 4/8
 Hengerűrtartalom [cm³]: 1896
 Teljesítmény [LE/kW (1/min)]: 64/47(4400)
 Nyomaték [Nm (1/min)]: 124(2000)
 Vegyes fogyasztás [l/100 km]: 4,9
 Gyorsulás 0–100 km/h [s]: 18,3
 Végsebesség [km/h]: 156
 Hosszúság x szélesség x magasság [mm]: 4380x1695x1425
 Tengelytáv [mm]: 2475
 Csomagtartó [l]: 500
 Gumiméret: 185/60 R14

zése is, összetörve egyszer volt: az álló autóból hátulról beköszönt egy másik, de szerencsére nem lett nagy a kár, ekkor cserélték és fényezték a csomagtartó fedelet. Idős tulajdonosa rendszeresen karbantartotta és vigyázott rá, garázsban állt és ha esett az eső, nem szeretett használni. A makulátlan állapot 10 éve kezdett kopni, amikor a Vento megszűnt garázslakó lenni: az erős napfény elkezdte kiszívni a műanyagokat, a festés is veszített a fényéből és megszaporodtak a városi közelharc leletei, a horzsolások, a karcok, a kisebb horpadások. Az utastér viszont tartja magát, az üléseken, az ajtókon szakadásmentesek a szövetek, a műszerfalon nincs repedés, a tetőkárpit nem lóg és menetközben sem zörögnek a burkolatok. A kormánykarima és a váltógomb persze fényesre kopott, de egyik sem morzsolódik, utóbbinál a borszknya is megvan, ráadásul nincs kilyukadva. Erekllye a gyári Philips kazettasmagnó és alul a konzolba beépített kazettatartó; minden kezelőszerv, funkció hibátlanul működik, luxusról szó sincs, a CL kivitelben a fordulatszámérő is nagy szó, az ablakokat elől-hátul kurblizni kell és nincs légkondi. Több másodperces izzítás után hangosan éled a 64 LE-s dízel, hidegen és melegen is kerepel, a hangja nem szép, „cserébe” komótosan viszi a bő 1,2 tonnás autót, mellyel nem művészet 4-5 l-es fogyasztást elérni. A rendszeres olaj- és szűrőcserék mellett szükségyszerűen cserélték a többi kopó alkatrészt, legutóbb (240 ezernél) a gyári kuplung helyére került új. A Vento három évtized alatt soha nem hagyta cserben tulajdonosát, a gondoskodást tartós használat hálálta meg, annak ellenére, hogy a hibastatisztikák alapján nem tartozik a legmegbízhatóbb típusok közé.

csomagterű, kisfogyasztású autóra volt szüksége. Az első két évben ehhez mérten sokat, évente 50 ezer

kilométert futott a Vento, aztán nagyot fordult a sorsa, mert utána 28 év alatt ment 136 ezret, így van

benne most összesen 246 ezer km. Természetesen minden fődarabja eredeti, ahogy zömében a fénye-

Márkaképviseletek újautó-árjai

LISTÁNKON AZ IMPORTŐRÖK ÁLTAL LAPZÁRTAKOR KÖZÖLT KISKERESKEDELMI BRUTTÓ ÁRAK SZEREPELNEK. AZ ÉRTÉKEK AZONBAN CSAK IRÁNYÁRAK, UGYANIS A LEGTÖBB KERESKEDŐ NAPI DEVIZÁRFOLYAMON SZÁMOLJA AUTÓINAK AKTUÁLIS ÁRÁT. AZ ÁBÉCSŐRENDBE ÁLLÍTOTT MODELLNEVEK UTÁN AZ AUTÓ TELJESÍTMÉNYÉT LŐERŐBEN, MAJD AZ AJTÓK SZÁMÁT, VÉGÜL AZ ÁRAKAT EZER FORINTBAN KÖZÖLJÜK. TÁBLÁZATUNKAT 2023. ÁPRILIS 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 Vécse 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
218i Gran Coupe	136	5 11155
218i Active Tourer aut.	136	5 11360
X2 sDrive18i	136	5 11837

LE	Ajtó	Ft (ezer)
FORD		
Ford Közép- és Kelet-európai Kft.		
2000 Szentendre Galamb József utca 3.		
Tel.: 06-26/802-500		
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 Civic

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		



Hyundai Tucson

i10 1.0 MPI	66	5 4199
i20 1.2 MPI	84	5 5599
Bayon 1.2 MPI	84	5 6599
i30 1.5 DPI	110	5 6499
i30 Fastback 1.0 T-GDI	120	5 7249
i30 Kombi 1.5 DPI	110	5 6779
Ioniq Electric	136	5 10999
Kona 1.0 T-GDI	120	5 6749
Kona Electric 39 kWh	136	5 12299
Nexo Hydrogen	163	5 27999
Tucson 1.6 T-GDI	150	5 9399
Ioniq 5	170	5 16899
Santa Fe 2.2 CRDI aut.	200	5 15599

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
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. Budaörsi út 56. A épület		
Tel.: 06-80/315-542		

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
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

LE	Ajtó	Ft (ezer)
LEXUS		
Toyota Motor Hungary		
Budaörsi Keleti 4.		
Tel.: 06-23/885-100		

UX 250h aut.	184	5 14300
UX 300e	204	5 20880
RC F aut.	464	2 35000
NX 350h 4x4 aut.	242	5 16490
ES 300h aut.	218	4 18250
RX 350h aut.	250	5 29990



Lexus RX 450h+

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
LC 500 aut.	464	2	43350
LC 500 Convertible aut.	464	2	44500
LS 500h 4x4 aut.	359	4	42550

MAHINDRA

Mahindra Hungary

2040 Budaörs Budapest Nyugati utca

Tel.: 06-20/228-8678

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

MAZDA

Mazda Motor Hungary

Budapest XI. Infopark sétány 1.

Tel.: 464-5000

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

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz Hungária Kft.

Budapest XIII. Váci út 96-98.

Tel.: 887-7000

A 180	109	5	10112
A 180	136	4	10965
CLA 180	136	4	12311
CLA SB 180	136	5	12647
GLA 180	136	5	13479
B 160	109	5	10459
GLB 180 aut.	136	5	14403
C 180	170	4	16697
C 180 T	170	5	17206
C 180 Coupe	156	2	17611
C 180 Cabrio	156	2	20265
GLC 200 Coupe 4x4 aut.	197	5	20087
E 200 aut.	197	4	19938
E 200 d T aut.	160	5	21009
E 200 All-Terrain 4x4 aut.	200	5	24124
E 200 Coupe aut.	197	2	21744
E 200 Cabrio aut.	197	2	24476
GLE 450 4x4 aut.	367	5	27724
GLE 300 d Coupe 4x4 aut.	272	5	31043
CLS 220 d aut.	194	4	30522
AMG SL 55 4x4 aut.	476	2	68182
AMG GT 43 aut.	367	5	42126
S 350 d aut.	286	4	38197
GLS 350 d 4x4 aut.	286	5	36209
G 350 d 4x4 aut.	286	5	48313
T 160	102	5	9031
EQA 250	190	5	21743
EQB 300 4x4	228	5	24706
EQC 400 4x4	408	5	27651
EQE 350+	292	4	30197
EQS 350	292	4	41608

MG

MG Motor Hungary

Budapest III. Zay u. 24.

Tel.: 801-5363

ZS 1.5L	106	5	6699
MG 4	170	5	12899
HS 1.5T	162	5	9999
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

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
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. Mogyoródi út 34-40.

Tel.: 422-3910

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

NISSAN

Nissan Sales Central & Eastern Europe Kft.

Budapest XI. Neumann János u. 1/C

Tel.: 371-5300

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

OPEL

Opel Magyarország

2040 Budaörs, Szabadság út 117.

Tel.: 451-4851

Corsa 1.2	75	5	6200
Corsa-e	136	5	12800
Crossland 1.2	83	5	7850
Mokka 1.2	100	5	9200



Opel Mokka

Mokka-e	136	5	13290
Astra 1.2	110	5	9800
Grandland 1.2 Turbo	130	5	12200
Insignia Grand Sport 1.5 D	122	5	13580
Insignia Sports Tourer 1.5 D	122	5	13980

PEUGEOT

P Automobile Import Kft.

Budapest XIX. André Citroën u. 1-5.

Tel.: 279-5555

208 1.2 PureTech	75	5	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
5008 1.2 PureTech	130	5	12830
e-Rifter	136	5	15260

RENAULT

Renault Magyarország

Budapest XIII. Váci út 140.

Tel.: 358-6000

Clio 1.0 SSe	65	5	5399
Captur 1.0 TCe	90	5	7299
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

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
Austral 1.3 TCe MHEV	140	5	12399
Grand Scenic 1.3 TCe	140	5	10299
Kadjar 1.3 TCe	140	5	9499
Koleos 2.0 Blue dCi 4x4 aut.	185	5	13699

SEAT

Porsche Hungária

Budapest XIII. Fáy u. 27.

Tel.: 451-5100

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

SKODA

Porsche Hungária

Budapest XIII. Fáy u. 27.

Tel.: 451-5200

Fabia 1.0 MPI	80	5	7438
Scala 1.0 TSI	110	5	6961



Skoda Fabia

Kamiq 1.0 TSI	95	5	7389
Octavia Combi 1.0 TSI	110	5	9615
Karoq 1.0 TSI	110	5	9229
Kodiaq 1.5 TSI	150	5	14263
Enyaq IV 60	180	5	17867

SSANGYONG

Wallis Automotive Europe Kft.

2040 Budaörs, Szabadság út 117.

Tel.: 451-4851

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

SUBARU

Emil Frey Import Kft.

Budapest XIV. Mogyoródi út 32.

Tel.: 470-9010

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

SUZUKI

Magyar Suzuki Zrt.

Esztergom Schwiedel József u. 52.

Tel.: 06-33/541-100

Ignis 1.2 Hybrid	82	5	6280
Swift 1.2 Hybrid	82	5	6170
Vitara 1.4 Hybrid	130	5	8040
Vitara 1.5 Hybrid	102	5	10990
S-Cross 1.4 Hybrid	130	5	8550
S-Cross 1.5 Hybrid	102	5	11500
Swace 1.8 Hybrid	122	5	10660
Across 2.5 Hybrid 4x4	306	5	22700

TOYOTA

Toyota Motor Hungary

Budaörs Keleti utca 4.

Tel.: 06-23/885-100

Aygo X 1.0	72	5	5570
Yaris 1.0	72	5	5600
Yaris Cross 1.5	125	5	6650
C-HR 1.8 Hybrid	122	5	10320
Corolla 1.5	125	4	7980

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
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



Volkswagen ID.3 Pro

ID.3 Pro	204	5	16808
ID.4 Pro Active	204	5	21008
ID.5 Pro	204	5	20892
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
EX90	408	5	41990

Új modellek a listán

a-z-ig

Gumiabroncsok

www.gumicentrum.net

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

Európa 2035?

Csiki-csuki



Az Audi indította, de ma a Porsche áll mögötte: a Chilében működő kísérleti e-üzemanyag-gyár évi 130 000 liter szintetikus benzin és gázolaj előállítására képes tisztán szélenergia felhasználásával

FEBRUÁRBAN AZ EURÓPAI PARLAMENT MEGSZAVAZTA AZT AZ ÚJ JOGSZABÁLYT, AMI 2035-TŐL BETILTJA AZ ÚJ BENZIN- ÉS DÍZEL-ÜZEMŰ SZEMÉLYAUTÓK ÉRTÉKESÍTÉSÉT. AZTÁN EGYET VISSZALÉPTEK...

Már korábban is voltak olyan hangok, hogy vajon az úgynevezett „szintetikus üzemanyagokat” miért nem engedélyezik az EU-ban a 2035 után forgalomba helyezett új autókban? Ez végső soron zéró emissziós megoldás, azaz az ilyen üzemanyagok gyártása és használata nem szabadít új szén-dioxidot a légkörbe. Villanyautós oldalról azzal vágtak vissza, hogy a szintetikus üzemanyagok előállítása rendkívül energiaigényes, tehát – bár kiforrott szabványok még nincsenek – minden bizonnyal környezetszennyező is. Hasonló vélemények hangzanak el az elektromos autók teljes életciklusára vonatkozóan is, különösen a gyártás környezetterhelése miatt. Az ellenzők szerint a szintetikus üzemanyagok drágák: a Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsa (az ICCT) szerint egy liter 7 dollárba kerül, bár az állásfoglalásból nem világos, hogy ez jóslat, vagy a mostani kísér-

Az e-üzemanyagok

Az e-üzemanyagokat (benzint és dízelt is) úgy lehet előállítani, hogy a levegőből szén-dioxidot, a vízből pedig hidrogént vonnak ki. Ezeket a molekulákat kombinálva új szintetikus szénhidrogén vegyületeket alkotnak. Létezik egy újabb technológia, az úgynevezett közvetlen levegő-leválasztásos, ezzel a szén-dioxidot közvetlenül a légkörből vonják ki. A megújuló energia (szél, víz, nap) felhasználásával így előállított e-üzemanyagok valóban „szén-dioxid-semlegesnek” tekinthetők. Elégetésük továbbra is szén-dioxid-szennyezést okoz, de az előállítás során a légkörből kivont CO₂ ezt semlegesíti. Az egyéb szennyezők – például a nitrozus gázok és a részecskék (korom) – kezelésére már ma is léteznek hatásos katalizátorok és szűrők.

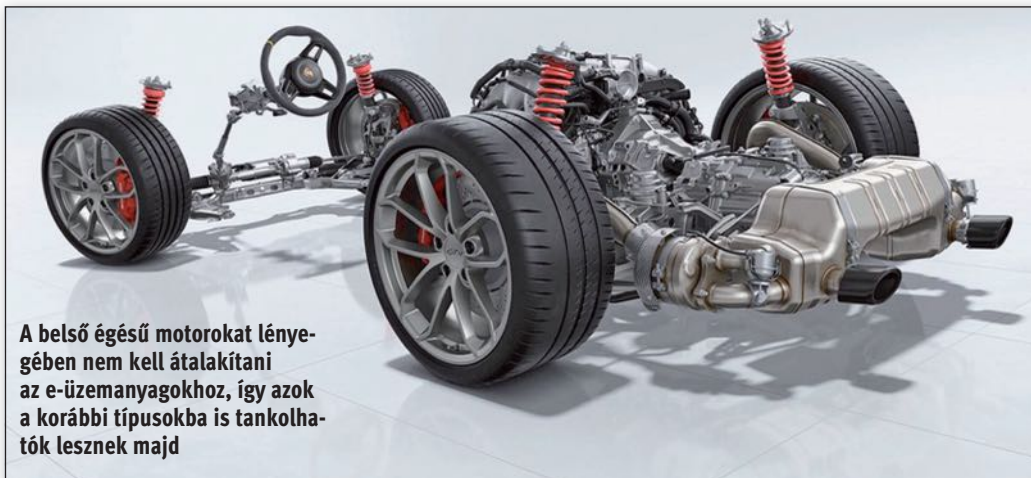
leti stádiumra vonatkozik. Ha az utóbbira, akkor nem igazán vehető komolyan, ugyanis annak idején az E85-ös, etanolos benzin is hasonlóan drágán kezdte. Az is mondják, hogy a szintetikus motorhajtóanyagok energetikailag nem hatékonyak és az erőforrások pazarlását okozzák, az ICCT szerint ugyanis négyszer hatékonyabb a megújuló villamos energiát elektromos autók akkumulátorának töltésére fordítani, mint üzemanyagok előállítására. A másik oldalon olyan érvek állnak, mint például a szénerőműben előállított árammal hajtott villanyautók tényleges környezetterhelése.



A chilei Punta Arenasban működő kísérleti üzem kapacitását 2025-re már több mint évi 50 millió literre szeretnék növelni

Az e-üzemanyagok ma még drágák, de ha elég sokat gyártanak belőlük, az áruk a mai negyede alá csökkenhet

Tény, hogy a szintetikus vagy más néven e-üzemanyagok gyártása ma még gyerekcipőben jár, ezért a majdani gyártás költségei, és ezzel az ár nem igazán felmérhető. Németország március végén meg egyezett az Európai Bizottsággal a széndioxid-mentes szintetikus üzemanyaggal működő járművek további értékesítésének engedélyezéséről, vagyis a 2035-ös tilalom után is lehet majd belső égésű motorral, de e-üzemanyaggal működő benzin- és dízelmotoros járműveket értékesíteni. Ez természetesen az akkorra már forgalomban lévő autót nem érinti, azokat e szerint nem kell szintetikus anyagokkal hajtani... „Megállapodást kötöttünk Németországgal az e-üzemanyagok jövőbeni használatáról az autókban” – írta *Frans Timmermans*, az EB zöld ügyekért felelős vezetője. Fontos megjegyezni, hogy bár a megállapodást Németország sajtolta ki, a módosított törvény majd az egész Európai Unióra érvényes lesz, de a részletek egyelőre képlékenyek. Azonnal jöttek vélemények minden oldalról: egyes szakértők szerint kétséges, hogy az e-üzemanyaggal hajtott autók felvehetik-e a versenyt az elektromosokkal. *Markus Duesmann*, az Audi vezérigazgatója a Der Spiegel német hírportálnak azt mondta, hogy a szintetikus üzemanyagok „nem fognak fontos szerepet játszani a személyautók középtávú jövőjében”. Az Audi válasza fontos részletre világít rá: az autógyárak már milliárd eurókat öltek az európai elektromos átállásba és a helyzethez korán igazodók gyorsan bejelentették, hogy akár már 2030-tól csak tisztán elektromos modelleket kínálnak majd az EU-ban. Most számukra hajsza került a levesbe: a kijelölt (vagy az autógyárakra rákényszerített) célt kitágították. Akkor tehát vegyük fel újra a belső égésű fejlesztések fonalát? Vagy ez a döntés igazából csak a sportautó-gyártóknak, például Porschénak vagy a Ferrarinak kedvez? Az átmeneti, ráadásul recesszív időszakban úgy tűnik komoly fejfájást okoz a márkáknak az egyensúly megtalálása a hagyományos hajtásmódok és az elektromos modellek fejlesztése között, ráadásul úgy, hogy egyre nagyobb



A belső égésű motorokat lényegében nem kell átalakítani az e-üzemanyagokhoz, így azok a korábbi típusokba is tankolhatók lesznek majd

a kínai gyártók nyomása, akik a lehetőséget meglátva már egy ideje igyekeznek rárepülni a belső égésű európai piacra is.

Németország vezetésével Olaszország, Lengyelország, Bulgária és Csehország is kezdeményezte az új jogszabályok felhígítását. Franciaország nem állt be a kezdeményezés mögé. A komoly belső égésű „hagyományokkal” bíró Olaszország ahol 270 000 ember dolgozik közvetlenül vagy közvetve az autóiparban, további könnyítésekért harcol: *Gilberto Pichetto Fratin* energiaügyi miniszter szerint „az átmeneti időszakban nem szabad, hogy az elektromos hajtás legyen az egyetlen módja a nulla károsanyag-

kibocsátás elérésének”. Sokan érvelnek amellett is, hogy Európa még nem áll készen a változásra, hiszen ma még csak körülbelül fél úton járunk az első népszerű, nagyrozátú tisztán elektromos autó, a Nissan Leaf 2010-es bemutatása és a 2035-ös tervezett teljes elektromos átállás között. A 2035-ben már futó belső égésű autók jövőjéért aggódik az Európai Néppárt képviselőcsoportja is: szerintük ugyanis az új „hagyományos” autók értékesítésének betiltása után az emberek a régebbi autókhoz fognak közeledni egészen egyszerűen azért, mert nem engedhetik majd meg maguknak az új elektromosokat. Németország tiltakozása azért is

érthető, mert ott működik a világ néhány legnagyobb autógyártója, köztük a Volkswagen csoport és a BMW. *Michael Theurer*, a német Szövetségi Közlekedési és Digitális Infrastruktúraügyi Minisztérium parlamenti államtitkára még az év elején azt nyilatkozta, hogy „bár az elektromos járművek jelentik a helyes irányt, szerinte más kibocsátásmentes technológiákat is támogatni kell. Ráadásul a szintetikus üzemanyagokat úgy fejlesztik ki, hogy azok akár a mai benzinmotorokban is használhatók legyenek.” Most az is fontos lett, hogy az EU valahogy kitalálja, hogyan ellenőrzi majd, hogy a 2035 után forgalomba helyezett új belső égésű autók valóban e-üzemanyaggal, és nem „sima benzinnel” működnek? Olaszország egyébként próbálkozott a zöld alapú bio-üzemanyagok „felmentésével” is, egyelőre sikertelenül. Azt kérdezik, mi indokolja, hogy egyéb megoldások, mint például a biogáz, az etanol ne kapjon zöld utat az EU döntéshozó szerveitől? Egyesek szerint az, hogy az ügy igazából nem is szakmai (gazdasági, környezetvédelmi, műszaki), hanem leginkább politikai kérdés...

FL

A Porsche

Sokáig az Audi állt a leghatározottabban az e-üzemanyagok kutatása mögött, ma ez a szerep a Porschéé: a márka az e-üzemanyagokat az éghajlatváltozás kezelésének egyik módjaként népszerűsíti, „miközben továbbra is könnyű, belső égésű motorral hajtott járműveket gyárt – szemben az elektromos modellekkel, amelyek az akkumulátorok miatt jellemzően nehezebbek a hagyományos autókénál.” A Porsche több mint 100 millió dollárt fektetett az e-üzemanyagok fejlesztésébe, ebből 75 milliót a chilei próbaüzemet működtető vállalatba.

Íme, a 2023-as ASX: valójában áttemblémázott Renault Captur, a Renault spanyolországi gyárából

A Mitsubishi jövője

Mennek vagy maradnak?

A RÉGEBB ÓTA NEHÉZ HELYZETBEN LÉVŐ MITSUBISHIRŐL VÁLTAKOZVA JELENTEK MEG A HÍREK, FŐLEG ARRÓL, HOGY MARADNAK-E AZ EURÓPAI PIACON VAGY SEM. MEGVAN A VÁLASZ: IGEN IS MEG NEM IS.

A legfrissebb ezzel kapcsolatos márciusi hírek szerint a Mitsubishi nem vonul ki Európából. Ennek érdekében a japán márka 2023-tól két új, Renault alapú modellt dob piacra. „A Mitsubishi Motors úgy döntött, hogy bizonyos fontos európai piacokon kiegészíti a kínálatát Renault márkájú járművekkel, európai bestsellerekkel, amelyek már megfelelnek a helyi szabályozási követelményeknek” – áll a Renault–Nissan–Mitsubishi szövetség közleményében.

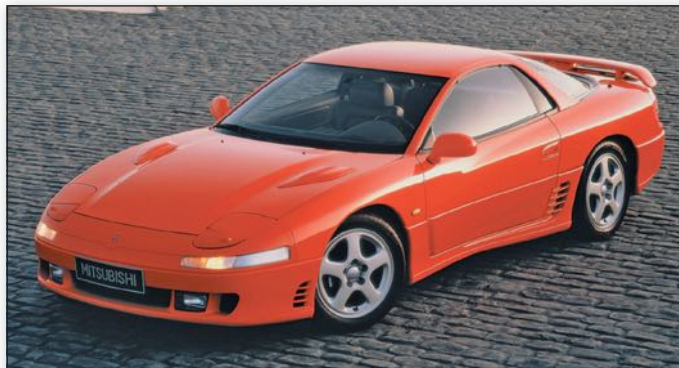
Már 2020 óta hallani, hogy a „kultikus gyártó” – elég csak a Pajero vagy a Lancer Evo modellekre gondolni – bármennyire is szeretne, egyszerűen nem képes növekedni az európai piacon, így elhagyja a kontinentet. Az észak-amerikai redőnylehúzás is felmerült

ezzel egy időben azért, hogy minden (maradék) erejükkel Japánra, Délkelet-Ázsiára és Óceániára összpontosíthassanak. Pedig nem is olyan régen a Mitsubishi volt Japán egyik legerősebb márkája, és minden kontinensen sikeresen szerepelt, gyárakat működtetett Európában és az Egyesült Államokban is. Mégis hogyan jutott ez a cég ilyen helyzetbe?

A Mitsubishi a japán konglomerátum – a kereskedőház – tipikus megtestesítője: mindent gyárt és árulja is a termékeit. A céget 1870-ben *Iwasaki Jataro* alapította hajózási társaságként. Miután 1874–1875-ben logisztikai támogatást nyújtott a japán kormánynak a szagai felkelés leverésében, a cég komoly anyagi támogatást kapott, így képes volt befektetni a hajógyártásba, a pénzügyi szektorba és a nehéziparba is. 1881-ben aztán már a bányászat is érdekelt

te, 1890-ben pedig megvásárolta a ma már híres, mindössze 160x480 méteres Hasima-szigetet 100 000 japán jenért, majd óriási betonfalakkal vette körbe, hogy megvédje a tájfunok okozta hullámoktól. 1921-ben a Sopwith Aviation brit mérnökeinek segítségével megalapította a Mitsubishi Internal Combustion Engine Manufacturing Company-t Nagojában, hogy vadászgépeket gyártson. Az autógyártás 1933-ban indult, a japán hadseregnek épített összerakékhajtású PX33-asokkal. A második világháború után a konglomerátumot több vállalatra bontották fel, ezek mindegyike megtartotta a Mitsubishi logót és nevet. Bár mindegyikük részesedést birtokolt a többiben, nem ellenőrizték egymást, a cégek vezetői azért péntekenként éveken át mindig találkoztak, hogy összehangolják a működést. Az a Mitsubishi, amit ma autómárkaként ismerünk valójában a Mitsubishi

Motors. Az 1970-es években a Mitsubishi Heavy Industries-ből alakult ki, a cél akkoriban az export növelése volt. Ennek egyik módját a nyugati gyártókkal való szövetségekben látták: az elsők között csatlakozott a Mitsubishi-hez a Chrysler, 15%-os részesedést szerezve a cégben. A Chrysler és Mitsubishi márkánév alatt értékesített első modellek kifejezetten sikeresek voltak az amerikai piacon, s ezen felbuzdulva 1985-ben a két gyártó megalapította a Diamond-Star Motors-t az Illinois állambeli Normal-ban, hogy közösen gyártsanak az USA területén elkerülve a vámokat és a korlátozásokat. Az üzem éves kapacitása 240 ezer darab volt. Ez a siker rányomta a bélyegét a Mitsubishihíre, a márka a piaci részesedés növelésének megszálottja lett. Ennek érdekében kitalálták, és 2001-ben el is indították a „0–0–0” nevű kampányt, amelyben az amerikai vásárló nem fizetett előleget, kamatot és gyakorlatilag semmit az első évben. A kampány sikeres volt, egészen addig, amíg sokan egy év után el nem kezdték visszaadni autóikat, amikor rájöttek, hogy nem tudják, vagy nem akarják fizetni. A piacot elárastották a friss használtautók, így az eladások visszaestek, és az új, amerikai gyártású modellek, mint például az Outlander, vagy a Lancer sem érték el sikereket. 2015 novemberében végül a Mitsubishi leállította az amerikai autógyártást, egy



A 3000 GT karrierje 1990-ben indult, Európában turbós 3,0 l-es V6-ossal (286 LE), Amerikában Dodge Stealth néven ugyanekkora motorral szívó változatban, 164 LE-vel



A Colt utolsó sorozata 2013-ban futott ki Európában. A műszakiságában a Smart Forfour-ral közösködő modell utódja még idén megérkezhet, áttemblézett Renault Clio-ként

évvel később pedig a 2009-ben alapított amerikai elektromos márka, a Rivian Automotive vette át az üzemet azzal a szándékkal, hogy ott gyártja majd elektromos pickup-jait és SUV-jait. Európában is hasonló utat járt be a Mitsubishi. Hogy nagy értékesítési darabszámokat érhesen el, és elkerülje az európai importkvótákat 1991-ben befektetett a hollandiai Bornban működő egykori DAF gyárba. A Volvo 1975-ben vette át ezt a telephelyet, de a svédek pénzügyi nehézségei miatt végül a Mitsubishi szerezte meg 2001-ben, és a Colt alapjaira épülő Smart Forfour is itt gyártotta. Aztán a Colt és a Forfour megszűnésével a cég az európai piacra szánt Outlander-t hozta át ide Japánból, de az erre épülő Citroën C-Crosser és Peugeot 4007 nem költözött a holland sorokra. Végül

2012-ben teljesen leállították az európai autógyártást, és eladták az üzemet a holland VDL csoportnak, ami például a BMW X1-et gyártotta itt, most pedig amerikai megrendelésre állnak át villanyautókra.

A Mitsubishi a nyugati piacon örülten hajszolta a növekedést, miközben a nyereségesség háttérbe szorult. Az Egyesült Államokban a Chryslernek nem voltak olcsó szedánjai és kompaktjai sem, ezeket a Mitsubishi-tól kapták; szinte csak emblémákat cseréltek. Eközben Japánok saját márkanevük alatt olyan különlegességeket dobáltak piacra az USA-ban, mint az Eagle Talon–Mitsubishi Eclipse páros és a Dodge Stealth–Mitsubishi 3000 GT ikerpár. A Mitsubishi sportos modelljei jobban fogytak, mint a márkára ráragadt, hogy „sportautó gyártó”. Ezt megpróbálták ledobni magukról, így a piacot némileg „megeőrszokolva” bevezették a Coltot és az Outlandert, de forgalmazásukat egy évvel később le is állították úgy, hogy egy dollárt



A 2018-ban bevezetett Eclipse Cross nálunk plug-in hibridként fut, és Japánból érkezik

nem kerestek az üzleten. A pénzhiány miatt a modellek modernizálása is elmaradt.

Európában hiába törekedtek helyi termelésre, mindig másoktól függtek. Először a Volvótól, majd a Daimlertől, amikor a Mitsubishi Coltból Smart Forfour lett, és végül a PSA csoporttal való rövid életű partnerség sem működött. A Mitsubishi 2020-ban úgy döntött, hogy elhagyja Európát, mert úgy tűnik, „nem eléggé nyereséges piac” a számára. Az Eclipse Cross PHEV ma is jól fogy, de még ha magas árrésű is, akkor is alacsony a darabszám.

Az 1999-ben alapított Renault–Nissan szövetségben a két fél, – miközben felosztották egymás között a világot – a 2017-ben csatlakozott Mitsubishi-nek nem osztott lapokat. Észak-Amerika a Nissané, Európa a Renault-é lett. Így maradt a Mitsubishié Délkelet-Ázsia és feltörekvő piacai, mint

például Thaiföld, a Fülöp-szigetek és Malajzia, ahol a helyben gyártott egyszerű és olcsó modellekkel.

Az autóipar nagy átalakulás előtt áll, és a Mitsubishi is ácsingozik az elektromos piacra: ennek jegyében fontolgatják, hogy részesedést szereznek az Ampere-ben, a Renault csoport új, független villanyautós részlegében. A Nissan és a Mitsubishi azt is mérlegeli, hogy a Renault „Horse” nevű részlegének ügyfelei lesznek. Ez a rész az alacsony károsanyag-kibocsátású belső égésű- és hibrid hajtásokra összpontosít. A vállalatok további együttműködési lehetőségeket is látnak olyan területeken, mint a szilárdtest-akkumulátorok, a szoftverek és a vezetőtámogató rendszerek fejlesztése. Ezekén túl, hogy a Mitsubishi milyen mértékben vesz majd részt a Nissan és a Renault e-mobilitási tevékenységeiben, még nem tudni.

Az egyre nehezebb és kiszámíthatatlanabb piaci helyzetben felértékelődött a Mitsubishi jól csengő, az utóbbi időben némileg elfeledett, de le nem járatott neve, hiszen ma is megbízható autót gyártó márka hírében áll. Ez a Renault-ról és a Nissanról kevésbé mondható el, ezért mégis az európai piac megtartása mellett döntöttek. Gyakorlatilag átlógózt a Renault-kat forgalmaznak majd (a Captur az új ASX, a Clio pedig az új Colt lesz), hátha a három gyémánt iránt érzett szerelem piaci hullámain erősíthetik a szövetség eladásait. Ezek távolról sem saját modellek, ily módon tehát a Mitsubishi valójában tartja magát a 2020-as kivonulási bejelentéshez. Mindenesetre ez a hír sokakban újraélesztette a reményt, hogy az új Outlander végül Európában is bemutatkozik; a középkategóriás SUV áprilisban került a szalonokba az Egyesült Államokban, 25 795 dolláros indulóárral, de európai bevezetéséről még a pletykák szintjén sem hallani.

FL



A Space Star 1998-ban egyterűként érkezett, de 2005 óta – és ma is – egy kisautó viseli ezt a nevet

ADAC 2023-as nyárigumi-teszt

Csak a felső 20 százalék!

Az ADAC idén Volkswagen Golfokon tesztelte az 50 nyári abroncs típust



MEGINT NAGY A SZÓRÁS A MEZŐNYBEN: ÁLTALÁBAN A DRÁGÁBB A JOBB, DE IDŐNKÉNT A PRÉMIUM-GYÁRTÓK IS SZÉGYENKEZHETNÉNEK...

Ötven évvel az első ADAC gumiteszt után idén ötven abroncsot teszteltek a legnagyobb német autókлубnál, ráadásul kissé hangoltak a módszeren is: a végső pontszám mostantól a „vezetési biztonságot” és a „környezeti egyensúlyt” jelentő fő kritériumok két különálló pontszámából alakul ki. A legfontosabb elem – 70%-os súlyozással – továbbra is a vezetési biztonság száraz és nedves úton, a szokásos tesztkritériumokkal. A kopás, a fogyasztás és a zaj mostantól az új fő kritérium, a környezeti egyensúly részét képezi (30%-ban) ezt egészíti ki a gumi tömege és kopási jellemzői, valamint olyan fenntarthatósági szempontok, mint a gyártás tanúsítása vagy a gyártási hulladékok minősége. Szintén érdekesség a jubileumi tesztben, hogy csak egy méretkategóriát vizsgáltak, a 205/55 R16-ost. A végeredményekben abból a szempontból nem volt nagy meglepetés, hogy a Goodyear, a Continental, a Michelin és a Bridgestone viszonylag drága abroncsai ezúttal is az élén végeztek. A finn Nokian Tyres és a japán Falken mellett jelenleg a koreai Kumho, Hankook és Nexen alkotja az élbolyt. Közvetlenül a



A Premiorri Solazo a teszt sereghajtója, de árban verhetetlen a mezőnyben. Jellemzői bőven a nem ajánlott kategóriába sorolják

csúcson, 2-es osztállyal a rendkívül kiegyensúlyozott Goodyear EfficientGripPerformance 2 és a Continental PremiumContact 6 áll, utóbbi vezetési biztonság terén is mércét állít. Az osztályzás a megszokott módon a német iskolarendszeri struktúrát követi, vagyis az alacsonyabb szám a jobb jegy.

21 abroncs – köztük számos prémiumgyártó „almárkája” – ért el kielégítő összértékelést. Általában csak valamilyen konkrét gyengeség miatt minősítették le a tesztalanyokat, jellemzően a nedves úton tapasztalható kisebb gyengeségek vezetnek a vezetési bizton-

A gumitesztek 50. évfordulójára néhány nosztalgikus beállítású fotót is készítettek a tesztelők



MÉRET: 215/60 R16

Gyártó és modell	Átlagár (euró)	Futásteljesítmény	Kopás	Hatékony-ság	Zaj	Fenntart-hatóság	Környezeti egyensúly	Száraz út	Nedves út	Vezetési biztonság	Általános értékelés
Súlyozás (%)		40	20	20	10	10	30	40	60	70	100
Goodyear EfficientGrip Performance 2	110	0,6	1,9	2,1	2,7	3,4	1,7	2,2	2	2,1	2
Continental PremiumContact 6	115	1,6	2,2	2,6	3,2	3,2	2,6	1,8	1,8	1,8	2
Michelin Primacy 4+	120	0,6	1,6	2,4	2,8	3	1,6	2,4	2,2	2,3	2,1
Bridgestone Turanza T005	111	2,5	2,3	1,5	3,4	3,1	2,4	2	2,3	2,2	2,3
Nokian Tyres Wetproof	87	2,9	2,9	2,2	2,9	3,5	2,9	1,8	2,2	2	2,3
Falken ZIEX ZE310 ECORUN	89	2,4	2,4	2,7	3	4,1	2,7	1,6	2,4	2,1	2,3
Continental UltraContact	113	1	1,6	2	2,8	3,2	1,7	2,4	2,6	2,6	2,3
Kumho Ecsta HS52	82	2,2	2,5	2,7	3	3,9	2,7	2,4	2,3	2,3	2,4
Hankook Ventus Prime4	89	2,3	2,1	2,7	2,9	3,1	2,7	2,4	2,4	2,4	2,5
Nexen N'Fera Primus	86	3,1	2,8	2,2	2,6	3,5	3,1	2,3	2,3	2,3	2,5
Kenda Kenetica Pro KR210	79	3	2,8	2,4	3	4,2	3	2,2	2,5	2,4	2,6
Kleber Dynaxer HP4	88	1,8	2	2,3	2,4	3	2,1	2,6	2,8	2,8	2,6
Fulda EcoControl HP2	90	1,8	2,2	1,9	2,8	3,3	2,2	2,5	2,8	2,8	2,6
Toyo Tires Proxes Comfort	84	2,3	2,4	2,2	2,5	4,1	2,5	2,5	2,7	2,7	2,6
Debica Presto HP 2	81	2	2,3	2,2	2,8	3,3	2,3	2,8	2,8	2,8	2,7
Dunlop Sport BluResponse	110	2,8	2,5	1,7	3,2	3,3	2,8	2,3	2,6	2,6	2,7
Pirelli Cinturato P7 C2	107	2,5	2,6	2,3	2,7	3	2,6	2,2	2,7	2,7	2,7
Sava Intensa HP2	86	2,6	2,6	1,9	3,1	3,3	2,6	2,7	2,8	2,8	2,7
Semperit SPEED-LIFE 3	91	2,5	2,5	2,3	2,7	3,2	2,6	2,8	2,2	2,8	2,7
Firestone Roadhawk	88	2,7	2,1	1,9	3	3,1	2,7	2,2	2,8	2,8	2,8
BF Goodrich Advantage	96	2,8	2,2	2,3	3,1	3	2,8	2,1	2,9	2,9	2,9
GT Radial FE2	70	3	2,6	2,4	3	4,1	3	2,1	2,9	2,9	2,9
ESA+TECAR SPIRIT PRO	67	2	2,3	2,1	2,8	3,2	2,3	3,4	2,1	3,4	3,1
Barum Bravuris 5HM	86	2,9	2,6	1,9	3	3,2	2,9	3,1	3,2	3,2	3,1
Viking Protech Newgen	80	2,5	2,5	2,1	2,7	3,2	2,5	3	3,4	3,4	3,1
Norauto Prevensys 4	65	2,9	3	2,4	2,3	3,1	3	3,2	2,3	3,2	3,1
Apollo Alnac 4G	90	3,5	2,8	2,2	2,7	4	3,5	2,9	3	3	3,2
General Tire Altimax One S	64	2,6	2,5	2,5	3,2	4,1	2,4	2,1	3,4	3,5	3,2
Giti GitiSynergy H2	75	2,4	2,4	2	2,7	3,1	2,8	3,2	3,5	3,4	3,2
Petlas Imperium PT515	74	1,8	2,3	2,8	3	4,2	2,8	3,5	3,2	3,5	3,3
Uniroyal RainSport 5	92	3,1	3	2,5	3	3,2	3,1	3,4	2	3,4	3,3
Hifly HF 201	64	2,6	2,3	2,4	2,4	4,2	2,6	3,1	3,6	3,6	3,6
Cooper ZEON CS8	83	3,3	3,1	3,1	2,4	3,9	3,3	3,6	2,4	3,6	3,6
Westlake Z-107	73	3,7	2,9	2,4	3,4	4,2	3,7	2,5	2,7	2,7	3,7
Minerva F 209	74	3	2,3	2,1	2,9	4,2	3	3,7	3,7	3,7	3,7
King Meiler Sport1	75	2,8	2,5	2,1	3,4	3	2,8	3,8	3,5	3,8	3,8
Tomket Sport	67	3,3	2,4	1,6	3,1	4,3	3,3	3,3	3,8	3,8	3,8
Michelin e.Primacy	124	0,6	1	1,5	2,6	2,6	1,3	2,8	3,9	3,9	3,9
Laufenn S Fit EQ+	75	3,9	3,1	2,1	2,6	3,1	3,9	2,7	2,9	2,9	3,9
Delinte DH 2	70	3,7	3,1	2,2	2,1	4,2	3,7	4	3	4	4
Zeetex ZT 1000	76	4,1	3,6	2,3	2,1	4,5	4,1	3,8	3,1	3,8	4,1
Avon ZV7	90	4	4,1	2,8	3,7	3,4	4,1	3,9	2,6	3,9	4,1
Radar RPX 800	67	3,7	3,2	2,5	2,5	4,2	3,7	4,1	3,1	4,1	4,1
Rotalla RH 01	72	3,2	2,3	2,1	2,6	4,5	3,2	3,5	4,7	4,7	4,7
Berlin Tires Summer UHP 1 G2	52	3,1	2,5	2,6	3,1	4,2	3,1	3,4	5,3	5,3	5,3
Lassa Driveways	98	3,1	2,4	2,4	3,1	3,7	3,1	4	5,3	5,3	5,3
Evergreen EH 226	102	2,5	2,3	2,7	2,4	4,5	2,7	3,6	5,4	5,4	5,4
Riken Road Performance	76	3,1	2,1	2	3	3	3,1	3,8	5,4	5,4	5,4
DoubleCoin DC99	67	0,6	1,4	2,4	2,7	4,5	1,7	2,9	5,5	5,5	5,5
Premiorri Solazo	45	2,8	2,3	3,2	3,9	4	3,2	4,1	5,5	5,5	5,5

ság kategória rossz értékeléséhez. A környezeti mérlegben is akadnak visszalépések, többnyire a nagyobb kopás miatt.

Egy példát is hoz az ADAC szöveges értékelése: az összességében kielégítően szereplő Apollo Alnac 3,5 pontot kapott a futásteljesítményre, hiszen csak alig 30 000 km-t tudott megtenni az 1,6 mm-es abszolút kopási határig. Összehasonlításképpen: az alacsony

JELMAGYARÁZAT

0,5-1,5	Kiváló
1,6-2,5	Jó
2,6-3,5	Megfelelő
3,6-4,5	Elégséges
4,6-5,5	Rossz

gördülési ellenállású Michelin e.Primacy (átlagos értékelés: elégséges) majdnem 72 000 km-t teljesített! Az utóbbi, amit a Michelin nem csak belső égésű, hanem elektro-

mos autókra is ajánl, a környezeti mérlegben a kopás és a hatékonyság kategóriájában is jeleskedett, vizes úton azonban nem teljesített jól: nedves aszfalton 80 km/h-ról csak 43,7 m-en állt meg, miközben a Conti PremiumContact 6-nak ehhez mindössze 34,4 m kellett.

A hét rossz minősítésű abroncs katasztrofális teljesítményt nyújtott, nedves felületen még akkor is, ha más részeredményekben

esetleg csúcsteljesítményt tudtak felmutatni. A legjobb példa erre a kínai gyártású és rendkívül kopásálló DoubleCoin DC99. Közel 65 ezer km-t sikerült lefutni vele, de vizes úton 80 km/h-ról 59,3 m-es fékutat produkált! Ez azt jelenti, hogy ott, ahol a Continental PremiumContact 6-tal szerelt tesztautó már állt, a DoubleCoin DC99-cel futó még mindig nagyjából 52 km/h-val haladt!



Alapáron és extrákkal felszerelve is drágább a Focus

ÁRVERSENY Ford Focus 1.0 EcoBoost Titanium és Opel Astra 1.2 Turbo Business Edition

Ennyi jár!

TURBÓS BENZINES KOMPAKTOK BELÉPŐ FELSZERELTSÉGGEL.

Mindkét típusban soros hárromhengeres forog, a Ford 1,0 l-es kisebb, de magasabb teljesítményű (125 LE, 170 Nm), az Opel 1,2-es nagyobb hengerűrtartalmú és nyomatékosabb (110 LE, 205 Nm). A váltók egyformán hatfokozatú kézik. A Focus belépő felszereltsége a Titanium, ami listaáron 10 650 000 forintba kerül és innen az ötajtós és a kombi eseté-

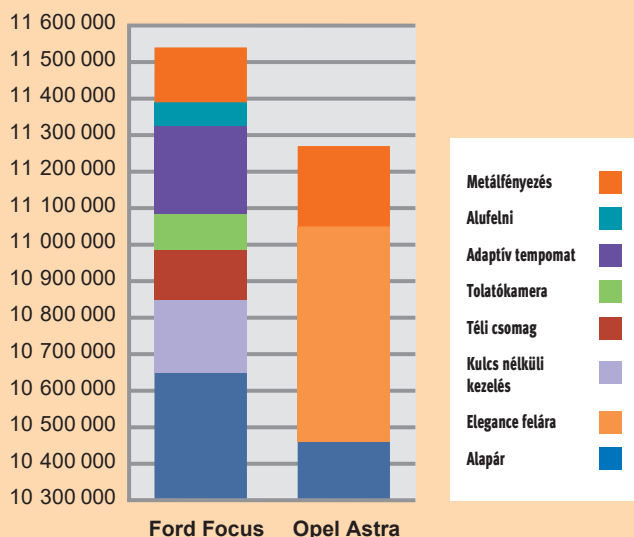
ben még hat további komfortszint van. Az Astránál a Business Edition a minimum, ezért 10 460 000 forintot kell fizetni, de ezzel a motorral csak egy szintet léphetünk feljebb. A két autó alapfelszereltségében közös többek között a hat légzsák, az Isofix, a dombsegéd, a távirányítású központi zár, az elektromos rögzítőfék, a LED nappali menetfény, az automata világításkapcsoló és távfény, a ködfényszóró, a LED főfényszóró, az elektromosan állítható és fűthető tükörpár, az esőszensor, a négy villanyablak, az automata légkondi (Ford kétzónás, Opel egyzónás), az állítható magasságú vezetőülés, a 60:40 arányban osztva dönthető hátsó üléstámla, a bőrbevonatú okoskormány, a fedélzeti számítógép, a parkolóradar (elől-hátul), a sebességhatárolás tempomat, a kormányról vezérelhető audio (6 hangszóró, DAB/USB/MP3), az infotainment (Ford 13,2, Opel 10,0 colos érintőképernyővel), a Bluetooth-kihangsúlyozó, valamint a vezetőségekek közül az autonóm vészfékező és a sávtartó. A gumikat a Fordon 16 colos lemez, az Opelen 16 colos alufelnikre szerelik. Az Astra alapáron adott többete a fűthető első ülés és kormány, az adaptív LED fényszóró, a vetített műszeregység (10,0 colos), a tolatókamera, a vezetőüléshez adott

elektromos deréktámasz, a mechanikusan állítható combtámasz, valamint a fáradtságérzékelő. A Focusnál nem kell fizetni az elektromosan behajtható tükörért és a navigációért.

A vevők kedvenc extrái: kulcs nélküli kezelés, automata kétzónás légkondi, fűthető első ülések és kormány, tolatókamera, adaptív tempomat, alufelni, metálfény. Az Astránál papíron rezeget a lécz, mert a belépő benzinmotorral

zésért kell 220 ezer forintot, s így a hiánytalanul összeállított kívánságautó 11 270 000 forintra jön ki. A Focusnál maradhat a Titanium kivétel, de meg kell venni a kulcs nélküli kezelést (200 000 Ft), a téli csomagot a fűthető ülésekkel és kormányval (135 000 Ft), a tolatókamerát (100 000 Ft), az adaptív tempomatot (240 000 Ft, csomagban, vezetőségekekkel együtt), az alufelnt (65 000 Ft) és végül a metálfényt (150 000 Ft). A végösszeg listaáron 11 540 000 forint.

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (FT)



ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Ford Focus 1.0 EcoBoost	Opel Astra 1.2 Turbo
Hengerűrtartalom [cm³]	999	1199
Hengerszám/szelepszám	3/12	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	125/92 (6000)	110/80 (5500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	170 (1400-4500)	205 (1750)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	6/kézi	
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	10,2	10,5
Végsebesség [km/h]	200	199
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4382x1825x1471	4374x1860x1441
Tengelytáv [mm]	2700	2675
Csomagtartó [l]	392-1354	422-1339
Saját tömeg [kg]	1330	1332
CO ₂ [g/km]	116	123
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,1	5,5
Kilométerenkénti költség [Ft/km]	35,90	38,10
Listaár [Ft]	10 650 000	10 460 000
Flotta kezelési költség* [Ft/hó]	292 000	286 000

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



Ár-érték arányban jobb vétel az Astra

a legmagasabb GS komfortszint nem párosítható, de a 11 050 000 forintért elérhető Elegance minden vágyott holmit megad, pluszban hangulatvilágítással, variálható FlexFloor csomagtérpadlóval, elektromosan behajtható külső és elektrokróm belső tükörökkel. Külön fizetni csak a metálfénye-

Lapzártakor az Opelnél futott központi akció: 1,3 millió forintos engedménnyel az Astra alapára 9 160 000 forintra csökken. Az autók költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyagköltségek árával) a Ford Focus mutatója 35,90, az Opel Astráé 38,10 Ft/km.



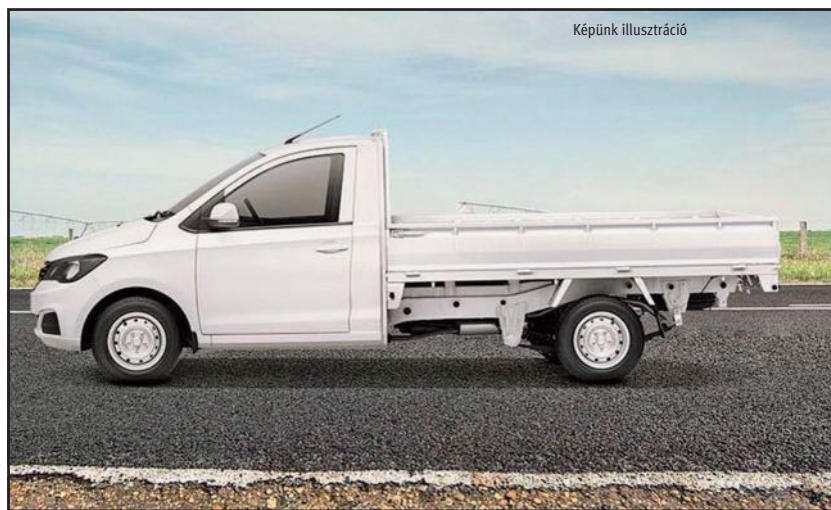
Teher a teher

OLVASÓNK A LEGJOBB, B10-ES KÖTELEZŐBIZTOSÍTÁS-BESOROLÁSBA TARTOZOTT TEHERAUTÓ-VEZETŐKÉNT. AZTÁN NAGYON MEGLEPŐDÖTT, AMIKOR SZEMÉLYAUTÓJÁRA KÖTÖTT KÖTELEZŐT.

Idén januárban vásárolt személyautóra megkötöttem a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítást, amelyhez pár nap múlva megérkezett a kötvény is, a díjat ugyanis már a kötés pillanatában megfizethettem. Majd február elején érkezett a biztosítótól egy levél: eszerint az előzetes ajánlatban szereplő összegért nem biztosíthatják számomra a szolgáltatásukat, mivel a 21/2021.(VI.10.) NGM rendelet 4.§ (4) bekezdése alapján az új szerzeményem kategóriája más, mint az előző kocsim besorolása volt. Nagyon meglepett a dolog, azonnal magyarázatot is kértem, de egyúttal megnéztem a rendeletet is. Előző járművem 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű, N1

kategóriás kistehergépjármű volt. A biztosító alkalmazta a rendeletben megfogalmazottakat, ettől nőtt meg a díj. De a 2.§ 3a. pontja szerint a biztosítónak mérlegelési-felülvizsgálati lehetősége is van a bonus-malus besorolást illetően, amit én kérelmeztem is, és rákérdeztem, hogy ezt megtették-e az esetemben. A válasz nem volt.

Ez eddig a panasom. Kérdésként felmerül bennem, hogy a biztosító megteheti-e és ha megteheti, akkor miért, hogy így járjon el? A másik kérdés, hogy a rendelet miért különbözteti meg, a kategória szereplőit ilyen módon? Esetemben például két és félszeres éves díjat kell fizetnem egy személygépkocsi után, mert az előző kisteherautó-



Képünk illusztráció

A biztosítók csak azonos kategóriabesorolási „új” autóra kötelesek figyelembe venni a korábbi bonus-malus besorolást, így fordulhat elő, hogy egy B-kategóriás jogosítvánnyal vezethető teherautó után vásárolt személyautó kötelezője drágább lesz

tulajdonosként elért bonus fokozatot figyelmen kívül hagyhatja a pénzintézet.

Levelemben meg is írtam nekik, hogy az eltérő kategóriában megszerzett B10-es besorolás valószínűleg nem véletlen; szakmásként, azaz hivatásos, nem „úrvezetői” jogosítványom van 1984 óta; évente átlagosan 30-33 000 km-t veze-

tek tehergépkocsival. Továbbá azt is megírtam, hogy a biztosítónak „lehetőségük van az egyedi elbírálásra a besorolást illetően. Magasabb „ligában” szerepeltem eddig, egy szinttel lejjebb lépve, nem gondolom, hogy megérdemlem a visszasorolást. Ha fordított lenne a helyzet és teherautót vennék személyautó helyett, jogos lehetne a kedvezőtlenebb besorolás és meg is érteném. No de így?”

Kíváncsi vagyok, hogy van-e valami logikus magyarázat arra, hogy ez a rendelet miért ilyen. Más nem került ez idő alatt ugyanilyen helyzetbe? Vagy beletörődtek?

Név és cím a szerkesztőségben



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

A biztosító által hivatkozott miniszteri rendelet a következőket tartalmazza: „A biztosító az üzemen tartó által az adott szerződés vonatkozásában megszerzett besorolást a szerződés megszűnését követő két éven belül figyelembe veszi - ugyanazon gépjármű-kategóriába tartozó gépjárműre - az új szerződés besorolásánál.” A gyakorlatban elő szokott fordulni, hogy a kárnyilvántartó rendszerben a biztosító - esetleg éppen az ügyfél pontatlan adatközlése miatt - nem tudja beazonosítani az előző gépjárműre kötött biztosítást, és

ilyenkor megtörténhet, hogy erről nem megfelelő tájékoztatást küld, esetleg helyette csak annyi szerepel a közlésükben, amit olvasónknak is írtak, ahelyett, hogy felhívnák a pontosabb adatközlésre.

Attól tartok, hogy a jelen esetben nem erről van szó, hiszen olvasónk maga is leírta, hogy a korábbtól eltérő gépjármű kategóriába tartozó autóra kötötte új szerződését. A fenti idézetből kitűnik, hogy a besorolás átvételére csak az ugyanazon kategóriába tartozó gépjárművek esetén kötelezi a jogszabály a biztosítót. Amennyiben az lenne a kérdés, hogy ez logikus-e, akkor az a válaszom, hogy nem feltétlenül, és sajnos a biztosító ebben az esetben ezek szerint élni is kívánt a jogszabály által számára nyújtott lehetőséggel és nem kívánt élni az olvasónk által felhozott, és szintén a jogszabály által teremtett ügyfélkedvezmény a lehetőségével.

Arra, hogy miért különbözteti meg a jogszabály a kategória sze-

replőit ilyen módon csak általános választ adhatok, a biztosítottak úgynevezett veszélyközösségben vannak, és hogy a veszélyközösség határait a jogszabály hol húzza meg, az tapasztalati adatokon is múló mérlegelés kérdése, a leírt esetben ez valóban nem tűnik logikusnak.

Olvasónk helyesen utal arra, hogy a biztosítónak van mérlegelési, felülvizsgálati lehetősége ügyfele bonus-malus besorolását illetően. Emlékeztetek rá, hogy ez számos esetben az ügyfelekre éppen hátrányos, az úgynevezett károkozó pótdíj aránytalan összegű felszámítására vezetett egyes biztosítóknál, amit aztán két évvel ezelőtt - a Magyar Autóklub képviseletében általam benyújtott indítvány nyomán - ombudsman-i eljárás és MNB körlevél kiadása is követett. Nem mondhatom azonban, hogy az eltérést biztosító jogszabályi rendelkezés az autósokra kizárólag hátrányt jelentene, most is vannak

ugyanis olyan biztosítók, melyek a B10-es besoroláson túlmenően saját szerződéses rendszerükben B11, B12, B14 besorolást is alkalmaznak, a kármentes évek számától függően. Ezeket az egyedileg, szerződéses rendszerben nyújtott - B10 besorolás fölötti - többletkedvezményeket biztosítót váltás esetén a többi biztosító még akkor sem kell, hogy figyelembe vegye, ha a korábbival azonos besorolási gépjárműre kötnek új biztosítást.

Visszatérve tehát olvasónk kérdésére: a biztosítókra van bízva, hogy milyen körben kívánnak kedvezményeket nyújtani, vagyis olvasónk amennyiben a kedvezmény mértékében a biztosítójával továbbra sem tud megállapodni, akkor most már csak - legkésőbb a biztosítása évfordulója előtti 30 nappal a biztosítójához érkező - az évfordulóra szóló felmondással szüntetheti meg ezt a biztosítást, és kereshet kedvezőbb feltételeket kínáló másik biztosítót.

TUNINGTESZT BMW M850i xDrive Cabrio



Nagy számok törvénye

Hosszú, széles és lapos, a hasmagassága csupán 125 mm

EZZEL A MOTORRAL KÖTELEZŐ VELEJÁRÓ AZ M-ES CSOMAG ÉS AZ ÖSSZKERÉKHAJTÁS.

Bár létezik igazi M-es kiadás is, a 8-as – beleértve az M850i-t – nem sportolásra, pláne pályázásra való, hanem vonulásra, önfelédelt kocskázásra, élvezni a soros hatosok vagy a V8-asok hangját, a több száz newtonméternyi erőt. Ez egy 2+2 üléses túragép, nagy távolságok gyors megtételére, az első sorban fejedelmi kényelemmel, hátul jellemzően kuporgással, kompakt autókénál kisebb csomagterrel. Az M-es optikai csomag a minimum 20 colos alufelnikkel és a kék nyerges sportfélékkel kötelező tartozék, ezek nélkül nincs 850i. Rengeteg múlik a színválasztáson, szerintünk az elegancia áll igazán jól a 8-asnak, a BMW pedig tucatnyi érdekes külső-belső kombinációt enged megvalósítani. A napi használatban a hatalmas, hosszú ajtóra figyelni kell, ha szűk helyre állunk be előfordulhat, nem tudjuk olyan szélesre tájni, hogy kiférjünk a nyíláson.

A bőrbe kötött pult régebbi generáció, mint a megújult 3-asé, vagy éppen az új 7-esé, a digitális műszeregység szerényen konfigurálható, a légkondi szabályo-

zója fizikai gombos (szerencsére), az ülések nem masszíroznak, igaz, e nélkül is kényelmesek, a nyakat külön „légsállal” melegítik. A hely elől bő, a vászontető halkan nyílik-csukódik, de ha feltesszük a szélfogót, akkor hátul ülni nem lehet. Nyitott tetővel, de felhúzott üvegekkel a huzat autópályán sem zavaró, az ülésfűtés hatékony és a kormánykarima is melegíthető. A csomagtartó befelé mély, de lapos, költözni, családallal nyaralni senki sem 8-asal fog.

A V8-as csak hidegen indítva és rövid ideig horkan fel, utána halkan és rezzenéstelenül forog, de a menetvezérlőt Sport vagy Sport Plus állásba téve fordulaton megjön a bugyogás, olykor szerény durrogással aláfestve. Mivel

alap a lamellás kuplungos xDrive összerékhajtás, a 750 Nm padlógázra az úton landol, de nem elégetett gumipor formájában; az üresen is kéttonnás, a tető hiánya miatt alaposan kimerevített test 4,0 s alatt van százon. 1500 és 5000 között a nyomatékleadás folyamatosan a csúcstérték körüli, a finoman, de kissé komótosan dolgozó váltó Sportban már fel-le szórja a gangokat (kézi üzemmódban pedig nem vált el a vezető helyett!), így az ember szinte keresi az előzési lehetőségeket, hogy szélnak eresztesse a lovakat. Az adaptív csillapítással felvértezett M850i ívmeneti képességei megnyugtatóan biztonságosak, ha be van kapcsolva az elektronikus védelem; e nélkül azonban könnyű táncba vinni, az



Nyitott tetővel nem mindig látható jól a digitális műszeregység. Az anyagminőség tetszett

A BMW M850i xDrive CABRIO MŰSZAKI ADATAI

Hengerszám/szelepszám	8/32
Hengerűrtartalom [cm³]	4395
Furat x löket [mm]	88,3x89,0
Sűrítési arány	10,5:1
Befecskendezés	Közvetlen
Feltöltés	Turbó
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	530/390 (5500–6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	750 (1800–4600)
Sebességváltó [fokozatok/üzemmód]	8/automata
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4851x1902x1345
Tengelytáv [mm]	2822
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1627/1642
Csomagtartó [l]	350
Felfüggesztés (elől/hátul)	Kettős keresztlen-gőkar/multilink
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/hűtött tárcsa
Gumiabroncs mérete (elől és hátul)	245/35 R20 és 275/30 R20
Saját tömeg [kg]	2050
Üzemanyagtartály [l]	68
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	10,8
CO ₂ -kibocsátás (WLTP) [g/km]	246
Testfogyasztás [l/100 km]	17,7
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	4,0
Végsebesség [km/h]	250
Alapár [Ft]	50 143 000

xDrive ellenére hátsókerekesekre jellemzően túlkormányzott és ilyenkor hamar meglehet a baj, ha valaki nincs eszénél. A 2,1 fordulatos kormányzás hiperkövetlen, ám érzetre meglehetősen steril, a M Sport fék minden szempontból (erő adagolhatósága, hatékonyság) hibátlan.

Az M850i-re a nagy számok törvényei vonatkoznak. Drága. Pontosabban méregdrága. A Cabrio alapára 50 millió forint és erre még bőven lehet rápakolni egyedi fényezéssel, kerekekkel, színes bőrbelsővel, prémium hifivel és különféle vezetői segítő asszisztensekkel. De nemcsak megvenni, hanem fenntartani is nehéz, a tízliteres gyári fogyasztást felejtjük el: ha szeretjük hallani a V8-ast, stabilan 20 körül kér enni, és aki megveszi, nyilván nem ezen fog spórolni. Ekkora méretben a gumik sem olcsók, a fékbetétek, tárcsák is gyorsan fogynak, sok kicsi sokra megy. De örüljünk, hogy egyelőre még árulnak ilyen autót és aki teheti, ne habozzon, mert a stopper már ketyeg és pár év múlva szinte biztos, hogy késő lesz.

Paladár

A szerkesztőség fenntartja magának a jogot, hogy a beküldött leveleket rövidítve közölje. Az Autó Levelezés az olvasók fóruma, a közölt levelek tartalmával a szerkesztőség nem feltétlenül ért egyet.

A félelmetes részecske-szűrő?

Dízelmotoros autómban néha-néha felvillan a műszerfalón a részecskeszűrő sárga figyelmeztető lámpája. Rettegek, hogy elromlik, mert tudom, hogy rengeteg pénzbe kerül a javítása. Felhívtam a szervizt, azt mondták nyugi, csak menjek vele autópályára egy kicsit, és „égessem ki nagy tempónál”. Aztán egy darabig nem fog zaklatni a sárga szimbólum. Most komolyan: a 21. százbán egy 10 milliós autónál ez a megoldás?

P-P. L.

A lámpa a „kipufogógáz-utánkezelő rendszer részecskeszűrőjének hibáját jelzi”. Ha ezt az üzenetet például egy meghibásodott érzékelő, vagy egy tömlő szivárgása okozza nincs más választása, mint szakértő segítségét kérni egy szervizben. Az üzenetet a részecskeszűrő telítődése is okozhatja, ez valóban gyakori ok, különösen, ha rövid, főleg városi utakra használja autóját. Ha a motor-irányítás a hiba miatt már „veszélyzeti üzemmódba” kapcsol, a műhelybe való eljutás legyen az első. A szerviznek, ahova telefonált ezeket az eshetőségeket ki kellett volna zárnia. A kipufogó csatornékat elzáró koromrézszekek a kipufogógáz 600 fok feletti hőmérsékletének elérésével kiégnek. Mivel a dízelmotorok kipufogógáz-hőmérséklete ennél általában alacsonyabb, úgy tud a dolgon segíteni, hogy olyan útvonalon vezet, ahol nincsenek közlekedési lámpák, keresztezések. Klasszikus megoldás, amit önnek is javasoltak: autópályán hagyja az üzemeleg motort tartósan 2500 és 3000/perc között dolgozni, folyamatosan legalább 15 percig. Ilyenkor eleve megnő a kipufogógáz-hőmérséklet, ráadásul sok dízelnél az automatikus regenerációs fázis is csak így

indítható el. Ez azt jelenti, hogy a motor elektronikája a befecskendezés módosításával emeli meg a kipufogógázok hőmérsékletét. A sikeres regenerálási fázis minimális követelményei rövid utakon aligha teljesíthetők. Ha a regenerálás sikeres, a hibalámpa kialszik – legkésőbb a következő hidegindításkor. Ha nem alszik ki, irány a szerviz. A modern dízelmotoroknál nagyjából átlagosan 700 km-enként automatikusan végbemegy a folyamat. Az eltömődött részecskeszűrő csökkenti az autó teljesítményét és növeli a fogyasztást.

Autóbérlés külföldön

Arra gondoltunk a családdal, hogy külföldön autót bérelünk. Egyfelől kényelmes, másfelől pedig kizökkenünk a már tizenegy éve használt autónk megszokásából. Vannak ötleteik ezzel kapcsolatban, hogy például mire figyeljünk?

O. É.

Van néhány alapszabály. Az egyik, hogy amikor az autót visszaviszi a bérbeadóhoz, a pultnál mindig adja le a kulcsot – ez a leggyakoribb (és legdrágább) baki, amit elkövetnek az autóbérlők. A többi alaptanács minden külföldön autózóra vonatkozó ökölszabály-gyűjtemény: soha ne hagyjon értéktárgyakat az autóban, mert azok csak vonzzák a tolvajokat; ne vegyen fel stoppost; előzetesen tájékozódjon arról, hogy szükség van-e nemzetközi jogosítványra. Mindig érdemes az interneten ellenőrizni az árakat. A legdrágább és a legolcsóbb szolgáltató közötti különbség könnyen lehet napi néhány tízezer forint is. Sok szolgáltatónál különösen kedvező ajánlatot kaphat, ha előre fizet. Általában az is olcsóbb, ha az autót a teljes nyaralásra foglalja le, és nem csak néhány napra. Minden esetben kérjen papíralapú példányt a szerződésből, és olvassa el figyelmesen az általános szerződési feltételeket is. A szerződésnek minden esetben tartalmaznia kell azt, hogy – ha egyáltalán van benne – hány ingyenes kilométer

áll a rendelkezésére, és hogy ki vezetheti a kocsit. Elég gyakori, hogy csak annak adnak bérbe, aki legalább 21 éves. Gyakran azt is igazolni kell, hogy bizonyos ideje rendelkezik jogosítvánnyal. Ezek a követelmények azonban nem egységesek, és járműosztályonként is eltérhetnek. Esetenként a 60 év feletti vezetőkre is vonatkozik korhatár-korlátozás. Az is rendkívül fontos, hogy amikor átveszi az autót, alaposan ellenőrizze azt, bátran készítsen róla fotókat, a hibákról, karcolásokról, és jegyeztesse fel az átvételi papírra. Ellenőriznie kell, hogy működnek-e a lámpák, az index, jók-e az abroncsok. Természetesen fel kell készülnie arra is, hogy az út során előfordulhat kár. Ezért mindenképpen érdemes átfogó biztosítást választani – ezt pontosan tisztázza előre; például az önrész összegét. Sokszor kis felárért jóval alacsonyabb az önrész. A gumibroncsokra és az üvegekre is ajánlatos biztosítást kötni, mivel az ilyen károkról általában nem terjed ki a teljes körű biztosítás.

Végül tájékozódjon az országban érvényes közlekedési és egyéb szabályokról, sebességhatárzásokról, helyi specialításokról. Kell például autópályamatrix? És van-e az autón? Át lehet-e ruccanni a szomszéd országba? Nézze meg a bérleti szerződésben, mert ha nem is veszik észre, egy esetleges baleset leleplezheti.

A pótkereket is rotáljam?

Azt mondták a gumiservizben, ahová néhány éve járok, hogy cserélgessem szépen a kerek helyét évente, és nyugodtan vegyem bele a „vetésforgóba” a pótkereket is. Erre utalást az autó kézikönyvében nem találtam, de arra igen, hogy érdemes 8-10 ezer km-enként ezt a cserét megejteni. Amikor ebbe belenyugodtam, jött egy ismerősöm, aki meg lebeszélte a csereberelésről, mert szerinte nem tesz jót a forgásirány változtatása a gumiknak.

I. L.

A modern abroncsoknál minden van a csere, de fontos, hogy

a forgásirány ne változzon! Az általában ajánlott „tengelycsere” esetén a hátsó abroncsok előre, az első pedig hátra kerülnek, de az oldal nem változik, így a forgásirány is marad. Egyébként mindig a kézikönyv utasításait érdemes követni. A leírtaknak megfelelően mi a pótkereket kihagynánk ebből a cserélgetésből, és 8 ezer kilométerenként „forgatnánk” egyet az abroncsokon.

Megállás a sárga csíkokon

A KRESZ 40/5. pontja írja le, hol tilos megállni. A 6. bekezdés azonban megengedi a forgalmi okból való megállást különösen veszélyes helyen, a felfestett sárga rácson. Ennek ellenére sok helyen azt hallok, nem egyszer szakemberektől is, hogy ott nem szabad megállni még forgalmi okokból sem, tehát csak akkor lehet elindulni a sárga rácsos szakaszra, például egy kereszteződésbe, ha biztosan el is hagyom azt megállás nélkül. Önök szerint hol az igazság?

T. E.

A forgalmi okból történő megállást úgy kell értelmezni, hogy a jármű vezetője a közlekedést nem kívánja elhagyni, mégis egy helyben tartózkodik. Általában ezt kényszerítő okból teszi, de például tolatás, megfordulás, bekanyarodás előtt saját döntés alapján is meg tudunk állni, ami szintén forgalmi oknak minősíthető. Lényeges, hogy mivel a forgalmi okból történő megállás számtalan, tőlünk független ok miatt lehetséges, annak megtiltása nem értelmezhető. Nem véletlenül fogalmazza meg a KRESZ is, hogy: 40.§. (6) Az (1), (4) és (5) bekezdés rendelkezése nem vonatkozik a forgalmi okból szükséges megállásra. (Az említett bekezdések a megállás módját és a megállás tilalmait határozzák meg.)

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

Előzetes 2023/6

Május 25-én, csütörtökön

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



Teszt: BMW 330i. Már csak négyhengeres, de 245 LE-s.



Mit vár el az Euro7 emissziós norma? Kemény szigorítás már 2025-től?



Teszten az MG HS, 1,5-ös turbós benzinessel és kézi váltóval, kínai gyártásból.



Kipróbáljuk a plug-in hibrid Kia Nírot.

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. 1142 Budapest, Erzsébet királyné útja 57–61. (új cím!) Számlaszám: Erste Bank 11600006-00000000-97720351

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

Az Autó

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

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

Kiadja az Auto News Kft.

Művészeti vezető, tipográfia & képszerkesztés: Balázs Áron

Felelős kiadó: Pálkás Balázs ügyvezető

Hírdetési vezető: Szentesi Péter
(szentesi@azauto.hu)

Szerkesztőség:
1142 Budapest, Erzsébet királyné útja 57–61.
(új cím!)
Telefon: 322-0421, +36-20-914-7713
Levél cím: a szerkesztőség címe
E-mail: azauto@azauto.hu

Hírdetésfelvétel a szerkesztőség címen és a +36-30-396-4881-es 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: 9960 Ft

Megrendelem  havonta megjelenőlapot  példányban. Előfizetési díja  egy évre 9960 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



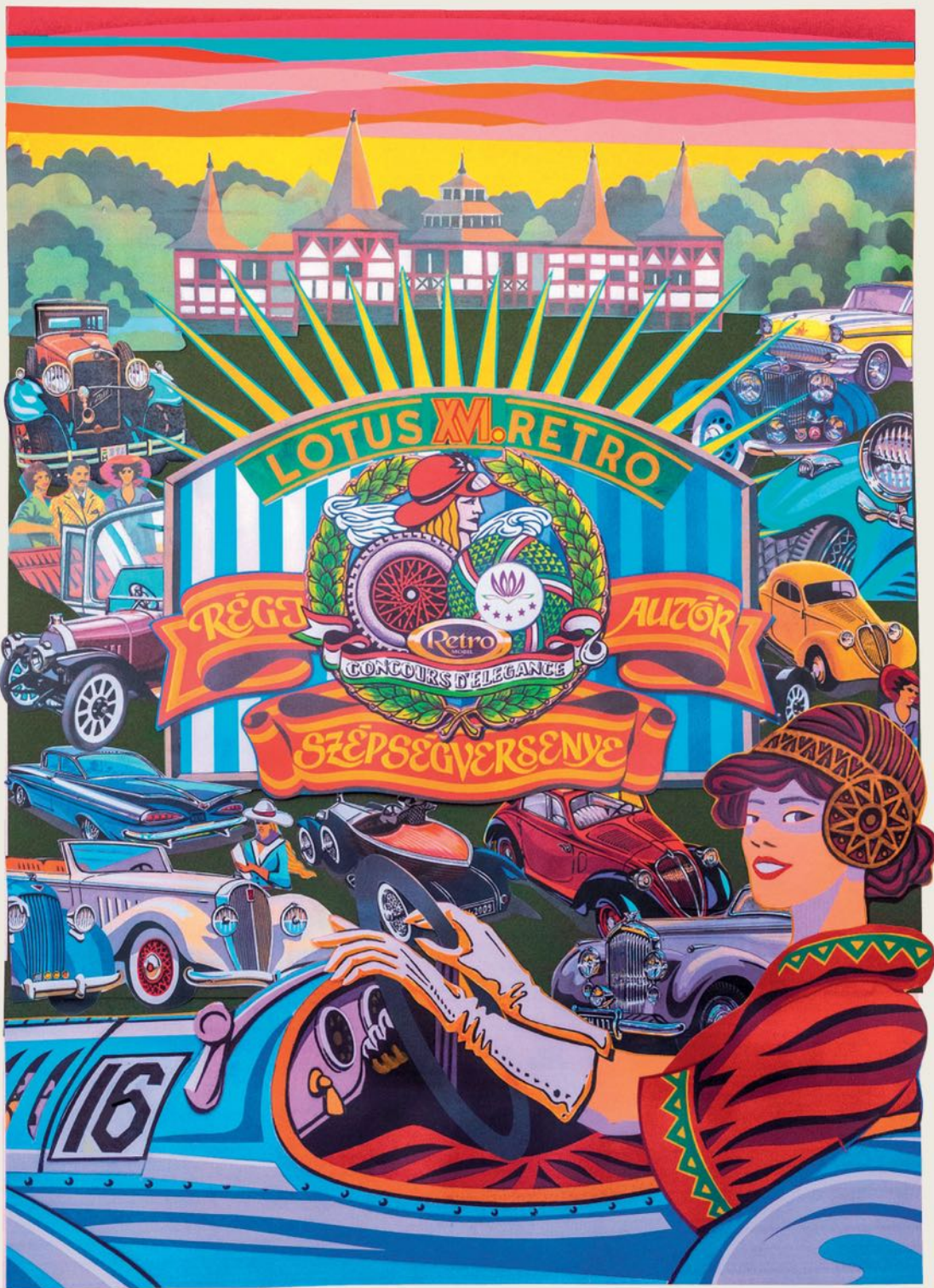
XVI. LOTUS – RETRO MOBIL

CONCOURS D'ELEGANCE

2023. JÚNIUS 17–18. HÉVÍZ – LOTUS THERME HOTEL & SPA ŐSPARKJA



Lotus Therme
Hotel & Spa
HÉVÍZ



LOTUS THERME HOTEL AND SPA ŐSPARKJA 8380 HÉVÍZ, LÓTUSZVIRÁG U. 1.

RETRO@LOTUSTHERME.NET



S-CROSS cégautó

havi fix 77 988 Ft

Suzuki Flotta+ lízing:

40% önerő, Fix THM: 9,62%, 60 hónap*



Napi ÜGYEKHEZ és világra szóló KIHÍVÁSOKHOZ

Legyen szó szokásos teendőkről vagy távoli projektekről, a Suzuki modellek az egyszemélyes vállalkozások céges autóitól a multinacionális vállalatok teljes flottájáig, hosszú távon is kedvező fenntartási költségekkel kínálnak megbízható megoldásokat.

*A hirdetésben megadott havi nettó induló lízingdíj fix kamatozása, nyíltvégű pénzügyi lízingkonstrukcióban történik, ahol Suzuki Vitara GLX esetében a futamidő 60 hónap, a bruttó vételár 8 540 000 Ft, továbbá nettó 40% (nettó 2 696 227 Ft) kiemelt első lízingdíj (önerő) és nettó 20% (nettó 1 348 113 Ft) maradványérték figyelembevételével, Suzuki S-CROSS GLX esetében pedig a futamidő 60 hónap, a bruttó vételár 9 220 000 Ft, továbbá nettó 40% (nettó 2 910 400 Ft) kiemelt első lízingdíj (önerő) és nettó 20% (nettó 1 455 200 Ft) maradványérték figyelembevételével került kialakításra. A finanszírozás kizárólag vállalkozások részére érhető el. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történik, mely feltételek változása esetén annak mértéke is módosulhat. A THM megadott értékei nem tükrözik a finanszírozás kamatkockázatát. A havi lízingdíjak a futamidő során nem változnak. A konstrukciónál a Lízingbevevőnek kötelező az általa kiválasztott biztosítóval teljes körű casco biztosítást kötni bármely belföldi székhelyű biztosítóval, ahol a biztosítás társbiztosítottja a Merkantil Bank Zrt., mint Lízingbeadó lesz. A Merkantil Bank Zrt. a kondíciók változtatásának jogát fenntartja. Az akció feltételei 2023. 05. 01. – 2023. 05. 31. között előterjesztett és leszerződött lízingkérelmekre érvényesek. A Suzuki Márkakereskedéseket, mint közvetítőket a Merkantil Bank Zrt. finanszírozó képviselőjében járnak el. A hirdetés tájékoztató jellegű, nem minősül ajánlatnak és a tájékoztatás nem teljes körű. További részletek az akcióban résztvevő Suzuki Márkakereskedéseknél érhetők el. A kedvezményes ár a MySuzuki Hűségprogram keretein belül elérhető ajánlott fogyasztói ár. A MySuzuki Hűségprogram árkedvezményt kizárólag a MySuzuki Hűségprogram regisztrált tagjai vehetik igénybe. A regisztráció feltételeiről, menetéről, valamint a kedvezmény pontos összegéről és érvényesítésének módjáról tájékozódjon márkakereskedéseinkben vagy online. A 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 használat mellett, WLTP mérési ciklus alapján: Suzuki Vitara – Lágy hibrid: 4,6-6,8 l/100 km, 105-152 g/km, Hibrid: 4,684-7,083 l/100 km, 105,98-160,45 g/km, Suzuki S-CROSS – Lágy hibrid: 4,649-6,793 l/100 km, 104,95-153,12 g/km, Hibrid: 4,59-7,09 l/100 km, 103,96-160,73 g/km. A kép illusztráció, a tájékoztatás nem teljes körű, a változtatás jogát fenntartjuk. További részletek a Suzuki márkakereskedéseknél vagy a suzuki.hu oldalon.