

az

autó

Nyerjen tőlünk
veterán
Vespát!



VESPA-PK 50 S

az

autó között

KIA NIRO

TESZT



Kiegyensúlyozták



BMW i7

Csendet!



OPEL Astra GSe

Szelíd
erőszakos

TESZT



Mercedes E

Technikai
elemzés

BEMUTATÓ



McLaren 750S

MAGAZIN

Sűrűbb V8

ÁRVERSENY

Honda HR-V Toyota C-HR



Benzines, de villanyos

NISSAN QASHQAI E-POWER

• Elektromos rollerek szabályozása: mikor lesz rend?

• Áruszállítók törés-
tesztje – oda a biztonság?

TESZT

A „Nagy Generáció” koncertjei:



**MANFRED MANN'S
EARTH BAND**



KÉT ÖNÁLLÓ KONCERT

JON ANDERSON,

THE VOICE OF
YES

WITH THE
PAUL GREEN ROCK ACADEMY



**ÚJ HELYSZÍN:
ERKEL SZÍNHÁZ**

2023.07.09.

OSIBISA

KÉT ÖNÁLLÓ KONCERT

COLOSSEUM



**Erkel Színház
2023.10.08.**



Ami nincs a lapban...

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



TESZT



8 Nissan Qashqai e-Power Tekna+

XXXI. évfolyam 6. szám 2023. június

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

8 Teszt: Nissan Qashqai e-Power Tekna+

Áramlástan

14 Bemutató: Polestar 4

Képzavar

16 Bemutató: Mercedes-Benz E-osztály

Csillag születik

18 Bemutató: Volkswagen ID.7

Ideális?

20 Bemutató: Renault Clio

Számtalan érdekesség

21 Részletkérdés: Kell-e melegíteni a modern belső égésű motorokat?

Olajozott start

22 Jön az Euro7

Értelmetlen szigorítás?

26 Tesztnapló: Kia Niro 180 PHEV Platinum

Nemesfém

30 Teszt: BMW i7 xDrive60

Ghostbuster

36 Tesztnapló: Opel Astra GSe Plug-in Hybrid

Körbezárt villám

MAGAZIN

24 McLaren 750S

Dennis, a komisz

FLOTTA

46 Árverseny: Honda HR-V 1.5 i-MMD Elegance és Toyota C-HR 1.8 Hybrid Comfort

Két dudás egy csárdában

AUTÓPIAC

38 Márkaképviseltek újautó-árai

AUTÓ+

40 Sebességhatárok és gyorsajtási bírságok Európában

Kár a gázért

42 Az Euro NCAP kishaszongépjármű-töréstesztje 2023

Életveszély?

44 Az elektromos rollerek európai és hazai szabályozása

Cikkcakk

47 Ténykérdések: Az Autó segít

Drága lett az importautó

48 Termékteszt: Carease karceltávolító spray

Fújhatjuk?

49 LEVELEZÉS

50 ELŐZETES

50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



18 Volkswagen ID.7

TESZTNAPLÓ



26 Kia Niro 180 PHEV Platinum

TESZT



30 BMW i7 xDrive60



E havi autóink

30	BMW i7	8	Nissan Qashqai
46	Honda HR-V	36	Opel Astra
26	Kia Niro	14	Polestar 4
24	McLaren 750S	20	Renault Clio
16	Mercedes E	46	Toyota C-HR
		18	Volkswagen ID.7

Land Rover Defender 130

Nagymenő

A 110-es hátsó túlnyúlásába 34 centit toldottak be, a 130-as karosszériája így 5358x2008x1970 mm-es, tengelytávja 3022, hasmagassága 290 mm, utastere legfeljebb nyolcszemélyes. A csomagtartó két fővel 2,5 köbméterre bővíthető, teljes létszámmal a fedélzeten 389 l



Land Rover Defender 130 – gázlómélysége 900 mm, a fordulóköre 12,9 m

marad az ülések mögött. Minden 130-as alapról összkerekes (iAWD) és légrugós felfüggesztést is kap, a motorsor kizárólag 3,0 l-es, soros hathengeres, könnyű hibrid benzinesekből (300–400 LE, 470–550 Nm) és dízelekből (250–300 LE, 600–650 Nm) áll, nyolcfokozatú bolygóműves ZF automata váltóval. A 168 kilós tetőterhelés álló helyzetben 300-ig növelhető, a vontatási kapacitás 3 tonna.

BMW i7 M70 xDrive – elől 258, hátul 489 LE-s villanymotor hajt, a felfüggesztés adaptív légrugós



BMW i7 M70 xDrive

Szemléletváltó

Egyre mélyebbre merül a villanymotorok tengerében a BMW motorsportos részlege. Az i4 M50 és az iX M60 után most a 7-es csúsmo-dellje érkezik, ráadásul az i7 M70 lép a legendás 12 hengeres limuzin helyébe, amely motor gyártásával teljesen leállnak, amikor a Rolls-Royce-nál is beköszönt a tisztán elektromos korszak. Az M70 mind-

két tengelye hajtott és kormányzott is, a rendszerteljesítmény 660 LE, az 1015 Nm nyomaték Boost funkcióval rövid ideig 1100-ra növelhető. Az akku nettó 101,7 kWh-s, ezzel a WLTP szerinti hatótáv 488-560 km; alap a 22 kW-os fedélzeti töltő, az egyenáramú gyorsítottás pedig 195 kW-tal mehet – 10 perc alatt 170 km-re elegendő energia vételezhető. Az 5,4 m hosszú, üresen is 2,7 tonnás, minimum 21 colos kereken guruló óriás állásból 3,7 s alatt van százon.



Changan CS95 Plus – a futómű elől McPherson, hátul multilink, a kerekek a belépő szinten 18 colosak. A 2,0 l-es turbós benzines a gyártó szerint Euro6-os tisztaságú

Changan CS95 Plus

Amerikai minta?

A hűtüléseként is megrendelhető Changan CS95 Plus 4,95 m hosszú (tengelytáv: 2,81 m), alapról elsőkerék-hajtású, motorja 2,0 l-es turbós

(233 LE), közvetlen befecskendezésű benzines, váltója hatfokozatú automata. A lamellás kuplungos összerékhajtással és nyolcfokozatú automatával is elérhető amerikai vonalú kínai SUV már alapkitelben négy légzsákos, van ESP-je, 360 fokos kamerarendszere és gyári navigációja. A hűtülések légkondícióját háromzónás, a vészfék-asszisztens és a holtérfigyelő alapáras, a fényszórók adaptívak és LED-esek. A CS95 Plus kínai alapára 8,1 millió forintnak megfelelő júan, algarancia 3 év vagy 100 000 km.

Nyerjen veterán Vespát!

Alakul a kétütemű!

A 30 éves Az Autó, és a 20 éves a Retro Mobil különleges sorsolással ünnepel: most bárki megnyerheti 1982-es Vespa PK 50 S-ünket, amit előbb kicsit rendbe teszünk. A cél nem a restaurálás, sokkal inkább a megbízható működés. Testvérlapunkban, a Retro Mobilban hónapról-hónapra beszámolunk a munkák állásáról, és ki is állítjuk a motort június 17–18.-án Hévízen, veteránautó szépségversenyünkön, a Lotus-Retro Mobil Concours d'Elegance-on. Aki szeretné megnyerni a Vespát, annak csak annyit kell tennie, hogy vásárol egy Deluxe



Vespa PK 50 S (1982) – alakul a motor, már a hangját is hallottuk

Magazin Vouchert 3500 Ft értékben. Így ex-szocialista autós, motoros kiadványunk mellé megkapja a sorsjegyet (voucher) is, és az esélyt, hogy megnyerje a robogót vagy az 5 darab éves előfizetés egyikét!

Az utalás beérkezése után postán küldjük el a magazint a sorsjeggyel együtt! Az utaláshoz szükséges adatok:

Auto News Kiadó Kft.

Erste Bank:

11600006-00000000-97720351

A közleményben kérjük feltüntetni: Deluxe magazin voucherrel

Szeptemberben sorsolunk, a részletek az azauto.hu/vespa oldalon.



Lexus LM

Luxus a köbön

A Lexus egyterűje eddig Japánban és Kínában aratott sikert, mint sofőrös jármű. Az új LM azonban Európában is megjelenik, várhatóan a szerényebb, 350h jelű hibrid haj-

Van 6/7 üléses kivitel is, de az igazi luxusváltozatban hátul csak két ülés van



Lexus LM – 50 százalékkal merevebb a kasztni, mint korábban, a csillapításnál pedig a kulcsszó a frekvenciaérzékenység

táslánccal, míg a csúcsmodell a RX 500h-ból ismerős turbós hibrid gép mozgatja. Érdekesség a mindössze négyszemélyes kivitel, ennél fallal, illetve hatalmas LCD kijelzővel szeparálják el a második sort, amely nyugággyá alakítható luxusülésekkel kényeztet.

A hónap felmérése

Ön hajlandó lenne 30%-kal többet fizetni a tisztábban égő, (környezetbarátabb) üzemanyagokért (benzínért, gázolajért)?
(a válaszok százalékos aránya)

Igen **17**

Nem **83**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Peugeot 2008

Megvillan

4 év és 700 ezer eladott példány után megújult a francia mini crossover. A 2008-as áttervezett LED-es fényszórókat, menetfényeket és hátsó lámpákat kapott, vannak továbbá új alufelnik, belül pedig jobb minőségűek a kárpitok. A 7,0 colos érintőképernyő eltűnt, mostantól minden esetben 10,0 colost építenek be, az indukciós telefon-töltő teljesítménye a korábbi 5

Peugeot 2008 – erősebb és nagyobb hatótávú lett az elektromos kivitel. 2024-ben 48V-os, 1,2-es benzines hibrid is érkezik

helyett 15 W. A belsőégésű motor-sor változatlan – az 1,2-es benzines 100 és 130, az 1,5-ös BlueHDi szintén 130 LE-s –, ellenben az elektromos e-2008-cal. Ennél 136-ról 156 LE-re nőtt a teljesítmény, az akku 50 helyett 54 kWh-s, a hatótáv 345-ről 406 km-re emelkedett. A 11 kW-os AC töltő opciós, és a DC gyorsöltő sem kiemelkedő a 100 kW-os teljesítménnyel.

MG Cyberster

Vissza a jövőbe

Az 1924-től kis sportkocsikkal hírnevet szerző brit MG néhány éve új utakon jár, mint kínai márka, de a vállalat nem akar elszakadni



a gyökereitől. A 2021-ben bemutatott Cyberster Concept zöld lámpát kapott és Sanghajban már a szériaváltozat volt látható, ami a hírek szerint 2024 nyarán jelenhet meg Európában és az Egyesült Királyságban. A hajdani MG F/TF típusra emlékeztető nyitott, kétüléses sportgépből kizárólag villanymotoros kivitel lesz, egyelőre nem ismert, de az MG szerint a márkához méltó teljesítménnyel, illetve vezethetőséggel.

MG Cyberster – kicsi, vagány és nyitott – jövőre újra lesz az MG eredeti szellemiségét éltető sportkocsi



<https://youtu.be/RRRrAj3pdqk>



Harley-Davidson Icons Series Highway King

Ünnepi túra

A Harley korlátozott darabszámú Icons sorozatában évente csak egy-egy különleges modell érkezik. A tavalyi Low Rider El Diablo után az új „ritkaság” az egy évvel korábbi (és egyben az első Icons) Electra Glide Revival-re emlékeztet, az ugyanis az 1969-es, ez pedig az 1968-as Electra Glide-ok külsejével csábít. A nosztalgikus megjelenés

Harley-Davidson Icons Series Highway King – két színösszeállításban kapható, a tankja 22,7 l-es

mögött mai a technika, a menetkészen 385 kilós Highway King-et a márka hengerenkénti négyselepes, de változatlanul léghűtéses, és OHV-vezérlésű Milwaukee Eight V2-esének 1868 köbcéntis változata viszi (93 LE, 158 Nm), váltója hatfokozatú. Csak 1750-et gyártanak majd belőle összesen, és az ABS mellett a kanyarprogrammal kiegészített menetstabilizáló elektronika is alapáras hozzá.



Honda ZR-V

Közttes

A cirka 4,6 m hosszú crossoverrel a HR-V és a CR-V közé lónek a japánok, azaz a kompakt C-SUV szegmensbe – a ZR-V kvázi a terepes Civic. Jelen állás szerint Európába csak fronthajtású változatok érkeznek majd, kizárólag benzin-elekt-

Honda ZR-V – arányaiban a CR-V-re hasonlít, az új hűtőmaszk látványa szokatlan

romos e:HEV hibrid hajtással: a 2,0 l-es, Atkinson-ciklusú belső égésű erőforrást két villanymotor egészíti ki, a teljesítmény 184 LE. A hátsó felfüggesztés multilink, a csomagtartó 1291 l-ig bővíthető, a középkonzolon 9,0 colos érintőképernyőn fut az infotainment.

Fülesjárat

- ◆ Szoftveres nehézségek miatt csak 2024-ben kezdődhet a Volvo EX90 és a Polestar 3 gyártása.
- ◆ Ősszel várhatóan utód nélkül távozik a Mercedes kínálatából a 2004-ben bemutatott CLS-osztály.
- ◆ Elkészült a Honda második vilányautója: az e:Ny1 motorja 204

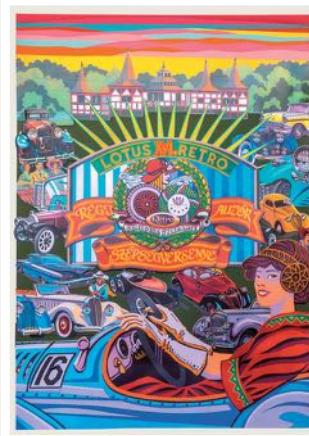
LE-s, akkuja 68,8 kWh-s, hatótávja meghaladja a 410 km-t.

- ◆ 2023. július 1-től – időszonként változó árakkal, de 0-24 órában – fizetősé válik a kelenföldi metró-végállomás melletti P+R parkoló.
- ◆ Még idén ősszel bemutatkozik a Skoda Superb legújabb generációja és lesz belőle Combi is.

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 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 ötszintes Lotus Therme Hotel & Spa ősfás 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 felvonulós eredményhirdetésre



várhatóan 15 órakor kerül sor, a Best of Show fődíjról mint mindig, a közönség szavazatai döntenek.

Különleges részvételi ajánlatunk a veterán autóval érkezőknek:

1 éjszaka/2 fő részére 99 900 Ft-tól,
2 éjszaka/2 fő részére 179 900 Ft-tól.

Találkozzunk Hévízen 2023. június 17–18-án!

VISSZAHÍVTÁK

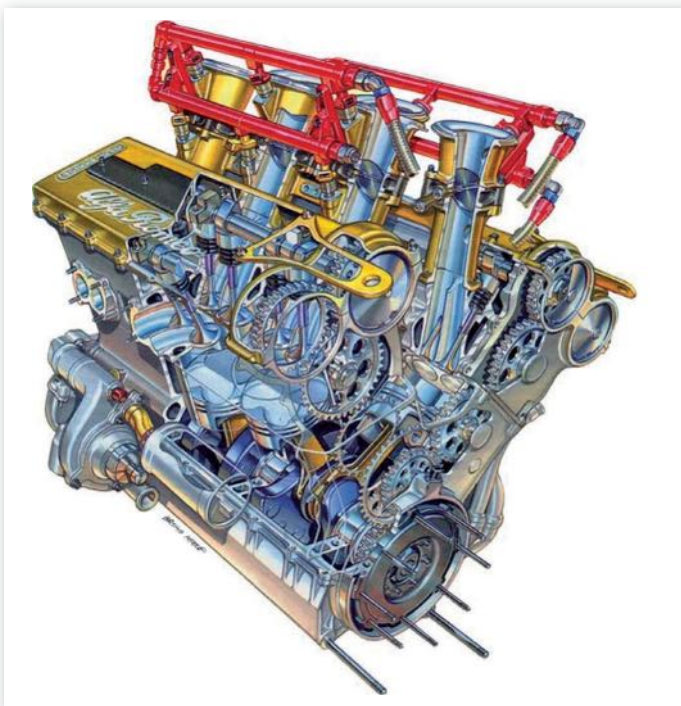
Modell	Gyártási idő	Hibaok
Volkswagen Polo, Passat, Fox	2005. 10. 28.–2009. 11. 05.	Légzsák
Mercedes GLE, GLS	2018. 08.–2020. 07.	Légkondicionáló
Skoda Fabia, Citigo, Kodiaq, Rapid, Roomster, Superb, Yeti	2012. 06. 01.–2017. 12. 15.	Légzsák
MG EHS	2021–2022	Akkumulátor
Isuzu D-Max	2020. 09. 07.–2022. 10. 04.	Kormányoszlop
Nissan Micra	2016. 12. 05.–2021. 10. 05.	Vezetőülés
Ford Kuga, Escape, Bronco (1,5 l-es háromhengeres benzinesek)	2019. 07. 25.–2022. 01. 13.	Befecskendezés

Kérés

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

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

– **Őn szigorítaná az elektromos rollerek közötti használatának feltételeit?**



RÉSZLETKÉRDÉS

Kell-e melegíteni a modern belső égésű motorokat?

Olajozott start

ÁLLANDÓ KÉRDÉS, KELL-E, SZABAD-E HIDEGINDÍTÁS UTÁN MELEGÍTENI, „JÁRATNI” A MAI MOTOROKAT.

Tény, hogy a belső égésű technika pont a még épp csak induló „elektromos forradalom” kezdete előtt fejlődött a legtöbbet. Megjelentek, és a benzínmotorokon is általánossá váltak a turbók, a benzinesek között elterjedt a változó vezérlés, és (üzemanyagfajtától függetlenül) színre lépett a startstop. Ezek a „kiegészítők” kivétel nélkül új feladatok elé állították a kenési rendszereket, úgy, hogy eközben – környezetvédelmi nyomásra – a motorok átlagos olajtöltete is jelentősen lecsökkent. Nem ritka, hogy egy-egy mai 1,2-es, 1,4-es benzinesben 3 l alatti a maximális mennyiség, miközben a 80-as évek végén még 4 l volt az átlag! Ez egyben azt is jelenti, hogy a kenőrendszerrel szembeni igények úgy nőttek, hogy közben a motorolaj fajlagos terhelése jelentősen nagyobb lett. A változásokat természetesen a kenő-

anyag gyártók is követték, új szintetikus technológiákkal, speciális adalékokkal, miközben a motorok gyártási-, tervezési-technológiája is rengeteget fejlődött, friss felületkezelési és megmunkálási eljárások tűntek fel, és – különösen a startstop megjelenésével – az olaj kenendő helyeken való „ott tartására” (hogy ne folyjon le, amíg áll a motor, így újraindításakor gyorsan kialakulhasson a kenés) is elkezdtek odafigyelni a gyártók.

A belső égésű motorok károsodás nélkül csak akkor terhelhetők névleges teljesítményük 100%-ával, ha már a motorolajuk is legalább 80 fokra melegszik, mint a hűtőfolyadék, de szerencsére általában – pláne rögtön hidegindítás után – nincs szükség a motorok teljes tudására. Éppen ezért rövid alapjáratú melegítés után érdemes elindulni, és az első 5-6 km-en óvatosabban bánni a gázpedállal

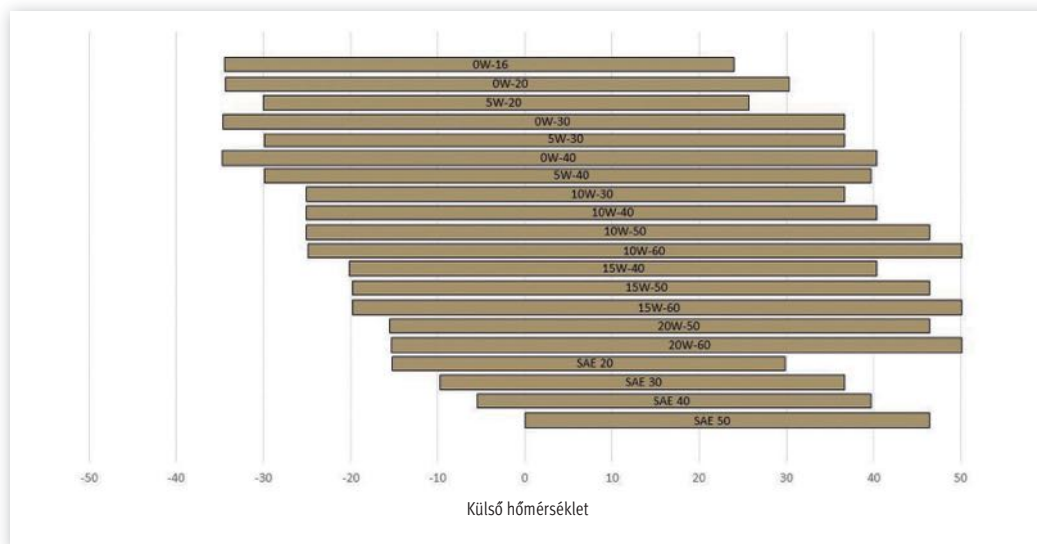
A modern többfokozatú motorolajak hőmérséklet-tartománya egyre szélesebb, azaz egyre jobban bírják a hideget és a nagy meleget is. A flakonokon olvasható viszkozitási index W-s értékei a hidegtűrést, a kötőjel utáni szám pedig az üzemi körülmények közötti „kenőképességet” mutatja. Általánosságban: minél kisebb a W előtti érték, annál jobban szivattyúzható az olaj hidegen. A minél magasabb ellenkező oldali érték pedig a hőtűrésre utal. Az alacsony W értékek különösen hidegindításkor fontosak, mert a hidegen is jól szivattyúzható olaj a motor beindulása után gyorsan eléri a kenendő helyeket, ami persze startstop üzemben szintén kívánatos, és a turbó csapágyazása szempontjából is fontos.

Tény, hogy a belső égésű motorok kopásuk jó 50-70%-át közvetlenül a hidegindítás utáni egy percben kapott nagy terhelések hatására szenvedik el. Az egyik elmélet szerint éppen ezért, amint a motorolaj minden kenendő részre elért, el kell indulni az autóval, hiszen kis terhelés alatt sokkal gyorsabban átmelegszik a hajtás, mint akár emelt alapláraton. A környezetvédők is hasonlóan érvelnek, bár az ő szempontjaik nem műszakiak: sze-

rintünk minden csepp üzemanyag, amit úgy égetünk el, hogy a benne lévő energia nem hasznosul az autó hajtására, abszolút értékben is felesleges kibocsátás. Alapvetően igazuk van. De hol a középút az extrém kopás megakadályozása és a környezetvédelem között?

A modern többfokozatú – alacsony W indexű – motorolajak valóban gyorsan „körbe érnek” a motorokban, a kísérletek azt mutatják, hogy még -5 fok körül is elég átlagosan fél perc a hidegindítás után, hogy minden kenendő helyre eljussanak. Ettől még a motor nem lesz üzemmeleg, de innentől névleges teljesítményének 50-60%-ával már károsodás nélkül terhelhető. A teljes terhelhetőséget csak akkor éri el a szerkezet, ha már a motorolaj is legalább 80 fokra melegszik. Az olajhőmérők azonban régen eltűntek a műszerfalakról, sőt lassan a hűtőfolyadék hőmérsékletét mutatók is különlegességgnek számítanak. Fontos igazság, hogy attól, hogy a hűtőkör már üzemmeleg (a hőmérő mutatója középen áll), a motorolaj még nem az. A motor teljes átmelegedéséhez legalább 8-10 km-es országúti menet kell (a dízelek felépítésük és jobb hatásfokuk miatt nehezebben melegsznek). Éppen ezért 0 fok alatti hidegindításnál érdemes legalább fél percet várni elindulás előtt, és az első 5-6 km-en csak finoman terhelni a motort, kerülve a nagy gázt és a magas fordulatszámokat. Nyári időben (vagy nem teljesen hideg motornál) az indítási várakozás lerövidül, átlagosan 15 másodperc bőven elég, de ilyenkor sem szabad túlterhelni a szerkezetet, mert a nekünk forróságnak számító 35 fok a motornak hideg...

SZG



A motorolajok viszkozitási táblázata a külső hőmérséklet függvényében mutatja a „kenési alkalmasságot”. Látható, hogy minél kisebb a W előtti szám, annál jobban tűri az olaj a hideget, és az is látszik, hogy a ma már ritka, úgynevezett egyfokozatú kenőanyagok (ahol nincs is W érték), 0 fok alatt nem teljesítenek jól

TESZT Nissan Qashqai e-Power Tekna+

Semmi nem árulja el, hogy valójában villanyautó, csak másképp. Zöld rendszámot sem kap, kérdés, ez mennyit számít a vásárlóknak



Áramlástan

A NISSAN ÚJ IRÁNYBÓL KÖZELÍT A VILLANYAUTÓK FELÉ, AZ e-POWER AZOKNAK LEHET SZIMPATIKUS, AKIK NEM AKARNAK, VAGY NEM TUDNAK AZ ÁLLANDÓ TÖLTÉSSEL FOGLALKOZNI.

A Nissan az elsők között kínált teljes értékű villanyautót: a kompakt ötajtós Leaf 2010-ben jelent meg és 2011-ben elnyerte az Év autója címet is. A hajtáslánca klasszikus, azaz a villanymotort kívülről tölthető akkumulátor látja el energiával. Sokak szerint azonban az üzemanyagcellás járművek a jövő, ahol kémiai folyamattal, a fedélzeten állítjuk elő a hajtáshoz szükséges áramot, például hidrogénből. A Nissan most részben új utat választott, a soros hibrid e-Power úgy működik, mint a dízel-elektromos mozdonyok: belsőégésű motorja (ami benzines) a hajtásban egyáltalán nem vesz részt, csupán áramot termel, így a

jármű töltést kívülről nem igényel. A megoldás lényege, hogy a változó sűrítéssel működő trükkös benzínmotoroknak nincs más feladata, mint a háromfázisú generátor forgatása,

a 190 LE-s villanymotorral pedig élvezhető az elektromos autózás. E technikáról részletesen *Az Autó* 2023/5. számában írtunk. A Qashqai az első, amely a Nissanon

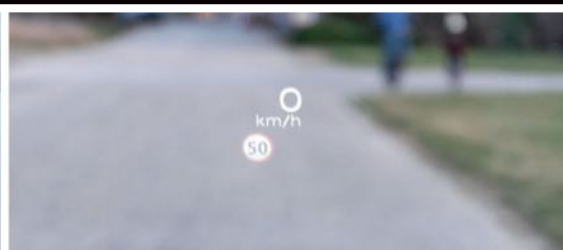
belül megkapta ezt a hajtásláncot egy villanymotorral és fronthajtással, de e-Force néven létezik kétmotoros változat az X-Trailben, mechanikus kapcsolat nélküli össz-



Ízléses, kellemes tapintású anyagokból épített pult. A műszerek vetítettek, az alul enyhén lapított, fűthető kormány jó fogású. A mellőzött zongoralakk dekoráció igazi áldás



Elöl-hátul kényelmesek az ülések. A puha, színes betétekkel ellátott nappa bőrkárpít a leg-gazdagabb Tekna+ felszereltség velejárója



Nincs túlbonyolítva az infotainment menüje. A head-up kijelző képe enyhén torzít. A kék kormánygombbal a ProPilot aktiválható, ilyenkor a jelzés a műszerfalán is látható. 100 km/h-nál a teljesítmény 20 százalékát mozgósítva haladunk



kerékajtással. A harmadik generációs Qashqait 2021 óta ismerjük, a hajtáslánc miatt pedig nem változtattak rajta. Szűken tartott hézag-

jaival és narancsmentes fényezésével szép a lemezmunka, az ajtók kis erővel nyílnak, csukódnak és a könnyű beszálláshoz elől-hátul egy-

aránt szélesre tárhatók. Az üléspozíció magas (a vezetőnél 605–675 mm), a két első ülés hosszútávon is kényelmes (az ülőlap hossza fixen

515 mm) és fűtéssel, masszázsszal, állítható támlaívvel kényeztet. A Tekna+ a csúcfszereltséghez illő teljes nappabőr kárpitot kap,



Hátul is elegendő a hely, van külön szellőzés, a konzolra kétféle USB portot tettek



e-Power felirat utal a benzin-elektromos hajtáslángra

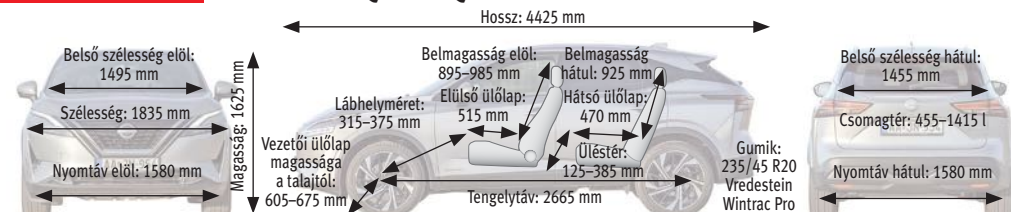
Alulról műanyagozással védett a karosszéria, a burkolat az ajtóknál takarja a küszöböt is



a puha, kellemes tapintású felületek a kontrasztos – a tesztautóban kék – színezéssel otthonos légkört teremtenek. Szépek a varráások, nem zörög semmi és nagyon örültünk, hogy gyakorlatilag száműzték az utálatos zongoralakkot: az ajtókra, a pultra, a középkonzolra tükröződésmentes dekoráció került. Az egyetlen baki a váltómarkolat, az olcsó műanyagból készült darab nem tűnik tartósnak, ettől eltekintve viszont a Qashqai igazi japán autó, finom működéssel a gomboknál, kapcsolóknál, karoknál. Jó a kilátás, a „gázhoz” képest kissé magasra emelt fékkel a pedárend nem hibátlan, a kormányoszlop és az ülések állítási tartománya azonban bő, a vezetőnek memória is jár. Megvannak a szokásos kacatartók, de a méretük legfeljebb átlagos, a középkonzolban vezetékek nélkül tölthető a telefon. Közepes komfortszinttől a Qashqai a komolyabb fedélzeti rendszert kapja, így a vezető előtti kijelző 7,0 helyett 12,3, a középső érintőképernyő 8,0 helyett ugyancsak 12,3 colos és van head-up kijelző is – 10,8 colos vetített mérettel és kissé torzító képpel. A kormánygombok kezelése nem bonyolult, az infotainment menüje sem ördögös, persze a kezelésnél nem árt az okostelefonos rutin, de a lényeg, hogy más márkából átülve is gyorsan megszokható a Qashqai. A kétzónás légkondi szintén egyszerűen, külön panelről szabályozható. Hátra ülni sem rossz, az ülőlap rövidebb (470 mm), de minden irányban bő a hely, középen a harmadik utas kényelmét a széles padlómerevítő zavarja, a lábtérbe kissé belógó konzolra szellőzők és USB töltők kerültek – utóbbiból figyelmesen kétfélét, régi A és új

ADATLAP

NISSAN QASHQAI e-POWER TEKNA+



BENZINMOTOR: Soros háromhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó sűrűtésű (VC-T), startstopos benzínmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1497 cm³. Furat: 84,0 mm, löket: 90,1 mm. Sűrítési arány: 8,0:1 és 14,0:1 között. Teljesítmény: 158 LE/116 kW (4600/min). Nyomaték: 250 Nm (2400–4400/min).

VILLANYMOTOR: Teljesítmény: 190 LE/140 kW. Nyomaték: 330 Nm.

AKKUMULÁTOR: Kapacitás (bruttó/nettó): 2,1/1,97 kWh.

ERŐÁTVITEL: Egyfokozatú, elsőkerék-hajtás.

FELÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul multilink. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, elektromos rögzítőfék, Auto Hold, ESP, 2,6 fordulatos elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötléses, önhordó karosszéria. Üzemanyagtartály: 55 l. Saját tömeg 1612 kg-tól.

MENETTELJÁRÁSMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 7,9 s. Végsebesség: 170 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,3-5,4 l/100 km. CO₂ (WLTP): 120-123 g/km. Tesztfogyasztás: 5,7 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 60%-ban városi használat, egy-három személy, 7 és 18 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 3 év vagy 100 000 km (meghosszabbítható). Garancia az elektromos rendszer alkatrészeire: 5 év vagy 100 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 20 000 km/1 év.

AZ ACENTA ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hét légszák, Isofix, dombsegéd, startstop, vezetőségdek (autonóm vészfékező, ütközésre figyelmeztető, fáradtságérzékelő, aktív sávellahagyás érzékelő, táblafelismerő, hátsó keresztirányú forgalomfigyelő, távfényasszisztens, adaptív tempomat), LED fényszórók, automata világításkapcsoló, esőszensor, kulcs nélküli kezelés, elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, kétzónás automata légkondi, állítható magasságú első ülések, elektromos deréktámasz (vezetőülés), 7,0 colos műszerfali kijelző, bőrbevonatú okoskormány, menetvezérlő (Eco/Sport), elektromos rögzítőfék (Auto Hold), tolatóradar, tolatókamera, infotainment (8,0 colos érintőképernyő, online kapcsolat), vezetékes okostelefon tükrözés, Bluetooth-kihangsztó, audiorendszer (6 hangszóró, DAB/USB), 60/40 arányban osztott és dönthető üléstámla, sötétített üvegek, 18 colos alufelni készlet.

Ára: 15 999 000 Ft

A TEKNA+ KIVITEL TOVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Pro-Pilot csomag parkolósegéddel, parkolóradarok, tolatáskor lebillenő tükrök, 360 fokos panorámakamera, elektrokróm belső tükrök, indukciós telefontöltő, fűthető ülések és kormány, motoros csomagternyitő, panoráma üvegvetítő (nem nyitható), tetőcsín, adaptív LED fényszórók, nappa bőrkárpit, elektromosan állítható ülések masszázsfunkcióval (vezetőnél memóriával), hangulatvilágítás, Bose prémium hifi (10 hangszóró), 12,3 colos műszeregység, 12,3 colos érintőképernyő, navigáció, head-up kijelző, 20 colos alufelni készlet. **Ára: 19 149 000 Ft**



Nem hibátlan a pedálrend. Az ajtó-
zsebek mérete legfeljebb átlagos,
de a félliteres palack hátul is elfér



Pohártartó és polcos doboz is jutott az
első ülések közé. Az indukciós telefontöltő
a közepes N-Connecta szinttől alaphoz jár



**Sokféleképpen variálható a befelé
845 mm mély és 1095 mm széles
csomagtartó, amely alapból 455 l-es**

C típusút is találni. Az ajtózsebben elfér a félliteres palack, a burkolat itt is színes bőr és a többi anyag sem hitványabb, mint elől – több márkánál sajnos dīvák a spórolás eme kínos formája. A magas, 765 mm-es rakodóperemű csomagtartó mérete függ a kivitteltől, alapból 455 és 504 l közötti, a Tekna+ pont a legkisebb. Cserébe ügyesen variálható: a padló alatt utazik a defektjavító készlet és a Bose hifi dupla mélynyomója, az álpadlót felemelve a ledöntött üléstámlákkal gyakorlatilag sík rakodófelület alakítható ki, továbbá az álpadló első elemét térelválasztóként is rögzíthetjük.

Az említett soros hibrid hajtáslánc méreteit tekintve kompakt, az 1,5 l-es, háromhengeres, turbós és változó kompressziójú VC-T benzines (158 LE) közös egységet képez az állandó mágneses szinkron villanymotorral (190 LE) és a háromfázisú generátorral, továbbá az inverter-konverter is elfér a gépházban. A belsőégésű motor és a két villanygép ugyanúgy vízhűtéses, mint a padlóba került, mindössze 2,1 kWh-s lítium-ion

akkumulátor, amelynek kiauázható (nettó) energiatároló képessége 1,97 kWh. Mivel az üzemanyagtartály 55 l-es, az általunk mért vegyes fogyasztás pedig 5,7 l/100 km lett, a hatótáv bőven 900 km felett is alakulhat. Az e-Power vezetése mindenképpen különleges élmény, mert a háromhengeres hangja megtöri a villanyautókban megszokott csendet, igaz, mindig a háttérből szól. Érdekes, hogy a benzines ideális működését, azaz a közel állandó fordulatszám, kvázi stabilitorként való „kegyegést” azért mellőzték, hogy a vezetőnek meglegyen az autószerű viselkedés illúziója. Egyébként a vezérlés egyenletes sebességnél (országúton, autópályán) éppen erre törekszik, de gyorsításkor azonnal felpörög a benzines, mintha sebességváltón keresztül hajtana. Ugyancsak szokatlan egy villanyautóban az EV üzemmód, amire itt akkor lehet szükség, ha valamiért nem szeretnénk, hogy beinduljon a benzinmotor – ilyenkor cirka 5-6 kilométernyi csendes hatótáv adódhat, bár a „gázra” odalépve a vezérlés felülírhatja az EV parancsot és indíthat. Ugyancsak érdekesség, hogy Sport üzemmódban,

padlógázra a generátor direktben, az akkut megkerülve „eteti” árammal a villanymotort.

Az átlagos használó mindezekből alig vesz észre valamit. 190 LE és 330 Nm már elegendő a

**Kivitteltől függ a multilink
hátsó felfüggesztés megléte.
Az e-Power fékezett és fékezetlen
utánfutóval egyaránt 750
kilót vontathat**



A NISSAN QASHQAI E-POWER ÉS NÉHÁNY KONKURENSE*

	Nissan Qashqai e-Power	Kia Sportage 230 Hybrid	Toyota Corolla Cross 2.0 Hybrid
Hengerűrtartalom [cm³]	1497	1598	1987
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	158/116 (4600)	180/132 (5500)	152/112 (6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	250 (2400–4400)	265 (1500–4500)	190 (4400–5200)
Villanymotor teljesítménye [LE/kW]	190/140	60/44	111/83
Akkumulátor kapacitása [kWh]	2,1	1,49	4,08
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	7,9	8,0	7,6
Végsebesség [km/h]	170	193	180
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,3	5,5	5,0
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4425x1835x1625	4515x1865x1650	4460x1825x1620
Tengelytáv [mm]	2665	2680	2640
Saját tömeg [kg]	1612	1574	1435
Csomagtér [l]**	455–1415	587–1776	433–1337
Alapár [Ft]**	15 999 000	14 549 000	14 050 000

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



Zsúfolt a gépház. Mivel a villanymotor hajt, ennek a teljesítménye kerül a forgalomba, s nem a benzinmotoré



Külön gombbal működtethető az Auto Hold, a parkolósegéd, az i-Pedal és a EV üzemmód, a D-Mode kapcsolóval a Sport és Eco menetprogramokat választhatjuk ki. A „váltó” markolata olcsó műanyag, ezzel válthatunk a D és B menetmód között

dinamikus rajtokhoz és a jó rugalmassághoz (0–100 km/h: 7,9 s), a 170-es végsebességgel pedig autópályán is marad előzési tartalék. Lassú menetben, városban nem mászik a bőrünk alá a háromhengeres motyogás, ugyanakkor a hang valóságos, ellentétben a szintetikus, komponált úrzenékkel. A villanymotor fordulatszámát ritkán szokták kitenni a műszerek közé, itt a Nissanban is teljesítménymérő van, ami alapján a 100 km/h-s tempó tartásához nagyjából 20 százalékra van szükség. A vezetőségéket összefogó, a kormányról egy gombnyomással aktiválható ProPilot autópályán szinte önvezetéssel dolgozik, fékez, gyorsít, figyel a sávtartásra, a sávhagyásra és a holttérré. A 2,6 fordulatos kormányval pontos, de nem különösebben informatív az irányítás, nekünk a középállás környéke tűnt érzéketlennek. A nehezen, jellemzően kétszeri pedálynomásra működésbe lépő Auto Holdon kívül a fék több szempontból is dicsérhető, egyrészt szabályozható a motorfék (s ezzel a visszatöltés) erőssége, sőt van egy pedálos üzemmód (i-Pedal) ami városban kiválóan használható. Másrészt az üzemi fék ereje, ha nem is lineárisan, de a legtöbb villamosított, vagy villanyautóéhoz képest pontosabban, kevesebb megszokást igényelve adagolható. A felfüggesztés elől az összes Qashqai alatt McPherson, a hátsó csatolt lengőkarokat azonban csak összerékhajtás esetén cserélik multilinkre, illetve az alpból 20 colos kerekekkel szerelt fronthajtású kivitelnél (ez kizárólag a Tekna+). A hatalmas felnikkel nem hibátlan a gördülési komfort, a magas építésű karosszéria ívmenetben billen, de a stabilitással, az irányíthatósággal nincs különösebb probléma; a tapasztalt

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Általánosan jó minőség
- + Beszállás, kilátás
- + Helykínálat
- + Kényelmes ülések
- + Szellőzés (hátl)
- + Biztonságos menetulajdonságok
- + Variálható csomagtér
 - Magas rakodóperem
 - Menetkomfort (20 colos felni)

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Technikás benzinmotor
- + Szabályozható rekuperáció
- + Egy pedálos vezetés

BIZTONSÁG

- + Hét légszák alapáron
- + ProPilot működése
- + Fékerő adagolhatósága
 - Auto Hold működése

KÖLTSÉGEK

- + Felszereltség
- + Fogyasztás
 - Nincs zöld rendszám

alulkormányzottság nem ijesztő jelenség, az ívről lesodródás könnyen orvosolható.

Mivel tételesen extrákat vásárolni nem lehet (csak néhány csomag érhető el), a Tekna+ a Qashqaihoz elérhető összes holmit felvonultatja. Amit érdemes tudni, hogy a belépő Visia kivétel az e-Power hajtással nem párosítható, ennél a sorban második Acentával indul az értékesítés.

Egyelőre keressük a Nissan Qashqai e-Power helyét a piaci koordináta rendszerben, mert számos előnyt felvonultat, ami az „igazi” villanyautókra jellemző, de nem fog soha lemerülni, ha pedig elfogy a benzin, bárhol könnyen és rövid idő alatt tankolható. Ugyanakkor nem kap zöld rendszámot és így nem használhatók ki az erre vonatkozó előnyök sem.

Krepsz Zoltán

BEMUTATÓ Polestar 4

Képzavar



<https://youtu.be/if3nsYm2YJo>



Márkajegy a kissé volvós, de mégis eltérő menetfény

SVÉD TERVEZÉS, KÍNAI GYÁRTÁS, ELEKTROMOS HAJTÁS. EZ A POLESTAR, A 4-ES PEDIG A LEGÚJABB MODELL, EGY SUV KUPÉ.

A Polestar korábban gyári Volvókat tuningolt és különféle versenyautókat épített, de változik a világ: mostanra a Volvót is birtokló kínai Geely Holding tulajdona, amely különleges, sportos, de már kizárólag villanyautókat gyártó márka lett. A D szegmensbe tartozó 4-essel a 2-es szedán és a 3-as SUV közé céloznak, árban és méretben egyaránt – előbbiről annyit már tudni, hogy Európába legkorábban 2024-ben érkezhet (idén Kínát illeti az elsőbbség), és 60 ezer euró körül indul majd az értékesítés. A 4-es kisebb a 3-asnál, ettől függetlenül hatalmas, amit nem érzékeltetnek a fotók. A Geely moduláris SEA (Sustainable Experience Architecture) padlóján gurul, tengelytávja 2999, karosszériája 4839x2139x1544 mm, az alufelnik 20–22 colosak, ezekre a gyárban Michelin vagy Pirelli



Szinte fel sem tűnik, hogy nincs hátsó szélvédőüveg. A lámpa teljes szélességben világít

gumikat szerelnek. Az ajtók keret nélküli üvegezése nem szokatlan, sőt a kupéknál szinte elvárt megoldás, ám a teljes hátsó szélvédő elhagyása merőben új dolog. Ennek köszönhető, hogy az üveg tető (amihez opció az elektrokróm sötétítés) a második sorban ülők feje fölé érhet, jobb kilátást, illetve térérzetet adva. A belső tükör

értelemszerűen kameraképet vetít, vagy kikapcsolva a hátsó utasokat lehet látni. Kamerából egyébként tizenkettő található az autón, mellette ugyanennyi ultrahangos érzékelő és egy radar – a biztonság nem meglepetésre Volvo-alapú, hiszen a két márka között továbbra is erős a kötődés. Haladva a karbonsemlegesség elérése felé, az utastérben

jelentős arányban vannak jelen újrahasznosított (mű)anyagok, felhasználva például a tengerből kiemelt PET palackokat, halászhálókat, vagy fenyőolajjal helyettesítve a nyersolajat. Ugyancsak fontos a kárpitnál az úgynevezett állatjóléttel védett nappa bőr.

A technológia is hasonlóan naprakész, a vezető 10,2 colos felületen, valamint 14,7 colos képet vetítő

Süllyesztettek a kilincsek, a teljes tető gyakorlatilag üveg





Prémium minőség újrahasznosított anyagokból. A belső tükör kameraképet vetít



3 m-es tengelytávval tágas az utastér, az aranyásrga biztonsági övek a Performance csomagban rendelhetők



head-up kijelzőn látja, olvashatja a számára fontos információkat, míg középre 15,4 colos, fekvő formátumú érintőképernyő került. Az infotainment Google/Android alapú és a teljes rendszer a Map térképtől kezdve a Play áruházon át a különféle szoftverekig online frissíthető (OTA), a processzort a mobilpiacon is jól ismert Snapdragon jegyzi. Az Apple CarPlay szintén elérhető. A felszereltség alapvetően gazdag, de számos funkció, kiegészítő, vezetőség csomagban rendelhető (Plus Pack, Plus Pro Pack, Nappa Pack, Pilot Pack), többek között az említett tetőüveg sötétítés, a 12 vagy 16 hangszórós Harman Kardon hifi, a hangulatvilágítás, a nappa bőrkárpit, vagy a szellőztethető, masszírozó ülésgarnitúra. A Performance Pack tartalmazza a 22 colos alufelniket, a négydugattyús Brembo fékeket, a sportfutóművet és a „Swedish gold” aranyozott kiegészítőket (szelepsapka, biztonsági öv, féknyereg).

A Polestar 4 kétféle hajtáslánccal lesz elérhető. A Long Range Single Motor alapmodellnél csak a hátsó kerekeket hajtja a 272 LE-s (343 Nm) villanymotor, WLTP szerint 595 km-es hatótávot adva a 102 kWh-s lítium-ion akkumulátorral. A Long Range Dual Motor szintén ezt a telepet használja, de a rendszer két villanymotorral már 544 LE-t és 686 Nm-t tud, és ezzel jelenleg a 4-es a legdinamikusabb Polestar: állásból 3,8 s alatt éri el a 100 km/h-t. Amikor nem a sportosság élvez prioritást, akkor az első tengely hajtása lekapcsolható, növelve így a hatékonyságot és a hatótávot, amely elérheti az 560 km-t. Ebben szerephez jut a hőszivattyús fűtés is, amely csökkenti az energiafogyasztást, továbbá van V2L funkció, amivel külső eszközök működtethetők az autó akkumulátoráról. A váltóáramú (AC) fedélzeti töltő 22 kW-os, ezzel megfelelő áramforrás esetén 5,5 óra alatt telíthető a nagy akkumulátor, az egyenáramú gyorsöltő teljesítménye 200 kW – a 10-ről 80%-ra töltés ilyenkor 25-30 perc körül alakul.

A Polestar 4 piaci bevezetése 2023 novemberében kezdődik Kínában, továbbá a gyártás is kínai: a Geely legmodernebb üzeméről van szó a Hangzhou öbölben, amely már 100%-ban megújuló forrásból származó villamos energiával működik.

– *tausz* –

BEMUTATÓ Mercedes-Benz E-osztály

Csillag születik



<https://youtu.be/qcWqQN6bjEM>



Sportos és klasszikus front-résszel egyaránt választható. A karosszéria 4949x1880x1468, a tengelytáv 2961 mm, a légellenállási együttható figyelemreméltó 0,23

AZ E SZINTE MINDENT TUD, AMIT AZ S, SŐT BIZONYOS DOLGOKAT JOBBAN. AKKUMULÁTOROS VILLANYAUTÓ NEM LESZ BELŐLE – ARRA OTT AZ EQE –, A BEVEZETÉS TÖBBFÉLE NÉGYHENGESERES HIBRIDDEL KEZDŐDIK ÉS EGYELŐRE VAN DÍZEL IS.

Az előd 213-as és a vadonatúj 214-es sorozat kívülről alig különbözik egymástól: a tengelytáv (2961 mm) két centis növekedése szemmel észrevehetetlen, a maszk itt még lehet klasszikus vagy sportos nagy csillagos, egyedül a hátsó lámpák mintázata segít – a „csillagfény” a 214-es velejárója. A teljes világítás egyébként diódás, de a fényszóróknál az adaptív technikáért és a vetítésért (Digital Light) fizetni kell – mint szinte minden más egyéb vevőbolondítóért. Szokás szerint elérhető az AMG optika, a legnagyobb felszerelhető alufelnik 21 colosak. Az E



Ez nem Hyperscreen, hanem Superscreen műszerfal. A szellőzők manuálisan és villanymotorokkal egyaránt állíthatók, utóbbi a Thermotronic légkondi velejárója

eddig sem mérte szűken a helyet, az új modell azonban tovább javult, mert hátul a fejeknek 5, a térdeknek 10, a lábaknak 17 mm-rel jut több, a belső szélesség könyökmagasságban pedig 2,5 centivel nőtt, most 1519 mm. A csomagtartó alapból 540, a tölthető hibridekben 370 l-es. Az utastéri anyagoknál egyaránt növelték a megújuló alapanyagok és az újrahasznosított (mű)anyagok arányát, ezek elsősorban a burkolatoknál, a kárpitoknál érhetők tetten. Érdekesség, hogy a vezető előtti műszeregység fix részlet, az EQ modellekéhez hasonló Superscreen ugyan rendelhető, de ez csak a középső és az utas előtti kijelzőket egyesíti. Az MBUX rendszer a leg-

frissebb verzió, futtathatunk játékokat, böngészhetünk a világhálón, a hangvezérlés pedig már nem igényli külön a „Hey Mercedes” megszólítást és sokat javult a szövegértése is. Újdonság a fedélzeti kamera, amivel különféle social media felületekre készíthetünk videókat, vagy részt vehetünk videokonferenciákon – a biztonság érdekében álló helyzetben. Zsákutcának tűnik, hogy a hangulatvilágítás a zene ritmusára tud villogni, ez a Mercedes szerint azért fontos, mert a Burmester 4D hifi nyújtotta élmény így már nemcsak hallható, továbbá az ülések rezgetésével érezhető, hanem látható is. Maradjunk annyiban, sokkal fontosabb tulajdonság, hogy az





Játszani, videót rögzíteni, böngészni is lehet a fedélzeten, pl. töltés közben



Hátul minden irányban tágasabb lett az új E. Az autó figyelmeztet, ha kiszállásnál úgy érzékeli, valaki maradt a hátsó ülésen

E mind a passzív, mind az aktív biztonság maximumát nyújtja; összehangolt vezetőségével már az önműködés kűszőbén áll, például képes megállítani az autót, ha a vezető rosszul lesz és nem reagál. A vezetőoldali térdlégzsák az alapfelszereltség része, a középső légzsák piacfüggő.

A teljes motorsor villamosított, a belépő 48 V-os könnyű hibridekben a korábbi 20 helyett 23 LE-s a start-stopot észrevétlenül működtető integrált generátor (ISG), 205 Nm nyomatékkal. Ilyen rendszer dolgozik az értékesítést indító 2,0 l-es, négyhengeres E 200 (204+23 LE) benzinesben és E 220 d (197+23

LE) dízelben. Az E 200 alaptechnológiájával két tölthető hibrid is szerepel a kínálatban, E 300 e (204+129 LE) és E 400 e 4Matic (252+129 LE) jelzésekkel, ezeknél a villanymotor 129 LE-t és 400 Nm-t tud. A hatótávról egyelőre annyit árultak el, hogy a 25,4 kWh-s akkuval elérheti a 106 km-t, később pedig dízelből is lesz tölthető hibrid, ahogy érkeznek majd soros hathengeres motorokkal szerelt E-k is, például az AMG-k. A váltó az összes kivitelben kilencfokozatú, bolygóműves automata (9G-Tronic), a Mercedes saját fejlesztése, nem pedig külső beszállító egysége. A bevezetőmodellek alá elől kettős kereszt lengőkaros,



170 l-rel kisebb a csomagtartója a tölthető hibrideknek (540 helyett 370 l-es)



Egyedi mintát kaptak a hátsó lámpák, a sülyesztett kilincsekért fizetni kell. A PHEV változatokhoz van DC gyorsöltés, maximum 55 kW teljesítménnyel – ez ritkaság

hátul oldalanként ötkaros, acélrugós felfüggesztés kerül (a könnyű hibrideknél 15 mm-es ültetéssel), de pluszpénzért elérhető az adaptív légrugózás (Airmatic), valamint az összkerek-kormányzás. Előbbi 120 km/h felett automatikusan 15 mm-rel lejjebb engedi a karosszériát (Comfort üzemmódban), utóbbi 60 km/h-ig az első kerekekkel ellentétesen (és legfeljebb 4,5 fokban), felette megegyező irányban, maximum 2,5 fokban fordítja a kerekeket. A fordulókör a hátsókerek-hajtású kivitelekénél így 11,6-ról 10,8 m-re, az összkerekes 4Matic modelleknél 12,0-ról 11,1 m-re csökken, és maga a kormányzás is közvetlenebb, a volán a normál 2,4 helyett ezeknél 2,2-t fordul a két végpont között.

A vadonatúj E-osztály európai rendeléseit még idén nyáron elindítja a gyár és a harmadik negyedéven a márkakereskedésekben is megjelennek az autók. A hazai árakról lapzártáig nem kaptunk tájékoztatást.

GP



TESZT Volkswagen ID.7

Ideális?

Vadonatúj modell, mégis olyan, mintha évek óta ismernénk. A visszapillantókat még nem helyettesítik kamerák

SENKI NEM NEVEZI ÍGY, DE MINDENKI PONTOSAN TUDJA: AZ ID.AERO-BÓL LETT ID.7 A TISZTÁN ELEKTROMOS PASSAT. ÉS ALIG HISSZÜK EL: A GYÁR MEGFOGADTA AZ EGYIK TANÁCSUNKAT!

A félreértések elkerülése végett: az ID.7-nek műszakilag semmi köze a Passathoz, teljesen más alapra (a villanyautós MEB padlóra) épített modell, de jellegét, méreteit, jövőbeli piaci szerepét illetően nem kérdés, hol helyezkedik el a Volkswagen koordináta rendszerében. Nem kell sokáig nézegetni ahhoz, hogy rájövünk, a 4961x1862x1538 mm-es, 2966 mm tengelytávú kasznit formára az ID.4 lapított és nyújtott kiadása, a kiváló 0,23-as légellenállási együttható érdekében süllyesztett kilincsekkel és teljesen burkolt padlóval. Megvan a technikus IQ.Light diódás fényszórók közötti fénypálca, a hátsó lámpák is teljes szélességben világítanak, a tető egyetlen vonallal meg-

rajzolt kupés boltozat – láttuk már mindezt az ID családban és mérget vehetünk rá, hogy fogjuk még többször, mert 2026-ig összesen tíz új villanyautót mutat be a márka, a 7-essel pedig az ígélet felénél jár most. Ám az biztos, hogy mind közül az ID.7 az egyik legfontosabb,

mert az autó méretét és teljesítményét tekintve az üzleti szegmensben elérhető siker a tét, a csábító, akár 700 km-es hatótávval pedig egyértelműen a flottaüzemeltetőkre céloz a Volkswagen. És itt rögtön le is lehetjük a poént, mert a legfeljebb 11 kW-os fedélzeti töltő egy

ilyen sokra hivatott modellnél rossz vicc, még akkor is, ha a rapid telítés mehet 200 kW-tal (megfelelő töltőoszlop, valamint akkuműködés esetén). A dolog azért is érthetetlen, mert az ID.7 elsőként kapta meg az APP550 jelű, a vállalatcsoport partnereivel közösen fejlesztett új



Letisztult, könnyen áttekinthető a pult, fizikai gombok gyakorlatilag nincsenek. A vezető mögötti kijelző süllyesztett



Süllyesztettek a kilincsek.
A jobb hátsó sárvédőre került a töltőcsatlakozó, ez nem ideális



Luxusautóhoz illőek az első AGR ülések, a kényelem és a komfort is maximális



Síkokkal határolt a nagy, alpból 532 l-es csomagtartó



Sík a padló, középen nincs magas púp, a lábtér a fotón nagyvonalúnak tűnik

motort, amely jelenleg a legerősebb a Volkswagennél: 286 LE-s (545 Nm). Ehhez alpból az ismert 77 kWh-s akkumulátor társul, de az említett bűvös hatótáv nagyobb (86 kWh-s) teleppel értendő – és némi fejtszámolással 12,0 kWh/100 km körüli áramfogyasztással, ami kissé optimistának tűnik.

A sarkokra kitolt kerekek miatt bődületes a tengelytáv, s ebből a helykínálat profitál, az ID.7 minden irányban nagyvonalúan méri a helyet és a csomagtartója sem kicsi, alpból bő 500 l-es. A részben újrahasznosított anyagok a legjobbak, amit a márka eddig az ID családon belül használt, a kialakítással azon-

ban nem mutat újat a 7-es: kis infópanel a kormány mögött, középen magasra emelt érintőképernyő, sok tároló. Mégis van minek örülni! A nagy head-up kijelző miatt szinte le sem kell venni a tekintetet az útról, rengeteg információ jelenhet meg itt; a notebook méretű 15,0 colos érintőképernyő pedig nem csak impozáns, a nagy felülettel könnyebb kezelést ad. Ijesztő, hogy már nemcsak a légkondi, hanem a fűtőkábel (!) szabályozása is érintős, de ez csak akkor kényelmetlen, ha a normál működtetést használjuk. Van ugyanis okos üzemmód – ami ráadásul hangvezérlésre is reagál –, így elegendő parancsba adni a lábak melegítését, vagy a páramentesítést és más tennivalónk nincs. Az AGR minősítésű Climatronic ülés tud fűteni, szellőztetni, szárítani és masszírozni, a hétrétegű, hatalmas (1,5 négyzetméteres) tetőüveg elektrokróm, azaz mechanikus roló nélkül „árnyékol”, ám az igazi csoda egészen más. Mi újságírók az utóbbi évek során annyit kritizáltuk az összes VW csoportos modellben a világítás nélküli, így este használ-

hatatlan csúszkás felületet az érintőképernyő alatt, hogy a gyár végre reagált a kritikára: az ID.7-ben már van megvilágítás! Köszönjük. Cserébe maradt az ablakemelőnél a bosszantó REAR felirat és a megspórolt két kapcsoló. A vezetőségéket összefogó Travel Assist (melynek fejlesztésében részt vett a Volkswagen csoport saját szoftveres vállalata, a Cariad) többsávos autópályán támogatja a sávváltást 90 km/h-s sebesség felett, a vezetőnek csak felügyelni kell a műveletet. Hasonlóan egyszerű lehet a parkolás, a segéd 50 m-es távolságot képes memorizálni és végrehajtani a manővereket, a vezető ilyenkor ülhet az autóban, de akár kívülről, az okostelefonján is követheti a történéseket.

Hogy pontosan mikor ér Magyarországra az ID.7 és mennyibe fog kerülni, azt egyelőre nem tudjuk. Viszont biztosan lesz belőle erősebb és két villanymotorral összerakérajtású kivitel, a GTX, amit szeptemberben, Münchenben fogunk bemutatni.

KZ

BEMUTATÓ Renault Clio

Számtalan érdekesség

Tisztán elektromos Clio egyelőre nincs, ahogy tölthető hibridet sem árulnak



<https://youtu.be/gk3J-Zjozwo>



ALAPJAIBAN NEM, CSAK RÉSZLETEIBEN LETT MÁS AZ ÚJ RENAULT CLIO.

A Clio 1990-től él és akkor elindította azt a folyamatot, hogy számok helyett (újra) neveket kaptak a különféle Renault-k. Az ötödik generáció 2019-ben érkezett, a méretei most a ráncfelvarrással nem változtak, a tengelytáv 2583, a karosszéria 4053x1798x1439 mm, a csomagtartó 391–1069 l-es (a dizélnél az alpméret 366 l). Hátnem feltűnők a változások, komolyabban a frontrészt rajzolták át: új az összes kivitelhez alapra adott diódás fényszóró, a fél rombusz-alakot mintázó menetfények a lökhárítók széleire költöztek, a hűtőmaszk mintázata 3D-s. Megjelent az Esprit Alpine kivitel, mostantól ez a sportkiadás, palaszürke betétekkel, 17 colos alufelnikkel és nívós tartalommal. Belül megjelentek az újrahasznosított anyagok, mind a burkolatoknál, mind a kárpitoknál, bőrt itt már nem használ a Renault. A vezető előtti műszeregység vetített, a káptáló alaplól 7,0, a jobban felszerelt modellekben 10,0 colos, középen az Easy Link infotainment érintőképernyője ugyancsak 7,0, vagy



Bőr a csúcsmodell Esprit Alpine utasterében sincs

álló formátumú 9,3 colos lehet. Vezetőegédekből húszfélét kínálnak a típushoz, ezek nagyrésze a szériafelszereltséghez tartozik.

A csúcsmodell az E-Tech hibrid, amelynél az 1,6-os, 94 LE-s szívó benzint két villanymotor egészíti ki: az 50 LE-s részt vesz a hajtásban, míg a 25 LE-s csak villanymotorként működő generátor: tölti az 1,2 kWh-

s akkut, illetve indítómotorként dolgozik. A váltónál négy fokozat a belsőégésű, kettő a villanymotoré, a rendszer 14 féle kombináció szerint működhet, optimális üzemi törekedve. A 145 LE-s Clio E-Tech minden esetben villanynal indul és az elektromos működés részaránya elérheti a 80%-ot. A hibriden kívül választható még a gyári LPG kész-

lettel szerelt, turbós háromhengeres TCe 100 (100 LE, 170 Nm), amellyel akár 1000 km is futható egy tankolással. A TCe 90 ugyanennek a motornak a normál benzines kivitele (90 LE, 160 Nm), továbbá piacotól függően elérhető lesz a turbó nélküli 1,0 l-es SCE 65 (65 LE, 95 Nm), hat helyett ötfokozatú kézi váltóval. Dízel kisautókból egyre kevesebbet talál-



B állásban erősebb a motorfék. Az E-Tech kéziváltót nem kap



Vetített a vezető előtti műszeregység, ez nagyobb 10,0 colos kijelző



Indukciósan tölthető a telefon, a légkondi hagyományosan, tekerőgombokkal szabályozható



Csak optikai tuningot jelent az Esprit Alpine, erősebb motort nem kap

ni, de a Renault „adásban marad” a Clióval: a Blue dCi 100 nagyvonalú, 260 Nm nyomatéka kellemes

vezethetőséget ígér, a hatsebességes kéziváltó utolsó fokozatának áttétele pedig a szokásosnál itt hosszabb,

hogy 110 km/h fölött alacsony fordulaton, csendben és takarékosan lehessen haladni.

Lapzártakor a hazai felszereltségekről és árakról még nem volt információ.

PA

Jön az Euro7

Értelmetlen szigorítás?

Az Euro7 tervezete a korábbiaknál nagyobb szerepet szán a menet közbeni vizsgálatoknak, a próbapadi mérések rovására. Így nehezen garantálhatók az azonos és állandó körülmények



AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG ELŐTERJESZTÉSE ALAPJÁN MÁR 2025-TŐL ÉRVÉNYBE LÉPNE AZ EURO7, A TERVEK SZERINTI UTOLSÓ „IGAZI” EURÓPAI KIBOCSÁTÁSI NORMA, AZ ELEKTROMOS KOR ELŐTT. A RÉSZLETEK EGYELŐRE ELÉG ÁTGONDOLATLANNAK TÚNNAK...

Bár úgy tűnik, a széndioxid-semlegesítő előállított úgynevezett e-üzemanyagokkal hajtott motorok megússzák a 2035-re tervezett – és kizárólag az új autókra (személyautókra és könnyű haszongépjárművekre) vonatkozó – teljes belső égésű tiltást, a szigorodó Euro emissziós norma a tervek szerint már 2025-től komolyan megnehezíti a benzin- és dízelmotoros hajtásláncok tervezőinek életét, és a hibridek sem kivételek. A legnagyobb gond az, hogy a határidő rettentően közeli,

miközben a részletek még nagyrészt tisztázatlanok.

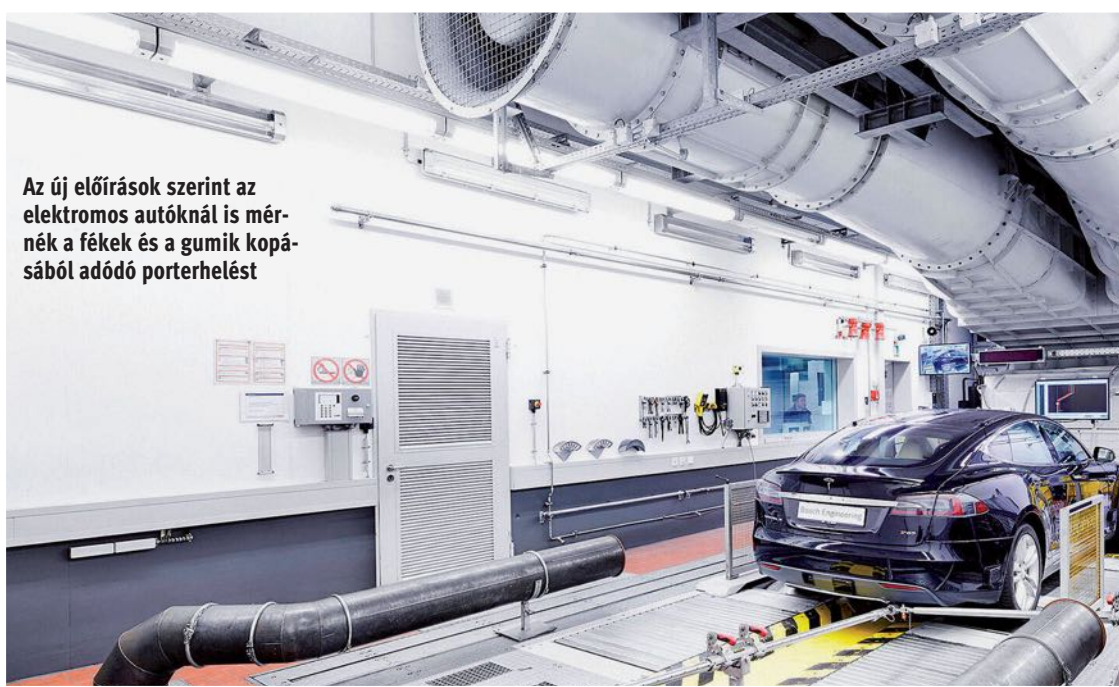
Az Euro7 bevezetését eredetileg 2021-re tervezték, de az első lépés, az ajánlás is csak tavaly novemberben született meg, rettenetesen közeli bevezetési dátummal: 2025 júliusától minden új autónak így kellene már készülnie. A tervek

különösen a könnyű haszongépjárműveket sújtják szigorításokkal, náluk a nitrozus kibocsátás 35, a részecske emisszió pedig 13%-os csökkenési előírányzattal szerepel.

Az európai autógyártói szövetségek és az egyes márkák fejlesztési vezetői is egyetértenek abban, hogy ennyi idő alatt nem lehet felkészülni

ni az átállásra, ami annak ellenére lesz nagyon drága, hogy ha a személyautókra vonatkozó értékeket nézzük, az Euro6 ma érvényben lévő változatához képest alig látható szigorítás. A lényeg ugyanis nem a sarokszámokban, hanem a mérési módszerekben és a vizsgálatok körülményeiben bújik meg.

Az új előírások szerint az elektromos autókban is mérnek a fékek és a gumik kopásából adódó porterhelést



Az Euro7 tervezete azonos határértékeket tartalmaz a benzines és a dízel személyautókra, és egy külön sorozatot a könnyű haszonjárművekre, amelyek között szintén nem tesz különbséget hajtásmód alapján. Elmaradnak a korábban létező, és elvileg az összehasonlíthatóságot szolgáló korrekciós szorzók is, de ennél fontosabb, hogy a tervekben a kibocsátást valós időben (tehát menet közben) megfigyelő és memóriába tároló egységek is szerepelnek, és a fékekből, gumikból származó porterhelést is mérni szeretnék. A mérendő szennyezők között újdonság a dinitrogén-oxid, közismertebb nevén a nevetőgáz (N₂O) és a formaldehid megjelenése. Az Európai Autógyártók Szövetsége (ACEA) szerint a modern belső égésű motorok nitrogén-oxid kibocsátása mindennapi használati körülmények között már ma is szinte mérhetetlenül alacsony, ugyanakkor az Euro7 tervezete kifejezetten a szélsőséges helyzetekre koncentrálna. Ez a fajta szigorítás különösen annak fényében furcsa, hogy az elektromos hajtások terjedésével a kipufogógázokból származó szennyezés össz mennyisége eleve csökkenő. A Toyota fejlesztői szerint a mindennapokban ritka üzemmódok szigorú vizsgálata komoly feladatok elé állítja a fejlesztőket. Az Euro7-es motoroknak lényegében ugyanolyan tisztasággal kell majd üzemelniük üzemlemezeken sít úton, 90 km/h-s egyenletes ebes-



A tervek szerint a motoroknak ritka, és szélsőséges üzemiállapotokban is hozniuk kell a normát, itt eddig engedékenyebb volt a szabályozás. A fejlesztők úgy gondolják, az autók üzemidejének több mint 90%-át kitevő normál terhelésekre kellene inkább koncentrálni

sem elég a hátra lévő két év. A törvényalkotói elképzelések szerint a kibocsátási vizsgálatokban növelni kell a közúti tesztek arányát a próbapadi laborvizsgálatok rovására. Az elgondolás jó, azonban az összehasonlíthatóság is sérül vele, hiszen a menet közbeni mérések a körülmények sokfélesége és változása miatt nem ismételhetők végtelen számban egymás után azonos feltételekkel, míg a próbapadiak igen. Az autóipar egybehangzó véleménye szerint legalább 2027-ig ki kellene tolni a bevezetés határidejét, és addig az olyan furcsaságokat is rendbe lehetne tenni, mint a tisztán elektromos autók fékpor-szennyezése. A tervezet ezekkel különösen szigorúan bánik, mondván: nekik ott a rekuperatív (villanymotoros) lassítás lehetősége. Azzal azonban nem számol, hogy vészhelyzetben, vagy akár ha az akku tele van és nincs hová eltárolni a motorfék-energiákat, mindenképpen használni kell a hagyományos fékeket.

Az Euro7 még kidolgozatlan. A gyors bevezetésével való fenyegetés várhatóan a hibridek, és elektromos segédhajtások további terjedését hozza majd a belső égés világában, ami önmagában jó dolog. Ugyanakkor fontos lenne, hogy az új szabályozás nem kényszerítse extrém gyors – és ebből adódóan kidolgozatlan, átgondolatlan – fejlesztésekre a gyártókat, és ne tegye elérhetetlenül drágává az autózást!

SZG

A határértékek közvetlenül hidegindítás utáni teljesítéséhez elégségesnek lesznek a gyorsan bemelegedő, elektromos fűtésű katalizátorok. Ez többlet energiafogyasztást és költségnövekedést is okoz

ségnél, mint egy meredek emelkedőn, közvetlenül hidegindítás után, teljes terheléssel vontatás közben! Hogy ezt az autóipar elérje, a 2025 nyaráig hátralévő idő nem elég. A fejlesztők nem csak a gyártói költségek miatt aggódnak, az autók további áremelkedése is fenyegető tényező, és rossz üzenet: minél drágábbak az újak, annál tovább fogják használni régi autóikat az európaiak. Ez nem lehet célja az új szabályozásnak. Az EU törvényalkotói szerint az Euro7-ből adódó fogyasztói áremelkedés az átlagos családi modelleknél 90 és 160 euró közötti. A nagy beszállítók közül a Bosch is józanságra int, fejlesztési

vezetője arra hívta fel a figyelmet, hogy félt, hogy a szigorítások erőltetése közben elvesz az igazi cél: a mindennapi forgalmi helyzetekben tisztábban működő autók gyártása. Bár tény, hogy a kaliforniai szigorítások komolyabbak, ott nem követelmény, hogy az autók szélsőséges és ritka üzemiállapotokban is teljesítsék az összes határértéket. Az európai tervekben az emissziós adatok online olvashatósága is szerepel, ez adatvédelmi szempontokból is aggályos, és úgy tervezik, hogy ha a kibocsátás egy bizonyos ideig meghaladja a határértékeket, a motor leállítása után a fedélzeti elektronikák megtagadják az újbóli indítást. Ez egyben annak a lehetőségét is előre vetíti, hogy egy-egy szoftverhiba, vagy egy érzékelő téves jelzése mozgásképtelenné teszi az autót, ami kifejezetten veszélyes. Az ilyen fejlesztésekre



11 s alatt nyitható vagy zárható a Spider egyrészes RHT teteje, menetközben akár 50 km/h-ig



<https://youtu.be/42KUwMoQiv8>



McLaren 750S

Dennis, a komisz

A 750S-T KATEGÓRIÁJA LEGJOBB AUTÓJÁNAK TERVEZTÉK, AZ EREDMÉNNYEL VÉLHETŐEN A MAXIMALISTA RON DENNIS IS ELÉGEDETT LENNE – NEKI AZONBAN MÁR NINCS KÖZE A MCLARENHEZ.

Ron Dennis versenyszerezőként kezdte, később kisebb csapatokat is menedzselte, majd a karrierje akkor robbant be, amikor a McLarennél az 1980-as években teljesen új alapokra helyezték a tervezést a szénszál technológia bevezetésével. Dennis innentől rakétasebességgel haladt a csúcs felé, a Formula 1-es csapat elsőszámú vezetője lett, olyan világ-bajnok pilótákkal együtt dolgozva, mint *Alain Prost*, *Niki Lauda*, *Ayrton Senna* vagy *Mika Häkkinen*. Üzletemberként ugyancsak sikert sikerre halmozott, megszerezte a McLarent és egyéb vállalatokat is alapított. Nehéz ember hírében áll, kőkeményen tárgyal, az elveihez makacsul ragaszkodik és már-már betegesen maximalista, számára mindenből csak a legjobb az



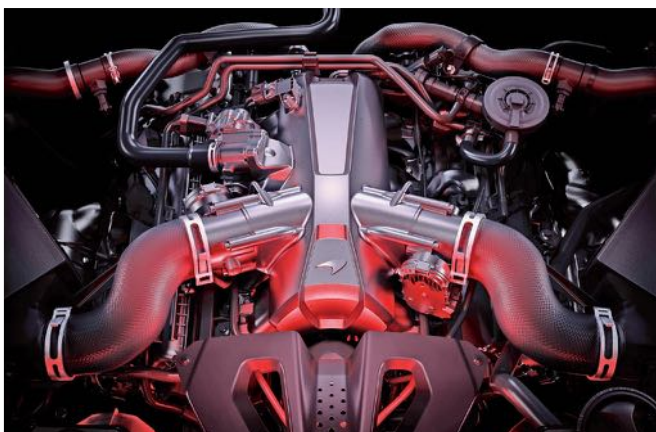
Nincs túlbonyolítva a vezető közvetlen környezete, a fordulatszám-mérő „lázmérős”

elfogadható. Minden bizonnyal ez a habitus ez is szerepet játszott abban, hogy üzlettársa, a szaúdi *Mansour Ojeh* nyomására 2017-ben eladta az összes részvényét, ami a McLaren csoporthoz kötötte és kiszállt. Dennis közismert „becsípődései” között említhető a Ferrari iránt érzet utálat, egyszerűen nem tudta elviselni, hogy az eredmények tekintetében az olaszok a legsikeresebbek az F1-ben, ezért minden rekordjukat meg akarta dönteni a McLarennel. Ez vezetett odáig, hogy az 1985-ben már létező McLaren Cars 2010-ben újjáalakult, mint McLaren Automotive,

mert Dennis az utcai sportkocsik piacán is komolyan támadni akarta a Ferrarit. Hogy biztosra menjen, szinte egy az egyben lemásolta az olaszok üzleti modelljét: versenytechnika az autókban, limitált szériák, egyedi kívánságokat teljesítő részleg (MSO) és egy szupermodell, amely méregdrága és minden benne van, amit a márka képvisel. Mondhatjuk, hogy a McLaren mostanra felépült, többféle modellt is kínál és valóban ott a helye a legjobbak között; de a Ferrari babérait nem sikerült vele megtépázni, az ágaskodó ló mítoszának megdöntéséhez még a minden hájjal megkent Dennis is kevésnek bizonyult.

Elöl 3%-kal lágyabbak, hátul 4%-kal keményebbek a rugók a 720S-éihez képest





Saját fejlesztés a 4,0 l-es V8-as turbómotor – egy olyan kis cégnél, mint a McLaren, ez komoly presztízt jelent



Nemcsak leszorítóerőt termel, hanem a fékezésben is segít a 20%-kal megnövelt felületű aktív hátsó szárny



Alapból teljes Alcantara belső jár, akár kontrasztos varrásokkal, szegélyekkel. Kiegészítésként nappa bőr kérhető

A McLaren 750S – amely nyitott Spider karosszériával is elérhető – a 720S továbbfejlesztése és egyértelmű üzenete, hogy lefözi maranellói

ellenlábását, a 2019-ben bemutatott 720 LE-s Ferrari F8 Tributo-t: aerodinamikai tulajdonságai kedvezőbbek, könnyebb, erősebb, gyorsabb,

egyszóval új király ül a trónon – papíron. Ha a vevő minden súlycsökkentő opciót megrendel, a kupé saját tömege mindössze 1277 kg, ami circa 160 kilóval kedvezőbb az F8-hoz képest. A Spider 1326 kilót nyom, ez is dicséretes és annak köszönhető, hogy a betonmerv monocoque váz miatt a tetőtől megfosztott kasznit nem volt szükséges extra mértékben merevíteni. Ahol lehetett, a tervezők „megfogták” a dekákat, a kilókat, a 720S-hez képest a karbonhéjas ülésekkel 17,5 kilót, a vékonyabb szélvédővel 1,6 kilót, az ultrakönnyű alufelnikkel 13,8 kilót takarítottak meg, továbbá az új lengéscsillapítóknál is találtak 2, a rozsdamentes acélsövekből hajtogatott kipufogónál pedig 2,2 kilót. Az első nyomtávot 6 mm-rel vetették szélesebbre, az emelőrendszer

pedig a korábbi 10 helyett már 4 s alatt felemeli a 750S orrát, ha netán leérne egy behajtón, vagy más akadályon. A 8500/percig forgatható, középre hosszában beépített 4,0 l-es V8-as két kis méretű, kettős megfűvástú turbóval lélegeztetve présel ki magából 750 LE-t és 800 Nm-t, az erő csak a hátsó kerekeken át jut a talajra, hétsebességes, szekvenciálisan kapcsolható váltón keresztül. Ha ideálisak a körülmények, az autó állásból 2,8 s alatt éri el a 100 km/h-t, 7,2 s alatt a 200-at és 20,0 s alatt a 300-at – a Spider 200-ig egy, 300-ig négy tized hátrányt szed össze –, a végsebesség 340 km/h. A fék alapáron karbon-kerámia kompozit, a megnövelt felületű hátsó légtérelő 0,5 s alatt aktivizálódva „légfékként” is funkcionál. Azok az ügyfelek, akiknél elsődleges szempont a pályán való használat, a McLaren Senna fékrendszerével is kérhetik a modellt, 60 százalékkal erősebb tárcsákkal és négyszer jobb hőelvezetéssel. A gumikészlet alapból Pirelli P Zero, pályára pedig a P Zero Corsa, vagy a P Zero Trofeo R abroncsokat ajánlja a gyár.

A 750S eleve kisszériás modell, de a McLaren Special Operations (MSO) minden olyan ügyfélkívánságot megvalósít, amit a technikai korlátok megengednek. Lehet szó egyénileg kikevert színekről, különleges kárpitokról, varrásokról, hasonlókra, amivel valóban egyedivé tehető egy-egy példány.

Aki megengedhet magának egy McLarent, annak évente vagy 15 000 km megtétele után kell szervizbe vinnie, az általános garancia 3, a fényezésre adott garancia 5 év, míg az átrozdás ellen 10 évig tartja a hátát a gyár. Dennis itt is komisz volt, mert utóbbi jellemzően 12 év a legtöbb márkánál.

Zé



TESZTNAPLÓ

Kia Niro 180 PHEV Platinum



Nemesfém

Nem tartozik az EV családba, de az új forma abba az irányba mutat. A diódás fényszórók este hatékonyak

A PHEV ERŐSEBB VILLANYMOTORT ÉS NAGYOBB AKKUT IS KAP, MINT A NORMÁL NIRO HIBRID.

Karosszéria, utastér

Az akkumulátoros EV-hez képest picit más a frontrész, de ami nem tetszett, hogy a töltőnyílás innen a bal első sárvédőre költözött. A beszállás könnyű, a kilátás elől korlátozott, a hely minden irányban elegendő. A vetített műszer egység grafikája változtatható, középen jó ötlet a multimode panel: ezen vagy a légkondi, vagy az infotainment kezelői jelennek meg. Az általános minőség jó, precíz az összeszerelés, sok a tároló, az ajtókra falatnyi textil sem jutott, minden felület műanyag. A kormánygombok kezelése könnyen tanulható, a váltó forgótárcsával működtethető, az infotainment menüje egy-két apróságtól eltekintve logikusan felépített. Hátlul

Tisztességes az anyagminőség, de több textillel sokkal otthonosabb lehetne a hangulat. A pedálrend kifogástalan





Kényelmesek az ülések, elől a fejtámla távolsága is állítható. A csomagtartó kisebb, mint a normál hibridben



Érdekes: az üléstámlák oldalára kerültek az USB töltők

is tágas a tér, középen alacsony a padlómerевítő, vannak szellőzők, a pad két személyre formázott. A PHEV csomagtere a nagyobb akku miatt kisebb, mint a normál hibridé: 451–1445 helyett csupán 328–1342 l-es.

Motor, erőátvitel

Az 1,6-os, közvetlen befecskendezéses, 105 LE-s szívó benzines a hibridé, de a villanymotor 44 helyett itt 84 LE-s, az akku 1,3

+ ELŐNYEI

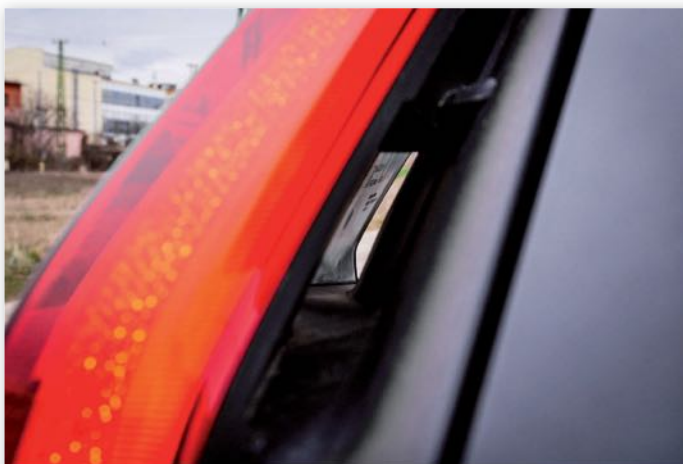
- Beszállás
- Kényelmes ülések
- Kidolgozási minőség
- Felszereltség
- Vezethetőség, komfort
- Fogyasztás

– HÁTRÁNYAI

- Magas rakodóperem
- Fékerő adagolhatósága
- Lassú töltés (3,3 kW)



Nincs CCS gyorsító, de a normál AC töltés teljesítménye is csupán 3,3 kW



Légcsatornát rejt a C oszlop. Az ajtózsebek nem nagyok, a burkolat felső része puha, kellemes tapintású



Sérülékeny helyen vannak a lökhárítóba tett lámpák, a rakodóperem magas. Vontatni 1,3 tonnát tud

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses benzinmotor (GDI), elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1580 cm³. Furat x löket: 72,0x97,0 mm. Teljesítmény: 105 LE/77 kW (5700/min). Nyomaték: 144 Nm (4000/min). Villanymotor teljesítménye: 84 LE/62 kW. Villanymotor nyomatéka: 203 Nm. Rendszerteljesítmény és nyomaték: 183 LE/134 kW és 265 Nm. Akkumulátor szerkezete, kapacitása: lítium-ion, 11,1 kWh. Hatfokozatú duplakuplungos robotváltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP. Csomagtér: 328-1342 l. Üzemanyagtartály: 37 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4420x1825x1545 mm. Tengelytáv: 2720 mm. Gumiméret: 225/45 R18. Saját tömeg: 1519 kg-tól. Gyorsulás (0-100 km/h): 9,8 s. Végsebesség 161 km/h. Végsebesség elektromos üzemben: 134 km/h. Vegyes fogyasztás: 0,8-1,0 l/100 km. Tesztfogyasztás: 2,9 l/100 km. CO₂: 19-23 g/km. Általános garancia: 7 év vagy 150 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 5 év vagy 150 000 km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 15 000 km/1 év.

Ára: 15 499 000 Ft



100 km-nél 2,1 l volt a fogyasztás. Az áramból hagy magának tartalékot a rendszer a hibrid üzemhez

helyett pedig 11,1 kWh-s. A rendszerteljesítmény 183 LE (265 Nm), a váltó hatfokozatú, duplakuplungos robot, a hajtás az első kerekeké. A kormányfülekkel a kézi kapcsolás helyett a motorfék (rekuperáció) erőssége szabályozható három fokozatban, ez nagyon jó, az utolsó szint kvázi egypedális vezetést ad. A 3,3 kW-os töltővel a telítés sokáig tart, pedig érdemes:

agglomerációból történő ingázást szimulálva, egyenletes tempót tartva 70 km-t mentünk villannyal. A telep lemerülése után hibridként használtuk tovább a Nirót, a tankolásnál 330 km után 9,6 l-t töltöttünk a kicsi, 37 l-es tartályba, ami 2,9 l/100 km-es fogyasztás. Ennek alapján átlagos használatnál a gyár által megadott vegyes 4,6-5,1 l abszolút reális.

Vezetés, menettulajdonságok

A menetvezérlővel csak Sport és Eco üzemmódok választhatók. A benzinmotor nehezen melegszik be, hidegben jól jön a Platinum szinttől adott kiegészítő elektromos fűtés. A PHEV dinamikára a normál hibrid szintjén áll, kicsit jobban gyorsul (0-100 km/h: 11,0 helyett 9,8 s), de ennyi, tisztán villannyal 120 helyett 134 km/h-s

tempóra képes. A 2,7 fordulatos kormány pontos, ám steril érzetű, a rugózás és a csillapítás jó kompromisszum a hazai utakra, az alapáron adott 18 colos alufelnik helyett szerencsésebb lenne a 16 colos garnitúra, kényelmesebb gördülési komforttal. A fék nyomáspontja határozatlan, az erő nem adagolható lineárisan. A Niro városon kívül sem zajos, 90-nél 1800, 130-nál 2600/perc a fordulát, vélhetően hatodikban, mert ezt nem jelzi semmi a műszerfalon.

Felszereltség

A Platinum a négylépcsős komfortszint harmadikja, tehát gazdagon felszerelt. Az alapkivitelhez képest jár hozzá többek között aktív (fékezésre képes) holttérfigyelő és hátsó keresztirányú forgalomfigyelő, 10,25 colos műszeregység, Dual LED fényszóró, indukciós telefontöltő, elektromos kiegészítőfűtés és 18 colos alufelni készlet is.

Összegzés

Ahogy korábban, a Niro most sem okoz csalódást, nincs igazán gyenge pontja, egyedül a lassú töltés róható fel komolyabb hiányossággként.

7A



TESZT

BMW i7 xDrive60

Ghostbuster

0,24 a légellenállási együtthatója, ami nem rossz, de messze nem kiemelkedő érték. A vesék feketében nem uradják a frontrészt, az osztott fényszórók (is) a Rolls-Royce-ok jellegzetességei

A ROLLS-ROYCE GHOST KORÁBBAN A BMW 7-ES ALAPJAIRA ÉPÜLT, AZ ÚJ GENERÁCIÓKNÁL AZONBAN FORDULT A KOCKA: MOST A FRISS 7-ES A GHOST LESZÁRMAZOTTJA. ELSŐKÉNT AZ ELEKTROMOS i7 JÁRT NÁLUNK.

Noha látni fogjuk, hogy a luxus-kategóriában sincs tökéletes autó, ez már az a szint, ahol egyszerűen nem illik méregetni, tapogatni, kritizálni, mert mindenképp a legjobbat, a legtöbbet kapjuk – elvileg. 52 millió forintos alapár esetén ez persze magától értetődő, arról nem beszélve, hogy az extrákra kényelmesen elkölthetünk még annyit, amiből kijönne egy 520i. Az új 7-es egyszerűen más dimenzió, és nem csupán azért, mert először kapható belőle tisztán elektromos változat. Alapja sok tekintetben a Rolls-Royce Ghost, így nem kell csodálkozni a hatalmas, 5,4 m hosszú karosszérián, amiből nincs

kisebb, a 3215 mm-es tengelytáv fix. A BMW-nél azonban úgy gondolták, a brit rokonság inkább előny, mintsem hátrány, így a formaterv is nyomokban „szellemes”. A pingpongasztalnyi gépháztető a függőleges, hatalmas vesékekkel éke-

sített frontrésszel és az osztott fényszórókkal egyértelműen rájátszik a két modell közötti rokonságra; a 21 colos alufelnik egyáltalán nem tűnnek nagynak, a hátsó rész viszont annyira letisztult, hogy sem a BMW, sem a Rolls-Royce ber-

kein belül nincs párja. Itt vicces, ahogy az embléma középső része (a kék-fehér propeller) kiemelkedik és erős vízszugárral tisztítja a tolatókamerát, csúnyán lepisilve az autó hátulját. A be- és kiszállás önmagában élmény, pedig az ajtók



Rengeteg a hely, középen az Interaction Bar alából a hangulatfény szerint világít, de „informátorként” színeket is vált, pl. a hőfok állításnál, az elakadásjelzőnél, stb.



3-as szintű önvezetésre is képes lenne az i7. Az új kormánygombokat meg kell szokni. Az elektromos ajtónyitó a menet közbeni nyitással alaposan ránk ijesztett – ha nem működik, van rendes kilincs is, csak eldugták



Csodás a kasmírgyapjú az üléseken és az ajtókon, a hangszórókat lézervágott fém takarja – ezek is kivilágíthatók



hagyományosan nyílnak, nem az ég felé, vagy sirályszárnyként, mint a legendás Mercedeseken. Mindent

villanymotorok mozgatnak, szenzorok figyelik, nehogy csúnya rányitás legyen az eredmény és

belülről szintén gombnyomásra tudunk nyitni-zárni, sőt a nyitott vezetőajtó a fékpedál lenyomásával

is mozgásba hozható. Ettől függetlenül meglepő, hogy hiába a lehetetlen finom szervomotoros behú-



Süppedős szőnyeg (akár a Ghostban), kényelem, komfort, luxus, minden, amit a BMW ma szériagyártásban tud. A 8K-s tévé is rendelhető lesz

zás, az ajtókat izomból bevágja a villanymotor, pedig szoftveresen biztosan lehetne ezt elegánsabbra venni. Sokkal nagyobb hiba azonban, amitől egyszer szó szerint a frászt kaptuk: az ajtópanelen lévő nyitógombra pont rá lehet térdelni véletlenül – ha kicsit felhúzzuk a bal lábunkat –, és ha ez megtörténik, akkor az aktív központi zár ellenére menet közben kinyílik az

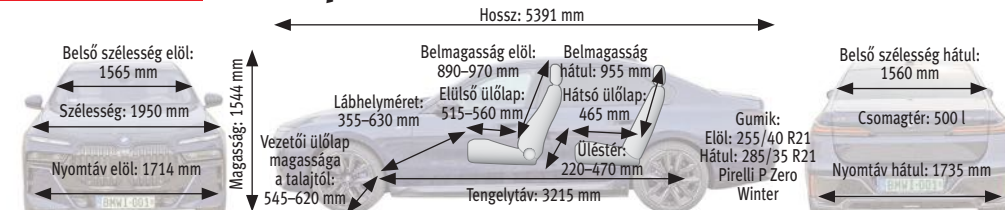
ajtó! Pedig a 7-esben ülve mellékes, hogy mi történik a kabinon kívül. A bajorok nem szálltak be a képernyőháborúba, a pult tetejére itt is a 12,3 és 14,9 colos képernyőket egyesítő ívelt Curved Display került, a márka új modelljeiből jól ismert grafikákkal és tartalommal, továbbá jutott egy-egy 5,5 colos érintő kijelző (Touch Command) a hátsó ajtókra, ezekről tucatnyi

funkció vezérelhető, az audiorendszertől kezdve a légkondicionálón át az ülés komfortig. Itthon egyelőre nem rendelhető a mennyezetből lehajló 31,3 colos, 8K felbontású Theatre Screen, ellentétben a 4D hangélményt adó (az üléseket rezgetető) Bowers & Wilkins hifivel. Az ülések mindkét sorban elképesztően kényelmesek, a komfort maximális (fűtés, szellőztetés,

masszázs, memória), a jobb hátsó hely szokás szerint VIP nyugággyá alakítható – ilyenkor nem jó sofőrnek lenni, mert az előretolt jobb első ülés benyomul a látótérbe. A kétjinyi vastag padlószőnyegekhez hasonló tényleg csak Rolls-Royce-okban találni, de ami nekünk a legjobban tetszett, az a kasmírgyapjú az üléseken és az ajtókon. Önmagában persze a bőrkárpit is csodás, de a puha, természetes szövettel valóban otthonos a hangulat a fedélzeten, ráadásul a kartámaszok is fűthetők, így elnyújtózva a relaxáció szó szerint értendő. A pultot teljes szélességben átérő, megvilágított Interaction Bar felülete kristályos, ez nem mindenkinek tetszett a szerkesztőségen belül, ahogy a középre tett kezelőpulton a zongoralakk sem – ilyen olcsó, közönséges műanyag egyszerűen nem illik ehhez a luxusautóhoz, az iX-ben látott fa sokkal jobb. A legtöbb funkciógomb érintésre reagál, sajnos az elakadásjelző is, amit emiatt nehéz működtetni; egyébként a 7-esben is maradt kontrollere a legfrissebb szoftvert futtató iDrive rendszernek, csak az üvegtárcsa vékonyabb a normálnál, ezért a mozgatója oldalirányba

ADATLAP

BMW i7 xDrive60



ELSŐ VILLANYMOTOR: Teljesítmény: 258 LE/190 kW (8000/min). Tartósnan: 95 LE/70 kW. Nyomaték: 365 Nm (0-5000/min)

HÁTSÓ VILLANYMOTOR: Teljesítmény: 313 LE/230 kW (8000/min). Tartósnan: 129 LE/95 kW. Nyomaték: 380 Nm (0-6000/min).

AKKUMULÁTOR: Lítium-ion szerkezetű. Kapacitás: 280,8 Ah. Energiatároló képesség (nettó): 101,7 kWh. Névleges feszültség: 376,4 V.

ERŐÁTVITEL: Egyfokozatú, mechanikus kapcsolat nélküli összerékhajtás.

FELÜGGESZTÉS: Elöl kettős keresztlengőkaros, hátul ötkaros multilink, adaptív légrugózás és csillapítás. Elöl-hátul

hűtött tárcsafékek, elektromos rögzítőfék, Auto Hold, ESP, 2,3 fordulatos, elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Négyajtós, ötüléses, önördő karosszéria, acél és alumínium elemekkel. Saját tömeg 2640 kg-tól.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0-100 km/h): 4,7 s. Végsebesség: 240 km/h. Hatótáv (gyári): 591-625 km. Vegyes áramfogyasztás (WLTP): 18,4-19,6 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 21,2 kWh/100 km*.

* Saját mérés kb. 70%-ban városi használattal, egy-három személlyel, 7 és 21 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 2 év (meghosszabbítható). Védőszárny szolgáltatás: 5 év. Fényezés garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: rugalmas.

Ára: 52 124 000 Ft



Fűthetők a kartámasz felnyíló fedelei, az ajtók kartámaszai szintén. A rakodóhely bélelt

Befelé 1080 mm mély és 880 mm széles a kereken 500 l-es csomagtartó. A rakodópereme magas (720 mm)



esetlenebb. Mivel nem volt kánikula, nem próbáltuk, hogy a rejtett szellőzőkkel mennyire hatékony a légkondi, amely teljes mértékben menüből szabályozható.

Furcsa ezt leírni, pedig igaz: ha valami, akkor az elektromos hajtáslánc miatti csend nagyon illik a luxusautókhoz. Az i7 pedig hihetetlenül csendes. Menetközben a Hans Zimmer által komponált zenei alá-

festéssel két dolgot lehet elérni: az ilyesmire fogékonyaknál eufóriát, ellenkező esetben garantált idegösszeomlást, de a döntés szerencsére a használaté, az IconicSounds Electric portfólió kikapcsolható. A műszaki töltet komoly, minden i7-es alatt csupa könnyűfém, elöl kettős kereszt-, hátul oldalanként ötkaros felfüggesztés dolgozik, adaptív légrugózással és csillapí-

tással, felárért összerék-kormányzással és aktív karosszériadőlés-szabályozással. Utóbbi nem csak a bőlintásokat, hanem az oldalirányú billenéseket is minimalizálja a 48 V-os rendszerrel működtetett stabilizátorokkal, így a 2,7 tonnás óriás minden helyzetben varázsszőnyegként siklik az úton. A vezetőségekek arzenálja már annyira komplex és kifinomult, hogy

3-as szintű önvezetésről beszélhetnénk, ha ennek nem lennének jogi akadályai; például autópályán gyönyörűen vált sávot az autó, a parkoló, illetve tolatósegéd mostantól 200 m-es útvonalat képes megjegyezni, sőt adott helyhez kötve memorizálni, ráadásul a művelet okostelefonon keresztül, az autó mellett állva is végrehajtható – a jelenet vicces, mert olyan, mintha



Luxusautókban el kellene végre felejteni az olcsó és méltatlan zongoralakkos műanyagot. A BMW is tud ennél szebbet, jobbat



Kétszínű fényezéssel is rendelhető, sőt elérhető az oldalt végig futó diszcsík, a kézzel festett coachline

sétáltatnánk a kocsinkat. A BMW ötödik generációs eDrive technológiája nem 800 V-os, így a töltés hatékonysága nem kiemelkedő (egyfázisú 11, háromfázisú 22, egyenáramú gyorstöltés 195 kW), de a motorteljesítmény megfelel a

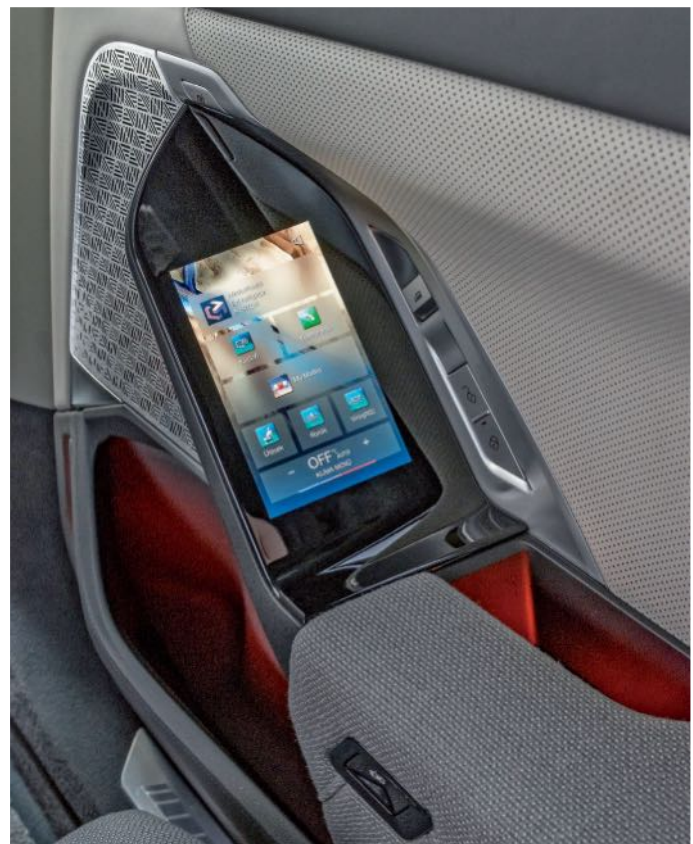
régi sejtelmes Rolls-Royce szlogenek: több mint elegendő. Mindkét tengely hajtott (xDrive), elől 258, hátul 313 LE-s villanymotor dolgozik, a rendszer 544 LE-t és 745 Nm-t tud. Mindezek azonban csak számok, ahogy a 4,7 másodperces

százás gyorsulás, és a villanyautóknál szokatlanul magas, 240 km/h-s végsebesség. Az irodalom eszközeivel nehéz átadni, milyen is mozgásban ez a hatalmas test, amikor az ember a 2,3 fordulatot, dodzsemenesen könnyen forgatható volán

mögött elveszíti a sebességérzetét, vagy éppen sofőrrel élvezi a földi repülést. És nem, nem a gyorsajtásról van szó, netán olyan gyerekes ostobaságról, hogy lehet-e vele kilinccsel előre kanyarodni, hanem arról a külön világról, amit



Hibátlan a pedálrend. A vékony rés a szellőző, vélhetően eleget tesztelték a légkondit, hogy így is hatékonyan működjön



5,5 colos érintőképernyő van a hátsó ajtókon. A napfényrolók is innen működtethetők, de kezelhető a telefon és a My Modes hangulatválasztó is



Nyitható a gépháztető, de nem sok értelme van az ablakmosó tartály utántöltésén kívül

az i7-es teremti és amibe nagyon jó érzés belecsöppenni. Ez maga a luxus, pontosabban a luxus egyik lehetséges interpretációja, a 21. századi járműipar egyik csúcsterméke, amit messzire kerüljön el az, akit első információként az ára érdekel – ebben a körben ez mellékes. Ahogy az áramfogyasztás is, mert annyi, amennyi, bár itt a „tankolás” ideje miatt azért nem elhanyagolható, mennyit kell állni útközben. A nettó, vagyis valóban



Indukciósan tölthető a telefon, a pohártartók elegánsan fedelet kaptak. A kesztyűtartó nem hagyományos, hanem gomb érintésére nyílik (a hátsó szélvédőfűtés kapcsolója mellett)

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Kidolgozás
- + Beszállás
- + Tágas utastér
- + Vezetői pozíció, pedálrend
- + Elegendő tároló
- + Utazási komfort
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Vezetősegéd működése
- + Csomagtartó
 - Menet közben kinyitható ajtó
 - Magas rakodóperem
 - Steril kormányzás
 - Méltatlan műanyagok

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes működés
- + Összkerékajítás
- + Hatótáv
 - Töltés

BIZTONSÁG

- + Vezetősegéd alapáron
- + Hatékony fék

KÖLTSÉGEK

- + Várható értéktartás
 - Ár, extrák

kiautózható 101,7 kWh-s lítium-ion akkumulátorral a gyár 591-625 km hatótávot ad meg 18,4-19,6 kWh/100 km-es vegyes fogyasztással. Lehetetlen? Nekünk sikerült egy városi és országúti 126 km-es etapon 18,9 kWh-t elérni, a kellemes tavaszi időjárás miatt már fűtés, és még légkondi nélkül, szabályszerűen közlekedve. De többet mond, hogy a feltöltött akkuval a számítógép 275-595 km-t jelzett a különféle üzemmódoktól függően, míg a vezetési stílusunk alapján 487 km-t. A teljes tesztet végül 21,2 kWh/100 km-rel zártuk, ami átlagosan 479 km-es hatótávnak felelt meg. Télen a fűtést, nyáron a légkondit használva, illetve rendszeresen autópályán utazva 30 kWh körül lehet a reális érték, azaz bő 300 km-t szinte minden esetben tud(hat) az i7.

Európával együtt a BMW is változik, mivelénk ugyanis egyelőre csak villanyautóként él az új 7-es, a próbált i7 xDrive60-ast hamarosan a 660 LE-s i7 M70 xDrive követi, ami egyben a V12-es utódjának is tekinthető. A hagyományos belsőégésű és könnyű hibrid erőforrások elsőként az északi-amerikai, valamint a kínai piacra érkeznek, ami arról árulkodik, hogy a bajorok kinek gyártanak elsősorban autót. Ha eddig nem esett volna le: nem nekünk.

Krepsz Zoltán



Szinte semmi nem utal rá,
hogy ez a legizmosabb Astra

TESZTNAPLÓ Opel Astra GSe
Plug-in Hybrid

Körbezárt villám

EGYNAPOS RAPIDTESZ-
TEN FESZEGETTÜK A
LEGERŐSEBB ASTRA,
A GSe HATÁRAIT.

Karosszéria, utastér

A GSe jelölést korábban már használta az Opel (GS/E, GSE), mostantól a legsportosabb, egyben hibrid modellekre kerül ez a három betű, ahol az „e” az elektromos-ságra utal. A módosítás szerény, az alul színezett (fekete betétes) lökhárítókkal és az alapáron adott 18 colos, egyedi mintázatú alufelnikkel gyakorlatilag fűjt a bőrgyár, a fekete tetőért itt fizetni nem kell, ellenben a nem metál fehér fényezés is feláras. Belül a részben Alcantara kárpit a legfeltűnőbb, az AGR ülések a többi Astrában is kiválóak, csak nincs rajtuk sárga GSe logó. A helykínálat, az anyag- és összeszerelési minőség hozza a kötelezőt, tárolóból van elegendő, a rengeteg csillogó, karcolódnó zongoralakkos műanyag minket zavart. A pult a két 10,0 colos képernyővel teljesen digitális, csak a legfontosabb funkciók kaptak fizikai gombot. A csomagtartó 352–1258 l-es, a rakodópereme magas (675 mm).

Motor, erőátvitel

A GSe ugyanazzal a PSA hajtás-lánccal fut, mint a 180 LE-s Astra PHEV (1,6-os turbós benzines + 110 LE-s villanymotor), csak feljebb tekert potméterrel: a benzín-motor 150 helyett ebben 180 LE-s, így a rendszerteljesítmény 225 LE,

változatlan 360 Nm nyomaték mellett. A váltó nyolcfokozatú automata, az akku 12,4 kWh-s és 43 km-t autóztunk tisztán villannyal. Az alapból 3,3 kW-os fedélzeti kábellel a töltés lassú, a belső-égésű motorral való töltés pedig a benzinelfogyasztás rovására megy.

Utóbbit most csak a fedélzeti számítógéppel mértük, ami 9,2 l/100 km-t mutatott.

Vezetés, menettulajdonságok

Az összességében 45 LE pluszt a gyakorlatban alig érezni, a GSe elhanyagolható egy tizeddel gyors-



Zavarók a tükröződések. A GS/GSe esetén alapáras az alumínium pedál



Szövet helyett Alcantara kerül az AGR ülésekre, az első sárga GSe logót is kapnak

+ ELŐNYEI

- Beszállás
- Kényelmes első ülések
- Általánosan jó minőség
- Utazási komfort
- Vezetékettség

– HÁTRÁNYAI

- Tükröződő belső felületek
- Fékerő adagolhatósága
- Hibrid működés
- Lassú töltés (3,3 kW)
- Ár

sul jobban 0–100 km/h-ra (7,5 s), a varázslat a futóműben keresendő. Az új rugókkal és a frekvenciafüggő Koni FSD lengés-



Plusz 30 LE-vel tekerik feljebb az 1,6-os benzint, a teljes hibrid rendszer 225 LE-t ad le



Zseniális a futóműve és nem is megy rosszul, de a GSe messze áll az igazi hot hatch kategóriától

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, turbó benzínmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1598 cm³. Furat x löket: 77,0x85,0 mm. Teljesítmény: 180 LE/133 kW (6000/min). Nyomaték: 250 Nm (1750/min). Villanymotor teljesítménye: 110 LE/81 kW (2500/min). Villanymotor nyomatéka: 320 Nm (500–2500/min). Rendszerteljesítmény és nyomaték: 225 LE/165 kW és 360 Nm. Akkumulátor szerkezete, kapacitása: lítium-ion, 12,4 kWh. Nyolcfokozatú automata váltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés, adaptív csillapítás. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP. Csomagtér: 352–1268 l. Üzemanyagtartály: 42 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4374x1860x1472 mm. Tengelytáv: 2675 mm. Gumiméret: 225/40 R18. Saját tömeg: 1628 kg-tól. Gyorsulás (0–100 km/h): 7,5 s. Végsebesség 225 km/h. Végsebesség elektromos üzemben: 135 km/h. Vegyes fogyasztás: 1,1-1,2 l/100 km. Tesztfogyasztás: 9,2 l/100 km. CO₂: 25-26 g/km. Általános garancia: 2 év (meghosszabbítható). Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervízciklus: 15 000 km/1 év.

Ára: 19 080 000 Ft

Akciós ára: 17 780 000 Ft

csillapítókkal a GSe a korábban tapasztaltakhoz képest agilisabban viselkedik, közvetlenebbül reagál a vezető parancsaira, az ívmenete stabilabb. A 2,9 fordulatot kormány nem igazán közvetlen ebben sem, de nagyon pontos; a fék nyomáspontja a villamosított autókra jellemzően határozatlan, megszokást igényel.

Felszereltség

A modellt megkülönböztető külső-belső jegyeken kívül a GSe alapján kap többek között fűthető első üléseket és kormányt, IntelliAir levegőszűrőt, Pure Panel Pro műszeregységet navigációval, vezeték nélküli teleföntöltőt, 360 fokos panorámakamerát, valamint a vezetőségelek közül sávközpontt, sávváltásasszisztens, autonóm vészfékezőt gyalogos- és kerékpárosfelismeréssel, táblafelismerőt, fáradtságérzékelőt, holtérfigyelőt, hátsó keresztirányú forgalomfigyelőt és adaptív sebességartó dugóasszisztenssel.

Összegzés

A GS-hez képest a GSe felára 2,2 millió forint, szerintünk pedig ennyit nem ér a sportosabb változat, mert a 180 LE-s hibrid is jól vezethető, így a szerény külső-belső optikától eltekintve a futóművet kell megfizetni.

Paladár

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 ÁBÉCSORRENDBE ÁLLÍTOTT MODELLNEVEK UTÁN AZ AUTÓ TELJESÍTMÉNYÉT LŐERŐBEN, MAJD AZ AJTÓK SZÁMÁT, VÉGÜL AZ ÁRAKAT EZER FORINTBAN KÖZÖLJÜK. TÁBLÁZATUNKAT 2023. MÁJUS 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

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

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

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

118i	136	5	10912
X1 sDrive18i aut.	136	5	14075
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)
318i aut.	156	4	15150
318i Touring aut.	156	5	15803
X3 xDrive20i 4x4 aut.	184	5	18035
iX3	286	5	24550
420i Coupe aut.	184	2	15213
420i Gran Coupe aut.	184	5	15577
420i Cabrio aut.	184	2	17295
i4 eDrive40	340	5	25375
Z4 sDrive20i	197	2	14293
X4 xDrive20i 4x4 aut.	184	5	19339
520i aut.	184	4	18709
520i Touring aut.	184	5	19638
X5 xDrive25d 4x4 aut.	231	5	25170
iX xDrive40	326	5	32641
620d Gran Turismo aut.	190	5	25292
X6 xDrive40i 4x4 aut.	333	5	29205
i7 xDrive60	544	4	52124
X7 xDrive40i 4x4 aut.	333	5	33439
840i Coupe aut.	333	2	37200
840i Cabrio aut.	333	2	40190
840i Gran Coupe aut.	333	4	36080

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wrangler 2.0 4xe 4x4 aut.	380	5	27000
Renegade 1.0 T3	120	5	8680
Compass 1.3 T4	130	5	10800
Gladiator 3.0D 4x4 aut.	264	4	23304

KIA		
KIA Hungary Budapest XI. 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

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

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

Grand Automotive Central Europe Kft.

Budapest XII. Csörsz utca 49-51.

Tel.: +36-80-333-888

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 Automobil 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 S Ce	65	5	5399
Captur 1.0 T Ce	90	5	7299
Mégane Grandtour 1.3 T Ce	140	5	8199
Mégane GrandCoupe 1.3 T Ce	140	4	7899
Mégane E-Tech Electric EV40	130	5	14549
Mégane E-Tech Electric EV60	160	5	16249
Arkana 1.3 T Ce aut.	140	5	9899

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
Austral 1.3 T Ce MHEV	140	5	12399
Grand Scenic 1.3 T Ce	140	5	10299
Kadjar 1.3 T Ce	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.: 06-23/541-100

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

Sebességhatárok és gyorsajtási bírságok Európában

Kár a gázért

Franciaországban, jelentős gyorsajtásért akár az autót is elkobozhatják

VÁROSBAN 50 KM/H – EZZEL SZINTE BIZTOSAN NEM TÉVEDÜNK, DE A TÖBBI SEBESSÉGHATÁR, ÉS A NYARALÁS BÜDZSÉJÉT MEGKURTÍTANI KÉPES GYORSAJTÁSI BÜNTETÉS ORSZÁGONKÉNT VÁLTOZIK.

A sebességkorlátozások Európában nem egységesek, országonként eltérnek. Éppen ezért, mielőtt autóval külföldi nyaralásra indulunk, nem árt tájékozódni a cél- vagy tranzit-országok szabályairól. Rögtön a szomszédunkban, Ausztriában például 2021 nyarától szigorodtak a büntetések: a kiszabható maximum 2180-ról 5000 euróra emelkedett, és meglebbentették, hogy különösen kirívó esetekben a jármű elkobozása is szóba jöhet majd. Azt biztosra vehetjük, hogy a legtöbb városban Európa-szerte 50 km/h a legnagyobb sebesség. Már érezhető az elmozdulás a 30 km/h-s zónák, sőt a teljesen ilyen városok felé: a legendás 1992-es grazi korlátozás óta már Párizs is bevezette ezt, környezetvédelmi, zajcsökkentési, és baleset megelőzési szempontokra hivatkozva. Több kulcsfontosságú útvonal továbbra is mentesül a 30 alól, ezek közé tartozik a híres Champs Élysées (50 km/h) és a fő körgyűrű, azaz a Boulevard Périphérique (70 km/h). Franciaországban már hason-



Európa-szerte terjednek a 30-as zónák, sőt több települést is ilyenre alakítottak az utóbbi időben

ló korlátozások élnek Grenoble-ban és Lille-ben is, valamint például a spanyolországi Bilbao-ban, a belga fővárosban Brüsszelben és Finnországban, Helsinkiben. De vannak fordított megoldások: Lengyelországban, bár az európai nagy átlaghoz hasonlóan 50 km/h a megengedett legnagyobb városi sebesség, éjjel 11 és hajnali 5 között 60-nal is lehet menni. Oroszországban mindig 60 km/h a maximum a településeken. (Magyarországon 1992-ben csökkentették 60-ról 50-re a lakott területi határt). Természetesen mindenütt figyelni kell a táblákat, de erre különösen Svédországban van szükség, ott ugyanis nincs egységes sebességkorlátozás, mindig a táblák jelzéseit kell betartani. A legkisebb sebességtúllépést

Norvégiában büntetik a legdrágábban, már 20 km/h-s plusz is 490 eurós fizetési kötelezettséget von maga után. Svájc is a drágábbak közé tartozik, sőt, a „Via Sicura” program bevezetése óta a gyorsajtásért kiszabott büntetések között a szabadságvesztés is szerepel, amely természetesen csak bírósági ítélettel róható ki. De a bíró adhat „enyhébb” büntetéseket is: több ezer svájci frankra rúgó pénzbírságot, vagy életfogytig tartó eltávolítást a járművezetéstől. Gyorsajtásért Franciaországban sem csak pénzbüntetés kapható: ott a vezetői engedély felfüggesztése, szabadságvesztés, és a jármű elkobozása is lehetséges.

Ahogy írtuk, Ausztria is megkéri a gyorsajtások „árát”; az összeg főleg akkor nő a többszörösére, ha nem „simán” gyorsajtást követünk el, hanem környezetvédelmi szabálysértést is. Ezt onnan tudhatjuk,

hogy autópályán, általában a 100 km/h-s sebességkorlátozás táblája alatt IG-L feliratú kiegészítő táblát helyeznek el. Ilyenkor, ha maradunk 130-on, máris ezres nagyságrendekben számíthatunk büntetésre, de jelentős túllépés esetén 5000 euró, azaz 1 860 000 forintnyi bírság sem elképzelhetetlen.

Több osztrák autópályán különleges sebességkorlátozás érvényes 22 és hajnali 5 óra között: az A10-es, az A12-es, az A13-as és az A14-es autópályán a 110 km/h sebességet éjszaka nem szabad túllépni. Ráadásul az országban nincs egységes bírságkatalógus, ehelyett a közigazgatási körzetek maguk határozzák meg az egyes szabálysértésekre kiszabható tételeket.

Különleges a finn rendszer is, ugyanis ott nem minden közigazgatási szabálysértést büntetnek fix összeggel; egyes esetekben a bírságot aapidíjak és a közlekedési szabálysértő jövedelme alapján számítják ki. Egyébként Svájcban is a finnhez hasonlóapidíjas rendszer alkalmaznak, de megspékelik azzal, hogy zéró a tolerancia, vagyis már 1 km/h-s túllépést is büntetnek: városban és városon kívül 40, autópályán 20 svájci frankkal. Ez utóbbira azért is kell nagyon figyelni, mert az alaphoz 120 km/h-s pályákon minden kereszteződésben extra-sebességkorlátozás él, amit tábla is jelez: általában 100-ra csökkentik a tempót. Városban, ha 6 km/h-val túllépjük a megengedettet, 120, ha 11-gyel, akkor már 250 frank a büntetés! Autópályán 6 km/h-s túllépés esetén 60, 21 km/h-nál pedig 260 frankot kell fizetni. Továbbá a sebességkorlátozás súlyos megszegése esetén vádat

SEBESSÉGHATÁROK ÉS BÜNTETÉSEK EURÓPÁBAN

Ország	Autópálya	Autóút	Városon kívül	Város	Büntetés	
					Gyorshajtás (+20 km/h-ig)	Gyorshajtás (+50 km/h felett)
					eurótól	
					km/h	
Ausztria	130	100	100a	50	30-5000	
Belgium	120	120	90/70b	50	115	
Bosznia-Hercegovina	130	–	80	50	50	200
Bulgária	130/140c	–	90	50	25	300
Ciprus	100	80	65	50	35	
Csehország	130	110	90	50	40	205
Dánia	130	80	80	50	135	500
Észak-Macedónia	130	110	80	50	20	300
Észtország	110	–	90	50	120	800
Finnország	120	–	80/100c	50	200	jövedelemtől függő/napi büntetés
Franciaország	130	110	80	50	68-1500	
Görögország	130	–	90/100c	50	100	350
Hollandia	100	100	80	50	209	
Horvátországi	130	110	90	50	70	2700-ig
Írország	120	100	80	50	80	
Izland	–	–	80/90i	50	215	915
Lengyelország	140	100	90	50/60k	45	325
Lettország	–	90	90	50	20	
Litvánia	110/130j	100/110j	90	50	30	450
Luxemburg	130d	90	–	50	50	145
Magyarország	130	110	90	50	80	160
Málta	–	–	80	50	70	
Montenegró	–	100	80	50	70	
Nagy-Britannia	112	112	96	48	1195	2990
Németország	130f		100	50	70	560
Norvégia	100	100	80	50	490	1000
Olaszország	130	110	90	50	175	545
Oroszország	110	–	90	60	6	
Portugália	120	100	100	50	120	300
Románia	130	100	90	50	60	265
Spanyolország	120	100	90	50	100	600
Svájc	120	100	80	30/50c	250 CHF	
Svédország	max. 120c	–	60-100c	30/50c	250	395
Szerbia	130	100	80	50	25	
Szlovákia	130	–	90	50	40	1200
Szlovénia	130	110	90	50	40	1200

a) Transzit-autópályák éjszaka: 110 km/h b) Vallónia/Flandria c) Táblák jelzéseitől függően d) Eltérő rendelkezések a kezdő járművezetők számára az első három évben és rossz időjárási/nedves körülmények között e) Eltérő rendelkezések vonatkoznak a kezdő járművezetőkre f) Irányadó sebesség g) Iskolák térségében 40 km/h h) Iskolák térségében 24 km/h i) Nem aszfaltzott/aszfaltzott út j) November 1. és március 31. között az alacsonyabb sebességhatár érvényes k) Este 11 és hajnali 5 óra között 60 km/h a megengedett legnagyobb sebesség forrás: ADAC, Mobilitásmagazin, ÖAMTC A motorkerékpárok, lakóautók és lakókocsok sebességhatárai eltérhetnek az itt megadott, személygépkocsikra vonatkozó sebességhatároktól.

is emelhetnek az autós ellen, ez általában legalább 400 frankos bírsággal jár. Mindez eléggé ijesztően hangzik, de a radaros méréseknél 5-7 km/h túrést alkalmaznak, a lézerekéknél 3-5, a mobil méréseknél pedig 7-9 km/h-t. Ez például a radaros esetben azt jelenti, hogy 5 km/h-t vonnak le 100 km/h-ig, 6-ot 101 és 150 között és 7-et 150 felett. Tehát ha 124-gyel mértek be 120-as szakaszon, abból nem lesz semmi, de ha 127-tel, akkor már 20 frank a tarifa.

Svájcban ráadásul a radardetektor, de még a navigációs rendszerek traffipax-előjelzése, és a hasonló applikációk használata is tilos és büntethető. Utóbbi nehezen ellenőrizhető, de a legtöbb navigációs rendszer ezt tudva nem is teszi lehetővé a közúti sebességmérések előjelzését Svájcban. A készüléket lefoglalhatják (igen, akár a telefont is), és bíróság dönt annak elkobzásáról, megsemmisítéséről.

Ausztria árat emelt

Bár a gyorsforgatás bírságai idén nem növekedtek, a kézből mobilizálás büntetését a duplájára emelték 2023. május 1-től. Így ha rendőr kap el 100, ha kamera akár 140 eurót is fizethetünk.

Horvátország sokat szigorított az elmúlt években. Ha valaki a városban 20-szal többlet megy a megengedettnél, rögtön 135 euró a büntetés, de +30 felett a díj már 405 és 905 euró közötti. 50 km/h-nál nagyobb túllépés esetén 1350 és 2700 euró közötti büntetésre és akár 60 napos szabadságvesztésre is számíthatunk! Városon kívül már 10 km/h sebességtúllépést is 68 euróval szankcionálnak, majd innen juthatunk el akár 2000 euró

főle. Autópályán civil autókból is vadásznak a gyorsforgatásra, és fontos azt is tudni, hogy a 25 év alatti vezetők csak 10 km/h-val a megengedett sebességhatár alatt vezethetnek – ez a szabályozás azonban nem érvényes lakott területeken, mert akadályozná forgalmat.

Olaszország is szigorú. Ott igen népszerű az átlagmérés, amit a „Controllo elettronico della velocità con sistema Tutor” felirattal jeleznek előre. Az is felkeltheti az autópálya kezelőkkel együttműködő rendőrök gyanúját – akár az autópálya kapunál fizeteskör – ha túl gyorsan értünk oda: a belépés és a kilépés időbélyegzőjét automatikusan összeolvassa és átlagolja a rendszer. A háromsávos olasz autópályákon 150 km/h a megengedett, ezt általában táblával is jelölik. Olaszországban az autópályákon legfeljebb 100 km/h sebességgel közlekedhetnek azok a kezdő vezetők, akiknek 3 évnél fiatalabb a

jogosítványuk (ez a 150-es szakaszokra is érvényes).

A bírságok magasak, 20 km/h-s túllépés esetén 175 euró, sőt ha a büntetést éjszaka szabják ki, akkor harmadával magasabb a díj. A bírságok befizetésével kapcsolatban azonban a nyaralóknak tudniuk érdemes, hogy 30%-os kedvezményre van lehetőség, ha öt napon belül befizetik az összeget. Ez csak akkor van így, ha a szabálysértés miatt nem fenyeget a járművezetéstől való eltiltás – mert Olaszországban ez is megtörténhet.

Több országban, főleg a nyári szezonban arra is számíthatunk, hogy a gyorsforgatás után egyből megállít a rendőr, vagy autópályán a fizetőkapuknál büntetnek. De a számos országgal meglévő kétoldali megállapodás miatt utólag is megkapjuk a büntetést, és akkor a fizetés szintén nem kikerülhet.

FL



GOLD 2023



FIAT DUCATO

2.2 MJT 180CV

A teszt legjobbjá a Fiat Ducato lett, 63%-os összeredménnyel

Az Euro NCAP kishaszongépjármű-töréstartesztje 2023

Életveszély?

A MÁRKÁK MÉG MINDIG ÉLETMENTŐ ASSZISZTENSEK NÉLKÜL KÍNÁLJÁK A KISÁRUSZÁLLÍTÓK TÖBBSÉGÉT.

Egyre népszerűbbek a kishaszonjárművek, főleg az online kereskedelem fellendülése óta. A legfeljebb 3,5 tonna össztömegű furgonok szinte személyautós vezethetőséget kínálnak, éppen ezért fontos lenne, hogy ezeket a modelleket olyan segédrendszerekkel (sávtartó, vészfék asszisztens, holtterfigyelő, stb.) szereljék fel, amelyek segítenek a balesetek megelőzésében, vagy legalább csökkentik azok kockázatait.

A statisztikák szerint a németországi furgonbalesetek mintegy kétharmadát a könnyű haszonjárművek vezetői tehetők felelőssé, de a baleseteket elemző szakemberek

ezzel együtt azt is megállapították, hogy a frontális ütközések több mint egyharmada megelőzhető lenne legalább az alapvető biztonsági

segédrendszerek sorozatszerű beépítésével. Itt azt is figyelembe kell venni, hogy a személyautókkal összehasonlítva a kisteherautós balesetek következményei statisztikailag súlyosabbak. Éppen ezért az EU-ban 2024 nyarától kötelező lesz nem csak a személygépkocsikban, de a legfeljebb 3,5 tonna össztömegű haszonjárművekben is az autonóm vészfékező rendszer, és két évvel ez után jön a gyalogos- és a kerékpáros-felismerő ütközésselkerülő is. Addig



Az Euro NCAP 2021 óta vizsgál könnyű haszonjárműveket, idén szigorított a minősítéseken

azonban úgy tűnik, nem kapkodnak a gyártók, a személyautókban jó ideje gyakran alapáras rendszerek a könnyű haszonmodellekből általában hiányoznak – és sokszor meg sem lehet őket rendelni. A most vizsgált 18 népszerű modellből csak ötben alapfelszerelés a két első légzsák, és egyikhez sem járnak alaphoz oldallégzsákok!

Az Euro NCAP tesztjeiben a személyautókat mindig alapfelszereltségükkel értékelik, a kisteherautók esetében azonban az egyszerűbb összehasonlíthatóság érdekében az egyes modelleket teljes felszereltségükkel, azaz az összes elérhető (feláras, rendelhető) biztonsági kiegészítővel vizsgálják. A mostani 18 modell szinte a teljes európai furgonpiacot lefedi.



AZ EURO NCAP 2023-AS KISHASZONGÉPJÁRMŰ-TÖRÉSTESZTJÉNEK EREDMÉNYEI

Típus	A	GY	K	S	T	V	Végeredmény	Kategória
	30%	10%	10%	20%	15%	15%	%	
Fiat Ducato	○	○	○	○	○	●	63%	arany
Ford Transit	○	○	○	○	○	●	60%	arany
Mercedes Sprinter	○	○	○	○	○	●	52%	ezüst
Mercedes Vito	○	○	○	○	○	●	48%	ezüst
VW Transporter	○	○	○	○	○	●	43%	ezüst
Nissan Primastar*	○	×	×	○	○	×	40%	ezüst
Renault Trafic	○	×	×	○	○	●	40%	ezüst
Volkswagen Crafter	○	×	×	○	○	●	40%	ezüst
Iveco Daily	○	×	×	○	○	●	35%	bronz
Peugeot Expert	○	○	×	○	○	●	31%	bronz
Opel Vivaro	○	○	×	○	○	●	30%	bronz
Renault Master	○	×	×	○	○	●	25%	bronz
Citroën Jumpy	○	○	×	○	○	●	24%	bronz
Toyota Proace	○	○	×	○	○	●	23%	bronz
Opel Movano	○	×	×	○	○	●	22%	bronz
Peugeot Boxer	○	×	×	○	○	●	22%	bronz
Citroën Jumper	○	×	×	○	○	●	20%	bronz
Nissan Interstar	○	×	×	○	○	×	18%	nem ajánlott

Jelmagyarázat: A) Frontális ütközés-elkerülő és/vagy automatikus fékrendszer. GY) Automatikus fékrendszer, amely megakadályozza vagy mérsékli a gyalogosokkal való ütközést. K) Automatikus fékrendszer, amely megakadályozza vagy mérsékli a kerékpárokkal való ütközést. S) Sávtartó. T) A vezetőt a biztonságos sebesség tartásában támogató rendszerek V) Vezetői éberséget javító és biztonsági övre figyelmeztető rendszer: ○ Alapfelszereltség. ● Egyes modellekhez rendelhető. × Nem elérhető. (itt a magyarországi elérhetőséget tüntetjük fel – 2023. február 28-i adatok alapján). ○● Európa több piacán (így Németországban is) alapfelszereltség, Magyarországon rendelhető. * a németországi felszereltséget tüntettük fel, mert Magyarországon nem kapható

A szervezet idén szigorított a 2021-ben indított haszongépjárművek minősítéseiről. A személyautók „csillagozásával” ellentétben, itt kategóriákkal osztályoznak: plati-

Az Euro NCAP már most figyelmeztet: 2026-tól a haszongépjárművek vezetéssegítő rendszereinek, ugyanazoknak a követelményeknek kell majd megfelelniük, mint a személyautókba szerelteknek

na (80% feletti eredmények), arany (60 és 79% között), ezüst (40-59%), bronz (20-39%), és nem ajánlott (20% alatt). A tavaly egyetlenként platina kategóriás Fiat Ducato idén

az aranyba csúszott vissza a szigorúbb protokoll miatt, viszont 63%-os általános értékelésével továbbra is a legbiztonságosabb az Euro NCAP minősítése szerint. Őt szorosan követi a Ford Transit (60%), és a Mercedesnek is sikerült két modellt közvetlenül a Ford mögé behoznia (Sprinter, Vito) az ezüst kategóriában. A pontszámok ez után gyorsan csökkennek. A Nissan Primastar, a Renault Trafic és a Volkswagen Crafter csak 40%-kal végzett. A rosszabb eredmények oka a vezető-támogató rendszerek (éberségfigyelő, gyalogos- és kerékpáros-észlelés) teljes hiánya – ezek felárért sem érhetők el. Egyedül a Renault-nak sikerült a Traficot az ezüst mezőnybe juttatnia – a többi francia modell a bronznál nem szerepelt jobban, igaz, ezek több mint 6 évvel ezelőtt kerültek a piacra. Érdekes viszont, hogy a Master ikertestvére, a Nissan Interstar egyedülként a „nem ajánlott” kategóriába került.

Az Euro NCAP eredményeit a német ADAC is kiértékelte egy szigorúbb kritériumrendszer szerint, és arra a megdöbbentő következtetésre jutottak, hogy alapfelszereltséggel egyetlen furgon sem kapott volna minősítést, vagyis az összes modell a „nem ajánlott” kategóriában végzett volna. Ez azért is rossz hír, mert a cégek általában az alapváltozatokat rendelik meg, a magánvásárlók pedig inkább a kényelmi és nem a biztonsági extrákra költenek.

FL



NOT RECOMMENDED 2023



NISSAN INTERSTAR

Acenta, 2.3 dCi 135

A Nissan Interstar 18%-ot ért el

Az elektromos rollerek európai és hazai szabályozása

Cikkcakk

A hazai tervezet szerint a legfeljebb 25 km/h végsebességű elektromos rollerekre és elektromos kerékpárokra ugyanazok a szabályok vonatkoznak majd, mint a hagyományos biciklikre

AZ ELEKTROMOS ROLLEREK SZÁMA ITTHON IS ROHAMOSAN NÖTT AZ UTÓBBI IDŐBEN, ÍGY A SZABÁLYOZÁSUK IS EGYRE FONTOSABB.

A legutóbbi becslés szerint – amit a Jövő Mobilitása Szövetség tett közzé – idén tavasszal már 80-100 ezer elektromos roller futott Magyarországon. Két évvel ezelőtt még 30-40 ezerre becsülték ezt a számot. A növekedést gyalogként, autósokként magunk is

tapasztalhatjuk, hiszen a járdákon, kerékpárutakon, és az úttesten is egyre gyakoribbak ezek az eszközök. A bérlok gyakran hagyják őket szanaszét, olykor a forgalmat is zavarva. 2019 novemberében *Vadai Ágnes* parlamenti képviselő írásban benyújtott kérdésére *Pintér Sándor* belügyminiszter így válaszolt: „Az elektromos rollert a hatályos szabályozás alapján, külön eltérő rendelkezés hiányában csak segédmotoros kerékpárnak lehet megfeleltetni. A rendőrség a jogszabályok alapján köteles eljárni.” A választ szembeötlő változás nem követte, vagyis látványos rendőri jelenlét nem volt ebben az ügyben. Aztán rendre elhangzottak ígérek a szabályozás-

ról, majd 2023. márciusban *Révész Máriusz*, az Aktív Magyarországért felelős államtitkár állt elő egy javaslattal, kiemelve, hogy a „25 km/h végsebességű elektromos rollerekre, elektromos kerékpárokra ugyanazok a szabályok vonatkoznak majd, mint a hagyományos kerékpárokra. Jelenleg Európában így van mindenhol, mi is ezt követjük”. A 25 km/h-nál gyorsabb e-rollerek pedig segédmotoros kerékpárnak minősülnek. Mit jelent ez a jelenlegi KRESZ szerint? A kerékpárnak minősítendő, legfeljebb 25 km/h végsebességre képes elektromos rollerek mehetnek a kerékpárúton és a kerékpársávban. Ha tábla engedi, haladhatnak egyirányú utcában a forgalommal szemben is. Járdán viszont kizárólag akkor, ha az úttest „kerékpár közlekedésre alkalmatlan”. Ezt „a gyalogos forgalom zavarása nélkül és legfeljebb 10 km/h sebességgel” tehetik. A KRESZ engedi a kerékpárok számára az utánfutó vontatását is – a tervezet értelmében akkor elektromos rollerek is vontathatnak? Felmerül továbbá az alkoholos befolyásoltság kérdése is. 2014 óta nyílen alkoholos állapotban is lehet itthon kerékpárral közlekedni: a KRESZ szerint járművet csak az vezethet, aki a vezetési képességre hátrányosan ható szerbefolyása alatt nem áll, és a szervezetében nincs szeszese ital fogyasztásából származó alkohol. Ezt a kerékpárosra nem kell alkalmazni, feltéve, hogy egyébként a jármű biztonságos vezetésére alkalmas állapotban van. Aztán: „kétkerekű kerékpáron 16.

életévét betöltött személy szállíthat 10 évnél nem idősebb, a kerékpárt nem hajtó utast, a kerékpár pótülésén.” A rolleren viszont semmilyen ülés nincs. Szintén sarkalatos kérdés az életkor, ugyanis a kerékpározásra nem határoz meg alsó korhatárt a KRESZ, kizárólag annyit ír, hogy 12 év alatt a kerékpárral nem mehet fel a gyerek főútvonalra. Ezekből a – kerékpározásra illő, de az elektromos rollerezéshez kevésbé passzoló – pontokból is látszik, hogy vagy teleszórják az amúgy is bonyolult és toldozott-foltozott KRESZ-t kivételekkel, vagy – ahogy például Németországban is tették – létrehoznak egy új járműkategóriát. Ott a „miniatűr elektromos járművekről” szóló rendelet szabályozza az e-rollerek használatát is. Eszerint a kormány- vagy tartórúddal ellátott, legfeljebb 20 km/h sebességű, közúti üzemeltetési engedéllyel rendelkező járművek sorolhatók ide, vagyis az e-rollerek mellett a Segway-ek is, viszont – mivel nincs kormányrudjuk – a hoverboardok, az elektromos gördeszkák, a one-wheel-ek, és az airboardok nem illelnek a kategóriába.

A külföldi példákat azért is érdemes tanulmányozni, mert az államtitkár az európai harmonizációra hivatkozva nyújtotta be a javaslatát az Építési és Közlekedési Minisztériumhoz – ahol a végleges döntés *Lázár János* miniszter kezében van –, viszont egységes európai szabályozás sincs, sőt, néhol még városonként is eltérő a megítélés. Az is tény azonban, hogy ez a 20-25

Párizs: nem az e-rollerekre

2023. április 2-án népszavazást tartottak, ahol alacsony, 8%-os részvétel mellett, de elsöprő, 89%-os arányban megszavazták, hogy ne közlekedjenek elektromos rollerek a francia fővárosban – Barcelona után Párizs a második város, ami egyszerűen kitiltja ezeket a közlekedési eszközöket.

A párizsi önkormányzat soha nem titkolta a fenntartásait. Többek között 10 km/h-s rolleres sebességkorlátozást állapítottak meg bizonyos zónákban. Ezen túlmenően pénzbírsággal sújtják azokat, akik nem használják az ilyen járművek számára kijelölt parkolóhelyeket. *Anne Hidalgo*, Párizs polgármestere a környezetvédelmi ügyek lelkes védelmezője, aki elkötelezte magát az elektromos mobilitás előmozdítása, valamint a belső égésű járművek közlekedésének 2030-ig történő beszüntetése mellett. Kritikusai úgy látják, hogy a népszavazás fékezi ezt a lendületet, *Hidalgo* szerint viszont az e-rollerek „nem túl környezetbarátok – megrongálódnak, és csak úgy hevernek. Nem tudjuk megfékezni őket a közterületeken, és közlekedésbiztonsági problémákat okoznak, különösen az idősek és a fogyatékkal élők számára.” A magántulajdonban lévő elektromos rollerekre a döntés nem vonatkozik.

AZ ELEKTROMOS ROLLEREK HASZNÁLATÁNAK SZABÁLYOZÁSA NÉHÁNY ORSZÁGBAN

	Ausztria	Németország	Svájc	Franciaország	Olaszország	Hollandia	Spanyolország
Maximális sebesség/ teljesítmény	max. 25 km/h és 600 W	max. 20 km/h	max. 20 km/h és 500 W	max. 25 km/h	max. 25 km/h	Az e-rollerek használata egyelőre nem engedélyezett	max. 25 km/h
Használat	kerékpáros infrastruktúra, de ezek hiányában az utat lehet használni	kerékpárutak, kerékpársáv, kerékpáros nyom, táblával engedélyezett közlekedési területek – ha ezek nem állnak rendelkezésre, akkor mehetnek autópályákra	kerékpározási szabályok szerint	kerékpárutak (ahol nincs, ott az úttesten)	kerékpáros infrastruktúra, továbbá utak, gyalogos zóna, járda (ez utóbbi három esetben legfeljebb 6km/h sebességgel és beszerelt és használt sebességtartó automatikával)		alapvetően belvárosi utak és kerékpárutak (a konkrét terület szabályozása az önkormányzatok felelőssége)
Tiltás	járda + gyalogos zóna (kivéve, ahol ezt a hatóságok, önkormányzatok külön engedélyezik – csak gyalogos sebességgel)	járda + gyalogos zóna + egyirányú utcával szemben, kivéve ha tábla engedi	járda + gyalogos zóna (kivéve, ha azt külön tábla engedélyezi vagy hivatalos jóváhagyással)	járda + gyalogos zóna (kivéve, ahol ezt a hatóságok, önkormányzatok külön engedélyezik)	a 30 km/h feletti megengedett legnagyobb sebességű utak		járdák, gyalogos-övezetek, országutak, valamint autópályák, autópályák és alagutak (lakott területeken is), továbbá az úgynevezett "travesías"-on – mely egyfajta magasabbrendű kereszteződés – is
Sisak kötelező?	nem	nem, de ajánlott	nem	nem, viszont kivételesen a 80 km/h sebességkorlátozású utakat meg lehet nyitni az e-rolleres forgalom előtt. Ebben az esetben a bukósisak kötelező, és a kiskorúakat felnőtteknek kell kísérnie.	nem		nem, de folynak az előkészítések a bevezetéséről (ahogy Portugáliában már kötelező); illetve egyes városokban a bérletéhez már most is kötelező, például Madrid
Alkohol határérték (ezrelék)	0,8	0,5 (gyengénlátóknak 0,3, 21 éven aluliaknak 0,0)	0,5	0,5	0,5		0,5
Alsó korhatár	12 év/10 év (fiatalok 10 éves kortól, ha rendelkeznek kerékpáros engedéllyel, és egy 16 éves vagy annál idősebb személy kíséri őket)	14 év	16 év/14 év (M osztályú vezetői engedéllyel rendelkező fiatalok)	12 év	18 év, de egyes önkormányzatok engedik 16 éves kortól is; 14 éves kortól AM kategóriájú vezetői engedéllyel (de egyes önkormányzatok nem engedik)		az országos rendszer bevezetés alatt; egyes önkormányzati rendeletek határozzák meg, például Madrid 15, Barcelona és Valencia 16, Pamplona 14 év
Kötelező biztosítás	nem	igen	nem	igen	nem		nem, de egyes önkormányzatok a bérelt robogókra előírták
Vezetői engedély	nem	nem	nem, viszont 14 éves kortól M kategóriájú jogosítvány szükséges	nem	nem, viszont 14 éves kortól AM kategóriájú jogosítvány szükséges		nem

forrás: ADAC

km/h a „normál” elektromos rollerek sebességhatára, e fölött más a helyzet. Az elektromos rollerek Németországban kerékpárutakon, kerékpársávokon és kerékpáros nyomokon közlekedhetnek. Csak ezek híján használhatók az autópályán. A járdán, a gyalogos zónában és a menetiránnyal ellentétben az egyirányú utcákban is tilos az e-rollerezés (kivéve, ha a kerékpárokat is beengedik így). A villanyrollerekkel egyébként általában ez a helyzet Európa-szerte: kerékpárutakon lehet közlekedni velük, járdákon és gyalogosövezetekben azonban csak kivételes esetekben. Jogosítvány és bukósisak nem kell (az utóbbi ajánlott), az alsó korhatár pedig 14 év. Kizárólag egy ember mehet egy rollerrel. Ha van kerékpáros közlekedési lámpa az úton, akkor az érvényes az elektromos rollerekre is – ha nincs, akkor az egyéb közlekedési lámpák jelzéseit kell figyelembe venni.

Az alkoholfogyasztást a személygépkocsik vezetéséhez hasonlóan

engedélyezik általában mindenhol. Németországban tehát 0,5 ezrelék a határ, kivéve, ha valaki gyengénlátó, mert akkor csak 0,3 a megengedett, ha pedig 21 év alatti vagy kezdő a sofőr, akkor 0,0! Németországban és Franciaországban felelősségbiztosítás is kötelező a villanyrollerekre, amit a felragasztott biztosítási matrica bizonyít. A németeknél évi 30 euró a díj. A bukósisak viselése egyelőre csak Portugáliában és tavaly nyár óta Horvátországban kötelező. Az elektromos rollerek egyébként szinte egész Európában engedélyezettek, kivéve például Hollandiát, ahol „a mopdekhez hasonlóan tekintenek rájuk” – magyarázza *Peter Jaklin*, az ADAC ügyvédje. „Ezért szükségük lenne vezetőülésre, és emiatt egyelőre nem engedélyezettek”. Az Egyesült Királyságban az elektromos rollerek általában nem használhatók a közforgalmú területeken, de a kormány már tesztelési céllal kijelölt néhány részt, ahol igen.

Az összeurópai szabályozás ellenében hat a tavaly szeptemberben bevezetett svédországi megoldás, ahol az e-rollerekkel már nem lehet gyalog- és kerékpárutakon közlekedni, és nem szabad ott parkolni sem. Szintén Skandináviában kezdtek bevezetni az éjszakai tilalmakat: a norvégiai Oslóban elsősorban az ittas vezetők okozta balesetek miatt tilos éjszaka e-rollereket bérelni, míg Helsinkiben a megengedett legnagyobb sebességüket 15 km/h-ra csökkentették éjfél és hajnali 5 között.

A „gyárilag” 25 km/h-nál gyorsabb, Magyarországon a tervezet szerint segédmotoros kerékpárnak minősülő elektromos rollerekkel nem szabad a járdán közlekedni, kizárólag parkolni. Lakott területen, a kerékpárúton sem mehetnek, lakott területen kívül viszont igen, ha azt tábla külön nem tiltja. A segédmotoros kerékpárokkal mehetnek viszont – ha elfogadják, akkor az új szabályozás értelmében

a gyors e-rollerekkel is – a buszsávban. Minden helyzetben kötelező a bukósisak és a jogosítvány, és 40 km/óra a megengedett legnagyobb sebesség. Ez felveti a forgalom ütemének megtörését, hogy 50-es városi utakon a 10 km/h-val lassabb elektromos rollereket kell előzgetni, viszont ez a probléma a robogók esetében is fennáll. Egyébként hasonló anomália merülhet fel a kerékpárutakon is, ahol a robogók legfeljebb 25 km/h-val mehetnek, míg a kerékpárok elméletileg 30-al.

Felmerül még, hogy miért ne mehetnének fel a járdára, ha ott betartják a szabályokat, hiszen a bicikli is tud 40-50-nel menni, mégis mehet a járdán, feltételekhez kötve. A hirtelen felgyorsulni képes erősebb e-rollerek nagyobb veszélyt jelentenek a gyalogosokra, ellenőrzésük pedig lehetetlen, igaz, végső soron, a járdán közlekedhető 25 km/h alatti végsebességre képes lassabb villanyrollereké is az.

FL



Alapáron gazdagabban felszerelt a HR-V, extrákkal azonban drágább lesz ellenfelénél

ÁRVERSENY Honda HR-V 1.5 i-MMD Elegance és Toyota C-HR 1.8 Hybrid Comfort

Két dudás egy csárdában

HIBRID CROSSOVEREK FRONTHAJTÁSSAL ÉS ALAPFELSZERELTSÉGGEL.

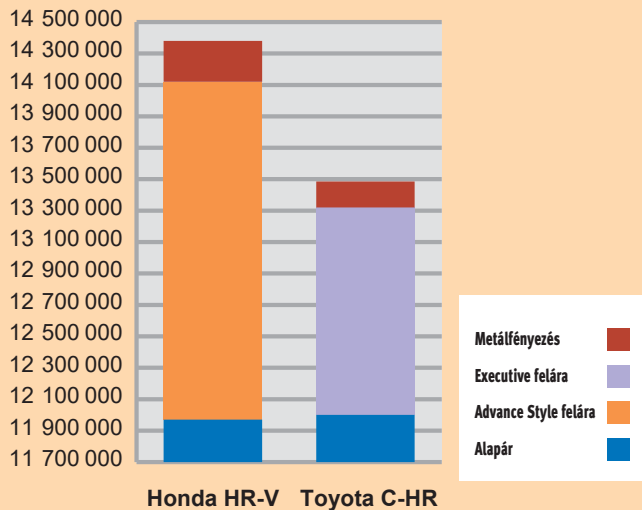
Mindkét modell úgynevezett öntöltő hibrid, az akkukat kívülről tölteni nem lehet. A belsőégésű motorok egyformán szívó benzinesek és négyhengerek, a Hondában az 1,5-ös 107, a Toyotában az 1,8-as 98 LE-s, a

villanymotorok ugyanebben a sorrendben 131 és 72 LE-t tudnak. A HR-V szerény, háromlépcsős kínálatában a belépő a listaáron 11 970 000 forintos Elegance, a C-HR választéka sokkal színesebb, itt a 12 000 000 forintért elvihető Comfort a legolcsóbb. Az autók alapfelszereltségében közös a hat légzsák, az Isofix, a dombsegéd, az elektromos rögzítőfék, a LED fényszóró és nappali menetfény, az automata világításkapcsoló és távirányítású központi zár, az elektromosan állítható és fűthető tükörpár, a négy villanyablak, a magasságban állítható vezetőülés, az osztottan dönthető hátsó üléstámla, az automata légkondi (Honda egy-, Toyota kétfázisú), a fedélzeti számítógép, az okoskormány, az okostelefonnal összekapcsolható infotainment (Honda 9,0, Toyota 8,0 colos érintőképernyő), az audiorendszer (Honda négy, Toyota hat hangszóró, DAB/USB), a Bluetooth-kihangsúlyozó, a tolatókamera, az adaptív tempomat, a menetvezérlő, a vezetősegédek közül pedig az autonóm

vészfékező, a sávtartó, a sávkövető és a táblafelismerő. A gumikat a Hondán 18, a Toyotán 17 colos alufelnikre szerelik. A HR-V alapáron adott többlete az elektromosan behajtható tükörpár, a kulcs nélküli kezelés, a fűthető első üléspár, a lejtmenetvezérlő, az esőszensor, a navigáció és az első parkolóradar. A Toyotánál nem kell fizetni a térdlégzsákért és a nappa bőrbevonatú okoskormányért.

kapjuk meg. A HR-V-nél ehhez a legdrágább Advance Style kivittelt kell választani, listaáron 14 120 000 forintért, amihez még hozzá kell adni a metálfényezés 260 ezer forintos árát – a végösszeg 14 380 000 forint. A C-HR a sorrendben negyedik Executive szinten tartalmazza a legnépszerűbb extrákat és a 13 320 000 forinthez itt is hozzájön még a metálfény ára, ami plusz 165 ezer forint. A hiánytalanul fel-

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (FT)



ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Honda HR-V 1.5 e-HEV	Toyota C-HR 1.8 Hybrid
Hengerűrtartalom [cm³]	1498	1798
Hengerszám/szelepszám	4/16	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	107/79 (6000-6400)	98/72 (5200)
Nyomaték [Nm (1/min)]	131 (4500-5000)	142 (3600)
Villanymotor teljesítménye [LE/kW]	131/96	72/53
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	Fokozatmentes/bolygómű	
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	10,6	11,0
Végsebesség [km/h]	170	
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4340x1790x1582	4390x1795x1555
Tengelytáv [mm]	2610	2640
Csomagtartó [l]	335-1305	377-1164
Saját tömeg [kg]	1380	1420
CO ₂ [g/km]	122	114
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,4	5,0
Kilométerköltség [Ft/km]	35,06	34,45
Listaár [Ft]	11 970 000	12 000 000
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	327 000	328 000

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



Szélesebb a választék a C-HR-ből, de extrákat tételen vásárolni ehhez sem lehet

A vevők elsősorban automata légkondit, adaptív LED fényszórót, kulcs nélküli kezelést, fűthető üléseket és kormányt, navigációt, esőszenzort és metálfényezést vásárolnak extraként. A japán márkákra jellemzően tételen rendelni nem lehet, a vágyott holmikat magasabb komfortszintre fellépve

szerelt kívánságautó a Toyotánál 13 485 000 forintra jön ki.

Lapzártakor egyik márkánál sem futott központi akció. Az autók költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyagköltségek árával) a Honda HR-V mutatója 35,06, a Toyota C-HR-é 34,45 Ft/km.



A katalizátor drága. Az, hogy esetleg már az adásvétel pillanatában is hibás volt, egy 9 éves használtautó esetében, hónapokkal a vásárlás után nehezen bizonyítható

Képek illusztráció

Drága lett az import-autó

OLVASÓNK KÜLFÖDRŐL HOZOTT BE AUTÓT, DE PÁR HÓNAPPAL KÉSŐBB KOMOLY ÉS DRÁGÁN JAVÍTHATÓ HIBA JELENTKEZETT.

Február végén, hosszas keresgélés és egyeztetés után Stuttgart mellől hoztam haza egy 9 esztendőes személyautót. Itthon, a külön erre félretett pénzből alapos



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

Olvasónkéhoz hasonló panasszal gyakran fordulnak hozzám belföldi vásárlók is, tőlük is azt szoktam kérni, hogy mutassák meg az adásvételi szerződésük szövegét. Használt dolog adásvétele során ugyanis attól függő mértékben jöhet szóba az eladónak a vevővel szembeni felelőssége, hogy utóbbi mit tud az eladóval szemben szerződésszegés címén felhozni. Márpedig a szerződésszegés fennállásának, vagy fenn nem állásának jogi, illetve műszaki megítéléséhez a szerződésben foglaltakat feltétlenül ismerni kell. Általában elmondható,

hogy egy használt gépkocsi adásvételénél – ha a felek a szerződésben, másban nem állapodtak meg – az eladónak csak azért áll fenn a felelőssége, hogy a szolgáltatott gépkocsi általános műszaki állapota nem tér el jelentős mértékben egy azonos típusú, évjáratú, futásteljesítményű másik hasonló gépkocsi átlagos állapotától, vagyis esetünkben mérlegelni kell, hogy egy 9 esztendőes és a tárgyival azonos kategóriájú gépkocsinál mire számíthat a vevő. Itt fontos, hogy csak a jelentős eltérésnek lehet az eladóval szembeni fellépés lehetőségét megalapozó szerepe. Problémát jelenthet, ha a szerződésben esetleg az eladó kifejezetten ki is zárta – mert erre is van lehetősége – szavatosi felelősségét, a kizárás megtörténtét persze az eladónak kell bizonyítania. A leírtak szerinti panasz esetén műszaki szakkérdés annak megítélése, hogy a katalizátor meghibásodása, vagy az azt előidéző ok az adásvétel időpontjában, mint rej-

tett hiba már fennállt-e, és ha igen, csak akkor jön szóba – legalábbis elvileg – az eladóval szemben bármilyen fellépés. Azért csak elvileg, mert az igényt csak Stuttgartban lehetne érvényesíteni, amennyiben az eladó jószántából nem hajlandó valamilyen kompenzációt nyújtani. Ennek – műszakilag dokumentált, például szerviz-igazolással kiegészített – levéllel történő mielőbbi megkísérlését javaslom olvasónknak, hiszen a hiba közlésének tartós késedelve önmagában is tovább nehezíti a bizonyítást arra nézve, hogy a hiba már a gépkocsi átvételkor fennállt. Amennyiben ezek után az eladó elzárkózik attól, hogy bizonyos kompenzációt nyújtson, gyakorlatilag nem látok esélyt az igény sikeres érvényesítésére, hiszen az azzal járó költség és bizonytalanság még akkor is aránytalanul magas, ha az adásvételi szerződésben az eladó nem zárta ki szavatossági felelősségét. Sajnos a külföldi használtautó adásvétel ezzel a kockázattal jár.

átvizsgálást, olaj- és abroncscsereét csináltattam, egyúttal a kézifék bowdenjét is megjavították – ezt a hibát az eladó német kereskedés is említette, e lépésük külön bizalmat ébresztett bennem. Minden kiválóan működött egészen ápri-

lis végéig, amikor kissé erőtlennek éreztem az autót, szinte egyik napról a másikra, sietve el is vittem ugyanabba a szervizbe ahol először is jártam. Katalizátorhibát olvas-tak ki. Mivel nem olcsó mulatság, felmerül bennem, hogy valamit,

– persze csak ha jogos – tenni kellene a németországi kereskedéssel. Ezt a hibát fel lehet róni nekik? Nem gondolom, hogy óvatos vezetéssel két hónap alatt tönkremegy a katalizátor.

Név és cím a szerkesztőségben

Termékteszt: Carease karceltávolító spray

Fújhatjuk?

RENDSZERES HARCOT VÍVUNK A KAROSSZÉRIÁT CSÚFÍTÓ KARCOKKAL, A CSODASZEREKTŐL FÜGŐEN TÖBB-KEVESEBB SIKERREL. MOST ISMÉT VESZTES CSATÁN VAGYUNK TÚL.

Tavasszal sokaknál hétvégi program, hogy rendbe tegyék az autójukat: ilyenkor jöhet a mosás, a polírozás, a belső takarítás. Az autós áruházak és a webshopok tele vannak különféle színregeneráló samponokkal, karceltávolítókkal,

fényezésjavító tollakkal, színes polírozókkal, pasztákkal, kenceficékkel – akit rabul ejt a téma, komoly készletet halmozhat fel. Mi internetes rendeléssel jutottunk hozzá a Carease karceltávolítóhoz (a szer több néven is fellelhető a világhá-



Kezelés előtt a karcos felület



Kezelés után a továbbra is karcos felület. A mélyebb horzsolások eltüntetését nem vártuk, de itt igazából semmi változás nem történt



120 ml-es a flakon, a szórófejet külön adják hozzá

lón és boltban nem kapható), a 120 ml-es spray futárszolgáltatással együtt 7600 forintba került és a jelzett szállítási határidő egy munkahetet csúszott. A papírtasakban sem számlát, sem használati utasítást nem kaptunk, de a kis flakonnal legalább együtt csomagolták a szórófejet is, így az nem veszett el. A flakonra ragasztott ismertető angolul tájékoztat a szer összetételéről, továbbá röviden a használatról. A kezelt felület mosása és zsírtalanítása után az anyagot fel kell rázni, majd a karcos részre perme-

tezni, végül puha ronggyal letörölni – ezt bárki képes kivitelezni. Eleve olyan részt választottunk a teszt-autónkon, ahol kisebb és mélyebb karcok egyaránt fellelhetők voltak, de amint a fotók bizonyítják, csak a fényezés lett szebb, csillogóbb, a karcok köszönték szépen a kezelést, de mind megmaradtak. Igazából fújhatjuk a 7600 forintunkat, a Carease nem vált be, ennél sokkal hatékonyabb karceltávolítókat is kínálnak az üzletek, de a színes polírozókkal is egyértelműen jobb hatást lehet elérni. ■

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.

Akik mindig ugyanannyival mennek

Több dolog is idegesít az utakon, mikor vezetek. Vannak azok az autósok, akik mindig ugyanazzal a sebességgel haladnak, teljesen függetlenül attól, hogy az adott úton mennyivel lehet menni: 50, 60, 80, 90 km/h. Ők minden esetben például – talán ez a legidegesítőbb – 70-nel autóznak! Megelőzőm őket egy 90 km/h-s szakaszon, majd később, egy faluba érve, ha utolér, vagy rám tapad, vagy visszaelőz, hogy aztán a lakott területről kihajtva ismét ott cammogjon előttem. Ráadásul amerre járok, eléggé kanyargósak az utak. Itt beragadni egy ilyen mögé, nem nagy élvezet.

V. P.

Erre nehéz bármit is válaszolni. Nyilván a városban, ahol csak 50-nel szabad hajtani, szabálytalan, ha valaki 70-nel megy. A másik eset tényleg csak bosszantó, de inkább azt javasoljuk, engedje el ezt, mert megváltozni nem fog, önnek viszont árt az idegeskedés.

Mobilozni tilos, de a beépített kutyüket szabad nyomkodni?

Ki érti ezt? Az autók egyre inkább tele vannak elektronikus funkciókkal. Ezek vezetés közbeni kezelése egyre nehezebb. A kezelőszerveket már nem könnyű megtalálni és egyszerűen használni. Régen, az autóban volt egy hatalmas tekerőgomb, hogy a

léghőmérsékletét beállíthassam. Ezzel szemben most, menükben kell kutakodnom, mire megtalálom a megoldást, hogy egy fokot változtassak a hőmérsékleten. Komolyan mondom, a legtöbbször hagyom inkább az egészet. Miért nem tudnak legalább egy „home” gombot odatenni, hogy a nyitóképernyőt elérjem anélkül, hogy nagyon le kellene vennem a szemem az útról? Ez szerintem legalább annyira veszélyes mint kézből mobilozni – mégis legális.

P. T.

Valóban vannak gyártók, akik nagyon lecsupaszították a felületeiket és a dedikált gombokat, kapcsolókat is „felvitték” az érintőképernyőre. Azt vesszük észre, hogy lassan legalább egy „home” gomb, vagy a főbb funkciók hagyományos billentyűi visszatérnek az újabb modellekben, nyilván rájöttek ennek biztonsági kockázataira. Azt javasoljuk, hogy álló helyzetben gyakorolja a menüben böngészést, a legfontosabb, ön által rendszeresen használt funkciók elérésével, használatával megbarátkozva. Legközelebb pedig az infotainment rendszer biztonságos használhatósága is legyen szempont a megvásárolandó autó kiválasztásánál.

Vízálló szenzorok?

Mielőtt elrontanám ezeket a nem túl olcsó, és amúgy is kötelező kellekeket, szeretném megkérdezni önöktől, hogy vízálló-e a guminyomás-érzékelők? A felüket (gumi nélkül), amelyek belső oldalán vannak ezek az érzékelők, gond nélkül tisztíthatom?

K. K.

A keréknyomás-ellenőrző elektronikáját kis vízálló dobozba építik be. Nyugodtan moshatja, de közvetlen, nagy nyomású vízsugárral azért ne célozzon rá!



A keréknyomás-érzékelők elektronikájának háza vízálló

Hol parkoljak lakóautóval?

Gondolkodom lakóautó vásárlásán. De a parkolás nem egyszerű feladat, főleg majd télen. Személyautóval is az utcán parkolok, ezzel lehet, hogy veszélyesebb. Garázst bérelni nagyon drága. Állhat egy ilyen lakóautó az utcán?

N. F.

Az utcán parkolás a szomszédok miatt is nehéz kérdés, mert az állandóan parkoló autókra sokan panaszkodnak. Igaz, ha érvényes műszakija van – hivatalosan – nem tehetnek semmit. Viszont nem az a cél, hogy bosszantsunk másokat.

Kérdés, hogy mit jelent az utcán parkolás: zöldövezetben, ahol bőségesen van parkolóhely, vagy például egy 10 emeletes házakból álló lakótelepen? Fizetős a parkolás? Biztosan talál helyet a lakóautónak? Németországban, ahol a lakóautós nyaralásnak nagy hagyománya van, csarnokokat alakítanak ki lakóautó-parkolónak, de ilyenek nálunk nincsenek. Van, ahol már online alkalmazások is

segítik a tulajdonosokat a helykeresésben. Valóban az a legjobb, ha garázsban tárolja a lakóautót, de ez már csak a méretek miatt sem egyszerű. Ebben az esetben érdemes számolni: lehet, hogy a lakóautó-bérlés a leggazdaságosabb megoldás.

P vagy N?

Miért van parkolóállás (P) az automata sebességváltós autókban, ha amúgy is van üres (N)? Vagyis mi a különbség a kettő között?

Sz. P.

A P leginkább ahhoz hasonlítható, amikor a kézi váltós autót sebességben hagyjuk parkoláskor. Ilyenkor egy szerkezet reteszeli a váltó kihajtását, azaz még behúzott kézifék nélkül sem gurul el az autó. N-ben kézifék nélkül azonban elgurul. Fontos, hogy P-be csak álló helyzetben szabad kapcsolni, a legtöbb modellben ez menet közben nem is lehetséges és/vagy külön gombot, kallantyút kell megnyomni hozzá. A kéziféket pedig mindenképpen érdemes parkoláskor is behúzni, mert így P-ben, lejtőn nem terheli az autó a váltó rögzítő mechanizmusát.



Az automatát P állásban reteszelő szerkezetek általában egyetlen apró foggal rögzítik a váltó kihajtását. Ezért is veszélyes guruló autónál P-be kapcsolni – a retesz könnyen károsodhat

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

Előzetes 2023/7

Június 22-én, csütörtökön

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

Mi a helyzet az ázsiai újautó piacon?



Darabokra szedjük a Mazda vadonatúj, hathengeres dízelmotorját.



Kipróbáljuk az új, 65 LE-s Dacia Springet.



Teszt: Volkswagen ID. Buzz

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, Domanowsky 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 kézbesítőknek, 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 megjelenő

lapot  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

KEGYELET

TÖRÖK ÁDÁM EMLÉKKONCERT

ERKEL SZÍNHÁZ

2023. június 8.

20 óra

*A művésztársak
koncertje és tisztelete*



Megjelent

BESNYŐ LÁSZLÓ REGÉK ÉS ZENE A KÍNAI KEDVESHEZ



A kötet kapható a könyvesboltokban

ÚJ YARIS HYBRID GR SPORT



Szia Szépségem! Magyarország első számú városi autója visszatért, és jobban néz ki, mint valaha. Az új, lenyűgöző stílusú Yaris GR Sport a Toyota versenyörökségéből inspirálódott. Ez az innovatív modellváltozat szemet gyönyörködtető kiegészítőivel egyszerre friss és különleges. Merj különbözni, és élvezd, hogy kitűnsz a szürke tömegből!