

az auto

Nyerjen tőlünk
veterán
Vespa!



VESPA
PK 50 S

az

autó között

MAZDA CX-60

TESZT

Új és dízel!



FISKER Ocean Nagyhal?



Színjáték
BMW M3

TESZT



Halad a korral
SKODA Scala

BEMUTATÓ



**FORD Kuga
Plug-in**

Mindig a
villany?

HASZNÁLT TESZT

ÁRVERSENY

**Hyundai i20
Nissan Micra**



Lényeglátó

PEUGEOT 408

TESZT



Megmértük 14 villanyautó valós hatótávját!

• Hazai eladások 2023: eddig kevés

VEZETŐK

TESZT

MANDOKI SOULMATES

"ONE OF THE BEST
BANDS OF THE WORLD"
GREG LAKE – EMERSON, LAKE AND PALMER

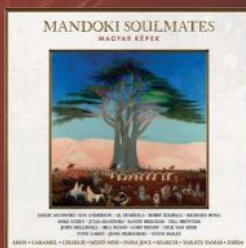
AL DI MEOLA
RICHARD BONA
JOHN HELLIWELL
TILL BRÖNNER
NICK VAN EEDE
BILL EVANS
MIKE STERN
RANDY BRECKER
TONY CAREY

30

ÉV A ZENE
SZOLGÁLATÁBAN

JUBILEUMI KONCERT
AUGUSZTUS 18.
SZENT ISTVÁN TÉR

ARANYLEMEZEINK



Szent
István
Nap
Isten Értessen
Magyarországot

WWW.MANDOKI-SOULMATES.COM

Ami nincs a lapban...

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



TESZT



8 Peugeot 408 1.2 PureTech 130 Allure Pack

XXXI. évfolyam 9. szám 2023. szeptember

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

- 7 **Előzetes Renault Rafale**
Berepülő
- 8 **Teszt: Peugeot 408 1.2 PureTech 130 Allure Pack**
Albínó oroszlán
- 14 **Bemutató: Fiat 600e**
La donna é mobile
- 16 **Bemutató: Skoda Scala**
Felskálázva
- 18 **Bemutató: Toyota C-HR**
Mindenki koncepciója
- 20 **Bemutató: Honda ZR-V e:HEV**
Beékelődik
- 22 **Autobest Ecobest Challenge 2023, Electrified by Vinfast**
Árammérők
- 26 **Teszt: Fisker Ocean One**
Kishal?
- 30 **Tesztnapló: Mazda CX-60 Homura E-Skyactiv D**
Nem gáz az olajos!
- 36 **Használtteszt: Ford Kuga 2.5 PHEV ST-Line**
Töltött

MAGAZIN

- 24 **Porsche 911 S/T**
Családban maradt

FLOTTA

- 46 **Árverseny: Hyundai i20 1.2 MPI Life és Nissan Micra 1.0 IG-T Acenta**
Szív a turbó?

AUTÓPIAC

- 40 **Hazai és európai újautó eladások 2023**
Autót tessék!
- 42 **A kínai autópiacon alakulása és hatásai**
Hazai termék

AUTÓ+

- 44 **A legnehezebb KRESZ-kérdések 2.**
Nem kérdés?
- 47 **Ténykérdések: Az Autó segít**
Bizonyító videó?

PÁLYA

- 34 **A Forma-1 1993-as szezonja**
Örségváltás

TUNING

- 38 **Tuningteszt: BMW M3 Competition Touring**
Minden esetre

- 49 LEVELEZÉS
- 50 ELŐZETES
- 50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



20 Honda ZR-V e:HEV

TESZTNAPLÓ



30 Mazda CX-60 Homura E-Skyactiv D



E havi autóink

38	BMW M3	46	Nissan Micra
14	Fiat 600e	8	Peugeot 408
26	Fisker Ocean	24	Porsche 911
36	Ford Kuga	7	Renault Rafale
20	Honda ZR-V	16	Skoda Scala
46	Hyundai i20	18	Toyota C-HR
30	Mazda CX-60		

TESZT



26 Fisker Ocean One

AZ AUTÓ HÍREK ROVATÁNAK TÁMOGATÓJA: SAVARIA AUTÓHÁZ KFT.

Új és használt autók, szerviz. A legnépszerűbb márkák VW, Audi, Seat, Skoda. Azonnal elvihető modellek, ajánlatok és akciók, vizsgabázis!
Keressen minket: 9700 Szombathely, Tel.: +36 94 512 200, e-mail: savariaautohaz@savariaautohaz.hu, <https://www.savariaautohaz.hu>



Skoda Kamiq

Nem kamu

A Scala ferdehátúval együtt (lásd 16–17. oldalon) a Kamiq szabadidő-terepes is megkapta az időközi frissítést. A külsőt új lökhárítókkal, látványos színekkel és áttervezett, akár 18 colos alufelnikkel dobták fel, de változtak a diódás fényszórók (rendelhető Mátrix-LED is) és nagyobbra cserélték a hűtőmaszokat. Növelték a megújuló forrásból származó alapanyagok számát,

Skoda Kamiq – a csúcsmo­dell a Monte Carlo, a sportfutómű ültetése itt 10, a Scala-nál 15 mm

illetve mennyiségét. A motorsorban nincs dízel, sem villamosított hajtáslánc, a továbbfejlesztett evo2-es TSI turbós benzinesek közül az 1,0 l-es ötfokozatú kézí­váltóval 95, hatossal már 115 LE-s, a csúcsot jelentő és a négyből két hengert „lekapcsolni” képes 1.5 TSI ACT szintén hatfokozatú váltóval 150 LE-t tud. A két erősebb motorhoz hétfokozatú, duplakuplungos DSG robotváltó is vehető.



Bentley Speed Six Continuation

Nulladik típusú találkozás

A Land Rover, a Jaguar és a Bentley is hitt abban, hogy újra gyárthat néhány példányt egy-egy régi, legendás típusából – a számítás pedig bejött, a méregdrága holmikat már elővételben pillanatok alatt elkapkodták. Most ismét a Bentley villant: az 1930-as évek sikeres, Le Mans-ban győztes versenyautóját, a Speed Six-et gyártja újra, de

Bentley Speed Six Continuation
– minden autóhoz legyártják a 6,5 l-es motorokat is, ehhez 600 új alkatrészt terveztek

csak 12 példányt, amire azonnal lecsaptak a gyűjtők. A folyamat azonban lassú, mivel követik az eredeti terveket, lehetőség szerint a technológiákat is, persze ahol kell, ott módosítanak a tökéletes eredmény miatt. A most elkészült Car Zero nem része a számozott sorozatnak, ez a teszt­példány, amit kemény próbáknak vetnek majd alá, hogy az ügyfélautók gyártásánál hasznosíthatassák a megszerzett tapasztalatokat.

Ferrari KC23 – a tulajdonos kérése volt a Gold Mercury fényezés. Manzoni szerint a forma sejteti a jövő Ferrarijainak formavilágát

Ferrari KC23

Ez a jövő?

Van az a pénz, amiért a Ferrari egyedi autót gyárt: ezúttal a márka egyik jelentős, de személyét tekintve titokban maradó gyűjtője jelezte igényét, a KC talán a monogramja. A kizárólag pályán használható gép az olaszok sikeres versenyautójának, a 488 GT3 Evo 2020-nak alapjára épült: a típus 2016 óta 530 győzelmet és 119 bajnoki címet szerzett a világ különféle endurance gőposztályaiban. A formát a Ferrari főszabásza, *Flavio Manzoni* jegyzi, érdekesség az előre felfelé nyíló ajtó,



a levehető hátsó szárny és az aktív aerodinamika – ha beindul a motor, akkor nyílnak a különféle hűtő- és

legebőmlők. A pályán száguldozásra való gumikat 18 colos felnikre kell szerelni, ha viszont az autót kiállí-

tásra viszik, előre 21, hátra 22 colos kerekek mehetnek és ezért szerelhető le a funkcionális szárny is.



Volkswagen Jetta GLI 40th Anniversary Edition

Ünneplő

GTI csomagtartóval – ezzel a szlogennel jelent meg Észak-Amerikában a lépcsőshátú Golf, a Jetta GLI 1984-ben. A negyvenéves jubileum alkalmából most limitált, 1984 darabos sorozat kerül piacra, de kizárólag a tengerentúlon. A fényezés csak szürke, fehér vagy kék lehet, feketék a tükrőházak és a 18 colos alufelnik, a méhsejtmintás hűtőrács csikja, a lökhárító

Volkswagen Jetta GLI 40th Anniversary Edition – az ajánlott fogyasztói ára 28 085 dollár

légbeömlője, valamint az első sárvédőre tett logó a féknyergekkel együtt piros. Belül a „molecular” üléshez a nagy dobás, amelynek nincs két egyforma varrasmintája, ez minden autóban más, továbbá a pohártartó aljába is nyomtak egy-egy GLI és 1984 feliratot. A hajtáslánc nem újdonság, a 2,0 l-es turbós négyhengeres TSI benzines 230 LE-s (350 Nm), a váltó hét-fokozatú duplakuplungos robot, a csillapítás adaptív.

A hónap felmérése

Ön támogatná, ha a rosszabb emissziós besorolású autóknak magasabb autópályadíjat kellene fizetniük Magyarországon?
(a válaszok százalékos aránya)

Igen **8**

Nem **92**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján

Kérés

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

– Ön támogatná, hogy autós (B kategóriás) jogosítvánnyal 125 köbcentis robogókat is lehessen vezetni Magyarországon?

Lexus ES

Szolid

A 2024-es modellévre szolidan változott a japán luxusmárka szedánja, amely mifelénk csak ES 300h jelzéssel hibridként kapható. A külsőnél új színek és egy 18 colos különleges felületű (Vapor Chrome) alufelni említhető, az akkumulátor a hátsó ülés alá költözött, továbbá frissítették az infotainment rendszert. A japá-



Lexus ES – a kevesebb néha több, az ES frissítését sem vitték túlzásba. A 300h teljesítménye maradt 215 LE

nok folyamatosan javítják a váltó helyett alkalmazott bolygómu működési elvűből eredő, megszakást igénylő gázreakciót, állítólag most is jobb lett az ES vezethetősége. Aki sportosabb autót szeretne, az F Sport Design mellett kérheti az F Sport Handling csomagot is, a beállításoknál Sport+ üzemmóddal, egyedi konfigurációval, AVS adaptív csillapítással, fűthető sportkormányval és a kabinban Hadori alumínium dekorációval.

Nyerje meg!

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. Aki szeretné megnyerni, annak csak annyit kell tennie, hogy Deluxe Magazin Vouchert vásárol, 3500 Ft értékben. Így ex-szocialista autós, motoros kiadványunk mellé megkapja a sorsjegyet (vouchert), és vele az esélyt, hogy megnyerje a robogót vagy az 5 darab éves előfizetés egyikét!

Az utalás beérkezése után postán küldjük el a magazint és a sorsjegyet!



Vespa PK 50 S (1982) – új gazdájára vár

Az utaláshoz szükséges adatok:
Auto News Kiadó Kft.
Erste Bank: 11600006-00000000-97720351

A közleményben kérjük feltüntetni: Deluxe magazin voucherrel. Kérjük, adja meg telefonszámát és címét, vagy legalább az egyiket, hogy fel tudjuk venni önnek a kapcsolatot és el tudjuk küldeni a sorsjegyet és a magazint.

(Aki korábban már jelentkeztek a játékokra, de az utalás közleményében nem írták oda elérhetőségüket, kérjük, pótolják ezt az azauto.hu email címen.)

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



Opel Experimental Concept

Mit hoz a jövő?

Az Opel tanulmányautók története idestova hatvan évre nyúlik vissza: az európai márkák közül elsőként 1965-ben a villámos márká mutatót be koncepciójarművet, az Experimental GT-t. Akkor a kis sportkocsi, a GT érkezését vetítette előre a formatanulmány, most azonban sokkal többről van szó: az Experimental Concept

Opel Experimental Concept – nincs visszapillantó, helyette a C oszlopra szerelt kamera 180 fokban lát

az Opel jövőképét testesíti meg, mindazt, amit a németek a formáról, a belsőről, az utazási kényelemről és a fenntarthatóságról gondolnak. Nem titok, hogy az itt látott részletek és technikai megoldások hamarosan felbukkannak majd az utcai autókban is, elől a továbbfejlesztett 4D Vizor frontrésszel, hátul márkalogó helyett Opel felirattal.



Aston Martin DB12 Volante

A király meztelen

Nem kellett sokat várni, hogy meglássuk milyen, amikor a világ első szuper túrakocsija, az Aston Martin DB12 levetkőzik. A kabrió neve szokás szerint Volante, a tető négyféle színben választható – alpból fekete –, a nyitás 14, a zárás 16 másodpercig tart, a művelet az autó kétméteres körzetében távirányítóval,

Aston Martin DB12 Volante – négyrétegű a gyár szerint kiváló szigetelésű tető, amivel a téli használat sem jelent problémát

50 km/h-ig pedig menetközben is végrehajtható. Ahogy a kupénál is elmondtuk, a 12-es szám nem jelent V12-es motort, az első tengely fölé beépített 4,0 l-es, ikerturbós V8-ast a Mercedes-AMG szállítja, a 680 LE és 800 Nm a ZF nyolcfokozatú, bolygóműves automata váltóján át jut el a hátsó kerekekig. A Volante állásból 3,7 s alatt gyorsul százra, a végsebessége 325 km/h.

VISSZAHÍVTÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Mazda MX-30	2022. 04. 09. – 2023. 03. 30.	Töltőcsatlakozó
Porsche Panamera	2015. 07. 21. – 2021. 11. 10.	Légkondicionáló
Range Rover (Plug-in hibridek)	2018 – 2023	Hűtőrendszer
Jaguar F-Pace (Plug-in hibridek)	2018 – 2023	Hűtőrendszer
Mercedes EQE, EQS	2020. 09. – 2023. 02.	Hibrid szoftver
Tesla Model 3, X, Y, S	2016 – 2022	Szoftverhiba
Mercedes C, CLS, E, G, GLC, GLE, S, SL,	2021 – 2023	Üzemanyagszivattyú



Mitsubishi Xforce

Más világ

Indonéziában mutatta be és ott is gyártja a Mitsubishi az Ázsiába, Dél-Amerikába, a Közép-Keletre és Afrikába szánt kompakt crossovert, amit az említett piacok igényei alapján fejlesztett. A 18 colos kereken guruló, 222 mm hasmagasságú Xforce tengelytávja 2,65 m, karosszériája 4390x1810x1660 mm-es. A pul digitális, az infotainment képernyője 12,3 colos, a hifit a Yamahával közö-

Mitsubishi Xforce – nem európai modell, hozzánk nem jön

sen hangolták. A gépházban a japánok 1,5 l-es, négyhengeres, szívócső befecskendezéses, változó vezérlésű MIVEC benzinmotorja forog (105 LE, 141 Nm), a váltó fokozatmentes CVT automata, a hajtás az első kereké. A menetvezérlővel normál, csúszós, kavicsos és sáros útra való beállítások választhatók, az AYC (Active Yaw Control) eltérő nyomatókat tud küldeni a jobb és a bal kerékre, ezzel is javítva az autó kritikus helyzetben történő kezelhetőségét.

facebook

Lájkolna? Bajban vagyunk!

Ezúton is értesítjük követőinket és olvasóinkat, hogy nemrég hekkertámadás érte Az Autó hivatalos Facebook oldalát. A kibebűnözők átvették az adminisztrátori szerepet, a megjelenő tartalomhoz a kiadónknak jelenleg nincs köze, sem írott formában, sem a fotókat tekintve. A szükséges lépéseket már megtettük, hogy visszaszerezzük a többbezzres követői táborral bíró oldalunkat, nem szeretnénk



Önket elveszíteni, de annak várható idejét, hogy mikor leszünk a szóvalós értelmében urai a helyzetnek, egyelőre még mi sem tudjuk. A történekekről itt a lapban természetesen folyamatosan értesítünk minden érdeklődőt. Köszönjük a türelmüket és megértésüket!

Fülesjárat

- ♦ Lehet, hogy nem lesz lakóautó a Volkswagen ID.BUZZ-ból: a berendezéssel és az utasokkal együtt az ösztömeg átlépheti a 3,5 tonnát.
- ♦ A BMW elkészítette az új 7-es páncélozott változatát, a fokozott

- védelem az i7 villanyautóhoz is elérhető.
- ♦ A Fiat az új, tisztán elektromos Pandával támadná a Dacia Spring villanyautót, az érkezése 2024 nyarán várható.



ELŐZETES Renault Rafale

Berepülő

Hatféle színben, köztük Alpine kékben is fogják árulni. Az alufelnik 20 colosak

AZ AUSTRAL ÉS AZ ESPACE KÖZÖTTI ŰRT SUV KUPÉVAL TÖLTIK KI A FRANCIÁK.

Bővítő crossover kínálatát a Renault. A Nissannal közös CMF-CD padlón érkező, egy régi francia sebességrekorder repülőgép, az 1934-ben 446 km/h-val szárnyaló Caudron-Renault Rafale nevét viselő SUV kupé szegről-végéről az Austral sportosabb kiadása. Tengelytávja 2740, karosszériája 4710x1860x1610 mm és ez az első Renault, amit már teljes egészében a Peugeot-tól érkezett új dizájnfonók, Gilles Vidal formavilága jellemez. A fejlesztés során kiemelt szerepet kapott az autó ökológiai lábnyomának csökkentése, a fenntarthatóság, így az utastérből száműzték az állati eredetű anyagokat, a bőrök vegán (növényi) alapúak, továbbá számos alkatrész újrahasznosított műanyagból készül. Az L-alakú pult hasonló, mint a többi friss Renault-ban, a 12,3 colos műszeregség vetített, az infotainment 12,0 colos érintőképernyőjének formátuma álló, a felbontás mindkettőnél Full HD. A Solarbay napfénytető a Saint-Gobain fejlesztése. Az 1470x1117 mm-es üvegfelület hangutasítással,



Először az elektromos Mégane-ban láttuk ezt az új pultot

vagy a lámpakapcsolókkal szabályozva teljesen sötétre és teljesen világosra állítható, láttunk már ilyet luxusautókban, de a Rafale az első, amelynél osztottan is működik: lehet az első sor felett sötét és hátul világos, valamint fordítva. További előny, hogy a kihagyott árnyékoló miatt 3 centivel bővebb lett a fejtér, ami egy kupénál sokat ér.

Egyelőre kétféle hibrid hajtáslánccal tudni, a fronthajtású E-

Tech 200 orrában 130 LE-s az 1,2-es, háromhengeres, Miller-ciklussal üzemelő turbós benzines, a két villanymotor közül a hajtásban is aktív 70 LE-s (205 Nm), míg az indítómotort helyettesítő nagyfeszültségű generátor (HSG) 34 LE-t tud (50 Nm) – a rendszer teljesítménye 200 LE, a lítium-ion akku 2 kWh-s. Mivel a benzinmotor és a váltó között nincs kuplung, utóbbi fele a motor főtengelyének

és a váltó tengelyének szinkronizálásáért (azonos fordulatszámra hozásáért), hogy a váltó „direktben” kapcsolhasson. Később várható a 100 LE-vel erősebb E-Tech 300 megjelenése, ennél a kormányzott hátsó kerekeket (4Control) külön villanymotor hajtja, így adott a mechanikus kapcsolat nélküli összerakéshajtás is.

Az új Renault Rafale 2024-ben érkezik a magyar piacra. *GeP*

Elegáns, de van benne csipetnyi a szabadidő-terepesek stílusából is, ennek köszönhetően fényezetlen műanyagok védik a kritikus helyeket



TESZT Peugeot 408
1.2 PureTech
130 Allure Pack

Albínó oroszlán

A PEUGEOT FORMATERVEI ÚJABBAN MERÉSZEK, DE A 408-AS IGAZI KÜLÖNC. A BELÉPŐ BENZINMOTOROS, KÖZEPES FELSZERELTSÉGŰ ÖTAJTÓS KUPÉ JÁRT NÁLUNK.

A 408-as típusjelzés csak mifelénk új, Ázsiában és még számos „érzékeny” piacon 2010 óta fut kompakt lépcsőshátúként; az első széria a 407-esre hasonlított, míg a tavaly Kínában piacra dobott legújabb már kívül-belül az aktuális 308-ashoz igazodik, többek között i-Cockpit műszerfallal. A 308-assal való műszaki rokon-ságot a „mi” 408-sunk sem tudja letagadni, kiváltképp az utastérben, de erre nincs is szüksége, mert a látványos karosszéria elviszi a show-t. A fronthajtás ellenére a forma határozottan farnehez: a hátsó sárvédőket optikailag ügyes lemez-munka szélesíti, jelentős a túlnyú-

lás, a tető lejtése elegánsan folytatódik a hátsó ajtónál, a hátfal pedig paradox módon kissé cápaorrú. A méretek túlnőnek a normál ötaj-

tósén, a 408-as tengelytávja 112, magassága 34 mm-rel nagyobb, hosszúsága 32 centivel több a 308-asénál, sőt még a kombi SW-re

is ráver 5-öt. A megjelenés a felszereltséghez igazodik, az Allure rácszatát krómmal hangsúlyozzák és nappal egyetlen LED pálcá vilá-



Technokrata hangulat uralkodik a fedélzeten, majd minden felületnél élesek a törések. A hangulatvilágításhoz igazodik a műszerek színezése, ezzel a neonzölddel adott a jó láthatóság, leolvashatóság is



Elegendő a tárolók száma, a kesztyűtartóban a papír A4-es. A pult közepén indukciós telefontöltő van – feltéve, ha megvásároltuk

A PEUGEOT 408 ÉS LEGFŐBB KONKURENSEI*

	Peugeot 408 1.2	Citroën C4 X 1.2	Kia Procee 1.5
Hengerűrtartalom [cm³]	1197	1197	1482
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	130/96(5500)	130/96(5500)	160/118(5500)
Nyomaték [Nm(1/min)]	230(1750)	230(1750)	253(1500-3500)
Váltó [fokozat/üzem]	8/automata	8/automata	7/robot
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	11,5	10,3	8,8
Végsebesség [km/h]	210	200	210
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,0-6,1	5,8-5,9	5,8-6,1
CO ₂ [g/km]	136-138	130-131	131-138
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4687x1852x1478	4600x1834x1525	4605x1800x1422
Tengelytáv [mm]	2787	2670	2650
Csomagtér [l]**	536-1611	510-1360	594-1545
Alapár [Ft]**	14 610 000	12 170 000	10 949 000

* A legjobb érték * Hasonló teljesítményű, az adott motorral a legalacsonyabb felszereltségű, automata váltós modellek ** Bruttó listaár, kedvezmények nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

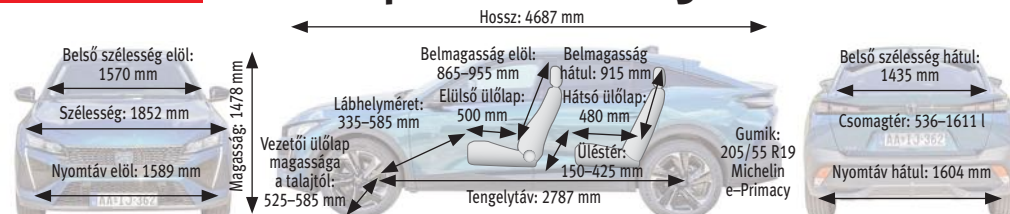


Sok kacatartót és két USB portot kapnak a hátsó utasok is, a szellőzőkonzol nem nyomul mélyen be a lábtérbe

gít, míg a GT-nél a széria MatriX-LED fényszórók keskenyebbek, a maszk 3D hatású és ennél az új pajzs alakú Peugeot emblémák nem az első sárvédőkre, hanem az ajtókra kerülnek, ezzel az optikai trükkkel is nyújtva a formát. A puhán nyíló-záródó, szélesre tárható ajtókon át könnyű a beszállás, az első ülések lapjának hossza átlagos (485 mm), állítható combtámasz nincs, de a kényelem így is adott. A 308-aszhoz képest az ülőlap végállásai 3,5 centivel magasabban vannak (a talajtól mérve 525-585 mm), a vezetői pozíciót rontja a korlátozott kilátás (főleg jobbra az A oszlopnál), a



Alapjaiban ez még Gilles Vidal munkája, aki már a Renault-nak tervez autókat. A tölthető hibrid GT-hez 20 colos alufelnigarnitúra is vehető

ADATLAP
PEUGEOT 408 1.2 PURETECH 130 ALLURE PACK


MOTOR: Soros háromhengeres, közvetlen befecskendezés, turbós, startstopos benzínmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1199 cm³. Furat: 75,0 mm, löket: 90,5 mm. Sűrítési arány: 10,5:1. Teljesítmény: 130 LE/96 kW (5500/min). Nyomaték: 230 Nm (1750/min). Akkumulátor: 12 V, 70 Ah.

ERŐÁTVITEL: Nyolcfokozatú bolygóműves automata váltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség nyolcadik fokozatban 1000/min-él: 56 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, tekercsrugókkal, hátul csatolt lengőkarok, tekercsrugókkal. Elöl belső hűtésű, hátul tömör tárcsafék, hátsó kerekekre ható elektromos rögzítőfék, 2,8 fordulatot elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ötülése acélkarosszéria. Saját tömeg 1393 kg-tól. Üzemanyagtartály: 52 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0-100 km/h): 11,5 s. Végsebesség: 210 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,0-6,1 l/100 km. CO₂ (WLTP): 136-138 g/km. Tesztfogyasztás: 6,4 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 60%-ban városi használat, egy-három személy, 21-35 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 2 év. Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizperiódus: 15 000 km vagy 1 év.

AZ ALLURE ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 6 légszák, Isofix, elektromos rögzítőfék, startstop, vezetőségdek (kamerával és radarral érzékelő autonóm vészfék gyalogos felismeréssel, táblafelismerő, sávtartó, fáradtság-érzékelő, automata távfény), menetvezérlő (Eco, Normal, Sport), LED fényszóró és menetfény, távirányítású központi zár, kulcs nélküli indítás, elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, elektrokrom belső tükör, kétzónás automata légkondicionáló, bőrbevonatú okoskormány, hangulatvilágítás (8 színben), deréktámasz a vezetőüléshez, 10,0 colos vetített műszeregység, infotainment (10,0 colos képernyővel), i-Toogle panel, Peugeot Connect, navigáció, tolatóradar, tolatókamera, kormányról vezérelhető audio (6 hangszóró, DAB/USB), Bluetooth-kihangosító, vezeték nélküli telefontűkrzés, 4 db USB port, osztottan dönthető hátsó üléstámla, sálalagút, B oszlopoktól sötétített üvegek, 17 colos alufelni készlet.

Ára: 14 610 000 Ft Akciós ára: 13 810 000 Ft

AZ ALLURE PACK KIVITEL TÖVÁBBI ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: adaptív tempomat, hátsó keresztirányú forgalomfigyelő, növelt hatótávolságú holtterfigyelő, első parkolóradar, kulcs nélküli kezelés, 19 colos alufelni készlet.

Ára: 15 220 000 Ft Akciós ára: 14 420 000 Ft

belső visszapillantóban sem látni sokat, a pedálrend lépcsős. A kormányoszlop és az ülés tág határok között állítható. A Peugeot letette a voksát az i-Cockpit pult mellett (az új 3008-asban már jön a továbbfejlesztett Panorama i-Cockpit), melynek lényege az apró (akár fűthető) kormány és ennek a karimája fölül emelt digitális, színes, itt 10,0 colos műszeregység. Grafikából, elrendezésből többféle van, minket a fordulatszámérő zavart, amely-nél az állandóan változó számok értelmetlenek, elég lenne a hagyományos mutató. Ízléses a szellőzők egybefüggő kialakítása (a légkondi hatékonysága is jó), a pultot szövetdekoráció teszi otthonossá, a kéz-közben lévő burkolatok jellemzően puhák, tapintásuk kellemes. Középen minden 408-asban 10,0 colos érintőképernyőt találni, alatta i-Toggle felülettel. Ez fizikai gombok helyett szintén érintős, ahová egyedileg tehetünk ki dedikált parancsgombokat: ez lehet rádióállomás, hők, telefonszám, navigációs cím, szinte bármi a menüből. Okos, hogy a piktogramok nagyok,



Többféle grafika és tartalom választható a műszereknél. A holttér a hiányzó oldalkamerák miatt látható. A légkondi, az ülés komfort menüből szabályozható, az i-Toggle felület a nagy ikonokkal jól használható



Szépén kidolgozott részletek mindenfelé, a kapcsolók, a gombok, működtetése jó minőségérzetet ad

így rossz úton zötyögve, vagy megszokásból is célpontosan rájuk lehet bökni. A 408-as már eleve a

megújult infotainment rendszert kapta, logikusabban összeállított menüvel, szép grafikával, a koráb-

binál több konfigurálási lehetőséggel. Baki, hogy a nagy formátumú (a képernyő egyharmad részét

elfoglaló) navigációs widget nem mutat semmit, csupán rábökve behozza a térképet. Szinte az összes dologért – beleértve a légkondit, az ülésfűtést – a képernyőt kell bökdösnö, innen szabályozható a műszerek fényerőssége, de a mindig újraéledő vezetősége is kizárólag menüből lehetők ki, közvetlen fizikai gombot egyik sem kapott. Az Allure Pack egyébként nem méri szűken a tudást, alaptól jár a navigáció, amely online kapcsolattal valós forgalmi infókkal segít, az okostelefonok tükrözése vezeték nélküli, az indukciós telefонтöltőért fizetni kell, de csak 60 ezer forintot. A kormányról vezérelhető audio 6 hangszórós, a Focal prémium hifi a GT privilégiuma, de fizetős extraként. A 180 fokos tolatókamera alibi panoráma nézetel bosszant, a csíkos holtterrel rendre a tulajdonos orra alá dörgölve, hogy vette volna meg inkább a valódi 360 fokos kamerát – ennél bizonyára fontosabb, hogy nyolcféle hangulatfény közül lehet választani. Mindezekről függetlenül a 408-asban ülni jó, a térérzet átlagos testalkattal még éppen kellemes, a kacsatok elhelyezése sem

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Izgalmas forma
- + Könnyű beszállás
- + Helykínálat
- + Széles tartományban állítható ülés és kormányoszlop
- + Könnyen leolvasható, konfigurálható műszerek
- + Általánosan jó minőség
- + Elegendő rakodóhely
- + Nagy csomagtér
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Menetkomfort
- + Pontos kormányzás
- Magas rakodóperem
- Kilátás
- Rossz pedálrend
- Műszervilágítás és légkondi menüből
- Infotainment bakik (widget)

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes motor
- + Váltó

BIZTONSÁG

- + Hatékony fék
- + Vezetősegédék alapján

KÖLTSÉGEK

- + Fogyasztás
- + Felszereltség
- Rövid szervizperiódus

jelent gondot, nagy az ajtózseb, méretes a kesztyűtartó és a középkonzolon is vannak rekeszek. A kartámasz tárolót rejt és a párna nem egyben fölfelé, hanem osztottan szétnyílik, ami praktikusabb. Az általános minőség jó, a burkolatok nem zörögnek, az illesztések zömmel pontosak. A második sor tágasabb, mint a normál 308-asé, ebben több hely jut a lábknak és a nagyobb karosszériamagasság miatt a plafon sem zavaróan alacsony; USB portokat, szellőzőket és zsebeket hátra is tettek. Az ülőlap ujjnyival rövidebb, mint elől (480 mm-es) a formázása kétszemélyes, de középen nincs nagy púp, ahogy a középkonzol sem lóg be tolokodóan a lábtérbe és a padlómerevítő sem zavaróan magas. A papíron 536–1611 l-es csomagtartó rakodópereme 670 mm magas, az álpadló rekeszeiben elérnek a kötelező tartozékok. Az üléstámlák csak 60:40 arányban osztottak (praktikusabb lenne a 40:20:40), középen alagúton át tolhatók az utastérbe a hosszú tárgyak, pl. sílecek.

A 180 és 225 LE-s tölthető hibridek mellett a 408-as belépője a jól ismert 1,2-es turbós benzines 130 LE-s változata (amit hamarosan levált a 48 V-os könnyű hibrid), sem dízel, sem tisztán elektromos nincs.



Lépcsős a pedálrend, magasan van a fék. Az ajtók zsebeiben elől-hátul bőven elfér a félliteres palack



Befelé 965 mm mély a csomagtartó. A kalaptartó az ajtóval együtt mozog, az oldalra tett rögzítőgumik hasznosak

A kis gép jól titkolja háromhengeres működését, sem hidegen, sem pörgetve nem rezonál, az utastérbe bejutó „varrógéphang” jellegzetes, ám szinte sosem tolokodó. A gázreakció 1800-2000/perectől kezd élénkülni, a turbó ellenére nem érezni különösebben acélosnak az erőtartálékot, de ez elsősorban autópályán, terhelve érződik, átlagos használatlaltal megteszi a 130 LE és a 230 Nm (0–100 km/h: 11,5 s,

210 km/h). Kéziváltó ehhez a típushoz nincs, csak a japán Aisin nyolcas automatája, az átlagot hozza, mind a finom működésben, mind a gyorsaságban – aki szeretne, a kormányról is kapcsolhat. Az 52 l-es tankkal és a mért 6,4 l/100 km-es vegyes fogyasztással 750-800 km-es hatótávval lehet számolni.

A kényelem már a francia autókénál sem egyenlő az élményítően süppedős ülésekkel és a lágyan

ringó karosszériákkal, bár újabban a Citroën valamennyire próbálja őrizni a hagyományt. A 408-as lemezei alatt azonban nincs semmilyen trükk, az elől McPherson, hátul csatolt lengőkar párosa mondhatni az iparági sztenderd, ami nem rossz, ha tisztességesen megcsinálják – és a Peugeot ezt megtette. Ugyan a 19 colos felnik nem jó irányba billentik a menetkomfort mérlegének nyelvét, az



Könnyű felismerni az alapmodellt: a hátsó lámpák piros fénycsíkjai vízszintesek, a GT-n ferdék. Hátsó ablaktörlő nincs



Annyi Stellantis típusban megtalálható ez a turbós 1,2-es benzines, hogy nem is tesznek rá márkajelölést



Keveset látni a belső tükörben, de a Pack csomagban vannak radarok és tolatókamera is

összességében kellemes rugózással és a nem túlzottan feszes csillapítással a 408-as nem ad okot sírásra. A kicsi, ám remek fogású, 2,8 fordulatot kormányozni örömet okoz, a célpontos irányítás; a fék hidegen-melegen is hatékony, az erő egyenletesen adagolható, de az elektromos rögzítőfékkel nem jár az elgurulás elleni Auto Hold. Az ívmenet stabil, a tempóval arányosan jelentkezik az alulkormányozottság, ami könnyen

kezelhető. Főként a csatolt lengőkar számlájára írható, hogy úthibák el-elpattog az autó hátulja, de a jelenség nem komoly. A keresztbordákon történő felütések dobbanásán kívül a zajok nem tolakodók, a hosszú utazások során a motor tompa hangja (nyolcadikban 130 km/h-nál 2300/perc a fordulatszám), a menetszél és a gördülés moraja sosem lépi át azt a küszöböt, amire panaszunk lehetne.

A motorsorhoz hasonlóan a választék is szerény, a 308-asnál alap Active itt eleve nem létezik, a belépő komfortszint az Allure, a közepes az Allure Pack és a csúcsmo-
dell a GT. A Pack 610 ezer forintos felára nem sok: ennyiért adaptív tempomatot, hátsó keresztirányú forgalomfigyelőt, növelt hatótávolságú holtterfigyelőt, első parkolóradart, kulcs nélküli kezelést és 17 helyett 19 colos alufelniket ad, valamint rendelhetővé tesz néhány, az Allure esetén nem elérhető extrát.

A Peugeot 408 érdekes jelenség. Különleges, a tekintetet vonzó formaterve, crossoveres részletei egydivé varázsolják, miközben használati értéke gyakorlatilag megegyezik a 308-aséval, sőt a csomagterének mérete a kombi SW-éhez áll közelebb. Felára a normál ötajtóshoz képest egyforma hajtáslánccal és felszereltséggel jelenleg 20 százalékkal, hogy ez kinek éri meg, nem a mi tisztünk eldönteni. *Geosits Pál*

BEMUTATÓ Fiat 600e

La donna é mobile



<https://youtu.be/MTCrTdOopDs>



Méreteiben, arányaiban az 500X-hez, megjelenésében az 500e-hez áll közel. Szürke színben nem fogják árulni

NEM ÁRULJA SZÜRKE SZÍNEN A LEGÚJABB VILLANYAUTÓJÁT A FIAT, AMELYBŐL JÖVŐRE HIBRID VÁLTOZATOT IS PIACRA DOB.

Az eredeti 600-as 1955-ben jelent meg az 500-as, közismertebb nevén a Topolino utódjaként, de nagyobb népszerűséget a kisebb Nuova 500-as ért el. Nem véletlen, hogy ebből készült először retró mini 2007-ben, majd 2013-tól bizonyos piacokon feltűnt az 500e villanyautó is (24 kWh-s akkuval). Tizenhat év elteltével a széria még ma is él, ami szokatlan, de a kétféle – normál és vászontetős – karosszériába már csak egyetlen benzin-elektromos hibrid hajtásláncot szerelnek. A főszereplő 2020-tól az új 500-as, pontosabban az 500e, amely nemcsak nagyobb és erősebb, hanem kizárólag akkumulátoros villanyautóként létezik (BEV), kétféle lítium-ion teleppel, szintén kétféle teljesítményű motorral és háromféle (normál, vászontetős, 3+1 ajtós)



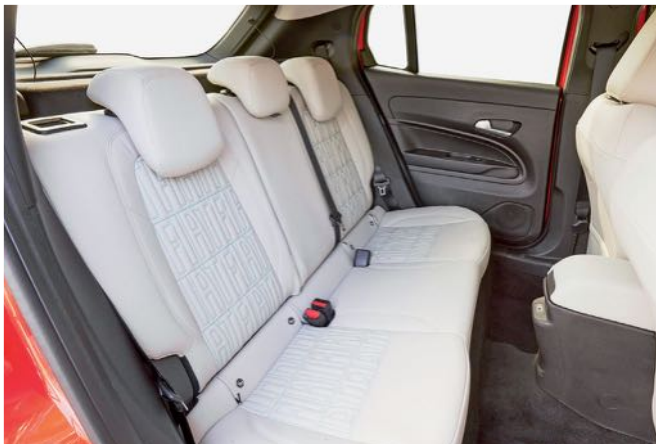
Könnyen áttekinthető a pult. Fizikai gombok vannak a kormányon, de ugyancsak hagyományos gombbal hívható elő a főmenü, az autó beállításainak oldala, valamint a légkondi alapvető funkciói is elérhetők menübe lépés nélkül

karosszériával. A Fiat azonban nem akar lemondani azokról a vásárlókról, akik szeretik az olasz dizájnt, a stílust, továbbá fontos számukra a környezettudatos közlekedés is,

ugyanakkor tágasabb, jobban variálható autóra van szükségük. És erre a megoldás: a 600e.

Az 500X crossovernél 9 centivel rövidebb (4,17 m-es), de arányai

ban mégis hasonló, legfeljebb 18 colos alufelnikkel szerelt 600e alapjaiban az új 500e részleteit viseli, a legmarkánsabb különbség a front-rész vízszintes nyílása a 600-as logó



Számottevően nagyobb a hely, mint az 500e-ben. A Fiat felirat kárpitmintaként is hasznosul



Álpadlóval együtt 360 l-es csomagtér, az üléstámlák 60:40 arányban osztva dönthetők

alatt. A Fiat a szó valós és átvitt értelmében is mellőzi a szürkeséget: a napjainkra uralkodóvá – és tegyük hozzá, az utcaképet tekintve unalmassá – vált színben nem árulja a típust, az alapmodell RED csak pirosban, feketében és fehérben érhető el, míg a gazdagon felszerelt La Prima a természet szépségéből merít ihletet: a narancs a Napot, a türkiz az égboltot, a homok a földet, a kék a tengert idézi. A 600-as ötajtós, ami növeli a használhatóságát, a második sorba könnyebb a beszállás és itt számottevően nagyobb a hely, mint az 500-asban, továbbá az üléstámlák ledöntésével bővíthető az alpból 360 l-es csomagtartó (viszonyításképpen: az 500X-é 350 l-es). A pult is hasonló, mint a kisebbik Fiatban, a vezető előtt 7,0, középen magasra emelve 10,25 colos a képernyő, a menetirányváltó nyomógombos, középen ötletes, hajtogatható fedő-



Gombnyomással választható menetirány, a D mellett van nagyobb motorfékelt adó B üzemmód is. A hajtogatható párna takar(hat)ja a kíváncsi szemek előtt a tárolóban lévő tárgyakat

párna takarja el a tárolót, melynek az alja pohártartós. Az elektromos ablakmozgatás, az automata légkondicionáló, az eső- és fény szen-

zor – jelen állás szerint – minden 600e-ben megtalálható (a hazai felszereltségeket és árakat még nem ismerjük), a kényelmet hat

hangszórós audio, vezeték nélküli okostelefon tükrözés, érintés nélküli csomagtér nyitás, a vezetőnél masszázslülés fokozhatja. Az alap kárpit részben újrahasznosított anyagból készült szövet, pluszpénzért Fiat logós, elefántcsontszínű bőr kérhető, az első üléseknél fűtéssel. Az autó 2-es szintű önvezetésre képes, az autonóm vészfékező felismeri a gyalogosokat és a kerékpárosokat, az adaptív tempomat a Stop&Go funkcióval városi araszolásra képes. A hangutasításokra is reagáló Uconnect infotainment online frissíthető, telefonos applikációval számos funkció (szellőzés, hűtés/fűtés, kürt, világítás, ajtózárr) a távolból is ellenőrizhető, működtethető.

A műszaki töltet nem igazi újdonság, a Stellantis csoporton belüli márkák között többen is felbukkan (Citroën, DS, Jeep, Opel, Peugeot). A 156 LE-s (260 Nm) villanymotort 54 kWh-s lítium-ion akkumulátor eteti, a WLTP szerinti hatótáv vegyes használatnál elérheti a 400, városi közlekedéssel a 600 km-t; a menetvezérlővel háromféle, név szerint eco, normál és sport beállítás érhető el. A 600e kellően fürge, állásból 9,0 s alatt éri el a 100 km/h-t, a tölthetősége viszont legfeljebb közepszerű: a fedélzeti töltő 11 kW-os, az egyenáramú gyorsöltés maximális teljesítménye pedig 100 kW. 2024-ben várható egy hibrid hajtáslánc megjelenése, de erről konkrétumokat még nem tudni.

A Fiat 600e RED és La Prima piaci bevezetése Olaszországban már július elején megkezdődött, ott az első példányok várhatóan 2023 őszén kerülnek a márkakereskedésekbe. A hazai forgalmazásról, árakról, felszereltségekről lapzártáig nem kaptunk információt.

Paladár



Olasz finomság a trikolor a lökhárító közepén. A csomagtérajtó érintés nélkül is mozgatható

BEMUTATÓ Skoda Scala

Felskálázva



<https://youtu.be/mfDqHlO1SEo>



Ez a Monte Carlo, króm helyett szokás szerint fekete díszítéssel. Hátra dobfekek helyett tárcsákat csak a 150 LE-s motorral ad a Skoda

A MEGÚJULT CSEH KOMPAKTHOZ TOVÁBBRA SINCS DÍZELMOTOR, SEM VILLAMOSÍTOTT HAJTÁSLÁNC. VISZONT MEGKAPTA A VIRTUÁLIS PEDÁLT.

Négy sikeres év és 230 ezer eladott példány után megújulva vág neki a 2024-es modellévnek a Skoda Scala – és SUV testvére, a Kamiq. Az MQB A0-ás padlón guruló kompakt külső-belső méretei gyakorlatilag változatlanok (tengelytáv 2649 mm, karosszéria 4,36x1,79x1,47 m), a többféle új mintát is felvonultató alufelni garnitúrák 16–18 colos méretekben érhetők el. Míg hátul csak az új lámpatest és a lökhárító érdemel szót, addig elől mélyrehatóbb változások történtek, bár az összehátas nem tér el markánsan a korábbi modellétől. Természetesen itt szintén átrajzolták a lökhárítót, a modernebb, külön pénzért Mátrix-LED technikával is kérhető fényszórók keskenyebbek lettek, az

ugyancsak diódás, kanyarba bevilágító ködfényszórók feljebb kerültek, továbbá nagyobb a hűtőmaszk. Hátul megtartották a kivittől függetlenül szélvédőt, amelynél az üveg belőg a két lámpa közé. A csomagtartó változatlanul 467–1410 l-es, de az ajtó már nemcsak motorosan mozoghat, hanem a Kényelmi csomag részeként érintés nélkül, lábmozdulattal (virtuális pedállal) nyitható.

A frissítéssel új komfortszintek érkeztek: a belépő Essence, a kényelemre hangolt Selection, valamint a Skoda ralisikereire utaló Monte Carlo, de utóbbinál a sportosság csak a külső-belső hangulatra vonatkozik, a teljesítményre nem. A tartalom összesen hatféle Design Selection csomaggal finomítható, az Essence a Studio, a Selection a Loft, a Lodge, a Suite vagy a Dynamic, míg a Monte Carlo a szintén Monte Carlo nevű összeállítással szabható személyre. Itt elsősorban a színeken, az anyagokon és a dekorációkon van a hangsúly, valamint a Skoda büszkén hangoztatja, hogy tovább csökkentette a Scala ökológiai lábnyomát: az újrahasznosított alap-

anyagokat mostantól még nagyobb arányban, megújuló forrásokból származó nyersanyagokkal egészítik ki. Ide tartoznak a kender- és rostmályvaszálakat tartalmazó ajtóburkolatok és tetőbevonatok, de említhetők a szőnyegek, a kár-

pitok, a lábtérborítások is. A szélvédőmosó tartálya és a kerékjáratok burkolatok ugyanígy újrahasznosított műanyagból készülnek. Az utazási komfort szokás szerint rendelhető extrákkal növelhető, a vásárlók által kedvelt holmikat

Mivel jól mutat, sokan megrendelik a lámpákig érő hátsó üveget. A Scala volt az első modell, amely a hagyományos logó helyett Skoda feliratot kapott





Két felnőttre formázott a hátsó pad, a szélső helyek isofixesek, pluszpénzért fűthetők



Megújult a fényszóró, más a nappali menetfény mintája is, amely irányjelzéskor sárgán világít

pedig előrelátóan összepárosították, így például a Technológia csomagban többek között intuitívan szabályozható Climatronic légkondi, az Asszisztens csomagban adaptív tempomat és számos vezetőség, a Téli csomagban ülés- és kormányfűtés, a Kényelmi csomagban pedig a már említett virtuális pedál mellett kulcs nélküli kezelés és tolatókamera található. A Scala fedélzete mostantól teljesen digitális, alap a vezető előtti 8,0 és a középkonzolra ültetett 8,25 colos képernyő, a négyhangsórós DAB audiorendszer, a Bluetooth kihangosítás és adatátvitel, valamint két (15 W-os töltést adó) USB C port. Feljebb lépni 10,25 colos műszeregységgel, 9,2 colos érintőképernyővel és navigációt is adó infotainment rendszerrel, 8 hangszó-



Karbonhatású betétek, piros díszítések, fekete tetőkárpit – ez a Monte Carlo. A műszeregység már alaptól digitális és 8,0 colos, de kérhető 10,25 colos konfigurálható is



ros audioval (vagy itt még feljebb mélysugárzós Skoda Sound System hífivel), vezeték nélküli okostelefon tükrözéssel és töltéssel, valamint 4 db 45 W-os gyorstöltésre alkalmas USB C porttal lehet.

A Scala nem része a Skoda villamosítási stratégiájának, így semmilyen hibrid hajtáslánc, de még dízel-motor sincs hozzá. Csak az ismert turbós benzines TSI család továbbfejlesztett evo2-es változatait találni a gépházban; a háromhengeres 1.0 TSI ötfokozatú kéziváltóval párosítva 95, hatfokozatúval 115 LE-s, a négyhengeres (részterhelésnél a két középső henger kikapcsolni képes) 1.5 TSI ACT 150 LE-t tud. A két erősebb motorhoz pluszpénzért hétfokozatú, duplakuplungos DSG robotváltó is kérhető. Játszani az

elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztéssel lehet, a hazai utakra mi már most, vakon ajánljuk a 15 mm-rel megemelt úgynevezett erősített futóművet, de van a normálhoz képest 15 mm-rel lejjebb engedett karosszéria is (Sport Chassis Control), kétféle beállítással szabályozható lengéscsillapítással. A vezetőségekek közül alapfelszereltség a gyalogosokat felismerő autonóm vészfékező, a sávtartó és a táblafelismerő, a légzsákok száma legfeljebb kilenc lehet.

Lapzártakor a megújult Skoda Scala (és Kamiq) még nem szerepelt a cseh márka magyarországi kínálatában, a pontos felszereltségekről, valamint az aktuális árakról később tudunk beszámolni.

T. Albert

BEMUTATÓ Toyota C-HR

Mindenki koncepciója



Európában fejlesztették és itt is gyártják. Balra a GR Sport, jobbra a normál kivitel, utóbbi a kizárólag kétféle színű fényezéssel elérhető kék színben

**AKI RACIONÁLIS, VE-
GYEN INKÁBB COROL-
LÁT, A C-HR-T UGYANIS
NEM A KLASSZIKUS
TOYOTA VÁSÁRLÓK
IGÉNYEINEK KISZOLGÁ-
LÁSA SZÜLTTE.**

Moldova György írta a legendássá vált vasutas könyvében, hogy volt egy idegen eredetű szó, amit „baktertől vezérigazgatóig” mindenki ismert és gyakran használt is az óriásvállalatnál: a koncepció, azaz a tervek, a tennivalók rendszere. Ezek a MÁV-os koncepciók aztán jellemzően zsákutcába vezettek, vagy megdőlték, pedig lehet jó koncepciókat is gyártani, példának okáért itt a C-HR. A Toyotát sokan és hosszú időn át bírálták, hogy nyugdíjasoknak gyárt unalmas autót, nincs koncepciója a fiatalabb vevők megszólítására, nem ért a formatervezéshez. És a japánok megértették a kritikát. 2016-ra elkészült, majd egy évvel később Európában is megjelent a kompakt crossover C-HR, amely arányaiban és részleteiben egyaránt megidézte a korábbi tanulmányt. A taktika bejött, és az aktuális modellváltással a Toyota most újra eljátszsa a trükköt, hogy szinte a 2022-es C-HR Prologue tanulmányt küldi az utcára. Mindenkinek lehet koncepcióautója! – hangzik a gyári

ajánlás, a siker pedig vélhetően ismét garantált. Ami sokaknak, de a környezettudatos vásárlóknak biztosan fontos lesz, hogy az új C-HR nem pazarol, nem lett másfélszer nehezebb, nagyobb, sőt ellenkezőleg: az elődhöz képest változatlan maradt a 2640 mm-es tengelytáv, míg a karosszéria a kurtábbra vett első és hátsó túlnyúlásokkal 3 centivel rövidebb (4360 mm). A forma követi az elektromos bZ4X-szel kijelölt irányt, a lemezek éles törései, a különleges fényszórók és csík-

szerű hátsó lámpák modern hatást kölcsönöznek, a fényezés lehet kétféle, az alufelnik között megjelent a 20 colos méret. Érdekesség, hogy a hátsó ajtó C oszlopba rejtett kilincse „leköltözött” az ajtólemezre, talán azért, mert sok kisgyerek nem érte el és most erre is figyeltek.

A 12,3 colos, a Corollából már ismerős vetített műszeregység minden változathoz jár, az infotainment érintőképernyője alából 8,0, a második Style komfortszint-

től ugyancsak 12,3 colos. Az új C-HR az első Toyota, amiben 64 színből választható hangulatvilágítás található, a fényeket a T-Mate aktív biztonsági rendszer is használja, például kiszállásnál (ajtónyitáskor) piros villogás figyelmeztet a közeledő járműre, kerékpárosra. Intelligens funkció, hogy a belső fénycsövek követhetik a napszakokat, azaz más-más hangulat lehet reggel, délután és este, vagy melegben hideg, hidegben meleg tónussal próbálják befolyásolni a hőérzetet.



Csak a belépő 1,8-asban van 8,0 colos képernyő, a többi komfortszinten már 12,3 colos az érintőfelület. Az ajtókon és a középkonzolon is feltűnnek a hangulatvilágítás fénycsíkjai



ható árnyékoló (amivel 5 kilo spórolható), 3 centivel nagyobb a belmagasság, továbbá mérsékelhető a légkondi használata, amivel 0,5 g/km-rel csökkenthető a széndioxid-kibocsátás. A fenntarthatóság eleve fontos tervezői szempont volt: az előző modellhez képest megduplázták a reciklált műanyagok mennyiségét (ez kb. 100 alkatrészt érint), az üléshuzatok újrahasznosított PET-palackokból, a lökhárítók újonnan kifejlesztett, előre színezett gyantaanyagból készülnek, a kormányra állatmentes vegán bőr kerül, valamint említhető az automatizált, vízbázisú festéket használó fényezési eljárás.

A C-HR kezdetben turbós benzínmotorral és hibrid hajtással



Sokféleképpen konfigurálható a 12,3 colos műszeregység: a háromféle elrendezésen kívül megválasztható a számlapok stílusa és a megjelenő tartalomba is van beleszólásunk



Ha elegendő a töltés az akkuban, rövid távon „direktben is” tisztán elektromos üzemre lehet váltani. A PHEV hatótávja sokkal nagyobb és magától állál, ha alacsony emissziós zónát észlel

Apropó, hőérzet. A fix üvegtetőt olyan bevonatokkal látták el, amely télen benntartja a hőt, míg nyáron lassítja a kabin felmelegedését. A Toyota szerint e megoldásnak csak előnyei vannak: nem kell mozgat-

egyaránt választható volt, majd a hibrid átvette a főszerepet és az 1,8-as (122 LE) mellé megérkezett a 2,0 l-es (184 LE) is. Az újdonság ezen az úton halad tovább, azaz csak a legfejlettebb ötödik gene-



Újdonság a típus történetében a kívülről tölthető hibrid



Hátul világít a Toyota C-HR felirat. A lámpák már akkor felvillannak, ha kulccsal a zsebünkben közelítünk az autóhoz. A digitális kulccsal pedig elég, ha okostelefon van nálunk

rációs hibrid rendszerrel szerelik, váltó helyett szokás szerint kuplung nélkül, bolygóművel (e-CVT). Az alapmodell az 1.8 Hybrid 140 (a hajtáslánc részletes bemutatója Az Autó 2023/4. számában), a következő szint a 2.0 Hybrid 200 (197 LE) és a hátsó tengelynél is (villanynyal) hajtott 200 AWD-i, míg az igazi nóvum az eddig nem létező 2.0 Plug-in Hybrid 220, azaz a kívülről tölthető hibrid (PHEV). Ennél a motorfék és a visszatöltés három fokozatban szabályozható (Regeneration Boost), újdonság az adaptív működés (PDA), továbbá a navigáció felismeri, ha az autóval behajtunk egy alacsony emissziós

zónába (LEZ) és ilyenkor automatikusan elektromos hajtásra vált a vezérlés.

Bár számos műszaki adatot egyelőre nem ismerünk, a vásárlók szempontjából legfontosabbat, az árat, sőt árakat már igen. A hazai előrendelés zajlik, a legolcsóbb 1,8-as Comfort listaáron 12,35, a 2,0 l-es Style 14,48, az összkerekes 2,0 l-es Style pedig 15,24 millió forinttól vihető. A legdrágább C-HR a gyakorlatilag full extrás 2.0 Hybrid AWD-i GR Sport Premiere Edition Skyview 18,62 millió forintért. A tölthető hibrid (PHEV) még nem szerepel a választékban.

TA

BEMUTATÓ Honda ZR-V e:HEV

Beékelődik



<https://youtu.be/us3sWn66kSw>



Alapból jár a teljes LED világítás, adaptív fényszórókat azonban csak az Advance komfortszinten adnak a japánok. Hűtőmaszkból kétféle van, a Sport kivételé nem ilyen

A HONDA MEGCSINÁLTA A CIVIC CROSSOVER VÁLTOZATÁT, A KOMPAKT ZR-V MOSTANTÓL A HR-V ÉS A CR-V KÖZÖTTI ŰRT TÖLTI KI.

Bár az európai crossover lavinát 2006-ban a Nissan Qashqai indította el, a Honda bátorsága is dicsérhető: 1998-tól futott a kezdetben három, majd ötajtósként szintén piacra dobott első HR-V, amely ma a Nissannál egy számmal kisebb B-SUV szegmensbe illene. Piacformáló szerepe azonban ettől függetlenül vitathatatlan, akárcsak a még korábban született és nagyobb CR-V-nek, most pedig ezek közé ékelődik az aktuális HR-V-nél öt centivel szélesebb, míg a CR-V-nél hattal alacsonyabb ZR-V, amely technikai töltetét tekintve a Civic e:HEV közeli rokona. A kompakt ötajtóshoz képest az ötféle színben rendelhető crossover 17 mm-rel hosszabb, ugyanakkor a tengelytávja (2657 mm) 77-tel rövidebb, 18 colos kereken gurul, csomagtartója (Bose hifi nélkül) 390 és 1322 l között variálható. A



Akárcsak a Civicben: könnyű eligazodni a pulton és állítólag az anyagok hasonlóan jók. A csúcsmodell a szélvédőre is vetít, a 9,0 colos érintőképernyő alapból jár

belépő Elegance és a legnívósabb Advance kivitel hűtőmaszkja függőleges pálcás, az e kettő között lévő Sport pedig a méhsejtmintás betétről ismerhető fel. Hátról nézve a Honda megkeverte a paklit, mert dupla kipufogót a Sport és a Advance kap, holott a telje-

sítmény – az egyetlen hajtáslánc miatt – mindhárom kivitelnél megegyező.

Akárcsak a Civicben, a méhsejtminta a pulton is feltűnik: a szellőzőket takaró betét a pult teljes szélességében megvan. Alapból jár a 7,0, az Advance kivitel esetén a

10,2 colos vezető előtti műszer-egység (és ennél a head-up kijelző), középen 9,0 colos az online Honda Connect infotainment érintőképernyője. Igazi áldás, hogy a kétféle légkondi hagyományos tekerőkkel és gombokkal szabályozható; a két ülés közötti hídra a menetirányvá-



Felül az Advance, alul az Elegance és a Sport műszerei



Nyomógombos a menetirányváltó, a hátramenet húzómozdulattal kapcsolható. A menetvezérlő (Drive Mode) Eco, Normal, Sport és téli, csúszós útra való Snow programokat tud

lasztó, a négyféle programot kínáló menetvezérlő kapcsolója, a lejtmenetvezérlő, valamint az Auto Hold funkciók rögzítőfék került. Vannak USB A és C portok, a vezeték nélküli telefontöltő 15 W-os.

A hajtáslánc a Civicé és a ZR-V-ből sincs más, mint öntöltő hibrid, tehát a zöld rendszám előnyeit nem lehet kihasználni. A kiváló, 41 százalékos termikus hatásfokkal és Atkinson ciklussal működő, 2,0 l-es benzinmotor (143 LE) voltaképpen csak városban kívül, nagy tempónál hajt, minden más helyzetben a 184 LE-s villanymotoré a főszerep. Továbbá van még egy villanygép, ami csak tölti a Civicben 1,05 kWh-s lítium-ion akkut (véltetően a ZR-V-ben is ekkora az energiatároló képessége), valamint helyettesíti az önindítót. A hajtás az első kerekeké, a motorfék ereje, a visszatöltés hatékonysága a kormányra tett fülelkel szabályozható. Hagyományos sebességváltó nincs, a nyomatékot a



Ha van Bose hifi, akkor alaphoz 10, bővíve 21 l-rel kisebb a csomagtartó

Toyota/Lexus hibridekéhez hasonló bolygómu (e-CVT) porciózza. A felfüggesztés elől McPherson, hátul multilink, a 2,4 fordulatos kormány rásegítése elektromos.

Az új ZR-V e:HEV már itthon is elérhető, az Elegance 16,48, a Sport

17,38, az Advance pedig 18,48 millió forintba kerül. A felszereltség a Hondára jellemzően gazdag, már a belépő modell megkapja a vezető-asszisztenseket összefogó Sensing csomagot az összes légszákkal, van továbbá adaptív tempomat, fűthető

A HONDA ZR-V e:HEV MŰSZAKI ADATAI

Benzinmotor	2.0 i-MMD Hybrid
Henger/szelepszám	4/16
Hengerűrtartalom [cm³]	1993
Furat x löket [mm]	81,0x96,7
Kompresszióviszony	13,9:1
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	143/105(6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	186(4500)
Villanymotor	
Teljesítmény [LE/kW]	184/135
Nyomaték [Nm]	315
Sebességváltó	Bolygómu (e-CVT)
Akkumulátor	
Szerkezet	Lítium-ion
Kapacitás [kWh]	1,05
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4568x1840x1613
Tengelytáv [mm]	2657
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1595/1615
Hasmagasság [mm]	180
Csomagtartó [l]	390-1322/380-1301**
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/multilink
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa
Gumiabroncsok mérete	225/55 R18
Menetkész tömeg [kg]	1589/1604*/1639**
Üzemanyagtartály [l]	57
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,7-5,8
CO ₂ -kibocsátás [g/km]	130-132
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	7,8
Végsebesség [km/h]	173
Ára (Elegance kivétel) [Ft]	16 480 000

* Sport kivétel ** Advance kivétel



Embléma nélkül nehéz lenne megmondani, melyik márka terméke

első üléspár, kétfázisú automata légkondi, elektromosan állítható, fűthető és behajtható tükrökpár, kulcs nélküli kezelés, négy villanyablak, online Connect infotainment navigációval, 8 hangszórós audio, első-hátsó parkolóradar, tolatókamera és 18 colos alufelni garnitúra. A Sport többlete az elektromosan állítható vezetőülés, a fémbetétes pedálkészlet, az érintés nélkül nyitható-zárható csomagterajtó, a szintetikus bőr/szövet kárpit és az indukciós telefontöltő. Az Advance panoráma üvegtetővel, részben valódi bőrkárpittal, fűthető hátsó ülésekkel és kormányval, valamint 12 hangszórós Bose hifivel emeli a tétet.

GP



**Autobest Ecobest Challenge 2023,
Electrified by Vinfast**

Árammérők



<https://youtu.be/l3wRRtiHbJQ>



Előtérben az egyik felvezető, a tesztben nem szereplő, tisztán elektromos hajtású Vinfast VF9-es, mögötte a 14 tesztautó, a próbapályán, az olaszországi Vairano-ban

AZ AUTOBEST NEMZETKÖZI ZSÚRIJE IDÉN IS MEGMÉRTE 14 VILLANYAUTÓ VALÓS HATÓTÁVOLSÁGÁT ÉS FOGYASZTÁSI ADATAIT. A TESZTET – MOST ELŐSZÖR – A FRANCIA TANÚSÍTÓ CÉG, A BUREAU VERITAS IS HITELESÍTETTE.

Az Autobest összeurópai zsűrijének célja, hogy minden szempontból hiteles és egymással összehasonlítható értékeket adjon a villanyautó-vásárlók kezébe. Olyanokat, amelyek alapján képet kaphatnak a mindennapi fogyasztási- és a hatótáv adatokról. A zsűri 2023 júniusában már negyedszer szervezte meg nagy európai elektromos-autó tesztjét; idén – akárcsak tavaly ősszel – Milánó mellé, Vairano-ba, az olasz Quattroruote magazin tesztpályájára utaztunk. Itt minden adott a mérésekhez, a nagyteljesítményű töltéshez és a zárt pályás próbákhoz. A tesztflotta a szokásos módon tisztán elektromos hajtású autók közül állt össze, felső árhatárnak (az olasz piac alapján) idén – a tavalyi 65 ezer után – 70 000 eurót szabtuk meg, és a minimális, WLTP sze-

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

Márka	Modell	Felvett töltőteli-sítmény (kW)	Akkumulátorkapacitás Nettó (kWh)	Teljes, valós felvett energiamennyiség (kWh)	A nettó akkukapacitás és a felvett energiamennyiség alapján kiszámolt töltési energiatöbblet, és az így adódó fajlagos fogyasztás		Töltési idő		100 km hatótáv felvételéhez szükséges idő (óra: perc)
					EcoC3 (%)	EcoC4 (km/kWh)	(óra)	(perc)	
Aiways	U6	11	61,5	65,12	5,9	5,70	6	41	1:47
BMW	iX1	11	64,7	74,42	15,0	5,10	6	52	1:48
BYD	Atto 3	11	60	69,00	15,0	5,00	6	19	1:50
Citroen	e-C4 X	11	46	49,99	8,7	5,30	6	10	2:18
Hyundai	Ioniq 6	11	74	82,35	11,3	6,8	7	53	1:24
Jeep	Avenger	11	51	57,24	12,2	5,60	5	57	1:51
Lexus	RZ	11	64	69,26	8,2	5,00	7	2	2:02
Mercedes-Benz	EQB	11	66,5	74,36	11,8	4,60	6	52	2:01
Nissan	Ariya	7,4	87	97,73	12,3	4,20	14	17	3:26
Opel	Astra Electric	11	51,5	56,73	10,2	6,20	5	57	1:41
Polestar	2	11	75	83,37	11,2	4,80	7	50	1:56
Subaru	Solterra	7	64	71,20	11,3	6,10	10	46	2:29
Tesla	Model 3	11	79	90,79	14,9	6,30	8	43	1:31
VW	ID. Buzz	11	77	84,88	10,2	4,30	7	52	2:10

rinti hatótáv-követelmény is nőtt kicsit: 300-ról 350 km-re. Az így összegyűlt 14 különböző teljesítményű modell közül valamennyi helyi, azaz olasz kivitelben állt ki a próbára; a vietnami Vinfast anyagi erejével idén is a teszt mögé állt, így Vinfast autók nem indulhattak. Az összes tesztalany teljesen feltöltve állt ki a megmérettetésre; 30 km-es köröket teljesítettünk felvezető autók mögött konvojban, rendszeres helycserékkel és körönkénti vezetéváltásokkal, hogy az egyéni vezetési stílus hatásait a lehető legjobban kiszűrjük. A tesztkör – akárcsak tavaly – 50%-ban autópályán, 20%-ban autóúton, és 30%-ban városi forgalomban



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

haladt, alap (Normal) üzemmódban. Mindegyik autóban azonos hőfokon működött a légkondi, szolt a rádió, és városban a nagyobb motorfeket jelentő erősebb regeneratív lassítást is bekapcsolta az összes vezető. Amint a műszerfalán 30 km alá csökkent a kijelzett hatótáv, a tesztautó bement a zárt pályára és ott a szabályokat betartva addig körözött, amíg teljesen meg nem állt.

Az idei teszt egyik legfontosabb következtetése, hogy egyik teszt-autó sem volt képes WLTP szerinti hatótávjánál többre, de a 14-ből hatan 90%-nál jobb eredménnyel végeztek, és csak hárman teljesítettek 80% alatt. Ez a tavalyinál jobb eredmény. A 0 km-es kijelzett hatótávval még megtehető távolságok 0 és 45 km között szóródtak, utóbbi érték az eddigi tesztek legmagasabbja. Egyedül a kínai Aiiways U6-osa állt meg abban a pillanatban, amint hatótávolság-kijelzője 0-át mutatott, de az Opel Astra Electric is csak 2 km-rel bírta tovább. A 45 km-es rekordérték a Subaru Solterraé. Az Autobest 2021-ben bevezetett mutatóit használtuk idén is; az EcoC1 a szokott módon a WLTP szerinti hivatalos hatótáv és a teszten elért valós eredmény hányadosaként állt elő úgy, hogy az összevetés bázisul a hivatalos alsó és felső határértékek közül (ha voltak ilyenek), minden esetben az alacsonyabbat választottuk. Az EcoC2 a fajlagos fogyasztás mutatószáma, mértékegysége km/kWh, azaz az egy kWh-nyi akkukapacitással megtehető távolságot mutatja. Ebben a számban tavaly az MG4 végzett az élen (6,65 km/kWh-val), idén azonban a Hyundai Ioniq 6-osa

HATÓTÁVOLSÁG ÉS FAJLAGOS FOGYASZTÁS

Márka	Modell	Felszereltségi szint	Nettó ár Olaszországban (euró)	Teljesítmény (kW)	Akkumulátor-kapacitás		WLTP szerinti hatótáv		Mért, valós hatótáv (km)	Maradék hatótáv 0%-os töltöttségénél (km)	Mért, valós WLTP szerinti hatótáv (EcoC1 (%))	Fajlagos fogyasztás (EcoC2 (km/kWh))
					Bruttó (kWh)	Nettó (kWh)	Minimum (km)	Maximum (km)				
Aiiways	U6	Prime	40 902	160	63	61,5	405	405	372	0	91,90	6,00
BMW	iX1	30 Xdrive M Sport	51 107	230	66,45	64,7	417	440	381	20	91,40	5,90
BYD	Atto 3	Design	35 548	150	60,5	60	420	420	342	7	81,40	5,70
Citroen	e-C4 X	Shine Pack	33 852	100	50	46	360	374	267	4	74,20	5,80
Hyundai	Ioniq 6	Innovation	45 410	168	77,4	74	614	614	559	25	91,00	7,60
Jeep	Avenger	Summit	35 164	115	54	51	400	400	320	12	80,00	6,30
Lexus	RZ	450e Direct4 Luxury	67 623	230	71,4	64	404	406	345	33	85,40	5,40
Mercedes-Benz	EQB	350 4Matic Premium Plus	56 230	215	–	66,5	387	423	340	5	87,90	5,10
Nissan	Ariya	Evolve 2WD	52 746	242	91	87	525	525	415	25	79,00	4,80
Opel	Astra Electric	GS	36 934	115	54	51,5	418	418	351	2	84,00	6,80
Polestar	2	Long Range Dual Motor Performance	53 852	350	78	75	555	555	402	5	72,40	5,40
Subaru	Solterra	4E-xperience	49 098	160	71,4	64	465	465	431	45	92,70	6,70
Tesla	Model3	RWD Long Range	37 286	–	82	79	620	620	574	31	92,60	7,30
Volkswagen	ID. Buzz	Pro	54 098	150	82	77	402	423	363	14	90,30	4,70

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

Márka	Modell	Felvett töltőteljesítmény (kW)	A töltésre fordított valós energiamennyiség (kWh)	Töltési idő (perc)	100 km hatótáv felvételéhez szükséges idő (óra:perc)
Aiiways	U6	70	38,75	33	0:14
BMW	iX1	95	41,28	26	0:12
BYD	Atto 3	65	41,99	39	0:18
Citroen	e-C4 X	45	29,90	40	0:25
Hyundai	Ioniq 6	200	50,00	15	0:04
Jeep	Avenger	75	33,90	27	0:14
Lexus	RZ	66	39,78	36	0:18
Mercedes-Benz	EQB	95	42,95	27	0:13
Nissan	Ariya	91	50,25	33	0:15
Opel	Astra Electric	60	34,00	34	0:16
Polestar	2	95	45,89	29	0:13
Subaru	Solterra	94	37,61	24	0:10
Tesla	Model 3	98	48,84	30	0:09
Volkswagen	ID. Buzz	111	55,37	30	0:12

7,6-ot teljesített. A Volkswagen ID. Buzz lett most az utolsó, mindössze 4,7-tel. Az EcoC3 a felvett töltésmennyiség és az akkumulá-

tor valós (ténylegesen kiatózható) kapacitásának különbsége százalékban, vagyis arra utal, hogy a veszteségek miatt mennyivel kell a tényleges kapacitásnál többet betölteni egy-egy akkuba ahhoz, hogy az tele legyen. Ebben a kategóriában az Aiiways U6-os szerepelt a legjobban mindössze 5,9%-os töltéstöbblettel (veszteséggel), a sor végén pedig a BMW iX1 és a kínai BYD Atto3 áll, egyaránt 15%-kal. A három mutató kiszámításához szükséges méréseket idén is az olasz Power Cruise Control szakemberei végezték, egy kifejezetten erre kifejlesztett telefonos applikáció, és az autók OBD csatlakozójába dugott mérőeszközök segítségével. Az EcoC3 mérési eredményeinek értelmezésekor ők is elmondták, hogy a töltési energiavesztés (a befektetett energiátöbblet) nagyban függ a

külső hőmérséklettől és a töltőoszlopok szerkezetétől is, ám mivel a teszten minden autót ugyanúgy töltöttünk, az összehasonlíthatóság sértetlen. A tavaly bevezetett EcoC4 mutató éppen ezeket a fajlagos fogyasztás kiszámításánál, ugyanis az EcoC2-vel ellentétben nem az akku tényleges kapacitása, hanem a teljes betöltött energiamennyiség alapján mutatja meg az egy kWh-val megtehető távot (km/kWh) – hiszen autótöltéskor a teljes felvett energiamennyiség alapján fizetünk, azaz a veszteség is pénzbe kerül!

A töltési jellemzőket külön is vizsgáltuk: 22 kW-os váltóáramú és 350 kW-os (!) egyenáramú töltővel is feltöltöttük az összes autót. Az egyenáramú esetben 20-ról indulva 80%-ig; ekkora teljesítményt egyik tesztautó sem tudott felvenni, a csúcstartó a Hyundai Ioniq 6 lett, 200 kW-tal, de az ID. Buzz is 111-et teljesített. A váltóáramú töltésnél 0%-ról indultunk, itt a tesztautók többsége csak 11 kW-ot volt képes felvenni, sőt, a Nissan Ariya és a Subaru Solterra mindössze 7,4-et, illetve 7-et. Mint a táblázatból látható azt is megértük, hogy az egyes módszerekkel mennyi idő kell 100 km hatótáv felvételéhez. Az időeredmények a teljes töltési idő és a teljes hatótáv „átlagolásával” születtek, azaz nem vettük figyelembe, hogy az első 100 km „betankolása” általában gyorsabb, mint az utolsó 100-e.

A táblázatokról minden kiderül, jó böngészést! SZG





<https://youtu.be/rzUyDgvogX4>



Porsche 911 S/T

Családban maradt

Ez a különleges Heritage Design szín, a Shoreblue. A gumik elől 255/35 ZR 20, hátul 315/30 ZR 21 méretűek

IDÉN HATVANÉVES A PORSCHE 911, A GYÁR PEDIG JUBILEUMI, SORSZÁMOZOTT KIADÁSSAL ÉS EGY, AZ AUTÓHOZ TERVEZETT KARÓRAVAL ÜNNEPEL.

Az osztrák származású Porsche család megkerülhetetlen, ha az autózás történetéről van szó. A legendát az 1900-as évek elején már aktív *Ferdinand Porsche* alapozta meg, a családi céget pedig a fia, *Ferry Porsche*. Idővel az unokák is bekapcsolódtak a munkába, *Ferdinand Alexander Porsche* nevét a 911-essel és a Porsche Design stúdióval köti össze a világ, míg *Ferdinand Piëch* gyakorlatilag felforgatott maga körül mindent. Motort tervezett a Mercedesnek, könyékig benne volt a keze a világhíres Porsche 917-es versenykocsiban, presztízsét és sportsikereit tekintve az űrbe emelte az Audit, majd, amikor a teljes VW konszern élére került, felvásárolta a Seat, a Skoda, a Lamborghini és a Bugatti márkákat. Célkeresztjében volt a Rolls-Royce is, de ott a BMW túljárt az eszén és csak a Bentley-vel távozott a tárgyalóasztaltól. De visszatérve a 911-eshez, az 1960-as évek



Feláras a konyakszínű bőr, az ülés középrésze textillal is kérhető. Kilincs helyett bőrfogantyúval nyitható az ajtó

elején a 356-os utódjának szánt, eredetileg 901-esnek hívott sportkocsi 1963-ban jelent meg. Mivel a Peugeot levédte a középen nullát tartalmazó három- és négyjegyű számokat, ezért a franciák kérésére átnevezték 911-re – 82 darab 901-es került csak forgalomba. A típus története önmagában könyvterjedelmű, ezért most legyen elég annyi, hogy 1969-ben mutatták be

a 911 S-ből kialakított pályaversenyzésre is alkalmas változatot és ez szolgált most alapul a 60 év előtt tisztelgő jubileumi 992-eshez – a régi modellt a gyárban ST-nek hívták, az új jelzése pedig S/T.

A 911-es potenciális, fizetőképes rajongói minden bizonnyal bánják, hogy csupán 1963 darab sorszámozott S/T készül, ugyanis minden idők egyik legkívánatosabb Porscheje

állt össze, ám így nem jut belőle mindenkinek. A mérnökök az aktuális 911 GT3-asból indultak ki, amely megkapta a Touring csomagot, számos alkatrészt pedig a GT3 RS-ből vettek át. Két szempontra fókuszáltak: a súlycsökkentésre és a közúti vezethetőségnél elérhető maximális élményre. A karosszériaelemek ezért karbonból készültek (a hátsó ülések helyére kerülő bukócső



Automata váltós S/T nincs, csak hatos kézi kapcsolódik az 525 LE-s szívómotorhoz



Minden könnyített: az üléseknél, a bukócsőnél is látható a karbon, a karosszériaelemek szintén ebből az anyagból készültek

is), vékonyítottak az üvegek, a 12 V-os akkumulátor lítium-ion, alig van hangszigetelés, a központi csavarral rögzített elől 20, hátul 21 colos felnik magnéziumötvözetek, mögöttük karbon-kerámia fékek lassítanak. A GT3 saját tömegéből végül 40 kilót sikerült lefaragni, így az 1380 kilót nyomó S/T most a legkönnyebb 911-es. A felfüggesztés elől kettős lengőkaros, nem McPherson, mint a normál „tizenegyesekben”, hátul maradt a multilink, de elhagyták a kormányzást, ami alap a GT3-nál. A szívó farmotor természetesen hat-hengeres bokszer, a 4,0 l-es gép 525 LE-s, a lendkereke pedig nem kettős tömegű, hanem szimpla, ami egyrészt javítja a gázreakciót, másrészt önmagában 10,5 kilóval járult hozzá a fogyókúrához. A váltó hatfokozatú kézi, automata pluszpénzért sincs, a rövid áttételezéssel jó kompromisszum a 3,7 s-os százas gyorsulás és a kerek 300 km/h-s végsebesség; a motor duplacsöves, középen kivezetett sportkipufogón zengi rekedt énekét.

297 ezer eurós árával az S/T eleve nem olcsó játékszer, de ezt a leg-többen még jó eséllyel megtoldják



Zöld színnel díszítettek a műszerek. A sorszámozott és arany színű 911-es plakett a vezetőnél, a küszöbön van, a hátsó típusfelirat szintén arany színű. A bal oldalra jubileumi logó kerül

majd azzal a 17 500 euróval, amibe a Heritage Design csomag kerül. Ennek többek között része a képen látható – és csak az S/T-hez

elérhető – Shoreblue metálfényezés, a felnik kerámiaszínű festése, a 0–99 között választható rajtszám, belül a konyakszínű bőr, vagy a

múltidézőbb bőr/szövet kárpit, a különleges Dinamica tetőkárpit, továbbá az alapáron járó karbonhéjas üléseket felármentesen lehet a csak négy irányban állítható Sport Plus garnitúrára cserélni. Az autón kívül-belül a régi pajzsalakú Porsche logókat helyezik el, a 911 és a 911 S/T jelölések arany színűek, a sorszámozást tartalmazó plakett a vezetőoldali küszöbön található.

Aki nem tud elszakadni kedvenc autójától, a csuklóján is viselheti a Porsche történetének kis darabkáját, ugyanis „1–911 S/T” jelzéssel egy karórát is kiad a gyár. A 11 950 eurós kronográf háza titán, melynek felülete nincs kezelve, a szerkezet pedig természetesen automata, a Porsche Design Werk 01.240, amely COSC tanúsítvánnyal rendelkezik.

ZK



Szándékosan nincsenek rajta légterelők, hogy minél jobban hasonlítson az 1969-es 911 ST-re. A hátsó tengely sem kormányzott

TESZT

Fisker Ocean One

Kishal?



A 22 colos kerekek a bevezető sorozathoz is felárasak, alaptól 20 colosak járnak

A RÉGÓTA VÁRT FISKER OCEAN VÉGRE IDÉN JÚNIUSBAN MEGÉRKEZETT ELSŐ DÁN VEVŐIHEZ. AZÉRT ITT INDULT A FORGALMAZÁSA, MERT A MÁRKA ALAPÍTÓ-TULAJDONOSA, HENRIK FISKER DÁN. A TISZTÁN AKKUS-ELEKTROMOS HAJTÁSÚ OCEAN EGYÉBKÉNT OSZTRÁK GYÁRTMÁNY.

A Fisker Ocean, rendszertani besorolása alapján középkategóriás elektromos SUV, a BMW iX3 és a Mercedes EQC fő versenytársa, hatalmas, 113 kWh-s lítiumion akkuval, és ehhez illő, 700 km feletti (WLTP ciklus szerinti) hatótávolsággal. A piaci bevezetést eleinte 2022-re ígérte az egyébként az Egyesült Államokban bejegyzett Fisker Automotive, de a sorozat-

gyártás, amit az osztrák Magna Steyr vállalt el, csak nehezen fut fel. Az ok főleg a fedélzeti szoftverek hibája (fejletlensége), az első – német, amerikai és dán piacra

szánt – autót mind szinte azonnal vissza is hívták emiatt. Az eredeti tervekben már idénre több mint 35 000 Ocean gyártása szerepelt, de ma már csak ennek fele a cél.

Tesztautónk az első, 5000 darabos, One nevű bevezető sorozatból való, felszereltsége lényegében megegyezik a majdani csúcsmodellnek szánt Extreme-ével, és az árak is egyfor-



Az infotainment Android-alapú, a navigáció TomTom. A nagy központi kijelző vízszintesbe fordítható



Az Ocean első konfigurálásakor maga Henrik Fisker üdvözli a vezetőt, és segít a beállításokban is



Meglepő, hogy a fedélzeti számítógép nem mutat sem pillanatnyi sem átlagfogyasztást. Az akkut teljesen feltöltve a maximális hatótávérték mindig 707 km



A végsebességet a villanymotorok fordulatszámhatára korlátozza 205 km/h-ra, a hajtás egyfokozatú, sebességváltó nincs



A Fisker "California Mode"-nak hívja: az autó összes üvege – az első szélvédőt kivéve – nyitható



A hátsó szélvédőt a távirányító gombjával is le lehet engedni

ma, 607 000 dán korona (nagyjából 31,3 millió forint).

A cégalapító, az 1963-as születésű Henrik Fisker a BMW-nél, a

Fordnál és az Aston Martin-nál is dolgozott, mielőtt 2007-ben létrehozta saját cégét. Első modellje a 2012-ben bemutatott, hibrid haj-

táslancú Fisker Karma volt, ebből alig 2500 készült csak összesen. A vállalkozást, 2013-as csődje után egy kínai cég vette meg, és Karma

Automotive néven élesztette újjá. A mai Fisker 2016-os alapítású, de maga egyelőre nem gyárt autókat, hiszen első, és eddig egyet-

A FISKER OCEAN ONE MŰSZAKI ADATAI

Összteljesítmény [LE/kW]	475/349 (564/415)*
Össznyomaték [Nm]	696 (737)*
Akkukapacitás (bruttó/nettó) [kWh]	113/106
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4774x1982x1631
Tengelytáv [mm]	2921
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1696/1732
Szabad hasmagasság (20 colos kerekkel) [mm]	165
Comagtartó [l]	566–1274
Menetkész tömeg [kg]	2434
Hatótávolság (WLTP) [km]	707
Gorsulás (0–100 km/h) [s]	4,0
Végsebesség [km/h]	205

* gyorsításkor, rövid időre

len modelljét, a 4774 mm hosszú Ocean-t is bérnyártása adta. Az újdonság jó 10 centivel szélesebb (1982 mm), mint a BMW iX3 és Mercedes EQC, a többlet azonban nem igazán mutatkozik meg az utastér méreteiben, mert a plusz centik többségét „felzabálják” a széles sárvédők. Ez a megjelenésnek kifejezetten jót tesz, parkoláskor azonban komoly akadály. A helyzetet rontja, hogy az Ocean fordulóköre is nagy, ezért városi forgalomban kifejezetten esetenül mozog. Igazi terepe az országút és az autópálya; a lágy hangolású futómű, és a több mint 2,4 tonnás menetkész tömeg együtt, – a feláras 22 colos kerekkel ellentétben – nem csak a hosszú úthullámokon siklik át puhán, a hirtelen felületváltásokat is jól kezeli. Egyenesfutása hibátlan, és meglepő módon a kanyarokban sem dől zavaróan, kormányzása azonban érzéketlen, annak ellenére, hogy kifejezetten közvetlen áttételezésű.

Menet közben – a tesztautó két-rétegű üvegei ellenére – a szélzaj mindig jelen van, ráadásul 80 km/h felett a hanghatások kicsit az utas-szállító repülőket süvítését idézik.

A bruttó akkukapacitás 113 kWh, ebből 106 a kiauatózható. Az otthoni töltés teljesítménycsúcsa 11 kW, de egyenáramú gyorsöltéssel a 200 is elérhető, – az általunk próbált 300 kW-os gyorsöltőkön 150 kW körül mozgott az Ocean teljesítményfelvétele. A hivatalos (WLTP) hatótáv 707 km, és ez az akku mérete alapján nem is tűnik hihetetlennek. Érdekes részlet, hogy a Fisker fejlesztői arra is figyeltek, hogy teljes töltéssel mindig 707-et mutasson a műszerfali „hatótáv-mérő”. Furcsa, hogy a fogyasztást egyébként menet közben nyomkövetni nem lehet, ugyanis a fedélzeti számítógép nem ír sem pillanatnyi értéket, sem átlagot! A műszerfal a mai villanyautós divatot követi: kis képernyő az alapin-

formációkkal a vezető előtt, és egy nagy (17,1 colos) álló formátumú közepén. Szinte minden az utóbbról vezérelhető, de nagyon jó, hogy akadnak igazi gombok is, például a hőmérséklet, a szellőzőventilátor és a hangerő állítására. A nagy képernyő 90 fokkal elfordítható – például filmnézéshez – de csak ha az autó áll, automatikusan függőlegesbe fordul, amint a menetkapcsolót D-be, vagy R-be állítjuk. A vezetőülés kifejezetten rossz formájú, rövid a lapja és keskeny, gyengén támasztja alá a combokat. Ennél meglepőbb, hogy állítható deréktámaszt sem lehet hozzá rendelni. Nincs hagyományos kesztyűtartó, de van helyette kihajtható asztalka az első utas előtt, a középkonzolon azonban kifejezetten sok a



A hátsó ülőlap jóval hosszabb az elsőnél, a középső kartámaszba érintőképernyőt szereltek, innen kezelhető a szellőzés és az audió

A forgalmazás a dán piacon indult, az USA-ba és Németországba is csak ősszel érkeznek meg az első Fiskerek



A csomagtartó pereme magas, de befelé nincs küszöb. Minden Ocean ötüléses



kacathely, és két vezeték nélküli telefontöltőt is kialakítottak benne. Mindkét első ülés alatt vannak tárolódobozok, és a csomagtartó is méretes, hivatalosan alából is 566 l-es, bár ránézésre kisebbnek tűnik. Jó, hogy a töltőkábelek kényelmesen elférnek a padló alatti rekeszekben. Elöl nincs csomagtér, sőt az orr csak szerszámokkal nyitható,



566 l az alapméret, és egészen 1274 l-ig bővíthető. A 220 V-os csatlakozó alapfelszerelés, innen akár 3 kW-os eszközök is működtethetők



A gombnyomásra előbújó vonóhorog alapáras, a vontatható tömeg maximuma 1820 kg

az ablakmosót a szélvédő előtti nyíláson át lehet feltölteni.

Hátul rengeteg a hely, egyáltalán nincs merevítőálgút, a padló sík,

a fej- és a lábtér is tágas, három átlagtermetű felnőtt hosszú távon is jól elvan itt; a hátsó-külső helyek fűthetők. Érdekes, hogy a szélvédő

kivételével az Ocean összes ablaka leengedhető, a hátsó üveg akár a távirányító gombjával is mozgatható. A napfénytető hatalmas, és nap-elemeket is építettek bele, persze ez inkább figyelemfelkeltés mint hasznos extra, de a léte mindenképpen üzenetértékű.

A Fisker a „világ leginkább klímabarát” autójaként reklámozza az Ocean-t, mert utastere nagyrészt újrahasznosított anyagokból épül fel. Az ajtókárpitokon ez érezhető is, látványosak, de kellemetlen a tapintásuk, és itt-ott sorjásak, az ülések szövete ugyanilyen durva.

Szintén furcsa, hogy – egyelőre – adaptív tempomat, aktív sávtartó és az emelkedős elindulásokat segítő féknyomástartó sem kapható az autóhoz, a gyár szerint mindez az őszi szoftverfrissítésekkel lesz csak elérhető. Head-up kijelzőt, állítható deréktámaszt és ülészellőztetést azonban nem is tervez kínálni a Fisker.

A bezető sorozatban csak összerakékhajtással (két villanymotorral, alából 475 LE-vel és 696 Nm-rel) készül minden Ocean, és kizárólag a legnagyobb akkut lehet hozzá megrendelni. Az ígéretek szerint hamarosan megérkeznek a kevésbé felszerelt változatok is; a belépő modellt, egy motorral (279 LE), elsőkerék-hajtással, és 70 kWh-s teanggal 2024-re ígérik, nagyjából a csúcsmo- dell árának feléért.

Mikkel Thomsager, *Bil Magasinet/Autobest*
Fotók: A. Hansen

TESZTNAPLÓ Mazda CX-60 Homura E-Skyactiv D

Van tekintélye: fal-
ként tornyosul a füg-
gőleges frontrész



Nem gáz az olajos!

A MAZDA – MINT MIN-
DIG – A SAJÁT ÚTJÁT
JÁRJA: A JÁRMŰIPAR VIL-
LAMOSÍT, ŐK VISZONT
VADONATÚJ, HATHEN-
GERES DÍZELMOTORT
FEJLESZTETEK.

Karosszéria, utastér

A Homura kimonója sportos: króm helyett fekete díszítésekkel és szintén feketére festett 20 colos alufelnikkel. A szűk résekkel elképesztően precíz a lemezmunka, az ajtók nyitása, csukódása lehetőleg finom. Magas az üléspozíció, a kényelmes és elektromosan mozgatható első ülések fűthetők, szellőztethetők. Jó a kilátás, hibátlan a pedálrend, a kormányoszlop tág határok között állítható, a hely rengeteg, különösen vállszélességben. Az anyag- és összeszerelési minőség kiváló, a belső így csuromfeketében nem különösebben látványos, de zongoralakk helyett fémes hatású a dekorá-



Mind a két képernyő 12,3 colos. Sport üzemmódban pirosra vált a műszerek színezése, a számok nagyobbra állíthatók, ha valaki rosszabbul lát



Egyszerűek, de kényelmesek az ülések. Nagyon nagyok az ajtózsombok, a dekoráció itt is fémhatású, matt felület



Két átlagos (185 centis) termetű utas kényelmesen utazhat. A nyitható napfénytető a Homurához alapáras

ció, ami igazi áldás. Elegendő a tárolók száma, nagyok az ajtózsombok, a kesztyűtartó bélelt. A ve-

tített műszeregység konfigurálhatóságát nem vitték túlzásba (Sportban pirosra vált a színe-

zés), az viszont tetszett, hogy az autó körüli forgalom is megjelenhet a vezető előtt. Ezen a kom-



Hatalmas burkolat alatt forog a hosszában beépített dízel. A 3,3 l-es gép messze nincs „kihegyezve” a 254 LE-s teljesítménnyel, bőven lehet még benne tartalék



Könnyű kihasználni a síkokkal határolt forma előnyeit. A 73 centis rakodóperem magas

fortszinten már alap a head-up kijelző is, amely szintén megjeleníti a holtterfigyelő jelzéseit. Az infotainment hasonlóan, kontrollal működik, mint a BMW-kben, a légkondinak és az ülés komfort gombjainak saját vezérlőpanel jutott. A jó fogású, bumszli váltómárkat P-be billentése szokatlan, valahogy nem áll rá a kezünk. Az ülések hátul is fűthetők, a hely elegendő, bár a külső méret alapján kicsit nagyvonalúbb térérzetet számít az ember. A középső, harmadik utas ellen szól az ülőlap párnázása, a padlómerővítő nem túlzottan magas, a konzolra nemcsak USB port, hanem 220-as konnektor is jutott. A szépen kárpito-

zott csomagtartó 570–1726 l-es, álpadlós, az üléstámlák 40:20:40 arányban dönthetők. A rakodóperem magas.

Motor, erőátvitel

Manapság egy újonnan fejlesztett 3,3 l-es, soros hathengeres turbódízel üdítő jelenség, igaz ennél is van villamosítás: a 254 LE-s gázolajost 48 V-os könnyű hibrid rendszer támogatja 17 LE-s villanymotorral, az energiát lítium-ion akku tárolja. A dízel hidegen sem zajos, sőt a hat cilinderek kimondottan szépen szól, bár alacsony fordulaton terhelve mindig hallható egy kis teherautós krákolgás – ami nekünk kifejezetten tetszett. A

nyomaték bőséges (550 Nm 1500–2400/perc), az erőből mind a négy kerékre jut. A nyolcfokozatú, bolygóműves automata váltó nem a legélesebb kés a fiókban, vannak ennél ügyesebben működő szerkezetek is, ahogy a hibrid rendszeren szintén lehet még finomítani. Részterhelésnél a motor akár nagyobb sebességnél is leállhat rövid időre (pl. országúton), az újraindítás azonban szinte mindig érezhető és jellemzően kicsi megtorpanást is tapasztalni. Ami viszont elképesztő, az a fogyasztás: az 545 km-es tesztkörre tankolt 27 liter – ami 4,9 l/100 km-es átlag – hihetetlen egy 1,8 tonnás, ilyen erős autótól. Utána rövidebb



körön többet mentünk autópályán és városban, de akkor sem léptük túl sokkal a 6 l-t.

Vezetés, menettulajdonságok

A CX-60 biztos lábakon áll az elől kettős keresztlengőkaros, hátul multilink felfüggesztéseken, a rugózás alapvetően komfortos, a csillapítás sem túl feszes, így a 20 colos kerekek nem rontják zavaróan a kényelmet. A 3,2 fordulatot kormány nem közvetlen, de pontos, a fék hatékony és a pedállal az erő is egyenletesen adagolható. A dízel CX-60 ideális utazóautó, csendes suhanva, gázolajpárán élve falja a kilométereket, az erőtartálék minden ad hoc forgalmi helyzet megoldására elég. Nyolcadikban 90 km/h-nál 1300/perc a fordulatszám, itt padlógázra a váltó negyedikbe, majd rögtön ötödikbe kapcsol vissza. A 130 km/h erőlködés nélkül, 1900-as fordulattal futható. Ami újdonság volt számunkra is, hogy ha elkalandozik pár másodpercre a tekintetünk, az autó azonnal csilingel és felirattal ránk szól, hogy „figyelmetlen vezető észlelve”.

Felszereltség

A Homura a négylépcsős komfortszint harmadikja, és amint már említettük, ennél feketék a külső díszítések és az alufelnik is. A 20,35 millió forintos alapár magá-



Lefényezték az olcsóbb modelleken feketén hagyott burkolatokat a lökhárítón, a küszöbökön és a kerékíveknél

+ ELŐNYEI

- Tágas utastér
- Kilátás
- Kényelmes ülések
- Általánosan jó minőség
- Felszereltség
- Utazási komfort
- Fogyasztás

— HÁTRÁNYAI

- Hibrid működés
- Váltó

ban foglalja többek között a teljes LED világítást, a kulcs nélküli kezelést, a kétzónás automata légkon-

dit, a 12,3 colos műszeregységet, a navigációs infotainment rendszert (12,3 colos képernyővel), a fedélzeti számítógépet, a vezeték nélküli teleföntükrözést, a parkolóradarokat, a tolatókamerát, a Bluetooth kihangosítót, a head-up kijelzőt, a fűthető és szellőztethető első üléseket, a fűthető hátsó üléseket, a fekete bőrkárpitozást, a nyitható napfénycsúszát, az elektromosan állítható üléseket és kormányoszlopot, a nyolc hangszórós audiorendszert, a tempomatot, valamint a legtöbb

vezetőségét. Innen feljebb már csak a 2,2 millió forinttal drágább Takumi van, ami mellőzi a sportos külsőt, ellenben csak ehhez jár adaptív LED fényszóró, elektrokróm külső-belső tükör, érintés nélkül nyitható csomagtartó, adaptív tempomat, első keresztirányú forgalomfigyelő, 12 hangszórós Bose hifi és fehér bőrkárpit.

Összegzés

A CX-60-ast korábban már dicsértük (Az Autó 2023/2.), ugyanak-

MŰSZAKI ADATOK

Soros hathengeres, közvetlen befecskendezéses, közös csöves, turbós dízelmotor, elől hosszában beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 3283 cm³. Furat x löket: 86,0x94,2 mm. Teljesítmény: 254 LE/187 kW (3750/min). Nyomaték: 550 Nm (1500–2400/min). Villanymotor teljesítménye, nyomatéka: 17 LE/12 kW, 153 Nm. 48 V-os akkumulátor szerkezete: lítium-ion. Nyolcfokozatú bolygóműves automata váltó, összerékhajtás. Elöl kettős keresztlengőkaros, hátul multilink felfüggesztés. Elöl-hátul hűtött tárcsafékek, ESP. Csomagtér: 570–1726 l. Üzemanyagtartály: 58 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4740x1890x1686 mm. Tengelytáv: 2870 mm. Gumiméret: 235/50 R20. Saját tömeg: 1799 kg-tól. Gyorsulás (0–100 km/h): 7,4 s. Végsebesség 219 km/h. Vegyes fogyasztás: 5,0 l/100 km. Tesztfogyasztás: 5,5 l/100 km. CO₂: 128 g/km. Általános garancia: 6 év vagy 150 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 1 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szerzőciklus: 20 000 km/1 év.

Ára: 20 350 900 Ft

kor nekünk jobban tetszik ez a dízel, mint az elsőként próbált tölthető benzin-elektromos hibrid. Érdekes, hogy itt szintén az elektromos rendszer működésén, illetve a váltónál érezhető, hogy van hová feljebb lépni, de összességében ez a nagy Mazda is kiváló minőségű, tágas, kényelmes, jól használható és szabályszerűen vezetve elképesztően takarékos családai szabadidő-terepes.

Paladár



Büszkén viselheti a „soros hatos” feliratot a CX-60 az első sárvédőin, jól sikerült az új dízel. Hátul az „e” a könnyű hibrid rendszerre, a „D” a dízelmotorra utal



A Forma-1 1993-as szezonja

Őrségváltás

Szerencsés nap: Damon Hill több kiesés után eléte 13. nagydíján, 1993-ban aratta első győzelmét, itt nálunk, a Hungaroringen. A zászlóval Zsembery Jenő versenyigazgató

ÉPPEN 30 ÉVE, HOGY ALAIN PROST ÉS AYRTON SENNA UTOLJÁRA FESZÜLT EGYMÁSNAK AZ F1-ES VILÁGBAJNOKI CÍMÉRT. DE 1993-BAN VILLANTOTTA MEG ELŐSZÖR A FOGA FEHÉRJÉT HÁROM ÍGÉRETES TEHETSÉG IS, DAMON HILL, MICHAEL SCHUMACHER ÉS MIKA HÄKKINEN.



A nullás rajtszámú autó jól „tolta” a csapat elsőszámú pilótáját 1993-ban. Hill (hátul) és Prost a Williams–Renault álom párosa volt, a 16 futamból tíz győzelmen osztoztak

A három tehetség közül, akik 1993-ban kaptak először lehetőséget, hogy versenyképes autókkal mutathassák meg valódi tudásukat, kétségtelenül *Michael Schumacher* csillaga emelkedett a legmagasabbra. Ő 1994-ben szerezte meg első világbajnoki címét a Benettonnal, és erre 1995-ben ráduplázott. A Ferrari csábításának engedve ez után Maranellóba szerződött, ahol további öt világbajnoki aranyat szerzett 2000 és 2004 között, így összesen hét vb-címmel és 91 győzelemmel fejezte be szín-

te páratlanul sikeres pályafutását. *Damon Hill* számára – különféle okok miatt – rögzesebb volt az út a sikerhez. A BRM és a Lotus egykori legendás pilótája, *Graham Hill* fia 1996-ban ért fel a száguldó cirkusz csúcsára, amikor egy másik F1-es legenda fiát, a kanadai *Jacques Villeneuve*-öt maga mögé utasítva megszerezte a világbajnoki címet a Williams–Renault színeiben. Az 1993-as idény végén az F1-be visszatérő *Mika Häkkinen* pályája végéig hűséges maradt a McLarenhez, és ez volt a szerencséje. A sztárterve-

ző, *Adrian Newey* remek versenyautóinak és a Mercedes motorjának köszönhetően a „Repülő finn” 1998-ban és 1999-ben sem talált legyőzőre. Häkkinen félelmetes gyorsaságát húsz futamgyőzelme mellett az is mutatja, hogy 26-szor indulhatott az első rajtkockából, és 25-ször jegyezte a verseny leggyorsabb körét.

Damon Hillről azt tartották, hogy ő a legkevésbé tehetséges a triumvirátusból. A borongós tekintetű angol sikereit inkább kitartásának, mintsem természetes gyorsaságá-

nak tulajdonították. Eredményei alapján azonban ez távol áll a valóságtól. Hill 1992-ben a sereghajtó Brabham pilótájaként, s emellett a Williams tesztpilótájaként csiszolta tudását, miközben ütőképes „fegyverre” formálta az FW14B-t, amellyel *Nigel Mansell* aztán meg sem állt a világbajnoki címig. Hill ezzel kiérdemelte, hogy 1993-ban átvegye a távozó Mansell helyét a Williams–Renault-nál, amelynek célja a vb-cím megvédése volt. A 93-as szezon első fele *Ayrton Senna* és *Alain Prost* párviadaláról

szólt, eleinte a brazil McLaren pilóta villogott, Prost azonban később rendre kiautózta a maximumot a Williamsból. Úgy tűnt, Hill örök másodhegedűs marad a francia „Professzor” mögött, ő azonban szorgosan gyűjtögette a dobogós helyezéseket. A szezon derekán, a Francia Nagydíjon aztán megszerezte a pole pozíciót, és onnantól szárnyakat kapott. Magny-Coursban második lett Prost mögött; Silverstone-ban pedig a 41. körben az élről esett ki motorhiba miatt. Hockenheimben nagy előnnyel vezetett, de egy hátsó defekt ismét keresztülhúzta a számításait. Már mindenki hírhedten peches elődjéhez, Mansellhez kezdte hasonlítani, amikor a Hungaroringen a szerencse végre mellé szegődött. Az angol rajt-cél győzelemmel aratta élete első F1-es diadalmát, és azt mondta, csak attól félt, nagy magányában nehogy kiessen a ritmusból, és kicsússzon. A mogoródi győzelem fordulatot hozott, az akkor 33 éves angol Spában és Monzában is nyerni tudott, amivel felzárkózott a vb-pontverseny második helyére, Prost mögé. Több győzelem ugyan nem került a neve mellé, de a 16 futam során tízszer állhatott dobogóra, és csak a pechesen elveszített két elsősege (valamint Senna és a McLaren év végi megerősödése) miatt kellett beérnie a bajnoki bronzéremmel.

Michael Schumacher első teljes F1-es idénye az 1992-es volt, és



Schumacher – a Ford által kínált motorelőny is kihasználva – megmutatta, hogy nem tökéletes autóval is lehet sorozatban a dobogón végezni

AZ 1993-AS F1-VB VÉGEREDMÉNYE

1.	Alain Prost (FRA)	Williams–Renault	99 pont
2.	Ayrton Senna (BRA)	McLaren–Ford	73 pont
3.	Damon Hill (GBR)	Williams–Renault	69 pont
4.	Michael Schumacher (D)	Benetton–Ford	52 pont
15.	Mika Häkkinen (FIN)	McLaren–Ford	4 pont

meglepetésre, már ekkor megszerezte első győzelmét Belgiumban. A Benetton csapatfőnöke, *Tom Walkinshaw* elérte, hogy a Ford kiemelten kezelje a feltörekvő gárdát, és 1993-ban a Benettonnak adja az erősebb HBA7-es, majd HBA8-as sorozatú V8-asokat. (Senna szezon eleji sikerei hatására, valamint *Ron Dennis* csapatfőnök állandó nyomására, az idény második felére aztán a McLaren is megkapta a HBA8-asokat.) Schumacher lendületesen kezdte a szezont, öt versenyből háromszor végzett a dobogón, de a Benettonnál akkor újdonságnak számító kormányváltó, és az aktív futómű hibái miatt gyakran fel kellett adnia a versenyeket. Monacóban az első rajtsorba

kvalifikálta magát Prost mögé (és Senna elé), majd amikor a francia büntetést kapott, átvette a vezetést. Fokozatosan húzott el a mezőnytől, láthatóan élvezte a versenyzést, ám húsz körrel később váltóhiba miatt szertefoszlottak győzelmi álmái. Nyáron aztán rákapcsolt a Benetton, Schumi pedig élete formájában versenyzett: Kanadában második, Franciaországban harmadik, Silverstone-ban – egy Sennával vívott, körökön át tartó, látványos csata után – második, Hockenheimben pedig ismét második lett, felhozva csapatát a márka-vb második helyére. Kedvenc pályáján, Spában megnyerte a Prosttal vívott taktikai csatát, és ismét a dobogó máso-

dik fokára állhatott. Schumacher 1993-as szezonjának fénypontja a Portugál Nagydíj (Estoril) volt, pedig csak a 6. helyre tudta kvalifikálni magát. A Benetton hosszú távon gondolkodott, egyetlen kerékcserével tervezték lefutni a 71 kört, vagyis Michaelnek úgy kellett lépést tartania a gyorsabb Williamsekkel és McLarenekkel, hogy közben kímélte a gumikat! Noha még csak 24 éves volt, mestersen oldotta meg a feladatot, és az utolsó húsz körben mindent bevetve, szélesen védekezve, jobb kigyorsításokkal sikerült sakkban tartania Prostot, és megszereznie a győzelmet. Végül a sok kiesés miatt be kellett érnie a 4. vb hellyel, ám megmutatta a világnak, mire képes egy „B ligás” autóval.

Mika Häkkinen csupán a szezon utolsó három versenyén kapott lehetőséget a McLarennél, miután elődje, *Michael Andretti* csalódást keltő évada végéhez közeledve úgy döntött, inkább visszatér az amerikai IndyCar sorozatba. A finn addig a Porsche Szuperkupában tartotta formában magát, megnyerve többek között a monacói és a hungaroringi futamot. Amikor aztán az ölébe pottyant az F1-es visszatérés lehetősége, két kézzel ragadta meg: Estorilban az időmérőn gyorsabb kört futott, mint Senna! A futam elején *Alesi* és Senna mögött harmadikként körözött, mígnem a 33. körben visszakapcsoláskor blokkoltak a hátsó kerekei és a kavicságyba csúszott. Két héttel később, Szuzukában a 3. helyre kvalifikálta magát Prost és Senna mögé, majd egy futó záporral tarkított nehéz verseny után harmadikként is ért célba, megszerezve első F1-es dobogóját. A szezonzáró Ausztrál Nagydíjat motorhiba miatt fel kellett adnia, de ez sem tudta letörölni a csibészes mosolyt az arcáról. Tudta, hogy megérkezett a Formula-1-be, az igazi nagyok közé, és fényes jövő áll előtte.

Simon István

Fotók: Ford, McLaren, Williams F1



Senna és Häkkinen 30 éve Estorilban. A brazil nem akarta elhinni, hogy a finn első mclarenes versenyén gyorsabb volt nála az időmérő edzésen!

19 colosak az ST-Line alufelnijeik. Az akku töltőcsatlakozója a bal első sárvédőre került



HASZNÁLTAUTÓ-TESZT

Ford Kuga 2.5 PHEV ST-Line

Töltött

MIKÉNT MUZSIKÁL EGY TÖLTHETŐ HIBRID, HA ARRA HASZNÁLJÁK, AMIRE VALÓ? MEGHALLGATTUNK EGY TULAJDONOST.

Tesztünk ezúttal rendhagyó, mert a próbált 2021-es autó csak 24 ezer kilométert futott két év leforgása alatt, s ahogy mondani szokás, ez nem távolság. De minket most nem is a típushibák, az általános állapot érdekelt elsősorban, hanem a hajtáslánc, pontosabban, hogy milyen az élet hosszú távon egy tölthető hibriddel.

Balázs üzletember, napi szinten a várost járva intézi dolgaikat, de 50-60 km-nél többet nem autózik és ez is jellemzően rövid távokból adódik össze. Családosa, így jól jön a variálható második ülésor, a nagy

csomagtartó és mindezen szempontok alapján azt dobta ki a gép, hogy nekik tökéletes lehet a családi villanyautó, például egy kompakt szabadidő-terepes. Csakhogy Balázsék szeretnek síelni és évente van egy hosszabb nyaralás is, ő pedig nem akar a töltőkkel közelebbi barátságot kötni, kötelező megállókat beiktatni, így egyetlen lehetőség maradt fenn a rostán: a tölthető plug-in hibrid. A Kuga hamar a célkeresztjébe került, egyrészt ennél nagyobb autóra nincs szükségük, másrészt a típusról nem olvasott aggasztó híreket, súlyos hibákat, a benzinmotor nem turbós és a 14,4 kWh-s hűtött-fűtött akkumulátorral alkalmas arra, hogy a napi robotban villanyautóként működjön, szerény üzemeltetési költséggel dolgozzon. A vétellel szerencséje volt, a panorámatetőn és a hátsó elektromos ajtómozgatáson kívül full extrás ST-Line tesztautóként állt az egyik márkakereskedésben és mindössze 1000 km-rel, visszatartásért áránálattal vásárolta meg. Döntését azóta sem bánja.

A kétéves Ford állapota kívülből újszerű, ezt szinte felesleges is leírni, igaz ehhez sokat hozzátesz, hogy a Kuga garázsban lakik és van gazdája, törődnek vele, nem csak nyúzzák. Az utastérben kopás, szakadás sehol nincs, minden kutyü



24 ezer km után nincs nyoma a használatnak. A ST-Line varrásaihoz piros cérnát használtak



A PHEV csomagterete kisebb, mint a normál Kugáké: alpból az ülésbeállításától függően 385–486, bővíthető legfeljebb 1481 l-es

működik, a magyar nyelv hiánya a fedélzeti rendszer kezelésében nem jelent gondot. Ami pedig Balázs szerint kimondottan jó, az a telefonos applikáció, amivel rendszeresen használja a távolról indítható hűtést/fűtést és az autó akkor is üzen, ha feltöltött az akku. Két kellemetlenség azért szóba kerül: a vezetőoldalon az ablakemelőkapcsolónál az egyik krómdíszítés kezd leválni, valamint ki kellett venni a kalaptartót. Utóbbi hálószerű elem, akár egy árnyékoló, ami az ajtóval együtt mozog és egyszer sikerült úgy rácsukni a poggyászára, hogy megtört és onnantól rendre kiugrott a helyéről.

Ami minket a legjobban érdekelt és amivel a rövid, egyhetes újautó tesztjeinkben sosem tudunk rendszeresen foglalkozni, az a PHEV-ek valós fogyasztása. Flottaüzemeltető partnereink rendre megjegyzik, az ügyfeleknek kiadott plug-in hibrideknél leadáskor jellemzően a gyári nejlomba becsomagolva, érintetlenül kapják vissza a töltőkábelt, kvázi az autót soha nem használták arra, amire való, maradt a normál hibrid üzem és a tankolás. Balázs nem így kalkulált. Ő rendszeresen, gyakorlatilag napi szinten tölti a Kugát, hiszen azért vette, hogy a munkája során gazdaságosan, villanyautóként használhassa. Az átvételkor nullázott számítógép pedig a megtett 24 ezer kilométerre 1,9 l/100 km fogyasztást mutat, amely igazából a nagy csa-



Hibátlan a kárpit, nem kopottak az ajtóburkolatok

ládi utazások „érdeme” és elosztva így jön ki az átlag. Vezetési stílustól, légkondi használatától függően kb. 50-70 km hatótávot szokott jelezni a műszer, ennyi Balásznak (de szerintünk a legtöbb napi városi autóhasználónak) elegendő. A töl-

tésbe sem ölt százezreket: nincs otthoni Wallbox egysége – ami 7 kW-os teljesítménnyel kb. 3 óra alatt nyomná tele a lemerült akkut –, az autóhoz adott legegyszerűbb, simán a konnektorba dugható kábellel „etet” és mint mondja, ha

MŰSZAKI ADATOK

Hengerszám/szelepszám: 4/16
Hengerűrtartalom [cm³]: 2488
Rendszer teljesítménye [LE/kW]: 225/165
Akkumulátor energiátároló képessége [kWh]: 14,4
Vegyes fogyasztás [l/100 km]: 0,9-1,3
Gyorsulás 0-100 km/h [s]: 9,2
Végsebesség [km/h]: 200
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]: 4614x1883x1680
Tengelytáv [mm]: 2710
Csomagtartó [l]: 385/486-1481
Gumiméret: 225/55 R19



Jó a pedálrend. A második sor variálható, az ajtószélékre ügyes, nyitáskor előbújó műanyag peremvédő vigyáz

éjfélkor is ér haza, az autó reggel 6-ra már újra menetkész, neki ez megfelel.

Már látjuk magunk előtt az olvasói leveleket: mindez szép és jó, de mit csináljon, aki nem tud otthon tölteni, mert például lakótelepen él és nincs a közelében nyilvános töltő, vagy ha van, ritkán fér hozzá (foglalt, műszaki hibás stb.). Nos kétségtelen, hogy a plug-in hibridet tölteni kell, különben nincs sok értelme a használatának, de aki ezt megteheti (és most ezen van a hangsúly), valóban kalkulálhat a belsőégésű motorokénál sokkal kedvezőbb fogyasztással.

TUNINGTESZT BMW M3 Competition Touring

Már nem szörnyülködik mindenki a hatalmas veséken, kezdjük megszokni. A lila Individual fényezés mágnesként vonzza a tekinteteket



Minden esetre

A KOMBI M3-ASSAL AKKOR IS BOLDOG LEHET EGY JÓMÓDÚ CSALÁD, HA NINCS MÁSIK AUTÓJUK.

A BMW boszorkánykonyhájában születtek már érdekes dolgok: készült platós kisteher az E30-as M3-ból (a gyáron belül használták), E32-es 7-es limuzin V16-os motorral, megcsinálták az első 8-asból a kabrió, sőt a Porsche-gyilkos M8-ast és még sorolhatnánk, de felesleges, mert ezekből végül nem lett semmi, nem kerültek gyártásba. Az M3 Touring ötlete azonban nem jutott ilyen szomorú sorsra, igaz 36 évet (!) kellett rá várni, hiszen a DTM versenysorozathoz épített M3 (E30) 1986 tavaszán jelent meg – a bemutatót 1985 őszen, Frankfurtban tartották –, az aktuális generációból született első M3 (G81) kombi pedig tavaly. Az alapot értelemszerűen a négyajtós M3-as adta, a 2857 mm-es tengelytávon és a karosszéria szélességén nem is módosítottak, a Touring mindössze 7 mm-rel hosz-



Csak a műszerek grafikája, a kormány két piros gombja és a váltókar működése tér el a normál 3-asokétól

szabb és 13-mal magasabb. Fontos, hogy a 480 LE-s alapmotor, a hatos kézi váltó és a hátsókerék-hajtás a kombi karosszériával nem „kombinálható”, a családoso sportkocsiját kizárólag Competition kivitelben árulják, azaz 510 LE-vel, 8 fokozatú ZF automatával és M xDrive összkerék-hajtással. Az M-es 3-asok a 4-esek markáns orrdíszét kapják (tapasztalataink szerint a hölgyeknek tetszik, talán azért is, mert az autó formatervét ugyancsak hölgy,

Anne Forschner jegyzi), de nemcsak ezzel, hanem az extra sárvédőszelésekkel is eltérnek a normál 3-asoktól – kell a hely az elől 19, hátul 20 colos alufelnyekre szerelt széles gumiknak. Pluszpénzért karbon elemekkel díszíthető a kasztni, de az M Performance Parts tartozékok között diffúzor és sportkipufogó is található. Az 500–1510 l között variálható csomagtartó a 40:20:40 arányban osztott támlával könnyen alakítható, az ajtót vil-

lanymotor mozgatja, a használhatóság ugyanolyan, mint bármelyik 3-as Touring esetén.

A kombi már eleve az ívelt kijelzőt, a Curved Display-t kapta, a grafika viszont M-specifikus, kontrasztos színekkel, valamint kiegészítő információkkal. Ennek alapja, hogy a vezető maga válogathatja össze a hajtáslánc beállításait, beleértve a gázreakciót, a váltó gyorsaságát, a csillapítást, a fékerő adagolhatóságát, a kipörgésgátlót, a menetstabilizáló érzékenységét, a kormányzás rásegítését, a kipufogó hangzását, valamint az összkerék-hajtást. Ha pedig mindezzel megvan, a komplett szettét ráprogramozhatja az M1 vagy M2 jelű kormánygombra, így bármikor könnyű az autó „idomítása”. Mivel nem ördögtől való egy M3-as hétköznapi módon használni, az egyik piros fülre célszerű mindent komfortosan rögzíteni, a másikra pedig mehet az ereszd el a hajam konfiguráció. Mivel alapjaiban a 3-as sorozatról van szó, a helykínálat, a használhatóság, a funkcionalitás pont ugyanolyan. Az ülések viszont sportosabb fazonúak, a képeken látható garnitúra helyett pedig kérhetők M Carbon ülések is, szerény



Kényelmesek az alap sportülések, az M3 logó a fejtámlában este világít

állíthatósággal, extra magas combtámasszal és satuszerű oldaltartással, ami nagyban nehezíti a be- és kiszállást – aki viszont pályára is vinné a kombiját, annak kötelező.

A lemezek alatti technika komoly, a rugózatlan tömeg csökkentése miatt az elől kettős lengőkaros, hátul oldalanként ötkaros felfüggesztés elemei aluötvözetek, az elől hat dugattyúval harapó M Kompozit fék pedig nem keverendő össze a feláras (és a tesztautóból kihagyott) karbon-kerámia szettel: itt is van alumínium a tárcsánál,

részben a jobb hőelvezetés, részben a súlycsökkentés érdekében. A 3,0 l-es soros hathengeresbe két turbó nyom extra levegőt, a pörgetés nincs ellenére, sőt az 510 LE-t 6250/percnél adja le. A nyomaték más teszt, a 650 Nm papíron 2750-5500/perc között folyamatosan üt, ami a valóságban nagy odafigyelést igénylő rugalmasságot jelent: negyedikben 80-ról 120 km/h-ra 2,7 s alatt ugrik a Touring, az országúti, az autópályás előzések laza ujjgyakorlatok. Az összerék-hajtás próbálja maximalizálni a

tapadást, állásból 3,6 s alatt megvan a 100, 12,9 s alatt a 200 km/h és ha fizetünk az M Driver's csomagért, a 250-es végsebesség 280-ra nő. A kipufogó morgása nincs eltűzve, a durrogások is szolidak, nincs az a bazári géppuskaropogás, mint újabban a Mercedes-AMG-knél, és ha még ez is sok, gombnyomásra zárható a szelep és snitt. Az M3-mal abszolút lehet kulturáltan közlekedni, vállalható a menetkomfort, a futómű határait közúton, legálisan lehetetlen megközelíteni, a fék a hatásfokát, az adagolha-

A BMW M3 TOURING MŰSZAKI ADATAI

Motor [elrendezés/hengerszám]	Soros/6
Hengerűrtartalom [cm³]	2993
Befecskendezés	Közvetlen
Feltöltés	Dupla turbó
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	510/375 (6250)
Nyomaték [Nm (1/min)]	650 (2750-5500)
Sebességváltó (fokozatok száma/üzemmód)	8/automata
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4801x1903x1446
Tengelytáv [mm]	2857
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1617/1605
Csomagtartó [l]	500-1510
Üzemanyag tartály [l]	59
Saját tömeg [kg]	1865
Felfüggesztés (elől/hátul)	Kettős keresztlen-gőkar/multilink
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/hűtött tárcsa
Gumiabroncs mérete (elől/hátul)	275/35 ZR19 285/30 ZR20
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	10,1-10,4
CO ₂ [g/km]	229-235
Tesztfogyasztás [l/100 km]	15,2
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	3,6
Végsebesség [km/h]	250/280
Alapár [Ft]	34 400 000

tóságát tekintve is elsőrangú. A váltó kézzel csattogtatva remek, a leggyorsabb üzemmódban tényleg nem vacakol, keményen rántva szórja a gangokat, míg D-ben, alapra állítva észrevétlenül dolgozik. A végpontok között kettőt forduló kormány arra viszi az autót, amerre nézünk, elképesztően közvetlen, pontos, a nyomvályúkra a hatalmas kerekek miatt azonban figyelni kell, ahogy a fekvőrendőrkre is. A gyári 10 l környéki vegyes fogyasztást mi hoztuk – amikor 70-90 között poroszkáltunk az országúton. Egyébként felejtős, városi használattal és olykor-olykor oda-lépve – hiszen nem vagyunk álszen-tek – inkább a 14-16 l a realitás.

Az M3 Touring szerintünk betá-lált. Ízlésről nem nyitunk vitát, de amellet kiállunk, hogy használha-tóságát tekintve jobb a limuzinnál, nagyobb és könnyebben rakodha-tó a csomagtartója. Ahogy megy, ahogy vezethető, az önmagáért beszél, vállalható kompromisszum-mal megfelel hétköznapi, akár csa-ládi autónak is, de az igazi arcát pályán tudja megmutatni, ahol nem kell rettegni a sebességmérőktől, gyalogosoktól, szembejövőktől. A 34,4 millió alapár extrákkal köny-nyen 40 fölé tornázható, de egy M3-ast nemcsak megvenni nehéz, hanem fenntartani is, hiszen a fogyasztásnál, a gumiknál, a fékek-nél mind-mind visszaköszön, hogy valódi sportkombit vezetünk.

GP

Sokaknak bejön a Touring, a BMW nem tud annyit gyártani, amennyi-re kereslet volna. A sárvédőszélesítések látványosak



Hazai és európai újautó eladások 2023

2023 legkeresettebb modellje
ittthon eddig a Skoda Octavia

Autót tessék!



**MOST VAN ELÉG AUTÓ,
CSAK NEM VESZIK. AZ INF-
LÁCIÓ ÉS AZ ÁRFOLYAM-
INGADOZÁS A FŐ OK.**

Magyarországon a magas infláció és a rapszodikus árfolyam ingadozások miatt, 2023 második negyedévében megtorpant az újautók piaca. Bár az adatsorok azt mutatják, hogy havonta mindössze néhány száz darabos (májusban ezres) nagyságrendű az eltérés 2022-höz képest, ilyen alacsony darabszámok mellett ez is számottevő. Az év első három hónapja még minimális felfutással indult: januárban 2,7, februárban 3, márciusban 3,1%-os javulást tapasztalhattunk a tavalyi, rendkívül gyenge adatokhoz képest. Ha a 2019-es első negyedévet vesszük alapul, akkor 16%-os az esés, vagyis az óta folyamatosan csökkent a hazai piac. Ugyanakkor, az ACEA (Európai Autógyártók Szövetsége) jelentése szerint 2023 júniusában az EU autópiaca 17,8%-kal bővült és ezzel a havi értékesítés egymillió darabra nőtt. Egyedül Magyarország a kivétel, ahol júniusban is csökkentek az eladások, az EU összes piacára növekedett, beleértve a négy legnagyobb, Németországot (+24,8%), Spanyolországot (+13,3%), Francia-

AZ ÚJAUTÓ ELADÁSOK HAJTÁSMÓDOK SZERINTI MEGOSZLÁSA 2022 ÉS 2023 ELSŐ HAT HÓNAPJÁBAN (%)

Év	Magyarország		EU	
	2023	2022	2023	2022
Benzinesek	38,2	40,5	37,2	37,8
Dízelek	12	12,8	14,5	17,4
Hibridek	39,1	37,6	24,9	23
Plug-in hibridek	5,1	4,3	7,4	8,7
Villanyautók	4,9	3,9	12,9	9,9
Egyéb	0,7	0,9	3,1	3,1

országot (+11,5%) és Olaszországot (+9,1%). 2023 első félévében az új személyautó-regisztrációk száma az EU-ban jelentősen nőtt (+17,9%), összesítésben elérve az 5,4 millió darabot. Az elmúlt hónapok javulása azt jelzi, hogy az európai autó-

piac kezd kilábalni a járvány okozta ellátási zavarokból. Az összeladás azonban így is 21%-kal alacsonyabb 2019-hez képest.

Az Európai Unióban júniusban az akkumulátoros-elektromos autók piaci részesedése 10,7-ről 15,1%-ra

ugrott (azaz 66,2%-kal nőtt tavalyhoz képest), és ezzel először előzte meg a dízelek részesedését, vagyis a harmadik legnépszerűbb választás lett! A legtöbb uniós piacon százalékban két- és három számjegyű villanyautós növekedést regisztráltak. Kiemelkedik Hollandia (+90,1%), Németország (+64,4%) és Franciaország (+52,0%). Magyarországon a 2022-es első félév 2040 darabjához képest idén – a teljes piac csökkenése ellenére – eddig 2772 villanyautót adtak el, ami 24%-os növekedés, igaz rendkívül alacsony piaci részesedés mellett. Európában a hibrid továbbra is a második legnépszerűbb választás az új autót vásárlók körében, a

A HAZAI ÚJAUTÓ ELADÁSOK ALAKULÁSA HAVONTA ÉS ÉVENKÉNT (DB)

	2023	2022	2021	2020	2019
Január	8313	8091	8868	10 114	9716
Február	9728	9448	10 896	11 077	11 229
Március	11 497	11 149	12 433	11 477	13 394
Április	8563	9090	10 555	6188	12 421
Május	9007	10 138	10 698	6471	14 213
Június	9463	9492	11 366	10 355	13 575
Július	8340	8953	10 568	12 047	15 285
Augusztus	–	9986	9643	10 924	15 618
Szeptember	–	9421	9526	11 451	9654
Október	–	8266	9130	11 950	12 449
November	–	9504	9495	13 263	14 213
December	–	8002	8742	12 713	16 142
Az első 7 hónap összesen	64911	66 361	75 384	67 729	89 833
Az egész év összesen	–	111 540	121 920	128 030	157 909

piac 24,3%-át képviselve, a benzinesek részaránya azonban változatlanul a legnagyobb (36,3%). Júniusban az akkumulátoros-elektromos autók európai forgalomba helyezése jelentős mértékben (66,2%-kal) nőtt, és elérte a 158 252 darabot. Németország (+59,1%), Olaszország (+29,9%), Franciaország (+27,9%) és Spanyolország (+22,7%) is növekedést könyvelhetett el ebben a szegmensben. A hibridek összességében január és június között 27,9%-os növekedést értek el és ezzel megközelítették az 1,4 millió darabot, amivel a piac 25%-át foglalták el. Magyarországon a legkeresettebb kategória a hibrideké (az eladott autók 39,1%-ával); nominálisan azonban alig nőtt a hazai értékesítés, a többlet mindössze 2,5%; az első hat hónapban 22 119 hibridet adtak el itthon.

Júniusban a plug-in hibridek uniós piaca újra fellendült, a regisztrációk 13,4%-kal nőttek. Bár

A LEGNÉPSZERŰBB MODELLEK ELADÁSAI 2022 ÉS 2023 ELSŐ FELÉBEN, MAGYARORSZÁGON

	2023 első fele (db)	2022 első fele (db)
Skoda Octavia	3505	1604
Suzuki S-Cross	2598	4167
Kia Ceed	2131	2551
Toyota Corolla	1914	2209
Suzuki Vitara	1883	2443
Ford Tourneo Custom	1565	1058
Dacia Duster	1562	2346
Toyota Yaris Cross	1347	925
Toyota Yaris	1316	1244
Toyota C-HR	1294	1206

Németországban ez a szegmens 39,2%-kal csökkent, ezt a jelentős franciaországi (+49,9%) és spanyolországi (+51,7%) növekedés bőven ellensúlyozta. A plug-in hibridek teljes EU-s piaci részesedése a tavaly júniusi 8,2%-ról 7,9%-ra csökkent. Magyarországon nőtt a plug-in hibrid arány (4,3-ről 5,1%-ra), de az eladott darabszám is megugrott 16,8%-kal (idén január és június között 2885 darabot adtak el).

Júniusban az EU benzines személyautó-piaca 11%-kal, összesen 379 067 darabra nőtt. A hajtásmód teljes részesedése azonban 36,3%-ra csökkent. A növekedés elsősorban a négy legnagyobb uniós piac, különösen Németország (+19,8%) és Spanyolország (+11,9%) szilárd erősödésének köszönhető. Az EU-ban az első félévben több mint 2 millió benzines autót adtak el, ami 15,9%-os emelkedés 2022-höz

képest. Magyarországon csökkent a benzinesek piaci részaránya, és eladása is 2023 első félévében (a tavalyi 40,5-ről 38,2%-ra).

A dízelek uniós piaca a nyár elején tovább zsugorodott (-9,4%), annak ellenére, hogy Németországban (+10,3%) és a közép-európai piacokon, – különösen Romániában (+22,4%) – növekedett. A dízelautók EU-s piaci részesedése most 13,4%, szemben a tavaly júniusi 17,4%-kal. Magyarországon a vevők 12%-a választott dízelt az év első hat hónapjában, ami 6789 eladott darabot jelent (8,2%-os visszaesés a tavalyi első félévhez képest).

Itthon változatlanul magas a forgalombahelyezést követő 6 hónapon belül kivont gépkocsik száma. Ez jelenthet reexportot (az autót vásárolni, mert ha mindent lecsupaszítanak róla, az ár jóval alacsonyabb, mint a környező országokban). Bár idén erre vonatkozó adatokat nem adott ki a Magyar Gépjármű-importőrök Egyesülete (MGE), tavaly már jelentősen csökkent a forgalomból való korai kivonás aránya: 2021-ben, a korábbi évekhez hasonlóan még nagyságrendileg 25% volt, 2022-ben azonban már csak 15%.

Az MGE jóslatai idénre eddig nem jöttek be: ők a tavalyinál erősebb piacot prognosztizáltak, miközben az utóbbi évek leggyengébb számait produkálják a magyar kereskedések. A tavalyi kínálati hiány alatt, amikor az autóért sorban álló vevőket nem tudták kiszolgálni, előre berendelték népszerű modelleket, viszont mire az autók zöme megérkezett, beszakadt a piac, így ezek most a raktárakban várják a vevőket. Iparági pletykák szerint őszől – a veszteségek csökkentése érdekében – újra komoly akciókra lehet számítani, ami az eladásoknak is jót tehet! FL

A MAGYARORSZÁGI ÚJAUTÓ ELADÁSOK ALAKULÁSA

Helyezés	Márka	2023 első félév (db)	Piaci részesedés (%)	2022 első félév (db)	Piaci részesedés (%)	2021 első félév (db)	Piaci részesedés (%)
1	Toyota	8571	13,20	8212	12,37	7427	9,85
2	Skoda	6653	10,25	3973	5,99	5158	6,84
3	Volkswagen	5495	8,47	5957	8,98	4605	6,11
4	Suzuki	5238	8,07	7163	10,79	11 218	14,88
5	Ford	4281	6,60	5216	7,86	6291	8,35
6	Kia	4278	6,59	5046	7,60	5538	7,35
7	BMW	3122	4,81	2728	4,11	2363	3,13
8	Dacia	2878	4,43	4341	6,54	5072	6,73
9	Mercedes-Benz	2821	4,35	3356	5,06	3489	4,63
10	Audi	2405	3,71	1806	2,72	1446	1,92
11	Opel	2393	3,69	2411	3,63	1737	2,30
12	Hyundai	2224	3,43	2909	4,38	3343	4,43
13	Volvo	1637	2,52	1507	2,27	1537	2,04
14	Fiat	1317	2,03	1922	2,90	4021	5,33
15	SsangYong	1270	1,96	1096	1,65	527	0,70
16	Renault	1242	1,91	1089	1,64	1336	1,77
17	Mazda	1098	1,69	664	1,00	912	1,21
18	Nissan	1070	1,65	1140	1,72	1133	1,50
19	Peugeot	1002	1,54	1112	1,68	1393	1,85
20	MG	791	1,22	0	0,00	0	0,00
21	Tesla	783	1,21	259	0,39	11	0,01
22	Lexus	700	1,08	417	0,63	520	0,69
23	Seat	613	0,94	590	0,89	853	1,13
24	Citroën	590	0,91	704	1,06	896	1,19
25	Mini	427	0,66	275	0,41	302	0,40
26	Porsche	314	0,48	239	0,36	196	0,26
27	Honda	287	0,44	637	0,96	709	0,94
28	Cupra	266	0,41	159	0,24	52	0,07
29	Jeep	216	0,33	370	0,56	2148	2,85
30	Land Rover	163	0,25	124	0,19	238	0,32

A kínai autópiacon alakulása és hatásai

Hazai termés



A kínai újautó piac vezető modellje eddig idén összességében a BYD Song nevű családja. A képen a legdrágább és legnagyobb változat, a 4,68 m hosszú egyterű Song Max látható. Alapmotorja 156 LE-s 1,5-ös turbós benzines, de létezik belőle plug-in hibrid és tisztán elektromos is

AZ ELŐREJELZÉSEK SZERINT A KÍNAI AUTÓGYÁRTÓK IDÉN TÖBBSÉGBE KERÜLNEK HAZAI PIACUKON.

Carl Hahn, a Volkswagen korábbi elnöke a 80-as évek elején úgy döntött, gyártani kezdi Kínában, a Santana helyi változatát. A brit Financial Times szerint döntése védelmében azt mondta a cégvezetőknek Wolfsburgban, hogy a márka ezzel nagy dolgokat érhet el Kínában és „kiaknázhajta a piacban rejlő hatalmas potenciált.” Az idén januárban, 96 évesen elhunyt Hahnnek kétszeresen is igaza volt. Egyfelől a kínai középosztály felemelkedése a világ legnagyobb autópiacon hozta létre, másfelől pedig a német autógyártó – az egyik első külföldi konszern, amely hitet tett a Kínai Népköztársaság mellett – évtizedeken át hatalmas

KÍNAI ÚJAUTÓ ELADÁSOK (2023. JANUÁR–JÚNIUS)

	Millió db	Változás az előző évhez képest (%)
Személyautók összesen	11,27	+8,8
Haszonjárművek	1,97	+15,8
Villanyautók (a személyautókon belül)	3,75	+44,1

forrás: Kínai Autógyártók Szövetsége

nyereséget termelt, az ország legkelendőbb márkájaként. Arra nyilván nem gondolt, hogy mi történik majd négy évtizeddel később, amikor a kínai márkák elkezdnek egyre jobb minőségű és egyre megfizethetőbb autót gyártani. A legtöbb külföldi gyártó számára a szép napok Kínában mostanra véget értek. A Volkswagennek, a Fordnak és a Toyotának komoly változással kell szembenéznie: a

vásárlók lassan elpártolnak a tisztán belső égésű hajtásoktól, miközben egyre több a kínai fejlesztésű plug-in hibrid és villanyautó a piacon. A kínai márkáknak Európában egyelőre nem sikerült áttörést elérniük benzines hajtásaikkal, leszámítva néhány kínai kézbe került nagy múltú céget, például a Volvót. Akkumulátoros-elektromosautóikkal azonban komolyan előre léptek az anyaországon túli területeken

is. Kína az idei első negyedévben átvette az első helyet Japántól és a világ legnagyobb autóipari exportőre lett.

A kínai autómárkák 2023-ban, hazai piacukon 50% feletti részesedést fognak elérni – közölte július elején az AlixPartners, egy amerikai pénzügyi tanácsadó cég. A versenyképes árképzés, az új modellek gyorsabb bevezetése és az olyan gyártók, mint a BYD, a Nio és az Xpeng Motors felemelkedése megváltoztatta a Kínában gyártó autómárkák dinamikáját – írja elemzésében a Reuters.

Az AlixPartners előrejelzése szerint Kína teljes autótértékesítése idén 3%-kal emelkedik, így 24,9 millió darabra nő. Ezzel visszaáll

A Tesla Model Y összességében a legnépszerűbb külföldi modell 2023-ban, bár természetesen helyben készül





A Volkswagen Lavidá alapváltozatát 108 LE-s, 1,5-ös szívó benzinmotor viszi, a VW – egyedüli európai márkaként – éppen elcsípte vele az idei típus-népszerűségi lista 5. helyét



a koronavírus előtti szint. 2030-ra 30,6 millió autó eladása várható úgy, hogy ekkorra már a Kínában eladott járművek több mint fele tisztán elektromos hajtású lesz. Ez részben annak köszönhető, hogy 2016 és 2022 között az úgynevezett „villamosított” modellek (plug-in hibridek és villanyautók) piaca 57 milliárd dolláros kormányzati támogatást kapott. Összehasonlításképpen az amerikai kormány 12 milliárd dollárnyi autóiipari támogatást osztott ki ennyi idő alatt. A kínai márkák egyre inkább ráéreznek a vásárlói igényekre is. A kényes nyugati vevők elvárásainak való megfelelés vágya hajtja őket, s ez egyértelműen jó hatással van a „nyugati cuccokért” rajongó kínai fogyasztók vásárlási hajlandóságára. Sokat számít, hogy már az olcsóbb elektromos autókat is fejlett vezetéstámogató

rendszerekkel szerelik fel, miközben – és talán ez még fontosabb – divatos kutyüket, például hatalmas érintőképernyőket is kínálnak. Várható, hogy az egyre árérzékenyebb Európa beadja a derekát az olcsóbb, de egyre jobb minőséget kínáló kínai gyártóknak. Ezzel párhuzamosan, bár a kínai hazai autópiacon még mindig növekedésben van, a kínai jelenlétben mentsvárat látó nyugati márkák részarányának visszaesése folyamatos. Ez a helyzet, a következő években a kínai márkákat ugyanolyan kártékonnyá teheti a nagy globális autógyártók számára, mint amilyen a Tesla volt néhány éve – állítja *Stephen Dyer*, az AlixPartners ázsiai autóiipari divíziójának vezetője. Szerinte „a külföldi márkák számára az lenne a legjobb, ha tanulnának a kínai startupoktól, ha túl akarnak élni Kínában, vagy ha szembe akarnak

nézni a kínai gyártók hatásával saját hazai piacukon.” *Dyer* előrejelzése szerint a kínai márkájú autók éves eladása Kínán kívül 2030-ra 9 millió darabra nő. Ez a kínai márkák 30%-os globális, és 15%-os európai részesedését jelentené! Eközben a kínai piac hatalmas túlkapacitásokkal küzd, az elemzők pedig konszolidációs hullámot jósolnak: a 167 kínai márkából 2030-ra szerintük csak 25-30 marad. Ezt támasztja alá az a tény is, miszerint a mai kínai autógyártók több mint kétharmada tavaly még nem is gyártott autót!

Egyre világosabbá válik, hogy a nyugati márkák a túlélésre rendezkednek be Kínában. Az Automobility nevű sanghaji tanácsadó cég szerint az idén Kínában értékesített, villamosított hajtásláncú személyautók csaknem kétharmadát négy helyi konszern és a Tesla gyártotta. A BYD – ami

Az idei júliusi eladási rekorder Tesla Model Y után a BYD Qin Plus volt a második Kínában; a 4,76 m hosszú négyajtósból készül 1,5 l-es (156 LE) turbós benzines, plug-in hibrid, és akkus-elektromos hajtású is

mögött az amerikai *Warren Buffett* egyik cége áll – a csúcstartó: az eladások 38%-át szerezte meg. A Volkswagen 2023-ig több autót adott el, mint bármelyik másik vállalat Kínában, és még mindig 13% a részesedése a belsőégésű piacon. A BYD most arra készül, hogy 2023-ban letaszítsa a VW-t összesített első helyéről. Kínában eladott elektromos autóival a német konszern egyébként csak a 8. helyen áll, ami az eladások 2,5%-át jelenti, a Teslán kívül a Volkswagen az egyetlen külföldi gyártó a legsikeresebb villanyautósok tízes kínai listáján.

A kínai piacon ma közel minden harmadik új autó elektromos, vagy plug-in hibrid, és a Tesla által tavaly indított árháború csak tovább erősítette ezt a tendenciát. Erre reagálva a nyugati gyártók is rákapcsoltak: a Volkswagen a nyáron megduplázta több milliárd dolláros beruházásait, és még inkább a kínai vevők kegyeit keresi. A Ford ezzel szemben csökkenti kínai kiadásait, ami megdöbbentő lépés attól válatlaltól, amely alig egy évtizeddel ezelőtt még a 6. legnagyobb szereplő volt a piacon.

Idén tehát úgy tűnik, átveszik a kínai autógyártók a hatalmat saját országukban, miközben olcsó és egyre jobb autókkal árasztják el Európát. Így az európai márkáknak nem elég a kínai túlélésre koncentrálniuk, saját környezetükben is harcot kell majd vívniuk.

FL

A legnehezebb KRESZ-kérdések 2.

Nem kérdés?

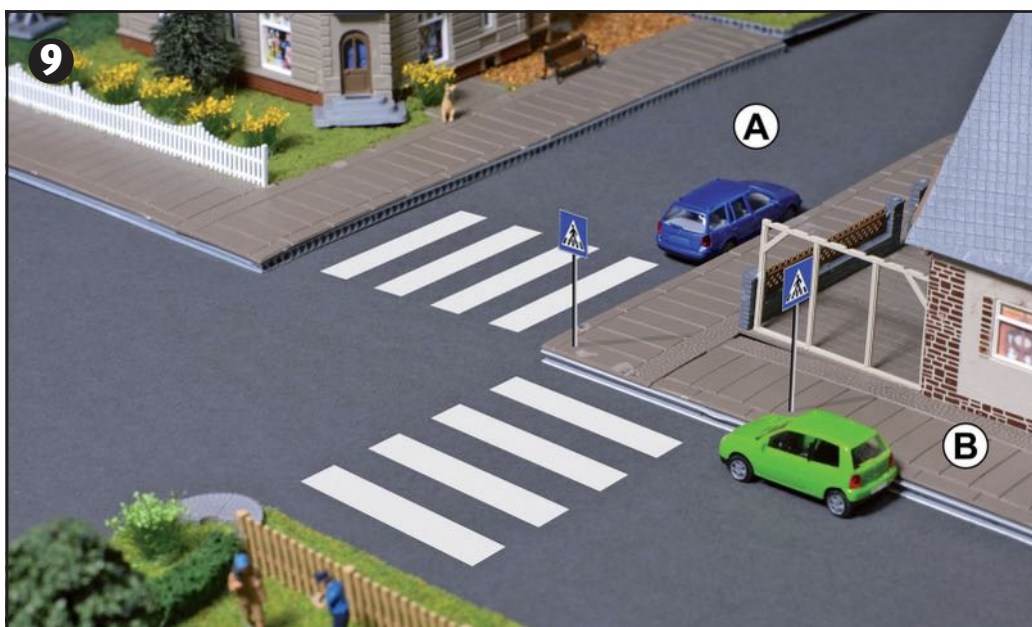
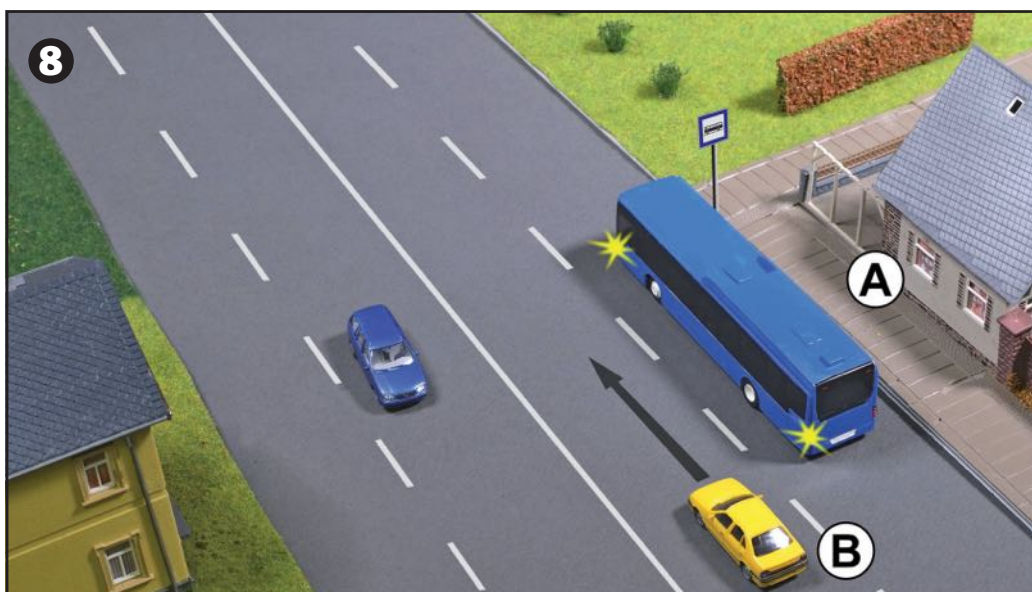
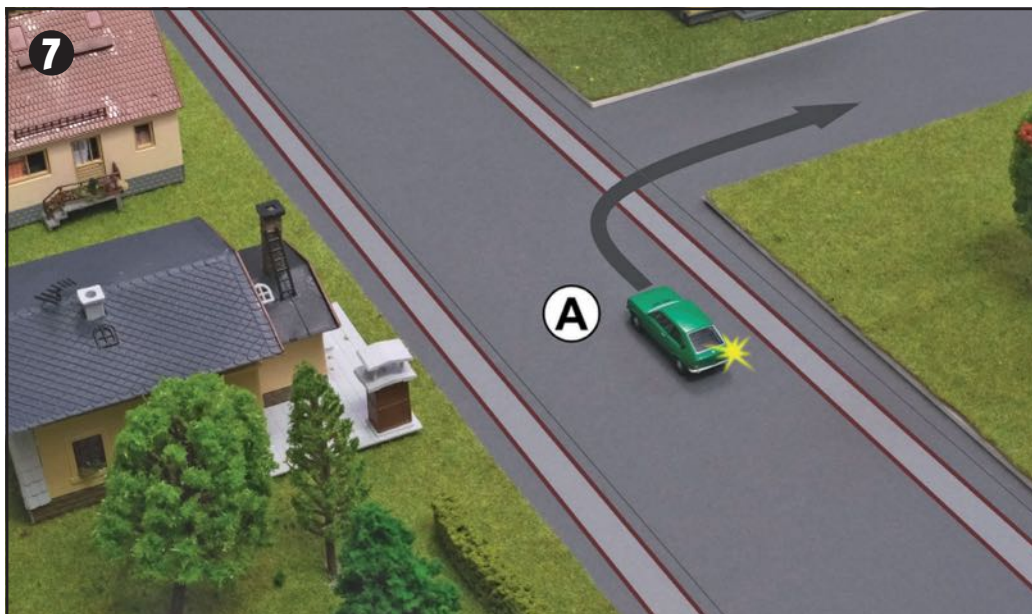
PETŐ ATTILA KRESZ-OKTATÓ SEGÍTSÉGÉVEL ÖSSZEÁLLÍTOTTUNK 26 NAGYON NEHEZEN MEGVÁLASZOLHATÓ VIZSGAKÉRDÉST. EZEK PONTOS ISMERETE A MINDENNAPI FORGALOMBAN IS HASZNOS LEHET. ÍME, A MÁSODIK HAT.

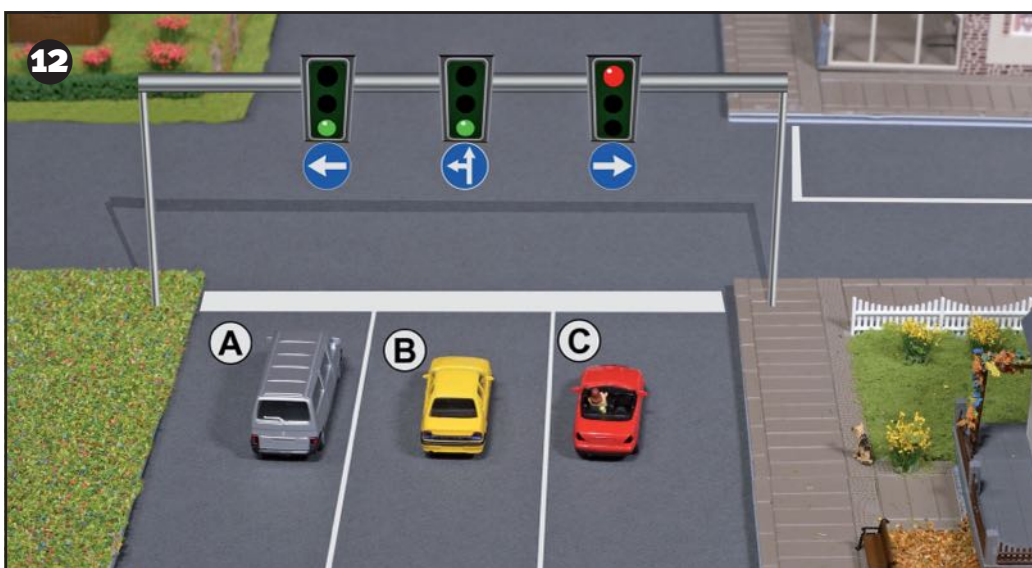
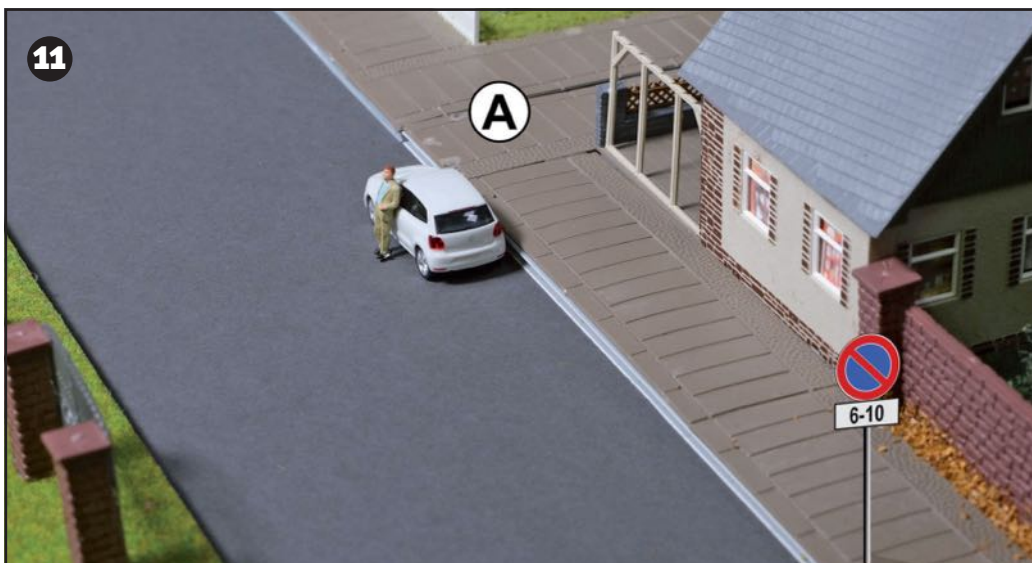
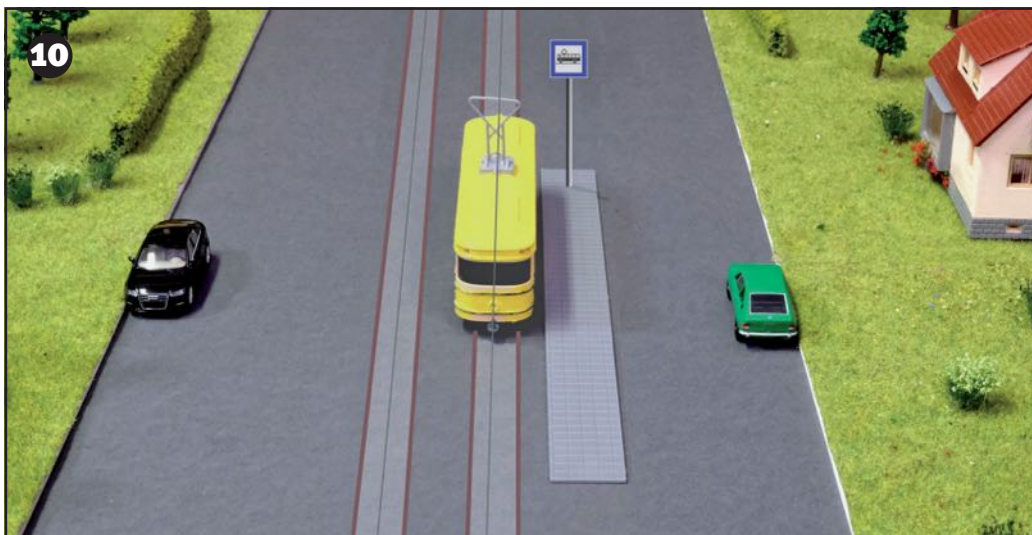
7.

Szabályos, ha az A jármű nem a villamossínről kanyarodik jobbra, hanem mellőle? A besorolás szabálya szerint jobbra kanyarodáskor az úttest jobb szélére kell húzódní, ugyanakkor a villamos-pályával kapcsolatban létezik egy szigorú szabály a KRESZ-ben: a sínekre csak akkor hajthatunk rá, ha ezzel nem zavarjuk az érkező villamost. A zavarás tilalma a gyakorlatban azt jelenti, hogy a villamosvezetőnek még a figyelmét sem vonhatjuk el, nemhogy lassításra kényszeríthetnénk. Ezért a villamos-pályán való haladást mindig mérlegelni kell, és ha csak kicsi esélye is van, hogy villamos érkezik, amíg a sínen tartózkodunk, inkább ne menjünk rá! Tehát ezen a képen a besorolás szabályos, de az is szabályos lenne, ha az autó a sínről fordulna – akkor, ha nincs a közelben villamos. Ebből a valóságban akkor lehet kavargódás, ha két, egymás után haladó autó közül az első a sínek mellől, a második pedig a sínekről fordulna jobbra.

8.

Van-e bármilyen kötelezettsége a B járműnek? Aki tanult KRESZ-t, emlékszik a szabályra: „biztosítani kell a busz elindulását, és azt, hogy a





jobb szélső sávba be tudjon sorolni.” Sokan elfelejtik a mondat második részét. A képen a busz minden gond nélkül el tud indulni a megállóból, hiszen szabad az út az előtte, tehát a B járműnek nincs semmilyen

kötelezettsége. A vizsgán ennek a képnek van olyan párja, ahol buszöbölből indul el a busz, és mellette halad el a sárga autó. Ott lassítással, esetleg megállással is segíteni kell a busz elindulását.

9.

Két kérdés is kapcsolódik ehhez a képhez. Az egyik, hogy az úttestek metszéspontjától, tehát a sarokponttól a két jármű 4-4 m-re áll; szabályos ez? A válasz: nem, mert

az úttestek metszéspontjától a kereszteződésben 5 m-t kell szabadon hagyni. A másik kérdésben 6-6 m-re áll a két jármű a saroktól – ebben az esetben az A szabályos, a B pedig szabálytalan. Ugyanis a zöld autó előtt gyalogos átkelőhely van, amelyen – és előtte 5 m-en belül (ha útburkolati jel másképpen nem jelöli) – nem szabad megállni. Az A autó azért szabályos, mert nem tilos közvetlenül a zebra után megállni.

10.

A villamosmegálló mellett áll egy-egy autó (a zöld és a fekete). Vajon szabályosan teszik ezt? Erre egyedi KRESZ szabály vonatkozik: lakott területen belül tilos megállni „villamosmegállónál levő járdaszívet és a hozzá közelebb eső járda közötti úttestrészen”. Azért, ha a villamoshoz gyalogosok szaladnak, jobban lehessen őket látni. Sőt, mivel a KRESZ úgy rendelkezik, hogy kilátást gátoló akadály mögül a gyalogos ki sem léphet, elvileg így oda se tudna menni a megállóhoz. Ezért inkább tiltják a megállást. Ennek megfelelően a fekete autó szabályosan áll, hiszen ott nincs megálló, a zöld pedig szabálytalanul.

11.

Ha az a kérdés, hogy 10 és 6 között szabályosan várakozik-e az A jármű – mellette annak vezetője áll –, akkor a válasz igen, mintha a tábla ott sem lenne. De mi a helyzet 6 és 10 között? A megállás megengedett. A KRESZ szerint: „a megállás a járművel a be- és a kiszálláshoz, vagy a folyamatos fel- és lerakáshoz szükséges ideig, vagy – ha a vezető a járműnél marad – egyéb okból legfeljebb 5 percig történő egy helyben tartózkodás”. Tehát ez így legfeljebb 5 percig, a 6-tól 10-ig terjedő időszakban is szabályos. Ha a kérdést úgy teszik fel, hogy lehetséges-e például 10 percig itt állni, a válasz úgy helyes, hogy csak akkor, ha a be- és a kiszállás, vagy a folyamatos fel- és lerakás ennyi ideig tart.

12.

Ezt a feladványt sokan elrontják, pedig egyszerű a kérdés: melyik jármű kanyarodhat jobbra? A „kötelező haladási irány” jelzőtáblák hatására egyértelműnek tűnik a válasz: a C (piros) autó. Viszont előtte piros a lámpa, tehát az adott pillanatban egyik jármű sem kanyarodhat jobbra.

FL

(Szakértő: Pető Attila)



Olcsóbb, de jobban felszerelt az i20

ÁRVERSENY Hyundai i20 1.2 MPi Life és Nissan Micra 1.0 IG-T Acenta

Szív a turbó?

KISAUTÓK BELÉPŐ BENZINMOTORJUKKAL ÉS FELSZERELTSÉGGEL.

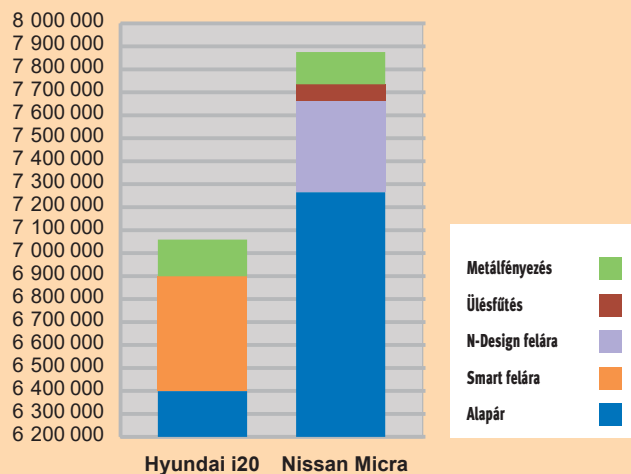
A Hyundai 84 LE-s 1,2-es benzínmotorja négyhengeres és szívó, a Nissanban kisebb, de erősebb az 1,0 l-es, 91 LE-s turbós háromhengeres; a váltó mindkét autóban ötfokozatú kézi. A koreai modell legolcsóbbja a listaáron 6 399 000 forintba kerülő Life, míg

a japánok ennél többet, 7 265 000 forintot kérnek a belépő Acenta kivitelért. A két kiskocsi alapfelszereltségében közös a hat légzsák, az Isofix, a dombsegéd, a startstop, a LED nappali menetfény, az automata világításkapcsoló, a távirányítású központi zár, az elektromosan állítható tükörpár, az első villanyablak, a manuális légkondi, a tengely- és sugárirányban állítható kormányoszlop, az emelhető-süllyeszthető vezetőülés, az okoskormány, a fedélzeti számítógép (Hyundai 4,2, Nissan 5,0 colos kijelző), az audio (4 hangszóró, DAB/USB, Hyundai 8,0, Nissan 7,0 colos érintőképernyővel), a Bluetooth telefon-kihangozó, az okostelefon tükrözés, a vezetőségekek közül az autonóm vészfékező és a sebességhatároló

lós tempomat, valamint az osztottan dönthető hátsó üléstámla. A gumikat a koreai autón 15, a japánon 16 colos acél keréktárcsákra szerelik. Meglepő módon a jelen-tősen olcsóbb Hyundai ad alapáron többet, az i20 esetén nem kell fizetni számos vezetőségeért (sávtartó, sáv-

ket, illetve első üléseket és metálfényezést vásárolnak extraként. A Hyundainál az ülésfűtést kormányfűtéssel megtoldó Téli csomag csak a második, listaáron 6 899 000 forintos Smart kivittől széria, amire így fellépve pluszban többek között elektrokrom belső tükört, első kartámaszt, hátsó USB portot, 10,25 colos vetített műszeregyeséget és 16 colos alufelniket is kapunk. A metálszín további 160 ezerbe kerül, a teljes végösszeg pedig listaáron 7 059 000 forint. A vágyott holmikért a Nissannál is második,

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (Ft)



ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Hyundai i20 1.2 MPi	Nissan Micra 1.0 IG-T
Hengerűrtartalom [cm³]	1197	999
Hengerszám/szelepszám	4/16	3/12
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	84/62(6000)	91/68(5500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	118(4000)	160(2000)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	5/kézi	
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	13,1	11,8
Végsebesség [km/h]	173	178
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4040x1775x1450	3999x1743x1455
Tengelytáv [mm]	2580	2525
Csomagtartó [l]	352–1165	300
Saját tömeg [kg]	1013	1060
CO ₂ [g/km]	117	123
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,1	5,5
Kilométerköltség [Ft/km]	37,05	39,20
Listaár [Ft]	6 399 000	7 265 000
Flotta kezelési költség* [Ft/hó]	185 000	200 000

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

követő, táblafelismerő, fáradtságérzékelő, elindulásra figyelmeztető, távfény asszisztens), a fűthető tükörpárért, a kormány bőrbevonatáért, a tolatóradarért és -kameráért, valamint a hátsó villanyablakokért.

A vásárlók jellemzően tolatóradar, bőrkormányt fűthető tükör-

a 7 665 000 forintba kerülő N-Design komfortszintet kell választani, ami rögtön megadja a fűthető, sőt pluszban elektromosan be is hajtható tüköröket, a tolatóradart és a bőrkormányt. Fizetni az ülésfűtésért (70 000 Ft) és ugyancsak a metálfényezésért (140 000 Ft) kell, a kívánságautó listaáron 7 875 000 forintért vihető el.

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 üzemanyag-költségek árával) a Hyundai i20 mutatója 37,05, a Nissan Micra-é 39,20 Ft/km. ■



Kevés vezetéstámogatót ad alapáron a Micra



Bizonyító videó?

Képzelt illusztráció

Döntő, hogy a károsult állításának igazolásához a felvétel felhasználása feltétlenül szükséges-e. Ha a felhasználáshoz méltányos érdek fűződik, a hatóság figyelmeztetést szokott alkalmazni, a bíróság pedig elfogadja a rögzített anyagot

LEVÉLÍRÓNK NEM HISZ ÜGYVÉDJÉNEK, AKI SZERINT NEM HASZNÁLHATÓ FEL A SZÉLVÉDŐRE SZERELT KAMERA FELVÉTELE, PEDIG SZÁZEZREK MÚLNAK RAJTA.

Balesetet szenvedtem. Azt hittem szerencsés vagyok, mert túl azon, hogy senki nem sérült meg, a szélvédőre szerelt dashcam-em (fedélzeti kamerám) mindent rögzített. Ügyvédeknek meg is mutattam, ő először azt mondta, hogy a felvétel tényét rögzíteni kellett volna a „betétlapon”

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

Az európai adatvédelmi szabályok (GDPR) kötelező alkalmazásának követelménye sokak szerint felesleges bürokratizmussal terheli mindennapjainkat. Az én véleményem sem áll távol ettől. Ez azonban nem jelenti azt, hogy egy ügyvédi tájékoztatás során ne kellene az eljáró

jogi képviselőnek a jogszabályok előírásairól tájékoztatást adnia, még akkor is, ha maga is látja, hogy a követelmény betartásának feltételei nem mindig adóttak, vagy éppen nem életszerűek. Szerintem, ha netán eljárás is indulna az adatvédelmi szabályok megsértése miatt olvasónkkal szemben a felvétel személyiségi jogokat sértő felhasználása miatt, a hatóság elvégezné az úgynevezett szükségesség-arányosság tesztet, vagyis azt is vizsgálná, hogy olvasónknak milyen érdekei álltak fenn, amikor a hozzájárulás nélküli adatrögzítést végezte. Az nem volt-e öncélú, illetve más eszközökkel az érdeksérem az ő részéről elhárítható lenne-e?

Az tehát a döntő, hogy olvasónk állításának igazolásához a felvétel felhasználása feltétlenül szükséges-e. Természetes személyek esetén (tehát, ha az adatrögzítés nem valamilyen intézmény, cég, stb. részéről történik), és ha a felvétel felhasználásához méltányos érdek fűződik, a hatóság figyelmeztetést szokott alkalmazni, a bíróság pedig még ekkor is felhasználhatja és fel is használja az ilyen elkerülhetetlenül szükséges adatrögzítés eredményét, ha az az azon szereplő személyek hozzájárulása nélkül készült. A járókelők arcát célszerű kitakarni. A fentiek figyelembevételével a felvételt adott esetben magam is felhasználnám!

is. Ez valóban nem történt meg. Később azt is kijelentette, hogy jó lett volna, ha tájékoztattam volna a balesetet okozó felet is arról, hogy létezik felvétel, és engedélyt is kérek írásban annak felhasználására. Ezt – az ügyvéd szerint – a baleseti bejelentő kitöltésekor tehettem volna meg. Valószínűleg

ennek az ügyvédnek még sosem volt balesete, mert tudhatná, hogy az ember ilyenkor a legtöbbször azt sem tudja, hol áll a feje. Később még egy kiegészítést kaptam tőle arról, miért nem használható fel a rögzített anyag: járókelők is látszanak rajta, akik szintén nem járultak hozzá a rögzítéshez. Nem a

netre akarom feltölteni, csak arra gondoltam, hogy beviszem majd a bíróságra és megmutatom. Ha meg is büntetnek érte, annyira biztosan nem, amekkora kárt nekem okoztak a balesetben, ráadásul a károkozás csak ezzel a felvétellel bizonyítható!

Név és cím a szerkesztőségben



★★★★★

Lotus Therme
Hotel & Spa
— Hévíz —



Minden pillanat rólam szól!

Hévíz tárt karokkal várja!

Keresse ajánlatainkat előfoglalási kedvezménnyel honlapunkon vagy
rendeljen ajándékutalványt könnyen és egyszerűen online!

Lotus Therme Hotel & Spa ★★★★★ • 8380 Hévíz, Lótuszvirág u. 1.
Telefon: +36 83 500 500 • info@lotustherme.net • www.lotustherme.net • [#lotustherme](https://www.instagram.com/lotustherme)

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.

Furcsa szokás

Mostanában sokszor tapasztalom, hogy amikor például autópályán előzni szeretnék, – de a bal oldalon, mellettem még összefüggő a kocsisor – amikor kiteszem az indexet, jelezve az előzési szándékomat, az addig mögöttem haladó kiugrik, beáll a sor végére és még ő is elmegy mellettem. Ez nagyon zavaró, és szerintem nem is szabályos. Már arra is gondoltam, ha nagyobb helyet hagy bevágok elé.

V. A.

Valóban nem szabályos ez így; ha ön már indexel. A KRESZ azt írja, hogy előzni csak akkor szabad, „ha az előzni kívánó jármű előtt ugyanabban a forgalmi sávban haladó másik jármű, előzési szándékot nem jelzett”. Az elvágást nem javasoljuk, mert balesetveszélyes, és még a bíróságon sem biztos, hogy önnek adnak igazat – nem csak bizonyítás hiányában –, ugyanis a KRESZ fő szabálya szerint „a balesetet el kell kerülni.”

Merre tovább?

Kezdő sofőrként elég sokat vezetek autópályán – ezzel kapcsolatos a kérdésem is. Két esetet szeretnék vázolni; az első. Tegyük fel, hogy 80 km/h-s sebességhatárolás van és minden jármű nagyjából azonos sebességgel halad. Én a középső sávban megyek, és egy ideig nem tudok jobbra visszatérni, mert ott van egy autó. Ez nem is olyan rossz, ebben az esetben csak azt érzem, hogy elzárom a középső sávot azok elől, akik nem törődnek a sebességhatárolással.

A második eset: szintén 80 km/h a sebességhatárolás, és a középső sávban egy autó 75 km/h-val megy. 80 km/h-val akarom megelőzni a bal sávban, így az előzés nagyon sokáig tart. Hátról olyan autók érkeznek, akik nem törődnek a sebességhatárolással és 90-100-zal akarnak menni. Mi a jó magatartás?

Előzzen továbbra is nyugodtan 80-nal, vagy inkább ügyeljen arra, hogy a bal sávból „eltűnjek”, hogy a többiek száguldhassanak? Egyébként az utóbbi helyzet különösen olyan útszakaszokon válik kritikussá, ahol 60-as sebességhatárolás van. Ott még a középső sávban is akadálnak érzem magam.

P. G.

Fontos tisztázni, hogy a lakott területek többsávos útjain nincs jobbra tartási kötelezettség, vagyis bármelyik forgalmi sávban haladhatunk. Lakott területen kívül azonban – így autópályán is – kötelező jobbra tartani. Háromsávos úton a középső, vagy bal oldali sávot a tőle jobbra lévő sávban haladó járművek előzésére használják. A KRESZ szerint, ha a vezető „több járművet kíván előzni, maradhat a belső forgalmi sávban, feltéve, hogy ezzel a mögötte gyorsabban haladó járművek közlekedését nem akadályozza; ha pedig a forgalom olyan sűrű, hogy a külső sávba visszatérni nem lehet, a belső sávban folyamatosan is haladhat.” A németeknél van olyan kitétel is, hogy „előzni csak akkor szabad, ha a járművezető lényegesen nagyobb sebességgel halad, mint az előzendő jármű.” Ilyen itthon nincs, de afféle vezetéstechnikai javaslatként érdemes megfogadni. Tehát 75-tel közlekedő kocsisort nem érdemes 80-nal előzni, főleg ha ezzel zavarjuk a mögöttünk haladót. Ez még akkor is így van, ha ő a megengedettnél gyorsabban halad, ugyanis erre a KRESZ nem tér ki. Ebben az esetben tehát érdemes lassítani. Ha szeretné a 75-tel haladót biztonságosan megelőzni, akkor legalább 85-tel érdemes mennie, viszont ezzel túllépi, a megengedett 80-at. Hozzá kell tennünk, hogy baleset esetén, ha a helyszínelők kimérik, hogy az ön autója 85-tel ment, az bírósági szakaszban már terhelő tényező lehet! Fontos, ha már biztonságosan belekezdett az előzésbe, és gyorsabb autóval utoléri, esetleg „tolják”, villogással, dudálással, maradjon higgadt és az első biztonságos lehetőségnél térjen vissza a lassabb sávba. Azt is úgy kell tenni a KRESZ szerint, hogy az előzőtt járművet ne zavarja.

Levegős a kuplung

12 éves autómban tavaly cserélték a kuplungot. Minden szuper volt körülbelül fél éven át, aztán azt kezdtem érezni, hogy levegős lett a rendszer. Elvittem egy másik, közelebbi szervizbe, ahol légtelelítették. Utána jó lett, de csak két hétig, aztán ismét jelentkezett a hiba. A tavalyi cserénél tárcsát és kinyomócsapágyat is cseréltek.

L. F.

A tünetek alapján a tárcsa és a kinyomó szerkezet rendben lévőknek tűnik, a hidraulikus kiemelő rendszerben van a hiba. Mindenképpen azt javasoljuk, hogy vigye vissza az autót a cserét végző műhelybe. Nézzék meg a kiemelő munkahenger környékét. Ha száraz, jöhet a kinyomócsapágy: látszik-e a környékén olajszivárgás. Ha a kuplungharang belülről nedves, akkor a kinyomócsapágy tömítése a ludas – ott távozik a folyadék és emiatt levegősödik a rendszer.

Mindkét irányba behajtható oldalsó tükrök?

Múltkor túl közel mentem el egy parkoló autó mellett, és a bal oldali visszapillantóját megütöttem. Először azt hittem, letörttem, de szerencsére nem, az autó tulajdonosával, aki a kocsiban ült, könnyen vissza tudtuk hajtani. Tehát ugyanúgy hajlott a tükrök előre, mint hátrafelé. Mióta van ez így, és most már minden autó ilyen?

M. A.

Gyakori ez az „önvédelmi” megoldás, de sok autónál nincs így, tehát nem általános újítás. A gyártók azért találták ki, hogy tolatás közben – amikor a vezető hátrafordul – védjék az esetleg egy-egy oszlopon „fennakadó” külső tükrök épségét.

Keverhetem a két olajat?

A netről rendeltem olyan motorolajat, amit mindig használok az autómhoz. Ugyanaz a specifikáció (viszkózitás 10W-40), még a kép is megegyezett a rendelési felületen. Ellenben teljesen más színű flakonban érkezett, a felirat szerint

viszont 10W-40-es. A gyártó is, a típusnév is, és az összes egyéb jellemző ugyanaz. Összekeverhetem betöltéskor a régivel?

Sz. I.

Igen, egyértelműen, főleg hogy a viszkózitásuk és a specifikációjuk is azonos. Valószínűleg csak a csomagolás változott, de ha kicsit „modernizálták” az összetételt, akkor is nyugodtan keverje össze a régebbi csomagolásúval.

Esküvői autó konzervdobozzal

A nőveremnek a jövő héten lesz az esküvője. A legjobban azt a pillanatot várja, amikor az autó után kötött üres konzervdobozokkal végigvonulnak a templom és az étterem között. Bennem felmerült, hogy ez esetleg tilos.

T. M.

Nehéz kérdés, és csak „közeli” szabályokat tudunk sorolni. Az egyik szerint tilos az utat rongálni, a másik szerint pedig teherszállításkor semmi nem potyoghat az útra. Ráadásul a forgalom többi résztvevőjét indokolatlanul zavarni sem szabad; igaz ez utóbbit, – ha szigorúan vesszük – már az esküvői menet folyamatos dudálása is kimeríti

Túlterheltek vagyunk?

Nyarlalni megyünk, és mivel sok mindent szeretnénk vinni, kicsit tartok tőle, hogy túl nehéz lesz az autó. Milyen lehetőségeink vannak a mérésre?

S. S.

Magyarországon nem tudunk nyilvános autós mérlegről. A csomagok tömegét érdemes megsaccolni, megmérni, illetve vannak termékek (például a sátrak), amelyeknek pontosan lehet tudni a tömegét a termékírásból. A közelítő mérésre a fürdőszobai mérleg is megfelel!

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

Előzetes 2023/10

Szeptember 21-én, csütörtökön

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



Bemutató: Honda e-Ny1 – csupa villany.



M BMW-ket vezetünk két napon át az Alpokban.



Nagyteszt: Toyota Corolla Sedan Hybrid.



Kipróbáljuk az Alfa Romeo Tonale-t.

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

Az Autó

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

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

Kiadja az Auto News Kft.

Művészeti vezető, tipográfia & képszerkesztés: Balázs Áron

Felelős kiadó: Pálkás Balázs ügyvezető

Hírdetési vezető: Szentesi Péter
(szentesi@azauto.hu)Szerkesztőség:
1142 Budapest, Erzsébet királyné útja 57–61.
(új cím!)Telefon: 322-0421, +36-20-914-7713
Levél cím: a szerkesztőség címe
E-mail: azauto@azauto.huHirdetésefelvétel a szerkesztőség címen
és a +36-30-396-4881-es telefonszámon.Nyomda előállítás: Oláh Nyomdaipari Kft.
1211 Budapest, Központi út 69–71.
Felelős vezető: Oláh Miklós vezérigazgató

ISSN 2060-5773

© Minden jog fenntartva Auto News Kft.

ELŐFIZETÉSBEN TERJESZTI A MAGYAR POSTA Zrt.

Postacím: 1900 Budapest
Előfizetésben megrendelhető az ország bármely postáján, a hírlapot kézbesítőknél, www.posta.hu WEBSHOP-ban (<https://eshop.posta.hu/storefront/>), e-mailen a hirlapelofizetes@posta.hu címen, telefonon 06-1-767-8262 számon, levélben a MP Zrt. 1900 Budapest címen. Külföldre és külföldön előfizethető a Magyar Posta Zrt.-nél: www.posta.hu WEBSHOP-ban (<https://eshop.posta.hu/storefront/>), 1900 Budapest, 06-1-767-8262, hirlapelofizetes@posta.hu Belföldi előfizetési díj: 9960 Ft

Megrendelem  havonta megjelenőlapot  példányban. Előfizetési díja  egy évre 9960 forint

Név/intézmény:

Cím:

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

emelet, ajtó, irányítószám) e-mail:

Dátum:

Alíráás:

A megrendelőlapot a következő címre borítékban szíveskedjen feladni:

Magyar Posta Zrt.
Hírlap Igazgatóság
1900 Budapest

Érdekli a fotózás?

SZAKMÁT TANULNA ÁLLAMI TÁMOGATÁSSAL, ÚGY, HOGY HAVI ANYAGI JUTTATÁST IS KAP?
Akár havi bruttó 100 000 Ft támogatás, 3 féléven keresztül!



Kiadónk 2 év alatt, munka mellett elvégezhető kreatív **fotográfusképzést** hirdet!

A képzés magában foglalja a fényképezés, a labormunkák, a számítástechnikai háttérmunkák, és a videófelvétel-készítés szakterületét is. Széles körű alapismereteket kínál, amelyek révén nem csak a fotós szolgáltatások területén, de a művészi pályán is sikeres lehet!

MINDENKIT VÁRUNK, AKI ALKOTNI SZERETNE!

A KÉPZÉS ALAPADATAI

A képzés pontos megnevezése: fotográfus
Szakmajegyzék száma: 5 0213 16 08
A képzés időtartama: 2 év (4 félév)
A képzés munkarendje: nappali vagy esti tagozat
A képzés végét igazoló dokumentum: bizonyítvány

A KÉPZÉS MEGKEZDÉSÉNEK FELTÉTELEI

Iskolai előképzettség: legalább középfokú végzettség (érettségi)
Szakmai előképzettség: nem feltétel
Szükséges előismeret: nem feltétel
Egészségügyi alkalmassági követelmény: nincs

Érdeklődni a következő e-mailcímen lehet: fotoskepzes@azauto.hu

RENAULT MEGANE GRANDTOUR



**dízel modellek céges vásárlás esetén
legalább 1 000 000 Ft kedvezménnyel***

*A legalább 1 000 000 Ft kedvezmény jogi személyek részére elérhető Megane Grandtour equilibre Blue dCi 115 EDC-verziók vásárlása esetén 2023. augusztus 1-től visszavonásig. Megane Grandtour vegyes fogyasztás l/100 km: 5,8 – 6,2 CO₂-kibocsátás g/km: 132 – 139. Az üzemanyag-fogyasztásra és CO₂-kibocsátásra vonatkozó adatok meghatározása a Bizottság (EU) 2017/1151 rendeletében előírt WLTP vizsgálati eljárással történt. A gépkocsi tényleges fogyasztása eltérhet ezen értékektől a vezetési stílus, a gépkocsi terhelése, az időjárási viszonyok, továbbá az útvonalválasztás függvényében. A hirdetésben közölt adatok nem teljes-körűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A részletekért keresse fel hivatalos Renault-márkakereskedőjét. A gépjárművek elérhetősége, a műszaki adatok és megoldások, valamint a felszereltségek országoként eltérhetnek, és bármikor módosíthatók. A kép illusztráció és külön megvásárolható tartozékokat ábrázol.

A Renault ajánlásával  Castrol

renault.hu

