

az auto



FORD Bronco

Európai
terepen

12 autó között

TESZT



TOYOTA Corolla

Csak semmi
izgalom?



MG5

Kapcsolószekrény



Csupa
villany

HONDA e:Ny1



FORD Puma ST X

Steks
TESZT



HARLEY-DAVIDSON Sport Glide

Lökethossz **TESZT**



Végig a
határon

**BMW-kkel
az Alpokban**

MAGAZIN



TESZT

ALFA ROMEO TONALE

Hopp
Juliska!

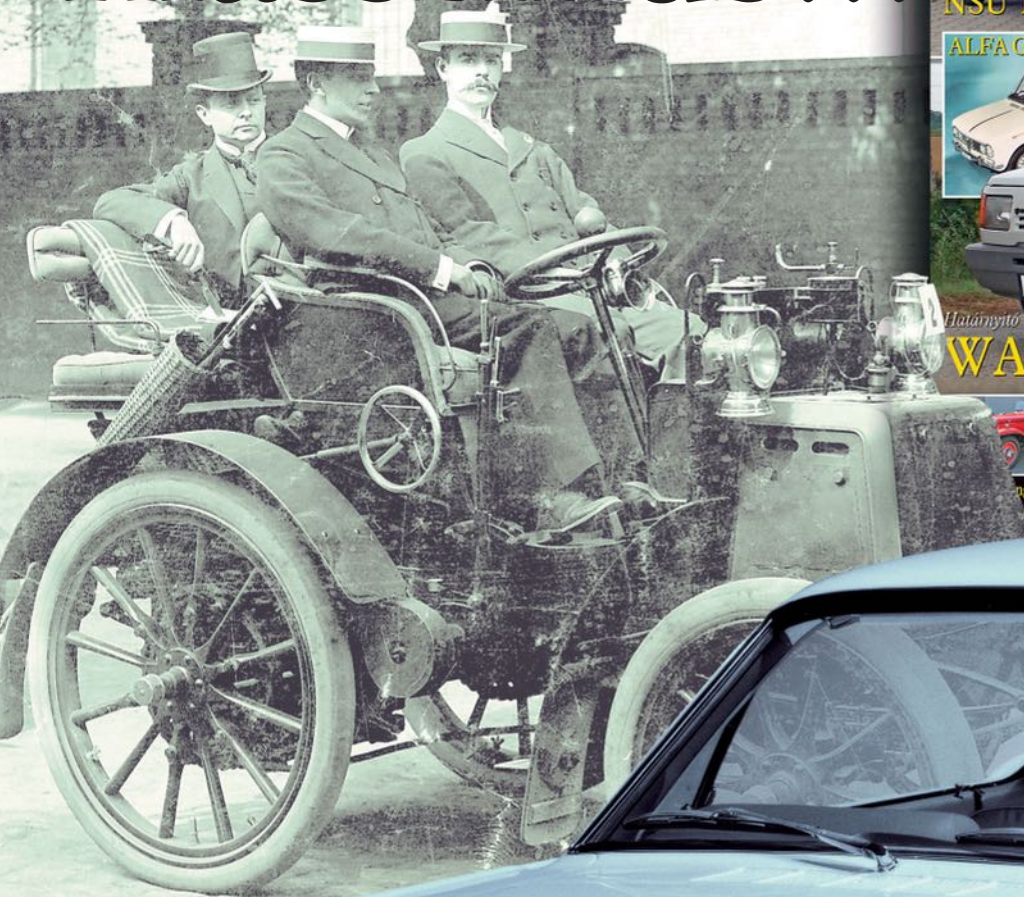


China NCAP – másként törnek?



Használtimport 2023: többet hozunk?

Azonnal klasszikus...



Keresse az újságárusoknál!

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 Alfa Romeo Tonale 1.3 PHEV Edizione Speciale

XXXI. évfolyam 10. szám 2023. október

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

- 8 **Teszt: Alfa Romeo Tonale 1.3 PHEV Edizione Speciale**
Passo dello Tonale
- 14 **Bemutató: Honda e:Ny1**
Folytatás
- 16 **Bemutató: Citroën Type Holidays**
Csigaház
- 18 **Bemutató: Lamborghini Lanzador Concept**
Egy úr az űrből
- 20 **Új befecskendező rendszerekkel élhetnek túl a benzinmotorok?**
Direkt csinálják!
- 22 **Tesztnapló: Toyota Corolla Sedan 1.8 Hybrid GR Sport Dynamic**
Csak semmi pánik!
- 28 **Menettudósítás: Ford Bronco**
Ready to play
- 30 **Teszt: MG5 Comfort Long Range**
Áramelosztó
- 36 **Tesztnapló: Harley-Davidson Sport Glide 2022**
Klubstíl
- 38 **Tesztnapló: Ford Puma ST X 1.0 EcoBoost MHEV**
Mérgezett egér

MAGAZIN

- 26 **BMW M élményvezetés az Alpokban**
Csúcsra járattva

FLOTTA

- 46 **Árverseny: Alfa Romeo Giulia 2.0 Q4 Super és Volvo S60 B5 AWD Plus**
Fel, támadunk!

AUTÓPIAC

- 40 **A használtautó piac Európában és Magyarországon 2023-ban**
Most légy okos!
- 42 **Az Opel jövője**
Van német út?

AUTÓ+

- 44 **C-NCAP, a kínai töréstezt**
A törésvonal
- 47 **Ténykérdések: Az Autó segít**
Téli álom

- 49 LEVELEZÉS
- 50 ELŐZETES
- 50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



14 Honda e:Ny1

TESZTNAPLÓ



22 Toyota Corolla Sedan 1.8 Hybrid GR Sport Dynamic

TESZT



30 MG5 Comfort Long Range



E havi járműveink

46	Alfa Romeo Giulia	14	Honda e:Ny1
8	Alfa Romeo Tonale	18	Lamborghini Lanzador
16	Citroën Type Holidays		
28	Ford Bronco	30	MG5
38	Ford Puma	22	Toyota Corolla
36	Harley-Davidson Sport Glide	46	Volvo S60

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>

Ferrari 812 Competizione

Vázlat

A Competizione különleges, 999 darabos sorozat, elsősorban a márká, ezen belül is a V12-es 812 kupéért rajongóknak. A 830 LE-s szívómotorral hajtott kétüléses vegytiszta Ferrari-élményt nyújt, ami a teljesítményt, a vezethetőséget, na és persze a csodás hangzást illeti. Ez a matt sárga (Giallo Tristrato) azonban különleges: a Flavio Manzoni vezette Styling Centre és az egyedi gyár-

tásért felelős Tailor Made részleg közös munkájának gyümölcse. A karosszériát olyan mintákkal díszítették, mintha a 812-es vázlatfüzetből kelt volna életre és ez belül is tetten érhető az ugyan-csak sárga üléseken. Utóbbinál különleges hímzési technikát használtak, mert az új Alcantara már 65%-ban tartalmaz újrahasznosított poliésztert.

Ferrari 812 Competizione – az autót a Ferrari North America rendelte és 2023. október 17-én, New Yorkban jótékonyági árverésen értékesíti



Kia EV5

Teremtő

A Kia a 2023-as kínai Chengdu Motor Show-n mutatta be tisztán elektromos EV modellesládájának következő tagját, a 6-ost és a 9-est követő 5-öst. A márká bevallott célja, hogy újraírja a kompakt szabadidő-terepesekre jellemző szabályokat, átlépve a formai kereteket, egyéni, mégis nyugalmat, harmóniát sugárzó megjelenéssel. Ugyanez az inspiráció érvényesül belül is, a Kia szerint az autó több, mint közlekedési eszköz, voltaképpen életér, ezért a helyváltoztatáson túl

Kia EV5 – a 9-es után újabb világy SUV érkezett, az 5-ös méreteiben a kompakt Sportage elektromos megfelelője

alkalmasnak kell lennie pihenésre, szórakozásra, akár egyedül utazik valaki, akár csoportosan. Olyan apróságokra is ügyeltek a tervezésnél, mint a hangulatvilágítás: a fényerő tíz fokozatban állítható, 64 szín választható, de a márká világítás szakértői tíz előre összeállított kompozíciót is készítettek. A fényerő és a szín igazodhat az aktuális vezetői módokhoz, továbbá része a biztonsági rendszernek, ha figyelmeztetni kell a vezetőt, például sebességtúllépésre.

Fisker Ronin

Majd meglátjuk

Henrik Fisker álma, hogy a legélvezetesebben használható villanyautókat az ő vállalata gyártsa. Új alkotása a Ronin szuper GT: ötszemélyes, négyajtós, dupla csomagtartós kabrió, 600 mérföldes (kb. 960 km-es) hatótávval. A legnagyobb elérhető tempó 275 km/h és állítólag az integrált akkuk bírják a tartós nagysebességű utazást, nem kell gyakran megállni tölteni. A Ronin technológiája 21. századi, számos funkció – többek között az ajtó- és tetőmozgatás

Fisker Ronin – állásból 60 mérföldre (96 km/h) 2,0 s alatt gyorsul. A 23 colos felnik anyaga a rugózatlan tömeg csökkentése miatt karbon

– okostelefonról működtethető, az infotainment 17,1 colos képernyőn fut. A 385 ezer dolláros autót első

körben 2000, majd újabb 1000 dollárral lehet lefoglalni, utóbbi akkor is visszajár, ha időközben elállunk a

vásárlástól. A Ronin gyártása 2025 második felében kezdődik és összesen 999 példány fog készülni.





BMW Vision Neue Klasse

A mi autónk?

A BMW a legújabb villanyautóját fogja Debrecenben gyártani, a Müncheni Autószalonon pedig megmutatta, hol tart az ehhez kapcsolódó Neue Klasse projekt. Mivel a 2025-ös indulásig nincs hátra sok fejlesztési idő, a forma nagy vonalakban már közel állhat a szériamodelléhez – a 21 colos alufelnik akár maradhatnak is. A belső biztossan változni fog, igaz nem lenne meglepő valami különleges meg-

BMW Vision Neue Klasse – jobb szélen az i Vision Circular, középen az i Vision Dee, balra a Vision Neue Klasse

oldás, mert arra az iDrive következő generációjával kapcsolatban utaltak a bajorok, hogy olyan új digitális felhasználói élményre számíthatunk, amely egyesíti a valós és a virtuális világot. A Neue Klasse hozza majd el a hatodik generációs eDrive technológiát is, hatékonyabb villanymotorokkal, a jelenleginél 20%-kal nagyobb energiasűrűségű akkumulátorokkal, 30-30%-kal gyorsabb töltéssel és nagyobb hatótávval.

A hónap felmérése

Ön támogatná, hogy autós (B kategóriás) jogosítvánnyal 125 köbcentis robogókat is lehessen vezetni Magyarországon?
(a válaszok százalékos aránya)

Igen **63**

Nem **37**



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. október 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 levelezőlapra várjuk a szerkesztőség címére.

– Ön kötelezővé tenné Magyarországon a téligumik használatát november és március között?

Hyundai Santa Fe

Az ötödik elem

A nagy SUV ötödik generációját stílusosan Új-Mexikóban, Santa Fe-ben mutatták be. A szögletes formákkal vadonatúj a dizájn, a felnik 21 colosak, a H mintázatú fényszórók a Hyundai márkára is utalnak. Az elődhöz képest nagyvonalúbb a helykínálat, különösen a második és a harmadik sorban, utóbbinál az üléstámlák 10 fokban dönthetők, így



Hyundai Santa Fe – tízféle külső és ötféle belső szín választható

kényelmesebb az utazás. A Santa Fe globális modell, ennek megfelelően Európa saját változatokat kap, ami elsősorban a hajtáslánccokat érinti. Miféleképpen nem lesz sem szívó (194 LE), sem turbós (281 LE) 2,5 l-es benzines, csak 1,6-os (180 helyett legfeljebb 160 LE-s) turbós, hatfokozatú automatával, kizárólag hibrid (HEV) és tölthető hibrid (PHEV) rendszerrel.

Alfa Romeo 33 Stradale – a benzínmotoros 330 km/h felett száguldhatsz, az elektromos ennél kicsit lassabb. Az árak nem publikusak

Alfa Romeo 33 Stradale

Előtte az utódja

Az Alfa Romeo nemrég alapított Bottega műhelye kisszériás típusokra fókuszál a jövőben, az első projekt pedig szinte kötelező munka volt: a 33 Stradale, melynek mindössze 33 darabos sorozatát elővételben elkaptokdták. Az eredeti Tipo 33 a márka egyik legsikeresebb versenyautójaként ismert, utcai Stradale kivételből



1967 és 1969 között csupán 12 (más források szerint 13) darabot építettek, míg további hat alapot különféle tanulmányokhoz használtak. A hagyományos, belsőégé-

sű motorral szerelt „nuova” 33-asban 3,0 l-es, 620 LE-s biturbó V6-os dolgozik, míg a 450 km hatótávú, az első kerekeknél is hajtott akkumulátoros villanyautó

teljesítménye 750 LE. A futóművek, a menetprogramok beállítását **Valtteri Bottas**, az Alfa Romeo csapat F1-es pilótája végezte a gyári tesztpályán (Balocco).



https://youtu.be/OTxr_-taYvM



Royal Enfield Bullet 350

Neoklasszik

Az egykor brit, de 1955 óta Indiában (is) gyártó Royal Enfield felfrissítette alapmodelljét, a 350-es Bullet-et. Az egyhengeres, léghűtéses, OHV-vezérlésű motor a látvány ellenére alapjaiban friss konstrukció (20,2 LE, 27 Nm), járását kiegyensúlyozó tengely simítja, a váltó ötfokozatú. A változások alig észrevehetőek, a retrós megjelenés

Royal Enfield Bullet 350 – a típust 1932 óta gyártja a Royal Enfield, az új sorozat motorja Euro5-ös tisztaságú

érintetlen, de a vázat átalakították, újak a sárvédők, a tank, az ülés és az első villa, sőt, a hátsó futómű is más. Mostantól minden Bullet 350-eshez alapárás az indítómotor és a blokkolásgátlós első-hátsó tárcsafék; a világítás hagyományos izzókkal működik. A tank 13,2 l-es, a menetkész tömeg 191 kg; a Bullet öt színben rendelhető.



Renault Scénic E-Tech

Teherelosztó

A Müncheni Autószalonon a Renault megmutatta a 2024-ben érkező Scénic legújabb generációját. Az úrhajós kapszulaformát divatos SUV fazonra cserélték, a hajtás tisztán elektromos. A 2,78 m tengelytávú, 4,47x1,86x1,57 m-es karosszéria alá 19 vagy 20 colos alufelnik kerülhetnek, a csomagtartó 545–1670 l-es. Az L-alakú pult hasonló, mint a többi új Renault-ban, a vezető előtti műszeregység

Renault Scénic E-Tech – az NMC (nikkel, mangán, kobalt) akkumulátort a koreai LG szállítja

digitális, a középső érintőképernyő álló formátumú. Alap a hőszivattyús rendszer, a motorfék négy fokozatban szabályozható, hajtáslánc kétféle választható. A belépő modell 60 kWh-s akkuval és 170 LE-s (280 Nm) motorral szerelik, míg az erősebb változatot 87 kWh-s akkuval és 220 LE-s (300 Nm) motorral – előbbi hatótávja 418, utóbbié 450 km. A komfortszint háromlépcsős, Techno, Iconic és az elektromos Renault-k között most először Esprit Alpine.



Peugeot e-3008

Panorámás

Lapzártánk után leplezi le a Peugeot a vadonatúj 3008-ast, így a részletes bemutatóval a következő Az Autóban jövőnk, de előzetesként már meg tudjuk mutatni az

Peugeot e-3008 – a frontrész különleges és hasonló, mint a megújult 508-ason

újdonságot. Az elektromos modell a dél-franciaországi Sochaux-ban fog készülni és ebben debütál a Panorama i-Cockpit, a Peugeot egyedi műszerfal-kialakításának legújabb változata.



facebook

Lájkolna? Bajban vagyunk!

Ezúton is értesítjük követőinket és olvasóinkat, hogy nemrég hekkertámadás érte Az Autó hivatalos Facebook oldalát. A kiberbűnözők 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 visszaszerez-

zük a többbezes követői táborral bíró oldalunkat, nem szeretnénk Önöket elveszíteni, de annak várható idejét, hogy mikor leszünk a szóvalós értelmében urai a helyzetnek, egyelőre még mi sem tudjuk. A történeésekről itt a lapban természetesen folyamatosan értesítünk minden érdeklődőt. Köszönjük a türelmüket és megértésüket!

VISSZAHÍVÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Peugeot 308, 3008, 408, 508 (Plug-in hibridek)	2022–2023	Töltőrendszer
Citroën C5X, C5 Aircross (Plug-in hibridek)	2022–2023	Töltőrendszer
Mercedes C (összkerékajtasúak)	2021–2022	Sebességváltó (kábelek)
Mercedes E (Plug-in hibridek)	2020–2022	Kábelköteg
Nissan Leaf	2017. 12.–2023. 04.	Tempomat
Seat Leon, Toledo	2014–2017	Vezetői légzsák
Ford Focus	2023. 03. 24.–2023. 06. 07.	Biztonsági övek
Volkswagen Polo, Taigo, T-Cross	2020–2022	Biztonsági övek
Hyundai Kona	2020	Motorirányítás
Opel Astra, Cascada, Insignia, Zafira (1.6 turbós benzinesek)	2017–2019	Motorirányítás
Renault Koleos	2022. 03. 03.–2023. 02. 01.	Motorháztető

Fülesjárat

- ♦ A BMW egyelőre leáll az előfizethető hardveres funkciókkal, például az utólag aktiválható ülésfűtéssel.
- ♦ Versenyváltozat készült a Mustang Mach-E-ből: a Rally 480 LE-s, nyomatéka 880 Nm, az akku 91 kWh-s.
- ♦ A Stellantis csoport STLA padlóján, akkumulátoros villanyautóként térhet vissza a piacra az Opel Insignia.

ELEKTROMOS JÁRMŰVEKHEZ TERVEZVE. ARRA, HOGY A JÖVŐT MOZGASSA.



A VARTA® Silver Dynamic AGM akkumulátorokat úgy tervezték, hogy a legmagasabb energiaigényeknek is megfeleljenek. Akár a Start-Stop technológiák, akár tetszőleges elektromos jármű 12 voltos rendszerének a működtetéséhez - tökéletes társ minden autóhoz. Ma is és holnap is.



ORIGINAL
SPARE PART



MADE IN
GERMANY

varta-automotive.hu

Minden  **VARTA®**-val indul

 CLARIOS



20 colos felnit kap a Speciale, de a tesztautón valamiért 19-esre cserélték a garnitúrát. A dizájn hibátlan, rajzolni mindig is tudtak az olaszok

TESZT Alfa Romeo Tonale
1.3 PHEV Edizione
Speciale

Passo dello Tonale

A TONALE-BAN A LEGKISEBB, 1,3-AS BENZINMOTOR A LEGERŐSEBB, RÁADÁSUL EBBEN A HAJTÁSLÁNCBAN VILLANYGÉP IS VAN, AZ AKKU PEDIG KÍVÜLRŐL TÖLTHETŐ.

Az Alfa Romeo a két világ-háború között élte virágkorát, mint kisszéiás, mai szóval elit márka; a 6C, a 8C típusokkal és a Grand Prix sikerekkel pestiesen szólva futott a szekere. A háború utáni tömeggyártás teljesen új alapokat teremtett – bár műszakilag az Alfa sokáig így is kiemelkedett a tömegből –; aztán az 1980-as évek gazdasági nehézségei, a Fiattal való összeborulás és a leromló gyártási minőség akkora gyomrosokat vitt be a milánóiaknak, amitől még ma is szédülnek. A világ egyik legpatinásabb autómárkájaként a prémium szegmensbe méltán vágyó Alfa régóta nem találja a helyét, már

sokadszor vizionálják a feltámadását, de a piacon az eladások beszélnek, ezen a téren pedig kimondottan rossz a helyzet: az utóbbi

időben 50-70 ezer kocsi talált gazdára évente. Az elmúlt évtizedben talán most állnak először igazán jól a csillagok, mert a régi típusokat

(Mito, Giulietta) törölték, a Giulia kezdeti hibáinak zömét kijavították (hamarosan jövünk a tesztel), vannak már szabadidő-terepesek, villa-



Nem olyan vastag krinolin a kormánykarima, mint a BMW-kben, kiváló a fogása. A volánra tett indítógomb ferraris geg, lehetne piros, vagy zöld színű, ettől függetlenül jó helyen van, hamar megszoktuk



Stílusos a váltókar alatt a trikolór. A dna menetvezérlőnél itt a d a sportos, a csillapítás csak ebben szabályozható. A légkondinak fizikai gombjai vannak, az ablaktörő működését viszont teljesen megkutyulták: az első lapátok a kis pöccökkel működtethetők, a hátsó a karral



Alfában szokatlan ez a „monokróm” hangulat, apróság, de a varrásoknál, a hímzésekénél bizony hiányzik a színes cérna. Az ajtózsebekben félliteres a palack

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Stílusos forma
- + Könnyű beszállás
- + Helykínálat
- + Széles tartományban állítható ülés és kormányoszlop
- + Általánosan jó minőség
- + Elegendő rakodóhely
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Vezethetőség
- + Pontos kormányzás
- Magas rakodóperem
- Komor belső hangulat (színek hiánya)
- Kilátás
- Kis csomagtartó (PHEV)

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes benzinmotor
- + Hibrid üzem
- Menetteljesítmények

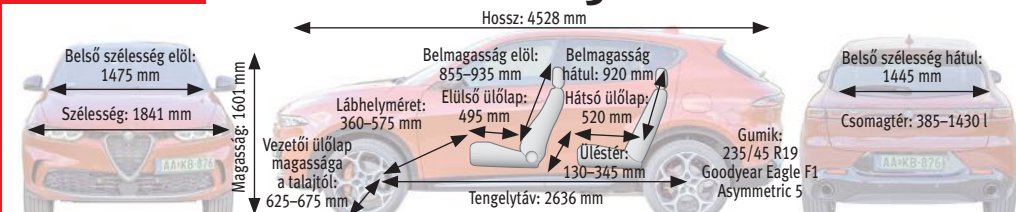
BIZTONSÁG

- + Hatékony fék
- + Vezetősegédek alapján

KÖLTSÉGEK

- + Fogyasztás (töltéssel)
- + Felszereltség
- Rövid szervizciklus

mosított modellek, továbbá az Alfa saját néven tért vissza a Formula 1-be, melynek első két világbajnoki címét birtokolja (1950, 1951). A nagy SUV az Alpok Stelvio-hágójáról kapta a nevét (olaszul Passo dello Stelvio), Tonale-hágó persze nincs, a címmel csak arra utaltunk, hogy a kisebb modellel voltaképpen a Stelvio-t szeretnék volna egy kategóriával lejjebb megcsinálni. A forma alapján sikerült is, megvannak a márkához illő részletek (pajzs, ötlyukas felnik), jók az arányok és szép a lemezmunka. A Matrix-LED fényszórók este kíválóak és gyorsan dolgoznak, ha szembejövőt észlelnek. A menetfények egyben futófényes irányjelzők is, ez látványos, a hasonló mintázatú hátsó lámpákat piros fénycsík köti össze. Az első benyomások beszállás után is örömet okoznak: kényelmes a beülés (ülőlapp magassága 625–675 mm), jól tart a fűthető és szellőztethető ülés – állítható combtámasznak azért örültünk volna –, a legtöbb felület puha, kellemes tapintású, slendrián kivitelezésnek nincs nyoma. A kormányra tett indítógomb adja magát, könnyű megszokni és hasonlóan ferarisi részlet a két hatalmas, fix fém váltófül, melyek miatt körülményes az index- és ablaktörlőkar elérése. Utóbbi egyébként is szokatlan

ADATLAP
ALFA ROMEO TONALE 1.3 PHEV EDIZIONE SPECIALE


MOTOR: Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, turbós, startstopos benzinmotor, elöl keresztben beépítve. Egy felülfekvő vezérműtengely (SOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1332 cm³. Furat: 70,0 mm, löket: 86,5 mm. Sűrítési arány: 10,5:1. Teljesítmény: 180 LE/132 kW (5750/min). Nyomaték: 270 Nm (1850/min). Akkumulátor: 12 V, 60 Ah.

VILLANYMOTOR: Teljesítmény: 120 LE/90 kW. Nyomaték: 250 Nm.

AKKUMULÁTOR: Szerkezet: Lítium-ion (LNMC). Energiatároló képesség: 15,5 kWh. Feszültség: 306 V. Tömeg: 125 kg.

RENDSZERTELJESÍTMÉNY: 280 LE/206 kW. Nyomaték: 520 Nm.

ERŐÁTVITEL: Hatfokozatú automata váltó, mechanikus kapcsolat nélküli összekérkajátás. Sebesség hatodik fokozatban 1000/min-él: 51 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl-hátul McPherson, tekercsrugókkal, adaptív csillapítással. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, hátsó kerekre ható elektromos rögzítőfék. 2,3 fordulatos elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ötülése acélkarosszéria. Saját tömeg 1910 kg-tól. Üzemanyagtartály: 42,5 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 6,2 s. Végsebesség (normál/elektromos): 206/135 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 1,14 l/100 km. CO₂ (WLTP): 26 g/km. Vegyes áramfogyasztás: (WLTP): 19,0 kWh/100 km. Elektromos hatótáv (vegyes): 60–68 km. Tesztfogyasztás: 4,8 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 60%-ban városi használat, egy-három személlyel, 21–33 Celsius-fok hőmérsékleten

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

A TI ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: 6 légszák, Isofix, elektromos rögzítőfék, startstop, vezetősegédek (autonóm vészfék gyalogos felismeréssel, GPS alapú tábla-felismerő és sebességasszisztens, sávtartó, sávellhagyás megelőző, fáradságérzékelő, adaptív tempomat, frontális ütközésre figyelmeztető, távfény asszisztens), DNA menetvezérlő, Matrix-LED fényszóró, automata világításkapcsoló, LED ködfényszóró, esőszensor, kulcs nélküli kezelés, elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, elektromos deréktámasz (vezetőülés), elektrokróm belső tükör, kétfázisú automata légkondicionáló, bőrvonatu okoskormány, Ambiente hangulatvilágítás, 12,3 colos vetített műszerpanel, Connect infotainment (10,25 colos képernyővel), navigáció, parkolóradarok, tolatókamera, kormányról vezérelhető audio (6 hangszóró, DAB/USB), Bluetooth-kihangsóító, vezeték nélküli telefonalközlés és töltés, USB portok elöl-hátul, osztottan (60:40 arányban) dönthető hátsó üléstámla, sálagút, 18 colos alufelnik.

Ára: 20 990 000 Ft

AZ EDIZIONE SPECIALE KIVITEL TOVÁBBI ÉRDEMLEGES

TARTOZÉKAI: Sport Light csomag (váltófülek a kormányon, alumínium pedálok, piros féknyergek), alumínium küszöb-betét, sötétített hátsó ablakok, szürke külső elemek, rendelhető adaptív csillapítás (Sport Plus csomag), 20 colos alufelnik.

Ára: 21 160 000 Ft (Sport Plus csomaggal együtt)



Ritka, amikor a hátsó ülőlappok hosszabbak az elsőknél (520 mm). Két felnőttek kényelmes a Tonale, a mennyezetet a fejek fölött kíméltítették

séma alapján működik, a végére tett gomb viszont jó helyen van, amivel a 12,3 colos kijelzőn cserélgethetjük a műszeregység grafikai – a másik oldalról, az indexkarról szintén így megy a sávtartó ki- és bekapcsolása. A műszereknél zseniális a régi idők számlálókat idéző grafika, még a „pörgő” számlálókat, sőt a működésüket (!) is lemásolták, de a többi felület siralmas,

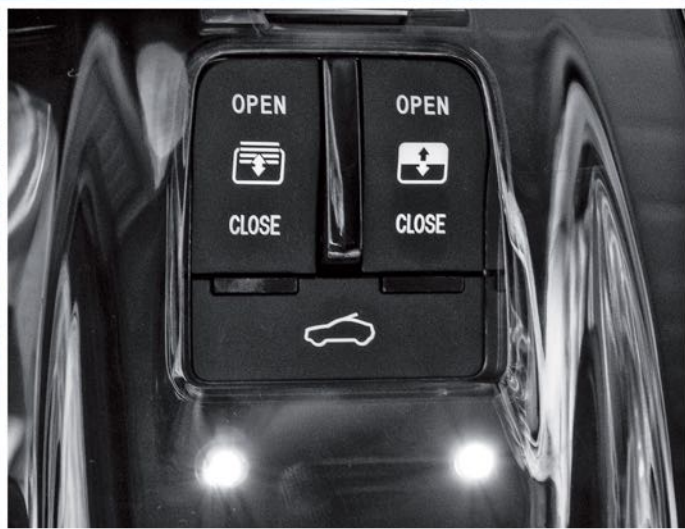
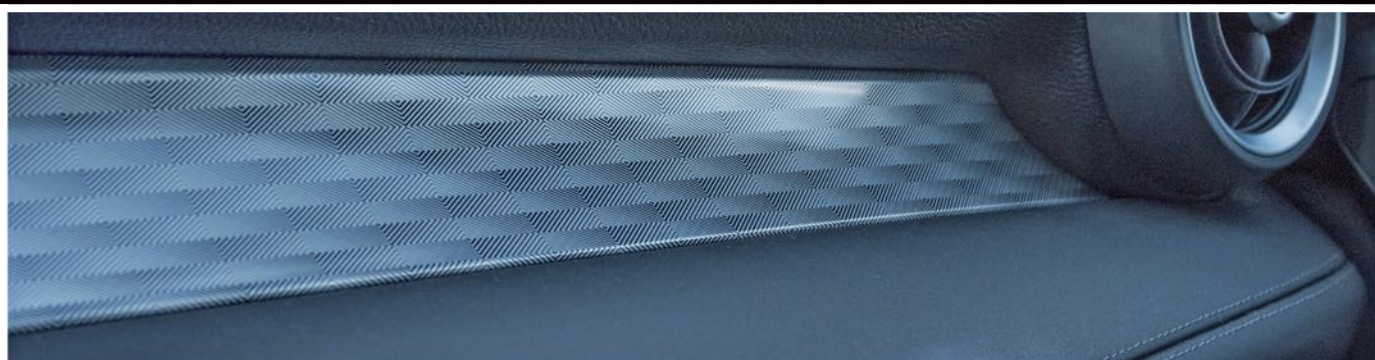
felesleges, itt kihagyták a ziccet. Ha már panaszkodunk, nem értettük, hogy a napfénytető működéséhez miért kell három gomb, ha pedig sikerült valahogy kinyitni, a dobhártyát zavaró turbulencia kerekedik a kabinban – vagy le kell engedni ujjnyira valamelyik ablakot, vagy elég csak kibillenteni a tetőt. A Giulia/Stelvio infotainment rendszerét kezdetben

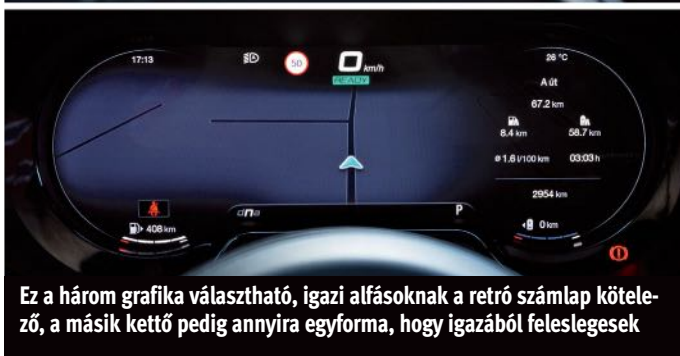
sok kritika érte, most az olaszok megmutatták, hogy tudnak jobbat csinálni. A menü tanulásához azért idő kell, vannak ennél logikusabb rendszerek, de a 10,25 colos képernyőn tüéles grafikával futó Alfa Connect sokat tud, megoldott a telefonos kapcsolat, a kezelés gyors, extra műszereket is elő lehet hívni és minden funkció aprólékosan állítható. A légkondinak saját fizikai gombsora van, aminek külön örültünk. További öröme ad okot, hogy a hely bő, 1,90 m magas vezető mögött elfér a hasonló termetű utas, viszont hátul tényleg csak két fővel kalkuláltak, középen kényelmetlen utazni. A kilátás körülményes, bár a magas üléspozíció előnyös; sokat kitarknak az A oszlopok és a tövükbe tett tükrök, a helyzet átlósan és hátra sem jobb. A vezetőülés és a kormányoszlop tág határok között állítható, a fékpedál a kellenél magasabban van, de megszokható. Minket zavart a fedélzeti „monokróm” hangulat, egy Alfából ne hiányozzanak a színes cernás varrások, hímzések, logók; itt csak apró trikolór jutott a középkonzolra, illetve este hatféle megvilágítást kaphat az első



Megvannak a szokásos rakodóhelyek, piros pont jár a hátsó szellőzőkért, az indukciós töltőre tett telefon kijelzője mindig jól látható

Jó helyen van az indexkar végén a sávtartó ki-be kapcsolója. A fémes hatású dekoráció este teljes felületén világít(hat). A napfénytető/árnyékoló működése egyetlen gombbal megoldható lenne, az olaszoknak sikerült hárommal (!) káoszt teremteni





Ez a három grafika választható, igazi alfásoknak a retró számlap kötelező, a másik kettő pedig annyira egyforma, hogy igazából feleslegesek

utas előtti fémhatású betét a pulton. Rakodókból, zsebekből, USB portokból, pohártartókból hozza a kötelezőt a Tonale, a PHEV csomagtartója viszont az akkumulátor elhelyezése miatt kisebb, mint a könnyű hibrid benzinesé és a dízelé: 500–1550 helyet csak 385–1430 l-es. A rakodóperem magas (765 mm), az ajtót villanymotor emeli 187 centi magásra.

Az új idők szele, a villamosítás az Alfát is megcsapta: a jelenleg kapható háromféle Tonale közül kettőben van elektromos hajtás, a komolyabb ez a tesztelt tölthető hibrid, míg a márka első akkumulátoros villanyautója hamarosan önálló modellként, a Jeep Avenger műszaki alapjain érkezik. A számok imponálók: az 1,3-as turbós benzines 180, a hátsó kerekeket hajtó (és így mechanikus kapcsolatot nélküli összerékhajtást adó) villanymotor 120, a teljes rendszer 280 LE-t és 520 Nm-t tud, a váltó hatfokozatú japán Aisin automata, az elektromos energiát 15,5 kWh-s lítium-ion akku tárolja. Utóbbit tölteni 7,4 kW-

tal lehet, tehát bő két óra szükséges a teljes telítettséghez. A karvas-tagságú kipufogókon át már alap-



járaton is vérpezsdítőn brummog a kis négyhengeres, hibriden ekkora kályhacsöveket még nem láttunk, az utastérben viszont sosem toladóan hangos. Menetközben azonban valami nem stimmel, mert a 280 paripának a felét éreztük valójában, legalábbis normál n üzemmódban. Első körben azonban az elektromos hatótávot vizsgáltuk és 57 km-t megtéve nem voltunk elégedetlenek, utána 100 km-nél tankolva 3,4 l ment a 42,5 l-es tankba. Folytatásként lemerült akkuval, kvázi normál hibridként használva az autót a megtett 260 km során 153 km-t benzinmotorral, 107-et

villannyal tettünk meg (ezt így részletesen mutatja a műszer), a komputer szerint 6,0, tankolással mérve 6,2 l-es fogyasztással. A teljes tesztet végül 4,8 l/100 km-rel zártuk. Az e-Save funkcióval több lépcsőben tartalékolható az elektromos energia, azonban a motorfék erősségét és ezzel együtt a visszatöltés hatékonyságát állítani sajnos nem lehet. A benzin-elektromos átmenetéről igazából csak a műszerek informálnak, a rendszer szinte észrevétlenül működik.

A Tonale menettulajdonságai kiválóak, a könnyű, de elképesztően pontos kormányzás közvet-



Kívül nem lettek monokrómok a logók, a nemzeti színek a tükrőházra is felkerültek. Zseniális a villásdugó-fejű kígyó, amely a villamosításra utal



Komoly teljesítményt sejtetnek a feltűnően vastag kipufogók, 280 LE nem is kevés, de ez a 280 messze nem ugyanolyan, mint a Giulia-ban...

AZ ALFA ROMEO TONALE PHEV ÉS LEGFŐBB KONKURENSEI*

	Alfa Tonale 1.3 PHEV	BMW X1 xDrive30e	Volvo XC40 T5
Hengerűrtartalom [cm ³]	1332	1499	1477
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	280/206	326/240	262/192
Nyomaték [Nm(1/min)]	520	477	425
Váltó [fokozat/üzem]	6/automata	7/robot	7/robot
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	6,2	5,6	7,3
Végsebesség [km/h]	206	205	180
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	1,14	0,7	2,0
CO ₂ [g/km]	26	16	46
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4528x1841x1601	4500x1845x1630	4440x1863x1652
Tengelytáv [mm]	2636	2692	2702
Csomagtér [l]**	385–1430	490–1495	405–1281
Alapár [Ft]**	20 990 000	18 820 000	20 490 000

* A legjobb érték * Az adott hajtáslánccal legalacsonyabb felszereltségű, automata váltós modell
 ** Bruttó listár, kedvezmények nélkül *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek



180 LE-re fűtött fel az 1,3-as négyhengerest, ehhez a villanygép még 120-at ad hozzá, a rendszer megfelelő akkumulátortöltéssel 280 LE-s

len, a fék komolyan harap, a hibridek között ilyen finoman adagolható erővel talán még nem is találkoztunk, egyedül a menüből aktiválható Auto Hold csúnya rántása rondított bele a képbe indulásoknál – inkább kikapcsoltuk. A nagy felnikkel van némi zötyögés, de az ívek rajzolhatók, a stabilitás bolondbiztos. A rugózás és a csilapítás összhangja remek, utóbbi pluszpénzért lehet adaptív, amely-nél valóban érezhető némi külön-

ség a komfortos és a sportos beállítás között. A menetteljesítmények már nem győztek meg ennyire, normál n-ben sem a tompa gázreakció, sem a lassú váltó, sem a padlógáz utáni jelenség nem tett: az autó szinte azonnal megindult (villanynyal), de egy másodperc után érezhetően megtorpant a lendülete – úgy tudnánk jellemezni, mint amikor hirtelen mély homokban kell futni. A menetvezérlőt d-be csavarva javult a helyzet

(szerintünk amúgy ez lehetne az n), de nem tudtunk kihagyni egy pan-

cser gyorsulásmérést kézi stopperrel: feltöltött akkuval sprintelve a gyári 6,2 helyett mi 7,3 másodpercet tudtunk. Országúton hatodikban 90-nél 1750-et, autópályán 130-nál 2500-at forog percnként a főtengely.

Az Edizione Speciale limitált kiadás, a lapzártá idején már csak készletről volt elérhető. Gyakorlatilag a legmagasabb Veloce komfortszintre épül, néhány extra (köztük az adaptív csillapítás) olcsóbban vehető meg hozzá, valamint alapáron ad 20 colos alufelniket.

Végezetül visszatérve a cikk eleji gondolathoz, az Alfának most tényleg van lehetősége maradandót alkotni. Kihasználhatja többek között a villamosítással érkező innovációs és technológiai lendületet – amely sok tekintetben új alapokat teremt és ami hatással lehet a márkák közötti hierarchikus viszonyokra is –, valamint ott van a Stellantis birodalmon belüli létbiztonság. Bár nem hibátlan, a Tonale azért jelzi, hogy az Alfa Romeo-ban bizony van potenciál, mi pedig szívjből drukkolunk a patinás márkának.

Krepsz Zoltán



995 mm széles és befelé 790 mm mély a csomagtartó, a PHEV-é kisebb, mint a normál benzinesé és dízelé

BEMUTATÓ Honda e:Ny1

Folytatás



<https://youtu.be/ODg3bnVoHTU>

Fehér H betűs logót kapnak a Honda villanyautói. A hátsó ajtók kilincseit a C oszlopok rejtik



AZ e MINI UTÁN ITT A HONDA MÁSODIK EURÓPAI AKKUMULÁTOROS VILLANYAUTÓJA, AZ e:Ny1, AMELLYEL A B-SUV SZEGMENSRE CÉLOZNAK A JAPÁNOK.

Mostantól kitarthatnak a Honda mellett azok is, akiknek tetszett és megfelelt volna a HR-V, de tisztán elektromos autóra vágytak. Íme: a hasonló méretű e:Ny1 született B-SUV villanyautó, alapja a Honda dedikált e:N Architecture F moduláris padlója, ahol az F a fronthajtásra utal – ez azért fontos, mert később össz-, valamint hátsókerék-meghajtású új típusok is érkeznek. A tengelytáv 2607, a karosszéria 4387x1790x1584 mm, az alapon járó aero könnyűfém felnik 18 colosak. A dizájn szándékosan nem forradalmi, a Honda szerint a villanyautósoknak fontosabbak a praktikus részletek, ezért került például a homlokfalra a töltőcsat-

lakozó, hogy mindig könnyű legyen az oszlopok, a beállók megközelítése. A diódás fényszórókat és hátsó lámpákat egyaránt vékony fénycsík köti össze, ennek hátul

csak optikai szerepe van (szélesíti a kasztnit), elől viszont kommunikációs eszköz: futófény jelzi a töltést, állandó fény a művelet végét és piros fény, ha valami baj van.

Az e:Ny1 az első Honda, amely a termikus hatékonyság, az utastér hőkomfortjának javítása és az UV-sugárzás csökkentése érdekében megkapja az innovatív, mikroszko-



Kezelőfelületét tekintve három részre osztott a notebook méretű (15,1 colos) érintőképernyő. Az alsó harmadban mindig a légkondi kezelői láthatók



Nincs túlbonyolítva a vezető előtti műszeregység, az információk könnyen értelmezhetők



Új Hondákban mondhatni szabványos ez a középkonzol. A menet-iránynál a hátramenetkez nem nyomni, hanem húzni kell a gombot



Ötféle színben – köztük feketében, fehérben, szürkében és pirosban – választható, a képen látható Aqua Topaz a típushoz kikevert árnyalat



Síkokkal határolt a 344–1136 l-es csomagtartó

pikus bevonattal ellátott Low-E üvegtetőt. A pult szimmetrikus, a vezető elé 10,25 colos digitális műszeregység került, míg középen 15,1 colos az álló formátumú érintőképernyő, melynek felületét három részre osztották. A felső harmad a Connect zóna, itt látható

a navigáció, az óra és a kamerakép, a középső harmad a Driver Assist zóna a járműállapot-kijelzővel, az audio rendszerrel, a telefonnal és az EV központtal, míg a harmadik harmad az A/C zóna, azaz innen szabályozható a légkondi. A két ülés közötti szigetre csak a menet-

irányváltó, a háromféle (Normal, Sport, Econ Drive) programot kínáló menetvezérlő és az elektromos rögzítőfék kapcsolója került, dupla pohártartóval. Mivel a teljes gépészet elöl a gépházban, az akkucsomag pedig a padló alatt található, a tervezők állítólag „kimaxolták” az utastér helykínálatát, míg a csomagtartó 344–1136 l között variálható – a második sor üléseinek támlája 60:40 arányban osztott.

A 204 LE-s villanymotor (310 Nm) az első kerekeket hajtja, a 7,6 s-os nulla-százás gyorsulás sportos, a 160 km/h-ra korlátozott végsebességgel autópályán sem képez forgalmi akadályt az e:Ny1. A temperált 68,8 kWh-s akkuval elméletileg 412 km a hatótáv, a fedélzeti töltő 11 kW-os, amivel a 10-80% telítési idő nagyjából hat óra. Az egyenáramú (DC) gyorstöltő legnagyobb teljesítménye csupán 78 kW, de ez is elegendő ahhoz, hogy 100 km-es hatótávunk legyen 11 perc alatt. A 10-80% ezzel három-

A HONDA e:Ny1 MŰSZAKI ADATAI

Villanymotor	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	204/150 (4621–5000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	310/(0–4621)
Akkumulátor	
Szerkezet	Lítium-ion
Cellák száma	96
Feszültség [V]	370
Kapacitás [kWh]	68,8
Fedélzeti AC töltő teljesítménye [kW]	11
Gyors DC töltő legnagyobb teljesítménye [kW]	78
Töltés idő, 10-80% AC [óra]	kb. 6
Töltés idő, 10-80% DC [perc]	kb. 45
Töltési idő, 100 km energia DC [perc]	kb. 11
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	1/lassító áttétel
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4387x1790x1584
Tengelytáv [mm]	2607
Nyomtáv (elöl/hátul) [mm]	1539/1540
Hasmagasság [mm]	135
Csomagtartó [l]	344-1136*
Felfüggesztés (elöl/hátul)	McPherson/multilink
Fékek (elöl/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa
Gumik mérete	225/50 R18
Menetkész tömeg [kg]	1752
Vegyes fogyasztás, (WLTP) [kWh/100 km]	18,2
Hatótávolság (WLTP) [km]	412
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	7,6
Végsebesség [km/h]	160
Ára [Ft]	20 730 000

* Advance kivétel esetén. Normál kivétel: 361–1176 l

negyed óráig tart, a 80%-os ajánlott felső határ pedig nem véletlen: a lítium-ion akku élettartamát számottevően csökkenti a rendszeres „csúcsra járatás”.

A vadonatúj Honda e:Ny1 már a hazai piacon is elérhető, egyetlen, de teljesen felszerelt Advance felszereltséggel, 20,7 millió forintos listaáron. Fizetni csak a metál/gyöngyház fényezésért, a karbantartási csomagért és a My Honda+ okostelefonos mobilalkalmazás csomagokért (3 db) kell, ha a tulajdonos ezekre igényt tart.

– geosits –

BEMUTATÓ Citroën Type Holidays

Csigaház



Nem a teherszállító Jumpy, hanem a személyszállító SpaceTourer a Holidays alapja. A dizájn látványos és kívülről nem látszik, hogy mit rejt a belső

**AZ ÖTLET EGYELŐ-
RE TANULMÁNY, DE
A HÍREK SZERINT
HAMAROSAN MEG-
VÁSÁROLHATÓ LESZ
A NOSZTALGIKUS
KEMPINGAUTÓ, AMELY
FRANCIA–OLASZ–SZLO-
VÉN KOOPERÁCIÓ
EREDMÉNYE.**

A Citroën a mai napig híres egyediségéről, ötletes műszaki megoldásairól, mely legendát olyan típusok alapoztak meg a múltban, mint a Traction Avant, a 2CV, az isteni DS, vagy a Maserati motoros SM. A márka azonban a haszonjárművek területére is beme-részkedett és itt most a Type H a fontos, amit sokan tévesen neveznek Tube-nak, a korábbi kisebb Tub után. „Hullámlemezekből” épített Type H-t mindenki látott, ha máshol nem, akkor a csend-őr vagy Fantomas filmekben; a

típust 1948 és 1981 között gyártot-ták, ma népszerű food truck alap. Néhány éve az észak-olaszországi Carrosserie Caselani tulajdonosa, *Fabrizio Caselani* azzal az ötlettel állt elő, hogy utólagos karosszéria-
elemekkel a régi H-hoz hasonló

ruhába öltözteti a Citroën aktu-ális haszonjárműveit: a Berlingo lett a Fourgonnette, a Jumpy/SpaceTourer a Type HG, a Jumper pedig a Type H. A terveket a magyar *Obendorfer Dávid* jegyzi és a kit előnye, hogy minden kivitellel

kombinálható, azaz a bázisjármű lehet személy- vagy teherszállító, kombi, alvázis fülke, speciális felépítmény, sőt nem probléma az elektromos hajtás sem.

A Citroën jelentős beszállítója a legnagyobb kemping- és lakó-

**Nem ad olyan hosszútávú használa-
tot, mint egy lakóautó, de víkendre
kellemes társ a kempingautó is.
A sátoertő alatt ketten alhatnak,
a kétoldali toloajtó praktikus**





Ez a konyhasarok, beépített főzőlappal, kis hűtővel – a helyi piacon vásárolt friss alapanyagokból rögtön finomat lehet főzni



Igényes borítást kapott a padló, a holmik többféle tárolóba pakolhatók – a kivitelezést a szlovén Bravia Mobil végezte



Körben sötétítették az üvegek. Hátul egyszárnyas, felfelé nyíló az ajtó, ami előny a kempingautónál: árnyékot ad és kiegészítő sátrat is könnyű hozzá/köré építeni, akár kültéri zuhannyal

telezés azonban nem házon belül történt, a franciák a kempingautók tervezésében és kivitelezésében egyaránt nagy tapasztalattal rendelkező szlovén Bravia Mobilra bízta a nosztalgikus megjelenésű SpaceTourer átalakítását. A projekt Type Holidays Concept néven fut, a prototípust már bemutatták az idei düsseldorfi Caravan Show-n és a Citroën jelenleg úgy kommunikál, hogy a saját hálózatán keresztül, várhatóan Holidays néven hamarosan árulni fogja a modellt.

Mivel kempingautóról van szó, a nagyobb lakóautók nyújtotta luxust, a beépített WC-t, a zuhanyzót nélkülözni kell, cserébe sokkal könnyebb a Type HG-t vezetni, mint az ormóttan alkóvos felépítményeket, vagy a terebélyes integrált dobozokat. A karosszéria magassága nem éri el a 2 m-t, így be lehet vele hajtani parkolóházakba is, a HG helyigénye nem több, mint az alapját adó SpaceTourer-é, az össztömege sem haladja meg a 3,5 tonnát, tehát alig vonatkoznak rá kellemetlen (az utazást korlátozó) szabályok és természetesen B kategóriás jogosítvánnyal vezethető. Az önfelelt kikapcsolódáshoz pedig minden megvan: felnyitható tető a szükséges belmagassághoz (és két személy hálólhelyéhez), kis konyha, mosogató, hűtő, beépített tárolók, kinyitható asztal, forgatható első ülések és összecsukható pad, amiből szintén alvóalkalmatlanság varázsolható. A gyári légkondi mellett kiegészítő Webasto rendszer gondoskodik a hatékonyabb fűtésről.

Hogy mikor várható a Holidays megjelenése, hogy a Citroën mely piacokon tervezni fogalmazni és vajon milyen áron, arról most még nincsenek információk.

PA



Nem gond, ha valamit USB-ről tölteni, vagy működtetni kell, több portot is elhelyeztek a fedélzeten

autógyártó vállalatoknak, így nem volt számára idegen ötlet, hogy a

Caselani féle csomagot kemping-felszereltséggel párosítsa. A kivi-



BEMUTATÓ Lamborghini Lanzador Concept

Egy úr az űrből



https://youtu.be/_r7Vj19sEHO



Szemből azonnal felismerhetően Lamborghini, de ami utána jön, az valóban újdonság. A légtérrelők, légbeömlők aktív elemként működnek

A LAMBORGHINI ÚJ FEJEZETET NYIT A TECHOLÓGIA, A TELJESÍTMÉNY, A MENETDINAMIKA ÉS A DIGITALIZÁCIÓ TERÉN: A LANZADOR CÉLJA AZ ORTODOX MÁRKAHÍVÓK MEGGYŐZÉSE.

Előre leljük a poént: amit most itt látunk, abból legkorábban öt év múlva, azaz 2028-ban lesz valóság. Azonban nem véletlen, hogy a Lamborghini már ilyen korán beavatja a közönséget a terveibe, hiszen Európa szép lassan, de biztosan bolondul bele a villanyautózásba, az átállást pedig a „benzinverű” márkák sem ússzák meg. Előbb-utóbb búcsúznak a V8-as, V10-es, V12-es szörnyek, 2024 végére a Lamborghini teljes palettája is vilamosított lesz, a Lanzador szerepe pedig elsősorban az, hogy meggyőzze a már a hibrideket sem kedvelő tehetős (tehát potenciális vevőjelölt) fanyalgókat: a villanyautó is lehet izgalmas. Vagy éppen izgalmasabb! A taktika hasonló ahhoz, amit a Ford csinált a Mach-E-vel, kvázi időnyerés, hogy az elektromos Mustang



Akár ilyen is lehet a sorozatgyártású változat pultja, amit a tanulmányban részben merinő gyapjúval vontak be

már megszokott dolog legyen, amikor a klasszikus benzines felett megkongatják a harangot. Az olaszok most azt üzenik a rajongóiknak, hogy nyugalom, átlátjuk a helyzetet, fel tudunk készülni a változásra és képesek leszünk olyan autót kínálni nektek, ami méltó a márkához. Nos, ennek a stratégiának a főszereplője a Lanzador, amellyel rögtön új szegmenst kívánnak létrehozni: a negyedik Lamborghini, az Ultra GT-t.

Jelentsen ez bármit is, *Mitja Borkert* főtervező teljesen új úton indult el, az űrhajózásból és a pilóták

életéből merített ihletet, egyedül a márkára jellemző Y és hat-szögletű mintákat kombinálta bele az elképzeléseibe. Tanulmány lévén kevés adatot szellőztettek meg, a nagyjából másfél méter magas karosszéria alá 23 colos felnik kerültek, a tengelyeket hajtó két villanymotor összteljesítménye pedig 1400 LE körüli. A hangsúly a koncepción van, amely több részből áll. A dizájn nem az elmúlt évszázad legendáiból, hanem az aktuális típusokéból építkezik, központi elemként a használhatósággal.

Például az apróbb csomagoknak az első tengely fölött van tároló, míg a hagyományos csomagtartó könnyen variálható, bővíthető. Az Y formájú konzollal szeparált üléshelyekkel és az üvegtetővel megvan a pilótafülke hangulat, középen nincs érintőképernyő, de az utas is kap kijelzőt maga elé. A mérnökök rengeteg potenciált látnak a digitalizációban, elsősorban a különféle vezérlések finomításában, amivel eddig nem látott mértékben lehet személyre szabni, vagy az adott vezetési igényhez állítani az autót.



Sok az üveg, ami ráerősít a pilótafülke hangulatra. A formahabnál 3D nyomtatott üléseket gyapjú és környezetbarát technológiával cserzett bőr borítja



Ha ledöntik a hátsó üléseket, a fejtámlák a helyükön maradnak

Ennek része az aktív aerodinamika, ami különösen fontos a villanyautóknál: csekély leszorító erővel nemcsak a sebesség növelhető, hanem a kisebb légellenállással a hatótáv is, míg kanyargósabb úton nagyobb élményt (és tempót) nyújt a jobb tapadás. Ehhez szervesen kapcsolódik az aktív felfüggesztés

a kormányzott hátsó tengellyel és a légrugózással, valamint a precíz nyomatékelosztás, ami nemcsak tengelyenként, hanem oldalanként, sőt akár kerekenként megoldható. A kerekek fordulatszámának ilyen szintű szabályozásával a Lanzador ívmeneti tulajdonságai a fejlesztők szerint új dimenziót nyitnak,



Futurisztikusak a kezelőszervek, a tervezőt bevallottan az űrhajók is inspirálták

nak, amely a teljesítmény tükrében már-már tényleg űrhajókra jellemző dinamikát sejtet.

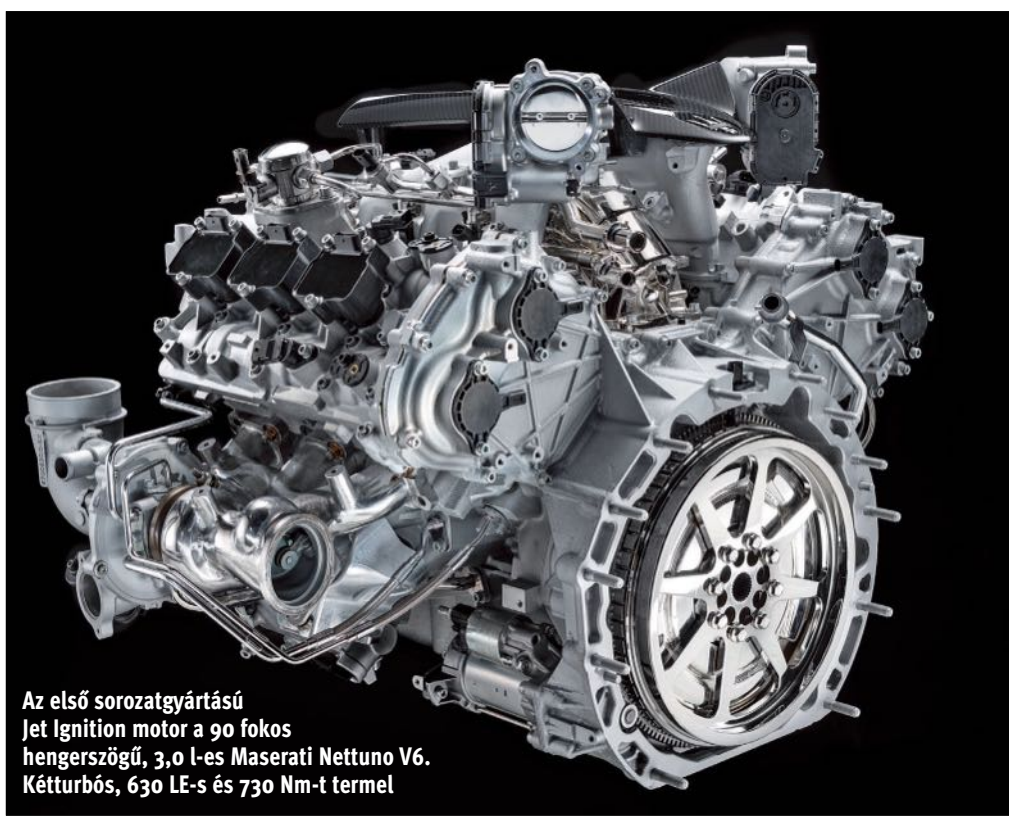
Külön fejezet a márka történetében a környezetvédelem, a karbonsemlegességre való törekvés és a tanulmány meg is felel ennek a szemléletnek. A megújuló forrásból származó anyagok túlnyomó része Olaszországban készül, ezek között találhatók különféle műanyagok, habok, utóbbi az üléseknel 3D nyomtatással formázott. A Lamborghini már újrahasznosított karbont is használ, a merinó gyapjút pedig Ausztráliából importálja, évente egyszer, ezzel is

csökkentve a szállításkor keletkező széndioxid-kibocsátást. A bőrök cserzéséhez használt „maradékvíz” olívaolajból származik.

Bár 2028 még messze van, a Lamborghini tényként közli a Lanzador érkezését, s ezzel a modellpalettája bővítését. Az olasz márka az Audi égisze alá tartozik a Volkswagen csoporton belül, de jelen állás szerint a Lanzador gyártásával Olaszországban kalkulálnak, amivel kapcsolatban bejelentették, hogy bővíteni fogják a Sant'Agata Bolognese-ben található üzemet is, az 1963-as alapítás óta működő főhadiszállást. GP

Hivatalosan 2+2 üléses kupé, ám az olaszok szerint ez lesz az első Ultra GT





Az első sorozatgyártású Jet Ignition motor a 90 fokos hengershögű, 3,0 l-es Maserati Nettuno V6. Kétturbós, 630 LE-s és 730 Nm-t termel

Új befecskendező rendszerekkel élhetnek túl a benzinmotorok?

Direkt csinálják!

A TELJES VILLAMOSÍTÁS ELŐSZOBÁJÁBAN A BELSŐ ÉGÉSŰ MOTOROK FEJLESZTŐI IS KOMOLYAN HAJTANAK: EGYRÉSZT AZ ÁTMENETI IDŐSZAK HIBRIDJEIHEZ, MÁSRÉSZT A VILÁG NAGYOBBIK RÉSZÉNEK, A VILLANYAUTÓKTÓL HÚSZ ÉV MÚLVA IS TÁVOL ESŐ PIACOKNAK FEJLESZTENEK ÖLTETES HATÁSFOKJAVÍTÓ, FOGYASZTÁSCSÖKKENTŐ MEGOLDÁSOKAT. A JET IGNITION IS ILYEN.

A benzinesek égésfolyamatain még mindig van mit kutatni és fejleszteni, ezt a motorter-

vező mérnökök évek óta tudják. A nagy autógyártókat eddig főleg a költségek és a karbantartással kapcsolatos problémák tartották vissza a bonyolultabb égésszabályozó, hatásfokjavító és így végső soron fogyasztáscsökkentő megoldások sorozatgyártásba vitelétől, de ahogy „szorul a hurok”, vagyis ahogy egyre erősödik a villanyautós nyomás, a motorfejlesztők is egyre jobban kutatják a még megnyerhető hatásfok-ezrelékeket. Európában az ilyen törekvéseknek a 2035-ös „kényszervillamosítás” kemény határt szab. De egyrészt még ez is változhat – hiszen a „légkör-sémleges” benzinek engedélyezésével már változott is – másrészt a világ más részein a politika sokkal jobban hisz az autóipar versenyalapú fejlődésében, mint mifelénk. Nem tiltják hatalmi szóval a belső égést, mondván, a technológia amúgy is az elektromos hajtások irányába fejlődik, addig pedig miért ne jöjjenek egyre takarékosabb és tisztább működésű benzinmotorok,

mondjuk hibrid hajtásokban, vagy hatótáv növelőként akkus-elektromosokban, ha a gyártók tudnak ilyeneket?

A benzinesek égésszabályozásában a változó szelepezérlés és a közvetlen befecskendezés általános megjelenése óta eltelt 15 évben nem sok minden változott, pedig a műszaki körökben általában Jet Ignition-ként (lángsugaras gyújtás)

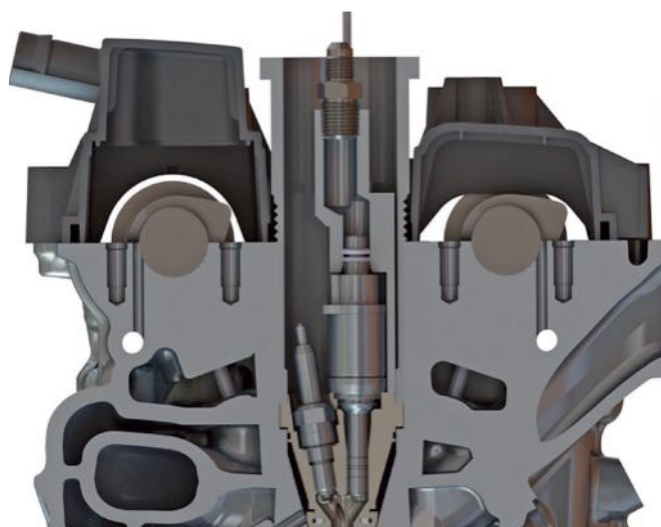
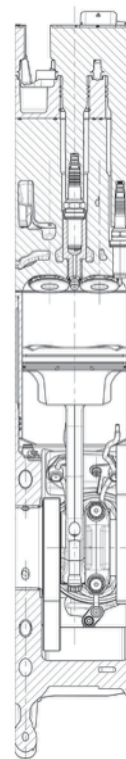
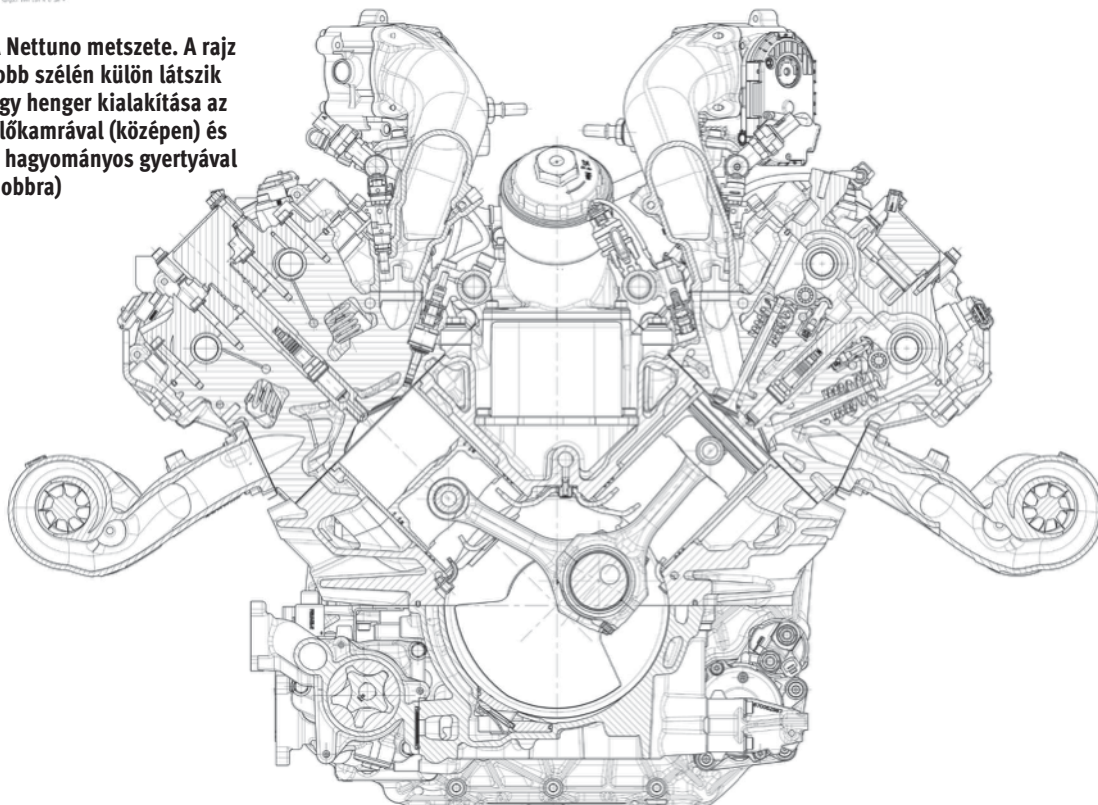
emlegetett megoldás ötlete, már több mint 120 éves...

A kialakítás lényege, hogy a gyújtógyertyák nem közvetlenül a motor égéstereiben szikráznak, hanem – kicsit a régi előkamrás dízelekhez hasonlóan – az égéster egy külön kis kamrából indul ki az égés, minden hengerben: a kamrát több apró furat köti össze az égésterrel. Az eredeti, 120 éves elgondolásban a kamra passzívan működött: a motor benzin-levegő keveréket szívott, a dugattyú felfelé haladva ezt a kis lyukakon át a kamrába préselte, ahol pedig az örvénylő töltetet meggyújtotta a kamrába nyúló gyújtógyertya. A lyukakon kisüvítő lángfrontok egyszerre több ponton indították be az égést a hengerben, ami jót tett a hatásfoknak és vele egyenes összefüggésben a fogyasztásnak is, ráadásul a motorok csendesebben is jártak. Ez utóbbi azért volt fontos, mert a megoldást eleinte hajómotorokban alkalmazták. Az elv egyik nagy mai továbbgondolója a német autóipari beszállító, a Mahle. A náluk MJI (Mahle Jet Ignition) néven futó rendszerben már úgynevezett aktív kamrák működnek, ami azt jelenti, hogy a nagynyomású (250-350 bar) fűvókák eleve a kamrába lövik a benzinpermetet, de nem a teljes mennyiséget, csak egy kis adagot, azaz a felfelé haladó dugattyú csak levegővel tölti fel az üreget. Az égést itt is a kamrába nyúló speciális szerkezetű gyertya indítja be, a henger többi töltetét pedig a kam-



A Nettúnóban hagyományos gyertyák is dolgoznak, így hengerként kettő gyújt

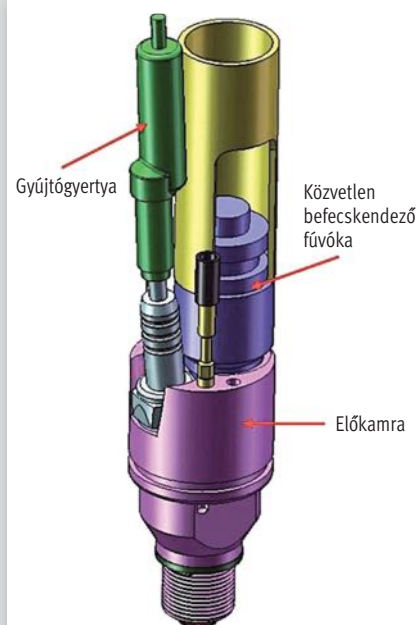
A Nettuno metszete. A rajz jobb szélén külön látszik egy henger kialakítása az előkamrával (középen) és a hagyományos gyertyával (jobbra)



A Mahle féle rendszer metszete a hengerfejen. Jól látható a befecskendező, maga a kamra és a gyertya is

nek! Erre az általunk megkérdezett motorfejlesztők egybehangzó véleménye szerint azért van szükség, mert az előkamrából kiáramló lángfrontok nem elég stabilak, például kis terhelésnél, és hidegüzemben. A maseratis gárda egyébként állítólag az úgynevezett „hideg lángfrontos” változattal is kísérletezik. Ebben annyira kevés benzint fecskendeznek az előkamrákba, hogy a kitörő láng nem jut át a fő égésterek felé vezető lyukakon, mert már korábban kialszik. A gyújtóhatás mégis megvan, mert a kitörő gáz forró – még ha nem is ég – tehát a főtöltet így is meggyullad. Hogy ez mire jó? Az égési folyamat alacsonyabb hőmérsékletű lesz, amiből tovább csökken a nitrózus gázmennyiség és állítólag a kipufogógázok koromtartalma is. Ez a működés csak szűk terhelési tartományban tartható fenn, de akkor 40% feletti termikus hatásfokot ígér, ráadásul a fojtószelep a legtöbb terhelési állapotban szinte teljesen nyitva tartható, azaz a motor működése pusztán a befecskendezéssel és a gyújtás időzítésével szabályozható, amiből csökkennek a szívási veszteségek.

A Jet Ignition rendszerek ma még drágák, egy-egy előkamragyertya nagyjából 5000 euróba kerül, de a fejlesztők állítólag olyan kamra-fúvóka-gyertya együtteseken is dolgoznak, amelyek mindeztől a már futó motorok gyertya-



Íme, egy a hagyományos gyertyafuratokba csavarható Jet Ignition előkamra-modul

rából az égéstér felé közvetlenül a felső holtpont előtt, a több lyukon kitörő nyomás- és hőhullám gyújtja meg. Az égéstér többi részét kitöltő benzintöltet hagyományos módon, kisnyomású szívócső befecskendezéssel jut be. Ezzel a módszerrel hatásosan csökkenthető a korom- és a nitrózus gáztartalom, és mivel a teljes működés szegénykeverékes (keves benzín sok levegő) a hatások is jó.

Nagyon hasonlóan működik a Maserati új 3,0 l-es V6-osán, a Nettunón bemutatott, és állítólag

önálló, Maserati-fejlesztésű rendszer is. Itt is külön kisnyomású (6 bar) fúvókasor porlaszt a szívócsőbe és egy másik (350 bar) a kamrákba, de a Maserati csapata még csavarintott egyet a Mahle féle elven. Az új motorban egy a fő égésterekbe oldalról benyúló hagyományos gyertya is segíti az égést (tehát égésterenként összesen két gyertya gyújt), sőt, bizonyos üzemi állapotokban csak az utóbbi dolgozik, és ilyenkor teljesen el is marad a közvetlen befecskendezés, csak a szívócső injektorok működ-

furataiba csavarhatók, így korábbi konstrukciók is ilyen gyújtásúvá alakíthatók, igaz ehhez egy csomó más (vezérlés, üzemanyag-ellátás) is módosítani kell. Fontos cél az Euro7 hihetetlenül szigorú normáinak teljesítése is...

Kevesen tudják, hogy a mai V6-os turbós Forma 1-es motorok kivétel nélkül Jet Ignition gyújtásúak!

SZG



TESZTNAPLÓ Toyota Corolla Sedan 1.8 Hybrid GR Sport Dynamic

Csak semmi pánik!

Eltérő frontrésszel készül a Sedan. Jó helyen vannak az ajtólemezektől kinövő visszapillantók

FRISSÜLT A COROLLA, DE EZ A LÉPCSŐSHÁTÚN JÓFORMÁN NEM LÁTSZIK. FONTOSABB, HOGY A HAJTÁSLÁNC TELJESÍTMÉNYE NŐTT ÉS EZZEL SOKAT JAVULT A VEZETHETŐSÉG.

Karosszéria, utastér

A GR Sport legfeljebb hunyorítja sportos: a Dynamic csomaggal 17 helyett 18 colosak az alufelnik, néhány elem fekete, a csomagtartófedélre vékonyka légtérelő és GR Sport logó került. A Sedan front-része eltér az ötajtósétól, illetve a kombiétól, tengelytávja az utóbbié (2700 mm). Az ajtók szélesre tárhatók, könnyű a beszállás, a hátsó ajtó üvege teljesen leengedhető. Fáj, ha a műszerfal csúcsos élébe beverjük a térdünket, az üléspozíció nem mély, a sportos fazonú ülés lapja lehetne kicsit hosszabb. A támlaív elektromosan szabályozható. A kormányoszlop tengelyirányban nem mozog eleget,



8,0 helyett 10,5 colos lett a középső érintőképernyő, a szoftverek online frissíthetők. A GR Sport filozófia megjelenítését belül sem vitték túlzásba

a pedálrend hibátlan. 7,0 colos műszerfali és 8,0 colos közép-konzoli kijelzőt csak a belépő Active kap, ezen felül alap a vezető előtti

12,3 colos műszeregység (választható grafikákkal) és középen a 10,5 colos érintőképernyő. A légkondi kezelése egyszerű a fizikai

gombokkal. Az általános minőség jó, sok a puha felület, nincsenek zörgések, egyenletesek az illesztési hézagok. A hely minden irány-



Kényelmesek az ülések, a hely bő, a hátsó szellőzők hasznosak



Csak apróságok jelzik a sportos kivitt. A műszereknél van egy és két órás grafika, többféle stílus és a vezető arról is dönthet, hogy mit szeretne látni: fordulatszámérő vagy hibrid kijelzőt

ban bő, hátul alacsony a merevítő púp és a szellőzőkonzol sem nyúlik be mélyen. A kacattartók száma és mérete átlagos, a 471 l-es csomagtartó rakodópereme magas (700 mm), a támlák osztottan (60:40 arányban) dönthetők.

Motor, erőátvitel

Az ötödik generációs hibridnél maradt az 1,8-as, szívócső-befecskendezéses, négyhenge-

+ ELŐNYEI

- Tágas utastér
- Kényelmes beszállás
- Kilátás
- Biztonságos menettulajdonságok
- Pontos kormányzás
- Csendes futás
- Alacsony fogyasztás
- Általánosan jó minőség
- Minden eddiginél jobb e-CVT

– HÁTRÁNYAI

- Hiányzó koccanásvédelem
- Beverhető térd (beszállás előtt)
- Rövid első ülőlap
- USB port rossz helyen (elől)
- Szűk nyílású ajtózsebek
- Magas csomagtartóperem
- Kátyútűrész (18 colos felnival)



Hatékonyabb, erősebb, miközben a korábbihoz hasonlóan takarékos az ötödik generációs hibrid rendszer

res, Atkinson-ciklussal működő szívó benzines (98 LE, 142 Nm), a villanymotor azonban erősebb lett: 72 helyett 95 LE-s (185 Nm), a rendszer teljesítménye 122-ről 140 LE-re nőtt. A villamos energiát is vadonatúj, 600 V-os, 4,08 Ah-s akku tárolja. Sebességváltó nincs, csak az ismert bolygómű, hatékonyabb rekuperációt (visszatöltést), s ezzel nagyobb motorfeket is adó B üzemmóddal – ebben haladva a tempomat nem működik. A

vegyes fogyasztás 5,3 l/100 km-re jött ki, kb. 30 százalékos városi használatlaltal.

Vezetés, menettulajdonságok

A kilátás jó, vékony az A-oszlop, sokat ér az ajtólemezre ültetett tükör. ügyesebb lett a parkolósegéd, bátrabban kormányoz, mint korábban. Jellemzően némán, villannyal indulunk, de ha sok a fogyasztó (légkondi, világítás, rádió) hamar beindul a benzin-

GR Sport részlet a csomagtartó élére tett vékony légtérrelő. Alapból 17, pluszpénzért 18 colosak az alufelnik



motor is; a bűgása még 4000/perc körül sem toladó, városban alig hallani. Jól sikerült a menetprogramok hangolása, a Normal szinte tökéletes, ECO-ban kicsit ellustul, míg Sportban érezhetően izgágab-



Jó a pedálrend. A hátsó ajtózseb kicsi, de a félliteres palack még éppen elfér benne





471 l-es a csomagtér, az ötajtós és a kombi könnyebben rakodható, itt korlátoz a nyílás magassága

ban viselkedik a Corolla. Működési elvéből adódóan a bolygóműves erőátvitel nem (és vélhetően nem is lesz) olyan, mint „rendes” automata váltóval, de a helyzet generációról generációra javul – most is. A hibrid terepe a város és nem mond igazat, aki itt már nem tud együtt élni ezzel a kvázi CVT-vel, nekünk egyedül az „elválások” érzete hiányzott. A dinamika megvan, a nulla-százás gyorsulás ideje nagyjából 2 másodpercet javult;

saját trükk, hogy lendületes indulásnál érdemes picit visszavenni a gázt és így halkabban gyorsul az autó. Padlógázra természetesen most is rögtön felbőg a motor, de a Corolla végre követi is a gázzal adott parancsot, ami Sportban – a rövidebb áttétellel – még közvetlenebbül történik. A GR Sport itt csupán marketing, ne téveszsen meg senkit, a Sedan mozgása kimért, az elől McPherson, hátul multilink felfüggesztésnél a

rugózás és a csillapítás is inkább kényelemre hangolt. A menetkomfortot rontják az alacsony oldalfalú (/40-es) gumik. Az ívmenet stabil, határhelyzetben váratlan meglepetések nélkül, alulkormányzottan kanyarodik a Toyota, a 2,7 fordulat, villanyszervós kormányval dodzsemként terelhető – pontosan, de steril érzettel. A fék alacsony sebességnél hirtelen bekapásra hajlamos, a pedállal az erő nem adagolható lineárisan; a

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, szívócső-befecskendezéses, Atkinson-ciklusú benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1798 cm³. Furat x löket: 80,5x88,3 mm. Teljesítmény: 98 LE/72 kW (5200/min). Nyomaték: 142 Nm (3600–5200/min). Kompresszió: 13,0:1. Állandó mágneses szinkron villanymotor. Teljesítmény: 95 LE/70 kW. Nyomaték: 185 Nm. Rendszer teljesítménye: 140 LE/103 kW. Akkumulátor: 600 V-os, 4,08 Ah kapacitású lítium-ion. Fokozatmentes erőátvitel (bolygómu, e-CVT), elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul multilink felfüggesztés, tekercsrugók. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafék, ESP. Csomagtér 471 l. Üzemanyagtartály: 43 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4630x1780x1435 mm. Tengelytáv: 2700 mm. Saját tömeg: 1355 kg-tól. Gumiméret: 225/40 R18. Gyorsulás (0–100 km/h): 9,2 s. Végsebesség 180 km/h. Fogyasztás (vegyes): 4,6–5,1 l/100 km. Tesztfogyasztás 5,3 l/100 km. CO₂: 100–106 g/km. Általános garancia: 3 év vagy 100 000 km (meghosszabbítható). Védőszárny szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia 12 év. Általános garancia a hibrid akkumulátorra: 10 év. Szervizciklus: 15 000 km/1 év.

Ára: 15 120 000 Ft (Dynamic csomaggal)
Akciós ára: 14 420 000 Ft

rendszer élettartamát növeli, ha előrelátóan használjuk a motorféket, illetve a B módot. Itt újdonság az adaptív fékezés (PDA), amely az autó előtti forgalomhoz igazodva automatikusan lassít – könnyű hozzá szokni, hasznos segítség.

Felszereltség

A GR Sport nem olcsó (14 525 000 Ft), de ezért gyakorlatilag minden fontos tartozékot megad a Bi-LED fényszóróktól kezdve a kétfónás automata légkondíciót át a fűthető ülésekig és kormányig. Ennél a kivitelnél egyedi a piros cérnával varrt kárpitozás is. A kettős fényezésért (fekete tetővel) nem kell felárat fizetni, aki mindenképpen költeni akar, annak ott az 595 ezer forintos Dynamic csomag, benne 17 helyett 18 color alufelni készlettel, head-up kijelzővel, holtérfigyelővel és hátsó keresztirányú forgalomfigyelővel.

Összegzés

Amit a Corollában eddig is mindenki szeretett, az nem vészett el a frissítéssel, ugyanakkor az erősebb hajtásláncsal valóban sokat javult a vezethetőség. Az ár fájó pont, de erről nem az autó tehet.

TA

BMW M élményvezetés az Alpokban

Csúcsra járatva



NÉGY VALÓDI M-ES BMW-T VITTÜNK EL AZ OSZTRÁK ALPOKBA – KÖZTÜK A VADONATÚJ M2-T –, HOGY KÉT NAPON ÁT 2400 M-REL A TENGERSZINT FELETT FÜZZÜK A KANYAROKAT. KÉPRIPORT.

Balról jobbra: XM, M4 Competition Cabrio, M2 Coupe, M3 Competition Touring. 2133 LE szabadult el az Alpokban...



Ez a legújabb M modell, a 2-es Coupe. 460 LE-s és opcióként kérhető kéziváltóval is. Hamarosan saját tesztet jövünk



Szándékosan megosztó jelenség az XM, amely az M részleg második saját tervezésű autója a legendás M1 után, egyben az első kívülről tölthető M hibrid. Inkább sportos utazóautó, mintsem pengeéles kanyarvadász, de nem vallott szégyent

Kabriózni szinte mindenhol jó, pláne, ha 510 LE-s M4 Cabrio van alattunk, de nyitott tetővel belemenni a felhőkbe földöntúli érzés...



Betalált a piacon az első M3 Touring, a BMW nem tud eleget gyártani a kizárólag M xDrive összkerekhajtással és Competition kivitelben adott sportkombiból. Megértjük...



2000 m felett gyorsan változnak az időjárási körülmények az Alpokban, egyik pillanatról a másikra lehet szikrázó napsugaras nyár és ködös, csúszós útfelületű őszi



Elképesztő panoráma 2400 m felett. Mindegy, hogy M-es kabrióval vagy kombival megyünk, a látvány és a vezetési élmény egyaránt garantált



Fizetni kell az 1935-ben épült alpesi panorámaút (Großglockner Hochalpenstraße) használatáért, de megéri a kiadást. A kanyargásnak a Kaiser Franz Joseph csúcsnál van vége, csodálatos kilátással a gleccserre



<https://youtu.be/7tabcmi00jg>



MENETTUDÓSÍTÁS Ford Bronco

Ready to play

Aktív a kanyarodási segéd: a bal hátsó kereket megfékezi az elektronika és a Bronco számottevően kisebb sugarú körön képes megpördülni

A BRONCO-VAL MÁR A SZALONBÓL HAZAFELÉ SZINTE BÁRMILYEN TEREPEEN ÁTGÁZOLHATUNK, MI EGY KROSSZ-PÁLYÁN TETTÜK PRÓBÁRA A TUDÁSÁT.

Az 1966 és 1996 között élt Bronco legalább akkora legenda az amerikai terepjárók között, mint a sportkocsiknál a Mustang. A 2004-ben született tanulmányból nem lett semmi, 2021-re azonban elkészült a múltidéző, alváz, ám komoly technikával felruházott sportgép. Igen, nem kérdés, hogy sport, mert az USA-ban (Michigan) gyártott Bronco valóban terep-, s nem alibi telegjárom, aki szeretne beleszőpenni az offroad világba, ennél jobb autót most aligha talál, mert a Ford ajánlata kulcsrakész. A Badlands acél lökhárítókkal és küszöbökkel, 17 colos alufelnikre szerelt A/T terepgumikkal, difizárrakkal, felezővel, szétkapcsolható első stabilizátorokkal, menetvezérlővel, kiváló terepszögekkel, egyperdős vezetéssel, terep kanyarodási segéddel és 26 centis hasmagassággal bír, míg az Outer Banks kicsit



Ford logó helyett a kormányra is vadló kerül. Terepen sokat segít a külső kamerakép, a 360 fokos panoráma-rendszer alából jár

szerényebb képességű, de így is többet tud, mint amire a kezdő vezetők képesek. A tucatnyi kiviteltől és felszereltségtől Európa – korlátozott mennyiségben – az említett két változatot kapja, négyajtós karosszériával, 2,7 l-es V6-os turbós benzinmotorral (335 LE,

563 Nm), tízfokozatú automata váltóval. A háromrészes tető, a csomagtartó feletti doboz és a négy ajtó az autóhoz adott szerzőrámkészlettel le- és felszerelhető, a bemutatón ilyen verseny is volt, a győztes csapatnak – köztük szerkesztőségünk tagjával – pedig 12

perc sem kellett a teljes mutatóványhoz. Érdekes, hogy az autón nincsenek Ford logók, csak Bronco feliratok és vadlovak (belül is), így kvázi önálló brand-nek tekinthető, akárcsak a Mustang.

Két fontos rövidítést kell megemlíteni, az egyik a G.O.A.T. (Goes

12 perc sem kellett, hogy szét- majd összeszerel-
jűk a kasztnit – meg is nyertük a versenyt. A belső
könnyen tisztítható, a víz közepén egy lyukon
leengedhető, így az sem baj, ha esőben nincs fel-
telve a tető. A gázlómélység 80 centi



Over Any Type of Terrain), azaz a „bármilyen terepet legyűrő” jelző, ami a régi Bronco beceneve volt, most pedig a menetvezérlőt hívják így. A szokásos Normal, Eco, Sport mellett Csúszós út, Homok és Sár

program választható; a Badlands ezeken felül Szikla és Baja (nagysebességű terepezés) programot is tud, a Sport viszont ennél nem érhető el. A HOSS (High-Performance Off-Road Stability

Suspension) rövidítés a nagyteljesítményű offroad futómű, ez elöl keresztlengőkaros tekercsrugóval, hátul merevtengelyes öt lengőkarral, állítható feszesgű tekercsrugókkal, Panhard-rúddal és mind a négy keréknél külön folyadéktartályos lengéscsillapítókcal (megkérdeztük, ezek nem a Ranger Raptorból ismert FOX-ok és sokkal kevesebb karbantartást igényelnek). 32 km/h alatt az első stabilizátorok leoldhatók (ezt közepesen oldották meg), még nagyobb „mozgásteret” adva a kerekeknek. A vezérlés automatán is tud kapcsolni a 4x2-es és a 4x4-es hajtás között (4A), ezen kívül van nagyobb tempót engedő 4H, felezős 4L (akár 6 km/h-s kúszással), valamint egy pedálos vezetés: ahogy lelépünk a gázzal, az autó azonnal megáll, mind előre-, mind hátramenetben – ez a rutintalan terepeseknek aranyat ér. A különféle programok „csomagban” működnek, hogy a gáz- és kormányreakció, a váltó működése a legmegfelelőbb legyen az adott helyzet(ek)hez. Például zárnak a difik, sziklamászaskor automatikusan leoldanak a stabilizátorok, terepen pedig alaphoz az előnézeti kameraképet látjuk a 12,0 colos érintőképernyőn. A nagy fordulókört adott esetben akár 40 százalékkal csökkentheti az ötletes kanyarodási segéd: a menetstabilizáló megfékezi az ívbelső kereket, amely körül gyakorlatilag megpördül a Bronco, ha van elég lendület. Summa summarum, a motokrossz pálya akadályai meg sem kottyantak a kvázi szalonból kihozott gépnek, ha pedig leér az alja, a techni-

A FORD BRONCO OUTER BANKS MŰSZAKI ADATAI*

Benzinmotor	2.7 V6 EcoBoost
Henger/szelepszám	6/24
Hengerűrtartalom [cm³]	2694
Befecskendezés	Közvetlen és közvetett
Feltöltés	Turbó
Furat x löket [mm]	83,0x83,0
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	335/246(5250)
Nyomaték [Nm(1/min)]	563(3100)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	10/automata
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4811x1852x1928 (4800x1962x1937)
Tengelytáv [mm]	2950
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1653/1650 (1648/1650)
Hasmagasság [mm]	237(261)
Rugóút (elől/hátul)	202/249(222/259)
Terepszögek (elől/középen/hátul) [fok]	38,1/21,9/31,4 (40,6/23,6/33,3)
Gázlómélység [mm]	800
Csomagtartó [l]	471–1780(546–1804)
Üzemanyagtartály [l]	79
Felfüggesztés (elől/hátul)	Kettős lengőkar Merev tengely, öt lengőkar
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa
Gumik mérete	255/70 R18 (285/70 R17)
Menetkész tömeg [kg]	2214(2343)
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	13,4(13,9)
CO ₂ -kibocsátás (WLTP) [g/km]	319(332)
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	6,7(7,2)
Végsebesség [km/h]	161**

* Zárójelben a Badlands eltérő adatai ** Korlátozva



Ennyit számít: árokátelés felül zárt, alul leoldott első stabilizátorokkal – utóbbi esetben már nincs levegőben a hátsó kerék

kát a szükséges pontokon vastag kazánlemezek védik.

Lapzártakor még nem ismertük a hazai árakat, de annyit megtudtunk, hogy First Edition kivitelek érkeznek hozzánk, a műszerfalon kis plaketten a gyártási sorszámmal és a kétféle kivitelhez gyári tartozékok is járnak majd alapáron – az Outer Banks például hátsó sátorral egészíthető ki.

KZ

TESZT MG5 Comfort Long Range

Ideális helyen, elől középen van a töltőcsatlakozó. A hasmagasság 115 mm, a fényszórók diódásak



Áramelosztó



https://youtu.be/AepiM4_w9VQ?si=E2Bl3Zid1eztOCij

CSAK COMFORT FELSZERELTSÉGGEL, DE KÉT-FÉLE HAJTÁSLÁNCCAL VÁLASZTHATÓ AZ MG ELEKTROMOS KOMPAKT KOMBIIJA. NÁLUNK A NAGYOBB HATÓTÁVOLSÁGÚ 5-ÖS JÁRT.

Már négyféle MG kapható a hazai piacon, van közöttük kompakt ferdehátú (MG4), SUV (ZS/ZS EV, HS/EHS), valamint újabban kombi (MG5) és ezek mindegyike villamosított. Az MG5 ritka madár, mert a „kicsaládós” akkumulátoros villanykombi eddig nem igazán jutott eszükbe a márkáknak, de most kiderülhet, mennyire van rá igény. Ami biztos, hogy az MG nem a dizájnnal csinál forradalmat, ízlésről – szokásunk szerint – nem nyitunk vitát, ám annyit megjegyeznénk, hogy a túl hosszú első túlnyúlás aránytalanná teszi a karosszériát, amin a hullámozó oldalvonalon kívül az égvilágon nincs semmi érde-

kes. Persze, aki csak autót szeretne használni, nem pedig állandóan és görcsösen „önkifejezni”, amely viselkedésformát a social média az utóbbi években a társadalom-

ra sajnos rákényszerített, annak ez aligha gond. Nálunk például rögtön piros pontot ért, hogy a töltőcsatlakozót ideálisan a homlokfalra tették, így olyan helyeken sem kell

zsonglörködni a beállással, ahol az oszlopnak saját kábele van. Az idősebbek, a derékfájások értékelni fogják, hogy a kulcs nélkül kezelhető ajtók szélesre tárhatók, ráadásul



Rendezett a pult, a menetirányváltó tekerős, a P-hez a tetején kell megnyomni. Zavaró a sok zongoralakk, a pult szélén az ezüst betét – fényviszonyoktól függően – tükröződik a visszapillantókban



Nem spóroltak a rakodóhelyekkel a fedélzeten, a kesztyűtartó keskeny és nem bélelt



Puhára, de nem süppedősre tömötték az ülések, a vezetónél sajnos nincs állítható deréktámasz. A hely elegendő, az ülőlapok hossza is megfelelő



Teljesen sík a padló, hiszen nincs kardánalagút, alul csak az akku utazik. Hátra nem jutott szellőző



Ötletes és szép a különleges „világító” kékre festett díszcsík, jutott belőle a pultra és az első ajtókra is

Túl hosszú az első túlnyúlás, emiatt optikailag zavaróan orrnehéz a karosszéria. A 75 kilóval terhelhető tetősínek alából járnak



nem kell mélyre ereszkedni, mert a legtöbb alkathoz megfelelő vezetőülés 500 mm hosszú lapja magasan,

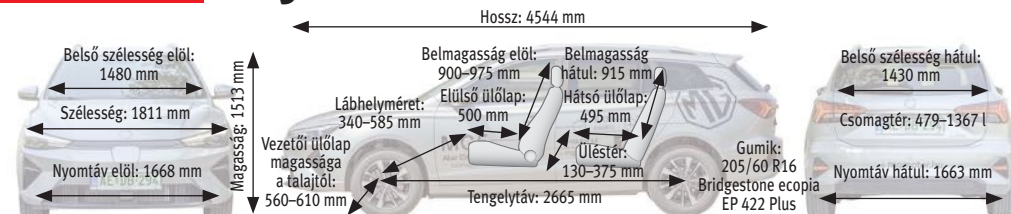
560–610 mm-re van a talajtól. Az ülések textiljéből az ajtókra nem jutott, helyette puhán alápárná-

zott műbort kapunk, itt a burkolat felül kellemes tapintású, míg a kartámasz alatt már keményebb a

műanyag. Az oldalzsebben elfér a 0,75 l-es palack, akárcsak hátul. A helykínálata a kategóriának megfelelő és a tervezők igyekeztek jól hasznosítani a teret: a hídszerű közép-konzol alatt nyitott tárolót és USB portokat találunk, felül pohártartót és kartámaszdobozt, a kesztyűtartó keskeny, de mély. Amivel viszont alaposan mellé lóttak, az a dekoráció. Az „elektromos” kék csíkok ugyan tetszettek, mert az anyagában színezett műanyagok világító hatásúak és kvázi helyettesítik a hangulatfényt, ugyanakkor a zongoralakot túlzásba vitték. Az 1500 km-rel átvett tesztautóban már karcosak, foltosak voltak a felületek és további negatívum, hogy a pultra tett ezüst betét sokszor zavaróan tükröződik a visszapiillantókban. A vezetői pozíció jól belátható, az ülés és a kormányoszlop tág határok között állítható, a fék kissé magasan van, de a pedárend megosztható. A 7,0 colos vetített műszeregség nem konfigurálható, a kormányról lapozható fedélzeti számítógép sokat tud, még a vil-

ADATLAP

MG5 COMFORT LONG RANGE



VILLANYMOTOR: Állandó mágneses szinkronmotor. Teljesítmény: 156 LE/115 kW. Nyomaték: 260 Nm.

AKKUMULÁTOR: Lítium-ion szerkezetű (LNMC). Energiatároló képesség (bruttó/nettó): 61,1/57,4 kWh.

ERŐÁTVITEL: Egyfokozatú lassító áttétel, elsőkerék-hajtás.

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

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Saját tömeg 1562 kg-tól.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 8,3 s. Végsebesség: 185 km/h. Hatótáv (gyári): 400 km. Vegyes áramfogyasztás (WLTP): 17,5 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 14,3 kWh/100 km*.

* Saját mérés kb. 80%-ban városi használat, egy-három személy, 19 és 32 Celsius-fok hőmérsékleten

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

vagy 72 000 km. Rozsdagarancia: 7 év. Szervizciklus: 15 000 km/1 év.

A COMFORT FELSZERELTSÉG ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hat légzsák, Isofix, dombsegéd, lejtmenetvezérlő, menetvezérlő, elektromos rögzítőfék, MG Pilot (autonóm vészfékező, adaptív tempomat, torlódás asszisztens, táblaleolvasó és sebességtámogató, sávtartó, sávellahagyásra figyelmeztető, ráfutásos ütközésre figyelmeztető, távfény asszisztens), teljes LED világítás, automata világításkapcsoló, tolatóradar és -kamera, kulcs nélküli kezelés, elektromosan állítható és fűthető tükörpár, négy villanyablak, manuális légkondi, bőrbevonatú okoskormány, fűthető első ülések, 7,0 colos vetített műszeregség, fedélzeti számítógép, infotainment (10,25 colos képernyővel), navigáció, telefontükrözés, audiorendszer (hat hangszóró, DAB/USB), Bluetooth-kihangosító, iSmart Lite okostelefonos alkalmazás, 60:40 arányban dönthető hátsó üléstámlák, 16 colos alufelnik.

Ára: 15 999 000 Ft



Meg kell tanulni a tempomat működését, mert a bajuszkapcsolót nem látni, takarja a kormányküllő. Jó helyen van az indexkaron a sávtartó színes gombja, a KERS felirattal a motorfék erőssége szabályozható. Alaphelyzetben négy csempét látni a központi képernyőn, a navigáció így „kicsiben” is megy



Kényelmes a bal láb széles pihentetője, a pedálrend jó. Nagyon az ajtózsébek, bennük a szemléltető palack 0,75 l-es



7,0 colos a vezető előtti kijelző, alternatív grafikák nincsenek. Az Eco felirattól jobbra a motorfék erősségét jelző piktogram látható, a jobb felső sarokban pedig a központi zár aktuális állapota

lanymotor fordulatszáma is előhívható; a sebességet és a felhasznált energiát nemcsak számok, hanem szírmok is mutatják. Az adaptív tempomat nem a kormányról, hanem vakon, a kormányoszlopra tett karral működtethető, az indexkar végére tett sávtartógombnak örültünk, innen gyorsan ki-be kapcsolható. Az infotainment 10,25 colos érintőképernyőn fut, a grafika szép – alából négy csempét látni –, de a betöltés, a működés nem különösebben gyors és a tesztautóban kétszer sötét maradt a kijelző – a hiba vélhetően szoftveres, semmi komoly. Megoldott az okostelefonok tükrözése, az iSmart Lite applikációval számos dolog a távolból ellenőrizhető, működtethető (töltöttség/töltési folyamat, hatótáv, légkondi, autó állapota, helye stb.), sőt az 5-ös felvértethető V2L funkcióval, amikor áramforrásként szolgál és külső eszközöket lát el energiával (max. 2,2 kW-ig). A légkondi csak menüből szabályozható, ám van külön fizikai ki-be kapcsoló gomb is, nem kell állandóan belépni, ha csak szünetet akarunk tartani. Sajnálunk, hogy hátra már nem tettek szellőzőket, pedig az „el-látmány” itt is komplett: a palacktartós ajtózebekeket már említettük, ezen kívül kenguruzsebekre, pohár-tartós kartámaszra és USB portokra is futotta. A kabin a mérésünk szerint 5 centivel keskenyebb, mint elől, a hasonlóan hosszú ülőlap (495 mm) szemmel láthatóan két személyre formázott, de mivel teljesen sík a padló és a középkonzol sem lóg be, alkattól függően akár hárman is utazhatnak. A magas, 760 mm-es rakodóperemű csomagtartó a 60:40 arányban dönthető hátsó üléstámlákkal 479–1367 l között variálható, az álpadlóban a kötelező tartozékoknak jutott hely. A töltőkábel tépőzárral rögzíthető táská-

ban tárolható, az egyetlen hiányzó dolog, hogy nincsenek rögzítőpontok. Az ajtó nyitási magassága 182 cm, a kilógó zárszerkezet lefejelhető, lehúzó mélyedés az ajtó mindkét felére került.

A 320 km-re „hitelesített” Standard Range villanymotorja 178 LE-s, a gyakori töltéseket jobban bírja LFP (lítium–vas–foszfát) akkujá 50,3 kWh-s, ezzel szemben a 400 km hatótávú Long Range csak 156 LE-t tud, viszont 61,1 kWh-s LNMC (lítium–nikkel–mangán–kobalt) akkuval szerelik – a nyomaték mindkét esetben 260 Nm. Az egyfokozatú lassító áttétellel a villanymotorok között magasnak mondható 185 km/h a végsebesség, érdekes, hogy a gyengébb Long Range két tizeddel hamarabb éri el

a százat (8,3 s), a fogyasztása a gyár szerint 17,5 kWh/100 km. A villanymotoroknál sokkal nagyobb szerepet játszik a vezetési stílus, amit e tesztünk újfent igazolt. Egy napos „idomító” használat után teljesen feltöltöttük az akkut, a számítógép pedig imponáló 422 km-es hatótávot jelzett. Többféle mérést végeztünk, nyár/kora őszi lévén bekapcsolt légkondival, de a szabályos közlekedéshez elegendő Eco üzemmódban, városban maximális (3-as szintű), országúton és autópályán a legalacsonyabb rekuperációval. Nagyjából 30-35 km-es etapokat futva a végén városban 11,9, 90-nél 13,9, 130-nál 21,6 kWh-t mutatott a komputer, amiből a vegyes érték 15,8 kWh/100 km-re jön ki. Mivel az akkunál a 61,1 kWh brut-

Magas a rakodóperem. Vontatni 500 kilót tud az MG5, fékezett, vagy fékezetlen utánfutóval egyaránt



tó érték, a nettó (valóban hajtásra fordítható) energiáról a képesség csak 57,4 kWh, az elméleti hatótáv e teszt alapján 363 km. Ebből következik, hogy aki sokat megy autópályán és tartja a legnagyobb megengedett sebességet, annak 250 km környékén mindenképpen megállnia tölteni, ami váltóárammal (AC) legfeljebb 11, egyenárammal (DC) 87 kW-tal mehet. Mi egy Ionity gyorsítóhoz 9%-os töltöttséggel álltunk be, mértük az időt és 38 perc elteltével jelent meg a 80%-



Teljesen burkolt a gépház, nyílást csak az ablakmosó tartályának vágta és könnyen hozzáférhető a 12 V-os akku is



1045 mm széles és befelé 845 mm mély a csomagtartó. Ha útbán van a töltőkábel táskája, az álpadló alatt is elfér a legnagyobb rekeszben

os jelzés – ebbe pont belefért egy kényelmes melegszendvicsek ebéd és utána kávézás. A másik véglet a jellemzően városi közlekedés, ahogy a mérések után mi magunk is használtuk az MG-t, a végén 12,9 kWh-s áramfogyasztással, amivel tényleg futható akár bő 400 km. Mindezek a számok, adatok azonban képletnyek, hiszen most ideális volt a hőmérséklet, hideg időben viszont megnő az áramfogyasztás,

csökken a hatótáv, hosszabbak a töltési idők, ezekkel pedig mind-mind számolni kell. Rossz hír, hogy a gyári navigáció keresője ugyan jó és ügyesen tervez, a töltőpontok azonban előre nem kalkulálhatók, csak az aktuális tartózkodási hely közelében kaphatunk ilyen lehetőségeket. Pedig az 5-ösrel utazni nem rossz. Négyen kényelmesen elférnek, menetközben mindenki tudja az okoskészülékét tölteni, a

menetkomfort a puha rugózással és a nem túl nagy, ballonos (/60-as) gumikkal szerelt 16 colos kerekekkel adott, a zajok nem tolatkodók. A vezethetőség ennyire már nem dicsérhető, a 2,6 fordulatot kormány pontos, de érzetre teljes steril (bár igazából a potenciális vevőket ez aligha érdekli), a kényelemre hangolt felfüggesztéssel ívmenetben nagyok a karosszériamozgások, a hirtelen terhelésváltásokat sem sze-

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Általánosan jó minőség
- + Beszállás
- + Helykínálat
- + Elegendő tároló
- + Utazási komfort
- + Nagy csomagtartó
- + Töltőcsatlakozó jó helyen
 - Magas rakodóperem
 - Zavaró dekorációk (tükröződés)
 - Szellőzés (hátsó)
 - Steril kormányzás
 - Menettulajdonságok

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes működés
- + Hatótáv (város)

BIZTONSÁG

- + Vezetősegéd (MG Pilot)
- + Hatékony fék

KÖLTSÉGEK

- + Felszereltség
- + Fogyasztás
- + Garancia
 - Várható értéktartás
 - Ár

reti az 5-ös, gyorsan vett kanyarban hamar jelentkezik az alulkormány-zottság. Furcsa, hogy indításhoz és leállításhoz gombot kell nyomni, a 4-esben ezt logikusabban oldot-ták meg, villanyautóknál ez szerin-tünk felesleges. Menetprogramból Eco, Normal és Sport választható, utóbbival sem változik rakétává a kombi; a KERS felitató kapcsolóval a motorfék (a visszatöltés) erőssége szabályozható három lépésben, de egypedális vezetéshez a legerősebb 3-as fokozat sem elég. A fékerő ada-golhatóságának egyenletessége pozi-tív értelemben lepott meg, mert alacsony sebességnél nincs hirtelen harapás, kellemetlen bölintás.

A többek között 17 colos alufel-nikkel, esősenzorral, elektromos ülésállítással, 360 fokos panoráma-kamerával és automata légkondival is felszerelt Luxury itthon (egyelő-re) nem rendelhető; szégyenkez-ni azonban a Comfort miatt sem kell az MG-nek, a kötelező szin-tet bőven hozza az autó (lásd az adatlapon). Az más kérdés, hogy 16 millió forintért már sokfelé nézelődhetnek a vevők és akiknek nem kell feltétlenül kombi, vagy az ismerős név ellenére nem bíznak egy kínai márkában, hamar talál-hatnak más alternatívát.

Az MG azonban csak előre néz és mindent megtesz a piaci biza-lom, a vevőelégedettség megte-remtéséért. Az 5-ösre is 7 év vagy 150 000 km-es garancia vonatko-zik, ami nagyvonalú ajánlat.

Krepsz Zoltán



A Softail váz egyenesfutása hibátlan, az olajhűtőt a két első vázcső közé rejtették. 180 centis testmagasság felett jó lenne, ha a vezetői lábtartókat kicsivel előrébb lehetne szerelni

TESZTNAPLÓ Harley-Davidson Sport Glide 2022

Klubstíl

A SPORT GLIDE AZ ÁTMENET A HARLEY „NAGYMOTOR” KÍNÁLATÁBAN: A „CIRKÁLÓ” SOFTAIL-EK EGYIK LEGINKÁBB TÚRÁZÁSRA HANGOLT KÉPVISELŐJE.

A márka nagy túragépei felé nyújtózik, de könnyebb, egyszerűbb, és sokkal józanabb is azoknál. Európai mércével így is óriás; menetkészen 317 kilót nyom!

Az alapjaiban új Softail vázat 2017-ben mutatta be a Harley-Davidson, a név, és mögötte a felépítés története egészen 1984-ig nyúlik vissza. Az akkori ősz-Softail a sebességváltó alatt fekvő rejtett rugóstagokkal imitált klasszikus, merev hátsó felfüggesztést a tradicionalisták öröme. Az új is ezt teszi, kicsit kifinomultabb eszközökkel és az ülés alatt fekvő egyetlen, állítható előfeszítésű rugóstaggal.

A Sport Glide az új vázzal egy időben jelent meg, kifejezetten a Harley keményvonalas híveit megcélozva. Azokat, akiknek a belépő szint (az azóta megszűnt Low

Rider, és a ma is létező Street Bob) kevés, mert hosszabb túrákra is elindulnának, de nem vágnak az „óriástúrázók” extráira (rádió, tempomat stb.) és túlsúlyos bájaira. A Sporton kevés a króm, és színválasztéka is korlátozott – aki szeretné, feldíszítheti a márka vaskos extrakatalógusaiból, vagy az utángyártók még bőségesebb kínálatából. A gép európai szemmel kicsit sem sportos, a Harley-nál nagy dolog a felfordított első villa, de más „sport” kiegészítőt nem nagyon tud felmutatni. Alapból kétüléses (ez nem minden Harley-nál van így), a nyereg tömege kifejezetten feszes, és bár

+ ELŐNYEI

- Nyomaték
- Kiváló egyenesfutás
- Kanyarbarát futómű
- Kényelmes üléselhelyzet
- Jó világítás
- Jó dönthetőség
- Oldaldobozok

– HÁTRÁNYAI

- Nagy tömeg
- Kicsi tükrök
- Hosszú váltótűt
- Kemény ülés (keskeny utashely)
- Érzékeny gázmarkolat



A hatalmas sebességmérő nincs a motoros látóterében. Jó, hogy a menüből a fordulatszám és a hatótáv is előlapozható

a vezető helye széles, az utas párnája zavaróan keskeny, mintha a gyár eleve arra pályázná, hogy a vevő már a gép átvétele előtt másik ülést válasszon, persze felárért. Meglepően alacsonyan ülünk, de legalább a lábtartókat előre tolták, így a lábakat kinyújtva kényelmesen lehet vezetni. Az utas lábtámasza zavaróan hátul van, és az alacsony nyeregmagasságot is meg meg kell szokni, de valójában nagyon jól navigálható így

a motor, mert a súlypontja eleve alacsony. A szerkezet nehéz, az alacsony ülés miatt a lábbal tolatás, vagy parkolói manőverezés (szinte guggolva) komoly feladat. A keskeny, egyenként 25,5 l-es dobozokat könnyű levenni, egyszerűen használhatók, de már egy kisebb sisak sem fér el bennük. A váz kis sebességnél is kezes, a laposan álló kormány a látszat ellenére kifejezetten kellemes, és nem is zavaróan széles, kiválóan



Egészen hatásos és gyorsan levehető az apró fejedom



A tengelytáv hosszú, a bukócső gyári extra, a hátsó utas lábtartóit túlságosan előre szerelték

irányítható vele a motor. A kezelés kulcsnélküli, ha a jeladó a zseb-ben, gombnyomásra éled az 1745 köbcantis, erősen hosszúlökétű, és klasszikusan léghűtéses V2-es. Vibrációi alpjáraton is visszafo-gottak; a 2017-ben, az új vázzal egy időben bemutatott, hengeren-kénti kétgyertyás és négyszele-pes szívócső befecskendezéses, de természetesen OHV-vezérlé-sű Milwaukee Eight erőforráshoz alapból jár az olajhűtő. Tervezői állítólág még simább járásúra is hangolhatták volna, de a vaktesz-tek még a bemutató előtt kiderít-tették, a törzsközönség ennél több „életet” vár, ezért meghagytak egy kis remegést. Menet közben ebből csak akkor érezni valamit, ha 1800/perc alatt (a műszerfal folyadékkristályos részén egysze-rű fordulatszám-mérő is kilapo zha-

tó) gyorsítunk: ilyenkor nagyjából annyira rázkódik a motor, mint egy 90-es évekbeli Softail vázas Harley alpjáraton. A nyomatékle-adás hidegen is egyenletes, de a tisztán elektronikus szabályozású gázmarkolat zavaróan túlérzékeny, főleg elinduláskor kell figyelni. Már 2000/perc körül felkapcsolva is izomból tol a nagy V2, és még a csendes gyári kipufogóból is hal-latszik némi ős-Harley-dübörgés, csendesen és mélyen. A hatfoko-zatú váltó kapcsolókarja hosszú, ezért hosszú utakon is jár, hatá-rozott mozdulatokkal kell csattog-tatni. Szépen veszi a fokozatokat, de hidegen az ürest nagyon nehéz megtalálni, és melegen is gyak-ran csak többszöri próbálkozásra sikerült. A hatodik rettenetesen hosszú, 100 km/h-nál 2300/perc a fordulatszám, innen vissza-

kapcsolás nélkül is elemi erővel indul meg a Sport; rugalmassága nem lélegzetelállító, de élvezete-s, ahogy a mélyből feldübörög. Országúton csak akkor kell vissza-kapcsolni, ha 1800/perc alá esik a fordulát, bár akár innen is felhú-z, de közben hallhatóan és érezhető-en tiltakozik. A fékek finoman ada-golhatók, nem különösebben erő-sek, ellenben teherbírók, jó velük együtt élni. A Sport Glide névhez jobban illene az első duplatárcsa, és lehet, hogy a megjelenést is feldobná; az ABS egyébként alap-áras. Atükrök használhatók, viszont kis felületűek, az apró (és pár perc alatt könnyen levehető) szélvédő idom 100-110 km/h-ig egészen hatásosan véd. A váz, a 30 fokos villaszög és az alacsony súlypont már kis sebességnél is elég kezes-sé teszi a gépet, és a dönthetősé-

MŰSZAKI ADATOK

V2-es, szívócső befecskendezéses, levegő-olaj hűtésű, OHV-vezérlésű benzinmotor ke-resztben beépítve, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1745 cm³. Furat: 100,0 mm, löket: 111,1 mm. Kompresszió: 10,1:1. Telje-sítmény: 82 LE/61 kW (5020/min). Nyomaték: 139 Nm (3500/min). Hatfokozatú váltó, hát-sókerék-hajtás fogazott szíjjal. Elöl felfordított teleszkópvilla, hátul lengővilla egy központi rugóstaggal. Dupla, acél bölcsováz. Elöl-hátul tárcsafék, elöl négydugattyús, hátul kétdugaty-tús féknyereg, ABS. Üzemanyagtartály: 18,9 l. Hosszúság x ülés-magasság: 2325x680 mm. Ten-gelytáv: 1625 mm. Saját tömeg: 317 kg-tól. Gumiméret elöl: 130/70-18. Gumiméret hátul: 180/70-16. Fogyasztás: 5,5 l/100 km. Teszt-fogyasztás 5,1 l/100 km. Általános garancia: 2 év, km korlátozás nélkül. Védőszárny szolgálta-tás: 1 év. Szervizperiódus: 8 000 km vagy 1 év. **Alapár: 9 884 000 Ft (2023-as modell)**



A váltókar finoman jár, de hosszú utakon, az ürest különösen hidegen nehéz megtalálni. A gyújtótrafó négy gyertyakábele a hengerenkénti két gyertya jele

ge is jónak számít ebben a nehéz-církáló kategóriában. A teljesen LED-es világítás fényszórójának fénye erős és elosztása is jó.

A Sport Glide szülőházájában a veretes múltú motoros klubok keményvonalasainak kegyeit is keresi, itthon inkább a józanabb márkarajongókéét. Meglepő, hogy 2023-ban az amerikai listákról eltűnt, de Európában – így nálunk is – változatlanul kapható. Érdemes azonban megfontolni a választást: aki erre a stílusra vágyik, valószínűleg jobban jár egy másik Softail-lel, a Low Rider ST-vel. 2000 eurós felárért az is dobozos, de jobb a szélvédelme, dupla első tárcsákkal lassít, ráadásul a motorja is sokkal nagyobb, 1923 köbcantis és erő-sebb (105 LE, 168 Nm)!

SZG

TESZTNAPLÓ

**Ford Puma ST X
1.0 EcoBoost MHEV**

Este hibátlanul dolgozik az automata távfény. A megjelenésben nincs különbség a 200 LE-s ST-hez képest

Mérgezett egér

AKI AUTOMATAVÁLTÓS PUMA ST-T SZERETNE, ANNAK 30 LÓERŐT ÉS 500 KÖBCENTIT FEL KELL ÁLDOZNI. CSERÉBE KÖNNYŰ HIBRID RENDSZERT IS KAP A CSOMAGBAN.

Karosszéria, utastér

A Pumat már többször megénekeltek, így címszavakban a lényeg: az ST karosszériája nincs túldíszítve, a 19 colos mattszürke alufelnik és a piros féknyergek alapból járnak.

A pult csak a piros varrásokkal és az ST logós kormányval tér el, a 12,3 colos műszeregység digitális, a szín és a grafika a menetprogramok szerint változik. Bosszantó, hogy az infotainment nem tud magya-

rul, öröm, hogy a légkondi kezelése fizikai gombokkal történik. A helykínálat a kategóriának megfelelő, 185 cm-es testmagasságig hátul is el lehet férni, a kacattartók száma elegendő. A ST első sportüléseit korábban a Recaro szállította, ezeket most a Ford a saját Performance üléseire cserélte – az ülőfelület kellően kemény, van fűtés, a tartás minden irányban jó, a fejtámla nem állítható. Az általános minőség dicsérhető (a gyártás román), a felületek zöme kellemes tapintású, zörgések nincsenek. A csomagtartó szerethető furfangja a mély MegaBox rekesz, melynek alján vízleeresztő dugó van, így akár nagy nyomású mosóval is tisztítható.

percnél 248 Nm. A váltó ügyes, Sport üzemmódban – amikor a kipufogó hangja is mélyebbre vált – fel és le egyaránt gyorsan kapcsol, de a kormányról kézzel is pöccogtethető. A fogyasztás józan keretek között tartható, a tesztet 6,7 l-rel zártuk, igaz többet mentünk országúton, mint városban.

Vezetés, menettulajdonságok

Normál alkat esetén a vezetői pozíció tökéletesen belőhető, a derék-



Sportban fekete/piros a műszeregység, a kipufogó hangja dörmögőre vált. A kormány gombokkal zsúfolt, de a kezelés könnyen tanulható. A dekoráció karbonutánnal

Motor, erőátvitel

Az eredeti ST kéziváltós, a motorja háromhengeres, turbós 1,5-ös és 200 LE-s. A hétfokozatú, duplauplungos robotváltó azonban nem ehhez kapcsolódik: akinek fontos a kényelem, meg kell elégednie az 1,0 l-es motorral, amely a Pumában itt a legerősebb (170 LE, 200 Nm) és 48 V-os könnyű hibrid rendszerrel van megfelve. Az integrált generátor 15 LE-vel tud besegíteni (szíjhajtáson át a főtengelyre), ha villanymotorként dolgozik, a csúcsonomaték 3000/





Jól tartanak az új sportülések, az ülőlapok hossza is állítható. Hátul ketten utaznak kényelmesen, az álpadlós csomagtartó aljában kb. 80 l-es a MegaBox

+ ELŐNYEI

- Általánosan jó kidolgozás
- Helykínálat, kényelem (elől)
- Csomagtér (MegaBox)
- Hajtáslánc
- Remek vezethetőség

– HÁTRÁNYAI

- Beszállás (hátra)
- Magyar menü hiánya
- Vezetősegédék felárért
- Menetkomfort

támasz elektromosan állítható, a fémtaposós pedálok rendje hibát-

lan. A Sport menetprogram külön gombot kapott a kormányküllőn, ezen felül van még Normal, Eco és csúszós burkolatra való setup. Az automata ST nem ér fel a kéziváltós szintjére, de egy 4,2 m hosszú kis-kocsi esetén aligha kell szégyenkezni a 7,4 s-os százas gyorsuláson és a 210 km/h-s végsebességen. A 2,3 fordulatos kormányval célpontos az irányítás, a megerősített fékekkel bolondbiztos a lassulás, az erő is megfelelően adagolható. A Hitachi gátlókkal dolgozó felfüggesztés elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros, a rugózás és a csil-



Ford Performance felirat is került az 1,0 l-es, 170 LE-s motorra

MŰSZAKI ADATOK

Soros háromhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű, startstopos, turbós benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 999 cm³. Furat x löket: 71,9x82,0 mm. Sűrítési arány: 10,0:1. Teljesítmény: 170 LE/125 kW (5750/min). Nyomaték: 200 Nm (2000–5500/min). 48 V-os könnyű hibrid rendszer. ISG (integrált generátor) teljesítménye: 15 LE/11,5 kW. Akkumulátor: 8 Ah kapacitású, léghűtéses, lítium-ion szerkezetű. Hétfokozatú duplakuplungos robotváltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés, tekercsrugók. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP. Csomagtér 456–1216 l. Üzemanyagtartály: 42 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4226x1805x1533 mm. Tengelytáv: 2588 mm. Saját tömeg: 1394 kg-tól. Gumiméret: 225/40 ZR19. Gyorsulás (0–100 km/h): 7,4 s. Végsebesség 210 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,3 l/100 km. CO₂ (WLTP): 144 g/km. Tesztfogyasztás: 6,7 l/100 km. Általános garancia: 5 év vagy 100 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 1 év (meghosszabbítható). Fényezési garancia: 2 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervízciklus: 20 000 km vagy évente.

Ára: 14 030 000 Ft

Akciós ára: 11 680 000 Ft



Ezen a kéken kívül nincs más feltűnő szín a palettán, pedig az ST-hez nagyon illene egy élénk sárga, zöld, vagy narancs. A piros féknyereg alapáras

lapítás is kemény, feszes, a komfortot pedig nem növelik a hatalmas felnikre szerelt /40-es gumik. Cserébe a Puma kiváló játékszer, hajtási befolyás alig érezhető a kormányon, elképesztően jól kanyarodik, határhelyzetekben is magabiztosan uralható. Az élményt önzáró differenciálművel lehetne még fokozni, de ilyet csak a 200 LE-s ST-hez vehetünk, ehhez a szerényebbhez nem – kár. Hetedikben 90-nél 2000, 130-nál 2900/perc a fordulat, az erőtartálékkal könnyed mutatóványok az előzések, a kipufogó mély, olykor durrogó hangja „lekeverhető”, ha zavar az utazás során. A gördülési zaj és a menet-szél susogása átlagos.

Felszereltség

Az ST X nagyvonalúan felszerelt, nem kell pluszban fizetni a sportülésekért, a navigációs infotainment rendszerért, a B&O hifiért és a 19 colos alufelnikért sem. Vezetőnk csomagban vezetősegédet, tolatókamerát, napfényetűt és metálfényt.

Összegzés

Lehet fanyalogni a szerényebb ménes és a hiányzó sperrdifi miatt, de akinek fontosabb az automata váltó, aligha fog keseregni, mert a Puma ST-ben így is maradt annyi izgalom, hogy mindig boldogan ülünk a volánja mögé.

PetAla

A használtautó piac Európában és Magyarországon 2023-ban

Most légy okos!

A használtautó adásvételek vezető márkája itthon az Opel. Az Insignia utolsó sorozata, a típus gyártásának 2022-es megszűntése miatt is népszerű, a lízingből visszavett kínálat nagy



MEGLEHETŐSEN KISZÁMÍTHATATLAN A HASZNÁLTAUTÓK PIACA MAGYARORSZÁGON. VANNAK SZEGMENSEK, AHOLO MOST ÉRDEMES LEHET VÁSÁROLNI.

A német Auto1 Group rendszeresen közzéteszi az európai használtautó árak havi alakulását bemutató indexét: a tavalyi nyár közepi csúshoz képest az idén júliusban 13,6%-kal csökkentek az árak. Május és július között is 2,6%-kal csökkent az átlagár, éves szinten – január és július között – azonban szinte változatlan volt, enyhe, 0,7%-os teljes csökkenéssel. A tényleges visszaesés ellenére viszont a használt autók ára még mindig 25,6%-kal magasabb ma, mint 2019 júliusában volt. Az árcsökkenés, illetve a viszonylagos stabilitás hatására fel is gyorsultak az események, ami azt jelenti, hogy számos európai piacon gyorsabban vásároltak használt autót az emberek, ennek következtében pedig csökkent az eladásához átlagosan szükséges napok száma.

A használt járművek kínálata még mindig a kereslet fölött áll: összeurópai szinten csökken a kínálat, de ennél jobban esik a kereslet. Ez Franciaországban érez-

A MAGYARORSZÁGI HASZNÁLTAUTÓ-ELADÁSOK ALAKULÁSA (2022–2023) (DB)

	2022	2023	Változás (%)
Január	66 519	66 696	+0,3
Február	74 677	60 708	-18,7
Március	75 985	73 114	-3,8
Április	67 648	67 237	-0,6
Május	73 302	71 012	-3,1
Június	69 450	68 600	-1,2
Július	64 846	69 599	+7,3
Augusztus	16 774	–	–
Szeptember	17 151	–	–
Október	17 674	–	–
November	17 719	–	–
December	14 238	–	–
Összesen	57 5983	–	–

Forrás: Datahouse

A MAGYARORSZÁGI HASZNÁLTAUTÓ-IMPORT ALAKULÁSA (2022–2023) (DB)

	2022	2023	Változás (%)
Január	10 607	8 149	-23,2
Február	11 875	8 838	-25,6
Március	12 831	9 717	-24,3
Április	10 659	8 173	-23,3
Május	12 283	9 238	-24,8
Június	10 714	9 367	-12,6
Július	10 806	8 478	-21,5
Augusztus	9 701	8 977	-7,5
Szeptember	9 822	–	–
Október	9 624	–	–
November	9 663	–	–
December	7 510	–	–
Összesen	126 095	–	–

Forrás: Datahouse

hető a leginkább, viszont vannak országok, ahol a kereslet nagyobb a piacról, például Olaszországban, Spanyolországban és Ausztriában.

A brit Autovista24 szerint, ha az új autók kínálata hirtelen javulna (mert az EU nagy részében az új autók piaca keresleti oldalon

visszarendeződőben van, ez alól az egyedüli kivétel Magyarország – lásd cikkünket a 2023/9. számban), a használtpiac eredménye tovább romlana. Bár a félévetőhiány javulni látszik, a McKinsey elemzése arra utal, hogy bizonyos chipekből legalább 2025 nyaráig

még hiány lesz. Másrészt, ha az új autók ellátása ismét megszakadna, abból a használtautó piac rövidtávon valószínűleg profitálna.

Hosszabb távon azonban az új autók kínálatának hiánya a fiatal használt autók piacra kerülésének zsugorodását eredményezné, ami a fogyasztókat a régebbi modellek felé tereli. Ez nyilvánvalóan Magyarországon kevésbé probléma, ahol eleve a régebbi autókat keresik a vevők. Itthon fellendült a használt autók piaca a nyár elejére, januártól vizsgálva a forgalom mégis 3,7%-kal a tavalyi szint alatt alakult. Néhány tényező tovább-

A 10 év körüli Volkswagen Passat sikeres importmodell Magyarországon



Az igazán idős használtautók ára nem nagyon változik, és meglepően nagy rájuk a belföldi kereslet, főleg, ha egyszerűen javíthatók, nagy a csomagtartójuk és működik bennük a légkondi

ra is nehezíti a piac élénkülését: az infláció következtében csökkenő reálkeresetek miatt a lakosság nagy része egyelőre kiesett a potenciális vásárlókörből, miközben a magas kamatok miatt megemelkedő finanszírozási költségek szinte minden vásárlói csoportot negatívan érintenek.

Az árak az újabb használt autók esetében tartották magukat, ugyanis az eladók az elmúlt években, drágábban megvásárolt autók eladásán nem szeretnének túl nagyot bukni. A magyarországi használtautó piacon a két leggyakoribb márka az Opel és a Volkswagen, előbbiből 52 500 (11,0%), míg utóbbiból 48 450 (10,2%) cserélt gazdát az év első hét hónapjában. A népszerűségi listán következő Suzuki az adásvételek 8,5, a Ford 7,9, a BMW pedig 6,3%-át adta. A legtöbb ügyletre – az összes adásvétel 35,3%-ára – a fővárosban és Pest megyében került sor. Jelentősen nagyobb a visszaesés a használt autók importjában: amíg tavaly az év első nyolc hónapjában 89 476 behozott autó kapott magyar rendszámot, addig idén augusztus végéig csak 70 937, ami 20,7%-os visszaesés! Az inflációs nyomás enyhülésével (kedvezőbb forintárfolyam mellett) az év utolsó hónapjaiban már esély van érezhető importnövekedésre is. A behozott hasz-



EURÓPAI HASZNÁLTAUTÓ ÁRINDEX, 2015 JANUÁRI ALAPON (%)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Január	100,0	106,9	110,1	112,4	113,8	118,6	122,3	161,0	149,3
Február	108,4	106,0	111,3	114,1	115,2	119,5	123,3	160,9	149,1
Március	111,4	107,7	111,7	113,9	116,1	119,4	126,0	160,3	150,9
Április	112,2	108,2	110,9	113,9	117,5	116,1	130,6	162,6	148,7
Május	109,7	108,0	110,5	113,4	118,5	114,7	133,5	165,4	148,3
Június	108,8	106,8	109,5	112,2	118,7	116,0	135,1	169,5	152,2
Július	108,4	105,8	108,8	111,1	118,0	120,5	136,5	171,6	148,2
Augusztus	109,1	104,8	108,6	110,4	117,5	134,1	139,1	170,8	147,4
Szeptember	109,9	106,7	109,7	110,9	118,3	136,4	144,6	168,3	–
Október	109,8	106,6	108,9	109,5	117,9	127,2	150,6	163,2	–
November	110,0	107,8	107,9	110,0	117,4	125,4	156,6	156,7	–
December	108,3	107,8	109,8	111,3	117,3	124,6	160,8	151,3	–

Forrás: Autos Group (Berlin, Németország)

nált autók között hagyományosan a Volkswagen a legnépszerűbb, a második a Ford, majd szorosan mögötte az Opel. Hátrébb Audi, Mercedes és BMW a sorrend. Az év első nyolc hónapjában csaknem minden második importált használt autó e márkák egyike volt. Az idei első félévben a tavalyi hasonló időszakhoz viszonyítva a kereskedők többsége csökkenő érdeklődést érzékelt, a visszaesés a nagyobb értékű személyautóknál volt a leglátványosabb. A kereslet csökkenése a korábbi dinamikus áremel-

kedést is visszafogta. A kereskedők panasa mögött az is állhat, hogy a magyar használtautó vásárlók nagy része (46,3%) internetes apróhirdetéseket böngészve próbálja megtalálni következő autóját. Az autótörténeti jelentésekkel foglalkozó litván CarVertical európai, Magyarországra is kiterjedő kutatást készített, ebből az is kiderül, hogy a vásárlók 18,7%-a veszi meg használt autóját hivatalos márkakereskedésben, 16,3%-uk pedig magánkereskedőtől vagy használtautó kiskereskedőtől vásárol. Ez is az árakkal van összefüggésben, hiszen főleg a márkakereskedésekben, de az egyéb kereskedésekben is általában drágábbak az autók. A vizsgált országok közül egyedül Lengyelországban magasabb (55,8%) az online térben autót keresők/vásárlók aránya, mint nálunk.

Magyarországon a használtautó vásárlók 13,9%-a barátaitól vagy rokonaitól vesz autót. A vevők 28,8%-a tesztvezetéssel győződik meg az autó megvásárlása előtt annak állapotáról, 21,8% konzultál családtagjával vagy barátjával, és minden tízedik online véleményekre (is) támaszkodik döntése meghozatalában. Egyébként a lengyel, a román, a cseh és a magyar sofőrök között a leggyakoribb, hogy kikérlik barátok vagy családtagok véleményét – a sor másik végén a franciák, a spanyolok és az olaszok állnak,

akik nem kérnek efféle tanácsot. A magyarországi vásárlók 18,8%-a szerint fontos a járműtörténet lekérdezése is, ezzel – az Egyesült Királysággal és Lengyelországgal együtt – az alaposabb döntést hozók között vagyunk, míg a franciaországi és olaszországi vevők alig foglalkoznak ilyesmivel.

A piac továbbra is kiszámíthatatlanul hullámzik. A korábbi szezonális, de kiszámítható ingadozások felborultak és nehéz kalkulálni, mikor jó eladni vagy venni. Több iparági elemzőt is megkérdeztünk a kilátásokról és alig lettünk okosabbak, mert egymásnak ellentmondó prognózisokat adtak. Egyikük szerint ősszel a kereslet növekedése várható, ami akár árszint-növekedést is hozhat. Az új autók piacán most tapasztalható kereslethiány miatt az importőrök és márkakereskedések akciókba kezdtek, ami lejjebb kényszeríti a fiatal használt autók árát is. Tehát ősszel érdemes lehet ebben gondolkodni, mert, amint ezeket az újautós készleteket kisöprik majd a cégek, visszarendezés várható.

A 4-5 éves, lízingből visszaérkező üzleti autók áaira jellemző, hogy ami a járvány előtt 6 millió forint volt, az tavaly nyárra 7 millió fölé kúszott, mert a cégek flottafrissítéseinek visszatartása miatt akadozott az utánpótlás. Mára itt is megérkezett az árcsökkenés. FL



Az Opel jövője

Van német út?

A szeptemberi Müncheni Autószalonon kiállított Opel Experimental tanulmány a márka elektromos jövőjének hírnöke. A jövő Opeljeinek műszakisága is a PSA alapjaira épül majd



VAN JÖVŐJE AZ OPELNEK? MERT HA MEG IS MARAD, KÉRDÉS, HOGY MENNYIRE TARTHATJA MEG IDENTITÁSÁT, A 16 MÁRKÁT MAGÁBA FOGLALÓ STELLANTISBAN.

Elégedett vagyok a márkával és a termékpalettajával – nyilatkozta 2023 februárjában *Uwe Hochgeschurtz*, az Opel korábbi vezérigazgatója, aki jelenleg a Stellantis európai vezetője. Lényegében szuperlatívuszokban nyilatkozott, és véleménye szerint az Opel igenis képes lesz önálló márkaként tovább működni. „A rüsselsheimi tervezőközpont az egyik legmodernebb az egész Stellantisban belül, itt fejlesztettük ki számos sikeres modellünket, a Corsát, a Mokkát vagy az Astrát. Ezzel nagyon fontos kérdésben is hitet tett: a legendás modellek, köztük a kisebbek is – amiket sok más gyártó gazdaságossági okokból töröl, vagy már törölt is

Kicsoda Uwe Hochgeschurtz?

Korábban a Renault, a Volkswagen és a Ford vezetője volt, 2021-ben váltotta *Michael Lohschellert* az Opel vezérigazgatói posztján, majd 2022-ben az Opel anyavállalatánál, a Stellantisnál európai operatív igazgatóvá léptették elő.

a modellpalettáról – valószínűleg maradnak. „A németországi gyárak Rüsselsheimben és Eisenachban egyenletes leterheltséggel működnek, ami azt jelenti, hogy a jövőjük biztos” – tette hozzá. Rüsselsheim valóban stabilan működik, sőt a pozíciója tovább erősödött, miután termelését a DS 4 gyártásával bővítették. Azt nem árulta el Hochgeschurtz, hogy a tavalyi megszűnéséig Rüsselsheimben

Uwe Hochgeschurtz csak 2021-2022-ben állt az Opel élén, ma a Stellantis európai vezetője. Úgy tűnik hisz az Opel jövőjében, és a 2028-as teljes villamosításban is

gyártott Opel Insignia utódját hol készítik majd. „Biztosan lesz az Insigniának utódja, hasonló tulajdonságokkal. A régi Insignia egy másik korszak autója volt, hiszen még kizárólag belsőégésű motorokkal készült”. A másik németországi üzem, az Eisenachi is jó kapacitáskihasználtsággal megy, annak ellenére, hogy csak egyetlen modellt, a Grandland-et gyártja. Az Opel, más Stellantis márkák-

kal együtt, tavaly piaci részesedést veszített, mert a logisztikai nehézségek miatt a kiszállítások akadóz- tak. Az Opel és a hozzá tartozó brit Vauxhall eladásai 12%-kal 428 145 darabra csökkentek 2022-ben az EU és az EFTA országaiban (Izland, Liechtenstein, Norvégia és Svájc), valamint az Egyesült Királyságban, az Európai Autógyártók Szövetsége (ACEA) számai szerint. A márka piaci részesedése 4,1%-ról 3,8%-ra





A mai Corsa az eredetileg tervezett-nél két évvel később érkezett, mert a 2017-es tulajdonosváltás miatt át kellett építeni Peugeot–Citroën alapokra. Éppen most frissítették fel, így még egy ideig biztosan a kínálatban marad, de 2028 utánra is ígér kisautókat az Opel

esett vissza. Hochgeschurtz szerint a vásárlók nem pártoltak el, de a kész autók nem jutottak el hozzájuk. Mindezek ellenére az év elején úgy nyilatkozott, hogy „az Opel fenntarthatóan nyereséges, miután 2017-ig csaknem két évtizeden át veszteséget termelt”. Ezek a veszteségek az előző tulajdonos, a General Motors idején keletkeztek. Idén aztán az Opel/Vauxhall eladásai elindultak felfelé: a januártól júliusig tartó időszakban az EU-ban regisztrált 216 255 autó 4,3%-os emelkedést jelent a tavalyi első hét hónaphoz képest. Igaz, ez jelentősen alatta van az összes autós cég EU-s +17,6%-ának, de a cégcsoporton (Stellantis) belül (4,6%) átlagosnak tekinthető. Darabszámban egyébként a csoport márkái közül a Peugeot szerepelt a legjobban (364 718 db, +7,2%), majd a Fiat következik (218 536 db, -3,2%). Igaz az olaszok csökkentek tavalyhoz képest, ahogy a harmadik helyen álló Opel/Vauxhall mögött végző Citroën is (202 347 db, -3,2%).

A cégvezető ígéretes nyilatkozatai mellett az Opel utána kinevezett vezérigazgatója, *Florian Huettl* is megerősítette, hogy miközben más gyártók kivonulnak a kisautók piacáról, az Opel az elektromos autókra való teljes áttérése, azaz 2028 után is ki akarja szolgálni ezt a szegmenst, sőt ott különösen erős akar maradni. „Úgy látjuk, hogy potenciálisan megnyílik egy rés, amelyet az Opel kihasználhat.” – mondta. Huettl lehetőséget lát a költségek olyan

mértékű csökkentésére – finanszírozási modellekkel, az akkumulátorok újrafelhasználásával –, hogy az elektromos kisautók is nyereségesé váljanak. De az is kérdés, hogy mi lesz az Opel a 2028-as áttéréséig, amikortól kizárólag tisztán elektromos autót árul majd Európában. Iparági szakértők, elemzők örülnek, ha egy évre előre látnak. Éppen ezért nehéz megmondani – még a normál autóiipari matematika alapján is, amely szerint egy modell átlagosan 8 éven át fut egy felidős frissítéssel –, hogy a 2021 végén bemutatott Astra vajon kihúzza-e 2028-ig. Még kevésbé tudunk jósolni a jelenleg futó Corsa esetében, amelyet – a Peugeot–Citroën alapokra való áttérés miatt két év késéssel – csak 2019-ben mutattak be. Szintén a normál tempó szerint ennek legalább 2027-ig kellene futnia. Ezekről a modellekről nincsenek hivatalos bejelentések. Azt azonban a szeptemberi Müncheni Autószalonon személyesen tudtuk meg az Opel vezérétől, hogy 2024-ben biztosan jön a Grandland utódja, ami a márká utolsó, még belső égésű hajtással is választható modellje lesz.

Az Opel és a Stellantis

Az 1862-ben alapított Opel 1929 és 2017 között volt az amerikai General Motors tulajdonában, majd a Stellantis jogelődjéhez, a PSA csoporthoz (Peugeot–Citroën) került, egészen 2021. január 16-ig, amióta a Stellantis leányvállalata.

Az tehát biztos, hogy az Opel marad. A cégcsoporton belüli egységesített platformokra építkeznek majd, de igyekeznek megtartani autóik „németiségét”, ami fontos piaci érték sok országban, nálunk is. Ez az ő értelmezésükben a francia testvérekénél feszesebb, de azért komfortos futóművet, összességében markánsabb vezetési élményt, és egyedi dizájnelemeket jelent. Ilyen például a legendás Opel Manta hűtőmaszkjának „újrágondolása” amit a Müncheni Szalonon bemutatott Experimental tanulmányautón láthattunk először. A tervezők (és a marketingszek) 4D Vizornak nevezik ezt a megjelenést, ami a jelenlegi „Opel-arc” továbbfejlesztése. A negyedik dimenzió a technológiákat jelöli, köztük az érzékelőket, a lézeres, a radar- és a kamerarendszereket.

Ma az Opel személyautó kínálatából a Corsa, az Astra és a Mokka vásárolható meg tisztán elektromos hajtással is, de jövőre már az összes Opelnek lesz ilyen változata. Tehát a 2028-ig tartó átmenet még a sokféle hajtás jegyében telik, lesznek benzinesek, dízelek, plug-in hibridek és elektromos autók is a palettán. Mindeközben csoportszinten gőzerővel fejlesztik a jövő villanyautóinak alapjait, akár 700 km feletti hatótávval. Azt sok gyártónál látni, hogy formáit a legfontosabb piac igényeihez igazítja. Ez manapság Kína. Az Opelre ez nem jellemző, mert a leányvállalat leginkább Európára koncentrál, vagyis a korábbi vezérigazgató, Michael Lohscheller által kitervelt kínai terjeszkedés lekerült a napirendről. „Kína jelenleg nem kérdés az Opel számára. Latin-Amerikában jelen vagyunk, és ott fogjuk bővíteni az exportunkat, ahol annak értelme van. Törökország és Észak-Afrika

A Stellantis márkái

(márka, ország, alapítás éve)

Abarth (Olaszország), 1949
Alfa Romeo (Olaszország), 1910
Chrysler (USA), 1925
Citroën (Franciaország), 1919
Dodge (USA), 1914
DS Automobiles (Franciaország), 2014-ben vált ki a Citroënből
Fiat (Olaszország), 1899
Jeep (USA), 1943
Lancia (Olaszország), 1906
Maserati (Olaszország), 1914
Opel (Németország), 1862
Peugeot (Franciaország), 1810
Ram (USA), 2010-ben vált ki a Dodge-ből
Vauxhall (Egyesült Királyság), 1857

szintén jó piac az Opel számára. A márká magja azonban Európa, beleértve a Vauxhallt is az Egyesült Királyságban” – mondta Uwe Hochgeschurtz. Bár az európai igazgató szerint a németországi gyárak biztonságban vannak, a Bécs 22. kerületében 1979-ben megnyitott, akkoriban presztízsüzemként aposztrofált, manapság azonban csak 300 dolgozót foglalkoztató gyárat bezárják. Az első évtizedekben virágzó telephely az 1980-as években, a csúcson, több mint 2000 alkalmazottal működött. A hanyatlás időszakának utolsó előtti felvonásában, 2020 októberében gördült le 40 év után az utolsó motor a sorokról – még a General Motors megrendelésére. A háttérben akkoriban az Opel súlyos problémái álltak, rohamosan veszített piaci részesedéséből az erős német piacon; a rövidített munkaidő és a létszámleépítés az összes Opel üzemet érintette, nem csak a bécsit. 2020 után a sebességváltók gyártása megmaradt itt, ez az a részleg, amit most utolsóként bezárnak. Itt jöhetne képbe az „Opel” szentgotthárdi motorgyára, de az már teljesen a Stellantis alá tartozik és komoly kihasználtsággal, biztonságosan működik. Magyarországon, ahogy Európa nagy részén az Opel már nem piacvezető, és nem is dobogós, viszont ez a kisautós stratégia bejöhethet. Itthon 2021 januárjától a Wallis cégcsoport látja el az importőri feladatokat. A márká Magyarországon 2022-ben és 2023-ban újra a tíz legnépszerűbb közé került, és ugyanúgy fontos tényező a piacon, ahogy Németországban.

FL

**C-NCAP, a kínai
törésteszt**

A törésvonal

A 2020-ban bemutatott Volvo alapú, 4,8 m hosszú Geely Preface-t 2,0 l-es 190 LE-s turbós benzines viszi, alapáron nyolcfokozatú automatával. 2021-ben tesztelte a C-NCAP. Öt csillagot kapott



A VILÁG SZINTE MIN-DEN SZEGLETÉNEK VAN SAJÁT NCAP-JE, VAGYIS AUTÓS TÖRÉSTESZTJE. A VILÁG LEGNAGYOBB AUTÓPIACÁN IS MŰKÖ-DIK EGY SOKAT VITA-TOTT RENDSZER.

A VILÁGSZERTE VÉGZETT ÜTKÖZÉSBIZTONSÁGI VIZSGÁLATOK ÜTKÖZÉSI SEBESSÉGEI (KM/H)

Térség/ország	Program neve	Frontális ütközés		Oldalütközés		Hátsó ütközés
		Teljes	Eltolt	MDB*	Oszlop	
Ausztrália	ANCAP	–	64	50	29	–
Dél-Amerika	Latin NCAP	–	64	–	–	–
Dél-Korea	KNCAP	56	64	55	32	16
Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetsége	ASEAN NCAP	–	64	–	–	–
Egyesült Államok	US NCAP	56	–	62	32	–
	IIHS**	–	64	50	–	–
Európa	Euro NCAP	50	64	50	32	24,5
Japán	JNCAP	55	64	55	–	20
Kína	C-NCAP	50	64	50	–	–

* Ütközés MBB-vel (Moving Deformable Barrier, mozgó deformálódó akadály) ** Az Egyesült Államokban a biztonsági értékeléseket a US NCAP és az IIHS (Biztonsági Intézet az Autópálya Biztonságáért) végzi. Az IIHS kétféle eltolt frontális ütközési típust alkalmaz, az egyiket 40%, a másikat 25% eltolással

meg az Euro NCAP követelményeinek, pedig az 1997-ben alapított brüsszeli székhelyű szervezet működése és tesztprotokollja ihlette a kínai vizsgálati módszereket is. Ez a hiányosság később azzal is igazolást nyert, hogy az Európába szánt kínai autók sorra elhasaltak az Euro NCAP töréstesztjein.

A C-NCAP első éveit komoly hitelességi viták övezték; leginkább külföldről kritizálták a szerveze-

AC-NCAP (vagy China NCAP) egy autóbiztonsági és törésteljesítmény-értékelési program. 2006-ban hozta létre a Kínai Autóipari Technológiai és Kutatóközpont (CATARC), ami – nem meglepő módon – egy kormányzati szintű állami szervezet. Azzal a céllal hívták életre, hogy a Kínán kívüli piacokra is be tudjanak törni a kínai modellekkel. Rögtön egy évvel később a Német Mérnökök Egyesülete (VDI) megfogalmazta aggályait a kínai törésteszteléssel kapcsolatban, amikor kiderült, hogy egy Kínában a C-NCAP tesztjét sikeresen teljesítő autó nem felel

Az ötüléses, plug-in hibrid hajtású Voyah Free a Dongfeng terméke. Formáit Giugiaro rajzolta, C-NCAP töréstesztje kiemelkedően jó eredménnyel zárult 2021-ben



完全正面碰撞试验

50km/h



A tisztán elektromos hajtású BYD Atto 3 már Európában is kapható, tavaly ősszel öt csillagot kapott az Euro NCAP teszttől is

tet és a módszereket is. Az Euro NCAP egy fogyasztói szervezet, több európai ország kormánya és a legnagyobb német autókлуб (az ADAC) finanszírozza, ráadásul a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) is támogatja. A kínai változatot egy kormánysszervezet (a CATARC) irányítja, ráadásul 20%-ban azok a gyártók finanszírozzák, akiknek az autót vizsgálja. A C-NCAP hitelességét a tesztekhez használt modellváltozatok is megtépták, ugyanis sok esetben kiderült, hogy ezek az átlagnál jobban felszereltek voltak, esetenként még extrákkal is kiegészítve. Ez ellentétes azzal, amit több NCAP szervezet, például az Euro NCAP is tesz: minden típusból az alapváltozatot teszteli. Mivel még a kínai piacon is pusztán marke-



Volkswagen blamázs Kínában

2019-ben a helyi gyártású és forgalmazású VW Passatot tesztelte a C-NCAP, és az autó át is ment a próbán. De van egy másik, C-IASI Autóipari Technológiai Intézet nevű szervezet is Kínában, ennek szigorúbb kritériumokkal működtetett, de nem hivatalos tesztjén elhasalt a modell. Ebben a vizsgálatban van 25%-os átfedéssel ütközés is, amelyben az autó A-oszlopa összeroppan, miközben a volán mögött ülő tesztbábu feje alig érintette a légzsákokat, viszont az arca a műszerfalba csapódott. A VW a teszt után átdolgozta az autót.



A kínai gyártású Passat 2019-ben átmeg a C-NCAP próbáján, de megbukott a szintén helyi C-IASI törésteztjén

tingeszköznek tartották a tesztet, nem volt semmiféle érdemleges visszahatása a gyártókra, hogy – az Euro NCAP-hez hasonlóan – egyes fejlesztéseket esetleg kimondottan a teszteken való megfelelés kényszerítsen ki. Éppen ezért 2012-ben némileg átalakították a protokollt, a CATARC elkezdte közelíteni az európai mintához, és valóban több lett a hasonlóság: azóta a frontális ütközéseket 64 km/h-val végzik, és ostorcsapás (nyaksérülés) tesztet is beiktattak. Nagyobb figyelmet fordítanak a hátsó ülések biztonságára,

és az olyan rendszereket, mint az ESP, vagy más elektronikus segéd-eszközök, figyelembe veszik a pontozásnál.

A program három törésteztből áll: frontális, eltolt frontális és oldalirányú. Hiányzik az oszloppal ütközés és még mindig nincs benne az értékelési mátrixban a gyerekek védelme! A töréstezteknél az autót négy tesztbábuval a fedélzeten (a vezetővel, egy közepes méretű utassal, egy kisméretű hátsó utassal és egy 3 éves gyerekkel) a teljes elejével, 50 km/h-val merev

akadálynak vezetik. A vezető és az első utas tizenhat pontot kap ennél a próbánál, ezek eloszlása a fej, a nyak, a mellkas, a combcsont és a sípcsont sérüléseitől függ.

A második C-NCAP frontális tesztben az autó orrának 40%-ával ütközik deformálódó akadálynak, 64 km/h-val. Elöl a vezető és egy közepes termetű első-, hátul egy kistermetű utas ül. Az átfogó pontozás csak az elől ülők védelmét értékeli. Részletesen a fej, a mellkas, a combcsont, a térd és a láb-szár sérüléseit rögzítik.

A C-NCAP oldalütközési tesztjéhez 950 kilós „autót” használnak, ez 50 km/h sebességgel csapódik az álló tesztautó oldalába. A fedélzeten a vezető és egy közepes méretű próbabábu tartózkodik, a fej, a mellkas, a has és a medence sérüléseit vizsgálják. A hátsó ülésen egyetlen kisméretű bábu ül, a 16 pontos összértékelés azonban a vezető által elszenvedett sérüléseken alapul.

Ezeket a pontokat aztán csillagokká alakítják, hogy az eredmény érthetőbb legyen. Némi bónuszt is kioszthatnak a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető jelzésért (1,5 pont), a függönylégzsákokért (1 pont) és a gyerekülések ISOFIX bekötéséért (0,5 pont). 2018-tól, amikor a pontozási rendszeren finomítottak, már összesen 100 pont szerezhető. 90 ponttól 5+ csillag, 82-től pedig 5 csillag jár, de ha egy tesztben egy részterület 0 pontot kap, az autót visszaminősítik 4 csillagossá, ami egyébként 72 ponttól elérhető. 60 ponttól 3 csillagot, 45 ponttól 2 csillagot, 45 pont alatt pedig csak 1 csillagot kap a tesztelt autó. A legalább négy-csillagos eredmény feltétele, hogy legyen az autóban ESP.

2018 óta már kevés kritikus hang hallható a C-NCAP működésével kapcsolatban, hiszen az Európába törekvő modelleket úgyis megvizsgálja az Euro NCAP, és egyre jobban szerepelnek a kínai autók. Tavaly több új kínai modell eredményeit is közzétették, ezek mindegyike Európában is öt csillagot kapott, köztük az Ora Funky Cat, a Nio ET7, a Smart #1, a Chery Omoda5, a Maxus Mifa 9, az MG4, a Wey Coffee 01 és 02, valamint a BYD Atto3

FL

ÁRVERSENY Alfa Romeo Giulia 2.0 Q4 Super és Volvo S60 B5 AWD Plus

Fel, támadunk!

PRÉMIUM SZEDÁNOK BELÉPŐ MOTORJUKKAL ÉS ALAPFELSZERELT-SÉGGEL.

Sok a közös vonás: mindkét autó motorja 2,0 l-es, négyhengeres turbós benzines, az Alfában 280, a könnyű hibrid Volvóban 250 LE-s teljesítménnyel. A váltók nyolcfokozatú automaták, a hajtások kizárólag összekerekese-
Az olasz modell belépője a listaáron 20 400 000 forintba kerülő

Super, a svéd ennél olcsóbb, a B5 Plus már 19 290 000 forintért elhozható. A két szedán alapfelszereltségében közös a nyolc légszák, az Isofix, az elektromos rögzítőfék, a kulcs nélküli kezelés, az adaptív LED fényszóró automata távfénnyel, az elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpár, a fény- és esőszensor, a négy villanyablak, az elektrokróm belső tükör, a menetvezérlő, a vetített műszeregység (12,3 colos), a fedélzeti számítógép, a kétfónás automata légkondi, a navigációs infotainment okostelefon tükrözéssel (Alfa 8,8, Volvo 9,0 colos képernyő, utóbbi Android/Google alapú szoftverrel), az audiorendszer (Alfa hat, Volvo tíz hangszóró, DAB/USB), a Bluetooth-kihangsúlyozó, az első-hátsó parkolóradar, a tolatókamera, a bőrbevonatú okoskormány, a sebességátárolás tempomat (Alfánál adaptív), valamint több vezetőségéd (autonóm vészfékező, sávhagyásra és frontális ütközésre figyelmeztető, holtterfigyelő). A gumikat egyformán 17 colos alufelnikre szerelik. A Volvo alapáron adott többlete a táblafelismerő, a fáradtságérzékelő, a sávtartó, az autópálya asszisztens

(ezekért az Alfa felárat kér), az állóhelyzeti szellőztetés, az elektromosan állítható vezetőülés (memóriával), a bőrkárpit és az elektrokróm külső tükörpár.

A vevők kedvenc extrái: adaptív tempomat, is (innenről érhe-
fűthető

a kívánságautó végösszege így 23 650 000 forint. Az S60-nál az adaptív tempomat miatt szintén feljebb kell lépni, a 21 790 000 forintos Ultimate azonban rögtön megadja a Harman Kardon hifit



Drágább és kevesebb vezetőségédet ad alapáron a Giulia

ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

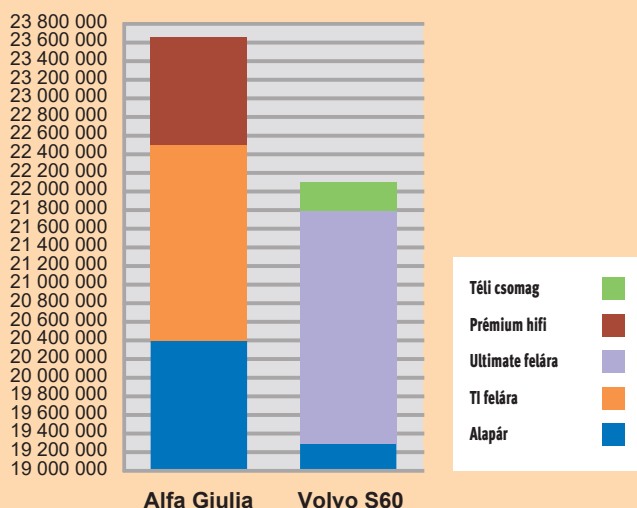
	Alfa Romeo Giulia 2.0 Q4	Volvo S60 B5 AWD
Hengerűrtartalom [cm³]	1995	1969
Hengerszám/szelepszám	4/16	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	280/206 (5250)	250/184 (5400-5700)
Nyomaték [Nm (1/min)]	400 (2250)	350 (1800-4800)
Sebességváltó [fokozat/üzem mód]	8/automata	
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	5,2	6,5
Végsebesség [km/h]	240	180
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4650x1860x1411	4776x1850x1431
Tengelytáv [mm]	2820	2872
Csomagtartó [l]	480	427
Saját tömeg [kg]	1530	1762
CO ₂ [g/km]	173	160
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	7,7	7,1
Kilométerköltség [Ft/km]	56,5	53,3
Listaár [Ft]	20 400 000	19 290 000
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	557 000	527 000

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



Extrákkal együtt is megtartja kezdeti árelőnyét az S60

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (Ft)



első ülések és kormány, prémium audiorendszer, elektromos ülés-mozgatás memóriával és bőrkárpitozás. A Giulia esetében a harmadik, listaáron 22 500 000 forintos TI-t választva mindent megkapunk a prémium hifi kivételével.

A Harman Kardon rendszer további 1 150 000 forint, kötelező prémium bőrcsomaggal együtt (ajtók felső része, műszerfal, kartámasz);

tő el a még komolyabb Bowers & Wilkins), plusz tételként pedig head-up kijelzőt, napfénytetőt és négyzónás légkondit. A Téli csomag a fűthető első-hátsó ülésekkel és kormányval még 309 ezer forint, a teljes összeg listaáron 22 099 000 forintba jön ki.

Lapzártakor az olasz márkánál futott központi akció, a Giulia Sprint alapárából 410 000, a Giulia TI alapárából 510 000 forintot elengedve. Az autók költségeit a megszokott módon öt éves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyagköltségek árával) az Alfa Romeo Giulia mutatója 56,5, a Volvo S60-é 53,3 Ft/km.

Rendszám nélküli autó nem parkolhat főútvonalon, és mellékutakon is csak 10 napig – a hosszabb tároláshoz engedély kell. A rendszámos, de lejárt műszaki vizsgájú autókra nincs általános szabály, de az önkormányzatok, saját rendeleteikben ezek parkolását is korlátozhatják

Téli álom

OLVASÓNK HOSSZABB IDŐRE SZERETNÉ AUTÓJÁT LEÁLLÍTANI, DE VANNAK AGGÁLYAI.

Autónkkal az utcán parkolunk. Általában nyugodt az élet erre felé. Most úgy alakul, hogy talán külföldre költözünk hosszabb időre (körülbelül fél évre), addig az autó az utcán állna. Ezzel kapcsolatban vannak fenntartásaim. Az egyik az, hogy leszedjem-e az akkusart? Ezt ügyvéd úrtól nem műszaki értelemben kérdezem, hanem ha például ellopják az autót, a biztosító érvelhet-e azzal, a nemfizetés mellett, hogy semmilyen



Képlink illusztráció

eszközzel (elektronikus védelemmel) nem védtem?

A másik kérdésben az utcán parkolással kapcsolatban: mi van, ha felbontják az utcát? Ebben az esetben valószínűleg elszállítják a

kocsit. Ki fizeti ennek a költségét? De még a forgalmi rend is megváltozhat – például egyirányú lesz az utca, én meg szemben állok a forgalommal. Vagy lehet filmforgatás...

A műszaki érvényes marad az autón a távolmaradásunk idejére. Esetleg be kell jelentenem ezt az egészet az út kezelőjének?

*Név és cím
a szerkesztőségben*



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

Arra a kérdésre, hogy az elektronikus védelem hiánya miatt a biztosító elzárkózhat-e a cascós kárrendezéstől, egyértelmű válasz több okból nem adható. A casco feltételei ugyanis biztosítónként, sőt egy adott biztosítón belül is eltérőek lehetnek, és az általános szerződési feltételek, valamint a szerződésre vezetett záradékok szövegétől is függ, hogy egy-

egy ilyen hivatkozás jogszerű-e. Amennyiben a szerződéses feltételek erre valamilyen formában kitérnek, további vizsgálatásnak nincs helye. A helyzetet tovább komplikálja, hogy még ha nincs is ilyen kikötés, akkor is hivatkozhat – legalábbis elvileg – a biztosító a Ptk. biztosítási fejezete szerint a fizetési kötelezettség alóli mentesülésre okot adó körülményként az autós súlyos gondatlanságára, nevezetesen, hogy fél évig elektronikus védelem nélkül hagyta az egyébként ilyen felszereltséggel rendelkező autóját. Azért kell mégis úgy fogalmaznom, hogy a biztosító legalábbis elvileg hivatkozhat ilyesmire, mert a gondatlanság mértéke is fontos. A biztosított gondatlansága önmagában nem jogosítja fel a biztosítót, csak

a súlyos gondatlanság, és hogy az mikor éri el azt a fokot, amikor a bírói gyakorlat is elismeri a biztosító érvelését, mindig az ügy körülményeitől függ. Előre nehezen meghatározható kérdés, kivéve természetesen a szélsőséges eseteket. A bírósági gyakorlat valahogy úgy fogalmaz, hogy a szándékossággal határos súlyos gondatlanság esetén jogszerű a biztosító elzárkózása a kárrendezéstől, de nehezen tudnám biztosra kijelenteni, hogy egy ilyen eset, tehát a kocsit hat hónapig történő felügyelet nélkül hagyása mellett az elektronikus védelem kiiktatása nem tartozik ebbe a kategóriába.

A helyzet érzékeltetésére talán érdemes arra utalni, hogy más lehet az ügy megítélése, ha valaki fél évre szándékosan iktatta ki az elekt-

ronikus védelmet, és úgy hagyta a kocsiját az utcán, és más, ha váratlanul nem tudott a tervezett útról időben hazajönni, ami miatt a kocsit akkumulátora az állásban lemerült.

A második kérdéssel kapcsolatban arra szükséges utalni, hogy az utca a gépkocsik számára nem tartós tárolásra szolgál, hanem időleges várakozásra. Aki hat hónapra külföldre utazik, helyesen akkor jár el, ha egyrészt vagyonvédelmi okokból, másrészt a közterület indokolatlan elfoglalásának elkerülésére valamilyen erre a célra szolgáló őrzött helyen állítja le autóját. A lejárt forgalmival a közterületen tartósan álló gépkocsikat nemcsak az út felbontása esetén, hanem egyébként is elszállítják, az autós költségére.

A 12 V-OS AKKUMULÁTOROK SZEREPE ELEKTROMOS JÁRMŰVEKBEN

Ha egy elektromos jármű fő akkumulátora meghibásodik, akkor egy 12 voltos akkumulátor segíti az elektromos fogyasztók és rendszerek tápellátását.



Egy 12 voltos akkumulátor, mint amilyen a VARTA® Automotive AGM, másodlagos áramforrásként áll rendelkezésre és biztosítja a biztonság szempontjából kritikus rendszerek állandó működését.

Eltöprengett már azon, hogy mi történik, amikor egy modern elektromos vagy hibrid jármű lítium-ion akkumulátora meghibásodik? A választ a motorháztető alatt vagy a csomagtartóban, esetleg a vezetőülés mögött is megtalálhatja. A járművet tápláló nagyfeszültségű lítium-ion akkumulátor mellett van egy másik: egy 12 V-os akkumulátor is, amely másodlagos áramforrásként garantálja a biztonság szempontjából kritikus rendszerek folyamatos működését, ha az elsődleges nagyfeszültségű rendszer meghibásodik. De más olyan fontos funkciókról is gondoskodik, mint amilyen pl. a központi zár.

Például még egy elektromos autóban is biztosítani kell, hogy a szervokormány vész helyzetben is működjön, hogy a kormányozhatóság megmaradjon. Ehhez megbízható és nagy teljesítményű áramellátásra van szükség. A VARTA akkumulátorok ebből a szempontból teljes mértékben beváltak, és évek óta bizonyítanak az elektromos rendszerű vagy hibrid járművekben.

A lítiumion-technológia a savas akkumulátorok utódjának tekinthető. Önmagában nem olyan erőteljes, mint más technológiák és folyamatos ellenőrzést is igényel. A lítiumion cellákat védeni kell a túltöltés és a mélykisülés ellen is. Ehhez elengedhetetlen egy speciális áramköri védelem, ami a feszültséget a biztonságos tartományon belül képes tartani. Ezenkívül a cellák hőmérsékletét és hőeloszlását is szabályozni kell passzív vagy aktív szellőztetéssel.

Ezek kiváltására olyan bevált megoldások használhatók, mint az AGM technológia. Ha a nagyfeszültségű akkumulátor meghibásodik vagy leáll, ezek pufferként működnek a rendszerben, és biztosítják, hogy az olyan kritikus berendezések, amilyenek például a zárszerkezetek, továbbra is működjenek. Ezek látják el még a jármű összes 12V-os fogyasztóját, beleértve az olyan fontos biztonsági funkciókat, mint az ABS, az ESP vagy a vezetéstámogató rendszerek. Az AGM akkumulátorok korántsem elavult technológiák. Bevált kialakításuk és működésük megbízható és erőteljes áramforrássá teszi őket.

A VARTA 12 V-os akkumulátorkínálata felkészült a jelenlegi és jövőbeli elektromos járművek kiszolgálására – akkumulátoraink biztosítják az energiát a kritikus biztonsági rendszerekhez, a kényelmi funkciókhoz és az üzemanyag-takarékos funkciókhoz. Most és a jövőben egyaránt.

A VARTA termékekről itt talál további információt:
varta-automotive.hu

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.

Vezetés utánfutóval

A jövő hónapban költözöm, és hosszú évek óta először kell utánfutóval vezetnem. Emlékszem, már évekkel ezelőtt sem volt túl nagy élmény. Mire kell figyelnem tapasztalatlan sofőrként? Ja, és B-s jogosítványom van.

F. B.

Aki utánfutóval közlekedik, annak több dolgot is át kell gondolnia. Az egyik legfontosabb, hogy a külső méretek jelentősen megváltoznak, ahogy az autó viselkedése is. B kategóriás jogosítvánnyal legfeljebb 750 kg össztömegű, azaz viszonylag kis-méretű utánfutót vontathat, továbbá az autó és a pótkocsi együttes tömege nem haladja meg a 3,5 tonnát. Ezen kívül a pótkocsi legnagyobb össztömege sem lehet több mint a vontató autó saját tömege. Egy kivétel van: ha a vontató jármű 3,5 tonnás, akkor megengedett, hogy a kettő együtt 4,25 tonnát nyomjon.

Ha ez rendben van, a következő feladat az összekapcsolás. Ehhez az autóval tolással a lehető legközelebb a lehetőleg vízszintes, és sík felületen álló pótkocsihoz. Ezután kézzel húzza az utánfutót a vontató vonóhorgához, és helyezze a horogra az utánfutó vonórúdját úgy, hogy az beakadjon. Csatlakoztassa a fékezett pótkocsiknál megtalálható biztonsági hurkot és az utánfutó világítását kiszolgáló tápkábelt, majd ellenőrizze, hogy a pótkocsi hátsó lámpái és féklámpái működnek-e. A pótkocsi rakodásakor a nehéz tárgyakat a lehető legalacsonyabban és a tengelyhez közel, valamint a tengely és a vonórúd közötti területen helyezze el. Figyeljen a megengedett vonórúd-terhelésre, a tengelyterhelésre és a teljes tömegre, szükség esetén rögzítse a csomagokat hevederekkel. Ennél már csak a vezetés a nagyobb kihívás, leginkább kanyarban és tolatáskor. Alapszabály, hogy az utánfutót lassan kell mozgatni. Ha bizonytalan, gyakrabban figyelje a visszapillantó tükrökben a pótkocsi helyzetét és viselkedését. Kanyarokban mindig nagyobb sugárral kell terveznie. Tolatáskor a kezdők gyakran ösztönösen rossz irányba kormányoznak, de ha a pótkocsival jobbra kell

befordulni, akkor először balra kell kormányozni. Miután az utánfutó befejezte az irányváltást, ismét a szokásos módon kormányozhatunk. Ezt érdemes üres parkolóban gyakorolni. A megengedett legnagyobb sebesség autópályán 80, autópálya és lakott területen kívül 70, lakott területen pedig 50 km/h.

Turbóval csak óvatosan?

Új autót vásároltam, turbós benzín-motorral. Amikor átvettem a kereskedésben, a cég munkatársa afféle zárszóként megjegyezte: „a turbóval csak óvatosan”. Annakra be voltam már szóva, hogy el felejtettem visszakérdezni, úgyhogy most az önök véleményére vagyok kíváncsi. Mire gondolhatott? Hideg motornál legyen óvatos? Vagy leállításkor? Valóban kell még az ilyen modern motorokkal „óvatoskodni”?

M. T.

Mivel a turbót a kipufogógáz hajtja, nagyon magas hőmérsékletet kell elviselnie (akár 800 fokot), és a szerkezetet érő hőingadozások is jelentősek. A feltöltő csapágycsopót a motorolaj keni. Ha hosszú távú, nagy sebességű autózás után azonnal leállítjuk a motort, a hűtő hatású olajkeringés is megszűnik a turbó csapágycsopótában, arról nem is beszélve, hogy ha tényleg azonnal „lelőjük” a gépet a száguldas után, a feltöltő még foroghat, amikor a kenése megszűnik. Ettől maga a csapágycsopót is károsodhat. A motor hűtőkörének megállásával – hiszen álló motornál nem kering a hűtőközeg – a leállítás után maga az erőforrás is melegezni kezd. Ez különösen a feltöltő házát terhelheti meg extra hőmérsékletingadozásokkal. Ezért, hosszú autópályás hajtás után, mielőtt leállítjuk az autót érdemes részterheléssel, alacsonyabb fordulatszámokon, kis gázzal autózni néhány kilométert, hogy a szerkezet lehűljön, és a motor leállításával is jó várni 20-30 másodpercet alaplátáron. A hideg motorral is megéri óvatosabbnak lenni: a szélsőséges hőmérsékletkülönbségek elkerülése érdekében érdemes egy kicsit melegíteni, mielőtt a maximális teljesítményt kérjük a hajtásláncból – a motorolaj teljes átmelegedéséhez, annak mennyiségétől és a körülményektől függően legalább 5-10 km kell. Az olajcsere-intervallumok betartása fontos a turbó érzékeny siklócsapágycsopótjának hosszú élettartamához.

Azt, hogy a vezetők többsége a fenti „óvintézkedésekre” nem hajlandó, a turbók gyártói is jól tudják. Éppen ezért – és a feltöltőkkel gyakran „kegyetlenül” bánó startstop rendszerek általánossá válása miatt is – ma már gyakori a görgőcsapágycsopót kialakítás. Ennek alacsonyabb a maximális fordulatszáma, de a felsorolt határhelyzetekben jóval ellenállóbb a sikló szerkezetnél. Ezen kívül általános, hogy a turbó házát is átjárja a motor hűtőfolyadék, sőt, a motor megállása után egy kis elektromos szivattyú – csak a feltöltőben – tovább keringeti a folyadékot néhány másodpercig. Az ilyen kialakítások ellenállóbbak a durva bánásmóddal szemben is.

Stoptábla csík nélkül

Ha a kereszteződésben stoptábla van, de csík nincs, akkor hol kell megállnom? Szerintem a tábla vonalában.

K. K.

Természetesen ebben az esetben is meg kell állni, de az útkereszteződésbe behajtás előtti megállás helye a vezetőre van bízva. Ott célszerű, ahol a keresztező forgalom már jól belátható.

A növekvő fogyasztás okai

Most nyáron megugrott az autóm fogyasztása. Teljesen értetlenül és elkeseredetten állok az eset előtt. Egyelőre szervizbe nem szándékozom vinni, így az önök tanácsát, tippjét kérem, hátha sikerül urrá lennem ezen a helyzeten.

I. B.

Az autó fogyasztására a legnagyobb hatással maga a vezető van – ha gyakran hajt magas fordulatszámon és későn kapcsol fel, magasabb lesz a fogyasztás. De ha mindig ön ül a volán mögött, és markánsan nem változott a vezetési stílusa, akkor valószínűleg műszaki okai vannak a dolognak. A pontos diagnosztizhoz jó lenne tudni az autó típusát, és a hajtáslánc jellemzőit. Íme, néhány általános dolog. Könnyen orvosolható kiváltó ok lehet a túl alacsony abroncsnyomás. Már kis eltérések is megnövelhetik a fogyasztást: 0,2 báros hiány 1, 0,6 pedig akár 4%-ot is jelenthet. Egy közepes méretű autónál ez 0,3 l/100 km-es többletfogyasztást is okozhat. Könnyen felismerhető és orvosolható ok a megnövekedett légellenállás. Okozhatja

tetőbox vagy kerékpártartó, de akár az autó alatt meglazult burkolatrészek is.

Az időközönként ki nem cserélt alkatrészek is hozzájárulhatnak az üzemanyagsomjához: például az eltömődött légszűrő, vagy az elhasználódott gyújtógyertyák. A motorirányító rendszer hibája is lehet ok, például ha valamelyik érzékelő (lambda szonda, fojtószelep szenzor) hibás, és emiatt helytelen értékeket küld. A nyári melegben az állandó légkondi-használat szintén többletfogyasztást okoz, jellemzően 0,3-0,5 l/100 km plusszal lehet számolni.

Csináld magad: autófestés?

Van egy régebbi autóm, és néha úgy érzem, többbe kerülne lefényeztetni, mint amennyit az egész ér. De hát ronda szegénykém. Arra gondoltam, hogy valami élénk színre festeném. És most jön a lényeg: szívesen lefesteném én magam. Tudom, teljesen más, de a lakást is szépen megcsináltam. Vagy inkább matri-cázom be?

T. F.

Hiába a szakszerű munka, a legtöbb esetben az eredmény nem kielégítő, ha nincs tapasztalat. Ráadásul a festés nagyon időigényes, és nem lehet csak úgy hirtelen ötlettől vezérelve nekiugrani otthon a garázsban. Az előkészítő munkákkal kell kezdeni, mint például a maszkolás, csiszolás. Kellenek hozzá speciális eszközök, festékszóró pisztoly, és pormentes környezetre is szükség van. Ez utóbbihoz festőfülkét kellene bérelni, ami nem olcsó. A végeredmény még így is lehet ráncokkal, buborékokkal vagy „orrlyukakkal” tarkított, ami az autó értékét, nem hogy nem emeli, de egyenesen csökkenti.

A fóliázás egyre népszerűbb, és bizonyos körülmények között még olcsóbb is lehet, de itt két szakember 24 órán keresztül dolgozik a kocsin, így a fólia minőségétől és a jármű szerkezetétől függ az ár: 300 000 forinttól indul a minőségi munkák díja. A fóliázással egyébként elkerülhető az esetleges értékvesztés problémája is. A fólia általában körülbelül hét-tíz évig tart, utána a ragasztó elenged, vagy kifakul az anyag.

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

Előzetes 2023/11

Október 26-án, csütörtökön

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



Vezetjük a Lexus luxus-egyterűjét, a hibrid hajtásláncú LM-et.



Itt az ADAC legújabb téligumi tesztje.



Nagyteszt: Alfa Romeo Giulia, 280 LE-s, 2,0 l-es turbós benzinessel, automata váltóval és összerék-hajtással.



Teszten az Autobest idei győztese, a Renault Austral.

KAPJA MEG OLCSÓBBAN KATALÓGUSAINKAT!

Fizessen kevesebbet, és mi házhoz visszük katalógusainkat!

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



**Jó spórolást,
jó olvasást!**

Várjuk katalógus-megrendelését e-mailben, azauto@azauto.hu címre. Az átutalás és a csekkes befizetés címzettje:

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

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

Az Autó

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

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

Kiadja az Auto News Kft.

Művészeti vezető, tipográfia & képszerkesztés: Balázs Áron

Felelős kiadó: Pálkás Balázs ügyvezető

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

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

Hírdetésfelvétel a szerkesztőség címen és a +36-30-396-4881-es telefonszámon.

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

ISSN 2060-5773

© Minden jog fenntartva Auto News Kft.

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

Megrendelem havonta megjelenő

lapot példányban. Előfizetési díja egy évre 9960 forint

Név/intézmény:

Cím:

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

emelet, ajtó, irányítószám) e-mail:

Dátum:

Aláírás:

A megrendelőlapot a következő címre borítékban szíveskedjen feladni:

Magyar Posta Zrt.
Hírlap Igazgatóság
1900 Budapest

NOVEMBERTŐL AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL

azaz **RETRO MOBIL** *Deluxe*
Ex-szocialista autók + más klasszikusok

Barcode: 9 772060 842006 23 001

LADA 1600 GR2

IKARUS 280

ALFA Romeo Giulia

LADA 1300

WARTBURG 353 S

VOLKSWAGEN GOLF

TRABANT 601

PANNONIA P10H

LADA 1500S

azauto@azauto.hu

TUNING ÉS RETRO FESZTIVÁL



október 14-15.
Budapest, Vasúttörténeti Park

Nyitva: szombat és vasárnap 09:00-18:00



www.trf.hu



JEGY ÁRAK: FELNŐTT: 6.000 FT | GYEREK: 5.000 FT (3-14 ÉVES KORIG) | NYUGDÍJAS: 5.000 FT