

az

auto



ALFA Romeo 33 Stradale

auto

kötő


DACIA Duster
 Még megéri?

TESZT


 Magyarországon
 az OMODA ÚJ MÁRKA

TESZT

SUZUKI Swace

 Te vagy
 az Corolla?

 A dög **BMW XM**

TESZT



Kubista

MENETTUDÓSÍTÁS

LEXUS LM



VOLKSWAGEN Passat

Csak puttanyos

BEMUTATÓ

ÁRVERSENY

Alfa Tonale Audi Q3



TESZT

RENAULT AUSTRAL

(A) Részletkérdés – a startstop akkuk működése

Józan hajtások

 ADAC téligumi-teszt:
 32 abroncs, kevés
 győztes

**A Krokodil Rock bemutatja:
A „Nagy Generáció”
koncertjei**

Mike Oldfield's



Vendég:

**Müller Péter Sziámi
AndFriends**

...

**VESZPRÉM ARÉNA
2024.02.23.**

**DEBRECEN FŐNIX ARÉNA
2024.02.24.**

**BUDAPEST ARÉNA
2024.02.26.**

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 Renault Austral TCE 160 MHEV iconic aut.

XXXI. évfolyam 11. szám 2023. november

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

7 Előzetes: Volkswagen Tiguan

Újra hangolva

8 Teszt: Renault Austral TCE 160 MHEV iconic aut.

Déli krónika

14 Menettudósítás: Lexus LM

Elemes bútor

16 Bemutató: Volkswagen Passat Variant

Hordd el magad!

18 Bemutató: Peugeot E-3008

Előjáró

20 A WAE EVR és az EVRh

Alapkészlet

22 Tesztnapló: BMW XM

A lény

28 Tesztnapló: Dacia Duster Blue dCi 115 Journey

Egyenes beszéd

30 Teszt: Suzuki Swace 1.8 Hybrid GL+

Copy-paste

36 Tartóteszt: Fiat Tipo Kombi 1.4 Pop

Egy korszak vége

38 Használtteszt: Opel Corsa 1.0 12V (2003)

A húszéveseké a világ?

MAGAZIN

26 Alfa Romeo 33 Stradale

Múltigéző

FLOTTA

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

Távlati tervek

AUTÓPIAC

40 Új márká Magyarországon: jön az Omoda

Nagy elhatározás

AUTÓ+

42 ADAC téligumi-teszt 2023

Kevesen buktak

44 A legnehezebb KRESZ-kérdések 3.

Van még kérdés!

47 Ténykérdések: Az Autó segít

Tényvadászat

48 Részletkérdés: startstop akkumulátorok

Kintorna

49 LEVELEZÉS

50 ELŐZETES

50 IMPRESSZUM

BEMUTATÓ



16 Volkswagen Passat Variant

TESZTNAPLÓ



22 BMW XM



E havi járműveink

26	Alfa Romeo 33 Stradale	40	Omoda C5
46	Alfa Romeo Tonale	38	Opel Corsa
46	Audi Q3	18	Peugeot E-3008
22	BMW XM	8	Renault Austral
28	Dacia Duster	30	Suzuki Swace
36	Fiat Tipo	16	VW Passat Variant
14	Lexus LM	7	Volkswagen Tiguan

TESZT



30 Suzuki Swace 1.8 Hybrid GL+

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>

Jaguar F-Type

Itt a vége?

A tervek szerint 2025-től a Jaguar luxus villanyautómárkaként él tovább, addig pedig már nem kell sokat aludni. Az a hír járja, hogy az F-Type limitált sorozata az utolsó hivatalos esemény, ahol a Jaguar belsőégésű motorral hajtott járművet prezentál, a jövőben kizárólag

Jaguar F-Type ZP Edition – 3,7 s alatt gyorsul nulláról százra, a végsebessége 300 km/h



elektromos autókra koncentrálnak. A 150 darabos „ZP Edition” kiadás kupé vagy nyitott Roadster karosszériával egyaránt választható, de kizárólag 5,0 l-es, 575 LE-s kompresszoros V8-assal (700 Nm), nyolcfokozatú automatával és összerakékhajtással. A sötétkék külsőhöz vörös/fekete, a fehérnek tűnő világos szürkéhez pedig kék/fekete belső jár, az ajtókra fehér köröket festenek – régen itt helyezték el a rajtszámokat. A kivitelezés a gyári SV Bespoke részleg feladata, ezt belül sorszámozott plakett is jelzi.



Skoda Kodiaq

Nagymedve

A vadonatúj Kodiaq hat centivel lett hosszabb (4758x1864x1659 mm), tengelytávja 2791 mm. Alufelniből 17-től 20 colosig terjed a választék, a fényezéséknél a képen látható arany metál az újdonság. A műszer egység vetített, az infotainment képernyője alapból 10,0, a jobban felszerelt autókban 13,0 colos, a váltókar középről a kormány mögé, jobb oldalra került. Itt debütál a Skoda régóta várt innovatív Smart

Skoda Kodiaq – a látványra sportos Kodiaq továbbra is a Sportline. Az ötüléses kivitel csomagterve 910–2145, a hétülésesé 340/845–2035 l-es

Dials okoskapcsolója: a közép-konzol tekerőgombjai 32 mm-es kijelzővel rendelkeznek, gyűrűik nemcsak forgathatók, hanem nyomogathatók is, így változtatva az aktuális funkciókat. Kézi váltó már nincs, a motorsor turbós benzinesből, dízelből, könnyű hibridből és iV jelöléssel akár 100 km elektromos hatótávú, 50 kW-tal gyorsan is tölthető plug-in hibridből áll.

Autobest 2024 döntősök – a győztest december közepén hirdeti ki a zsűri

Autobest 2024

Megvannak a döntősök!

Az Autobest – Oroszország tagságának ideiglenes felfüggesztése miatt – jelenleg 31 tagú nemzetközi zsűrije megszavazta a 2024-es fődíj (Autobest 2024, Európa legjobb vétele) döntőseit. Íme, a lista: BYD Dolphin, Fiat 600e, Hyundai Kona és Jeep Avenger. A díj kétnapos összevont nagytisztét idén is Ausztriában, Teesdorfban rendezik, az Osztrák Autóklub (ÖAMTC) pályáján, november 21–22-én. A győztest december közepén hirdeti ki a zsűri. A tagok más díjakról is döntöttek már; az autóiipari csúcsmenedzserek sikerét elismerő Manbest idei győz



tese Denis Le Vot, a Dacia márká első embere, az autóiipari vállalatok díját (a Companybest-et) a Porsche,

a Designbest-et pedig Gilles Vidal kapta – ő a Citroën és a Peugeot egykori formatervezője, ma a

Renault vezető dizájnere. A 2024-es díjátadó gála helyét is kihirdette már az Autobest: Luxemburg.



Ford Ranger PHEV

Áramszállító

A Ford bejelentette, hogy 2024 végén elkezd a kívülről tölthető hibrid pickup, a Ranger PHEV gyártását, amely legkorábban 2025 elején kerülhet a vásárlókhoz. A márka hasznójárművekkel foglalkozó Pro részlegének fontos, hogy a lehető legtöbb szegmensben elérhető legyenek tisztán elektromos, vagy villamosított hajtások, a Ranger

Ford Ranger PHEV – ugyanúgy 3,5 tonnát tud majd vontatni. Egymáshoz közel került a benzin betöltőnyílása és az elektromos csatlakozó fészke

pedig erre a feladatra is tökéletesen megfelel. Egyelőre annyit árultak el, hogy a PHEV lesz a legnyomatékosabb az összes Ranger közül, amelynél megtartják a 2,3 l-es EcoBoost turbómotort; a beépített villanymotorral és akkumulátorral pedig akár 45 km-es elektromos hatótávot is lehet majd érni.



BMW iX2

Ketteske, hogy van?

A kompakt SUV kupé második generációja minden irányban nőtt: hossza 194, szélessége 21, magassága 64 mm-rel lett több (4554x1845x1590 mm) és nyújtottak a tengelytávján is. A normál kivitelek csomagtartója 560-1470 l-es, az elektromos iX2-é ennél kisebb, 525-1400 l. Utóbbival indul jövő tavasszal a forgalmazás, az xDrive30 mindkét tengelye hajtott, a rendszer teljesítménye 313 LE (494 Nm), az akku 64,8 kWh-s, a

BMW iX2 xDrive30 – állásból 5,6 s alatt gyorsul százra, a végsebessége 180 km/h. Rendelhető M Sport csomag, a legnagyobb alufelni 21 colos

hatótáv 417-449 km. E mellé csatlakozik a benzines X2 M35i xDrive, elől keresztben beépített 2,0 l-es turbós négyhengeressel, amely Európában 300, az USA-ban és más piacokon 317 LE-s. A váltó hétsebességű, dupla kuplungos robot. Később további változatok érkeznek, köztük dízel, 48 V-os benzines könnyű hibrid, valamint elektromos hajtásúak. Az X2/iX2 páros lesz az első BMW az új OS 9-es szoftvert futtató infotainment rendszerrel.

A hónap felmérése

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

Igen **67**

Nem **33**



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján



Kia EV Day

Napraforgó

A hagyományteremtő EV Day mostantól rendszeres lesz a koreai márkánál: minden évben itt mutatják majd be, hogy merre tartanak és milyen újdonságaik vannak. A Kia némi képzavarral élve gőzerővel villamosít, az E-GMP padlón guruló modellek közül az EV6 világszerte kapható, már a küszöbön áll a nagy szabadiódó terepes

Kia EV3 – a Kia szerint egyszerre praktikus és élvezetesen vezethető

EV9, valamint hamarosan érkezik a középkategóriás EV5 is. A márka azonban itt nem áll meg, az 5-ös mellett bemutatta a kompakt EV3 crossovert, valamint az EV4 villany szedánt, melyek még tanulmányok, de a Kia formatervezésért felelős alelnöke, *Karim Habib* szerint erős és hatásos képviselői mindannak, amit a közeljövőben szeretnének megvalósítani.



Kia EV4 – háromféle (Mind Modes, Perform és Serenity) üzemmódban képes működni

Kérés

Az Autó felmérést készít, hogy az olvasói miként látják az autósvilágot. Szeretnénk, ha minél többen válaszolnának kérdéseinkre. A 2023. november 20-áig válaszaikat beküldők között fél évre szóló Az Autó-előfizetéseket sorsolunk ki.

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

– Ön támogatná, hogy ne az autónak, hanem a vezetőnek legyen kötelező felelősségbiztosítása?



Mahindra Vision Thar.e

Fenntartható

Az indiai Mahindra 2010-től gyártja a látványában Jeep CJ/Wrangler klónnak tűnő Thar terepjárót, amelynek most tanulmány formájában bemutatta a lehetséges utódját. A Vision Thar.e tisztán elektromos hajtású, karosszériájának szögletessége pedig szándékos, hiszen ez terepen manőverezve előnyt jelent. De a lényeg nem ezen, hanem a

Mahindra Vision Thar.e – kicsik az üvegek, a szélvédő meredek szögben áll, a Thar.e ránézésre is klasszikus terepjáró

fenntarthatóságon van: a hangszílyozottan funkcionális kialakítású utastérben a felhasznált szövetek 50 százalékban újrahasznosított PET palackokból készültek, ahogy a szintén megújuló forrásból származó műanyag alkatrészekenél sem használtak külön bevonatot, ezzel is csökkentve a jármű ökológiai lábnyomát.



Mercedes-Maybach EQS 680 SUV

Melléklet

A Mercedesen belül a Maybach kivitelek testesítik meg a non plus ultra luxust, ezeket kívülről az aktuális típusokra ráerőltetett hűtőmaszkról, a különleges mintázatú felnikről és a jellemzően kéttónusú fényezésről lehet felismerni. Az elektromos EQ modellekből eddig mellékszálként sportos AMG-k készültek, de csak mostanáig, mert itt az első EQ-Maybach, az EQS 680 SUV. Dióhéjban: két villanymotor,

Mercedes-Maybach EQS 680 SUV – szemből könnyen felismerhető, hogy nem hétköznapi villanyautót látunk

657 LE, adaptív légrugózás, kormányzott hátsó kerekek alából 4,5, pluszpénzért 10 fokos elmozdulással, akár 22 colos alufelnik, valamint kézműves Manufaktur részletek és tartozékok, amerre csak nézünk. Érdekesség, hogy a menetvezérlő a szokásos programok mellett Maybach üzemmóddal is rendelkezik, amely a hátsó utasok maximális utazási komfortját jelenti és ehhez hangol mindent.



Lotus Emeya

Hiperszuper

Nem tudni, hogy akik a Lotusnál az iskolát teremtő Seven, az Esprit, vagy az Elise/Exige párost szerették, hogyan fogadják majd az ígért újhullámos villanyautókat, mindezenre a 75 éve *Colin Chapman* által alapított márka dübörög a jelenlegi tulajdonosa, a kínai Geely Holding részeként. És itt az Emeya, a New Yorkban bemutatott négyajtós, elektromos hyper-GT: 800 V-os technológia, 905 LE, 985 Nm,

Lotus Emeya – 1000 fonttal már lefoglalható. A Geely szerint minden benne van, amit a Lotus márka 75 év alatt felépített, illetve elért

50-50 arányú tömegelosztás a tengelyek között, karbon-kerámia fékek, adaptív légrugózás, 2,78 s-os állórajtós százask gyorsulás és 251 km/h-s végsebesség – ez utóbbi erősen korlátozva. A 350 kW-os rapid töltéssel 18 perc a 10-80%-ra telítés, 5 perc alatt 150 km-re elegendő energia vételezhető, egy feltöltéssel pedig megtehető a London és Newcastle közötti távolság, ami körül 400 km.

VISSZAHÍVTÁK

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Mercedes GL, ML, R	2004. 01. 14.–2015. 08. 31.	Fékrásegítő
Nissan Navara (2.3 dci)	2016. 05.–2019. 05.	Katalizátor
Ford Ranger (Wildtrack)	2022. 07.–2023. 04.	Gyerekzár
Fiat Scudo	2022–2023	Abblue rendszer
DS 3 Crossback, DS 4	2019–2022	Abblue rendszer
Opel Vivaro, Zafira	2020. 10. 06.–2022. 07. 11.	Abblue rendszer
Opel Movano	2021. 10. 12.–2022. 11. 29.	Abblue rendszer
Opel Mokka	2020. 09. 30.–2022. 12. 03.	Abblue rendszer
Opel Astra, Combo	2021. 07. 29.–2022. 07. 05.	Abblue rendszer
Citroën C5 Aircross	2019. 12. 05.–2022. 12. 05.	Abblue rendszer
Citroën C4 Picasso	2020. 02. 10.–2022. 06. 27.	Abblue rendszer
Citroën C4	2020. 05. 26.–2022. 11. 30.	Abblue rendszer
Citroën Berlingo	2020. 06. 16.–2022. 07. 06.	Abblue rendszer
Peugeot 301	2020. 01. 15.–2022. 02. 01.	Abblue rendszer
Peugeot 3008	2020. 06. 18.–2022. 11. 08.	Abblue rendszer
Peugeot 5008	2020. 06. 15.–2022. 11. 21.	Abblue rendszer
Peugeot Partner	2020. 06. 17.–2022. 11. 07.	Abblue rendszer
DS 7 Crossback	2019–2022	Abblue rendszer
Peugeot 208	2020. 01. 08.–2022. 10. 19.	Abblue rendszer
Peugeot 308	2019. 09. 26.–2021. 09. 07.	Abblue rendszer
Mercedes CLS, E, AMG GT	2022–2023	Kiszállás-segéd
Jaguar I-Pace	2017. 08. 23.–2023. 06. 05.	Tűzvesztély
Subaru Outback	2014. 05.–2018. 11.	Elektromos kézifék
Subaru Impreza, XV	2016–2018	Elektromos kézifék
Toyota Proace, Proace Verso	2021–2022	Emisszió
Opel Zafira, Vivaro	2020–2022	Emisszió
Citroën Spacetourer, Jumpy	2020–2022	Emisszió
Peugeot Expert, Traveller	2020–2022	Emisszió
Toyota Proace, Proace City	2020–2022	Emisszió
Kia Optima (2.0 GDi)	2011. 02. 15.–2012. 02. 21.	Motorhibák
Kia Niro, Sportage	2021–2022	Műszerfal
Kia Sorento (2.4 MPI)	2011. 01. 11.–2015. 06. 17.	Motorhibák
Kia Optima (2.0 GDi)	2015. 12. 04.–2018. 09. 13.	Motorhibák
Porsche Taycan	2022	Hajtás-akkumulátor
Audi e-tron GT	2022–2023	Hajtás-akkumulátor

Fülesjárat

- ♦ Jó hír: a Budapest Közút és a BKK a fővárosi közlekedési lámpák hangolásánál elkezdte használni a Google térkép forgalomfigyelő adatait.
- ♦ Korlátozták a mentőjárművek sebességét: vezetőik a megkülönböztető jelzés használata során legfeljebb 30 km/h-val léphetik túl a megengedett tempót.
- ♦ 2024-től már csak tisztán elektromos modelleket mutat be a francia DS Automobiles. A következő újdonság a Peugeot E-3008-nál is használt új STLA padlólemezen gurul majd.

ELŐZETES

Volkswagen Tiguan

Újra hangolva



<https://youtu.be/fwhLqv17CkY>



Akár 20 colos alufelniket is vehetünk, a tölthető eHybrid a gyár szerint akár 100 km-t elmehet villannyal, az akkija pedig gyorsötöltéssel is telíthető

JÖVŐ TAVASSZAL KERÜL A SZALONOKBA A VADONATÚJ TIGUAN ÉS LESZ BELŐLE KÖNNYŰ, VALAMINT KÍVÜLRŐL TÖLTHETŐ HIBRID IS.

A 2007-es modellévtől árult kompakt szabadidő terepesebből eddig 7,6 millió példány fogyott, a 2011-es újdonság inkább komoly ráncfelvarrásnak mondható, az alapjaiban friss második Tiguan 2017-ben debütált, ez a mostani pedig a harmadik generáció. A keresztmotoros MQB evo padlón guruló karosszéria nem pazarol, az előzetes információk szerint csak a hosszúsága nőtt 3 centit, a csomagtartó alaphelyzetben 615 helyett 652 l-es. Az ívelt frontrésszel és a fényszórók közötti fekete betéttel az elektromos ID modellekhez igazodik a dizájn, a hűtőrácsot a lökhárítón alakították ki. A nagy felbontású (oldalanként 19 200 multipixelt használó) IQ-LIGHT HD fényszórókat a luxus Touareg modellből vették át, akár csak a szélvédőre vetítő head-up kijelzőt. Elérhető az adaptív DCC Pro csillapítás, amely „összedolgozik” a fékekkel operáló elektronikus differenciálzárral (XDS) is, akárcsak a Golf GTI-ben. A pontos motoros még nem publikus, csak annyi,



Megmaradtak a kormányon (és az ajtókon is) a fizikai gombok, de szinte minden más érintős. A head-up kijelző a szélvédőre vetít, nem pedig zavaróan felemelkedő plasztiklapra

hogy a Tiguan turbós benzines TSI, dízel TDI, könnyű hibrid eTSI és akár 100 km elektromos hatótávra képes tölthető eHybrid hajtáslánccal lesz megvehető, kizárólag dupla kuplungos DSG robotváltókkal. A menetirányt hagyományos kar helyett a kormány mögött jobb oldalt található bajuszkapcsolóval kell kiválasztani, hasonlóan, mint az ID villanyautókban.

A műszeregység vetített, középen akár 15,0 colos érintőképernyőn futhat a legújabb MIB4 szoftvert használó infotainment. Újdonság a középkonzolon található OLED kijelzős forgótárcsa: ezzel a menetvezérlő beállítás, az audio hangereje és a hangulatvilágítás színe valóban egyszerűen szabályozható, nem kell emiatt menükben lépkedni. Az IDA fedélzeti asszisztenssel

számos parancs hangutasításokkal is kiadható. Akik hosszú utazásokat terveznek, bizonyára értékelni fogják az ergoActive Plus első üléseket a négy irányban állítható pneumatikus deréktámasszal és a tizskamrás pontmasszázs funkcióval.

Az új Volkswagen Tiguan megjelenése 2024 első negyedévében várható.

GP

Ez a divat: 20 colosak az alufelnik egy kompakt, 4,5 m hosszú szabadidő-terepes alatt. A kéttónusú fényezés feláras



TESZT Renault Austral
TCe 160 MHEV
iconic aut.

Déli krónika

PAPÍRON A KADJAR
UTÓDJA, A VALÓSÁG-
BAN ENNÉL TÖBB: AZ
AUSTRAL A RENAULT
TERVEI SZERINT ERŐS
HÚZÓMODELL LESZ
A TELJES KÍNÁLATON
BELÜL.

Miért Austral? Talán Auszt-
ráliában készül? Ezt a két
kérdést szinte mindenki feltette,
akivel a tesztautóval kapcsolatban
beszédbe elegyedtünk. A másod-
dikra kapásból tudtunk nemmel
válaszolni, míg az elsőre nem
hivatalos forrásból nyelvi játék
a magyarázat: franciául az aust-
ral (kiejtve: osztrál) délit jelent, az
autót pedig Spanyolországban, azaz
Dél-Európában gyártják (Palencia,
kb. 190 km-re északra-nyugatra
Madridtól). Az Austral műszaki
alapjait tekintve a Nissan Qashqai
rokona, vagy fordítva, kinek ahogy
tetszik, a lényeg a közös CMF-C/D
moduláris padló. A Kadjar karosz-

szériájához képest az Austral min-
den irányban nőtt néhány mm-t,
a hossza és a tengelytávja egyaránt
két-két centivel több, de a meg-

szokott arányok nem borultak fel,
a 20 colos alufelniket pedig mos-
tanra megszoktuk a kompakt városi
terepesek alatt is. Beszállás után

az első benyomások kedvezőek, a
vezetőülés magassága tág határok
(610–685 mm) között állítható,
a tömés (szivacs) nem túlzottan



Övális a kormány, vízszintes küllőin a gombsor már érintős. Középen a fogantyúnak két funkciója van: kézipihentető és ezzel tologatható a tároló fedele, ami egyben indukciós telefontöltő is



Kényelmesek az első ülések, középen kellemes tapintású a hurkásan varrt szövet. A hátsó helykínálat hozza a kategória átlagát, az ülések osztottan, 16 centit sínen tologathatók

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Kényelmes első ülések
- + Beszállás (elől)
- + Szellőzés (hátl)
- + Variálható utas/csomagtér
- + Head-up kijelző
- + Kacattartók száma
- + Biztonságos menettulajdonságok
 - Magas rakodóperem
 - Menetkomfort (20 colos felni)
 - Váltókar/ablaktörlő kezelése

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes benzinmotor
- + Gyors startstop
- Váltó

BIZTONSÁG

- + Vezetősegédek alapján
- + Hatékony fék
 - Auto Hold működése
 - Gyenge távfény

KÖLTSÉGEK

- + Felszereltség
- + Általános garancia

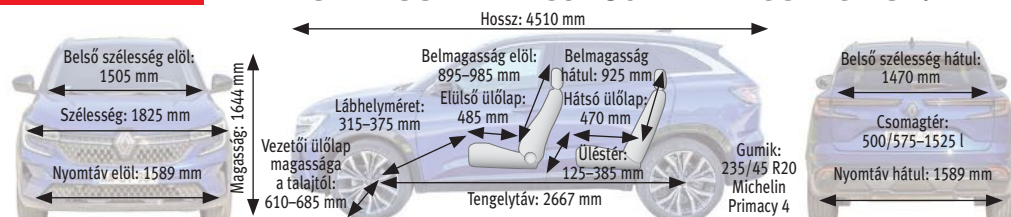

Komplett: hálók az üléstámlákon, pohártartós kartámasz, szellőzők, USB töltők – utóbbi már mindenhol az újabb C típus

kemény, a hurrkás szövet tapintása kellemes. Jó a pedárend és a kormányoszlop is sokat mozog, így hamar belőhető a hosszú távon sem fárasztó pozíció. A kilátás minden irányban körülményes, a tükrök nem az ajtólemezeken ülnek, így növelik az A oszlopok körüli holtteret; aggódni nem kell, a manő-

verezésben sokat segít az iconic esetén alap, a többi komfortszinten pedig megvehető 360 fokos kamera, míg az első-hátsó parkolóradar és a normál tolatókamera az összes Australhoz jár. A 12,3 colos vetített, konfigurálható, színezhető műszeregység sztemderd, közép-re 9,0 colos érintőképernyőt csak

a belépő TCe 140 evolution kap (ehhez is jár navigáció), a többi Australban 12,0 colos felületen fut a menüjét tekintve nem bonyolult, de némi megszokást azért igénylő openR link infotainment. A kormányon gyújtás után kelnek életre az érintős felületek piktogramjai, a menetvezérlőt (Multi-Sense) is a

volánra tették; bal kéz felől könnyű elérni néhány fontos funkciót (sáv-tartó, ESP, csomagternyítő, fényerő szabályozó, rögzítőfék, Auto Hold). Az érintőképernyő alatti sáv a fizikai kapcsolóssoros kéztónás automata légkondié. Az Austral a nők kedvence lehet, mert rengeteg a kacattartó, az ajtózsebek nagyok, a kesztyűtartó mély és szinte a teljes középkonzolda lehet rakodni. A kartámasz fedele okosan, osztottan nyílik, a nagy markolat pusztán látványkellék: pihenhet rajta a kéz, de csupán a pohártartó és egy második rekesz fedelének tologatására szolgál, amely felület egyben vezeték nélküli teleföntöltő is – ez ügyes. Ebből a nagy helybőségéből rögtön következik, hogy középről származtatták a váltókart: a menetirányválasztó a kormány mögé jobbra, az audio vezérlő és az ablaktörlőkar fölé költözött. Utóbbival sokszor össze lehet keverni, amire akkor jövünk rá, ha például a hátramenet kapcsolása helyet vadul csapkodó ablaktörlést indítunk – vicces, de sokadszorra már bosszantó. A head-up kijelző a szélvédőre vetít és a legjobb közül való: a grafika éles, a kép nem torzít. Az általános minőség jó – bár a tesztautóban a vezetőoldali ajtó környékén mindig zizegett valami –, a natúr hatású fabetét tetszetős, a 48 féle színből mindenki talál magának kedvére valót, ráadásul a hangulatok a beállított menetprogramok (Sport,

ADATLAP
RENAULT AUSTRAL TCe 160 MHEV ICONIC AUT.


BENZINMOTOR: Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezés, startstopos, turbós benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1333 cm³. Furat: 72,2 mm, löket: 81,3 mm. Sűrítési arány: 10,5:1 között. Teljesítmény: 158 LE/116 kW (5250-5500/min). Nyomaték: 270 Nm (1800-3750/min). 12 V-os, 70 Ah-s akkumulátor.

HIBRIDAKKUMULÁTOR: Szerkezet: lítium-ion. Energiatároló képesség: 0,15 kWh.

ERŐÁTVITEL: Fokozatmentes (CVT), elsőkerék-hajtás.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkar. Elöl hűtőt, hátul tömör tárcsafékek, elektromos rögzítőfék, Auto Hold, ESP, 2,5 fordulatos elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötülése, önhordó acélkarosszéria. Üzemanyagtartály: 55 l. Saját tömeg 1464 kg-tól.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0-100 km/h): 9,7 s. Végsebesség: 175 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,2-6,5 l/100 km. CO₂ (WLTP): 141-148 g/km. Tesztfogyasztás: 7,6 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 70%-ban városi használat, egy-három személlyel, 17 és 29 Celsius-fok hőmérsékleten

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

A TECHNO ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hat légzsák, Isofix, dombegéd, startstop, vezetősegédek (autonóm vészfékező, követési távolságra figyelmeztető, tempomat és sebességátvitel, fáradtságérzékelő, sáv-tartó, táblafelismerő, távfényasszisztens), adaptív LED fényszórók, automata világításkapcsoló, esőszensor, kulcs nélküli kezelés (Renault kártya), elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpár, elektrokróm belső tükör, négy villanyablak, kéztónás automata légkondi, állítható magasságú első ülések, állítható deréktámasz (vezetőülés), 12,3 colos vetített műszeregység, bőrbevonatu okoskormány, menetvezérlő (Multi-Sense), elektromos rögzítőfék (Auto Hold), parkolóradarok, tolatókamera, hangulatvilágítás (48 szín), infotainment (12,0 colos érintőképernyő), vezeték nélküli okostelefon tükrözés és töltés, Bluetooth-kihangsóító, audiorendszer (6 hangszóró, DAB/USB), műbőr/szövet kárpit, 60/40 arányban osztott, sínen tologatható hátsó ülés, sötétített üvegek, 19 colos alufelni készlet.

Ára: 13 699 000 Ft Akciós ára: 12 599 000 Ft



Éles, kontrasztos a head-up kijelző képe. A vezető elé a térkép is kitéhető, a hangulatfényeknél beállított szint a műszereknél is használja az autó. A zene Harman/Kardon rendszeren szól



Jó a pedálrend, a rögzítőfék és az Auto Hold a bal térdhez került. A sávtartó külön kapcsolót kapott, akárcsak a műszerfali fényerő szabályozója. Az ajtózseb előtt nagy

Eco, Comfort, Egyéni) szerint is változhatnak. A mikroszálas kendő hasznos, ha velünk van, mert az egybefüggő, L-alakú műszeregység és képernyő nagy felülete pillanatok alatt porosodik, utóbbin ráadásul gyűlnek az ujjnyomok is. A 3,5 centivel keskenyebb második sorba az enyhén lejtő tetőív miatt kicsit nehezebb beszállni, az anyagok minősége, a burkolatok azonban egyenértékűek az első soréval. Itt is nagy az ajtózséb, kapunk pohártartós kartámaszt, szellőzőket, USB

C töltőket és hálókát a két első ülés támlájára. A 470 mm-rel kissé rövidnek mondható ülőlapnál, valamint a támlánál egyaránt 60:40 arányban osztott és 16 centit sínen tologatható üléssel a variálhatóság átlagon felüli. A poggyászokat magasra kell emelni, a rakodóperem 780 mm, az üléstámlák egy-egy karral a csomagteréből is dönthetők. Az álpadló alá 16 colos, kínai Linglong gumival szerelt mankókerék kerül, ha erre kivittől függően 50 vagy 100 ezer forintot áldozunk.



Zsúfolt: három bajuszkar is jutott a jobb oldalra, megesett, hogy menetirányválasztás helyett ablakot töröltünk és fordítva



Adaptív LED fényszórókat kap az iconic – a távfény lehetne erősebb, a szemből jövők kitakarása azonban jól működik

Követi az első menetfények formáját a hátsó lámpa. A rakodóperem magas (780 mm)



Nincs lakkozva a dekoráció, tapintható az erezet

Az Austral turbós motorválasztéka szerény, dízel nincs, a csúcsot az 1,2-es benzines köré épülő 200 LE-s E-Tech hibrid jelenti, aki pedig szerényebben is beéri, az 1,33-as TCe-t választhatja 12 V-os könnyű hibridként, 140 LE-vel hatfokozatú kézi, 158 LE-vel fokozatmentes CVT automatával. Pluszpénzért sincs összerékajtás, a 4Control hátsókerék-kormányzás techno esprit Alpine és iconic felszereltség esetén extraként vehető meg (600 000 Ft), ezeknél az alaptól csatolt lengőkaros felfüggesztés már komolyabb multilink. A négyhengeres gép hidegen sem hívja fel magára a figyelmet, simán és csendesen forog, 270 Nm-es csúcsmomente papíron 1800/perctől él, de a gázreakció ennél kicsivel magasabban, 2000 környékén kezd igazán élni. Mivel az erőátvitel fokozatmentes (CVT), a szerkezet folyamatosan változtatja az áttételt, adott sebességhez fix fordulatszám csak kézi üzemmódban tartozik – a vezető hét rögzített és a kormányra

tett fülekkel pöcögtethető fokozat között barangolhat. Hosszabb városban kívüli menetekkel a fogyasztás 6,0-6,5 l környékén tartható, a számítógép azonban próbált optimistán lefelé kerekíteni és a teszt végén 6,6 l-t mutatott, amikor tankolásokkal mérve valójában 7,6 l/100 km-rel zártuk a próbát. Ha valaki nem szereti a CVT-t, nem használja ki a lendületből gurulást (vitorlázást) és folyamatosan „vastag talpú cipőben” nyomja a gázt, ne lepődjön meg, így a 10,0 l körüli értékek sem lehetetlenek.

Az Austral vezethetősége megfelel a közízlésnek, azaz pont olyan, amit az emberek többsége elvár. Magasabban ülünk, mint a normál személyautókban, a 2,5 fordulatos kormányval pontos (de érzetre steril) az irányítás, a rugózás és a csillapítás feszes, de nem kellemetlenül, a karosszéria kanyarban nem billeg, az ívek problémamentesen vehetők, a menetkomfort még a 20 colos felnik ellenére is nyer némi értelmet. Nincs semmi rakoncát-



A RENAULT AUSTRAL ÉS LEGFŐBB KONKURENSEI*

	Renault Austral TCe 160 MHEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDi LP MHEV	Nissan Qashqai 1.3 DIG-T MHEV
Hengerűrtartalom [cm³]	1333	1598	1332
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	158/116 (5250–5500)	150/110 (5500)	158/116 (5500)
Nyomaték [Nm(1/min)]	270 (1800–3750)	250 (1500–4000)	270 (1800)
Váltó [fokozat/üzem]	Fokozatmentes/ CVT	7/ robot	Fokozatmentes/ CVT
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	9,7	9,6	9,2
Végsebesség [km/h]	175	189	199
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,2	6,3	6,3
CO ₂ [g/km]	141	n. a.	142
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4510x1825x 1644	4500x1850x 1650	4425x1835x 1625
Tengelytáv [mm]	2667	2680	2665
Csomagtér [l]**	575–1525	577–1756	504–1447
Alapár [Ft]**	13 699 000	14 299 000	13 999 000

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



Mindkét MHEV benzinmotorja az 1,33-as turbós négyhengeres, de a 140 LE-s csak kézi, ez a 158 LE-s pedig CVT automatával készül

lankodás, nekünk egyedül az elindulásoknál nagyokat rántó Auto Hold csípte a szemünket, ezért inkább kikapcsoltuk. Visszatérve a váltóra, a CVT városban nem rossz, de a működésében van némi spét, azaz csúszás és akinek ez a komótoság cincálja az idegeit, jobb, ha a kézi váltós mellett dönt, a mínusz 18 LE és 10 Nm lenyelhető

hátrány. A vezérlés próbálja alacsonyban tartani a fordulatot (ez a kabinba beszűrődő motorhangot is előnyösen befolyásolja); ha kézi üzemmódban vagyunk, egyenletes 90 km/h-s tempónál hetedikben 1400/percet forog a főtengely, itt padlóig nyomott gázzal a sebességfokozat negyedikbe, a fordulat 3700-ra ugrik, az erőtartalék leg-



1055 mm széles, befelé az ülések pozíciójától függően 840–1000 mm mély a csomagtartó. A támlákat ledönteni innen is lehet, alul a mélyedésben mankókerék utazik – feltéve, ha megvásároltuk

feljebb átlagos, a dinamika nem hátba vágó. Az esti vezetéseknel a fényszóró adaptív működésével elégedettek voltunk, egyik szemből jövő sem jelezte, hogy vakítja a fény; ugyanakkor a távfény nem varázsolta nappallá az éjszakát, nagyobb bevilágított távolságra számítottunk.

Bár a délibáb légköroptikai jelenség, bizonyos szempontból a képeken látható tesztautó is hasonló, kvázi nem a valóságot tükrözi. Ez annyit tesz, hogy a Renault időközben változtatott a felszereltségeken és a legmagasabb iconic komfortszintet már nem kínálja ezzel a TCe 160 MHEV hajtáslánccal, csak az E-Tech hibriddel. Ennek megfelelően az adatlapon a jelen helyzetnek megfelelő techno kivitel tartozékait és árait tüntettük fel.

Hogy valóban húzómodell lesz-e az Austral, egyelőre nehéz megmondani, mindenesetre a teszt után úgy véljük, a Renault beletett annyit, hogy a típus képességei adottak legyenek a sikeres nemzetközi piaci szerepléshez. A többi majd kiderül.

Krepsz Zoltán



MENETTUDÓSÍTÁS
Lexus LM

Elemes bútor

Csak látszatra kisbusz, az 5,12 m hosszú LM igazi luxusautó és szerintünk sofőrrel használva az igazi

A LEXUS TALÁLT EGY RÉST A LUXUSAUTÓK PIACÁN: A KÉNYEZTETŐ KISBUSZT. KIPRÓBÁLTUK ÉS NEM VITÁS, AZ LM SOFŐRREL HASZNÁLVA AZ IGAZI, DE KÖTELESSÉGTUDATBÓL A VOLÁNJA MÖGÉ IS BEÜLTÜNK.

Kezdjük néhány fontos számmal. A 6+1 személyes Luxury ára 46,9, a négyüléses Supreme kivitelé 56,9 millió forint, extrák nem rendelhetők, csak a metálfényezésnek (700 ezer Ft) és a világos hangulatú belsőnek (1 000 000 Ft) van felára. A hazai importőr még idén 50 autó értékesítését tervezi, ebből 20-ra már szerződést kötöttek; a magánügyfél értékesítés itt hon jelképes 5 százalék, a cégek dominálnak és arányaiban tízből hat az akár prémium családi autónak is alkalmas Luxury. De mi is az LM valójában? Ránézésre kisbusz, közelebbről luxusjármű, az LM pedig a Luxury Mover rövidítése. Korábban a Toyota Alphard adta az LM műszaki alapját, most az

új generációval fordult a kocka, az alaposan megerősített GA-K padlón guruló Lexusból készül az aktuális Alphard. Mifelénk, a német luxuslimuzinok uralta Európában az LM csodabogárnak tűnik – mi tagadás, a forma valóban különös –, pedig Ázsiában komoly hagyományai vannak e műfajnak, nem új ötletéről van szó. Versenytársként

nálunk csak a Mercedes V-osztály és a Volkswagen Multivan említendő, de ezek haszonjármű alapú modellek, a kényeztető luxus szempontjából édeskeves sötétített üvegezéssel, variálható bőrülésekkel, meg alufelnivel. A Lexus ebbe a vékony résbe szeretne éket verni, és valódi, személyautós génekkel rendelkező luxusmodellt kínálni

elsősorban szállodáknak, személyszállító cégeknek, vállalatoknak, valamint olyan magánügyfeleknek, akiknek fontos az utazási kényelem – és nem utolsósorban szeretnének valami mást, egyedibbet, feltűnőbbet, mint egy sablonos S-osztály.

Lexus lévén az LM hibrid, Európa a 2,5 l-es szívómotoros 350h-t kapja piacoktól függően front-,



Prémium színvonalú munkahely és van egy óriási előnye: ha a tulajdonos vagy az utas hátul terpeszkedik, a jobb első ülés nem dől előre és nem takarja el a visszapillantót



Guruló privát klubhelyiség, 48,0 colos tévével, hűtővel, komfortülésekkel. A középső kartámasz végén a két kivethető vezérlő



Szellőztet, fűt, masszíroz, alvó helyzetbe állítható – a két ülés mindezt tud, amit luxusautóban illik. Természetesen kis asztalok is elővárazsolhatók

Egy kör rajta

Amikor autót cseréltünk, rögtön feltűnt, hogy a hiányzó térelválasztó fal miatt a Luxury-ban sokkal jobban érzi magát a vezető, mert tágabb határok között állítható az ülés, a Supreme az utas autója, aki sofőrt alkalmaz. A pult elrendezését tekintve az új NX és RX sémáját követi, ebben nem külön az LM. A motor csendes, de a Supreme extra hangszigetelése hátul jobban érvényesül. Az adaptív csillapítással dolgozó felfüggesztésen sokat dolgoztak, hogy minimalizálják a nemkívánatos karosszériamozgásokat és felütéseket, ez alapvetően sikerült, ennél jobb eredményt valószínűleg csak lég-, vagy hidropneumatikus rugózással lehetne elérni. Fogyasztást nem mértünk, de ígéretünk van hazai teszt-autóra, akkor erre visszatérünk.

vagy mechanikus kapcsolat nélküli E-FOUR összkerekhajtással (két villanymotorral), 250 LE-s teljesítménnyel, a nyomatékvitelnél a szokásos e-CVT bolygóművel. Az

500h-ban az RX-ből ismerős 2,4 l-es turbós benzines forog, megkérdeztük: ha lesz rá valós igény, a márka megvizsgálja a forgalmazás lehetőségét. A Luxury és a

Supreme külső méretei egyformák, csak másként osztották el bennük a 3000 mm-es tengelytáv adta teret. Közös, hogy mindkettőben a második sor ülésein van a hangsúly: ezek a repülőgépek első osztályát idézik és kényelmes, lábtartós, karfás nyugágygá várazsolhatók fűtéssel, szellőztetéssel és valóban érezhetően döngönyöző masszázssal. A Luxury egyterű fedélzete kisbuszos, a harmadik sor középső +1 utasa helyében nem lennének, még akkor sem, hogy onnan tökéletesen látni a mennyezetből lehajló 14,0 colos képernyőn futó műsort. A Supreme más világ, egyrészt hátul még nagyvonalúbb a helykínálat, másrészt a vezetőtér fallal és leengedhető, gombnyomásra elhomályosítható üveggel van leválasztva, így tényleg adott a privát szféra



Nincs válaszfal a 6+1 üléses Luxury-ban, de ebben kényelmesebben ül a vezető és az első utas – tíz vásárlóból hat ezt a kivitelt választja

A LEXUS LM 350h AWD MŰSZAKI ADATAI

Benzinmotor	
Henger/szelepszám	4/16
Hengerűrtartalom [cm³]	2487
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	190/140 (6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	239(4300–4500)
Első villanymotor	
Teljesítmény [LE/kW]	182/134
Nyomaték [Nm]	270
Hátsó villanymotor	
Teljesítmény [LE/kW]	54/40
Nyomaték [Nm]	121
Sebességváltó	Bolygómű (e-CVT)
Rendszerteljesítmény [LE/kW]	250/184
Hossz x szélesség x magasság [mm]	5125x1890x1940
Tengelytáv [mm]	3000
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1615/1620
Csomagtartó (Luxury/Supreme) [l]	110/752–1191
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/multilink
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa
Gumiabroncsok mérete	225/55 R19
Menetkész tömeg [kg]	2345–2355
Üzemanyagtartály [l]	60
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	7,1–7,4
CO ₂ -kibocsátás [g/km]	161–167
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	8,7
Végsebesség (normál/elektromos) [km/h]	190/125
Ára (Luxury/Supreme) [Ft]	46 900 000/56 900 000

– a tető- és az oldalüvegek rolókkal árnyékolhatók. A falban 48,0 colos képernyőn, osztott felületen akár kétféle műsor is nézhető, de bonyolíthatunk videokonferenciát, vagy élvezhetjük a 23 hangszórós Mark Levinson hifi hangzását, miközben kedvenc italunkat kortyoljuk, amit a fedélzeti hűtőből vehetünk elő. Mindkét utasnak jár okostelefon méretű személyes vezérlő (sőt külön-külön adhatunk hangparancsokat), ezzel az átlagnál aprólékosabban szabályozhatjuk a légkondit, a fényeket és különféle relaxációs, frissítő, nyugtató programokat indíthatunk. Mindent valódi fa és puha bőr borít, az alapszín fekete, a világos hangulat feláras, a dekoráció rézszínű.

Zé

BEMUTATÓ Volkswagen Passat Variant

Hordd el magad!



<https://youtu.be/JYdjo7gB3Kw>



Ennél nagyobb Passat még nem volt: hosszabb és szélesebb is az elődjénél, de nem magasabb, ezért sportos kiállítás

BÁR A JÖVŐT VÉLHETŐEN A TISZTÁN ELEKTROMOS ID.7 JELENTI, A PASSAT KILENCEDIK GENERÁCIÓJA MÉG FONTOS SZEREPET JÁTSZIK A VOLKSWAGEN ÉLETÉBEN.

A Golfkal nem kelhet versenyre, de a Bogarat már alaposan lekörözte a házon belüli versenyben a Passat: az eladásai közelítik a 35 milliót. A legújabb változat kombiként érkezik, a korábbinál kívül nagyobb, belül tágasabb karosszériával, a Tiguanhoz hasonlóan részben az elektromos ID-k formavilágával, a sportos változatoknál akár 19 colos alufelnikkel. A kicsinek eddig sem nevezhető elődhöz képest az új sokat nőtt: tengelytávja 5, hosszúsága 14,4, szélessége 2 centivel több, mint korábban (4917x1852x1506 mm, tengelytáv 2841 mm). 690–1920 l-es csomagteret alapból 40, maximálisan bővíthető 140 l-rel több holmit képes elnyelni, ezzel ideális nagycsaládos igásló, amely üzleti kombiként sem vall szégyent.

Az utastér fejlesztésekor figyelembe vették a vásárlók visszajel-



Alapból is 12,9 colos a középső érintőképernyő, a nagyobb 15,0 colos már notebook méretű. A fejlesztők próbálták egyszerűsíteni az infotainment kezelését

zéseit, a jövőben pedig a lehetőségek szerint egységesítik a kialakítást, az elrendezést, a kezelési funkciókat. A Passat e tekintetben máris sok hasonlóságot mutat az új Tiguannal: digitális felületek, menetirányváltó a kormány mögött, MIB4 szoftver, IDA fedélzeti asszisztens (hangvezérlés). A vezető előtti, már nem a pultba süllyesztett műszeregység 10,25

colos (HD felbontású), középre kiveteltől függően 12,9 vagy 15,0 colos érintőképernyő kerülhet. Az első ergoActive ülések masszíroznak, a fűtés automata bekapcsolása akár a külső hőmérséklethez is igazítható.

A padló szokás szerint a keresztmotoros MQB, de a legújabb evo változat; a Passat összesen nyolcféle, részben villamosított, kizáró-

lag dupla kuplungos DSG robotváltóval kombinált hajtásláncot kap. Belsőégésű motorokból csak turbós van: a benzines 2.0 TSI 204 és 265, a dízel 2.0 TDI 122, 150 és 193 LE-s – a két legerősebbhez alap a lamellás kuplungos 4MOTION összerékhajtás, egyébként minden Variant elől hajt. A 48 V-os eTSI könnyű hibrid 150 LE-t tud, továbbá van még



Kombiként is elegáns, a legnagyobb rendelhető alufelnik 19 colosak. Az eHybrid gyorsítottési lehetősége remek húzás!

két kívülről tölthető hibrid (eHybrid) az 1,5-ös TSI evo2 benzín-motorral, villanymotorral és 19,7 kWh-s akkumulátorral, 204 és 272 LE rendszerteljesítménnyel. Az elektromos hatótáv elérheti a 100 km-t, de ami ennél is fontosabb: a Volkswagen végre felismerte és megvalósította azt, amire minden plug-in hibrid használó vágyik, a gyorsítottést. Már az is örömteli, hogy a fedélzeti töltő teljesítményét 3,6-ról 11 kW-ra növelték, ám az adu ász az 50 kW-os egyenáramú rapidtöltés, amivel a teljesen lemerült akku telítése is nagyjából csupán 20 perc.



Hangár: akár 1920 l-esre bővíthető a csomagtér, a lapra szerelt bútoroktól a családi nyaralás kellékein át minden befér

Amit a Volkswagen ma a vezetőségéekkel kapcsolatban tud, az vagy eleve benne van a Passatban, vagy bele kerülhet. Itt szót érdemel az új fejlesztésű DCC Pro adaptív csillapítás és a támogatott parkolás. Utóbbinál többféle komfortfokozat létezik (Park Assist Plus, Park Assist Pro), a Pro már lehetővé teszi az okostelefonon keresztül, távirányítással történő be- és kikapcsolást is, sőt a memóriefunkcióval képes megjegyezni az utolsó 50 méteres útszakaszokat. Amikor később felismer egy-egy ilyen kezdőpontot – például otthoni beállót –, automatikusan felajánlja a manőver elvégzését.

Lapzártakor az új Passat Variant árait nem ismertük. A gyári információk alapján háromféle komfortszint közül lehet majd választani, az alapot jelentő Business mellett Elegance és sportos R-Line szerepel a kínálatban.

TA



Vásároljon és szereltesse MATADOR téli vagy négy évszakos gumiabroncsot eMAG utalványért cserébe!



A 100 leggyorsabb érvényes regisztrálót 10 000 Ft értékű eMAG utalvánnyal ajándékozzuk meg!

A PROMÓCIÓBAN CSAK MAGÁNSZEMÉLYEK VEHETNEK RÉSZT! Az akció érvényes: 2023.10.16 - 12.02. között, vagy a készlet erejéig (100 db utalvány). Jelen hirdetésünk tájékoztatója nem teljes körű! Részletekről érdeklődjön a kereskedőnél vagy a www.marso.hu oldalon! A képek illusztrációk.



BEMUTATÓ Peugeot E-3008

Elöljáró



<https://youtu.be/8hUrt0xSJeg>



Hatféle külső szín választható, a tető lehet kontrasztos fekete – ez a GT-nél széria, akárcsak a Pixel-LED fényszóró

2025-RE A LEGSZÉLESEBB VILLAMOSÍTOTT MODELLPALETTÁVAL A PEUGEOT SZERETNE RENDELKEZNI EURÓPÁBAN. ENNEK ÉRDEKÉBEN MÁR MOST ELKEZDŐDIK A VÁLASZTÉK FRISSÍTÉSE: ITT AZ ÚJ 3008-AS.

Hét év, 130 ország, 1,32 millió darabos értékesítés: a Peugeot 3008 a márka sikermoddelljei közé tartozott. A most bemutatott, de csak jövőre érkező utóddal még komolyabb tervei vannak a franciáknak, ugyanis ebből már akkumulátoros villanyautók is lesznek, sőt ezekkel kezdődnek a piaci bevezetések. A hibrid, a tölthető hibrid majd később jön és várható egy titokzatos, vélhetően szimplán belsőégésű motorral szerelt „nemzetközi piacokra szánt” hajtáslánc. Nemcsak a sajátos márkacarculati jegyeket magtartó forma, hanem az alap is vadonatúj, elsőként a 3008-as alá került a Stellantis csoport dedikált STLA padlója – itt Medium méretben –, kétféle akku-

mulátorral és hajtásképlettel, valamint háromféle teljesítményszinttel. A futómű elől maradt Pseudo-McPherson, a hátsó csatolt lengőkar helyére azonban igényesebb multilinket tettek. A karosszéria minden irányban nőtt valamennyit, de az arányain nem változtattak, megtartották a kompakt méretet (4542x1895x1641 mm), az elődhöz képest 6,5 centivel hosz-

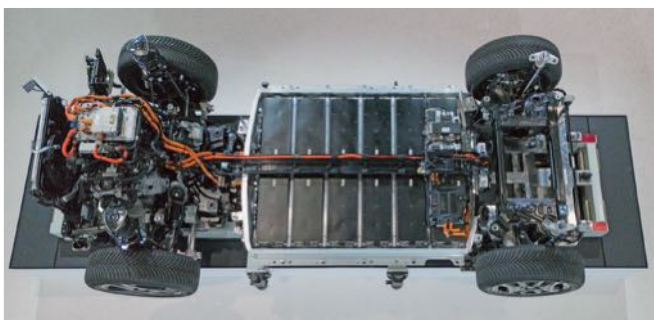
szabb tengelytávval (2739 mm). Az alufelnik 19 vagy 20 colosak, a kissé furcsa geometrikus mintázatok a 408-assal megkezdett irányt követik.

A belső újdonsága a korábban már beharangozott Panorama i-Cockpit, amely hasonló, mint a BMW-kben a Curved Display. Az ívelt kijelző 21,0 colos, a nyolcféle színben választható hangulatlá-

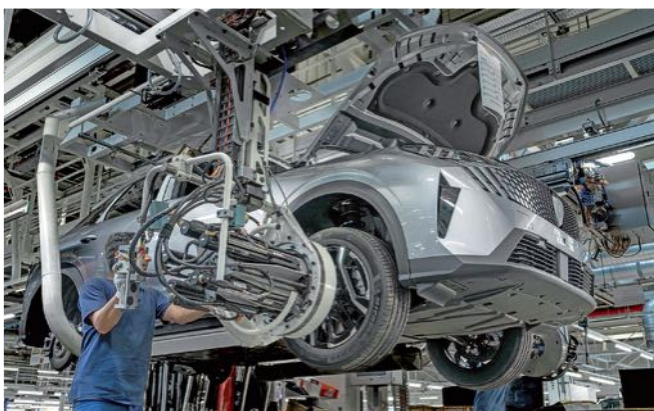
nyel és a rejtett tartókonzollal pedig lebegő hatást kelt. Érdekes, hogy a belépő Allure kivitelben két 10,0 colos kijelzőt „egyesítenek”, a szélesvásznú képernyő a GT privilégiuma – több komfortszint nincs. Kevés a fizikai gomb és kapcsoló, szinte minden érintéssel vagy hanggal vezérelhető, utóbbinál az autó állítólag képes különbséget tenni a vezető és az utas között.



Bőven jutott textil az ajtókra, sőt a pultra is. Széles és magas konzol osztja ketté a teret, a kormányra érintőgombok kerültek. A prémium hifit a Focal hangmérnökei tervezték



STLA Medium padlólemez. Mindkét tengely lehet hajtott, a középbeépített akkumulátor 520-574 kilót nyom



Dél-Franciaországban, Sochaux-ban gyártják, az üzemtől nem mesze van a Peugeot archívuma és a gyári múzeum



Minden vezetőségét megkaphat, többek között a félautomata sávváltót is. A Long Range akár 700 km-t mehet egy feltöltéssel

A PEUGEOT E-3008 ELŐZETES MŰSZAKI ADATAI

	Electric 210	Electric 230 LR	Electric 320 AWD
Első villanymotor			
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	210/157 (4370–14000)	230/170 (4740–14000)	210/157 (4370–14000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	343 (250–4370)	343 (250–4740)	343 (250–4370)
Hátsó villanymotor			
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]			110/83 (4760–14000)
Nyomaték [Nm (1/min)]			166(0–4760)
Akkumulátor			
Szerkezet	Lítium-ion (LNMC)		
Modulok/cellák száma	11/96	n. a.	
Feszültség [V]		400	
Energiatároló képesség [kWh]	73	98	73
Fedélzeti AC töltő teljesítménye (alap/opcióval) [kW]	11/22		
Gyors DC töltő legnagyobb teljesítménye [kW]	160		
Töltés idő, 20-80% DC [perc]	30	27	30
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	1/lassító átétel		
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4542x1895x1641		
Tengelytáv [mm]	2739		
Nyomtáv (elöl/hátul) [mm]	1630/1636		
Csomagtartó [l]	520	470	
Felfüggesztés (elöl/hátul)	Pseudo-McPherson/multilink		
Fékek (elöl/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa		
Gumik mérete	235/55 R19 vagy 235/50 R20		
Menetkész tömeg [kg]	2114	2174	2199
Vegyes fogyasztás, (WLTP) [kWh/100 km]	13,9	14,0	13,9
Hatótávolság (WLTP) [km]	525	700	525
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	8,7	8,9	6,4
Rugalmasság (30–60 km/h) [s]	2,3	2,3	1,5
Rugalmasság (60–90 km/h) [s]	2,8	2,8	2,3
Rugalmasság (80–120 km/h) [s]	5,3	5,4	3,9
Végsebesség [km/h]	170	170	180

továbbá elérhető a V1G (okos töltés) és a külső fogyasztók működtetésére használható V2L (áramforrás, 3 kW-os határig) funkció. A háromfázisú fedélzeti AC töltő alpból 11, pluszpénzért 22 kW-os, az egyenáramú (DC) gyorsöltő legnagyobb teljesítménye 160 kW. A My Peugeot applikációval a töltés folyamata okostelefonról is irányítható, programozható, akár csak a hűtés/fűtés, a helymeghatározás, az ajtózárs és a világítás ellenőrzése, de használható a távolból a töltési pontokkal kalkuláló Free2move útvonaltervező is.

Az E-3008 kizárólag Franciaországban készül, az autó a sochaux-i, az akkumulátor a mulhouse-i üzemben. Az úgynevezett zöld anyagok közül (acélok, alumíniumok, polimerek) több mint 500 kilót használnak fel minden példányhoz, ez több mint 30 féle polimert jelent; az újrahasznosított műanyagokból lökhárítókat, légterelőket, utastéri szőnyegeket és belső elemek alkatrészeit gyártják. A karosszériát nem díszítik krómozott elemek, ami része a fenntartható dizájnknak.

A vadonatúj elektromos Peugeot E-3008 európai forgalmazása 2024 tavaszán kezdődik.

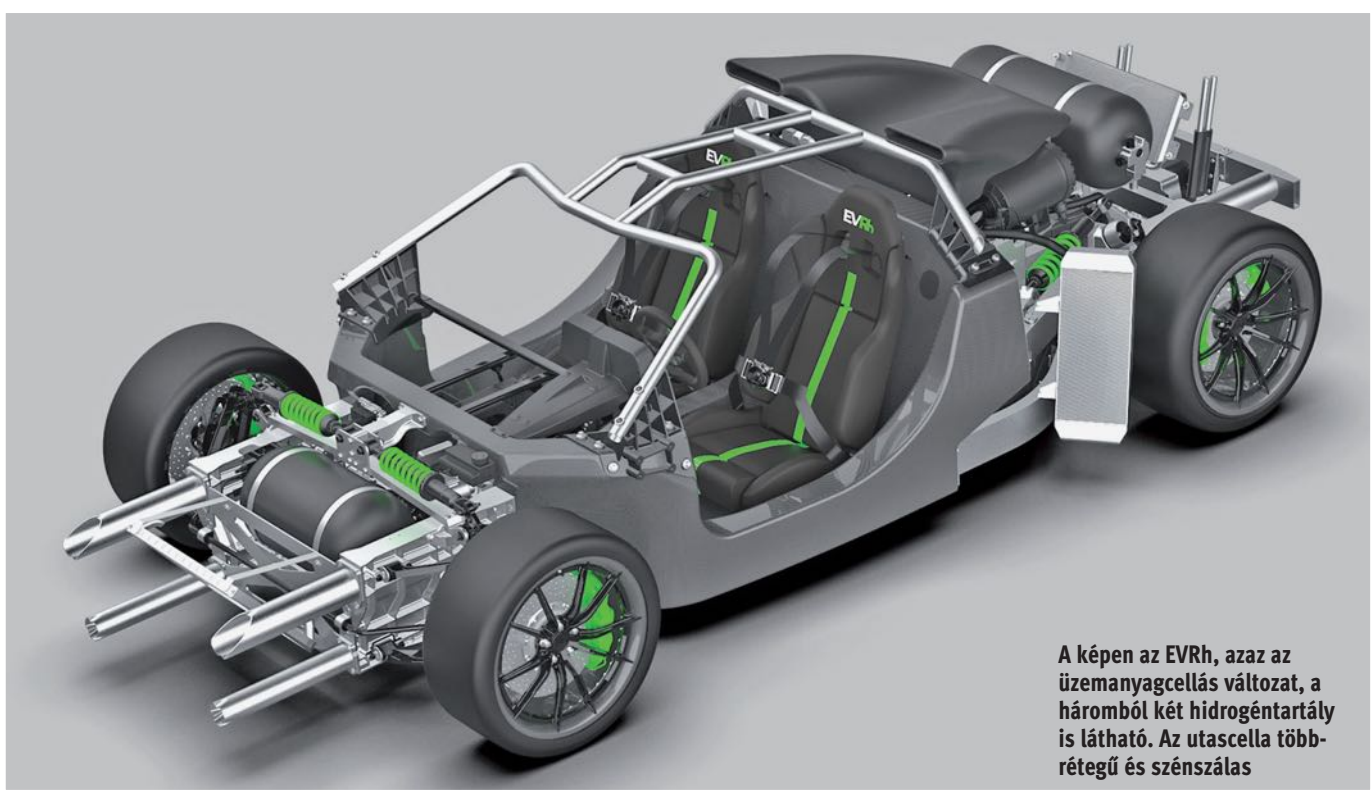
paladár

A kedvenc funkciókat az i-Toggle felületre lehet programozni, ez alá 15 W-os indukciós telefontöltő kerül(het). Az első AGR ülések-nél újdonság a légkamrákkal szabályozható oldaltámasz, a GT-hez fűtés és szellőzés, továbbá fűthető kormány is jár alpból. A fedélzeten összesen 17, térfogatát tekintve 34 liternyi tárolót alakítottak ki, a csomagtartó alaphelyzetben 520 (a Dual Motor kivitelnél 470) l-es.

Az E-3008 alapváltozata a front-hajtású, 73 kWh-s folyadékhűtésű

lítium-ion (LNMC) akkuval szerelt Electric 210 (210 LE, 343 Nm), míg a sokat utazóknak a 98 kWh-s Electric 230 Long Range (230 LE, 343 Nm), a dinamizmust előtérbe helyezőknek pedig a szintén 73 kWh-s akkumulátorral adott, de tengelyenként egy-egy motorral hajtott Electric 320 Dual Motor AWD (320 LE, 509 Nm) lehet az ideális – a már tudható adatokat táblázatban foglaltuk össze. A menetirányváltó (sebességváltó) pöcök a műszerfalra, a start/stop gombja mellé költözött,

a villanyfék (rekuperáció) erőssége három fokozatban a kormányra tett fűlekkel szabályozható, közepes és magas szinten a féklámpák is felvilágnak. A menetvezérlővel Normal, Eco és Sport (plusz a Dual Motor esetén AWD) üzemmód választható, alapesetben a Normal is energiatakarékos, mert a teljes teljesítmény csak a menetpedál 70%-nál nagyobb mértékű lenyomása esetén áll rendelkezésre. Szintén az energiafogyasztás csökkentése érdekében a légkondicionáló hőszivattyús,



A képen az EVRh, azaz az üzemanyagcellás változat, a hátról két hidrogéntartály is látható. Az utascella többrétegű és szén-szál

A WAE EVR és az EVRh

Alapkészlet

A BRIT WAE KOMPLETT KÖNNYŰSZERKEZETES VILLANYAUTÓ-ALAPOKAT KÍNÁL, KIFEJEZETTEN NAGYTELJESÍTMÉNYŰ MODELLEKHEZ, BÁRKINEK, DE PERSZE FŐLEG AUTÓMÁRKÁNAK. VAN BELŐLE AKKUS, ÉS MÁR ÜZEMANYAGCELLÁS IS.

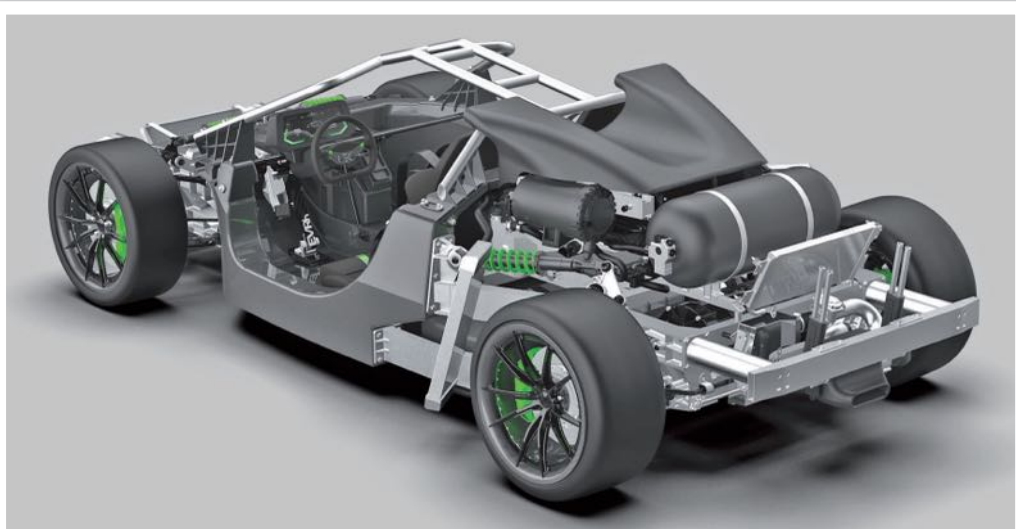
A WAE (Williams Advanced Engineering), a Forma 1-ből is ismerős Williams istállóról 2010-ben leválasztott autóiipari fejlesztő vállalkozás kifejezetten sportkocsikhoz tervez és fejleszt alkatrészeket. Tavaly egy lépéssel tovább mentek, amikor bemutatták első, tisztán akkus-elektromos hajtású járóképes szupersport autó vázszerkezetüket, az EVR-t. Ez könnyű, nagyrészt magnéziummal

ötvező extrudált, kovácsolt és 3D nyomtatott alu-elemekből, valamint a többrétegű, szén-szál anyagból sütitett kétüléses utascellából áll össze. Utóbbihoz csavarokkal kapcsolódnak a ragasztott és hegesztett alu-elemekből megszerkesztett

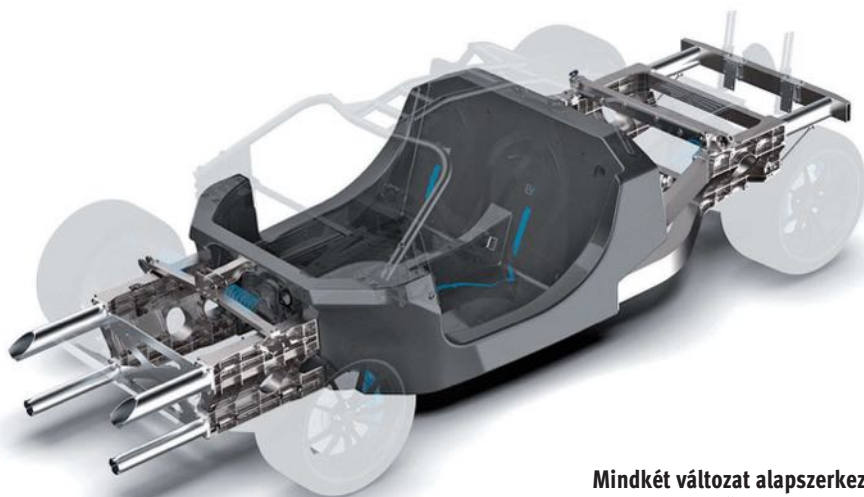
első-hátsó váznyúlványok, amik a villanymotorokat tartják, és ezekbe kapaszkodnak az elől-hátul fektetett rugóstagokkal dolgozó kettős keresztlenőkaros futómű szintén könnyűfémötvözet lengőkarjai is. A folyadék-hűtéses, lítiumionos és 85 kWh-s (ebből 80 kWh a kiatózható) akkut a szén-szál közép-rész alsó-hátsó harmadába zsúfolták be, az ülések mögé, így az utastér padló-szintjét nem kellett megemelni miatta. A választható villanymotorok kínálata nagyon gazdag, és persze előre és hátra is beépít-

hető belőlük egy-egy. Mindegyik folyadék-hűtéses, és a teljesítmény-elektronikákat is a gépek házába építették; az alapkivitel hátsókerék-hajtású. A legerősebb kétmotoros kombináció 2244 LE-t (!) tud, de a WAE mérnökei szerint még ezzel is 1800 kiló alatt tartható a menetkész kétüléses sportkocsi saját tömege. Az állórajtós 100 km/h-s gyorsulás szintidejét 2 másodperc alattinak, a végsebességet pedig 400 km/h felettinek ígéri.

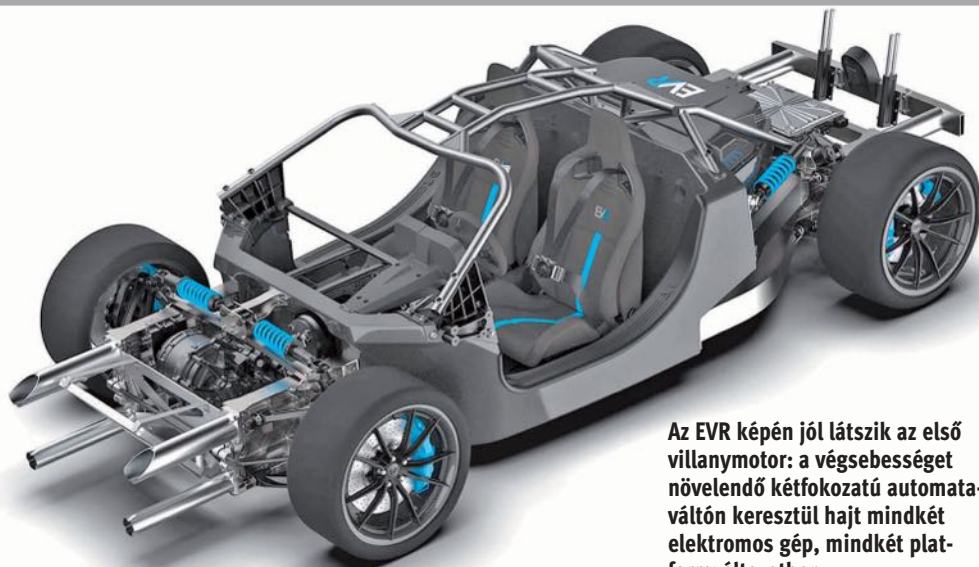
Az EVR tavaly ősz óta már menetkész, néhány márka használ-



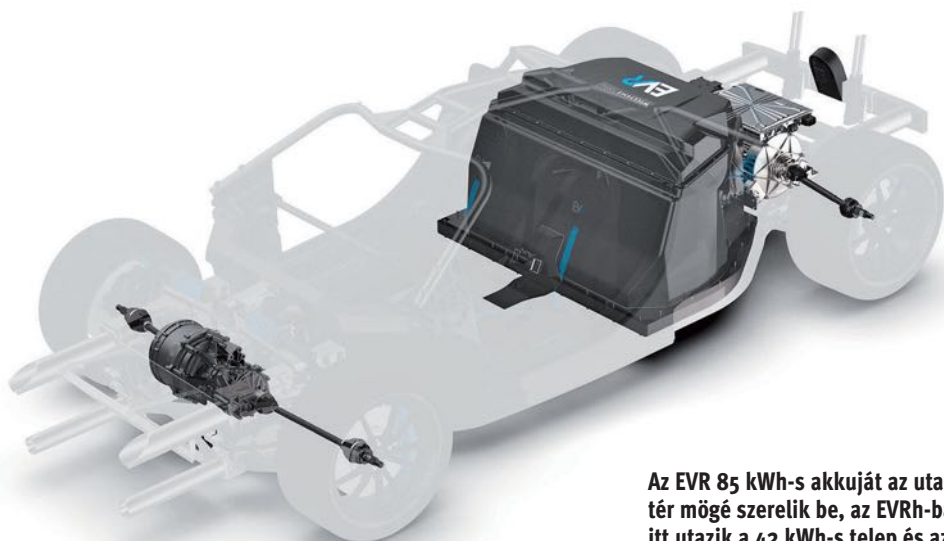
A cellás kivitelből is létezik csak hátsókerék-hajtású, a cellacsomag folyamatos teljesítménye 163 LE, de az akku akár 600 LE leadására is képes



Mindkét változat alapszerkezete azonos, az első-hátsó váznyűlványok anyaga magnézium-alu-ötözet



Az EVR képen jól látszik az első villanymotor: a végsebességet növelendő kétfokozatú automata-váltón keresztül hajt mindkét elektromos gép, mindkét platformváltozatban



Az EVR 85 kWh-s akkuját az utastér mögé szerelik be, az EVRh-ban itt utazik a 42 kWh-s telep és az üzemanyagcella

ja is, az osztrák DEUS például erre építi 2025-re ígért mindössze 99 példányban készülő Vayanne nevű csúcs-kétülését.

Az EVR továbbfejlesztésének idei eredménye a frissen bemutatott EVRh, azaz az hidrogénüzemű üzemanyagcellás változat. Ez is lehet hátsókerek-hajtású (egymotoros) és összkerekes is (két motorral). A 163 LE (120 kW) folyamatos elektromos teljesítmény leadására képes cellacsomag eredetét nem árulta el a fejlesztőgárda, de azt igen, hogy az eddigi EVR és EVRh platformokat kivétel nélkül ők maguk rakták össze angliai bázisukon. Az EVRh cellája az utastér mögött ül, és csak az akkutól vesz el helyet: ebben a kialakításban 85 helyett 42 kWh-s (ebből 40 a kiautózható) a változatlanul folyadékűtéses és kívülről is tölthető lítiumionos telep. Az első és a hátsó motor összteljesítménye legfeljebb 585 LE lehet, a három (egy nagyobb elől, két kisebb hátul), egyenként 70 réteg alumínium szövetből és szénszálból felépített szendvicsszerkezetű tartályba összesen 4 kilónyi nagynyomású (700 bar) hidrogén fér. Ezzel a maximális hatótáv – teljesen feltöltött akkuval útnak indulva – 600 km feletti.

Mint látható, az EVRh cellája nem képes kiszolgálni az 585 LE-s csúcsváltozat villanymotorjainak teljesítményigényét, de az alapkiittel egyetlen hátsó villamos gépe is biztosan erősebb lesz, mint 163 LE. Éppen ezért kell a hajtásláncba az akku, ami egyszerű segíti a „hidegindításokat”, mert a cellának időbe telik a teljes elektromos teljesítmény-leadás elérése, amit a vezetők nem szeretnek kívánni, másrészt rövidebb időkre, saját töltéskészletéből gazdálkodva teljes teljesítményükkel is képes dolgoztatni a motorokat. Ugyanakkor, ha az akku lemerül, a 163 LE még mindig rendelkezésre áll. A telepet ráadásul a regeneratív motorfék is tölti, így a kisebb gyorsítások támogatására mindig marad benne elegendő tartalék – amíg a tartályokban van hidrogén.

Úgy tűnik a WAE mérnökei hisznek a hidrogénhajtás jövőjében is, elmondásuk szerint mindkét EVR változatot felkészítették a jövő akkuinak, tartályainak és cellacsomagjainak befogadására is. A hidrogénes változat elterjedésének gátja az egyelőre más üzemanyagcellás megoldások fejlődését is megbénító, gyakorlatilag teljes hidrogénkút hiány... SZG

TESZTNAPLÓ BMW XM

A lény

Megnézik, csodálják, mosolyognak rajta – az XM mindenkire hatással van, feltűnő, megosztó és pont ez volt vele a BMW célja



5,11 M HOSSZÚ, BŐ 2,7 TONNA, 653 LE REPÍTI ÉS ALAPÁRON – AMMENNYIÉRT SOHA, SENKI NEM VESZ AUTÓT – 71,64 MILLIÓ FORINTBA KERÜL. AZ XM VALÓBAN MÁS DIMENZIÓ.

Az XM megosztó jelenség és ez bevallottan szándékos a BMW részéről. Az M Motorsport második saját fejlesztésű autójáról van szó – a legendás M1 után –, ami már önmagában különlegessé teszi, továbbá ebben található az első M High-Performance tölthető hibrid hajtáslánc, ami alapból 653, a limitált kiadású Label Red esetén pedig 748 LE-s.

Karosszéria, utastér

Európai léptékkel az XM hatalmas (5110x2005x1755), amire ráerősítenek a tesztautón látható 23 colos alufelnik, az alap 21-es kerék itt zsúrkocsi alá valónak tűnik. A front-rész a hatalmas, este fehér kontúrvilágítással (Iconic Glow) még hangsúlyosabbá tehető vesékkal

és a szinte hunyorító, pengeéles menetfénnyelkel mágnesként vonzza a tekinteteket, a „rendes” világítás egy szinttel lejjebb van, mint a Rolls-Royce-oknál, vagy az új 7-esnél. Az arany színű kontúrból előre, hátra és oldalra az ablakok

köré egyaránt jutott – utóbbival állítólag az M1 formáját szerették volna megidézni –; a hatszögletű kipufogóvégek oldalanként egymás fölé, s nem pedig mellé kerültek. A hátsó üveg felső sarkaiba lézerrel gravírozott BMW logók szintén

M1 örökségek, térhatásúak a hátsó lámpák, a küszöböket, a kerék-íveket, a lökhárítók alját fényes fekete festés emeli ki. A helyet nagykanállal mérő belső azonnal felismerhetően BMW, a már szokásos digitális pulttal, a piros M gom-



F fontos szempont volt a használhatóság, ezért „hagyományos” műszerfalat kapott a típus – a színvilág, a grafika M specifikus



Szellőztet, fűt, masszíroz a két első, minden porcikájukban elektromosan állítható ülés. A barna Vintage bőr az XM privilégiuma



Kényelmes kanapé, kispárnák, rengeteg hely – a második sor alapján az XM guruló, vagy inkább száguldó nappali

+ ELŐNYEI

- Tágas utastér
- Kényelmes ülések
- Kiváló minőség
- Felszereltség
- Utazási komfort
- Menettulajdonságok
- Menetteljesítmények
- Várható értékretartás

– HÁTRÁNYAI

- Be- és kiszállás
- Kilátás
- Lassú töltés
- Fenntartási költségek
- Ár

tott színre. Végezetül a hátsó ülés Lounge kialakítása említendő, amit az iX-ben láttunk először: a széleknél a C oszlopokra is felfut a kárpit, s így nem törik meg a támla vonala, ami egyrészt esztétikus, másrészt kényelmes. Mivel nincs légrugózás, az XM karosszériája nem süllyeszthető le a kényelmes be- és kiszálláshoz, illetve a rakodáshoz, továbbá nem lehet üveg (sem karbon) tetőt rendelni és nincs álpadló a csomagtartóban – a meglévő 527–1820 l esetén ez utóbbi nem tragédia.

bokkal ékesített sportkormány, a marasztalóan kényelmes ülésekkel, de akad néhány specifikus részlet. Ilyen a pultra és az ajtók-

ra tett antikolt Vintage bőrkárpit, amely színben remekül passzolt a tesztautó lagúnakék garnitúrájához. A háromdimenziós, szórt fény-

nyel megvilágított tetőkárpit sem hétköznapi, amely beszálláskor este az M trikolór fényeiben fürdik, majd beáll a tetszés szerint válasz-



Ízlés kérdése az aranszínű dekoráció. A töltőkábeleknek klassz bőr/szövet sporttáska jár



Motor, erőátvitel

A két turbóval hergelt 4,4 l-es V8-as itt 489 LE-s (650 Nm), ezt a villanymotor további 197-tel (280 Nm) fejeli meg, a rendszer hivatalosan 653 LE-t és 800 Nm-t tud. A váltó kézzel is csattogtatható

nyolcas automata, az akkumulátor nettó 25,7 kWh-s; az elméleti elektromos hatótáv 82-88 km, ebből nálunk 70-72 jött össze, a 100 km-ig fennmaradó távokra pedig átlagosan 6 liter körül tankoltunk. Az Alpok túrán (*Az Autó 2023/10.*)

a sebességhatárok betartásával, egyenletes tempóban hazafelé hajtva 11,0 l alá is bementünk, de ne legyünk álszentek, az XM-nek annyi köze van a spóroláshoz, mint elefántnak a finommechanikához. Maradjunk annyiban, hogy

a 69 l-es tank tartalmával nem jutunk messzire. Az jó hír, hogy a lemerült akkut a motor menet közben képes tölteni, az már kevésbé, hogy a fedélzeti töltő csak 7,4 kW-os, amivel a gyár szerint is 4,5 óra egy teljes feltöltési ciklus.



Van díszes kipufogóvég, de egyik sem kamu, ott vannak mögöttük a vastag, igazi csövek. A V8-as két hengersora között, középen fűtyül a két turbó



Szokatlan helyen, a szélvédő felső sarkaiban vannak a logók – hamar eltűnnek, ha koszolódik az üveg



Fix a kalaptartó (hajlamos zörögni), nincs álpadló, de a hely elegendő

Vezetés, menettulajdonságok

Az M Motorsport minden autóbólond és rajongó számára ugyanazt jelenti: a BMW márka krémjét. Ugyanakkor van itt egy szám, ami aggasztó: 2710 kg. Ez az XM saját tömege, vezető nélkül. Márpedig Colin Chapman, a Lotus atyja megtanította a világnak, hogy a gyors sportkocsik könnyűek, és az XM gyors, sőt nagyon gyors, hiszen állásból 4,3 s alatt robajlik fel százra, 250-es végsebessége pedig pluszpénzért 270 km/h-ra emelhető. Akkor most, hogy van ez? Hát úgy, hogy a BMW meg-

mutatta, tud autót építeni. Az elől kettős-keresztlengőkaros, hátul oldalanként ötkaros, csupa alumínium, de lég- helyett acélrugós felfüggesztéssel az XM stabil lábakon áll, a repertoárban hátsókerék-kormányzás, M xDrive összkerekhajtás, adaptív csillapítás és M Sport differenciálmű szerepel. Azt túlzás lenne állítani, hogy ekkora testtel és tömeggel pengeéles kanyarvadász lenne, de amíg a fizikai korlátok engedik, nem vall szégyent, a kiképzést a fékek is bírják, az Alpokban rendre ott lehetett a hozzá képest filigrán M2-es

és az M3/M4 duó nyomában. A menetprogramok összetevőit (kormányrásegítés, váltó, gázreakció, fékpedál érzet, csillapítás, menetstabilizáló, kipufogó hangja) több lépcsőben változtathatjuk, vagy egyénileg is kombinálhatjuk, a végeredményt pedig a két kormánygombra programozhatjuk, így a kedvenc beállítások gyorsan hozzáférhetők. Városban kelles egy ekkora testtel csendben, villannyal suhanni, már csak azért is, mert az 50-es, 70-es tempó fél sóhajnak is kevés ezzel a hajtáslánccal, sebességérzet gya-

MŰSZAKI ADATOK

V8-as, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű ikerturbós benzinmotor, elől hosszában beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 4395 cm³. Furat x löket: 88,3x89,0 mm. Teljesítmény: 489 LE/360 kW (5400–7200/min). Nyomaték: 650 Nm (1600–5000/min). Villanymotor teljesítménye: 197 LE/145 kW (7000/min). Villanymotor nyomatéka: 280 Nm (100–5500/min). Rendszer teljesítménye, nyomatéka: 653 LE/480 kW, 800 Nm. Akkumulátor szerkezete, feszültsége: lítium-ion, 317 V. Bruttó/nettó energiatároló képessége: 29,5/25,7 kWh. Nyolcfokozatú automata váltó, összkerekhajtás. Elöl kettős keresztlengőkaros, hátul oldalanként ötkaros felfüggesztés, adaptív csillapítás, elől-hátul hűtött tárcsafékek, összkerek-kormányzás, ESP. Csomagtér: 527–1820 l. Üzemanyagtartály: 69 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 5110x2005x1755 mm. Hasmagasság: 220 mm. Tengelytáv: 3105 mm. Gumiméret: elől 275/35 R23, hátul 315/30 R23. Saját tömeg: 2710 kg-tól. Gyorsulás (0–100 km/h): 4,3 s. Végsebesség 250/270 km/h. Végsebesség elektromos üzemben: 140 km/h. Vegyes fogyasztás: 1,5–1,6 l/100 km. Teszt-fogyasztás: 13,6 l/100 km. CO₂: 33–36 g/km. Hatótáv (EV, gyári): 82–88 km. Általános garancia: 2 év km korlátozás nélkül. Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szerző ciklus: 15 000 km/rugalmas.

Ára: 71 640 000 Ft

korlatilag nincs, ajánlott észnél lenni. Autópályán annyival jobb a helyzet, hogy több a mozgáster, előzéseknel meg lehet rotogatni a V8-ast, ugyanakkor nincs számottevően több információnk a külvilágról. A szinte végtelen erőtarték tudatában, kényelmesen utazni mindenhol jó az XM-ben, elől magasan ülve (pláne a volán mögött), vagy hátul terpeszkedve.

Felszereltség

A BMW-re (de írhatnánk úgy is, hogy a prémiummárkákra) nem jellemző módon a felszereltség rengeteg extrát tartalmaz alapon, ettől függetlenül cirka 5 millió forintot még el lehet költeni a malomkerék méretű felnikre, a prémium Bowers & Wilkins hifire, kiegészítő vezetőségekre.

Összegzés

Az M Motorsport többek között az XM-mel is ünnepli fennállása 50. évfordulóját, ez a részleg második saját autója, így érthető, hogy valóban nagy durranást szerettek volna. Sikerült.

PA



<https://youtu.be/hwmiHQ3Ozc>

Minden autó egyedi alvázszámot kap: a ZAR a márkajelölés, a 10533 a típuskód, az utolsó nyolc számjegyet pedig a tulajdonos választhatja, kvázi saját aláírásként



Alfa Romeo 33 Stradale

Múltigéző

HA AZ ALFA ROMEO ÚJRA EXKLUZÍV MÁRKA SZERETNE LENNI, AKKOR JÓ ÚTON HALAD: A 33 STRADALE EGYSZERRE MÚLTIDÉZŐ, JÖVŐBELÁTÓ ÉS FÖLDI HALANDÓK SZÁMÁRA ELÉRHETETLEN.

A Tipo 33 versenyautóként uralta az 1960-as, 70-es éveket és az Alfánál még idejekorán úgy döntöttek, hogy utcai kivitel is gyártnak: ez lett az 1967-es Torinói Autószalonon bemutatott, *Franco Scaglione* által tervezett 33 Stradale. 1967 és 1969 között összesen 18 példány készült, az első, bordó színű prototípust követte az a szintén gyártás előtti piros autó, amely ma a Museo Storico Alfa Romeo kincse, továbbá hat félkész kocsiból a Pininfarina (P33 Roadster, 33/2 Coupe Speciale, Cuneo), a Bertone (Carabo, Navajo) és az Italdesign (Iguana) épített tanulmányokat. A sorozatgyártású 33-asokat a bura alatti dupla helyett szimpla fényszórókról és az első kerekek mögötti oldalnyílásokról lehet könnyen felismerni, valamint a műszerfal is eltér a prototípusokétól. A világ legszebb

autói között emlegetett és fennmaradt Stradale-k féltett gyűjtői darabok, súlyos milliókért cserélnek gazdát – természetesen euróban –, ha egyáltalán felbukkannak valahol. A Stellantison belül az Alfa végre reálisan megtalálhatja régi énjét és ehhez pénzt is kap: a Formula 1-es szereplés mellett egyedi autót gyárthat (*fuoriserie*). Ehhez a márkán belül megalkult a szakembereket összefogó Bottega csoport, amely akárcsak régen, a karosszéziás műhelyek idején az ügyfelekkel szorosan együttműködve alakítja ki a végleges változatot. A Bottega székhelye a múzeumban (Arese) található Sala del Consiglio, ahol annak idején az ő 33 Stradale terveit is jóváhagyták; a kilenc fős bizottság elnöke az Alfa Romeo mindenkori igazgatója (jelenleg *Jean-Philippe Imperato*),



Könnyű a beszállás, mert az előre nyíló ajtók a tetőből is jókora darabot kiharapnak, így nincs veszélyben a fej

Ha szükséges, az Assetto kapcsolóval elől, 40 km/h alatt 50 mm-rel megemelheto a karosszéria

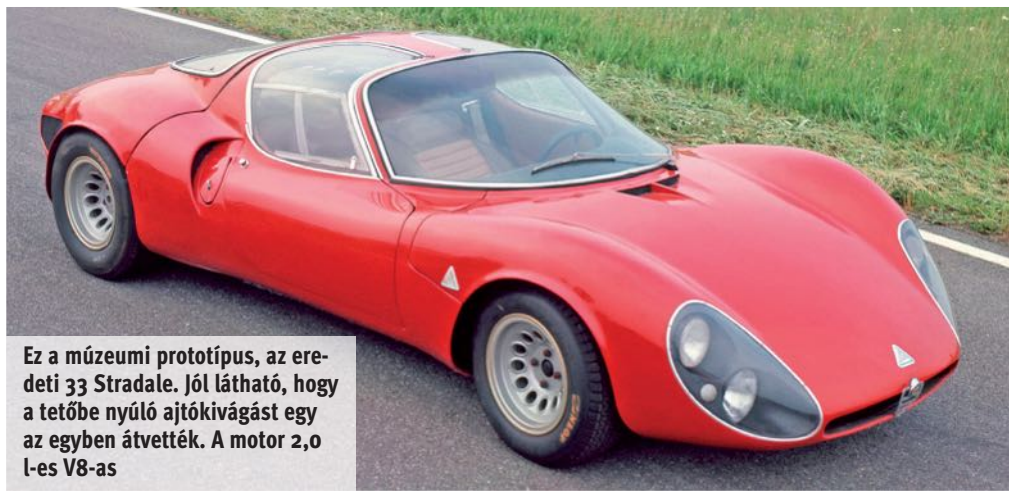


AZ ALFA ROMEO 33 STRADALE MÉRETEI

Hossz x szélesség x magasság [mm]	4637x1966x1226
Tengelytáv [mm]	2700
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1680/1668
Gumiabroncsok mérete (elől és hátul)	245/35 R20 és 305/30 R20

tagjai pedig a gyár különböző területeiért felelő felsővezetők. Az első *fuoriserie* autó pedig aligha lehetett más, mint az új 33 Stradale, amely mind történetével, mind látványával az Alfa egyik sikerkorszakát eleveníti meg.

A Centro Stile terveit 2022-ben, a monzai F1-es futamon mutatták meg potenciális vevőjelölteknek, a tervezett 33 darabos széria pedig villámgyorsan gazdára talált. Innentől a leendő tulajdonosokkal már személyesen tárgyaltak a rész-



Ez a múzeumi prototípus, az eredeti 33 Stradale. Jól látható, hogy a tetőbe nyúló ajtókvívágást egy az egyben átvették. A motor 2,0 l-es V8-as



Vicces: a repülőgépeknél szokásos hajtómű gázkarok itt a sebességváltót működtetik. A konzol végén a lóhere a Fast Start, azaz a rajtautomata gombja. Ami alumíniumnak látszik, az valóban az, nem műanyag; az olasz trikolór alatt az alvászám látszik



letekről – például, hogy az Alfa scudetto (pajzs) hagyományos, netán modern 3D hatású legyen –, majd a végleges autót a 2023-as Monzai Nagydíjon leplezték le, büszkén hangoztatva, hogy a gyári tesztpályán (Balocco) a finn *Valtteri Bottas*, az F1-es Alfa Romeo csapat pilótája végezte a menetdinamikai teszteket, beállításokat. Kétféle alapkivitel készítették, a bőrrel és alumíniummal „bélelt” Tributo a hajdani 33-asra emlékeztet, míg az Alfa Corse karbonnal és Alcantarával jelzi sportosságát. A kezelőszerveket szándékosan minimalizálták (számos kapcsolót a mennyezetre tettek, hogy ne vonja el a figyelmet), menetprogramból csak normál Strada és pályára való Pista van, ezeken belül a vezető szabályozhatja a gázreakciót, a kormányrásegítés erejét, a csillapítást, sőt a fékpedál érzetét is, mert a pedál fizikai kapcsolat nélküli (Brake by

Wire). A zöld Quadrifoglio (lóhere) a rajtautomata gombja, ami csak Pista üzemmódban működik, a menetstabilizáló igény szerint teljesen kikapcsolható.

A központi karbon monocoque szerkezethez H-keretes aluvázakkal kapcsolódnak az elől-hátul kettős keresztlengőkaros felfüggesztések, a benzinmotor közepén, hosszában beépítve forog, a 20 colos alufelnik mögött karbon-kerámia kompozit fékek lassítanak – 100 km/h-ról mondhatni stílusosan 33 m-en állítja meg a Stradale-t. Az ICE, azaz a belsőégésű motoros változat csodás hangon muzsikáló szíve – az alapokat adó Maserati MC20-hoz hasonlóan – 3,0 l-es, ikerturbós, benzines V6-os (620 LE), a váltó pedig nyolcfokozatú, duplakuplungos DCT robot. Az elektromos BEV hajtását három villanymotor végzi (750 LE), a technológia 800 V-os, az akkumulátor bruttó/nettó energiatároló

képessége 102/90 kWh, amivel 450 km a hatótáv – természetesen nem pályahasználattal. Mindkét új 33-as villámgyors, 3,0 s sem kell a nullaszázás sprinthez, az üresen 1500 kilós benzines végsebessége 333 km/h (mi tagadás, érzünk ebben némi szándékosságot); a 600 kilóval nehezebb elektromos ennyit nem tud, de a megadott >310 km/h nem ad okot sem aggodalomra, sem szégyenkezésre a Bottega bizottságon belül.

A 33 darab autót nem az Alfa, hanem a Carrozzeria Touring Superleggera gyártja. Az áráról nincs pontos információ, ami ebben a körben bevett szokás, de „iparági pletykák” szerint alaphangon 2 millió eurós összegekről van szó. Minket azonban jobban érdekelne, vajon a 33 tulajdonos közül mennyien választották a villanymotoros változatot?

KZ



21 centis hasmagasságával a Duster elsőkerék-hajtással is jó terepjáró. A Journey-hez alapáron járnak a 17 colos alufelnik, a hátsó fékek dobosak

TESZTNAPLÓ

**Dacia Duster
Blue dCi 115 Journey**

Egyenes beszéd

A DUSTER, AZ ÁLTALÁNOS DRÁGULÁSBAN MÉG MINDIG KEDVEZŐ AJÁNLAT, CSAK A KÍNAI MÁRKÁK KEZDIK SZORONGATNI, DE ŐK NEM ADNAK DÍZELT.

A Duster második generációja sem friss, 2017-es, elődjénél maszkulinabb kiállással. A szabad hasmagasság 21 centi, ez több mint szabadidő-autós.

Karosszéria, utastér

Az illesztések egyenletesek, de sehol sem keskenyek, az ajtók finoman mozognak, a hangjuk jóval kongóbb a kelleténél. Lenyúlócsuklós csuklósor nagyot rázkódnak és külső lemezük is hullámozik. Tágra nyílnak, hátra is könnyű beszállni. A belső csupa kemény műanyag, de az összeszerelés színvonalas, nincsenek pontatlan illesztések, és rossz úton sem zörög semmi. A tető éle, beszálláskor csak a 185 centinél magasabbaknak van útban, a vállszélesség kellemesen tágas, a fejter 180 centis testmagasság körül még éppen elfogadható. Az első ülések nagyok, nem puhák, a vezetőülés lapjának talajtól mért távol-

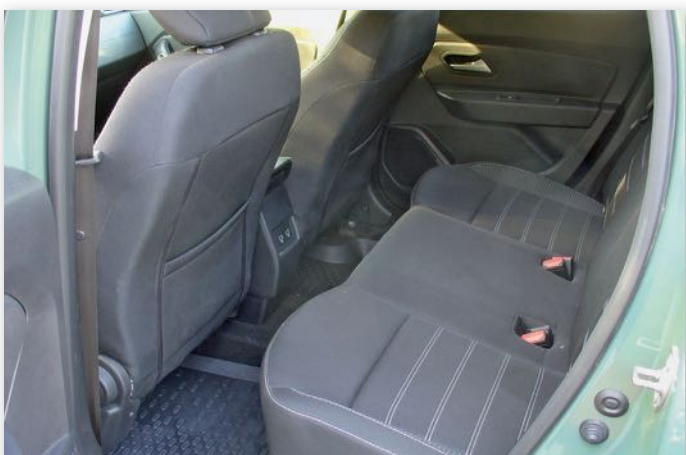
sága 570 és 650 mm közötti, és a kormányoszlop állítási tartománya is széles mindkét síkban. A baloldali A-oszlop sokat takar, jobbra, átlósan és hátra jobb a helyzet, a belső visszapillantó nagy részt vesz el a látómezőből. A Journey-hez alapáras tolatókamera lassúságát korábban több Daciában is kritizáltuk, itt azonban gyors és a

képe sem késik (a központi fedélzeti rendszer még mindig nem gyors, de már nem zavaróan lassú, közvetlenül indulás után sem). A kemény műanyagba ágyazott egyszerű rajzolatú műszerek könnyen áttekinthetők (a monokróm kijelzőn vízhőmérőt is elő lehet lapozni), az egyzónás, de automata (fokra beállítható) légkondi

mélyre szerelt gombjainak kezelése egyszerű, de a fűtés-szellőzés telerő feletti és melletti gombsor (a startstop, a légondi és az ablakfűtés is itt van) nehezen elérhető, és néhány visszajelző fénye is takarásban van időnként. A rádió kényelmesen a kormányoszlopról (Renault szokás szerint), a fedélzeti számítógép és a tempomat pedig



A műszerfal legfontosabb változása, hogy kör alakúak helyett szögletesek a levegőbeömlők. A korábbinál simább és laposabb felső rész az eddiginél zavaróbban tükröződik a szélvédőben



Hosszú lapúak és kényelmesek az ülések hátul is, az elsőket a képen 185 centis vezetőhöz állítottuk be, csak a támlaszögek eltérők



Nagy a síkokkal határolt csomagtartó; a pereme magas

a küllőkről vezérelhető. Az okostelefon párosítás lassú, az első ajtók béleletlen zsebei mélyek, rövidek, menet közben nehéz őket elérni, a hátsók ebben a műfajban jobbak, mert elég hosszúak. A középkonzolon kevés a kacathely, az utas előtti gumírozott, polc pedig értelmetlen. Két legfeljebb 185 centis utas jól elfér hátul is, az üldőlap 48 centi hosszú, a legfeljebb 170 centi körüli közepén üldönek útban van a széles padlómerővítő, de még inkább a középkonzol hátranyúló vége. A támla minden Dusterben aszimmetrikus osztással dől előre, a csomagtartó peremmagassága 80 cm.

Motor, erőátvitel

A Renault több modelljéből is ismerős másfél literes turbódízel meglepően finoman dolgozik (gyártásának sok éva alatt rengeteget finomodott), gázolajossága szinte csak hideg alapláraton, és alacsony fordulati nagy terhelésnél tűnik fel, pedig nem bástyázták körül hangszigeteléssel. Melegen szinte benziniesen puhán forog, és 1500/perc alatt úgy is viselkedik, mint egy



Csendes, puha járású és nagyon takarékos a lágy felfüggesztéseinek terhelésváltásokkor időnként billegő, hengerenkénti kétszelepes, OHC-vezérlésű dízel. A motorháztetőt gázrugók tartják nyitva

turbó nélküli 1,5-ös benzinmotor. Nagy késéssel ilyenkor is feléled, de igazából csak 1800 körül tér magához, és 2000-től már vaskos nyomatékkal húz; 3000/perc fölé nem érdemes forgatni. A hosszú utakon, könnyen jár, de pontatlan karral kapcsolgatható hatfokozatú váltó első négy sebességének áttételezése zavaróan hosszú ehhez a karakterhez; a tesztben hátramenetet időnként csak sokadikra vette a szerkezet (főleg melegen). Autópályán 130-nál 2300/perc a fordulatszám, a dízel nagyon is él, és szépen gyorsít tovább, nagy terheléssel is. Városba legfeljebb a negyedik a jó.

Vezetés, menettulajdonságok

Az egyszerű felfüggesztést kifejezetten lágyra hangolták, nem leng, az úthibák többségét puhán és csendesen nyeli el. Nagyobb kátyúkba esve az első futómű időnként hangosan tiltakozott. A lágy hangolás ára az átlagosnál nagyobb kanyarodási oldalrólés, és a karosszéria zavaró billegése

gyors ívváltásoknál. Ez időnként – főleg nagy terheléssel – azzal is jár, hogy a viselkedés alulkormányzottból hirtelen túlkormányzottba csap, ezért főleg az egyszerű hátsó felfüggesztés okolható. A kormány 3,2 fordulatot, feleslegesen erős rásegítéssel, bár a parkolásoknál ez előny. A hosszú hatodikkal országúton és autópályán is csendes a Duster, a motor egyáltalán nem hallani, a fő zajforrás a menetszél és a gördülés. Az egyenfutás nagyon pontos.

Felszereltség

Minden felszereltséghez alapárak az automata kapcsolású LED-es tompított fényszórók (a távfény továbbra is hagyományos), ami a korábbi halogénekhez képest óriási előrelépés: nem csak szélesebb sávban világítanak, de a fényszórásuk is jóval egyenletesebb. A Duster is sokat drágult mostanában: már az 1,0 l-es, benzines belépő (Expression) kivétel listaára is 6 359 000 forint, igaz a korábban az alap-Dusterekhez feláras manu-

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, közös csöves befecskendezésű turbódízel motor elöl keresztben beépítve. Egy felülfekvő vezérműtengely, hengerenként két szelep. Hengerűrtartalom: 1461 cm³. Furat x löket: 76,0x80,5 mm. Sűrítési arány: 15,5:1. Teljesítmény: 115 LE/85 kW (3750/min). Nyomaték: 260 Nm (1750–2750/min). Hatfokozatú kézi váltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés, tekercsrugók. Elöl hűtött tárcsa, hátul dobfékek, ESP. Csomagtér 478–1623 l. Üzemanyagtartály: 50 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4341x1804x1693 mm. Tengelytáv: 2673 mm. Saját tömeg: 1354 kg-tól. Gumiméret: 215/60 R17. Gyorsulás (0–100 km/h): 10,2 s. Végsebesség: 184 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,4 l/100 km. CO₂ (WLTP): 126–127 g/km. Tesztfogyasztás: 5,1 l/100 km. Általános garancia: 3 év, vagy 100 000 km (meghosszabbítható akár 5 évre, és 200 000 km-re). Védőszárm szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 2 év. Rozsdagarancia: 6 év. Szervizciklus: 25 000 km vagy 2 év.

Ára: 7 889 000 Ft

ális légkondi már ebben is benne van. A Journey a középút (a csúcstól az Extreme), tisztességes felszereltséggel, alapáron (egyebek mellett) automata (egyzónás) légkondival, 17 colos alufelnikkel, motorosan behajtható fűtött külső tükrökkel, sötétített hátsó üvegekkel és gyári navigációval.

Összegzés

A Duster nem ígér sokat, de annál azért többet ad: az elszabadult árak világában még mindig józanabb összegért teljes értékű családi autó, elfogadható felszereltséggel és alapáron is hat légszákkal, légkondicionálóval. A tesztfogyasztás, nagyjából fele-fele arányban városban és országúton (autópályán is) 5,1 l/100 km-re jött ki! SZG

+ ELŐNYEI

- Tágas utastér, nagy hátsó lábhely
- Takarékos dízel
- Jó kényelmi felszereltség
- Erős, jó fényelosztású fényszórók
- Emelt hasmagasság
- Kényelmes futómű-hangolás

– HÁTRÁNYAI

- Túl szellős váltófokozatok
- Szélvédőben tükröződő műszerfal
- Nehezen kapcsolható hátramenet
- Kanyarodási oldalrólés
- Rossz pedálrend
- Rövid rozsdagarancia



Szolid sminkkel és emblémacserével lett Toyotából Suzuki. A GL+ esetén csak a tompított fény diódás

TESZT Suzuki Swace 1.8 Hybrid GL+

Copy-paste

A COROLLA ALAPÚ SWACE IS MEGKAPTA A TOYOTÁNÁL BEVEZETETT FRISSÍTÉSEK JAVÁT.

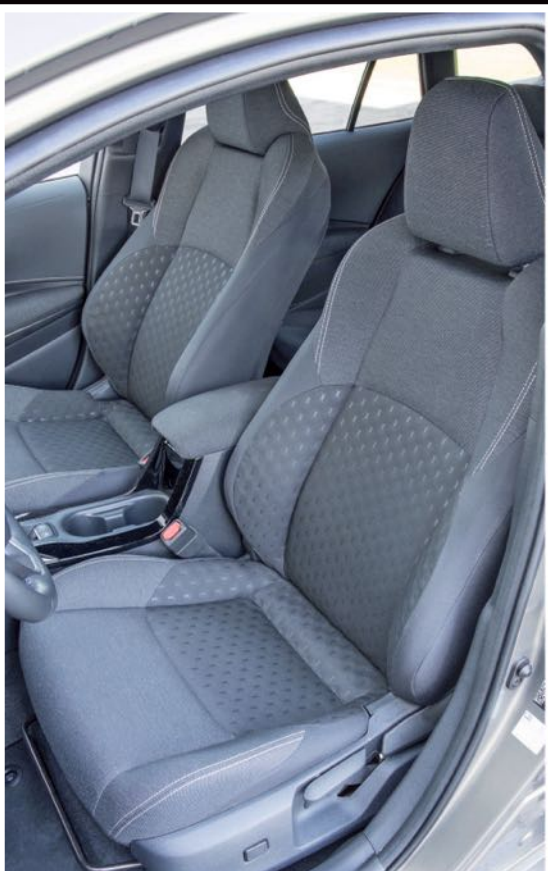
A Suzukinál nem ördögtől való a típusklónozás. Korábban a Swiftből lett Subaru Justy, az SX4-ből Fiat Sedici, de fordított „eljárással” az aktuális Toyota RAV4 PHEV is megvehető Suzukiként, ennek a neve Across. A Swace-szel ugyanezt a taktikát követték, nem fejlesztettek saját kompakt kombit, sem extra költséggel hibrid hajtásláncot, hanem a Corolla kombira tetettek némi orrplasztikát követően Suzuki emblémát, sőt a gyártást is a Toyotára bízta (Angliában). És így mindenki jól járt, mert a Suzukinak van egy piaci kedvenc modellje, a Toyotának extra bevétele, az igazi nyertes pedig a vásárló.

Mert az, hogy mi van a lemezek alatt, csak az ortodox autóbolondokat érdekli, az átlagos használókat felmérésekkel bizonyítottan nem és utóbbiak vannak sokkal

többen. Az emblémacserén kívül még akadnak kisebb módosítások, például a Swace új első-hátsó lökhárítókat is kapott, továbbá más a szövetcárpit, de az alapvető toyotás



Belül a kárpit és a Suzuki embléma jelenti a változást. Az általános minőség jó, az angliai gyártásért a Toyota felel



Más az ülések huzata, mint a Corollában. Hátul 5 mm-rel hosszabb az ülőlap, mint elöl, alatta a hibrid rendszer akkumulátora utazik (ezért van a szellőzőrács is)



Fordulatszámérő is előhívható a hibrid üzem mutatója helyett. A két-zónás légkondi kezelése egyszerű





Középen van szellőző, de a vezetőülés támlájáról lespórolták a kenőguruzsebet és USB töltők sincsenek



Vicces a Suzuki felirat a Toyota motoron. A Swace csak hibridként él, a Corollához van (lesz) 1,5-ös benzines is

A SUZUKI SWACE ÉS LEGFONTOSABB KONKURENSE*

	Suzuki Swace 1.8 Hybrid	Toyota Corolla TS 1.8 Hybrid
Hengerűrtartalom [cm³]	1798	1798
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	98/72(5200)	98/72(5200)
Nyomaték [Nm (1/min)]	142(3600)	142(3600)
Rendszerteljesítmény [LE/kW]	140/103	140/103
Váltó [fokozat/üzem]	Bolygómű	Bolygómű
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	9,4	9,1
Végsebesség [km/h]	180	180
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	4,5-4,6	4,3-4,9
CO ₂ (WLTP) [g/km]	102-104	97-111
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4655x1790x1460	4650x1790x1460
Tengelytáv [mm]	2700	2700
Csomagtér [l]**	596–1606	596–1606
Alapár [Ft]**	12 450 000	12 655 000

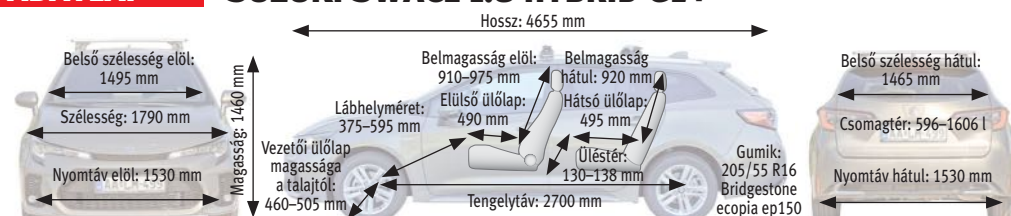
* A legjobb érték
 ** Bruttó listaár, kedvezmény nélkül
 * Az adott hibrid hajtáslánccal legalacsonyabb felszerelésű modellek
 *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek



Gyári tartozékként rendelhetők a keresztrudak, amikhez tetődoboz, vagy kerékpártartó is rögzíthető

ADATLAP

SUZUKI SWACE 1.8 HYBRID GL+



MOTOR: Soros négyhengeres, Atkinson-ciklusú, szívócső befecskendezéses, változó vezérlésű szívó benzinmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1798 cm³. Furat: 80,5 mm, löket: 88,3 mm. Sűrítési arány: 13,0:1. Teljesítmény: 98 LE/72 kW (5200/min). Nyomaték: 142 Nm (3600/min). 12 V-os, 45 Ah-s akkumulátor.

VILLANYMOTOR: Teljesítmény: 95 LE/70 kW. Nyomaték: 185 Nm.

AKKUMULÁTOR: 3,6 kWh-s, lítium-ion szerkezetű.

RENDSZERTELJESÍTMÉNY: 140 LE/103 kW.

ERŐÁTVITEL: Fokozatmentes (bolygómű), elsőkerék-hajtás.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul multilink, tekercsrugók. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, hátsó kerekre ható elektromos rögzítőfék, ESP, 2,8 fordulatos, elektromos szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Saját tömeg 1400 kg-tól. Üzemanyagtartály: 43 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 9,4 s. Végsebesség: 180 km/h. Fogyasztás (vegyes, WLTP): 4,5-4,6 l/100 km. CO₂ (vegyes, WLTP): 102-104 g/km. Tesztátlag: 4,3 l/100 km*.

* Saját mérés kb. 90%-ban városi használat, egy-három személlyel, 21 és 31 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 3+7 év vagy 200 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 3 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 15 000 km vagy évente.

A GL+ ALAPKIVITEL ÉRDEMLEGES TARTOZÉKAI: Hét légzsák, Isofix (hátul), dombsegéd, autonóm vészfékező, aktív sávtartó- és követő, automata világításkapcsoló távfény asszisztenssel, táblafelismerő, fáradtságérzékelő, adaptív tempomat, esőszensor, elektromos rögzítőfék Auto Hold funkcióval, B-oszloptól sötétített üvegek, LED fényszóró (tompított) és menetfény, LED ködfényszórók, LED hátsó lámpák, távirányítású központi zár, elektromosan állítható, fűthető és behajtható tükörpár, elektrokróm belső tükör, négy villanyablak, tengely- és sugárirányban állítható kormányoszlop, bőrvonatu és fűthető okoskormány, elektromos deréktámasz (vezetőnél), állítható magasságú és fűthető első ülések, osztottan dönthető hátsó üléstámla (60:40), kétzónás automata légkondi hátsó szellőzőkkel, fedélzeti számítógép, 7,0 colos vetített műszerfal kijelző, infotainment 8,0 colos érintőképernyővel, tolatókamera, kormányról vezérelhető audiorendszer (6 hangszóró, DAB/USB), Bluetooth-telefonkihangsóító, okostelefon tükrözés (Apple CarPlay vezeték nélkül), tetősínek, 16 colos alufelni készlet.

Ár: 12 450 000 Ft Akciós ár: 11 550 000 Ft

karakterre ezek nincsenek hatás-sal. Amit korábban elmondtunk, a vezetőülés lapjának talajtól mért magassága (460–505 mm) eltért a próbált Toyotákétól, mert a Swace csak 16 colos alufelnikkel kapható, nagyobbakkal nem és ez befolyásolja az értéket. A szélesre tárható ajtókon át kényelmes a beszállás, már ebben a belépő GL+ kivitelben is fűthető az ülés 490 mm hosszú lapja; az ideális vezetői pozíció alkatfüggő a tengelyirányban keveset mozgatható kormányoszlop miatt, a pedárend kifogástalan. A hely minden irányban elegendő, az ajtólemezre tett tükrök jó képet adnak, az A-oszlopok kis üvegei minimálisra csökkentik a holtteret. A pult a Corolláé – csúcsos szé-lebe sajnos ugyanúgy beverhetjük a térdünket –, a vezető előtt a középső, 7,0 colos műszeregység vetített, a kormánygombok működését tanulni kell. Érdekes, hogy a grafika, az információk megjelenítése nem konfigurálható olyan részletesen, mint a Toyotában. A légkondi szabályozását fizikai gombokkal végezhetjük, a panel fölött



Szűk nyílásúak az ajtózsebek, a hátsókba már nehezen préselhető be a félliteres palack. A pedálrend jó



Ülésfűtést alapból kap a GL+, de a vezeték nélküli telefontöltés csak a magasabb GLX szinten érhető el



Elektromos a rögzítőfék és van elgurulás elleni Auto Hold is. A D alatt az erősebb motorféket adó B menetmód állása látható

8,0 colos érintőképernyő áll függőlegesen, melynek sarkában egyetlen gomb található – az audio ki/be kapcsolója és hangerőszabályozója. Az Apple CarPlay vezeték nélkül működik, az infotainment menüje nem bonyolult, de bőven akadnak

funkciók, amik között barangolhatunk. A személyes holmikat átlagos méretű helyekre szórhatjuk, van belőlük elég, az ajtózsebek nyílása szűk. Az anyag- és összeszerelési minőség általánosan jó, a szövetanyag szerintünk a Toyotában kel-

lemesebb, de az tetszett, hogy a GL+-ban az ajtókon és a középső kartámaszon nincs műbőr, itt is textilt találunk, amire nem izzad rá a pihentetett alkar. A Swace tengelytávja a lépcsőshátú és kombi Corolláéval egyezően 6 centivel

hosszabb az ötajtós Toyotáénál (2640 helyett 2700 mm), ezért hátul bő a lábtér, két 185-190 centis utas kényelmesen ül egymás mögött és még éppen elfér a fejük is. A szellőző és a pohártartós kartámasz öröndetes, de elspórolták

az egyik kenguruzsebet, ülésfűtést itt még a GLX sem ad (a Corollában kérhető), ahogy a Suzukinál nincs elektromos mozgás a hátsó ajtóhoz sem. A csomagtartó 596–1606 l-es, a padló alatt és az oldalsó rekeszekben sok kisebb holmi elfér; a kétoldali világítás LED-es, az üléstámlák egy-egy karral, behajolás nélkül dönthetők, a rakodófelület sík. A perem magassága 615 mm,

ez manapság alacsonynak mondható.

A Swace hajtáslánca HEV, azaz kívülről nem tölthető, de az akku aktuális töltöttségétől függően, rövid szakaszokon tisztán villannyal is haladni képes hibrid. A modellfrissítés elsősorban erre koncentrált. Maradt az Atkinson-ciklusú, 1,8-as szívó benzines (98 LE, 142 Nm), a villanymotor azon-

ban számottevően erősebb lett: a korábbi 70 helyett 95 LE-s, 163 helyett 185 Nm nyomatékkal; a rendszerteljesítmény 122-ről 140 LE-re nőtt. Váltó helyett a megszokott e-CVT bolygómű felel a nyomatékelosztásért, a D mellett erősebb motorféket (és visszatöltést) adó B üzemmóddal. Az egy-pedálos vezetéshez azonban a B is kevés, ráadásul ebben a tempomat

135 mm a hasmagasság, az egyetlen keréktárcsa ez a képen látható 16 colos alu – a Toyotánál bő választék. Hátnál is más a lökhárító, a csomagtér ajtóhoz nincs elektromos mozgás



Megvannak a szokásos tárolók, a középső rekesz fedele egyben kartámasz is, ami nem mozgatható előre-hátra



sem működik, amire viszont már figyelmeztet az autó. A megadott vegyes 4,5-4,6 l/100 km-es WLTP fogyasztáshoz képest nálunk városi használatnál kevesebb: 4,3 l fogyasztó százon (az új lépcsőshátú Corollával sűrűbb városban kívüli menetekkel 5,3-at mértünk).

A HEV működési elve változatlan, a hátsó ülés alá tett akkumulátor sosem merül le teljesen, így mindig villannyal tudunk megindulni, ám amikor egyszerre több fogyasztót használunk, vagy hideg van, akkor jellemzően hamar beindul a benzinmotor – menetközben az átmenetek nem feltűnők. Hibridet vezetni részben szórakoztató játék, a lendületből gurulások, a töltőszakaszok rutinja hamar megszerezhető. Némi odafigyeléssel állásból akár 50 km/h-s tempóig felhúzhatunk villannyal, sőt városban kívül, 90 feletti tempónál is fel-felvillan a zöld EV piktogram, jelezve, hogy az adott pillanatban csak a villanymotor hajt. Ettől függetlenül nem vitás, hogy a hibridek városi körülmények között, például dugóban araszolva működnek a leghatékonyabban, kihasználva az elektromos hajtás ilyenkor vitathatatlan előnyeit. Az e-CVT bolygómű – működési elvéből adódóan – sosem lesz tökéletes, de a Toyota kitartóan, generációról generációra próbálja javítani a tulajdonságait. A Swace dinamikáján sokat lendített az erősebb villanymotor, ami az állórajtos százás gyorsuláson is tetten érhető (a korábbi 11,1



Két szinten rögzíthető az álpadló, alatta a mankókerék üres mélyedése további extra helyet ad. A hátsó üléstámlák innen is dönthetők egy-egy kar meghúzásával

helyett 9,4 s), ugyanakkor ez sem szereti a túlzott hajszolást, inkább a nyugodt, egyenletes vonulást. Az autópályás tempót könnyedén viszi, ilyenkor a bolygómu 2000-2500/perc környékén tartja a fordulót, a motorzaj nem jelentős. A gázreakciónál a pedál mozgása és az autó reakciója már-már párhuzamosnak is mondható, tényleg érezhetően javult a helyzet és nincsenek másodpercben mérhe-

tő különbségek. Padlógázra felbőg a hirtelen 5000-et forgó motor, a gyorsulási reakció a Sport menetprogram használatával még intenzívebb.

A felfüggesztés elöl McPherson, hátul multilink, a rugózás és a csillapítás a hibrid karakterhez passzolóan inkább kényelmes, mintsem pattogósan sportos. A 16 colos alufelninél pluszpénzért sincs nagyobb, a /55-ös gumik-

kal jó a kátyútűrés. Az ívmenetek kellően stabilok, a túlhajszolt kanyarokban tapasztalt, kontroll alatt tartható alulkormányozottság a gyakorlatlanabb vezetőkre sem ijeszt rá nagyon. A Corollákban árnyalatnyival közvetlenebb a kormány, itt a két végállás között 2,8-at kell tekerni, de az érzet hasonlóan steril, az irányítás ugyanolyan pontos. Fékezésnél a lassítás – mint a villamosított modelleknél általá-

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Kényelmes beszállás
- + Kilátás (elöl)
- + Helykínálat
- + Nagy csomagtér
- + Általánosan jó minőség
- + Biztonságos menettulajdonságok
- + Menetkomfort
- + Kátyútűrés
- + Pontos kormányzás
- USB-port rossz helyen
- Szűk nyílású ajtózsebek
- Műszerek konfigurálhatósága
- Lassú automata távfény
- Tengelyirányban keveset mozgatható kormányoszlop

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Csendes üzem (városban)
- + Elektromos hajtás részaránya
- + Jobb gázreakció az elődhez képest

BIZTONSÁG

- + Hét légzsák alapáron
- + Vezetősegédek alapáron
- Megszokást igénylő fék

KÖLTSÉGEK

- + Várható értéktartás
- + Fogasztás
- + Garancia
- + Felszereltség

ban – a villanyfékkel (generátorral) kezdődik, emiatt van némi késés, amihez hozzá kell szokni a féktávok megbecsülésénél, és aki ebben gyakorlatlan, vélhetően vadul tapossa majd az érzéketlen nyomáspontú pedált. A vezetősegédek a Toyota Safety Sense kollekciójából valók, sok minden jár alpból és van, ami nem változott: például a táblafelismerő olykor továbbra is „benézte” az autópálya-kihajtók számozását, amit tévesen sebességment jelzett és 20-as karikával ríogatott a 130-as szakaszon.

A Suzuki már próbált önállóan „nagy” autót fejleszteni, a Kizashi sokat is tudott, mégsem lett sikeres, gyakorlatilag nem látni az utakon. A Swace-nek több esélye van a sikerre, amiben furcsa módon a Toyota eredet is szerepet játszhat, mert nem titok, hogy aki Swace-t vesz, az a látszat ellenére valójában Corollát visz haza. Szerintünk a GL+ már mindent megad, amire a hétköznapi életben szükség van, az 1,35 millió forinttal drágább GLX érdemi többlete a távolsági fényszórónál is LED-es világítás, a kulcs nélküli kezelés, a holtterfigyelő, a hátsó keresztirányú forgalomfigyelő, a kiszállást segítő, a hangulatvilágítás, a vezeték nélküli telefon-töltő és az első-hátsó parkolóradar.

Geosits Pál

TARTÓSTESZT Fiat Tipo Kombi 1.4 Pop

Egy korszak vége

Finoman emelt hasmagassága elfedi a kombi valós méreteit. Az egyszerű halogénfényszórók erősek, és széles sávban világítanak



2020 SZEPTEMBERÉBEN TARTÓSTESZTRE FOGOTT KOMBI FIAT TIPÓNK TÚL VAN A 40 000 KM-EN. ÍME, AZ ÖSSZEFOGLALÓ.

A lépcsőshátú Tipo érkezett meg először, még 2015 végén. A 2016-ban bemutatott kombi a Fiat-Chrysler (tehát még nem a Stellantis, mert az egy jóval későbbi alakulat) Fiat 500L-lel indított, SW (Small Wide: kicsi és széles) padlójának nyújtott változatán gurul (ezt használja többek között az 500X és a Jeep Renegade). A 2638 mm-es tengelytáv nem számít nagyknak, és 4,57 m-es hosszával sem rekorder a kompakt kombi-mezőnyben, de a „teljes csomag” kimondottan jó ajánlatnak számított, még 2020 végén is. Akkor listaáron 4 755 000 forintért tisztességes felszereltség járt (ESP, hat légszák, manuális légkondi, távirányítás központi zár, négy hangszórós rádió, dombse-

géd, fedélzeti számítógép, két első elektromos ablakemelő, elektromos tükörállítós, osztott hátsó támladöntés, startstop és dupla fenekű csomagtartó). Vezetőseged nem volt sok; alapáron egy sem járt, és csomagban is csak sebességátárolót és ütközésmegelőző vészféket adtak (nem drágán, 75 ezer Ft-ért). A tesztre fogott Tipo a lehető legegyszerűbb változat: alapfelszereltségű (Pop) a belépő 1,4-es szívó benzinmotorral (95 LE, 127 Nm). Ez a gép éppen akkor tűnt el a listából, amikor a mi autónk szolgálatba állt: 2020

őszétől már a háromhengeres turbós, 100 LE-s 1,0 l-es volt az alapgép, jóval drágábban. Tesztautónk többletfelszereléseinek listáján is csak néhány józan tétel szerepelt: kanyarkövető ködfények, szőnyeggarnitúra, normálméretű pótkerék (alapból defektjavítót adtak), fényezett tükörházak, és krómborítású kilincsek.

Feltűnő volt, ahogy a Tipo „összeérett” az első 5-600 km-en. Sokkal csendesebb és egyenletesebb lett az alapjárata, jobban adagolhatóak a fékei, és a gumik bekopása után elcsendesedett

Feltűnő volt, ahogy a Tipo „összeérett” az első 5-600 km-en. Sokkal csendesebb és egyenletesebb lett az alapjárata, jobban adagolhatóak a fékei, és a gumik bekopása után elcsendesedett



Ez a 2020-as alapkitétel: az utastér csupa kopogós műanyag, az összehatás mégsem kellemetlen. A pedálrend jó, a fedélzeti számítógépen feszültségmérőt, és olajhőmérőt is elől lehet lapozni



Finoman hátrafelé lejt az ülőlap. Kényelmes, de nem könnyű róla felkászálódni

a gördülése is. Utastere fekete, kopogós műanyagtenger, de a részletek kicsit feldobják, egyedül az ajtók „egybeöntött” műanyagburkolata bántó. Az „olcsóság” az egyébként jól használható kacat-helyek többségének burkolatlan-ságán, és a nagy, világítás nélküli kesztyűtartó egyszerűségén érhető tetten a leginkább; az egyszerű műanyagkormány jó fogású, és a váltógomb is kellemes. A műszer-fal félfényes feketéje szinte min-dig zavaróan tükröződik a szél-védőben, és nagyon rossz, hogy az alapmodellből kispórolták az első ülések támlazsebeit. Az ajtó-zsebek rövidek, az elsőket menet közben is el lehet érni, a hátsók legnagyobb értéke pedig az, hogy egyáltalán vannak. Az egysze-rű huzatú ülések jól tartanak, de zavaró, hogy a vezetőoldal magas-ságállító mechanizmusa nem egy-formán emeli az ülőlap elejét és végét. A finoman nyíló-csukódó ajtókon át könnyű beszállni, a fej-tér hátul is rendben van, és a lábak is jól elférnek – még 180 centi felett sem kín itt utazni. A középső hely elfogadható, a padlómeréví-t széles, de nem zavaróan magas. A csomagtartó ajtaja magasra nyílik (még 185 centivel is alá lehet állni) a dupla fenekű kialakítás nehe-zen kezelhető (a padló két szinten rögzíthető, felső állásában befelé nincs küszöb, de az egészet ki is lehet venni). A takaróról kétállású (ezt is nehéz kezelni), a rögzítőpont kevés, a támladöntés egyszerű. A bővített raktér alja majdnem sík, de emelkedő, mert a támlarészek a fix ülőlapra fekszenek (2020 végén 20 000 forintért előrebillen-tető lapot is lehetett rendelni). A három év alatt a kormány karimája csak kicsit fényesedett ki, a küszö-bök műanyagburkolatait azonban nagyon összekarcolták a ki-beszál-ló cipők. A vékony, és olcsó műbőr váltószoknyát rögzítő műanyagke-ret egy forró napon úgy meglágyult, hogy kiesett a helyéről, egy szerviz segítségét kellett kérnünk, hogy a helyére tegyék. Meglepő volt, amit a takaró levételekor láttunk: a „lenge” szoknyán kívül semmi sem takarja a váltókar kapcsoló-mechanizmusát, pedig itt még szo-kott lenni egy gumiharang...

Az 1,4-es régi ismerős, alapjárata hidegen viszonylag sokáig 1500/perc körüli, gyorsan bemelegszik, és hidegen is csendes. Szépen teszi a dolgát, 2000 alatt kelle-tlenül, de türelmesen, 2500-tól már



Az oldalakról, de főleg a lökhárítókra nagyon hiányzik egy kis koccanás-védelem, az alapmodell kerekei 15 colosak



A kép a padló legfelső állásában készült, az oldalzsebek műanyag-falai kivehetők, így megnő a hátsó szélesség



Csendesen teszi a dolgát a hosszúlökötűsége ellenére életvidám, szívócső befecskendezéses szívó 1,4-es. Startstopja gyors, és a hideg motorral kíméletes; nem állítja le amíg a hűtőfolyadék nem éri el legalább a 60-70 fokot

elfogadható dinamikával. Az ola-szosan hosszú utakon, de finoman tologatható váltókar furcsa áttétel-kiosztású hatfokozatú szerkezetet kapcsolgathat: az egyes feleslege-sen rövid, annyira, hogy sík úton még nagyobb terheléssel is köny-nyen el tudunk indulni második-ban! A többi sebesség kiosztása jó és a hatodik sem zavaróan hosszú (130 km/h-nál 3500/perc), a Tipo autópályán is csendes, és komóto-san, de tovább is gyorsít hatodik-ban. A gördülés és a tükrök hangja

messze túlnövi a motorét, de a zaj-komfort így is rendben van. Az 1,4-es 3500 felett felhangosodik, és terhelésre a márka legszebb orgá-numú klasszikus négyhengereseit idézően szól. Normál használatban 3500-4000/perc felett sosem jár a fordulatszámérő. A váltókar járása az idővel még finomabb lett, de nem lötyögős. Eddig összesen háromszor jártunk kötelező szer-vizen, 10 000 km-nél, 21 000-nél, és 36 000-nél, az olajcsre-ciklus 15 000 km vagy egy év. Olajfogyasz-

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, szívócső befecsken-dezéses szívó benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hen-gerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1368 cm³. Furat: 72,0 mm, löket: 84,0 mm. Kompresszió: 11,0:1. Teljesítmény: 95 LE/70 kW (6000/min). Nyomaték: 127 Nm (4500/min). Hatfokozatú kézi váltó, elsőkerék-hajtás. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros felfüggesz-tés. Elöl-hátul tárcsafékek. Csomagtér 550 l. Üzemanyag-tartály: 50 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4571x1792x1512 mm. Tengelytáv: 2638 mm. Saját tömeg: 1205 kg-tól. Gumiméret: 195/65 R15 (Bridgestone Ecopia). Végsebesség 185 km/h. Gyorsulás (0–100 km/h): 12,3 s. Fogyasztás (város/városon kívül/vegyes): 6,7/5,2/5,8 l/100 km. Tesztfogyasztás 6,1 l/100 km. CO₂: 132 g/km. Általános garancia: 2 év, km-korlátozás nélkül (+3 év importőri garancia 100 000 km-ig). Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia 8 év. Servizintervallum: 15 000 km vagy 1 év.

tás nem mérhető, és a kötelező karbantartások sem voltak drágák, az elsőért 33 000-et a másodikért 38 000-et a harmadikért (pollen-szűrő cserével) 55 000 forintot fizettünk ugyanabban a márkaszer-vizben. A váltószoknyán kívül mást nem kellett javítani.

Az egyszerű szerkezetű futómű hangolása kifejezetten kelet-euró-pai, a nagyobb úthibákat terhelet-lenül is puhán vasalja ki. Cserébe fékezéskor billen. Kanyarban nem dől zavaróan, viselkedése teli csomagtartóval is jóindulatúan alulkormányzott marad. A tisz-tán elektromechanikus rásegítésű kormány áttétele közvetlen (2,6 fordulat), és nem is érzéketlen, a középkonzról kapcsolható „City” üzemmódban megnő a szervo-erő, hogy könnyebbek legyenek a parkolások, de erre valójában semmi szükség. A kombi fara betá-jolhatatlan, kamerát rendelni se-m lehetett. A radar fontos segítség lenne (a tesztautóban nincs). A 40 000 km alatt a legfeltűnőbb változás, hogy a jobb első futómű, a nagyobb úthibákon meg-meg-nyikordul időnként, de esőben és autómosságok után elhallgatnak a nyávogó szilentek.

Az első 40 000 km tesztátlaga, vegyes üzemben – legalább 50%-ban városban – 6,1 l/100 km-re jött ki. A történelem fintora, hogy ma, így használtan egykori ára közelében is el lehetne adni a minden szempontból józan csalá-di kombit. Keresett is a használt-piacon...

SZG

HASZNÁLTAUTÓ-TESZT**Opel Corsa 1.0 12V (2003)**

A húszéveseké a világ?

Műanyagok védik a kerékeket, a lökhárítókra jutottak koptatócsíkok és a rányitások ellen is van némi oldalvédelem

A HARMADIK GENERÁCIÓS CORSA C-BŐL MÉG BŐSÉGES A MERÍTÉS, MI A KÍNÁLAT KÖZEPÉBŐL VÁLASZTOTTUNK TESZTRE EGY BELÉPŐ MOTOROS, ALAPFELSZERELTSÉGŰ, HÁROMAJTÓS PÉLDÁNYT.

A C generáció 2000 és 2006 között élt, ez nem különösebben hosszú idő, a ráncfelvarrást félidőnél, 2003 nyarán (a 2004-es modellévre) hajtották végre – az első lökhárító osztott alsó légbeömlője árulkodik, hogy az éppen 2003-as tesztalanyunk már a frissítés utáni kiadás. A Corsa elsősorban méretei miatt került hátrányba a versenytársaival szemben, hossza nem éri el a 3,9, tengelytávja a 2,5 m-t, azaz valóban kicsi; az utastér keskeny, a helykínálat legfeljebb átlagos termettel megfelelő, a háromajtós használatát pluszban nehezíti a második sorba való be-, illetve az onnan kijutás. A csomagtartó 260–1060 l-es, könnyen pakolható, az osztottan dönthető üléstámlákkal sík rakodófelület azonban nem alakítható ki. Karosszériából létezett három- és ötajtós, előbbi városi kisáruszállítóként is kapható volt (Corsavan). A 2004-es modellévre letisztult a motorsor, az 1,0



Megkopott a légsákos kormány, de alapjaiban még esztétikus a pult, melyen sehol nincs repedés



Inkább metálfényre, mintsem kényelmi tartozékokra költött az első tulajdonos. A levált Opel logó helyét a ragasztó maradéka jelzi

l-es (60 LE) maradt az alapgép, de már nem kínáltak hozzá automata váltót, csak az 1,4-eshez (90 LE); arany középútnak megtartották az 1,2-est (75 LE), a sportos GSi-be pedig 1,8-ast (125 LE) szereltek. A dízeleknél törölték a korábbi 1,7-est és jött az új 1.7 CDTI (100 LE), valamint az 1.3 CDTI (70 LE), amihez ugyancsak lehetett automata váltót venni. Összeszerelési minőségben, megbízhatóságban a Corsa átlagos, a C-nek nincs komolyabb betegsége, de mivel 20 év körü-



Hátul alig van nyoma használatnak. Az ablak tekerős



Nincs álpadló, de dönthető az üléstámla. A tér alapból 260 l-es

autónk állapotát és 132 ezres futását tekintve a hazai kínálat középmezőnyébe tartozik, ilyen korú C-kezt 150 000 és 850 000 forint között találni a legnagyobb hazai használtautós portálon. Jelenlegi tulajdonosa 2015-ben vásárolta, heti szinten, de jellemzően rövid távokra használja, ezért helyesen évente, s nem a megtett kilométer függvényében cserélteti az olajat. A karosszéria sehol nem rozsdásodik, még csillog a fényezés, szerencsére nincsenek komolyabb horzsolások, parkolási sérülések, csak apró kavicsfelverődések rontják néhol az esztétikát – és hátul leesett a villám logó. A generátort már felújították, ahogy a kipufogót is cserélték. Az évek során két kisebb koccanás történt, egy rátolatás és egy megtolás, ezeket szakemberrel javították. Belül már jobban szembetűnik az elmúlt két évtized, de az is látszik, hogy

li autóról van szó, már minden előjöhét a rozsdásodástól kezdve a szerkezeti hibákig, kiváltképp, ha korábban karambolozott is az autó – vásárlásnál ne sajnáljuk a pénzt komolyabb átvizsgálásra. A vezérműszíj rendszeres cseréjét ésszen kell tartani, a szervokormányoknál gyakori az olajfolyás, előfordulhatnak elektromos problémák (gene-

rátor) és ahogy a legtöbb típusnál, a kipufogó sem örökeletű. Bosszantó, hogy a felszereltség a nívósabb kivitelenél is hiányos, például a légkondis C ritka, mert akkoriban ez drága luxusnak számított és szinte minden esetben pluszpénzt kértek érte.

2003-as, harmadik gazdás, az alap 1,0 l-es motorral hajtott teszt-

MŰSZAKI ADATOK

Hengerszám/szelepszám: 3/12
Hengerűrtartalom [cm³]: 998
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]: 60/44(5600)
Nyomaték [Nm (1/min)]: 88(3800)
Vegyes fogyasztás [l/100 km]: 5,3
Gyorsulás 0–100 km/h [s]: 16,0
Végsebesség [km/h]: 156
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]: 3839x1646x1440
Tengelytáv [mm]: 2491
Saját tömeg [kg]: 905
Csomagtartó [l]: 260–1060
Gumiméret: 165/70 R13

a kis Opelnek volt és most is van gazdája. Kopások az ajtókon és a kormányon látszanak, a pult nem repedt és meglepően jól bírják a pedálgumik – ellentétben a kézi-fékkar és a váltókar szoknyájával, ahol a műbőr csúnyán elrongyolódott. Az első üléseket huzatok védik, alatta a kárpit szép, a szivacs még tart, de a vezetőnél már érezhető némi puhulás. A hátsó üléseket alig használták, illetve használják, itt éveket tagadhatna le a Corsa. A felszereltség puritán, egyszerűbb felsorolni, hogy mi van benne: vezetőoldali légszák és fordulatszámérő. Szervokormányról, elektromos ablakokról és tükrökről, légkondiról legfeljebb álmodik a tulajdonos, ám ennek ellenére szereti a C-t, mert városi használatra a méretei miatt ideális és a 60 LE ellenére relatíve fürge, hiszen a saját tömege 905 kiló. Autópályán már adódhatnak erőnléti nehézségek, főleg utasokkal és csomagokkal, ahogy az oldalszélre is érzékeny a kis Opel. Mivel éppen a teszt előtt vizsgázt, a vezethetőségében nem találtunk semmi kivétlnivalót, csak olyan, a típusra jellemző dolgokat, mint a pontatlanul megvezetett váltókar.

(fotók: kszphoto)



Csúnya: 20 év alatt megadta magát a műbőr a váltókarán és a kézi-fékkarnál is. A kormány a küllőknél is kopott. Utólag került bele rádió, a gyári 2 DIN-es helyére. A fűtés/szellőzés vakon kezelhető a három tekerővel, a piktogramok nem koptak le

Új márka Magyarországon: jön az Omoda

Nagy elhatározás



<https://youtu.be/vwsmf3eTQD4>



Az Omoda C5 minden fényforrása alapáron LED-es, hamarosan hibridet is ígérnek belőle, de a forgalmazás az 1,6-os turbós benzinnel indul

A KÍNAI OMODA HAZAI ÉRKEZÉSE NOVEMBERRE VÁRHATÓ, 4,4 M-ES KOMPAKT SUV-JUKAT IS BEMUTATTÁK MÁR.

Az augusztus eleji sajtóbemutatón megtudtuk, hogy a márka megjelenik Magyarországon is, de azt akkor nem árulták el – és lapzártánkig sem derült ki – hogy ki lesz az importőr. Úgy tudjuk, még folynak a tárgyalások. Az Omoda erősen nyomul Európa-szerte, még az is felmerült, hogy európai gyártást indítanak Barcelona Zona Franca városrészében. Az ottani egykori Nissan gyár nagy részét birtokba vennék, hogy onnan szállíthassanak az európai piacokra. Spanyolország egyébként is fontos a márka életében, itt indult az európai értékesítés, és itt jelentették be *Darren Tu* az új márkaigazgató kinevezését is. Most lényegében egyszerre indul a terjeszkedés Olaszországban, Lengyelországban, Franciaországban, Németországban és nálunk. Az Omoda az 1997-ben alapított, és az autógyártást 1999-ben a Seat Toledo licencével beindító óriásvállalat, a Chery egyik almarkája, és csak 2022 óta létezik. Az öreg kontinensre egyelőre egyetlen típust hoznak, a 2022-ben bemutatott, és korábban Chery



A duplakuplungos váltó és a teljesen digitális műszerfal alapfelszerelés, mindössze a középkonzoli érintőképernyő mérete felszereltség-függő

Omoda 5 néven (is) gyártott szabadidő-autót, Omoda C5 néven. A paletta folyamatosan bővül majd, korábbi (sőt egyes piacokon később is) Chery emblémával futó modellekkel. Az anyaóriás két másik márkát is építget, a felsőbb kategóriás Jaecoo-t, a prémium elektromos autókra szakosított Exeed-et, és két újabb bevezetését is tervezi már. Az európai értékesítést

önálló márkakereskedésekre építik majd. A Kínán kívül Indonéziában, Malajziában és Iránban is gyártott a C5-öst Olaszországban mutatták be Európában először, még tavaly októberben. A 4,4 m hosszú 2630 mm-es tengelytávú SUV hozzánk egyelőre 1,6 l-es, négyhengeres turbós benzinnel érkezik, 194 LE-vel (290 Nm), hétfokozatú duplakuplungos váltóval, alpból elsőkerék-hajtással. Végsebessége 191 km/h, vegyes fogyasztása 7,6 l/100 km, és lesz belőle összerék-hajtású is. Csak fronthajtással akkus-elektromos változat szintén készül majd,



A csomagtartó a kínai szabvány szerint 360 l-es



204 LE-s villanymotorral (340 Nm), 64 kWh-s akkuval és 450 km körüli hatótávval. A futómű minden változatban elől McPherson, hátul multi-link. A legtöbb piacon az Omoda ugyanazokat a forgalmazókat használja, mint a Chery, de egyes országokban – a piac hozzáállásától függően – a Chery-nél magasabbra pozícionálják. A márkanév „O” betűje a cég marketing-etimológusai szerint az „oxigén” szóból származik, míg a „moda” jelentése „modern és divatos”.

Az Omoda 2023 áprilisában indult hivatalosan önálló útjára, ezt a Chery központjában, a kínai Wuhu városában jelentették be. A cég célja, hogy 2030-ra elérje az



1 400 000 darabos globális eladást, a Kínán kívüli piacokon. Egyelőre ott tartanak, hogy 2023 májusában az Omoda világszintű eladásainak 45%-át az orosz piac adta.

A C5 Kínában, Oroszországban, Mexikóban, Brazíliában, Ausztráliában, Izraelben, Törökországban és még néhány délkelet-ázsiai piacon már fut, idén, az év első felében

A hátsó ülésor fix, de a támla osztottan dönthető, a C5 minden változata ötüléses

70 821 példányt értékesítettek belőle összesen, Magyarországon 11-12 millió forintos alapár várható, az alapfelszereltséghez 18 colos alufelnik (215/55-ös gumikkal) járnak, de alap az öt légszék, a városi vészfék, és természetesen az ESP is. Az Advanced Driving Assist System csomag 16 vezetőtámogató asszisztentst kínál: többek között adaptív tempomatot, táblafelismerőt, aktív sávtartót, holtterfigyelőt és a vezetői fáradtságérzékelőt is. Az extralistán a sávváltó asszisztens és a hátsó keresztirányú forgalomfigyelő is szerepel, meg persze panoráma üvegtető, 10,25 colos középkonzoli képernyő és vezetéknélküli telefontöltő.

Az Omoda C5-öst 2022 decemberében az Euro NCAP is ösztöztörte, és ötszillagosra értékelte: 87%-os védelmet mértek az elől ülő felnőtt utasoknál és ugyanennyit a hátul ülő gyerekeknél.

Bár Magyarországon a másik újdonság, a szintén Chery-alapú és SUV Jaecoo 7 behozataláról egyelőre nincs szó, a nemzetközi hírek a két márkát egy kalap alá véve arról szólnak, hogy a Chery csoport a következő években további öt modellt hoz Európába. Az S5 szedán után két kompakt SUV és két nagy terepjáró is érkezik, de egyelőre még a kereskedelmi és a szervízhálózat is csak alakul...

FL



Az alap a Chery T1X jelű moduláris padlója, itt 2630 mm-es tengelytávval, a futómű elől McPherson, hátul oldalankénti többkaros



ADAC téligumi-teszt 2023

Kevesen buktak

Az ADAC idén összesen három téli abroncsnak adott elégtelent

A LEGNAGYOBB NÉMET AUTÓKLUB 32 TÉLI ABRONCSOT PRÓBÁLT, KÉT MÉRETOSZTÁLYBAN. SÍRALMAS VÉGEREDMÉNYEK IS SZÜLETTEK.

Az ADAC szokás szerint két népszerű méretben tesztelt: 205/60 R16 és 225/45 R17. Ahogy a nyári abroncsok értékelési rendszerét átdolgozták idén, úgy a téliekét is: a végeredmény a vezetésbiztonságra és a környezeti egyensúlyra vonatkozó egyedi pontszámokból tevődik össze. A legfontosabb elem továbbra is a biztonság száraz, nedves és havas téli utakon, összesen 70% súlyozással. A kopás, az üzemanyag-fogyasztás és a zaj a környezeti mérleg része (30%), de ebbe a halmazba tartozik a szennyezőanyag-tartalom is.

205/60 R16

Az általános eredmény pozitív: az ebben a kategóriában tesztelt 16 abroncsból hét kapott „jó” minősítést. Azon már meg sem lepődünk, hogy „nagyon jó”, – akárcsak az elmúlt években – egy sem szerzett. Ha valaki sokat vezet autópályán, érdemes különös figyelmet fordítani a száraz úton mutatott tulajdonságokra, mert itt a hét gumi közül csak kettő kapott igazán jó értékelést: a Dunlop Winter Sport 5 és a Michelin Alpin 6, ezek mindig kiegyensúlyozottan írá-

nyíthatók. Ráadásul ezé a kettőé a legmagasabb futásteljesítmény is a hét abroncs közül. Nedves úton a Bridgestone Blizzak LM005 a leg-rövidebb féktávval tette magasra a mércét, mögötte szorosan a cég-testvér Firestone Winterhawk 4, és a Goodyear UltraGrip 9+ végzett. Azok akik gyakrabban terveznek téli utakon közlekedni, jól járhatnak a Hankook Winter i*cept RS3-assal, a Continental TS 870 P pedig valahol közepén egyensúlyoz, minden mérésben jó eredménnyel, de csúcsteljesítmények nélkül. További hét abroncs „megfelelő” összeredményt ért el, közülük öt még mindig jó a környezetvédelmi mérlegben, de mindegyik lecsúszott vezetésbiztonságban: mivel legalább egy fő kritériumban gyengeségeket mutatnak, az ADAC általános értékelésében visszaminősítette őket. A Kleber, a

Barum, a Vredestein és az Uniroyal hiányosságokat mutatott szárazon, nedves úton a BFGoodrich, a Fulda, a Kleber, a Barum és az Uniroyal veszített. Nem lehet őket elég pontosan kormányozni, gyorsításakor hamarabb veszítik el a tapadást, és a fékútjuk is valamivel hosszabb. Havas, latyakos utakon a Falken és a Barum nem állt a helyzet magaslatán, téli tulajdonságaikkal nem értek el megfelelőnél jobb eredményt. Futásteljesítményben a Fulda emelkedett ki a mezőny legjobb eredményével (56 000 km), míg az Uniroyal a legalacsonyab-bal végzett a kielégítő minősítésű csoportban (37 000 km). Két modellt egyáltalán nem ajánlanak az ADAC mérnökei, vezetésbiztonsági gyengeségeik miatt: a Lassa Snowways 4 és az Austone Athena SP-901 elégtelent kapott. A Lassa száraz és nedves úton még jól fu-

ADAC-értékelés

Nagyon jó	0,5–1,5
Jó	1,6–2,5
Megfelelő	2,6–3,5
Elégséges	3,6–4,5
Elégtelen	4,6–5,5

tott, de havon a kezelhetőségét a versenytársakéhoz képest rossznak értékelték. Ezzel szemben az Austone havas úton a mezőny legjobb pontszámát szerezte meg, szárazon azonban nem jutott túl az elégséges szinten, sőt, nedves felületen még az elégtelenen sem: fékútja és aquaplaning tulajdonsága is a legrosszabb. Amikor a teszt legjobb nedves féktávú abroncsa, (Bridgestone) már megállt (vérsfékezés 80 km/h-ról nedves aszfalton), az Austone még mindig közel 40 km/h-val haladt. Várható futásteljesítményben is nagy a szakadék a tesztalanyok között. Ha a kilométereket évszakkokká konvertáljuk (feltételezve, hogy évente 15 ezer km-t autózunk, ebből körülbelül 7500-at téli gumival), akkor a Fulda nyolc évig használható, a Bridgestone azonban csak öt szezon bír ki, amíg 1,6 mm-esre kopik a profilja.

225/45 R17

Ez a méret még mindig az egyik legkelendőbb, annak ellenére, hogy egyre nagyobb gumikat választanak a gyárak és az autósok is. Négynagyon kiegyensúlyozott modell „jó”, 11 pedig „megfelelő” minősítést szerzett, egy megbukott. Itt a középmezőnyben érdemes a részleteket alaposabban is megnézni, mert a vezetési szokásoktól függően egy-egy kielégítő (tehát

MÉRET: 225/45 R17

Gyártó és modell	Átlagár (euró)	Futásteljesítmény	Kopás	Hatékonyság	Zaj	Fenntart-hatóság	Környezeti egyensúly	Száraz út	Nedves út	Téli burkolat	Vezetésbiztonság	Általános értékelés
Súlyozás (%)		40	20	20	10	10	30	30	40	30	70	100
Continental WinterContact TS 870	167	1,3	2	2,2	3,1	3,1	2	2,2	2	1,9	2	2
Michelin Alpin 6	170	0,9	1,7	2,3	3,4	3	1,8	2,2	2,4	2,2	2,3	2,2
Goodyear UltraGrip Performance +	166	1,5	2,1	1,8	3,5	3,3	2,1	2,1	2,5	2,2	2,3	2,2
Dunlop Winter Sport 5	147	0,9	2	1,7	3,7	3,3	1,8	2,4	2,6	1,9	2,6	2,4
Vredestein Wintrac Pro	137	1,9	2	2,5	3,3	3,5	2,3	2,7	2,6	2,5	2,7	2,6
Semperit Speed Grip 5	132	1,4	2,2	2,3	3,4	3,1	2,1	2,5	2,5	2,8	2,8	2,6
Hankook Winter i*cept RS3	130	2,2	2,3	2,3	3,1	3,1	2,4	2,7	2	2,1	2,7	2,6
Giti GitiWinter W2	115	2,6	2,8	2,7	3,4	4,1	2,9	2,4	2,5	2,6	2,6	2,7
Kumho Wintercraft WP52	110	0,7	1,8	2,8	3	3,9	2,8	2,7	2,7	2,3	2,7	2,7
Apollo Aspire XP Winter	117	1,9	2,2	2,6	3,8	3,5	2,6	2,7	2,4	2,9	2,9	2,8
Nokian Tyres WR Snowproof	144	2,3	2,1	2,3	3,1	3,2	2,4	3	3,2	3	3,2	3
Pirelli Cinturato Winter 2	158	1,6	2,3	2,2	3,3	3	2,2	3,3	2,4	2,3	3,3	3
Yokohama BluEarth-Winter V906	125	2,8	2,6	2,6	3,4	3,9	2,9	2,9	2,4	3	3	3
Sava eskimo hp2	116	1,8	2,4	1,6	3,9	3,3	2,2	3,4	3,2	2,1	3,4	3
Bridgestone Blizzak LM005	157	3	3,1	2,4	3,4	3,3	3,1	2,3	1,7	3,2	3,2	3,2
Kormoran Snow	106	1,3	1,9	2,2	3,9	3	2	3,9	5,4	1,6	5,4	5,4

általában olcsóbb) abroncsról is kiderülhet, hogy ajánlható.

A Continental WinterContact TS 870 kiválóan teljesített a VW Golf tesztauton télies és nedves utakon a legjobb pontszámokat produkálva. Nedves felületen a Bridgestone Blizzak még jobb volt, de havon és jégen viszonylag gyengén teljesített, ezért csak „megfelelő” összértékelésre futotta. A Michelin és a Goodyear szintén „jó” osztályzatot szerzett, nagyon hasonló teljesítménnyel. A francia, jobb várható futásteljesítménye miatt (61 000 km) éppen csak megelőzte a Goodyear (54 400 km) a környezetvédelmi mérlegben. Hasonlóan magas futásteljesítménnyel és ennek megfelelően jó környezeti eredménnyel a Dunlop Winter Sport 5 is felkerült a dobogóra, annak ellenére, hogy nedves úton gyengeségeket mutatott. A tizenegy „megfelelő” abroncs csoportjában jobban oda kell figyelni a választásnál, hiszen vannak olyanok, amelyeknek száraz, nedves, vagy akár téli utakon akadtak enyhe gyengeségei, de környezeti teljesítmény szempontjából jó eredményt értek el.

MÉRET: 205/60 R16

Gyártó és modell

	Átlagár (euro)	Futásteljesítmény	Kopás	Hatékonyság	Zaj	Fenntartóhatóság	Környezeti egyensúly	Száraz út	Nedves út	Téli burkolat	Vezetésbiztonság	Általános értékelés
Súlyozás (%)		40	20	20	10	10	30	30	40	30	70	100
Dunlop Winter Sport 5	126	2	2,1	2,2	3,3	3,4	2,3	1,9	2,2	2,1	2,1	2,2
Michelin Alpin 6	141	1,6	1,5	2,1	3,1	3	2	2	2,4	2,3	2,3	2,2
Goodyear UltraGrip 9+	135	2,3	2,3	1,8	2,8	3,3	2,4	2,5	2,1	2,2	2,3	2,3
Continental WinterContact TS 870 P	136	2,5	2,2	2,2	2,8	3,1	2,5	2,5	2,2	2,2	2,3	2,4
Hankook Winter i*cept RS3	109	2,8	2,2	2	3	3,2	2,8	2,5	2,2	1,8	2,2	2,4
Bridgestone Blizzak Lm 005	127	3,1	2,6	2,5	3,1	3,3	3,1	2,5	1,8	2,2	2,1	2,4
Firestone Winterhawk 4	109	3	2,8	2,3	2,8	3,3	3	2,5	2	2,4	2,3	2,5
BFGoodrich G-Force Winter 2	118	2,5	1,7	2,3	3	3,1	2,4	2,5	2,7	2,2	2,7	2,6
Fulda Kristall Control HP 2	108	1,3	2	1,9	3,8	3,3	2	2,4	2,9	2,5	2,9	2,6
Kleber Krisalp HP3	114	2,5	1,7	2,4	2,8	3,1	2,4	3	2,6	2,4	3	2,8
Falken Eurowinter HS02	108	2,5	2,4	2,6	2,8	4,1	2,7	2,2	2,5	3,1	3,1	3
Barum Polaris 5	99	2,1	2,2	1,9	3,3	3,1	2,3	3,4	2,8	2,6	3,4	3,1
Vredestein Wintrac	109	2,3	1,9	2,2	2,7	3,5	2,4	3,4	2,5	2,2	3,4	3,1
Uniroyal WinterExpert	108	2,9	2,9	2,2	3,3	3,1	2,9	3,3	2,7	2,5	3,3	3,2
Lassa Snoways 4	93	2,5	2,4	2,6	2,8	3,8	2,7	2,5	2,5	5,2	5,2	5,2
Austone Athena SP-901	88	2,7	2,1	3,1	2,7	4,3	3,1	4	5,3	1,7	5,3	5,3

Szárazon a Nokian, a Pirelli, és a Sava szerepelt gyengén, a Nokian és a Sava ráadásul vizes úton sem volt meggyőző, a Pirelli azonban éppen vizen és havon szerzett pluszpontokat.

Nedves felületen a már említett Bridgestone a Hankook előtt a legjobb értéket hozta, de téli gyengeségei lerontották összeredményét, akárcsak a Yokohamát, az Apollót és a Semperitét. A

Bridgestone 36 100 km-es várható futásteljesítményével szintén piros lámpát kapott. Ebben a méretben a Kumho 64 000 km-rel állított mércét, lepipálva a legendásan kopásálló Michelin Alpin (61 ezer km) is. A lengyel Kormoran Snow megbukott, ugyanis a legrosszabb száraz mellett, a legrosszabb nedves értékelést is ő kapta. A nedves fékpróban, amikor a Hankook Winter i*cept-tel szerelt tesztautó

már állt, a Kormoran még mindig 36 km/h körüli sebességgel haladt. Az aquaplaning kategóriában elért legrosszabb eredmény, valamint az alacsony tapadási szint, és a nedves kezelhetőségi problémák miatt ez az abroncs csak az „elégtelen” kategóriába volt besorolható, és ezen az sem segített, hogy a mezőny messze legjobb teljesítményét nyújtotta havon!



EGY CSODÁLATOS UTAZÁS

Vásároljon és szereltessen Nokian Tyres téli vagy négy évszakos gumiabroncsot eMAG utalványért cserébe!

A 120 leggyorsabb érvényes regisztrálót **15 000 Ft értékű eMAG utalvánnyal** ajándékozzuk meg!



A legnehezebb KRESZ-kérdések 3.

Van még kérdés!

PETŐ ATTILA KRESZ-OKTATÓ SEGÍTSÉGÉVEL ÖSSZEÁLLÍTOTTUNK A LEGNEHEZEBBEN MEGVÁLASZOLHATÓ VIZSGAKÉRDÉSEKET. EZEK PONTOS ISMERETE A MINDENNAPI FORGALOMBAN IS HASZNOS; ÍME, A HARMADIK SOROZAT.

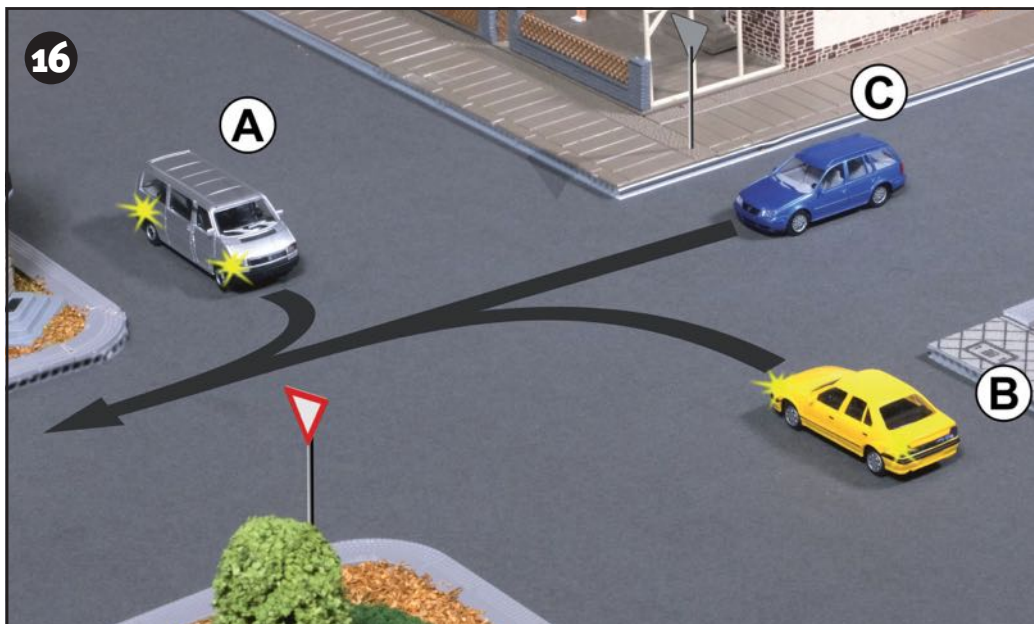
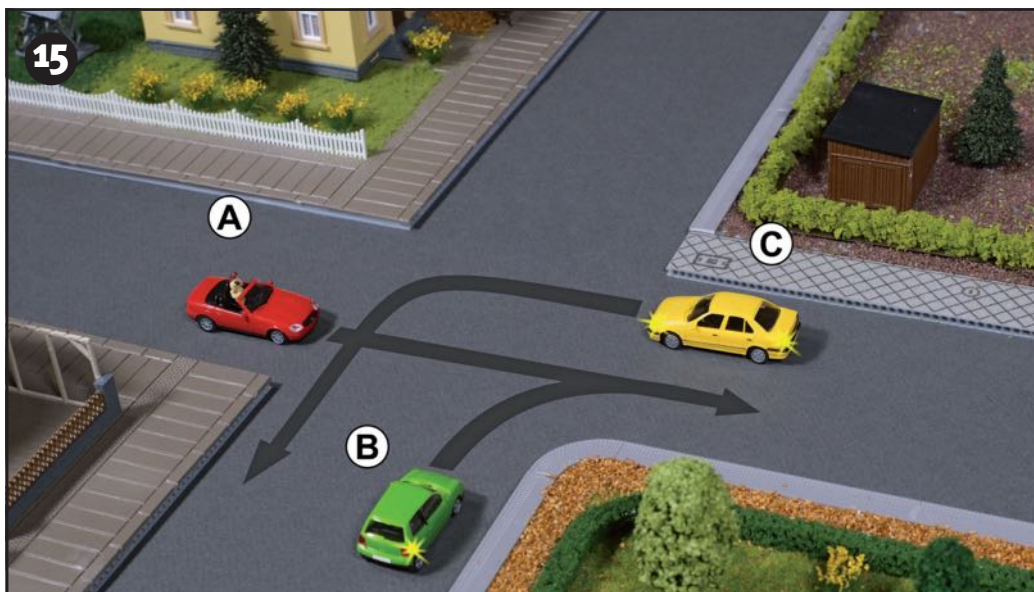
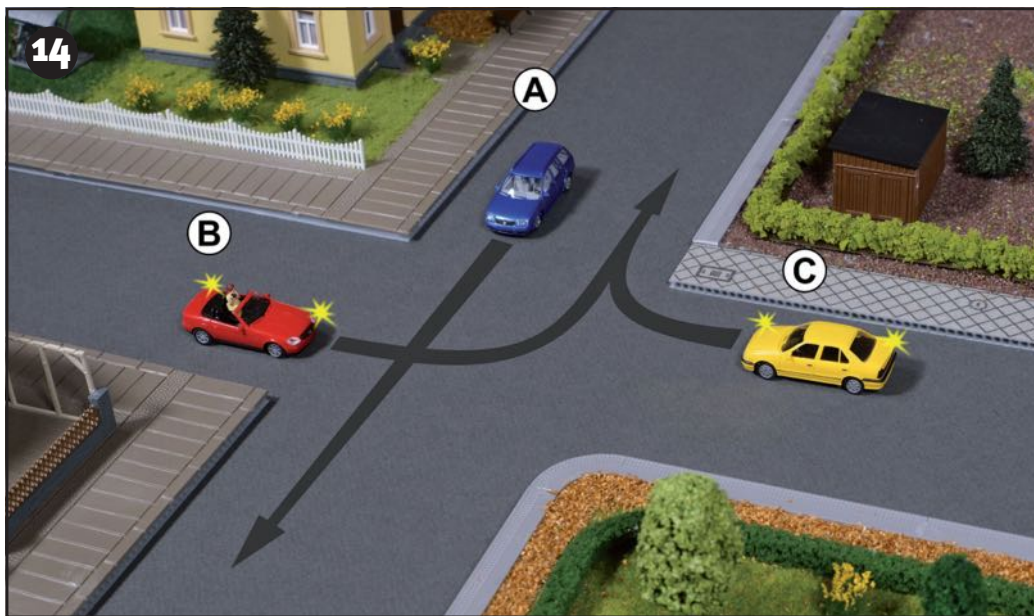
14.

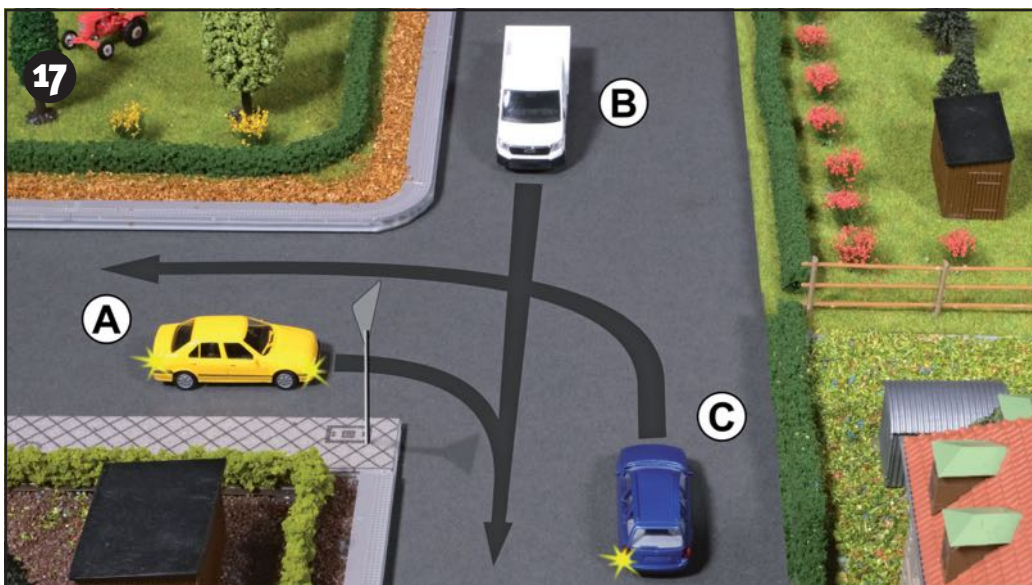
A kereszteződéssel kapcsolatos feladatoknál – és természetesen a mindennapi közlekedésben is – az a legfontosabb, hogy megállapítsuk, milyen szerkezetű az adott kereszteződés: egyenrangú, védett, vagy „kanyarodó főútvonal” típusú. Ha nem látunk táblákat – ahogyan ezen a képen sem, – akkor egyenrangú. Az A jelű autó ugyan egyenesen halad, de jobbról érkezik a B, tehát nem indulhat elsőként. A B-nek jobb felől nem érkezik senki, de balra kanyarodik, szemből pedig kis ívben fordul a C. A C-nek ugyan jobbról jön az A, de nem találkoznak, ezért a C jelű lesz az első. Amikor elment, jöhet a B, hiszen se szemből, se jobbról nincsen más a számára, és – bár ezt sokan elrontják a vizsgán – az A, az egyedüli egyenesen haladó indulhat utolsóként.

Van erre a helyzetre egy egyszerűbb megoldó kulcs is: egyenrangú kereszteződésekben mindig a jobbra kis ívben kanyarodó az első, utána az óramutató járásával egyezően indulhatnak a többiek.

15.

A 14-eshez hasonló a megoldás ennél a képnél is, pedig sokan



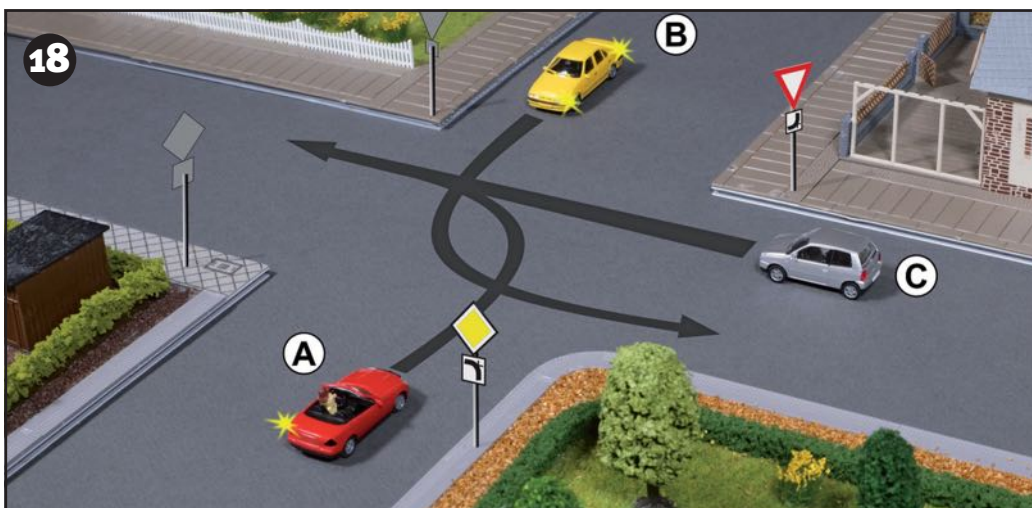


ből látszanak, vagy hátulról. Védett kereszteződésbe érve először mindig azt állapítjuk meg, hogy melyik a védett út. Jelen esetben az A és a B jármű halad azon. Tehát rögtön eldönthetjük, hogy a C lesz az utolsó áthaladó. A szemből érkezők között pedig a kanyarodás szabálya dönt, ez alapján mindig a balra kanyarodónak van hátránya, vagyis az egyenesen haladónak (vagy a jobbra kis ívben kanyarodónak) van elsőbbsége. A sorrend tehát: A, B, és C.

17.

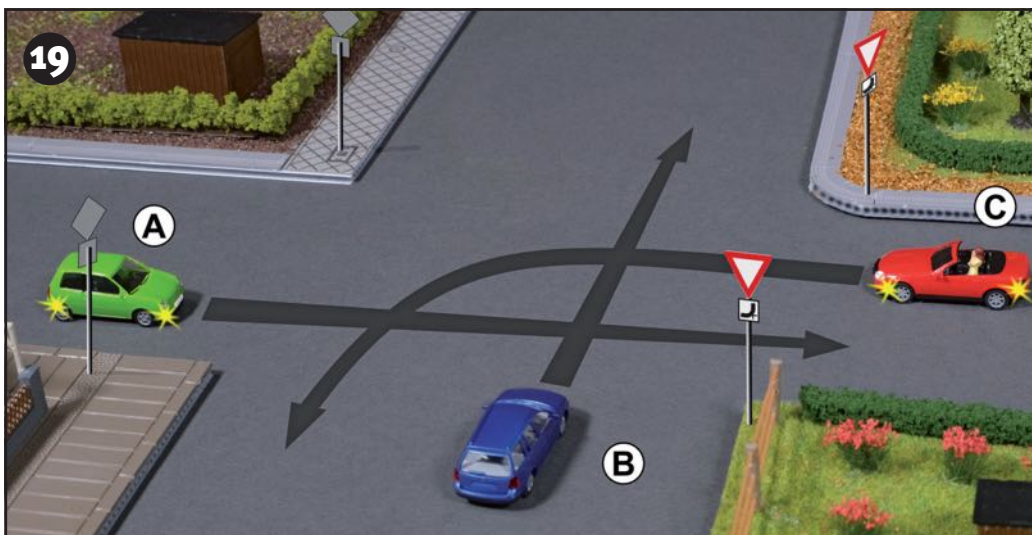
Azért érdekes ez a kép, mert aki azt a logikát követi, hogy mindig a védett úton egyenesen haladó az első, és mindig az az utolsó, aki az elsőbbségadást jelző tábla felől jön, könnyen beleszaladhat egy hibába. E logika mentén itt B, C és A lenne a sorrend, ami majdnem jó. Ha megfigyeljük, miután elment a B autó elsőnek, az A és C között már nincs elsőbbségadási helyzet, vagyis a C és az A egyszerre indulhat. Jó tanács: ha a válaszok között szerepel olyan, hogy „két jármű egyszerre mehet”, mindig nézzük át még egyszer a kérdést alaposabban.

18.



Ezen a képen kanyarodó főútvonalat látunk, amitől a vizsgákon a legtöbben tartanak. Pedig erre is van egyszerűsítő megoldás: mindig az az első ilyenkor, aki a balra kanyarodó főútvonal táblát látja; ebben az esetben az A. Utána az óramutató járásával egyezően mehetnek a többiek, tehát a végeredmény: A, B, majd C. Tudományosan: azért van így, mert az A megy tovább a főúton, a B és a C között pedig – mivel két mellékútról van szó – a jobbkéz-szabály dönt.

19.



Az előző feladat alapján nem lehet kétséges az erre az ábrára adott válasz sem pedig sokan elrontják. Az még megy, hogy az A indul elsőnek, hiszen főútvonalról hajt le, a többieknek pedig „elsőbbségadás kötelező” táblájuk van, így a szintén egyenesen haladó B-t jelölik meg másodikként. Pedig a C következik a jobbkéz-szabály értelmében, és az előbb vázolt egyszerűsítő szabály alapján is: az első után az óramutató járásával egyező rendben indulhatnak a többiek. Azaz A, C, és B a sorrend.

FL

(Szakértő: Pető Attila)

kapásból rávágják, hogy „a C az első, mert neki jobb felől nem jön senki.” Ez igaz a jobbkéz-szabály szempontjából, viszont sose felejtjük el, hogy útkereszteződésben a szemből érkezők között a kanyarodási szabály is mérvadó, ha az egyik jármű balra kanyarodik. Ha

az előző képnél vázolt egyszerűsítő kulcsot alkalmazzuk, akkor ebben az egyenrangú kereszteződésben a B fordul kis ívben jobbra, tehát övé az elsőség, aztán az óramutató járásának megfelelően jön az A, majd végül a C. A C azért nem lehet az első, mert balra kanyaro-

dása közben szemből érkezik az egyenesen haladó A.

16.

A védett kereszteződést az „elsőbbségadás kötelező”, vagy az „állj! elsőbbségadás kötelező” táblák árulják el, – ezek szem-



Több vezetőségét kap a Tonale alapján, de a komfortszinthez kötött extrák drágítják az autót

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

Távlati tervek

PRÉMIUM KOMPAKT SZABADIDŐ TEREPESEK DÍZELMOTORRAL, AUTOMATA VÁLTÓVAL ÉS BELÉPŐ FELSZERELTSÉGGEL.

Mindkét dízel közös csöves és turbós, az Alfáé 1,6 l-ből 130, az Audié 2,0 l-ből 150 LE-t

ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

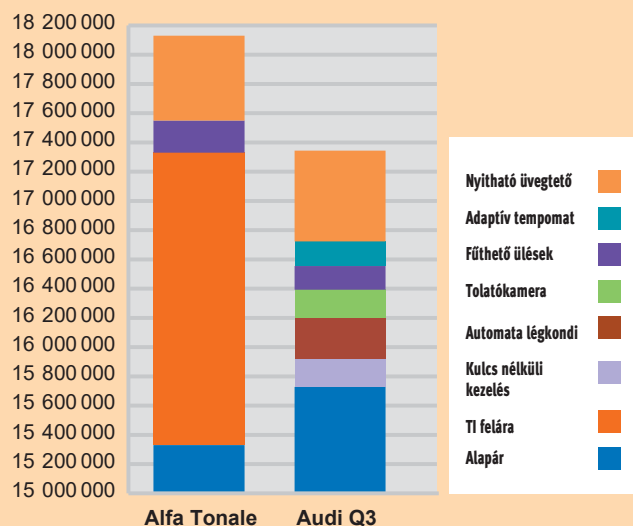
	Alfa Romeo Tonale 1.6 Mjet	Audi Q3 35 TDI
Hengerűrtartalom [cm³]	1598	1968
Hengerszám/szelepszám	4/16	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	130/96 (3750)	150/110 (3000-4200)
Nyomaték [Nm (1/min)]	320 (1500)	360 (1600-2750)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	6/automata	7/robot
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	10,9	9,4
Végsebesség [km/h]	194	202
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4528x1841x1601	4485x1849x1616
Tengelytáv [mm]	2636	2680
Csomagtartó [l]	500-1550	530-1525
Saját tömeg [kg]	1695	1580
CO ₂ [g/km]	137	132
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	5,2	5,0
Kilométerköltség [Ft/km]	40,52	40,35
Listaár [Ft]	15 330 000	15 728 060
Flotta kezelési költség* [Ft/hó]	420 180	430 040

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

zeti számítógép, az infotainment (Alfában 10,25, Audiban 10,1 colos érintőképernyővel), a kormányról vezérelhető audiorendszer (6 hangszóró DAB/USB), a telefontükrözés és az osztottan dönthető hátsó üléstámla. A Tonale gumibroncsait 18, a Q3-aséit 17 colos alufelnikre szerelik. Az Alfa

forintos TI szintre kell fellépni, amivel rögtön megkapjuk a tolatókamerát (első-hátsó radarokkal), az adaptív tempomatot, a kulcs nélküli kezelést, pluszban Matrix-LED fényszórókkal, navigációval és GPS-es táblafelismerővel. A fűthető ülésekért (Téli csomagban, kormány- és ablakmosó-fűtéssel együtt) további 220 ezer, a napfénytetőért 580 ezer forintot kell fizetni, így a hiánytalanul összeállított kívánságautó listaáron 18 130 000 forintra jön ki. Az Audinál tételesen kell vásárolnunk: a kétfónás

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (Ft)



Romeo alapján adott többlete a tempomat, a fáradtságérzékelő és a táblafelismerő, az Audiban a hátsó ülések sínen tologathatók.

A vevők jellemzően kulcs nélküli kezelésre, kétfónás automata légkondira, tolatókamerára, ülésfűtésre, adaptív tempomatra és nyitható üvegtetőre költenek. Az Alfánál első körben a listaáron 17 330 000

automata légkondi 280 670, a kulcs nélküli kezelés 191 770, az adaptív tempomat 167 640, a napfénytető 621 030, a tolatókamera 191 770, végezve az ülésfűtés 162 560 forint ellenében kerül az autókba, amelynek végösszege listaáron 17 343 500 forint.

Lapzártakor egyik márkánál sem futott központi akció (az Audi csak saját Cascóval ad 100 ezer, banki finanszírozás esetén 500 000 Ft árengedmény).

Az autók költségeit a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyagköltségek árával) az Alfa Romeo mutatója 40,52, az Audié 40,35 Ft/km.



Belépőszinten kissé puritán a Q3: manuális a légkondi, tempomat helyett csak sebességválasztót kapunk



A mifelénk egyelőre nem terjedő „texasi kapu” nevű biztonsági megoldás valójában egyfajta híd, ami ritka rácszatával tartja távol a nagyobb vadakat, mert azok egyszerűen nem mernek rálépni. Ahol használnak ilyeneket, ott a közlekedőknek táblával is jelzik, mert a kialakítás a motorosokra veszélyes lehet

OLVASÓNKAT ÖSSZEAVARTA A SOK (TÉVES) INFORMÁCIÓ A VADGÁZOLÁSOKKAL KAPCSOLATBAN.

Teljes a zavar és az ellentmondás az információkban a vadgazolásokról. Az interneten egymásnak ellentmondó információk jelennek meg ezzel kapcsolatban, számomra (eddig)

hiteles forrásokban. Ezzel kapcsolatos első kérdésem, hogy ez nem szabályozott teljesen vagy sok a kiskapu? Lapijk gyűjtőjeként vizsgálva a korábbi számokat és láttam, hogy az ügyvéd úr már

többször foglalkozott ezzel a témával. Most azért is bátorkodom írni, mert újabb árnyalatot szeretnék belevinni ebbe a halmazba. Az előfordulhat, hogy a vadásztársaság – ha nekem „felróható” a vad elütése, mert „ugró szarvasos” tábla hatálya alatt ütöttem el (ami szomorú, ha megtörténik, de minden bizonnyal így történik, mert hun-

garikunként az országot pár éve teleszórták ilyen táblákkal) – azaz, nem vezettem „fokozott óvatossággal”, amiről még mindig nincs egzakt elképzelésem, hogy mit is jelent... Szóval ilyenkor kifizetethetik velem a vad árát? Egyébként a kötelező biztosítóm korábban ajánlott egy kiegészítő biztosítást, ami éppen a vadgazolásra vonatkozik. Ez is azt a gyanút ébreszti bennem, hogy az efféle baleset másik oldalán a vad „gazdáit” követelhetik a pénz tőlem. Jól gondolom?

Név és cím a szerkesztőségben



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

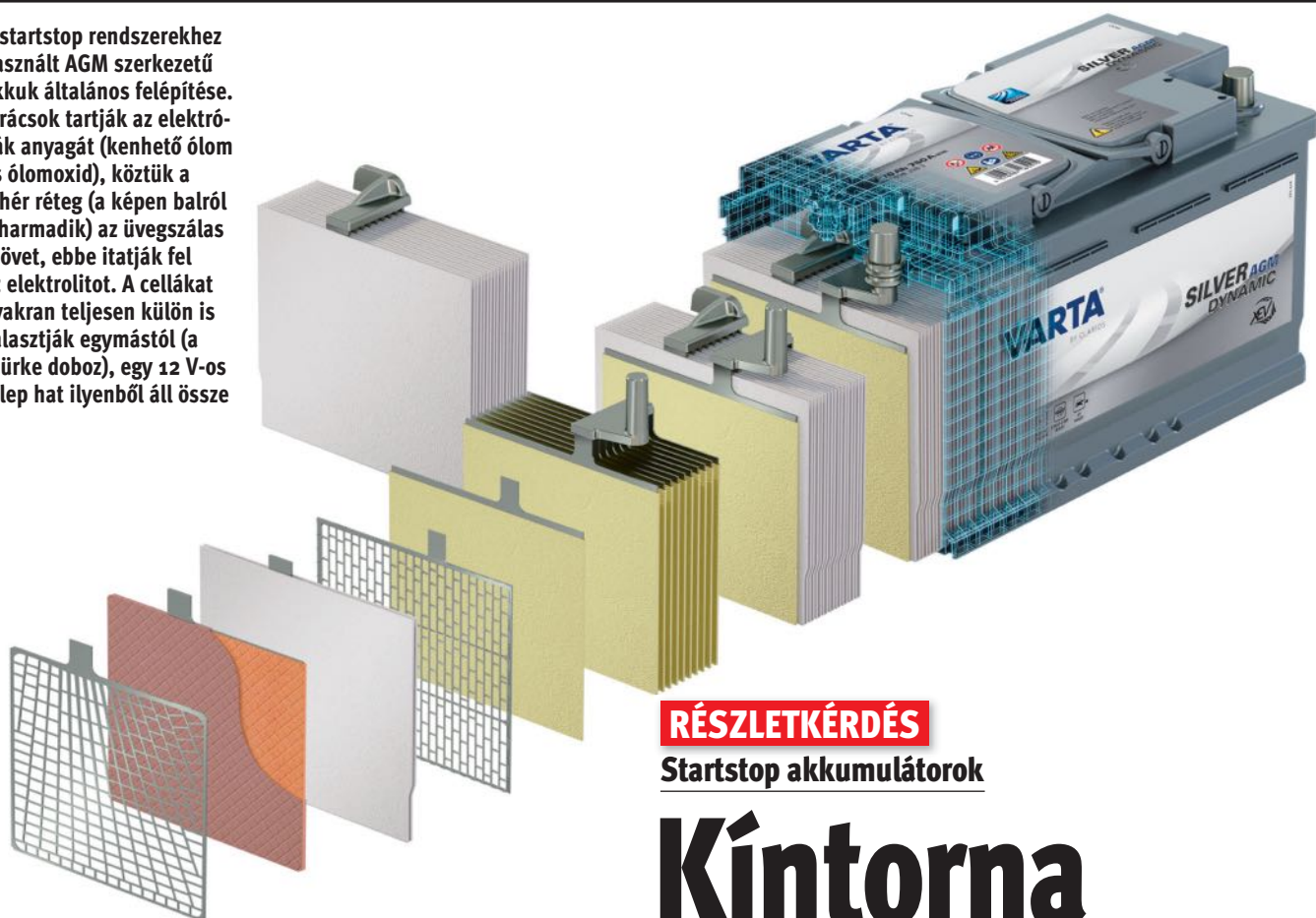
A Ptk. és a Vadászati tv. egyes szabályainak egybevetése alapján a vadak és gépjárművek ütközéséből eredő károkat fennálló felelősséget, a vadért felelős vadásztársaság és az autós egymás közötti viszonylatában a Ptk. ún. veszélyes üzemek találkozására vonatkozó szabályai alapján, tehát alapvetően eljárásuk felróhatóságától függően kell megítélni. Amennyiben a károkozás egyik félnek sem róható fel az köteles a kárt megtéríteni, akinek a fokozott veszéllyel járó tevékenysége körében a kárral összefüggő rendellenesség felmerült. Ha ilyen rendellenesség mindkét félnél, vagy egyik félnél sem merült fel, úgy mindenki a saját kárát viseli, vagyis a gépkocsiban keletkezett kárt a gépkocsi tulajdonosa, a vad elpusztulása miatti kárt pedig a vadásztársaság. A lényeg tehát az, hogy mi tekinthető felróhatónak, illetve rendellenességgnek. A Vadászati tv. 2023. július 1.-én hatályba lépett rendelkezései már leszögeznek, hogy

a vadásztársaság oldalán sem felróható magatartásnak, sem tevékenységi körben előálló rendellenességnek nem minősül, ha a vad életmódjából, szokásos táplálkozási, szaporodási viselkedéséből következő helyváltoztatása miatt jelenik meg lakott területen kívül közúton, autópályán, autópályán vagy a település belterületén, kivéve, ha a vad megjelenése a vadászatra jogosult tevékenységével áll összefüggésben. Ebből a szabályból azonban nem következik, hogy a vadveszélyt jelző tábla kihelyezésének, kezdeményezésének elmulasztása ne játszana szerepet a vadásztársaság terhére egy kártügy megítélésében. Az autósok érdekében hozott rendkívül fontos új szabály, hogy a gyorsforgalmi utat (autópályát, autótutat) úgy kell üzemeltetni, hogy arra vad ne jusson fel. Ehhez én teszem hozzá, hogy ennek megvalósításához a közútkezelőnek legalábbis a gyorsforgalmi utak esetében még a felhajtók tekintetében is megfelelő műszaki berendezések ismertek, mint például a mellékelt fotón szereplő úgynevezett „texasi kapu”, ami egy lábtörő rácsra hasonló eszköz a felhajtóknál, tehát a kerítések közti szakaszokon a vadak távoltartására. A fentiekből az következik tehát, hogy – amennyiben a vad elütés megfelelő figyelemfelhívás (vadveszélyt jelző tábla) ellenére

– az autós hibájából, jellemzően nem a KRESZ követelményeinek megfelelő haladással, vagy az autós figyelmetlenségével összefüggésben – úgy következik be, hogy nem bizonyítható az, hogy a vad megjelenése a vadásztársaság tevékenységével (pl. közeli vadászattal, vadatetéssel) is összefüggésben áll, úgy az autós felróhatósága alapján valóban köteles az elütött vad értékének megtérítésére a vadásztársasággal szemben. Ugyanakkor erre is vonatkozik a gépjárművek üzemeltetőinek kötelező felelősségbiztosítása, vagyis nem az autós, hanem a biztosító kell, hogy térítsen. Fontos azonban, hogy önmagában a vad sérülése, vagy elpusztulása nem váltja ki a biztosító fizetési kötelezettségét, ehhez az autós bizonyított felróhatósága szükséges, ami nem szükségszerűen következik a vad elütéséből. A vad elütése ugyanis sokszor olyan váratlan, minden előzmény nélküli esemény, amit az autós szabályszerű közlekedéssel sem tud elhárítani, ilyenkor jön általában, hogy mindenki viseli a saját kárát kiegészítő biztosítás hiányában. Ez a kiegészítő biztosítás, amit a felelősségbiztosításhoz ajánlanak, az autós saját gépkocsijában bekövetkezett vad elütéses károkat tartalmaz, ami senkinek nem volt felróható. Ez a csácónak egy csökkentett fedezett formája, hasonlítható a casco

lopáskár biztosításhoz annyiban, hogy csak a káresemények egy bizonyos csoportjára nyújt fedezetet. Amennyiben a vadeltetés gyorsforgalmi úton történik, úgy a bekövetkezett kár megtérítése körében az adott közút kezelőjének a felelőssége jó eséllyel vizsgálható, hiszen nemcsak a Vadászati tv. friss szabályai szerint kell úgy üzemeltetni ezen utakat, hogy arra a vad ne jusson fel, hanem már az eddigi bírói gyakorlat alapján is a közúti közlekedésről szóló törvény szerinti közútkezelőt terhelő kötelezettségekből is eredően az autópálya kezelőjének felelőssége lesz megállapítható, ha a baleset azért következett be, mert a közút kezelője nem biztosította a működtetéssel szükségszerűen együtt járó baleseti helyzetekben, a megfelelő védelmet. Az autópálya üzemeltetőjének kártérítési felelőssége szempontjából a kialakult bírói gyakorlat alapján a közútnak, autópálynak, olyannak kell lennie, hogy a működtetésével szükségszerűen együtt járó baleseti helyzetekben is nyújtson védelmet. Ha ennek az eléréséhez a szabványok, műszaki előírások betartása nem elegendő, azon felül többlet szükséges, akkor a kezelőtől ennek a többletnek a megtétele elvárható, a hiányért pedig felel. Ez a szigorított elvárás azonban csak a gyorsforgalmi utakra áll fenn.

A startstop rendszerekhez használt AGM szerkezetű akkuk általános felépítése. A rácsok tartják az elektródák anyagát (kenhető ólom és ólomoxid), köztük a fehér réteg (a képen balról a harmadik) az üvegszálas szövet, ebbe itatják fel az elektrolitot. A cellákat gyakran teljesen külön is választják egymástól (a szürke doboz), egy 12 V-os telep hat ilyenből áll össze



RÉSZLETKÉRDÉS

Startstop akkumulátorok

Kíntorna

A MAI AUTÓK START-STOP RENDSZEREI KOMOLYAN MEGDOLGOZTATJÁK AZ AKKUMULÁTOROKAT, A FELADATRA A TELJES ELEKTROMOS RENDSZERT ALAPOSAN FEL KELL KÉSZÍTENI.

Az autóakkumulátorok alapszerkezete keveset változott az elmúlt 120 évben, de rengeteget fejlődött. Az alapképlet ma is a régi: az akkucellákban elektródák (egy pozitív és egy negatív) merülnek valamilyen elektrolitba. A pozitív elektróda alapesetben ólomoxid, a negatív tiszta ólom, a reakcióközeg (elektrolit) pedig vízzel hígított kénsav. Ez a savas ólomakku alapfelépítése, egy-egy elektródapár névlegesen 2,1 V-ot termel, hat ilyen sorba kötve adja ki az ismert 12,6-os értéket. A reakció során ólomszulfid réteg rakódik ki az elektródákon, ami ront-

ja a működés hatásfokát és végső soron zárlatot is okozhat. Töltéskor a folyamat megfordul, a felületek visszaalakulnak, de a reakcióban hidrogén is keletkezik, amit a cellából ki kell vezetni, vagy meg kell kötni az akkun belül, mert nagy mennyiségben robbanásveszélyes.

A motorindítás komolyan igénybe veszi az akkut, különösen hidegen óriási áramot kell leadnia, a csúcsok egy kisautó kis benzinmotorjánál is eléri a 3-400 A-t. Indításkor az akku melegszik, és extrém terhelésnél maguk a lemezek is deformálódhatnak, ami végső soron zárlatot okoz.

A startstop rendszerek megjelenése nagyon megnehezítette az akkuk munkáját (meg persze az indítómotorokét és magukét a motorokét is, az automata váltókról nem is beszélve), hiszen az indítási ciklusok száma megsokszorozódott. De nem csak ez okoz többletterhet az akkumulátoroknak, hiszen az egyre nagyobb teljesítményű fedélzeti fogyasztókat is el kell látniuk akkor is, ha a motor áll. Ilyen korábban nem volt, hiszen az autó generátora aljáraton is mindig töltött. Az egyik megoldás

a fedélzeti és az indító akkumulátor szétválasztása, illet láthatunk például egyes könnyű hibridekben: egy hagyományos akku táplálja a fedélzeti elektromos rendszert, egy kis lítiumionos pedig csak indít. Olcsóbb és egyszerűbb az egyakkus megoldás, de ekkora terhelést a hagyományos ólomakku nem viselnek el, illetve csak nagyon rövid ideig bírják.

A fejlesztők első dolga a start-stop-telepek celláinak megerősítése volt, a megerősített szerkezetű hagyományosak után így születtek meg az AGM (Absorbing Glass Material: felitatott elektrolitos) rendszerek, ezekben az elektrolit nem „löttyög”, mert az elektródák közötti teret üvegszálas „szivacsanyag” tölti ki: ebben van a kénsavoldat. Azon kívül, hogy ezek az akkuk ferdén is beépíthetők (hiszen nem folyik ki belőlük a lé) az elektrolit egyenletesebb eloszlása révén nagyobb indítóáramokra is képesek, miközben a „betét” a cellazárlat esélyét is csökkenti és merevíti az indításoknál fizikai hatásoknak is kitett elektródákat. A gyakoribb, és az irányított fejlesztésű (motorfékben erősebben

töltő) generátorokkal a korábbiaknál erősebb töltési ciklusok nagyobb gázképződéssel is járnak. A gáz egy részét – ideiglenesen – elnyeli az üvegszál as anyag, de időnként ezeket az akkukat is át kell szellőztetni; ez automatikusan történik.

Egy fokkal még fejlettebb és drágább a GEL nevű megoldás, itt, ahogy az elnevezés is mutatja: zselészerű elektrolitot használnak, a szilícium tartalmú sűrítőanyag ráadásul az elektrolit tulajdonságait is javítja. Minimális a gázképződés, az ilyen akkuk ráadásul akár fejjel lefelé is beépíthetők. A gél hatásosan előzi meg a cellazárlatot.

Az így megerősített telepek akár 50-60 000 indítási ciklust is elviselnek életük során. Erre szükségük is van, mert az újabb startstop-ok egyre kegyetlenebbül bánnak velük: mivel gyakran hideg motornál is működnek – ami nem csak a motort viseli meg, de a nagyobb indítóáram-igény miatt az akkut is – és akkor is dolgoznak, ha az autó elektromos rendszerének egyéb terhelése (világítás, fűtés stb.) extrém módon magas.

SZG

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.

Visszatekert számláló

Használt autó vásárlása előtt állok és aggódom, hogy átvág-nak a visszaporgetett kilométer-számlálással. Van tippjük, hogyan tudnám ezt elkerülni?

S. R.

Ha nem ért az autókhoz, vigyen magával hozzáértőt, ez sokat segíthet a csalások kiszűrésében. Ha kevés a futott kilométer és alacsony az ár, az eleve gyanús. Különösen akkor érdemes gyanakodni, ha hosszú távú utazásokra szánt típusokat (például középkategóriás dízel kombikat) kínálnak meglepően alacsony futásteljesítménnyel. Az autók Európában átlagosan nagyjából 10-12 ezer km-t futnak évente, és értelem szerűen, a nagyobb, dízelmotoros modellek általában többet tesznek meg, mint a városi kisautók. Ha például egy középkategóriás gázolajos sokkal kevesebbet futott évi 20 ezer km-nél, jó, ha az eladónak van a dologra hihe-tő magyarázata. Az is sokat segít, ha a megvizsgálja, hogy az autó állapota megfelel-e a kijelzett kilométerszámnak. Milyen a kormány, a pedálok, a váltógomb, mennyire kopott a vezetőoldali kilincs, vagy ablakemelő gombja? Ezeknek egy 50 000 km-t futott autóban még jól kell kinézniük. Az is lehet gyanús, ha ezeket a rendeltetésszerűen és gyakran fogdosott elemeket az eladó kicserélte. Nagyon fontos a jármű előéletének ellenőrzése: tud-e az eladó javítási számlákat mutatni, különösen, ha azok nagyobb dolgokról (turbó, befecskendező rendszer) szólnak. Érdemes lefuttatni egy keresést a márka hazai képviselőjénél is. Ha mindenképpen ragaszkodik az adott autóhoz,

vizsgáltassa be egy megbízható szakműhelyben. Itt többek között a karosszériát, a fékeket, a kipufogórendszert, a motort és a sebességváltót nézik át alaposabban. Legkésőbb ezen az ellenőrzésen kiderül, hogy az állapot megfeleltethető-e a jelzett futásteljesítménynek.

Motorirányítás javítása

Nagyon sok pénzt kér egy márkaszerviz a motorirányító elektronika – röviden az ECU – teljes cseréjéért. Nyilván ez a legegyszerűbb, mert amikor azt kérdeztem, hogy nem lehetne-e javítani, nagyon „hivatalosan” elzárkóztak, mondván, az nem lenne tökéletes. Nincs erre valami olcsóbb megoldás?

T. K.

A motorirányító számítógépek általában javíthatók, jellemzően a csere árának töredékéért. Általában azok a műhelyek nem szokták ezt ajánlani, amelyeknek nincs meg a szükséges felszerelésük. Azok a szervizek, amelyek kifejezetten ezzel is foglalkoznak, gyakran évekre szóló garanciát vállalnak a munkájukra.

Hűtőfolyadék helyett víz?

Azon tanakodtunk, amikor egyszer alacsony volt a hűtővíz szintje, hogy tölthetünk-e vajon sima csapvizet a rendszerbe? Gyors megoldás kellett, ezért megtettem és semmi baja nem lett a motornak.

U. B.

Lehetőleg ne csináljunk ilyet, mert a csapvíz oldott anyag-tartalma vízkő formájában kirakódik a hűtőrendszerben, rontva annak hatásfokát. Ha vészhelyzetben nincs más megoldás, mert vészesen alacsony a szint, persze a tiszta víz is jobb, mint a levegő, de ha csapvizet, vagy ásványvizet töltöttünk a rendszerbe – akár kis mennyiségen is –, fontos,

hogy minél gyorsabban cseréljük le a teljes töltetet a gyári előírás szerinti keverési arányú (fagyálló és ioncserélt víz) hűtőfolyadékra. A csere előtt öblítsük is át a rendszert, ezt a cserét végző szervizek is megteszik. A fagyálló ne maradjon el, mert nélküle akár már néhány fokos mínuszban is károsodhat a hűtőrendszer! A boltokban előre bekevert hűtőfolyadékot is lehet kapni.

Hibás a lengéscsillapító?

Rossz minőségű utakon, – a környékünkön akad szép számmal – az autóm futóműve furcsa hangokat ad. Nem ijesztő, de azért szeretnék utánajárni, mi lehet az oka. A lengéscsillapítóra gyanakszom. Lehet az a gond? Magam egyébként meg tudom állapítani, hogy jól gondolom-e, vagy mindenképpen el kell mennem egy szervizbe?

P. G.

Látatlanban ezt lehetetlen megmondani. Igazából nem is látni, sokkal inkább hallani kellene az autót. A mély tónusú kopogó hang származhat valamelyik gömbcsukló kopásából, vagy a kormányösszekötőtől is, a nyikorgó, nyöszörgő zajok pedig a szilentblokkok kopására utalnak. Ha a gumik szabálytalanul kopnak (és a futómű beállításai rendben vannak) – főleg ha a lengéscsillapítón olajfolyás is látható – valószínűleg a csillapító a hibás. Támaszkodjon az első sárvédőre, és engedje el hirtelen. Ha a karosszéria lengését a csillapító nem fogja meg szinte azonnal, benne keresendő a hiba. Ezzel a módszerrel azonban csak a már nagyon kopott csillapítók szűrhetők ki. Az újabb modelleknél csak korlátozottan működik, mert a rugók az általában nagyobb tömeg miatt (is) túlságosan kemények. Ha a csillapítók gyengék romlik a tapadás és megnő a fékút is. Érdemes rendszeres

időközönként átvizsgáltatni a teljes futóművet.

Visszapillantó helyett kamera

Olyan autó megvásárlásán gondolkodom, amiben kamerás külső visszapillantó van, vagyis nem tükörben, hanem monitoron látom, mi történik mögöttünk. Ez nekem feleslegesnek tűnik, ráadásul nem is vagyok biztos benne, hogy meg tudom szokni, hogy nem kívül, hanem bent, az utastérben kell keresni a visszapillantót. Önök szerint meg lehet szokni? Biztosan több ilyen autót vezettek már.

A. Gy.

Nekünk eddig mindig sikerült megszoknunk. Néha volt olyan, hogy tekintetünkkel kint kerestük a tükröt, de ez csak pár napig tartott. Tizedmásodpercekben mérhető idő alatt ilyenkor is „megtaláltuk” a monitort. Hogy mi az előnye? Általánosságban elmondható, hogy az ilyen visszapillantók látómezeje jelentősen szélesebb, ráadásul képesek a különböző vezetési helyzetekhez igazodni (vakítás-csökkentés). A holttér kisebb így, és a légellenállás is alacsonyabb, ráadásul nem lesz koszos a felület, és nem kell átnéznünk az oldaliúvegen sem a visszapillantáshoz. A megoldásnak van hátránya is, főleg azok számára, akik multifokális szemüveget viselnek, de másoknál is előállhat fókuszálási probléma: az üvegtükörben valós távolságban lévő valós tárgyra fókuszálunk, kijelzőnél azonban a képernyő felületére. Ezt valóban meg kell szokni.

Van olyan modell, amiben a képernyőket annyira alacsonyra szerelték, hogy a vezetőnek szinte bólogatnia kell. Ez nagyon zavaró.

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

Előzetes 2023/12

November 23-án, csütörtökön

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

Nem marad el, a következő számban jön: Alfa Romeo Giulia, 280 LE-s, 2,0 l-es turbós benzínessel, automata váltóval és összerakékhajtással.



Az amerikai Astron Aerospace alapjaiban új szerkezetű Wankel motorja könnyű, és tiszta üzemű. Darabokra szedjük!



Tesztben a tisztán elektromos hajtású Volvo C40, 252 LE-s villanymotorral és 78 kWh-s akkuval. Ez csak hátul hajt.



Teszt: Dacia Sandero Stepway.

KAPJA MEG OLCSÓBBAN KATALÓGUSAINKAT!

Fizessen kevesebbet, és mi hához 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!
- Így 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 hához megy!
- Fizessen kevesebbet, és mi darabonként **1500 forintért** hához 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 kézbesítőknek, www.posta.hu WEBSHOP-ban (<https://eshop.posta.hu/storefront/>), e-mailen a hirlapelofizetes@posta.hu címen, telefonon 06-1-767-8262 számon, levélben a MP Zrt. 1900 Budapest címen. Külföldre és külföldön előfizethető a Magyar Posta Zrt.-nél: www.posta.hu WEBSHOP-ban (<https://eshop.posta.hu/storefront/>), 1900 Budapest, 06-1-767-8262, hirlapelofizetes@posta.hu Belföldi előfizetési díj: 9960 Ft

Megrendelem havonta megjelenő lapot példányban. Előfizetési díja egy évre 9960 forint

Név/intézmény:

Cím:

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

emelet, ajtó, irányítószám) e-mail:

Dátum:

Aláírás:

A megrendelőlapot a következő címre borítékban szíveskedjen feladni:

Magyar Posta Zrt.
Hírlap Igazgatóság
1900 Budapest

NOVEMBERTŐL AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL

az **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



ÚJ TOYOTA C-HR

A STÍLUSIKON BEMUTATKOZIK



Ha szerette az első generációs modell formabontó megjelenését, a teljesen újratervezett, akár plug-in hibrid változatban is elérhető modellt se hagyja ki!

Ennek a merész autónak minden eleme lenyűgöző, vonzza a tekintetet.

Amikor az új Toyota C-HR mellett dönt, az önkifejezés egy új formáját választja.

Már megrendelhető a Toyota márkakereskedőknél.

A képen látható gépkocsi illusztráció. Az új Toyota C-HR WLTP szerinti kombinált üzemanyag-fogyasztása 4,8-5,3 l/100km; CO₂-kibocsátása 103-112 g/km.