

az auto

2024/7. JÚLIUS • ÁRA 990 FT

BEMUTATÓ



az

autó kettő



SUZUKI
Vitara

Emelt
szintek

**Ajándék
poszter!**



TESZT



MINI COUNTRYMAN

Grandiózus terv



VOLKSWAGEN ID.7

Üzleti hét

ÁRVERSENY

Nissan Qashqai SsangYong Korando



BEMUTATÓ

Felkapcsolja a
villanyt?



OPEL GRANDLAND

TESZT

Hömpölygő
dízel



PEUGEOT 508

MAGAZIN

A brit kincsvadász



MORGAN MIDSUMMER

● Hogyan védekezik Amerika a kínai autóáradat ellen? ● EU 2035 – enyhül a szigor?

Nyerjen tőlünk PANNONIÁT!



**Mindössze
vásárolnia kell egy
Retro Mobil Deluxe
magazint!**

Részletek a 4. oldalon.



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.



30 Mini Countryman C Favoured Trim

TESZT



8 Volkswagen ID.7 Pro

XXXII. évfolyam 7. szám 2024. július

TARTALOM

4 Hírek

TESZT/TECHNIKA

- 7 **Előzetes: BMW 5/15 Touring**
Hatputtonyos
- 8 **Teszt: Volkswagen ID.7 Pro**
Heti hetes
- 14 **Menettudósítás: BYD Seal U DM-i**
Kettős ügynök
- 16 **Bemutató: Suzuki Vitara**
Van választásunk
- 18 **Bemutató: Toyota Yaris Cross**
Szintet lép
- 19 **Menettudósítás: Renault Captur**
Igazodik
- 20 **A Lamborghini Revuelto hibrid hajtáslánca**
Motorváltó
- 22 **Bemutató: Opel Grandland**
Éltanuló
- 24 **Tesztnapló: Peugeot 508 SW 1.5 BlueHDi Allure**
Mindenkinek van egy álma...
- 30 **Teszt: Mini Countryman C Favoured Trim**
Videókról a városba
- 36 **Használtteszt: Opel Mokka X 1.4 Turbo 4x4 Enjoy (2018)**
Mókás?

MAGAZIN

- 28 **Morgan Midsummer**
Szentivánéji álom
- 46 **Árverseny: Nissan Qashqai 1.3 DIG-T N-Connecta és SsangYong Korando 1.5 GDI Turbo Club**
Ázsia-kupa

AUTÓPIAC

- 38 **Márkaképviselések újautó-árai**
- 40 **Az USA védekezése a kínai autóimport ellen**
No China?
- 42 **Változóban az EU 2035-ös szabálya**
Hajtáskáosz?

AUTÓ+

- 44 **ADAC gyerekülés-teszt 2024**
Becsapós?

- 47 **Ténykérdések: Az Autó segít**
Zsákutca speciál?

- 48 **Termékteszt: Withcar kárpittisztító spray**
Folthatásban jó?

TUNING

- 23 **Tuningteszt: BMW X2 M35i xDrive**
Minimax

- 49 **LEVELEZÉS**
- 50 **ELŐZETES**
- 50 **IMPRESSZUM**

BEMUTATÓ



16 Suzuki Vitara

TESZTNAPLÓ



24 Peugeot 508 SW 1.5 BlueHDi Allure



E havi autóink

7	BMW 5/15	36	Opel Mokka
23	BMW X2	24	Peugeot 508
14	BYD Seal U	19	Renault Captur
20	Lamborghini Revuelto	46	SsangYong Korando
30	Mini Countryman	16	Suzuki Vitara
28	Morgan Midsummer	18	Toyota Yaris Cross
46	Nissan Qashqai	8	Volkswagen ID.7
22	Opel Grandland		

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>



Volkswagen ID.7

Erősáramú

A kombi Tourer (nem pedig Variant) után a szedánnak tűnő ötajtós ID.7-ből is itt a sportos kiadás. A GTX tengelyenként egy-egy villanymotorral hajt, az összteljesítmény 340 LE és ezzel 5,4 s alatt letudható a nulla-százás gyorsulás. A lítium-ion akkumulátor bruttó 91 kWh-s, a nettó érték – tehát valóban az autó mozgására fordítható energia – pedig 86 kWh. A kiemelkedő teljesítmény egyben nívós felszereltsé-

Volkswagen ID.7 – a sportos GTX a sejtintás alsó hűtőmaszkról ismerhető fel. 595 km a hatótávja, az egyenáramú gyorsítottés maximuma 200 kW

get is jelent, a Volkswagen nem kér pluszpénzt többek között a 20 csos alufelnikért, az adaptív Mátix-LED fényszórókért, valamint a Park Assist Pro parkolósegédért, amely a teljes műveletet önállóan végzi el. A GTX akkuját a nettó 77 kWh-s változattal szerelt 286 LE-s Pro változat is megkapta: ezt Pro S néven árulják és akár 700 km-t meghaladó hatótávot tudhat.



BMW Skytop

Régi szép idők

A bajorok mindig készülnek egy-egy különleges autóval az olaszországi Concorso d'Eleganza Villa d'Este rendezvényre: idén a Skytop tanulmányé volt a főszerep. A 8-as sorozatból kialakított nyitható tetős kupé minden hangszeren játszik, amely valaha megzenésítette a BMW-k sikerét, így nincsenek hódfogakra emlékeztető vesék, a

BMW Skytop – sajnos csak formatervezői eszmefuttatás, gyártani nem fogják

hegyes cápaorr pedig kerek fényszórók nélkül is – pestiesen szólva – mindent visz; nem is értjük, miért nem látjuk ezt a harmonikus formavilágot az utcai autókon... A tervezőcsapat az 503 és a Z8 típusokból merített ihletet, a hajtásláncról nincs hivatalos információ, csak annyi, hogy a 8-as sorozat legerősebb V8-as benzinmotorja került a gépházba.



www.azauto.hu/pannonia

Pannonia T1 (1963)

Újra nyere-ménymotor!

Öreg, eredeti festésű, megbízhatóan működő – akár mindennapi használatra is tökéletesen alkalmas – patinás, 1963-as T1-es Pannoniánk sorsolásra vár! Motorját részben felújítottuk, a gép nem minden eleme T1-es, de minden részletében egyhengeres Pannonia, mindössze néhány alkatrésze későbbi évszázatokról való. Most bárki megnyerheti tő-



Pannonia T1 (1963) – tökéletesen működik, mindennapi használatra is alkalmas, és most bárki megnyerheti tőlünk!

lünk, a játékban való részvételhez mindössze vásárolnia kell egy példányt Retro Mobil Deluxe című

különkiadványunk második kiadásából, 3990 forintért (+990 Ft postaköltség). A rendeléshez sorjegy is jár, ebből összesen 500 darabot készítünk. Amint mind elkel, sorolunk; a részletek a www.azauto.hu/pannonia oldalon!



Audi RS4 Avant 25 Years Edition

Sárga láz

Az Audi Sport GmbH elődje, a quattro GmbH 1999-ben építette az első RS4 kombit: a 2,7 l-es, iker-turbós V6-os 380 LE-t és 440 Nm-t küldött a négy állandóan hajtott kerékre. Most a negyedévszázados



Cupra Leon

Leon, a profi

Seat helyett a Cupra égisze alatt, változatlanul ferdehátú és kombi karosszériákkal folytatja karrierjét a vadonatúj Leon. Az új arculat fő eleme a háromszögmintás a fényforrásoknál, de említhető a cápaszájnak mondott alsó légbeömlő is. A jelenkor villanyautós lázában égve anakronisztikus a motorsor: maradt a 2,0 l-es, 150 LE-s TDI dízel! A belépő benzines az 1.5 TSI és a 48 V-os könnyű hibrid 1.5 eTSI, mindkettő 150 LE-s, előbbi hatos kézi, utóbbi hetes DSG robotváltóval. A

Cupra Leon – kétféle karosszériával és négyféle hajtáslánccal, köztük dízzel is gyártják

2.0 TSI-t csak DSG váltóval párosítják, a fronthajtású ötajtós 300 LE-s, a Sportstourer kombik összkerekek, az alapmodell 204, a VZ csúcsgép 333 LE-s – utóbbi egyedülként kap Akebono fékeket és pályára hangolt Cupra menetprogramot. A Leon villamosításának legmagasabb szintje a tölthető 1.5 eHybrid, akár 100 km-t meghaladó hatótávot adó nettó 19,7 kWh-s akkuval és 50 kW-os gyorsöltési lehetőséggel. A rendszerteljesítmény 204 LE, de ebből is készül VZ: Brembo fékekkel és 272 LE-vel.



Audi RS4 Avant 25 Years Edition – állásból 3,7 s alatt gyorsul százra, a végsebessége 300 km/h

jubiläum tiszteletére 250 darabos különkiadás érkezik, alából Imola sárga, opcionálisan Nardo szürke, vagy Mythos fekete színben. Az aktuális RS4 450 LE-s motorja itt 20 LE-vel erősebb, átdolgozták a felfüggesztést – a rugók 10 mm-

rel rövidebbek, de a tulajdonosok manuálisan további 10-et ültethetnek a kasztnin –, széria a karbonkerámia kompozit fékrendszer. A 20 colos alufelnikre Pirelli P Zero Corsa gumikat szerelnek, kívánságra ezek semi-slick Trofeo RS szettre cserélhetők, amivel az autó jobb teljesítményre lesz képes pályán.

A hónap felmérése

Azonos áron, azonos felszereltséggel, Ön 300 km-es hatótávolságú akkumulátoros-elektromos autót, vagy azzal összevethető teljesítményű benzínmotorost választana? (a válaszok százalékos aránya)

Elektromos 31

Benzines 69



Az Autó olvasóinak véleménye saját felmérésünk alapján

Kérés

Az Autó felmérést készíti, hogy olvasói miként látják az autós világot. Szeretnénk, ha minél többen válaszolnának kérdéseinkre. A 2024. július 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 levelezőlapra várjuk a szerkesztőség címére. Az eredményt júliusban megjelenő számunkban közöljük.

– Ön vásárolna tíz évnél idősebb dízelmotoros autót?



Porsche Macan Turbo

Elektrón

A Macan második generációja akkumulátoros villanyautóként érkezett, az Audival közösen fejlesztett PPE (Premium Platform Electric) padlón. A karosszéria 4784x1938x1622 mm, a tengelytáv 86 mm-t nyúlt az elődhöz képest (2893 mm). Az első utasok 28, a hátsók 15 mm-rel mélyebben ülnek, mint korábban, a csomagtartó 540–1348 l-es és előre is jutott rekesz (84 l). A technológia 800 V-os, a gyorsöltés akár

Porsche Macan Turbo – 13 alap és 59 speciális, úgynevezett Paint to Sample színben választható, alufelniből nyolcféle van, 20–22 colos méretben

270 kW-tal is mehet, a lítium-ion akkumulátor energiatároló képessége bruttó/nettó 100/95 kWh. A két motorral összkerekhajtású Macan Turbo rendszerteljesítménye elérheti az 584 LE-t, nyomatéka az 1130 Nm-t, a nulla-százás gyorsulást 3,3 s alatt letudja és 260 km/h-ig hajszolható. Kíméletes használatnál a hatótáv a Porsche szerint elérheti az 591 km-t.

VISSZAHÍVták

Modell	Gyártási idő	Hibaok
Subaru Outback (CVT)	2021–2022	Tolatókamera
Range Rover Sport	2022. 07. 01.–2022. 11. 30.	Tolatókamera
Ford Transit Tourneo Courier, Custom	2023. 08. 29.–2024. 02. 08.	Kábelköteg (zárlat)



Benda Chinchilla 500

Irányvonalban

A Benda az 1985-ben alapított QJ Motor egyik almarkája; ez a Keeway motorokat is gyártó kínai óriáscég birtokolja 2005 óta az egykor legendás olasz Benellit. Az olasz mérnökök tudásbázisán létrehozott európai formatervezési- és fejlesztőközpont egyre látványosabb gépeket küld a piacra. Az egyik ilyen újdonság a furcsa nevű

Benda Chinchilla 500 – azonos műszaki alapokon 300-ast szintén gyártanak, az 30 LE-s és Keeway V302C néven is fut

Chinchilla 500 cruiser, 476 köbcen-tis 47 LE-s (42 Nm), DOHC-vezér-lésű és hengerenkénti négyselepes V2-essel. A váltó hatfokozatú, a tank 16 l-es, a kerekek elől-hátul 16 colosak, a hátsó hajtás fogas-szíjas. A teljes világítás LED-es, és a kétcsatornás ABS is alapáras. A Cinchilla 500-as menetkészen 201 kilót nyom.



Genfi Autószalon

Itt a vége, Dohába fuss véle

1905 óta meghatározó szerepet játszott az európai járműiparban a Genfi Autószalon (GIMS, Geneva International Motor Show): alig van olyan jelentős márka, amelyik ne tartott volna világgremiért a svájci seregszemlén. A 21. században az internet berobbanásával, a világhálón elérhető anyagokkal némiképp csökkent az autószalonok jelentősége, a sajtó, a közönség már a bemuta-

Genfi Autószalon – évtizedeken át minden tavasszal mi is ott voltunk Genfben, az idei volt az utolsó rész-vételünk

tó előtt is információkhoz juthatott; a kaput azonban a Covid tette be. A négyéves szünet (2020–2023) alatt a gyártók többsége új startégiát dolgozott ki és ez 2024-ben visszaüött: az Európába benyomuló kínai márkák mellett csak a Renault csoport döntött a részvétel mellett. A szerény érdeklődés és látogatószám miatt az idei volt az utolsó Genfi Autószalon, azaz csak részben, mert paradox módon 2025-ben GIMS Qatar néven Dohában rendezik meg.

Fülesjárat

♦ Hosszú csúszás után végre elkezdődik a Volvo EX90 gyártása, az első példányok még 2024 végén átvehetők.

♦ Közös fejlesztet belsőégésű motorokat a jövőben a Mazda, a Suzuki és a Toyota.
♦ A Ford bejelentette, hogy jelentős mértékben növekednek a hibrid és villanyautós eladásai.



Rolls-Royce Spectre Escapism

Virágnyelv

A luxusmárka elektromos kupéjában 2024-es különkiadását a dél-amerikai hangulat ihlette, ezen belül is egy virág, a Lantana, melynek színe a naplementére emlékeztet. Ilyen színűre fényezték a karosszériát, viharszürke kontrasztal, ami középen vonul végig. A gyémántvágású felnik 23 colo-

Rolls-Royce Spectre Escapism – minden autóban plakett jelzi, hogy különleges kiadásról van szó

sak, a hűtőmaszk tetején a legendás nőalak embléma kivilágítható. Belül szürke, lila és naplemente vörös színű bőrbe kötöttek min-dent, a mennyezeten 960 optikai szálas fénypont mintázza a csillagos eget és további 192 imitál hullócsillagot. A műszeregység óráinak színe lila, akárcsak a kormány bőrbevonata.



Bentley Batur Convertible

Hattyúdal

A Bacalar és Batur Coupe után ez a harmadik kis sorozatban gyártott modell a házon belüli Mulliner műhelytől. A tető vászon és 19 s alatt nyitható-zárható, 50 km/h-s sebességig akár menetközben is. Idén befejezik a legendás ikerturbós W12-es benzinmotor gyártását, így ez a modell az utolsók között kapja

Bentley Batur Convertible – összesen 17 példány készül, ebből 16 ügyfélautó és egy a zero car, a gyári prototípus

meg ezt a hajtásláncot. A 6,0 l-es monsturm 750 LE-s, nyomatéka 1000 Nm, a váltó nyolcfokozatú, dupla kuplungos robot; érdekesség, hogy az elmúlt 20 évben a fejlesztésekkel sikerült 40%-kal növelni a teljesítményt és 25-tel csökkenteni a fogyasztást – persze utóbbi aligha érdekli a potenciális vevőket.

ELŐZETES BMW 5/i5 Touring

Feláras az Iconic Glow, a hűtőmaszk kontúrvilágítása. Még elérhető valódi bőrkárpit, de kérhető szintetikus Veganza is



Hatputtonyos


<https://youtu.be/tUJajotB5lg>


1992 ÓTA EZ A HATODIK KOMBÍ, AZAZ TOURING AZ 5-ÖS SOROZATBÓL, AMELY AKKUMULÁTOROS VILLANYAUTÓKÉNT IS ELÉRHEŐ.

Az 1988-ban bemutatott E34-es 5-ös lépett be a BMW komolyan a prémium szegmensbe: ezt kínálta először összerak-hajtással (525iX), ebbe szerelt először benzines V8-ast (530i, 540i), hatfokozatú kézi váltót, és 1992-ben ebből készített először 5-ös Touring kombit, amelyből létezett gyári M5! Az aktuális típus újdonsága, hogy elérhető tisztán elektromos hajtással: a BMW nem talált ki új formavilágot a villanyautóinak, az adott modelljeiből alakítja ki ezeket a változatokat, a vevőknek pedig a piaci eredmények alapján tetszik ez a megoldás. A méretek a szedánhoz igazodnak, a tengelytáv 2995 mm, a karosszéria 5060x1900x1515 mm, amivel a Touring minden irányban nagyobb az elődjénél. Hajtáslánctól függetlenül a csomagtartó 570–1700 l-es, a hármass osztású hátsó üléstámlával (40:20:40) könnyen és sokoldalúan variálható.

A piaci bevezetés a belépő dízzel és az akkumulátoros villanyautókkal indult – már itthon is elérhetők –, a 48 V-os könnyű hibrid 520d párosítható xDrive összerak-hajt-



Változatlan a pult a szedánéhoz képest

BMW 5/i5 TOURING MAGYARORSZÁGI ÁRAK

	520d Touring	520d xDrive Touring	i5 eDrive40 Touring	i5 M60 xDrive Touring
Ár [Ft]	24 985 000	26 095 000	29 455 000	41 355 000

ással, a 2,0 l-es gázolajos 197, a villanymotor 11 LE-s. Hamarosan érkezik továbbá a szintén könnyű hibrid 540d xDrive (299 LE, 670 Nm). Az elektromos kombikba a BMW ötödik generációs eDrive hajtáslánca kerül, az i5 eDrive40 esetében csak a hátsó kerekekre jut nyomtér, a motor 313 (Sport üzemmódban 340) LE-s, a gyár által mondott hatótáv 483–560 km. A csúcsmoell az i5 M60 xDrive,

két villanymotorral (mechanikus kapcsolat nélküli összerak-hajtással), 517 (Sport üzemmódban 601) LE-s teljesítménnyel, 3,9 s-os nullaszáz gyorsulással és elméletileg 445–506 km-es hatótávolsággal. A fedélzeti töltő alpból 11, pluszpénzért 22 kW-os, az egyenáramú gyorsító legnagyobb teljesítménye 205 kW. Hamarosan benzinnemotor is felkerül a palettára, de kizárólag tölthető hibridként: az

530e és 530e xDrive rendszerteljesítménye 299 LE (450 Nm), az önálló – maximum 140 km/h-s – hajtásra is képes villanygép 184 LE-t és 250 Nm-t tud, a gyár által ígért hatótáv hátsókerek-hajtással 84–96, összerak-hajtással 79–89 km.

Az 5-ös Touring mind műszaki töltetét, mind felszereltségét, illetve felszerelhetőségét tekintve a szedánal egyenértékű, elérhetők hozzá az M Sport, az M Sport Pro és az M Carbon csomagok, az innovatív vezetőségelek; az alufelnik mérete 18, a villanyautóknál és a tölthető hibrideknél 19 colos, felmenni 21-esig lehet. Zé



TESZT

Volkswagen ID.7 Pro

Heti hetes

Nem különösebben egyedi, de aerodinamikai szempontból hatékony forma. A két fényszórót fehér fénycsík köti össze

JÓ ESÉLYEL SIKERREL INDUL A VOLKSWAGEN VILLANYAUTÓS PROGRAMJA, HA NÉGY ÉVEL KORÁBBAN AZ ID.7 ÉRKEZIK ELSŐKÉNT A MÁRKÁTÓL. A LÉNYEG AZONBAN, HOGY ITT VAN.

Nem vitás, hogy az ID.7 a Passat ikertestvére a villanyautós hierarchiában – tehát fontos piaci szereplő –, a cégvezetés mégis úgy döntött, hogy elsőként a Golf kapjon alternatívát az ID.3 képében, majd jöjjenek a közönségkedvenc crossoverek, az ID.4 és a sportosabb fazonú ID.5. Az ID.3 nem lett tökéletes, több szempontból sem, de ezt most hagyjuk; a VW megtanulta a leckét és erre bizonyíték a 7-es, amely megvalósítását és általános minőségét tekintve olyan színvonalú, amit a márkától joggal várunk el. A nem rekord, ám kiváló 0,23-as alaktényező tekintélyes méretekkkel párosul, a közel ötméteres hosszúság és hárommé-



25 éve tanulmányautókban láttunk ennyire lecsupaszított műszerfalat, most már ez a hétköznapi valóság. Az ajtólemezre ültetett visszapillantó csökkenti a holteret az A-oszlopnál

teres tengelytáv önmagáért beszél, ám a villanyautóknál fontos áramvonalasság miatt a tervezőknek nem maradt játéktér: a szokásos szappanformát olyan részletekkel

fűszerezték meg, mint az első fényszórókat összekötő fénycsík, vagy a 3D hatású hátsó lámpatest. Sebj, fontosabbak a belső értékek. A hely bő, a padlóban utazó (és emiatt

függőleges irányban helyet igénylő) akku ellenére a fejtér sem szűk, a be- és kiszállás pedig hátul sem nehéz, mert a tető íve nem csap le az ajtó fölött. Elöl magas az ülés-



Tetszett az új infotainment. A légkondinál villanymotorok állítják a szellőzőket, a funkciókat csempék jelölik. A navigáció nem minden újonnan épített utat ismert fel és rendre átvitt volna az autóforgalom elől régóta elzárt Lánchídon is



Nemcsak formára tetszetős, hanem valóban kényelmes az ergoActive ülés. A puha (mű)velűrből az ajtókra is jutott, akárcsak a kék cernából

pozíció (a talajtól mérve 560-630 mm), a tesztautó nyújtotta látvány feláras: a kétmillió Interior Plus csomag tartalmazza a kényeztetően puha vegán ArtVelour kárpitot, a komfortra hangolt ergoActive üléseket (elektromos mozgás + memória, állítható combtámasz, fűtés, szellőztetés, masszázs), valamint a 700 W-os, 12+1 hangszórós Harman/Kardon hifit. Az anyag- és összeszerelési minőség nagyon jó, kellemes tapintásúak a felületek, szépek a díszvarrások, pontosak az illesztések és nincsenek zörgések. Jellemző az igényességre, hogy nemcsak a kesztyűtartó, hanem az összes ajtózseb is bélelt; sok a kacattároló, a pohártartó és az indukciós telefóntöltőként is szolgáló rekesz a középső hídban rolóval fedhető, alatta nyitott üreget alakítottak ki, a kartámasz doboza osztottan nyílik. A menetirányváltó helytakarékosan a kormányoszlopra, az ablaktörlőkar helyére került jobb oldalra, utóbbi funk-

ADATLAP

VOLKSWAGEN ID.7 PRO

Hossz: 4961 mm

VILLANYMOTOR: Állandó mágneses szinkronmotor. Teljesítmény: 286 LE/210 kW. Nyomaték: 545 Nm.

AKKUMULÁTOR: Lítium-ionszerkezetű (LNC). Energiatároló képesség (bruttó/nettó): 82/77 kWh. Névleges feszültség: 350 V. Akkumulátor súlya: 493 kg.

ERŐÁTVITEL: Egyfokozatú lassító áttétel, hátsókerék-hajtás.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul multilink. Elöl hűtött tárcsa-, hátul dobfekek, elektromos rögzítőfék, Auto Hold, ESP, 3,0 fordulat, elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Ötajtós, ötülése, önhordó acélkarosszéria. Saját tömeg 2097 kg-tól.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100km/h): 6,5 s. Végsebesség: 180 km/h. Hatótáv (gyári, vegyes): 599–621 km. Vegyes áramfogyasztás (WLTP, vegyes): 14,1–14,7 kWh/100 km. Tesztfogyasztás: 14,8 kWh/100 km*.

* Saját mérés kb. 80%-ban városi használat, egy-három személy, 13 és 22 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 4 év vagy 200 000 km. Védőszárny szolgáltatás: 4 év. Fényezés garancia: 4 év vagy 200 000 km. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 15 000 km/1 év.

Ára: 23 516 590 Ft
Akciós ára: 22 516 589 Ft

cióit pedig az indexkarra tették át – ez akárcsak a Mercedesekben, itt is könnyen megszokható. A világos kárpit kényes, de optikailag növeli a térérzetet, este a hangulatvilágítás 30 színből, akár párosan

is választható, háromféle vizuális kombinációban. A vezető előtt csupán apró kijelzőn jelennek meg a legszükségesebb adatok, konfigurálni a head-up kijelző tartalmát lehet. Középen 15,0 colos az

online kapcsolatos, erős hardvert használó infotainment érintőképernyője, amely vadonatúj menüt futtat – és gyorsan. A felső sávba a gyakori funkciók tehetők ki – például a kikapcsolni kívánt vezető-



Láthatóan két személyre formázták a második sort, pedig szélkében elegendő hely lenne három átlagos felnőttnek



Hatalmas a lábtér, középen sík a villanyautós MEB padló. Az üléstámlára kis telefóntartó zsebeket is varrtak (felül), a légkondi harmadik (hátsó) zónája előfűtéssel aktiválható

Nincsenek előugró kilincsek, aminek kifejezetten örültünk. A 20 colos felnikért fizetni kell, ahogy a fekete tető is feláras





Nincs hiány tárolókból és ezek többsége bélelt

segédek –, alul a légkondi alapbeállításait találjuk és középen látható a kiemelt kép, mint a navigáció, valamint a menüből választható rengeteg tartalom. Van továbbá egy ujjmozdulattal lehúzható extra oldal, ahol a kijelző fényerő szabályozója és más fontos dolog érhető el, kvázi egy érintéssel. A piktogramok sajnos aprók, ez némileg rontja a kezelhetőséget, de maga az egész rendszer átgondolt, hamar kitanulható. Piros pont, hogy a képernyő alatti csúszkás felület esete már világít, fekete, hogy a hátsó ablakemelőt itt is megpórolták a REAR váltógombbal – bár tegyük hozzá, amennyit a hátsó üvegeket mozgatni kell, vagy általában szoktuk, arra ez is megfelel. Ráadásul már nemcsak a VW jár ezen az úton, hanem újabban a Volvo is, persze ez nem mentegetés. A légkondinál a szellőzők motoros állítása nagyon menő, kérdés, hogy ez mennyire lesz tartós; a művelet képernyőről dirigálható, vannak előre programozott „Smart” okosfunkciók és lehet energiatakarékosan csak a vezető oldalán dolgoztatni – a hőszivattyú alapáras. A kormányra megvilágított érintőfelületek kerültek, a vakon kezelést dombormintázat segíti, de nem vitás, hogy itt jobbakk lennének a fizikai gombok, mint más VW típusokban. A világításkapcsolás automata, nincs vele különösebb tennivaló. A tágas utastérrel a csomagtartó is tartja a lépést és jó hír, hogy a fedéllel együtt nyílik az üveg is (villanymotorral mozgatva), így hatalmas a rakodónyílás. Az 532–1586 l-es üreg sík falakkal határolt, az álpadló alatt elfér a töltőkábel, az üléstámlák egy-egy karral innen is dönthetők – az osztás sajnos 60:40 arányú, amivel kevesebb a bővítési lehetőség. A rakodóperem magassága 695 mm.

A korábbi 204 LE-s villanymotort alaposan átdolgozta a gyár e nagyobb modellekhez, a Pro (és újabban a Pro S) esetében csak a hátsó tengely hajtott – az összkerekes ID.7 jelölése GTX –, a teljesítmény 286 LE (545 Nm). Az LNMC, tehát nikkelt, magánt és kobaltot is tartalmazó, közel öt mászát nyomó lítium-ion akkumulátor energiátároló képessége bruttó 82, nettó 77 kWh. Ezzel a gyár által ígért hatótáv elérheti az 599–621 km-t, a vegyes áramfogyasztás 14,1–14,7 kWh/100 km közötti. A 7,4 és 11 kW-os váltakozó áramú (AC) fedélzeti töltés nem kiemelkedő, pláne,

A VOLKSWAGEN ID.7 ÉS KÉT LEGFONTOSABB KONKURENSZ*

	Volkswagen ID.7	BMW i5 eDrive40	BYD Seal Design
Teljesítmény [LE/kW]	286/210	340/250	312/230
Nyomaték [Nm]	545	430	360
Akkumulátor kapacitása [kWh]	77	81,2	82,5
Hatótáv (gyári adat) [km]	599–621	497–582	570
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	6,5	6,0	5,9
Végsebesség [km/h]	180	193	180
Vegyes áramfogyasztás [kWh/100 km]	14,1	15,9	16,6
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4961x1862x1536	5060x1900x1515	4800x1875x1460
Tengelytáv [mm]	2966	2995	2920
Saját tömeg [kg]	2097	2130	2055
Csomagtér [l]**	532–1586	490	400
Alapár [Ft]**	23 516 590	28 600 000	18 114 000

* A legjobb érték ** Az adott villanymotorral legalacsonyabb felszerelésű modellek *** A mérési szabványok márkánként eltérhetnek

hogy 22 kW-os opció pluszpénzért sincs. Az egyenáramú (DC) gyors-töltés maximuma 190 kW (a minél jobb hatékonyságért van előfűtés az akkunál, amit beiktat a rendszer, ha töltőhöz van navigáció, de manuálisan is indítható a funkció), ez a 400 V-os technológia ismere-

tében nem rossz. Még nem nyári 16 Celsius-fok hőmérsékleten, 99%-os töltöttséggel és az előttünk lévő használó vezetési stílusát nem ismerve 530 km hatótávval vettük át az autót. A jellemzően városi és országúti etapokból álló tesztet 14,8 kWh/100 km-es áramfogyasz-



Többféleképpen kombinálható a hangulatvilágítás, mind a színösszeállításokat, mind a fényerőket tekintve



Elöl nincs frunk (front trunk), azaz első csomagtartó

tással zártuk, ami elméletben 520 km megtehető távolságot jelentett.

Praktikus, de vannak, akik mégsem szeretik, ha beszállás után az autó rögtön menetkész: elég a fékre lépve kiválasztani az irányt és utána lehet indulni. Kihúzza a jelenség méregfogát, a kormányoszlopon ezért van startstop gomb, amivel a folyamat megszakítható, majd tetszés szerint indítható. Az ID.7 kiváló utazóautó! A tágas, kényelmes utastér igazán vendégmarasztaló, a szigetelés hatékonyságát dupla üvegezés is növel(het)i, így a menet zajok minimálisak: a szél és a gördülés hangja alig-alig szűrődik be a kabinba. Az elől McPherson, hátul multilink felfüggesztéshez opció az adaptív csillapítás, de nem kidobott pénz, mert valóban érezhető a menetprogramok közötti különbségek. A 3,0 fordulatos kormány nem közvetlen, érezetre steril, ám pontos és könnyű tekerni, a fordulókör pedig (részben köszönhetően a nem hajtott első kereknek) meglepően kicsi, az ötméteres hajóval városban forgolódni sem rémálom. Az üresen is kéttonnás óriás dinamikus mozog (0–100 km/h: 6,5 s), az 545 Nm meggyőző érték, de a nagy VW inkább békésen hőmpölyög, mintsem sportos látszattal csapkodná állandóan a fejeket a támláknak. Az erő tartalék minden forgalmi helyzetben meggyőző, a





Szerény a vontatóképessége: fékezett utánfutóval 1000, fékezetlenül 750 kiló. A B-oszloptól sötétítettek az üvegek



Befelé 1055 mm mély, a kerékdobok között 1000 mm széles a csomagtartó. Az elakadásjelzőnek külön helye van, így, amikor szükség van rá, nem legalulról kell elővárásolni

180-as végsebességgel autópályán sem gond egy-egy gyors előzés. A menetkomfortot a 19-esek helyett extraként kérhető 20 colos alufelnik sem teszik tönkre, az alacsony oldalfalú gumik ellenére jól tom-pítottak a felütések, a rugózás és

a csillapítás összhangja etalált. Az ívmenetre szintén nem lehet különösebb panasz, az ID.7 érezhetően nehéz, ezt nem tudja palástolni, de jóformán sínen fordul és határhelyzetben a hátsókerék-hajtás ellenére előbb lesz alul-, mint túlkormány-

zott. Elöl tárcsa-, hátul dobfékek lassítanak, a hatékonysággal nincs baj, de az erő adagolhatósága, a pedál kissé szivacsos érzete nem tetszett. A rekuperáció erőssége egy fokozattal erősebbre vehető a menetirányváltón (B mód), ezt szo-

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Általánosan jó minőség
- + Könnyű be- és kiszállás
- + Kényelmes, tágas utastér
- + Elegendő fedélzeti tároló
- + Nagy csomagtartó
- + Menetkomfort
- Magas rakodóperem
- Élettelen kormányzás
- Belmagasság (hátul, 190 cm felett)
- Kormánygombok kezelése

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Erős, nyomatékos motor
- + Hatótáv (város)
- Nincs 22 kW-os AC töltés

BIZTONSÁG

- + Vezetősegédek alapáron
- + Vezetősegédek működése
- Fékerő adagolhatósága

KÖLTSÉGEK

- + Felszereltség
- + Áramfogyasztás
- Kérdéses értéktartás

kás szerint városban érdemes használni. Este zseniálisak az erősen világító, de a szembejövőket nem vakító Matrix-LED fényszórók és ha már világítás: az autó látványos fényjátékkal köszönti az utasokat és így is búcsúzik tőlük.

Itthon lapzártakor a belépő Prime és a tesztelt Pro kivitel volt forgalomban, egyforma hajtáslánccal. Mint említettük, már létezik a szintén 286 LE-s, de nagyobb bruttó/nettó 91/86 kWh-s akkuval szerelt Pro S és a kétmotoros, 340 LE-s GTX, ezek várhatóan még idén megérkeznek. A Pro listaára 23,5 millió forint, benne a teljes LED világítással, a kétfónás automata légkondival és hőszivattyúval, a legtöbb vezetősegéddel, az adaptív tempomattal, a head-up kijelzővel, a kulcs nélküli kezeléssel, a 19 colos alufelnikkel és még sorolhatnánk. Ami érdekes, hogy külön előfizetéssel lehet aktiválni a háromzónás légkondit, a kormány- és szélvédőfűtést, a Park Assist Pro, a Travel Assist és az Emergency Assist funkciót, valamint a tolatókameránál a térhatású megjelenítést.

Az ID.7 összességében meggyőző autó lett, az ID.3 korai hibáit (anyagminőség, szoftverhibák) hiból sem ismeri, villanyautós tudása (akku, hatótáv, áramfogyasztás, töltés) hozza a manapság elvárható minimumot, míg vezethetősége, kényelme és használhatósága méltó a Volkswagen márkához.

Krepsz Zoltán



<https://youtu.be/1M-KINHbiso>



MENETTUDÓSÍTÁS

BYD Seal U DM-i

Kettős ügynök

Ötféle szín választható, egyik sem feláras. A rendszám mögötti hűtőrács elárulja, hogy ez nem a tisztán elektromos változat

AZ AKKUMULÁTOROS VILLANYAUTÓK UTÁN ÚJ TERÜLETRE MERÉSZKEDIK A BYD: A SEAL U BENZIN-ELEKTROMOS TÖLTHETŐ HIBRIDKÉNT IS ÉRKEZIK AZ EURÓPAI PIACRA. RÓMÁBA UTAZTUNK, HOGY AZ ELSŐK KÖZÖTT VEZETHESSÜK.

A BYD Seal U-t nem kell részletesen bemutatnunk, hiszen ott voltunk a nemzetközi bemutatóján (*Az Autó* 2024/3.) és utána teszten is járt nálunk a villany SUV (*Az Autó* 2024/5.). A kínaiak azonban lelkesen ütik a vasat és újabb szeletet próbálnak maguknak vágni a járműpiaci tortából: akik még nem elkötelezettek az akkumulátoros villanyautók mellett, de látnak fantáziát az elektromos hajtásban, tölthető hibridként is választhatják a Seal U-t. A DM a Dual Mode, azaz a kettős üzem rövidítése és a BYD rögtön maximumra kapcsol, mert kétféle teljesítménnyel, akkumulátorral és hajtásmóddal ront rá



15,6 colos az álló vagy fekvő formátumban is használható érintőképernyő. A vezető előtti színes, de sajnos nem konfigurálható műszeregység 12,3 colos

a versenytársakra. Az autó formája annyit változott, hogy a gépházba került 1,5 l-es benzines miatt – ami a kínaiak saját fejlesztése – hűtőrács került a frontrészre, amit sikerült ízlésesen megoldani, nem tűnik utólagos barkácsolásnak. Minden más változatlan, alapáron járnak a

19 colos alufelnik, belül pedig megvan az elforgatható középső kijelző.

A műszaki töltet a Boost, Comfort és Design komfortszintekhez igazodik (lásd a táblázatban), de mindegyikben közös az említett benzinmotor. A Boost és a Comfort fronthajtású, előbbi

akkuja 18,3, utóbbié 26,6 kWh-s. A Design a kisebb telepet kapja, de plusz hátsó villanymotorral összerakékhajtású, ráadásul itt a benzinmotorra turbó is kerül. A tartós, helytakarékos és kiváló hőstabilitású Blade LFP akkumulátor a BYD saját terméke, nincs benne kobalt,



Saját fejlesztés az 1,5 l-es benzinmotor. Meglepően csendes és simán forog



Alapból kisebb a DM-i csomagtartója: 552 helyett csak 425 l-es

Egy kör rajta

Az olaszországi menetpróbán két-villanymotoros tesztautókat vezettünk, azaz (mivel a felszereltségek és a hajtásmódok összefüggenek) Design kivitelek. Csak így, vagyis összerák-hajtással jár turbó is a technikás, csupa könnyűfém szerkezetű 1,5-ös háromhengeres benzineshez. A hajtáslánc felépítése az egykori Opel Amperáéra, vagy a mai Honda e:HEV-ekére hasonlít a leginkább: a benzines csak bizonyos sebességtartományokban (ahol így jobb a hatásfok, mint pusztán generátort forgatva áramot termelni a hajtás villamos gépeinek) forgatja közvetlenül az első kerekeket (a hátsó hajtás mindig elektromos), lényegében közvetlenül. Ez a tartomány itt a fejlesztők szerint nagyjából 80 és 130 km/h közötti.

A plug-in Seal U, a tisztán villanyos kivitelénél a jelentősen kisebb akku és így kisebb tömeg ellenére sem viselkedik nagyon másként. Futóműve szinte a 70-es évek amerikai autót idézően puha és szélsőségesen csendes is, messze a menetszél a legkomolyabb zajforrás. A lágy felfüggesztés kiválóan kezeli a kátyúkat, de a dőlés és a billenés jelentős, és a kormány sem pontosabb, közvetlenebb az akkus változaténál: a vezetési érzet szélsőségesen steril, de a BYD szerint éppen ez volt a cél. A benzines beindulását figyelni kell, mert hengerszámát meghazudtolóan simán jár, alig lehet észlelni, amikor dolgozik. A rugalmasság autópályán is jó.

mangán, sem nikkell; a fedélzeti töltő váltakozó áram (AC) esetén 11, egyenárammal (DC) 18 kW

teljesítményű. Vezetésnél a rendszer a villanyautós (EV) használatot részesíti előnyben, majd az akku

A BYD SEAL U DM-i ELŐZETES MŰSZAKI ADATAI

	Boost	Comfort	Design
Benzinmotor	1.5 L		1.5 T
Hengerűrtartalom [cm³]	1498		1497
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	98/72(6000)		130/96(5200)
Nyomaték [Nm(1/min)]	122(4000-4500)		220(1500-3500)
Villanymotor			
Teljesítmény [LE/kW]	197/145		204/150
Nyomaték [Nm]	300		300
Hátsó villanymotor			
Teljesítmény [LE/kW]			163/120
Nyomaték [Nm]			250
Rendszer teljesítménye [LE/kW]	217/160		323/238
Rendszer nyomatéka [Nm]	300		550
Akkumulátor			
Szerkezet		Blade LFP	
Energiatároló képesség [kWh]	18,3	26,6	18,3
Névleges feszültség [V]		339,2	
Normál AC töltő legnagyobb teljesítménye [kW]		11	
Gyors DC töltő legnagyobb teljesítménye [kW]		18	
Töltés idő, 3 fázis, 11 kW, 15-100% AC [óra]	2	n. a.	2
Töltés idő, 18 kW, 30-80% DC [perc]	35	n. a.	35
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]		4775x1890x1670	
Tengelytáv [mm]		2765	
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]		1630/1630	
Felfüggesztés (elől/hátul)		McPherson/multilink	
Fékek (elől/hátul)		Hűtött tárcsa/tárcsa	
Csomagtartó [l]		425-1440	
Gumik mérete		235/50 R19	
Menetkész tömeg [kg]	1940	n. a.	2100
Benzinfogyasztás, vegyes/EV súlyozott (WLTP) [l/100 km]	6,4/0,9	n. a.	7,4/1,2
Áramfogyasztás, vegyes/város (WLTP) [kWh/100 km]	21,0/14,5	n. a.	23,5/16,1
Hatótávolság, vegyes/város (WLTP) [km]	80/113	88/125	70/98
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]		8,9	5,9
Végsebesség [km/h]		170	180



Pont olyan, mint a villanyautó, a kipufogót eldugták. Szemfülek kiszúrhatják a benzinbetöltő nyílásának a fedelét a sárvédőn

lemerülése után a Seal U normál hibridként (HEV) működik. Ha szükséges, 20-70% közötti tartományban a benzinmotor is képes az akkut töltetni, ami jól jöhet, ha nincs lehetőség megállni.

A BYD Seal U DM-i Boost és Design hamarosan érkezik a márkakereskedésekbe, a Comfortra kicsit várni kell, de azt az információt kaptuk, hogy még 2024-ben befut. Az általános garancia 6 év vagy 150 000 km, a villanymotorra 8 év vagy 150 000 km, az akkura pedig (70%-os kapacitásig) 8 év vagy 200 000 km garanciát vállalnak a kínaiak. SZGKZ



BEMUTATÓ Suzuki Vitara

Van választásunk

Megváltozott a frontrész, de a Vitara karaktere nem. A fényszóróban a tompított és a távfény egyaránt LED-es

KÉTFÉLE VILLAMOSÍTOTT HAJTÁSLÁNC-CAL VÁLASZTHATÓ A 2025-ÖS MODELLÉVRE MEGÚJULT SUZUKI VITARA, IGÉNY SZERINT ALLGRIP ÖSSZKERÉK-HAJTÁSSAL.

A Vitara 2014 óta stabil pont a Suzuki palettáján, méretei alapján a B-SUV szegmensbe tartozik, városi használatra mondhatni ideális, de mifelénk családi autóként is bevált. 2018-ban kapott komolyabb ráncfelvarrást, de a japánok folyamatosan figyelnek rá, hogy naprakészen tartsák, így ismét frissítették. Az alapokhoz nem nyúltak, ezért a méretek sem változtak (4185x1775x1600 mm), ahogy maradt a 2500 mm-es tengelytáv is; a csomagtartó befogadóképessége a hajtáslánctól függ: az 1,4-esnél 362–1119, az 1,5-ösnél 289–1046 l. A frontrész teljesen megújult, lecserélték a hűtőmaszkot, megváltozott a lökhárító és az alsó légbeömlő formája, újak a diódás fényszórók és a menetfények. Hátról szolidabb mértékű a változás, a fényezések közül hét

egyszínű, hét pedig – kivittől függően – kontrasztos fekete vagy metálszürke tetővel kombinálható; az alufelnik 17 colosak (215/55 R17-es gumikkal).

A Suzuki nem pakolta tele képernyőkkel és érintőgombokkal a pultot, ami 2024-ben szokatlan, de egyáltalán nem helytelen. A műszeregység két hagyományos

órával és köztük 4,2 colos színes kijelzővel informál; a legfontosabb funkciók (légkondi, ülésfűtés) manuálisan működtethetők, ahogy a kormányon is fizikai gombokat találni, logikusan csoportosítva. Az infotainment megújult, látványosabb a grafika, a képernyő 9,0 colos; tükrözhetők az okostelefonok és a Suzuki Connect applikációval a

távolból is tartható a kapcsolat az autóval, hozzáférve számos funkcióhoz. Az új Vitara minden kötelező érvényű biztonsági előírásnak megfelel, ami 2024-ben életbe lépett, így többek között rendelkezik fedélzeti adatrögzítővel (EDR), amit fekete dobozként szoktak említeni, vezetőfigyelő rendszerrel, intelligens sebességasszisztenssel



Nem változott a pult elrendezése és a korábbi tesztek alapján tudjuk, hogy ez nem hiba: könnyű eligazodni a kezelőszervek között. Az egyetlen újdonság a 9,0 colos érintőképernyő

Felárás a fekete vagy metálszürke tető. A karosszéria méretei a régiek, a tengelytáv csupán 2500 mm



és indításgátló alkoholszonda előkészítéssel.

Sem dízel, sem tisztán elektromos Vitara nincs, a belépő modell

48 V-os könnyű hibrid: itt a start-stop feladatát is ellátó, 12 LE-s villanymotorként is működni képes integrált generátor segíti az 1,4 l-es,



Újak a hátsó lámpatestek, a sötét üvegek a közepes GL+ komfortszinttől járnak. Az 1.5 Hybrid csomagtartója kisebb, mint a könnyű hibridé



Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek lassítanak. Acél keréktárcsa nincs, minden Vitara 17 colos alufelnit kap

A SUZUKI VITARA MŰSZAKI ADATAI*

	1.4 Hybrid	1.5 Hybrid
Benzinmotor		
Henger/szelepszám	4/16	
Hengerűrtartalom [cm³]	1373	1462
Furat x löket [mm]	73,0x82,0	74,0x85,0
Sűrítési arány	10,9:1	13,0:1
Befecskendezés	Közvetlen	Szívócső
Feltöltés	Turbó	–
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	129/95(5500)	102/75(6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	235(2000–3000)	138(4400)
Villanymotor		
Teljesítmény [LE/kW]	16/12	33/24
Nyomaték [Nm]	n. a.	60
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	6/kézi	6/robot
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4185x1775x1600	
Tengelytáv [mm]	2500	
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1535/1505	
Hasmagasság [mm]	175	
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/csatolt lengőkar	
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/tárcsa	
Csomagtartó [l]	362–1119	289–1046
Menetkész tömeg [kg]	1180(1250)	1250(1347)
Üzemanyagtartály [l]	47	
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	5,3(5,4)	5,1(5,6)
CO ₂ (WLTP) [g/km]	119(128)	113(126)
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	9,5(10,2)	12,7(13,5)
Végsebesség [km/h]	195	175
Ár [Ft]	9 090 000(10 040 000)	11 540 000(12 290 000)

* Zárójelben az összerakékhajtású AllGrip kivétel eltérő adatai

turbós benzinst elindulásoknál és gyorsításoknál, de a hajtást mindig az utóbbi végzi. A váltó ennél a típusnál hatfokozatú kézi és a második GL+ komfortszinttől elérhető a kapcsolható AllGrip összerakékhajtás – a két ülés közötti tárcsával Auto, Sport, csúszós burkolatra való Snow és a tengelyek között fix nyomaték elosztású Lock üzemmód választható. Az 1,5-ös hibrid erősebb (24 LE-s) villanymotorja már önállóan is képes mozgatni az autót, előre- és hátramenetben egyaránt, segíti a szívó benzinmotor munkáját, továbbá kitölti a „nyomatékhézagot”, amikor sebességváltásnál a robotizált szerkezet kiemeli a kuplungot. Kéziváltó ehhez a hajtáslánchoz nincs, de az összerakékhajtás ugyanúgy elérhető.

A Vitara egyik piaci előnye, hogy a GL alapmodell is tartalmaz

mindent, amire a hétköznapi életben szükség van, így többek között LED fényszórókat, automata világításkapcsolót, esősenzort, négy villanyablakot, automata légkondit, fedélzeti számítógépet, infotainment és audio rendszert, tolatókamerát és -radarokat, adaptív tempomatot és számos vezetőségedet. A külső sem okoz csalódást, a tükörházak és a kilincsek színre fújtak, a tetősin és az alufelni ugyancsak szériatartozék. A GL+ érdemben sötétített üvegezéssel, első ülésfűtéssel, fűthető külső tükörrel, bőrbevonatú kormányval és holtérfigyelővel nyújt többet, míg a GLX-nél az első parkolóradarok, a műbőr/bőr kárpitok, az első magassugárzók jelentik a pluszt és ehhez rendelhető napfénytető is.

PA

BEMUTATÓ Toyota Yaris Cross

Szintet lép

Fronthajtással 397, öszkerék-hajtással (a hátsó villanymotor miatt) 320 l a csomagtartó alapmérete



ÚJ ELNEVEZÉSEKET ÉS ERŐSEBB HAJTÁSLÁNCOT KAPOTT A KIZÁRÓLAG HIBRIDKÉNT ELÉRHEŐ KISAUTÓ ALAPÚ CROSSOVER.

A 2020-ban debütált és Franciaországban is gyártott Yaris Cross rekordidő alatt lett Európa legnépszerűbb Toyota modellje, a mostani frissítés után pedig tovább javultak a piaci esélyei. Ahogy a ráncfelvarrásoknál szokás, az alap – itt a GA-B padló – változatlan, ahogy a méretek is, a formai módosításokat nagytítóval kell keresni. A bevett gyakorlat szerint új alufelniket és fényezéseket kínálnak, lecserélték a kárpitokat és a jobb menetkomfort érdekében csökkentették a zajt: több szigetelőanyagot és vastagabb üvegből készült szélvédőt építenek be. Digitális kulccsal bővült a Toyota T-Mate funkciók tárháza, ahogy a Toyota Safety Sense biztonsági háló is többet tud, mint korábban, többek között nőtt a radarok és a kamerák hatótávja, így az autó hamarabb felismeri a veszélyhelyzeteket. Felszereltségtől függően a vezető előtt 7,0 vagy részletesebben konfigurálható 12,3 colos a digitális műszeregység, ugyanígy középen 9,0 vagy 10,5 colos a megújult Smart Connect infotainment érintőképernyője. Javítottak a „Szia Toyota” mon-



Kétféle méretben létezik a műszeregység és a középő érintőképernyő

dattal indítható hangvezérlésen, a korábbinál ügyesebben ismeri fel a társalgási nyelvet: például elég annyit mondani, hogy „fázom” és a rendszer automatikusan feljebb állítja a fűtést.

A korábbi modell mostantól Hybrid 115 néven él tovább, a benzin-elektromos hibrid rendszer teljesítménye változatlanul 116 LE és ezzel a hajtással a szerényebb kivitelekkel párosítja a Toyota, igény szerint külön villanymotorral megoldott AWD öszkerék-hajtással. Újdonság a Yarisban is megtalál-

ható Hybrid 130 egység, amelynél maradt az 1,5 l-es benzines (92 LE, 120 Nm), de a villanymotor(ok) erősebb(ek), a vezérlés pedig jobban kihasználja a tartalékokat, az akkunál is, így a rendszer teljesítménye 116-ról 132 LE-re nőtt – igény szerint ebből a változatból szintén elérhető öszkerékes AWD. A Hybrid 130 végsebessége ugyanúgy 170 km/h, mint a gyengébb modellé, de jobban gyorsul és a gázadásra is dinamikusabban reagál, azaz rugalmasabb: 80-ról 120-ra közel fél másodperccel

hamarabb ér fel (8,9 s). A GR Sport csak optikai csomag, nagyobb teljesítményt nem ad.

A megújult Toyota Yaris Cross már a hazai márkakereskedésekben is rendelhető, a belépő Hybrid 115 FWD Active listaáron 9 940 000, a legdrágább Hybrid 130 AWD Premiere Edition VIP 15 190 000 forintba kerül. A 115-ös legmagasabb Style komfortszintje egyben a belépő is a 130-asnál, míg az Executive, a GR Sport és Premiere Edition csak az erősebb hajtáslánccal párosítható. *BP*

MENETTUDÓSÍTÁS

Renault Captur

Igazodik

Nemcsak tudásában, hanem látványában is komolyabb lett. A szürkére festett elemek az Esprit Alpine kivitelhez járnak



A RENAULT KIS CROSSOVERE IS MEGKAPTA AZ ÚJ DIZÁJNFŐNÖK, A PEUGEOT-TÓL ÉRKEZETT GILLES VIDAL ÁLTAL SZABOTT EGYENRUHÁT.

A Captur meghatározó szereplője az utóbbi időben felpörgött B-SUV szegmensnek (ez gyakorlatilag a Clio méretosztálya), az eladásai már meghaladják a kétmilliót, így a ráncfelvarrást ehhez mérten komolyan vette a Renault. Az új külső azonnal felismerhető, voltaképpen az elektromos Mégane-nal kezdett úton haladnak tovább a franciák, a Captur tökéletesen illik a jelenlegi arculatba. Teljesen átdolgozták a felfüggesztést, a kormányzást, a hajtáslánc geometriáját; piactól függően újdonság a E-Tech hibridhez kínált Extended Grip funkció: kizárólag 18 colos kerekekkel havas burkolatra és terepre. EU-s előírás, hogy bizonyos vezetőségdeknek minden indításnál kötelezően aktiválódniuk kell, ám sokan nem szeretik ezek működését és ilyenkor jöhet a menüben turkáló egyesével történő kikapcsolás. A Renault-nál ráéreztek, hogy nem jó ez így, ezért a kormányra tett gombbal az öt leggyakrabban használt ADAS funkció egyszerre kilöhető.

A dízel és tisztán villanymotor nélküli motorsor hattagú, van két



Jó hír: a légkondi alapfunkció fizikai gombokat kaptak

Egy kör rajta

Látványos a friss, a korábbinál szögletesebbre vett front-rész. Esprit Alpine-t vezettünk, az ehhez járó 19 colos kerekek nem okoztak gondot a Madrid környéki jó minőségű utakon; a kormányzás érzetre steril, de közvetlen, pontos és nincs eltúlozva a rásegítés ereje. Az új lengéscsillapítók és beállításokkal a futómű érezhetően javult az előző modelléhez képest, kimondottan élveztük a jó tempóban autózható kanyargós utakat. A részben textillal feldobott pult gyakorlatilag nem változott, az infotainment Google-alapú, a műszerek vetítették. Nem komoly (szofteres) hiba, de a tolatókamera képe többször is lefagyott, valamint úgy vettük észre, hogy emelkedőn fölfelé a motor túlpörög, magasabb fokozatban sem okozott volna gondot a haladás.

benzines, egy akár 1300 km-es hatótávot adó vegyes benzin-gázüzemű (Eco-G 100), két könnyű hibrid és egy normál hibrid – ez utóbbinál a belsőégésű motort nem tölti turbó. A komfortszint háromlépcsős, sorrendben Evolution, Techno és Esprit Alpine. Lapzártakor az új Renault Captur magyarországi árait még nem ismertük. BB

A RENAULT CAPTUR ELŐZETES MŰSZAKI ADATAI

	Benzinmotorok			Könnyű hibridek (MHEV)		Hibrid (HEV)
	TCe 90	TCe Eco-G 100*	TCe 155	TCe 140	TCe 160	E-Tech 145
Henger/szelepszám	4/16			1330		1598
Hengerűrtartalom [cm³]	999			1330		1598
Befecskendezés	Közvetlen			Közvetett		Közvetett
Feltöltés	Turbó			Turbó		Turbó
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	91/67(4500–5000)	100/74(4600–5000)	155/114(n. a.)	140/103(4500)	158/116(5500)	94/69(5600)
Nyomaték [Nm(1/min)]	160(2000–3600)	170(2000–3500)*	270(1800)	260(1800)	270(1800)	149(3600)
Sebességváltó [fokozat/üzemmód]	6/kézi	6/kézi	n. a.	6/kézi	7/robot	Multimode/automata
Villanymotor						
Teljesítmény [LE/kW]						49/36
Nyomaték [Nm]						205
ISG villanymotor						
Teljesítmény [LE/kW]						24/18
Rendszer teljesítménye [LE/kW]						143/105
Akkumulátor						
Szerkezet						Lítium-ion
Energiatároló képesség [kWh]						1,2
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4239x1797x1575**					
Tengelytáv [mm]	2639					
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1562/1547					
Hasmagasság (normál/terhelve) [mm]	169/132					
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/csatolt lengőkar					
Csomagtartó [l]	404/518–1596***					305/419–1458***
Vegyes fogyasztás (WLTP)	5,8-6,1	6,0-6,4(7,6-8,0)*	6,2	5,8-6,1	5,8-6,2	4,6-4,9
CO ₂ (WLTP) [g/km]	132-138	119-125*	149	132-139	132-139	105-114
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	14,0	13,0	8,5	10,4	8,5	10,0

* LPG üzemmód esetén ** Magasság tetőcsín nélkül *** Sínen tologtható második ülésorral

**A Lamborghini Revuelto
hibrid hajtáslánca**

Motortváltó



<https://youtu.be/C4VoH8xdudM>



A 4,95 m hosszú Revuelto az Aventador utódja. Utascellája szén-szál, menetkész tömege 1800 kg

**A LAMBORGHINI MÉR-
NÖKGÁRDÁJA ÖTLE-
TES PLUG-IN HIBRID
HAJTÁST TERVEZETT,
HÁROM VILLANYMO-
TORRAL, ÉS EGY 6,5 L-
ES SZÍVÓ V12-ESSEL!**

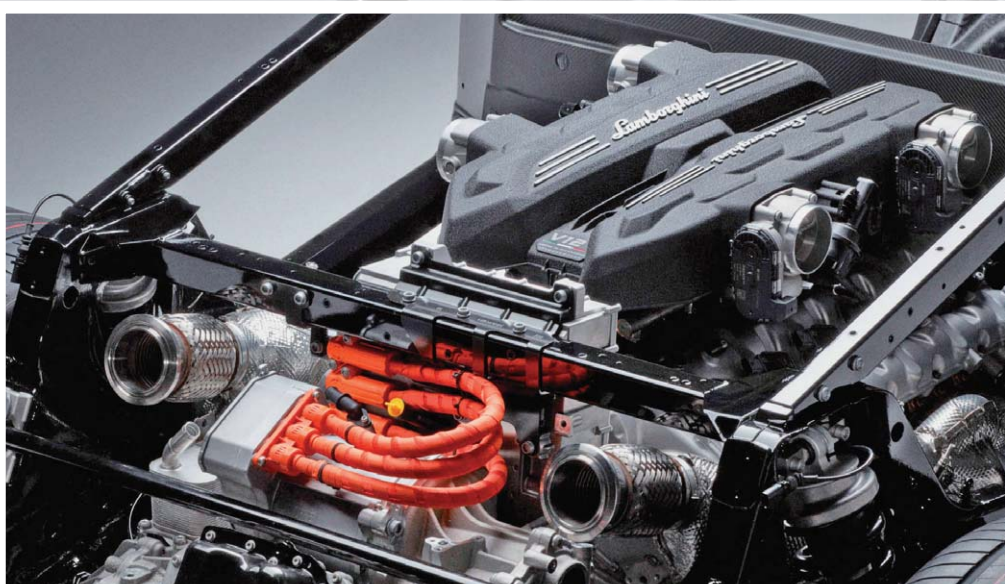
A z Aventadort tavaly leváltó új csúcs Lamborghinit eleve hibridnek terveztek, hajtásának részleteit hónapokkal az autó bemutatója előtt megszellőztette a márka. Már akkor elárulták, hogy a maximális rendszerteljesítmény 1000 LE feletti lesz. Az óta (az LB744 gyári kód néven futó Revuelto-t 2023 nyara óta gyártják) kiderültek a tényleges, végleges számok: 1015 LE, és 807 Nm.

A hajtás lelke a Lambo legendás, 6,5 l-es szívó (!) V12-ese. Ez a 6498 köbcentis, óramű finomságú, erősen rövid löketű (furat x löket: 95,0 x 76,4 mm) szerkezet az Aventador bemutatója idején (2011-ben) alap-

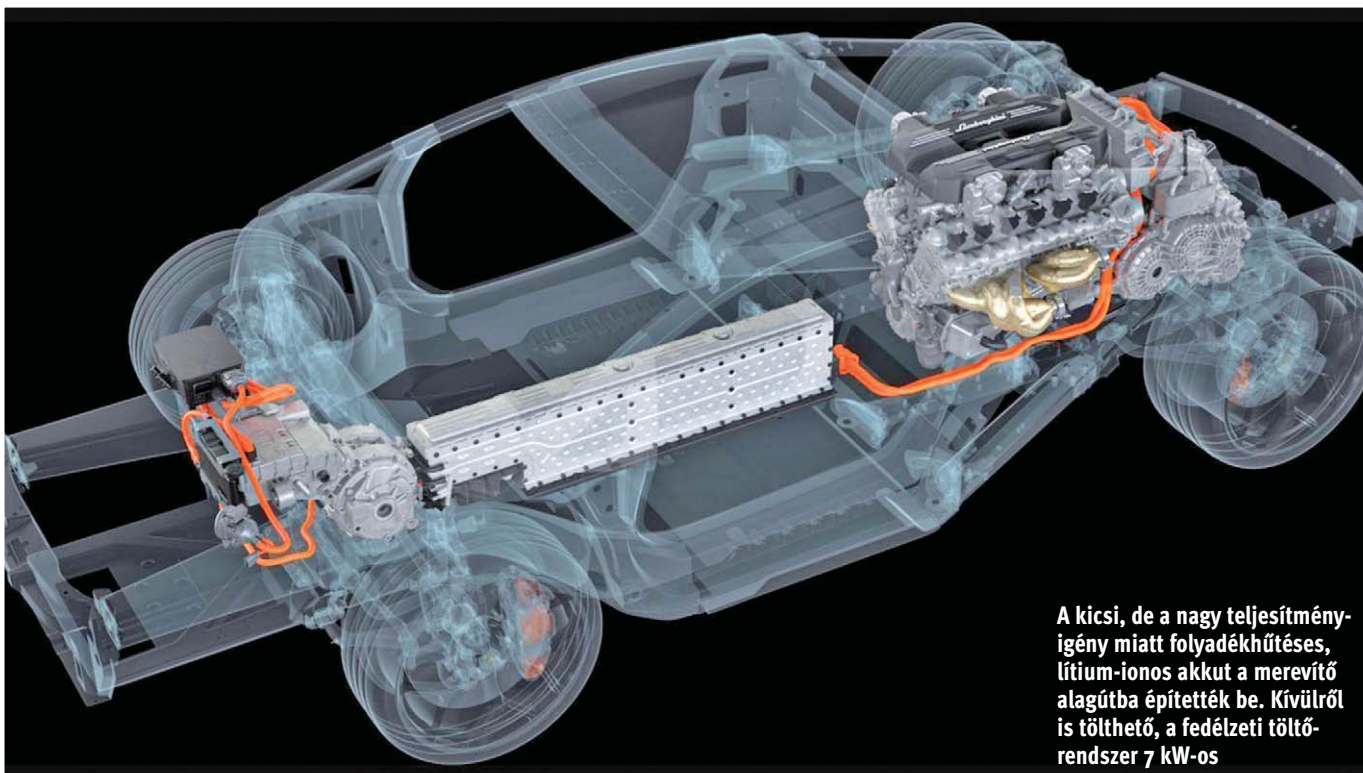
változatában is 700 LE-t és 690 Nm-t tudott, de a márka mérnökei folyamatosan finomították, így jutottak el mára a Revuelto-ban 825 LE-ig és 725 Nm-ig. A szárazkar-

teres kenésű gép szívócső befecskendezéses (!), és természetesen mindkét oldalán változó, DOHC vezérlésű, hengerként négy szeleppel. A teljesítménytöbbletet a

felső fordulatszámhatár megemelésével érték el, ehhez áttervezték a teljes forgattyús mechanizmust. A csúcsteljesítmény a korábbi 8250/percnél éppen 1000-rel fel-



A 6,5 l-es szívó, változó szívócső hosszúságú V12-es alapjaiban nem új, de alaposan áttervezték, amitől könnyebb is lett; 218 kilót nyom



A kicsi, de a nagy teljesítmény-igény miatt folyadékűtéses, lítium-ionos akkut a merevítő alagútba építették be. Kívülről is tölthető, a fedélzeti töltő-rendszer 7 kW-os

jebb ébred, de az elektronika csak 500/perccel magasabban avatkozik be, azaz a valódi maximum 9750! A nyomaték az eredeti 5500 helyett itt 6750-nél tetőzik.

A motort annyira átrajolták (a kompresszióját 11,8:1-ről 12,6:1-re emelték, és a hengerfejei is újak), hogy új gyári kódot is kapott, mostantól L545 a hivatalos neve. A drasztikus tömegcsökkentéssel menetkészen kereken 17 kilóval könnyebb az Aventador V12-esénél, segédberendezéseivel együtt 218 kilót nyom. A hibrid hajtás három folyadékűtéses villanymotorja közül egy a V12-essel közös tengelyen, hátul, az új sebességváltó házában dolgozik. Az Aventador sokat kritizált hétsebességes egykuplungos robotját szintén Graziano gyártmányú de új, nyolcfokozatú duplakuplungosra cserélték, ami bonyolultabb felépítése ellenére is 7 kilóval könnyebb a korábnál (193 kg). A 147 LE-s, kompakt felépítésű elektromos gép mindössze 18,5 kilót nyom, és 350 Nm-t képes közvetlenül a sebességváltóba küldeni. Természetesen generátorként is dolgoztatható, és a V12-est leállítva egyedül is tudja hajtani a hátsó kerekeket, sőt, hagyományos indítómotor híján mindig ő indítja be a benzineszt. Két hasonló villanymotor forog az első tengelyen (oldalanként egy-egy), azonos teljesítményjellemzőkkel,

de független rendszerű olajos hűtéssel. A hajtáslánc folyadékűtésű, lítiumionos akkuj a kicsi, mindössze

3,8 kWh kapacitással (a padlóalagútba építik be, több mint 1,5 m hosszban), ennek ellenére kívülről

is tölthető (a fedélzeti töltő 7 kW-os), bár a fejlesztők szerint maga a hajtás, normál üzemben nagyjából 5-6 perc alatt teljesen feltölti, nagyrészt a motorfék energiákból. A tisztán elektromos hatótáv a gyár szerint 10 km, a hárommotoros kialakítással az összerék-hajtás a menetmód-kapcsolóval kiválasztható csak-villamos (Città: város) üzemben is fennmarad, ilyenkor a villanymotorok tartós kombinált összteljesítménye 178 LE, többet csak a gázpedált padlóra taposva enged meg a rendszer. A Revuelto V12-esét az Aventadoréhoz képest 180 fokban elfordították, így a váltó (benne a villanymotorral) a benzines mögött forog. Külön hátramenet nincs, a tolatást mindig a két első, egymástól függetlenül, oldalanként szabályozható teljesítmény- és nyomaték-leadású villanymotor forgásirányának megfordításával oldja meg a rendszer.

Az első Revuelto-k már jóval a bemutató előtt elkelték, sőt a Lamborghini hírei szerint az óta az első két év teljes termelése gazdára talált. A menetkészen 1800 kilós kétüléses végsebességéről csak annyit tudni, hogy 350 km/h feletti, de 0–100 km/h-s gyorsulásának szintidejét nem titkolják: 2,5 s. A gyári vegyes fogyasztás 11,9 l/100 km, az alapár 608 000 dollár (nagyjából 220 millió forint).

SZG



Az új, nyolcfokozatú duplakuplungos váltó – az Aventador hétsebességes egykuplungosával ellentétben – itt a motor mögött forog. Hátramente nincs, a Revuelto az első villanymotorokkal tolat



Éltanuló



Csak villamosított kivitelek lesznek: könnyű és tölthető hibrid, valamint tisztán elektromos

NÉMETORSZÁGBAN TERVEZVE, FEJLESZTVE ÉS GYÁRTVA – HANGOZTATJA AZ OPEL AZ ÚJ GRANDLAND SZABADIDŐ-TEREPESSSEL KAPCSOLATBAN.

Ami a műszaki tartalmat illeti, a Grandland a szintén vadonatúj Peugeot 3008 közeli rokona, ugyanazon az STLA Medium padlón, ugyanazokkal a hajtásláncokkal. Az Opel azonban küzd az önállósága látszatáért, amit a Stellantis csoporton belül a formavilága jelent. Nem véletlenül született tehát 2023-ban az Experimental tanulmány, melynek néhány jellemzőjét – köztük a 3D hatást keltő megvilágított villám emblémát és a hátsó Opel feliratot – a Grandland viseli magán elsőként, mint sorozatgyártású termék. Méreteit tekintve (4650x1905x1660) a karosszéria nagyot nőtt az elődjéhez képest: hossza 17,3, szélessége 6,5, magassága közel 2 centivel lett nagyobb, a tengelytáv 2784 mm; az alufelnik közül akár 20 colos is választható. A méretnövekedésből a csomagtartó is profitált, a cirka fél köbméteres alapméret a 40:20:40 arányban osztott és dönthető támlákkal több mint háromszorosára bővíthető (1641 l). A fényszórók következő generációját jelenti az Intelli-Lux Pixel Matrix HD, amely oldalanként 26 500 szegmessel dolgozik.

Az autó előtti járműveket és tárgyakat kamera érzékeli, a rendszer pedig a korábbi Matrix technológiánál pontosabb kitakarásra képes, homogénebb fénymintázatot adva. További érdekesség a jármű előtt megjelenő kísérfény, köszöntő és búcsúzó animáció, sejtelmes bepillantást engedve a jövőbe.

AGR ülések, dedikált fizikai gombok, rengeteg (35 liternyi) tároló – az Opelnél nem estek át a ló túloldalára és a belső kialakításakor a felhasználói szempontok kaptak prioritást. Az ötleteket azonban nem dobták ki, ilyen a Pixel Box is: a szövettel bevont indukciós tele-

fontöltő előlapja üveg. Szintén jól mutat a kissé a vezető felé fordított 16,0 colos, extrán „szélesvásznú” érintőképernyő, a fontos adatok a szélvédőre kivetítve is láthatók, továbbá van konfigurálható digitális műszeregység az új kezelőfelületeket felvonultató kormány mögött.

A villamosítás jegyében az elektromos hajtáslánc áll a színpad közepén, és itt az Opel a 98 kWh-s akkumulátorra, valamint az ezzel elérhető akár 700 km-es hatótávra helyezi a hangsúlyt. Ha az e-3008-ast vesszük alapul, akkor a motor teljesítménye 230 LE, de a Peugeot-nál létezik 210 LE-s változat 73 kWh-s

akkumulátorral, valamint 320 LE-s összekerek-hajtású modell – vélhetően ezek is bekerülnek a Grandland lemezei alá. A későbbiekben érkezik majd egy akár 85 km hatótávú tölthető hibrid (PHEV), ahogy lesz 48 V-os könnyű hibrid is, az új 1,2 l-es, turbós, háromhengeres benzinessel (136 LE) és hatfokozatú automatával. A vezetőségeket közül a legfontosabbak alapján járnak, míg a pluszpénzért kínált Intelli-Drive 2.0 csomag tartalmazza többek között a félautomata sávváltás-asszisztent, valamint a 360 fokos Intelli-Vision kamerarendszert.

PA



Kicsit darabos, de könnyen áttekinthető a pult, melyen szövettel bevont felületeket is kialakítottak

TUNINGTESZT

BMW X2
M35i xDrive

Minimax

Különleges a matt, ezért nem polírozható fényezés – apró karcok, sérülések eltüntetésénél ez hátrány. Az Iconic Glow (a hűtőmaszk kontúrvilágítása) alapáras



AZ ÚJ X2 KIGYÚRT, 300 LE-S M MODELLJE NEM GYEREKJÁTÉK, DE VÉRESEN KOMOLYNAK SEM MONDHATÓ.

A friss X2 formáját tekintve közelebb került a nagytestvér X4/X6 modellekhez, de az M Sport Pro szettel kifejezetten látványos a csomagolás, a 21 colos (!) alufelnik elképesztők, egyedül a C-oszlopról eltűnt BMW logót sajnáltuk – ez volt az előd legszebb részlete. Apropos, csomagolás. Az X2 továbbra is átöltöztetett Mini Countryman, ugyanazon az UKL

padlón gurul, a keresztben beépített motor (amiből nincs hathengeres) alpból az első kerekeket hajtja. Az eleve nem olcsó autóra nagy tételekben locsolhatjuk az extrákat, csak a matt fényezés milliós kiadást jelentő opció és övön aluli, hogy ezen az árszinten még fizetni kell olyan – már nem prémiumszintű – szolgáltatásokért, mint a kormány- és ülésfűtés, vagy a kulcs nélküli kezelés. A határozott oldaltartású M-es sportülések a Pro csomaggal érkeznek, az állíthatatlan fejtámlák magasak, vevőszédítő a világító logó, az elektromos mozgatás feláras. A hely szélteben, hosszában bő, a belmagasság korlátozott. A bűtorzat kvázi az X1-esé, az iDrive kontroller a múlté, a rengeteg funk-

cióval felvértezett fedélzeti rendszer kizárólag érintéssel kezelhető; a menet- és hangulatvezérlő (My Modes), valamint a vezetőségdek menüje külön fizikai gombot kapott a középkonzolon. A magas rakodóperemű csomagtartó a padlórekesssel együtt 560 l-es.

A 2,0 l-es négyhengeres szerethető: kedveli a pörgetést, a 400 Nm-es nyomaték széles tartományban ömlik, a hangok – a durrogásokkal, a morgással – alapvetően komponáltak, de akinek nem tetszik, kikapcsolhatja. A hétsebességes, duplakuplungos robotváltó működési finomsága közelében sincs a nyolcas ZF automatáénak, az viszont tetszett, hogy kézzel pöcögtetve nem vált fel automatikusan, ezt a vezetőre bízta. A csillapítás ugyan adaptív, de a menetkomforton ez alig javít, a gumit csak nyomokban tartalmazó hatalmas felnikkel zötyögős a gördülés. A kormányzás közvetlen és pontos, a minden tárcsánál hűtött fék prima, az M35i mégsem vérbeli sportkocsi, hiába erős. Az összkerekhajtás miatt jó a tapadás, így az állórajtos startok gavallérok (0–100 km/h: 5,4 s), a nyomatékbőséggel adott a rugalmasság. A gyors kanyarok is megvannak, a menetstabilizáló pórása pedig lazítható és ezzel egy kis táncra is rávehető a karosszéria. Azonban itt hamarabb elérjük a határt, mint gondolnánk, az X2 meglepően tolja kifelé az orrát az ívről, amiben szerepet játszhattak az „eco” gumik is – érdekes (vagy

A BMW X2 M35i xDrive MŰSZAKI ADATAI

Motor [elrendezés/henger/szelepszám]	Soros/4/16
Hengerűrtartalom [cm³]	1998
Furat x löket [mm]	94,6x82,0
Befecskendezés	Közvetlen
Feltöltés	Turbó
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	300/221 (5750–6500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	400 (2000–4500)
Sebességváltó (fokozatok száma/üzemmod)	7/robot
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4567x1845x1575
Tengelytáv [mm]	2692
Nyomtáv (elől/hátul) [mm]	1677/1679
Csomagtartó [l]	560–1470
Üzemanyag tartály [l]	54
Saját tömeg [kg]	1695
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson/multilink
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa/hűtött tárcsa
Gumiabroncs mérete	245/35 R21
Vegyes fogyasztás (WLTP) [l/100 km]	7,7-8,0
CO ₂ (WLTP) [g/km]	174-181
Tesztfogyasztás [l/100 km]	12,4
Gyorsulás (0–100 km/h) [s]	5,4
Végsebesség [km/h]	250
Alapár [Ft]	22 698 000



Jutott a pultra is a Pro csomaggal kötelező Alcantara kárpitból, a (mű)bőr Veganza, azaz nem állati eredetű

inkább érthetetlen) gyári specifikáció ez egy bevallottan sportos modell esetén.

Összességében az X2 M35i xDrive sportossága szórakoztató, kivitelezése méltó a márkához. Ugyanakkor minden szempontból drágán szerez élményt, mert nemcsak megvenni komoly beruházás, hanem fenntartani is, ha kihasználjuk a teljesítményét: a fogyasztás megugrik, a fékek, a gumik gyorsan kopnak.

– gépé –

TESZTNAPLÓ

**Peugeot 508 SW
1.5 BlueHDi Allure**

Mindenkinek van egy álma...

Átrajzolták az elejét és megkapta az új Peugeot pajzsot is. A 17 colos kerekekkel komfortosan gurul



JÓ KIÁLLÁSÚ KÖZÉPKATEGÓRIÁS, NAGY CSOMAGTARTÓVAL, KEVÉSET FOGYASZTÓ DÍZELLEL, AUTOMATA VÁLTÓVAL. ÁLOMSZERŰ A MEGÚJULT 508-AS?

Karosszéria, utastér

Az 508-ashoz látványszempontból nem kellett volna hozzányúlni, de mivel muszáj volt, feltették rá az új 3008-as hűtőmaszkját (pontosabban csak hasonlót), megváltoztatták a fényszórók és a LED-es menetfények formáját, hátul pedig oroszlánfigura helyett Peugeot felírat került az átrajzolt fénygrafikájú lámpatestek közé. Belül még ennyire sem futotta, sokan azt gondolták, a Panorama i-Cockpit itt is érkezik a modellfrissítéssel, de nem, maradt a régi pult, a középső képernyő alatti billentyűs gombosorral és a középkonzolra tett, csúnyán karcolódó lakkos fekete műanyaggal. Rendesen beállított üléssel tökéletesen látható a kormány fölé emelt, sokféleképpen konfigurálható műszeregység; a hely átlagos, az 508-as nem a kategória legtágasabbja, különösképp belmagasság tekintetében. Többféle kacattartóból van elegendő,



Nem nyúltak a pulthoz, az egyetlen újdonság, hogy pöccökké zsugorodott a pisztolyformájú korábbi váltómarkolat

dő, a kesztyűtartó nagy, a középső kartámasz fedele osztottan nyílik, ami praktikus. Az általános minőség jó, kellemes tapintásúak a felületek és az anyagok, az összeszerelés zöreijmentes. Már több korábbi Peugeot tesztben elmondtuk, hogy az infotainment jobb, mint kezdetben, de messze van a tökéletestől, ahogy a tolatásnál a manőver elején holtteret mutató felülnézeti kamerakép is zavaró. A hátul is hosszú ülőlapú pad kényelmes, a formázása kétszemélyes, a lábtér elegendő. Az 530–1780 l-es csomagtartó sík oldalakkal határolt, így könnyű kitölteni, a rakodóperem magassága átlagos.

Motor, erőátvitel

Aki nem akar (vagy nem tud) töltető hibridet venni, csak 1,2-es benzinest vagy 1,5-ös dízelt választhat – szerintünk az utóbbi a jobb döntés. Bár mindig tudjuk, pontosabban halljuk, hogy dízel-motor van az autóban – miután a szokásosan hosszan tartó gombnyomással beindítottuk –, az erőforrás zaja nem idegőrlő, hamar bemelegszik, de hidegen sem kerreg, a rezonancia minimális. A leállításhoz is hosszan kell nyomni a gombot. Az 508-ashoz egyáltalán nincs kéziváltó, a bolygóműves nyolcfokozatú automata kapcsolásai finomak, ám a gyorsaságával

nem kel versenyre a villámokkal – ezen javít, ha a kormányfülekkel beleszólunk a működésébe –, sokkal zavaróbb azonban, hogy az irányváltásokat lassan oldja meg. A kis dízel nyomatéka 300 Nm-nél tetőzik, amit papíron már 1750/percnél lead, a valóságban ez úgy néz ki, hogy 2000 és 3000 között a legélénkebb a gázreakció. Mivel sokat mentünk országúton, a teszt végén 4,8 l/100 km-t mérünk. Volt, hogy 4,2 l-rel zárult kört futottunk, autópályán és városban persze magasabb a fogyasztás, de vegyes használatnál sem művészet 6 liter alatt maradni.

Érintés nélkül is nyitható a csomagtartó, ha 210 ezer forintért megvesszük ezt az extrát





Kényelmesek az ülések, átlagos testalkattal a hely is elegendő

Vezetés, menettulajdonságok

Az 508-as kellemesen vezethető, elől Pseudo-McPherson, hátul multilink a felfüggesztése, a rugózás és a csillapítás összhangja jól eltalált, ráadásul olyan tesztautót kaptunk, amelyiken megtartották az alap 17 colos gyári kerékméretet. Az apró kormány sokat, a két

+ ELŐNYEI

- Különleges forma
- Kényelmes ülések
- Általánosan jó minőség
- Csomagtér
- Takarékos motor
- Vezethetőség

– HÁTRÁNYAI

- Rossz kilátás
- Helykínálat
- Nyomógombos indítás
- Komótos váltó



Praktikusabb lenne a 40:20:40 arányú támlaosztás, de a döntés innen is megy

végállás között háromszor fordul körbe, azaz nem különösebben közvetlen, ám pontos, könnyen tekerhető és szinte mindenkinek

ez a fontos. A fékek hatékonyak, az erő a pedállal jól adagolható, a rögzítőfék elektromos, de nincs hozzá elgurulás elleni Auto Hold

MŰSZAKI ADATOK

Soros négyhengeres, közös csöves, turbós dízelmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1499 cm³. Furat x löket: 75,0x84,8 mm. Teljesítmény: 130 LE/96 kW (3750/min). Nyomaték: 300 Nm (1750/min). Nyolcfokozatú bolygóműves automata váltó, elsőkerék-hajtás. Elöl Pseudo-McPherson, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP. Csomagtér: 530–1780 l. Hosszúság x szélesség x magasság: 4790x1860x1420 mm. Tengelytáv: 2793 mm. Gumiméret: 215/55 R17. Saját tömeg: 1513 kg-tól. Gyorsulás (0–100 km/h): 11,4 s. Végsebesség 206 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 5,1-5,4 l/100 km. Tesztfogyasztás: 4,8 l/100 km. CO₂ (WLTP): 133-142 g/km. Általános garancia: 3 év (meghosszabbítható). Védőszárny szolgáltatás: 2 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: 20 000 km/évente.

Ára: 16 840 000 Ft

Akciós ára: 15 940 000 Ft

– igaz, így nincs, ami indulásnál rángasson. 130 LE és 300 Nm mozgató másfél tonnát, ez elegendő a hétköznapi használatához, ennél a dízelt kombinálva szerintünk nincs szükség többre. Autópályán a forgalom ritmusát könnyedén tartva kimegy a világból, az előzéseket sem kell napokkal korábban megtervezni, a zajok átlagosak, az üzemanyagszint jelzője lassan araszol lefelé.

Felszereltség

A választék kimondottan szerény, csak Allure és GT kivitelek vannak, igaz, ezek minden hajtáslánccal párosíthatók. A PSE külön világ a hátsó villanymotoros összerékhajtással és a 360 LE-s teljesítménnyel. A tesztelt konfiguráció listaáron 16,8 millió forint, ennyit jár a legtöbb vezetőség, a kulcs nélküli kezelés, a LED fényszóró, az automata légkondi, az infotainment 10,0 colos képernyővel, az audiorendszer (8 hangszóró, DAB/USB) és a 17 colos alufelni készlet.

Összegzés

Az 508-as a frissítéssel nem lépett komolyabban előre, a külső módosításokkal jobban belesimul az aktuális márkacsaládba, de nagyjából ennyi, belül szinte változatlan. Az 1,5-ös dízellel továbbra is remek hétköznapi autó, kényelmes, jól vezethető és a fogyasztása sem fog léket ütni a családi kasszában.

GP









<https://youtu.be/4kwkprl51YY>

Egyáltalán nincs teteje, sem rendes szélvédője. A küszöbök rozsdamentes és csillogóra polírozott acélok, hogy a környezet színét visszatükrözzék



Morgan Midsummer

Szentivánéji álom

AKÁRCSAK SHAKESPEARE HÍRES KOMÉDIÁJÁNAK SZEREPLŐI, A MORGAN IS KIVETKÖZÖTT ÖNMAGÁBÓL, MEGMUTATVA VALÓDI ÉNJÉT. A TEHETŐSEKNEK PEDIG EZZEL KAPCSOLATBAN VAN EGY JÓ HÍRÜNK.

A mikor az elmúlt évtizedekben egy angol járműgyártó összeállt egy olasz formatervező műhellyel, abból általában csodálat tárgyát képező autók születtek. Erre gondolhatott az 1909-ben alapított



Egyedi: a Midsummer számára készültek a fehér számlapok. A kormány középrésze alumínium, a hifi Sennheiser, de a BMW váltómakolat helyett kitalálhattak volna szebbet is...





Tradicionális a fa felhasználása. Összesen 83 négyzetméternyi – fenntartható forrásból származó – teakfa (tikfa) kell egy-egy autóhoz, tömör darabok helyett pedig 0,6 mm-es rétegekkel dolgoznak a mesterek. A műszerfal felső része itt 126, az ajtók felső része 120 rétegből áll



Morgan örökség, hogy a vezetőülésből látszanak az első sárvédők – így pontosabban lehet vezetni az autót. A saját tömeg csupán 1000 kg, minden karosszériaelemet kézi munkával, sablonokra kalapálva formálnak alumíniumból



Egyedi tervezésű a 19 colos kovácsolt felni, rajta a gumi Michelin Pilot Sport 5. Darabonként 3 kilóval könnyebbek, mint a Plus Six 13 kilós tárcsái



Közel sem játszanak már olyan fontos szerepet a járműiparban a híres olasz stúdiók, mint korábban, de a Pininfarina megmutatta, hogy nem felejtett el autót tervezni



Tökéletesek az arányai. Az utasok a hátsó tengely előtt ülnek, az orr – benne a soros hathengeressel – hosszan előre nyúlik. A középen zsanéros gépháztető burkolatai szárnyként emelhetők fel, ahogy a régi időkben. A „zongorabillentyűs” szellőző finom részlet

Morgan Motor Company cégvezetőse, mert a márka 115. születésnapját is ünneplő Midsummer terveit a Pininfarina stúdióval készítette el. Az eredmény pedig önmagáért beszél. A nemrég bevezetett alumínium CX platform a korábbi „faváznál” minden téren sokkal nagyobb mozgásteret ad a tervezőknek és ezt most igyekeztek maximálisan kihasználni, megmutatva, mit lehet kihozni ebből a jellegzetes koncepcióból, ami ugyan-

úgy az 1930-as, 40-es évek hangulatát idézi. A forma egyedi, de a kézzel kalapált alumíniumlemezek alatt BMW technika rejtőzik, mint a többi Morgan esetében. Itt a Plus Six hajtásláncát vették át: 3,0 l-es, soros hathengeres turbós benzinnel (340 LE, 500 Nm), nyolcfokozatú automatával. És mi a bevezetőben említett jó hír? A Midsummer nem csupán elképzelés, a Morgan ötven darabot fog gyártani 2024/2025-ben.

TESZT
**Mini Countryman C
Favoured Trim**

Háromféle fénygrafikát lehet beállítani a menetfényeknél és a hátsó lámpáknál. A matt pezsgőszínű látványos kontrasztot ad, még a Mini logóra is jutott belőle



Vidékről a városba

A COUNTRYMAN TOVÁBBRA IS KÜLÖNLEGES, HELYENKÉNT SZÓRAKOZTATÓ, UGYANAKKOR MOSTANTÓL MÁR TELJES ÉRTÉKŰ, KOMOLY CSALÁDI AUTÓ. A BELÉPŐ MOTOROS KIVITEL JÁRT NÁLUNK.

A BMW komoly terhet vett a vállára, amikor úgy döntött, 2001-től saját elképzelése szerint viszi tovább a Minit, amely 1959 óta komoly rajongótábor gyűjtött maga köré. Mivel a retró nehéz műfaj, sokan izzadságszagú bukástól tartottak, az átállás azonban sikerült, mert a BMW-nél nem görcsöltek rá a feladatra: a New Mini megtartott néhány fontos külső-belső stíuselemet, de egyértelmű volt, hogy másik útra lépett és amikor kellett, szükségszerűen meg tudott újulni (típusok, elektromos hajtás stb.). Ez a szellemiség ma is

a márka egyik alapvető értéke, a Countryman esetében a tervezőknek azonban könnyebb dolguk van, mert ennek a típusnak nincs felme-

nője a régi időkből, így a frissítések, a generációváltások során jobban elrugaszkodhatnak a hagyomány-őrzéstől. A keresztmotoros UKL

padló közös a BMW 1-es és 2-es sorozataival (kivéve a 2-es Coupe-t), a hajtás alapról az első kerekéke, a kaszni sokat – hosszában 13,



Tetszetős, otthonos a környezet, látványos az OLED panel és végre van élet az utálatos zongoralakkos műanyag nélkül is! Itt most nem látszik, de este az Experiences beállítástól függő vetített fényminta kerül(het) a kék pultra



Nem lehet állítani a fejtámlákat, a (mű)bőrkárpit végén. Az ajtózsebek elől-hátul nagyok

Van belőle összkerekes (ALL4), könnyebb kihívásokkal megbirkózik, de egyáltalán nem terepjáró



magasságában 6 centit – nőtt az elődhöz képest, az alufelnik között 20 colos méret is van. A be- és kiszállás könnyű a szélesre tárható ajtókon át, az üléspozíció magas (a vezetőnél a talajtól mérve 595–660 mm), a kilátás elől holtterres. A

korábbinál kevésbé cizellált külső után a minimalista hangulat az utastérben is tetten érhető: a pultot és az ajtók felső részét vastag sávban textil borítja, amely két réteggel színátmenetet valósít meg előlről hátrafelé. A pultra csak függőleges

tájolású szellőzők kerültek, nincsenek gombok, kapcsolók, műszerek, minden a középre tett, 240 mm átmérőjű OLED képernyőn követhető; továbbá megtartották a műanyag lapra vetített head-up kijelzőt, mert a szélvédőre vetítés-

hez nem ideális a meredek szögben álló üveg. A kormánygombok az új BMW-kből ismerősek, valamint az OLED panel alatt található egy kapcsolósíziget, ahol a menetirányváltót, a startstop slusszkulcsot idéző forgókapcsolóját, a menetprogram



Hátul is tágas a Mini, az ülésekkel a lábtér vagy a csomagtér rovására lehet játszani. A támlák meredeksége több fokozatban állítható



Ez a Timeless hangulat sebességmérője – a különféle felületek váltásához állandóan a menüben kell matatni

választót és a hangerőszabályozót találjuk, ezek alatt pedig közvetlen elérhető a könnyen kilőhető vezetőségdek is. Eligazodni tehát örömdetesen könnyű, az első ülések – a rövid ülőlapoktól eltekintve – kényelmesek, sokféle vannak tárolók, köztük egy textilfedeles kis doboz; a telefont indukciós töltővel kombinált polcra tehetjük, a két ülés között a kartámasz hosszában mozgatható. A Countryman hamar belakható, a legtöbb megszokást szerintünk a szokatlan helyre került menetirányváltó igényli, ám ennél sokkal több türelem és megértés kell a legújabb OS 9-es szoftvert futtató infotainment rendszerhez. A hardver kissé gyenge, ha pedig nincs dedikált profilunk, a Mini feledékeny: mindent újra be kell állítani motorindítás után, ami eny-

hén szólva idegőrlő. A menüben barangolás sem zökkenőmentes, a tartalmak elérése, lapozása sokszor logikátlan, a plusz körök megtétele viszont menetközben nem ideális, mert az útra, a vezetésre kellene figyelnünk. A rendszer tudása egyébként elvitathatatlanul komoly, a képminőség kiváló, aranyos a személyi asszisztens szerepét betöltő kiskutya – név szerint Spike –, szóval ötletből nincs hiány, a hangulat abszolút Minihez illő, szerethető, de ezen a keszkeszsa működésen mindenképpen javítani kell(ene). Érdekesség, hogy menetprogramok helyett itt élményeket (Experiences) lehet választani, és ezek alapján áll össze a teljes kép, beleértve a műszaki dolgokat, a pultra is vetített hangulatfényeket, a grafikákat; például a Go-kart gyakorlatilag a



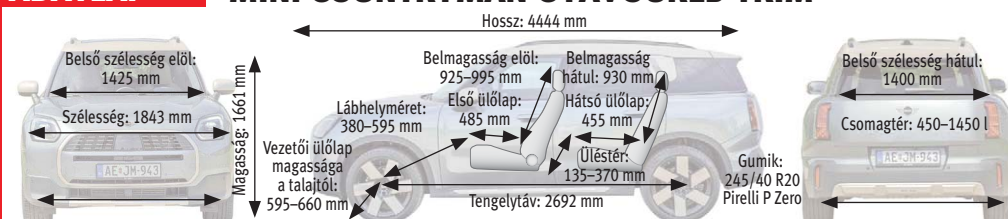
Két USB C töltő is került a szellőzőkonzatra. A hátsó ülőlap rövid

Sport, morgó hangú kipufogóval, deaktivált startstoppal, élénkebb gázreakcióval, gyorsabban műkö-

dő váltóval. A Green a szokásos Eco megfelelője, de van még Core, Vivid, Balance, Offroad és nosztalgikus Timeless, a Personal felületen pedig saját fotó is lehet a háttérkép és a fedélzeti kamerával videókat készíthetünk magunkról, vagy az autóban utazókkal együtt. A második sorban a magas középső padlómerővítő és a lábtérbe belógó szellőzőkonzol láttán két felnőtelt kalkuláltak; az ülőlap rövid (455 mm), de más negatívum nincs, sőt. Az ülőlapnál 60:40 arányban osztott pad 13 centit sínén tologatható, a támladőlés több fokozatban állítható (ez hosszú utakon lehet kényelmes), a variációs lehetőséget pedig 40:20:40 arányban osztott támla bővíti. A csomagtartó 450–1450 l-es, az álpadló alatt egy keskeny, de mély rekeszbe lehet még pakolni, a rögzítőszemek számát előzékeny megduplázták. A rakodóperem szokatlanul magas: 800 mm.

ADATLAP

MINI COUNTRYMAN C FAVOURED TRIM



MOTOR: Soros háromhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű, turbós benzínmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hengerűrtartalom: 1499 cm³. Furat: 82,0 mm, löket: 94,6 mm. Sűrítési arány: 11,1:1. Teljesítmény: 156 LE/115 kW (4700–6500/min). Nyomaték: 240 Nm (1500–4400/min). 12 V-os, 60 Ah-s akkumulátor. Villanymotor teljesítménye: 20 LE/15 kW. Villanymotor nyomatéka: 55 Nm. Hibrid rendszer akkumulátorának energiatároló képessége: 0,9 kWh.

RENDSZERTELJESÍTMÉNY: 170 LE/125 kW. Nyomaték: 280 Nm.

ERŐÁTVITEL: Hétfokozatú, dupla kuplungos robotváltó, elsőkerék-hajtás. Sebesség hetedik fokozatban 1000/min-nél: 52 km/h.

FELFÜGGESZTÉS: Elöl McPherson, hátul multilink. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, hátsó kerekekre ható elektromos rögzítőfék, ESP. 2,4 fordulatos, elektromechanikus szervokormány.

KAROSSZÉRIA: Önhordó, ötajtós, ötülése acélkarosszéria. Saját tömeg 1545 kg-tól. Üzemanyagtartály: 54 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Gyorsulás (0–100 km/h): 8,3 s. Végsebesség: 212 km/h. Vegyes fogyasztás (WLTP): 6,0-6,2 l/100 km. CO₂ (WLTP): 135-141 g/km. Tesztátlag: 8,2 l/100 km*.

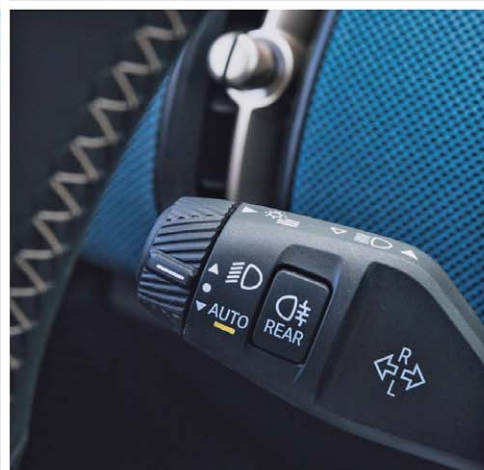
* Saját mérés kb. 70%-ban városi használattal, egy-négy személyvel, 14 és 26 Celsius-fok hőmérsékleten

GARANCIA, SZERVIZ: Általános: 2 év. Védőszárny szolgáltatás: 5 év. Fényezési garancia: 3 év. Rozsdagarancia: 12 év. Szervizciklus: rugalmas.

ÁRA: 15 889 495 Ft



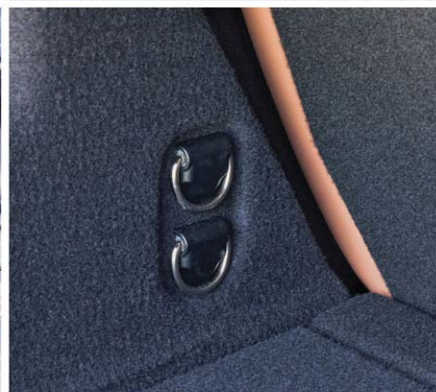
BMW-kból valók a kormánygombok. A head-up kijelző tartalmára is hatással van az Experiences vezérlő. Az indexkar végét megnyomva hívható elő a világítás menüje



Elegendő a fedélzeti kacattartók száma és mérete

Az új séma szerint a C jelölés utal a belépő benzinmotorra, az S a nagyobb teljesítményre, a JCW a sportmodellre, a D a dízelre, az E és az SE pedig a tisztán elektromos változatra. A C, az S és a D valójában 48 V-os könnyű hibrid, villanymotorként is működő 20 LE-s integrált generátorral, a C esetében 170 LE-s rendszerteljesítménnyel (280 Nm). Az 1,5 l-es, háromhengeres turbós benzines önmagában 156 LE-s (240 Nm), a villamos energiát 0,9 kWh-s lítium-ion akku tárolja, a váltó hétfokozatú, dupla kuplungos robot. Utóbbi nem olyan finoman működő szerkezet, mint a korábbról ismert nyolcsebességes ZF automata: lassabban menedzseli az irányváltásokat, kézzel pöcögtetni nem lehet, de Go-kartban egyértelműen fröggebben dolgozik. Városban megugrik a fogyasztás, említettük, hogy méretei alapján családi autónak is megfelel az új generáció, de a napi rövid ovis, iskolás menetekkel nem a Countryman a kategória leggazdaságosabb „anya tankja”, pontosabban nem ezzel a motorral. A cirka háromnegyed részben városban futott tesztet 8,2 l/100 km-es fogyasztással zártuk, ami az 54 l-es üzemanyagtartállyal 650 km-es hatótávot jelent.

Az a legenda járja, hogy az ősi-Mini prototípusát túl erősnek és gyorsnak tartották, ezért 1959-ben száz köbcentivel kisebb és gyengébb motorral kezdődött a szériagyártás. A Countryman-t ilyen veszély nem fenyegeti, ugyanakkor lassúnak sem mondható: a 8,2 s-os százás gyorsulás, valamint a 212 km/h-s végsebesség elegendő egy ilyen utcai autónál. A háromhengeres gépet szinte teljesen elszigetelték, rezonanciát egyáltalán nem érezni, a hangja hidegen sem feltűnő, normál használat során alig hallani, de még pörgetve sem harsogja túl az utasok beszélgetését, inkább csak „sportosan” bűg. A menetszél és a gördülési zaj autópálya tempónál egyáltalán nem zavaró, a nagy Mini monotonul képes falni a kilométereket, hetedikben 130-nál a motor fordulatszáma 2500/perc. Itt padlógázra több fokozatot is gyorsan visszakapcsol a váltó, a gázreakció élénk, egy-egy előzés hamar letudható. A hatalmas, 20 colos felnik optikailag kétségtelenül előnyösek, a menetkomfortnak azonban nem tesznek jót, bár az elől McPherson, hátul multilink futóművet tisztességesen



1020 mm széles a csomagtartó, a mélység befelé az ülésektől függően 805-935 mm. Hasznosak az oldalsó rekeszek és sok minden elfér a padló alatt is

A MINI COUNTRYMAN C ÉS LEGFONTOSABB KONKURENSEI*

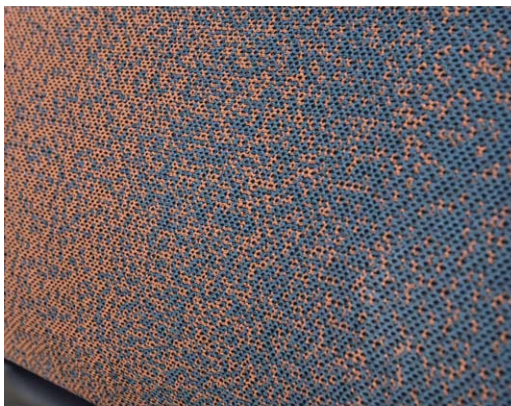
	Mini Countryman C 1.5 MHEV	Honda ZR-V e:HEV 2.0 i-MMD	Nissan Qashqai 1.3 DIG-T MHEV	Toyota Corolla Cross 2.0 Hybrid
Hengerűrtartalom [cm³]	1499	1993	1332	1987
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	156/115(4700-6500)	143/105(6000)	158/116(5500)	152/112(6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]	240(1500-4400)	186(4500)	260(1800-4000)	190(4400-5200)
Villanymotor teljesítménye [LE/kW]	20/15	184/135	n. a.	111/83
Akkumulátor kapacitása [kWh]	0,9	1,05	n. a.	4,08
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	8,3	7,8	9,5	7,6
Végsebesség [km/h]	212	173	206	180
Vegyes fogyasztás [l/100 km]	6,0	5,7	6,3	5,0
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4444x1843x1661	4568x1840x1620	4425x1835x1625	4460x1825x1620
Tengelytáv [mm]	2692	2657	2665	2640
Saját tömeg [kg]	1545	1589	1347	1435
Csomagtér [l]**	450-1450	390-1322	479-1447	433-1337
Alapár [Ft]**	13 490 000	16 480 000	15 299 000	13 615 000

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



Csendes és simán forog a háromhengeres turbós benzines. A korábbi 136 helyett már 156 LE-s és könnyű hibrid segítséget is kap





Különleges hatással, kétrétegű anyaggal valósul meg az ajtón a színátmenet. A hátsó lámpa gegje a Union Jack zászlóminta grafikája. Az alacsony oldalfalú /40-es gumival rossz a kátyútűrés

megcsinálta a BMW, mert a legtöbb úthibával még így is vállalkozóan boldogul a „fesztes tartású” autó. A 2,4 fordulatos kormányval pontosan, könnyedén terelgethető a Countryman, a megcélzott vevőközönséget aligha érdekli a steril érzet; a négy tárcsafék meggyőzően

harap, az erő lineárisan, jó pedál-érzettel adagolható. A magas súlypont ellenére az ívmenetek teljesen biztonságosak, a karosszéria nem billeg ide-oda, az alulkormányzottság fokozatosan jelentkezik és a vezetőnek van ideje a kritikus helyzeteket kezelni.

A BMW az értékesítésnél nem meglepetésre a saját szisztémáját húzta rá a Minire is, azaz van egy báziskivitel, melynek tartalma első-sorban csomagokkal bővíthető. A C-nél az Essential Trim a belépő, ezt követi Classic Trim, utána jön a tesztre kapott Favoured Trim és



Alul körben műanyagokkal védett a karosszéria, a kerékíveknél nyomott mintás a plasztik. A far szinte függőleges, könnyű a tolatás

KAROSSZÉRIA, FELFÜGGESZTÉS

- + Színvonalas kidolgozás
- + Könnyű be- és kiszállás
- + Csendes utastér
- + Kényelmes ülések
- + Elegendő fedélzeti tároló
- + Variálható második ülőssor
- + Menettulajdonságok
- + Utazási komfort
- + Pontos, közvetlen kormányzás
- Infotainment kezelése
- Magas rakodóperem
- Kátyútűrés

MOTOR, ERŐÁTVITEL

- + Könnyű hibrid rendszer
- + Élénk gázreakció
- + Gyors startstop

BIZTONSÁG

- + Hatékony fékek
- + Vezetősegédtek alapon

KÖLTSÉGEK

- + Várható értékeltartás
- Extrák

a sort a John Cooper Works Trim zárja, ami nem keverendő össze a 300 LE-s JCW ALL4 sportváltozattal. A LED világítás, a navigációs rendszer, a tolatókamera, a legfontosabb vezetősegédtek tartalmazó csomag, az automata léghűtő, az újrahasznosított anyagokból (PET) készült számos belső elem és a 70 százalékból szintén újra feldolgozott alumíniumból gyártott könnyűfém felni minden autohoz jár; ezen felül S, M, L, és XL csomagokat lehet vásárolni 1,4 és 4 millió forint közötti értékben. Utóbbi összesen 24 tételt tartalmaz, többek között nyitható panoráma tetőt, sínen tologatható hátsó üléseket, Harman/Kardon hifit és további vezetősegédtek.

A Countryman szó hallatán a vidék jut eszünkbe, egy dimbesdombos táj, kék ég hófehér báránnyal felhőkkel, élénksárga repceföldek, piros pipacsmező, a háttérben templomtorony, körülötte kis falu. A nagy, pontosabban a legnagyobb Mini viszont elsősorban város-lakó, sőt olyan városiaknak való, akik nem követni, hanem diktálni szeretik a divatot és az önkifejezésük vonatkozásában fontos eszköz számukra az autó is. Ebből a szempontból pedig a Countryman mindent tud: elképesztően széles a választéka, színezhető, csikozható, dekorálható, ahogy 2001 óta a márka egyik vevőcsalagotó tulajdonsága az átlagon felüli személyre szabhatóság. Az, hogy autónak sem rossz, már csak hab a tortán.

Geosits Pál



Népszerű szín volt ez a „kolbászssír” metál. 17 colos az alufelni, a magas oldalfalú /60-as gumikkal kevésbé sérülékeny a pereme

HASZNÁLT TESZT

**Opel Mokka X 1.4 Turbo
4x4 Enjoy (2018)**

Mókás?

ÉVENTE CSAK ÖTEZER KILOMÉTERT FUT A LÁTÓKÖRÜNKBE KERÜLT ÉS GARÁZSBAN TARTOTT MOKKA. VAJON TÜKRÖZI EZT A KÍMÉLETES HASZNÁLATOT AZ ÁLLAPOTA? MEGNÉZTÜK.

A Mokkát az európai autópiacon fejre állító SUV-örület szülte, 2012-ben robbant be a piacra és hamar kivívta magának az elismerést, mint a legnépszerűbb Opelek egyike. 2016-ban a külső-belső frissítéssel együtt megjelent a névben az X jelölés, továbbá letisztult a korábban zavaros motorsor: benzinesből az 1.4 Turbo (140 és 152 LE), dízeltől az 1.6 CDTI (110 és 136 LE) maradt és előbbiből létezett gázüzemű LPG is, változatlanul 140 LE-vel. Mindkét erőforrással kínáltak összerékhajtást



Analóg műszerek, fizikai gombok, kapcsolók, hagyományos rögzítő-fék – más világ volt 2012-ben, de még 2016-ban is, amikor a Mokka megújult. A bőrbevonatú kormány nem kopott, csak kifényesedett

és hatfokozatú automata váltót, sőt az erősebb benzinessel ez kizárólag így párban volt elérhető. A

Mokka első generációja mostanság is kedvelt típus, a legnagyobb hazai használtautós portálon lapzártá-

kor 130 (ebből 43 leinformálható előéletű) példányt árultak, az árkánál 2,8 és 5,5 millió forint közötti szórással.

A Mokkát elsősorban a formája és a városban is könnyű életet jelentő mérete adja el. Vezetni nem különösebben jó, mert jellemzően hangos – a motorhang mellett a gördülési zaj is bejut a kabinba –, érzéketlen a kormány, a kasztni kanyarban nagyokat billen és hamar jelentkezik az ívről lefelé sodródó alulkormányzottság. A kátyútűrés rossz, az úthibákon erős felütésekkel gördül át az autó. A helykínálat a méretekhez képest elfogadható, négy felnőttnek egyik irányban sem szűk a kabin, de hátul a kis ablakok miatt egyeseknek bezártság érzete lehet; a 356–1372 l-es csomagtartó hozzá a kategória átlagát, a bővíthetőségnél különösebb trükkje nincs.



Alul körben műanyagok védik a kasztnit, ezek takarják – és így tisztán tartják – a küszöböket



Jól látszik a hegyes tárgy okozta benyomódás. A pedálok gumifülete még „mintás”, éppen ennek szemléltetése miatt nem suvickoltuk tisztára. A motor már kéri a friss olajat



Ad hoc fotóztuk az autót, nem kaptunk súlyos tízezrekért kozmetikát, mélytisztítást, a képek a valóságot mutatják

Összességében hétköznapi használatra a 140 LE-s benzines a legjobb vétel, a dízel valóban azoknak való, akik sokat utaznak (náluk nem jelent majd gondot a DPF részecskeszűrő tisztítása, amikhez az autópályás menetek az ideálisak) és számít, hogy tankolásoknál „mennyi az annyi”. Az X változatnál

megoldották a 2016 előtti autókban felmerült problémákat, ezek között említhető az oldallégzsákok működésképtelensége (erre a hibára visszahívás is volt érvényben), valamint galibát okozhat a világításnál egy utólagos, de gyári tartozékként árult kerékpártartó. Amire mindenképpen figyelni kell, az

olajcsere: ezen nem érdemes spórolni, főleg a rendszeresen hidegen, rövid távokat futó turbós motoroknál, ahogy a vezérlés elmulasztott karbantartása (cseréje) is tetemes károkat – akár gazdasági totálkárt – okozhat.

A képeken látható Mokka X 2018-as gyártású, de 2019 máju-

MŰSZAKI ADATOK

Hengerszám/szelepszám: 4/16
Hengerűrtartalom [cm³]: 1364
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]: 140/103 (4900–6000)
Nyomaték [Nm (1/min)]: 200(1850–4900)
Vegyes fogyasztás [l/100 km]: 6,7
Gyorsulás 0–100 km/h [s]: 9,9
Végsebesség [km/h]: 186
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]: 4275x1781x1658
Tengelytáv [mm]: 2555
Csomagtartó [l]: 356–1372 l
Gumiméret: 215/60 R17

sában (e típus gyártásának utolsó évében) budapesti márkakereskedés helyezte elsőként forgalomba. Az Enjoy kivétel a legfontosabb tartozékok mellett ködfényszórókat, tetősíneket, alufelniket is tartalmazott, a légkondi automata, van infotainment rendszer és mivel a tulajdonos sokat járt a Börzsönybe, megrendelte az összerakékhajtást is – így kompletten akkor 6 millió forint körüli árat fizetett az autóért. Az eltelt öt év és 30 ezer kilométer után olyan volt, mint a nyugodt éjszaka a járőröző rendőröknél, azaz eseménytelen. A tervszerű karbantartásokon kívül a Mokka nem igényelt extra javításokat, egy-egy izzócseré, elkopott ablaktörlőgumi, vagy hasonló apróság nem bosszantó hiba. A garázsban tárolás főnyeremény minden autónak, ez meg is látszik az Opel kvázi makulátlan állapotán, egy apróságot kivéve: a csomagtérajtó bal oldalán látható „szúrt sebet” egy mennyezetről túl mélyen leelőző tárgy okozta felnyitás közben. Szerencsére nincsenek karcolások, horzsolások, parkolóban összeszedett rányitások, ahogy a belső ugyancsak újszerű. A szövetkárpit dacol az idővel, a burkolatokon nincsenek repedések, kopások, minden gomb, kapcsoló ép és működik; kifényesedést a kormánykarimán lehet felfedezni, de a bőr nem kopott, nem hámlik.

2023-ban a Mokka tulajdonosváltással került a látókörünkbe, azóta 5 ezer km-t ment (a jövőre nézve is ez a tervezett éves ritmus) és onnan folytatta, ahol abbahagyta, azaz nem okoz fejfájást, csak a fentebb említett jellemzőit tapasztaltuk a próbán. Most lesz esedékes az olajcsere, amire a fedélzeti számítógép már felirattal figyelmeztet. Garázsban jelenleg csak ideiglenesen lakik, de ez remélhetőleg nem fog rottni az állapotán; ha valami történik vele, arról beszámolunk.

Márkaképviseletek újautó-árjai

LISTÁNKON AZ IMPORTŐRÖK ÁLTAL KÖZÖLT KISKERESKEDELMI BRUTTÓ ÁRAK SZEREPELNEK. AZ ÉRTÉKEK AZONBAN CSAK IRÁNYÁRAK, UGYANIS A LEGTÖBB KERESKE-DŐ NAPI DEVAZÁRFOLYAMON SZÁMOLJA AUTÓINK AKTUÁLIS ÁRÁT. AZ ÁBÉCSŐSORRENDBE ÁLLÍTOTT MODELLNEVEK UTÁN AZ AUTÓ TELJESÍTMÉNYÉT LÓERŐBEN, MAJD AZ AJTÓK SZÁMÁT, VÉGÜL AZ ÁRAKAT EZER FORINTBAN KÖZÖLJÜK. TÁBLÁZATUNKAT 2024. JÚNIUS KÖZEPÉN ZÁRTUK LE. AZ EMISSZIÓS ELŐÍRÁSOKNAK VALÓ MEGFELELÉS, AZ ALKATRÉSZHIÁNY, VALAMINT A LEHETSÉGES MODELLVÁLTÁSOK MIATT, A TÁBLÁZATBAN FELTÜNTETETT MÁRKÁKNÁL ELŐFORDULHAT, HOGY ADOTT TÍPUSOK ÉS/VAGY TÍPUSVÁLTOZATOK NEM RENDELHETŐK A MÁRKAKERESKEDŐKNÉL. ÖSSZEÁLLÍTÁSUNK TÁJÉKOZTATÓ JELLEGŰ ÉS MINDEN TÍPUSNÁL AZ ALAPMODELLEK ÁRÁT TÜNTETTÜK FEL.

LE	Ajtó	Ft (ezer)
ALFA ROMEO		
Fiat Group Automobiles Central and Eastern Europe Kft.		
1138 Bp. Madarász Viktor u. 47. A-B épület Tel.: 458-3100		

Giulia 2.0 Benzina 4x4 aut.	280	4	19 990
Tonale 1.5 e-Hybrid	130	5	14 650
Stelvio 2.2 Diesel 4x4 aut.	210	5	21 290

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

A1 SB 30 TFSI	110	5	9 139
Q2 30 TFSI	110	5	10 878
A3 SB 30 TFSI	110	5	10 366
A3 SE 30 TFSI	110	4	10 734
Q3 35 TFSI	150	5	13 571
Q3 SB 35 TFSI	150	5	14 126
A4 35 TFSI aut.	150	4	14 475
A4 Avant 35 TFSI aut.	150	5	15 152
A4 allroad 40 TDI 4x4 aut.	204	5	19 084
Q4 e-tron 45	286	5	22 833
Q4 SB e-tron 45	286	5	23 681
A5 Coupe 35 TFSI aut.	150	2	15 350
A5 SB 35 TFSI aut.	150	5	15 350
A5 Cabrio 35 TFSI aut.	150	2	17 688
Q5 35 TDI aut.	163	5	17 631
Q5 SB 35 TDI aut.	163	5	19 171
A6 35 TDI aut.	163	4	19 932
A6 Avant 35 TDI aut.	163	5	20 757
A6 allroad 40 TDI 4x4 aut.	204	5	24 129
A7 SB 40 TDI aut.	204	5	23 681
e-tron GT 4x4 aut.	476	5	57 645
A8 50 TDI 4x4 aut.	286	4	36 560
Q8 50 TDI 4x4 aut.	286	5	31 282
Q8 e-tron 50 4x4	340	5	30 930
Q8 SB e-tron 50 4x4	340	5	31 983

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

118i	136	5	12 300
X1 sDrive18i aut.	136	5	14 725
iX1 eDrive20	204	5	18 400
218i Coupe aut.	156	2	13 720
216d Gran Coupe aut.	116	5	12 570
216i Active Tourer aut.	122	5	11 730
X2 sDrive20i	170	5	16 120
iX2 xDrive30	313	5	23 675
318i aut.	156	4	15 750
318i Touring aut.	156	5	16 403
X3 xDrive20i aut.	184	5	20 040
iX3	286	5	24 550
420i Coupe aut.	184	2	16 213
420i Gran Coupe aut.	184	5	16 577
420i Cabrio aut.	184	2	18 295
i4 eDrive35	286	5	21 530
Z4 sDrive20i	197	2	16 750
X4 xDrive20i aut.	184	5	21 360

	LE	Aptó	Ft (ezer)
520i aut.	208	4	23 300
520d Touring aut.	197	5	24 985
i5 eDrive40	340	4	28 600
i5 Touring eDrive40	340	5	29 455
X5 xDrive30d aut.	298	5	31 950
iX xDrive40	326	5	29 900
X6 - Drive 30d aut.	322	5	32 057

X6 xDrive30d aut.	298	5	33 957
740d xDrive aut.	299	4	40 670
i7 eDrive50	455	4	43 100
X7 xDrive40i aut.	381	5	38 390
XM	653	5	71 640
840i Coupe aut.	333	2	38 630
840i Cabrio aut.	333	2	41 660
840i Gran Coupe aut.	333	4	37 490

BYD			
BYD Magyarország			
2040 Budaörs, Szabadság út 117.			
Dolphin	95	5	10 978
Atto 3	204	5	13 997
Seal	313	5	18 114
Seal U	217	5	16 334

CITROËN			
C Automobil Import Kft.			
Budapest XIX. André Citroën u. 1-5.			
Tel.: 348-4848			
C3 1.2	83	5	6 340
C3 Aircross 1.2	110	5	7 810
e-C3	113	5	9 890
C4 1.2	100	5	8 500

	LE	Ajtó	Ft (ezer)
Tipo 1.5 MHEV	130	5	11 490
Tipo Kombi 1.5 MHEV	130	5	11 490

FORD			
Ford Közép- és Kelet-európai Kft.			
2000 Szentendre Galamb József utca 3.			
Tel.: 06-26/802-500			
Puma 1.0 EcoBoost	125	5	9 920
Focus 1.0 EcoBlue aut.	115	4	11 870
Focus 1.0 EcoBoost	125	5	11 170

Focus 1.0 EcoBoost	125	5	11 170
Focus kombi 1.0 EcoBoost	125	5	11 440
Kuga 2.5 Hybrid aut.	190	5	15 880
Mustang GT 5.0 V8	450	2	22 500
Mustang Convertible GT 5.0 V8	450	2	23 800
Mustang Mach-E	269	5	24 200
Explorer	286	5	18 200

Explorer	280	5	10 200
Tourneo Connect 1.5	114	5	13 475
Tourneo Courier 1.0 EcoBoost	125	5	9 906
S-MAX 2.5 FHEV	190	5	17 080
Bronco Outer Banks 2.7 EcoB. 4x4 aut.	335	5	30 700
Bronco Badlands 2.7 EcoB. 4x4 aut.	335	5	32 300
Explorer 3.0 EcoB. PHEV 4x4 aut.	457	5	35 630

LE	Ajtó	Ft (ezer)
JAGUAR		
Wallis Automotive Europe Kft. 2040 Budaörs, Szabadság út 117. Tel.: 451-4851		

XE 2.0D aut.	204	4	20 856
XF 2.0D aut.	204	4	23 541
E-Pace 1.5 MHEV aut.	160	5	20 940
F-Pace 2.0D 4x4 aut.	204	5	25 489
I-Pace EV400 4x4	400	5	35 890
F-Type 2.0 P300 aut.	300	2	30 555
F-Type Convertible 2.0 P300 aut.	300	2	33 645

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

Avenger 1.2	100	5	9 999
Avenger EV 54 kWh	156	5	15 990
Renegade 1.5 e-Hybrid aut.	130	5	11 750
Compass 1.5 e-Hybrid aut.	130	5	15 500
Wrangler 2.0 4xe 4x4 aut.	380	5	32 670
Gladator 3.0D 4x4 aut.	264	4	21 350

KIA		
KIA Hungary Budapest XI. Budafoki út 56. A épület Tel.: 06-80/315-542		

Picanto 1.0 DPI	67	5	4 999
Stonic 1.2 DPI	84	5	6 849
Ceed 1.0 T-GDI	100	5	8 149
Ceed SW 1.0 T-GDI	100	5	8 549
ProCeed 1.0 T-GDI	120	5	9 549
XCeed 1.0 T-GDI	120	5	9 499
Niro Hybrid	141	5	11 349
Niro EV	204	5	17 749
Sportage 1.6 T-GDI	150	5	10 649
Sorento 2.2 CRDI aut.	200	5	16 690
EV6 e170	170	5	21 890
EV9 e203	203	5	29 990

LAND ROVER		
Wallis Automotive Europe Kft. 2040 Budaörs, Szabadság út 117. Tel.: 451-4851		

Defender 90 3.0D MHEV 4x4 aut.	200	3	26 665
Discovery 3.0D MHEV 4x4 aut.	249	5	28 069
Discovery Sport 2.0D MHEV 4x4 aut.	163	5	20 792
Range Rover Evoque 1.5 MHEV aut.	160	5	18 446
Range Rover Velar 2.0P 4x4 aut.	250	5	28 690
Range Rover Sport 3.0D MHEV 4x4 aut.	300	5	42 317
Range Rover 3.0D MHEV 4x4 aut.	300	5	57 277

LEXUS		
Toyota Motor Hungary Budaörs Keleti 4. Tel.: 06-23/885-100		

LBX	136	5	12 290
UX 250h	184	5	16 560
UX 300e	204	5	23 950
NX 350h 4x4	242	5	19 100
ES 300h	218	4	21 350
RX 350h	250	5	29 990
RZ 450e	313	5	27 590

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
LC 500	464	2	47 490
LC 500 Convertible	464	2	55 900
LS 500h 4x4	359	4	42 500
LM 350h 6+1 ülés	250	5	46 900
LM 350h 4 ülés	250	5	56 900

MAHINDRA			
<i>Mahindra Hungary</i>			
<i>2040 Budaörs Budapest Nyugati utca</i>			
<i>Tel.: 06-20/228-8678</i>			

XUV500 2.2 CRDe	140	5	7 490
XUV500 2.2 CRDe 4x4	140	5	7 950
Quanto 2.2 CRDe	120	5	5 749
Quanto 2.2 CRDe 4x4	120	5	6 149
Goa Pick-up 2.2 CRDe 4x4	120	2	6 337
Goa Double Cab Pick-up 2.2 CRDe 4x4	120	4	7 080
Genio Double Cab 2.2 CRDe 4x4	120	4	6 718

MAZDA			
<i>Mazda Motor Hungary</i>			
<i>Budapest XI. Infopark sétány 1.</i>			
<i>Tel.: 464-5000</i>			

Mazda2 1.5	75	5	6 891
Mazda2 Hybrid	116	5	8 696
Mazda3 2.0 MH	122	5	10 806
Mazda3 Sedan 2.0 MH	122	4	10 806
CX-30 2.0 MH	122	5	11 099
MX-30 EV	145	5	13 500
MX-5 1.5	132	2	12 462
CX-5 2.0	165	5	13 145
Mazda6 Sedan 2.0	145	4	13 779
Mazda6 Sportkombi 2.0	145	5	13 779
CX-60 3.0 e-Skyactiv D	200	5	16 349

MERCEDES-BENZ			
<i>Mercedes-Benz Hungária Kft.</i>			
<i>Budapest XIII. Váci út 96-98.</i>			
<i>Tel.: 887-7000</i>			

A 180	136	5	13 813
A 180	136	4	13 968
CLA 180	136	4	14 932
CLA SB 180	136	5	15 238
GLA 180	136	5	16 102
B 180	136	5	13 589
GLB 180	136	5	16 839
C 180	170	4	18 061
C 180 T	170	5	18 804
C 200 All-Terrain 4x4	204	5	21 513
CLE 200 Coupe	204	2	20 898
GLC 200 4x4	204	5	21 541
GLC 200 Coupe 4x4	204	5	24 453
E 200	204	4	25 083
E 200 T	204	5	26 157
E 220 d All-Terrain 4x4	197	5	30 097
GLE 300 d 4x4	269	5	32 360
GLE 300 d Coupe 4x4	269	5	36 322
AMG SL 43 Roadster	381	2	54 052
AMG GT 63 Coupe 4x4	585	2	81 890
AMG GT 43 4x4	367	5	46 484
S 350 d	313	4	40 350
S 580 Maybach	503	4	72 479
GLS 350 d 4x4	313	5	40 294
GLS 600 Maybach 4x4	557	5	77 440
G 400 d 4x4	330	5	51 524
T 160	102	5	11 748
V 220 d	163	5	20 351
EQA 250+	190	5	22 788
EQB 250+	190	5	23 748
EQE 300	246	4	31 971
EQE 300 SUV	246	5	36 778
EQS 450+	360	4	48 603
EQS 450+ SUV	360	5	51 687
EQT	122	5	18 938
EQV	204	5	30 259

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
MG			
<i>MG Motor Hungary</i>			
<i>Budapest III. Zay u. 24.</i>			
<i>Tel.: 801-5363</i>			

ZS 1.0 T-GDI aut.	111	5	7 899
ZS EV	177	5	14 499
MG4	170	5	12 899
MG5	177	5	14 399
HS 1.5 T-GDI	162	5	10 599
EHS 1.5 T-GDI PHEV	258	5	15 399

MINI			
<i>BMW Magyarország Kft.</i>			
<i>2220 Vecsés Lőrinc út 59.</i>			
<i>Tel.: 06-29/555-100</i>			

Mini Cooper	136	3	10 208
Mini Cooper	136	5	8 659
Mini Cooper Cabrio	136	2	11 757
Mini Cooper E	184	3	13 325
Mini Cooper SE	218	3	14 899
Mini Clubman Cooper	150	6	11 539
Mini Countryman C	170	5	13 490
Mini Countryman D	163	5	14 739
Mini Countryman E	204	5	17 100

MITSUBISHI			
<i>M.M. Import Kft.</i>			
<i>Budapest XIV. Mogyoródi út 34-40.</i>			
<i>Tel.: 422-3910</i>			

Space Star 1.2	71	5	4 440
Colt 1.0 MPI	65	5	6 399
ASX 1.0 MPI-T	91	5	8 499
Eclipse Cross PHEV	188	5	16 750

NISSAN			
<i>Grand Automotive Central Europe Kft.</i>			
<i>Budapest XII. Csörsz utca 49-51.</i>			
<i>Tel.: +36-80-333-888</i>			

Leaf 40 kWh	150	5	12 495
Leaf 62 kWh	217	5	15 095
Ariya 63 kWh	214	5	20 490
Micra 1.0 IG-T	92	5	7 265
Juke 1.0 DIG-T	114	5	9 400
Qashqai 1.3 DIG-T	140	5	11 999
X-Trail 1.5 VC-T aut.	163	5	14 999
Townstar 1.3 DIG-T	130	5	11 099
Townstar EV 45 kWh	122	5	19 290

OPEL			
<i>Opel Magyarország</i>			
<i>2040 Budaörs, Szabadság út 117.</i>			
<i>Tel.: 451-4851</i>			

Corsa 1.2	75	5	6 700
Corsa-e	136	5	14 650
Crossland 1.2	100	5	7 890
Mokka 1.2	100	5	9 990
Mokka-e	136	5	16 230
Astra 1.2	110	5	7 990
Astra Sports Tourer 1.2	110	5	9 580
Grandland 1.2 Turbo	130	5	9 990
Combo-e Life	136	5	16 500

PEUGEOT			
<i>P Automobil Import Kft.</i>			
<i>Budapest XIX. André Citroën u. 1-5.</i>			
<i>Tel.: 279-5555</i>			

208 1.2 PureTech	75	5	6 920
e-208	136	5	14 630
2008 1.2 PureTech	100	5	8 390
e-2008	136	5	14 420
e-2008	156	5	15 170
308 1.2 PureTech	130	5	10 260
e-308	156	5	18 410
308 SW 1.2 PureTech	130	5	10 640
e-308 SW	156	5	18 800
3008 1.2 PureTech	130	5	11 700

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
408 1.2 PureTech aut.	130	5	14 610
508 1.2 PureTech aut.	130	5	14 990
508 SW 1.2 PureTech aut.	130	5	15 510
508 PSE	360	5	28 950
508 SW PSE	360	5	29 470
5008 1.2 PureTech	130	5	13 910
e-Rifter	136	5	16 540

RENAULT			
<i>Renault Hungary</i>			
<i>2040 Budaörs, Szabadság út 117.</i>			
<i>Tel.: 358-6000</i>			

Clio 1.0 SCe	65	5	6 399
Captur 1.0 TCe	90	5	7 899
Mégane Grandtour 1.3 TCe	140	5	9 699
Mégane GrandCoupe 1.3 TCe	140	4	9 199
Mégane E-Tech Electric EV40	130	5	15 999
Mégane E-Tech Electric EV60	220	5	17 749
Scénic E-Tech Electric EV60	170	5	17 999
Scénic E-Tech Electric EV87	218	5	20 499
Arkana 1.3 TCe MHEV	140	5	10 499
Austral 1.3 TCe MHEV	140	5	11 799
Rafale E-Tech Hybrid 200	200	5	16 999

SEAT			
<i>Porsche Hungária</i>			
<i>Budapest XIII. Fáy u. 27.</i>			
<i>Tel.: 451-5100</i>			

Ibiza 1.0 TSI	95	5	7 903
Arona 1.0 TSI	95	5	7 265
Leon 1.0 TSI	110	5	9 106
Leon ST 1.0 TSI	110	5	9 404
Ateca 1.0 TSI	110	5	9 815
Tarraco 1.5 ECO TSI evo	150	5	13 265

SKODA			
<i>Porsche Hungária</i>			
<i>Budapest XIII. Fáy u. 27.</i>			
<i>Tel.: 451-5200</i>			

Fabia 1.0 MPI	80	5	6 155
Scala 1.0 TSI	95	5	7 742
Kamiiq 1.0 TSI	95	5	8 364
Octavia 1.5 TSI ACT	115	5	11 010
Octavia Combi 1.5 TSI ACT	115	5	11 325
Superb 1.5 TSI ACT mHEV aut.	150	5	13 906
Superb Combi 1.5 TSI ACT mHEV aut.	150	5	14 325
Karoq 1.0 TSI	110	5	9 331
Kodiaq 1.5 TSI ACT aut.	150	5	12 031
Enyaq iV 60	180	5	20 702
Enyaq Coupe iV 60	180	5	21 992

SSANGYONG			
<i>Wallis Automotive Europe Kft.</i>			
<i>2040 Budaörs, Szabadság út 117.</i>			
<i>Tel.: 451-4851</i>			

Tivoli 1.5 GDI	163	5	7 799
Tivoli Grand 1.5 GDI	163	5	8 399
Korando 1.5 e-XGI	163	5	8 299
Torres 1.5 GDI	163	5	11 499
Rexton G4 2.2 e-XDI	202	5	15 999
Musso Grand 2.2 e-XDI	202	4	12 825

SUBARU			
<i>Emil Frey Import Kft.</i>			
<i>Budapest XIV. Mogyoródi út 32.</i>			
<i>Tel.: 470-9010</i>			

Impreza 1.6 4x4 aut.	114	5	10 250
Crosstrek 2.0 e-Boxer 4x4 aut.	150	5	13 870
Forester 2.0 e-Boxer 4x4 aut.	150	5	15 650
Outback 2.5 4x4 aut.	173	5	18 180
Solterra EV	218	5	25 320

SUZUKI			
<i>Magyar Suzuki Zrt.</i>			
<i>Esztergom Schwiedel József u. 52.</i>			
<i>Tel.: 06-33/541-100</i>			

Ignis 1.2 Hybrid	82	5	7 160
Swift 1.2 Hybrid	82	5	6 880

	LE	Ajtó	Pt (ezer)
Vitara 1.4 Hybrid	129	5	9 090
Vitara 1.5 Hybrid	102	5	11 540
S-Cross 1.4 Hybrid	130	5	9 400
S-Cross 1.5 Hybrid	102	5	12 100
Swace 1.8 Hybrid	140	5	12 450
Across 2.5 Hybrid 4x4	306	5	25 570

TOYOTA			
<i>Toyota Motor Hungary</i>			
<i>Budaörs Keleti utca 4.</i>			
<i>Tel.: 06-23/885-100</i>			

Aygo X 1.0	72	5	6 240
Yaris 1.5	125	5	7 795
Yaris Cross 1.5	125	5	8 240
C-HR Classic 1.8 Hybrid	122	5	11 500
C-HR 1.8 Hybrid	140	5	11 950
Corolla 1.8 Hybrid	140	5	12 430
Corolla Sedan 1.5	125	4	10 960
Corolla TS 1.8 Hybrid	140	5	12 655
Corolla Cross 1.8 Hybrid	140	5	12 350
Prius PHEV	223	5	18 500
bZ4x	204	5	20 810
GR 86	234	2	15 980
RAV4 2.5 Hybrid	222	5	15 840
Camry 2.5 Hybrid	218	5	16 265
Highlander 2.5 Hybrid 4x4	248	5	23 460
Land Cruiser 2.8 D-4D 4x4 aut.	204	5	25 040
Hilux Double Cab 2.4 D-4D 4x4	150	4	15 163

Változóban az EU 2035-ös szabálya

Hajtáskáosz?

Az akkumulátoros-elektromos autók gyártásához jóval kevesebb munkáskéz kell, mint a hagyományos típusokéhoz. Az erőltetett villamosítással a kínai invázió fenyegetése nélkül is munkahelyek kerülnek veszélybe Európában

MÉG NEM TELJESEN BIZTOS, HOGY 2035 UTÁN ÚJKÉNT CSAK ELEKTROMOS SZEMÉLYAUTÓKAT LEHET MAJD FORGALOMBA HELYEZNI AZ EU-BAN. KICSIT LAZULNI LÁTSZIK A TERVEZETT SZIGOR.

A mikor 2022-ben az EU olyan jogszabályjavaslatot terjesztett elő, ami 2035-től gyakorlatilag betiltaná az új, belső égésű motorral hajtott személyautók értékesítését, több tagállam, köztük Németország és Olaszország is ellenállt. Sokan főleg azon lepődtek meg, hogy a tiltás a hibrideket is érinti majd, így maradt – akkortól számítva – 13 év a gyártás és a töltési infrastruktúra teljes át- és kialakítására. Az európai gyártók és piaci elemzők a kínai márkák vagy az amerikai Tesla befolyásának növekedésétől tartottak, ezek közül az előbbi látványosan beigazolódnai látszik.

A 2035-ös paradigmaváltást végül 2023-ban fogadták el azzal a kikötéssel, hogy 2026-ban értékelni fogják a szintetikus (környezeti szempontból komoly többletterhelést nem jelentő, megújuló energiával előállított) üzemanyagok fejlesztésében és gyártásában elért eredményeket azért, hogy esetleg



Az elektromos autók árán kívül a töltőhálózat lassú terjedése is hátráltatja az európai villamosítást, különösen a keleti és a déli vidékeken

kivonják azokat a 2035-ös jogszabály alól. Ez a puhítás vagy kiskapu, feltehetőleg a nagy autógyártó tagállamok nyomására került bele az elfogadott szövegbe. Ezek az egyelőre még drága üzemanyagok a meglévő belső égésű motorokban is módosítás nélkül használhatók, ám, hogy valóban szén-dioxid-semlegesek és megfizethetők lesznek-e a következő évtizedben, még nem tudni. Ez a vita nagyon hasonlít ahhoz, ami az akkumulátoros elektromos autók körül zajlik, hiszen az ellenzők a villanyautók gyártásából származó szén-dioxid kibocsátással érvelnek, illetve az áram előállításának tisztaságával,

ami országoként, az erőművek összetételétől függően változik.

Néhány éve az elektromos autók majdani dominanciája szinte garantálnak tűnt, az utóbbi időben azonban ez megint látszik, mert az autógyártók egy része, és a jogalkotók is alternatív utakat keresnek. A júniusi európai választások is felszínre hozták a kérdést. *Ursula von der Leyen*, az Európai Bizottság elnöke tavasszal rádúplázott, amikor kampánya részeként megígérte, hogy 2026-ban bitosan értékelni fogják a szintetikus üzemanyagok fejlesztési eredményeit, ami reményt ad a belső égésű motorok tiszta üzemű továbbélésére, és így esélyt a megfizethetőbb autózás fennmaradására. Erre meglepő válasz érkezett nem várt helyről, éppen az európai autógyártóktól: a tavaszi Genfi Autószaalonon *Luca*

de Meo, a Renault csoport első embere és az Európai Autógyártók Szövetségének (ACEA) elnöke elmondta, hogy az autóparnak „nem az a feladata, hogy a szabályozás ellen érveljen”, majd hozzátette: „nem vitatjuk a 2035-ös rendeletet.” A fosszilis üzemanyagokkal hajtott új autók teljes betiltása 2035-ben „megvalósítható, de ehhez megfelelő feltételeket kell teremteni.”

Ezzel szemben márciusban HSBC Global Research jelentésében azt írta, hogy a villanyautók terjedése lassul, és így a 2035-re tervezett belső égésű tilalmat is felül kell vizsgálni. „Egyes szakértők úgy vélték, hogy a 2025-re kitűzött célok nem lesznek veszélyben, de a belső égésű motorok 2035-ös betiltása az EU-ban, a 2026-os felülvizsgálat áldozatául eshet” – áll a jelentésben. Kicsit ellentmond az ACEA genfi bejelentésének, hogy „több európai autógyártó is lobbizik a változtatásért, élükön a BMW-vel, a Volkswagennel és a Renault-val” (!) – írja a Forbes. A Boston Consulting Group nemrégiben készült jelentése azt írta, hogy a legtöbb autógyártó körülbelül 6000 dollárt veszít minden egyes 50 000 dollárért eladott villanyautón, és bár a számítás az amerikai piacra vonatkozott, valószínűleg Európában is komoly aggodalomra adhat okot. A 2020-as évek elejétől tapasztalt ugrásszerű növekedés után a villanyautó-eladások hirtelen lelassultak, az Egyesült Államokban a GM és a Ford, Európában pedig a Mercedes

és a Volkswagen vissza is vonta túl ambiciózus terveit. Elemzések szerint az eladásokat a tehetős „korai felhasználók” és az üzleti vásárlások hajtották. A Forbes vezető munkatársának elemző írása szerint az értékesítés következő köréhez nagyobb lendületre van szükség. Az egyértelmű, hogy az elektromos autók ára túl magas ahhoz, hogy tömegpiac alakulhasson ki. Ma az eladások alapján az alapárak 30 000 euró körül kezdődnek, de az iparág azt tervezi, hogy ezt a következő néhány évben 20 000 euró közelébe csökkenti, amit már „megfizethetőnek” tart. Be kell látni azonban, hogy ez még mindig sok az európai átlag számára; a valóban megfizethető tömegpiaci áraknak közelebb kell kerülniük a 10 000 euróhoz.

Ez kedvez kínai gyártóknak. Az ottani állami támogatásokat lehántva is jelentősen, akár 30%-kal hatékonyabban termelő márkáknak számos olyan olcsó modellje van, amelyek európai forgalmazását egyelőre nem tervezik. „Olcsóbb elektromos autók nélkül a Nyugat halálra van ítélve, és a jelenlegi európai szabályozás inkább Kína

számaára jelent lehetőséget” – mondta *Felipe Munoz*, a brit JATO Dynamics globális elemzője. „A belső égésű motorokhoz szokott európai autósok rövid hatótávval, nehézkes – és az utcán drága – töltéssel szembesülnek. Mert bár a rövid távú autózásra kialakítható a napi rutin ezekkel az autókkal, a családi nyaralás már komoly fejtörést okoz. Ráadásul az európai gyártók az alacsonyabb jövedelmezőség miatt eddig nem szívesen töltötték be a kisautós, kisebb hatótávú, olcsó szegmenst, de a Volkswagen és a Renault legalább igyekszik egyesíteni erőforrásait, hogy konkurenciát állítson a hasonló kínai modelleknek.” Munoz hozzáteszi, hogy az elektromos autókra vonatkozó előírások teljesítéséhez Európának növelnie kell a villanyautók gyártását, akár helyi, akár uniós kívüli leányvállalatok készítik azokat. „Érdemes a kínai gyártókkal kooperálni, ugyanis a rájuk várhatóan kivetett vámok, majd arra készítik őket, hogy gyárat építsenek Európában, ahogy például a BYD is teszi Magyarországon. A Stellantis a hírek szerint a kínai Leapmotortal fog együttműködni a

lengyelországi Tychyben lévő üzemében.”

David Bailey, a Birminghami Üzleti Iskola professzora optimistább az árakkal kapcsolatban. A technológia fejlődése szerint gyorsan megoldja a megfizethetőség problémáját, vagyis a kötelező váltásig az elérhető kategóriába kerülhetnek a villanyautók. Már „2025-2027 után az akkumulátorok árai olyan szintre fognak csökkenni, hogy a villanyautók megfizethetőbbek lesznek a belső égésűeknél. Lehet, hogy a kisebb akkukkal mozgató, rövidebb hatótávú városi elektromos autók új piacának kialakulását is láthatjuk majd, ami segít a költségek csökkenésében. Úgy vélem tehát, hogy az elektromos autók elérhetők lesznek a tömegek számára, de talán nem úgy, ahogy azt a hagyományos belső égésű gépkocsinál látjuk” – mondta a professzor.

Szűk keresztszomszéd lehet, és nyomást helyezhet a döntéshozókra a megfizethető töltési infrastruktúra kiépítése. Mert az jó, hogy aki teheti, otthon tölt, de a többségnek ez nem megoldható. Ha az utcai töltés ilyen árszinten marad, amit most tapasztalunk (szinte

benzines áron autózhatunk) még bonyolultabb lesz a helyzet. Egész Európában, de különösen délen és keleten, nagyon lassú a töltőhálózat fejlődése.

Az EU tehát egyelőre finoman puhította fel a 2035-ös határozatot, esetleg utat engedve a szintetikus üzemanyagoknak. Erre az idei európai választások elvileg ráerősítettek, de inkább várjuk meg, mit hoz a következő időszak, mert a kampányígéreteket nem igazán vehetjük készpénznek.

A folyamatosan változó politikai narratívára jellemző módon az EU tavaly megállapodott abban, hogy a közelgő Euro7-es kibocsátási előírás bevezetését 2026-ra halasztja, illetve enyhíti annak követelményeit. Ez utalhat arra is, hogy a 2035-ös döntésekben elképzelhető enyhítés. Végül érdemes tisztázni, hogy mindez nem vonatkozik a használt autókra, és sehol sincsenek azonnali tervek a meglévő belső égésű autók betiltására. Persze idővel megnehezülhet a használatuk, például a benzinkutak számának csökkenése, vagy az üzemanyagárak súlyos növekedése miatt.

FL



OIL - MS Hungary Kft.



SZOLGÁLTATÁSAINK



Projektek kivitelezése



Mérnöki szolgáltatás



Műszaki karbantartás



Műszaki segítségnyújtás



Ipari karbantartás



Alkatrész beszerzés



Tanácsadás

info@oilms.hu

**Az USA védekezése
a kínai autóimport ellen**

No China?

A Trumpchi a GAC Motorhoz tartozik. Eredetileg már 2020-ban el kellett volna indulnia a márka amerikai exportjának, de végül ez elmaradt. A képen az 5 m hosszú hétüléssel, 2024-es modellévű, plug-in hibrid hajtású ES9-es, 2,0 l-es turbós benzínnel és 143 km-es tisztán elektromos hatótávval



A MÁJUS KÖZEPÉN BEVEZETETT „BIDEN-VÁMOK” EURÓPÁT IS NEHÉZ HELYZETBE HOZHATJÁK. AZ EU EGYELŐRE HABOZIK HATÁROZOTTAN FEL-LÉPNI AZ EGYRE ERŐ-SÖDŐ KÍNAI AUTÓIPARI BEFOLYÁS ELLEN.

Május közepén Joe Biden az USA elnöke, egy 1974-es kereskedelmi törvény alapján új vámokat jelentett be. A kiegészítő tarifák – a korábban többek között Trump által is csökkentett vámonkon felül – több ágazat termékeinek Kínából érkező importjára is vonatkoznak, köztük a félvezetők (a vám 25-ről 50%-ra nő), a nap-elemekre (25 helyett 50%), az elektromos járművek akkumulátoraira (7,5-ről 25%-ra) és az elektromos járművekre (25-ről 100%-ra). A Fehér Ház szerint ez a válasz a tisztességtelen kínai piacpolitikára, miközben a vámemelések az amerikai munkahelyek védelmét is szolgálják. Biden elnök szerint a kínai autók „elárasztják a piacot; ez nem verseny, ez csalás”. A brüsszeli központú Bruegel gazdasági kutató

és elemző intézet egy tanulmánya szerint az USA valójában szinte nem is importál kínai elektromos autókat. Ezzel szemben az Európai Unióban egyre nagyobb az kínaiak befolyása, ami miatt – elsősorban francia nyomásra – 2023 októberében szubvencióellenes vizsgálatot indítottak a beáramló elektromos autók ügyében. Ennek a még mindig tartó folyamatnak az lehet a következménye, hogy az EU is „kiegyenlítő vámokat” vet ki. Az amerikai döntés azért is rendkívüli, mert a 100%-os vám valójában kifizethetetlen. A döntést nyilván az motiválta, hogy a kínai állam komolyan támogatja a villanyautó-gyártókat, így azok alacsonyan tudják tartani az árakat. A Transport & Environment (Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség) idei becslése szerint így a kínai elektromos autók előállítási költségének már a felét állami forrásokból kellene fizetni, ami végső soron azt jelentené, hogy a kínai állam az USA költségvetését közvetlenül „támogatná”. Az intézkedés egyébként szembe megy a Biden kormányzat zöld átállási céljaival, hiszen ennek deklarált eszköze a villanyautók vásárlását támogató adókedvezmények sora, amelyek végül az alacsonyabb autóárakban csapódnak le. Az elemzők megjegyzik azt is, hogy ez, a villanyautókra (is) vonatkozó amerikai döntés – figyelembe véve annak időzítését – egyértelműen

politikai töltetű. Donald Trump, az újra induló korábbi elnök hónapok óta azzal támadja riválisát, hogy az elektromos autók támogatásával „megöli az amerikai autóipart”. Ráadásul az Egyesült Autóipari Dolgozók szakszervezete nagyhatalmú csoport, így kifizetődő a kedvükben járni. „Ha a világjárvány megtanított minket valamire, akkor arra, hogy itthon kell biztosítanunk az alapvető szükségleti cikkek biztonságos ellátását” – idézi

Bident a BBC. A vámemelés annak ellenére érkezett, hogy az utóbbi időszakban elindult a kínai–amerikai közeledés: magas rangú katonai egyeztetések kezdődtek, de a mesterséges intelligenciáról és az éghajlatváltozásról is folytak tárgyalások.

Kína azonban annak rendje és módja szerint megsértődött a vámemelésen, és sok Kínától függő amerikai cég, akik a vámok csökkentésében reménykedtek szin-

A 4,65 m-es Buick Envision a Shanghai Auto-nál készül, a kínai, és az amerikai piacra is



A kétmotoros 400 LE-s, akkus-elektromos Polestar 2 kínai gyártásból érkezik az Egyesült Államokba



tén csalódott. A döntés azonban összhangban van Katherine Tai amerikai kereskedelmi képviselő „munkásközpontú” kereskedelem-politikájával, amely szerint a munkavállalók érdekeit a cégek érdekei elé kell helyezni – írja a Bruegel elemzése. A döntést ezzel magyarázni azonban visszas, mert a munkavállalók, a nekik munkát adó cégektől is függenek, továbbá azzal sem járnak jól, ha nem vehetnek olcsóbban elektromos autót.

Kína, az amerikai exportcikknek importvám emelésének bejelentésével már válaszolt is, valószínűleg a mezőgazdasági termékek tarifáját emelik meg jelentősen, a Kínában tervezett amerikai beruházásokat békén hagyják.

A brüsszeli elemzők szerint az amerikai vámemelések alááshatják Kína hajlandóságát arra, hogy

A Lincoln Nautilust a Changan Ford gyártja Kínában, alap-kivitelben 2,0 l-es turbós benzinnel



„mérséklő befolyást gyakoroljon” az ukrainai háborúra. Biden lépése politikailag azért is kockázatos, mert a magas infláció miatt amúgy is csökkenő népszerűsége így – az olcsóbb kínai autók kizárásával az amerikai piacról – tovább zuhanhat. Wendy Cutler, az USA korábbi kereskedelmi tisztviselője, jelenleg az Asia Society Policy Institute alelnöke, azonban úgy véli, hogy az amerikaiak hajlandóak elfogadni a drágább, főleg helyi gyártású autókat, az ország vállalatainak és munkahelyeinek védelméért cserébe.

Bár az Európai Unió egyelőre a Kereskedelmi Világszervezet (WTO) szabályai alapján szintén próbálkozik fellépni a kínai autók dömpingje ellen, az eredmény minden bizonytalanság tartós és jelentős vámemelés lesz. Különösen annak fényében, hogy az amerikai piacról kiszoruló gyártók vélhetően még inkább az

EU-s piacokra koncentrálnak majd. A vámok következtében kialakulhat egy Kínától elkülönült elektromos autós, akkumulátoros termelési lánc is. Szakértők szerint az Egyesült Államok képes ilyen lánc kialakítására, az viszont kérdés, hogy képes-e ezt gazdaságosan fenntartani. Elég csak egy pillantást vetni Kína versenyelőnyére: közel kétszer annyi elektromos járművet gyárt, mint az EU és az USA együttvéve!

A legnagyobb problémát Európában is a kínai állami dotáció jelenti, nem véletlenül indult EU-s vizsgálat ebben az ügyben. Az már világos, hogy szinte lehetetlen az EU által hangoztatott tisztességes piaci verseny mellett kiállni úgy, hogy ne rogyjanjon bele az európai autóipar. Uri Dadush a Bruegel washingtoni munkatársa és a Marylandi Egyetem Közpolitikai Iskolájának kutatóprofesszora sze-

rint „a kínai elektromos autókra kivetett kiegyenlítő vámokat objektíven és reálisan kell kiszámítani”, ráadásul fontos, hogy a WTO se köthessen bele. Tanácsa szerint, ha a kínai dotáció nullára csökken, akkor a vám is legyen nulla! A védővámoknak ráadásul szerinte minden Kínából érkező áruva vonatkozniuk kell.

Az elektromos járműveket célzó amerikai lépéseknek valószínűleg minimális lesz a gyakorlati hatása, hiszen már a korábbi, 25%-os vámmal is szinte ellehetetlenítették a kínai autók amerikai importját. Éppen lapzártánk idején érkezett a hír, hogy az EU is lépett és bejelentette, hogy július elejétől „ideiglenes kiegyenlítő vámokat” vezet be a kínai gyártók ellen 17,4 és 38,1% közötti mértékben, a már meglévő 10%-os vámon felül. A végleges döntés még alakul. FL



A 2024-es teszt mezőnyének egy része. Három kategóriában összesen 24 ülést vizsgáltak

ADAC gyerekülés-teszt 2024

Becsapós?

AZ ADAC HUSZONNÉGY KÜLÖNBÖZŐ MÉRETŰ GYEREKÜLÉS BIZTONSÁGOSSÁGÁT, KEZELHETŐSÉGÉT, ERGONÓMIAI JELLEMZŐIT ÉS SZENYNYEZŐANYAG-TARTALMÁT VIZSGÁLTA. 15 VÉGZETT „JÓ”, HÉT PEDIG „MEGFELELŐ” MINŐSÍTÉSSEL. KETTŐ MEGBUKOTT, AZ EGYIK RÁADÁSUL NAGYON DRÁGA IS.

Három kategória üléseit vizsgálták: kifejezetten csecsemőknek gyártottakat, kisgyerekeknek szánt biztonsági üléseket és nagyobbaknak való ülésmagasítókat. A teszt „jó” és megfelelő” ülései mind ajánlottak, némelyik túl is teljesíti az előírásokat. Feltűnő, hogy az ismert márkanev és a

magasabb ár nem garancia, ahogy ezt a teszten legrosszabbul teljesítő Peg Perego ülése is bizonyítja. A teszt legjobbja 1,6 pontos értékelésével (szokás szerint a német iskolarendszerben használatos osztályozást alkalmazták, ahol az alacsonyabb a jobb jegy) a Nuna Pipa Urbn. Mindössze 3,5 kilót nyom, és egyéves korig,



A teszt abszolút győztese a Nuna Pipa Urbn

legfeljebb 75 centis testmagasságig használható. Német ára nagyjából 330 euró. Praktikus többlete, hogy bizonyos repülőgépeken is használható. A szintén biztonságos Cybex Cloud G i-Size + Base G, 1,8 pontos általános minősítéssel szerepelt, és 18 hónapos korig, 87 centis magasságig felel meg. Isofix-es változatban 460 euróba kerül, háttámlájának szöge állítható. Ez a csecsemőhordozó is használható bizonyos repülőgépeken. A Cybex moduláris rendszerében különböző gyerekülések rögzíthetők ugyanarra az Isofix-es alapra. A következő fokozatra csak akkor kell átváltani, ha a gyerek feje már eléri az ülés felső szélét. A Lionelo Astrid i-Size + Astrid i-Size Base nagyon biztonságos és 170 eurós árával a megfizethetőbbek közé tartozik, Isofixszel is felszerelték, a teszten szintén 1,8 ponttal végzett. Könnyen beszerelhető és stabil. A Maxi-Cosi Pebble 360 Pro-t a legutóbbi, 2023 őszi teszten leminősítették a huzat szövetében talált káros anyagok miatt. Utódjánál, a Pebble 360 Pro2-nél már nem találta ilyesmit. Az ADAC 2,2-es osztályzatot adott a FamilyFix 360 Pro-nak Isofix-szel, és a nélkül is.

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

A két „elégtelen” minősítésű ülés egyáltalán nem ajánlott. A Silver Cross Discover i-Size huzatának anyaga egy DPHP nevű vegyületet

Frontális és oldalütközési tesztet is végeznek minden gyereküléssel



AZ ADAC 2024-ES GYEREKÜLÉS-TESTJTÉNEK EREDMÉNYEI

Típus	Korosztály	Testmagasság (cm) és testsúly (kg)	Isofix	Ár (euró, Németországban)	Összesített osztályzat	Biztonság	Működés	Ergonómia	Szennyező anyagok
Nuna Pipa Urbn	1 éves korig	40–75, 13	van	330	1,6 (jó)	1,6	1,6	1,6	2,5
Cybox Cloud G i-Size + Base G	1,5 éves korig	40–87, 13	van	460	1,8 (jó)	1,7	1,9	1,6	1,0
Lionelo Astrid i-Size + Astrid i-Size Base	1,5 éves korig	40–87, 13	van	170	1,8 (jó)	1,5	2,2	1,7	2,0
Avionaut Cosmo + IQ Base 2.0 C	1,5 éves korig	40–87, 13	van	385	2,0 (jó)	1,7	2,4	2,2	2,0
Avionaut Cosmo	1,5 éves korig	40–87, 13	nincs	185	2,0 (jó)	1,3	2,7	2,1	2,0
Avova Sora-Fix	4-12 éves korig	100–150, –	van	240	2,0 (jó)	2,2	1,8	2,1	1,0
Cybox Cloud G i-Size	1,5 éves korig	40–87, 13	nincs	230	2,0 (jó)	1,5	2,6	1,5	1,0
Maxi-Cosi RodiFix Pro2	4-12 éves korig	100–150, –	van	200	2,1 (jó)	2,7	1,5	1,7	1,0
Maxi-Cosi Pebble 360 Pro2 + FamilyFix 360 Pro	1,5 éves korig	40–87, 13	van	570	2,2 (jó)	1,7	2,8	2,1	1,0
Maxi-Cosi Pebble 360 Pro2	1,5 éves korig	40–87, 13	nincs	300	2,2 (jó)	1,5	2,8	2,0	1,0
Cybox Sirona Gi i-Size	1-4 éves korig	61–105, 20	van	370	2,2 (jó)	2,1	2,3	2,0	1,0
Lionelo Astrid i-Size	1,5 éves korig	40–87, 13	nincs	85	2,2 (jó)	1,4	3,0	1,7	2,0
Maxi-Cosi Mica 360 Pro	4 éves korig	40–105, 18	van	470	2,2 (jó)	2,0	2,4	2,0	1,0
Britax Römer Hi-Liner	4-12 éves korig	100–150, –	van	190	2,3 (jó)	2,1	2,5	2,0	1,0
Cybox Sirona G i-Size + Base G	1-4 éves korig	61–105, 20	van	500	2,3 (jó)	2,1	2,5	2,0	1,0
Britax Römer King Pro	1,5-4 éves korig	76–105, 19	nincs	270	2,7 (megfelelő)	2,9	2,6	1,6	1,0
Kinderkraft Xpand 2 i-Size	4-12 éves korig	100–150, –	van	109	2,8 (megfelelő)	2,8	2,7	1,9	1,0
Jané Concord iXpert	4 éves korig	40–105, 20	van	350	3,0 (megfelelő)	2,8	3,1	2,2	1,0
Joie i-Spin XL	12 éves korig	40–150	van	400	3,0 (megfelelő)	2,4	3,2	2,0	1,6
Storchenmühle Niki Start M	1-4 éves korig	61–105, 18	van	450	3,3 (megfelelő)	3,5	2,8	2,3	1,0
Britax Römer Safe-Way M	1-7 éves korig	61–125, 36	nincs	450	3,4 (megfelelő)	1,9	4,1	2,4	1,0
Storchenmühle Niki Start	4 éves korig	40–105, 18	van	500	3,4 (megfelelő)	3,5	2,8	2,3	1,0
Silver Cross Discover i-Size	4-12 éves korig	100–150, –	van	199	4,8 (elégtelen)	3,1	1,8	1,9	4,8
Peg Perego Viaggio Twist + Base Twist	1-4 éves korig	61–105, 18	van	520	5,5 (elégtelen)	5,5	3,0	1,8	4,6

tartalmaz, ez károsíthatja a pajzs- és az agyalapi mirigyet. Az ADAC a káros anyagok jelenlétét úgynevezett vegyes mintás módszerrel vizsgálja: az ülés minden olyan textillel borított részét ellenőrzik, amelyekkel a gyermek érintkezhet. Az ezen a teszten kapott rossz minősítést nem lehet ellensúlyozni a másik három kategória jó eredményeivel, ezért ez a részpontszám egymaga is befolyásolja a végeredményt! A második „bukott” ülés, a Peg Perego Viaggio Twist + Base

Twist, komoly sérülési kockázata miatt: frontális ütközésénél átrepült az utastéren! Ráadásul huzatának anyaga is szennyezett; az egyik legdrágább és emellett 5,5 pontos ülésben használt TCPP nevű tűzálló anyag a gyanú szerint rákkeltő. A Cybox Sirona Gi i-Size a kisgyermekeknek való kategóriában a legjobb eredménnyel végzett, 2,2 pontos általános értékeléssel. Körülbelül négyéves korig és 105 centis magasságig használható, nagyon jól véd frontá-

A teszt és az értékelés

Az ADAC az európai autókлубokkal és fogyasztóvédelmi szervezetekkel együtt évente kétszer teszteszt új gyereküléseket. Névtelenül vásárolnak kiskereskedőktől, vagy csomagküldő cégektől.

Biztonság: minden egyes gyerekülés biztonságát frontális és oldalütközéses teszten is vizsgálják, a törvényi előírásoknál szigorúbban. Ez a kategória az ADAC végső ítéletének 50%-át teszi ki.

Működés: egy balesetben csak a helyesen beszerelt ülés képes megfelelően megvédeni a gyermeket. Fontos az egyszerű használat, és hogy a beszerelési lépések száma a lehető legkisebb legyen. Ez teszi ki az általános értékelés 40%-át.

Ergonómia: az ergonómiai vizsgálati az ülés helyzetre, a helykínálatra és a kényelemre terjed ki, valamint arra is, hogy az ülés mennyi helyet foglal el az utastérből. Ez a kategória az ADAC ítélet 10%-át adja.

Szennyező anyagok: az ülés összes olyan textilrészéből vesznek mintát, amivel a gyermek érintkezhet. Az úgynevezett összetett mintában olyan vegyi anyagokat keresnek, mint a PAH-k, a ftalátok, az égésgátlók, a lágyítószerke, a fenolos vegyületek, a szerves ón, a formaldehid, a nehézfémek és a klórozott paraffinok. Ha a szennyezőanyag-tartalom értékelése rosszabb, mint „megfelelő”, az az általános eredmény leértékeléséhez vezet.



lis ütközésnél. 370 euróba kerül Németországban.

A Maxi-Cosi Mica 360 Pro körülbelül négyéves korig 40 és 105 centis testmagasság között jó, és a teszten szintén 2,2 pontos általános értékeléssel végzett. Biztonságos, de nehéz, és 470 euróba kerül. Jó, hogy oldalra fordítható, így könnyebb ki-becsatolni a gyermeket. Bár már akár újszülött kortól használ-

ható, hiba, hogy a babát nem lehet az ülésben az autóhoz vinni.

Az Avova Sora-Fix a teszt legjobbjára a négyéves kortól használható háttámlás ülés magassítók mezőnyében (2,0 pont). 150 centis testmagasságig alkalmas, és 240 euró a német átlagára. Az ADAC tesztelői megjegyezték, hogy használatához, bizonyos autókban ajánlott kivenni a fejtámlát.

ÁRVERSENY

Nissan Qashqai 1.3 DIG-T N-Connecta és
SsangYong Korando 1.5 GDI Turbo Club

Ázsia-kupa

FRONTHAJTÁSÚ KOMPAKT CROSSOVEREK BELÉPŐ BENZINMOTORRAL ÉS ALAPFELSZERELTSÉGGEL.

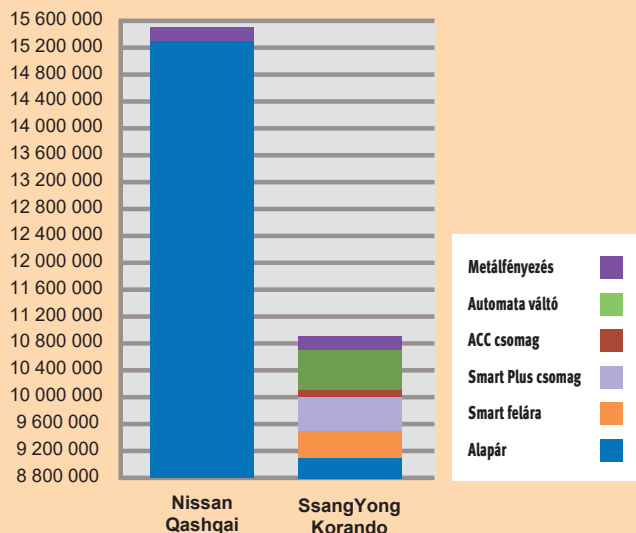
A gépházakban négyhengeres turbós benzinesek forognak, a japán autóé 158, a koreaié 163 LE-s, a váltók egyformán hatfokozatú kézik. A Qashqai belépőváltozata ezzel a motorral a listaáron 15 299 000 forintos N-Connecta; a Korando ennél számottevően olcsóbb, a háromlépcsős komfortszint legalacsonyabbja a Club, szintén listaáron 9 099 000 forintért. Az autók alapfelszereltségében közös a startstop, a hét lég-

Minden fontos tartozékot megad a Qashqai, egyedül metálfényezésre kell költenie annak, aki szeretné



pár, a négy villanyablak, az állítható magasságú vezetőülés, az automata világításkapcsoló, a LED-es menetfények, az esőszensor, a légkondi (Korando: manuális, Qashqai: kétzónás automata), a vetített műszeregység (Korando: 10,25, Qashqai: 12,3 colos), a bőrbevonatú okoskormány, a tolatóradar, a tolatókamera, a navigációs infotainment rendszer (Korando: 9,0, Qashqai: 12,3 colos érintőképernyő, okostelefon tükrözés), az audiorendszer (DAB/USB), a Bluetooth telefonkihangsító, az osztottan dönthető hátsó üléstámla és a színezett üveg. A gumikat a japán autón 18, a koreain 17 colos alufelnikre szerelik. A Nissan alapáron adott többlete a LED fő- és ködfényszóró, a kulcs nélküli kezelés, a kibővített vezetőség csomag (adaptív tempomattal, keresztirányú forgalomra figyelmeztetővel, holtterfigyelővel), az elektromos rögzítő fék (Auto Hold), az első parkolóradar, a 360 fokos kamera, az indukciós teleföntöltő, a fűthető kormány és első üléspár és az állítható derektámasz (vezetőnél). A vevők szívesen költenek LED fényszórókra, kulcs nélküli kezelésre, kétzónás automata légkondira, adaptív tempomatra, fűthető első ülésekre és kormányra, valamint metálfényezésre. A Qashqai-vásárlónak ebből csak metálszínre kell áldozni alapesetben 200 ezret, mert az N-Connecta már minden vágyott extrát tartalmaz, így a kívánságautó végösszege

A KÍVÁNSÁGLISTA ELEMEIVEL FELSZERELT AUTÓK LISTAÁRAI (FT)



ÖSSZEHASONLÍTÓ MŰSZAKI TÁBLÁZAT

	Nissan Qashqai 1.3 DIG-T MHEV	SsangYong Korando 1.5 GDI Turbo
Hengerűrtartalom [cm³]	1332	1497
Hengerszám/szelepszám	4/16	
Teljesítmény [LE/kW (1/min)]	158/116 (5500)	163/120 (5000-5500)
Nyomaték [Nm (1/min)]	260 (1800-4000)	280 (1500-4000)
Sebességváltó [fokozat/üzem mód]	6/kézi	
Gyorsulás (0-100 km/h) [s]	9,5	12,0
Végsebesség [km/h]	206	191
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4425x1835x1625	4450x1870x1620
Tengelytáv [mm]	2665	2675
Csomagtartó [l]	479-1447	551-1248
Saját tömeg [kg]	1347	1442
CO ₂ [g/km]	143	172
Vegetes fogyasztás [l/100 km]	6,3	7,5
Kilométerköltség [Ft/km]	43,77	50,25
Listaár [Ft]	15 299 000	9 099 000
Flottakezelési költség* [Ft/hó]	420 000	250 000

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

zsák, az Isofix, a számos vezetőség (autonóm vészfékező, sávtartó, sávellhagyásra figyelmeztető, dombsegéd, táblafelismerő, sebességfigyelmeztető, fáradságérzékelő), a távirányítású központi zár, az elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükör-



Olcsóbb, de trükkösebb a Korando felszereltsége, az adaptív tempomathoz kötelező automata váltót is venni

sege listaáron 15 499 000 forint. A Korandónál először 400 ezerbe kerül a második Smart szintre való fellépés, amivel rögtön érkezik a fűthető kormány és ülés, a kétzónás automata légkondi, pluszban LED-es ködfényszórókkal és első parkolóradarokkal. A 499 ezer forintos Smart Plus csomaggal jön a LED fényszóró és a kulcs nélküli kezelés (megfejezve több vezető-

segéddel a Biztonság csomagban). A 119 ezeres ACC csomag tartalmazza az adaptív tempomatot (elektromos rögzítőfékkel és Auto Hold funkcióval), ám ehhez kötelező megvenni 599 ezer forintért a hatfokozatú automata váltót. A metálfényezés még 199 ezer, így a végül hiánytalanul összeállított álomautó listaáron 10 915 000 Ft.

Lapzártakor mindkét márkánál futott központi akció. A Nissan gálánsan négy millió forintot enged el az N-Connecta alapárából, amely 11 299 000 forintért elhozható. A SsangYong kedvezménye 500 ezer forint, amivel a Club indulóára 8 599 000 forintra csökken. A modellek költségét a megszokott módon ötéves, 100 000 km-es használatban összehasonlítva (a kötelező szervizek és az üzemanyagköltségek árával) a Nissan Qashqai mutatója 43,77, a SsangYong Korandóé 50,25 Ft/km.



Zsákutca speciál?

A KRESZ szerint a megállási és a várakozási tilalmat jelző táblákat a menetirány szerint a jobb és baloldalon is elhelyezhetik, és hatályuk arra az oldalra érvényes, ahol állnak

OLVASÓNKNAK SZÚRJA A SZEMÉT EGY ZSÁKUTCÁBAN LÁTOTT SZABÁLYTALANSÁG-SOROZAT. TÉNYLEG SZABÁLYTALAN EZ, HA ZSÁKUTCÁBAN TÖRTÉNIK?

Naponta járok a lefotózott útszakaszon gyalog, és régóta motoszkál a kérdés a fejemben: hány szabálytalanul parkoló autó látható a képen? De inkább ezt kérdezem: kettő, vagy három szabálytalanságot követ el az ezüstszínű Mercedes tulajdonosa, aki menetiránnyal szemben állt meg úgy, hogy nem hagyott elég helyet a gyalogosoknak a járdán? A harmadik esetleges szabálytalanság, hogy



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

Alapkérdés, hogy a KRESZ 40. § (1) bekezdése értelmében járművel megállni – jogszabályi kivételektől eltekintve – csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén szabad. A fotón látható közúton a közlekedés nem egyirányú, ezért a 40. § (2) bekezdése szerinti feltétel az úttest bal szélén való megállás lehetőség-

ge szóba sem jön. Kérdéses az is, hogy amennyiben egyirányú útról beszélünk, és a kérdezett gépkocsi nem a járdán állna, akkor a további feltétel (az álló jármű mellett az úttest jobb széléig mérve az 5,5 m szabadon hagyásának követelményéről) teljesülne-e. Lehet, hogy éppen ennek (az 5,5 m szabadon hagyásának) érdekében állt a padkára, azonban a kiegészítő tábla ezt is egyértelműen tiltja. Az utca túlfelén, a hatályos KRESZ szerint pedig azért nem kellett kitenni a megállni tilos táblát, mert zsákutcában szemből csak olyan személy közlekedése várható, aki már szembesült a megállási tilalommal a behajtáskor. A KRESZ 10. § (6) bekezdése szerint ugyanis a meg-

állási és a várakozási tilalmat az úttest mellett a menetirány szerint a jobb és baloldalon egyaránt elhelyezhetik, és a jelzőtáblák hatálya az úttestnek arra az oldalára terjed ki, ahol azokat elhelyezték, esetünkben tehát mindkét oldalra. Ez tehát kivétel az olvasónk által hivatkozott azon általános szabály alól, miszerint a jelzőtáblákat az úttest menetirány szerinti jobb oldalán kell elhelyezni. Fel lehet vetni persze, hogy amennyiben napokkal később és nem ugyanaz a személy hajt ki a zsákutcából, mint aki behajtott, könnyebben felismerhető helyzetet teremtené a tábla megismétlése a zsákutca túloldalán, amit természetesen a hatályos KRESZ sem tilt, de nem is ír elő.

40 m-en belül áll a megállni tilos tábla mögött, viszont úgy tudom, hogy a tábla nem vonatkozik a

menetirány szerinti bal oldalra, vagyis azt 40 m-re, a zsákutca túloldalán kellene elhelyezni, szem-

ben az onnan érkezőkkel, hogy a tiltás érvényes legyen.

Név és cím a szerkesztőségben

Termékteszt: Withcar kárpittisztító spray

Folthatásban jó?

A kiindulási állapot a Fiat hátsó ülőlapjának közepén. Jobbra fent két övcsat is látszik egy kicsit



A flakonon semmilyen feliratot nem találtunk, és használati utasítás sem volt a dobozban, ez hiba

A NETRŐL RENDEL-TÜNK (TALÁLOMRA) AUTÓS KÁRPITTISZTÍTÓT, ÉS OLYAN FOLTOKRA TÁMADTUNK VELE, AMIKET ÉVEK ÓTA NEM TUDTUNK ELTŰNTETNI.

Aki a napi robotban gyerekek szállítására is használja autóját, az tudja, hogy az effajta „üzem” megviseli a kárpitokat. Gyorsan gyűlnek a foltok: uzsonna, homok, tea, aszfaltkréta, sár, sőt, a tini lányok után még sminknyomok is... Bőséges a választék. Családi használatú 2020-as Fiat Tipónk – ami Az Autó tartóteszt autójaként is futott 40 000 km-en át – pont így dolgozik minden iskolanapon. Ülészuhatot nem vettünk rá, mert a Fiat ügyesen lecipzarázható, egyszerű anyagú szövetkárpitjait – gondoltuk – majd kitisztíttatjuk időnként. Ez eddig nem történt meg, mert a Tipo szinte folyamatosan be van fogva. A kézi autósok többsége a kisebb foltokkal egészen jól elbánt, de a hátsó ülőlap középső részén éktelekedő „nagy szürke köddel” eddig egyik sem bírt, illetve azt mondták, belső takarításhoz használatos szereik nem tudják teljesen eltüntetni. Ezért inkább rendeljük meg a „teljes



A végeredmény: teljesen eltűnt a nagy szürke folt és a spray illata is kellemes

kárpittisztítás csomagot”, és hagyjuk náluk az autót legalább egy-két napra. Ekkor tűnt fel a Withcar kárpittisztítójának hirdetése az interneten. Kiváló hatást ígértek, gondoltuk egy próbát megér; megrendeltük. Nem volt olcsó, 7270 forintot fizettünk érte, és néhány nap múlva meg is érkezett a cég nevén kívül csak a mi postacímünkkel felmatricázott doboz, benne egy hatalmas, egyliteres, csupasz és fehér – vélhetően kínai eredetű – pumpás műanyag-flakonnal, tele folyadékkal, de feliratok és használati utasítás nélkül. Leírást a dobozban sem találtunk,

így a rutinunkra alapozva láttunk neki a tisztításnak a magunk kontójára. Először portalaníttunk, aztán vizes ruhával áttöröltük a beszáradt szürke foltos részt, majd megvártuk, míg teljesen megszárad. Befújtuk a kicsit olajos tapintású, és teljesen átlátszó, egyébként kellemes illatú spray-vel, majd óvatosan, de határozott, körkörös mozdulatokkal a felületbe dörzsöltük az anyagot. Vártunk nagyjából 3-4 percet, és puha száraz ronggyal újra áttöröltük a foltos részt. Néhány perc szünet után megismételtük a kezelést (fújás, dörzsölés, szünet, száraz

rongy): az eredmény meglepően meggyőző, a foltok teljesen eltűntek, de a biztonság kedvéért vártunk egy napot, hogy megtudjuk, a szövet kiszáradásával nem jelennek-e meg újra. Nem jelentek.

A Withcar remekül helytállt, a hatalmas kiserelés ráadásul akár évekre is elég. Próbából az egyik első üléstámla régi beszáradt foltját is megpróbáltuk kitisztítani. Ez a kétszeri kezelés hatására sokat halványult, és kisebb is lett, de nem tűnt el úgy, mint az ülőlap „ködfelhője”. Hamarosan újra megkíséreljük...

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.

„Bonyolult” kanyarodás

Nem többsávos útról kanyarodok többsávos útra, jobbra, de nem a jobb szélső sávba, hanem egyből a belsőbe. Szemből szintén kanyarodik egy jármű, saját szempontjából balra, ugyancsak a belső sávba. Kinek van elsőbbsége ebben az esetben? Ő úgy gondolta – a kiabálásából ezt szűrtem le –, hogy neki. Egyes vélemények szerint a kanyarodási szabály a döntő, mások szerint a jobbra kanyarodó egyben sávvaltoztató is, így elsőbbséget kell adnia. Nekem a KRESZ nem egyértelmű ebben. Vagy van erre vonatkozóan valamilyen bírósági vagy jogegységi határozat, állásfoglalás?

M. O.

Ez az egyik olyan tipikus kérdés, amire a KRESZ, mint jogszabály nem ad megfelelő választ. Valóban, ahogy írta, a bírósági gyakorlatot is érdemes figyelembe venni. A KRESZ két dolgot határoz meg: 1. a járművel másik útra – ha közúti jelzésből más nem következik – jobbra kis ívben, balra nagy ívben kell bekanyarodni, úgy, hogy a jármű a bekanyarodás után a menetirány szerinti jobb oldalon maradjon. 2. Elsőbbséget kell adni balra bekanyarodó járművel az úttesten szemből érkező és egyenesen továbbhaladó vagy jobbra bekanyarodó jármű részére. Tehát az első pont csak azt határozza meg, hogy kanyarodás után a jobb oldalra kell érkezni, hogy azon belül több sáv esetén melyikbe, azt nem. A második pont balra kanyarodásnál elsőbbséget ad a jobbra kis ívben kanyarodónak. Tehát ezekből az derül ki, hogy balra kanyarodás közben, függetlenül attól, hogy hová – melyik sávba – érkezőnk, elsőbbség jár a jobbra kis ívben kanyarodónak. Ugyanakkor a joggyakorlatban ezt találtuk: „a jobb szélső forgalmi sávból, illetve az úttest jobb szélétől, a jobb szélső forgalmi

sávba, illetve az úttest jobb szélére kell kanyarodni. Amennyiben a fenti helyzetektől a kanyarodó jármű eltér, a kanyarodás mellett forgalmi sávot is változtat, azaz kétszeresen irányváltoztatónak minősül. A kétszeres irányváltoztatás során a forgalmi sáv változtatására vonatkozó szabályokra – 29. § – is figyelemmel kell lenni”. Ez utóbbit tehát azt jelenti, hogy aki „járművel irányt változtat (terelővonalat, az úttest szélét vagy képzeletbeli felezővonalát átlépi, forgalmi sávot vált, másik útra bekanyarodik, főútvonalról vagy szilárd burkolatú útról letér stb.), köteles az azonos irányban vagy szemben haladó, irányt nem változtató járműveknek elsőbbséget adni.” Ezzel csak az a probléma, hogy mi van, ha valamiért a jobb szélső sáv nem vehető igénybe, mert az például buszsáv, vagy útfelbontás, torlódás van ott? A balra kanyarodónak ebben az esetben ezt mérlegelnie kellene, hiszen a jobbra kanyarodás ilyenkor csak a belső sávba hajtható végre.

Az utolsó cseppig

Tudom, furcsa hozzáállás, de mintha a fogamat húznák, amikor tankolok – ezek mellett az árak mellett... Ezért sokszor keveset töltök a kocsiba, aztán, amikor már szinte üres a tank, megint megyek. Valaki azt mondta, hogy ez a gyakorlat nem jó, mert tönkre teheti a motort.

T. G.

Amíg egyetlen csepp üzemanyag is van a tankban, nem kell aggódni a motor miatt. Más a helyzet, ha az utolsó csepp benzin vagy gázolaj is elfogyott. Az üzemanyag ugyanis nem csak az égéshez kell, hanem keni is a befecskendező rendszer elemeit. Szárazon futva ezek károsodnak, ezért a legtöbb autógyártó igyekszik megvédeni például legalább az üzemanyag szivattyúkat: belső keringető rendszerrel nem engedik őket teljesen üresre futni, akkor sem, ha már nem szállítanak üzemanyagot. A befecskendezőkben azonban nincs ilyen védelem, ez különösen a dízeleknél jelenthet gondot. Nem mellékes, hogy több nyugat-európai országban, például

Németországban és Svájcban, vaskos bírság is kiszabható, ha autópályán fogy ki az üzemanyag, mert ez szabálytalan megállásnak minősül. Ha mégis kiürül a tank és az autó dőcögve megáll, először megfelelő üzemanyagot kell tankolni, majd be kell indítani a motort. Ha a dízelek befecskendezésébe levegő jut, légteleníteni kell. Ezért is az a legjobb, ha idejében tankol. Attól a pillanattól kezdve, hogy az alacsony üzemanyagszintet jelző lámpa világítani kezd a műszerfalon, a legtöbb autóval még több tucat kilométert lehet megtenni. A kijelzők azonban még a mai autókban sem elég pontosak, ezért a fedélzeti számítógépek a tartalék végén gyakran nem kilométerben jelzik a hatótávolságot, hanem (villogó) vonalakkal. A gyártók így akarják megakadályozni, hogy a sofőr az utolsó cseppig kihasználja a tank tartalmát.

A töltési veszteség minimalizálása

Sokan nem is gondolnak arra, hogy a villanyautó töltése közben veszteség is keletkezik. Befolyásolhatom-e valahogy a villanyautóm „tankolásakor” a töltési veszteségeket? És ha igen, hogyan?

K. D.

A töltési veszteségek elkerülhetetlenek, de nagymértékben eltérőek lehetnek. A 10% átlagosnak tekinthető, de kedvezőtlen esetben akár 25% is lehet! A veszteségek forrásai eltérőek. Fontos a hőmérséklet: téli körülmények között átlagosan 8-10% megy veszendőbe, jelentős részben csak az akku hőmérséklete miatt. Szintén keletkezik veszteség a töltővezetékeken, ezek az energiák (is) végső soron hővé alakulva a környezetet fűtve vesznek el. De keletkezik veszteség az inverterben is (ez alakítja, a váltóáramot az akkumulátornak egyenárammá). Ez a veszteség egyenáramú gyorstöltésnél minimális, a nagy áramok miatt azonban ilyenkor jelentősen nőnek az egyéb többletek.

A váltóáramú töltés ebből a szempontból jobb, a 11 vagy 22 kW-os köztöltők általában alacsony veszteségűek, bár ez a

megoldás önmagában is drága. A töltési technológiától függetlenül, megfelelő stratégiájával is csökkenthetők a veszteségek. Jobb eredményeket lehet elérni, ha az akkumulátor szintjét nem engedjük 20% alá, és nem töltjük 80% fölé. Végül a töltőkábel is befolyásolja a veszteségeket: vastag és rövid tápkábelrel a szint alacsonyabb.

Egypedálos vezetés

Az egyik szomszédom mostanában vett elektromos autót. Nagyon szereti és már többször áradozott az egypedálos vezetésről. Tehát csak a gázt kell nyomni, ha jól értem. De akkor hogyan fékez? Pontosabban: mi ez valójában és mik az előnyei?

Sz. T.

Az „egypedálos” kifejezés pontosan leírja, mi is történik: két pedál helyett csak egy kell a sebesség növeléséhez vagy csökkentéséhez. Vagyis ha teljesen elengedjük a gázt, az autó erősen lassítani kezd. Ha ez nem elég – például vészhelyzetben – még mindig ott a fékpedál. Egypedálos üzemben a lassítás összetett folyamat. A gázt felengedve az autó a hajtó motort generátorként használva motorfékkel lassít, miközben a fékenergiák egy részét (nagyjából 40%-át) az akkumulátorba tölti, amivel végső soron a hatótávot növeli. A villanymotorral azonban nem lehet teljesen a megállásig lassítani, közvetlenül a megállás előtt a hagyományos fékekre is szükség van. Az egypedálos rendszerek ezért mindenféle vezetői beavatkozás nélkül ilyenkor a kerékfékekre váltanak, anélkül, hogy azt az utasok észrevennék. Ha a gázpedált csak enyhén engedjük fel, csekélyebb a lassulás, de ha lekapjuk a lábunkat erős fékhatás a válasz, ilyenkor a féklámpa is világít. A közlekedésbiztonsági szakemberek szerint ez az üzemmód előrelátó vezetési stílusra ösztönöz, különösen városi forgalomban.

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

Előzetes 2024/8

Július 25-én, csütörtökön

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



Kipróbáljuk az új Dacia Springet.



Az Autobest zsűrijével a kínai Geely által, jelentős részben a Volvo tudásbázisán létrehozott új cég, az Aurobay vezető fejlesztőivel beszélgettünk. Ők kifejezetten modern benzines és hibrid hajtásláncokat terveznek és gyártanak, lényegében bárkinek, aki ilyeneket szeretne!



Teszten a BYD Seal, 82,5 kWh-s akkuval, két villanymotors összerakék-hajtással és 530 LE-vel.



Teszt: Toyota C-HR.

KAPJA MEG OLCSÓBBAN KATALÓGUSAINKAT!

Fizessen kevesebbet, és mi hához visszük katalógusainkat!

- Fizessen átutalással és mi 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, kedvezményrel. 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 címzettje: **Auto News Kiadó Kft.** 1142 Budapest, Erzsébet királyné útja 57–61. (új cím!) **Számlaszám: Erste Bank 11600006-00000000-97720351**
Kérjük, közleményként írják az átutalásra a pontos címet, a megvásárolni kívánt katalógus (katalógusok) nevét és hogy mennyit kívánnak vásárolni.

Az Autó

Lapalpitók: Csikós Gábor, Földvári András, Gáti László, Surányi Péter
Főszerkesztő: Szécsényi Gábor
Főszerkesztő-helyettes: Krepisz Zoltán

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

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: +36-20-914-7713
Levél cím: a szerkesztőség címe
E-mail: azauto@azauto.hu

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

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

ISSN 2060-5773

© Minden jog fenntartva Auto News Kft.

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

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

Név/intézmény:

Cím:

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

emelet, ajtó, irányítószám) e-mail:

Dátum:

Alíráás:

A megrendelőlapot a következő címre borítékban szíveskedjen feladni:
Magyar Posta Zrt.
Hírlap Igazgatóság
1900 Budapest

Azonnal klasszikus...



Keresse az újságárusoknál!



BEVEZETŐ ÁR

SUZUKI+ 2024
akár 0% THM*



VITARA 2024

KÉSZEN ÁLL A KÜLDETÉSRE

ALLGRIP
ÖSSZKERÉK-
HAJTÁS

140 VOLTOS
HIBRID
RENDSZER

FEJLETT
BIZTONSÁGI
RENDSZEREK

9 COLOS
MULTIMÉDIA-
KIJELZŐ

A megújult Vitarára minden helyzetben számíthatsz!

AllGrip Select összkerékhajtással és számos vezetéstámogató rendszerrel várja, hogy teljesíthesse küldetését. Válaszd lágy hibrid vagy hibrid meghajtással, és vidd haza bevezető áron! Elérhető akciós akció akár 0% THM-es Suzuki+ 2024 finanszírozással.

*A Suzuki2024+ Akciós termék fix kamatozású, zárt- és nyíltvégű pénzügyi lízingkonstrukcióban érhető el. A 0%-os THM maximum 1,5 millió Ft hitelösszegig és kizárólagosan 12 hónapos futamidővel zártvégű pénzügyi lízing konstrukcióban érhető el. A THM meghatározására a fenti finanszírozási feltételek és a hatályos jogszabályok figyelembevételével került sor, és minden 2024-es modellévű személyautóra felhasználható. A THM meghirdetett mértéke a finanszírozási feltételek változásától függően módosulhat illetve eltérő lehet. Fix kamatozás következtében a futamidő alatt a havi lízingdíjak összege nem változik. A Lízingbevevőnek kötelező az általa kiválasztott biztosítóval teljes körű casco biztosítást kötnie akként, hogy a biztosítás társbiztosítottja a Merkantil Bank Zrt., mint Lízingbeadó legyen. A lízingtárgy tulajdonjoga a lízingszerződés szerinti teljes tartozás megfizetése esetén száll át, illetve szállhat át - nyíltvégű pénzügyi lízing finanszírozás esetén - az ügyfélre, vagy az általa kijelölt harmadik személyre. A Suzuki2024+ Akciós termék finanszírozás további feltételeiről, illetve a felmerülő kockázatokról a Merkantil Bank Zrt. Gépjármű Zártvégű Pénzügyi Lízing Üzletszabályzatából és Gépjármű Nyíltvégű Pénzügyi Lízing Üzletszabályzatából, Hirdetményeiből és az ügyfeleknek szóló tájékoztatókból tájékozódhat, továbbá ezen dokumentumokból tájékozódhat a tárgybani finanszírozástól eltérő nem akciós finanszírozás feltételeiről is, amelyek megtekinthetők a Merkantil Bank Zrt. honlapján vagy székelyén. Az akció feltételei 2024.04.18. - 2024.06.30. között lezáródtak. Részletes tájékoztatásért forduljon Suzuki Márkakereskedőhöz, aki mint közvetítő a Merkantil Bank Zrt. finanszírozó képviselőjében jár el. Reprezentatív példa fix kamatozású zártvégű pénzügyi lízing esetén új Suzuki személygépjárműre Suzuki2024+ Akciós termékkel, futamidő: 60 hónap, finanszírozott összeg: 3.000.000,- Ft, havi törlesztő részlet: 61.163,- Ft, THM: 8,55%, ügyleti kamat: 8,23%, Lízingbevevő által fizetendő teljes visszafizetendő összeg: 3.659.780,- Ft, casco biztosítás megkötése és fenntartása mellett. I. **A lágy hibrid rendszerrel szerelt Vitara és S-CROSS modellekhez a motort, a turbófeltöltőt, a váltószerveket és a hibrid rendszert illetően összesen 3+7 év garanciát vállal a Suzuki: az autó többi részére vonatkozó általános 3 év jótállás felett tehát további 7 év extra garancia jár ezekre a kulcsfontosságú elemekre. Az általános garancia fogyasztók*** részére 3 évig érvényes, a kiegészítő Hybrid Pro (motor, turbófeltöltő, váltószerveket, hibrid rendszer) garanciajárat +7 évig (vagy 200.000 km-ig) érvényes. A hibrid rendszerrel szerelt Vitara, S-CROSS, Swace és Across modellekhez a motort, az elektromotort, a hibrid rendszer elemeit, hibrid akkumulátor zárlati miatti meghibásodását, a váltószerveket, továbbá az Across esetében a külső töltőegységet illetően összesen 3+7 év garanciát vállal a Suzuki: az autó többi részére vonatkozó általános 3 év jótállás felett tehát további 7 év extra garancia jár ezekre a kulcsfontosságú elemekre. Az általános garancia fogyasztók*** részére 3 évig érvényes, a kiegészítő Hybrid Pro+ (motor, elektromotor, a hibrid rendszer elemei, hibrid akkumulátor zárlati miatti meghibásodása, váltószerveket, külső töltőegység [Across]) garanciajárat +7 évig (vagy 200.000 km-ig) érvényes. I. A lágy hibrid és hibrid rendszerrel szerelt Suzuki Vitara felszereltségtől és a lítiumion-akkumulátor töltöttségi szintjétől függő üzemanyag-fogyasztása (l/100 km) és CO₂-kibocsátása (g/km) vegyes használat, és a hibrid esetében az elektromotor és a benzinmotor kombinált használat mellett, WLTP mérési ciklus alapján: Lágy hibrid: 4,4-6,4 l/100 km, 119-130 g/km, Hibrid: 4,4-6,5 l/100 km, 113-127 g/km. A kép illusztráció, a tájékoztatás nem teljes körű, a változtatás jogát fenntartjuk. További részletek a Suzuki márkakereskedésekben vagy a suzuki.hu oldalon. ***jogszámban meghatározva