

CARNET

CSOPORT

MAGAZIN

XIV. KIADÁS | 2024. MÁJUS

EUROLEASING
MBH CSOPORT

NAGY
CARNET
AUTÓS NAP 2024
05/31



EUROLEASING
MBH CSOPORT

vezess

drivingcamp



A CarNet Csoport márkakereskedései és szervizei



www.carnet.hu/abarth

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/alpine

CarNet Triplex

2011 Budakalász, József Attila u. 77.



www.carnet.hu/ds

CarNet Riegler

9024 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/dacia

CarNet Triplex

2011 Budakalász, József Attila u. 77.
1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 5.
1173 Budapest, Pesti út. 16.



www.carnet.hu/citroen

CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kínizsi utca 28.

CarNet Auto-Fort *(csak szerviz)*

1215 Budapest, Védgát utca 14.

CarNet Riegler *(csak szerviz)*

9027 Győr, Pesti út 4.

Jeep

www.carnet.hu/jeep

CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kínizsi utca 28.

CarNet Riegler

9024 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/fiat

CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kínizsi utca 28.

CarNet Autó-Forrás

8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.

CarNet Mirai *(csak szerviz)*

1119 Budapest, Budafoki út 105.

CarNet M5 *(csak szerviz)*

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 2/B



www.carnet.hu/hyundai

CarNet Autó-Forrás

8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.



www.carnet.hu/alfa-romeo

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.

CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kínizsi utca 28.



www.carnet.hu/ford

CarNet Auto-Fort

1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 3.

1044 Budapest, Váci út 66-72.

1215 Budapest, Védgát utca 45.

CarNet For-Top

9028 Győr, Kismegyeri u. 2.

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 1/a

9400 Sopron, Győri u. 42.



www.carnet.hu/ssangyong

CarNet For-Top

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 1/a



www.carnet.hu/nissan

CarNet Auto-Fort

1215 Budapest Védgát u. 14.



www.carnet.hu/mg

CarNet Auto-Fort

1215 Budapest Védgát u. 14.



www.carnet.hu/mazda

CarNet Mirai

1037 Budapest, Vörösvári út 123.

1119 Budapest, Budafoki út 105.

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/piaggio-commercial

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/peugeot

CarNet Auto-Fort

1134 Budapest, Váci út 45.

1211 Budapest, Védgát u. 14.

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/renault

CarNet Triplex

2011 Budakalász, József Attila u. 77.
1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 5.
1173 Budapest, Pesti út 16.



www.carnet.hu/suzuki

CarNet Auto-Fort

1044 Budapest, Váci út 66-72.



www.carnet.hu/toyota

CarNet M5

1097 Budapest, Gyáli út 42.
2800 Tatabánya Alkotmány u. 2/B

Toyota Professional

1097 Budapest, Gyáli út 40.



KEDVES OLVASÓNK!

Az előszavak összeállításakor, minden esetben igyekeztem valamilyen új témát felvetni, és sosem gondoltam volna arra, hogy lesz olyan alkalom, amikor az előző folytatása tűnik majd a

legjobb választásnak. A XIII. számban arról írtam, hogy próbáljuk megsejteni, milyen jövőre számíthatunk, milyen meghajtás gyártását engedik majd a jogszabályok, ehhez hogyan alkalmazkodnak a gyártók, és milyen megoldást választanak majd a vásárlók. Ez a felvetés most talán még aktuálisabb.

Az azóta eltelt fél év alatt nagyon sok tapasztalattal lettünk gazdagabbak. Láttuk, hogy egyre több országban állították le az elektromos autók vásárlását ösztönző támogatásokat, és látjuk ezek hatását is. Feltűnhet az a változás ahogyan a politikusok kezdik átértékelni a szabadpiaci folyamatokat, és kezdik stratégiáikat átdolgozni, amiben egyre nagyobb hangsúlyt fektetnek saját gazdaságaik védelmére. Ezeket az üzeneteket hallhatjuk mind Európában, mind az Egyesült Államokban. Mi lehet az a háttér, ami egyesíti a szándékokat? Azt halljuk, hogy a gazdaság védelme, de emellett természetesen a közelgő választások, és a szavazatok maximalizálásának jelentősége is. Ezek alapján szinte biztosra vehetjük, hogy valami megváltozik majd miután kirajzolódnak az erővonalak.

Elmondhatjuk, hogy talán sosem volt a gazdasági környezet ennyire változékony, sőt azt is, hogy a végső keretrendszer még most sem látszik. Ebben a bizonytalan környezetben kell hosszú évekre előremutató stratégiát választaniuk az autógyáraknak. Nincsenek könnyű helyzetben, hiszen tavaly még szentírásnak hitt tételek veszítik el értelmüket. Gondoljunk csak arra, milyen felfutást jósoltak az elektromos autók, az autómegosztók, vagy az online autóértékesítésnek. Ezek szuper lehetőségek, és mind részévé váltak az életünknek, de nem váltak és valószínűleg nem is válnak dominánssá és még kevésbé egyeduralmukodóvá egyik területen sem.

Mit tudunk, most tanácsolni ügyfeleinknek? Talán azt, hogy legyenek minden eddiginél körültekintőbbek amikor a jövőjükről döntenek. Mérlegeljék a nyitva álló összes lehetőséget, vegyék számításba a rendelkezésre álló infrastruktúrát, és mérjék fel valós igényeiket annak érdekében, hogy olyan döntést hozzanak, amivel hosszútávon elégedettek lesznek. Ebben képzett, naprakész kollégáinkra mindig számíthatnak, de addig is amíg ellátogatnak hozzánk, magazinunkkal nyújtunk egy kis ízelítőt az újdonságokból.

Káta Ferenc

Vezérigazgató

TARTALOM

MAGAZIN

Más, mint egy német prémium - Interjú Zsiros Zsolttal	2
Hatótávnövelés, ami működik	42
Használt családi autók 5 millió forint alatt	46
Tényleg olyan drága az elektromos autó	62

TESZT

Íme a legfejlettebb Renault - Renault Austral Techno Esprit	18
Villanyautó francia módra - Peugeot E-2008	28
Elektromos SUV, színes öltönyben - Fiat 600E	38
Stílus, erő és takarékoság találkozása - Toyota C-HR	50

CARNET CSOPORT

Tóth Ferenc Pincészet	8
CarNet Truck - Győri átépítés	10
CarNet Fleet - Operatív lízing - Tartós Bérlet	25
Vasas Pasarét SC hírek	34
Tihanyi Hajós Egylet - Álmban csobog egy kicsit	58

MÁRKA HÍREK

Tíz másik Alpine kijönne ennek az árából	6
A Citroën régi-új arculata	14
Tanulmányautókkal mutatták be a Fiat jövőjét	16
Összejött a Grand Slam a Hyundainak	22
Wagoneer S - Az újabb Villany-Jeep	24
Megújult a világ kedvenc roadstere, a Mazda MX-5	26
Hét új fotó a legerősebb Abarthról	30
Szoborba bújtak az MG sportkocsijai	32
Díjat nyert a Peugeot digitális panorámaképernyője	40
Öt örült jármű, amit az új Renault ihletett	44
Ha Suzukid van, bármid lehet	52
Seprű alapanyagából gyárt üzemanyagot a Nissan	54
Szó szerint, egyedülálló a vadonatúj Toyota Camry	60

PARTNEREINK

Euroleasing	12
Eurorisk	48

MÁS, MINT EGY NÉMET PRÉMIUM, AMIVEL MEG SEM SZÓLALSZ, ÉS MÁR ELÍTÉLNEK

INTERJÚ ZSIROS ZSOLT
ALFA-RAJONGÓVAL



Napi járó autója egy Alfa Stelvio QV, a garázsban egy 4C Spider várja a bevetést. Felesége Jeep Renegade-je a cégcsoport amerikai ágától származik, fiuk autója egy Abarth 500, a nappaliban pedig egy Ducati 848 függ a kanapé mögött. Zsiros Zsolt rajong a két- és a négykerekű olasz műalkotásokért.

Zsiros Zsolt a '90-es években volt fiatal, amikor mindaz megesett, amitől az ember ma már óvja a gyermekeit. Régóta a húsiparban dolgozik, egy ideje magánvállalkozóként, holland társával hízósertésekkel és kismalacokkal kereskednek TwinPigs nevű cégükben. Budapest délkeleti agglomerációjában él, közel 20 éve a CarNet ügyfele, és az olasz gépeken kívül a flipperezés megszállottja. Vele beszélgettünk.

Akinek van affinitása az autókhoz, becsülni szokta az Alfákat, de jóval kevesebben jutnak el odáig, hogy vegyenek is egyet. Te hogyan lettél alfás?

Fiunk születése idején kerültem közel az Alfa Romeohoz, mert hozzájutottam egy használt Alfa Romeo 156-hoz az öthengeres dízellel. Amikor el kellett adnunk, maradtam a márkánál egy 145-tel. 1.6 TS volt a 120 lóerős, nagyon pörgős motorral, feleségemmel együtt imádtuk. Ugyanekkor a sógoromnak egy kétezres 145 QV-je volt. Később visszavásároltam a sorötös 156-ost, utána vettünk a feleségemnek egy Q2-es Alfa GT-t. Gyönyörű kupé volt, tűzpirosban, amit a 2010-es években egy dízel és egy benzines Brera követett, már hobbiautóként.

Az Alfák révén kerültél kapcsolatba a győri CarNettel. Mikor és hogyan?

2007 óta él ez a kapcsolat. Akkori céges autómat totálkárosra törte egy figyelmetlen autós. Adta volna magát, hogy a Passatot Passattra cseréljem, de félve megkérdeztem az akkori főnökömet, hogy lehetne-e valami más. Amikor kimondtam az Alfa 159-est, az első reakciója az volt, hogy „Az én udvaromba nem jön spagettizabáló!” Aztán együtt utaztunk egy vágóhídi partnerhez, aki nagyon sok pénzzel tartozott a cégnek. Megállapodtunk, hogy ha sikerül behajtani a kintlévőséget, megkapom az álomautómat. Három hét alatt sikerült rendezni az adósságot, a volt főnököm tartotta a szavát és Riegleréknél megvettük az autót a 150 lóerős turbódízellel. Ez volt az egyetlen szolgálati Alfa a cégnél. A helyzetet megkönnyítette az importóri szervízcsomag, ami kiiktatta a javítások költségkockázatát.

Sokféle Alfád volt, rengeteget autóztál velük. Milyen az Alfa Romeók megbízhatósága?

Egyetlen tényleg rossz élményem volt, és arról sem az autó tehetett. A használtan vett Brerámat elvittem egy maszek szerelőhöz, hogy az öthengeres dízelre tegyen

egy új vezérléskészletet és minden szíjat cseréljen ki rajta. Kiderült, hogy a klímakompresszor 1500 forintos hajtószíját nem cserélte ki az illető, emiatt egyszer megállt a vezérlés és végigtörték a szele-

phimbák. Megjavítottam valahol a motort és utána nem sokkal Olaszországba tartottam a kupéval pályamotorozásra, Misano volt a cél. Hirtelen eltűnt az olajnyomás autópályán, mert a kenési rendszerben benne maradt egy himbadarab, ami megállította az olajszivattyút. Nagyjából 20 év alatt ez volt az egyetlen keserű tapasztalatom, de ez sem az autó hibájából történt.

Pedig rengeteget autózol.

Ma már kevesebbet utazom, de a Stelvio QV-vel is megteszek évente 40 000 kilométert. Régebben évi 100 ezer kilométereket vezettem, sok százezer kilométert tettem meg az Alfákkal. Az első 159-cel egyetlen probléma akadt, amikor egy szoftveres malőr miatt átmenetileg csak 80-at ment vészüzemben. Semmi más gondja nem volt, pedig negyedmillió kilométerrel adtam el. Az a tapasztalatom, hogy az Alfák nagyon megbízhatóan tudnak működni, ha megkapják azt a ráfordítást szervizelésben, alkatrészben, törődésben, amit igényelnek. Ennyit ér a profi szervizhátér, ami Riegleréknél Győrben teljes mértékben adott. Inárcsról szinte mindig ide hozom az autóinkat a tervezett karbantartásokra. Legtöbbször sikerül összekötni a szervizeléseket valamilyen munkával Győr közelében. Mindig kapok csereaautót a karbantartások idejére, elintézem, amit kell, és még aznap indulhatok haza.

Bejártott kapcsolatnak tűnik.

Ennél többről van szó, ez kötődés. Tényleg nagyon jó a személyes kapcsolat az itteni szakemberekkel, a

AMIKOR KIMONDTAM AZ ALFA 159-EST, ELSŐ REAKCIÓJA AZ VOLT, HOGY „AZ ÉN UDVAROMBA NEM JÖN SPAGETTIZABÁLÓ!”

szalon és a márkaszerviz munkatársaival is. Olyan, mintha hazamennék, velük őszintén tudunk beszélgetni, senkinek nem kell megjárnia a kötelezőt. A CarNetnek köszönhetően egy meghatározó momentumot az életemben. A fiunkkal próbáltam közösen nézni a MotoGP-t és a Forma-1-et, megszerettetni vele a motorsportot és az autózást, de nem nagyon érdekelte. Aztán a 4C megvétele után kaptam ajándékba a márkakereskedéstől két jegyet a Magyar Nagydíjra az Alfa Romeo csapathoz. Ez nem paddockbelépő, ilyen nem lehet csak úgy venni. Mi ott együtt ebédelhettünk a versenyzőkkel, közös fotókat készíthettünk velük, egészen közelről láthattuk a csapatot. A fiam azóta velem nézi az F1-et, érdekelni kezdték az autók, eljár velem az Alfa Cityre, lettek autós apa-fiú programjaink.

Neki is olasz autója van?

Amikor megszerezte a jogosítványt, elkezdtem neki használt autókat nézni, de igencsak kétes autókba futottam bele. Gondolkodni kezdtem, mi a biztonságosabb: egy kicsi, de új autó vagy egy nagyobb használt, aminek nem tudom, mi baja lesz holnap. Végül rendeltem egy nagyon szépen összeállított FIAT 500 1,2 Rockstart sötétzöldben, piros csikokkal, és megkértem Riegleréknél a fiukat, hogy amikor megyünk átvenni a Stelvio QV-t, a FIAT is álljon ott a szalonban. Fiam megpillantotta, megkérdezte, hogy beülhet-e, láttam rajta, hogy nagyon tetszik neki. Beült, Dani, az értékesítő előhozta a kulcsot, megkérdeztem Levit, hogy tetszik-e, aztán odaadtam neki a slusszkulcsát. Ma is megkönnyezem ezt a történetet. Mondtam neki, hogy ez 69 lóerő. Ha a haverok azt kérik, hogy töljad neki, akkor told nyugodtan, ebben nem történik semmi veszedelmes.

Hogy ült át egy Abarthba?

Két év múlva bementem egy szoftverfrissítésre a Stelvioval, és várakozás közben feltűnt, hogy több Abarth 500 is van a szalonban. Kaptunk egy nagyon kedvező beszámítási árat a zöld 500-asra, és egész csekély összeget ráfizetve elvihettük a turbós 500 Abarthot. A 145 lóerő egy úrgrás volt a 69 után, de meg mertem venni neki, mert a fiunk nagyon higgadt, nyugodtan vezet. Lányunk 10 éves, neki még nincs jogosítványa.



Meséj az Alfa 4C Spiderről, a legkülönlegesebb autóról!

10 éve volt, hogy meghívtak a 4C hazai bemutatójára, Budapestre, a Bálnába. Ekkor kezdtem arról ábrándozni, hogy de jó lenne egyszer egy 4C. Hat éve olvastam, hogy megszűnik a sportautó gyártása, és arra gondoltam, vagy most veszek egyet, vagy sosem lesz 4C-m. Rákérdeztem Riegleréknél, akik találtak is négy lehívható autót. Két fehér volt közöttük, egy citromsárga és ez a szürke. Eredetileg kupét szerettem volna, de a grafit-szürke tetszett a barna belsővel, ezért Spider lett. Bele sem ültem, ki sem próbáltam, csak 2018-ban, az átadás napján derült ki, hogy beleférek-e egyáltalán. 240 lóerő nem a világ, de a 4C száraz minimumsúlya 895 kg. Elképzelni is nehéz, mennyire vad és hangos ez az autó, vezetése egész embert kíván. Amikor elindultam Győrből a balatoni nyaralónkba a 82-es úton, Cseszneknél meg kellett állnom. Remegő kézzel szálltam ki, gyakorlatilag egy gokartot vettem, amivel közúton megyek. A főtervező azt mondta róla, hogy a

számok csak adatok, mi élményt akartunk adni. A középmotoros roadster nem a leggyorsabb és nem is a legerősebb sportautó, de valódi adrenalinbomba. Hasonlót sem éltem még át négy keréken, pedig vezettem Ferrarit, Porsché-t, béreltem más sportautókat, de ez valami nagyon más. Az emberek megszólítanak vele, beszélgetni kezde-



nek a kocsí kapcsán. Nem olyan, mint egy német prémium-sportautó, amivel még meg sem érkeztél, meg sem szólaltál, és már elítélnék.

Egy 4C Spider árából kijött volna a Giulia Quadrifoglio Verde is. Nem vonzott jobban a telivér sportlimuzin?

Kicsit előgondolkodtam, és azért választottam inkább a középmotoros roadstert, mert ilyen sportautót nem fognak többé gyártani. Szénszálas váza van, nincs benne szervokormány, és annyira féktelen, hogy nem is szoktam a Race üzemmódot aktiválni benne

Aztán meglett a V6-os biturbó is, csak más karosszériával.

2019-ben ébredt fel bennem a vágy, hogy vegyek egy Stelvio QV-t. Hatalmas élmény volt, életemben először úgy éreztem, hogy megjöttem, beérkeztem, egy kuriózumot tudhatok magaménak. Amikor másvalaki hibájából összetört, levonultam a pincénkbe sírni, életem autója volt. Utóda is egy négylevelű lóherés Stelvio lett. Az előzőben 90 ezer km volt, a jelenlegi 92 ezret futott, és a mostani is hibátlan. Ehhez már vehettem nagyon kedvező árú szervizcsomagot 5 évre/150 000 kilométerre. A 60 és a 120 ezres vezérléscsere önmagában jóval töb-

be kerülne, mint a teljes szervizcsomag, amiben még 10 olajszerelv is benne van.

Tedd a szívedre a kezdet! Mennyit fogyaszt a Stelvio QV?

Három évre 13,7 l/100 km az átlagom. Ez teljesen arányos, mert alattam a 280 lovas is megenne 12 litert. Ez az első kocsí az életemben, aminél tényleg észreveszed, hogy sima 95-ös vagy 100-as benzín van-e benne. Nem előírás, de másként muzsikál vele.

Mit tanácsolsz olvasóinknak, akik használnak vették Alfa Romeót?

Alapelvem, hogy Alfát csak alfástól szabad venni, aki szereti a gépet és tisztában van az igényeivel. Nagyon fontos az autó előélete, hogy megkapja a megfelelő szervizelést, mert egy Alfában sem elég olajat cserélni.

Az olasz autókön és a Ducati motorjaidon kívül van egy igazán különleges hobbid is. Mit szeretsz ennyire a flipperekben?

Régebben pályamotoroztam, és a pályanapok után annyira kitisztult a fejem, mintha elvonultam volna egy hosszú hétvégére. Nyélen mész, minden féktávra koncentrálni kell, semmi másra nem tudsz összpontosítani. Flipperen játszani pont ilyen, nagyon jó ideglevezetés. Számomra a flipperezés abszolút szenvedély. Nem elég csak lövöldözni, fent tartani a golyót, nagyon összetett játék a különböző szorzókkal, az sem mindegy, mi után mit fogsz löni. Magyarországon komoly versenyek vannak európai szinten jegyzett versenyzőkkel. A motorozással összevetve a flipperezés abban jobb, hogy nem veszélyes, és aki akar, tud sörözni, ha nem veszi túl komolyan a játékot. ■



TÍZ MÁSIK ALPINE KIJÖNNE ENNEK AZ ÁRÁBÓL

Az Alpine történetének egyik különösen izgalmas epizódját eleveníti fel egy lengyel-olasz-francia koprodukció. Az AGTZ Twin Tail új jelentést ad a kettő-az-egyben fogalmának.

CARNET TRIPLEX

Az Alpine A220 a tökéletes példája annak, hogy a teljesítmény és a siker nem feltétlenül függ össze egymással. Az 1960-as években a francia manufaktúra mindent feltett arra, hogy diadalt arasson a Le Mans-i 24 órás versenyen. Hosszas próbálkozások és számtalan prototípus után 1968-ban lépett színre az A220, egy radikális formavilágú modell. Az optimális aerodinamika érdekében tervezői rendkívül hosszú farrészt építettek a versenyautóra, amely azonban nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.

Az Alpine ezt követően évekre visszavonult a hosszútávú autóversenyzéstől, a cég mérnökei azonban nem törődtek bele a kudarcba: a négy versenyautó egyikének lemetsztették hosszú hátsó függelékét. A 30 centiméteres kurtítás nyomán jóformán megszűnt az A220 hátsó túlnyúlása, így ideálissá vált arra, hogy szűk közúti raliversenyeken vessék be. Ezt meg is tették, és bár bajnoki címet nem szerzett, jó néhány futamgyőzelemmel bizonyította az alapkoncepció versenyképességét. Részben a történet, részben az A220 sajátos, kettős esz-

tétikuma ragadta meg a lengyel **Jakub Pietrzak** fantáziáját. A luxus-sportkocsi forgalmazásával foglalkozó, autóbolond Pietrzak gondolt egy merészet: felvette a kapcsolatot a Zagatóval, és közösen egy egyedülálló kettő-az-egyben karosszériát terveztek. „Szembe kell néznünk azzal, hogy napjainkban egyre nehezebb pusztán műszaki jellemzőkkel kiemelkedni a mezőnyből, és ez

a jövőben, az elektromos autók térnyerésével egyre inkább így lesz” – foglalta össze érvelését Pietrzak, és valóban: az AGTZ Twin Tail névre keresztelt dizájn minden, csak nem átlagos. Már a mélyen ülő fényszórók is az A220-ast idézik, az igazi nagy szám azonban a far, amiből rögtön kettő van: a csomag tartalmaz egy felerősíthető toldalékot, ami meglepő hitelességgel adja vissza az A220

Longtail hangulatát.

A koncepció és a formai részletek önmagukban is méltón tisztelegnek a francia motorsport emlékezetes alakja előtt, a lényeg azonban még csak most jön: műszaki alapként ugyanis az Alpine A110-est választotta a len-

AZ AGTZ TWIN TAIL
VÉTELÁRA 650 EZER
EURÓ, AMENNYIBŐL
AKÁR 10 ALPINE A110-EST
IS VÁSÁROLHATNÁNK.





gyel-olasz alkotópáros. Mindössze tizenkilenc példányt készítenek a példa nélkül álló különlegességből, amihez ráadásul az eredeti versenyautó fényezését idéző matriacsomag is rendelhető.

Egy szépséghibája mégis van a projektnek: az AGTZ Twin Tail vételára 650 ezer euró, azaz 257 millió forint. Ennyi pénzből pedig akár tíz Alpine A110-est is vásárolhatnánk, de az extrém tudású A110 R-ből is kijönne hat darab – vagy ha máshogy számolunk, a széria mind a négy kiviteléből (A110, A110 S, A110 GT és A110 R) vehetnénk kettőt-kettőt. Végző soron pedig majdnem mindegy, hogy döntünk:



minden olyan történet, amely azzal indul, hogy szert teszünk egy Alpine-ra, csak jól érhet véget. ■





Idén márciusban megnyitotta kapuit a Várvédőház, amellyel birtokunk kiteljesedett azzal, hogy immáron szálláshelyet is tudunk nyújtani a pincéinkbe vagy a TÓTHÉK programokra érkező boros utazóknak... és nem csak nekik.

Eger egyik legrégebbi utcájában, közvetlenül a vár alatt és a legizgalmasabb belvárosi éteremek és látnivalók szomszédságában alakítottuk ki 3 apartmannal és legfeljebb 10 férőhellyel rendelkező, ön-ellátó szálláshelyünket, melyet a város és pincészetünk legértékesebb „szereplőjéről”, a Várvédőről neveztünk el.

“Akárhányszor sétáltam a Dobó utca macskakövein, mindig elképzeltem, vajon mi lehet a kapukon túl. Egészen különleges érzés volt, amikor az ajtón belépve elém tárult az Egri vár közvetlen, testközelben. Egy történelmi belvárosban, a vár tövében ülni madáracsicsérgés közben hihetetlen élmény. Itt elfogyasztani egy jó pohár bort nagyon izgalmas, miközben érzed a város lüktetését, történetét.”
Tóth Katalin



Képen: Zajonskovsky Beatrix, Tóth Katalin és Kovács-Lele Mónika



BIKAVÉR APARTMAN

Ahogy az egri borok között is, úgy a Várvedőház apartmanjai között is az Egri Bikavér bír a leggrandiózusabb tulajdonságokkal. Majd 60 négyzetméteres, kétlégterű apartmanunk két kényelmes franciaággal (160×200 cm) és otthonos konyhával, valamint jól felszerelt, zuhanyzós fürdőszobával van ellátva.

Szálláshelyünk földszintes rezidenciájából a történelmi Dobó utcára nyílik a kilátás, miközben borainkat kortyolva, elmerenghetünk az aznap szerzett egri élményekben.

FÉRŐHELYEK SZÁMA: 4 FŐ



KADARKA APARTMAN

Kadarka apartmanunk, mint ahogyan a szőlőfajta is – különleges, egyedi adottságokkal bír. Merész színekkel és egy hívogató Tóthék hangulatfotóval hozza el ez a szállásegység a borvidék valódi élményét.

Egylégterű apartmanunkban kényelmes franciaággal (160×200 cm) és egyszemélyes kanapéággal várjuk vendégeinket párban vagy 2+1 felállásban. Otthonos konyhával, valamint jól felszerelt, zuhanyzós fürdőszobával válik az utazás még komfortosabbá ebben a szobában.

FÉRŐHELYEK SZÁMA: 2+1 FŐ



LEÁNYKA APARTMAN

Egyenesen az Egri várra és a (legtöbbször) napfényes vagy egri csillagokkal tűzdelt égboltra nyílik a kilátás Leányka apartmanunkból, ami tökéletes színtere a rövid látogatásoknak, hétvégi kiruccanásoknak.

FÉRŐHELYEK SZÁMA: 2+1 FŐ

További információk és ajánlatkérés

+36 30 498-7074

info@varvedohaz.hu

varvedohaz.hu



CARNET TRUCK

kishaszongépjármű

Kárügyintézés | Javítás | Felépítmény-gyártás | Készletek

**PLATÓS | DOBOZOS
BILLENŐPLATÓS | PONYVÁS
felépítmények**

www.carnet.hu/truck

CARNET TRUCK GYŐRI ÁTÉPÍTÉS

**A CarNet Riegler Kft. a Carnet Truck márka
név alatt, immáron évtizedes tapasztalattal,
a CarNet Csoport tagjaként egyedi
felépítmények gyártásával is foglalkozik.**

CARNET TRUCK

A CarNet Riegler Kft. a Carnet Truck márka név alatt, immáron évtizedes tapasztalattal, a CarNet Csoport tagjaként egyedi felépítmények gyártásával is foglalkozik.

A CarNet Truck név ma már egyet jelent a minőségi, egyedi felépítménygyártás fogalmával.

Megoldásaink jelentős technikai innovációkra épülnek, munkatársaink szakképzettek és lojálisak, fontos és megbízható alappillérei vállalkozásunknak.

A CarNet Truck Kft az év végén új telephelyre költözik, mely telephely beruházási munkálatai ennek az évnek az elején kezdődtek. Az új telephelyen immár nagyobb területen és az eddiginél is magasabb színvonalon fogjuk készíteni ügyfeleink egyedi megrendelése alapján a különböző alváz típusokra, modellekre és a Magyarországon forgalmazott teljes márkapalettára épített konstrukcióinkat. ■



A legjobb lízingajánlatok a tavaszi szezonra



DACIA

FIAT

THM: 3,0-9,4%



HYUNDAI

THM: 1,7-8,0%

Jeep

THM: 3,0-10,5%



MAZDA

THM: 4,0%-4,9%



THM: 0,0%



RENAULT



www.euroleasing.hu/ajanlataink

EUROLEASING

MBH CSOPORT



THM: 0% - 35,5%

A CITROËN HASZONGÉPJÁRMŰVEKEN JELENIK MEG ELŐSZÖR A MÁRKA RÉGI-ÚJ LOGÓJA

Az új Citroën Berlingo Van, Jumpy és Jumper az első modellek között lesznek, amelyek büszkén viselik a márka új arculatát és logóját.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET AUTO-FORT

A Citroën tavaly év végén az Oli tanulmányautón mutatta meg, milyen lesz az új logója. Az embléma úgy újult meg, hogy visszatértek a régi, letisztult változathoz, amelyet 1919 óta használnak. A dupla fogaskerék újra ovális keretbe került, és a Citroën feliratot is modernizálták.

Ezek az új logókat sorozatgyártásban a Citroën új haszongépjárművein láthatjuk majd először, és most végre megmutatták, hogy fog kinézni a Berlingo Van, a Jumpy és a Jumper.

Az új haszongépjárművek kényelmesebbek és még több vezetéstámogató rendszert kínálnak, mint eddig. Mindhárom modell teljesen elektromos változatban is rendelhető lesz.



A személyautók közül az elektromos Citroën ë-C3-on látható majd először az új logó. Ezzel a modellel a Citroën a legolcsóbb elektromos autók között szeretne megjelenni, sőt nem titkolt célja, hogy még a Dacia Springnél is olcsóbb legyen. ■



ÚJDONSÁG GYÖRBE A RIEGLER-NÉL!

CARNET **RIEGLER**



DS AUTOMOBILES

TANULMÁNYAUTÓKKAL MUTATTÁK BE A FIAT JÖVŐJÉT

A Fiat öt tanulmányautóval mutatta be jövőképét, és egyben azt is bejelentették, hogy ezek közül az elsőt, a Panda utódját már idén júliusban leleplezik, az idén 125 éves olasz márka születésnapján.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET AUTÓ-FORRÁS

CARNET MIRAI
szervízCARNET M5
szervíz

Az autókat és egyben a Fiat új globális termékstratégiáját Olivier Francois, a Fiat vezérigazgatója mutatta be egy izgalmas videóban, amelyet a Genfi Autószalonna időzítettek. Olivier Francois egy mostani Pandával utazott el az „olaszországi Genfbe” (azaz a Brescia megyében található Ginevra településre), hogy onnan nyújtson áttekintést a márka közelgő modellújdonságairól. Nem véletlenül választotta a Pandát, amely az elmúlt több mint negyven évben alapvetően meghatározta a mobilitás élményét: az olasz kreativitás jelképe szolgált ugyanis ihletadó forrásként a Fiat új tanulmányautóihoz.

Az öt új modell közös padlólemeze épül, és mindegyik háromféle hajtással lesz elérhető: teljesen elektromos, benzines és hibrid változat is lesz belőlük, tehát

a Fiat is úgy döntött, hogy nem engedi még el a belsőégésű hajtást. Az elektromos modellek újdonsága, hogy töltőkábeljük önfelcsévélő lesz, kérdés, hogy ezt a szériaváltozatnál

hogyan oldják majd meg.

A Fiat gyakorlatilag a Panda örökségéhez nyúlt vissza a szögletes formavilággal, az egyszerű, funkcionális megjelenéssel. Igazi retró modelleket alkottak, futurisztikus részletekkel, például a pixelből álló első és hátsó lámpákkal vagy a világító márkajelzésekkel.

Nemcsak a padlólemez közös, hanem a most bemutatott öt tanulmánymodell stílusa nagyon hasonló, sőt az autók 80%-ban azonos elemekből épülnek fel. Kiemelték, hogy az új modellek a világ bármely részén gyárthatóak lesznek, azaz globális modellekkel készülnek.

**A FIAT GYAKORLATILAG
A PANDA ÖRÖKSÉGÉHEZ
NYÚLT VISSZA A
RETRÓ SZÖGLETES
FORMAVILÁGGAL,
AZ EGYSZERŰ,
FUNKCIONÁLIS
MEGJELENÉSSEL.**





A CITY CAR

Az első autó a Panda lesz, amely a mostaninál nagyobb, de klasszikus városi modell marad. A "Mega Pandának" nevezett autó utastere tele van újrahasznosított műanyaggal, és bambusz-szövetből is készülnek anyagok. Belsejét a Lingotto, azaz Fiat ikonikus gyárépületének tetején kialakított ovális tesztpályája ihlette: a műszerfal, a kijelző, sőt még az üléseken is megjelenik az ovális forma.

Hogy a júliusra ígért végleges változat mennyire hasonlít majd a tanulmánymodellre, még nagy kérdés.



A PICK-UP

Egy pick-upot is bemutatnak, amely a Latin-Amerikában nagyon népszerű Stradához hasonlóan egy platós teherautó. Várhatóan ezzel a modellel Európában is megjelennek majd. A pick-upok karakterét a könnyű haszonjárművek funkcionalitásával és a szabadidőjárművek kényelmével kombináló új modell méreteiből adódóan a világ minden pontján ideális városi járműnek bizonyulhat.



A FASTBACK ÉS A SUV

Jönni fog egy fastback kinézetű modell is, amely a dél-amerikában népszerű Fiat Fastbacket, illetve a közel-keleten és kelet-európában közkedvelt Fiat Tipót válthatja majd.

Ennek lesz egy kombi változata is amelyet egyszerűen csak SUV-nak és egyben "Ciga Pandának" neveznek a sajtóanyagban.



A CAMPER

Csináltak egy kempingbuszt is, amelyről a képeken kívül végképp semmi további információt nem mutatott meg a Fiat, csak annyit írtak: a tanulmány az 1980-as évek Fiat Panda modelljének élményekben gazdag funkcionalitása előtt tiszteleg, felidézve annak az autónak a sokoldalúságát, amely, bár városi járműnek született, magán viselte a szabadidőjárművek jellegzetes vonásait, és hűséges társként támogatta tulajdonosainak minden ambícióját. A Panda mellett talán ez lesz a legvagányabb kinézetű modell. A Fiat a Panda után 2027-ig évente egy-egy új autót tervez bemutatni.



ÍME A LEGFEJLETTEBB RENAULT

Tiszta lappal nyit a Renault Austral a vásárlók felé, és mindent be is vet, hogy őt vigyék haza a nap végén. A franciák legfejlettebb hibrid erőforrásrendszerével próbáltuk a szabadidő-autót.

CARNET TRIPLEX



A Kadjar kifutását követően a Renault úgy döntött, új modellel tér vissza a közepes méretű szabadidőjárművek piacára. Teljesen új alapokról építkezve született meg az Austral, melynek neve délit jelent – ahogy egyébként a kontinensé is – ám mégsem arra utal.

Az autó, amelyet Dél-Spanyolországban gyártanak, 2022 őszén mutatkozott be a nagyvilágnak. Tekintettel arra, hogy az SUV-piacon éles a küzdelem a vevőkért, és a hasonló modellekkel Dunát lehetne rekeszteni, a Renault más szemmel igyekezett megközelíteni a tervezést. Próbáltak egy olyan négykerekűt alkotni, amely egyedül megoldásaival és tulajdonságaival kiemelkedik a mezőnyből.

KOMFORTOS SPORTOSSÁG

Már a beszállásnál segíti a sofőrt az autó, hátrahúzza az üléseket, hogy könnyebben beülhessünk. Comfort csomaggal mindkét első ülést motorosan állítható, ráadásul a sofőr még masszázsfunkciót is kap.

Hangulatfények világítanak, és rengeteg Alcantara vesz körül bennünket, jutott belőle a fűthető, remek oldaltartású ülésekre és a kormányra is. Persze ezzel az anyaggal vonták be a fejtámlát is, melyre Alpine-logót is hímeztek.

A sportos vonalra már a küszöbfelirat felhívja a figyelmünket, de az ülések oldalán lévő francia zászlócska, a kék szegélyes biztonsági öv, valamint a kormány trikolór varrása is egyértelműsíti miben is ülünk.

Pazar a helykínálat a Renault Australban: nincs utas, aki ne férne el hátul még a legmagasabb sofőrök mögött is, ha pedig nem egy kosárválogatotott veszi birtokba a Renault SUV-ját, úgy variálhatjuk a második sort, ahogy nekünk tetszik. Az ülések sínen csúszthatóak, így ülésledöntés nélkül is növelhető a csomagtartó mérete 16 centivel. Az E-Tech erőforrással szerelt Austral raktere alapesetben 430 liter, viszont a hátsó sor csúsztatásával 555-re is növelhető ez az érték, ha pedig ledöntjük a hátsó üléseket, az 1455 literre növeli a hasznos teret. Ehhez nincs is szükség bonyolult mozdulatsorra, elég meghúzni egy kart a csomagterben. Nemcsak minőségben, technikában is kitesz magáért az autó. Minden Austral két képernyőt kap: a legfontosabb adatokat a széles, 12,3 colos TFT-n látja maga előtt a vezető. Fényerejére és kontrasztjára sem lehet panasz, olvashatóságát azonban valamelyest rontja a nagy, szögletes kormány, melyet bárhogy állítottam, mindig kitakart valamennyit a kijelzőből.

HIBRID, HIBRID, HIBRID

Csak benzines motorral kapható az Austral, bár a három erőforrás között lényeges különbségek vannak. Kettő ezek közül nagyobb indítómotor-generátorral szerelt lágy hibrid, ezek az 1,33 literes, négyhengeres turbós motorra építkeznek. Az egyik 140 lóerős és hatfokozatú kézi váltóval kínálják, a másik 160 lóerős, ebben fokozatmentes automata dolgozik.

Tesztautókon azonban szerepel az E betű az Austral név mögött. Ez azt jelenti, hogy a 200 lóerős rendszerteljesítményű E-Tech hibrid dolgozik benne. 1,2 literes turbós benzinmotorja háromhengeres, önállóan 130 lóerős csúcsteljesítményre képes. Ehhez jön két villanymotor: az egyik az 1,7 kWh kapacitású, 400 voltos akkumulátor töltésére, a sebességváltó működtetésére és a benzinmotor újra-



indítására szolgál, a másik pedig hajtja az első kerekeket 68 lóerős teljesítménnyel. A multi-mode automata váltó hibrid üzemben öt, elektromos üzemben kettő fokozatot használ, ezek megfelelő kombinálásával gyorsul 8,4 másodperc alatt 100 km/óra a Renault Austral. Csúcsebessége 175 km/óra.

Futóműből kétfélet kaphat az autó: elöl mindig hagyományos MacPherson rugóstagokat találunk, hátul azonban attól függ a helyzet, hogy bekerül-e az autóba a 4Control összkerek-kormányzás (felára 600 ezer forint). Ha nem, akkor csatolt lengőkaros a hátsó futómű, ha igen, multilink a rendszer.



A 4Controltól akár 5 fokban is elfordulni képes hátsó kerekeket kapunk, melyekkel a fordulókör 11,4-ről 10,1 méterre szorítható, mintha egy kategóriával kisebb autót használnánk. Emellett a rendszer nagy sebességnél javítja az úttartást azzal, hogy az első kerekekkel megegyező irányban fordul a hátsók, legfeljebb egy fokot.

Akár 32 vezetéstámogató rendszer is segítheti a sofőr dolgát. Alapáron is jár egy halom segédeszköz: tempomat, sávtartó, követésitávolság-figyelmeztető, vészfékező, fátadtságérzékelő, parkolóradarok az autó minden oldalán és tolatókamera is. Ugyanakkor elérhető a már említett intelligens fényszóró, az adaptív tempomat vagy az opció vetített head-up display is.

SPORTOS, DE NEM SPORTAUTÓ

Hibrideknél megszokott, hogy az indítás után még nem jár azonnal a benzinmotor. Ez érthető is, hisz jobb, ha nem menet közben kap nagy terhelést a hideg motor, hanem bemelegszik, mire a rendszer igénybe veszi.

Az Austral úgy dolgozik, hogy az akkumulátor töltöttségi szintje nagyjából 25 és 75 százalék között maradjon, azaz mindig legyen tartalék. Így belefér az is, ha váratlanul többet szeretnénk kérni az autótól. Háromféle rekupe-rációs beállítás közül választhatunk a suhanástól, intenzívebb lassulásig, közöttük érezhető különbséggel. Azt persze nem szabad elfelejteni, hogy nem egy sportkocsi az Austral, hiába ülünk Alcantara-ölelésben.

A hibrid hajtásrendszer hatása tetten érhető a fogyasztásnál. A száz kilométeres átlag 6,6-7 liter lett, legtakarékosabban országúton haladt, valamivel hat liter alatt. Városban állítólag az utazási idő 80 százalékát is megteheti elektromosan az Austral, innen nézve nem alacsony az így hozott 6,7-7,2 liter körüli fogyasztás, de ha csak az értéket nézzük, egész jó. Autópályán 7,5-8 liter volt a jellemző érték.

Kedvezményesen 10,4 millió forintról indul a Renault Austral ára a Carnetnél. Az alapáras modellben a 140 lóerős kézi váltós motor dolgozik, ugyanakkor a legolcsóbb E-Tech modell 14,8 milliónál kezdődik.

ÖSSZEGZÉS

Okos, praktikus, tetszetős és nem is fogyaszt sokat: tele van olyan megnyerő tulajdonságokkal a Renault Austral, amelyeket egy modern autóban elvár az ember. Érzelmek és észérvek alapján is sokak választása lehet az autó, sőt, már az is: csak az első hónapokban, 2023 közepéig 40 ezret adtak el belőle, ez a szám pedig biztosan nőtt azóta is. ■



KÉT ÉS FÉL TONNA IZOM

CARNET RIDE XTRA:
FORD BRONCO



CARNET **RIDE**



 NÉZD MEG
A VIDEÓT!



ÖSSZEJÖTT A GRAND SLAM A HYUNDAINAK

Több mint két tucat aranyérmert zsebelt be a világ legrangosabb ipari formatervezési díjátadóin a Hyundai. A márka egyik koncepciójárműve pedig olyasvalamit ért el, amire csak a legnagyobbak képesek.

CARNET **AUTÓ-FORRÁS**

Grand Slam: így nevezik a tenisz világában azt, amikor egy játékos négy élvonalbeli bajnokságot (Australian Open, Roland Garros, Wimbledon, US Open) is megnyer. A fogalmat ma már más sportágakban is használják, hasonló jelentéssel, sőt: az élsport világán kívül is meghonosodott. Az ipari formatervezésben is létezik Grand Slam: ezt akkor éri el egy adott termék, ha a világ négy legnagyobb jelentőségű dizájn díját sikerül megszereznie.

Az If Design Award, az IDEA, a Red Dot és a Good Design Awards a szakma abszolút csúcsát képviselik – úgy lehet ezt elképzelni, mintha egy új modell az Európai Év Autója, az Észak-Amerikai Év Autója, a Világ Év Autója, valamint a Női Világ Év Autója szavazáson egyaránt felülmúlhatatlannak bizonyulna. Hogy mennyire ritka kiválóság mind a négy megméret-

tetésen a csúcsra emelkedni, jól mutatja, hogy a legtöbb gyártó már akkor pezsgőt bont és sajtóközleményt fogalmaz, ha a négyből három kitüntetés összejön. Pontosan ez történt egyébként tavaly a Hyundai-csoport okosothonokat, okos háztartási vezérlőrendszereket fejlesztő leányvállalatával, a Hyundai HT-val.

Csak hogy ők különböző termékeikkel arattak babérokat – a Hyundai N Vision 74 tanulmányautó azonban egymaga diadalmaskodott mind a négy pályázaton. Ezek után

szerénytelenség nélkül állíthatjuk, hogy a múltidőző stílusjegyeket jövőbe mutató hajtástechnológiával társító koncepciójármű napjaink egyik legnagyobb jelentőségű formatanulmánya. Persze a hidrogén-üzemanyagcellás, két villanymotoros N Vision 74 mellett további modelleket is





kitüntettek a Good Design Awards januári díjátadóján. Díjat nyert az IONIQ 6, az új generációs Kona, valamint a Grandeur zászlóshajó. Az előbbi kettőt aligha kell bemutatnunk olvasóinknak: egy évvel ezelőtt szenzációszámba ment, hogy az IONIQ 6 mesterhármast elérve a Világ Év Autója, a Világ Év Villanyautója, valamint a Világ Év Autós Formaterve díjakat egyaránt elnyerte – ugyanúgy, mint 2022-ben az IONIQ 5.

A Kona dizájnya, ha lehet, a Hyundai legáramvonalasabb (0,21-es közegellenállási együttható) típusának számító IONIQ 6-énál is merészebb. Nem is feltétlenül ez teszi azonban egyedülállóvá a koncepcióját, hanem az, hogy a tervezők az elektromos változathoz kiindulva, annak sajátosságaihoz igazodva alkották meg az egész modellcsaládot.

A Grandeur (más néven Azera) valamivel alaposabb bemutatást igényel, hiszen Európában nem kapható – a Hyundai globális formanyelve és szellemisége azonban ugyanúgy érvényesül ennél az óriásnál is. Az ötödik generációs széria 5 méter feletti karosszériája végtelenül letisztult stílusjegyekből építkezik, különleges jellemzője a hátrafelé lejtő övonal, amely a száz évvel ezelőtti sportautók hangulatát varázsolja a szedánba. A hátsó lámpatest keskeny csíkjára elől LED-es nappalifény-sáv válaszol; a tompított és távolsági világításról a lökhárítóban elrejtett lámpatestek gondoskodnak.

Az autó orra gyakorlatilag egyetlen hatalmas, szellős rácszatú hűtőmaszk; még a lökhárító alsó köténye is áttört



kialakítást kapott – nem véletlenül hajtott fejet előtte a Good Design zsűrije. Az utastérben a márka felső kategóriás típusaitól megszokott több kijelzős vezetői környezet fogad, a hangulatvilágítás átlag feletti megoldásokkal nyugtázza le a szemlélt.

Még el sem csendesültek az örömmámor hangjai a Hyundai globális formatervező stúdióiban, amikor 2024 márciusában újabb elismeréscsokorban részesültek a márka gyártmányai. IF Design díjat nyert az IONIQ 5 N, a márka első akkumulátoros elektromos sportmodellje, egyben minden idők legerősebb Hyundai szériaautója; a vadonatúj Santa Fe (figyeljük meg az első lökhárító csipkézett kialakítását, amely a Grandeur/Azera megoldásával kacsint össze), valamint az a Santa Fe XRT tanulmányautó, amely néhány jelentős módosítással komoly expedíciós járművet varázsol a nagy szabadidőjárműből.



Bevezetőnkben két tucatnál is több díjat ígértünk, ám eddig csak hetet soroltunk fel – hol van hát a többi? Nos, a fennmaradó elismeréseket nem járművekkel, hanem egyéb dizájn-megoldásokkal érdemelte ki az autógyártó. Ilyen a Good Design versenyében kitüntetett Seon, a Grandeur infotainment-rendszerén debütált vadonatúj kezelőfelületi grafika, vagy a kifejezetten a márka online infotainment- és navigációs rendszereihez (ccNc) kidolgozott Hyundai Sans UI betűtípus.

Az iF Design pályázatán ennél is távolabb mozdultak a zsűritagok az autógyártástól: kitüntették a Hyundai Motor szingapúri innovációs központjában kifejlesztett HMGICS Safety Management Robotot, a cégcsoport több épületét, így a jokohamai élményközpontot, valamint a FIFA múzeumot, de díjat kapott egy márkatörténeti kiállítás, a PONY Exhibition, valamint – hogy cikkünket mégis csak egy autós vonatkozással zárjuk – az az N üzemmód, amely többek között az IONIQ 5 N infotainment-rendszerében kínálja a nagy teljesítményű felhasználáshoz igazított kezelőfelületet. ■

JÖN AZ ÚJABB VILLANY-JEEP, A WAGONEER S

Hatszáz lóerőt, összkerékkehajtást és brutális gyorsulást kínál majd a Jeep legújabb, teljesen elektromos modellje, a Wagoneer S. Az SUV már idén ősztől kapható lesz az Egyesült Államokban, de később a Jeep egyéb fontos piacain is megjelenik majd.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

A Jeep egyelőre egyetlen fotót és egy teaser-videót mutatott meg az autóról, amelyben azon kívül, hogy nem győzik hangsúlyozni, mennyire gyors lesz, néhány részletét is megmutatják, például a hatalmas hátsó szárnyat és a ledes világítású, hetes osztatú Jeep hűtőrácsot.



A rövid sajtóanyag szerint az összkerékkehajtású autó 3,5 másodperc alatt gyorsul majd 0-ról 96 km/óra-

ra. Ez lesz az első Jeep, amely kizárólag csak elektromos hajtással lehet megvásárolni.

Az autó a Stellantis vadonatúj STLA Large platformjára épül, amelyre az új Dodge Charger mellett a Maserati és az Alfa Romeo is készít majd modelleket. Közben kiszivárgott az autóról két további fotó, a "King of Mopar" felhasználó az X-en mutatatta meg azokat. A videóban szereplő részletek alapján szinte biztos, hogy így néz ki az új Jeep.

A Jeep első elektromos modellje, az Év Autója díjat is elnyert Avenger volt, de ebből még készül hagyományos benzínmotorral szerelt változat is. ■



OPERATÍV LÍZING (TARTÓS BÉRLET)

gyorsan, egyszerűen a CarNetFleet-től!

MIÉRT JÓ AZ OPERATÍV LÍZING?

- Akár 0% induló bérleti díj, így nem kell a vállalkozás forrásait tárgyi eszközben tartani
- Forint alapú, versenyképes finanszírozás kisebb cégeknek is
- A gépjármű üzemeltetésével kapcsolatos költségek előre kalkulálhatók
- Az ÁFA 50%-a minden további adminisztráció nélkül visszaigényelhető
- Teljes körű karbantartás és szervíz, folyamatos kontroll mellett
- Költségként 100%-ban elszámolható havi bérleti díj
- Biztosítások és káresemények teljes körű kezelése
- A bérlőnek nincs maradványérték kockázata
- 100% elektromos, illetve plug-in hybrid autókra is igénybe vehető
- Lényegesen egyszerűbb bérlői adminisztráció

MEGÚJULT A VILÁG KEDVENC ROADSTERE

Szebb és biztonságosabb lett a Mazda MX-5, de természetesen nem érték be ennyivel a japán mérnökök: a sportautó 2024-es kivitele versenypályán is jobban teljesít.

CARNET **MIRAI**

CARNET **AUTÓHÁZ**

Győztes csapaton ne változtass, szól a mondás. Ugyanakkor az igazán bölcsök hozzáteszik: győztes csapatodat folyamatosan fejleszd, hiszen így kerülhetsz egyre közelebb a tökéletességhez.

Így tett a Mazda mérnökcsoportja is, amikor az MX-5 modellpárost készítették fel 2024-re. Az alapvető műszaki alapokhoz nem nyúltak – maradt a 1,5 literes, 132 lóerős, illetve 2,0 literes, 182 lóerős benzinmotor, utóbbi akár automata sebességváltóval. Az erősebb motorhoz kifejlesztettek viszont egy új, aszimmetrikus részlegesen önzáró differenciálművet, ami gázérvételkor és gázadáskor eltérő mértékben osztja meg az ívbelső és kül-





ső kerekre jutó hajtóerőt. Ez városban és kanyargós úton egyaránt tovább finomítja a manőverezhetőséget. Kifejezetten versenypálya-használatra szánták a menetstabilizáló rendszer új, DSC-Track üzemmódját, amely kizárólag olyankor avatkozik be, ha már nagyon nagy a baj – azaz engedi csúszni a hátsó kerekeket, de a megpördülést már megelőzi.

Újdonság, hogy az immár 8,8 colos központi érintőképernyőre vezeték nélküli kapcsolaton keresztül tükrözhetjük okostelefonunkat, de ha már a kezelőfelületnél járunk, talán fontosabb, hogy a módosított betűtípusoknak és felületkezelésnek köszönhetően még pontosabban és gyorsabban olvashatók le a műszerek. Módosították a belső tükör kontúrait, valamint megszüntették a kerét, így kevésbé akadályozza a kilátást, és jobban használható képet ad a mögöttes forgalomról.

A vezetőtámogató rendszerek kiterjedt választékát az idei évtől a másodlagos ütközést megelőző funkció gyarapítja: ez baleset után automatikusan állóra fékezi az autót, nehogy az irányíthatatlan jármű nekimenjen valaminek. Az ülések azon részeit, amelyek közvetlen kapcsolatban vannak a medencével, illetve a háttal, kifejezetten tapadós anyaggal kárpitozták, így még jobb oldaltartást biztosítanak kanyarban. Módosultak a lámpatestek is, immár a hátsó irányjelző is LED-es; átdolgozták a karosszériaszínek palettáját; a vászontető pedig mostantól (felszereltségi szinttől függően) vajszínben is elérhető.

Amin viszont nem változtattak, az a vezetési élményt megalapozó könnyű, de merev karosszéria, a direkt kormányzás, és természetesen maradt az autó felülmúlhatatlan aduásza, az elől kettős keresztlengőkaros, hátul több lengőkaros felfüggesztés. ■



VILLANYAUTÓ FRANCIA MÓDRA

Felfrissült a Peugeot népszerű kompakt szabadidő-autója. Az e-2008 a megújult hajtásláncával nagyobb teljesítményt és hatótávot kapott az extravagáns külső mellé.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTO-FORT

Európában jelenleg az egyik legnépszerűbb kategória a városi crossovereké, itt nyüzsögnek a gyártók, ebben a szegmensben lehet komoly eladásokat generálni. A Peugeot 2008 már két generáció óta harcol a vásárlókért, és igen sikeresen meresztgeti orozslánkarmait: a második szériából több mint 700 ezer darab kelt el a piaci bevezetés, 2019 ősze óta. A belső égésű változatok mellett szépen fogyott az elektromos hajtású is, ebből 75 000-nél is többet adtak el. A Peugeot viszont nem ül a babérjain, az erős konkurenciával egy menetrend szerint érkező ráncfelvarrással tartják a lépést. A megújult Peugeot e-2008 kívül-belül apró finomításokkal készül a jövőre, mondhatni maradt az alaprecept, csak a fűszerek változnak 2024-re.



Az elektromos típusok nem csak ebben a szegmensben kapnak egyre nagyobb rivaldafényt a francia gyártónál. 2024-re a Peugeot lesz a legszélesebb elektromos palettával rendelkező európai gyártó, a jövő év végére a 208, 308 és 408 modellek mellett a 2008, 3008 és 5008 is rendelkezik majd tisztán elektromos változattal.

OROSZLÁNKARMOK

A formát alapvetően meghatározza, hogy az autó belső égésű motorok befogadására tervezett platformra épül, így

konvencionális a sziluett: a 4,3 méteres autó orra normál motorházat rejt, az e-autóknál előforduló tároló nélkül. Így itt csak a technikát találjuk, a könnyen nyitható motortér mélyén lakik a korábbi 136 mellett immár 156 lóerővel is elérhető villanymotor, ami az első kerekeket hajtja.

A 4,3 méteres teljes hossz mellé 1,77 méteres szélesség és tetősínnel együtt 1,55 méteres magasság tartozik. Az e-2008 tehát egy igazi, városban is jól használható méretekkel rendelkező SUV, behajtott tükrökkel 1,81 méteres szélességgel, 2,6 méteres tengelytávval.

Alakja átlagos balanszforma, de a tervezők tettek róla, hogy mégis feltűnő legyen a spanyolországi Vigóban gyártott kis SUV. A ráncfelvarrással változtak az első nappali menetfények LED-jei, két szemfogra emlékeztető függőleges csík helyett három sávot kapott, ami orozslánkarmokra utal. Stílusos, egyedi, ugyanakkor nem túl idegen, mivel a fő fényszórók még mindig klasszikus helyen találhatóak, és nincsenek teljesen újragondolva, mint például a Hyundai Kona EV esetén.

A kéttónusú fényezés szinte elengedhetetlen elem ebben a kategóriában, így az övonal felett egybefüggő fekete felület tünteti el a zömök oszlopokat. Szellősebb, nagyobb utósabb így az e-2008, a hatást pedig a sötétített hátsó üvegek erősítik. Az opciós fekete tető mellé hat különböző árnyalattal kérhető a 2008-as, ebből kettő új a palettán. Oldalról sem unalmas a típus, izgalmas geometriai formákat kapott a sárvédők felett, hátul pedig visszaköszön az orozslánkarom-motívum a féklámpákban is, embléma helyett a teljes márkanév kiírása pedig eleganciával fűszerezi meg a formai kialakítást.

Hogy belső égésű, vagy villanymotor dolgozik az autóban azt kevés jel árulja el. A zöld rendszámon túl az e-2008 verziók kék-fehér E betűt kapnak az A oszlop tövébe, illetve különleges, aerodinamikus, zárt felnik járnak hozzá. Kerékből 16-18 col a választék, ha a hosszú hatótáv a cél, érdemes a keskenyebb, kisebb méretet választani. Ha a látvány és a vezetési élmény, akkor jöhet a nagyobb, szélesebb abroncs.

TÖBB LÓERŐ, NAGYOBB HATÓTÁV

Az e-CMP kódjelű platformra a frissítéssel egy leheletnyi-vel erősebb hajtáslánc is kerülhet az e-2008-ba. Az immár olcsóbban kínált, eddig egyetlen, 136 lóerős (100 kW) hajtáslánc mellé jött a papíron alig eltérő, erősebb, 156 lóerős (115 kW) kivitel. A nyomatékmaximum nem változott az újítással, az érték maradt 260 Nm. Mégis fontos a változás, mert ez a Stellantis-cégcsoport első saját fejlesztésű villanymotorja. A japán Nidec akkuspecialistával közösen alapított vegyesvállalat franciaországi üzemében készül elektromotor a Stellantis-csoport többi elektromos autójában is szerepet kap.

A villanyhajtás tömege nagyjából 350 kilogramm, de a könnyű, kisautós alapoknak köszönhetően még ezzel sem lesz őrült nehéz az e-2008, ami nagyjából 1,6 tonnát nyom a mérlegen.

Az akkumulátorcsomag is változott a frissítéssel, az eddigi 18 modulos elrendezés nettó 46,3 kWh-s kapacitása helyett immár 17 modullal tud a rendszer 48,1 kWh-t. Ez a valóban felhasználható maximum, a bruttó érték 50-ről nőtt 54 kWh-ra. Ezzel a módosítással 19 százalékkal, 345-ről 408 kilométerre nőtt a WLTP szerinti hatótáv. Nem változott az egyenáramú töltési teljesítmény, a maximum maradt 100 kW. Egy fázison 32 amperrel 7,2 kW a maximális töltési teljesítmény (így 7 óra 40 perc egy teljes töltés), három fázissal 11 kW-ot tud fogadni a rendszer. Egyenáramú villám-töltéssel fél óra kell 20-ról 80 százalékra növelni a töltöttséget.

UTAZÁSRA SZÜLETETT

A városi, elővárosi közlekedés az e-2008 pályája, vagyis ahogy a legtöbben élnek a hétköznapijaikat. Rövidebb ingázással ekkora akkumulátorral akár heti 1-2 töltés is



elég lehet a mindennapos használathoz. Ám ezzel a kapacitással már hosszabb utakat is bátran be lehet vállalni a hétvégén.

Könnyű vele a manőverezés, az apró volán jól jön ilyen helyzetben, előre nagyszerű a kilátás, hátra már sokat takarnak a vaskos C oszlopok, de sokat segít a felülnézeti képet adó vagy 180 fokos látószöggel dolgozó kamera-rendszer. Autópályára érve is ez a biztonság a mérvadó, és tényként kezelhetjük, hogy a kisautós alapokra épült SUV-k végleg felnőttek.

A futómű magabiztosan dolgozik, de ami még nagyobb bravúr, hogy mindehhez komfortos rugózás társul. Meglepően kényelmes autó az e-2008, méretét meghazudtoló módon simítja ki az úthibákat.

Egy ilyen zömök acélgombóc nagy tömeggel csak feszes futóművel tud úton maradni, de a Peugeot mérnökei inkább beáldoztak némi dinamikát a kényelem oltárán. Ebben segített, hogy villanyautós mércével könnyű, így puhíthattak futómű hangolásán. A 215/60 R17-es méretű kerekekkel meglepően jól veszi az úthibákat, pihentető a vezetése.

ÖSSZEGZÉS

Bár egyre érdekesebb típusok debütálnak a kategóriában, elég csak a Hyundai Kona EV-re gondolni, a kis Peugeot tartja magát. Még mindig modern, dekoratív darab, főleg egy vidám színnel választva. Méretei alapján tökéletes hétköznapi minden, ami a 2023-as ráncfelvarrással több gyengeségén is túllépett. A fedélzeti rendszere jobban használható, a hatótáv pedig az akkumulátor komolyabb növelése, vagyis tömegnövekedés nélkül javult. Töltési teljesítménye bőven elég, sőt, túlmutat a hazai hálózat képességein.



HÉT ÚJ FOTÓ A LEGERŐSEBB ABARTH RÓL

Az Abarth szépen lassan adagolja az információkat az eddigi legerősebb modelljéről, a 240 lóerős Abarth 600e-ről. Most összesen hét új fotót tettek közzé a "Hípnótikus Lila" színű autóról.

CARNET RIEGLER

Eddig mindössze egy képet mutatott meg a gyártó az autóról, de a márka 75. születésnapján, március 31-én újabb három nagyméretű fotót és négy Instagram-hátérképét hoztak nyilvánosságra.



Ezek egyikén már az autó belső tere is látszik, amely gyakorlatilag a Fiat 600e sportosabb változata. Ami feltűnik, hogy komoly oldaltartású kagylólülések vannak az autóban és a sárga varrás teszi sportosabbá a hangulatot az alcantara betétes borkormányon, és az üléseken. A műszerfal vezető elötti részén

talmas Abarth felirat díszleg és két helyen is megjelenik a "Mind the Scorpion" felirat, azaz "ügyelj a skorpióra!".

Az Abarth 600e bevezető kiadása, a Scorpionissima mindössze 1949 példányban készül majd, utalva a gyár alapításának évére. Sajnos újabb műszaki adatokat nem közölt a gyártó, így még azt sem tudjuk, hogy a 240 lóerős autó hogyan gyorsul majd 0-ról 100 km/óra.

A rajongók lenyűgözésére született Scorpionissima kivitel tervezésekor három fő követelmény – a maximális teljesítmény elérését lehetővé tevő dizájn; a minden idők legnagyobb teljesítményű Abarth típusához elengedhetetlen szerkezeti kialakítás; valamint a márka híveit

lelkesítő motorsport-szellemiség – maradéktalan megvalósítására törekedtek az Abarth szakemberei.

Amit eddig biztosan tudunk, hogy a 240 lóerős csúcsteljesítményre képes 600e Scorpionissima a valaha volt legerősebb Abarth modell. Az elektromos járművek piacán teljesen egyedülálló Abarth 600e mechanikus részlegesen önzáró differenciálműve minden helyzetben kiemelkedő menetstabilitást, pontosabb vezethetőséget és felülmúlhatatlan tapadást szavatol. A részlegesen önzáró differenciálmű alkalmazásából fakadó, kivételes menetdinamika új magasságokba emeli a modellt, különösen azokkal a nagyteljesítményű abroncsokkal társítva, amelyeket a Formula E abroncsbeszállítójával közösen fejlesztett ki az Abarth, és amelyek maximális mértékű tapadás mellett minden helyzetben kiemelkedő, motorsport-színvonalú menetdinamikát szavatolnak.

Az Abarth azt ígéri, hogy a nagyméretű hátsó légterelő valódi aerodinamikai hatással bír, és hozzájárul az autó kiemelkedő menetdinamikájához. A határozott kiállást erősíti a széles, mélyen ülő karosszéria, valamint a 20 colos keréktárcsák, és a nagyteljesítményű fékek is.

Az autó alapjául szolgáló Fiat 600e már Magyarországon is rendelhető. A lenyűgöző Fiat 600e az 54 kWh kapacitású lítium-ion akkumulátor jóvoltából akár több mint 400 kilométert képes megtenni egy feltöltéssel. A 156 lóerős villanymotor 9,0 mp alatt gyorsítja 100 km/óra az autót. ■





SZOBORBA BÚJTAK AZ MG SPORTKOCSIJAI

Az idén 100 éves MG egyedülálló műalkotással teremtett kapcsolatot a márka legendás múltja és ígéretes jövője között. Az MG Spirit Reborn rávilágít, mennyire örök értékeket képvisel a klasszikus brit sportkocsi.

CARNET AUTO-FORT



Tartozunk egy vallomással olvasóinknak. A Spirit Reborn – azaz újjászületett szellemiség – szobrot nem most, hanem egy évvel ezelőtt mutatta be az MG fejlett formatervezési stúdiója. 2023 elején azonban még nem volt elérhető Magyarországon az MG márka, így a hazai szaksajtó sem foglalkozott ezzel az esztétikai és autótörténeti szempontból egyaránt izgalmas projekttel. Most azonban pótoljuk ezt a hiányt, abban a reményben, hogy segíthet megérteni, miért olyan fontos, hogy az MG visszatért, és miért helyez hangsúlyt olyan radikálisan sportos modellek fejlesztésére, mint a Cyberster vagy az MG4 XPower.

A plastikát az MG dizájnerei Jonny Ambrose képzőművésszel közösen alkották meg. Ambrose a digitális és a hagyományos, a konkrét és az absztrakt elegyítésével hozza létre egyedi hangulatú munkáit – hogy ez mit is jelenthet, azt könnyebb megérteni az MG Spirit Reborn szobron keresztül.

A kiindulási pont az MGB: az 1960-as évek emblematicus típusa, a klasszikus brit sportautós értékek egyik legpontosabb megtestesülése, a műfaj egyik legismertebb képviselője. Kevesen tudják, hogy az MGB emellett korának egyik legmodernebb konstrukciója is volt, amelyet már ekkor első és hátsó gyűrődőzónákkal terveztek – és



amely a mai napig képes nemcsak nosztalgikus hangulatot, de valódi vezetési élményt is kelteni azokban a szerencsésekben, akik hozzájutnak egy (egyébként viszonylag könnyen fellelhető) példányához.

A szobor tehát félig a legendás sportautó előtt állít emléket – szó szerint, hiszen a műalkotás egyik oldala egy hosszában kettévágott MGB-t formáz. A módszer, amivel az alkotó kirajzolta az örök érvényű vonalakat, egyben a korabeli autógyártás előtt is tiszteleg: a hőskorban

fasablonokon kalapálták formára a fém karosszérialemezeket. A másik fele viszont az MG Cyberstert ábrázolja, ami akkor még csak futurisztikus koncepciójárműként létezett. A struktúra a „jövő” oldalán hasonló a „múlt” félen alkalmazotthoz, ám kötetlenebb, lendületesebb az elhe-



lyezés. Mondani sem kell talán, hogy a panelek maguk is kapocsként szolgálnak a régi és az új között: vegyesen alkalmaztak karbon kompozitot és újrahasznosítható

papír-műgyanta keveréssel átítatott tölgyfát a szerkezet összeállítása során. A felezővonalon elhelyezett piros akrilemek a két modellt összekötő értékeket, a sebességet, a vezetés örömét testesítik meg. Talán jobb is, hogy az MG Spirit Reborn szobrával nem egy éve ismerkedtünk meg: fennáll ugyanis a ve-

szély, hogy akkor túlzottan optimistának bélyegeztük volna a márka jövőképét. Ma viszont már tudjuk, hogy a 21. századi MG sorra váltja valóra ígéreteit, így ha az MGB nem is térhet vissza, szellemisége újjászületik a márka modern típusaiban. ■



ROSTA PÉTER DUBAIBAN BIZONYÍTOTT



Március végén, a korosztályos európai válogatott mind a négy mérkőzésén pályára lépett az U18-as Euroliga (Adidas Next Generation Tournament) dubai állomásán **Rosta Péter**, a Vasas Akadémia 17 esztendőes kosárlabdázója. A harmadik helyet megszerző Next Generation Team-nek annak ellenére hasznos tagja tudott lenni, hogy a mezőny egyik legfiatalabb játékosa volt. Ezzel a szerepléssel töretlen fejlődésének egyik újabb komoly állomásához érkezett. Egy európai fiatal kosárlabdázó számára nem lehet nagyobb megtiszteltetés annál, ha meghívót kap a kontinentális válogatott edzőjétől, az egykori finn profi játékostól, **Petteri Koponentől**.

Ez történt most Rosta Péterrel, személyén keresztül pedig a Vasas Akadémián zajló szakmai munka is komoly elismerésben részesült. A Next Generation Teamben ugyanis ritkán lépnek magyar tehetségek pályára, bár az idei évben ez a Péterhez hasonlóan 2007. októberi születésű Lukácsi Gábornak is sikerült Pécsről. Ezt megelőzően azonban több éven keresztül magyar fiú részvétele nélkül zajlott a sorozat, hiszen ezt megelőzően a 2002-es Maronka Zsombor és Kiss Dávid, valamint a 2003-as Kovács Ákos szerepelhetett a tornán. Igaz, ők nem az U18-as európai válogatott, hanem külföldi klubcsapatuk színeiben.

„A torna jelentőségét leginkább az adja, hogy Európa legtehetségesebb fiatal kosárlabdázói számára kínál igen magas színvonalú versenylehetőséget, ezzel is hozzáj-





másra épülnek, ezek szigorú betartása szavatolhatja azt, hogy néhány év múlva tehetségéhez méltón kiteljesedhessen karrierjében.”

Az U18-as Euroliga alapszakaszának idei harmadik állomásán, Dubaiban, Rosta Péter remekül helytállt Európa legjobb korosztályos kosárlabdázói között. A csoportmecscekek során összesen 29:11 percet játszott és 9 pontot szerzett, a bronzéremért vívott találkozón pedig 6:34 percet töltött pályán.

*„Nagy megtiszteltetés a számomra, hogy meghívót kaptam a korosztályos európai válogatottba, hiszen keveseknek adatik meg ez a lehetőség – utalt beszámolója elején **Rosta Péter** arra a tényre, miszerint évente maximum 48 fiatal kosárlabdázónak kínálnak így különleges játék- és megjelenési lehetőséget azokból az országokból, amelyek önállóan nem tudnak a legjobb európai klubok utánpótlás-csapataival azonos szintű gárdát kiállítani. – *Ráadásul a mezőny nagy részénél fiatalabb vagyok, ami tovább emeli a részvétel értékét. Természetesen picit izgultam, de csak éppen annyira, amennyire egy ilyen fontos megmérettetés előtt egészséges lehet. Személyesen nem ismertem sem csapattársaimat, sem az ellenfeleimet, de ezzel szinte mindenki így volt. Az első napon egy háromórás edzéssel igyekeztünk ezen változtatni, majd napi két gyakorlással készültünk tovább. Mivel nagyon sok időnk nem volt, elsősorban a taktikára, és az abból kialakítandó játékokra összpontosítottunk. Utóbbiak között számos olyan volt, amit Pasaréten is használunk, így túl nagy meglepetés nem ért. Úgy érzem, beilleszkedtem a csapatba, és ezen az igen magas színvonalon is meg tudtam magam mutatni Európának.”* ■*

*mulva további fejlődésükhöz – tudtuk meg **Harald Steintől**, a Vasas Akadémia U18-as, U20-as és felnőtt szakmai igazgatójától, aki személyesen is nagy figyelmet fordít **Rosta Péter** fejlődésére, s igyekszik azon az úton tartani, amely képességei maximális kiaknázását teszi lehetővé. – Ebben a korban már nagyon fontos, hogy a srácok tehetségükhöz mért, komoly kihívásokkal találják magukat szemben, amelyek nemcsak erősítik, de sok esetben további kemény munkára is sarkallják őket. Igazi válogatott mezőny ez, a legjobb klubok és akadémiák tehetségei mérik itt össze tudásukat. Péter számára nagy megtiszteltetés, hogy a kiválasztottak között lehet, bár képességei és a korosztályos világversenyekeken mutatott játéka alapján valóban ott a helye Európa ígéretei között.*

Ezzel olyan világsztárok nyomdokai-ba léphet, mint Luka Dončić, Nikola Jokić, Dāvis Bertāns, Rodions Kurucs, vagy Killian Hayes, akik itt mutatták meg magukat először, majd futottak be páratlan profi karriert. Péter egy komoly fejlődési folyamaton megy keresztül, amelynek ez is csak egy, még ha igen fontos állomása is. Akadémiánk tehetséggondozó munkája során a lépcsőfokok pontosan egy-



EGY KUPASIKER, ÉS AMI MÖGÖTTE VAN



Történelmi sikert ért el a Vasas Akadémia együttese azzal, hogy bejutott a Killik László Női Magyar Kupa négyes döntőjébe. A győri fináléban végül a negyedik helyen végzett a csapat, a Pasaréten zajló képző és nevelőmunka minősége azonban így is a korábbiaknál nagyobb nyilvánosságot kapott a részvétel által. A négyes döntő valamennyi csapatában volt Vasas-nevelésű játékos, ráadásul nem is egy.

Milos Pavlovic, az akadémia élvonalbeli női együttesének vezetőedzője jó ideje várta a bajnoki szezonokban korábban megszokott bravúrt csapatától. Kevesen gondolták volna azonban, hogy ez éppen a Killik László Női Magyar Kupa negyeddöntőjében történik meg, ráadásul alig három nappal egy fordított eredményt követően.

Az NKA Universitas Pécs legyőzésével óriási meglepetést okoztak a Vasas Akadémia játékosai. A győri fináléra így különösebb terhek nélkül, „örömjátékra” készülve utazhattak. Ez olyannyira megvalósult, hogy több mint egy negyeden keresztül vezettek a címvédő, esélyesebb Sopron Basket ellen az elődöntőben, s csak egy igen izgalmas végjátékban szenvedtek vereséget. A vasárnapi, 3. helyért játszott találkozón is remekül tartották magukat a házigazda Győr ellen.

„A négyes döntő történetét a pécsi bravúrral kezdeném, hiszen azzal a győztes mérkőzéssel értük el a történelmi sikert – tekintett vissza az NKA Universitas elleni találko-

zóra Tóth Orsolya, a Vasas Akadémia női csapatának kapitánya. – Végig koncentráltan játszottunk és tartottuk magunkat a megbeszéltek taktikához. A ránk jellemző gyors kosárlabdát igyekeztünk ellenfelünkre erőltetni, s ezzel hibára kényszeríteni. A két legjobbuk kivételével, egyik játékosuk sem tudott átlagon felüli teljesítményt nyújtani, ami főleg annak volt köszönhető, hogy végre összeállt a





védekezésünk. A négyes döntőre nagyon jó hangulatban érkeztünk, az utazás és az együttlét maga is feldobta a csapatot. Ez meg is látszott a Sopron ellen, hiszen kifejezetten jól játszottunk. Gyakorlatilag egyetlen hibán ment el a meccs, nagyon közel voltunk a hosszabbításhoz. Ha így alakult volna, talán mi megyünk tovább a döntőbe, hiszen nekünk hosszabb volt a kispadunk. A soproniak a DVTK elleni döntőben már szinte extázisban játszottak, ennek köszönhatték a győzelmüket is.”

A Sopron elleni mérkőzés sokat kivett a Vasas Akadémia női kosárlabdázóiból. Az elődöntőben még látványos erő helyett, vasárnap már a fáradtság első jelei tűntek fel a hosszabb időt pályán töltő játékosokon. Elsősorban fejben, a figurák pontatlan befejezésénél volt nyomon követhető ez a változás. A meccs enne ellenére jól indult, a csapat által elvégzett minőségi munka jött ki a kiváló játékosokat felsorakoztató Győr elleni kezdésben.

A Vasas Akadémia női kosárlabda-szakosztályának szakmai vezetője, **Krivacsevics Dragoljub**, a történelmi siker kapcsán elsősorban a játékosok és a **Milos Pavlovic** által vezetett szakmai stáb érdemeit emelte ki. A nagyszerű eredmény eléréséhez azonban mindenki hozzátette a maga részét Pászeréten, a többségében saját nevelésű játékosok kezébe azok adták a kosárlabdát, akik a legkisebbekkel foglalkoznak. Éppen ezért a legjobb négy közé jutás tényénél is nagyobb siker volt számára, hogy a négyes döntő valamennyi csapatában volt Vasas-nevelésű játékos. Nem is egy!

„Nem hajszoljuk az eredményt, a képző, nevelő munka számunkra a legfontosabb – jelentette ki **Krivacsevics Dragoljub**. – Ez utóbbi lett most mindenki számára látható, amire nagyon büszkék vagyunk, és a Vasas Akadémia közös sikerének tartjuk. Úgy gondolom, a hazai kosárlabdás társadalom számára is most lett igazán nyilvánvaló a Pászeréten folyó szakmai munka magas színvonala. Pedig a számok eddig is magukért beszéltek, a jelenlegi élvonalban szereplő kilenc másik együttes mindegyikében van Vasas-nevelés, összesen húsz, vagyis a mezőny közel egynegyede nálunk tanulta az alapokat. Úgy gondolom, ez nemcsak sportágunkban, de országos szinten is páratlan hatékonyságot mutat. Jelenlegi játékosaink is napról napra, edzésről edzésre fejlődnek, lesznek képzetesebbek, s kerülnek egyre közelebb tehetségük maximális kibontakoztatásához. Miközben folyamatosan a jót keressük a gyerekekben, a pozitív dolgokat, amelyekre biztosan lehet építkezni. Természetesen a hiányosságokon is dolgozunk, ám nem a gyengeségeikből, hanem éppen ellenkezőleg, az erősségeikből indulunk ki.” ■

Fotók: Vasas Attila



ELEKTROMOS SUV, SZÍNES OLASZ ÖLTÖNYBEN

A 500e után újabb elektromos hajtású típus debütál a Fiatnál. A 600e praktikusabb csomagot kínál kis testvérhez képest, miközben hozza a hamisítatlan olasz stílust.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET AUTÓ-FORRÁS

CARNET MIRAI
szervízCARNET M5
szervíz

A Fiat, sőt talán az olasz autógyártás megmentője volt a klasszikus 500-asra ügyes formatervvel utaló, 2007-ben bemutatott új 500-as széria. Ez a városi kisautó vitte a hátán a gyártót, sikerét meglovagolva hasonló megjelenéssel bővítették a modellpalettát. Ezek voltak az 500L, 500X modellek, előbbi családi egyterűként nem kapott folytatást, a városi méretű 500X SUV szelleme viszont tovább él, de immár új néven. Az 500X-szel egy ideig párhuzamosan gyártott utód 600-as szériaként kerül gyártásba, új technikai alapokon. A modell tisztán elektromos motorral debü-

Ezért a forma még mindig a 2007-es 500-asra reflektál, akárcsak az 500e.

A 600e tulajdonképpen ennek a kicsit túlfújt verziója, játékos és vidám formai megoldásokkal. A legfeltűnőbb kétépítőkívül a két részre osztott, festett szemhéjjal hunyorító, kerek nappali menetfényvel körbevett fényszórók kettőse. Kerekded és nőies, a szokásos mogorva, agresszívra rajzolt lámpák világában üdítően hat, akárcsak a vibráló fényezés. A Fiat küldetése, hogy leszámol az unalmas színekkel, így a vörös mellett van narancs, égbék, tengerzöld árnyalat is, csak a vevőkön múlik, hogy ezekre szavaznak-e az unalmas ezüst-fehér-fekete trió helyett.

Az olaszok remekül dolgozzák ki a részleteket, és ez a 600e esetén sincs másként, a frontrészre Fiat márkajel helyett a 600-as felirat került, amely visszaköszön a küszöbökön, a hátsó lökhárítón, a fényszórókban, hátsó lökhárítón is, utóbbi esetben az olasz nemzeti színekkel kiegészítve. Mérete alapján tipikus B szegmensbe tartozó, városi életre méretezett SUV-val állunk szemben, teljes hossza 4,17 méter, szélessége 1,78 m, magassága 1,52 m, a tengelytáv pedig 2,56.

ISMERŐS, DE HANGULATOS BELSŐ

A belteret vizsgálva viszont észrevehető, hogy nem kapott különcködési jogot a Fiat: számos elem a egyezik a közös gyártósoron, Lengyelországban készülő Jeep Avengerrel. Így akik ültek abban a modellben, azoknak ismerős lehet a kormány (mínusz az alsó küllő), a rafinált, összehajtogatható fedél az azonos padlókonzolon, az irányváltó és klímazabályozó gombok, a megegyező légbefúvó rostélyok. Ugyanakkor ezek itt is jól mutatnak, illenek a 600e-hez is.

10,25, illetve 7 colosak a kijelzők a műszerfalon. A fedélzeti rendszer egyszerű, gyors működésű, letisztult grafikával. A



tált, a hibrid hajtáslánccal 2024 második felében kerülhet piacra. Technikailag a Peugeot 2008, Jeep Avenger, Opel Mokka olasz testvéréről van szó, ami a Stellantis e-CMP2 platformjára épül. Mondhatni biztos, bevált recept, ami már rengeteg modellben gond nélkül működik.

SZÍNES, RAFINÁLT KÜLSŐ

Mivel a hajtáslánc közös, így stílusban, megjelenésben kell markánsan eltérőt, érdekeset adnia a Fiatnak, ha a házon belüli konkurensekkel akarja felvenni a versenyt.

tervezőktől szerencsére kapott egy fizikai „home”, vagyis a kezdőképernyőre visszavezető gombot, mert néha azért el lehet tévedni a menüpontok között. Ezt a problémát egy huzárvágással, a vezeték nélküli Android Auto és Apple Carplay kapcsolattal oldhatjuk meg. A megjelenítésre igénybe vett mobilokat kétfajta USB-aljzat (hagyományos A és az új C szabványú) várja, van 12 voltos csatlakozó is, a fizikai gombok jól használható méretben, jó helyre kerültek, a menéválasztás pedig szintén nagy méretű nyomógombokkal történik, akárcsak a Jeep esetén.

A különféle tárolókban 15 liternyi teret kapunk, a központi konzol mély ürege levehető tetővel igencsak praktikus, akárcsak a klímakonzol fizikai gombjai, amelyekkel előhívhatjuk a legfontosabb funkciókat.

STABIL TECHNIKAI HÁTTÉR

A 600e is a 2023-ban felfrissített, Stellantis-fejlesztette elektromos hajtásláncot kapja, ebben a villanymotor 115 kW (156 LE) teljesítményű, 260 Nm nyomatékú, mellé 400 V-os, 54 kWh-s akkumulátor társul.

Ennek az akkumulátornak a maximális töltési teljesítménye 100 kW. Ideális körülmények között ezt kihasználva 3 perc alatt 30 kilométerrel növelhető a hatótávolság, vagyis 20%-ról 80%-ra 24 percig tart a töltés. Otthon, kényelmesen, fali töltőt használva a teljesen lemerült autót 5,5 óra alatt tölthető 100%-ig, ha 11 kW-os váltóáramú töltést adunk neki. Teljesen átlagos 230 voltos dugaljra 26 óra a teljes töltés, 7,4 kW-os váltóáramú töltőről 8 órával kell számolnunk.

Az elektromos kivétel mellett idén már a kínálat része a belső égésű motorral szerelt lágy hibrid kivétel. Ez a megoldás 48 voltos rendszerrel, 1,2 literes benzinmotorral érkezik. A 100 lóerős, 205 Nm maximális nyomatékú motorral a Fiat 600 megelégszik 4,9 l/100 km-es fogyasztással (vegyes ciklus szerint), a CO₂-kibocsátás 109-110 g/km.



MENET KÖZBEN KÉNYELMESEN VISSZAFOGOTT

Menet közben a Fiat 600e sokkal visszafogottabb, mint ahogy azt a harsány külső sejtetné, a komoly kanyarvadászat majd az Abarth verzióra vár. Egy kellemesen átlagos szabadidő-autó benyomását kelti, jól belátható karosszériával, magas üléspozícióval. Az egyenes övonal és a nagy ablakfelületek megkönnyítik a városi manőverezést, a 10,5 méteres fordulókörrel és a 4,17 méteres teljes hosszal pedig gyerekjáték parkolóhelyet találni, a beállást ráadásul tolatókamera és radar is segítheti.

MEGÉR ENNYIT AZ OLASZ HANGULAT?

A Jeep Avenger-nél alacsonyabb alapárral és hajszálnyival hosszabb karosszériával érkező olasz testvér RED kivételben 13,9 millió forint (Jeep - 15,4 millió forint), magasabb, La Prima felszereltséggel 15,9 millió forint. Ha nem zavaró a halk berregés és a kipufogógáz, akkor hagyományos benzinmotorral 100 lóerővel ugyanezt a modellt már 8,9 millióért (Jeep Avenger 8,4 millió forint) hazavihetjük. Ugyanezzel a hajtással az Opel Mokka Electric szintén 13,9 millió forint, az egy számmal nagyobb méretű, még tágasabb 48,4 kWh-s akkumulátorral szerelt Hyundai Kona EV 14,6 millióba kerül szintén 154 lóerős hajtással.

A városi életre tervezett méretű Fiat 600e bátor színekkel és igazi feltűnő, olasz stílussal hódít, a műszaki megoldásai pedig a meglepetések nélküli, átlagos felhasználásra tervezett villanyautók közé sorolják. Talán lehetnek volna bátrabbak a Fiatnál, és a praktikumot tovább fokozva valódi kis családi szabadidő-autót piacra dobni a B szegmensben, de a Stellantis-családon belül így is ez a legstílusosabb csomag, amit ezzel a hajtáslánccal megkaphatunk.



DÍJAT NYERT A PEUGEOT DIGITÁLIS PANORÁMAKÉPERNYŐJE

Lenyűgözte az Auto Bild és Computer Bild németországi olvasóit a Peugeot digitális panoráma képernyője, amely elnyerte a Connected Car Award 2023 díjat az "Szórakozás" kategóriában.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTO-FORT



A Peugeot "Panoramic i-Cockpit" elnevezésű képernyője először az új E-3008-ban mutatkozott be 2023 őszén. A 21 inches, hajlított nagy felbontású képernyő a műszerfallal együtt kis túlzással gyakorlatilag körülöleli a vezetőt.

Az egybefüggő panoráma képernyő bal oldalán, a kormány mögötti műszercsoporton minden vezetéssel kapcsolatos információ megtalálható, a képernyő jobb oldala pedig a fűtés/légkondicionálás, a navigáció, a média és a csatlakozási rendszerek vezérlésére használható.

A kijelzőt az utastérből láthatatlan "lábazat" tartja, és úgy néz ki, mintha az a műszerfal felett lebegne. Ezt a hatást erősíti a képernyő alatt található speciális LED-es hangulatvilágítás is, amely nyolc különböző színben testreszabható.

Az Auto Bild és a Computer Bild immár tizedik alkalommal adta át a Connected Car Award elismeréseket. Ezekkel a díjakkal a technológiai cégek, beszállítók és autógyártók legjobb ötleteit díjazták és szavazták meg a magazinok olvasói.





HATÓTÁVNÖVEELÉS, AMI MŰKÖDIK

Így jutunk messzebb egy töltéssel.

Aki nem utaztat rég nem használt tetőcsomagtartót a kocsí tetején és mázsányi terhet a csomagterben, az is javíthat elektromos autója hatótávolságán. Bevált tippet adunk a hatótáv meghosszabbítására.

Elektromos autóval is bátran neki lehet vágni hosszabb utaknak, de érdemes a töltések között megtehető távolságot minél hosszabbra nyújtani. Ehhez adunk most ötleteket.

TÖLTÉSISZINT-KORLÁTOZÁST DEAKTIVÁLNI

Számos elektromos autó menüjében aktiválható a töltöttségi szint korlátozása, amivel az akkumulátor élettartamának meghosszabbítása a cél. Az akkut valóban felesleges azzal terhelni, hogy állandóan 100 százalékig töltjük, ez a korlát jót tehet a mindennapokban, amikor nincs szükség az akku által elérhető teljes hatótávra. Nem véletlen, hogy a gyártók is szinte mindig megadják a 20-80%-ra való tölthetőség idejét. Arra azonban figyelni kell, hogy idejekorán kikapcsoljuk a hosszabb út előtt, különben rögtön oda a megtehető távolság negyede, ötöde.

ELŐTEMPERÁLÁS TELEFONRÓL

Hiába van egy elektromos autóban szériafelszerelésként vagy felárért hőszivattyú, az utastér felfűtése és lehűtése mindenképpen energiaigényes folyamat. Ennek fogyasztásnövelő hatásáról bárki meggyőződhet, aki sok rövid utat tesz meg, és hiába vezet tudatosan takarékosan, a hatótáv mégis jóval kisebb lesz 3-8 kilométeres utakkal, mintha ugyanaz a megtett táv kevesebb indítással és hosszabb egyben megtett szakaszokból adódna össze. (A veszteség másik döntő tényezője a nagyfeszültségű akkumulátor ismétlődő felfűtése.) Rövid utakon a megfelelő hőérzet megteremtése miatt a hőszivattyús villanyautókban is sokszor szükség van a másik

fűtőeszköze, amit úgy képzelhetünk el, mint a hajszárítót: az ellenállástól felforrósodó fűtőszállal temperált levegőt fújuk be a ventilátorral az utastérbe. Mivel ez a megoldás gyorsan reagál, hamar javítja a hőérzetet, szükség van rá kezdetben. Hosszabb utakon a hőszivattyú egyedül is képes lehet megteremteni a beállított hőmérsékletet.

A legtöbb elektromos és konnektorral feltölthető akkus hibrid autó képes telefonos alkalmazásról indítva vagy a menüben található időzítő használatával előtemperálni a belső teret a kívánt időpontra. Ha a töltő csatlakoztatva van, az előkondicionálás használatával a klimatizálás a hálózathoz felvett árammal működik, nem pedig az akkumulátorban tárolt energia, tehát a megtehető távolság rovására hűtjük le vagy melegítjük fel az utastert. A menüből beállíthatók különböző indulási időpontok, például hétköznapokra és a hétvégére.

SZELÍDEBBEN A MENETPEDÁLLAL!

Míg a dízelmotoros autók fogyasztása viszonylag szűk sávon belül mozog, az elektromos autókval olyan széles a spektrum, akár a benzineseknél. Az erőteljes gyorsítások a hegymenet-höz hasonlóan felverik a villanyautó fogyasztását. A kaptatót lejtő is követi, de a gyorsításkor elpazarolt energia odalesz. A legtöbb elektromos autóban adott valamilyen erőtartálék-mérő, ami a menetpedál lenyomásával arányosan mutatja, hogy a motor erejének mekkora részét használjuk ki. Nagyon könnyű 60-tól 100 százalékig kilendülni, de türelmesebb gyorsítással jóval kevesebb energiával is elérhető az a sebesség, amit majd tartunk.

FÜTENI KELL, DE NEM MINDEGY, HOGYAN

Saját és mások biztonságán nem szabad spórolni, így a be-párasodott ablakkal dermedten vezető villanyautós-archetipus kerülendő viselkedésminta. A villanyautók egy részében, például a Hyundaiokban, lehetséges csak a vezető környezetének temperálása, ha egyedül utazunk.

Amennyiben a kinézett felszereltségi szinten feláras az ülés-fűtés, ezt érdemes extraként is megrendelni vagy utólag márkaszervizeinkben beszereltetni, mert az ülésfűtés nagyban javítja a hőérzetünket a hideg autóba beszállva, pláne bőrkárpittal. Ugyanez áll a kormánykerék fűtésére, amiből szinte süt a hideg téli napokon. A kormányfűtés sokszor csomagban érhető el az első ülések többfokozatú melegítésével. A hőérzet javítása ezekkel a megoldásokkal sokkal kevesebb energiát igényel, mint a teljes utastér erőteljes felfűtése, amihez az elektromos autókban hiányzik az a temérdek hulladékhő, amit a sokkal pazarlóbb működésű belső égésű motoros autók kibocsájtanak.





NEM MINDENHATÓ A REKUPERÁCIÓ

Csábítóan hangzik, hogy a teljes hibridekhez hasonlóan az elektromos autók is hasznosítani tudják lassításkor és fékezéskor a mozgási energiát, mert a generátorüzembe váltó villanymotor áramot termelve tölti a nagy akkumulátort. Ez valóban jelentős tényező, mert a mozgási energiát nem egyszerűen hővé vasaljuk a fékeken, ám a visszatermelés csak a gyorsításra fordított energiameennyiség egy részét képes áramként eltárolni az akkumulátorban. Emiatt az elektromos autókban is elsődleges a hatótávvesztések minimalizálására az egyenletes sebesség.

FÉKEZZEN OKOSANI!

Fékezéskor arra kell figyelni, hogy minél nagyobb arányban a villanymotoros áramtermeléssel lassítsunk és minél kevesebbet kelljen dolgoznia az üzemi fékeknek. Viszont pont a rekuperációs fékezés dominanciája miatt nagyon fontos rendszeresen, hetente többször megdolgoztatni a fékeket egy-egy erős fékezéssel, amikor senki nem jön közvetlenül mögöttünk. Ezzel elkerülhető a hátsó féknyergek berágódása, a féktárcsák gyors rozsdásodása, ami a full hibrid és az elektromos autók jelentős részét sújtja, ha nem bírjuk rendszeresen munkára a hátsó fékeket is erőteljes fékezésekkel.

GURULÁS ÉS LÁBFÉK

Egy elektromos autóban vonzó funkció lehet az egypedálos vezetés, az igen erős rekuperációs motorfékhatás gázelvételkor, amivel az autó akár meg is áll. Csakhogy a gázelvételt követő azonnali erőteljes lassulással könnyű túlfékezni az autót és az elvesztett lendületet újabb gyorsítással kell kompenzálni. Ha a normál vagy a legenyhébb rekuperációs

állást használjuk, és inkább lábbal fékezünk akkorát, amekkorát valóban szükséges, összességében kisebb energiaigénnyel mozgathatjuk az autót. Ez a stratégia nem ront az áram-visszatermelésen, mert egészen addig a lassulási értékig, ameddig az áramot termelő villamos gép képes a várt lassulást produkálni és nem lép be az üzemi fék, ugyanis a villanymotor lassítja az autót, generátorként áramot termelve. Elektromos autók jelentős részét sújtja, ha nem bírjuk rendszeresen munkára a hátsó fékeket is erőteljes fékezésekkel.

SOK MÚLIK A GUMIKON

Három besorolás olvasható le az európai gumiabroncscímkéről, a nedves úton mérhető féktáv, a zajosság és a gördülési ellenállás minősítése. Az A besorolású gumiabroncsoknak mintegy 7-8 százalékkal kisebb a gördülési ellenállásuk, mint az E jelűeknek. Ez nem tűnhet soknak, de az elektromos autók közül a könnyebbek is 1,6-1,9 tonnásak, a nagyobbak 2400-2700 kilós masztodonok, így itt különösen fontos a gumik szerepe. Ráadásul a könnyeben gördülő gumiknak pont városi forgalomban a legnagyobb a megtakarítási potenciáljuk, mert ott a menetellenállások között sokkal nagyobb a gördülési ellenállás aránya, mint autópályán, ahol már a légellenállás legyőzése viszi el a legtöbb energiát. A gördülési ellenállás a gumiabroncs deformálódását jelentő munkából fakad, az energiavesztés hőként válik kézzelfoghatóvá.

Akinek a takarékosabb gördülési komfortnál, beállíthatja állandóra a teljes terheléshez, autópályás utakhoz megállapított légnyomást, ami nagyobb a normál légnyomásértékeknél. Az autó rázósabban fog futni, de könnyebbé válik a lépte, kisebb ellenállással gördül. A kerékfűjásból ne maradjon ki a pöttyök sem! ■

NÉLKÜLÖZHETŐ A KAMERÁS VISSZAPILLANTÓ

High-tech extraként vonzó lehet kamerával helyettesíteni a külső visszapillantó tükröket, amit például a Hyundai Ioniq 6 kínál. A homlokfelület csökkentése nagyjából öt ponttal javítja egy autó alaktényezőjét, például a 0,257-es értéket 0,252-re. Ez annyira csekély különbség, hogy még a kizárólag autópályán és gyorsan autózóknak sem hoz releváns megtakarítást, ami miatt érdemes lenne a jól bevált külső visszapillantókról lemondani. A karosszériába süllyesztett kilincsekhez hasonlóan a külső visszapillantók kamerára cserélése még 10 kilométert sem ad hozzá a hatótávolsághoz.

ÖT ÖRÜLT JÁRMŰ, AMIT AZ ÚJ RENAULT IHLETETT

A piac felforgatását nem lehet félgőzzel intézni. A Renault 5 E-Tech Electric tisztában is van ezzel, ezért a hozzá kapcsolódó alternatív közlekedési eszközök ugyanolyan formabontók, mint ő maga.

CARNET TRIPLEX

Az autógyártók egyre lelkesebben nevezik magukat mobilitási szolgáltatónak. Csakhogy ez jóval többről szól, mint hangzatos névről: a márka teljes gondolkodásmódját kell újraalkotni, hogy életük minden szintjén meg tudják szólítani ügyfeleiket.

Ez a szemlélet vezérelte azt a stábot is, amelynek tagjai a Renault 5 E-Tech Electric bemutatásához kapcsolódó kiegészítő termékeket megtervezték. A kulcstartók, plüssautók, logózott babaruhák ugyan továbbra is jól eladható ajándéktárgyak, ám ezek keveset tesznek hozzá a márka és a kapcsolódó modell megítéléséhez. A Renault úgy építette fel a vadonatúj elektromos kisautóhoz kötődő kollekciót, hogy annak tagjai ugyanazokat az értékeket testesítsék meg, amelyek az R5-ösre is jellemzőek: legyenek franciák, legyenek innovatívok, sőt, pimaszak, álljanak barátságban a környezettel, a nagy teljesítményt társítsák kompakt méretekkel, valamint sugározzon belőlük az életöröm.

Így lépett együttműködésre öt francia mobilitási startupvállalkozással a Renault. Kiindulási pontként a lehető legegyszerűbb kapcsolódást: a természet elemeit választották, és csak annyi feltételt szabtak, hogy valós használati értékkel bíró, de forradalmian újszerű megoldásokkal álljanak elő a partnerek. A Reverso például egy összehajtható vitorláshajót mutatott be. A manapság egyre divatosabb, felfújható hajókkal szemben a Re-

verso merev testű vízi jármű. Négy elemből áll, így szétszedve elfér egy átlagos csomagtartóban, és mivel a komplett szerkezet mindössze 16,8 kilogrammot nyom, össze- és szétszerelése nem igényel segítőket. Amilyen könnyű azonban, olyan merev és gyors a 3,4 méter hosszú, 1,45 méter széles hajócska: akár 25 csomóval (46 km/óra) is hasíthatjuk vele a habokat.

Két másik jármű is a vízi közlekedés piacán mutat új alternatívát. A Searacer egy elektromos jet ski, amely amellet, hogy formatervezési díjat nyert, kivételes technológiai felkészültségről tanúskodik. A mindössze 65 kilogramm tömegű jármű akár 77 km/óra sebességet képes elérni, üzemideje pedig eléri a 120 percet – mármint ha valaki egyáltalán bírja ilyen hosszan szuflával a vízi motorozást.

Ennél is szokatlanabb ötlet a Plume elektromos foil-szörfdeszka, amely a vízből kiemelkedve félelmetes tempóra képes. A 90 perces üzemidejű deszka mindössze 30 kilogrammot nyom, elindulás után már 15 km/óra elérésekor kiemeli a vízből a hydrofoil, azaz a hordszárny, végsebessége pedig 35 km/óra.

A fennmaradó két kooperáció szárazföldi járműveket eredményezett: az Evol BMX egy teljesen újszerű, elektromos BMX kerékpár, amely profik és lelkes amatőrök számára egyaránt alkalmas. A 13 kilós kerékpárt 500 W-os motor segít hajtani, legfeljebb 45 km/óra sebességgel, maximum 40 kilométeren át.

A végére hagytuk a Moonbike elnevezésű elektromos hórobogót. A 90 kilós szerkezetet akár 40 km/óra gyorsítja hátsó láncfalpa, az üzemidő eléri a három órát. ■





HASZNÁLT CSALÁDI AUTÓK 5 MILLIÓ FORINT ALATT

Az új autók magukkal húzták a használt autók árát is, de az infláció és a forintgyengülés miatt megnövekedett árszinten is lehet igazán jó ár/érték arányú modelleket találni. Ezúttal családi autókat mutatunk be, amelyek egytől egyig elérhetők három üléssel vagy alapáron hétülésesek.

Egy családi autónál a megbízható működésen és a kiszámítható szervizköltségeken felül fontos vonás a tágas és lehetőleg rugalmasan átalakítható belső tér. Cikkünkben többféle ársávban ajánlunk hatalmas utas- és csomagterű autókat, amelyekkel a CarNet autószerelő, munkafelvévő és használtautó-értékesítő szakembereinek kedvező a tapasztalata.

DACIA LOGAN MCV – KEVÉS PÉNZÉRT HATALMAS TÉR

Kockázatos vállalkozás volt a Renault-tól az 5000 eurós autóként beharangozott Dacia Logan kifejlesztése. A projekt egy tágas, robusztus, kiforrott főegységekből összerakott autó megalkotását célozta, amit olcsón lehet adni. A fejlődő országokon és Európa keleti felén kívül ezek a vonások a jóléti államokban is meggyőzték az autóvásárlókat, a Dacia felépítése tankönyvbe kívánkozó sikertörténet. A márka újjáélesztését elindító Logan világautó volt, Romániától Oroszországon és Kolumbián át Marokkóig sok országban gyártották. A négyajtósan kívül platós kisteherautó, lemezelte áruszállító, ötajtós Sanderó és kombi is készült belőle. Utóbbival foglalkozunk most.

RÖVIDEN: DACIA LOGAN MCV

Korszak: 2006-2013, modellfrissítés 2009-ben

Ársáv: kb. 600 ezer-1,9 millió Ft

Ajánlott motor: 1,6 8V (87 LE) és 1,6 16V (105 LE);

1,5 dCi (90 LE)

Alternatíva: Citroën Berlingo, Opel Astra G kombi, Peugeot 307 SW, Renault Kangoo

Sajátos szöösszetétel áll a kombi neve mögött, az MCV a Multi Convivial Vehicle rövidítése, ami a sokoldalú használhatóságra utal. Öt- és hétszemélyes készült belőle, utóbbi harmadik ülésorában felnőttek is elférnek. A két konstrukció eltérései miatt utólag, bontott pótüléseket vásárolva nincs lehetőség az ötszemélyes hétülésessé alakítására. Kivett hátsó üléspeaddal és lehajtott középső ülésekkel a Logan MCV-ben gigászi a csomagtartó, 2350 literes. Mivel a kombi a limuzin után lépett piacra, modellfrissítése is valamivel később volt. 2009 tavaszán a kék hátterű pajzsot a „sörnyitó” embléma váltotta az orron, megváltozott a hűtőmaszk és a lökhárító. Az

utastérben a Sanderóból átvett, valamivel igényesebb műszerfal a legfontosabb módosítás. Négyhengeres motorokat találunk az első generációs Dacia Loganekben. Használtan elég ritka a 105 lóerős, 16 szelepes ezerhatos. Pörgős gép, és elég erős az autohoz, de leginkább a külföldről behozott autókban találkozni vele. A Magyarországon eladott autókban a hengerenként kétszelepes benzinesek a leggyakoribbak. Az 1,4-es és a 87 lóerős 1,6-os közül a K7M710 kódjelű utóbbit javasoljuk, amelynek reális átlagfogyasztása a Spritmonitor. de fogyasztási naplói szerint 7,5-8 liter benzin 100 km-en. A 75 lóerős alapverzió jó fél literrel takarékosabb, és a limuzinban meg is felel, de a megpakolt kombihoz nyomatékuszegény. Bár a dízel alapesetben csak 68 lóerős, az 1,5 dCi 160 newtonméteres forgatónyomatéka elfogadható. Jó megoldás a 90 lóerős változat, amely a másik dízelhez hasonlóan rendkívül keveset fogyaszt. Az üzemanyagköltségek csökkentésében segíthet az LPG-üzem, a Loganból voltak gyárilag benzin-autógáz üzemre átalakított modellek is. Itt az a kérdés, mennyi van hátra a gáztankok 10 éves érvényességi idejéből, mikor kell tartályt cseréltetni. A korai Logan kombiknál lehet probléma az oldalajtók rozsdásodása a dízléc alatt, ritkábban a küszöb és a sárvédőívek korróziója, de a gyár elég gyorsan módosított a rozsdagátláson, és visszahívást is elrendelt a javításokhoz. A motorok közül a szívó benzinesek kiugróan megbízhatóak és csekély szervizigényűek. A felső holtpon-ti jeladón és nagy ritkán egy-egy gyújtásalkatrészen kívül a kenőanyag, a szűrők és a szíjas vezérlés cseréjével nagyon sokáig szolgálnak zokszó nélkül. Az X90 kódjelű Dacia Logan igazán racionális megoldás a kevés pénzből strapabíró és nagyon tágas autót keresőknek.

FORD GRAND C-MAX – ÁLDÁSOS A TOLÓAJTÓ

Drága a gyártónak, nem szeretik a dizájnerek, de áldás a családnak – mi az? A találós kérdésre a tolóajtó a válasz. Konstrukciója és beszerelése jelentős többletköltség az oldalra nyíló ajtókéhoz képest, a formatervezők utálják a felső sín-pálya miatt a karosszérián tátongó hasítékot, de nincs ennél jobb megoldás gyerekekkel. Kiszálláskor nem kap bele a szél és nem nyitják rá a kicsik a szomszéd autóra, könnyű vele bekötni a gyermekülésbe a kisebbeket, és akkor is kényelmes a ki-beszállás, ha ránk állt a szomszéd autó vagy közel a fal.

Kézzelfogható előnyei ellenére a kompakt egyterűk között nagyon ritka ez a megoldás. A két generációt megérő Mazda5-öt leszámítva csak a Ford Grand C-Max adott hátsó tolóajtót a valódi egyterűek közül. A furgonokból domesztikált családi autókban a Partnertől a Doblóig ez benne van, de a furgonokra épülő Tourneo Connectek, Berlingók, Kangoo-k variálhatósága és kényelme nem éri el a valódi egyterűkét. A Grand C-Max 6,2 centivel magasabb a mindig ötszemélyes C-Maxnál, tengelytávja és hossza is 14 centiméterrel nagyobb, így az ötüléses kivitel is jóval tágasabb, mint a sima C-Max.

RÖVIDEN: FORD GRAND C-MAX

Korszak: 2010-2019, modellfrissítés 2015-ben

Ársáv: kb. 2-6,3 millió Ft

Ajánlott motor: 1,6 Ti-VCT (115 LE); AdBlue nélküli dízelek

Alternatíva: Citroën Grand C4 Picasso, Opel Zafira C, Peugeot 5008, Renault Grand Scénic III, SEAT Altea XL, Toyota Verso, VW Touran. Tolóajtóval csak a Mazda5

Megbízhatósági szempontból a legjobb benzinesek az atmoszferikus 1,6-os négyhengeresek, amelyek Ti-VCT jelölése a változó szelepvezérlésre utal. 105 és 125 lóerős van a szívó benzinesből. Sokkal több meghibásodás fenyegeti a 100 vagy 125 lóerős verzióban gyártott, háromhengeres turbós benzineset. Az 1,0 EcoBoost motorban az olajcserék elhanyagolása vagy nem megfelelő kenőanyag használata következtében az olajködben futó vezérműszíjből kioldódhatnak kisebb darabok, melyek a motorolajba jutva eltömíthetik az olaj szívókosarát. Az elégtelen kenés motorhibához vezet. A négyhengeres turbós benzinesek szerencsésebb konstrukciók. 2015-ben a Ford korszerűsítette az autót, ezért jelentek meg az 1560 köbcentis dízelmotor helyett az 1,5 literesek. Az ekkor bevezetett turbós benzines motorok hengerűrtartalma is 1,5 liter lett. Alacsony üzemanyagigényük, elhanyagolható olajfogyasztási hajlamuk és kiforrottságuk miatt ajánlhatók a dízelmotorok. Közülük a karbamidbefecskendezés nélküliek AdBlue-adagolás híján még kevesebb hibaforrást tartogatnak, mint a későbbi dízelek. A használt Ford Grand C-Maxok zömében a 95-120 lóerős dízelmotorokkal találkozunk, a 140-170 lóerő közötti 2,0 TDCi ritkaság.

FIAT DOBLO II - A MINDENNAPOK HŐSE

Aki szereti az olasz autókat, akár a kódjelükről is ismerheti a népszerűbbeket. Például a 199 a Grande Punto, a 939 az Alfa Romeo 159, a 844 pedig a harmadik generációs Lancia Delta kódszáma. A 263-as fejlesztési kód egy nagyszerű családi autót takar, amely 12 éven át volt gyártásban, és csak 2022-ben váltotta le a gyártót. Ebben a kategóriában, a magas tetős kombiként vagy olcsósított egyterűként is felfogható modellek között a legtöbb autó egy kaptafára készül. A könnyű haszonjárműből származtatott családi dobozosoknak

csatolt hosszlevegőkaros futómű jut hátra, ami viszonylag könnyű, tehát jól tesz a teherbírásnak, helytakarékos, ami a raktérnek jó, és még a karbantartása, szervizelése is olcsó. Teherautós szemmel ezek fajsúlyos előnyök, de az sem mindegy, hogyan viselkedik az úton egy autó, milyen a kényelme, az úttartása. Emiatt a FIAT megspendírozta a Doblo második generációjának a független hátsó kerékfelfüggesztést. Ez még nem minden, mert ebben a kategóriában egyedül a Renault Kangoo tudta azt, amit a Dobló: a tolóajtóban is leengedhetők az oldalablakok, ami fontos előny a minden napokban a konkurenssekkel szemben. Csak 2015-től volt rendelhető hétszemélyes kivitel a csomagterbe beszerelt ülés paddal. A modellfrissítéssel az utastér csendesebb lett, a motorok fogyasztása valamelyest csökkent, valamint Trekking néven megjelent egy új verzió.

RÖVIDEN: FIAT DOBLO II (263)

Korszak: 2010-2022, modellfrissítés 2015-ben

Ársáv: kb. 2,2-6,1 millió Ft

Ajánlott motor: 1,4 T-Jet (120 LE); 1,6 és 2,0 Multijet dízel (90-135 LE)

Alternatíva: Citroën Berlingo, Ford Tourneo Connect, Opel Combo Life, Peugeot Partner, VW Caddy

Jobb a 80-95 lóerő közötti 1,3 Multijet helyett az 1,6-os, kedvezőbb nyomatékleadású, 90-120 lóerős dízelt választani, már csak az öt- helyett hatfokozatú sebességváltó miatt is. A 2,0 literes is jó megoldás, de rendkívül kevés van belőle. Ha mégis az 1,3-ast veszi valaki, ellenőriztesse a CarNet márkaszervizeiben a vezérműlánc állapotát, nehogy a kopott lánc szakadása motorhibát okozzon! Hibaforrás lehet a sebességváltó is. Gyengesége miatt legfeljebb városi forgalomban tud helyállni a 95 lóerős szívó benzines. A turbófeltöltős, 120 lóerős 1,4 T-Jet viszont megbízhatóságával és jó erőleadásával kifejezetten ajánlható motor, ha a dízelekénél jóval magasabb fogyasztás elfogadható a képletben. A Doblo utastéri anyagai a közepesnél gyengébbek, az üléskárpitok és a kormány bőrborítása is gyorsan öregedhet. A futóműben a stabilizátorpálcák és a toronycsapágyak állapotát érdemes ellenőrizni. A Törökországban gyártott autó rugótörést is produkálhat, főleg, ha rendszeresen túl van terelve.

Bármelyik modell is áll legközelebb hozzánk, mindig nézzük meg, próbáljuk ki, hiszen hiába a szép külső, a megbízhatóságot ígérő előélet, ha mi magunk nem érezzük komfortosan magunkat, mert az ülés vagy a kormány állíthatósága nem megfelelő számunkra, vagy épp a könyöklő nincs jó magasságban a testalkatunkhoz! Bátran kérjenek segítséget a CarNet szakemberitől, akik tapasztalatukkal támogathatják a megfelelő autó megtalálását. ■

HOSSZÚ HÉTVÉGÉK 2024-BEN: IDEJE A HATÁROKAT FESZEGETNI!

A 2024-es esztendő kivételes lehetőségeket tartogat azok számára, akik szívesen töltik hosszú hétvégéiket külföldi utazásokkal. Az ünnepnapok kedvező eloszlása számos alkalmat biztosít arra, hogy felfedezzük a szomszédos országok kulturális és természeti kincseit. Kezdje a nyári és az év végi utazások tervezését már most, hogy a legtöbbet hozhassa ki az év hátralévő részéből!

MÉG 4 HOSSZÚ HÉTVÉGE VÁR RÁNK IDÉN

Ezek a hétvégék tökéletes alkalmat kínálnak közeli utazásokra, rövid kiruccanásokra, legyen szó a gyönyörű Bécsről, a történelmi Pozsonyról, a festői Ljubljanáról, vagy akár a pezsgő Zágrábról. Minden egyes város sajátos hangulattal és számtalan felfedeznivalóval várja az utazókat.

HOSSZÚ HÉTVÉGÉK 2024-BEN:

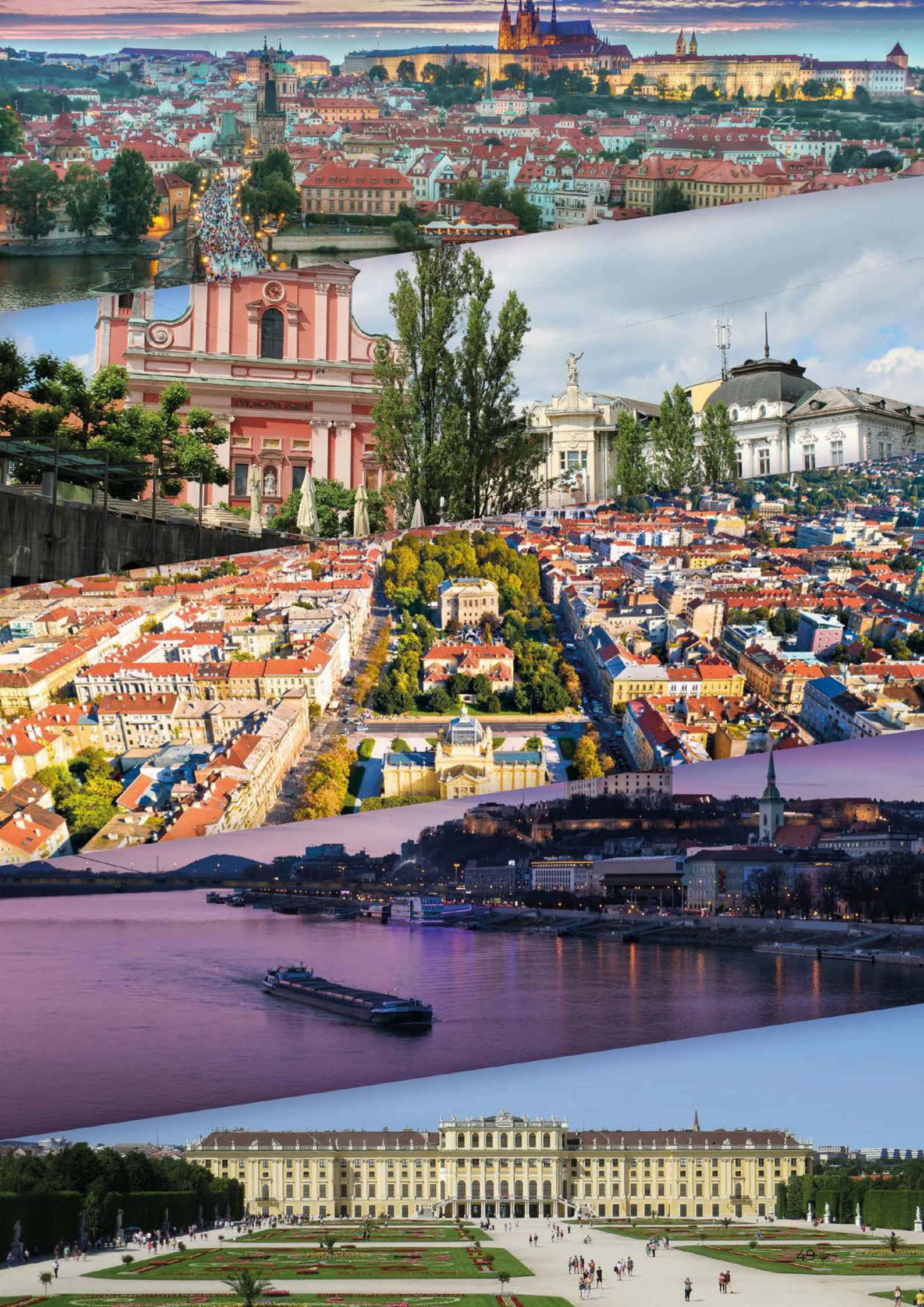
- **Pünkösd: 2024. május 18. (szombat) – 20. (hétfő)**
- **Államalapítás ünnepe (Augusztus 20.): 2024. augusztus 17. (szombat) – 20. (kedd)**
- **Mindenszentek: 2024. november 1. (péntek) – 3. (vasárnap)**
- **Karácsony: 2024. december 24. (kedd) – 29. (vasárnap)**

RÖVID UTAZÁS, HOSSZAN TARTÓ ÉLMÉNYEK: FEDEZZE FEL A KÖRNYEZŐ ORSZÁGOKAT!

A statisztikák szerint a magyarok egyre inkább előnyben részesítik a rövid, de határokon átnyúló utazásokat. Ezek az utak lehetőséget biztosítanak arra is, hogy a kisebb, kevésbé ismert helyszíneket is megismerjük. Fedezze fel például Szlovákia rejtett természeti csodáit, a szlovén Alpok tájait, vagy Horvátország adriai kincseit. Bécsben, Pozsonyban és Zágrábban számos múzeum, galéria és történelmi emlékhely található, amelyek betekintést adnak a helyi történelembe és kultúrába.

UTASBIZTOSÍTÁS: AZ UTAZÁS BIZTONSÁGOS ALAPJA

Mielőtt útnak indul, ne feledkezzen meg az utasbiztosítás fontosságáról sem! Egy jól megválasztott biztosítás segítségével nyugodtan élvezheti az utazás minden pillanatát, tudva, hogy teljes körű védelemben részesül, ha váratlan helyzet adódna. A www.e-utas.hu oldalon egyszerűen és gyorsan összehasonlíthatja a biztosítók utasbiztosítási ajánlatait és kényelmesen megkötheti biztosítását.





STÍLUS, ERŐ ÉS TAKARÉKOSSÁG TALÁLKOZÁSA: AZ ÚJ TOYOTA C-HR

A második generációs Toyota C-HR a jól bevált hibrid hajtáslánc mellé utánozhatatlan stílust és rengeteg extrát kínál, mindent tud, amivel folytathatja elődje sikeres szereplését.

CARNET M5

Kívül-belül szokatlanul merész koncepcióval lépett a kompakt szabadidő-autók piacára 2016-ban a Toyota. Az első C-HR formabontó, meglepő autóként tűnt ki a tömegből, a bátor húzás pedig bejött a japán gyártónak. A modell töretlen népszerűséggel töltötte ki életciklusát, 2019-ben egy komolyabb műszaki frissítéssel végig a szegmens vezető típusai között maradt, 2016 és 2023 között csak a hazai piacon több mint 11 000 darabot adtak el belőle, a globális értékesítés pedig 800 000 darab felett jár.

Így nem csoda, hogy a megkezdett úton haladtak tovább a a japánok, a sikeres elemekre koncentrálnak alkották meg a második generációt. Az új C-HR még mindig erős stílussal hódít, a markáns megjelenés mellé pedig csak a sikeres hibrid hajtáslánccok érhetőek el, immár akár konnektorról tölthető verzióban is. Benzines és dízel-kivitel nincs, ahogy kizárólag elektromos hajtás sem, a Toyota hibrid hajtása tarol ebben a típusban.

TANULMÁNYAUTÓS MEGJELENÉS

Az akár 20 colos kerekek, a kupészerű tetőív egy zömök, kis méretű autót sejtet, pedig a C-HR bőven belefér a kompakt kategóriába. Teljes hossza 4360 milliméter, szélessége 1830 milliméter, magassága 1570 milliméter, a tengelyek közötti távolság 2640 milliméter.

A mérőszalag nem hazudik, bármennyire is zsúfolt, kupészerű a forma, ez egy városi SUV, amelynek minden négyzetcentijén zajlik valami. Nincs unalmas oldala, a frontrész éles, jól határolt geometriai formái azonnal felismerhetővé teszik a típust.

A két szintre osztott, de mégis egymásba fonódó lámpatest és a nagy, nyitott lökhárító ék alakot formál, ez az új Toyoták védjegye, a „kalapácsfej”-dizájn, ami az új Priuson, bZ4X-en is visszaköszön.

A kategóriában tényleg hatalmas, 20 colos kerekek, valamint az opcióként bizonyos kivitelekhez elérhető két-tónusú fényezés már csak hab a tortán, ezekkel tényleg kiemelkedik az átlagautók tömegéből az új Toyota C-HR.



OTTHONOS, PRÉMIUMOS BELTÉR

A beltérben szerencsére a formai játékok mellett a praktikum és az ergonómia, valamint a minőségi anyagok használata is nagy hangsúlyt kapott. Ebben a szegmensben kiemelkedő a Toyota C-HR, a műszerfalat puha műanyag borítja, az ajtón pedig szintén lágy, plüsshöz hasonló kárpitot futtattak végig.

Látványosak az integrált fejtámlával formázott ülések is, amelyek a magasra húzott vállrésszel kifejezetten jól tartanak. Anyaguk teljesen állatmentes műbőr, de ez nem érződik a minőségen, a tapintásuk, a perforált kialakítás, a kontrasztos sárga díszvarrás már inkább a Lexus világát idézik, mintsem az eddig megszokott, egyszerűbb Toyota-színvonalat.

Az ajtóra mindkét oldalon került látványos hangulatvilágítás is, ami 64 színárnyalatot tud, és akár napszaknak megfelelően változtatja a belteret betérítő fényeket. Ezen túl biztonsági funkciója is van: ha valamelyik fedélzeti rendszer úgy érzi, baj közeleg (ajtónyitáskor hátulról érkezik autó, kerékpáros) akkor a hangjelzés mellett vörös fényel is figyelmeztet az autót.

Otthonos, modern, de mégis klasszikus, főleg a kezelőszervek és az elrendezés terén. Nincs trükkös kormány, álló képernyő, a kerek, jó fogású kormány mögött 12,3 colos, mellette magas felszereltségnél szintén egy 12,3 colos képernyő adja a legfontosabb információkat.

CSAK HIBRID, SEMMI MÁS

Csak villannyal támogatott hajtásláncok kerülnek a második generációs Toyota C-HR orrába. Az 1,8 és 2,0 literes, ötödik generációs hibridek újdonsága, hogy az öntöltők mellett már van konnektorról tölthető kivitel. A kisebb, 1,8 literes benzinmotor 98 lóerős, maximális forgatónyo-

matéka 142 Nm. Társa a bolygóművel egybeépített, 94 lóerős (70 kW), 185 Nm maximális nyomatékkal az első kerekeket hajtó villanymotor. A két erőforrással 140 lóerő a kombinált összteljesítmény, ez a verzió 9,9 másodperc alatt éri el a százast tempót.

A teszten szereplő verzióba viszont nem ez, hanem a nagyobb, 2,0 literes rendszer került a hátsó tengelyre szerelt, összkerék-hajtást megvalósító villanymotorral. Ebben a benzinmotor 152 lóerőt és 190 Nm nyomatékot tud, a villanymotor pedig 111 lóerős, 206 Nm nyomatékú, a rendszerteljesítmény így 198 lóerő. Az autó végsebessége ezzel a szettel 180 km/óra, álló helyzetből 8,1 másodpercig tart elérni a százast i-AWD, vagyis összkerék-hajtás nélkül. Azzal viszont 7,9 másodpercre javul az érték, a japán Aisin által gyártott, 41 lóerős plusz villanymotornak köszönhetően.

ALACSONY FOGYASZTÁS, MAGAS KEZDŐÁR

198 lóerő mellé a nappali fagyokkal sújtott januári időjárásban 6-6,2 liter/100 kilométeres fogyasztást produkált a Toyota C-HR, leginkább autópályán és országúton



használva. Ekkora teljesítmény mellett összkerék-hajtással ez nagyon jó érték, ami városban, illetve ráérősebb országúti használatnál könnyedén az 5 l/100 km tartományba vihető le. Persze a deciken sakkozni egy alsó polcos, diszkonttípusnál szokás, a C-HR pedig már nagyon nem az. 12 350 000 forint a 140 lóerős belépőmodell listaára Comfort felszereltséggel, a kétlitereshez pedig 14 480 000 forinttól juthatunk hozzá.



A Toyota C-HR azokon a területeken lépett előre, amelyeknek az előző generáció a sikereit köszönhetette. Egyedi megjelenése, a prémiumos beltér, a széles hibridpaletta lecsökkenti az alternatívák számát -- akinek nem számít a kissé elhanyagolt, szűkebb második sor és a szűk csomagtartó, annak ez lehet a stílust józan fogyasztással ötvöző megoldás a városi, elővárosi közlekedésre négy keréken. ■

HA SUZUKID VAN, BÁRMID LEHET

Sokan rajongunk a veterán autókért, ám azokat megvásárolni és fenntartani a többség számára meghaladja a lehetőségeket. Egy japán tuningműhely különösen látványos megoldásokat kínál erre a dilemmára, idén pedig újabb irányba indultak el.

CARNET **AUTO-FORT**

Az 1990-es évek második felében olyan alkotások születtek a Tokió közelében fekvő Kanagava prefektúrában, amire még a sokat látott japán tuningautós közösség is felkapta a fejét. Bő tizenöt évnyi, meglehetősen sablonos tevékenység után egy DAMD nevű manufaktúra génmanipulációba kezdett: a szerénység és célszerűség mintapéldányának számító Suzuki Wagon R-t prémiumautó-gyártók stílusjegyeibe öltöztette. Az Alfa Romeónak, Mercedes-Benznek álcázott városi mikroegyterűt egy lángokkal borított, ültetett pick-up követte, az amerikai hot rod szcéna legjobb hagyományai szerint – szintén Wagon R-ből átépítve.



A cég hagyományt teremtett szokatlan ötletével, és az elkövetkező évek során egymás után mutatta be farsangi autós jelmezbe öltöztetett munkáit. Miközben a DAMD természetesen az összes japán autógyártó típusaihoz kínál optikai tuningcsomagokat, a Suzuki az egyetlen márka, amelynél következetesen és sikeresen alkalmazták ezt a mimikrit. A Chryslerként parádézó Suzuki Every furgon, a Jeepnek álcázott Suzuki Hustler meghökkentő látvány, ám ezek a modellek önmagukban is elérhetetlen egzotikumok Európában, átépítésük ezért nem teszi őket különlegesebbé a szemünkben – kivétel ez alól a Suzuki Alto Lapin, amelynek lapos, hosszú és szögletes karakteréhez tökéletesen illik a ráidomított Renault R4-es maszk.



Az eddig felsoroltak tehát legfeljebb elméleti jelentőséggel bírnak itt, Európában. Nem úgy a Suzuki Jimnyből épített „tribute” modellek, amelyekkel 2018 óta bájolja el ügyfeleit, no meg a világháló jóvoltából az egész világot a cég. Ebben a műfajban találta meg igazi hangját a DAMD, kihasználva, hogy a Jimny formatervezői ugyanazt a bevált receptet követték, amit a terepjárózás hőskorában, a múlt század harmadik negyedében az összes gyártó. Parkoljunk le egymás mögé egy Mercedes G-osztályt, egy eredeti Land Rover Defendert vagy egy Mitsubishi Pajero-t, és ellenfényben jó eséllyel megkülönböztethetetlenek lesznek egymástól.

A DAMD tehát gondolt egy merészet, és öt éve a legnagyobb szakmai tisztelet mellett lemásolta ezeknek az ikonikus terepjárónak az összes jellegzetes stíluselemét, majd ezeket a





Jimnyhez méretezte. Módosított hűtőrács, áthelyezett külső tükrök, korhű keréktárcsák, pontosan elhelyezett irányjelzők – mindez méretarányosan lekicsinyítve. Így született meg a stuttgarti sártaposót imitáló Little G, a brit expedíciók elmaradhatatlan járművére hajazó Little D, az amerikai veterán Ford Bronco hangulatát átadó Little B...

A névadás önmagában is zseniális volt, az pedig ennél is előrelátóbb, hogy a manufaktúra a Jimny mindkét kiviteléhez elkészítette az illeszkedő tuningcsomagokat. A mifelénk Jimnyként ismert jármű ugyanis Japánban Jimny Sierra (JB74) néven fut, míg a Jimny (JB64) egy formailag majdnem azonos, de kisebb motorral szerelt, jelentősen apróbb (155 mm-rel rövidebb, 170 mm-rel keskenyebb, de 5 mm-rel magasabb)



kei car, azaz kedvezőbb adósávba sorolt miniautó. Így aztán ugyanazzal a kreatív erőfeszítéssel két piacot tudnak kiszolgálni. Az eredeti 'Little' szériák a mai napig rendelhetők, időközben viszont új fejlesztésekkel is előrukkolt a DAMD – elkészült például a The Roots, azaz gyökerek fantáziánévű csomag, ami a Jimny ösét, az eredeti Suzuki Samurait idézi, a 2024-es Tokiói Autószalonon pedig egy vadonatúj irányba indult el a cég. Új-fent szögletes vonalú klasszikus autók álltak modell, ezúttal azonban nem terepjárók, hanem a rali világának legendás

szereplői: a Little 5 a Renault R5, a Little Δ pedig a Lancia Delta hangulatával szaporítja a szemlélő pulzusát. A japán dizájnerek a legapróbb részletekre is odafigyeltek, a keréktárcsáktól a matricákon alkalmazott betűtípusokig. Ezek egyelőre csak tanulmányautók, ám meglepődnénk, ha rövid időn belül nem kerülnének be a meglehetősen sokszínű portfólióba.



Ami a jelenleg kapható szettekkel illeti, egy komplett optikai csomag keréktárcsákkal együtt, de fényezés nélkül nagyságrendileg egymillió forintba kerül, azaz 2,5 millió forintba kerül. Ezen kívül aztán számtalan praktikus kiegészítőt is válogathatunk az átlényegült Jimny-khez. Rendelhetünk tetőcsomagtartót, az A oszlopra rögzíthető, moduláris akciókamera-tartót, valódi fával burkolt műszerfali polcot és pohártartó kosárkát, korhű ülészuhatot... Ha nem is végtelen a választék, mindenképpen meghaladja a japán tuningpiachoz nem szokott elme képzelőerejét.

És hogy mindez milyen jelentőséggel bír számunkra? Nos, a DAMD a világ számos pontján, így kontinensünkön is rendelkezik képviselővel, ez pedig mindenképpen leegyszerűsíti azoknak a dolgát, akik ideát szeretnének látszat-presztízsterepjárót varázsolni agyonüthetetlen Suzukijukból. ■

SEPRŰ ALAPANYAGÁBÓL GYÁRT ÜZEMANYAGOT A NISSAN

Autógyártóként a 21. században túl kell tekinteni a járművek előállításán. A Nissan arra használja tapasztalatát és erőforrásait, hogy új lehetőségeket találjon a megújuló energiák szélesebb körű hasznosítására.

CARNET AUTO-FORT



A szakemberek egyetértenek abban, hogy robbanásszerű növekedést eredményezhet az elektromos járművek elterjedésében, ha elkezdünk emissziómentes ökoszisztémában gondolkodni: azaz ha a villanyautót nem napjaink fosszilis energiahordozók uralta energetikai társadalmában próbáljuk elhelyezni, hanem szemléletünket és az életünket egyaránt a fenntarthatóság, a körkörösség eszményei köré rendezzük.

A Nissan most két olyan projekt piaci bevezetéséről számolt be, amelyek pont ezt a nézőpontot tették magukévá. Közös jellemzőjük, hogy a villanyautót nem egzotikus zárványként, divatos lehetőségként, hanem egy összetett rendszer fontos és megkerülhetetlen elemeként kezelik.

A Nissan Energy Share hosszú előéletre tekinthet vissza, hiszen a japán gyártó már korán felismerte, hogy az elektromos járművek akkumulátorában tárolt energiával nemcsak a villanymotort, hanem gyakorlatilag bármilyen más fogyasztót – vagy akár egy teljes háztartást – lehet táplálni. Így született meg a világ első V2H (járműből a háztartásba) töltőrendszere. Ahhoz azonban, hogy ez a kétirányú rendszer egyetlen elemét se sértse, intelligens, prediktív vezérlésre van szükség – és pontosan ezt fejlesztette most ki a Nissan. A rendszer valós idejű energiaáramlási információk alapján megjósolja a járművek,

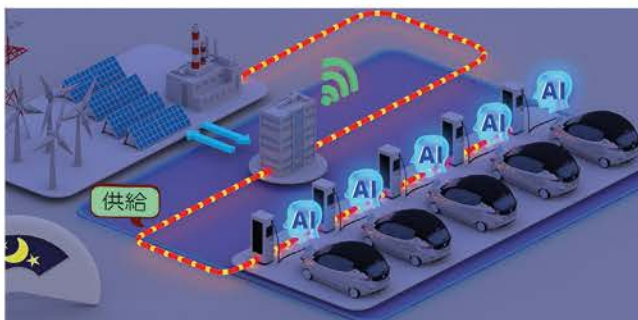
illetve a töltőn keresztül rájuk csatlakoztatott infrastruktúra (pl. épületek) várható energiafogyasztását, és automatikusan úgy módosítja az energiaáramlás irányát és mennyiségét, hogy a lehető legcsekélyebb költséggel és legkisebb emisszióval gondoskodik minden felhasználó optimális energiaellátásáról. Az elsősorban vállalatok, intézmények és önkormányzati szervek részére kínált szolgáltatás az igények és lehetőségek függvényében méretezi az energiatároló, illetve kétirányú töltőrendszert, belevonva a képletbe minden elérhető energiaforrást, beleértve például a helyben telepített napelemeket is. Részben hasonló szerepet szánt az elektromos járműveknek az a projekt, amelynek verifikációs tesztjeit 2022-ben kezdte meg a Nissan a Fukushima prefektúrában fekvő Namie városában. Itt a megújuló forrásból (nap, szél, hidrogén) származó elektromos energia természeti jelenségekre visszavezethető, ezért nem befolyásolható ingadozásainak kiegyensúlyozására használják a villanyautókat. Az önkormányzati flottában lévő öt villanyautót átmeneti tárolóként alkalmazza a rendszer: egyrészt az áramtermelés intenzitásának, másrészt a városi létesítmények pillanatnyi energiaigényének a függvényében tölti, illetve süti ki az autók akkumulátorait, miközben statisztikákat készítve azt is figyelembe veszi, hogy mikor és milyen hosszú távon várható a járművek használata.



Az ilyen, intelligens rendszereknek van még egy fontos aspektusa: közelebb segítheti a vállalatokat és szervezeteket ahhoz, hogy társadalmi vállalásukat megvalósítva 100 százalékban megújuló forrásból fedezzék energiafelhasználásukat. Pont ez utóbbi oldalról – azaz a jármű helyett a fenntartható energiaforrás felől – közelíti meg a kérdést a Nissan egy másik, innovatív projektje, amelynek keretében bioetanolból állítanak elő elektromos energiát.



Az autógyártó legnagyobb japán gyárában, Tocsigiben felállított kísérleti rendszer szilárd oxidos tüzelőanyag-cellát (SOFC) alkalmaz. Ennek jellemzője, hogy magas hőmérsékleten üzemel, sokáig tart a beüzemelésre, és lassan képes változ-



tatni a teljesítményét. Emiatt járművekben nem, telepített áramfejlesztőkben viszont annál jobban alkalmazható – már csak azért is, mert rendkívül magas hatásfokon működik, és nem igényel tiszta hidrogént, illetve toleráns az üzemanyag szennyezettségével szemben. További előnyei a hosszú élettartam és a viszonylag alacsony költségek – jelen esetben a legfontosabb mégis az, hogy közvetlenül bioetanolból tud elektromos energiát előállítani (meg egyébként földgázból,

propánból és egy sor egyéb, az oxigénnel reakcióra lépő üzemanyaggal).

A Nissan most azon dolgozik, hogy az SOFC-rendszer fent említett két hátrányát – a lassú indítást, a hosszadalmas leállítást, valamint a lomha terhelésváltásokat – kiküszöbölje. Így egy olyan rendszert kaphatnának, amely rugalmasabban tud alkalmazkodni a megújuló energiaforrások rendelkezésre állásához.

A különleges rendszert egyébként nem mindennapi bioetanolal kívánja táplálni a Nissan: 2025-től rendszeres szállítmányt

fogadnak cirokalapú bioetanolból. A cirok, mint minden fűféle, gyorsan nő, és már három hónap elteltével aratható, így megfelelő körülmények esetén évente többször is begyűjthető. A cirok gond nélkül alkalmazkodik hűvös és száraz térségekhez, így a világ számtalan régiójában termesztethető. Miközben a cirok szárásból üzemanyagot gyártanak, a magokból élelmiszer készíthető, így a cirok nem szorít ki élelmiszer-növénynt a termőterületéről. Végezetül a bioetanol-gyártásból visszamaradó biomassa további energiaforrásként hasznosítható. Szemben a hidrogénnel, a cirokalapú bioetanol tüzelőanyag-cellában történő felhasználása nem mentes a CO₂-kibocsátástól, ugyanakkor a cirok növekedése során szén-dioxidot von ki a légkörből, ezért a folyamat gyakorlatilag szénszemlegesnek tekinthető. ■

youtube.com/**CarNet-Ride**

CARNET RIDE



iratkozz fel most!



PIAGGIO[®]
COMMERCIAL

KÉSZLETRŐL ELÉRHETŐ KEDVEZMÉNYES MODELLEK A PIAGGIO CARNETNÉL!

Piaggio: kisteherautó nagy tudással!

Praktikus méreteinek köszönhetően könnyedén boldogul a városi forgalomban, még az egészen szűk utcákban is, miközben feladatra szabhatóan kialakítható felépítményeinek hála kiválóan és sokoldalúan alkalmazható számos területen, legyen szó áruszállításról, épületkarbantartásról, építkezésről, kertkialakításról, vagy bármiről, amiben Ön számít rá.



carnet.hu/piaggio-commercial

ÁLMÁBAN CSOBOG EGY KICSIT....

Mit csinálnak a vitorlások télen?

Gyakran szegeznek nekünk a kérdést, hogy mi történik télen a vitorlásokkal, miképp tároljuk őket. Ez főleg régebben volt érdekes, hiszen a Balaton az elmúlt évszázadban gyakran hónapokra befagyott. Mivel a víz térfogata a lehűlés hatására markánsan megnő (ezért nem érdemes a borosüveget a mélyhűtőben felejtetni) így a vastagodó jég ereje képes bármit összeroppantani. Ez a veszély fenyegeti a vitorlásokat is, emiatt a jó gazdik soha nem hagyják a hajójukat vízbe fagyni.

A globális felmelegedés hatására azonban egyre ritkábban fagy be a Balaton, ráadásul a befagyott tó jege sem tud 3-4 centi fölé hízni, máris jön a meleg. Ennek a jelenségnek a hatására, illetve az egyre szűkülő kikötői parti ingatlanok miatt ma már igen divatos a hajókat téli vízbe hagyni. Természetesen itt sem valamiféle örült kockázatatról van szó, hiszen a vitorlásokat ügyesen fel lehet készíteni a jeges fürdőre. Ennek a legfontosabb kellei egy búvárszivattyú és néhány méter KPE cső.

A Balaton a leghidegebb időben is csak a felszínen fagy meg, 1-2 méterrel mélyebben a jég alatt már 4-5 Celsius a hőmérséklet. Nincs is más teendő, mint a szivattyúval a felszínre kell hozni a melegebb vizet és ezt a hajó két oldalán ki lehet engedni. A vízforgatásra ráadásul csak akkor van szükség, amikor a Balaton vize kezd befagyni, azaz a szivattyúk csak 2-3 napig működnek évente. Ter-



mészetesen szükség lehet még egyéb „háztuningra” is, ugyanis a hajó belsejében lévő vizesblokk, csapok leengedése ettől még elengedhetetlenül fontos csakúgy, mint a nyaralóban, ahol nincsen fűtés. Télire érdemes még a motorok egykörös hűtőrendszerébe is fagyállót tölteni, ez megvédi a motorblokkot az esetleges szétfagyástól. Nyilván egyszerűbbnek tűnik a téli hajófürdetés, de azért van egy-két bökkenő, kényelmetlenség is ebben a megoldásban.

Bár a vitorlás egész évben vízben van, de ettől még évente legalább egyszer ki kell daruzni, lemosandó a hajófenékre telepedett algát, és a vízvonallal alatti rész védelmére érdekében le is kell festeni a hajótestet alga gátló festékkel. Szintén nehezebben megoldható a jól takaró téli ponyva felhelyezése a hajóra, márpedig egy gondos gazdi télen ponyvával óvja kedvencét. Vízforgatásos téli tárolásba csak ott érdemes befogni, ahol télen is van őrszemélyzet, akik a Balaton befagyásakor beindítják a szivattyúkat, illetve ügyelnek arra, hogy ha bármi műszaki probléma akad a rendszerrel, akkor időben segítséget hívjanak.

Az érzékenyebb, régi klasszikus fa hajók bár elvileg bírják a hideg vizet, de ennek ellenére sem szokás őket kitenni ennek a fagyos procedúrának.

Általános tapasztalat, hogy ahol a kikötőkben van szabad parti rész a téli tárolásra, ott a hajók a telet a parton, ponyva alatt, biztonságban vészelik át.





SZÓ SZERINT, EGYEDÜLÁLLÓ A VADONATÚJ TOYOTA CAMRY

Hamarosan gyártásba, majd onnan a márkakereskedésekbe kerül a Toyota Camry kilencedik generációja. Full hibrid hajtásláncával egyedülálló ajánlat a piacon, így akár bele is kényelmesedhetett volna a helyzetbe, ám ehelyett mindenből többet, jobbat ígér, mint elődje.

CARNET **M5**

A Toyota 2019-ben, tizennégy év szünet után hozta vissza Európába a Camry szedánt. A tengerentúlon már két évvel korábban bemutatott, nyolcadik generációs modellel biztosra mentek. A debütálásakor vadonatúj TNGA-K platform – ugyanaz, amit a RAV4-es is alkalmaz – a márka legmodernebb szedánjává tette, de előremutató jellemzőivel a nagy hagyományú európai vetélytársakkal is felvette a versenyt. Ez utóbbiak egy része azóta kikopott a piacról, mások plug-in hibrid hajtástechnológia bevezetésével igyekeztek fenntartani vonzerejüket. Azt az utat azonban, amelyen a Camry indult el, senki más nem választotta: a Toyota nagyautója az egyetlen a szegmensben, amely full hibrid hajtásláncot alkalmaz.

Hét év után elérkezett a modellváltás ideje, de a Toyota jó érzéssel felmérte, hogy a Camry mely kvalitásai őrizték meg érvényességüket, és melyek azok, amelyek cseréje indokoltá vált. Így megmaradtak a TNGA-K platformnál, amely kiforrott futóművet, valamint kiemelkedő aktív és passzív biztonságot jelent – persze mindkettőt aktualizálták, érvényesítve rajtuk az elmúlt hét év során elért vívmányokat. Átdolgozták ugyanakkor a külső megjelenést, vadonatúj belsőt szerkesztettek, a hajtásláncot pedig úgy, ahogy volt, lecserélték.

Az első, ami feltűnik az autóra pillantva, az az innovatív orrkialakítás. Ennek különböző változatait egyre szélesebb körben alkalmazza a Toyota, Európában a Prius, az új CH-R és az Aygo vezette be a köztudatba. A megoldás széles, lapos kiállást kölcsönöz a Camrynek, ami az áramvonalasság hatását kelti – ez azonban nem csak illúzió, a Toyota mérnökei komoly erőfeszítéseket tettek annak érdekében, hogy csökkentsék a limuzin légellenállását. Az első kere-





kek elé légbevezető réseket vágtak, az A oszlopon apró légtérelő profilok helyezkednek el, az ablaktörlő lapátok használaton kívül szélárnyékba bújnak. A hűtőradiátorra csak akkor jut menetszél, ha dolgoznia kell, egyébként lamellák terelik olyan irányba a levegőt, ahol nem ütközik akadályba. Maga a radiátor egyébként messzebb került a lökhárítótól, ami frontális ütközéskor csökkenti a hűtőrendszer sérülésének a veszélyét. A hátsó lámpák újrajzolása már csak kötelező gyakorlat volt, egyrészt, hogy mutassák, erről sem feledkeztek meg, másrészt, hogy harmonizáljon egymással az autó két végpontja. A módosítások sorát az átprofilozott hátsó lökhárító, valamint a C oszlopba illesztett apró idom zárja; utóbbi teljesen átformálta az oldalsó üvegfelület sziluettjét.



A külső átgyurmázása után a belső térben teljesen új ergonómiával találkozunk. Digitális a műszeregység (7 vagy 12,3 colos képátlóval), a központi érintőképernyő (8 vagy 12,3 colos) egészen magasra került, és bár nem teljesen szabadon áll, szegély és árnyékoló nélküli kialakításával mégis könnyedebbé, légiesebbé teszi a műszerfal vízszintes korpuzát. A multimédiás rendszer online kapcsolódik a

Toyota felhőjéhez, így a fedélzeti navigációs rendszer például valós idejű forgalmi információkkal és számos további tájékoztatással szolgálhat.



Noha az utazási kényelem mindig is a Camry egyik legnagyobb erősségének számított, a belsőépítészek továbbfejlesztették az ülések komfortját. Megváltoztatták a párnázat formáját és sűrűségét, valamint tovább nyújtották az ülőlapot. A fejtámasz puhább lett és hátrébb került, így pihentetőbbé teszi a hosszú utakat, miközben tökéletesen betölti utasvédelmi feladatát. Piactól függően fűthető és szellőztethető ülések, valamint hő- és hangszigetelő oldalüvegek biztosítanak zavartalanul élvezetes utazást annak első percétől az utolsóig.

Az ötödik generációs hibrid rendszer vadonatúj lítiumion-akkumulátora nagyobb teljesítményre képes. Európában a bevált 2,5 literes, soros négyhengeres motorral kombinálják az átdolgozott, jobb hatásfokú elektromos komponenseket, a rendszerteljesítmény eléri a 170 kW-ot (231 lóerő). Ebből a komoly teljesítményből a korábrinál nagyobb részt vállal magára az elektromos rendszer, így a szabványos üzemanyag-fogyasztás 5,1 liter/100 km-re csökkent, miközben a nagy szedán a korábbi 8,3 helyett 7,9 mp alatt gyorsul nulláról 100 km/óra. ■

TÉNYLEG OLYAN DRÁGA AZ ELEKTROMOS AUTÓ?

Csata: villanyautó a benzines ellen.

Állami támogatás nélkül számolva az elektromos autók a legtöbb esetben többmilliós felárat követelnek a velük összevethető benzines vagy dízelautókhöz képest. De a hajtásmódok között valójában sokkal csekélyebb lehet a különbség. Érdekel és vonz az elektromos autó, de túlzottnak tartom a felárat – jelzi vissza számos ügyfelünk a CarNet értékesítőinek. Pedig az elektromos autók új kori többletköltsége jóval csekélyebb lehet a vélnél, pláne, ha az autók felszereltségét és szolgáltatásait is vizsgáljuk. Cikkünkben egy kiskocsi, egy városi SUV és egy nagyobb aszfaltterepjáró példáján mérlegeljük, mennyibe kerül és mit nyújt az autó különféle hajtásmódokkal. Mert az ár önmagában nem dönt egy autó ár/érték arányáról.

PEUGEOT 208: EGY TÍPUS, KÉT HAJTÁS

Autóválasztáskor döntő szempont, kell-e sebességet váltani és kuplungot használni, vagy a kocsi leveszi a vállunkról a sebességváltás terhét. Az elektromos autó akkor is kétpedálos, ha kivételes esetben van benne sebességváltó, az összes villanyautóban elég a menetpedált (a gázt) és a féket nyomni. A magánügyfélként 14 640 000 forinttól kapható Peugeot e208 Active Pack párja az automatikus sebességváltós verzió. 100 lóerővel 8 160 000 forinttól rendelhető az 1,2 literes turbós benzines a nyolcfokozatú automatikus váltóval, de a villanymotor 136 lóerős csúcsteljesítményéhez közelebb van a 130 lóerős 208, amely csak GT csúcfszereléssel kapható, 10 365 000 forinttól. Ugyanabban a kivitelben a zöld rendszámú testvérmodell kedvezményes ügyfélre 15 590 000 Ft, a különbség tehát 5 225 000 Ft. (Cégek és egyéni vállalkozók azonban a 208 akkukapacitása alapján 3 600 000 forintos állami ártámogatással vásárolhatják meg az autót.)

Bár GT szinten a kétféle hajtásmódú 208 felszereltsége azonosnak tűnhet, de ez ebben a formában így nem igaz. Kisebbségi eltérés a kétféle hajtásláncú 208 opciói között a vezeték nélküli telefontöltés, amely gyári extraként csak a villanymotoroshoz rendelhető. Benzines és elektromos motorral is 17 hüvelykes könnyűfém felnik járnak a 208-hoz, de a gyár az Otto-motorost a Camden, a villanyhajtásút a Shaw fantázianévű keréktárcsákkal szállítja.

Eltérő a két modell garanciális háttere. A hároméves gyártói garancia közös, amit a benzinesben alapáron kiegészít az importőr két évvel, tehát a benzines 208 jótállása 5 évre vagy 100 000 kilométerig érvényes. Az elektromos modell az akkumulátorára kínál hosszabb védelmet, a hajtáslánc legértékesebb elemére 8 év vagy 160 000 km a garancia. A CarNet Auto-Fort és a CarNet For-Top szakemberei készséggel nyújtanak további segítséget és szempontokat az elektromos és a belső égésű motoros autók közötti választáshoz.

MG ZS: NEM LEHET ROSSZUL JÁRNI

Nemrég bővült a CarNet Csoport kínálata az MG autóival. A Kinában gyártott, de tradicionális brit nevű autómárka idén 100 éves, a centenáriumi év piaci sikereiben Nyugat-Európában és Magyarországon is meghatározó a ZS. A 4323 mm hosszúságú SUV orrában a benzines turbómotor alternatívája az elektromos hajtás.

Kétféle akkumulátorkapacitással és hatótávval kapható az MG ZS EV. Comfort felszereléssel, 177 lóerős motorral és 50,3 kilowattóra nettó kapacitású akkumulátorral a WLTP-mérés



szerint 320 km hattávolságú autó alapára 14 499 000 forint. A nagyobb, 69,9 kWh akkumulátorkapacitású Comfort Long Range listaára kétféle millió forinttal magasabb, hatótávja 440 km. Előbbi modellre 3 600 000, utóbbira kerekén 4 millió forintos vissza nem térítendő támogatást igényelhetnek a kritériumoknak megfelelni képes cégek és egyéni vállalkozók. Bár az MG ZS különlegessége a listaáron 6 899 000 forinttól kapható benzines szívómotoros verzió, automatikus sebességváltó csak a háromhengeres benzines turbómotorhoz

rendelhető, amelynek listaára 8 899 000 Ft Luxury felszereltséggel. Luxury szinten az elektromos vezetőülés-állítás is alapáron jár a benzines modellhez, amivel az EV verzióban a gyártó nem növelte a súlyt és az elektromos fogyasztók számát. Közös a benzines-elektromos modellpárosban az első ülésfűtés, a digitális műszeregység és a 10,1" képátlójú középső érintőképernyő. Alapkitelben nem jár, de Comfort+ és Luxury felszereltséggel a belső égésű motoros ZS-ben is széria felszerelés a navigációs rendszer, ami a villanyhajtású crossoverben mindig felármentes tartozék.

Míg a benzinesben sima sebességtartó automatika van, elektromos hajtással a fejlettebb adaptív tempomat teszi kényelmesebbé és biztonságosabbá a vezetést, hiszen ez a beállított távolságot is tartja az előttünk haladótól, a forgalommal együtt fékezve-gyorsítva. A ZS EV alapfelszerelése a kocsisorral együtt lassító és újra elinduló torlódásasszisztens. A széria távfény-automatikával a reflektor bekapcsolva hagyható, és ha vakítaná a szemből jövőt vagy az előttünk autózót, a fényszóró visszavált tompítottá. Az utasteri többletfelszerelések közül említésre méltó a mikroszűrős légkondicionáló, amely kiszűri a levegőből a 2,5 mikronnál nagyobb részecskéket. A mikron vagy mikrométer a milliméter ezredrésze. Utasaink kényelmét szolgálja a hátsó levegőbefűtés is, ami a benzinesből hiányzik. De a felszereltség csak az egyik aspektusa az autók közötti választásnak. A kétféle hajtáslánc között jelentős a teljesítménybeli eltérés. Az automatikus váltós ZS a 111 lóerős, 160 newtonméteres nyomatékú turbómotorral 12,4 mp alatt gyorsul 0-ról 100 km/órás sebességre. Az elektromos ideje csupán 8,6 másodperc, motorja ugyanis 177 lóerős a normál hatótávú modellben. Értelmszerűen csak az elektromos variánsban érhető el a V2L vagy Vehicle to Load funkció, amivel nagy teljesítményigényű elektromos berendezéseket működtethetünk az autóról, legyen az grillsütő vagy elektromos gép kerti munkához.

Ehhez jön hozzá a villanymotoros MG ZS okostelefonos alkalmazása, amivel az akkuk töltöttségét ellenőrizhetjük, elindíthatjuk a fűtést és a szellőzést, nyithatjuk és zárhatjuk az ajtókat, beállíthatjuk a töltési szintet, illetve elindíthatjuk és leállíthatjuk a töltést mobiltelefonról.

Ehhez jön hozzá a villanymotoros MG ZS okostelefonos alkalmazása, amivel az akkuk töltöttségét ellenőrizhetjük, elindíthatjuk a fűtést és a szellőzést, nyithatjuk és zárhatjuk az ajtókat, beállíthatjuk a töltési szintet, illetve elindíthatjuk és leállíthatjuk a töltést mobiltelefonról.

Összességében az elektromos ZS a jóval erősebb motoron kívül számos olyan kényelmi és biztonsági többletfelszerelést nyújt, ami a benzinesben nem található meg, árnyalva az egyes hajtásmódok közötti árkülönbséget.

TOYOTA: HIBRID RAV4 VAGY ELEKTROMOS BZ4X?

Hajtásláncainak villamosításban a Toyota minden más tradicionális autómárkánál előrébb jár a Prius 1997-es bemutatása óta tökéletesített hibrid hajtásrendszerekkel. A már 23 milliónál több autóban szolgáló hibridrendszerben a benzines és a villanymotor egymást kiegészítve mérsékli igen jelentősen az autózásból fakadó környezetszennyezést. A hibrideket képviselő RAV4-et a Toyota első európai elektromos crossoverével, a friss bZ4X-szel vetjük össze.

Gyakorlatilag csak a luxus kategóriában akad olyan belső égésű motoros autó, amelynek utastere lehűthető és felmelegíthető a tervezett indulási időre. De a Toyota bZ4X-hez hasonlóan a RAV4 is nyújtja ezt a nagyon megszerethető funkciót. A villanyautókban az utaster indulás előtti temperálásával az energiatakarékosság a cél. A fűtés sokat elemészt az akkumulátorban tárolt energiából, mert a hajtásláncnak nincs annyi hulladék hője, mint a belső égésű motoroknak. Az elektromos fűtést a hajszerítőhoz hasonló, ellenállástól melegedő fűtőszálak oldják meg légbefűtéssel, amit kiegészíthet a jóval takarékosabb hőszivattyú. Csakhogy az utak elején az ellenállás-alapú fűtésnek a hőszivattyús autókban is



működni kell, ráségítésként. Ezért a hőszivattyú takarékosága elsősorban hosszabb útszakaszokon érvényesül, nem akkor, amikor 3-5-9 km megtételéhez kell újra és újra felmelegíteni az utasteret.

2024-re a Toyota továbbfejlesztette elektromos crossoverét. A friss bZ4X-ben az AC-töltés teljesítménye 7 helyett 11 kilowatt, tehát sokkal gyorsabban feltölt az akku-

mulátor váltóáramról. Idéntől a fűtés is kényelmesebbé vált. A csúcfszereltségű modell alapáron megkapja az új hőszugárzó berendezést, amely a kormánykerék és a műszerfal alatti terület befűtését gyorsítja.

Az autóvásárlók sokra értékelik a RAV4 kvalitásait, az SUV-szegmens alapítója tényleg világsiker. Elsőkerék-hajtással és Comfort felszereltséggel 15 840 000 Ft a full hibrid SUV listaára, amiből jelenleg félmillió árendemény jár a vásárlóknak.

A 218 lóerős hibridrendszerű, 100 kilométeren a WLTP-norma szerint mindössze 5,5 litert fogyasztó RAV4-ben automatikusan változik a hajtás áttétele, bár sebességváltója nincs. A bolygóműves erőátvitel önmagától variálja az áttételezést, tehát a vezető éppúgy mentesül a sebességváltástól és a kuplungolástól, mint az elektromos hajtású autókban. A belépő-RAV4-ben is adott sok más mellett a vakító fényre elsötétedő belső visszapillantó tükör, a 12,3" képátlójú óracsoport és az ultrahangos érzékelőkkel kiegészített t hátsó-

tolatókamera. A kivitel nevébe foglalt kényelmet 17 colos könnyűfém felnin lévő 225/65 R17-es gumiabroncsok javítják.

Ennél eggyel feljebb, 18 colról indul a bZ4X kerékmérete. A Comfort kivitelben listaáron 20 160 000, kedvez-



ménnyel 18 340 000 forintos crossover megvásárláshoz egyéni vállalkozók és gazdasági társaságok 4 000 000 Ft állami támogatást kaphatnak. Így az elektromos verzió felára árelőnybe fordul a támogatásra jogosultak számára. A bZ4X színes középső monitorának képátlója 8,0", és akárcsak a hibrid verzióban, itt is széria az intelligens távvezérlési lehetőség a RAV4-hez hasonlóan kétfónás és automatikus légkondicionáléhoz. Nincs különbség a szövethorítású ülésekben sem.

A bZ4X alapja az új villanyautós padlólemez, az e-TNGA platform (Toyota New Global Architecture). A villanyautók között a bZ4X különlegesen hosszú akkumulátor-élettartamot biztosít. A legtöbb elektromos autóban az EU-szabályozásában előírt minimumot éri csak el az akkumulátorokra vállalt jótállás, tehát 8 évig vagy 160 000 km megtételéig garantálja a gyártó, hogy a nagyfeszültségű akku kapacitása nem csökken az eredeti szint 70 százaléká alá. Ha mégis, akkor javítja vagy cseréli az akkupakkot. A Toyota azonban 90 százalékos kapacitásmegőrzést kommunikál 10 évre vagy 240 000 kilométeres futásteljesítményig. Az általános gyártói garancia a bZ4X és a RAV4 esetében is 3 évig vagy 100 000 kilométerig érvényes, ami időben és távolságban is megtoldható mérsékelt költséggel. A Toyota CarNet M5 szakemberei a budapesti és a tatabányai telephelyen is örömmel bemutatják akár a RAV4, akár a bZ4X kvalitásait, hogy a vágyakhoz, igényekhez, autózási szokásokhoz legjobban passzoló Toyota lehessen a társuk, hosszú éveken át.

ÖNÁLLÓ TECHNIKA VAGY VEGYES TÜZELÉS?

Kétféle megközelítéssel gyártanak akkumulátoros elektromos modelleket a különböző autómárkák. Az egyik iskola önálló technikára tervezi az elektromos autókat, mert a villanyautóhoz kifejlesztett padlólemezrel lehet a legjobban kihasználni az elektromos építésmód előnyeit az akkumulátorok elhelyezésére és a térkínálat növelésére. Ilyen autók például a Renault Megane E-Tech és a Toyota bZ4X. A Peugeot vagy az MG ezzel szemben ugyanazt az autót teszi elérhetővé többféle hajtásmóddal, a vevők pedig kiválaszthatják, hogy a nekik tetsző modellből akkumulátoros villanyautót vagy belső égésű motorost szeretnének. A két iskola homlokegyenest eltérő elvet képvisel, de egyenértékűnek tekinthető. A CarNet kínálatában erre és arra is van példa, sőt, márkán belül is előfordulhat mindkettő: az új Hyundai Kona elektromos és benzines hajtással is készül, az Ioniq 5 viszont önálló villanyautós technikát kapott.



CARNET

 **LOJALITÁS**

**OLAJCSERE
MŰSZAKI VIZSGA
FÉK JAVÍTÁS
FÉKFOLYADÉK CSERE
KUPLUNG CSERE
LENGÉSCSILLAPÍTÓ MÉRÉS, CSERE
FUTÓMŰ BEÁLLÍTÁS, JAVÍTÁS
AKKUMULÁTOR CSERE
KÖTELEZŐ KARBANTARTÁS
VEZÉRMŰSZÍJ CSERE
AUTÓKLÍMA TISZTÍTÁS
AUTÓKLÍMA TÖLTÉS**

2018-as, vagy régebbi gépjárművekre

carnet.hu/lojalitas



ÚJ MÁRKA TATABÁNYÁN!

CARNET **FOR-TOP**



SSANGYONG

carnet.hu/ssangyong