

CARNET

CSOPORT

MAGAZIN

IX. KIADÁS | 2021. JÚLIUS

CARNET

RIDE



youtube.com/CarNet-RIDE

A CarNet Csoport márkakereskedései és szervizei



www.carnet.hu/abarth

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/alfa-romeo

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.

CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.

CarNet Autó-Forrás *(csak szervíz)*

8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.



www.carnet.hu/citroen

CarNet Triplex

1112 Budapest, Vizsla utca 2-4.

CarNet Auto-Fort *(csak szervíz)*

1215 Budapest, Védgát utca 14.

CarNet Riegler *(csak szervíz)*

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 2/B



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/fiat

CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.

CarNet Autó-Forrás

8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 2/B

CarNet Mirai *(csak szervíz)*

1097 Budapest, Gyáli út 40.



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/hyundai

CarNet Autó-Forrás

8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.



www.carnet.hu/mazda

CarNet Mirai

1037 Budapest, Vörösvári út 123.

1097 Budapest, Gyáli út 40.

1119 Budapest, Budafoki út 105.

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/nissan

CarNet Auto-Fort

1215 Budapest Védgát u. 14.



www.carnet.hu/suzuki

CarNet Auto-Fort

1044 Budapest, Váci út 66-72.



www.carnet.hu/peugeot

CarNet Auto-Fort

1134 Budapest, Váci út 45.

1211 Budapest, Védgát u. 14.

CarNet For-Top

9027 Győr, Dohány u. 4.

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 1/a

CarNet Triplex *(csak szervíz)*

1112 Budapest, Vizsla utca 2-4.



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/toyota

CarNet M5

1097 Budapest, Gyáli út 42.



KEDVES OLVASÓNK!

Napjaink leggyakrabban használt kifejezései talán a nyitás és a hibrid szavakhoz kapcsolódnak.

Nyitásról beszélünk, mert közel másfél évet követően, rengeteg áldozat árán, kezd visszatérni a korábban megszokott szabad életünk. Az elemzői várakozások a gazdaság gyors fejlődéséről szólnak és arról, hogy a jövővel kapcsolatban ismét optimisták lehetünk.

A technikai kapcsán ma már minden iparágban találkozunk hibridként emlegetett megoldásokkal, amik a fejlődés, a jövőbe vezető fejlesztések szinonimájává váltak. Korábbi számainkban beszámoltunk arról miként alakul át az autógyártás a környezet védelme érdekében. Ebben a kiadványban is számos olyan modell bemutatására vállalkoztunk, melyek már ennek a változásnak a termékei, és jelzik a technológia visszafordíthatatlan változását.

Természetesen Cégcsoportunk is fejlődik. 2021 tavaszán, a Gyáli úton megnyitottuk Magyarország egyedülálló Toyota Haszongépjármű és Flotta Központját, ahol megújult, modern környezetben és a területre specializálódott munkatársakkal várjuk ügyfeleinket.

Fejlődésünk kiemelten fontos részének tartjuk, hogy egyre nagyobb hangsúlyt helyezünk a kommunikációra, érdekes, egyedi cikkek, tesztek, filmek elkészítésére, partnereink tájékoztatására. Azon érdeklődők, akik követik a CarNet.hu vagy az egyes márkáink weboldalait illetve a CarNet Ride youtube csatornánkat, szinte minden nap olvashatnak vagy láthatnak valami egyedit, érdekeset „A sokszínű autózásért”. Természetesen tisztában vagyunk azzal, hogy az online megjelenések mellett igény, és szükség van a kézbe fogható, jó minőségű, érdekes magazinokra is, amihez ezúttal is kellemes időtöltést kívánok.

Káta Ferenc

Vezérigazgató

TARTALOMJEGYZÉK

MAGAZIN

Hello, Riderek!	02
Kivesző autók, felvirágzó kategóriák	14
Így lehet jó használt autót venni	58
A Riegler-felépítmény	62

TESZT

Renault Zoé	06
Ford Kuga	08
Toyota Highlander	10
Citroën Ę-C4	48
Mazda MX-5	52

CARNET CSOPORT

Eurorisk	12
Yacht Club Agárd	20
Vasas Pasarét SC	30

MÁRKA HÍREK

Nissan	18
Suzuki	24
Dacia	26
Fiat	28
Jeep	32
Renault	36
Hyundai	38
Peugeot	44
Alfa Romeo	46

PARTNEREINK

Suzuki hajó	18
Tóth Ferenc Pincészet	24
Renault szerviz	26
Renault	28
Euroleasing	32
CarNet Fleet	36
Driving Camp	38
DC Karting	44
Fizio+	46
Autocolor	56
Fiat	57
Jeep	60

Impresszum – Kiadja a CarNet Invest Zrt. (1112 Budapest, Vizsla utca 2-4.) A kiadásért felel Káta Ferenc vezérigazgató.

Szerkesztette: Kovács Gergely. Tervezőgrafika és borítóterv: IND Creatives. Tördelés: PIQStudios.

Sokszorosításért felel a Prospektus Kft., Veszprém, felelős vezető: Szentendrei Zoltán.

A kiadó írásos engedélye nélkül a megjelent szöveg-, és képanyag nem sokszorosítható. Az esetlegesen előforduló nyomdai hibákért a kiadó felelősséget nem vállal.



HELLO, RIDEREK!

Kovács Áron, a népszerű tévés és rádiós műsorvezető, színész és zenész lett a *CarNet RIDE*, azaz a sokszínű autózás képes magazinjának arca. Áront mindig is érdekelték az autók, a vezetés, de a témát mindig a praktikus és ésszerű oldaláról közelítette meg, valljuk be, ahogyan a legtöbb esetben tesszük, amikor autóvásárlásra adjuk a fejünket. A száraz technikai adatoktól legtöbbször mentes szórakoztató videós sorozatunkban a kipróbált jármű csodákat egy újfajta megközelítésben, pikáns humorral fűszerezve és leplezetlen őszinteséggel mutatja be a nézőknek, a döntésüket pedig érzelmi és racionális érvekkel is segíti. A rendezvényeken és a műsoraiban Áron kezében van az irányítás, de ez alkalommal mi kaptuk őt „mikrofonvégre” és beszélgettünk vele az autózáshoz fűződő élményeiről.





CARNETNEWS: AUTÓS KISGYEREK VOLTÁL?

Kovács Áron: Nem igazán. Autóskártyával játszottam sokat, de nem tartoztam azok közé, akik 6 évesen már kívülről fújták az autómárkákat. Inkább indiánosat játszottam, az meg nem annyira autós, ugye...

CNN: ELSŐ AUTÓ, JOGSI?

KÁ: Na az már örök emlék! Egy 20 éves Skoda 100-ast vezettem először 17 évesen, mert azonnal megszereztem a jogosítványt ahogy lehetett. Kedvenc emlékem, mikor megállítottak a rendőrök egy friss műszaki vizsgával, a Skodám meg elképesztő állapotban volt. Volt egy kis fém is a rozsdán... A rendőr nézte a friss műszakit, majd azt mondta: Hát, ha csak egy kicsit jobb erőben lennék, lekaphánám a tetejét! :) Imádtam azt az autót.

CNN: MOSTANÁBAN ELÉG MENŐ KOCSIKRA CSERÉLTED A CARNET RIDE MAGAZINBAN...

KÁ: Hát, igen. Az nem kifejezés! De továbbra is vonzódok az oldschool dolgok iránt: kézi váltó, semmi elektronika, stb... A tényleg lenyűgöző mérnöki csodák mellett, amiket vezethetek a műsorban, a „klasszikus vezetés élményéről” nem akarok lemondani. Az önvezető autó egyelőre rémálom számomra... a parkassit is.

CNN: JÓL VEZETSZ?

KÁ: Trükköket nem tudok, nem tudok driftelni, vagy kézfékkal csinálni egy 360-at, de dinamikusan vezetek és van bennem versenyszellem. Utálom a tötymörgést és idegesít ha a zöldnél meg kell várnom, míg bebootol az előttem álló. De sosem dudálok senkire, azt nem szeretem, inkább várok és bíztatom magamban, hogy feltűnjön neki, hogy éppen autóban ül, nem a Kisrablóban egy szakítás után elmerengve.

CNN: A CARNET RIDE-BAN, MINT FELADAT, MI VONZOTT TÉGED?

KÁ: Erre igen könnyű válaszolnom. Az életemből hiányzott az úgynevezett autós kapcsolat. Kocsikkal kapcsolatban mindig egyedül voltam, egyetlen haverom, vagy ismerősöm sincs az autóbizniszben, így bármi bajom, kérdésem, műszaki problémám volt mindig arra kellett hagyatkoznom, aki éppen szembejött. Most elképesztően felkészült barátokra tettem szert, akikre mindig számíthatok akár bajom van egy

autóval, akár érdekel valami a témában.

Meg persze vezethettem mindenféle autót: elektromosat, hibridet, terepjárót, 550 lóerős vadállatot, mindenfélét. A stábbal meg élmény minden perc, mert elkötelezettek, profik és nem keveset nevetünk. Ezek nélkül munka lenne. Így inkább játék.

CNN: MENNYIRE ÉRDEKEL AZ AUTÓZÁS JÖVŐJE? NEM KIFEJEZETTEN OLD SCHOOL TÉMA...

KÁ: A jövő mindig érdekes, legalábbis izgalmas tippelgetni... Ha a kérdésed az elektromos autózásra vonatkozik, akkor nem titok, hogy vegyes érzelmeim vannak. A CarNet Ride-ban kipróbálhattam elég sok elektromos autót és maga az élmény mindig paradés! Tehát, ha kapsz egy elektromos autót, ne habozz, pedáld a metálba, fűlig ér majd a szád!

Ha viszont nem kipróbálásra kapod, hanem a megvásárláson töröd a fejed, akkor már más-hogy kell hozzáállnod! Az ösztönös érdeklődést le kell, hogy váltsa a hűvös racionalizmus:

Hol lakom, mik a szokásaim, van-e autó még a háztartásban, mekkora távokat megyek naponta, hol tudom tölteni, sietek, vagy ráérős vagyok, stb, stb.

CNN: ARRA CÉLZOL, HOGY TUDATOSABB VÁSÁRLÓT IGÉNYEL EGY ELEKTROMOS AUTÓ?

KÁ: Sokkal! És nem csak környezettudatosabb, hanem öntudatosabb is kell, hogy legyen! Szó szerinti értelemben, sokkal többet kell tudnia saját magáról az embernek! Az elektromos autó olyan, mint egy okostelefon. Isteni egy nagyvárosban, ahol van infrastruktúra, de kicsit arrébb csak egy szép drága konzervdoboz. Sanghaiban forgatva láttam -ahol sokkal előrébb vannak az elektromos töltőállomásokat illetően- hogy estére mindig tele lett az utca az elektromos motorjaikat tologató emberekkel, akiknek aznap nem jött ki jól a kilométer matek és lemerültek a motorjaik. Minden este ott tologatták hazafelé a bevásárlással együtt!

Ez nem kifejezetten serkenti a vásárlókedvet, pláne ha nem könnyű mopedekről, hanem nehéz autókról van szó. Hogy egy másik példát mondjak, egy 4K-s tévé már nem nagy szám, csak milyen adást nézel rajta?! Mert az még odébb van.



Szóval a technológia egy része már rendelkezésünkre áll, a másik részével még sok dolgunk lesz!

CNN: TEHÁT A JÖVŐ? NE AUTÓZD KÖRBE A KÉRDÉST!

KÁ: Nem vagyok jó, de jól kiépített töltőállomás hálózat és 500km-t megtenni képes autók nélkül nem fog menni hosszútávon. Persze, aki tudja otthon tölteni és tudja be tudja tartani a napi kilométertervet, az már most is igen boldog lesz egy elektromos kocsival.

CNN: HAGYJUK A JÖVŐT! ÁLOMAUTÓ?

KÁ: Háááát... Gyerekkorom óta vágyom egy Mustangra. Nem tudom miért, talán az autós kártya miatt... Csak valószínűleg, túl skót lennék tankolni! :) Olyan kocsi, amelyik 10 liter felett fogyaszt nem jöhet szóba! Ez amolyan elv szerűség.

CNN: AKKOR EGY JÓ ELEKTROMOS MUSTANG?

KÁ: Jól hangzik, mennyi? 30?

CNN: KEVESEBB.

KÁ: Tudod mit? Először kiprobálok, jól leforgatjuk és ha tetszik akkor...

CNN: AKKOR?

KÁ: Akkor baj van... ■



**IRATKOZZ FEL
A CARNET RIDE
YOUTUBE-CSATORNÁRA!**



MÁR NEM KÉRDÉS, HOGY SZERETNÉD-E TÖLTENI

136 lóerős motorral és 52kWh-s akksival a Renault Zoé már nem csak a városban használható elektromos kisautó, hanem a gyors tölthetőséggel és a nagyobb hatótávval már kirándulni is alkalmas.

CARNET **TRIPLEX**

Igazi sikertörténet a Renault elektromos kisautója, mely 2012-ben mutatkozott be és a Zoé azóta nem csak egyre népszerűbb (csak hazájában, Franciaországban megjelenése óta már több mint 100 ezer példány fut), hanem egyre tovább bírja egyetlen feltöltéssel és egyre jobb benne ülni. Mert a Zoé a legutóbbi frissítéssel nem csak nagyobb akksit és erősebb motort, de kellemesebb és modernebb belteret is kapott. Így már túllépett az elektromos városi kisautó skatulyán.

Bájos kisautó a Renault Zoé, ami valamivel 4 méter feletti hosszával még igazán könnyedén kezelhető méretű. A decemberben komolyan besűrűsödött budapesti forgalomban nagyban megkönnyítette a manőverezést és parkolóhely keresést.

Bájos megjelenést adnak neki a kedvesen gömbölyded formák és a barátságos arc. A két LED-es fényszóró jellegzetes menetfénye kiegészíti a Renault logót keretező króm díszlécet az orrán. Izgalmas az alsó légbeömlő fűzött mintázata is.

Domborodó első sárvédőjétől lendületes ív fut végig az oldalán, alatta ékszer-szerűen kidolgozott felnik vannak az Intens felszereltségű Zoén. A hátsó ajtók kilincset az ablakvonalba rejtették, melyen jópofa részlet a műanyagba nyomott ujjlenyomat mintázat. Nem ez az egyetlen kis apróság, amivel meglepnek a formatervezők.



Ilyen a rombusz alakú hátsó lámpa, melynek piros fénycsíkjai áramkörökre emlékeztetnek. Az irányjelző egyébként a legújabb divat szerint futófényes. A lámpák jellegzetes fénye miatt este is egyértelműen felismerhető a Renault Zoé.

Sziluetdje alapján olyan hagyományos kisautónak tűnik, mint mondjuk a Clio, de a letisztult vonalakból azért sejtethető, hogy a Zoé a jövőbe néz. Ami egyértelmű lesz, amint felnyitjuk a gépházat, mely alatt nincsenek dugattyúk vagy turbó, csak az elektromotor, a narancssárga kábelek és néhány tartály.

Itt látszik igazán, hogy mennyivel kevesebb alkatrészből áll egy elektromos autó. A Renault Zoé csúcsváltozatában már 100 kW teljesítményű, tehát 136 lóerős a villanymotor, mely egy 55 kWh-s (nettó kapacitása 52 kWh) lítiumion akkumulátorból veszi az energiát.

Érdekesség, hogy ez több mint a duplája annak, amivel indult az autó (22 kWh). Mivel idővel csökkent az akkumulátorok beszerzési ára, ezért a Renault

most valójában olcsóbban tudja kínálni a ZE 50 modellt, mint a korábbi, kevesebb mint fele ekkora kapacitású Zoét. Innen látszik igazán, hogy az elektromos autók közel olyan léptekben fejlődnek, mint a 2000-es évek elején a mobiltelefonok.

Közel 330 kg-ot nyom a Zoé akksicsomagja, mely az utastér padlója alatt található és nem csak plusz merevséget ad a karosszériának, hanem alacsony súlypon-

tot is. 1502 kg-ot nyom a Zoé, mely a hasonló méretű autókhoz képest soknak tűnik, ám az elektromos autók fogyásának titka az akksik fejlesztése lesz.

Újdonság a frissített modellben, hogy már nem csak Type2-es csatlakozóról tölthető 22 kW-tal, hanem 50 kW-os DC villámtöltést is tud. Mivel konnektorról több mint egy nap volna feltölteni (30 óra) a Zoét, ezért a Renault alaptól nem is készít be ilyen töltőt a csomagtartóba.

22 kW-os töltés esetén 3 óra alatt feltöltődik, 11 kW-os oszlopról is 4,5 óra, ami bőven belefér egy munkaidőbe, az éjszakába pedig mindenképp. Még ennél is látványosabb sebességű a CCS 50 kW-os töltés, amivel a 0%-os akksit kicsit több mint 1 óra alatt 80%-osra pumpálja.

Egyetlen feltöltéssel több mint 300 kilométert képes megtenni a Renault Zoé még télen is és ez egy váratlanul széles körben használható autóvá teszi. Ezzel már nem csak a heti városi közlekedés megoldható, hanem az ingázás is. Sőt, a Renault Zoéval már egy balatonfüredi fagyizás sem elérhetetlen.

Ha már 30%-nál felteszed tölteni a telefonodat, akkor nehéz lesz megszokni, hogy a Renault Zoéval még akkor is simán majdnem 80 kilométered. A hatótáv-para jellemző formája az aggodalomnak, ha villanyautóról van szó, de a használatlaltal és a tapasztalattal egyre többet lehet kihozni a Zoéból is.

Már pár nap után is sokkal takarékosabban autóztam azzal, hogy megtapasztaltam, mennyit lassít visszatermelés-kor az autó vagy épp hogyan használható egy-pedálos módban, ha a váltókart B-be (fokozott visszatermelés) húzzuk. Ilyekor nem üzemel fékkel, hanem magával a villanymotorral lassul intenzíven az autó és így energiát nyerünk vissza. Sokszor öröm látni, hogy a korábban gyorsításra használt kilométerekből visszatál néhány a hatótávba.

EGYETLEN
FELTÖLTÉSSEL TÖBB
MINT 300 KILOMÉTERT
KÉPES MEGTENNI
A RENAULT ZOÉ



Tesztünk hosszabb változatát a www.carnet.hu/renault/hirek oldalon találod!



Teljesítmény:

136 lóerő
(100kW)

Nyomaték:

245Nm

Végsebesség:

140 km/óra

Cyorsulás

0-100:

9,5 mp





MINDENKINEK JÓT AKAR

Minden porcikája új, és minden kihívásnak meg akar felelni a Ford Kuga, ami immár konnektorról tölthető hibridként is elérhető.

CARNET AUTO-FORT

Ha a piac legsikeresebb autótípusát kellene belőni, akkor a tulajdonságok halmazának közös metszetében egy kompakt SUV rajzolódna ki, ami lehetőleg nem behemót, de pont elég tágas, külsőre kellemesen pofás, technikája pedig illik a villanyautózás felé haladó jövőképbe. A Fordnál az immár harmadik generációt taposó Kugára bízták ezt a komoly kihívást jelentő szerepet, és a képességei alapján az új modell alkalmasnak tűnik a feladatra.

Stabil alapokat ad mindehhez a vadonatúj padlólemez: a globális C2 platformra épülő autó karosszériája 10 százalékkal merevebb, mint a közvetlen elődé, miközben tömege alacsonyabb, méretei viszont nőttek. Az autó 44 mm-rel szélesebb, 89-cel hosszabb a második generációs modellnél, így immár 4614 mm hosszú, miközben akár 80 kg-mal könnyebb az elődjénél. A magasság 20 mm-rel csökkent, a

CARNET FOR-TOP

tengelytáv ugyanennyivel nőtt, 2710 mm-re. Összességében a korábinál is dinamikusabb arányokkal rendelkezik a kocsi.

Talán az előd tagolt, terjengősebb, keményebb formatervének elhagyása is szerepet játszik abban, hogy ez a méretnövekedés nem feltűnő. Az új Ford Kuga inkább lágyabb, szellősebb, gömbölyű formákból épül fel, hasonlóan a kis testvér Pumához. Lehet, hogy kevésbé karakteres, de ha egy autó tényleg nagy tömegeket akar megszólítani, akkor le kell vetkőznie a kirívó, egyedi vonásokat – a Kugánál pont erre törekedtek a tervezők.

Egyediséget a különböző felszereltségi szintek adnak. A külső dekorációs elemek, a hűtőrács mintázata markánsan eltér attól függően, hogy Titanium, Vignale vagy ST-line kivitelben készül az autó. Beülve csak az ülésmagasságból tudhatjuk azonnal, hogy nem egy Ford Focusban ülünk, a



műszerfal ugyanis szinte száz százalékig a kompakt márkatestvérből származik.

A műszeregység viszont minden esetben digitális, már nincsenek analóg műszerek a kormány mögött. Őszintén nem is hiányoznak, hiszen a látványos animációjú, üzemmódtól függően változó grafikájú egységtől minden információt megkapunk. Olyan nagy az információdömping, hogy a tervezők beépítettek egy nyugtató, minimalista lehetőséget. Ez a „Calm Screen - nyugalmi képernyő”, amit kiválasztva csak a pihentető kék semmi jelenik meg a fő műszerek mellett.

Szerencsére a középkonzolt nem a digitális képernyő uralja, jó egyensúlyban vannak a fizikai gombok és a virtuális valóság. A klímavezérlés például teljesen hagyományos panelt kapott, nincs menürendszerbe költöztetett funkció, így egyszerű a használat, könnyedén kapcsolható az ülés vagy a kormányfűtés. A nyolccollos kijelzőn a Ford legújabb, SYNC 3-as fedélzeti rendszere dolgozik. Nincs benne felesleges funkció, és a ma annyira divatos személyre szabható dizájn és beállításhalmaz is elmarad. Cserébe a médialejátszást, a navigációt gyorsan, egyszerűen érhetjük el, a telefonos kapcsolatok flottul működnek, természetesen van Apple Carplay, és Android Auto csatlakozási lehetőség és vezeték nélküli töltés is. Így a ma elsőrangúan fontos konnektivitás elvárásainak nagyon jól megfelel.

A MŰSZEREGYSÉG DIGITÁLIS, NINCSENEK ANALÓG MŰSZEREK A KORMÁNY MÖGÖTT

A szolgáltatásokon túl otthonos és tágas belteret kínál a Ford Kuga, az ST-line felszereltséggel némi sportos hangulattal kiegészítve. Ezt a jó fogású, vaskos kormányon és a kárpitokon visszaköszönő vörös varráson, valamint a karbonmintával feldobott dekorbetéteken érhetjük tetten.

Tárolórecesszel gazdagon megszórták a belteret, a váltókar helyett apró fokozatválasztó tárcsával ellátott középkonzolon akad hely telefonnak, aprónak, félliteres üdítőknek, a könyöklő pedig mély rekesszel várja az eltüntetésre szánt lomjainkat. A második sorban a gazdag lábtér tűnik fel, amivel mi magunk sáfárkodhatunk. Ez a hosszirányban tologatható hátsó üléspadnak köszönhető: így vagy a lábtér bővíthető 1035 mm-re (kategóriaelső érték), vagy a csomagtartóhoz adhatunk hozzá 67 litert. A gazdag tér

komfortját USB-csatlakozók és fűthető ülések fokozzák.

Az új Ford Kuga csomagterfedele akár a lökhárító alá irányzott láblendítéssel is nyitható, a raktér végig sík felületű, és a hibrid verzió esetén némileg kisebb, mint a sima benzines vagy dízelmotorral szerelt Kugáknál. A hibrid hátulja 411-581 liternyi teret (nem hibridnél 475-645 liter) ad az üléspadok állásától függően, ez az érték a háttámlák döntésével 1481 literre növelhető. Ezzel pedig a legtöbb családi fuvarfeladatot magabiztosan elvégzi.

Olvass tovább: www.carnet.hu/ford/hirek

JÓZAN LUXUS JAPÁN MÓDRA, HÉT SZEMÉLYRE

Az európai piacon friss újdonságként debütál a Toyota hétszemélyes óriása, a negyedik generációs Highlander. Mesés térkínálata mellé meglepően alacsony fogyasztással kecsegtető hibrid hajtásláncot kínál, és a japánok annyira bíznak ebben a konstrukcióban, hogy más motorral nem is kínálják a típust.

CARNET M5



Érdekes módon épp az egyre szigorodó kibocsátási normák miatt jelennek meg eddig csak az észak-amerikai piacra szánt, nagyméretű, hét-

személyes szabadidő-autók az európai piacon.

Így érkezett hozzánk a Ford Explorer és a Toyota Highlander is, mindkettő közel ötméteres teljes hosszal, és a mérethez képest kedvező fogyasztást garantáló hibrid hajtással.

A Toyota eddig is kínált hasonló méretű típust a hazai piacon, csakhogy a Land Cruiser alváz felépítésével és magas építésmódjával inkább a komoly terepjárók csoportjába tartozik, míg a most megjelenő Highlander az önhordó acélkarosszériával, alacsonyabb

tetővonallal inkább a hétköznapi felhasználást célozza meg.

A MÉRET A LÉNYEG

Az új Highlander 175 centiméteres magasságával, 495 centis teljes hosszával hegyként emelkedik ki az átlagos családi SUV-k tengeréből. Bár ugyanúgy a TNGA-K padlólemeze épül, mint a Camry és a RAV4, utóbbinál mégis 36 centiméterrel hosszabb, tengelytávja pedig 19 centiméterrel nagyobb.

A helykínálat így szinte páratlanul bőséges, ekkora teret a személyautók kategóriájában igen kevés típus nyújt. 185 centiméteres magasságú sofőr mögött ülve még bőven tenyérnyi hely jut a térdeknek, és a dönthető háttámlának hála valódi terpeszkezdős pihenőövezet alakítható ki a második sorban.

Ezt csak fokozza a különleges összkerék-hajtás miatt sík padló. Mivel a hátsó tengelyt csak villanymotor mozgatja, nincs kardánalagút, ami betüremkedne a lábtérbe.

A Highlander igazi ütőkártyája viszont a harmadik sor. Ez a kisebb méretű típusoknál általában szükségmegoldás, ahova csak gyerekek szuszakolhatóak be rövidebb utakra. Ennél a modellnél viszont valódi üléseket kapunk, elfogadható térkínálattal, és még ezzel a felállással sem tűnik el teljesen a csomagter, tetőig pakolva így is marad 332 liternyi hely.

Ráadásul a variálhatóság sem marad el, a második ülésor 18 centit tologatható hosszában, így hátulra könnyebb a beszállás, a csomagtartó 658 literes, mindkét ülésor ledöntésével pedig egészen 1909 literre bővít-

A HIGHLANDER
A LEGTÖBB CSALÁDI
SZÁLLÍTÁSI FELADATOT
CSUKLÓBÓL
MEGOLDJA



hető. Ez a majd' két köbméternyi tér teljesen a sík padlóval könnyedén nyel el bármilyen lapra szerelt bútort, mosógépet, kerékpárt, nem kell tetőcsomagtartóval izzadni, a Highlander a legtöbb családi szállítási feladatot csuklóból megoldja.

A RAV4 esetében 91, a C-HR-nél az eladások 98 százalékát adják a hibridek, így nem meglepő, hogy a Highlander is ilyen hajtáslánccal érkezik. Amerikában akad öblösebb benzines, de dízelt már sehol sem kínálnak a japánok, így Európának logikusan a meggyőző teljesítményt mérsékelt fogyasztással ötvöző rendszer jutott.

A 248 lóerős egység 25 százalékkal takarékosabb (6,6 l/100 km; WLTP szabvány szerint), mint a közvetlen elődmodell 3,5 literes hibridje, és óvatos gázpedálkezeléssel egészen 125 km/óraig képes tisztán elektromos üzemben haladni. Hibrideknél mindig kérdés a vontatási képesség, a Highlandernél ez sem jelent problémát, a nikkel-metál-hidrid akkukkal szerelt típus után kéttonnányi fékezett vontatmány csatolható.

Az autó saját tömege is két tonna körül alakul, amit meglepően élénken mozgat a villanymotorok és az Atkinson-ciklusú 2,5 literes szívó benzinmotor egysége.

Padlógig taposott gázpedállal elrugaszkodva az autó 8,3 másodperc alatt éri el a százastempót, a végsebessége 180 km/óra. Üzem-módból a szokásos három (normál, öko, sport) mellé került egy negyedik is, a „Trial”, ami enyhe terepen jelenthet segítséget. A tisztán elektromos üzemmód mind a négy módusban aktiválható, így aztán lehetünk öko-turisták pl. egy nemzeti park területén.

Nemcsak terepen, de csúszós úton is jól jön az összkerek-hajtás, amelyet az elektromos hajtású hátsó tengely valósít meg – az első kerékre a nyomaték 100-20 százaléka juthat.

Olvass tovább: www.carnet.hu/toyota/hirek

Motor:
Négyhengeres,
soros, 2487 köbcmentis
benzinmotor, két elektromos
motorral

Rendszerteljesítmény: 248 lóerő

Végsebesség: 180 km/óra

Cyorsulás 0-100: 8,3 másodperc

Saját tömeg: 2130 kg

Hossz-szélesség-magasság:
4988-1930-1755 mm

Átlagfogyasztás:
6,6-7,2 l/100 km

EZER FORINTTÓL AKÁR A TÖBB MILLIÓIG TERJEDHET AZ ÉVES KÖTELEZŐ BIZTOSÍTÁSOK DÍJA

A legutóbbi kötelező biztosítási kampány már csak (vagy még mindig) 1,1 millió gépjárművet érintett hazánkban, ami az összes jármű 20%-át teszi ki. Éves biztosítási díjuk 1 000 forinttól akár a több milliós összegig is terjedhet. Mi befolyásolja ezt? Cikkünkben ennek jártunk utána.

Mivel Magyarországon 2010. január 1-je óta a kgfb-szerződések esetében már nem a naptári év kezdete, hanem a megvásárlás napja számít évfordulónak, azóta csak azok a járművek érintettek ezen a napon, amelyeknek 2010 óta nem változott a tulajdonosa.

Ilyen sok az „öreg” autó a magyar utakon? A kor, a típus, a vételár vagy a használati kockázat befolyásolja leginkább a biztosítási díjakat? – kérdeztük *Papp Lajost*, az Eurorisk Biztosítási Alkusz ügyvezetőjét és a Független Biztosítási Alkuszok Szövetségének gépjármű szekció vezetőjét.

Ezekre a kérdésekre nem lehet egyértelmű választ adni, de a cégünk által kezelt több mint 110 ezer kötelező biztosítást elemezve néhány érdekesség megfigyelhető.

Állományunkból mintegy 37 ezer autó idősebb 10 évesnél, sőt 735 olyan autó biztosítása van nálunk, amelyek 30 évnél is régebbiek. Érdekesség, hogy ezek között 303 Lada, 67 Trabant és 30 Wartburg mellett egy-két Volga, Moszkvics és Zastava is megtalálható még a régi, KGST országok hagyatékaként. Illetve ne felejtsük meg az igazi oldtimer-ekről sem, hisz az Eurorisk-nél a két legrégebbi autó igazi matuzsálem: egy 1939-es Cadillac 39-60S illetve egy 1941-es gyártású Dodge Custom Luxury Liner, melyeknek egyébként kifejezetten olcsó a kötelező biztosítási díja: éves szinten a 20 ezer forintot sem éri el.

A legidősebb szerződött ügyfelünk egyébként 1925-ben született, azaz tavaly töltötte be a 95. évét. Nem csak idősnek, de hűségeseknek is mondható,

mert 2003-ban kötötte meg a kötelezőjét a Mitsubishi-jére. Ha már hűséges ügyfelekről beszélünk, az Eurorisk legrégebbi, jelenleg is élő szerződése egy akkor gyári új FIAT Punto-ra jött létre 1996. december 28-án, azaz csaknem több mint 24 éve (az Eurorisk 1993. óta működik a biztosítási piacon).

Ekkora szerződésszám mellett természetesen mindenféle méret és típus előfordul. Az élő szerződések közül a legkisebb éves díj 1 069 Ft, amit egy utánfutó gazdája fizet. Jóval mélyebben kell a zsebébe nyúlni annak a Langendorf SKA nehéz pótkocsi tulajdonosának, amelynek az éves díja kerekén 3 millió forint!

Korábban már szoltunk a régi „szocialista” típusokról, ugyanakkor a prémium, sőt a luxus márkákra is kötelező a biztosítás!

Az Eurorisk ügyfeleinél 1-1 Aston Martin, Lotus és McLaren mellett Lamborghini-ból és Rolls Royce-ból 2-2, Bentley-ből 3, Ferrari-ből 5 található. Ezekhez képest a 76 Jaguar és a 97 Porsche szinte tömegcikknek mondható. Az ilyen luxusjárművek éves kötelező biztosítási díja több százezer forint is lehet, míg casco biztosításuk költsége elérheti akár az évi 2 millió Ft-ot is. Érdemes tehát több biztosító társaság ajánlata között kalkulálni és az ügyfél számára a legoptimálisabbat kiválasztani.

Magyarországon jelenleg 13 hazai biztosító társaság kínál kgfb termékeket, nálunk ezek közül jelenleg 11 társaság ajánlatát lehet online összehasonlítani. Ügyfélszolgálatunk természetesen minden kérdéssel kapcsolatban készséggel áll ügyfeleink rendelkezésére.



KIVESZŐ AUTÓK, FELVIRÁGZÓ KATEGÓRIÁK

Tíz év alatt sokat változott a magyarországi autóvásárlók ízlése, más jellegű és más hajtásmódú autók kapósak most, mint a közelmúltban. Cikkünk a magyar autópiacon elmúlt 10 évét tekinti át.

Tíz év gyorsan elszalad az emberek életében, az autók kereskedelemben és a CarNet márkakereskedéseinek életében viszont elég hosszú idő. Cikkünkben azt tekintjük át, mi minden változott a magyar autópiacon 2010-2011 óta. Hogyan törtek előre és szorultak vissza egyes típusok és autófajták, mi történt a benzinesek és a dízelek arányával? Mekkora most a villamosított autók, a hibridek és az akkumulátoros villanyautók piaci részesedése? Készítsenek a képernyő mellé egy teát, kávé, akár fröccsöt, mert hosszú cikk lesz, sok adattal, de reményeink szerint értékes információkkal.

ELTŰNŐ ÉS STABIL BESTSELLEREK

Daewoo Kalos, Ford Fusion, Opel Meriva, Peugeot 206, Renault Fluence, Škoda Fabia, Suzuki Wagon R+: egykor mind meghatározó autók voltak a magyar piacon, mára azonban kikoptak a bestsellerek közül. A 2020-as toplistán egyikük utóda sem szerepel a legnagyobb darabszámban értékesített tíz autó között, esetenként megszűnt a típus gyártása, illetve a márka eltűnt vagy kivonult Európából.

10 éve már a vállalati autók uralták a piacot, a 3085 darabban az eladási ranglista élére álló Škoda Octaviát az Astra (2762 db), a Focus (2541) és a Golf (1213) követte. Ötödik volt a Passat, majd újabb flottaautó, a Mégane következett. A magánvásárlók körében is stabilan népszerű Opel Corsa és a Renault Fluence a 7-8. helyen állt. A Volkswagen Polo mögött a 2011-es év legnagyobb darabszámú autói között megjelenik egy felszálló ágban lévő autókategória szereplője: a Dacia Duster 894 eladott autóval tudott bekerülni a top 10-be.



Ekkortól felgyorsult az aszfaltterepjárók térnyerése, amit fokoztak az egyre kisebb méret-kategóriákban megjelenő SUV-modellek. 2013-ban a Nissan Qashqai lett a második SUV, amely befért az első tízbe, a nyolcadik helyen. A Duster ekkor már negyedik. A 2015-ben forgalomba helyezett autók között a Suzuki Vitara rögtön a 10-es toplista második helyén nyitott, onnan lépve az elsőre 2016-ban.

2017 volt az utolsó év, amikor a Passattal egy klasszikus közép kategóriás autó be tudott kerülni a top 10-be, akkor a 9. helyen. Az élen azóta is egy SUV áll, a Suzuki Vitara őrzi elsőségét a magyarországi forgalomba helyezési statisztikában. A DataHouse adatai szerint a 2020-as évben az első tíz autó sorrendje: Suzuki Vitara (6882 db), Suzuki SX4 S-Cross (5578), Škoda Octavia (4929), FIAT 500 (4420), Dacia Lodgy (3915), Dacia Duster (3806), Toyota Corolla (3789), Ford Tourneo Custom (3662), Renault Clio (2678), Toyota Yaris (2657). Fontos megjegyezni, hogy ezek regisztrációs számok, tehát ebből a tíz autótípusból kapott a legtöbb új autó magyar rendszámot 2020-ban. A márkák gyakorlata eltérő, nem tudni, hogy az autók mekkora része marad itthon és mekkora arányban vonják ki a forgalomból és értékesítik őket külföldön a reexporttal.

SUV: NYERŐ MINDEN MÉRETBEN

Jelentős az átrendeződés az autóvásárlók által preferált autók méretében, jellegében is. Az Esztergomban gyártott Suzuki Vitara és az SX4 S-Cross itthon speciális piaci szerepű, darabszámaik összpiaci méretben is jókora lökést adtak az aszfaltterepjárók elterjedésének, de nem egy fecske csinált nyarat. A városi terepjárók diadalmenete korábban indult. Áttörésük az elmúlt 10 év legmarkánsabb trendje, nevezzük bár őket hobbiterepjárónak, szabadidő-autónak, aszfaltterepjárónak, telegjárónak.

2020-ban a Magyarországon forgalomba helyezett autók 37,6 százaléka tartozott a kisebb-nagyobb aszfaltterepjárók közé. A piac 23,7 százalékát adó C szegmens, a 308-Ceed-Mazda3-Tipo méretű autók mögött 17,8 százalékos részaránnyal a kisebb, majd 12,6 százalékkal a kompakt SUV-k következnek. A terepjárók diadalútjának kárvallottjai is vannak, az ügyféligények átrendeződését jól jelzi a vásárlók elfordulása más autófajtáktól. Persze nehéz elválasztani egymástól, mennyiben hat a kereslet csökkenése a típusok kivezetésére, illetve az autókínálat beszűkülése az eladásokra.

KIVESZŐBEN AZ EGYTERŰK

Mintha az egyterűek között ez egy öngerjesztő folyamat volna. Csillaguk az 1990-es évek második felében ívelt fel, amikor a PSA-csoport és a FIAT bevezette az Eurovan-négyesfogatot (Evasion/C8, 806/807, illetve Ulysse és Zeta/Phaedra), megjelent a Volkswagen-csoporttól a Sharan és az Alhambra, a Fordtól a Galaxy, majd kirajzottak a kompakt egyterűek is, köztük a Scénic, a Zafira, különféle méretben a Citroën Picassói, a Toyota Verso-modelljei és így tovább.

Nézzünk egy példát az egyterűek elsovradására! 2010-ben, a magyar autópiac fekete évében a JATO autóipari elemzőcég adatai szerint 43 476 új személyautó kapott magyar rendszámot. 2007-ben még 171 012, 2008-ban 152 876, 2009-ben 60 206. A 2009-es, gazdasági válságtól sújtott évben 328 Ford C-Max és 304 Opel Zafira talált gazdára Magyarországon. 2020-ban, amikor 128 031 új autót regisztrált a Belügyminisztérium, a DataHouse adatai szerint egyetlen egy sem volt közülük Ford C-Max vagy az időközben Zafira Tourerre átnevezett Opel Zafira.

Forgalmazásuk és gyártásuk ugyanúgy megszűnt, mint többek között a Honda FR-V-é, Mazda5-é, a Kia Carensé, a Toyota (Corolla) Versóé vagy a nagyobb autók közül a FIAT Ulysse-é, a Chrysler majd Lancia Voyageré. A Renault Espace koncepciót váltott, a Peugeot 5008 SUV-ként él tovább, a Mitsubishinél a Grandis helyett jó ideje az Outlander az 5+2 üléses autó, a Škoda eleve nem is gyártott egyterűt. Ott a Kodiaq a három ülésoros modell.

Hasonló az átrendeződés a B szegmensben, ahol a C3 Picassót a C3 Aircross, a Merivát a Crossland, a Modust a Captur helyettesíti. Magyarországon az egyterűk 2012-ben még 10,2 százalékos piacrésze 2018-ra 5,1 százalékra esett. A trendet – alighanem időlegesen – megfordította a nagycsaládosok autóvásárlását megkönnyítő adófizetői támogatás. Így 2019-ben 6,2, 2020-ban 10,3 százalékot tett ki a részesedésük. A visszatérés fő tényezője a Dacia Lodgy és a VW Touran, illetve a könnyű hasznójárművek sokuléses verzióiként népszerű Opel Combo Tour és Toyota Proace City Verso sikere. ▶

2015-BEN A
KÖZÉPKATEGÓRIÁS
MODELLEK
ÉRTÉKESÍTÉSEI A PIAC
9 SZÁZALÉKÁT ADTÁK,
TAVALY EZ MÁR CSAK
5 SZÁZALÉK VOLT



PRÉS ALATT A KLASSZIKUS KÖZÉPKATEGÓRIA

Egy másik összeurópai trend viszont itthon is érvényesül: a klasszikus középkategóriás autók hanyatlása. Elsőként az ötajtós, ferdehátú modellek veszték ki a legtöbb márka kínálatából, mert ezekre szinte csak Európában volt igény, ami nem teszi rentábilissá kifejlesztésüket és értékesítésüket. Észak-Amerikában és Ázsiában a hagyományos limuzinforma kelendő, a nyugat-európai értékesítések

zöme kombi, így pár kivétellel ez a két karosszériaforma maradt meg.

A középkategóriás autók kiszorítása felgyorsult, amióta a car policy, a cégauto-használati szabályozás a legtöbb vállalkozásnál megengedi aszfaltterepjárók választását. A hazai és a multinacionális vállalatok igényeire reagálva a nagy

flottakezelők beszerzéseiben is visszaszorultak az évtizedeken át meghatározó autófajták. Például az Avensiseket sok esetben RAV4-ek váltották, Mondeókból Kugákba ültek át a vállalati autóra jogosult alkalmazottak és így tovább. A DataHouse számai alapján a volumenmárkák és a prémiumtermékek összességével az Alfa Romeo Giuliatól az Opel Insignián át a Volvo V60 Cross Countryig.

KIVESZŐBEN A KÉTAJTÓS KOCSIK

Megfogyatkoztak a két oldalajtós karosszéria-változatok is. Három-négy évtizede kisebb-nagyobb kombik is készültek két oldalajtóval, majd ez a megoldás visszaszorult a kis és a kompakt

autók háromajtós alapverziói és sportváltozatai közé. Csekély részarányuk miatt a legtöbb márka mára lemondott róluk, logisztikai szempontból is egyszerűbbé és gazdaságosabbá téve az autógyártást.

Ezzel azonban azoknak is megdrágult a beszállás valamely új autóba, akik a számukra szebb vagy költségalapon vonzóbb karosszériaformát preferálták. Kicsi, de elkötelezett vevőkör lehet a kétajtósoké, ha vállalják a megoldás velejáróit: a biztonsági övért kényelmetlenül messzire kell hátranyúlni, és a hosszú oldalajtók helyigénye miatt szűk parkolóhelyen kényelmetlen a kikaszálódás.

Hasonló az exodus a kupék között, ahogy az egykor népszerű, nyitható keménytetős vagy szövettetős kabriók is szinte teljesen kivesztek a volumenmárkák kínálatából. Az átlagon felüli profitrátaival működő autómárkák is csak nagyon szigorú kalkulációval kockáztatnak meg kupékat és kabriókat. A Toyota Supra nem valósult volna meg a BMW Z4, és a BMW Z4 a Toyota Supra nélkül. A nagyobbrészt két oldalajtós modellekből álló, 2020-ban 641 regisztrációt jegyző sportszegmens a Ford Mustang híján alig létezne hazánkban. Ez az a kategória, ahová az Aston Martinok, Ferrarik, Porschék mellett a Mazda MX-5, a Subaru BRZ és az 1998 óta Győrben készülő Audi TT is tartozik.

HAJTÓANYAGOK: DÍZELCSÚCS A VÁLSÁG UTÁN

Nemcsak az autókategóriák népszerűségében jelentős az átrendeződés a magyar autópiacon, egy évtized alatt látványosan megváltozott a benzines, a dízel, a hibrid, az elektromos és más hajtásmódú autók részaránya. A DataHouse szakembereitől kapott részletes kimutatásban jól látható a

EGY ÉVTIZED ALATT
LÁTVÁNYOSAN
MEGVÁLTOZOTT
A BENZINES,
A DÍZEL, A HIBRID,
AZ ELEKTROMOS
ÉS MÁS HAJTÁSMÓDÚ
AUTÓK RÉSZÁRÁNYA

dízelarány felfutása 2008-tól az előző gazdasági válság idején. A 2008-as 31-ről 2010-re 40 százalékra ugrott a dízelmotoros autók részaránya, ami 2013-ban tetőzött, 46 százalékon.

Pár év különbséggel és magasabb dízelarányral, de hasonló folyamat játszódott le az Európai Unió régebbi tagállamaiban is. Az EU 15 országában 2011-ben érték el a legmagasabb piaci részt a dízel személyautók, átlagosan 56,1 százalékkal. 2012-ben a regisztrált autók 55,6 százaléka volt dízel, ami 2019-es teljes évre 30,5 százalékra apadt. A dízel személyautók arányának csökkenése tehát nem a Volkswagen-konzern emissziós botrányával kezdődött, hanem évekkel a 2015 szeptemberében kirobbant csalási ügyet megelőzően.

Hazánkban és Európában is először benzines autókba ült át a vásárlók zöme. A hagyományosan igen csekély dízelarányral dolgozó Suzuki visszatérésével a magyarországi statisztikákban ez különösen plasztikus. 2019-re 73:20-ra változott a benzines és a dízelmotorral regisztrált új személyautók aránya.

HIBRIDBŐL SOK FOGY, VILLANYAUTÓBŐL NAGYON KEVÉS

2020-ban és 2021 első két hónapjában viszont a hibrid járművek felemelkedését mutatják a számok. A hibridek részesedése 2015-ben lépte át az egy százalékot, akkor a 77 179 forgalomba helyezett személyautóból 843 működött valamilyen hibrid hajtással. A felívelést mutatja, hogy 2020-ban 27, 2021 első két hónapjában már az eladott új autók 43 százaléka alkalmazott villamos gépet a belső égésű motor kiegészítésére. A statisztika egy kategóriába sorolja a 12 és 48 voltos segédhibrideket, a teljes hibridhajtású és a konnektorról tölthető akkumulátoros, zöld rendszámra jogosult hibrid autót. Maroknyi dízel hibrid mellett a belső égésű motor legtöbbször benzines.

Érdekes megvizsgálni az akkumulátoros elektromos autók felfutását a magyarországi újautó-kereskedelemben. A szubvenciók hozzájárulnak népszerűségük növekedéséhez, ideértve a jövedéki adótól mentes üzemanyagot, az időnként elérhető állami ártámogatást, a gépjárműadó és a cégautóadó alóli mentességet. 2011-ben összesen 9 (kilenc) darab új villanyautó kapott magyar rendszámot, még 2014-ben is csak 32. A 2016. január elsejétől kiadható zöld rendszám és kedvezménycsokor megdobta irántuk a keresletet. 2017-ben 749 új elektromos autó kapott már zöld rendszámot, 2019-ben 1833, 2020-ban pedig 3046 db villanyautó talált gazdára.

Bár beszédtemaként erősnek hat az elektromos autók jelenléte, tavalyi részesedésük mindössze 2,4 százalék volt. 2020-ban összesen 128 031 új személyautó kapott magyar rendszámot, tehát a vásárlók 97,6 százaléka vonzóbbnak tartotta az elektromosnál a többi hajtásmódot. A villanyautók piacrésze idén januárban és februárban 1,7 százalékra zsugorodott, az érdeklődők talán kívánnak az állami ártámogatás reményében. ■

HASZNÁLTAUTÓ-IMPORTBAN NÉPSZERŰ A DÍZEL

Magyarországon, akárcsak más államokban, a használtautó-kereskedelemben lényegesen több autó forog, mint amennyit újonnan értékesítenek a márkakereskedések. 2020-ban az újonnan eladott autók mennyisége 128 031 volt a vezérképviselőket összefogó Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének (MGE) adatai szerint, míg 779 940 használt autó cserélt gazdát a Belügyminisztérium számai alapján.

TÍZBŐL NÉGY BEHOZOTT AUTÓ DÍZELMOTOROS

Másodkézből sok esetben külföldről behozott, magyar rendszámukat használtan megkapó autók közül választhatnak a használtautó-vásárlók, ezek adják a meghirdetett használt autók jelentős részét. Mennyiségük is érdekessé teszi tehát az importált használt autók üzemanyag szerinti megoszlását, ami nagyon más képet mutatott tavaly és mutat idén is, mint az újonnan eladott autóké. 2020-ban a beérkező használt autók száma 17 százalékkal csökkent 2019-hez képest, de így is elérte a 130 431 autót a DataHouse adatai alapján. 2021 első két hónapjában összesen 20 459 használt autó kapott magyar rendszámot, ami 21 százalékkal marad el az előző év első két hónapjában regisztrált 25 981 autótól. A visszaesés dacára a dízelmotoros autók iránt stabilnak bizonyult a kereslet.

HASZNÁLTAUTÓ-IMPORT: KEVÉS A HIBRID, MÉG KEVESEBB AZ ELEKTROMOS

Idén januárban és februárban a DataHouse számai szerint az importált használt autók 38 százaléka volt dízelmotoros, ami 7735 autót jelent. Tízből négy autót tehát továbbra is öngyulladásos motor hajt. Ez nagyságrendileg megfelel a 2020-as teljes év adatainak, amikor a beérkező használt kocsik 41 százaléka, 53 571 autó volt dízel. A behozott autók zöme benzines, a hibridek és a villanyautók importja alacsony szinten áll. 2021 első két hónapjában a használtautó-importból 2 százalékkal részesedtek az akkumulátoros villanyautók és 5-tel a különféle hibridjárművek.

A NISSAN MEGFEJTETTE A VIDÁM AUTÓZÁS TITKÁT

Széles körű közvélemény-kutatást végzett az európai autósok körében a Nissan arról, hogy mi idegesíti őket a legjobban a volán mögött, illetve hogy mi az, ami valódi élménnyé tehet egy utazást. A felmérés eredményeiből mindannyian tanulhatunk.

CARNET AUTO-FORT



Bizony, stresszes korban élünk. Hogy kire milyen mértékben, és élete hány helyszínén nehezedik lelki teher, változó, de a legszerencsésebbek sem tagadhatják, hogy a közlekedés különösen nagy próbatételt jelent idegrendszerünknek. Mivel a feszült autóvezető nem boldog autóvezető, a Nissan Európa öt legnagyobb újautó-piacán széles körű felmérést végzett, hogy megtudja, mi dühít fel, ejt kétségbe, ábrándít ki bennünket a legjobban.

Az autósok egybehangzóan emelték ki a nem biztonságos vezetést és a telefonhasználatot mint az autóban utazók közötti feszültség forrását. Száz autósból negyvenötre rászólnak utasai, ha kézbe veszi a telefont – tegyük hozzá, teljes joggal! Harminckilenc százalékuk a veszélyes előzések, harmincöt pedig a későn kezdett lassítás miatt szokott

összeveszni útitársaival, és akkor még nem beszéltünk a többi autósról, akiket közvetlenül veszélyeztet felelőtlen-ségével. Az utasok azt is utálják, ha hirtelen fékez (33%) a vezető, vagy nem tartja be a követési távolságot (32%).

Amellett, hogy egyetért velük, és elítéli a felelőtlen, agresszív vezetési stílust, a Nissan leginkább autói megfelelő felszereltségével tudja enyhíteni a feszültséget. A márka minden személyautójához elérhető ütközésselkerülő, sávban tartó, holtterfigyelő technológiák kiküszöbölik a feszültségek emberi okait. Ha pedig az autó segít megoldani azokat a helyzeteket, amelyekből a legnagyobb veszekedések születnének, már nincs más hátra, mint hogy utazás közben fenntartsuk a nyugalmat.

Ebben minden harmadik autós (37%) segít a navigációs rendszer. Majd' ugyanennyien (34%) gondolják úgy, hogy a távolságtartó tempomat hatékony stresszkezelési eszköz, de említették még a kézből telefonálás legjobb ellenszerét, a kihangosító berendezést (33%) is. Szintén alkalmasak a nyugalom fenntartására az olyan vezetőtámogató technológiák, mint a Nissan által az elsők között bevezetett, madártávlati panorámakamera, amely a manőverezést teszi feszültségmentes gyakorlattá.

És persze – hogy is maradhatott a végére? – ott a zene. Az autósok szerint ez a legeslegfontosabb összetevője (55%) az élvezetes utazásnak – már persze azután, hogy a sofőr biztonságosan vezet (59%). Kétszer annyira fontos, hogy jó dalok szóljanak az autóban, mint hogy gyorsan találjunk egy szabad parkolóhelyet (24%). Zene és zene között is van azonban különbség: minden harmadik autós (32%) szerint meg kell találni a módját, hogy minden utas a kedvére való zenét hallgathasson. A Nissan ezért fejlesztette ki a Bose Personal rendszert, amely modelltől függően a vezetőülés vagy mindkét első ülés fejtámlájába integrált hangszórókkal gondoskodik arról, hogy a sofőr diszkréten, de tökéletes minőségben élvezhesse kedvenceit. ■

A VILÁG ELSŐ - A 140LE / 115LE
KATEGÓRIÁBAN - , SAJÁT VEZETÉK NÉLKÜLI
FOJTÓSZELEP- ÉS FOKOZATVÁLTÓ (DRIVE-BY-WIRE)
RENDSZERREL ELLÁTOTT NÉGYÜTEMŰ
115 ÉS 140 LÓERŐS MOTORJA



100th
ANNIVERSARY

DUPLA ELISMERÉST SÖPÖRTEK BE A SUZUKI HAJÓMOTOROK A DF140BG és DF115BG elnyerték a Boating Industry Top Products 2021 díjat

A DF140BG és DF115BG Suzuki hajómotorok elnyerték az amerikai Boating Industry hajózási magazin legjobb termékeknek járó Top Products 2021 díjat. A márka hajómotorjai már hatodik alkalommal kapták meg a neves kitüntetést, ezzel a Suzuki az eddigi leggyakrabban elismert hajómotorgyártó a díj történetében.

A legjobb termékek a 2020. január és december között megjelent olyan új hajózási termékek – többek között hajómotorok, hajók és kiegészítők – közül kerültek ki, amelyek jelentős mértékben hozzájárultak a hajózási ipar fejlődéséhez. A Suzuki a hajómotorgyártók közül a legtöbbször – a DF140BG-vel és a DF115BG-vel együtt a hatodik alkalommal – érdemelte ki a díjat.

A DF140BG és a DF115BG négyütemű hajómotor 2020 októberében debütált a piacon, és jelentős népszerűsége tett szert, főként Észak-Amerikában és Európában. A négyütemű, 140/115 lóerős hajómotorok esetében a világon először használt elektromos fojtószelep- és fokozatváltás-vezérlési rendszer, az ún. Suzuki precíziós vezérlés (Suzuki Precision Control) által biztosított sima és precíz motorkezelés mellett a hajómotorokat üzemanyag-hatékony-ságukért, csendes működésükért és könnyű karbantarthatóságukért díjazták.



A DF140BG és a DF115BG hajómotorok főbb jellemzői: 2045 cm³ lökettérfogat, soros, négyhengeres motor

DF140BG teljesítménye:
103,0 kW (140 lóerő) / 6000 fordulat / perc
DF115BG teljesítménye:
84,6 kW (115 lóerő) / 5500 fordulat / perc



HOGY FÉR EL EGY 120 HAJÓS VERSENY A VELENCEI-TAVON?

Bár a Velencei-tó jóval kisebb tavunk, mint a Balaton, és nádasokkal, szigetekkel tagolt a felszíne, mégis gyakran rendeznek rajta vitorlás versenyeket. Na de ekkorát? Igen május végén több, mint 120 hajó versenyzett a tavon, kihasználva annak a legnagyobb összefüggő felületét, az úgynevezett Nagytisztást.

Ezzel a versennyel nyitottuk a Velencei-tavi versenyek sorát idén, köszönhetően a Covid miatti tavaszi versenyzárlatnak. A Majthényi Zsombor emlékversenyen Laser és Optimist hajóosztályok indultak, mindkettő egyszemélyes főleg utánpótlás hajóosztály. A verseny annak a Majthényi Zsombornak állít emléket, aki itt dolgozott a Velencei-tavon több mint 40 éven át vitorlás edzőként, és gyerekek sok-sok generációja tanulta meg tőle a hajók profi kezelését, a sport szeretetét.

A versenyt az ifjabbik Majthényi Zsombor rendezte, aki követve apja életútját, a Yacht Klub Agárd vitorlás edzője már huszonpár éve. Nem is volt gond a versennyel, három nap alatt 8 széles futamot rendezett a fiataloknak.

Első nap meggyűlt a baja a kezdőbb vitorlázóknak a széllal, hisz a 15 csomós alapszelet néha 20-22 csomós lökések kísérték. Felborult Op-

timist, sőt Laser is gyakran díszítette a pályát, mégis hősiezen végig vitorlázták a fiatalok a 3 futamot pénteken. Szombatra maradt az élénk szél, bár már az ereje is csökkent és a vitorlázók is egyre jobban belejöttek a versenyzésbe. A második nap végén mégis a nagyszelet kedvelő versenyzők vezették a listát. Vasárnap reggel még 10 csomós szélben rajtolt a mezőny, de felbukkantak a kisebb- nagyobb „lavórok” és szélfordulók, egyre gyengült szél, mégis kényelmesen befutott a két futam mindegyik osztályban.

Vasárnap a délutánra jósolt zivatar és vihar előtt sikerült befejezni a versenyt, és a tornyosuló fekete felhők árnyékában az eredményhirdetés is vidáman lezajlott az első esőcseppek előtt. Szép három nap volt, derekasan dolgoztak, sokat tanultak a vitorlázók!

A verseny további részletei, valamint az eredmények a www.yka.hu található.



Idén 7 felnőtt Laser Standard részvételének is örvedhettünk, amit a vasárnapi két futamgyőzelmével Péteri Gábor nyert meg. Laser Radialban Szokody Olivér a BYC versenyzője győzött, két MVM-es versenyző Pörnczy Bence és Orbán Botond előtt. A legjobb lányként Kis-Kapin Karina végzett Radialban.

A Laser 4.7 abszolút győztese Demjén Olivér (BYC), második és legjobb lány Vida Róza ugyancsak a BYC versenyzője, harmadik helyen pedig Cserevni Dániel az YKA Laserese végzett.

Az Optimist mezőnyben három ifi versenyző kapta az abszolút 1-3 helyen az érmeiket, első helyen Hajdú-Geiger Ágost a VVSI-ből, második Feith Máté a BYC1912 versenyzője, míg a bronzérmes Sággy Attila a Keszthelyi Yacht Klub vitorlázója nyerte el. A legjobb lány a BS Fűzfő VK versenyzője Solymos Dorka lett. Optimistben a még Timu által készített legnagyobb küzdő díját a keszthelyi klub újonca Rozner Gellért vehette át.





SUZUKI

CSUPASZ AGRESSZIÓ ÚJ KÖNTÖSBEN



GSX-S 1000

További részletekkel kapcsolatban érdeklődjön a hivatalos Suzuki márkakereskedésekben vagy tájékozódjon a Suzuki hivatalos weboldalán www.suzuki.hu/motor. Már 20% önerő befizetésével, akár 84 hónap futamidőre, 4,99%-os fix kamatozású, forint alapú zárt- vagy nyíltvégű pénzügyi lízing konstrukcióban nyújtja a Merkantil Bank Zrt. Az új GSX-S1000 ABS fogyasztása: 6.1 L / 100 km, CO₂-kibocsátás: 143 g / km. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás illetve CO₂-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredménye. A jelen hirdetés tájékoztató jellegű, nem teljes körű és nem minősül ajánlattételnek.

motor.suzuki.hu

 **SUZUKI** MOTORCYCLE

 Facebook  Youtube  Instagram
[/SuzukiMotorcyclesMagyarország](https://www.facebook.com/SuzukiMotorcyclesMagyarország)

DINAMIKUS ÉS MEGBÍZHATÓ.

ÉPP, MINT TE.



SUZUKI



A Suzuki Hybrid SX4 S-Cross a gazdag felszereltség, a merész dizájn és az öntöltő hybrid technológia teszi a mindennapok hősvévé. Dinamikus és megbízható, épp, mint te. Számíthatsz rá a városban és terepen, a hétköznapokon vagy ha kikapcsolódnál. Vidd haza 3+7 év Hybrid Pro garanciával, akár több mint 1 millió forint MySuzuki árkedvezménnyel vagy a kedvező Suzuki Preferencia Finanszírozási Programban pénzügyi lízing keretében!

Induló THM: 3,99% – 10,99%

A Suzuki Preferencia Finanszírozási Program 2021.05.04. – 2021.07.30. között megkötött szerződésekre érvényes. A finanszírozási ajánlat alapja a Merkantil Bank Zrt. forint alapú, változó kamatozású utolsó kiemelt díjas (maradványértékes) zártvégű pénzügyi lízing kalkulációja, ami teljes körű Casco biztosítás megkötése és teljes futamidő alatti fenntartása esetén érvényes. Az induló THM 3,99%-tól 10,99%-ig terjedhet (25, 37, 49 vagy 61 hónapos futamidő választása esetén). Az ajánlat kizárólag magánszemélyek számára elérhető és új, Suzuki típusú személygépjárművek és terepjárók (demo és teszt gépjárművek is) esetében vehető igénybe. A THM meghatározott mértéke tájékoztató jellegű, amelynek meghatározására a fentebb ismertetett feltételek figyelembevételével, a 83/2010. (III.25.) Körm. rendelet alapján került sor. A fentebb ismertetett feltételek változása esetén a THM %-os mértéke módosulhat. A Lízingbevevőt a futamidő alatt a Referenciakamat (3 hónapos BUBOR) változásától függően kamatkülönbözet fizetési kötelezettség terheli. A Referenciakamat mértékéről, a kamatkülönbözet fizetési kötelezettség és a finanszírozás további feltételeiről a Merkantil Bank Zrt. Gépjármű Zártvégű Pénzügyi Lízing Üzletszabályzatból és Hirdetményekből tájékozódhat, amelyek megtekinthetőek a Merkantil Bank Zrt. honlapján vagy székhelyén. A Merkantil Bank Zrt. és a Magyar Suzuki Zrt. a kondíciók változtatásának jogát fenntartja. A tájékoztató nem teljes körű, nem minősül ajánlattételnek, annak célja a figyelem felkeltése. Részletes tájékoztatásért forduljon Suzuki márkakereskedőjéhez, aki mint közvetítő a Merkantil Bank Zrt. finanszírozó képviselőjében jár el. | A Suzuki SX4 S-Cross felszereltségtől függő üzemanyag-fogyasztása (l/100 km) és CO₂-kibocsátása (g/km) vegyes használat mellett, WLTP mérési ciklus alapján: 4,7-7,9 l/100 km, 105-178 g/km. | A MySuzuki Hűségprogram árkedvezményt kizárólag a MySuzuki Hűségprogram regisztrált tagjai vehetik igénybe. A regisztráció feltételeiről, menetéről, valamint a kedvezmény pontos összegéről és érvényesítésének módjáról tájékozódjon márkakereskedésünkben vagy online. *A Vítara, SX4 S-Cross és Swift Sport modellekhez a motort, a turbófeltöltőt, a váltószekereket és a hibrid rendszert illetően összesen 3+7 év garanciát vállal a Suzuki: az autó többi részére vonatkozó általános 3 év jótállás felett tehát további 7 év extra garancia jár ezekre a kulcsfontosságú elemekre. Az általános garancia fogyasztók** részére 3 évig érvényes, a kiegészítő Hybrid Pro (motor, turbófeltöltő, váltószekereket, hibrid rendszer) garanciaajánlat +7 évig (vagy 200 000 km-ig) érvényes. A kép illusztráció, a tájékoztatás nem teljes körű, a változtatás jogát fenntartjuk. A garancia és a kedvezmény további részleteiről érdeklődjön a Suzuki márkakereskedéseknél vagy a suzuki.hu oldalon. **jogszámban meghatározva

30 MAGYAR
SUZUKI ZRT.
30 éve szolgálok

S-CROSS SX4


SUZUKI PREFERENCIA
FINANSZÍROZÁSI PROGRAM

MYSUZUKI
HÜSÉGPROGRAM
ÁRKEDEZVÉNY

HYBRID
PRO
3+7
EV
GARANCIA
MOTORRA
TURBÓRA
VÁLTÓRA
HIBRID
RENDSZERE

(HYBRID)

FÉL ÉVSZÁZAD NÉGY HAJTOTT KERÉKKEL

A Suzuki 1970-ben mutatta be első összkerék-hajtású típusát. Az azóta eltelt öt évtized alatt innovatív, kiforrott AWD-s típusok sorát mutatta be a márka, közülük jó néhány fogalommá vált világszerte, így Európában is. Ezek közül emeljük most ki a legfontosabbakat.

CARNET AUTO-FORT

Aki a legcsekélyebb mértékben érdeklődik a japán autóipar iránt, pontosan tudja, mi az a kei car. Többről van szó, mint európai értelemben vett miniautóról – vagy talán pont kevesebbről: a japán jogszabályok ugyanis pontosan meghatározzák, milyen műszaki feltételek mellett sorolható egy gépkocsi ebbe a kedvező adózású kategóriába. Amikor tehát a Suzuki az 1960-as évek végén úgy döntött, a japán autóiparban elsőként terepjárával nevez be a kei car piacra, a mérnökök váratlan akadállyal találták szembe magukat. Az eredetileg a hátsó ajtóra, kívülre álmódott pótkerékkel együtt túllógott volna a kocsi a limiten. A pótkerék ezért belülrre, a vezetőülés mögé került – így lett az LJ10, a Suzuki első összkerék-hajtású típusa háromüléssel. Az LJ10 kei car mércével mérve is egyszerű volt: ajtajai felczipázható vászonpanelek voltak, a futóműnél pedig laprugókat alkalmaztak. A mindössze 600 kilós, 1930 mm-es tengelytávon egyensúlyozó autóska emiatt nem kényeztette utasait földöntúli kényelemmel, viszont sajátjához viszonyítva komoly tömegeket bírt el, és nem ismert akadályt: a vezető, ha kellően bátor volt, maximálisan ki tudta aknázni a 360 köbcentiméteres, kéthengeres motor 25 lóerejét.

Japánban még elment az aprócska, kétütemű motor, ám amikor a Suzuki elkezdett az exportpiacok felé kacsingatni, egyértelmű volt, hogy nagyobb erőforrásra lesz szükség. Ezért a két hengerhez hozzácsaptak egy harmadikat – persze amit megnyertek lóerőben, azt elveszítették azon, hogy ez a típus, az LJ50 már négy személyes volt (a két hátsó utas a menetirányra merőlegesen, egymással szemben kuporgott), de ez senkit nem zavart: fontosabb volt, hogy a kis Suzuki híresen megbízhatónak bizonyult.

Az LJ-széria utolsó tagja, a 80-as egyben első is volt: egyrészt elsőként kapott négyütemű motort (a 0,8 literes, négyhengeres egység 42 lóerőre volt hitelesítve), másrészt ez volt az első modell, amely (1978-tól) Európában is elérhető volt. Az LJ50-től csupán hangsúlyosabb kerékíveiben különböző

modell rövid időn belül belopta magát az európai vásárlók szívébe, és egyben megteremtette a parányi, de annál szórakoztatóbb terepjárók piaci szegmensét.

Míg a Suzuki LJ80 ritkaságszámba megy, az 1981-ben bevezetett, lényegre törőbb, egyszerűbb vonalvezetésű SJ410 annál ismerősebb a márka és a műfaj kedvelői számára. Noha a stílus nagy vonalakban megmaradt, a konstrukció vadonatúj volt, a lágyabb futóműtől az átdolgozott külső és belső dizájnra át az új motorig. Az 1,0 literes, négyhengeres, négyütemű erőforrás 46 lóerőt adott le, ami a jobb terepszögekkel együtt valóságos terepbajnokká tette a parányi autót: nála jóval nagyobb, erősebb és drágább modelleknek adta fel a leckét, amikor igazán kemény terepre kerültek. A típus 1984-től 1,3 literes, 67 lóerős motorral, ötfokozatú sebességváltóval, modernebb utastérrel folytatta pályafutását. Ez az SJ413 volt az a modell, amelynél elsőként alkalmazták a később ikonikussá vált Samurai elnevezést.

1988-ban, a Suzuki egy vadonatúj típus bemutatásával ünnepelte összkerék-hajtási technológiájának nagykorúvá válását. A háromajtós Vitara a komoly off-road-technikát (alváz szerkezet, kapcsolható összkerék-hajtás, felező) 1,6 literes könnyűfém motorral és ötfokozatú kézi sebességváltóval társította. A laprugókat elől-hátul spirálrugók váltották fel, a vezetés kényelmét szervokormány és igényes belső tér javította. Két évre rá hosszabb tengelytávval, ötajtós kivitelben is megjelent a Vitara: az autó a korabeli alsó-középkategóriás ferdehátúak helykínálatával (403 cm-es hossz, 248 cm-es tengelytáv) rendelkezett, ami hallatlanul praktikussá és közkedvelté tette. Az elektronikus üzemanyag-befecskendezés, majd a 16 szelepes hengerfej bevezetésével a teljesítmény előbb 80, majd 95 lóerőre nőtt. Az autó automata sebességváltót kapott, majd 1995-től kétliteres, V6-os benzinmotorral lépett felsőbb kategóriába. A 136 lóerős DOHC-motorhoz a karosszéria megjelenését is átdolgozták, a megnövelt nyomtáv sportos, elegáns hatást keltett, míg a belső térben dupla első

légzsák, elektromos ablakemelő és központi zár emelték a kor színvonalára a kényelmet és biztonságot. Európában mégsem ez, hanem az 1996-ban bevezetett Vítara 2.0 TDI okozott igazi felbolydulást; a dízelmotor egy évre rá köztes töltőlevegő-hűtőt kapott, ami 23 százalékkal megemelte a teljesítményt és 29 százalékkal a nyomatékot.

1998-ra hiánytalanul teljes volt a Vítara kínálata – ideje volt hát továbblépni. A Grand Vítara harminc centiméterrel nagyobb tengelytávjával érdemelte ki nevének előtagját. A 2006-ig gyártott, 4,7 métert meghaladó autó 2,0 literes, 110 lóerős dízelmotorral és 2,5 literes V6-os benzinessel volt elérhető – a Suzuki hatalmas utat tett meg az eredeti SJ10 óta...

Ugyanebben az évben, 1998-ban nyugdíjba küldték a Samurait, és egy vadonatúj konstrukció, a Jimny lépett a helyébe. Elöl modern rugóstagok biztosítottak hosszabb rugóutat; hátul szintén spirálrugós, három lengőkaros merev tengely gondoskodott a kiemelkedő stabilitásról és erőátvitelről. A létravázat is átdolgozták, a négykerék-hajtást pedig immár menet közben lehetett kapcsolni. A Samurai szögletes karakterét valamivel lágyabb, de jól felismerhető formában adaptáló Jimny húsz éven át volt a Suzuki nemzetközi kínálatának stabil sarokköve, míg azonban a komoly terepekre szánt, apró terepjárót csak kis lépésekben fejlesztette a gyártó, a közúti használatra szánt összkerék-hajtású modellek piacán robbanásszerűen kezdett terjeszkedni a márka.

A 2000-től gyártott Ignis (amelyet Japánban Swift néven ismertek), majd annak 2003-tól bevezetett, Magyarországon széles körben elterjedt változata ugyanúgy elérhető volt összkerék-hajtással, mint a 2005-től gyártott, modern Swift: az esztergomi Suzuki-gyár ezzel a két típussal vált Európa egyik vezető AWD-szakértőjévé. Eközben az új Grand Vítara 2005-től az elődje által kijelölt úton haladt tovább, 2006-tól pedig XL7 néven a prémiumszegmensben is helyet követelt a Suzukinak: önhordó karosszéria, valamint elektronikusan szabályozott összkerék-hajtás tette összehasonlíthatatlanul kényelmesebbé elődeinél. A 3,6 literes V6-os modell túlságosan nagy volt Európának, ám annál jobban illett az észak-amerikai utcaképhez.

Európa sem maradt azonban rá méretezett újdonság nélkül: 2006-ban debütált a Suzuki SX4, egy vadonatúj koncepció, amely a ferdehátúak észszerű helykihasználását társította az emelt hasmagasságú crossoverek fokozott praktikumával. Az elektronikus vezérlésű i-AWD összkerék-hajtást kifejezett közútra optimalizálták; a hajtáslánc csupán tapadásvesztés esetén, a szükséges mértékben juttatott hajtóerőt a hátsó

tengelyre. A vezetőnek azonban arra is lehetősége volt, hogy zárja az összkerék-hajtást: ilyenkor a négy keréken egyforma arányban elosztva vitte az aszfaltra a nyomatékot a rendszer.

Az XL7 felső kategóriás kényelme és az i-AWD-rendszer találkozási pontja hívta életre a Suzuki legigényesebb típusát, a Kizashit. A 2009-ben bemutatott nagy szedán korának egyik legmodernebb összkerék-hajtási rendszerével bírt. Ki tudja, milyen további innovációk előtt nyithatta volna meg az utat a modell, ha a Suzuki 2012-ben nem vonul ki az észak-amerikai piacról. Innentől kezdve azonban a márka Európában és Ázsiában hagyományos erősségeire: a kompakt és kis kategóriákra összpontosított.

2013-ban vadonatúj modell váltotta az SX4-et. Az S-Cross minden korábbinál kifinomultabb összkerék-hajtási rendszert kínált, amely egy évvel később a modern, városi crossoverként újjászületett Vitarában is megjelent. 2016-ban a vadonatúj Ignisszel bővült lefelé a márka kínálata; a bevált All-grip rendszer egyszerűbb, viszkokuplungos kivitele kedvezőtlen tapadási körülmények között is megbízható stabilitást kölcsönöz az apró modelleknek.

A Suzuki ügyfelei ma abban a kiváltságos helyzetben vannak, hogy az Ignistől a Swiftig, a Vitarától a az SX-4 S-Crosson át a forradalmi, villanymotoros összkerék-hajtást kínáló Suzuki Acrossig öt különböző méretosztályban juthatnak összkerék-hajtású modellhez. És ne feledjük a hatodikat: a 2018-ban bevezetett, jelenleg könnyű haszonjárműként elérhető, második generációs Jimnyt. A kapcsolható összkerék-hajtású, központi differenciálzárral felszerelt modell stílusában és rettenthetetlen terepalkalmasságában a fél évszázaddal ezelőtti kezdetek előtt hajt fejte, egyben utat nyitva a

A SUZUKI ÜGYFELEI MA
MÁR ÖT KÜLÖNBÖZŐ
MÉRETOSZTÁLYBAN
JUTHATNAK
ÖSSZKERÉKHAJTÁSÚ
MODELLHEZ

következő ötven év
összkerék-hajtású
Suzuki modell-
jei előtt. ■





ELSŐPÖRTE A KONKURENCIÁT

A piac legizgalmasabb újdonságának bizonyult a Dacia Sandero

A frissen bevezetett új modell az abszolút első helyen végzett a brit *What Car?* című magazin Év Autója szavazásán. Egy másik fórumon ugyanekkor pedig a piac legkiválóbb értéktartású ajánlatának kiáltották ki.

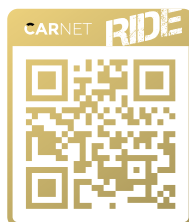
Tizenöt évvel a Dacia újjászületése után még mindig igaz, hogy egyetlen más márka sem kínál ilyen sokat ilyen kevés pénzért. Ma már azonban ennél sokkal többet tud a Dacia: a piac legkiválóbb autót gyártja. Ez nem személyes benyomás, hanem Európa egyik legnagyobb autós szaklapja, a What Car? internetes magazin a véleménye: a kiadvány Év Autója szavazásán ugyanis a vadonatúj Dacia Sanderót választották meg 2021 legjobbjának.

A többlépcsős szavazáson első körben huszonhat szegmensben választják ki a legjobbat, majd a kategóriagyőztesek közül kerül ki az a típus, amely az év abszolút legmeggyőzőbb ajánlatának számít. A vadonatúj Dacia Sandero magabiztosan győzött a városi kisautók körében: kivételesen kedvező ára ellenére bőséges felszereltséget nyújt, lágy hangolású futóműve kis és nagy sebességnél egyaránt pihentető vezetési élményt kínál, a hátsó utasok a kategória egyik legtágasabb férőhelyének örvendhetnek, a csomagtartó pedig vitán felül a legnagyobb, ami ebben a méretosztályban elérhető.

Mindez nem volt meglepő, hiszen a Sandero nyolc éve folyamatosan ott versenyez a kisautók élmezőnyében. A harmadik generációs modell azonban olyan sokat lépett előre a minőség, a kidolgozás, az esztétikum és a felszereltség terén, ami az abszolút győzelemhez is elegendőnek bizonyult. Luxusautókat, elektromos csodákat, tágas családi kombikat, egyszóval Európa legkiválóbb típusait utasította maga mögé a kicsi Dacia, amely nem elsősorban kedvező árával, hanem kiforrott karakterével, kiváló szolgáltatásaival és tágas helykínálatával győzte meg a szerkesztőket – az pedig, hogy emellett a piac abszolút legkedvezőbb vétele, csak hab volt a tortán.

Nem vélemény tehát, hanem tény: új korában verhetetlen ajánlat a Dacia Sandero. De mire számíthatnak a tulajdonosok pár év múlva? Nos, a jelek szerint ugyanerre: a Sandero és a Sandero Stepway kategóriája legjobb értékértartását ígéri a vásárlóknak. A hetvenöt éves tapasztalattal rendelkező, globális CAP HPI szervezet elemzése szerint három év és 50 ezer kilométer után is eredeti értékének több mint 53 százalékával büszkélkedhet a kívül apró, belül tágas és ötletes Dacia. Ez 7,1 százalékpontos javulást jelent az előző generációhoz képest, és kedvezőbb, mint a kategória bármely más tagjának az értékértartása.

A Dacia Sandero Magyarországon is a piac legjobb ajánlatának számít: 3 399 000 forintos induló listára olyan tételeket tartalmaz, mint a hat légzsák, az elektromos első ablakemelők, a visszagurulásgátló, a sebességhatároló, a LED-es nappali fénycsók vagy a műszerfali okostelefon-tartó rendszer.





AZ ELEKTROMOS FIAT 500 TELJES VÁLASZTÉKA RENDELHETŐ

Tavaly márciusban mutatkozott be az Új 500 kabrió, majd júniusban a ferdehátú változat. A Fiat ikonikus kisautójának kínálata az év végén vált teljessé: a 3+1 egy meglepő karosszériaverzióval teljesítette ki az új, teljesen elektromos 500-as lehetőségeit. Már mindhárom változat rendelhető a CarNet Fiat kereskedéseiben!

CARNET AUTÓ-FORRÁS

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET RIEGLER

Az olaszautó-rajongók egyik várva várt autója az elektromos 500-as, amely a remek bevezető árával akár át is rendezheti a hazai elektromosautó-piacot, ahol tavaly többek között az i3-as BMW volt a nagy kedvenc. Az alapmodell - állami támogatással - 5.490.000 forintba kerül majd, ezzel az egyik legolcsóbb elektromos autó lehet hazánkban a Smart EQ Fortwo és a Smart EQ Forfour mellett.

Az olaszok első elektromos-autója az ikonikus 500-as modernkori megfelelője: teljesen elektromos, de magán hordozza az 1957-ben született elődje összes stílusjegyét: kicsit, prak-

tikus és vagány. Az új 500-as hat centiméterrel szélesebb és hattal hosszabb lett, mint az előző generáció, a tengelytáv 2 centiméterrel nőtt, a kerekek is nagyobbak, és a sokkal inkább az autó sarkaiba kerültek. Ez még erőteljesebb karakterrel, nagyobb utastérrel és fokozott kényelemmel vértel a modellt, noha a teljes hosszúság így is 4 méter alatt maradt.

3+1 = MÉG TÖBB PRAKTIKUM

A Fiat 500 ellen gyakori érv volt, hogy nem könnyű beszállni a hátsó ülésekre. Aki ettől fél, vagyis inkább több

praktikumra vágyik, de a menő, retró karosszériaformát nem akarja emiatt elengedni, annak a 3+1 változat lesz a megoldás. Az autó jobb oldalán két ajtó van, B-oszlop nélkül, így stílusos és kényelmes a beszállás hátra. A plusz ajtó egyébként mindössze 30 kilogrammal növelte meg az autó súlyát, így nincs hatással annak vezethetőségére vagy energia-hatékonyására.

A 3+1 modell a „la Prima” változatban lesz elérhető a kezdetekben, rozéarany, gleccserkék és ónix fekete színekben lesz elérhető; az egyedi fényezések a teljesen LED-es fényszórókkal, a kétszínű 17 colos keréktárcsákkal és a krómozott betétekkel együtt még inkább kiemelik az új 500 exkluzív stílusát.

Belül az ülések, a műszerfal és a kormánykerék is környezetbarát bőrkárpitozást kap, amelyet az üléseken Fiat feliratos varrás minta, a kormánykeréken pedig kétszínű kialakítás tesz még karakteresebbé.

Az alapfelszereltség része az elektromos ülésállítás, a 360 fokos kamerarendszer, a 85 kW-os gyorsöltési lehetőség és 11 kW-os AC-töltés, a 7 colos műszercsoport, és a 10,25 colos infotainment rendszer, valamint átfogó biztonsági asszisztens arzenál is szériában jár hozzá. Utóbbi a városi kisautók kategóriájában elsőként kínál 2-es szintű önzetési képességeket.

AZ ÚJ 500 TELJES KÍNÁLATA: @ACTION, @PASSION ÉS @ICON FELSZERELTSÉGI SZINTEK

A 3+1 változat bemutatkozása mellett az új 500 felszereltségi kínálata is teljessé vált. Az állami szerepvállalással 8.490.000 forintért rendelhető „l'Ungheria”, valamint az exkluzív „la Prima” kivitelek mellett az 500-as modellpaletta az @ACTION, @PASSION és @ICON felszereltségi szintek mentén lesz tökéletesen személyre szabható.

A belépő, közepes és csúcs felszereltségi szintet jelképező @ACTION, @PASSION és @ICON kivitelek nem csupán felszereltségi lehetőségeiket, de stílusukat és műszaki tartalmukat tekintve is különböznek egymástól.

@ACTION - AZ ALAPVERZIÓ

Az induló @ACTION szinttel kizárólag a ferdehátú karosszériaváltozat rendelhető (a kabrió és a 3+1 modellek csak @PASSION szinttől elérhetőek). Az alapverzió egy 95 lóerős (70 kW-os) villanymotorral van ellátva és így is kimondottan fürge, amit a 9,5 másodperces 0-100 km/h-s sprintidő és a 135 km/h-ra limitált végsebesség is bizonyít. A 23,8 kWh kapacitású akkucsomag a WLTP ciklus szerint több mint 180 kilométeres hatótávot tesz lehetővé, a maximum 50 kW-os töltési teljesítménynek köszönhetően pedig akár 50 kilométernyi hatótávot is tölthetünk a modellbe mindössze 10 perc leforgása alatt.

A bőséges segédrendszer-arzenál, a kulcs nélküli indítás és a 7 colos digitális műszercsoport is belefért az alapfelszereltségbe, amivel már önmagában többet kínál az Új 500,

mint amit elődje valaha is adhatott. Ez igaz a fenntarthatóságra is: az ülések kárpitozása újrahasznosított fonálból szőtt szövethöz készül, amely mellett fekete műszerfal és ezüst színű kontrasztvarrás kölcsönöz a belső térnek figyelemre méltó karaktert.

A belépő változat a kedvezményes állami támogatással már 5.490.000 forintért elérhető.

@PASSION

A @PASSION szint nemcsak feljebb lépést, de előrelépést is jelent – a hatótáv tekintetében is. A WLTP norma szerinti 320 kilométeres hatótáv abszolút figyelemreméltó, ráadásul a 42 kWh kapacitású akkucsomagot itt már 85 kW teljesítménnyel is tölthetjük. Az üres akkut akár 35 perc alatt feltölthetjük 80 százalékos szintre, de ami még fontosabb, hogy a városi autók átlagos napi futását, ami körülbelül 50 kilométer, mindössze 5 percnyi töltéssel pótolhatjuk – de a nagy hatótávnak köszönhetően a dolgos hétköznapok során akár mellőzhetjük is a töltőgetést.

A pörgős városi ritmus felvételében itt már 118 lóerő (87 kW) segít minket: a 0-100 km/h-s gyorsulási idő így csupán 9 másodperc, a végsebességet pedig 150 km/h-ban limitálja az elektronika. Ami még fontosabb: álló helyzetből mindössze 3,1 másodperc alatt elérhetjük az 50 km/h-t, és a gázpedál érintésére azonnal ugrik az Új 500.

A csúcstechnika jelenlétét a vezeték nélküli telefontükrözésre is képes 7 colos UConnect infotainment rendszer szériában fokozza, még hozzá a vezeték nélküli telefontöltés lehetőségével kiegészítve.

A @PASSION szinten már választható a kifejezetten vidám miliót teremtő világos belső tér is: a fehér műszerfalhoz kék ülések járnak, halszájkás motívummal.

@ICON: A CSÚCSVERZIÓ

All inclusive, kérdések nélkül. Az Új 500 @ICON mindent megad, amit egy exkluzív kisautótól elvárhatunk, sőt, még annál is többet. Itt már hatalmas, 10,25 colos az érintőképernyős infotainment rendszer, a 'Hey Fiat' megszólítással aktiválható intelligens beszédvezérlés pedig biztosítja, hogy tekintetünk mindig az úton maradjon.

A megjelenést a 16 colos könnyűfém felnik, a használhatóságot pedig a kulcs nélküli rendszer fokozza. Utóbbi érdekessége a fekete, folyami kavicsot mintázó, 'viselhető' kulcs, amely elegáns designtermék is egyben.

Az autentikus atmoszférát belül a karosszéria színével megegyező színűre fényezett műszerfal teremti meg, sőt, opcionálisan különleges fa hatású betétet is kérhetünk. A különösen finom, minőségi szövettel borított üléseket sötétszürke színben is kérhetjük réz színű kiegészítőkkal, avagy világosszürke színvilágban, kék és ezüst kiegészítőkkal.

Az elektromos 500-asok már rendelhetőek, hamarosan már a Fiat CarNet kereskedéseiben is bemutatkoznak. ■

A VÉGCÉL TOVÁBBRA IS EURÓPA

Fantasztikus szezont zárt
a Vasas Akadémia férfi
kosárlabda-szakosztálya

Mindhárom kiemelt utánpótlás-korosztályban érmes helyen végzett csapatuk, a serdülő A és a kadet A együttes ráadásul bajnoki címet ünnepelhetett, miközben az NB I/B Piros csoportjában szereplő felnőtt gárda nagy csatában maradt csak le a bronzéremről. S bár a nevelőmunka minőségét fontosabbnak tartják a számszerű eredményeknél, mégis öröm, hogy idén ez érmeekben is mérhető volt.

A szakosztály igazgatója, Mészáros Zalán szerint a siker különösen a fiúk számára motiváló, hiszen a gyerekek mindig nyerni szeretnének, s ezt az egészséges rivalizálást nem szabad kiölni belőlük. A szakmai vezetés ugyanakkor a játékosok egyéni fejlődését tartja szem előtt, hiszen az akadémia jól képzett kosárlabdázókat szeretne nevelni a sportág számára.

A SRÁCOKNAK IS
SZEMBESÜLNIÜK KELL
AZZAL, MIT JELENT
AZ EURÓPAI SZÍNVONAL

„Serdülő csapatunk messze kiemelkedett a mezőnyből, de a kadetok is magabiztosan nyerték a bajnokságot. A juniorok bronzérme ugyanakkor az

én szememben arannyal ért fel, hiszen a játékosállomány alapján a negyedik-hatodik hely valamelyikét tartottuk az idény előtt reálisnak. Mivel nem tartozunk az államilag elismert akadémiák közé, minél feljebb lépünk a korosztályokban, annál jobban érvényesül a kedvezőbb háttérrel rendelkező klubok elszívó ereje. Mi nemcsak elfogadjuk ezt a helyzetet, de sokkal inkább kihívásnak tartjuk. Nagyon büszkék vagyunk arra, hogy a serdülők átlagosan negyven ponttal verték az ellenfeleiket, a fejlődésük szempontjából

azonban ez korántsem ideális. Az általunk végzett szakmai munka ugyanis kemény csatákban érik, illetve érne be” – tekinti át a korosztályos csapatok eredményességét Mészáros Zalán, aki szerint a koronavírus-járvány éppen a nemzetközi összehasonlítást, s ezáltal a valós tudás lemérését lehetővé tevő nemzetközi tornákat hiúsította meg, jóllehet Pasaréten európai-szintű, válogatott játékosokat kívánnak nevelni. Ehhez pedig a srácoknak is szembesülniük kell azzal, mit jelent az európai színvonal.

A pandémia természetesen a mindennapokra is rányomta bélyegét, ám az edzők áldozatos munkájának köszönhetően így is a maximumot hozták ki a helyzetből. S bár végig az egészség megőrzését tartották szem előtt, a két szakmai igazgató, Nagy Zoltán és Harald Stein úgy alakította a programot, hogy a szakmai munka nem, vagy csak kis mértékben sérült, így csak a kiválasztási rész torpant meg kissé az iskolák bezárása okán.

A sikerek nyomán, természetesen a korosztályos és felnőtt válogatottak is számítanak a pasaréti játékosokra, U16-os behívóra számíthat Filipovic Igor, Laczházi Bence, Major Bulcsú, Pleesz Gergő, és Bérces Dániel, míg az U18 keretben ott van Dunai Zétény és Kelemen Ádám, U20-asoknál Krasovec Ádám és Radics Gerzson, a felnőtteknél pedig Somogyi Ádám.

A kiemelkedően sikeres idényt követően, az ideinél is eredményesebb jövő évet terveznek Pasaréten. Tudják miben kell fejlődniük, s minden erejükkel erre a fejlődésre törekszenek. A végcél ugyanis mindig Európa marad.



BRAVÚROS SZEREPLÉS

A női élvonal legfiatalabb átlagéletkorú csapataként végzett a bravúros hatodik helyen a Vasas Akadémia női együttese az idei NBI-es bajnokságban.

Új edzővel, a Győrből érkezett szerb szakemberrel, Milos Pavloviccsal váltak neki a szezonnak, amelyben sérülések, majd a koronavírus-járvány nehezítette a munkát. Mester és tanítványai azonban nagyon gyorsan megtalálták a közös hangot, s részben ennek is köszönhető, hogy remek hajrával sikerült előbb a legjobb nyolc közé kerülniük, majd a PEAC legyőzésével az ötödik helyért játszhattak.

A szakosztály elnöke, Bolyó Judit messzebbre tekint vissza a siker kulcsát keresve, és az utóbbi 10 év szakmailag jól megalapozott és felépített munkájának eredményét látja az idei hatodik helyezésként. Ezt az eredményt az említett időszak kezdetén érte el először az együttes, idei megismétlése pedig egyértelműen jelzi, még mindig mernek nagyot álmodni Pásáréten. Az elsődleges feladatának a képző, oktató és nevelő munkát tekintő Vasas Akadémia eredményessége a női élvonalban ugyanakkor komoly motivációt jelent a feltörekvő fiatal játékosok számára.

Az elmúlt évtized során számos játékos indult el a pasáréti vezetés által megálmódott úton, Sopronban Euroligás, Győrben, Diósgyőrben pedig nemzetközi kupákban induló csapatokban folytathatták pályafutásukat, miközben a nemzeti válogatottnak is többen tagjai lettek. Mi több, a Sopron Basket jelenlegi kosárlabdázója, a Vasas Akadémia egykori növendéke, Határ Bernadett, a világ legrangosabb ligájában, az amerikai WNBA-ben is bemutatkozhatott. A topjátékosok tehát időről időre búcsút intenek nevelő egyesületüknek, a szakemberek pedig újabb és újabb tehetségek kiválasztásával és képzésével folytatják a magyar kosárlabdázás érdekeinek szolgálatát.

„A számtalan összetevős sikerben annak is nagy része van, hogy összeszokott, egymást megértő és tisztelő, a nehéz helyzetekben pedig segítő szakmai stáb dolgozik nálunk – véli Bolyó Judit, aki szerint Pásáréten minden egyes kollégát elismernek és értékelnek, hiszen munkájuk egymásra épül, egyik a másik nélkül nem lehetne eredményes. – A legkisebbek edzőinek tudása éppen olyan fontos nekünk, mint az NBI/A-ban szereplő csapat

mesteréé. Persze voltak nehéz időszakok az elmúlt egy évtizedben, amikor nehezebben állt össze a felnőtt csapat, de mi akkor is hittünk az általunk elvégzett munkában, s a feladatunkban, amit minden körülmények között teljesíteni szerettünk volna. Végig a magyar fiatalokban bíztunk, kitartottunk a rájuk épülő koncepciónk mellett, s nem a bajnoki tabellán elfoglalt helyük szerint értékeltük magunkat, hanem az általunk felnevelt játékosok későbbi szereplése alapján. Számunkra ugyanis egyetlen mérce van, ez pedig nem más, mint az egyéni fejlődés.”

Ebben a folyamatban pedig igen nagy szerep jut a korosztályos válogatottakban való szereplésnek is. Az idei esztendő egyik fontos eredménye volt, hogy Tóth Orsolya meghívást kapott a felnőtt válogatott összetartására, miközben a 3x3-as U23-as nemzeti együttesben is számíthatnak rá. Utóbbi formációban Madár Kata is a kiválasztottak között van. Bach Boglárka és Papp Klaudia a felnőtt 3x3-as csapatot erősíti, míg Madár Eszter és Budácsik Dorottya a klasszikus U20-as, Szerencsés Tamara pedig az U19-es válogatott tagjaként készül a korosztályos világversenyekekre.



Határ Bernadett
WNBA



IGAZI TEREPJÁRÓ, VAGY IGAZI PICK-UP? MINDKETTŐ!

28 év után köszönhetünk újra pick-up-ot a Jeep modellpalettáján. Az 1957 és 65 között gyártott Forward Control kivételével az elődök is mindig egy éppen aktuális modell újragondolásával kaptak platót, jelen esetben a Gladiator gyakorlatilag a Wrangler JL hosszított változata.

CARNET **AUTÓHÁZ**

CARNET **RIEGLER**

A Gladiator európai kínálatának kizárólagos tagja a háromliteres, V6-os Multijet dízelmotor, mely 264 lóerő, és 600Nm nyomaték leadására képes a 8 sebességes automataváltón keresztül. Ezzel az elképesztő teljesítménnyel mindössze 8,6 másodperc alatt érhetjük el a 100 km/h sebességet.

Igazi terepjáró. Bár Európában sajnos a Rubicon változat nem rendelhető, a hajtásláncot tekintve nem lehet okunk a panaszra. Az itt elérhető Sport és Overland változatok is már harmadik generációs Dana44 tengelyekkel vannak sze-

relve, illetve a Wranglerből már jól ismert 2,72:1-es áttételű felezőfokozattal ellátott Command-Trac 4x4 rendszerrel. Bár a gyári differenciálzár, illetve az elektronikusan kiiktatható stabilizátor nem opció, a hátsó önzáró differenciálmű szériefelszereltség, melynek segítségével valamennyi akadályt le fogunk tudni küzdeni.

A belső kialakítás a vezető- és anyósülésből nézve nem sokban tér el a Wranglertől. A műszerfal és az első elrendezés teljesen megegyezik, felszereltségtől függően 7,



vagy 8,4 colos negyedik generációs Uconnect rendszer Apple Carplay-el és Android Autoval, illetve a 4xe modellekből már ismert Uconnect services-el, melynek telefonos alkalmazásával akár távolról is ellenőrizhetjük az autó állapotát, vagy nyithatjuk-zárhatjuk azt.

Újdonság viszont a hátsó ülésor alatt, illetve mögött található tárolórekesz, melyekben kényelmesen el tudunk helyezni mindent, amit inkább a fülkében tartanánk, mint a platón. Opcionálisan elérhető egy új vezeték nélküli por-víz-ütésálló hangszóró, melynek nagy teljesítményű akkumulátoráról egy USB porton keresztül bármilyen eszközt feltölthetünk.

Hat különböző színű ülésből választhatunk, a fekete és bézs szövet mellett, bőrből fekete és nyeregbarna, illetve speciális perforált vagy hagyományos Katzkin bőrt.

A szériafelszereltség igen gazdag, az alapmodell esetében is tartalmazza a LED világításrendszert, a ParkView tolatókamerát, az első-hátsó parkolóradart, a kulcs nélküli indítást, a kézzönás automata klímát, illetve a vontatmánystabilizáló rendszert. A Jeep történetében most először elérhető az első off-road kamera, melynek segítségével gyakorlatilag mindig láthatjuk mi történik közvetlen az autó előtt.

Igazi pick-up. A Gladiator 153cm hosszú és 144cm széles platója 613kg-al terhelhető, és olyan hasznos funkciókat tartalmaz, mint a rejtett világítás, az opcionális vízálló 230V-os külső áramforrás, illetve az integrált rögzítő fűlek. Háromféle platófedél közül választhatunk; feltekerhető, vagy felhajtható vászon, illetve felhajtható kemény borítás.

Kívülről nézve a Gladiator ugyanazokat a funkciókat hordozza, mint a Wrangler. Ha kedvünk tartja akár levehetjük a tetőt, az ajtókat, de akár a szélvédőt is lehajthatjuk, hogy átélhessük az igazi Jeep élményt!

A Sport alapváltozat már nettó 16,45 millió forinttól elérhető, az Overland kezdőára 18,5 millió forint. Ebben a kategóriában már az alapfelszereltség részeként kapjuk a színre fújt sárvédőt és keménytetőt, illetve a 8,4 colos Uconnect prémium Alpine hangrendszert.

2021-ben egy speciális széria is elérhető, az 80th Anniversary 19,9 millió forintért, itt már szinte teljes felszereltséget kapunk, illetve évfordulós logóval ellátott bőrüléseket, szőnyegeket és külső emblémákat. ■

A JEEP TÖRTÉNETÉBEN
MOST ELŐSZÖR ELÉRHETŐ
AZ OFF-ROAD KAMERA



TÓTH FERENC

• P I N C É S Z E T •

TÓTH FERENC PINCÉSZET | EGER

A Tóth Ferenc Pincészet egy 30 hektáron gazdálkodó több generációs, családi birtok az Egri Borvidéken.

Legfontosabb fajtáik a Kadarka és a Leányka, valamint kiemelt figyelmet fordítanak a borvidék két ikonikus házasítására, az Egri Bikavér és Egre Csillag borok készítésére.

www.facebook.com/tothferencpinceszett

www.instagram.com/tothferencpinceszett



Tóthék

TÓTHÉK | EGER, SÍKHEGY-DŰLŐ

A Síkhegy tetejét Felső-tornyosnak hívjuk, aminek a legfelső részén él egy hatalmas Nyárfa. Elképzeltük, milyen lenne alatta egy placc, tele nyugágyakkal, egy csinos kúttal, egy nagy távcsővel, halk zenével, finom borokkal és néhány falattal, miközben nézzük a naplementét. Végül megvalósítottuk. Klasszikus és superior borkóstolóval egybekötött pince és dűlőtúránkon mesélünk családi pincészetünkről, az Egri Borvidékről és piknik hangulatban kóstolunk együtt a dűlőben ott, ahol a bor születik.

www.facebook.com/totheksikhegy/

www.instagram.com/totheksikhegy/

KÓSTOLÓ ÉLMÉNYEK

- Klasszikus borkóstoló 5 borral és pincelátogatás
ÁR: 3.000 FT/FŐ
- Superior borkóstoló 5 borral és pincelátogatás
ÁR: 5.000 FT/FŐ
- Tóth Kati kedvencei borkóstoló 6 borral és pincelátogatás
ÁR: 5.500 FT/FŐ

A kóstolók ára tartalmaz 0,5dl bort / fajta, ásványvizet, bagettet, a pince bemutatását és egyszeri 10% borvásárlási kedvezményt. Igény szerint a kóstolók hideg vagy meleg ételekkel is kiegészülhetnek.
Helyszín: 3300 Eger, Kistályai út 40.

DŰLŐTÚRÁK

KLASSZIKUS DŰLŐTÚRA

- Üdvözlőital a Kistályai úti pincében
- Pincelátogatás a megújult pincében
- Dűlőtúra a Síkhegyre, megérkezés Tóthék-hoz
- 6 boros kóstoló és Piknik Tóthék-nál
- Bagett, kence, must, szóda
- Visszaérkezés a pincébe és 1 búcsúpohár elfogasztása
- Ajándék Tóth Ferenc Pincészet logóval ellátott borospohár

ÁRA: 9900 FT/FŐ

SUPERIOR DŰLŐTÚRA

- Üdvözlőital a Kistályai úti pincében
- Pincelátogatás a megújult pincében
- Dűlőtúra a Síkhegyre, megérkezés Tóthék-hoz
- 7 boros superior kóstoló és Piknik Tóthék-nál
- Bagett, kence, must, szóda
- Visszaérkezés a pincébe és 1 búcsúpohár elfogasztása
- Ajándék Tóth Ferenc Pincészet logóval ellátott borospohár

ÁRA: 11900 FT/FŐ

A dűlőtúrák időtartama kb. 4-5 óra
Helyszín: 3300 Eger, Kistályai út 40. és Tóthék, Síkhegy. Minden esetben előzetes bejelentkezés szükséges.
Időpontfoglalás: +36 30 178 7042
tourism@tothferencpinceszet.hu
www.tothferencpinceszet.hu



A RENAULT HUNGÁRIA KFT. VEVŐSZOLGÁLATI VEZETŐJÉVEL, KOVÁTS ANDRÁSSAL BESZÉLGETÜNK COVID-RÓL, AZ IDEI ÉV KIHÍVÁSAIRÓL, A FLOTTÁK JELENTŐSÉGÉRŐL ÉS A JÖVŐRŐL.



Hogy alakult a vevőszolgálati forgalom a Renault és Dacia számára a 2020-as évben?

A 2020-as évet – a korábbi évek erős értékesítési számai miatt (pl. nagycsaládos kedvezménnyel eladott Dacia Lodgy típusok) – nagyon erősen kezdtük. Egészen a márciusi korlátozásokig úgy tűnt, hogy rekordév elé nézünk, aztán ez, ahogy az egész életünk, egyik percről a másikra megváltozott.

A szigorú korlátozások után, a nyári időszak szerviz- és alkatrészforgalmán már érezni lehetett némi javulást, júliusban minden idők harmadik-, majd októberben a második legjobb forgalmával is sikerült büszkélkednünk. Furcsának tűnhet, de van olyan Márkakereskedőnk akinek rekord éve volt a tavalyi.

Ugyanolyan mértékű szerviz látogatottság visszaesés volt tapasztalható a magán és flottás vásárlók esetén is?

Nem, azt tapasztaltuk, hogy a magánvásárlók egyértelműen kevesebbet használták autóikat. Érthető, hisz közülük sokan áttértek az otthoni munkavégzésre, míg a flottavásárlók közül azok, akik szállításra használják a gépkocsijukat, kiemelten nagy forgalmat bonyolítottak le. Nekik fontos volt, hogy az autó karbantartása miatt minél kevesebb idő essen ki.

A flottavásárlók még a legszigorúbb korlátozások idején is gyakrabban látogattak el a Renault és Dacia márkaszervizekbe mint a magánvásárlók.

Elmondható, hogy az egyre növekvő átoltottság következtében a Renault Hungária Kft. Vevőszolgálat is fellélegezhet?

Természetesen, mint mindenki, mi is nagyon vártuk, hogy az életünk visszatérjen egy könnyebben tervezhető, normális mederbe.

Sajnos most egy újabb, covid-tól eltérő helyzettel kell szembenéznünk: a globális félvezető hiánnyal. Ez a jelenség, ahogy a legtöbb márkát, úgy a Renault, és a Dacia márkákat is érinti, és ez felelős egy-egy modell esetében a hosszabb beérkezési időért. Ebben a kialakult helyzetben próbál a Renault Hungária vevőszolgálat olyan alternatív megoldásokat találni, melyek hivatottak enyhíteni ezt a megnövekedett szállítási határidőt. Ilyen körülmények hívták életre a Dacia Duster és Lodgy MUSIC szériáját, ahol a hiányzó gyári fejegységet helyi beszállítók minőségi darabjaival pótoltuk. Ennek hála gyorsan, megfelelő időben hozzájuthatnak ügyfeink a kiválasztott autóikhoz.

Korábban már esett szó a flották fontosságáról. A Renault Hungária Kft. milyen ajánlatokkal fordul a flotta tulajdonosok felé?

Mi a Renault-nál kiemelten fontosnak tartjuk a flották megfelelő kiszolgálását. A gépjármű flotta méretétől függően 3 flottacsomagot különböztetünk meg; Bronz, Ezüst és Arany.

A *Bronz flottacsomag* már 3 autótól elérhető. Fix 13 000,- forintos nettó óradíj és 7%-os alkatrészkedvezmény illeti meg a Bronz flottacsomagba tartozó vállalkozásokat.

A *Ezüst flottacsomag* 10 és 20 közötti darabot számláló flották esetében igényelhető. Ebben a csomagban az óradíj még kedvezőbb, nettó 12 000,- Forint, és az alkatrész kedvezmény is magasabb, 15%.

A 20 db-os, vagy a feletti flottával rendel-

kező ügyfelek jogosultak az Arany flottacsomagra. Ebben az esetben az óradíj 11 000,- Ft nettó és 20% kedvezményt adunk az alkatrész árából.

Mindhárom flottacsomagban kedvezményes áron lehet a motorolajokhoz is hozzájutni.

Vannak-e egyéb, kifejezetten flottapartnerek részére nyújtott szolgáltatások?

Természetesen. Ilyenek pl. a kedvezményes műszaki vizsgáztatás, akár ingyenes hozom-viszem szolgáltatás, külső mosás. De ide sorolhatjuk azt is, hogy flottapartnereinkkel dedikált kolléga foglalkozik a Renault és Dacia márkaszervizekben ill. maximum 5 munkanapon belül vállaljuk a gépjármű szervizelését.

Ezek a szolgáltatások egységesen elérhetők az ország minden pontján?

Igen, a flottaprogramban minden Renault és Dacia kereskedés részt vesz, tehát az ajánlat mindenhol, egyforma feltételekkel vehető igénybe.

Terveznek-e valamilyen újítást a jövőre nézve?

Hisszük, hogy a jövőben még nagyobb figyelmet kell szentelnünk a flotta vásárlóknak, ezért dolgozunk olyan digitális megoldásokon, melyek közvetlen kapcsolatot létesítenek a flottapartner és a márkakereskedő között. Az alkalmazás használatával a kommunikáció felgyorsul, nem lesz szükség telefonhívásokra vagy emailekre, elég csak a programon keresztül engedélyezni egy javítást.

A másik újdonság, amit bevezetünk, a Video-Check szolgáltatás. A program segítségével az ügyfél egy videófelvételt kap minden, előre nem várt javításról. Ezt a videót már akár az otthona kényelmében egy okostelefonról megnézheti, saját szemével láthatja a javítás, csere szükségességét, és eldöntheti, hogy azt szeretné kérni vagy sem. A javítás engedélyezése vagy elutasítása is az okos eszközön keresztül – egyetlen telefonhívás lefolytatása nélkül – történik.

Ahogy már az elmúlt évben, úgy a közeljövőben is ugyanaz a mottónk: digitalizáció, digitalizáció, digitalizáció... (x)

HA SZERVIZ, AKKOR RENAULT TAVASZI AJÁNLATAINK

Klímatisztítás
utastér fertőtlenítéssel
12 900 Ft

Renault szerviz

RSHOP
webshop.renault.hu

Részletes információk a hivatalos Renault Márkaszervizekben és a <http://szervizakciok.renault.hu/> oldalon találhatóak. A hirdetésben szereplő ajánlatok 2021.03.16. és 2021.08.31. között, vagy visszavonásig érvényesek, a benne szereplő információk tájékoztató jellegűek. A képek illusztrációk, a valóságban attól eltérhetnek. A feltüntetett árak bruttó ügyfélarak, tartalmazzák az áfa-t és modelljének függvényében teljesen eltérhetnek. Részletes tájékoztatást a Renault tanácsadójától kérhet. A Renault Hungária Kft. fenntartja a jogot a hirdetésben szereplő ajánlatok megváltoztatására, előzetes tájékoztatás nélkül. Minden jog fenntartva.

A Renault ajánlásával 

renault.hu

SZABADIDŐJÁRMŰVEK MINDENKINEK

Ma, amikor az európai újautó-eladások 44 százalékát a szabadidőjárművek teszik ki, a siker alapvető feltétele a minél változatosabb crossoverkínálat. Mégis, egyetlen márka sincs a piacon, amely olyan népes, olyan sokszínű SUV-palettával rendelkezne, mint a Hyundai.

CARNET AUTÓ-FORRÁS

Száz európai újautó-vásárlóból negyvennégy, száz magyarból harminckilenc választ valamilyen formátumú szabadidőjárművet – kicsit és nagyot, takarékosat és sportosat, kényelmeset vagy robusztusot. Hat év alatt megduplázódott a crossoverek aránya az európai piacon, és ez nem egyszerű mennyiségi növekedés: folyamatosan új és új kategóriákban jelennek meg az emelt hasú modellek, szép lassan (illetve nem is olyan lassan) kiszorítva a kínálatból a hagyományos formátumú modelleket.

Jól példázza a fejlődés mennyiségi és minőségi voltát a Hyundai termékpalettájának alakulása. Az évtized derekán mindössze két klasszikus szabadidőjárművel rendelkezett a Hyundai: a Tucson az alsó- középkategóriában, a Santa Fe pedig a közép- és felső-középkategóriában képviselte a márkát a crossoverek piacán. Aztán megérkezett a városi Kona, a Tucson és a Santa Fe közé betagozódó Nexo, majd legutóbb a Konával összevethető méretű, de nagyon eltérő karakterű Bayon és végül a markáns, futurisztikus Ioniq 5, a Hyundai harmadik kompakt szabadidőjárműve. A sort folytathatnánk még az Európán kívül forgalmazott modellekkel, a négy méter alatti Venue-től a szubkompakt Cretán át a hatalmas, hajszáll híján ötméteres Palisade-ig, ám szükségtelen: a Hyundai már jelenlegi, hat modellből álló palettájával is hatalmas helyzeti előnnyel bír az európai piacon.

Ez az előny ráadásul nem csupán mennyiségi, hanem minőségi is: egyetlen más gyártó sem fedí le olyan hiánytalan alaposággal az összes elképzelhető üzemanyagtípust, senkinél nem találunk a szélsőségesen takarékostól az extrém sportosig olyan változatos hajtáslánc-kínálatot, mint a Hyundai-nál.

Kezdjük a lajstromot a csapat legkisebb és legújabb tagjával, a Bayonnal! A 418 centiméteres városi crossover a Hyundai új generációs formanyelvét alkalmazza, előremutató dizájnnal kombinálva a tradicionális szabadidő-járműves

arányokat. Viszonylag nagy magassága a rövid karosszéria ellenére is szuverén helykínálattal vértezi fel: kimagasló lábtér és 400 litert meghaladó csomagtér-kapacitás teszi sokoldalúvá a típust. A Bayon a városi méretosztályra ma még egyáltalán nem jellemző bőségben kínál modern vezetőtámogató technológiákat, amelyekhez igényes multimédiás szolgáltatások társulnak. Az apró crossover tudásával és karakterével már azt a technológiai benszülöttként emlegetett Z generációt szólítja meg, amelynek legidősebb képviselői még csak mostanában lépnek be az autóvásárlók sorába. Nem véletlenül szerepel a Bayon kínálatában 48 voltos mild hibrid hajtástechnológia és intelligens manuális sebességváltó: a modell extravagáns és modern, ugyanakkor racionális és felelősségteljes is.

A Bayon bevezetésével felértékelődött a Kona szerepe a piacon: noha csak néhány centiméterrel nagyobb, egészen más karakterrel bír. Nagy teljesítményű benzínmotorok, mild hibrid benzín- és dízelmotorok alkotják alapvető hajtáslánckínálatát, amelyet három különleges opció tesz teljessé. Az öntöltő Kona Hybrid ma már klasszikusnak számít a takarékos, sokoldalú ökomodellek európai palettáján. A tisztán elektromos Kona EV új kiadása a villanyautózással kapcsolatos minden előítéletre rácáfol: egyetlen feltöltéssel akár 484 kilométert képes megtenni (vagy több mint 1000-et, ha adottak a megfelelő körülmények és a felkészült pilóta, amint a közelmúltban egy extrém kísérletben sikeresen bebizonyosodott), erősebb kivitelében pedig 204 lóerővel nyugózi le vezetőjét. Ennél is erősebb a vadonatúj Kona N, amely nem csak a Hyundai palettáján számít különlegességnek: a 280 lóerős turbómotorral szerelt sport-szabadidőjármű a kiemelkedő motorteljesítmény mellett olyan módosított futóművet és fékrendszert, valamint fejlett sebességváltót kapott, amelyekkel külön felkészítés nélkül is tényleges versenyteljesítményre is képes.



Annak idején a Tucson volt a Hyundai első modern szabadidőjárműve Európában. Noha az eladások terén a Kona mára megelőzte, ma is ez az a típus, amely kijelöli a fő csapásirányt a márka számára, legyen szó formai nyelvezetről vagy technológiai tartalomról. Az új generációs Tucson forradalmi világítástechnológiája, amely soha nem látott dizájn megoldásokat tett lehetővé, ugyanúgy kiemeli a piaci mezőnyből a modellt, mint hajtáslánc kínálata, amely nem kevesebb mint ötféle különböző villamosított opciót tartalmaz. A kínálat csúcspontján álló, 265 lóerős

plug-in hibrid opció mellett optimális mindennapi használati értéket nyújt a 230 lóerős öntöltő hibrid módozat. Mellettük két teljesítményszinten elérhető benzines mild hibrid és egy dízel mild hibrid variáns kínál környezetbarát, könnyen kezelhető alternatívákat a hagyományos benzin- és dízel motorok mellett. Az adaptív lengéscsillapítás, a terepüzemmódok és a vezetőtámogató funkciók soha nem látott gazdagsága egytől egyig olyan jellemzők, amelyeket nem is olyan régen csak prémiummárkák kínálatában találtak volna meg a vásárlók.



ÚJ RENAULT ARKANA

sokoldalúnak
születünk



**Vár a sokoldalú SUV!
Ismerd meg testközelből!**

Renault Arkana E-TECH HYBRID 145 vegyes fogyasztás/100km: 4,9 – 5,1; CO₂-kibocsátás g/km: 111 – 116. Az üzemanyag-fogyasztásra és CO₂-kibocsátásra vonatkozó adatok meghatározása a Bizottság (EU) 2017/1151 rendeletében előírt WLTP vizsgálati eljárással történt. Bővebb információkért keresse fel a www.renault.hu/wltp oldalt. Az új személygépkocsi fajlagos üzemanyag-fogyasztási és CO₂-kibocsátási adatai megtalálhatók az üzemanyag-gazdaságossági ismertetőben, amely ingyenesen hozzáférhető minden eladási helyen és a fogyasztóvédelmi hatóságnál. A gépjármű tényleges fogyasztása eltérhet ezen értékektől a vezetési stílus, a gépjármű terhelése, az időjárási viszonyok, továbbá az útvonalválasztás függvényében. A gépjárművek elérhetősége, a műszaki adatok és megoldások, valamint a felszereltségek országonként eltérhetnek, és bármikor módosíthatók. A feltüntetett adatok tájékoztató jellegűek. A képek illusztrációk.

A Renault ajánlásával 

renault.hu



RENAULT EXPRESS VAN




Már nettó

3 799 000 Ft-tól

**A kategória legszélesebb
oldalsó raktérnyílásával**

A nettó 3 799 000 Ft-os, kedvezményes indulóár új Renault Express Van Business TCe 100 verzióra vonatkozik, jogi személyek vásárlása esetén. A gépjárművek elérhetősége, a műszaki adatok és megoldások, valamint a felszereltségek országonként eltérhetnek, és bármikor módosíthatók. Részletek a Renault Márkakereskedéséknél! A kép illusztráció.

A Renault ajánlásával 



renault.hu

Gépjármű-finanszírozás



A fejlődés motorja

Folyamatos importőri akciók. Keresse ajánlatainkat és az akciók részleteit az autókereskedésekben!

THM: **0% - 24,6%**

Hajófinanszírozás



Vízre szabott megoldások

MKB-Euroleasing Autólízing Zrt.
1134 Budapest, Lóportár u. 24.
+36 1 345 2424
info@euroleasing.hu

MKB
EUROLEASING

www.euroleasing.hu

AZ OROSLÁN EZER ARCA

Kevés világcég ragaszkodott olyan következetesen és olyan hosszan az arculatát meghatározó grafikai elemhez, mint a Peugeot. Persze nem véletlenül. Az oroszlán ugyanis több tetszetős emblémánál: egyszerre jelkép és célkitűzés. A frissen megújult logó kapcsán áttekintjük, az elmúlt két évszázadban milyen változásokon ment át a Peugeot címerállata.

CARNET **AUTO-FORT**

CARNET **FOR-TOP**

CARNET **TRIPLEX**

Az oroszlán ugrani készül: ez volt a címe a Bujtor István főszereplésével a hatvanas évek végén forgatott magyar kémfilmnek. Csekély az esélye annak, hogy a Peugeot dizájnerei közül bárki is láthatta volna a magyar akció-limonádét, pedig a cég új oroszlánja pont azt az évtizedet idézi. Igaz, az ő oroszlánjuk egyáltalán nem készül ugrani, sőt. A 2021 februárjában bemutatott, vadonatúj logó nagymacska első pillantásra statikusnak mondható elődjéhez képest, holott a cég történetének talán legdinamikusabb oroszlánja született meg. A Peugeot Design Lab márkarculat-tervező specialistái fenséges formában álmodták újra az állatok királyát, és tették az autóemblémák egyik királyává. Mert miközben fél évszázaddal korábbi forrásokból táplálkozik, a pajzsra emelt oroszlánfej minden ízében maga a huszonegyedik század.

Nem tudni, hogy az új Peugeot-logó alkotói csapatát milyen korú szakemberek alkotják, de hogy szemléletük tökéletesen tükrözi napjaink világát, az egészen biztos. Erről árulkodik az a filozófia is, amely a jobbra néző, pajzsos oroszlánfej mögött húzódik. E két jellemző elem hangsúlyozása nem véletlen, az irány és a környezet az évtizedek során rendre, szinte mérföldkőként jelezte, hol és merre tart a logónak, és így magának a Peugeot-nak a története is. Egyelőre azonban maradjunk a jelenben, kicsit talán a jövőben is. Tervezői szándéka szerint az új dizájn ma készült, de a holnapnak szánják, mindezt a ragyogó múltra alapozva. Ezért jelenik meg a pajzs, az 1960-as évek Peugeot-arculatát idéző jelkép, amely a leginkább kifejezi a cég történetének első másfél évszázadát, és vezet át az azóta eltelt újabb fél évszázadon. A fekete háttérből fehér kontúrokkal hangsúlyossá váló, letisztult vonalú fej pedig, ha erről az alapról nem is ugrik a jövőbe, de minden stilizált mozdulatnál jobban kifejezi a velünk élő állandó változást. A pajzs egyedi, időtlen, univerzális és kultúrákon átívelő. Az oroszlán a presztízs, a biztonság, az időtállóság, a vérvonal megtettesítője. Mindkét szimbólumban főszerep jut az időnek, és ez sem véletlen. A megújult arculatra épülő új

Peugeot-univerzum kampányszlogenje ugyanis így szól: napjaink oroszlánjai. Egy új korszak, amelynek „oroszlánjai” számára már nem a pénz és a hatalom hajszolása a fontos, hanem az eltöltött idő minősége. Ezzel határozzák meg magukat, és ez határozza meg a cég ma érvényes filozófiáját. A céget, amely nagy utat járt be addig, amíg történetének tizenegyedik oroszlános logója megszületett, s amíg a szoknyaabroncstól és a kerékpároktól eljutott az iCockpitig.

Jean-Pierre Peugeot korának legmodernebb felfogású emberei közé tartozott. Ezért is döntött úgy, hogy az 1700-as évek végén, az ipari forradalom derekán textilipari tevékenységbe kezd. Két fiára már egy kelmefestő műhelyt, egy olajgyártó üzemet és egy malmot hagyott. Az ifjabb Jean-Pierre és Jean-Frédéric továbblépett, átalakították a malmot, és Peugeot Testvérek (Peugeot Fréres) néven hengerelt acél gyártásába kezdtek 1810 körül. Nagyjából 80 évnél kellett eltelnie, hogy a fűrészlapok, rugók, kávédaráló, szoknyaabroncsok után a vállalat első, ásványi üzemanyaggal működő négykerékű járműve is megszülessen. És időközben megszületett még valami: a Peugeot történetével összeforrt, legendássá vált oroszlános embléma.

Justin Blazer-nek hívták a derék montbéliard-i ötvöst, aki aligha sejtette, hogy az örökkévalóságnak dolgozik, amikor nekifogott a tervezésnek. Feladata az volt, hogy az embléma minőséget, megbízhatóságot és hosszú élettartamot fejezzen ki. Alkotása, amely rögtön elnyerte a megrendelők tetszését, egy jobbról balra büszkén sétáló oroszlánt ábrázolt, mancsai között egy nyilvesszővel. Az akkori tulajdonosok annyira meg voltak elégedve az új logóval, hogy innentől kezdve azt csak első osztályú termékeik megjelölésére használták.

A Peugeot-legendárium részét alkotja az az evolúció, amely során nem pusztán az oroszlán fejlődött, hanem a termékek minősége is, így hamarosan minden árucikken megjelent a királyi vadállat, jelezve, hogy egy Peugeot csak is a legkiválóbb minőségű lehet. A cég a századfordulóra

a kerékpárok, motorkerékpárok, gépkocsik gyártása terén túllépett hazája határain, és Európa-szerte egyre nagyobb népszerűségnek örvendett. A sikerszéria változatlanul tartott egészen 1927-ig, amikor is történt valami...

No, nem a járművek minősége változott, hanem az idők. Az első világháborút követően oly mértékben átalakult a közlési és a szemlélet, hogy evolúció helyett revolúciót követelt a Peugeot arculata. Egy modern kor, modern követelményekkel, egy teljesen motorizált világban, ahol minden a mozgásról, a dinamikáról szólt. Ennek igyekezett megfelelni az új logó tervezője, egy Marx nevű szobrász, amikor nemcsak megfordította, de fel is állította az oroszlánt. A méltóságteljesen sétáló állatból vadul ágaskodó ragadozó, a nyílból pedig felirat lett: a logón első ízben jelent meg a Peugeot cég neve.

A világ azonban rohant tovább, nem mindig a legjobb irányba. 1936-ban oroszlánunk ismét balra fordult, majd négy lábra ereszkedett, és nem csupán a nyílát kapta vissza, hanem hozzá egy pajzsot is. A klasszikus fegyverzetnek sajátos felhangot adott a korabeli politika, a világ másodszor is csaknem a végpusztulásba rohant. A nehéz időket azonban az emberiséggel együtt a Peugeot-nak is sikerült túlélnie, addigra már legendássá vált oroszlánjával együtt. A figura innentől mindig az adott kor divatjának és elvárásainak megfelelően változott. Sikere akkora volt, hogy a motívumra más gépkocsigyártók is rákaptak, a Peugeot-nál azonban a jelentése mindig ugyanaz maradt: az erő, a minőség és a megbízhatóság szimbóluma.

Az 1950-es években ismét felállt, kidugott lángnyelvel, mancsát előrenyújtva masírozott, majd még ugyanebben az évtizedben círádás háttércímert kapott. A 60-as években a beatkorszak mellett beköszöntött az oroszlán pajzsos korszaka, az egész alakos grafikából csupán a fej maradt, és ahogy a zenészek, az oroszlán is sörényt növesztett, kifejezve a lázongó éveket. Azután 70-ben újra egész testét megmutatta, felállt, és fél évszázadon át úgy is maradt – hol pajzsba, hol négyzetbe zárva, Peugeot-felirattal vagy anélkül, letisztultabb, stilizáltabb vagy áramvonalasabb formával, míg végül elérkeztünk a mába. A friss logó az eddig megtett út legfontosabb állomásait mind tükrözi, ugyanakkor vadonatúj és egyedi, ahogy maga a márka is.

Hajlamosak vagyunk a jelenben élni, a Peugeot azonban deklaráltan messzebb: egy tisztább, emberibb, csodálatosabb jövő felé tekint. Ebben a tekintetben benne van a mozgás, az ugrás, a száguldás és a haladás dinamikája, ám az előtte álló utat már nem testből, erőből, hanem fejből, a szellem felsőbbrendűségére támaszkodva teszi meg a márka. Ennek jele a modellkínálat villamosítása – amely a vadonatúj 308-as bemutatásával immáron teljesnek tekinthető –, az ügyfélkapcsolat új, virtuális platformokra helyezése, a típusok esztétikai, tartalmi és minőségi jellemzőinek prémiumszintre emelése. A Peugeot valóban egy új korszak határán áll, ahol, mint korábban, ezúttal sem követi a többieket, hanem büszkén menetel az élen – ahogy az egy oroszlánhoz méltó. ■



KÉSIK AZ ALFA TONALE, DE JOBB LESZ

Három hónapot megint késik az Alfa Romeo Tonale szériaváltozatának bemutatója, de az olasz márka vezérigazgatójának ígérete szerint csak azért, hogy sokkal jobb legyen, mint amilyenek eredetileg tervezték. A végleges változatot 2022 elején ismerhetjük meg.

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET RIEGLER



Az Alfa legkisebb SUV-ját, a Tonalét 2019-ben mutatták be a Genfi Autókiállításon, azt ígérve, hogy ez lesz a márka első plugin-hibrid modellje. Akkor még úgy volt, hogy 2020-ban jön a szériaváltozat, azonban a koronavírus-járvány, illetve az olasz-amerikai Fiat Chrysler Automobiles (FCA) és a francia PSA autóipari konszern egyesülése is hátráltatta a fejlesztéseket.

Idén év elején már úgy volt, hogy ősszel végre bemutatkozhat az autó végleges változata. A Stellantis néven létrejött óriáskonzernen belül az Alfa Romeo is új márkaigazgatót kapott: Jean-Phillippe Imperato pedig az információk szerint nem tartotta elég sportosnak a Tonale hajtásláncát, ezért további átdolgozásra visszaküldte a modellt a mérnököknek.

A korábbi autóipari hírek azt valószínűsítették, hogy az FCA által a Jeep Renegade-ben és a Compassban hasz-

nált konnektoros hibrid hajtás kerül a Tonaléba. Ez egy 1,3 literes turbómotor és egy 11,4 kWh teljesítményű elektromos motorból áll, amelyek együtt 240 lóerő leadására képesek.

Úgy tűnik, hogy Imperato ezzel a teljesítménnyel nem volt egédesztett, ha pedig hozzáteszük azt, hogy a Stellantis francia márkáinál egyes plugin hibrid modellek akár 300 lóerőre is képesek, így végképp érthető a döntés. Annak ismeretében pedig, hogy az Alfa Romeóból a jelenleginél is prémiumabb sportos márkát akarnak faragni a Stellantisnál, végképp érthető a döntés.

A 2019-es tavaszi bemutatója után ősszel már megjelentek fotók a lehetséges szériaváltozatról is, az azóta eltelt időszakban az Alfa Romeo viszont egyetlen újabb képet sem közölt a Tonaléről, így továbbra sem tudni, milyen lesz a végleges formája az új modellnek.

Mindenesetre az biztos, hogy az autósok és a közönség nagyon várja a Tonalét. A típus a brit What Car? Magazin versenyén elnyerte az "év legizgalmasabb autója" közönségdíját, amely azt mutatja, hogy az olvasók ezt az autót szeretnék a legjobban a szalokban látni.



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 szerviz, folyamatos kontroll mellett
- Költségmentesen 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





TEKINTÉLYT TEREMT

Kívülről is látni, hogy magabiztos és jó stílusérzéssel megalkotott autó, de milyen vele az élet? Az új Citroën C4 elektromos hajtással bizonyíthatott városban, országúton és autópályán.

CARNET **TRIPLEX**

CARNET **AUTO-FORT**

CARNET **RIEGLER**

Kevés márkának sikerült az utóbbi években úgy megtalálnia önmagát, mint a Citroënnek. Természetesen nem ugyanazt képviseli a cég, mint avangárd korszakában, a káprázatos CX és a bátor koncepciójú, 1970-től 2,5 millió példányos sikerszériát elérő, elől-hátul tárcsafékes, hidropneumatikus futóművű GS idejében, de a márka ma is bátran nemet mond a sötét modellekkel való alibizésre.

Egyedi, izgalmas karakterű autói sorában a legújabb a C4 Cactus örökébe lépő új C4 és elektromos verziója, a tesztünkben szereplő Ę-C4. A 31 színkombinációban választható újdonság más, mint a közönséges kompakt autók. Kicsit SUV, kicsit kupé és legelsősorban is mélyen Citroën. Merész és különleges.

VALAMI ÚJ

4355 mm hosszú, 1800 mm széles és a villanymotorral 1520 mm magas a karosszéria. A többi új C4 öt mm-rel magasabb. Méretében és jellegében a C4 többek között az Audi Q2, a BMW X2, a Cupra Formentor, a Subaru XV vagy a Toyota CH-R alternatívája, ám ezekből egyáltalán nincs elektromos hajtású. A Citroën a 2010-ben bemutatott DS4, majd a C4 Cactus kifejlesztésével korán felismerte a félmagas autókban rejlő lehetőségeket. Ez a felépítés jó megoldás, mert a sima kompakt autókénál kényelmesebb ki-beszállást, valamivel jobb kilátást, de az emelt SUV-típusoknál mégis alacsonyabb légellenállást és fogyasztást eredményez. A takarékos-ságot szolgálja az intelligens kerékméret. A nagy felnik remek kiállást adnak, de a 195/60 R18 gumi csökkenti a gördülési ellenállást és ezzel a fogyasztást, tehát növeli a hatótávolságot.

Markáns, merőben egyedi orra tekintélyt kölcsönöz az új Citroën ë-C4-nek. Minden felszereltségi szinten LED-es fényszórója összetett alkotás. Legfelül az embléma a nappali menetfény csíkjába fut ki, alatta a tompított fényszóró dolgozik. Egy szinttel lejjebb az irányjelző villog belül, mellette, külső pozícióban a reflektor árasztja a távfényt. Az alsó egység a ködfényszóró. A sikkos karosszéria a viszonylag szűkre nyíló hátsó oldalajtót és a hátsó látómezőt megosztó légtérrelőt leszámítva egészen kevés kompromisszumot igényel a mindennapokban.

Igazán dekoratív a belső tér is. Az utastérből hatféle belső kivitel választható, a hangulatok között van visszafogott szürke, amilyen a tesztautóé, valamint fekete, kék és akár piros is. A kesztyűtartó felett található egy csúszásgátlós belső felületű fiók a táblagépek biztonságos tárolásához. A C4-ben a Smart Pad Support a műszerfalból előcsúszó tablettartót jelöli, amelynek tokjába becsúsztatva biztonságosan rögzül és kényelmesen használható egy táblagép, az utas tud rajta dolgozni vagy filmet nézni. A központi érintőkijelző 10" képátlójú, a légkondicionálásnak megmaradtak a nagyon jól használható és finoman működő gombjai. A hangerő forgókapcsolója különösen szép kivitelű. Mivel a vezetőnek a kormánykeréken is adott a hangerő-szabályozás, ezt a gombot az utashoz közelebb helyezték el a tervezők.

SIKKES, DE TÁGAS

2670 mm a tengelytáv, ami a jó térkihasználással együtt az utastér tágasságának alapja. A kupés hatású tetőív ellenére a hátsó fejtér magas utasoknak is elegendő, ahogy a lábaknak jutó bőséges hely is meglepheti a tesztvezetésre érkezőket.

A konkurens márkák 14-18 milliós elektromos autóiból hiányzik a hátsó utasokhoz a légkondicionálás hűvösét eljuttató levegőkilépő az első ülések között, amire a Citroën áldozott az utasok kényelme érdekében. Hátra is jutott két olvasólámpa, ahogy az autóiiparban elburjánzó spórolás ellenére kapaszkodója is van az elöl, illetve hátul a széleken ülő két utasnak.

A C4 Cactusszal és a DS4-gyel ellentétben az új C4-ben leengedhetők a hátsó ablakok. A padlóelválasztós csomagterét jól pakolható és kedvező méretű, 380-1250 literes. Nagyon jó megoldás az USB-A- és az USB-C-csatlakozók kombinálása, elöl és hátul is van a régebbi és az újabb szabványosból is egy-egy aljzat, amit a kiegészít a vezeték nélküli, indukciós teleföntöltés. ■

Testünk hosszabb változatát a www.carnet.hu/citroen/hirek oldalon találod!



YOUR SKILLS.

OUR PASSION!

- Vezetéstechnikai- és élményközpont
- Prémium létesítmény Zsámbékon
- Csapatépítő programok
- Élményvezetés
- On road- és Off road modulok



SZABADTÉRI GOKART PÁLYA

650 m-en keresztül!

**IZGALMAS, TECHNIKÁS KANYAROKKAL,
SODI GOKARTOKKAL A SZÁGULDÁS
SZERELMESEINEK!**





AZ OSZTÁLY BOHÓCA

Nem túl erős, nem túl gyors, mégis évtizedek óta az egyik legjobb elérhető szórakozás négy keréken. Ez a Mazda MX-5, egy kultikus kétülékes roadster Japánból, ami egyre csak tökéletesebbé érett az idővel.

CARNET **MIRAI**

Mi a titka? Mitől olyan varázslatos? A válasz az egyszerűségből gyúrt külön vidámság. A Mazda MX-5 már születésekor, a nyolcvanas évek végén az osztály bohócának készült.

Mindannyian emlékszünk erre a karakterre: teljesítménye nem kiemelkedő, erőből senkit sem nyom le, sosem volt osztályelső. Mégis, a stílusa, a megjelenése, a mindent felülíró életigenlése örökké emlékezetessé teszi, poénjait még évtizedek múlva is emlegetjük.

CARNET **RIEGLER**

Ugyanez a jellem négy keréken a Mazda MX-5. Ha alkatrészeit külön vesszük sorra, szinte semmi különöset nem találunk. Műszaki alapjai is teljesen hétköznapiak: sehol sem látunk 22 colos kerekeket, V8-as duplaturbós motort, pláne trükkös összkormányozást.

Viszont hozza az autózás zsigeri lényegét, ami minden érzékünkre hat. Ebbe a típusba sikerült a Mazdának belesűrítene az angol sportautók tökéletesre csiszolt



örökségét. Apró, könnyű, 1,1 tonnás karosszéria, pörgős szívómotor, közvetlen kormány, pontos váltó, hátsókerék-hajtás, és végtelen napos ég a fejünk felett.

Mára annyit puhult a japánok makacs hozzáállása az eredeti recepthoz, hogy van keménytetős targa kivitel, az eredetinel zártabb utastérrel. Igaz, ennél is addig csiszolták, reszelték a technikát, hogy a plusz tömeg semmit se csorbítson a vezethetőségen. Ez lett a Mazda MX-5 RF (Retractable Fastback), ami tulajdonképpen minden téren csak hozzátett az alapelgondoláshoz. Egy igazi arany középút, fix, zártabb utasteret adó C oszloppal, kemény, 13 másodperc alatt eltüntethető targa tetővel.

Ezzel az átalakítással a 3,9 méter hosszú forma egy erőteljes púpot kapott, ezt a megfelelő szögből nézve a klasszikus targák világa köszön vissza. Komoly agresszív, légies, álló helyben is markolja az utat, elszántan kapaszkodik, de

ahogy sétálunk mellette, és változik a nézőpont, erősödik a játékautós benyomás.

Igen, a Mazda MX-5 sosem veszi komolyan magát, úgy játszik Jaguart, Ferrarit az utca népe felé, hogy cseppet sem tűnik erőltetett paródiának. Nem, ő a nagyfiúk mellett a vicces srác, az osztály bohóca.

Azért az utastér jelzi, hogy szó sincs szemfényvesztésről. Amit tud az autó, azt profin tudja, és ha a vezetési élményről van szó, akkor nem tűri a viccet. Mindent ennek rendeltek alá, és ezt már a beszállás során érzi az ember. A becsípődött derekat jobb kimozgatni, mielőtt beülünk a többi autóhoz mérten repülő szőnyegnek tűnő, alacsony vezetőhelyre. Szűk, gyűszűnyi tér, ami 190 centiméteres magassággal már korlátozottan élvezhető, zárva pedig a vászontetőnél 1,5 centiméterrel alacsonyabb mennyezet készíti biccentésre a magasra nőtteket. A Mazdától megszokottan jó az összeszerelés minősége. Nincsenek zörgő elemek, a kapcsolók finoman működnek.

A Recaro sportülések magabiztosan markolják a hátunkat, tartanak a húzós kanyarokban, és segítenek abban is, hogy érezzük, merre jár az autó fara a miénkhez képest. Mert ez egy fontos információ a Mazda MX-5 volánja mögött, főleg kikapcsolt menetstabilizáló elektronikával.

A kormány remek fogású, a váltó egy arasznyira tőle, az összbenyomás kellően sportos, a műszerfal fő helyét a méretes fordulatszámérő kapta meg, balra tőle pedig már nyomul a digitális kor, analóg mutatók helyett egy LCD képernyőn kapjuk meg a legfontosabb információkat. A színes képernyőn követhetjük a tető átalakulását, de a korlátozó közúti jelzőtáblákat is visszajelzi.

Remélhetőleg a Mazda MX-5 marad ilyen a későbbiekben is, ide tényleg nem kell a 4,6 colos központi kijelzőnél nagyobb, és a rengeteg online funkciót is kihagyhatják a következő generációnál.

Tudniillik ebben az autóban a precíz váltóval, közvetlen kormányval van elfoglalva a sofőr, az utas pedig a kapaszkodással. Aki képernyőt nyomkod a Mazda MX-5 RF-ben ülve, az valamit egész biztosan rosszul csinál.

Olvass tovább: www.carnet.hu/mazda/hirek

ÚGY JÁTSZIK JAGUART,
FERRARIT, HOGY
AZ CSEPPET SEM
TŰNIK ERŐLTETETT
PARÓDIÁNAK

FIZIO+

GYÓGYTORNÁ KÖZPONT ÉS MAGÁNRENDELŐ

AZ ÖRÖMTELI MOZGÁSÉRT.

KOMPLEX, EGYÉNRE SZABOTT KEZELÉSEL



Milyen problémák esetén nyújthatunk hatékony segítséget?

Különböző műtétek utáni rehabilitáció, mint: térd keresztszalag műtét, könyökízületen- vállízületen végzett beavatkozások, csípőprotézis stb.

Gerinc területén jelentkező problémák, mint: nyak-derék- és hátfájdalom, gerinc kopása, gerincsérv, lumbágó, stb.

Izomsérülések (szakadás, zúzódás stb.)

Ízületi panaszok esetén, mint: boka, térd, csípő, váll, könyök, kéz/láb ízületeinek területén jelentkező panaszok

egyéb mozgásszervi panaszok

Hogyan nyújtunk segítséget?

Fő profilunk a GYÓGYTORNA, melyben a részletes állapotfelmérést követően az alábbi terápiákat alkalmazzuk:

- MCKENZIE TERÁPIA
- SCHROTH TERÁPIA
- TRIGGER PONT TERÁPIA
- TMI (állkapocsízületi terápia)
- NŐI ÉS FÉRFI INTIMTORNA STB.

Ezen kívül pedig

- MANUÁLTERÁPIA
- GYÓGY- ÉS SPORTMASSZÁZS
- DIETETIKAI SZAKTANÁCSADÁS
- CSOPORTOS EDZÉSEK
(kismama torna, gerinctorna, funkcionális edzések stb.)
- KINEZIO TAPE

is elérhetőek intézményünkben.

Szeretettel várunk minden gyógyulni / tudatosan mozogni vágyót családdal, jó hangulatú Központunkban!

FIZIO+

1111 Bp., Csíky utca 4. / H-P: 07:00-20:00

e-mail: info@fizioplus.hu / tel.: +36 30 278 8909



www.fizioplus.hu

MoonWalk™



UGRÁS A JÖVŐBE. Azoknak, akik a földön járnak!

Egy forradalmi újítás: A PPG **MOONWALK™** festékkerő rendszere

A világpremier óta eltelt bő egy évben már 30 ország fényező műhelyeiben mutatkozott be a korszakalkotó új festékkerő rendszer.

Lényege, hogy a folyamatot sikerült csaknem teljesen automatizálni. A spektrofotomérrel történő színazonosítást követően a számítógép másodpercek alatt megadja a kezelőnek a receptúrát. A képernyőn megjelenő színek alapján a dolgozó manuálisan helyezi be a polcrendszeren tárolt alapszíneket az adagoló sorba. A rendszer vonalkód segítségével ellenőrzi, hogy minden összetevő a helyén van-e, majd a keverőedény berakása után elindul a folyamat. Ettől kezdve a berendezés automatikusan adagolja és méri a receptúra szerinti festékeket, még hozzá igen nagy pontossággal. Átlagosan 4-5 percet vesz igénybe, amíg a fújásra kész szín elkészül. Nincs veszteség, nincs dolgozói tévedés miatt „elkevert” festék, nincsenek festékfoltok az asztalon, padlón. Gyorsan, hatékonyan, pontosan és veszteség mentesen dolgozik!

A **MoonWalk** a **PPG** és a **Nexa Autocolor** festékekhez megfelelő szoftver háttérrel rendelkezik. A **PAINTMANAGER® XI** biztosítja a színpontossághoz elengedhetetlen adatbázist. Az új megoldás gyors és megbízható működést biztosít a nagy forgalmat lebonyolító műhelyek számára, így növelve a hatékonyságot és a profitot.

A betanítás, a három éves (5 évre bővíthető) garancia és a biztonságos szerviz lehetővé teszi, hogy gond nélkül működhessen a korszerű fényezőműhely. A bemutató autó hamarosan Magyarországra látogat, az érdeklődők majd a helyszínen tekinthetik meg és próbálhatják ki az új, jövőbe mutató technológiát.

Ahogy mi, az Autocolor Kft.-nél annak idején a vizes rendszer hazai bevezetésével is úttörőként léphettünk fel, fokozatosan szeretnénk ezt a forradalmi újítást is elterjeszteni Magyarországon.



www.autocolor.hu

Welcome back Future



**MEGÉRKEZETT AZ ÚJ ELEKTROMOS FIAT 500
ÁLLAMI TÁMOGATÁSSAL MÁR 5 490 000 FT-TÓL**

500

FIAT

Vegyes áramfogyasztás: 130-149 wh/km; CO₂-kibocsátás: 0 g/km. A bemutatott számok WLTP adatok. Az adatokat laboratóriumi vizsgálatokból nyerik az EU jogszabályainak megfelelően, és a különböző járműtípusok összehasonlítására szolgálnak. Az információ nem egy adott járműre vonatkozik, és nem képezi részét az ajánlatnak. A számok nem tükrözik a tényleges vezetési eredményeket. Az opcionális berendezések, a karbantartás, a vezetési magatartás és a nem technikai tényezők, például az időjárási viszonyok befolyásolhatják a hivatalos eredményeket. Az adatokat az új világméretű, harmonizált könnyű járművek vizsgálati eljárásának (WLTP) vizsgálati ciklusa alapján határozták meg. A 8 év / 160 000 km akkumulátor garancia Passion felszereltségi szinttől elérhető. A képen látható autó illusztráció. Az ajánlat csak bizonyos modellekre és a készlet erejéig érvényes. A tájékoztatás nem teljeskörű, az ajánlat és a garancia részleteiről érdeklődjön a www.fiat.hu oldalon vagy a márkakereskedésekben.



10 MŰKÖDŐ TIPP: ÍGY LEHET JÓ HASZNÁLT AUTÓT VENNI

Van, aki inspiráló vadászként éli meg a használtautó-keresést, de nagyon sok embernek ez egy buktatókkal terhelt, kellemetlen kirándulás a komfortzónájukon kívülre. Segítünk okosan használt autót venni.

1 SZŰRJÜK JÓL A KÍNÁLATOT!

Egy használt autónak lehetnek problémás és jobban működő motorjai, előnyösen módosított évjáratai, vonzó és kockázatos felszereltségű verziói stb. Ezért fontos megismerni a típust, amire kivetjük a hálónkat. Aki túlságosan sokféle autót néz, nem tud felkészülni az adott kocsi jellemző problémákból, szerviztapasztalatokból.

Felesleges túl sok kritérium alapján szűrni, mert nem ritkák a pontatlanul kitöltött hirdetések. Például van eladó, aki az aktuális Mazda6-ot hirdeti légkondicionáló nélkül vagy a Hasznaltauto.hu-n a Mercedes-Benz 2009 utáni E-osztályára rákeresve a klímaberendezés bekattintásával több tucat autót eltűnik a felhőzatalból, jóllehet már ez az elődükben is magától értetődő volt. Lényeges, hogy a használtautó-hirdetési oldalak találatait kezeljük óvatosan! A felszereltség sokszor pontatlan vagy szándékosan

megettévesztő, mert az autóban valóban nincs is tempomat, ülésfűtés vagy navigáció.

2 NE A TÖMEG UTÁN MENJEN!

A használt autók világában is vannak sztárok. Ezek az autók minimális ráfordítással, a neten keresgélve visszaköszönnek ajánlott típusként, így sokakhoz eljutnak. Többnyire valóban jó autók, de az erős kereslet felhajtja a rossz állapotú példányok árát is, ami igaz például a Honda Jazzre, a Hyundai i30-ra vagy a Kia Cee'dre és nagyon sok Toyotára.

Azonos áron a sztárolt autókból óhatatlanul elhasználtabb, gyengébben felszerelt, hiányosabban karbantartott stb. autót kapni, mint egy szerényebb nimbuszú márka hasonlóan jó autójából. Hogy konkrétabbak legyünk, a példa kedvéért ugyanabból az 1-2 millió forintból jobb állapotú III-as Renault Mégane-t lehet venni, mint Toyota Corollát. Az au-

tók minősége, tartóssága, megbízhatósága közötti különbségek jóval kisebbek, mint 20 vagy 30 éve voltak.

3 ÉLJEN A TUDÁSUNKKAL!

A CarNet-márkakereskedések mindegyikében kincset érő információtömeg és tapasztalat összpontosul a próbameszterek, autószerelők, szerviztanácsadók és használtautó-értékesítők tudásában. Érdemes használtautó-vásárlás előtt tanácsot kérni felkészült és segítőkész munkatársaktól, akik rengeteg autót átvizsgáltak, felértékeltek, ismerik az eltérő igényeket, élethelyzeteket. Velük kikristályosodik, hogy Ön milyen használt autóval jár a legjobban.

4 MENNYIT SZABAD KOCKÁZTATNI?

Jobb előre végiggondolni, hogy a biztos jövedelmünkhöz képest mekkora ráfordítást és kockázatot ér meg egy használt autó. Egy rosszul kiválasztott félmillió

autón 500 ezer forintot lehet bukni, egy nem elég körültekintően megvett ötmillióssal viszont az előbbi összeg tízszeresét kockáztatjuk.

5 MINDIG LEGYEN TARTALÉK

Tartja magát egy mondás, miszerint egy használtan vett autóra az első évben újkori ára tíz százaléka fog rámenni, ha nincs tip-top állapotban. Ha nem is fillérre így alakul, a bölcsességet jegyezzük meg belőle: az egyszerűbb technikájú, szerényebb felszereltségű autók műszaki színvonala jóval kisebb ráfordítással szintre hozható, mint a felső kategóriás, sokkal fejlettebb autóké. Nem véletlen, hogy a használt luxusa-utók az újkori árak töredékéért kaphatók és 15-20 évesen értékük a kisautók árszintjén mozog. A használtautó-piac nagyrészt a várható kiadások és a fenntartási költségek alapján árazza be a nagy szériás autókat.

6 MIT ÉRDEMES MEGKÉRDEZNI?

Legtöbbször telefonbeszélgetés vagy üzenetváltás előzi meg a szemlét. Érdemes előre tisztázni, hogy ki az autó tulajdonosa, meddig érvényes a műszaki vizsga, mit javítottak meg a közelmúltban, mire kell áldozni a közeljövőben, vannak-e számlák a beépített alkatrészekről, amivel a garancia érvényesíthető. Fontos kérdés, hogy mi az eladás oka, még akkor is, ha a valódi ok az, hogy most kellene sokat költeni egy autóra.

7 ÁLLAPOTFELMÉRÉS ÉS HELYSZÍNI ÁTVIZSGÁLÁS

Egy vevő óhatatlanul kiszolgáltatott helyzetben van használtautó-vásárláskor. Az autókereskedő többnyire jobban ért az autókhoz, a saját autóját áruló magánember pedig ismeri a kocsi, pontosan tudja, milyen hibák megoldását halogatta, mire nem áldozott. Az erőviszonyok kiegyenlítésében segíthet az autó helyszíni átvizsgálása mobil állapotfelmérőkkel vagy az állapotfelmérés egy szervizben.

Fontos azonban előre közölni az eladóval, hogy ha nem derül ki fajsúlyos hiba, mennyit ér meg az autó a vevőnek. Ne az állapotvizsgálat után szembesüljön azzal a tulajdonossal, hogy a vevőjelölt számára elfogadhatatlan összegben gondolkodik. A márkaszervizes átvizsgálással nemcsak az autó aktuális állapotáról tudható meg, amit tudni kell, nem csak a hibatároló kiolvasása történik meg, de jobban rálátunk az autó múltjára is. Az akár külföldön elvégzett garanciális beavatkozások értékes információk a futásteljesítmény valódiságának megítéléséhez.

8 MENNYIT FOGYASZT?

Egy autó fenntartási költségeinek meghatározó tényezője a fogyasztás. A mérvadónak tekinthető átlagfogyasztás megismeréshez hasznos forrás a Spritmonitor. de adatbázisa, az itt összegzett tankolási naplókát számos magyar autós is tölti. Sokan hihetik az ellenkezőjét, de a mérések egyértelművé teszik, hogy az új generációs turbófeltöltéses benzines motorok

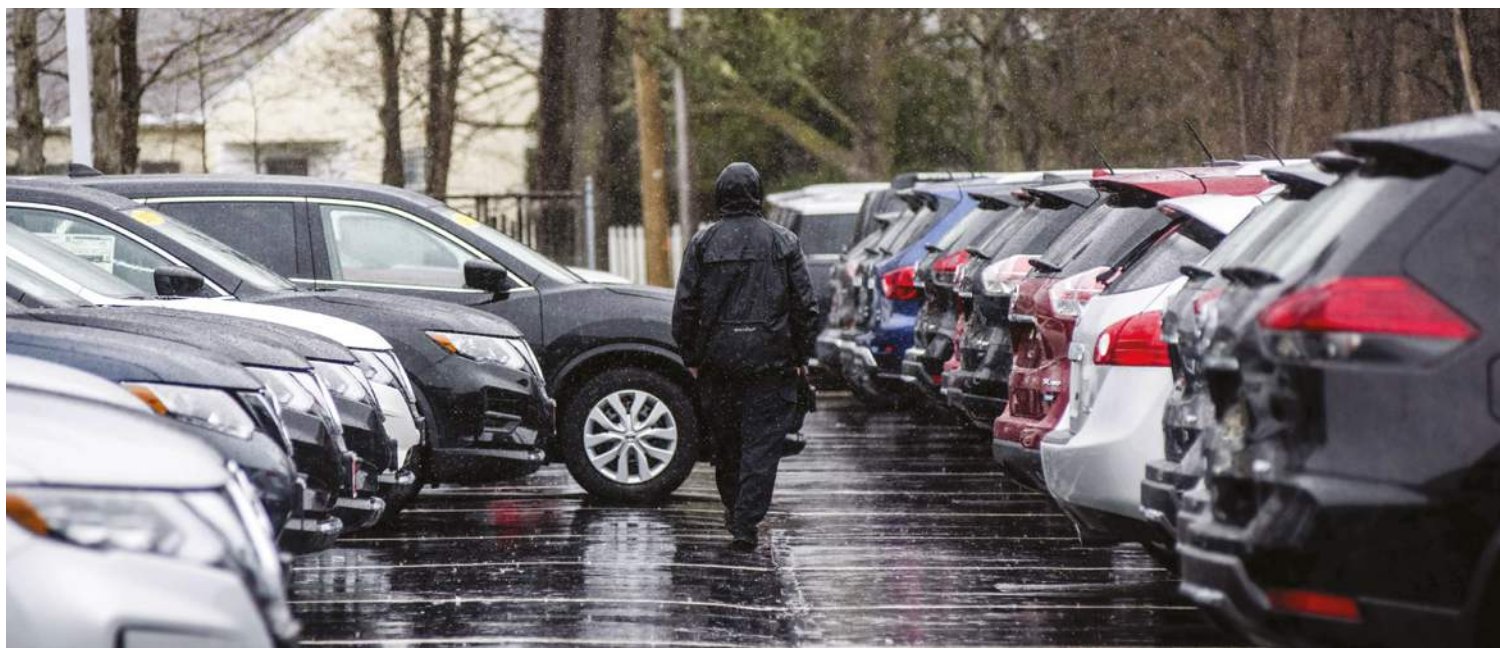
a legtöbb esetben lényegesen takarékosabbak a nagyobb hengerűrtartalmú, szívómotoros elődöknél.

9 TÚL A LÁTVÁNYON

Sokan túlértékelik az autók külsejét, mert annak állapotából következtetnek az autó karbantartottságára. A kettő között többnyire valóban van összefüggés, de egy minden sarkán meghúzott, itt-ott behorpasztott autó is lehet vonzó, ha a technikája jó. Egy fényszóró-polírozás, lökhárítójavítás, kisebb karosszériamunka után ugyanaz az autó egészen más képp festhet. Amennyiben ezek költsége tükröződik az árban, a kívülről viharvert, de műszakilag jó állapotú autókra sem kell nemet mondani.

10 DÖNTSÖN HATÁROZOTTAN!

Ha egy használt autó árban és állapotban is vonzó, többnyire gyorsan lecsap rá valaki. Muszáj tehát rátermetten dönteni. A gyors, de megalapozott döntést könnyebbé teszi, ha figyeljük a megjelenő hirdetéseket. Pár hónap alatt kialakul egy előérzet, hogy ez az autó ezért a pénzért, ilyen fotókkal hetekig fent lesz a webes hirdetések között vagy eltűnik két napon belül. A helyes döntéshez az is szükséges, hogy lássunk akár jóval olcsóbb és sokkal drágább modelleket is az adott típusból, még mielőtt a megcélzott autó szemléjére sor kerül. Ezért kell megnézni autókereskedésekben előre 3-5 hasonló autót, hogy a vételre kinézett autó értékét pontosabban meg lehessen ítélni. ■



PAKOLD TELE SZENVEDÉLLEL.



ÚJ JEEP® GLADIATOR. A TE VILÁGOD. SZÉLESRE TÁRVA.

Bemutatkozik Európa első **nyitott tetős pick-upja**. Fedezd fel a **tágas raktér**, az erőteljes, **3 literes V6-os Multijet motor**, az ámulatos **off-road képességek**, az első **off-road kamera** és a **hordozható hangszóró** kínálta szabadságot.

A JEEP, GLADIATOR üzemanyag-fogyasztása, kombinált ciklus: 9,8–9,5 l/100 km; a CO₂-kibocsátása pedig: 256–248 g/km. A tájékoztatás nem teljeskörű, a részletekért érdeklődjön a hivatalos márkakereskedésekben vagy látogasson el a www.jeep.hu weboldalra. A képek illusztrációk.
A Jeep® a FCA US LLC bejegyzett védjegye.

Jeep
AZ EREDETI

MEGÉRKEZETT AZ ÚJ JEEP® COMPASS

COMPASS

IRÁNYTŰ MINDEN KALANDHOZ



AKÁR

7 990 000 FT -TÓL



A Jeep Compass 4xe plug-in hibrid üzemanyag fogyasztása (l/100 km): 2,0-1,9; elektromos energiafogyasztása (Wh/km): 161 - 166 ; CO₂-kibocsátás (g/km): 47-44. A WLTP kombinált menetciklus alapján meghatározott típus-jóvá-hagyási számok. A benzin- és dízelmotoros Jeep Compass üzemanyag fogyasztása (l/100 km): 7,0-5,2; CO₂-kibocsátás (g/km): 159-135. A WLTP kombinált menetciklus alapján meghatározott típus-jóvá-hagyási számok. Az adatok az összehasonlíthatóságot szolgálják és 2020. december 31-én lettek utoljára frissítve. A képek illusztrációk.

Jeep
AZ EREDETI

A RIEGLER-FELÉPÍTMÉNY

Jelentős üzemanyag-megtakarítást, illetve nagyobb raksúlyt tesz lehetővé a fuvarozók számára egy új magyar fejlesztés, amely a győri CarNet Truckhoz köthető. A 3,5 tonna alatti kishaszonjárművekre építhető, emelhető ponyvás felépítmény ötlete Riegler Antaltól származik. Az ilyen felépítménnyel szerelt járművek null sorozatú gyártására nyár elején kezdődhet el.

A nemzetközi forgalomban részt vevő 3,5 tonna alatti kisteherautóknál az esetek 90 százalékában nincs szükség az eredeti, a fülke tetejét meghaladó ponyvamagasságra. Általában ugyanis csak a fel- és lerakodásoknál indokolt a 2100 mm körüli belmagasság a raktérben, ezek a járművek mégis így közlekednek az autópályákon, ezért a légellenállás miatt a kellenél több gázolajat használnak fel, végső soron pedig a karbonlábnyomuk is nagyobb a kellenél.

MÉRETHEZ IGAZÍTHATÓ RAKTÉR

Ezen a problémán kívántak változtatni a CarNet Truck szakemberei, akik az új felépítmény kifejlesztése előtt összesen négy célt tűztek ki. Az első elhatározás az volt, hogy az újdonsággal lehetővé váljon az alacsonyabb rakodási magasság elérése. A második szempont egy könnyített segédalváz és plató megépítése volt, amit egyedi alumíniumprofilok felhasználásával sikerült elérni. A harmadik cél a fülke tetejére épített hálófülke kiváltása volt, amit a kabinban kialakítható hálóhellyel sikerült megoldaniuk. A negyedik célkitűzés pedig az volt, hogy olyan ponyvás felépítmény jöjjön létre, amelyet teljes mértékben a szállított áru magasságához lehet igazítani.

„1993 óta foglalkozom autókereskedéssel, a CarNet Zrt-vel történő együttműködés pedig már 14 évre nyúlik vissza.

Bár én már korábban is foglalkoztam felépítménygyártással, a CarNet Trucknál ez a láb több mint 10 éve létezik” – árulta el Riegler Antal, a CarNet Truck Kft. ügyvezető igazgatója. A vállalkozás első embere szerint a céget az egyedi felépítmények gyártása futtatta fel igazán, hiszen a legtöbb fuvarozó pontosan tudja, milyen felépítményre van szüksége az adott árufajta szállítása érdekében. „Az állítható magasságú ponyvával rendelkező felépítmény teljes mértékben az én ötletem, amit a saját menedzsmentemmel, az itt lévő kollégákkal együtt alkottunk meg. Ennek köszönhetően nem volt szükség külső tervezők bevonására” – hangsúlyozta Riegler a Fiat Ducatóra épített innovatív felépítménnyel kapcsolatban.

Az első prototípus 2020 elején készült el, azonban az még egy viszonylag kezdetleges modell volt, mivel a ponyva magasságát csak külön-külön lehetett állítani a tartóoszlopokon. A végleges modell 2021 februárjára született meg, amelynél már gyakorlatilag egy gombnyomással lehet állítani a ponyvát. Mindemellett apró módosításokat is végrehajtottak a legeslegelső modellhez képest. „Az volt a célunk, hogy ne lépjük túl egy hálófülkés kishaszonjármű árát ezzel a változtatható magasságú ponyvás felépítménnyel, mert amúgy kevésbé lenne vonzó az üzemeltetők számára” – hívta fel a figyelmet a CarNet Truck Kft. ügyvezető igazgatója.

APRÓ MÓDOSÍTÁSOK

A második prototípus elkészítéséhez is egy Fiat Ducato fülke-alvázas kivitelét vették alapul. A jármű megépítésére a Széchenyi 2020 programban, a „Kishaszongépjárművek önsúlycsökkentésére irányuló fejlesztés az Autoforum Riegler Kft-nél” elnevezésű pályázattal 54,72 millió forintos vissza nem térítendő támogatást nyertek el. A kishaszongépjármű átalakítása során apró módosításokra volt szükség, de olyan ponthoz nem nyúltak, ami az üzembiztonságot veszélyeztette volna. Ennek megfelelően nem változott az ülések vagy a biztonsági övek rögzítési pontja. A 12 milliméteres padlólemezzel rendelkező plató végső soron 15 centiméterrel alacsonyabb került, tehát teljesült a korábban kitűzött cél. Ezt a szakemberek úgy érték el, hogy egy, még biztonságos szintig csökkentették a rugóutat. Ennek eredményeképpen a maximális rugóút vége a padlólemez-től másfél centiméterre található.

A felépítmény leginnovatívabb részének kétségtelenül a ponyva tetőmagasságát állító rendszer tekinthető, amit mindössze egy gombos vezérlőegységgel lehet irányítani. A korrekciós gombokkal szerelt vezérlőegység a gépjármű bal oldalán, közvetlenül a felépítmény alatt található.

Ennek segítségével a fuvarozó tetszőlegesen állíthatja be a ponyva magasságát 145-220 centiméteres magasság

között. A feladatot a teljesen elektromos vezérlésű rendszer végzi el a felépítmény tartóoszlopaiban elhelyezett villanymotorok segítségével. A fejlesztés a precíz végeredmény érdekében az alsó holtponton szenzoros végállásvezérlést alkalmaz, illetve beépítettek egy biztonsági mechanizmust is, amely megakadályozza, hogy a ponyva tetejét a megadott magasságon túlemljék.

MINT A KEMPINGBUSZOKBAN

A lehető legnagyobb súlycsökkentés érdekében szükség volt a hálófülke kiiktatására, amit általában a kishaszongépjárművek tetejére szerelnek. Ezt úgy kívánták megtenni, hogy az ágyfunkció mégis megmaradjon a járműben. Úgy oldották meg, hogy a gyári kabint tették alkalmasá arra, hogy elhelyezhető legyen benne egy ágy. „Ha a sofőr szeretné eltölteni a pihenőidejét, akkor csak le kell hajtania az üléseket, majd rájuk kell fektetnie egy préselt falemezt. Ezt követően pedig arra lehet helyezni a matracot” – árulta el Riegler Antal. A megoldás hasonló a kempingbuszokban alkalmazott pihenőalkalmosságokhoz. A matrac és az ágylap tárolása ráadásul nem igényel külön helyet, mivel azok teljes mértékben elférnek a fülke hátfalára rögzítve. Az alkalmi pihenőhely kialakítása körülbelül három percet vesz igénybe, vagyis gyorsan elvégezhető. ▶



Összességében a tetőre szerelt hálózék elhagyásának, valamint a teherbírás növelésének előnyei a nemzetközi áruszállításban érvényesülnek leginkább, hiszen ezeknél a járműveknél a fuvarozók igyekeznek kihasználni a maximális teherbírást. „Eddig, ha egy ilyen 3,5 tonna alatti kishaszonjárommal valaki elindult külföldre, akkor 800 kilogramm körüli hasznos teherbírás állt rendelkezésére. A mi fejlesztésünknek köszönhetően közel 50 százalékkal

A FUVARÓZÓK SZÁMÁRA AKÁR 10-30 SZÁZALÉKOS BEVÉTELNÖVEKEDÉST JELENTHET JÁRMŰVENKÉNT

több, legalább 400 kilogrammal nagyobb hasznos teherbírással gazdálkodhat. Így bőven egy tonna feletti árumennyiséget lehet szállítani ezekkel a járművekkel” – hangsúlyozta CarNet Truck Kft. ügyvezető igazgatója.

ELÉRHETŐ MEGTAKARÍTÁS

200 ezer kilométeres éves futásteljesítménnyel számolva jelentős üzemanyag-megtakarítás érhető el, ha egy fuvarozó tudatosan odafigyel arra, hogy csak akkor alkalmazza a maximális ponyvamagasságot, amikor arra szükség van. Számítások szerint az új állítható magasságú ponyvával ellátott felépítménnyel

átlagosan 2 liternyi gázolaj spórolható meg 100 kilométerenként, ami éves szinten 1 600 000 forint megtakarítást tesz lehetővé. A nagyobb teherbírásnak köszönhetően pedig egy ilyen jármű már nem két, hanem három raklapnyi árut tud elvinni. Ez a fuvarozók számára akár 10-30 százalékos bevételnövekedést jelenthet járművenként.

A szabadalmaztatott magyar felépítménnyel ellátott kishaszonjáromok nullszériás gyártása május-júniusban indulhat. Ekkor érkeznek meg ugyanis az első példányok megépítéséhez szükséges önjáró alvázak Fiat Ducatók. A speciális felépítmény és a fülkében használható hálóágy kialakítása nem igényel túlságosan sok plusz időt. Általánosságban elmondható, hogy ha valaki ilyen állítható magasságú ponyvával rendelkező változatot kíván vásárolni, akkor egy hónap múlva már át is veheti a levizsgázott járművét.

Riegler Antal bizakodó a hazai fogadtatást illetően, hiszen a nemzetközi fuvarzásban érzékelhető megtakarítással járhat az üzemeltetők számára az ilyen kishaszonjáromok alkalmazása. A CarNet Truck Kft. ügyvezető igazgatója abban is bízik, hogy idővel sikerül más országok piacán is megjelenni az innovatív magyar fejlesztéssel. ■





Toyota
Professional

Megnyílt Magyarország első
TOYOTA PROFESSIONAL
bemutatóterme Budapesten.



Látogasson el Ön is egyedülálló márkakereskedésünkbe és szervizünkbe, próbálja ki legújabb szalonunkban a **Toyota Business** által biztosított egyedi előnyöket, vagy tekintse meg honlapunkat és különleges ajánlatainkat!



TOYOTA **CARNET**

TOYOTA PROFESSIONAL

Az Ön üzleti Partnere

TÖBB, MINT PUSZTÁN EGY JÁRMŰ

A Toyota Professional olyan alapokra épül, mint a minőség, a törődés az Ön nyugalma.

MI IS AZ A TOYOTA PROFESSIONAL?

termékek és szolgáltatások széles köre, amelyeket kifejezetten úgy alakítottunk ki, hogy olyan módon segítsék vállalkozása működését, ahogyan azt Ön a Toyotától elvárja.

A MEGBÍZHATÓ TÁRS

A Toyota Professional a legjobb eszközöket kínálja munkájához, és olyan szintű szolgáltatásokat, amelyekre mindig számíthat

carnet.hu/toyota

Megújult a www.hasznaltautok.hu!

*Regisztráljon és érjen el
extra funkciókat!*



Látogassa meg weboldalunkat!

