

# CARNET

# CSOPORT

## MAGAZIN

XII. KIADÁS | 2023. MÁJUS

AZ  
**EUROLEASING**  
BEMUTATJA


# NAGY CARNET

## AUTÓS NAP 2023

05|26



 CarGarantie®  
takes the risk out

 vezess

 drivingcamp

 AUTOCOLOR

# A CarNet Csoport márkakereskedései és szervizei



[www.carnet.hu/abarth](http://www.carnet.hu/abarth)

**CarNet Riegler**

9027 Győr, Pesti út 4.



[www.carnet.hu/alpine](http://www.carnet.hu/alpine)

**CarNet Triplex** Márkaszerviz

2011 Budakalász, József Attila u. 77.

**CarNet Triplex** Márkakereskedés

1134 Budapest, Váci út 45.



[www.carnet.hu/alfa-romeo](http://www.carnet.hu/alfa-romeo)

**CarNet Riegler**

9027 Győr, Pesti út 4.

**CarNet Autóház**

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.



[www.carnet.hu/dacia](http://www.carnet.hu/dacia)

**CarNet Triplex**

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



[www.carnet.hu/citroen](http://www.carnet.hu/citroen)

**CarNet Triplex**

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.

**CarNet Auto-Fort** (csak szerviz)

1215 Budapest, Védgát utca 14.

**CarNet For-Top** (csak szerviz)

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 1/a



[www.carnet.hu/ford](http://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/fiat](http://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.

**CarNet Mirai** (csak szerviz)

1119 Budapest, Budafoki út 105.

**CarNet M5** (csak szerviz)

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 2/B



[www.carnet.hu/hyundai](http://www.carnet.hu/hyundai)

**CarNet Autó-Forrás**

8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.



[www.carnet.hu/nissan](http://www.carnet.hu/nissan)

**CarNet Auto-Fort**

1215 Budapest Védgát u. 14.

**Jeep**

[www.carnet.hu/jeep](http://www.carnet.hu/jeep)

**CarNet Autóház**

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.

**CarNet Riegler**

9024 Győr, Pesti út 4.



[www.carnet.hu/peugeot](http://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



[www.carnet.hu/mazda](http://www.carnet.hu/mazda)

**CarNet Mirai**

1037 Budapest, Vörösvári út 123.

1119 Budapest, Budafoki út 105.

**CarNet Riegler**

9027 Győr, Pesti út 4.



[www.carnet.hu/piaggio-commercial](http://www.carnet.hu/piaggio-commercial)

**CarNet Riegler**

9027 Győr, Pesti út 4.



[www.carnet.hu/renault](http://www.carnet.hu/renault)

**CarNet Triplex**

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



[www.carnet.hu/suzuki](http://www.carnet.hu/suzuki)

**CarNet Auto-Fort**

1044 Budapest, Váci út 66-72.



[www.carnet.hu/toyota](http://www.carnet.hu/toyota)

**CarNet M5**

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

**Toyota Professional**

1097 Budapest, Gyáli út 40.

[www.carnet.hu](http://www.carnet.hu)





### KEDVES OLVASÓNK!

Amikor évekkel ezelőtt kiválasztottuk azokat a lehetőségeket, melyeken keresztül

építeni, erősíteni szerettük volna kapcsolatainkat ügyfeleinkkel, partnereinkkel még csak álmodoztunk olyan programokról, amit tavaly egy vezetéstechnikai pályán az Alpine A110 bemutatására megszerveztünk. Igazi benzingözös nap volt, amikor a sportautó szerelmesei kipróbálhatták az autókat és visszajelzést kaphattak saját képességeikről is.

A rendezvény sikerén felbuzdulva május 26-án megrendezzük a Nagy CarNet Autós Napot. A helyszín változatlan, de a rendezvényt támogató partnereinknek köszönhetően, a program a legtöbb területen kibővül:

- sokkal több márka,
- sokkal több típus,
- sokkal több modul és állomás,
- sokkal több résztvevő.

Szokásunknak megfelelően erről a rendezvényről is készítünk egy összefoglalót, amit később a CarNet Ride csatornán mindenki megtekinthet majd.

Természetesen a rendezvények szervezésén túl a már hagyományos anyagainkat is elkészítjük. Talán itt érdemes néhány szót szentelni annak a lehetőségnek, amit a QR kódok használata jelent. Telefonunk segítségével a QR kódra fókuszálva könnyen elérhetünk olyan kiegészítéseket, kapcsolt cikkeket vagy kisfilmeket is, amiknek alapesetben a magazin terjedelme határt szabna.

Reméljük jól szórakoznak majd a cikkek olvasása és a filmek megnézése közben.

**Kátai Ferenc**

Vezérigazgató

# TARTALOM

## MAGAZIN

Interjú Tánczos Bencével	2
A dízelmotor él, ezekben az autókban verhetetlen	20
Ilyen, amikor egy autóőrült a főnököd	34
Kombi vagy Suv? Melyik a jobb?	46
Retroautók másodkézből	60

## TESZT

Hyundai Kona N - Sportautó, nem mindennapi formában	26
Ford Focus 1.0 Active - Egy literrel jár, a fél ház befér	32
Mazda CX-60 PHEV - Felsőbb osztályba lépett a Mazda	44
Mustang Mach-E - CarNet RIDE hatótáv teszt	52

## CARNET CSOPORT

Tóth Ferenc Pincészet	17
Vasas Pasarét SC hírek	30
CarNet Fleet - Ezért éri meg egy cégnek a flottakezelés	36
Yacht Klub Agárd - Mert táborozni jó!	56
Eurorisk	58

## MÁRKA HÍREK

Ralibajnok, mindennapos használatra	6
A Giulia következő generációja akár 1000 lóerős is lehet	8
Női szemmel nincs jobb a Ford Rangernél	12
Kézzel formázott Mazdák	14
Így vált a Toyota a minőség szinonímájává	16
Kategóriagyőztesnek ígérkezik az új Renault 5	24
Minden eddiginél menőbb Dacia érkezik	28
Mindenből a legjobbat kínálja a Nissan Qashqai E-Power	38
Piaggio NP6 - A tökéletes városi kisteherautó	40
Ahol a Pandák száma meghaladja az emberekét	48
Megújult az 508-as Peugeot	50
Az év elektromos autója a Jeep Avenger	54

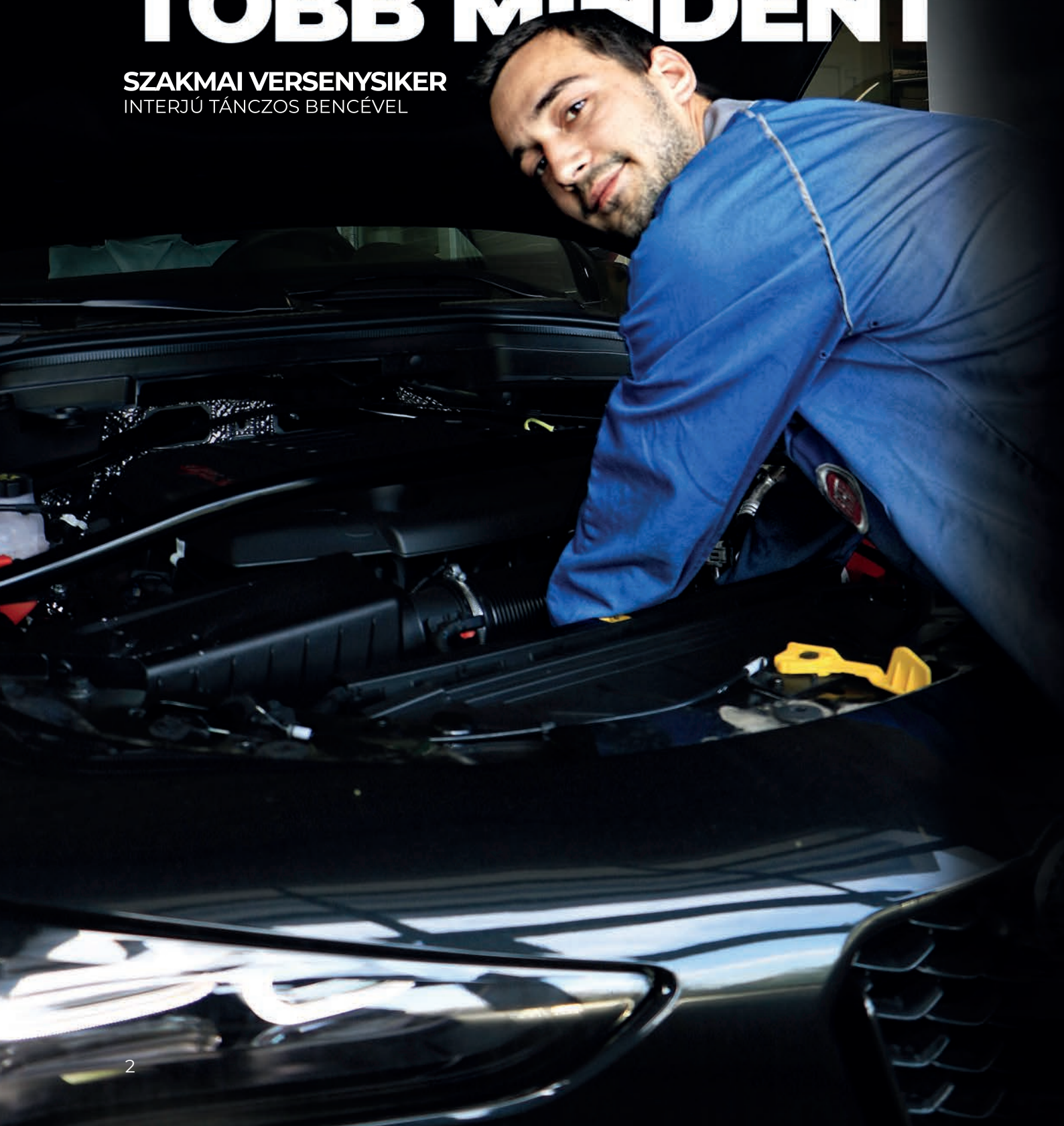
## PARTNEREINK

Euroleasing	10
CarGarantie	42

Kollégáim meg akartak tanítani nekem

# MINÉL TÖBB MINDENT

**SZAKMAI VERSENYSIKER**  
INTERJÚ TÁNCZOS BENCÉVEL





## NEMRÉG HÁROM SZAKMAI VERSENYT NYERT MEG A GYŐRI CARNET RIEGLER MUNKATÁRSA. TÁNCZOS BENCÉT A RÉGI ÉS AZ ÚJ AUTÓK SZERELÉSÉRŐL, AZ ELEKTRONIKAI HIBÁK FELDERÍTÉSÉRŐL ÉS A HAGYOMÁNYOS AUTÓSZERELŐI FELADATOKRÓL KÉRDEZTÜK.

Idén április végén ifjú autószerelőknek kiírt, tekintélyes versenyeken győzött Tánczos Bence, a CarNet Riegler munkatársa. A győri márkaszervizben tanuló fiatalemberrel a felkészüléséről, a régi és az új autók technikájáról, továbbá a szakmai műhely értékeiről beszélgettünk.

Egyetlen autószerelői megmérettetésen is óriási siker elsőnek lenni, ön azonban három versenyen győzött, ráadásul egy héten belül. Meséljen az erőpróbákról!

Onnan kezdeném, hogy remek oktatóim voltak az iskolában, osztályfőnököm bátorított a részvételre. Autóvillamossági műszerész tanulóként 2022-ben indultam a SzakmaSztár versenyen, ahol harmadik lettem, így idén ismét belevágtam, és győztem. A 2023-as eseménnyel azonos hétre esett a Young Car Mechanic magyarországi fordulója. Ezt a versenyt egy nagy autóalkatrész-forgalmazó vállalat írja ki a Baltikumtól a Balkán-félsziget országain át Ukrajnáig 11 államban, itt a hazai válogatón lettem első. A harmadik a szakmák olimpiájának is hívott, globális World Skills verseny itthoni fordulója, amit szintén megnyertem. Ennek a döntőjére utazhatok 2024-ben Lyonba.

21 ÉVES VAGYOK,  
TÖBBEN MÁR AKKOR ITT  
DOLGOZTAK, AMIKOR  
MÉG NEM IS ÉLTEM.  
KOLLÉGÁIM EGYBEN A  
MESTEREIM IS.

Hogyan tesztelték az indulók felkészültségét, tudását?

Járműdiagnosztika és villamos hibakeresés szerepelt az elvárások között, de hagyományos autószerelési feladatokat is kaptunk. Többek között láncos és szíjas szelepvezérlést cseréltünk, illetve mindegyikünk kuplungot cserélt egy autón.

Ezek szerint a jövő autószerelői sem csak elektronikával foglalkoznak?

Olyannyira nem, hogy hibás motoralkatrészekről kellett megállapítanunk, milyen gond állhat a háttérben. Például kenési vagy hűtési elégtelenség. Volt közöttük cserélendő nyugócsapágy, kokszolódott szelep és meglilult, kopott szoknyájú dugattyú egy rakodógépből.

Mi segített a helyes válaszok megtalálásában?

Jól jött az otthon, hobbiból végzett szerelés is, de az alapokat iskolám elméleti és gyakorlati képzése, illetve munkatársaim segítsége adta. A győri márkaszervizben sokrétű feladatokkal találkozunk, és nagyon sokat tanulok a tapasztalt kollégáktól.

Közönség előtt autót szerelni nem lehetett könnyű. Önre hogyan hatottak a nézők?

Igen nagy nyomás alatt kellett jól teljesíteni, négy villamos hiba megtalálásra, a CAN-adatbuszrendszer diagnosztizálására összesen egy órát kaptunk. Bár családtagjaim is eljöttek megnézni engem, sokáig nem vettem észre őket, olyan magas fokú összpontosítást követelt tőlünk a verseny.

Nem vette észre a rokonságot?

Tényleg nem. Az egyik feladat a láncos vezérlés cseréje volt egy közvetlen befecskendezéses benzines turbómotoron. 1,5 óránk jutott az egészre, arra, hogy minden csavart az előírt nyomatékkal meghúzzunk, újratömítsük, amit kell és kicseréljük a szimmeringeket. A zsűritagok pontozták a kiadott szervizmanuálok használatát és a munkavédelmi előírások betartását is. A protokollok követése nálunk a műhelyben is érvényesül, például senki nem végezheti egyedül elektromos és full hibrid autók feszültségmentesítését vagy feszültség alá helyezését.

Hogyan került kapcsolatba a győri márkaszervizzel?

Mi az év egyik felét az iskolapadban, a másikat a gyakorlati helyünkön töltjük. A CarNet Riegler elismert szakszervíz, szerettem volna itt tanulni, így az

utcáról, ismeretlenül bekopogtattam, hogy van-e erre lehetőség. 2021 szeptemberében kezdtem itt a villamosági műszerész gyakorlati képzést. Nagyon jó szakemberekkel találkoztam, akiktől meg lehet tanulni a szakma csínját-bínját a MultiAir-modulok szerelésétől a sebességváltó-javításon át a hibrid és az elektromos autókön végzendő munkákig.

**Olyan szakemberekről van szó, akik a FIAT Punto I vagy az Alfa 156 forgalmazásakor is olasz autók szervizelésével foglalkoztak.**

21 éves vagyok, többen már akkor itt dolgoztak, amikor még nem is éltem. Kollégáim egyben a mestereim is, közülük is szeretném kiemelni Szabó Pétert, akivel a leggyakrabban dolgozhatunk együtt. Tőle tanulom a legtöbbet.

**Ide az ország minden tájáról érkezik javításra váró autó, olyan is, amivel mások nem boldogultak. Nem rossz érzés más után takarítani?**

Nem így fogjuk fel. Márkaszerviz vagyunk, valóban szállítanak ide zsákutcába került autókat. Jórészt CAN-BUS-gondok és motorvezérlési problémák állnak a háttérben. Eddig mindent sikerült megoldania az itteni szakembereknek, innen úgy még nem ment el autó, hogy ne lett volna megjavítva! A márkaszervizek előnye, hogy hozzáférnek a gyári dokumentációhoz és adott a javításokhoz a gyári technológia.



**Hol képzeled el a jövőjét?**

Nagyon szeretem ezt a céget és az itteni kiváló szerelőgárdát. Több munkatársam a kora alapján apám lehetne, mégis teljes mértékben befogadtak. Azért tudtam ilyen szintű tudást elsajátítani, mert a kollégáim úgy álltak hozzá, hogy meg akarnak tanítani nekem minél több mindent. Szerelni a donorautóból. Ma ilyen már nincs.

**Tekintsünk vissza a kezdetekre! Mi volt az első működésképtelen autó, amit sikerült megjavítania?**





15 éves koromban egy kétütemű Trabant volt az első valódi autó, amin dolgozni kezdtem. Szó szerint a családi diófa alól húztuk ki és újítottuk fel közösen. Azóta több projektautó elkészült, köztük egy növelt kompressziójú VAZ 2107 speciális vezérműtengellyel, de ez a 601-es Trabi is megvan.

### **Modern és több évtizedes autókon is szívesen dolgozik. Mi a fő különbség közöttük?**

A modern autók könnyebben diagnosztizálhatóak, mint a 15-20 éves autók. Egyértelműbbek a hibák, mert majdnem minden funkciónak van külön vezérlőegysége, jól visszakereshetők a hibák. De akár új, akár régebbi autó érkezik a műhelybe, mindig nagy öröm, amikor egy gondos tulajdonos a gumicsere vagy a javítás előtt lespricceli 100-200 forintból a felnikről a fékport, így sokkal tisztábban dolgozhatunk.

### **Forradalmi korszakot élünk, sosem volt még egyszerre ennyiféle hajtásmódú autó. Autószerelői szemmel milyen technikájú új autót venne?**

Attól függ, mire használja valaki. Autópályán munkába ingázni dízelautót választanék, ha a legtöbb út hosszabb távú. Vegyes használatra benzines autót vennék. Agglomerációból városba bejárni, ha sok a rövid út, konnektorról tölthető akkus hibrid mellett döntenék, töltve az akkumulátort és kihasználva az elektromos hajtás előnyeit. Így a belső égésű motor sem kopik hidegen



járva a rövid utakon.

### **Mit tanácsol ügyfeleinknek, hogyan hosszabbíthatják meg autójuk élettartamát?**

Ha valaki zömmel rövid szakaszokat tesz meg, azt javaslom, hogy hetente legalább egyszer melegítse be rendszeresen a motort 30-35 kilométert megtéve. Fontos rendszeresen eltávolítani a leveleket az ablaktörlők környékéről, hogy ne okozzanak korróziót a vízvezető nyílások eltömítésével. És havonta minimum egyszer ellenőrzézzék az olajsíntet!

### **Tánczos úr, gratulálunk és köszönjük a beszélgetést!**



# RALIBAJNOK, MINDENNAPOS HASZNÁLATRA

**Sorban másodszor zárta bajnokként az FIA R-GT ralikupa évadát az Alpine. A bravúros teljesítmény apropóján az A110 versenyváltozata mellett annak ihletadó elődjéről is érdemes megemlékezni.**

## CARNET TRIPLEX

Az RG-T-kupa öt futamból álló 2022-es évadának negyedik versenyén, a Barum cseh ralin harmadik elsőségét szerezte meg, és ezzel már ekkor bebiztosította végső aranyérmét az Alpine versenyzője, Raphael Astier. Mivel pedig a szezon fennmaradó két futamgyőzelmét a francia pilóta márkatársa, Emmanuel Guigou szerezte meg, az Alpine A110 R-GT végül kettős diadallal búcsúztatta a szezont. Így 2021 után tavaly is elhódította az R-GT-kupát a Renault-csoport sportfelelős márkája.

A rali-világbajnokság királykategóriájában zajló küzdelmek mellett a világ jóval kevesebb figyelmet szentel az alsóbb géposztályoknak, így az R-GT-kupának is. Pedig pont ez az a kategória, amely a legközelebb áll azokhoz a régi hagyományokhoz, amikor az autóversenyzés még az úriemberek viadala volt, és végletekig csiszolt közúti sportkocsik küzdelméről szólt. Az FIA részben az aranykor iránti nosztalgikus vágyódás kielégítésére, részben a motorsport színesebbé tétele, szélesebb rétegek előtti megnyitása érdekében 2011-ben hozta létre az R-GT géposztályt. Itt

olyan, klasszikus kétkerék-hajtású autók indulhatnak, amelyeket sorozatgyártású gran turismo modellekből fejlesztettek ki, és amelyek teljesítmény/tömeg aránya nem haladhatja meg a 298 LE/tonnát.

Ezek az előírások viszonylag könnyen vezethető, és főleg elviselhető költségekkel üzemben tartható versenyautókat eredményeztek, és ami ennél is fontosabb: közvetlen és szoros kapcsolatot biztosítanak a motorsport és a civil közlekedés, a versenyautók és a sorozatgyártású típusok

között. Az Alpine 2019-ben csatlakozott ehhez a géposztályhoz, méghozzá egy olyan raliutóval, amelyet közvetlenül a márka zárt pályára szánt versenyautója, az Alpine A110 Cup alapjaira fejlesztettek ki. Ez utóbbi pedig, ha emlékszünk, csupán a beépített bukókeretben, az állítható futóműben, a versenyspecifikációjú fékrendszerben, a versenybronzokban, valamint a szekvenciális sebességváltó-

ban tér el attól a modelltől, amit bárki szabadon megvásárolhat a világ bármely Alpine-kereskedésében, így akár a Carnet Triplex budapesti szalonjában is.

## 2021 UTÁN A 2022-ES RG-T KUPA GYŐZTESE A RENAULT-CSOPORT SPORTFELELŐS MÁRKÁJA, AZ ALPINE

Az Alpine A110 Rally (avagy A110 R-GT) 2019 májusában mutatkozott be, és még ugyanazon év szeptemberében átesett a tűzkeresztségen. A fejlesztőmérnökök teljesen átdolgozták az autó aerodinamikai csomagját. Ennek különösen látványos eleme a méretes hátsó szárny volt, amelyet az A110 GT4 versenyautó hasonló spoilerével ellentétben messze a hátsó panel fölé emeltek. Így megőrizhették azt az apró légtérelő elemet, amelynek feladata, hogy megakadályozza a karosszériáról leváló levegő örvénylését, amit szívóhatásával lassítaná a járművet. Ezzel hivatalosan is megszületett annak az Alpine A110 Berlinette-nek az utódja, amely 1971-es premierjét a Monte-Carlo-rali megnyerésével kezdte. Az ezt követő







időszakban komoly elismertségre tett szert a ralisport világában, majd 1973-ban, a nemzetközi ralibajnokság helyébe lépő rali-világbajnokság (WRC) első évében hat futamgyőzelmet ért el, és a szezon végén történelmet írt, mint a WRC-korszak első hivatalos bajnoka. A következő szezontól kezdve azonban végérvényesen megváltozott a rali világa: megjelent az első, kifejezetten rali-versenyautónak fejlesztett típus, és ezzel egy olyan folyamat vette kezdetét, amelyben a versenyautók egyre ütőképesebbé váltak ugyan, ám műszaki szempontból mind távolabb kerültek az átlagemberek által megvásárolható típusoktól. A modern Alpine A110-széria pont azt az élményt adja vissza az autózás iránt rajongó embereknek, amit apáik

és nagyapáik még tényként kezelhettek: a versenyzés és a közlekedés közötti átjárhatóságot. Ehhez pedig még az R-GT verzióra sincs szükség, az A110 ugyanis már alapkészletében a klasszikus sportautók legjobb receptúráját kínálja. A csekély (bőven 1,2 tonna alatti) tömeg jóvoltából nincs szükség hegyeket megmozgató motor teljesítményre, ellenben még a belépőváltozat is igényes futómű-konstrukcióval, Brembo fékrendszerrel és speciális sportbronzokkal gondoskodik arról, hogy az autó a lehető legpontosabban végrehajtsa a vezető utasításait. Bármennyire szeretnénk, nem lehetünk mindannyian raliversenyzők. Az R-GT-kupában induló modellek alapjául szolgáló sportkocsik volánja mögött azonban olyan közel kerülhetünk az élményhez, mint sehol máshol – és ha már közúti versenyélményre vágunk, nincs jobb választás az elmúlt két év R-GT-bajnokánál. ■





# A GIULIA KÖVETKEZŐ GENERÁCIÓJA AKÁR 1000 LÓERŐS IS LEHET

Bár már 7 éve a piacon van, még mindig nagyon sikeres modell a Giulia, amelynek most jelenik meg a 2023-as modellváltozata, de az Alfa Romeo már a jövőre is készül. Jean-Philippe Imperato, a márka vezérigazgatója közölte: a Giulia következő generációja már biztosan teljesen elektromos lesz, a csúcsváltozata pedig akár 1000 lóerős is lehet majd.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

Imparato a brüsszeli autósalonon mutatta be a márka újdonságait, a faceliftes Giuliat és Stelviót, valamint a Tonale plug-in hibrid változatát, de már a jövőről is elárult néhány újdonságot. Terveik szerint 2023 és 2030 között minden évben bemutatnak egy új modellt.

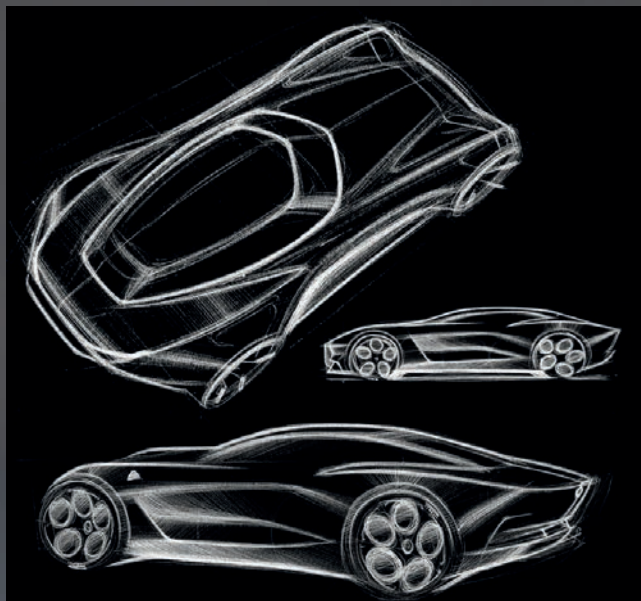
Kiderült az is, hogy Idén tavasszal dől le a márka szupersportautójának a sorsa, amellyel egyrészt a márka 113 éves történelme előtt is tisztelegnek majd és azt

szeretnék, ha a 8C és a 4C mellett méltó helyet kapna majd az Alfa Romeo Múzeumban.

Imparato azt ígérte, hogy a MiTo és a Giulietta tulajdosoknak a mostani SUV és crossover autók mellett egy kompaktabb modellel készülnek, amelyet 2023 harmadik negyedévében neveznek meg és a 2023-es brüsszeli autósalonon leplezik majd le.







A vezérigazgató kijelentette: az embereknek meg kell érteniük, hogy ha az Alfa Romeo nem megy az elektromobilitás irányába, akkor "meghal" a kedvenc márkájuk. Hogy ezt elkerüljék, az elektromos szektor egyik legjobbjává szeretnék tenni az Alfa Romeót, és ez bárhogy is nézzük, nagyon közel van, ugyanis a márka tervei szerint 2027-től már csak elektromos hajtású modelleket fognak értékesíteni Európában és Észak-Amerikában is. Olyan csúcscategóriás autókkal készülnek, amelyek több mint 700 kilométeres hatótávolságra képesek nagyon gyors újratöltési idővel.



Az első teljesen elektromos modell, amely 2024-ben érkezik, egy a Stelvionál nagyobb, B-SUV lesz. Ennek a modellnek a nevét és az első képeket állítólag szintén 2023 végén fogjuk megismerni.

Imparato arról is beszélt, hogy a jövőben nemcsak SUV és crossover modellek, hanem szedánok, kupék és sportautók is megtalálhatók lesznek majd az Alfa Romeo kínálatában. A Quadrifoglio modellek az elektromos korszakban is az Alfa Romeo csúcsváltozatait jelölik majd.

Az első elektromos Quadrifoglio a Giulia következő generációja lehet majd, 1000 lóerős teljesítménnyel és 1,9 másodperces 0-100-ra való gyorsulási adattal. A tervek szerint ezt a modellt 2025-ben mutatja majd be az Alfa Romeo.



# GÉPJÁRMŰ- finanszírozás



## **Euroleasing Zrt.**

1134 Budapest, Lőportár u. 24.  
+36 1 345 2330 | [ajanlat@euroleasing.hu](mailto:ajanlat@euroleasing.hu)

[www.euroleasing.hu/ajanlataink](http://www.euroleasing.hu/ajanlataink)

THM:  
0% - 37,0%



# EUROLEASING

A FEJLŐDÉS MOTORJA

**Euró finanszírozás** euró árbevétellel rendelkező vállalkozások részére.



EURÓ-  
finanszírozás

# NŐI SZEMMEL NINCS JOBB A FORD RANGERNÉL

Váratlan helyről kapott szeretetet a Ford kompakt outdoorjárműve:  
a Női Év Autója zsűrije a Rangert találta a világ legjobb  
összkerékkehajtású típusának.

CARNET FOR-TOP

CARNET AUTO-FORT

Közismert tény, hogy a világ első autós kirándulása (és ahhoz kapcsolódóan az első tankolása is) egy nő, Bertha Benz nevéhez fűződik. Ehhez képest máig sokakban élnek előítéletek a nők vezetési tudásával, autóválasztási szempontrendszerével kapcsolatban. Az előbbieket számtalan felmérés és statisztika cáfolta már, az utóbbi alól pedig a Women's World Car of the Year, azaz a Női Év Világ Autója díj alapítói húzzák ki 2009 óta a talajt. A legkevésbé sem női autók közötti versengésről van itt szó, hanem a legszigorúbb értelemben vett szakmai megméréstetésről, amelynél azonban a döntést női szakújságírók hozzák meg, a maguk sajátos meglátásaival gazdagítva az univerzális szempontrendszert.

Márpedig a WWCOTY díj öt földrész számtalan országát – beleértve Magyarországot is – képviselő zsűrijének hatvanhárom aktív tagja az idei évben az új generációs Ford Rangert találta a legjobb terepjárónak. Igen, a Ranger ülései

mögött csomagter helyett plató szolgál a csomagok, szállítandó tárgyak elhelyezésére, ám ez nem változtat a tényen, hogy terepalkalmasságát, karakterét, kényelmét, robusztusságát, megbízhatóságát, biztonságát és számos további jellemzőjét tekintve a Ford kompakt pick-upja a legjobb választás, ha az aszfalttól távol keressük a kikapcsolódást, a kalandot, a boldogságot.

„A Ranger egy megbízható, stílusos, karizmatikus pick-up, amely könnyedén mozog bármilyen terepen. Ugyanolyan jól boldogul, mint bármely terepjáró, ugyanakkor platójának köszönhetően sokkal praktikusabb azoknál”

– szölte a verdikt, igazolva azokat a szempontokat, amelyek alapján 2022-ben világszerte több mint 310 ezren szavaztak bizalmat a Ford kompakt pick-upjának.

A Ford számára egyébként – hogy stílusosan fogalmazzunk – ismerős terep a női világ év autójának választása, hiszen a márka különböző típusai a díj történetének közel másfél évtizedében szám-

A FORD KOMPAKT  
PICKUPJA A LEGJOBB  
VÁLASZTÁS, HA AZ  
ASZFALTTÓL TÁVOL  
KERESSÜK A KALANDOT.





talanszor érték már el kategóriagyőzelmet. 2022-ben a Mustang Mach-E akkumulátoros elektromos crossover bizonyult az év legjobb családi autójának, 2021-ben a Ford F-150 győzött ugyanott, ahol most a Ford Ranger diadalmaskodott. 2016-ban a Ford Mustang nyerte el a legjobb sportautó címet, a Ford Fiesta pedig egyedülálló módon kétszer – 2013-ban és 2017-ben – is a legjobb megfizethető autónak bizonyult – sőt, 2013-ban az összesített, abszolút győzelmet is megszerezte a szavazáson.

Visszatérve a 2023-as megmérettetésre és a Ford Rangerre: valóban sokoldalú, erőteljes és biztonságos típusról van szó, amely háromféle fülkeméretben és számtalan különböző kivitelben – köztük lenyűgözően sportos Ford Ranger Raptorként – érhető el. ■





# KÉZZEL FORMÁZOTT MAZDÁK

**A számítógépes tervezés, az automatizált gyártás, a tetszőleges forma kialakítására képes 3D-nyomtatók korában sem megkerülhetők azok a manuális munkafolyamatok, amelyek élettellel, lélekkel, szenvedéllyel töltik meg a tökéletes műszakiságú termékeket.**

CARNET / MIRAI CARNET / RIEGLER



Az elmúlt egy-másfél évtizedben világszerte reneszánszukat élik a kézműves termékek, legyen szó élelmiszerekről, élvezeti cikkekről vagy ruházatról. Egyesek különlegességekre vágnak, másokat az ipari léptékű gyártás időnként megkérdőjelezhető társadalmi és környezeti hatásai terelnek a kisüzemi termelés felé, és olyanok is akadnak bőven, akiket a javak igazságosabb elosztása iránti szándék vezérel, amikor olyan terméket keres, amihez valaki a nevét adta.

Léteznek persze olyan szegletei a világnak, ahol a kézműveség hagyományát a legintenzívebb iparosodás sem fojtotta el. Aki értőn figyeli a japán formatervezés evolúcióját, egyre gyakrabban találkozhat a takumi kifejezéssel. Ez szó szerinti fordításban annyit tesz, kézműves, egyetlen szóval azonban lehetetlen átadni a fogalom jelentését: csak az viselheti a takumi címet, csak olyasvalakire utal, aki hosszú – akár több évtizedes – tudás és tapasztalat birtokában az elképzelhető legmagasabb színvonalon végzi a munkáját, ugyanakkor a szakma mestereként is folyamatosan, élethosszig képzí magát. Felkészültségüket tekintve ugyanazon a szinten állnak, mint a sokunin mesterek; a kettő között jobbára csak annyi a különbség, hogy az utóbbiak jellemzően saját műhelyükben dolgoznak, míg a takumi kézművesek általában egy

nagyobb szervezet – például egy autógyártó – szolgálatába állítják képességeiket.

Ma az autóiparban a terveket jellemzően nagy teljesítményű számítógépeken készítik, a méretarányos modelleket háromdimenziós nyomtatóval állítják elő, majd a kész termékek egyre nagyobb mértékben robotizált gyártósorokon születnek meg. Ebben a folyamatban egy külső szemlélő nehezen találna helyet a takumi mesterek tudásának – a japán autógyártásból azonban valójában soha nem koptak ki a kézműves munkafázisok. Különösen igaz ez a Mazdára, amely a szokásosnál jóval nagyobb hangsúlyt helyez arra, hogy termékeit lélekkel töltse meg, hogy azok a műszaki tökéletességen túl valami érzelmi többlettel, személyes kisugárással is bírjanak.





Pontosan erről szól a Mazda kodo (a mozgás lelke) filozófiája, amely 2010 óta határozza meg a márka organikus, lendületes formanyelvét. Ennek a szemléletnek nélkülözhetetlen eszköze a takumi modellező, aki szakmai tapasztalatán kívül saját személyiségét is beleviszi munkájába. Pontosan ez az egyéniség, az intuíció – ha úgy tetszik, a hiba emberi kockázata – az, ami lélekkel tölti meg a végterméket, és ami miatt a Mazdánál a mai napig az ősi módszer szerint kézzel, agyagból megformálva készülnek azok a modellek, amelyek alapján aztán véglegesítik egy-egy új típus formatervét.



„Már azelőtt elkezdünk dolgozni a projekten, hogy megkapnánk a kétdimenziós terveket. A modellezőnek értenie kell a formák mögötti filozófiát, a leendő tárgy koncepcióját és funkcióját – ez az empáti-

kus megközelítés különböztet meg bennünket a robotoktól” – árulja el Andreas Feussner, a Mazda európai modellező részlegének vezetője.

A modern tervezőszoftve-  
rek korában nem okozna problémát térbeli tárgyakat modellezni, amit aztán közvetlenül át lehetne ültetni gyártásba. Ebből

a folyamatból azonban hiányzik a lélek, az egyedi hangvétel, az intuíció. A takumi képes arra, hogy a kétdimenziós vázlatokba beleláss a térbeliséget, és azt saját meggyőződése és vérmérséklete szerint valósítsa meg. „Mindegyik munkatársamnak megvan a jellemző stílusa, amit hozzáértő szemmel könnyű azonosítani – legalábbis a tervezés

korai fázisában, amikor a képzelőerő szélesebb határok között szárnyalhat. Ilyenkor nem is autót tervezünk, inkább hangulatoknak, fogalmaknak igyekszünk testet adni, hasonlóan a szobrászokhoz.” Ennek is köszönhető, hogy a Mazda palettáján szereplő modellek, bár mind egyértelműen Mazdaként azonosíthatók, markánsan eltérő karakterrel rendelkeznek.

A Mazda minden más autógyártónál nagyobb arányban támaszkodik takumi kézműves mestereinek tudására, és ezzel

együtt minden modern versenytársuknál több agyagmodell készítenek a fejlesztési és tervezési fázis során. Ezek a modellek már szerkezetükben is egy élőlényre emlékeztetnek: egy belső fémvázra viszik fel a különleges minőségű, jól formálható, mégis alaktartó, nem morzszálódó agyagot. „A japán konyhaművészetre jellemző, hogy az ízhatást alapvetően befolyásolja a fogás elkészítésének a folyamata” – emeli a témát filozofikus magaslatokba Ikuo Maeda, a Mazda globális formatervezési igazgatója. „Típusaink ugyanazokból a dizájn alapanyagokból készülnek, ám a folyamat változik, és ennek eredményeként a hangszílyok is eltérőek.”

Ugyanez igaz a kézműves mesterek képzésére is. Nincs takumitanfolyam, sem előírt munkatapasztalat: mindenki máshogy, más utakon és eltérő idő alatt képes olyan mértékben elmélyedni saját szakterületén, hogy elnyerhesse ezt a

rangos, nagy becsben tartott címet. A takumi mestereknek vannak azonban közös jellemzői: ilyen a folyamatos útkeresés, ami egyformán szól a szakmai kíváncsiságról, a képességek tökéletesítéséről és a nagy fokú alázatról.



Andreas Feussner például, bár mestere az agyagnak, saját magát inkább tekinti asztalosnak. „Gyermekkorom óta dolgozom fával. Lenyűgöz, hogy rendkívül tartós tárgyakat készíthetünk belőle, amelyek ugyanakkor élettartamuk végén nyom nélkül visszamerülnek a természet körforgásába. Ha tehetem, a Mazdánál is kísérletezem fával, és ilyenkor igyekszem a járhatatlan utat választani.

Egyszer műszerfalmakettet építettünk fából, és úgy döntöttem, lakkozás helyett tükörsímaságúra csiszolom a felületét. Emlékszem, ahogy Maeda szannal beszélgettünk a projektről, ő végig simogatta a fát. A mozdulat nyilván tudattalan volt, nekem pedig pont ez jelentette a lehető legnagyobb elismerést, hiszen szemmel láthatóan örömet okozott számára a felület tapintása. Egy másik alkalommal hatvanhat vékony falemezt hajlítottam meg és ragasztottam össze, hogy megvalósítsunk egy különösen bonyolult ívelésű darabot. A végeredmény úgy hatott, mintha egyetlen darabból állt volna.”

Amikor a kedves olvasó legközelebb egy Mazda-szalonban jár, tegyen egy kísérletet. Figyelje meg a különböző típusokat, a ferdehátúakat, szedánokat, sportautókat és szabadidőjárműveket, városi kisautókat és családi modelleket, és próbálja meg felfedezni azokat a karakterjegyeket, amelyeket alkalmazva Andreas Feussner és csapata eltérő személyiséggel ruházta fel őket. ■

# ÍGY VÁLT A TOYOTA A MINŐSÉG SZINONIMÁJÁVÁ

**Amikor a legmegbízhatóbb autómárkákra terelődik a beszélgetés, a legtöbben automatikusan vágják rá a Toyota nevét. Ez nem véletlenül alakult így: több évtizedes erőfeszítés eredménye, hogy ma így gondolunk a márkára, és ebben a fejlődésben meghatározó szerepet játszott a cégalapító elsőszülött fia: dr. Tojoda Soicsiro.**

## CARNET M5

Magyarországon az elsők között látogatott el a Toyota CarNet M5 márkakereskedésbe az a roadshow, amely a márka magyarországi importőrének szervezésében nem csak a Toyota legfontosabb új típusait mutatta be az érdeklődőknek, hanem ezekhez szorosan kapcsolódva a cég Beyond Zero stratégiáját is. Ez az összetett közép- és hosszú távú program kulcsszerepet játszik abban, hogy a Toyota autógyártóból nem csak mobilítási szolgáltatóvá, de a globális társadalomhoz minden szálon kötődő, az embereket életük minden fázisában támogató gazdasági szereplővé lépjen elő. A Beyond Zero lényegéről és számos rétegéről egy másik cikkünkben írunk részletesen, most azonban kanyarodjunk vissza a rendezvényhez és az ott megismert autókhoz és technológiákhoz.

A nyílt napon egymásnak adták a kilincset az emberek – a Toyota újdonságai akkora vonzerőnek bizonyultak, amelyet sem a szomorkás, esős időjárás nem tudott gyengíteni, sem az a tény, hogy egy keddi munkanapra esett a program. A nap lezárásaként, este zárt körű fogadást szervezett a Toyota CarNet M5, ahol a cég VIP-partnerei



és a sajtó képviselői szűkebb körben ismerkedhettek meg a Toyota új fejlesztéseivel.

Az érdeklődés középpontjában – talán mondani sem kell – a Toyota Corolla Cross állt. Tény és való, a kompakt szabadidőjármű az életben még impozánsabban mutat, mint az újságok fotóin, a weboldalakon közzétett videókon. Sokakban itt, a személyes találkozás alkalmával érett végleges elhatározással a szándék, hogy megrendeljék az öntöltő hibrid hajtású autót – annak fényében persze, hogy a világ legnépszerűbb személyautó-tí-

pusának kiforrott technológiája dolgozik a divatos lemezek alatt, a döntés nem járt nagy kockázattal, a kézzelfogható megerősítés azonban még ma, az internet korában is mindennél fontosabb.



Hatványozottan igaz ez a másik nagy újdonságra, a Toyota bZ4X akkumulátoros elektromos crossoverre, amely nevében hordozza a Beyond Zerót – vagy másképp fogalmazva, névadója volt a mozgalomnak. A Toyota vadonatúj, kifejezetten elektromos modellekhez kifejlesztett, minden eddiginél rugalmasabban variálható padlóle-





meze középtávon tucatnyi új modell alapjául szolgál. Ezek egy vagy két villanymotorral, különböző akkumulátor-csomagokkal, de minden esetben külső méreteiket meghazudtoló, kiemelkedő belső helykínálattal, a legmodernebb vezetőtámogató funkciókkal és az autópár képét ábrázoló technológiai újításokkal lépnek színre. Hogy csak egy példát említsünk, a bZ4X-ben debütál a Toyota új, elektronikus kormányműve (steer-by-wire), amely a jogszabályi környezettől függően hamarosan a világ számos piacán megjelenhet.



háztartások, vagy akár egész városok emissziómentes energiaellátásáról lesz képes gondoskodni. A Toyota CarNet M5 látogatói ötletes demonstrációk révén maguk is megtapasztalhatták, mi mindenre alkalmas a hidrogén mint fenntartható energiahordozó.

Három az igazság – és egy a ráadás. A jövőbe átvezető, vadonatúj modellek mellett a Toyota jelenlegi kínálatának bevált, sikeres és innovatív tagja, a Toyota RAV4 Plug-in Hybrid is ott volt a nyílt napon, bemutatva az első fontos lépést, amely a Toyotát a hibridek ko-

rából átvezeti a hálózatról tölthető villamosított járművek világába. Ha kell, helyi emisszió nélkül, tisztán elektromosan tud megtenni hajsza hóján 100 kilométert városi forgalomban, ám ha úgy szeretnénk, akár egész Európát átszelhetjük vele anélkül, hogy nagyfeszültségű nyilvános töltőállomást kellene keresnünk – mindezt a RAV4-től megszokott komfort, helykínálat és biztonság mellett.



Míg a Toyota bZ4X a villanyautók jövőjét, a Toyota Mirai magának az autópárnak a jövőjét vetíti elénk. A második generációs üzemanyagcellás szedán egzotikus és arisztokratikus jelenség, hidrogéntechológiája pedig – és ez is a Beyond Zero stratégia sarkalatos eleme – messze túlmutat az autópáron: a Toyota egy olyan fenntartható jövőt álmódott meg, amelyben üzemanyagcella-technológiája segítségével

Corolla Cross, bZ4X, Mirai és RAV4 Plug-in Hybrid: ezen a négy oszlopon már ma is stabilan áll a Toyota jövője, ám ahogy haladunk előre az időben, úgy lesznek egyre többen, egyre fejlettebbek a Toyota fenntartható technológiát alkalmazó típusai. Legközelebb tehát minden biztonnal még izgalmasabb, még tartalmasabb nyílt napra invitálhatjuk majd vendégeinket – tartsanak velünk akkor is! ■







TÓTH FERENC

PINCÉSZET

20 érdekesség

a 40 éves

Tóth Ferenc Pincészetéről

1

40 éves a pincészetünk, de már az 1956-os évekből is őrzünk néhány képi emléket arról, ahogyan ősünk szőlőtermesztéssel foglalkoznak.

2

25 hektáron gazdálkodunk, melyből 15 hektár 10 évnél fiatalabb telepítés.

3

Nagyságrendileg 50-50% fehér- és kékszőlővel dolgozunk, melyek többségében a borvidék tradicionális fajtái.

4

Hatágú, 1500 nm-es, nagy belmagasságú különleges pincerendszerben érleljük a borokat, a hegy gyomrában, korszerű csúcstechnológiával.

5

Három eltérő és különleges helyszínen kínáljuk borainkat kóstolásra: a Szépasszonyvölgy 46. megújult kóstolópincéjében, a Kistályai út 40. szám alatti kóstolótermekben, illetve a Síkhegyen, ahol kialakítottuk Tóthék csoda-helyünket.

6

A feldolgozópincében egy 120 fős, 50 m-es riolittufa pinceágban és exkluzív kóstolóteremben tudunk rendezvényeket tartani.

7

A Síkhegyen körpanorámában gyönyörködhetünk, miközben kommentált borkóstolót és dűlőtúrát tartunk.

8

Akár különleges, teljesen egyedi esküvőket is tudunk szervezni az igazi borkedvelőknek: pinceágban vagy a szőlők között.

9

Néhány éve már egészen páratlan módon is kóstoljuk és kóstoltatjuk borainkat: kézműves csokoládékkal és a legnagyobb öröm, hogy ezt a mennyire szeretik a vendégeink is.





10

Amellett, hogy elkötelezték magunkat borvidéki házasságaink, a Bikavér és Csillag mellett, nagyon fontos számunkra, hogy a Kadarka, Leányka és Kékfrankos fajtákat is minél jobban megismertessük a fogyasztókkal.

11

Zászlósborunk a Várvédő, amit először 2002-ben alkotott meg Feri bácsi, a vár ostromának 450. évfordulójára. Azóta is elkészítjük, de csak a legjobb évjáratokban.

12

Nagyon fontos számunkra a Kékfrankos, hiszen ez borvidékünk egyik legfontosabb és legmegbízhatóbb fajtája. 35. évfordulónkra is és idén is ebből is készül a jubileumi borunk.

13

Kati kedvenc bora a Rajnai Rizling, amihez sok boldog családi élménye kapcsolódik.

14

A legfontosabb díjunktartjuk A legszebb középirtok díjat, melyet a 2017-es évre kaptunk meg.

15

Az Egri Bikavér Superior 2013 Mundus Vini aranyérme volt az első Bikavér arany, a verseny történelmében.

16

Büszkék vagyunk rá, hogy 2019-ben az Egri Leányka Superior 2016 Magyar Bor Nagydíjat kapott, legjobb fehérbor kategóriában.

17

Kati a 2018-as évjára emlékszik vissza a legszívesebben, s ezt tartja a legkiválóbbnak az elmúlt évekből.

18

Az ideai és következő években nagyvolumenű telepítések történnek a Síkhegyen és a Marinka dűlőben is.

19

Minden évben, nyáron és ősszel 4 Tóthék közösségi-pikniken várjuk a borkedvelőket fent a Síkhegyen.

20

Büszkék vagyunk rá, hogy a kezdetek óta megőriztük függetlenségünket és valódi, hagyományokon alapuló családi pincészetként működünk.



## Borbolt és Pincészet

3300 EGER KISTÁLYAI ÚT 40.

## Szépasszonyvölgy

3300 EGER SZÉPASSZONYVÖLGY 46-OS PINCE

## Elérhetőség

+36 36 311-552

tothferencpinceszeti.hu

## Borturizmus és kóstolás

KOVÁCS KOLOS

+36 30 178 70 42

# A DÍZELMOTOR ÉL, EZEKBEN AZ AUTÓKBAN VERHETETLEN

**Napjainkra sok autógyártó az elektromos hajtásban látja a jövőt, de azért akadnak olyan felhasználási területek, ahol még sokáig verhetetlen marad a dízelmotor, gazdaságos alternatívája lesz az új megoldásoknak.**

A kétezres évek elején kezdődött Európában a dízelmotorok igazi tündöklése. A vásárlók, a szakajtó, a gyártók összeborulva éltették a közös nyomócsöves, nagynyomású befecskendezéssel, turbófeltöltővel szerelt, modern gázolajos motorokat. A rajongás érhető volt, hiszen a kilencvenes évek zajos, lomha csettegő gázolajos típusait felváltották a komoly nyomatékkal dinamikus autózást és alacsony fogyasztást biztosító, egyre kulturáltabban, csendesebben dolgozó konstrukciók.

Még a hosszútávú versenyeken is a dízelek taroltak, a Le Mans-i 24 órás futamon 2006-2011 között csak a gázolajjal hajtott prototípusok tudtak győzelmet aratni.

Majd hirtelen minden megváltozott: a Volkswagen körül kirobbant dízelbotrány, az egyre inkább erősödő környezetvédelmi problémák páriává tették a technológiát. A kereslet csökkent, mivel a vásárlók elfordultak a dízelmotoroktól, ezért több gyártó is leállt a dízelek fejlesztésével,

gyártásával, miközben a politikai oldaláról is egyre erősebb hangok követelték a zöldebb megoldások alkalmazását.

## SIKER ÉS BUKÁS UTÁN JÖN AZ ÚJ FELTÁMADÁS?

Azóta az elektromos forradalomtól hangos az autóiipar, hibridek, tisztán villanyhajtású típusok kerültek reflektorfénybe, de ezzel párhuzamosan a technológia gyakorlati buktatóira is fény derült. Aki sokat ingázik nagyobb távolságokra, több utast szállít, szokott vontatni, és nincs lehetősége otthon tölteni, annak a villanyautó nem tökéletes, viszont az alacsony fogyasztású dízelmotor még mindig józan és gazdaságos alternatíva.

Ráadásul a dízelbotrány óta bevezetett új, valós használaton alapuló mérési szabványok és szigorúbb kibocsátási normák (WLTP fogyasztási szabvány - Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) miatt a motorok szén-monoxid-kibocsátása is nagyot zuhant. Más téren is sokkal tisztábban üzemelnek a modern dízelmotorok, hiszen az Adblue adalékkal működő SCR-katalizátorral, illetve részecskeszűrővel felszerelt modern dízelek 40-60, sőt 10-20 mg-on belüli NOx-értékkel működnek valós forgalomban, tehát ezen a téren is komoly előrelépés történt.

Az adatok a dízelek iránti igény jelentős csökkenését mutatják. Az Európai Autógyártók Szövetsége (ACEA) kimutatása szerint 2022-ben a dízelautók regisztrációja 19,7%-kal 1,5 millió darabra csökkent, 16,4%-os piaci részesedéssel, ami 3,1 százalékponttal kevesebb, mint 2021-ben. A benzinesek teszik ki az eladások 36,4%-át, a hibridek 22,6, a konnektoros hibridek 9,4, míg a villanyautók 12,1 százalékot jelentenek.

## VANNAK MÉG DÍZELAUTÓK?

Egyes gyártók nem fordultak el a dízelektől, sőt, a Mazda nemrég mutatta be a friss fejlesztésű soros, hathengeres gázolajos konstrukcióját, de nagy általánosságban kijelenthető, hogy ma már keresni kell a dízelmotoros modern autót. Mely típusokban találunk hatékony, ígéretes dízelmotort?





Összegyűjtöttünk öt olyan autót, ami még elérhető, sőt ajánlott vétel a jó öreg öngyulladásos motorral.

### DACIA DUSTER BLUEDCI 115

A kínálat egyik legolcsóbb dízele a Daciától érkezik. Ha úttalan utakon is használható, reális áron mért autó kell, amibe befér a család, összkerekhajtással magabiztosan elhúzza a lakókocsit is, akkor a dízelmotoros Duster a legjózanabb választás. A valós terepjáró képességet adó kompakt SUV bátran választható a Renault által gyártott 1,5 literes 115 lóerős, 260 Nm nyomaték leadására képes négyhengeres dízelmotorral.

A WLTP-szabvány szerint ezzel a motorral 5,1-5,2 l/100 kilométer a modell vegyes átlagfogyasztása, és a valós felhasználói adatokon alapuló Spritmonitor.de számai sem térnek el ettől nagyban. Az oldalon 5,86 l/100 km a dízelmotoros kivitel átlaga, szemben a benzines típusok 7,34 literes értékével. Ez hosszú távon elég komoly különbség a dízel javára, főleg ha számításba vesszük az egymáshoz igen közel álló, jelenlegi üzemanyagárakat.

Igazi mindenes a 4341 milliméter hosszú, 1804 milliméter széles és 1693 milliméter magas típus, ami 10,2 másodperces 0-100 km/órás gyorsulásával és 170 km/órás végsebességgel kellő dinamikát biztosít a mindennapokra. A típus takarékos dízelmotorral szerelve 7 649 000 forinttól vihető haza.

Fapadosságról pedig már szó sincs, hiszen az új Extreme kivitel például kulcs nélküli nyitással és indítással, két hátsó USB-töltőaljzattal, kamerarendszerrel készül, de az exkluzív fényezés és fekete könnyűfém keréktárcsa is vonzóvá teheti.



### PEUGEOT 308 1.5 BLUEHDI

Ha messziről látható, kifinomult francia stílust szeretnénk az alacsony fogyasztás mellé, akkor a Peugeot 308 1.5 BlueHDI a mi autónk. A hagyományos kompaktok kategóriájában tényleg egyre kevesebb a gázolajos motor, de erre a

darabra nem lehet panasz. Kellően erős és elképesztő mértékben takarékos.

A 130 lóerős 1,5 BlueHDI, a hatfokozatú manuális sebességváltóval és a nyolcsebességes automatikussal is egyformán 300 Nm forgatónyomatékot ad le, előbbi esetben 4,3, utóbbiban 4,5 l/100 km a fogyasztása a WLTP-ciklusban. A százaski gyorsulás váltótól függően 10,7 vagy 10,9 mp, a végsebesség egyformán 207 km/óra.

A valós fogyasztási adatok sem okoznak csalódást a típusnál, a dízelmotoros 308-asok értéke 5,53 l/100 km, míg a benzinessel szerelt típusok 7,04 literes átlagot produkáltak. A stílusnak megkéri az árát, a kívül-belül egyedi hangulatú, már alapáron jól felszerelt Peugeot 308 1.5 BlueHDI indulóárra 11 080 000 forint.



Ez egy mai modern autó, így sokrétű vezetőtámogató rendszerek kerülnek a modellbe. Így vészfékező, sávtartó, tábla felismerő rendszerek, segítenek. Olyan kényelmi extrákkal is felszerelhető, mint a mátrix-LED fényszórók, a fűthető szélvédő és kormány, a 10 hangszórós audiorendszer vagy a panorámakamera.

### FORD TURNEO CONNECT 2.0 TDCI 122LE

Egy igazi családi egyterű Ford Turneo Connect. A hosszú utak, országokon átívelő családi kirándulások autója ez, melynek benzinmotorja is mindent megtesz a jó fogyasztásért hengerlekapcsolásos technikával és kifejezetten alacsony fogyasztásra optimalizált működéssel.

Viszont így sem tudja felvenni a versenyt a 2,0 literes EcoBlue dízelmotorral, ami 102-122 lóerős kivitelben érhető el, és sokkal élénkebben, magabiztosabban mozgatja a hétszemélyes karosszériát, alacsonyabb üzemanyag-fogyasztás mellett. A kisebb garzonnal felérő teret adó típus a WLTP-

ciklus szerint 4,8-5,5 liternyi üzemanyagot kér száz kilométerenként, a benzines ebben a kategóriában 6,4-6,7 l/100 km-t teljesített. Mivel nagyon friss típusról van szó, hosszú távú fogyasztási adatok még nem állnak rendelkezésre.

Ha forint/terület arányban nézzük az autókat, akkora Ford Turneo Connect egy kivételes ajánlat, a maximális raktérkapacitás tengelytávától függően 2,6, illetve 3,1 köbméter, a 12 741 000 forintos alapárért ennél csak kisebb személyautót vehetünk.



Amellett, hogy képes önállóan is bekormányozni egy parkolóhelyre, összesen 19-féle vezetéstámogató rendszerrel is felszerelhető. Így elérhető hozzá aktív sávtartó asszisztens, éberségfigyelő, sebességtartó automatika, adaptív tempomat, tolatókamera és keresztirányú forgalomfigyelő is.

### MAZDA CX-60 SKYACTIVE D

Míg más gyártók a meglévő belső égésű motorokkal próbálják kihúzni a teljes elektromos átállásig tartó éveket, addig a Mazda más jövőképet lát a globális autópiacon. A japán gyártó szerint lesz igény és vásárló a dízelmotorral szerelt, prémium-szabadidő-autókra, ezért készítettek egy ilyen.

Ehhez teljesen új motorcsaládot fejlesztettek ki, amelynek dízeles tagjai 200 és 254 lóerős változatokban készülnek. A 3,3 literes soros hathengeres motorokat klasszikusan, hosszában építik be a CX-60 orrába. A közös nyomócsöves, elektromos és közvetlen befecskendezéses hajtással 7,4 másodperc alatt gyorsul az autó 0-ról 100-ra, a maximális sebessége pedig 219 km/óra.

Az e-Skyactiv D érkezésével a japán márka elsősorban azoknak szeretne kedvezni, akik hosszú távon, akár nagyobb vontatmányt húzva autóznak. Ehhez kell az izmos dízel, amelynek csúcsmomatéka az 550 Nm-t is elérheti, ezzel a CX-60-as akár 2,5 tonnát is vontathat, miközben a fogyasztása sem szökik az egébe.

Mindehhez kiemelkedő kényelmi, biztonsági szolgáltatások társulnak, és egy olyan hangulatos, egyedi, japán stílusú belső, amelyet még magasabb kategóriákban sem találunk. Ekkora erőt meglepően kevés üzemanyag felhasználásával állít elő a Mazda, a kombinált WLTP-átlagfogyasz-





tás 4,9-5,3 liter/100 km, kilométerenként pedig 127-137 g-nyi káros anyagot bocsát ki. A kifinomult dízelmotorral mozgatott prémium életérzést 17 439 900 forintért mérik a Mazdánál.

### JEEP GLADIATOR 3.0 D

A mai újautó-kínálat egyik különleges darabja a Jeep Gladiator, amit kivételesen még a magyar piacon is haza lehet vinni dízelmotorral. Bár a Jeep Wrangler immár konnektorról tölthető hibridként tündököl, a platós verzió kínálatában megmaradt a V6-os dízelmotor.

A kökemény terepjáró Selec-Trac 4x4 összkerék-hajtással szinte bármilyen tereppel megbirkózik, legyen az sár, sziklás folyómeder vagy homokdűne. Az első terepszög 41, a hátsó 25, a rámpaszög 18,5 fok. Az 556 vagy 613 kg-os terhelhetőséghez 2722 kg-os fékezett vontatható tömeg tartozik.

Ezt kellő dinamikával csak egy vérbő dízelmotor tudja mozgatni, ami a Jeep Gladiator esetében a 264 lóerős, 600 Nm nyomaték leadására képes háromliteres V6-os. Ha mégsem vontat, meglepően fürge a Gladiator: 8,6 másodperc alatt éri el a 100 km/órát, miközben normál

használat mellett a fogyasztása el sem éri a 10 literes átlag határát. A WLTP-ciklus adatai szerint 9,5-9,8 l/100 km a Gladiator átlaga, de itt tényleg az erő a lényeg, főleg ha figyelembe vesszük a 27 114 500 forintos vételárát.

Ezeket az autók mutatják, hogy hiába vesztett a dízelmotor a jelentőségéből, azért még minden kategóriában jelen van a technológia. Az olcsó szabadidő-autótól kezd-



ve a stílusos kompakton át egészen a vérbeli terepjáróig találkozhatunk vele: ahol szükség van a komoly hatótávra, a vontatási képességre, a takarékos működésre, ott örült dolog lenne teljesen kiirtani a dízeleket. Ezek a motorok már kellően tiszták, így attól sem kell tartani, hogy dízelségük miatt kitiltanák őket bármely városból.



# KATEGÓRIAGYŐZTESNEK ÍGÉRKEZIK AZ ÚJ RENAULT 5

**Minden idők egyik legnagyobb sikerű kisautója hamarosan visszatér, méghozzá akkumulátoros elektromos hajtással. A Renault már teljes gőzzel teszteli az R5 fedélzetén debütáló vadonatúj technológiákat.**

## CARNET TRIPLEX

a 2021-ben bemutatott R5-ös prototípust. Ez nem túlzás: a modell eredetijét több mint két évtizeden át forgalmazták minden földrészen, a Renault 5-ös generációk számára biztosított örömteli, gondtalan mobilitást. A Renault soha nem csinált titkot abból, hogy a megújuló R5-ös akkumulátoros elektromos hajtásláncot kap – a piaci viszonyok éppúgy ezt diktálták, mint a globális autóipar és a törvényalkotók emissziócsökkentési törekvései. Arról azonban egészen mostanáig nem sokat lehetett tudni, hogy pontosan milyen megoldásokkal lép majd színre 2024-ben a friss Renault 5-ös. Most pedig már azt is tudjuk, miért: az autó ugyanis elsőként használhat fel egy vadonatúj elektromos járműplatformot.

A CMF-B EV elnevezés nem különösebben költői, ám annál informatívabb: a közös moduláris platformcsalád B méretosztályú (azaz kisautóknak szánt), kifejezetten akkumulátoros elektromos hajtáslánccal tervezett architektúrájáról van szó. Ennek fejlesztése során a Renault jelenlegi városi kisautójának és crossoverének, a Clió-

nak és a Capturnek az alapjául szolgáló CMF-B padlólemezeire támaszkodtak – a két technológia mintegy 70 százalékban azonos.

Ez azt jelenti, hogy az új elektromos platform és az arra épülő modellek gyorsan megtervezhetők és kifejleszthetők, teljesítményük pedig egyszerűen igazítható az

aktuális piaci igényekhez. Mindez jelentős költségcsökkentést hoz magával: a CMF-B EV platformra épülő modellek – így elsőként az új Renault 5 – nagyságrendileg 30 százalékkal olcsóbban lesznek gyárthatók, mint az egyedi szerkezetű Renault Zoe.

Ez már egy típusnál is jelentős előny, a moduláris padlólemez nagy trükkje azonban az, hogy minimális költséggel

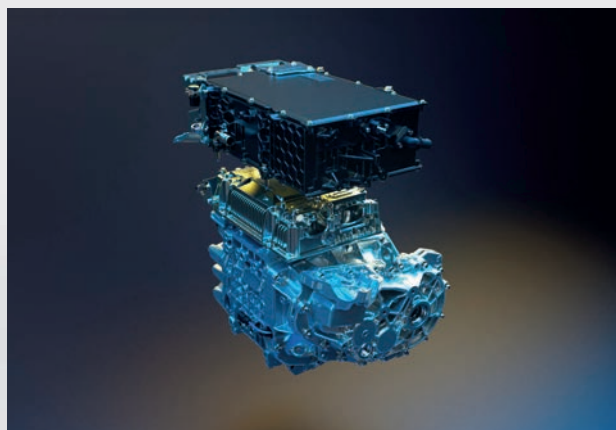
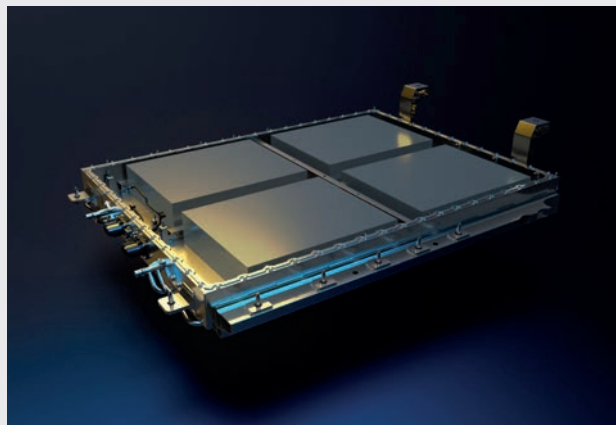
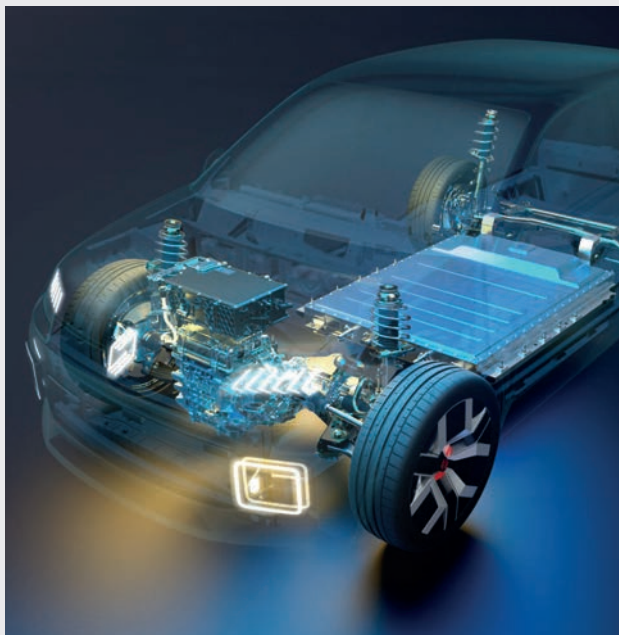
alapvető módosításokat hajthatnak végre rajta a tervezők – megváltoztathatják a tengelytávját és a nyomtávját –, így a legváltozatosabb méretű és stílusú modellek húzhatók fel ugyanarra a műszaki alapra, ami tovább csökkenti az egy gépkocsira eső fajlagos fejlesztési költséget. Az eleve elektromos hajtásra tervezett platform másik nagy előnye a padlóba ültetett akkumulátorból adódó mély tömegközéppont, ami fokozott stabilitást eredményez. Az ebben rejlő menetdinamikai potenciált az általában felsőbb kategóriás modellekben megtalálható, különösen igényes többhengőkaros hátsó futóművel aknázza ki a Renault 5. Nem csak a padlólemez fejlettebb a Zoe technológiájánál: az új R5 villanymotorja mintegy 20, az akkumulátorcsomag pedig 15 kilóval könnyebb a jelenleg alkalmazottnál. Ezen felül mindkettő kompaktabb és egyszerűbb felépítésű, ami még jobb megbízhatóságot vetít előre.

Mindez összességében nem kevesebbet jelent, mint hogy a Renault másfél éven belül piacra dob egy ikonikus formavilágú, megfizethető, élvezetesen vezethető villanyautót – azaz gyakorlatilag szavatolja piacvezető pozíci-

## AZ ÚJ RENAULT 5 ELSŐKÉNT HASZNÁLHAT VADONATÚJ ELEKTROMOS JÁRMŰPLATFORMOT.







óját az emissziómentes városi járművek szegmensében. Az addig hátralévő időt pedig intenzív teszteléssel és finomhangolással töltik a gyártó szakemberei. Jelenleg Észak-Skandinávia jégmezőin, illetve franciaországi tesztpályákon zajlanak a vizsgálatok, majd ezek lezárását követően megkezdődhetnek a prototípusok közötti tesztjei.



# SPORTAUTÓ, NEM MINDENNAPI FORMÁBAN

**A Hyundai bebizonyította, hogy nem kell feltétlenül alacsony építésű autó ahhoz, hogy sportos élményben legyen részünk. Remek műsört nyújt a Kona N, miközben a hétköznapokban is helytáll.**

## CARNET AUTÓ-FORRÁS

Mint minden valamire való autómárkának, amely kötődik az autósporthoz, úgy a Hyundainak is vannak modelljei, melyek sportverzióban is kaphatóak. Jelenleg világszerte hat modell elérhető N betűvel jelölt kiadásban (i20 N, i30 N, i30 Fastback N, Veloster N, Elantra N és Kona N). Közülük ezúttal a 2021-ben bemutatott Kona N-t próbáltuk. Talán ez nevezhető legkevésbé sportosnak, tekintettel arra, hogy egy crossoverről van szó, de egyrészt külső alapján nem érdemes ítélni, másrészt mások is bizonyították már, hogy lehet sportmodellt faragni egy crossoverből – a Ford egészen addig ment, hogy a Puma átalakított verziójával indulnak idén a rali-világbajnokságon.

### MIÉRT N?

Az N a Hyundai kínálatában a különösen sportos modellek jelölése. Olyan, mint a Toyotánál a GR, a Renault-nál az RS. Többféle jelentést is hordoz. Utal a Namjang kerület nevére, ahol a Hyundai kutatás-fejlesztési központja található Dél-Korában, másrészt az első betűje a Nürburgringnek is, ahol a sportmodelleket finomhangolják. Emellett az N logó a versenypályák izgalmas részét, egy síkánt rajzol.

### LÁTVÁNY

Visszatérve a Kona N-hez: hamar elröppennek a gondolatok, amelyek egyáltalán megkérdőjelezzik a sportosságát. A babakék (hivatalos nevén Performance Blue) és a piros játéka önmagában vadságot visz a külsőbe, emellett pedig eszünkbe juttatja Michélsz Norbit, aki az utóbbi években szintén ezekben a színekben tündökölt a világ versenypályáin.

Akármerre nézünk, izgalmas részletekbe botlunk a 4215

mm hosszú, 1800 mm széles és 1565 mm magas, bő másfél tonnás autón. A szokásosnál alacsonyabba helyezett fényszórók még eredeti Kona-jegyek, ám a fekete Hyundai-logó a vad mintázatú szimmetrikus hűtőmaszkon már az N-ek jellemzője. A sima Konákra krómozva kerül az embléma a gépháztető és a hűtőmaszk közé, itt viszont a kérdéses területet három vágás díszíti. Játszottak

kicsit a crossovereken rendre kiemelt sárvédőívekkel is, a kerekek vonalát cikkcakkosan lekövető vonal alatti terület itt nem kapott fekete műanyag borítást.

Hátul szintén van látnivaló. A lámpatestek szétszórtsága az elől látottak után nem okoz meglepetést, viszont a háromszög alakú féklámpa annál inkább, azt a tetőhöz kapcsolódó spoiler alá szűrték be. Ez lett a kedvenc rész-

letem, pedig a fantasztikus hangélményt ígérő két vaskos kipufogóvég se semmi. Jót tesz az összképnek a diffúzor-szerű mintázat, hamar kiszúrni azonban, hogy ez csak látványelem, mintsem valódi leszorítóerőt termelő megoldás.

### BELSŐ

A sportos hangulat a beltérben is folytatódik. Ajtónyitás után hívogatnak a kagylóüléseket idéző ülések. Roppant kényelmes darabokról van szó, nagyobb kanyartempónál is remek oldaltartással.

Színvilágát tekintve egyszerű, sötét, főként műanyag belső fogadja az utazót. Kevésbé izgalmas itt a látvány, viszont tisztességesen összerakták, nem rezeg, nem zizeg semmi még 30 ezer kilométer után sem. Szép részletek visznek színt az egyszínű térbe, köztük a fel-felbukkanó kék színekkel varrások és gombok formájában. Érezhető





viszont, hogy a Kona N inkább a vezetési élménnyel, illetve a célszerűséggel akarja lenyűgözni az embert.

Ehhez minden adott: először is ott a kiváló fogású kormánykerék, rajta két szürke váltófüllel, valamint két kék N jelzésű, illetve egy piros NGS feliratú gombbal. Az N-gombok programozhatóak, alapértelmezés szerint gombnyomásra előcsalogatható, illetve elrejthető velük a Kona N legharapósabb énjé, az N-mód. Az NGS megnyomására pedig 20 másodpercig mindent megkap az ember: csúcsnyomaték, maximális kipufogóhang, illetve módosított váltóvezérlés a legjobb gyorsulás érdekében.

A vezetési élményt a kijelzők is igyekeznek teljessé tenni: a 10,25 colos digitális műszeregység képe üzemmódonként változik, és olyan adatok is megjeleníthetők, mint az olaj- és motorhőmérséklet, vagy az optimális váltást segítő fények. Head-up display is jár a Kona N-hez, melyet a sofőr akár el is rejthet, ha elég neki, amit a kormány mögött lát. Elöl tágas az autó, de a hátsó sorban is kényelmesen elférnek a hozzám hasonló méretűek (178 cm), bőséges fej- és lábtérrel, és még nekik is jut ajtózseb, ahol elfér egy kis palack víz.

#### TECHNIKA

A Kona N orrába ugyanaz a kétliteres, négyhengeres turbós benzines motor került, mint ami az i30 N-ben is dolgozik. Az elsőkerék-hajtású crossover teljesítménye 280 LE, ehhez 392 Nm csúcsnyomaték társul, melyet már 2100-as percenkénti fordulaton képes leadni az autó.

A motor egy nyolcfokozatú, olajfürdős duplakuplungos automata váltóhoz kapcsolódik. Kell is neki az állandó hűsítő pancsolás ahhoz, hogy ne melegedjen túl, amikor az ember a rajtprogram segítségével szeretné megismételni az ígéretesen hangzó 5,5 másodperces sprintet álló helyzetből 100 km/óraig.

Csak ebben a motorváltozatban kapható a Kona N, végsebessége 240 km/óra. Gyorsulni tud a Hyundai, de lassulni is, köszönhetően a mindkét tengelyen ott lévő hűtött tárcsafékeknek: elöl 360, hátul 314 mm-esek a tárcsák, segítségükkel 33,3 méter kell ahhoz, hogy 100 km/órától megállásig lassítsuk a kocsit.

Kanyarvadászatra is mehetünk vele, mindezt a Nürburgringen fejlesztett, elektronikus vezérlésű, részlegesen önzáró differenciálmű teszi élvezetesebbé. Az autó alatt elöl MacPherson-futómű dolgozik csavarrugókkal kiegészítve, hátul pedig többlengőkaros rendszert találni: itt a rugózást gáztöltésű lengéscsillapítók enyhítik.

Nem csalódtam, amikor először rányomtam az indítógombra, és beindult a Kona N. Kemény, férfias hanggal ébred az autó, a bariton pedig basszusra vált N módban. Ezen a ponton a kétségekből már semmi sem marad, sportautóban érezzük magunkat.

Már kapcsolná is ki az ember az N-logós váltókar melletti gombbal a menetstabilizátort és keresné a tekerőgombbal a legsportosabb üzemmódot. Csak az utastársakkal kell leegyeztetni, hogy készen állnak-e a csapatásra.

A Kona N számára nem ez a használat jelenti a komfortzónát, amit azért finoman jelez is a sofőrnek. Többször is úgy tűnt, az autó nem érzi, hogy csak szolidan szeretnék vele közlekedni. Sima városi gurulás közben is 3-4 ezres magasságban forgott a főtengely, és nem a jó fokozatba kapcsol a nyolcfokozatú automata, vagy épp lassan teszi azt. Mintha ezzel kérné, hogy gyerünk, csapassunk már végre! Nem kellett sokáig győzködni erről. Csúcsüzemmódban felébred Kona N, a barbár, gyakorlatilag egy új autót kap az ember, sportosabb futóművel, direkt kormányzással és vad hanggal. Minden gázfröccsre ugrik az autó, és sokkal jobban viselkedik az automata váltó. Élmény azonban kézbe venni a dolgokat és a füllel kapcsolgatni a fokozatokat, a visszaváltásnál a kipufogó felől érkező durrogás mosolyt csal az arcra.

Kereken 15 millió forint a Hyundai Kona N listaára a Carnet kereskedéseiben, de különféle extrák megrendelésével még bő egymillióval nőhet a végső vételár. A legnagyobb tételt a prémiumbőr-csomag jelenti (625 ezer forint), benne szarvasbőr kárpitozással, szellőztethető első és fűthető hátsó ülésekkel. A tesztautónk színéért 150 ezret kell fizetni pluszban, az elektromosan nyitható tetőablak negyedmillió lett volna, ha bekerül a Kona N-be.

Szériafelszereltséggel is nagyon sok hasznos vezetéstámogató segédeszköz kerül a crossoverbe, ilyen a ráfutásos balesetet megelőző vagy épp a tolatást és parkolást segítő rendszerek. A holtterfigyelő és a keresztforgalom-figyelő felár, ezek együtt 165 ezer forintba kerülnek, a táblafelismerő 50 ezer forint.

Ha őszinték akarunk lenni, össze sem lehet vetni a Hyundai Kona N-t a cikk elején már megemlített Ford Puma ST-vel. Tény, hogy mindkét autó sportos crossover, de a dél-koreaiak terméke más szintet képvisel, teljesítményben már inkább a prémiummárkák gépeivel kel versenyre, azoknál viszont jóval kedvezőbb áron. Ráadásul a 80 lóerővel gyengébb Puma ST is csak egymillióval kerül kevesebbe a Hyundainál, ár-érték arányban a Kona N tűnik jobb választásnak.

Érdekes terepre merészkedett azzal a Hyundai, hogy crossoverére is ráragasztotta az N betűt. A Kona azonban mindenkit képes meggyőzni arról, hogy helye van a már bizonyított sportmodellek közt, és mindezt teszi úgy, hogy nincs szükség mellette egy másik autóra a hétköznapi teendőkhöz.

Tesztünk hosszabb változatát a [www.carnet.hu/hyundai](http://www.carnet.hu/hyundai) oldalon találod!

# MINDEN EDDIGINÉL MENŐBB DACIA ÉRKEZIK

**Folytatja felemelkedését a Dacia. Az innovatív modellek és a látványos arculatváltás után hamarosan jön a márka eddigi legdögösebb típusa: egy Dusternél is nagyobb szabadidőjármű.**

CARNET **TRIPLEX**

A Dacia immár csaknem húsz éve ül letaszíthatatlanul a trónján, mint az ár/érték arány koronázatlan királya. Bizonyára vannak, akik beérnék ennyivel, a Dacia azonban mind újabb és újabb területeken igyekszik kamatoztatni a kevés pénzért komoly tartalmat kínáló modellek fejlesztése és gyártása terén szerzett tapasztalatait.

Így született meg a Spring villanyautó és a Jogger családi modell, amelyek ötletes részleteket, jól használható megoldásokat társítanak hiánytalan használati értékkel és felülmúlhatatlan megfizethetőséggel. Ez nem egyszerű reklámszlogen: Európa-szerte szakmai és közönségdíjak hosszú sora igazolja, hogy a Dacia újra és újrarátalál arra az arany középutra, amely az ügyfél-elégedettséghez vezet. Ugyanezt a szemléletet tükrözi a Dacia arculati meg-



újulása: a tagadhatatlanul látványos új stíluselemekkel párhuzamosan fontos környezetvédelmi változásokat is bevezetett a márka, így mostantól nem csak vonzóbbak, de fenntarthatóbbak is a márka típusai.

Ezután sem nyugszik azonban babérjain a Dacia: imázsának megerősítésével ugyanis megteremtette a feltételeket ahhoz, hogy magasabb besorolású modellekkel bővítse kínálatát. A Jogger bevezetésével már tett egy fontos lépést ebbe az irányba, a sétából azonban hamarosan futótempóra vált a Dacia, és további alsó-középkategóriás típusokat dob piacra. Az alapokat minden

esetben a Joggernél is alkalmazott, rugalmasan variálható CMF-B padlólemez adja, amely akár 4,6 méter közötti karosszéria-hosszúságú, első- vagy összkerekhajtású szedánok, ötajtósok vagy szabadidőjárművek gyors és költséghatékony fejlesztését teszi lehetővé.

Aki ismeri a Dacia elmúlt néhány évben bemutatott koncepcióit, az ezek után alighanem türelmetlenül várja, hogy kimondjuk: igen, a Dacia immár hivatalosan is elkötelezte magát amellett, hogy gyártásba vegye Bigster tanulmányautóját.

A koncepciójármű két évvel ezelőtti leleplezésekor egyáltalán nem közölt műszaki adatokat látványos újdonságáról a Dacia. Találgatni azonban tudunk, méghozzá nagy biztonsággal: mivel a Jogger ugyanezt a platformot alkalmaz-

za, elvileg annak teljes motorpalettája elérhető lehet a Bigsterhez, az LPG-kompatibilis kettős üzemű benzínmotortól kezdve a 140 lóerős full hibrid egységig. Persze a Bigster szabadidőjárműként számíthat az összkerekhajtásra is – ha ezt a hibriddel társítanák, az volna a legszebb, de ne legyünk telhetetlenek. Annál is inkább, mert a dolgok jelenlegi állása szerint 2025-ig kell várunk a Dacia első kompakt szabadidőjárművére. Ahogy azonban a márka jelenlegi tempóját elnézzük, addig még alighanem egy sor izgalmas újdonsággal teszik kívánatosá a palettájukat. ■





# HATÁROKON TÚLI UTÁNPÓTLÁS-NEVELÉS

**Eredményesség és fejlődés a Vasas Akadémián - Nadia Smailbegovic**

A Vasas Akadémia női kosárlabda szakosztálya élvonalbeli játékosok nevelésével teljesíti évről évre legfontosabb célkitűzését, a sportág hazai fejlődését megalapozó utánpótlás-nevelő munkájával. Utóbbi csúcst a válogatott sportolók száma jelenti, s ezen a téren a 2022-23-as szezon során újabb nagy lépést tettek Pasaréten. Egy szomszédos ország, a kosárlabdázásáról méltán híres Szerbia színeiben lépett pályára hivatalos Európa-bajnoki selejtezőn **Nadia Smailbegovic**, aki 2017 tavaszán, alig tizennégy évesen igazolt a Vasas Akadémiához.

Mindeközben, természetesen a magyar válogatottban is ott vannak játékosaink, **Madár Eszter** a júniusi Európa-bajnokságra készülő keretbe kapott meghívót, míg **Papp Klaudia** és **Tóth Orsolya** a 3x3-as nemzeti együttesnek lett meghatározó tagja. Az utánpótlás keretekben mindkét szakágban számos kosárlabdázók képviseli a klubot, s

emiatt a bajnokságok befejezése után, valamint a világversenyek előtt szinte nem is lehetett komplett edzéseket tartani Pasaréten. Olyan nagy számban voltak érdekeltek fiataljaink a különböző korosztályos válogatottakban.

**Nadia Smailbegovic** Budapesten, a Vasas Akadémián töltött hat esztendeje szépen példázza a női szakosztálynál folyó munka eredményességét. A szerb tehetség három évvel érkezését követően, a 2020-21-es szezonban mutatkozott be az élvonalbeli csapatban, s már abban az idényben több mint húsz percet játszott átlagban. A fiatal kosárlabdázó idényről idényre, töretlenül fejlődött, erősödött, s ennek köszönhetően nemcsak hazája szakemberei figyeltek fel rá, de a PEAC vezetői is szemet vetettek a Pasaréten kiteljesedő kosárlabdázóra.

„Az első perctől kezdve az első csapattal együtt gyakorolhattam, hivatalos mérkőzésen azonban csak kicsit később, a játékedény rendezése után léphettem pályára – idézte fel a kezdeteket **Nadia Smailbegovic**, aki szeptembertől már az idei bajnokságban 5. helyezett NKA Universitas PEAC csapatát erősíti majd. – Ahogy telt múlt az idő, egyre jobban megismertem a Vasas-rendszert, és hozzászoktam az intenzívebb edzésekhez, amely Szerbiában még nem tartozott a napi rutinomhoz. Nem könnyű feladat igazán jó

játékossá válni, sok sok idő, „vér és verejték” kell hozzá. Megpróbáltam a pályán és azon kívül egyaránt a maximumot adni, de tudom, hogy még nagyon sokat kell dolgoznom. Pasaréten megtanulhattam, hogy a kemény munka mindig kifizetődő, és ennek köszönhetően láthatóan haladok is a céljaim elérése felé. Az elmúlt hat év során minden területen óriási fejlődésen mentem keresztül, gyakorlatilag a Vasasnál nőttem fel, s itt jutottam el arra a szintre, hogy kosárlabdázónak mondhattam magamat. Ebben nagy szerepe volt annak, hogy az itteni munka az olyan fiatal játékosok fejlesztésére fókuszál, mint amilyen én is voltam az érkezésemkor.”

**Nadia** szerint tárt karokkal és nyitott szívvel fogadta őt **Krivacevic Draguljeb** szakmai igazgató, s nemcsak a pályán, de azon kívül is mellette állt a nehéz helyzetekben. Ezért pedig örökre hálával gondol majd rá. De **Milos Pavlovic** vezetőedző és segítője, **Nenad Markovic** is nagyon sokat tett hozzá a fejlődéséhez, többek között azt is tőlük tanulta meg, hogyan viselkedjen profi játékosként. Ahogy a többi lányt, őt is korán a mélyvízbe dobták, s olyan kihívásokkal teli helyzetbe hozták az elmúlt három év során, ami nagyban hozzájárult képességei kibontakoztatásához. A csapatot alkotó lányok pedig szinte családtagként tekintettek rá és egymásra. Ez egy olyan erős

kémia kialakulásához vezetett a közösségen belül, amely egyetlen ellenfélnél sem volt tapasztalható.

„Egy az álmai megvalósításában bízó fiatal lányként érkeztem Pasarétre, s most nagy meccsrutinnal és önbizalommal, erős játékosként távozhatok egy még ígéretesebb jövő felé. Éppen ezért nagyon hálás vagyok a Vasas Akadémia teljes stábjának és vezetőségének



mindazért, amit értem tettek az elmúlt évek alatt” – zárta a pasaréti időszak összegzését **Nadia Smailbegovic**, aki elsősorban az európai kupasorozatban való részvétel lehetősége miatt fogadta el a pécsiek ajánlatát, amelyben minden bizonnyal tovább öregbíti majd a Vasas-nevelés hírnevét.



# ROSTA PÉTER EGY NBA-SZTÁR NYOMDOKAIBAN

## A 2007-es korosztály egyik legjobb hazai játékosának különleges lehetősége

Sokan tartják minden idők legjobb európai kosárlabdázójának a német Dirk Nowitzkit, aki a Dallas Mavericks játékosaként lett világsztár, s 2021-ben, még az NBA 75 legjobbja közé is beválasztották. A ponterősségéről ismert erőcsatár az amerikai profi bajnokságban eltöltött huszonegy esztendejét egyetlen csapat színeiben játszotta le, hűsége azonban nemcsak az egyesülete irányában volt nyilvánvaló, de a nevelőedzője Holger Geschwindner felé is.



Most még csak titkon remélhetjük, hogy a 2007-es korosztály egyik legjobb hazai fiújátékos, a Vasas Akadémia ígérete, **Rosta Péter** is eljuthat egyszer a sportág csúcsának számító amerikai bajnokságba. A pasaréti szakvezetés mindenestre mindent megtesz ennek érdekében. A kiváló német kapcsolatok, s azon be-

lül is **Harald Stein** U18-U20-NBI B-s szakmai igazgató, egyéni képzés-vezető ismeretségeinek köszönhetően, a fiatal kosárlabdázót személyesen Holger Geschwindner látta vendégül idén tavasszal egy hétvégére Würzburgban.

„Óriási megtiszteltetés volt ez a számomra – beszélt németországi élményeiről **Rosta Péter**, aki nem csak az U16-os, de az U18-os pasaréti együttesnek is erőssége a hazai bajnokságban. – Nagyon tanulságos napot töltöttünk együtt a pályán és azon kívül egyaránt. Technikailag a közeli befejezéssel foglalkoztunk, s ami leginkább megmaradt bennem a sok érdekességből, az az, hogy mindig a kosarat és a védőt nézzem a labda helyett. Ezt azóta is szem előtt tartom és igyekszem minden alkalommal megvalósítani, ahogy a többi tanácsát is próbálom a gyakorlatban alkalmazni. Ami a pályán kívüli beszélgetésekből megmaradt az leginkább az atletikus dolgokra vonatkozik, a futótechnikámon például szerintem mindenképpen csiszolni kéne. Emberileg is nagyon kedves, szimpatikus és segítőkész volt.”

**Nagy Zoltán** az U10-U16-os korosztályok szakmai igazgatója, és egyéni képzés-vezetője maga is évtizedeken át edzősködött Németországban, s bár **Rosta Péter** látogatásának szervezésében is részt vett, elsősorban **Harald Stein** érde-



me, hogy ez a különleges találkozó létrejöhetett a szerinte generációjának top hármás tehetsége, valamint a német szaktekintély között.

„Peti számára nagyon hasznos és értékes lehet ez az ismeretség, s remélem, eljön az idő, amikor Dirk Nowitzkival is személyesen találkozhat – jelentette ki **Nagy Zoltán**, aki éppen 1995-ben szerződött Németországba, amikor a tizenhét esztendőes német tehetség már huszonnégy pontokat átlagolt a második ligás DJK Würzburg színeiben, s az évtized legnagyobb ígéretének tartották hazájában. – Viszonylag közelről kísérhettem felfelé ívelő pályáját, s később, amikor még Dallasból is rendszeresen hazajárt a nyári táborokba, személyesen is találkozhattam vele. Az NBA legnagyobb sztárjainak egyikeként ilyenkor magukra zárták nevelőedzőjével a tornaterem ajtaját és három-négy órán keresztül csak gyakoroltak. Minden alkalommal egy-egy újabb lépcsőfokot tettek le és tökéletesítették, s erre építették egy évvel később a következőt. Ennek a tudatosan megtervezett munkának lett eredménye Dirk páratlan technikai képzettsége.”

A Vasas Akadémia szakembere szerint Nowitzki és Geschwindner találkozási ritka példa, előbbi zsenialitáshoz, éppen az utóbbi által képviselt munkastílus passzolt a legjobban. S bár a túl korai párhuzamoktól **Nagy Zoltán** mindenkit óva int, azt elismerte, hogy **Rosta Péter** mögé a legnagyobb szakmai tudást kell tenniük, hiszen tehetsége csak így teljesezhet ki.

„Nowitzki tizenhat évesen került a Würzburg első csapatához, amely a német másodosztályban játszott, s innen is szerződött a tengerentúlra – tette hozzá **Nagy Zoltán**. – Peti számára is jó lehetőség lehet a Piros csoport, ez jobban szolgálhatja a fejlődését, mint az élvonal. Peti szereti a kosárlabdát, ott van minden edzésen, emberileg is különösen jó karakter. Mi itt Pasaréten mindent megteszünk azért, hogy tizennyolc éves koráig a lehető legjobb feltételek között, a számára legideálisabb képzést kaphassa.” ■

# EGY LITERREL JÁR, PLUSZ A FÉL HÁZ BELEFÉR

**Hagyománnyá vált a Fordnál a kisebb motorok használata. Az új Focus kombiban szinte mindegyik háromhengeres 1,0 literes. Erőből nincs hiány akkor sem, ha kombikarosszériát cipel. 155 lóerővel és terepes gúnyában próbáltuk.**

## CARNET FOR-TOP

2022-ben megújult a negyedik generációs Ford Focus. A márka kompakt méretű ötajtós és kombi modellje friss arccal vág neki a piacnak, egy valami azonban nem változik: a márka nem emel a motorok lökettérfogatán. Vagyis az új modellben is nagyrészt 1,0 literes háromhengeresek dolgoznak, teljesítményüket azonban nagyobb motorok is megirigyelhetnék.

Első emblémája lecsúszott a lökhárító első éléről a hűtőmaszk közepére, de ez nem téveszthet meg senkit, könnyen felismerhető maradt a Focus. Az orra kapta a legkomolyabb frissítést, megváltoztak a fényszórói, formájukkal és főként belső tartalmukkal, technológiájukkal mutatnak újat. A friss rajzolatú nappali menetfény már mátrix-LED fényszórókat keretezhet, melyekben egyenként 16 dióda szolgál fényével, és kitarja a szemből érkező, vagy éppen előttünk haladó autót. Így már nem vakít a Focus, miközben az út két szélét komoly világosságba borítja.

Két, egymást követő karakteres hullám fut végig a kombi oldalán, ami kicsit rímel a Mustang vonásaira is. Hátsú szintén változtak a lámpatestek, teljesen LED-es technológiájúak, a formájuk viszont maradt az eredeti, közöttük pedig nagy betűkkel olvashatjuk a modellmegjelölést. Látványosan crossoveres vonásokat mutat az Active kivitelű tesztautó, fényezetlen műanyag íveket hordanak a lökhárítók, a kerékjáratok és küszöbök, míg a tetőre hosszanti csomagtartósnál is kerül – ez még az ötajtósra is igaz. 30 milliméterrel magasabb az első, és 34-gyel a hátsó futóműnél, a tetősínnel együtt pedig összesen 42 milliméterrel magasabb egy hagyományos kombi Focusnál (1536 mm) az Active. Hossza 4693 mm – ez is eltér az



## CARNET AUTO-FORT

alaptól a specifikus lökhárítók miatt –, szélessége pedig 1844 milliméter.

### STRAPABÍRÓBB ANYAGOK A BELTÉRZEN

Kalandozásokhoz készült az Active felszereltség, azoknak, akik rendszeresen járnak kirándulni és nem félnek összekoszolni az utasteret. Számukra csak az Active-hez elérhető, könnyen tisztítható szövetkárpit kerül a Focus-ba egyedi dizájnnal. A sötét poliszter szövet jól passzol a világoskék karakterekhez, és az autó acélkék külső fényezésére is tökéletesen rímel. Anyagaiban főként a bőrözött elemek (kormány, váltógomb, könyöklő) emelkednek ki, a műszerfal és az ajtók felső része puhított, derék alatt viszont rideg anyagokkal találkozunk.

Letisztult dizájn, kellemes vonások fogadnak az ajtónyitás

után, az utasteret pedig előnti a fény ebben az autóban a teljes üvegtető miatt, ami félig nyitható is. Műszerfalára az Active kék színében került fel a díszléc, ami egy 13 colos kijelző alól bukkan elő. Maga a monitor uralja a műszerfalat, ezen már a SYNC4-es, azaz a legfrissebb szoftver fut. Logikájában könnyebb kezelni, mint ugyanezt az állított kijelzőkön, de magyarul továbbra sem tud. Sok esetben ez nem is igazán fontos, a menüje tanulható, ennyi angol kifejezést pedig nem nehéz megjegyezni. Sokkal inkább zavaró, hogy némely beállítás esetében, mint például a Bluetooth-párosítás, hanggal is megkapjuk az utasításokat, amit úgy is végigmondott a rendszer, hogy közben rég végeztem a párosítással.

A Focushoz elérhető gyári navigációs rendszer élő forgalmi adatokkal tervez, alapvetően évente egyszer frissül a térkép, azonban ahol gyakran jár az autó, ott háromha-



vonta jönnek a friss adatok.

Műszeregysége alapesetben analóg, persze digitális megoldás is elérhető, ez az Active felszereltséghez feláras, az X és Active X modellekhez viszont már alapáron jár. Ebben az autóban még mutató, egyszerű topográfia-  
val, kis kijelzővel a közepén, melyen a legtöbb szükséges információt megkaphatjuk, így ez is ellátja a feladatát.

Hagyományos klímakonzol már nem kerül a Focusba, minden funkciót a kijelzőre ültettek, ahol az alsó sáv kifejezetten a szellőzésé. Innen kapcsolhatunk ülés- és kormányfűtést is. Egyetlen fűtési funkció kapott csak dedikált gombot kétarasznyival lejjebb, mégpedig a szélvédőé. Így indítás után azonnal be tudjuk kapcsolni, nem kell arra várni, hogy a fedélzeti rendszer betöltsön.

Jókora fizikai váltókar trónol a közép-konzolon, ami a tekerős megoldással szemben jóval ösztönösebben használható. Kormány a nagyobbak közül való, fogáspontjainál nagyon jól formázott, bőrbevonata pedig remek minőségérzetű. Előtte egy rekeszben vezeték nélküli telefontöltő padot találunk, mellette pedig kétféle USB-csatlakozó is szerepel. Ülésének tömésében kevés a határozottság, egyik irányból sem tart igazán, cserébe hosszabb úton is kényelmesen támasztotta a hátamat. Hátul hasonló a helyzet, főként a háttámlákat illetően, mert az ülőlap a két szélső hely számára határozottan formázott. Jókora lábtér maradt 180 centis magam mögött is, a fejtér pedig szintén kifogástalan. A leghátsó traktusban 635 liternyi szabad tér várja a poggyászokat, kihajtható szatyorakasztó fülékkel, elhúzható rolóval és kutyahálóval, valamint kétféle padlózattal, egy puhább szövet- és egy strapabíróbb műanyag tálcával. Az üléseket innen is lehet dönteni egy kar meghúzásával. Padlója alatt szükségpótkerék is lehet – nem csak defektjavító- melyben a B&O Play hifi-rendszer mélynyomóját helyezik el, ezzel a hifi hangzása igazán remek.

### HÁROM HENGER VAGY SPORTMODELL

A Ford Focus leggyengébb motorja is 125 lóerős, de az 1,0 literes EcoBoost másik változata 155 lóerőt és 190 Nm nyomatékot teljesít. Motorból 115 lóerős 1,5 literes, négyhengeres is elérhető, illetve a kombiban is szerepel a 280 lóerős, 2,3 literes EcoBoost sportmotor az ST kivitelben.

A Ford többszörösen díjnyertes 1,0 literes motorjának legfrissebb konstrukciója hengerlekapcsolásra is képes. Részterhelésen megszünteti a gyújtást és befecskendezést az 1-es hengernél, ezt speciális hibákkal érik el, egy szelep szünteti meg a hidrotókékat olajellátását, így ezek a szelepek nem nyitnak. A pillanat törtrésze alatt képesek újra üzembe állni, így a rendszer működése tulajdonképpen nem érzékelhető. Emellett 48 voltos hibrid rendszer is dolgozik a hatékony működésért, ami egy nagyobb

teljesítményű indítógenerátort jelent az 1,0 literes EcoBoost motoron.

Váltója hatfokozatú kézi, vagy hétfokozatú duplakuplungos automata lehet – a tesztautóban ez utóbbi szerepel. A kombi futóműve elől MacPherson, hátul viszont – az ötajtós csatolt megoldásával ellentétben – fejlettebb, több lengőkaros multilink rendszerű. Vezetéstámogató rendszerekből alapvetően eleget kapunk a Focusban. A sávtartó és vészfékező asszisztens alapáron szerepel, táblafelismerő, fáradságfigyelő és holtterfigyelő rendszer, valamint adaptív tempomat és keresztirányú forgalomra figyelmeztető pedig elérhető.

### A LEHETŐ LEGKISEBB MOTORBÓL A LEHETŐ LEGTÖBB ERŐ

Teljesen észrevétlenül jár az 1,0 literes EcoBoost, csak a fordulatszám-mérő állásából észlelni, hogy dolgoznak a kis dugattyúk a motortérben. Remek a kiegyensúlyozottsága, megkockáztatom, hogy a legfinomabban járó háromhengeres ez nemcsak a kategóriában, de az egész piacon. Erős vállalkás egy turbós, legalább 1,4-es négyhengeres motor teljesítményét kihozni mindössze három hengerből és egyliteres hengerűrtartalomból, a végeredmény ennek tekintetében egészen meglepő.

190 Nm nyomatékot teljesít ez az apró motor, vagyis sem alsó fordulatszám-tartományokban, sem fent nem nevezhető gyengének. Komolyan megmozdítja a kombit, és a háromhengeres harcok karaktere miatt nem is esik rosszúl, ha egy felhajtón ki kell húzatni. Jól szól és rendesen húzza maga után a 4,6 méteres karosszériát.

### ÖSSZEGRZÉS

Minimum 10,9 millió forintba kerül a megújult Ford Focus kombi, ami 155 lóerős motorral, automata váltóval és Active felszereltséggel 12,5 millióról indul. A tesztautóban többek között kibővített vezetéstámogató rendszerek és panoráma-üvegtető is szerepelt, így közelebb került a 15 milliós árhoz.

Karakterében hozza az eddig ismer Focus-jegyeket, miközben számos területen, főként a multimédiát, a kényelmet és menetbiztonságot tekintve rengeteget fejlődött az új modell. Ez a háromhengeres benzinmotor erőből aztán nem mutat keveset, akkor is keményen húz, ha rendes gyorsítást kérünk tőle, így használhatóságban egyáltalán nem szenved hiányt. Jelenleg nincs hasonlóan emelt, nem csak külsőre crossoveres vonásokat viselő kombi a piacon. Ezzel az Active felszereltséggel pedig azok is kaphatnak kicsit szabadidő-autósabb használhatóságot, akik elkerülnék az SUV-s kialakítású autókat.

Tesztünk hosszabb változatát a [www.carnet.hu/ford](http://www.carnet.hu/ford) oldalon találod!

# ILYEN, AMIKOR EGY AUTÓŐRÜLT A FŐNÖKÖD

**Amikor a főnököd rábeszél, hogy cégautónak válassz magadnak Giulia Quadrifogliót, akkor biztos, hogy jó helyen dolgozol. Tólos Péter, a Foxconn magyarországi alelnöke, és egyebek között a Cloud Network Technology Kft. ügyvezetője. A legtöbb nagyvállalatnál a céges autókat a havi lízingdíj és a maradványérték bűvös számai alapján választják ki, Tólos Péter szerint viszont fontos, hogy a munkatársai olyan autóban üljenek, amit szeretnek. Péter gyerekkora óta imádja az autókat, és ez már a céges flottájukon is látszik.**

## Mikor kezdődött Nálad az Alfa Romeo mánia?

Voltak már nyomai viszonylag korán, még a 90-es évek közepén, de a fordulópontra az volt, amikor 1999-ben elhelyezkedtem egy cégnél, ahol választhattam magamnak szolgálati autót. Egy 2 literes, benzines, sportcsomagos Alfa 156-os volt ez, amely szerintem az egyik legjobb elsőkerék-hajtású autó, amit valaha vezettem. Sportvezérműtengellyel 170 lóerő körül volt és hihetetlenül jól lehetett vele kanyarodni.

Ezután párg évig nem volt Alfám, egy ideig külföldön élünk, majd amikor hazajöttünk, megvettem magamnak gyerekkori álmomat, egy 12 hengeres Jaguárt. Viszont, amikor a feleségemnek kerestünk autót, újra előkerültek az Alfák: előbb egy 1,6-os 147-est, majd egy MiTót használt. Amikor később megjelent a Giulia és a Stelvio és mindenki ezekről az autókról áradozott, természetesen, amint lehetett, kipróbáltam őket. De a legnagyobb élményem az a próbaút volt, amikor elvihettem egy Alfa 4C-t egy körre, és baromira megtetszett. Végül nem kis kör lett, az Esztergom, Héreg, Tata, Csákvár és Etyek útvonalon csapattunk vele...

Aztán 2019-ben rábeszéltem egy kollégámat, hogy válassza szolgálati autónak a Giulia Quadrifogliót. Elmentem vele a győri CarNet szalonba konfigurálni egyet. Ott ültünk, raktuk össze a Giuliát és megkérdeztem a kereskedőt, hogy nincs esetleg egy 4C-tek nekem privátban? Ha már veszünk egy Quadrifogliót, akkor legyen két autó egy csomagban...

## És volt nekik?

Konfigurálni nem lehetett már, mert akkora legyártották az összes példányt a 4C-kből, viszont kiderült, hogy van még egy autó az importőri raktárban, amit régóta

próbáltak eladni. Egy kék, nyitott tetűjű Spider... Gondolkoztam rajta, hogy ha kék színű a Spider, akkor az csak a limitált Italia kiadás lehet, amelyből mindössze 108 darabot gyártanak. Mint kiderült, arról volt szó, így már biztos voltam benne, hogy kell az autó.

## Milyen a 4C? Még mindig szereted?

Nagyon!! Nemcsak közúton használom, hanem néha versenypályán is. Már több mint 60 ezer kilométer van benne, és most egy komolyabb átalakítás alatt áll: erősebb kuplung kerül bele és egy másik váltóprógramot, illetve új váltó mikrokapcsolókat is kap. Van egy cég, amely sok kiegészítőt kínál a 4C-hez, tőlük vásároltam például karbonszálalás műanyagból készült váltófüleket a kormányhoz, amelyek nagyobbak és hosszabbak, mint a gyári fűlek, de a Spider gyári bukókeretére is készítettek karbonborítást.

## Ha jól sejtjük, a 4C-t követték még újabb Alfák...

Mi teljesen másképp tekintünk az autókra, hiszen ez is egyfajta juttatás, akkor viszont legyen olyan az autó, amit a kollégák szívesen használnak, ne legyen benne kompromisszum. Néhány éve elkezdtünk egy olyan programot, amely a mi cégünknel a senior menedzserekre vonatkozik. Az autóinkat úgy lízingeljük, hogy a bérleti időszak végén az eredeti ár méltányos részért a használó megveheti magának. Egyfajta retention, azaz megtartó bonuszként tekintünk erre. Lehet, hogy a lízingdíj magasabb, de a kollégáim mégiscsak szívesebben járnak olyan autóval, amiről tudják, ha itt maradnak, egyszer a sajátjuk lesz. Van olyan kollégám, akinek a sikeres idecsábításához azt hiszem hozzájárult, hogy felajánlottam neki, a szolgálati autója egy Giulia lesz...



### Neked mi a véleményed a Giuliáról és a Stelvióról?

Zseniális autók, az összekeres Giulia tényleg a kategóriájának talán a legjobbja. A Stelvio pedig hiába egy SUV, nagyon élvezetes vezetni. Az is érdekes, hogy az 510 lóerős Stelvio Quadrifogliót mennyire jól lehet használni a mindennapokban is, még télen is. Különleges márkának tartom az Alfa Romeót, mert olyan történelme van, amelyet a mai modelljeiben is közvetíteni tud, és olyan rajongói bázisa, amiről sok más márka csak álmodni mer. Mindemellett úgy tud nagyon komoly vezetési élményt nyújtani, hogy nem kerül százmillió forintba...

A Giuliákról és a Stelviókról pedig menet közben az is kiderült, hogy semmivel sem kevésbé megbízható modellek, mint a nagy német vagy japán márkák autói, a kötelező alkalmak kivételével ritkán látják a szervizt. Ebben nagyon jó partner a győri CarNet Riegler, természetesen hozzájuk járunk szervizbe az Alfákkal.

### És akkor hány Alfa is áll a céges parkolóban?

Hm, lássuk csak, kinézek az ablakon... Van ugye a kollégám, aki elindította az egészét a Giulia Quadrifoglióval. Ő már egy Montreal zöld Stelvio Quadrifoglióval jár. Ma épp itt parkol a feleségem Stelvio Quadrifogliója, aztán van itt egy GT Junior kiadású Giulia, egy Etna piros Villa d'Este Giulia, egy fekete Stelvio Competizione... Aztán hamarosan érkezik még egy szürke 2023-as Competizione Stelvio is, és szerződünk még több Alfára. Sajnos az én 4C-m most éppen nincs itt, de jó kis alfás találkozó van minden nap a parkolóban...

Ezek mellett otthon a családban van elektromos Fiat 500-asunk, de ugyancsak a CarNetnél vásárolt egyik kollégám és egy barátom is MX-5-ös Mazdát, illetve egy Fiat 500 Abarth-ot is. A Mazda ugyan nem olasz, de a Fiattal kooperációban készült és szintén egy igazi élményautó.

### Van még olyan Alfa Romeo, amit szeretnél a gyűjteményedbe?

A GT Juniorból nagyon tetszene egy GTA változat, de az iszonyatosan nagy ritkaság... A 8C Spider viszont rajta van a családi bakancslistánkon... az is egy igazi különlegesség, mind a darabszámot tekintve, mind a 4,7 literes V8-s motorját nézve.



# EZÉRT ÉRI MEG EGY CÉGNEK A FLOTTAKEZELÉS

**Nem csak a nagy multicégek gépjárműpark-méretével működik jól a flottakezelési szolgáltatás, valójában a kis és a közepes vállalkozásoknak is számos előnyt nyújt. Kühne Attilával, a CarNetfleet ügyvezető igazgatójával beszélgettünk a lehetőségekről.**

Egy cég és munkatársai mobilitásának biztosítására a saját tulajdonú járműveknél lényegesen célszerűbb megoldások vannak, amelyek gazdaságosabbak, kímélik a cég erőforrásait és megszabadítják a munkatársakat az autózással járó nemszeretem-feladatokról. A CarNetfleet Kft. 2018-ban jött létre a CarNet Csoport flottakezelőjeként, ennek a szolgáltatásnak azonban jóval régebbi hagyományai vannak házon belül az 1991-ben alapított Euroleasinggel, amely 2015 őszéig volt a cégcsoport része.

A CarNetfleet jelenleg körülbelül 1500 járművet kezel, ezen belül nagyvállalatok járműparkját is, köztük Magyarország egyik legnagyobb gyógyszergyártójának flottáját. Nem csupán az autók beszerzését és finanszírozását bízhatják rá az ügyfelek, hanem különböző szervizcsomagok közül választva a teljes flottaüzemeltetést is, benne a szervizeléssel és a gumizással, az elveszett forgalmi engedély pótlásával, a büntetések befizetésével és továbbszámolásával, a parkolási díjak, az adóterhek vagy a biztosítási díjak pontos kiegyenlítésével. A flottaszolgáltatásban rejülő lehetőségekről Kühne Attilával, a CarNetfleet Kft. ügyvezető igazgatójával beszélgettünk.

**Kühne úr, mostanra a kiszállítások már fedezik, esetenként meg is haladják az aktuális igényeket, de az elmúlt évek az autóhiányról szóltak. Hogyan kezelték ezt a helyzetet?**

2021 nyarán felismertük, hogy autóhiány várható, jóval azelőtt, hogy elkezdődött volna az ukrajnai háború, ahonnan addig az új autók legnagyobb részéhez a kábelkorbácsok érkeztek. A cég tőkeereje miatt be tudtunk rendelni több száz gépjárművet, így tavaly nem azt kellett mondanunk az érdeklődőknek, hogy két év múlva tudunk autót adni, ráadásul azt sem tudjuk, milyen áron fog megérkezni és azt sem, milyen lesz a kamatkörnyezet a finanszírozáshoz.

**A személyautók vagy a haszonjárművek között volt nehezebb az ellátás?**

Kisebb kompromisszumokkal, például eltérő fényezéssel, tavaly is tudtunk személyautókat biztosítani. A haszonjárművek között szélsőségesebb volt a hiány. Sok márka közös haszonjármű-családokat kínál, itt azt mondtuk,

hogy ugyanolyan kapacitású és színű teherautó lesz, más az embléma az orrán, de van.

**A CarNet-szalonokban több mint 100 000 új autó talált gazdára, de ezen az ügyfélbázison túl páratlan márkaszervizes háttér áll a cég mögött. Miben segít ez a tapasztalatkinccs?**

Esetünkben nem elhanyagolható érték ez a szakértelem, mert a CarNet Invest Zrt. Magyarország egyik legnagyobb autókereskedői hálózata, és márkaszervizeivel közel 30 éve van jelen az iparágban. A műszaki tapasztalat elengedhetetlen ahhoz, hogy az ügyfelek igényeihez legjobban illő járműveket ajánlhassuk, bármennyire is fejlődik a technika és alakulnak át a motorok, a hajtásrendszerek.

**Meddig üzemeltethető gazdaságosan egy céges jármű?**

Nagyon nagyok a különbségek. Ha egy ügyféllátogató kombija vagy egy furgon autópályán robot 300 ezer kilométert, az sokkal kisebb igénybevétel, mintha városban futna 150 000 kilométert futárjárműként, amivel sokkal több probléma jön elő.

**Önknél hol húzódik a használat felső határa?**

Öt évnél és 200 000 kilométernél nem futnak tovább a konstrukciók, kivéve, ha egy ügyfél valamilyen okból tovább szeretné használni az adott járművet. Mindenképpen az a cél, hogy a gyári garancia védelme alól ne kerüljenek ki a járművek. De az ügyfél mindig dönthet másképp.

**Milyen kockázat adódhat a jótállás keretein túllépve?**

Ha ügyfelünk bevállal még egy szervizt 240 000 kilométernél, figyelmeztetjük, hogy adódhatnak költséges javítások, és nem biztos, hogy észszerű lépés, de természetesen dönthet úgy, hogy elfogadja ezt a kockázatot. Egy prémiumjárműnél egy komplett fékcseré bõven milliós tétel lehet, ahogy egy automatikus váltó javítása is elvihet 3,5 millió forintot. De csak sarkítottam ezekkel a nagy összegekkel, nem jellemzőek ennyire magas szervizkiadások.

**Milyen szolgáltatáscsomagokat kínálnak?**

Bizonyos termékeinkkel csak a járművek kezelését biztosítjuk. Szakértő stábunk végzi a flotta műszaki ellenőrzését,



minden szervizbeavatkozást megvizsgál, és jóváhagyja a szükséges munkákat.

Más konstrukció a saját tulajdonú járműveink tartós bérlete vagy operatív lízingje, amikor a futamidő végén az ügyfél visszaadja a járművet, és a mi kockázatunk az, hogy a jármű hozza azt a maradványértéket, amit prognosztizáltunk a futamidő végére. Ezeknél az autóknál „szoros emberfogás” van, látunk minden szervizt, javasolhatjuk a jármű korábbi cseréjét vagy azt is, hogy az ügyfél használja nyugodtan még több tízezer kilométeren át.

Vannak olyan konstrukcióink, amelyekben mi a finanszírozást biztosítjuk, tehát a finanszírozást, az adót és a biztosítást építjük be a bérleti díjba, de a szerviznél és a gumibroncsoknál csak továbbszámlázzuk a szerviz által nekünk kiszámlázott tételt. A szakmai kontrollt és az összes általunk elért kedvezményt ugyanúgy biztosítjuk az ügyfeleknek, de a szervizszámlákkal külön számolunk el.

#### **Magánszemélyekkel is kötnek szerződést?**

Csak cégek lehetnek az ügyfeleink, praktikusan az áfa-visszaigénylésre jogosult vállalkozások. A nettó bérleti díj 100 százalékban költségként elszámolható. Személyautók után az áfa visszaigénylésére tartós bérlettel vagy operatív lízinggel, illetve nyílt végű pénzügyi lízinggel van lehetőség. Útnyilvántartást vezetve minden üzleti célú út után, a gazdasági tevékenységhez kapcsolódó utak árnyában lehet visszaigényelni az áfát, de az áfa fele külön adminisztráció nélkül is visszakapható 2019. január 1. óta.

#### **Hogyan profitálhatnak ebből a partnereik?**

Közelebb vagyunk az ügyfeleinkhez és rugalmasabban tudunk reagálni az igényeikre. Személyesebb a kapcsola-

tunk, ebből fakadóan jobban fel tudjuk térképezni szükségleteiket. Jobban értjük az igényeiket, túl azon, hogy a gyártótól eltérő keréktárcsával és egyedibb árnyalatokban is választhatnak autót, nem csak a vállalati autók jellemző színeiben, elsősorban fehér, ezüst vagy fekete fényezéssel. A CarNet háttérével akkor is találunk csereautót, ha az adott márkaszervíz összes csereautója használatban van.

#### **De egy óriáscéggel szemben a kisebb flottaszolgáltató költséghátrányban lehet a beszerzésben, legyen az autóvásárlás, gumibroncs-beszerzés, biztosítási díj, ami kihat az áraira.**

Cégünk erejét és súlyát nem önmagában kell értelmezni, hanem az évente közel 100 milliárd forintos bevételű CarNet-csoport részeként. A CarNet Magyarország legnagyobb magántulajdonban lévő gépjármű-márkakereskedő és -szervizhálózata. Súlyunk nem CarNetfleetként jelenik meg a piacon, hanem CarNet Csoportként. Itt a legfontosabb a refinanszírozás kondíciója, amiben ez a méret jelentős kedvezményt jelent számunkra a hasonló méretű flottaszolgáltatókkal szemben, amelyek nem részei egy ekkora cégcsoportnak. Rendelkezünk azokkal a volumenkedvezményekkel, mint a nagy cégek, akár a legnagyobbak Magyarországon. De nem az a célunk, hogy a mi szolgáltatásunk legyen a legalacsonyabb díjú minden szegmensben. Úgy próbáljuk összeállítani a tortát, hogy ha cikkenként nézzük, akkor esetleg található alacsonyabb árú vagy édesebb tortaszelet máshol, de ha az egész tortát vizsgálja az ügyfél, meggyőződésem, hogy a CarNet Csoportot és a CarNetfleetet választani jó döntés.

**Kühne úr, köszönjük a beszélgetést!**

**CARNET FLEET**



# MINDENBŐL A LEGJOBBAT

**Mindenből a legjobbat kínálja a Nissan Qashqai e-Power. Az egyedülálló e-Power hajtáslánccal szerelt, harmadik generációs Qashqai a Nissan meghatározó kompetenciáinak találkozásából született meg, és ilyenformán a márka legjobb, legaktuálisabb értékeit testesíti meg.**

CARNET AUTO-FORT



Valamivel több mint két éve már annak, hogy a Nissan leleplezte a Qashqai harmadik kiadását. Kulcsfontosságú esemény volt ez a márka életében, hiszen a típusnak hosszú ideje bérelt helye van a világ tíz legkeresettebb szabadidőjárműve között. Nemkülönbben évek óta vezet a kompakt crossoverek európai eladásait, a legújabb generáció sikere tehát az egész márka szempontjából meghatározó jelentőséggel bír.

A közvetlen előd kiemelkedő népszerűségéből kiindulva a Nissan mérnökei és dizájnerei úgy döntöttek, megtartják és továbbfejlesztik a második kiadás kiforrott megoldásait, kiegészítve azokat néhány sarkalatos technológia innovációval. Ez az evolúciós formaterven éppúgy tetten érhető, mint egyes műszaki komponensek megvalósításában. A minden eddiginél nagyobb arányban alkalmazott fejlett anyagok, illetve az új generációs gyártási eljárások mellett jobb helykihasználásra törekedtek a tervezők – így többek között újratervezték a hátsó futóművet és lejjebb süllyesztették a csomagteret padlóját.

Mindezek a módosítások lehetővé tették a méretek érdemi tömeggyarapodás nélküli növelését, ami pedig mérhetően tágasabbá tette a csomag- és utasteret, javítva az utazási kényelmet, a kihasználhatóságot és a vezetői ergonómiát.

Szintén a nagyobb szilárdságú acéloknak köszönhetően lehetett vékonyabb az A oszlop, ami jobb körkörös kilátást, ezáltal magasabb szintű aktív biztonságot eredményezett.

Ha az új generációs Qashqai szerkezetileg napjaink egyik legmodernebb konstrukciójának tekinthető, a modell e-Power hajtástechnikája egyenesen a jövőbe mutat. Amikor a benzin- és a villanymotor együttes alkalmazására kerül sor, a legtöbb autógyártó a belső égésű erőforrást támogató komponensként tekint az elektromos egységre – ezeket a konfigurációkat nevezzük hagyományosan hibridnek.

A Nissan azonban az elektromobilitás úttörőjeként pont fordítva közelítette meg a kérdést: mérnökei számára logikusabban hangzott egy benzinmotorral áthidalni az elektromos hajtáslánc néhány gyengeségét, hogy annál hatékonyabban érvényesíthessék annak számos előnyét.

Az elektromos mobilitás ellenzői is elismerik, hogy a villanymotor csupa remek jellemzővel bír. Zaj- és rezgésmentesen működik, magas forgatónyomatéka késlekedés nélkül ébred, teljesítményét egyenletesen adja le. Nem, aki a villanyautók ellen érvel, az jellemzően az akkumulátor-technológia fejlett-



ségi szintjével nincs kibékülve. Egy modern, nagy hatótávolságú elektromos személyautót akkora akkumulátorral kell felszerelni, ami jelentős többlettömeget, magas vételárat és hosszú töltési időt von magával.

Habár a folyamatos és gyors ütemű fejlesztéseknek köszönhetően jóformán évről évre olvadnak el az akkumulátoros elektromos hajtás hátrányai, a Nissan mégis megoldást keresett arra, hogy már most bárki élvezhesse a villanyautózás összes előnyét, annak hátrányai nélkül. A megoldás kézenfekvő volt: a nagy méretű, költséges és nehéz akkumulátor helyett fedélzeti áramfejlesztőt beépíteni, amely egy apró áramtároló közbeiktatásával biztosítja a villanymotor energiaigényét.

Így született meg az e-Power hajtáslánc, amely kizárólag nagy teljesítményű villanymotorja segítségével hajtja a járművet, az áramot pedig egy modern, kis fogyasztású, tiszta üzemű benzinmotor fejleszti a számára. Ez a rendszer működési elvét tekintve akár környezetbarátabb is lehet, mint a hagyományos hibridek, mivel a benzinmotor folyamatosan a számára optimális fordulatszám-tartományban, azaz a lehető legjobb hatásfokkal működik. A motor működésével járó zajok és rezgések frekvenciatartománya is behatároltabb, így a mérnökök rendkívül hatékonyan csilapíthatták ezeket.

Egy dolog persze az elv, és megint más a gyakorlat. A Nissan a 2017-es modellévben, kísérleti jelleggel vezette be az innovatív hajtáslánc-technológiát, akkor még csak hazai piacon. Az e-Power hatalmas sikertörténetnek bizonyult Japánban, olyannyira, hogy a vele felszerelt Nissan Note a szigetország legkeresettebb személyautójává emelkedett.

A technikát ma már több típusban forgalmazzák, és bizony olyan modellje is létezik a Nissannak, amelyet ma már kizárólag ilyen erőforrással szerelnek, mert az ügyfelek az e-Power előnyeit megismerve nem vásárolták többé a klasszikus benzinmotoros kiviteleteket.

A fentiekből alapján logikus döntés volt, hogy innovatív hajtásláncát épp legsokoldalúbb családi típusa, a Qashqai fedélzetén hozta el Európába a Nissan. Ugyanígy érthető volt az is, hogy nem változatlan formában emelték át a japán piacon már bevált technológiát. Míg ott egy 1,2 literes benzinmotor fejleszette az áramot, a villanymotor pedig 108 lóerővel hajtotta a járművet, Európában mindkét erőforrásból jóval erősebbet építettek be. Az 1,5 literes benzinmotor 157 lóerős, a villanymotor pedig 190 lóerős. Ez a kompakt szabadidőjárművek mezőnyében előkelő rangot biztosít a Qashqai e-Power verzióknak. ■



### VÉDELEMBEN IS TÖKÉLETES

A mindenre kiterjedő mechanikus és elektronikus fejlesztések azt eredményezték, hogy a Qashqai nem pusztán maximális, ötcsillagos minősítéssel teljesítette az Euro NCAP biztonsági vizsgálatát, és ugyancsak az elérhető legmagasabb besorolást kapta a szervezet félautonóm vezetési funkciókat felmérő tesztjén, hanem elődjéhez hasonlóan a kategória abszolút legbiztonságosabb tagjának bizonyult.

### AHOL MÁSODHEGEDŰS A VILLANYMOTOR

Noha az e-Power újszerűségével nem vetekedhet, a maga nemében a Nissan Qashqai másik választható hajtáslánca is mintaszerű konstrukció. Az 1,3 literes, soros négyhengeres turbómotor kétféle teljesítményszinten (140 vagy 160 LE) érhető el; utóbbi akár fokozatmentes automata (Xtronic CVT) sebességváltóval, illetve összkerék-hajtással is társítható. A DIG-T erőforrás működését mild hibrid rendszer teszi még finomabbá és takarékosabbá: ennek villanymotorja egyfelől besegít a benzinmotornak olyan menethelyzetekben, ahol önmagában csak rossz hatásfokkal tudna működni, másrészt az indítómotort kiváltva széles tartományú stop-start funkcionáliszt szolgál ki, ezeken túl pedig lassításkor áramot termel, és tölti a 12 V-os akkumulátort, ezzel tehermentesítve a benzinmotort. Mindezek a funkciók jóformán a teljes működési tartományban jobb hatásfokot, ezáltal kedvezőbb üzemanyag-fogyasztást eredményeznek.





PIAGGIO®  
COMMERCIAL

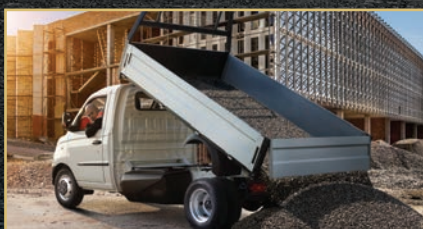
# PORTER NP6

A tökéletes városi kisteherautó



CARNET RIEGLER

[www.carnet.hu/piaggio](http://www.carnet.hu/piaggio)





A városi környezetben végzett munkavégzésre van tervezve, de a városon kívül is tökéletesen helytáll.

A Porter NP6 egyedülálló abban, hogy egyszerre garantálja a csúcsteljesítményt, a kisebb méreteket, a fokozott kezelhetőséget és a környezetbarát motorokat.

Ezenkívül a Porter NP6 hatékony teljesítménye versenyképes költségekkel párosul, mind a vásárlás, mind az üzemeltetés szempontjából.

Fedezze fel a Porter NP6 kínálatát immáron a CarNet Riegler győri márkakereskedésében is!





# TÖBB MINT 50 ÉV TAPASZTALAT GARANCIA TERÜLETEN –

**Egész Európára kiterjedő fedezet**

**Átruházható garancia**

## KÖZÖS AFTER SALES GARANCIA AKCIÓK A CARNET CSOPORTTAL

- Mazda, Citroen - Peugeot, FIAT, ALFA-Romeo, Renault, Dacia, Volvo kiterjesztett garanciák
- Kisteherautó garanciák akár 4,5t és 300 000km-ig (FIAT FORD Citroen Peugeot Renault )
- Használtautó garanciák - fiatal autókra vagy akár 12 éves korig 250 000km futásig befogadva
- Garancia hosszabbítások CarGarantievel rendelkező ügyfeleknek akár 10 éves korig, 200 000 km futásig
- Megnövelt ügyfél gondoskodás –
- Mobilitás segítség egyes termékekhez





# ÜGYFÉLKAPCSOLATI ÉS MŰSZAKI

Eredeti alkatrészekre szóló fedezet



**CarGarantie<sup>®</sup>**

*takes the risk out* <



# FELSŐBB OSZTÁLYBA LÉPETT A MAZDA

**Új alapokra helyezi főbb típusainak gyártását a Mazda, de a mindenre kiterjedő elektrifikáció helyett ők még komolyan építenek a belső égésű motorokra is. Ezt a víziót a CX-60 SUV mutatja meg nekünk, ami soros, hathengeres motorokkal és egy konnektorról tölthető, négyhengeres hajtáslánccal érhető el.**

CARNET **MIRAI** CARNET **RIEGLER**

A Mazda története során sosem hódolt be a divatirányzatoknak, technikai megoldásokat tekintve mindig is a saját, házon belüli elképzeléseit próbálta sikerre vinni. Erre ékes példa a bolygódugattyús különlegesség, a Wankel-motor életben tartása, valamint a turbófeltöltő hosszú ideig tartó mellőzése, és kitartás a szívó benzinmotor konstrukciója mellett a Skyactive motorcsaláddal.

Makacs eltökéltségük néha anyagi bukáshoz, máskor pedig komoly sikerhez vezetett, a tét pedig most is komoly. Gyakorlatilag tiszta lappal indítva fogalmazták újra a szabadidő-autós kínálatukat, és mind minőségben, mind a teljesítményt tekintve feljebb léptek egy lépcsőfokkal, és az igazi prémiummárkák ellen szállnak ringbe.



nyezett hatszögletű kerete átfolyik a keskeny fényszórók búrja alá is. Ezt a trükköt több modellnél alkalmazta már a Mazda, és ennek a masztodonnak is jól áll, ahogy az oldalnézet törés, határozott fény-árnyék vonaltól mentes, csupán ívelt kialakítása is. Így a fény mindig szabad tancot járhat az autón, ami ennek köszönhetően napszaktól függően más arcát mutatja felénk. Hátul a kis testvér

CX-5-öst idéző stílus uralja a teret, és a márkától szokatlan módon a lökhárítóban találunk négy, krómozott kipufogónak látszó dekorbetétet is. Ezekből nem pöffög semmi, az igazi csöveket rejtve találjuk a lökhárító alatt. Általános megoldás már ez, viszont a Mazda eddig ragaszkodott az eredeti kialakításhoz, de a CX-60-assal ők is beálltak a sorba.

## KOMOLY ÉS TEKINTÉLYT PARANCSOLÓ KÜLSŐ

Ezt az elszántságot már külső jegyeivel sugallja felénk a Mazda CX-60. A Kodo formanyelv evolúciójával kialakított autó már mérföldekre van a kétezres éveket meghatározó, Zoom-zoom szlogennel fémjelzett, gyerekes rajongásra épülő könnyedségétől. Helyét teljesen átvette a magabiztos, robusztus, tekintélyt parancsoló kialakítás, amit a könnyedebb, lágy ívelésű, sallangmentes felületekkel ellensúlyoznak. Arányai és mérete a felsőbb kategória nagyvonalúságát jelzik, a CX-60 4,75 méteres hosszúsággal, 1,89 méteres szélességgel és tekintélyes, 1,69 méteres magassággal, valamint 2,87 méteres tengelytávval rendelkezik. A hosszú frontrész az első kerék, valamint az A oszlop közötti terület pedig mutatja, hogy itt egy hosszmotoros, hátsókerék-hajtású autóról van szó. A csapottan lapos, egyenes orron gigászi hűtőmaszk ül, melynek fé-

## JAPÁN TRADÍCIÓ A BELTÉRZEN

Külsőre nincs nagy különbség a két magas felszereltségi stílus, a Takumi és a Homura között, belül azonban a kivitelől függően nagyon eltérő világot képvisel az autó. A Homura klasszikus sportos, sötét színekkel, fekete bőrrel, a Takumi viszont maga a japán tradíció, visszafogott, de mégis minőségi, ízléses és elegáns.

Ez az a terület, ahol a Mazda most valami újat villantott, a Volvókra jellemző, összetéveszthetetlen, az ország kultúrájából merítő stílust teremtettek a beltérben. A műszerfalat borító, érdekes felületű, japán varrásmintájú kárpit egyszerűen pazar, a világos bőrbe vont ülések otthonosságot sugároznak, a sorból pedig egyáltalán nem lógnak ki a szintén világos árnyalatú fabetétek, valamint a vastag fémszínű dekorcsíkok sem.



Klasszikus, természetes hatást kelt, ugyanakkor mind tapintásra, mind megjelenésre prémiumszintet hoz a belső tér, ami kezelőszerveivel sem ment el a futurisztikus, technokrata irányba. Mintha csak 2003-at írnánk, csupán a 12,3 colos kijelzők jelzik a digitális kort, az összes funkció megkapta a maga hagyományos nyomógombját, potméterét.



Így a klímakonzolon magunk kapcsolhatjuk az ülések hűtését, fűtését, minden egyéb funkcióval egyetemben. Az egyébként visszafogott, szinte fekete-fehér menüvel futó fedélzeti rendszert leginkább a klasszikus zenehallgatás, navigáció, mobilos kapcsolat szentháromság jegyében tudjuk használni.

A Mazda nem akarja elvonni figyelmünket a vezetésről, így kihagyták a felesleges kütyüket, látványos, de haszontalan digitális kiegészítőket. Ezt a törekvést annyira komolyan vették, hogy az amúgy érintésre érzékeny képernyőt menet közben csak a váltó mögött tárcsával lehet irányítani (akárcsak 2003-ban), aki mindenképp ujjlenyomatokat akar hagyni a kijelzőn, az élhet ezzel a lehetőséggel, de csak álló helyzetben. Azért egy különleges, modern trükkre futotta a CX-60 fejlesztőitől: a magasságunkat megadva az autó ülése, kormányja, a head-up display képe automatikusan beáll a megfelelő pozícióba, amit el is lehet menteni. Összesen hat sofőrre 250 különböző beállítási adatot tárolhat a rendszer, amely arcfelismerő funkcióval azonosítja, hogy épp ki ül a volán mögé.

A külső méretek tudatában elvárható, hogy belül se legyen szűkös a CX-60: az első válltér 1504 mm széles, hátul pedig 1441 milliméteren lehet osztozkodni – ezek 44, illetve 50 mm-rel nagyobbak a CX-5 hasonló értékeinél. Széltében tehát bőven akad hely, de azért a hátsó lábtér lehetne valamivel nagyvonalúbb, a harmadik ülésort pedig nem a CX-60 hozza el a kínálatba, hanem a nagy testvér, CX-90-es. Tisztességes méretű az alaphelyzetben 570 literes csomagtartó, ami a 40/20/40 arányban dönthető hátsó üléseknek hála 1148 literre növelhető, plafonig pakolva pedig akár 1726 liternyi poggyászt is elbír a CX-60.

### TELJESEN ÚJ TECHNIKA A LEMEZEK ALATT

A CX-60 látványa evolúciónak is felfogható, de a műszaki tartalom igazi revolúció. Új padlólemez, új motorok, új hajtáslánc jellemezi a modellt. Elsőként a hibrid hajtáslánccal indult a forgalmazás, de igazán a soros hathenge-

res benzin- és dízelmotorjával fog kitűnni a tömegeből a Mazda CX-60, ezek kizárólag hátsókerék-hajtással is rendelkezhetnek lesznek. Az autórajongók számára műszaki csemegének számító konstrukciót azonban megelőzte a tesztben is szereplő plug-in hibrid hajtáslánc, ami a már meglévő, 2,5 literes négyhengeres szívó benzinmotorra épül. A 2488 köbcentis egy-

ség bizonyított már a Mazda6-ban, CX-5-ben, önmagában 141 kW (192 lóerő) csúcsteljesítmény leadására képes, legnagyobb forgatónyomatéka pedig 261 Nm.

Tipikusan magasabb fordulatszámon élő motor, amihez nagyszerű társ a 100 kW-os (136 lóerős) villanymotor 250 Nm csúcnyomatékkal. Így született meg a valaha volt legerősebb szériagyártású Mazda: 327 lóerővel, valamint 500 Nm nyomatékkal. Mindez 5,8 másodperces 0-100-as gyorsulást, és 200 km/órás végsebességet eredményez. Utóbbi limitált érték, valamiért ezt a határt húzták meg a japán mérnökök.

A villanymotor a nyolcsebességes automata váltó és a motor közé került. A sebességváltó különlegessége, hogy nem teljesen hagyományos automata.

### ÁRÁVAL IS FELJEBB LÉPETT

A Mazda CX-60 világába 21 079 900 forintos alapáron léphetünk be, és mivel más hajtáslánc még nem érhető el, ennyiért mérik a 327 lóerőt, tempomattal, tolatóradarral, szövetkárpittal, tehát az igazi finomságok nélkül. A kényeztető extráért a Homura vagy Takumi szintet kell bejelölni. Utóbbi a valódi csúcs, 23 175 000 forintért. Ennyi pénzért jár a finom anyagokból összeállított világos belső, de például egy 1500 wattos klasszikus konnektor is, amivel akár kisebb háztartási gépeket is tudunk működtetni.

Soknak tűnik, de a konkurencia is ebben az ársávban tartózkodik, sőt. A hasonló méretekkel bíró, konnektorról tölthető Suzuki Across 306 lóerővel, összkerék-hajtással 25 570 000 forint listaáron. A Mazda tehát erős ajánlattal nyitotta meg új hajtásláncre épülő típusainak sorát, a CX-60 nem hibátlan, de a megfelelő konfigurációban olyan egyedi hangulatot áraszt, ami kiemeli a szürke tömegeből.

Tesztünk hosszabb változatát a [www.carnet.hu/mazda](http://www.carnet.hu/mazda) oldalon találod!

## KOMBI VAGY SUV? KINEK MELYIK A JOBB?

**Előfordul a CarNet autószalonjaiban, hogy ügyfelünk eredetileg aszfaltterepjárót keres, de kombi lesz a befutó, vagy kombiért jön be, de egy SUV-ra szerződik le. Melyik autófajta milyen előnyökkel, hátrányokkal jár, és kinek melyik a jobb választás?**

Igazodva az európai és globális trendekhez, Magyarországon is egyre több SUV talál gazdára. 2022-ben a kis kategóriás városi terepjárók, a Renault Captur, a Hyundai Kona, a Suzuki Vitara, a Toyota Yaris Cross és társaik részaránya 18,4% volt a hazai forgalomba helyezésekben. A Datahouse adatai szerint a kompakt-SUV-szegmens (pl. Ford Kuga, Mazda CX-30, Nissan Qashqai) részesedése 15,1 százalék, amivel egyre közelebb vannak a 21,1 százalékkal piacvezető alsó középkategóriához. Sőt, ha a statisztikában nem a kompakt autók között szerepelne a crossoverként ide is, oda is sorolható Suzuki S-Cross, akkor a különféle SUV-k volnának az élen. De az embereknek nem kizárólag emelt építésű autókra van igénye, szüksége. Lehet, hogy a legdivatosabb autófajtánál jobban illik a saját autózási szokásokhoz egy kombi. Cikkünkkel a két autófajta között segítünk választani. Csomagterük hasonlóan tágas és praktikus, de fontos különbségek vannak közöttük.

### ÜLÉSHELYZET: MAGASABBAN, VÉDETTEBBEN?

Sok ügyfelünk azért választ a CarNet márkáinak rendkívül széles autókínálatából vagy a Hasznaltautok.hu oldalon kereshető használt autók közül SUV-t, mert kedveli a magas ülés helyzetet. Városi használatban sok beüléssel és kiszállással komoly előny a kényelmesebb ki-beszállás. Magasabban ülve vezetni jó érzést ad, a kapitányi ülés helyzet pszichés és tényleges előnyökkel is jár. Az egyik a magabiztosabb vezetési pozíció, amiből előnyösebb kilátás és jobb biztonságérzet fakad. A fokozottabb védettség nem csupán illúzió, a magasabban ülők ugyanis valamivel kisebb veszélynek lehetnek kitéve oldalütközéskor, mert a belső szervek helyett a csípő magasságában csapódik be a másik autó oldalról. Előnyel

jár a magasabb felépítés a térkínálatban is. Az emelt ülésben utazó emberek valamivel kevesebb helyet foglalnak hosszirányban, így több üléstér jut egységnyi autóhosszra az aszfaltterepjárókban, mint a nyújtottabb ülés helyzetet kínáló normál személyautókban.

### KAROSSZÉRIA: VÁROSBAN IS

#### KAMATOZÓ TEREPADOTTSÁGOK

Bár egy SUV többnyire ugyanazt a technikát használja, mint márkán belül az alacsonyabb építésű autók, nagyon kevés kivétellel nincs bennük terepáttétel és valódi differenciálzárs sem, terepjáró képességük mégis jobb a sima személyautókéénál. A nagyobb hasmagasság jelentős előny földúton. A jobb első és hátsó terepszögek azt jelentik, hogy az első és a hátsó lökhárító kialakításának köszönhetően nehezebben fúrják a földbe az orrukat vagy a farukat meredek emelkedőkön, partfalakon.

Élete legnagyobb részét – vagy akár egészét – egy SUV is kiépített utakon tölti, szerencsére a jobb terepadottságok nem csak offroad környezetben kamatoznak. Egy aszfaltterepjáró lökhárítóinak alsó éle kevésbé sérülékeny parkoláskor, nem koppan neki a járdának, nehezebben ér le úthibákba hajtva, bátrabban lehet járdára felparkolni és onnan elindulni.

### VEZETHETŐSÉG, ÚTTARTÁS:

#### EGY SUV SEM BORUL, DE JOBBAK A KOMBIK

Vezethetőségben a fizika törvényei a terepjárók ellen dolgoznak. Magasabb felépítésük magasabb súlypontot jelent, ami erősebb karosszériadőlésre hajlamosítja őket és rontja agilitásukat az alacsonyabb autókhoz képest. Ezen lehet segíteni feszebb futóműhangolással, ám azt a rugózási kényelem fogja megsínyleni. Egy SUV nem képes egy alacsonyabb építésű kombival azonos kényelmi és menetdinamikai szintet nyújtani. Vagy a nagyobb oldalirányú billenésekben vagy a kényelmetlenebb rugózásban, esetleg mindkettőben érvényesülnek a koncepció hátrányai.

25-30 éve készülnek modern kori, személyautó-technikára gyártott, önfordó karosszériás SUV-modellek. Ezeknél az autóknál fel sem merül a korábbi generációs terepjárók borulási hajlama hirtelen kikerüléskor. A futómű, az elektronikus menetstabilizálás és a gumibroncsok folyamatos tökéletesítésével egy mai SUV borulási hajlama vész helyzetben is elhanyagolható, nem is emlékeztet a korábbi alváz terepjárók instabilitására gyors kikerülésnél, hirtelen sávváltást követő visszatéréskor az eredeti sávba.





### VARIÁLHATÓSÁG: ELŐNYBEN A TEREPJÁRÓK

Bizonyos autómárkák az egyterűk gyártásának leállítását követően aszfaltterepjáróikat látták el sokoldalúan variálható utastérrel, hogy az egyterűs ügyfelek hűek maradjanak a márkához. Az utastér átrendezhetőségének rugalmasságában egy SUV többet nyújthat a kombihoz. Az előrehajtható támlájú utasoldali első ülés mindkét autófajtában előfordul, de a hátsó ülés hosszirányú állítása a kombiból kimarad.

További előny a terepjáróknál a harmadik ülés, ami a nagyobb modellek extralistáján fordulhat elő, amilyen például a Nissan X-Trail vagy a Hyundai Santa Fe. Értékesítőink örömmel tájékoztatják ügyfeleinket az egyes típusok utastér-átrendezési lehetőségeiről, illetve arról, hogy ezek a felszerelések mely kiviteli szintekhez tartoznak alapáron és hol választhatók önálló extraként vagy jutányos árú extracsomagban, más tételekkel együtt.

### GUMIKÖLTSÉG: TÖBBE KERÜL SUV-T TARTANI

Anyagi szempontból egy SUV több téren is hátrányban van a kombihoz képest. Az egyik ilyen részterület a gumiabroncsoké. A 235/50 R19-es méret egy kompakt és középkategóriás terepjárókon megtalálható gumit takar, a gyönyörű nagy felület még megfelelő rugózást kínál, nem túl alacsony oldalfal-magasságú gumival. Ilyen gumiabroncsok nagyjából 55-75 ezer forintos ársávban rendelhetők neves prémiummárkák kínálatából.

Ugyanennek az autómárkának egy jól felszerelt kompakt kombijára 225/45 R17-es gumiabroncs váló. Ez a 195/65 R15 és a 205/55 R16-os gumiabroncsok váltómérete, igen nagy darabszámban készül, keresett és viszonylag kedvező árú gumik. Ebben a méretben az internetes gumiabroncs-webáruházak körülbelül 36 és 50 ezer forint közötti összegért szállítanak ki egy gumiköpenyt, ha ugyanarra a három prémium-gumigyártóra szűrjük le a hatalmas kínálatot. A különbség egy garnitúra vételárán 60-90 ezer Ft, amihez hozzáadódhat a nagyobb felületű gumik magasabb átszerelési költsége.

### FOGYASZTÁS: TAKARÉKOSABB A KOMBI

Egy SUV rendszerint többet fogyaszt a vele motorerőben és méretben összevethető kombinál, aminek több oka is van. Az egyik fő tényező a légellenállás. Az aszfaltterepjárók

magasabb felépítése, nagyobb karosszériája, nagyobb külső visszapillantó tükre, szélesebb gumiabroncsa és ebből fakadóan kiterjedtebb homlokfelülete rontja a karosszéria áramlástani tulajdonságait.

Eredendő hátrány a nagyobb tömeg is. Az ADAC, a legnagyobb német autókлуб összehasonlítása szerint a súlytöbblet egy ötajtós vagy kombi személyautó és a vele összevethető méretű SUV között 15-20 százalék is lehet. A rosszabb alakító tényező és a nagyobb homlokfelület elsősorban autópályán növeli az üzemanyagigényt, ahol a légellenállás a legfontosabb legyőzendő menetellenállás. A súlytöbblet ezzel szemben városban hat kedvezőtlenül, ahol sokszor kell újra és újra felgyorsítani a nagyobb tömeget.

A Spritmonitor.de oldal a regisztráló autósok online tankolási naplójából számol átlagfogyasztást. Ha kellően sok bejegyzés van fent, az jó közelítéssel megmutatja a vegyes forgalomban várható fogyasztást egy-egy autótípussal. A most futó

Mazda CX-5-re keresve a 150 lóerős dízelmotorral 6,60 l/100 kilométeres átlagfogyasztást ír az adatbázis. A jóval hosszabb Mazda6 ezzel szemben 6,15 literrel beéri átlagosan. A Ford Fiesta és városi crossover párja, a Puma 100 kilométerre 6,15, illetve 6,22 litert fogyaszt a 125 lóerős 1.0 EcoBoost benzinessel. Közel van egymáshoz Dacia Duster és a Logan kombi átlaga is a háromhengeres turbós benzinnel. Előbbi 6,56 l/100 km, utóbbi 6,29 liter ugyanekkora távon.

suv-daciaduster Nagyobb autók esetében a három ülésessel is elérhető Peugeot 5008 átlaga a 2,0 literes dízelmotorokkal 6,7, az 508-é kerekítve 6,3 liter. A különbség autótípusonként változó, nagyobb és kisebb is lehet ezeknél a párosoknál, de nem literekben mérhető. Ha a kombihoz képest 10 százalékos többletfogyasztásból indulunk ki, azzal jól bekalkulálható a két autófajta üzemanyagköltségeinek várható különbsége.

Reméljük, hogy ezekkel az adatokkal és jellemzőkkel sikerült támpontokat adni Olvasóinknak az autóválasztáshoz. Az egyes márkák autóit alaposan ismerő értékesítőink számos értékes tapasztalattal és tanáccsal segíthetik a döntést az Ügyfeleinkhez legjobban illő autó megtalálásában – legyen az kombi vagy SUV.benzinessel. Közel van egymáshoz Dacia Duster és a Logan kombi átlaga is a háromhengeres turbós benzinnel. Előbbi 6,56 l/100 km, utóbbi 6,29 liter ugyanekkora távon. ■



# AHOL A PANDÁK SZÁMA MEGHALADJA AZ EMBEREKÉT

Van egy sziget, ahol a Fiat szerint több a Panda van mint ember.

A Földközi-tenger közepén fekvő Pantelleria Sziciliától 100 km-re délnyugatra, Tunéziától kb. 65 km-re északkeletre fekszik, területe mindössze 83 négyzetkilométer, és csaknem nyolcezren lakják. A sziget népszerű kisautója a Fiat Panda, ez pedig akár az utikönyvekbe is bekerülhet a sok látványosság mellett.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET AUTÓ-FORRÁS

A Fiat a "Pandelleria" című dokumentumfilmjével tiszteleg az 1980-ban bemutatott, és azóta is töretlen népszerűségű kisautó, valamint az autót gyártó Pomigliano d'Arco-i "Giambattista Vico" üzem alkalmazottai előtt.

A 30 perces filmben Pantelleria 14 lakóját mutatják be, akik a Fiat Pandák három generációja iránti szerelmükről mesélnek. Van közöttük méhészt, gazda, autószerelő, pap, zenész is. Mindannyian szeretik a szigetet és a Fiat Pandát, amely sokoldalúságának és funkcionalitásának köszönhetően segíti őket mindennapi tevékenységeikben.

A filmben alapján tényleg úgy tűnik, mintha a szigeten tényleg szinte csak Fiat Pandák közlekednének. Na jó, néha feltűnik néhány Punto és 500-as is...

"Beindítod a motort, és megy. Keveset fogyaszt és nem kérdez semmit" - foglalja össze a terepmintásra festett Pandája egyszerűségét egy férfi, aki a repülőtéren dolgozik. Egy pap pedig arról mesél, hogy a szigeten az utak keskenyek, ezért a Pandákkal könnyű dolguk van.

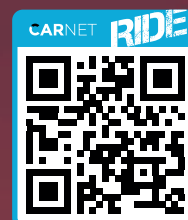
A film kapcsán Olivier Francois, a Fiat vezérigazgatója közölte, hogy 43 évvel bemutatása után a Fiat Panda a vezető városi autó Európában és a legkelen-

dőbb jármű Olaszországban, ahol a teljes piaci részesedése 8 százalék. A vezérigazgató szerint a Pomigliano d'Arco-i gyár dolgozói hihetetlen szenvedéllyel és profizmussal dolgoznak azon, hogy a Panda sikere soha ne érjen véget - mondta.

A Fiat Panda 1980-as bemutatása három generációt és rengeteg modellvariációt élt meg. Harmadik generációja 2011 óta kapható, kisebb nagyobb változtatásokkal. A legutolsó nagyobb változás az volt, hogy lágy hibrid hajtással is kapható: az egyliteres, háromhengeres FireFly motorhoz csatlakozik az indítógenerátor és a 3,6 kilowattos akkumulátor. A motor teljesítménye 70 lóerő, nyomatéka pedig 92 Nm.

A Fiat Panda negyedik generációja várhatóan már teljesen elektromos lesz. A hírek szerint ez a modell a Jeep Avengerrel közös gyártósoron készülhet majd, és ugyanazt az eCMP platformot használja majd, amire a Jeep is épül.

A CarNet Fiat kereskedéseiben is megtalálod a Fiat Pandát. A benzines változat 5.720.000 forintos alapáron érhető el.



NÉZD MEG  
A VIDEÓT!





# MEGÚJULT AZ 508-AS PEUGEOT!

Júniusban már a márkakereskedésekben lesz az 508-as Peugeot vadonatúj szedán és kombi változata. A facelift leginkább az autó orrán érhető tetten, az eddigi egy helyett már három, karom alakú menetfényvel hasít, és keskenyebbek lettek a fényszórók is. A LED-mátrix fényszórók már az alapfelszereltség részei lesznek.

CARNET AUTO-FORT

CARNET FOR-TOP

Az új 508-ason jelentősen változott a hűtőmaszk is, így már jobban illeszkedik az új márkaarculatba, és természetesen megkapta az új emblémát is az autó. Az autó hátulja kevésbé változott, de a lámpák közül eltűnt az oroszlános logó, helyére Peugeot felirat került.



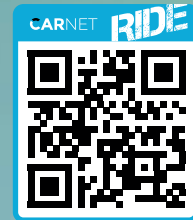
Az utastérben csak apróbb újítások vannak, eltűnt a váltókar, azt billenőkapcsolóra cserélték és a kormányon is már az új embléma fogad.

Az autó motorkínálata nem nagyon változott. Az alapmodellek a háromhengeres, 130 lóerős PureTech 1,2 literes benzínmotorral vagy a négyhengeres, 1,5 literes, 130 lóerős dízelmotorral érkeznek. Mellettük három plug-in hibrid hajtás választható, a 180 és 225 lóerős hibridek elsőerék-hajtással jönnek, a csúcsmo­dell viszont összkerekes és 360 lóerős.

Az 508-as reklámfilmjében a hosszú távú versenyekre tervezett 9X8 Hypercar is szerepel. A tavaly bemutatott versenyautó mindössze 1030 kilogramm és csaknem 680 lóerős. Egy 2,6 literes V6-os turbómotor, valamint egy villanymotor hajtja: az előbbi a hátsó, az utóbbi az első kerekeket. ■







 **NÉZD MEG  
A VIDEÓT!**





# CARNET RIDE - MUSTANG MACH-E HATÓTÁV TESZT

A forgatás célja az volt, hogy megnézzük, vajon télen is el tud-e menni a Ford Mustang Mach-E 400 kilométert egyetlen töltéssel.

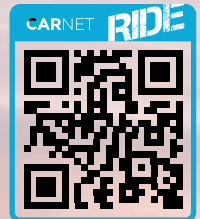
Bár úgy volt, hogy „tojásokon lépkedve” megoldjuk valahogy, de közben az élet közbeszólt és a srácok nem igazán tudtak azzal foglalkozni, hogy hol nyerhetnének pár kilométert, ellenben elragadta őket a hév inkább kiélvezték azt, hogy egy brutálisan jó autóban ülnek. Hogy így mi lett a vége? Nézd meg a videót és megtudod.

CARNET FOR-TOP

CARNET AUTO-FORT









# AZ ÉV ELEKTROMOS AUTÓJA A JEEP AVENGER

A vadonatúj, teljesen elektromos Jeep Avenger kapta az “Év Elektromos Autója” és a “Legjobb Elektromos Városi Autó” díját a 2023-as Top Gear Electric Awards-on.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ



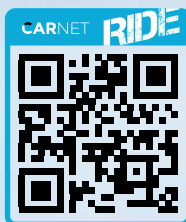


A Top Gear értékelése szerint az Avenger kicsi, rövidebb, mint a legtöbb crossover, könnyen manőverezhető, a karosszérián körbefutó műanyag elemek pedig jól védik a sérülésektől. Terepszögei, hasmagassága terepjárásra is alkalmassá teszik, a hátul ülőknek is sok hely van, csomagtartója pedig megfelelő méretű. Mindent összevetve ez a legjobb városi elektromos autó - írták.

Jack Rix, a Top Gear Magazin szerkesztője szerint a Jeep Avenger azok közé az autók közé tartozik, amit olyan emberek terveztek, akik élvezik a munkájukat. A formák, a színek és az anyagok modernnek és összeillenek. Szép formaterv, tisztességes áron.

Az 1536 kg súlyú Jeep Avenger 408 centiméter hosszú, 16 centivel rövidebb, mint az eddigi legkisebb Jeep, a Renegade. Csomagtartója 355 literes, utasterében pedig összesen 34 liternyi hasznos rakodóhelyet találunk. Az Avenger első kerekeit hajtó elektromos motor 156 lóerős, az akkumulátor kapacitása pedig 54 kWh. A WLTP

szerint mért fogyasztás 12,5 kWh 100 kilométeren, így akár 400 kilométer is megtehető az autóval. Az autót akár 100 kW-os teljesítménnyel is tölthetjük, így 20-ról 80 százalékra feltölteni 24 perc alatt lehet. Nulláról százra 9 másodperc alatt gyorsul, végsebességét pedig 150 km/h-ban maximálták.



NÉZD MEG A VIDEÓT!

A Jeep a tervek szerint 2025-ig négy teljesen elektromos hajtású járművet mutat be, 2030 végétől pedig már csak teljesen elektromos modelleket forgalmaz majd Európában.

A Jeep Avenger már a CarNet kereskedéseiben is rendelhető, 15.990.000 forinttól. ■



# MERT TÁBOROZNI JÓ!

**Nyári vitorlás táborokra gondolva a nagy többség egyből a Balatonra gondol. Pedig nem is kell olyan messzire elutazni a fővárosból, sokkal közelebb is várja minőségi vitorlázás tanulási lehetőség a gyerekeket!**

Agárdon a Velencei-tó partján több, mint tíz éve kínál vitorlás gyerek táborokat a Yacht Klub Agárd. A táborok 5 naposak, hétfőtől péntekig tartanak, lehet ott alvós és bejárós módot is választani. A táborokban a gyerekek megismerkednek a vitorlázás alapjaival, de emellett sokat játszanak, strandolnak. Optimist és RS Fewa vitorlásokkal, szakedző irányításával tanulnak a gyerekek vitorlázni.

A Velencei-tó, mivel a Balatonnál kisebb vízfelület, biztonságosabb a tanulók számára, nem nőnek akkorára a hullámok még erős szélben sem. A tó vizét nádasok, kis szigetek tagolják, ami vadregényessé, érdekessé teszi a tó felfedezését vitorlás hajókkal. Ezt meg is teszik a fiatalok a tábor egyik napján, - ha az időjárás megengedi, - hosszabb túrán keresik fel a tó rejtett részeit.

A táborokat 8 és 18 év közti fiataloknak ajánlja a klub, két korcsoportra bontva lehet a táborokra jelentkezni. Alapfeltétel a biztos úszni tudás, és a jókedv!



**AKI KEDVET KAPOTT EHHEZ A SZÉP SPORTHOZ, MINDENKÉPP LÁTOGASSON EL AZ YKA.HU HONLAPRA, VAGY KERESSE A TÁBOR SZERVEZŐJÉT TELEFONON:**

**HÉJJ VIKTÓRIA 06 20 222 9867.**

**WWW.YKA.HU**







# MOTOROS KALANDOK, TELJES BIZTONSÁGGAL

Hogyan lehet a motoros utazást teljes felszabadultsággal élvezni? Érdemes felkészülni a megfelelő okiratokkal és biztosítással, hogy az utazás és a közlekedés valóban zavartalanul teljen. Nézzük meg közelebbről, hogy mire érdemes odafigyelni, ha motorral vágunk neki az útnak.

## 1. Vizsgáljuk át a motort utazásunk előtt:

mielőtt bármilyen hosszabb útra indulunk, át kell vizsgálni a motorunkat. Legfontosabb teendőink: ellenőrizzük az olajsintet, ha szükséges pótoljuk. Vizsgáljuk meg a gumiabroncsok állapotát, próbáljuk ki a fékeket és ellenőrizzük az összes lámpát is. Figyeljünk az akkumulátor töltöttségi szintjére, hiszen ez hatással van az elektromos egységek működésére. Továbbá ellenőrizzük a motorlánc állapotát és ha szükséges, cseréljük azt is.

## 2. Fordítsunk figyelmet a megfelelő ruházatra:

minden esetben csak a megfelelő felszereléssel induljunk motoros túrára, hiszen a kényelmes és biztonságos ruházat életet menthet! Mielőtt elindulnánk, ellenőrizzük a bukósisak, a védőruha és a különböző protektorok állapotát. Készüljünk száraz és nedves, esős időre is.

## 3. Kössük meg a kötelező biztosítást:

fontos tudni, hogy egyetlen robogó és/vagy motorkerékpár sem közlekedhet közúton kötelező biztosítás nélkül. A statisztikák szerint a magyar utakon közlekedő robogók felére mégsem kötnek kötelező biztosítást, pedig ezzel elkerülhető lenne gyakori közúti szabálysértési bírságok kiszabása és a pótdíjfizetés, illetve egy esetleges baleset okozása esetén felmerülő kártérítési procedúra is.

## 4. Tartsuk be a KRESZ-t:

bár ez természetesen alapvető, azért célszerű kihangsúlyozni, hogy tartsuk be a KRESZ szabályait bel- és külföldön egyaránt, és ne lépjük túl a megengedett sebességhatárokat!

## 5. Ellenőrizzük okmányaink érvényességét:

indulás előtt nézzük át a következő okmányok meglétét és érvényességi dátumát: személyi igazolvány, jogosítvány, forgalmi engedély, útlevél, és tartsuk is magunknál a szükséges iratokat.

## 6. Kössünk utasbiztosítást:

akár belföldre, akár külföldre indulunk, az utasbiztosítás segítséget nyújt a balesetek, sérülések és betegségek esetén, illetve az elveszett vagy megrongálódott csomagok, lopáskár, vagy az utazás meghíúsulására is.

Kellemes és biztonságos nyári motorozást kíván az E-utas.hu csapata!

Utasbiztosítás online, díjkalkuláció és szerződéskötés kényelmesen,

akár indulás előtt közvetlen: [www.e-utas.hu](http://www.e-utas.hu)

Kötelező biztosítás autóra-motorra percek alatt: [www.eurorisk.hu](http://www.eurorisk.hu)

**eurorisk.hu**







# FÉLMILLIÓTÓL FELFELÉ: RETROAUTÓK MÁSODKÉZBŐL

**500, Új Bogár, MINI, PT Cruiser és más retroautók használatán.**

**Erős felfutásban voltak az új modellek között a retroautók az ezredforduló körül, így ma viszonylag kevés pénzért vehetünk legendás elődöket idéző autókat, nagyszériás technikával. Mire kell figyelni a múltidéző használt autókkal? Elmondjuk.**



## FORD THUNDERBIRD

### LEGENDA ÚJRATÖLTVE

**Irányár: egy-egy példány kapható,  
most épp 5,5 millió forintért**

**Évjárat: 2002-2006**

**Motorkínálat: 3,9 V8: 284 LE**

Kivételes helyzetben volt a Ford, hogy a Mustangon kívül még egy legendás sportkupéja, illetve kabriója volt a Thunderbird-del. Eredetileg a T-Bird kétajtós, nyitható tetős, és amerikai mércével sportos autó volt az 1955-ös modellévtől. Több mint négy évtizedes egybefüggő pályafutása során a Thunderbird egyre inkább puhult, az egykor kétüléses autóból terebélyes 4-5 személyes kupék és kabriók születtek, akár 5,7 méteres hosszúsággal és 2,2 tonnás tömeggel. Sportossága inkább a motorok erejére vonatkozik. A nyolchengeres erőgépek generációtól függően 4,2-7,5 literesek voltak, de több nemzedék hathengeres motorokkal is készült. Az olajválságok hatására némelyik 90 lóerős sem volt 3,3 literes hengerűrtartalommal, mert a fogyasztáscsökkentés legegyszerűbb módszere a motorok visszafajtása volt.

Cikkünkben a 11. generáció szerepel, amivel a Ford 2002-ben újjáélesztette a nagy nevet. Öt év szünet után krómfelín retroautóként tért vissza a Thunderbird, formája az első generációt idézte. A hidraulikus tetőmozgatású luxuskabrió a „Halj meg máskor” című James Bond-filmben is szerepelt. Az első évben a Ford a nosztalgiát hangsúlyozó sárga és zöld pasztfelfényezéssel gyártotta a kétüléses.

Műszaki alapjai közösek a Magyarországon szinte ismeretlen Lincoln LS-ével és az egzotikus nagyautóként hazánkban is érdekes alternatívát jelentő Jaguar S-Type-ével. Akkoriban a Jaguar is a Ford-konzern leányvállalata volt. A Thunderbird vevőinek azonban nem kellett beérnie holmi hathengeres alapverziókkal, itt egyféle motor volt, a V8. Ezt a 284 lóerős, 3950 köbcentis nyolchengerest a Jaguartól vette át a Ford. 2005-ig összesen csak 68 098 példány készült a kereskedelmi értelemben sikertelennek mondható kétülésesből. Elterjedését árához képest közepes minőségérzete sem segítette, de kis darabszáma használt autóként növeli a T-Bird ázsióját.

Egzotikussága ellenére a Thunderbirdből akad egy-egy eladó használt autó. A típus ritkasága miatt árat nehéz volna megjelölni, a cikk írásakor épp 5,5 millió forintos irányáron van egy eladó. V8-as amerikai autónál mindig érdekes kérdés a fogyasztás, de az utolsó Thunderbird szomja össze sem hasonlítható akár 7536 köbcentis felmenői benzinpusztításával. Autógázzal 11-16, benzinnel 10-14 literrel meg lehet tenni vele 100 kilométert. Ha gyengélkedne a nevében a mennydörgés és madár szavakat hordozó Thunderbird, sokszor csak egy gyújtótrafó szállt el a nyolc közül. A gyújtótekercecsek akár házilag is cserélhetők, de a diagnosztizálással és a javítással bizalommal fordulhatnak Ford-márkaszervizeink munkatársaihoz. A Ford még sokféle gyári alkatrészt szállít az autohoz, így nem kell az internetről, részben bizonytalan háttérű webáruházakból összevadászni hozzá a karbantartáshoz vagy javításhoz szükséges pótalkatrészeket.

## FIAT 500

### STÍLUS ÉS MEGBÍZHATÓSÁG

**Irányár: kb. 1,6-1,7 millió Ft-tól**

**Évjárat: 2007-től van gyártásban**

**Gyakori motorok: 1,2: 69 LE, 1,4: 100 LE;  
1,25 dízel: 75/95 LE**

2007 júliusában napra pontosan a legendás előd, a Nouva 500 50. születésnapján mutatta be a FIAT a retrós formatervű



kisautót. Az utód a tömegeket motorizáló, de puritán, olcsó kiskocsinak tervezett előddel ellentétben sikkos, stílusos és rendkívül egyedivé konfigurálható ékszerdoboz lett. Az irántuk tanúsított rajongás azonban közös bennük.



2016-ban a FIAT továbbfejlesztette az autót. A facelift az orron a módosított fényszórókon, hátul a lámpák középső betétjén látható, amely a karosszéria színét viseli. Időközben megjelent a modell elektromos hajtású változata az 500e, amely nemcsak technológiában, de méretében is eltérő autó. Ilyen helyi szinten emissziómentes 500-asokat is értékesít a CarNet budaörsi, győri, tatabányai és veszprémi márkakereskedése a lágy hibrid hajtással elérhető új 500-asokon kívül.

A 312-es típuskódú FIAT 500 motorválasztékában megtaláljuk az Abarth 595 és 695 sportmodellek 180 lóerős turbómotorját is, de használt autóként a takarékos, nagyon kiforrott 1,2-es a legjobb választás. A négyhengeres 69 lóereje megfelelően mozgatja a csábos kiskocsit.

Az évek múlásával az olaszos stílusú utastér néhány helyen csúnyán öregedhet, de a kormánykerék bőrbevonatának cseréjével nagyon megszépülhet a kocsi. A műszaki alapokat az 500 megosztja a korabeli Pandával, mindkét autó technikája egyszerűen javítható. Kedvező áron beszerezhető alkatrészei is vonzóbbá teszik az 500-ast használt autóként. Bátran engedhetünk a csábításnak, a FIAT 500-ban akkor is remek a hangulat, ha odakint épp vigasztalan az idő.

## MINI

### ÚJRAKEZDÉS NÉMET HÁTTÉRREL

**Irányár: kb. kb. 850 000-2 800 000 Ft**

**Évjárat: 2000-2008**

**Gyakori motorok: 1,6: 90 és 115 LE,**

**1,6 kompresszor: 163/170 LE; 1,4 dízel: 75/88 LE**

Még az 1990-es években bonyolódott a BMW a brit kalandba, amikor bevásárolt a szigetországbeli autógyártóba, megszerezve a Mini, MG, Land Rover, Range Rover és Rover márkákat (a Rolls-Royce később került a céghez). Hamar kisült, hogy ráfizetés volt ez a befektetés, amit a Land Rover és a Range

Rover eladása részben mentett, de a Rovertől és az MG-től csak jelképes 10 fontért tudott megszabadulni a német fél. Jó érzékkel megtartották viszont a kisautóiról híres Minit, de a nevet következetesen MINI-nek írja a gyártó a retroautós éra megkülönböztetésére.

2000-ben kezdődött az új generáció gyártása, eleinte kizárólag háromajtós karosszériával, majd kabrióként is. Az R50 az alapverzió jele, a kabrió kódja R52, az R53 pedig a mechanikus feltöltős sportmodell, a Cooper S típuskódja.

Bár a ferdehátúak közül idén a legfiatalabb első generációs MINI is 17 éves lesz, az eredetit idéző, de kiváló érzékkel modernizált dizájn és utódainak hasonló formaterve miatt a típus nem hat öregnek, pláne nem bő 20 évesnek. Stílusos autó, ami értékesebbnek tűnhet valós áránál. A kortárs kisautókhöz képest nagy előnye a kiváló vezethetőség, a gazdagabb biztonsági és kényelmi felszereltség. Szokatlan a nagyon magas embereknek is passzoló ülés helyzetet, amit Dirk Nowitzki, a 213 centis kosárlabdásztár demonstrált a



mindössze 3,63 méteres kisautóban.

Ajánlható a One nevű alapmodellben 90, a Cooperben 115 lóerős 1,6 literes benzines motor. Ugyanez a kompresszorral a Cooper S-ben 163 lóerős, a 2004-es ráncfelvarrástól már 170. Fontos tudni, hogy ez nem a következő generációban bevezetett Prince-motor, hanem egy attól teljesen független konstrukció, Chrysler-eredettel. A 75, majd 88 lóerős dízelt a Toyota szállította, a Yaris 1,4-es D-4D motorja hajtja a dízel-MINI-ket.

A belső téri műanyagfelületek, kapcsolók amortizációjánál sokkal súlyosabb hibalehetőség a kormányrágás. Szívároghat a szervokormány szivattyúja, és ha elromlik a szervoszivattyú ventilátoros hűtése, a villanymotorral hajtott pumpa könnyen túlmelegszik és cserét követel.

Kiseb hibalehetőség a beázó csomagtartó és hátsó lámpa, valamint a tetőkárpit beesése az elengedő ragasztó miatt. Oda kell figyelni a hűtőrendszer működésére, az autó alacsony építése miatt könnyű megütni a hűtőradiátor alját

vagy egy csövét, ami szívárgást, majd túlmelegedést okozhat. 2004-től a modellfrissítéssel tartósabb kézi sebességváltók váltották az addigiakat.

Fejlettebb technikája miatt a MINI nem azoknak jó választás, akik egy Aygo, egy i10 vagy egy Twingo árszintjén üzemeltethető városi autót keresnek. De prémium-kisautós felszereltsége, sikkos karosszériája és kortalansága vonzó társsá teszi a már 800-900 ezer forinttól kapható generációt.

## FIAT 124

### KÉT VILÁG LEGJAVA

**Irányár: kb. 7,8-11,9 millió Ft**

**Évjárat: 2016-2020**

**Motorkínálat: 1,4 MultiAir Turbo: 140 LE.**

**Abarth 1,4 Turbo: 170 LE**



Egy kompakt, könnyű, kétüléses, hátsókerék-hajtású autó élményfaktora köztudottan magas, ha pedig még a teteje is nyitható, aligha adhat több örömet egy négykerekeű. A FIAT 124 Spidernek összesen öt év adatott meg új autóként, de a karakteres roadster hamar klasszikus autóvá érhet, csekély darabszámai miatt értéknövekedési potenciállal.

Formája az 1966-tól egészen 1985-ig, utolsó éveiben Pininfarina Spidereuropa néven gyártott 124 Sport Spidert idézi. A 124 Spider annak ellenére a legszebben megvalósított retroautók egyike, hogy csak a típus alapjait adó Mazda MX-5 orrát és farát módosíthatták a formatervezők.

Nem meglepő, hogy a 348 kódjelű roadstert a Mazda gyártotta Hirosimában, legnagyobbbrészt az MX-5 ND-vel, a negyedik generációval közös technikára. A sebességváltó azonban az eggyel korábbi MX-5-ből való, hogy jól bírja a turbófeltöltés motorok nagyobb forgatónyomatékát.

Mindössze 1150 kilós a FIAT 124 Spider, ami nemcsak vérpezdítő menetteljesítményekben kamatozik, de meghökkenően alacsony fogyasztásban is. A 140 lóerős motorral 7-7,5 literes átlagfogyasztásra számíthatunk, aminél az önzáró differenciálműves, álmkönnyen driftelő Abarth is csak pár deciliterrel kér többet 100 kilométerre. 240 Nm-es nyomatékmaximu-

mával a másik motorváltozat is lelkesen farol gázadásra, a nyitott differenciálművel is élmény kanyargós úton terelni.

Mind a FIAT-verzió 140, mind az Abarth-modellváltozat 170 lóerős négyhengerese MultiAir-motor. Nagyon fejlett változó szelepvezérlésük elektrohidraulikus állítással módosítja a szelepek nyitási-zárási idejét és a szelepnyitás, avagy a szelepemelés, mértékét. Ezek a motorok hosszú élettartamúak, de nagyon fontos a gyári olajjal sűrűn elvégzett motorolajcsere és a gyújtógyertyák előírás szerinti cseréje, szintén gyári gyújtógyertyákra, ami szavatolja a motorok tartós, kifogástalan működését.

Többnyire keveset futott, második-harmadik autóként használt kocsikból áll a kínálat, jellemzően alacsony, öt számjegyű futásteljesítménnyel. A használt FIAT 124 Spiderek közül a CarNet budaörsi Alfa Romeo-szalonya is árul egyet, ráadásul 8 millió Ft alatti árával a legbiztosabb hátterű fehér sportautó kerül a legkevesebbe a cikk írásakor Magyarországon kapható modellek közül.

## VOLKSWAGEN NEW BEETLE

### ÚJ KORI BOGÁR, KABRIÓKÉNT IS

**Irányár: kb. 900 000-2,2 millió Ft**

**Évjárat: 1998-2010**

**Gyakori motorok: 1,4 16V: 75 LE, 1,6 8V: 102 LE, 1,9 TDI dízel: 90-105 LE**

Alvázlemezre csavarozott karosszériájú elődjével ellentétben a New Beetle önhordó acélkarosszériás konstrukció. 413 centijével nem hosszú, de elég rosszul áttekinthető autó. Parkolásnál megszokást igényel a gömbölyű, félkörívvel megrajzolt karosszéria, és csekély hasmagassága miatt a Beetle lökhárítója alulról is sérülékeny.



Mivel a hagyományos farmotor és a hátsókerék-hajtás gazdaságtalan lett volna, a retroautó keresztben beépített orrmotorral és elsőkerék-hajtással valósult meg. Technikája közös többek között a negyedik generációs Volkswagen Golféval, így az első Audi A3-mal, Škoda Octaviával és SEAT Leonnal is rokon. Széles rokonsága gazdag motorválaszték-



kal járt együtt, benne olyan izgalmas erőforrásokkal, mint a szűk hengersizögű, ún. soros V5, amely egy öthengeres szívó benzines 170 lóerővel, vagy a hengerenként ötszelepes 1,8T, gyárilag 150 lóerővel.

Kevésbé illik egy jópofa autóhoz a TDI-k géppuskázása, de az 1896 köbcéntis, erős zajjal dolgozó dízelmotorok tartóssága és takarékosága is legendás. Az adagolós és a PD jelű, adagolófűvőkás dízelek is viszonylag olcsón javíthatók, és a legtöbb nem szakosodott autószerelő műhelyben is jól ismerik a Škoda Fabiától az Audi A6-ig rengeteg autóban bevetett dízelmotorokat. Mivel összkerékajítás csak a V6-os, 224 lóerős RSi-ben volt, a legeslegtöbb New Beetle alatt egyszerű és könnyen karbantartható csatolt hosszlevegőkaros futóművet találunk. Elöl a hasonlóan bevált MacPherson-futóművel futnak a neo-Bogarak.

Sok testvérmodellje miatt a kopóalkatrészek ára kedvező, mivel a hajtó féltengelyek, motoralkatrészek, fékek, elektromos komponensek és a többi pótalkatrész számos beszállítótól, sokféle utángyártott változatban, könnyen és gyorsan beszerezhető.

Mint más használt autók, a New Beetle is produkál néhány ismétlődő gondot. Hibaforrás a benzinesek közül elsősorban az 1,6 literes motoroknál a sebességváltó csapágyazása, az 1,4 literes motornál inkább a hengerfejtömítés okozhat gondot azon kívül, hogy 75 lóerővel a vidám autó igen lomha. Csak a VR5-ös és a VR6-os motor vezérlése láncos, az összes négyhengeres benzines és dízelmotor szelepeit vezérműszíj mozgatja. Az előírt periódusban (vagy egy olajcserével korábban) végrehajtott vezérléscserékre a dízeleknél különösen ügyelni kell, mert a gázolaj nagy nyomását előállító szivattyút, illetve az adagolófűvőka-elemeket is a vezérműszíj hajtja, ami jelentős terhelés. Ha egy New Beetle kabrióknak működésképtelen a vászontető-mozgatása, első körben a végálláskapcsoló hibájára gyanakodhatunk, nem kell rögtön a tetőmozgató hidraulika javításába fogni.

Belül erősen lelakottnak tűnhetnek a gondosan szervizelt autók is, mert a műszerfali felületek karcolódása és a kapcsolókat borító, puha tapintású lakk lehámlása rossz benyomást kelt. A cserén kívül megoldás lehet a felületek alapos tisztítása és újrafestése is. A Volkswagen New Beetle használtan is népszerű retroautó, amely sok derűt sugároz, technikája áttekinthető és árai viszonylag nyomottak.

## CHRYSLER PT CRUISER

### AMERIKÁBÓL, SZERETETTEL

**Irányár: kb. 450 000-2 000 000 Ft**

**Évjárat: 2000-2010**

**Gyakori motorok: 1,6: 115 LE, 2,0: 141 LE,**

**2,2 CRDi dízel: 121/150 LE**

Kevés amerikai autónak jutott olyan sikeres európai karrier, mint a Chrysler PT Cruisernek. A koncepció az óceán mindkét partján működött, mert a II. világháború előtti autók hangulatából sokat merítő modell egy európai szemmel is kompakt, jó helykihasználású autó. Más retroautókhöz képest elég sok PT Cruisert hirdet hazánkban tulajdonosa, Európában is viszonylag sok fut belőle. Elterjedtségének egyik oka,



hogy Grazban gyártotta a Magna, ahol most többek között a Toyota Supra készül. A PT Cruiser így nem kizárólag szürkeimportban jött be Magyarországra, mexikói gyártásból, hanem márkakereskedők is értékesítették. Belül is jópofa és eredeti autó a PT Cruiser, amely 4288 mm-es hosszúságához képest jól használható utas- és csomagteret ad. Sajnos a belső tér az olcsó hatású anyagokkal elég gyorsan öregszik, emiatt is jobb az ápolás híján sokszor viselt bőrkárpitozás helyett szövetteléses autót keresni.

Jellemzően Nyugat-Európából behozott autókból áll a kínálat, a felhozatalon belül sok dízel van. A 2148 köbcéntis négyhengerest a Mercedes kölcsönözte az amerikai retroautóhoz, 121 vagy 150 lóerős van belőle.

Európában a Chrysler 1598 köbcéntiméteres benzineset is kínált, a választékot lefelé bővítő motor itt is 115 lóerős, akár csak a MINI Cooperben, amelynek motorját szintén az amerikai konszerntől vásárolta a MINI. 115 lóerővel a PT Cruiser lényegesen gyengébb és nem sokkal takarékosabb, mint a 141 lóerős kétliteres szívó benzinessel.

A kétezeresen különösen gyakran kell ellenőrizni a hűtőfolyadék szintjét! Ha fogy a víz, a hengerfejtömítés lehet a ludas benne, amit időben ki kell cseréltetni, nem szabad megvárni a motor esetleges túlmelegedését!

Igen nyomott áron, már 500-600 ezer forinttól kapni Chrysler PT Cruisert. Kabriókat 1,2-1,8 millió forint körül találni. A nyitható tetős retroautó abszolút egyedi, a különlegesség orrában vagy a 143 lóerős, 2,4 literes szívómotort találjuk, vagy ennek a négyhengeresnek a 223 lóerős, turbófeltöltős változatát.

# 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
- Költségként 100%-ban elszámolható havi bérleti díj
- Biztosítások és káresemények teljes körű kezelése
- A bérlőnek nincs maradványérték kockázata
- 100% elektromos, illetve plug-in hybrid autókra is igénybe vehető
- Lényegesen egyszerűbb bérlői adminisztráció







**CARNET TRUCK**

**kishaszongépjármű**

**Kárügyintézés | Javítás | Felépítmény-gyártás | Készletek**

**PLATÓS | DOBOZOS  
BILLENŐPLATÓS | PONYVÁS  
felépítmények**

**[www.carnet.hu/truck](http://www.carnet.hu/truck)**



youtube.com/**CarNet-Ride**

CARNET **RIDE**



iratkozz fel most!