

# CARNET

# CSOPORT

## MAGAZIN

X. KIADÁS | 2022. ÁPRILIS



ALPINE CARNET

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



# FORD HYBRID



## VÁLASSZON HIBRID MODELLJEINK SZÉLES KÍNÁLATÁBÓL!

Mi nem fantáziálunk arról, mit hoz a jövő. Teljes modellkínálatunk villamosításával már aktívan dolgozunk a holnap elektromos autóján. Legyen akár egy EcoBoost hibrid hajtású Puma, a kétféle hibrid erőforrással is választható Kuga, vagy a plug-in hibrid Explorer, csak Önön múlik, melyik hibrid autót választja.

*Ford*

BRING ON  
TOMORROW

[ford.hu](http://ford.hu)





## KEDVES OLVASÓNKI!

Nagy öröm számunkra, hogy magazinunk 10. számát tartja a kezében. Hat évvel ezelőtt a CarNet Magazint azért hoztuk létre, hogy ügyfeleinket, partnereinket, kollégáinkat tájékoztassuk az általunk képviselt márkák újdonságairól és Cégcsoportunk híreiről. Nyomatott magazinunk kiemelt szerepe annak ellenére megmaradt, hogy ma már évente több tucat online szakmai cikket, tesztet és videót is készítünk. 2022 már a harmadik olyan év, amikor olyan dologgal találjuk szembe magunkat, amivel eddig sosem, vagy amiről csak a nagyszüleinktől hallhattunk és a történelemlétkönyvekben olvashattunk. Ezek az események, körülmények jelentős hatással vannak a gazdaság folyamataira, befolyásolják működésünket és bizonytalanságot keltenek. Mindenki előtt ismertek az autógyárak gyártási nehézségei, amiket tovább súlyosbítanak a világpolitikai események. Ezek a hírek sok esetben nem hagyják láttatni a pozitív, jövőbe mutató fejlesztéseket, változásokat, kezdeményezéseket. Magazinunk most is csokorba gyűjtötte ezekből a legfontosabbakat.

Természetesen Cégcsoportunk is fejlődik, változik. 2021 év végén nyitottuk meg ALPINE márkakereskedésünket Budapesten. Ez a sportautó olyan ikonikus elődök alapjaira épül, mely megdobogtatja minden autót szerető ember szívét. A Hyundai márka fejlődését mutatja, hogy a gyár IONIC néven külön értékesítési csatornát indít az elektromos autók forgalmazására, melyhez Veszprémi kereskedésünk bemutatótermét kibővítettük.

A haszongépjárművek forgalmazását, mindig kiemelten fontosnak tartottuk, ezért volt nagy öröm számunkra, hogy Győrben Piaggio Commercial márkakereskedést és szervizt nyitottunk.

Cikkeink olvasásához kellemes időtöltést kívánunk!

**Káta Ferenc**

Vezérigazgató

# TARTALOM

## MAGAZIN

Képzelőerő dolgában verhetetlen a Renault	10
Európa legnépszerűbb márkái között a Dacia	14
A tökéletes városi kisteherautó - Piaggio Porter NP6	16
Mazda Történelem	34
Minden idők egyik legjobb autója - Mazda CX-5	36
2022 a Toyota éve lesz	42
A legjobb SUV amit 2022-ben vehetsz - Jeep	44
Wrangler nyári viselet, hogyan szabályos? - Jeep	45
Megvalósul az Abarth 1000 SP koncepció	50
A leginkább környezetbarát autó - Fiat 500	51
A hölgyek kedvencei de nem női autók! - Peugeot	54
Bemutatták az Alfa Romeo Tonalét	56

## TESZT

Alpine A110 - Csodás örökség	4
Nissan Qashquai - A kategóriateremtő 3. generációja	7
Ford Kuga - Mindenkinek jót akar	20
Mustang Mach-E - Szentségtörés vagy inkább menő?	22
Suzuki S-Cross - Megelőzheti a Vitarát?	30
Toyota Yaris Cross - Jó fej nagytesó, aki beéri kevéssel	40
Citroën C4 Crossover - Komfortos kaland	52

## CARNET CSOPORT

Tihanyi Hajós Egylet - Németh Domonkos interjú	24
Eurorisk - Zöldkötelezővel az élen!	20
Tóth Ferenc Pincészet	32
CarNetfleet	37
Vasas Pasarét SC - A női csapat Ismét a playoffban	46
Vasas Pasarét SC - Válogatott siker a férfiagnál	48
Hasznaltautok.hu	64

## MÁRKA HÍREK

Alpine Center Budapest	2
Renault és Dacia ajánlatok	12
Elektromos időutazás a múltba és a jövőbe - Hyundai	60

## PARTNEREINK

Euroleasing	18
Suzuki Marine	26
Suzuki Motor	27
Suzuki	28
Drivingcamp	62

**Impresszum:** Carnet Csoport Magazin - X. kiadás 2022 - Kiadja a CarNet Invest Zrt. (1112 Budapest, Vizsla utca 2-4.) A kiadásért felel Káta Ferenc vezérigazgató. Szerkesztette: Kovács Gergely. Tervezőgrafika és borítótér: IND Creatives. Tördelés: PiQStudios. Sokszorosításért felel a Prospektus Kft., Veszprém, felelős vezető: Szentendrei Zoltán. Figyelem! A kiadó írásos engedélye nélkül a megjelent szöveg-, és képanyag nem sokszorosítható. Az esetlegesen előforduló nyomdai hibákért a kiadó felelősséget nem vállal.

ALPINE

# ALPINE CENTER BUDAPEST

Nagy megtiszteltetés a számunkra, hogy Magyarországon elsőként a CarNet Triplex Kft. nyithatta meg a legendás márka gyönyörű, modern márkakereskedését Budapesten és márkaszervizét Budakalászon.

Várjuk szeretettel Önt is legújabb szalonunkban, ahol a márkához méltó, kiválóan képzett szakembereink segítenek megválaszolni a kérdéseit és megnézheti testközelből ezt az ízig-vérig remek sportautót.

Hamarosan pedig Alpine élménynapok keretein belül teremtünk lehetőséget arra, hogy a volán mögött megtapasztalja a legendás A110 modell képességeit. További részletekről érdeklődjön Munkatársainknál, vagy kövessen minket online!

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

ALPINE





ALPINE CARNET



NÉZD MEG A VIDEÓT!







# CSODÁS ÖRÖKSÉG

**Receptre kellene felírni az új Alpine A110-et, annyira jó. Sikerült az elődhöz méltó módon feltámasztani a legendát, melyre már ránézni is élvezet. Hát még vezetni!**

CARNET **TRIPLEX**

A második világháború lezárása után az éledező Franciaországban Jean Rédélé volt a legfiatalabb Renault-kereskedő. Ő azonban nemcsak munkaként tekintett erre a La Manche-csatorna partján, Dieppe városában, hanem élvezte is, amit csinált. Az árusítás mellett versenyzett a Renault-kkal különféle ralikon, majd a célnak megfelelően elkezdte módosíttatni őket, lefektetve ezzel egy legenda alapjait.

A dolog odáig vezetett, hogy 1955-ben megalapította az Alpine-t, ahol megszületett a Renault 4CV-vel eleinte még szoros rokonságban álló A106. Az első önálló autó után nem volt megállás, jött az A108 és az A110, melyet 1963-tól 1977-ig gyártottak.

1973-ban a Renault megvette a márkát, és ezzel akkori csúcspontjára is ért az Alpine. Ugyan még az 1990-es években is folytatták tevékenységüket, de sorozatgyártású modellel már nem rukkoltak elő egészen 2017 márciusáig. A Genfi Autószalon nyitotta meg az új korszak kapuit, itt mutatkozott be a nagyközönségnek az újkori A110 hátsókerék-hajtással.

„Vigyázz, nehogy eless!” – gondoltam magamban az autóban ülve, amikor láttam, hogy valaki séta közben teljesen kitekeredve fordult vissza az autó után. Nem egyedi reakció volt ez, számos alkalommal megfordultak a mélykék szépség után – és milyen jól is tették! Az A110

első része különtségével vonzza a tekinteteket, éppúgy, mint annak idején elődje-névroskóna, mely a rali-vb első szezonjának győztes autója is volt.

Megmaradt a négy lámpatestes fényszóró-kialakítás és a frontrészen végigfutó domborulatok, de a klasszikus jegyeket fiatalos formában tálták. Finoman szélesedik a 4180 mm hosszú autó a hátsó rész felé haladva, de mindezt elegáns, nemesi köntösbe csomagolva teszi. Lát-szik, hogy valódi, szívünket megdobbantó erő lakozik benne, viszont ezt szépen rejtegeti. Az olyan részletek árulkodnak megbújó erejéről, mint a középre helyezett motorhoz tartozó B oszlop mögötti légbeömlő, a valódi leszorítóerőt generáló diffúzor vagy a 18 colos felnik mögüll kivillanó, a biztos megállásról gondoskodó négydugattyús Brembo-fékek, melyeket az Alpine kedvéért kékre fényeztek. Igazi sportautó az A110, mindössze 1252 mm magas.

Rengeteg Alpine-logót találunk kívül az autón, a nyilvánvaló első és hátsó rész mellett a tanksapkán is feltűnik az A karakter, ahogy ajtónyitáskor a küszöbön és a beltérben számos helyen. Ahogy kívül, úgy bent is táncot jár egymással a sportosság és az elegancia, előbbit a karbonelemek és a szálcsiszolt alumíniumrészek képviselik, utóbbit pedig a gyönyörű barna bőrbetétek az ajtókon és az üléseken.

**Teljesítmény:**  
252 lóerő

**Nyomaték:**  
320 Nm

**Végsebesség:**  
250 km/óra

**Gyorsulás  
0-100:**  
4,5 mp



Érdeemes a kabátot levenni és a csomagtartóba eltenni, mielőtt elfoglaljuk helyünket a hat irányban állítható Sabelt kagylóüléseiben. Téli napokon ugyan nem ez a legkényelmesebb dolog, de a klíma gyorsan átmelegíti a belteret, kabát nélkül pedig sokkal jobban átadhatjuk magunkat az A110 által nyújtott élménynek. Az ülések kialakítása miatt korlátozottan lehet csak hozzáférni a középkonzol alsó részéhez, ahol a telefonokat lehet tölteni – a hagyományos kábeles megoldások mellett akár vezeték nélkül is –, de menet közben úgysem nyúlkal ide az ember. A mobilok összeköthetőek az Alpine fedélzeti rendszerével, amely támogatja az Android Autót és az Apple Carplayt.

Némi megszokást igényel, hogy a tolatókamera képe nem a középső, 7 colos érintőképernyőn jelenik meg, hanem a csapott aljú bőrkormány mögötti, teljesen digitális műszerfalon. A tény, hogy egy ilyen fontos információ ide került, jó indikátor a kijelző minőségére is, melyen a szokásos órák mellett megjeleníthetők az autóra menet közben ható nehézségi erők, sportmódban pedig követhetjük, milyen nyomatékkal és teljesítménnyel dolgozik éppen a motor.

A sportmód a kormányon található nagy piros gombbal aktiválható. A gombrendszer egyértelmű és jópofa, különösen az érintőképernyő alatti kapcsolók. A szisztéma átlátásához azonban kell némi idő: az autót beindítani és ablakokat lehúzni is a középkonzolon lehet, a fokozatválasztón pedig meglepett, hogy a sofőrhez közelebb került az előremenet gombja és nem a megszokott R, N, D kiosztással találkoztam.

Egy pohártartón kívül nemigen van hova pakolni az Alpine belsejében. Minden az autó hátuljába vagy elejébe megy: előbbihez egyszerűbb hozzáférni, a rendszámábla feletti gombbal nyíló kis ajtón keresztül két hátizsák méretű csomagot, illetve az utasok kabátjait dughatunk el összehajtva a 100 literes térben. A motor középre helyezésével 96 liternyi teret szabadítottak fel elől. Ennek ajtaját az utastérből, a motorháztetőkhöz hasonlóan lehet kioldani, majd felnyitni. Ide nagyobb, laposabb tárgyak férnek.

Az A110 megalkotásakor az egyik legfontosabb tényező volt a súlycsökkentés, mely az autó minden területét érinti: még a Brembót is fogyókúrára kérték, akik előrukkoltak egy

olyan fékrendszerrel, mely 2,5 kilóval könnyebb az átalakított rögzítőfék-megoldás miatt. Alumíniumkarosszériájának és a szintén alumíniumból készült, elöl és hátul is kettős keresztlengőkaros futóművének is köszönhetően mindössze 1102 kilót nyom az Alpine A110. A lóerő/súly arányt pedig egy erős, de könnyű motorral próbálták magas szinten tartani. Sikerült is, köszönhetően az 1,8 literes vízhűtéses turbós benzinmotornak, melynek 252 lóerős teljesítményéhez 320 Nm nyomaték társul.

Ha mindez nem lenne elég, az Alpine A110 GT-ben és az A110 S-ben egy ennél is durvább erőforrás pörgöti a hátsó kerekeket, 292 lóerővel és 340 Nm-rel.

A súlyelosztás tökéletesítése (44:56 a vonatkozó arány) érdekében az erőforrást középre helyezték, melyhez hozzáférni a hátsó szélvédő felnyitásával, majd egy takaróelem eltávolítása után lehet. Gyorsan kell dolgoznia, és gyorsan is kapcsol a hétfokozatú duplakuplungos automata sebességváltó ahhoz, hogy 4,5 másodperc alatt 100 km/órás tempóig repülhessen Alpine. Csúcsebbsége 250 km/óra.

Az Alpine-ban szinte a földön ülünk, a kilátásban emiatt kompromisszumot kell kötnünk: piros lámpánál a sor elején rá kell dőlni a kormányra, hogy lássuk a zöldre váltást, hátra pedig főként a külső visszapillantókra érdemes figyelni, a belsőből alig látunk valamit abból, mi zajlik mögöttünk. Jól is jön parkoláskor a már említett tolatókamera és a radarrendszer segítsége. Ugyanakkor kis méretének köszönhetően jól manőverezhető városban is, fordulóköre 11,4 méter. ▶



## HOGY IGAZÁN ÉLVEZZÜK AZ AUTÓT, ELŐSZÖR EL KELL HAGYNI A VÁROST





Az A110 beindítása kellemesen felébreszti az embert, a legkomorabb téli napokon is lélekmelengető. A sofőr háta mögött felhördül az 1,8-as turbómotor, mely emelt fordulatszámon jár, míg el nem éri az üzemi hőmérsékletet. Volt ugyan a tesztautóban egy remek hangrendszer a Focálnak köszönhetően, de jó volt ilyenkor az erőforrás dorombolását hallgatni, kávé nélkül is kinyílik ilyenkor az ember szeme. Ez idő alatt beállíthatjuk a tökéletes üléspozíciót: az autó ugyan alacsony, de az ülést le lehet süllyeszteni annyira, hogy magasabb sofőrök is kényelmesen elférjenek.

Ne csak álló helyzetben hallgassuk, induljunk is el vele! Hogy igazán élvezzük az autót, először el kell hagyni a várost. Halkan, lágyan jár a motor, ha kell, 50-es tempónál 1300-1500-as értékeket mutat a fordulatszám-mérő 5-6. fokozatban. Már ez idő alatt kiderül, hogy jó munkát végeztek a futóművel, át lehet vele hajtani villamosításon, csatornafedélen anélkül, hogy fogorvost kelljen keresni.

A lakott területet elhagyva kezdődhet a móka. Gázadásra már normál üzemmódban is harap az autó, sportmódba

Nem hiányzott az A110-ből a manuális váltó, a hétfokozatú duplakuplungos automata mindig jókor és gyorsan dolgozott, akkor is, amikor csak minden hűhó nélkül akarunk eljutni A-ból B-be, de akkor is, amikor épp a hűhó a lényeg. A hátunk mögül előretörő hangok csodásak voltak: ropogott-durrogott a sportkipufogó, mi pedig hangosan neveltünk ennek hallatán. Persze aki akar, kézzel is gangolhatja a kormány mögötti fűlekkel.

Egy apróság ezzel kapcsolatban: a fűlek nem fordulnak a kormányval együtt, fix helyük van, de elég hosszúak ahhoz, hogy elcsavart volánnal is lehessen kapcsolni.

Kanyarról kanyarra, egyre magabiztosabbá válva, a fordulóba szinte bedobva az Alpine-t nő az adrenalin-szintje a sofőrnek. Már 5000 felett is forog a főtengely, úgy tűnhet, hogy a sejtjeink szinte kezdenek eggyé válni az autó molekuláival – legalább is valami hasonlót érzünk, de ez csak tenyérizzadás. Ilyenkor érdemes rápillantani a sebességmérőre, hogy visszarántuk magunkat a földre, ugyanis úgy elkúszhat a virtuális mutató a nem kívánt magas tartományokba, hogy észre sem vesszük. Szerencsére a fékekben bízhatunk ilyenkor is.



– ne adj' isten a piros gombot hosszan nyomva Track, azaz pályáüzemmódba – kapcsolva pedig igazi vadállattá válik, a legkisebb pedálérintésre ultraérzékenyen reagál az A110. A főtengely még csak 2000-et pörög, de a nyakunkba kapjuk a 320 Nm nyomatékot, és ez legközelebb csak 5000-es fordulatszámnál csökken. Eddig azonban most még nem megyünk el.

Budapesttől nem kell messzire menni olyan utakhoz, ahol az Alpine igazán otthon érzi magát. Nem túl magas dombocskáink, hegyecskeink között meghúzódznak igazán remekül autózható szakaszok, melyek a megfelelő célszerszámmal élvezetessé válnak. Az A110 épp ilyen eszköz: magabiztosan kanyarodik nagyobb sebességgel is, a diffúzor úgy odaszívja az aszfalthoz az 1102 kilót, hogy táncba csak akkor vihetjük a kocsi fenekét, ha azt valóban akarjuk. Ehhez padlógázra, a pontos, kiváló visszajelzéseket adó, elektromechanikus szervóval szerelt kormány megfelelő használatára és a menetstabilizátor kikapcsolására van szükség, mely amúgy még a téli csúszós körülmények közepette is hibátlanul dolgozott. Kanyarokban minimálisan billen az autó, épp annyira, ami csak megfűszerezi az élményt – ez az a puhaság a futóműnél, ami a rosszabb utakat elviselhetőbbé teszi.

Nem feltétlenül érdemes kiindulni a teszt során mért 11 literes átlagfogyasztásból, ugyanis közel sem az üzemanyag-spórolásról szóltak az Alpine A110-zel megtett közös kilométerek. A reális érték 8-8,5 liter körül lehet 100 kilométerenként, ha valaki épp hétköznapokon használná.

A CarNet kereskedéseiben 21,149 millió forintról indul az A110 ára, tesztautónk olyan extrákkal, mint az aktív sportkipufogó-rendszer, a tolatókamera és a radarrendszer vagy az Alpine-logók a tanksapkán és a kormányon 23,979 millió forintért vihető. A kínálat csúcса az A110 S 25,699 millió forintos listaárával.

Kategóriájában egyedülálló autónak mondható az Alpine, hasonló modellt keresve is nehezen találunk az európai piacon. Elődje legendává vált, és minden adott ahhoz, hogy az újkori A110 sorsa is hasonló legyen. Szerencsés vagyok, ahogy mindenki az, akinek egy ilyen kerül a kezei közé, az öröm és a fűlig érő száj garantált a kormány mögött. Rosszkezd ellen tökéletes orvosság, melyet receptre is felírhatnának. ■

**ALPINE**  
ALPINE **CARNET**





# A KATEGÓRIATEREMTŐ HARMADIK GENERÁCIÓJA

**Tizenöt éve még rizikós próbálkozásnak tűnt,  
ma már viszont az egész autópiacon arculatát meghatározza az első igazi k  
ompakt crossover, a Nissan Qashqai. Teszteltük az új modellt.**

CARNET AUTO-FORT

Óriási siker lett, sőt kötelezően követendő példa a 2006-ban bemutatott Nissan Qashqai, így nincs ma olyan gyártó a piacon, amely ne lenne már jelen a kompakt-SUV-k megállíthatatlanul növekvő szegmensében. A konkurencia felzárkózott, de a Nissan fejlesztői sem ülnek a babérjainkon. Épp ellenkezőleg: az iráni nomád törzsről elnevezett autó 2021-ben már a harmadik, friss generációval harcol a vevők figyelméért.

Ennél az autónál abszolút érvényes a „nyerő csapaton ne változtass” elv. Mindenben az elődök által kitaposott ösvényt követi, ugyanakkor minden területen többet nyújt, és rengeteget fejlődik. Olyannyira igaz ez, hogy még az autó alapját adó CMF-C padlólemez is örökség, a második generációs típusnál alkalmazott és jól bevált platform továbbfejlesztése.

## HASONLÓ, DE MÉGIS MÁS

Az átfésült alapoknak köszönhetően a vázszerkezet 41 százalékkal merevebb, mint eddig, a kilókból pedig 63-at sikerült ledobni. Dicséretes fogyókúra, amire szükség is van, mert a modern kor vívmányai, az új extrák, a méretnövekedés és a 12 voltos hibridrendszer plusz súlyt jelentenek. Ám a végső mérésnél mindössze pár kilogrammal nagyobb az össztömeg az elődhöz viszonyítva. Jelentősen fejlettebb, jobb autót kapunk a 20-30 kilogrammos többletért.

Méreteit tekintve csak pár centiméterrel nőtt az elődhöz mérten az új Nissan Qashqai, teljes hossza 3,5 centivel, amiből 20 milliméternyi bővülés jut a tengelytávnak. Így a harmadik generációs Qashqai 4429 mm hosszú (+35), 1838 mm széles (+32) és 2666 mm a tengelytávja (+20). ▶





A harmadik Qashqai formaterve az előd vonalainak továbbgondolása, evolúciója. Lendületes, de robusztus, szabadidő-autós. Leginkább a frontrész változott, a hagyományos formájú lámpatestek helyét merész LED-szalagok vették át. Azért integrálhatták a formabontó lámpákat a dizájnba, mert nincs más opció, minden Qashqai LED-ekkel világít (még hozzá akár oldalanként 12 szegmensből álló, külön ki-bekapcsolható, intelligens kivitelben).

Ez pont elég vadulás egy ilyen tömegmodellhez, ami már 20 colos kerekekkel és a karosszériától eltérő fényezésű tetővel is rendelhető. Hátul szintén LED-lámpák dolgoznak, a lebegő hatást keltő, feketére fúj C oszlop pedig lassan már autóiipari szabvány ebben a kategóriában, de ettől függetlenül ennek a kocsinak is jól áll.

### BELÜL MUTATJA ÚJ ARCÁT A QASHQAI

Beülve mutatja meg az igazán megváltozott arcát az új Qashqai, az utasok nagy örömeire itt fejlődött a legtöbbet. Lejárt az olcsó hatású anyagok kora, egészen térdmagasságig kellemes, puha műanyagok ölelnek körbe, díszvarrások futnak végig a műszerfalon és az ajtókon.

A kapcsolók, gombok kellemes ellenállással, kis erővel működtethetőek, minimális a karcot, ujjlenyomatot vonzó lakkozott műanyag felületek aránya. Tekna+ csúcfszereltséggel már a legfinomabb Nappa-bőr kárpitok kényelmét élvezhetjük, akár masszázsfunkcióval megfejelve.

A körítés mellett a kényelem sem marad el, kellemes a térérzet, a keskenyebb A oszlopoknak hála jó elől a kilátás. Hátul a térdhely 28 mm-rel nagyobb (608 mm), ami bármilyen magassággal bőven elég. A fejtér szintén elégséges, ha nincs az opciós üvegtető, ami értékes millimétereket lop el az utasok koponyája elől.

Digitális szolgáltatások terén is sokat lépett előre a típus, a 12,3 colos műszeregység teljesen digitális, analóg műsze-

rek már az alapkivitelben sem kerülnek ebbe a típusba. Ha ez kevés volna, 10,8 col méretű, szélvédőre vetített head-up display egészíti ki az információátadást. Utóbbi erős napsütésben is jól látható, élénk színeivel minden fontos információt közöl, amire vezetés közben szükség lehet.

A fedélzeti rendszer kapta a legkisebb, de a funkciók eléréséhez bőven elegendő 9 colos kijelzőt. Természetesen van Android Auto, és Apple Carplay, amelyekkel telefonunk funkciói "az autóba költöznek", a mobilt pedig a váltó előtt kialakított öbölben egy igen komoly teljesítményű, 15 wattos vezeték nélküli töltőfelület várja, hogy a gabalyodó vezetékekkel se kelljen vesződni. Kapunk fedélzeti wifi-rendszert, és gyári mobilos applikációt, amivel az autó több funkcióját elérhetjük távvezérléssel.

A csomagtér alapesetben 461 literes, ami a hátsó ülések ledöntésével 1593 literesre nőhet, az ötödik ajtó elektromosan is nyílhat, a kétpadlós kialakítás pedig praktikus.

### DINAMIKUS BENZINMOTOROK HIBRID FŰSZERÉZÉSSEL

Az autóhoz jelenleg csupán a Mild Hybrid HR13-as 1,3 literes turbómotor érhető el, 138 és 156 lóerős kivitelben, 12 voltos mild hibrid rendszerrel.

Utóbbi a szén-dioxid-kibocsátás morzsaszedője: 8 km/óra alatt kisebb lassítások során kiterjeszti a stop-start fázisokat és nyomatéka hozzájárul a négyhengeres tehermentesítéséhez gyorsításkor. A mozgási energia egy részét az első ülés alatt lévő lítiumion-akkumulátorban tárolja. Ezekkel a trükkökkel farag 4 g/km-t az autóra jellemző szén-dioxid-kibocsátási értékéből.

Ehhez a motorhoz hatsebességes manuális sebességváltó, vagy folyamatosan változó áttételű, vagyis CVT váltó érhető el. A teszten szereplő csúcsverzióban az utóbbi dolgozott, az X-tronic névre keresztelt egységet fokozatmentessége ellenére a kormány mögé szerelt kapcsolófülekkel is irányíthatjuk, szoftveresen meghatározott, virtuális sebességek között lépkedve.

A szériafelszereltség része az adaptív tempomat, míg az ütközésmegelőző rendszer gyalogos- és kerékpáros-felismeréssel dolgozik. A rendszer csúcса viszont a ProPILOT amely képes egyedül gyorsítani és lassítani, alkalmazkodva a sebességhatárokhoz és a navigációs rendszer adataihoz, valamint az autópálya-lehajtókhoz és útviszonyokhoz.

### KÖNNYŰ VEZETHETŐSÉG, SEMLEGES VISELKEDÉS

Családokra céloz a Nissan ezzel a típussal, és ez a szándék tökéletesen visszaköszön a volán mögött. A biztonság és a semleges viselkedés, valamint a pont megfelelő dinamika elérése volt a cél.

A vezetési élményt az 1,3-as turbómotor teljesítményszintje, a váltó fajtája mellett a futómű is meghatározza. A teszten szereplő 158 lóerős kivitel alacsony fordulaton még



a hibrides rásegítéssel is hozza a kis lökettérfogatú turbós motorok jellemző tompaságát, viszont 2000-es fordulattól kellő lendülettel indítja meg az autót, az automata váltóval mindössze 9,2 másodpercig tart elérni a 100 km/órát.

Ennek a fokozatmentes egységnek a működése már sokkal jobban hasonlít egy hagyományos, hidrodinamikus automata váltóéhoz, elődjeivel ellentétben nincs állandóan, egy fordulatszámra bögő motor, a virtuális fokozatokkal szinte alig észrevehető a CVT-technológia.

Ehhez a motorhoz pedig jobban is illik a hatfokozatú kézi váltónál, hatásosabban tünteti el az alacsony fordulaton jelentkező nyomatékszegénységet. Városban megkönnyíti az araszolást, manőverezést, amiben a könnyű, semleges kormányzás is jó partner.

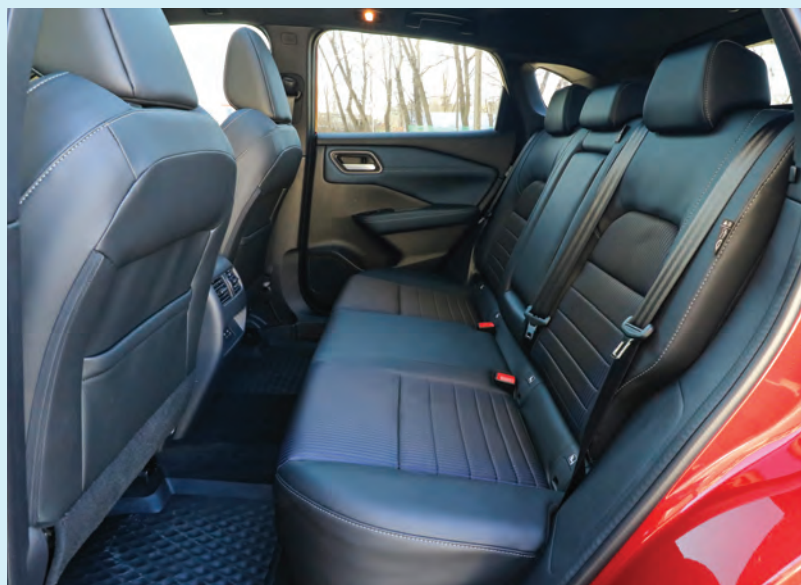
Az óriási kerékméret ezt a típust is utolérte, így a 20 colos felnikhez az erősebb motorral az egyszerűbb, csatolt lengőkaros kivétel helyett multi-link hátsó felfüggesztést is kaphat a kocsi.

Ez a technikailag fejlettebb megoldás némileg csökkenti a hátsó kerekek pattogását és javít az autó úttartását. Feszesebb, jobban irányítható az autó mint elődei, de a kategóriában akadnak sportosabb darabok.

Ami a kanyarban nyerünk az alacsony oldalfalú abroncsokkal, azt a rosszabb minőségű utakon veszítjük el, mivel igencsak rázós marad a haladás. Aki teljes kényelemre vágyik, inkább mondjon le a mutatós kerekekről, akad olcsóbb, nagyobb komfortot adó 17 colos méret is a kínálatban.

Az utazás közben tapasztalható menetzaj is a kisebb kerékméret felé terel, nagyobb tempónál jól hallhatóan a 20 colos abroncsok felől jön a zúgás.

Ezzel együtt is kellemes élmény a harmadik generációval utazni: jó kialakítású beltere, kellemes fogású kormá-



nya, a magabiztosan működő fékek, valamint a biztonsági rendszerek a hosszú utak nyűgjein is könnyítenek.

A monoton utakon pedig igazán jól jönnek a vezetésszolgáltató rendszerek: a holttérfigyelő aktívan beavatkozik, ha épp neki akarunk kanyarodni valakinek, ahogy a hátsó keresztirányú forgalomfigyelő is fékez helyettünk, ha kell.

Akinek összkerékajátásra van szüksége, annak mindenképp a 158 lóerős, automata verziót kell megrendelnie. Ezzel érkezik a hó- és offroadüzemmód, a fokozatmentes automatával pedig 1700 kilós fékezett utánfutó vontatható. Bár van több vezetési mód is, a Nissan Qashqai még erősebb motorral, finomabb futóművel is minden ízében egy kényelmes, komfortra hangolt, csendes családi crossover, ami nem hajlik a sportosság felé.

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





# KÉPZELŐERŐ DOLGÁBAN VERHETETLEN A RENAULT

**Immár hivatalos, hogy a Renault dizájnereinek van a legjobb fantáziája az autóiiparban: egy időben két különböző, szigorúan szakmai formatervezési versenyen is a francia márka tanulmányautói nyerték el a fődíjat.**

## CARNET TRIPLEX

Különös dolog a formatervezés. Legtöbbünknek fogalma sincs arról, hogyan működik, ugyanakkor felismerjük, ha valami nincs rendjén. Nem kell tisztában lenni a tökéletes arányokra vonatkozó szabályokkal, hogy kellemetlen érzésünk legyen egy-egy rosszul megszerkesztett kompozíció láttán. Nem kell ismernünk a színhasználat mesterfogásait: anélkül is feltűnik, ha nyomasztóan vagy épp felszabadítóan hatnak ránk egyes tónusok. Persze mindez fordítva is igaz: a szemünk akkor is hosszasan elidőz egy minden szempontból tökéletes, kifejező, erőteljes dizájnon, ha pontosan nem is tudjuk megmondani, mi tetszik benne.

A dizájn – legalábbis a jó dizájn – ösztönös, így egy-egy közönségszavazás komoly eszmei értéket hordoz a formatervezők világában is. Egészen más jellegű elismerés azonban, ha a dicséret a szakmán belül fogalmazódik meg: ha nem átlagemberek, hanem a világ legkiválóbb formatervezői kiáltják ki győztesnek az adott munkát. Pontosan ez történt idén ősszel, amikor a Renault két tanulmányautója is jelentős szakmai elismerésben részesült.

A Renault 5 prototípust az autóiipari formatervezők egyik legfontosabb online fóruma, a Car Design News (CDN) kiáltotta ki az év tanulmányautójának. A CDN idén nyolcadik alkalommal állította össze évvértékelő jelentését, amelyben áttekintik a tárgyév márciusát megelőző tizenkét hónap során bemutatott újdonságokat, kielemezik az új trendeket és innovációkat és megválasztják az év leginkább említésre méltó sorozatgyártású modelljét, illetve tanulmányautóját. Az utóbbi titulus az idén a Renault 5 prototípusnak jutott: annak a koncepciójárműnek, amellyel egyik legfontosabb történelmi ikonját hozta vissza a

köztudatba a Renault, és amelynek alapján hamarosan szériamodellként is újjászülethet az R5, a korszakalkotó kisautó, amelyből 1972 és 1996 között közel kilencmillió darabot gyártottak.

Komoly szakmai elismerésnek számít az idén harminchatodik alkalommal megrendezett Festival Automobile International nagydíja is, amelyet az építészet, a divat, az ipari formatervezés és a kultúra világában tevékenykedő szakértők mellett a motorsport és a sajtó neves képviselőinek véleménye alapján ítélnek oda az év leglátványosabb, leglenyűgözőbb alkotásainak.

Ezen a megmérettetésen a Renault Morphoz a legjobb kreatív élmény (Creativ' Experience) díjban részesült, mint a leginnovatívabb tanulmányautó. Nem túlzás a kitüntető cím, hiszen a Morphoz valóban soha nem tapasztalat élményt kínál utasainak: az autó képes csökkenteni, illetve növelni saját tengelytávját, így alkalmazkodva környezetéhez és a tőle elvárt képességekhez. A Morphoz valódi kettő-az-egyben jármű, amely városban fordulékony és könnyen parkolható, hosszú távú utazásokon pedig rengeteg hellyel, kényelmes rugózással és fokozott stabilitással kényezteti utasait.

Ha széthúzható autója nincs is a Renault-nak, kreatív annál több. A buszlimuzin fogalmát a 21. századra újraértelmező Renault Grand Scenic-től kezdve a kategóriateremtő Renault Captur-ön át a Renault Zoéig, amely annak idején jóformán egymaga honosította meg és tette népszerűvé a villanyautózást Európában, tele van olyan típusokkal a márka palettája, amelyeket ugyanazok az értékek ihlettek – és ugyanazok a tehetséges álmodók terveztek –, mint a Renault Morphoz és Renault 5 tanulmányokat. ■









# A RENAULT ÉS DACIA AJÁNLATA LEENDŐ ÜGYFELEI RÉSZÉRE



A Renault és Dacia márka elkötelezett híve a biztonságnak, az érték megóvásnak. Ezért hoztuk létre Európa szerte érvényes garancia kiterjesztés és szervizszerződés termékeinket, amelyek adott időre vagy megtett távolságra szólnak, és a forgalomba helyezéstől számított 12 hónapon belül vásárolhatók meg.



**GARANCIA+  
GARANCIA KITERJESZTÉS**  
A Garancia+ szolgáltatási szerződés garancia kiterjesztést és közúti assistance szolgáltatást tartalmaz.



**EASY SERVICE SZERVIZSZERZŐDÉS**  
Az Easy Service szolgáltatási szerződés garanciakiterjesztést, karbantartás csomagot és közúti assistance szolgáltatást tartalmaz. Forgalomba helyezéstől számított 3 hónapig kedvezményes áron érhető el.

## Miért éri meg Önnek?

### Takarékosság

Nincsenek váratlan költségek, biztosítva van az alkatrészek árváltozása és a munkadíjak növekedése ellen. Az előre tervezett karbantartásnak köszönhetően nem lesznek váratlan kiadásai. Tulajdonosváltás esetén átruházható, így az érték érvényesíthető a használtautó árában. Járműve nagyobb piaci értéket képvisel a Márkaszervíz által részletesen dokumentált szervíztörténetének hála.

### Biztonság

Gyors és hatásos munkavégzés a Renault hálózat szakértelmének köszönhetően. Minden javítás során kizárólag eredeti Renault alkatrészek kerülnek felhasználásra. Egy, a gyártó karbantartási programjával összhangban szervizelt jármű biztonságát élvezheti. Hiba esetén a jármű elszállításra kerül a legközelebbi Renault márkakereskedésbe.

### Kényelem

Készpénzmentes szolgáltatók a Renault hálózatán belül. 24 órás Assistance támogatás az EU-n és Svájcban belül. Számos szolgáltatás (pl. csereautó, szállodai elhelyezés biztosítása a javítás időtartamára) közül választhat az Assistance esemény bekövetkeztekor.

**Ön az alábbi garancia kiterjesztés és szervizszerződések közül választhat:**

Személyautók esetén			
Garancia kiterjesztés		Szervizszerződések	
5 év	150 000 km	5 év	100 000 km
	200 000 km		150 000 km
			200 000 km
Haszongépjárművek esetén*			
Garancia kiterjesztés		Szervizszerződések	
3 év	150 000 km	3 év	150 000 km
	200 000 km		200 000 km
4 év	120 000 km	4 év	120 000 km
	200 000 km		150 000 km
			200 000 km
5 év	200 000 km	5 év	150 000 km
			200 000 km

aktuális árainkról érdeklődjön márkakereskedéseinkben

\*modellenként eltérhet



# A RENAULT ÉS DACIA AJÁNLATA MEGLÉVŐ ÜGYFELEI RÉSZÉRE



## Value+ termékcsalád

A Value+ alkatrészeket azon gépjármű tulajdonosoknak ajánljuk, akik az idősebb autójuk professzionális és teljeskörű karbantartásához elsőrangú alkatrészeket keresnek kedvező áron. A Value+ alkatrészek megfelelnek a Renault szigorú minőségi, biztonsági és a méretazonossági előírásainak, így Ön mindig nyugodt lehet, hiszen a minőségi karbantartás garantált.

Jelenleg a következő alkatrészek érhetőek el a Renault és Dacia márkaszervizek hónapról hónapra bővülő hálózatában:



## Új MOTRIO FAIRWAY gumiabroncs

A vezető prémium gumiabroncs gyártó segítségével kifejlesztett és gyártott Motrio gumiabroncsok 1998 óta elérhetőek a Renault és Dacia kínálatában, és követik a Renault alkatrészek minőségi és biztonsági elvárásait. Az új, 2022-es modellévre fejlesztett generáció az előző kínálatához képest még magasabb minőséget és értéket nyújt a vásárlók részére, a kedvező ár megtartásával együtt – de üzemanyagtakarékosági szempontból is a legjobb választás Dacia és Renault ügyfelek számára.

Az új kínálat 49, a 13-tól a 20 collos méretig terjedő különböző gumiabroncsot foglal magába. A téli és nyári abroncsokon kívül a márka 12 mérettel a négyévszakos gumik között is képviselteti magát. Újdonság a személygépjármű gumiabroncsokon kívül megjelenő kishaszongépjármű, azaz Van gumiabroncs kínálatunk is 3 különböző mérettel. A nyári gumiabroncsok 2022 februárjától vásárolhatóak meg, míg a négyévszakos változat áprilisban, a téli pedig júniusban/ augusztusban érkezik.

A maximális biztonság érdekében a legyártott gumiabroncsok folyamatos vizsgálatoknak/teszteknek vannak alávetve, garantálva az egységes futófelületet, a kimagasló tapadást és vezetési precizitást, az ellenállást az aquaplaning ellen, valamint a kiemelkedő tapadást száraz útfelületeken és hatásos fékezést nedves felületeken.

## MOTRIO FAIRWAY





# EURÓPA LEGNÉPSZERŰBB MÁRKÁI KÖZÖTT A DACIA!

**Franciaországban a magánvásárlók kedvenc márkájaként zárta 2021-et, Európában pedig összesített dobogós helyezést ért el a Dacia.**

CARNET **TRIPLEX**



Ha létezik modern kori sikertörténet az autóiparban, a Dacia karrierje feltétlenül közéjük tartozik. A márka az elmúlt tizenöt évben mintaszerűen szép ívet írt le Európában. Minden olyan kategóriában képviselteti magát, ahol az emberek nem a vélt presztízs kedvéért választanak maguknak járművet, hanem olyan klasszikus értékek mentén döntenek, mint a megbízhatóság, a költséghatékonyság vagy a célszerűség. Mivel pedig az ügyfelek egyre több szegmensben igényelnek ilyen járműveket, a Dacia gyorsan és rugalmasan alkalmazkodik: a tisztán elektromos autók piacán a Spring, a középkategóriás szabadidőjárművek kategóriájában pedig a Jogger teremt új lehetőségeket a márka és a vásárlók számára egyaránt.

A stratégia működik: 2021-ben fényesen teljesített a Dacia Európában. A harmadik negyedév után a Sandero az első helyen állt az eladási rangsorban, a Duster pedig a kontinens legnépszerűbb szabadidőjárművéként és harmadik legnagyobb számban eladott típusaként ünneplhetett. Pozíciójukat az év végi elszámolásnál is megőrizték ezek a modellek: a Sandero 2017, a Duster 2018 óta vezeti az összesített eladásokat, illetve a szabadidőjárművek értékesítéseit a magánvásárlók körében. Az egyes modellek

sikere nem új keletű tehát, mégis a tavalyi volt az az év, amikor az egyéni eredmények az egész márkát is a legnagyobbak közé emelték.

2021-ben ugyanis a Dacia a kontinens harmadik legnépszerűbb választásának bizonyult a magánvásárlók körében! A 6,2%-os piaci részesedés bámulatos eredmény, különösen, ha figyelembe vesszük a nehezítő körülményeket: a márka a globális járvány elhúzódása és a beszállítói hálózatban felmerült, szintén világméretű alkatrészhiány ellenére növelni tudta eladásait a kontinensen. Németországban a 10 legnépszerűbb márka közé emelkedett a Dacia, kilenc országban, köztük Magyarországon is bent van a Top 5-ben, valamint abszolút első három piacon: Romániában, Marokkóban és – ami különösen bravúros teljesítmény – Franciaországban.

Bizony, Európa egyik legnagyobb újautó-piacán a magánvásárlók minden más márkánál nagyobb számban: összesen 105 913-an választották a Daciát. Ezzel a márka egyetlen év alatt 10,6-ról 14,5 százalékra növelte részesedését Franciaországban. A Dacia 28,5 százalékkal tudta erősíteni eladásait egy gyakorlatilag stagnáló (egy év alatt mindössze 1,9 százalékos növekedés) piacon.

A prímet természetesen a Sandero vitte: a Dacia privát eladásainak több mint a felét (62,8 %) kitevő kisautó hatodik éve az abszolút legnépszerűbb típus a francia magánvásárlók körében, akik kétharmad-egyharmad arányban döntenek a divatosabb megjelenésű, gazdagabban felszerelt Stepway kivitel mellett. Ezzel nincsenek egyedül: az Európa-szerte eladott több mint 226 ezer Sandero 70%-át ebben a csinosabb, igényesebb változatban rendelték meg a magánvásárlók.

A Duster továbbra is megkerülhetetlen jelenség a piacon: a francia privát vásárlók körében 31 058 eladott autóval ez volt a harmadik legnépszerűbb szabadidőjármű 2021-ben. Különösen nagy lendületet adott a modellnek az új duplakuplungos sebességváltó bevezetése: minden ötödik vásárló ezzel a modern, kifinomult rendszerrel rendelte





meg új autóját. A Duster európai eladásai meghaladták a 186 ezer darabot, ezek 60 százalékát a gazdagon felszerelt Prestige kivitelben rendelték meg az ügyfelek.

Említésre méltó, hogy a Dacia vásárlói nagyon nagy arányban szavaznak az alternatív, környezetbarát hajtási



módozatokra. A márka 78%-kal részesedik a bámulatos lendülettel erősödő (+180% egy év alatt) franciaországi LPG-üzemű eladásokból; 2021 során 36 214 Eco-G motorral szerelt Dacia talált gazdára a piacon. Nem kevésbé lenyű-

göző a Spring sikere: a Dacia első tisztán elektromos modelljére Franciaországban több mint 14 ezer megrendelést adtak le, és ebből több mint 11 ezret át is adtak tulajdonosainak. Egész Európára vetítve a modell forgalma máris megközelíti a 28 ezret, de további 18 ezer megrendelés vár

teljesítésre – mindezt a bevezetést követő kilenc hónap alatt! Említésre méltó egyébként, hogy a vevők 80 százaléka a Spring hatására döntött a Dacia mellett, azaz első ízben vásárolt a márkától, illetve 90 százalékuk csúcskivitelében rendelte meg az apró villanyautót.

Egy ilyen sikeres év után mindig felmerül a kérdés: hogyan tovább? Egyrészt megújult logóval, minden eddiginél fiatalosabb és progresszívebb arculattal vág neki a márka az új évnek, másrészt egy nagyon fontos újdonsággal bővítette portfólióját. A hétülé-

ses családi szabadidőjárművek kategóriájába berobbanó Jogger egy vadonatúj ügyfélkör számára teszi elérhetővé a Daciától megszokott értékeket, így 2022 még erősebb évnek ígérkezik, mint az előző. ■





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!





# GÉPJÁRMŰ- finanszírozás



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

THM:  
0% – 26,1%



# EUROLEASING

A FEJLŐDÉS MOTORJA



GÉPJÁRMŰ-  
finanszírozás

**Euroleasing Zrt.**

1134 Budapest, Lóportár u. 24. | +36 1 345 2424  
info@euroleasing.hu | www.euroleasing.hu

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

# MINDENKINEK JÓT AKAR AZ ÚJ FORD KUGA

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

CARNET **FOR-TOP**

CARNET **AUTO-FORT**



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

Stabil alapokat ad mindehhez a vadonatúj padlólemez: a globális C2 platformra épülő autó karosszériája 10 százalékkal merevebb, mint a közvetlen elődé, miközben tömege alacsonyabb, méretei viszont nőttek. Az autó 44 mm-rel szélesebb, 89-cel hosszabb a második generációs modellnél, így immár 4614 mm hosszú, miközben akár 80 kg-mal könnyebb az elődjénél. A magasság 20 mm-rel csökkent, a tengelytáv ugyanennyivel nőtt, 2710 mm-re. Összességében a korábbinál is dinamikusabb arányokkal rendelkezik a kocsi.

Talán az előd tagolt, terjengősebb, keményebb formatervének elhagyása is szerepet játszik abban, hogy ez a méretnövekedés nem feltűnő. Az új Ford Kuga inkább lágyabb, szellősebb, gömbölyű formákból épül fel, hasonlóan a kis testvér Pumához. Lehet, hogy kevésbé karakteres, de ha egy autó tényleg nagy tömegeket akar megszólí-

tani, akkor le kell vetkőznie a kirívó, egyedi vonásokat – a Kugánál pont erre törekedtek a tervezők.

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

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

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

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



Tárolórecesszel gazdagon megszórták a belteret, a váltókar helyett apró fokozatválasztó tárcsával ellátott közép-konzolon akad hely telefontnak, aprónak, félliteres üdítőknek, a könyöklő pedig mély rekesszel várja az eltüntetésre szánt lomjainkat. A második sorban a gazdag lábtér tűnik fel, amivel mi magunk sáfárkodhatunk. Ez a hosszirányban tologatható hátsó ülésnek köszönhető: így vagy a lábtér bővíthető 1035 mm-re (kategóriaelső érték), vagy a csomag-tartóhoz adhatunk hozzá 67 litert. A gazdag tér komfortját USB-csatlakozók és fűthető ülések fokozzák.

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



### MOTOROK HIBRIDEN INNEN ÉS TÚL

Az öntöltő és a plug-in hibrid kivitelek minden esetben 2,5 literes, Atkinson ciklusú benzinmotorra épülnek a Kugában; a konnektoros variáns 225 lóereje mellé akár – szabvány szerint – 1,2 literes átlagfogyasztást ígér, az elektromos hatótávolsága ideális esetben 56 kilométer. A bruttó 14,4 kWh kapacitású Li-Ion-akku 6 óra alatt tölthető fel. A normál és mild hibrid variánsok összkerék-hajtással is kaphatók.

A hibridek mellett elérhető még 1,5 literes, háromhengeres benzinmotorral is a típus, ez 150 lóerőt és 240 Nm nyomatékot jelent, és több konkurencsággal ellentétben szerencsére még van dízel opció is. A 150 lóerős 48 voltos villanymotorral kiegészített, mild hibrid belépőmotorhoz hatsebességű kézi váltó és elsőkerék-hajtás jár, a 2,0 literes EcoBlue dízel 190 lóerős változatához 8 sebességű automata váltót és összkerék-hajtást csapnak hozzá.



### EGY HIBRID SUV, AMIT JÓ VEZETNI?

A Ford Kuga PHEV tényleg két világot egyesít, és komolyan veszi a zöldrendszámok küldetését. Vagyis a mindennapok rövid távjain, napos, tavaszi időben akár a valóságban is 45-50 kilométeren keresztül kizárólag elektromos autóként használható. Hiába provokáljuk padlógázpedálal, a tavaszi kellemes melegben a benzinmotort akkor sem hajlandó beindítani a rendszer. Csak felvillan egy üzenet a műszeregységen, és ha azt leokézzuk, akkor segít be a 2,5 literes benzines, vagy ha a közép-konzolon teljes elektromos üzemmódból hibridbe váltunk. Így tényleg elérhető a 2,5-3 liter körüli átlagfogyasztás, ami vegyes felhasználás esetén sem haladja meg a sokkal kisebb, gyengébb családi kompaktoknál megszokott 6,5 l/100 kilométeres értéket.

A hibridrendszer energiafelhasználást négyféleképp állíthatjuk, EV Auto módban mindent az autó dönt el, EV Now választásakor az akku lemerüléséig a kizárólag a villanymotor hajt, EV Later módban tartalékolhatjuk az elektromos kilométereket, EV Charge állásban pedig a benzinmotor generátorként tölti az akkupakkot.

Tehát a mindennapokban megvalósulhat a kipufogógáz-mentes közlekedés, akár 32 g/km szén-dioxid-kibocsátási érték is elérhető, de ha haladni akarunk, abban is partner a 225 lóerős Ford Kuga. Az üzemmódok között az Eco, Normal helyett a Sport állást választva vörösre vált a műszeregység alapszíne, és a benzinmotor teljes erőbedobással száll be az autó mozgatásába. Így 9,2 másodperc elég a százas tempó eléréséhez, ami az 1844 kilogrammos tömeggel kifejezetten jó érték.

Ennél sokkal többet nyom a latba a hibrid hajtásrendszer rugalmassága, a fokozatmentes erőátvitelnek köszönhetően a két villanymotor és a belső égésű blokk egysége mindig kellő vehemenciával indítja meg az autót, késlekedés nélkül. Így a Ford Kuga PHEV egy olyan hibrid, ami a takarékoság mellett támogatja a lendületes autózást, kormányzása élénk, direktsége a kategóriában kifejezetten a jobbak közé tartozik. ■



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



# SZENTSÉGTÖRÉS, VAGY INKÁBB MENŐ?

Ha nyomokban is, de mégis tartalmaz Mustang-géneket a márka kétmotoros, bitangerős elektromos autója

CARNET **FOR-TOP**

CARNET **AUTO-FORT**

Úgy látszik, elkerülhetetlenül haladunk afelé, hogy a legtöbb autógyártó elengedje a belső égésű motorokat és átálljon valami másra, elektromos, vagy hidrogénüzemre. A tervek szerint a Ford például már 2030 után felhagyna a belső égésű motorral szerelt autók európai értékesítésével, az addig hátralévő időt pedig újabb és újabb elektromos modellek bemutatásával töltik. Ilyen a Ford Mustang Mach-E is.

A Mustang márkanevről szinte mindenkinek egy tisztességes, benzinben fürdő V8-as motor, hörgő kipufogó és égett gumiíz jut eszébe. No meg a száguldás, szabadság és egyéb magasztos dolgok. Ezért is volt meglepő, amikor a Ford fogta a lovacska emblémát és feltapasztotta egy természetes szabadidő-autó orrára, amit ráadásul nem is fosszilis üzemanyag hajt, hanem elektromos áram. Na, de vajon maradt bármi jelleget adó anyag a villany-Mustangban a legendás elődből?

Külsőre mindenképpen, hiszen már az autó LED-es fényszórói is az eredeti Mustangét idézik, és ott díszleg a vágató vadló is a hűtőrács nélküli, teli orron. Oldalról a hátsó ajtóknál lefutó, kupés ív idézi a benzines rokon megjelenését, míg a tető vonala láthatatlanul mégis magas marad a hátsó utasok feje fölött. Izgalmasak az Mach-E kilincsei is, az ajtó egy kicsi gombot megérintve nyílik, az első egy apró, légtelőszerű fogantyút megragadva nyithatók ki, a hátsóknál viszont a résnyire nyíló ajtó mögött alakítottak ki gumival borított, jó tapintású felületet a kéznek.

A szerkezet működése gyors, nem kell kínosan hosszú fél má-

sodperceket várni, mire észbe kap a rendszer. Ha a tulaj úgy dönt, nem kívánja magával cipelni a kulcsot, akkor a telefonjával is kinyithatja az ajtókat, és arra is van megoldás, ha véletlenül a telefon lemerül. Ilyenkor a B oszlopon lévő felületen kell beírni egy hétjegyű számsort az ajtónyitáshoz, majd egy másikat a motorindításhoz. A 4713 mm hosszú, 1881 mm széles és 1624 mm magas autó hátulján ismét ismerős részletek következnek, a hátsó lámpatest függőleges csíkjával. Durva méretű kipufogót viszont értelemszerűen nem találni hátul.

Utasterében a 15,5 colos, álló formátumú képernyő a legmenőbb részlet, és a műszerfal is csupán egy monitor, hagyományos, mutatós műszernek nyoma sincs benne. A központi monitor az autó lelke, az óriási, érintésérzékeny kijelzőn lehet a különféle menük mélyére jutni és személyre szabni az autó legapróbb részleteit is. A hangerőszabályzó az egyetlen, félig-meddig valódi gomb, amit egyszerűen a kijelző üvegére helyeztek. Felbontásban nagyon erős a rendszer, és bár a klímavezérlést, ülés- és szélvédőfűtést is ezen a felületen kell kapcsolni, használata mégis könnyed, problémamentes, és ami a legfontosabb, villámgyors.

A rendszer egyik szuperképessége, hogy nem hagyja magára a vezetőt, minden funkció mellett apró „i” betű található, amelyet megnyomva vagy rövid szöveges leírásban tájékoztat arról, mit és hogyan állít a menüpont, az összetettebbeket pedig rövid videóban is elmagyarázza.

Belseje kellemes, komfortos, mindkét ülésorban van elég hely fejnek, lábnak egyaránt, pedig az üvegte-  
tő nem szokott jót tenni





a belmagasságnak. A Mach-E második ülésorában még sincs túl alacsonyan a tető. Kárpitozása, összeszerelésének minősége meggyőző, amire egy elektromos autóban különösen oda kell figyelni, mert a hiányzó motorhang miatti csendben minden apró zaj sokkal kellemetlenebb, mint mondjuk egy dízelautóban, ahol a motorhang sok mindent elfedhet. Jópofa a felületek textilburkolata, van rakodóhely a vezetés közben szükséges apróságoknak, telefonnak, sötétben pedig állítható színű hangulatvilágítás teszi kellemesebbé az utazást.

Csomagtartója 402 literes, amit az üléstámlák hajtogatásával 1420 literre lehet bővíteni, és az orrában, ahol hagyományos autónál a motor található, szintén van csomagtartó, 81 literes űrtartalommal. Itt simán elszállásolható az összes töltéshez használt, könnyen koszolódó kábel – külön töltőkábel jár az otthoni, 230 voltos konnektorhoz és az utcai töltőkhöz – de akinek jobban kézre áll, az tarthatja a motoros mozgatású, meglepően magasra nyíló ajtajú hátsó csomagtartóban is, a padlósínt alatt. Az első üreg a Ford Puma-ban megismert módon ebben az autóban is könnyen takarítható, öblíthető.

Műszaki tartalom szempontjából többféle variáció is összehozható a Mustang Mach-E-ből. Van belőle szimpla hátsókerék-hajtású és kétmotoros, összkerekes kivitel is, illetve alap – 115 kW – és növelt kapacitású – 150 kW – akkumulátorcsomag is rendelhető bele. Az alap, hátsókerékes Mach-E normál akksival 269, míg a bővített kapacitásúval 294 lóerős, az AWD változat alapakksival szintén 269, de a nagyobb már 351 lóerős teljesítményre képes. A forgatónyomaték 415 Nm a 2WD és 565 Nm az AWD verzióban. 2022-re ígérik a GT változatot, ami csak kétmotoros és nagy akkumulátoros változatban kapható majd, és 487 lóerős csúcsteljesítményre lesz képes, amivel akár 4 másodperc alatti százás gyorsulás is összehozható. A Mach-E hatótávja 420 és 610 kilométer között váltakozik az akksitól és hajtáslánctól függően. A teszt főszereplője összkerék-hajtással és a nagyobb motorral a katalógus szerint 540 kilométert képes legfeljebb megtenni egy töltéssel, de ezt az adatot, a felhasználási mód, illetve a vezetési stílus is befolyásolja. Autópályán, főleg a Mach-E irgalmatlan erejét kihasználva érezhetően megnő a fogyasztás, viszont országúton, városban autózva hosszú ideig nem kell a töltésre gondolni.

Vezetni nagy élmény a Mustang Mach-E-t, hiába a nagyobb, szabadidő-autós forma, a villanymotor gyors reakcióideje – fél másodperc alatt eléri a csúcnyomatékát – robbanékonyra teszi az autót. Kanyarból kifelé gyorsítva érheti meglepetés a sofőrt, padlógázra szépen elkezd

kidobni a fenekét, de mire túl nagy lenne a baj, az elektronika természetesen megmenti az autóban ülőket. Játéknak viszont remek, hogy ilyen is tud, villanyautó létére egyáltalán nincs kilúgozva belőle minden bűnös élvezet. Ami, lássuk be, egy Mustanghoz illik is.



Civilizált stílusban vezetve is van minek örülni benne, ilyenkor a masszív, megbízható, ügyes futóműnek, ami rázós, hitvány úton is komfortos marad, a néma üzemenek – akinek hiányzik, a fedélzeti rendszerből csíholhat magának szintetikus motorhangot – és a rengeteg vezetőtámogató rendszer szerez benne örömet. Mindezt úgy, hogy az óriási kijelzőn matatva háromféle tempomatot – hagyományos, adaptív és a táblák sebességkorlátozásait is figyelembe vevő – is ki lehet választani, de a lemerülőfélben lévő akkumulátorok miatt érkező figyelmeztetés idejét, a belső hangulatvilágításának színét vagy az egypedálos vezetési módot is itt lehet aktiválni, ezernyi

egyéb funkcióval együtt. Fogyasztása hosszú, dinamikus autópályás használat mellett 26 kWh, de városban araszolva, és országúti tempó mellett a 20 kWh a jellemző, némi odafigyeléssel pedig akár 16-18 kWh-s átlagfogyasztással is beéri. A belépő szintű Mustang Mach-E ára 21 310 000 forinttól indul, ugyanez nagyobb akkumulátorral már 24 410 000 forint. Az AWD változat 23 610 000 forint-

tól vihető haza, míg a nagyobb akkis, 82 lóerővel erősebb kivitel beugró ára 27 310 000 forint. A legdurvább, jövőre várható GT változat pedig 30 610 000 forintba kerül. A metálfény 250 és 365 ezer forint közötti felárat jelent, illetve a különböző tételeket tartalmazó – hifi, aktív parkolósegéd, panoráma-üvegtető, 8 irányban állítható elektromos ülés stb. – „Technológia” csomag is rendelhető az autóhoz, 550 000, 858 000 és 1 238 000 forintért.

Már csak a töltőhálózatnak kell felnőnie a feladathoz, hogy úton-útfélen lehessen akár villámtölteni is a Mustang Mach-E-hez hasonló, kényelmes hatótávú, fürge, jó mozgású, nagy használati értékű villanyautókat.

## EGYSZERRE VAN JELEN A SZABADIDŐ-AUTÓS FORMA, ÉS A VILLANYMOTOR GYORS REAKCIÓIDEJE





# VILÁGBAJNOKI GONDOLATOK

**Kevés ember mondhatja magáról, hogy még húsz évét sem töltötte be, és világbajnoki aranyérem került a nyakára. Németh Domonkos a Tihanyi Hajós Egylet sportolója 2021 nyarán léphetett a dobogó legmagasabb fokára a Finn Dinghy Junior Világbajnokságon Tihanyban. Doma,- ahogy vitorlás barátai hívják őt - válaszolt a kérdéseinkre.**



**Még húsz éves sem voltál, mikor vitorlázásban ifjúsági világbajnok lettél? Mikor kezdted, miért épp a vitorlázást választottad anno?**

**Doma:** Nálunk családi hagyomány a vitorlázás, apukám, nagybátyám is ezt művelik. Almádiban van nyaralónk, még 5 éves sem voltam, amikor szüleim beírtak az első nyári vitorlás táboromba. Nagyon tetszett, úgyhogy 6 éves koromtól járok rendszeresen edzésekre. A Yacht Klub Agárdban tanultam meg az alapokat. Timu volt az első edzőm ott, aki messze földön híresen jó pedagógus volt, sajnos már nincs közöttünk.

**Melyik hajóosztályban nyerted meg nemrég az ifjúsági világbajnokságot, és hogy vezetett az út idáig az első tábor óta eltelt 14-15 évben?**

**Doma:** Hat éves koromtól szorgalmasan jártam edzésekre, Optimist hajóval kezdtem a vitorlázást, mint szinte mindenki. Elég korán megnöttem, így már 9 évesen Laser 4.7-ben versenyeztem, itt válogatott kerettag is voltam. 14 évesen, 2016-ban átültem Laser Radiálba, de ebben a hajóban is csak egy szűk évet vitorlázhattam gyorsan növekvő magasságom és súlyom miatt.



**El is jutottunk a Finn Dinghy-hez, amiben junior világbajnok lettél, milyen ez a hajó és hogy alakult a pályafutásod benne?**

**Doma:** 2017-ben kezdtem pályafutásomat a legendás Finn Dingi hajóosztályban 15 évesen, ahol a második évemben már magam mögött tudhattam a mezőny nagy részét. Sokat számított, hogy 2017-ben Magyarországon rendezték meg a junior- és felnőtt világbajnokságot, Balatonfüreden, illetve Balatonföldváron. Nem volt edzőpartnerem itthon, így nagy részt külföldön tanultam a versenytársaimtól, illetve első két évemben Beliczay Mártontól. 2018-ban, tizenhat évesen 3. lettem a felnőtt magyar bajnokságon, 2019-ben 2. és 2020-ban újra 3. A 2020-as évem a COVID-19 ellenére is elég aktívan zajlott külföldön: a globális karantén előtt két hetet edzettem Palma de Mallorcán Berecz Zsombor csapatával, majd miután vissza lehetett menni megint két hetet töltöttem velük, közben itthon készültem. Abban az évben az U23 Világbajnokságon, a Silver Cup-on a 4. helyen végeztem, illetve az U19-es korosztályos Világbajnoki címet is megszereztem.

**El is jutottunk a tavalyi évhez, ami az eddigi legsikeresebb évéd lett, de nem így kezdődött, jól tudom?**

**Doma:** Igen, 2021-ben a saját klubom, a Tihanyi Hajós Egylet rendezte a Finn Junior Világbajnokságot (U23 Silver Cup), nagy lelkesedéssel kezdtem neki a felkészülésnek télen. Januárban lesérültem, lassan gyógyultam, és mikor már elkezdődött volna a vízi edzés márciusban, elkaptam a COVID-ot. Ennek utóhatása megghiúsította előzetes terveimet, ami lan Ainslievel és a magyar Junior Finnes csapattal való készülés lett volna kora tavasztól. A kezdés eltolódott és testileg 75%-osan álltam rajthoz a VB-n, de mentálisan verhetetlen voltam. Célom a dobogó volt. Ian Ainslie segített edzőként.

**Hogy sikerült a VB? Miben voltál erős, mi vezetett a győzelemre?**

**Doma:** Nagyon eltökélt voltam, minden erőmmel a versenyre koncentráltam, 11 futamból 9-ben elsőként futottam be, jól



jöttek ki a dolgok! Ezzel megszereztem első U23-as Junior Világbajnoki címemet.

**A vitorlázás gondolom sok idődet elveszi, mivel töltöd a fennmaradó óráidat, napjaidat?**

**Doma:** Vitorlázás mellett nagyon fontosnak tartom a tanulást, sajnos ennek a kettőnek az összeegyeztetése sokszor problémás. Gyógytornásznak tanulok Pécsen, ahol szerencsére pozitívan állnak a sporthoz, támogatnak benne. Nyaranta, ha van szabadidőm, szeretek gyerekekkel foglalkozni, nyári táborokban edzősködöm. Télen a síelés nagy kedvencem, ott is foglalkoztam gyerekekkel sítáborokban már 14 éves korom óta.

**Kívülről is egy nagyon szép sport a vitorlázás, neked mi tetszik benne, mik a kedvenc pillanataid, miért csinálod?**

**Doma:** Én a vitorlázásban nőttem fel, annyira az életem része, hogy el sem tudom képzelni nélküle a napjaimat. Ebben a sportban nagyon közel vagy a természethez, a szél erejét használod ki, megtanulod tisztelni az elemeket. A legjobb az az érzés, amikor a versenyen a természet erejét kihasználva egymás ellen fej-fej mellett küzdünk, ez iszonyatosan felviszi az adrenalint, és ezt nagyon szeretem. ■





# NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, FELHASZNÁLÓBARÁT 140 / 115 LE\* MODELL

\*140 LE (103 KW), 115 LE (84,6 KW)



**AZ ÚJ SUZUKI  
DF140B/BG  
ÉS DF115B/BG**

## RENDKÍVÜLI TARTÓSSÁG

Továbbfejlesztett hajtóműház

▲ A hajtóműben lévő olajáramlás optimalizálásának köszönhetően a motorfogaskerék forgás közben alacsony nyomást hoz létre, ezáltal elősegíti a hajtóműolaj áramlását.



KULCS NÉLKÜLI  
INDÍTÁS



VÍZÉRZÉKELŐ  
RENDSZER



ÖNFESZÍTŐ  
VEZÉRMŰLÁNC

## A BG MODELLEK TOVÁBBI JELLEMZŐI

- ▲ Elektromos távirányítású
- ▲ Remek üzemanyag-hatékonyság
- ▲ Új Suzuki precíziós vezérlés (SPC)\*\*

Új, kulcs nélküli indítórendszerrel és automatikus motordöntéssel is rendelhető (opcionális\*2)

**THE  
ULTIMATE  
OUTBOARD MOTOR**

## ERŐS ÉS TAKARÉKOS

A Lean Burn technológia a pillanatnyi üzemi körülményeknek megfelelően mindig optimális üzemanyag-levegő keveréket juttat a motorba.



LEAN BURN



CSENDES  
MŰKÖDÉS



ELTOLT  
HAJTÓTENGELY

## KÖNNYŰ KARBANTARTÁS

Úgy tervezték, hogy a felhasználó is könnyedén elvégezheti a karbantartást

### Előnyök

- ▲ Könnyen hozzáférhető olajszűrő
- ▲ Az olajszűrő körül egy tálca található, amely felfogja az olajszűrő cseréje során kifolyó olajat

\*1 A Suzuki precíziós vezérlés nem más, mint egy digitális távvezérlő. \*2 SMD-vel vagy SMG4-gyel elérhető





# GSX-S1000GT

ÚGY TERVEZTÜK, HOGY A CÉLÁLLOMÁS  
MAGA MÁSODLAGOS LEGYEN AZ  
UTAZÁS ÖRÖMÉHEZ KÉPEST.

További részletekkel kapcsolatban érdeklődjön a hivatalos Suzuki márkakereskedésekben vagy tájékozódjon a Suzuki hivatalos weboldalán [www.suzuki.hu/motor](http://www.suzuki.hu/motor). Az új GSX-S1000GT fogyasztása: 6.1 L / 100 km, CO<sub>2</sub>-kibocsátás: 143 g / km. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás illetve CO<sub>2</sub>-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredménye. A jelen hirdetés tájékoztató jellegű, nem teljes körű és nem minősül ajánlattételnek.

[motor.suzuki.hu](http://motor.suzuki.hu)



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



# LÉPJ TÚL A HATÁRAIDON

A biztonságos indulástól a biztonságos megérkezésig az S-CROSS minden pillanatban segít, hogy te urald az eseményeket. A merész SUV-stílus, a fejlett vezetéstámogató rendszerek, a legújabb szenzorok és digitális megoldások kombinációja csak a kezdetet jelentik. A barátok, család és a csomagok számára rendelkezésre álló tágas tér, valamint az AllGrip technológia segítségével kényelmes és pihentető utazások várnak. Ne aggódj hát amiatt, hogy mi lesz!

## Bátran lépj túl a határaidon!

Találd meg a legközelebbi márkakereskedőt az [auto.suzuki.hu/markakereskedok](http://auto.suzuki.hu/markakereskedok) oldalon, és jelentkezz tesztvezetésre!





AZ ÚJ  
**S-CROSS**



# MEGELŐZHETI A VITARÁT AZ ÚJ SUZUKI S-CROSS?

**Erős motort, kedvező fogyasztást, 3+7 év garanciát, valamint nagyon gazdag biztonsági és kényelmi felszereltséget nyújt a Suzuki S-Cross. 2022-től a Suzuki crossovere új néven folytathatja hódító útját.**

CARNET AUTO-FORT



Magyarországon az újautó-vásárlók kedvence jó ideje a Suzuki Vitara, mögötte egy márkatárs, a nála nagyobb és kényelmesebb SX4 S-Cross következik. A Suzuki sikeres crossovere 2022-re alaposan megújult. A továbbfejlesztett autóból az összkerekhajtású, automatikus váltós csúcsmoddelt teszteltük, tehát a GLX kivitel, amelyhez már csak egyetlen extrát lehetett volna rendelni, a panoráma-napfénytetőt.

## MÁS NÉV, MÁS KÜLSŐ, VÁLTOZATLAN MÉRETEK

Bár az S-Cross 4300 milliméteres hossza, 1785 mm szélessége és tetősínnel 1585 milliméteres magassága éppúgy az elődhez igazodik, mint a változatlanul 2600 milliméteres tengelytáv, az autó formaterve nagyon sokat fejlődött. Új orra a LED-es fényszórókat összekötő fényes díszléccel és a terepjárók robusztusságát hangsúlyozó hűtőrácccsal első pillantásra megkülönböztethető elődjétől. Oldalnézetből feltűnhet a C oszlop megújult formájú kisablaka. Az autót az első és a hátsó fényszórók is sikeresen szélesítik optikailag, amivel a harmadik generációs S-Cross egy markáns, jó kiállítású crossover.

Fontos tisztázni, hogy a Suzuki az autó nevében is változtatt: SX4 S-Cross helyett a neve egyszerűen S-Cross, ahogy oly sokan hívták eddig is. Az új S-Cross a pont jó méretű autó: elég nagy a hosszú utazásokhoz, de kompaktságával, 10,8 m átmérőjű fordulókörével és jó kilátást biztosító ülés helyzetével könnyű vele az élet városi forgalomban. Felszereltségtől függően a parkolást 360 fokos kamera-rendszer könnyítheti meg, amely négy lencsével érzékeli az autó környezetét és a váltogatható nézetekkel sokat segít a be- és kiállásban.

## ÚJ KIJELZŐ, BEVÁLT HAJTÁSLÁNC

Újdonság a 9 colos érintőkijelző a középkonzol tetején, amelynek széprajzú megjelenítése az S-Cross fejlődésének rendkívül látványos eleme. Itt jelenik meg a navigáció, valamint ezen a képernyőn futtatható az AndroidAuto, illetve az Apple CarPlay, a két nagy okostelefon-integrációs szoftver is. Használatukkal a megkedvelt telefonos programok autózás közben is szabályosan, kézben tartott mobiltelefon nélkül használhatók.



1373 köbcéntis a K14D jelű, 129 lóerős benzines turbómotor. A korábbi, K14C kódjelű motorverzió 9,9:1 sűrítési arányánál itt magasabb a kompresszió, 10,9:1-hez, ami a közvetlen befecskendezéssel együtt a motor takarékosabb működését segíti. Ha emelkedőn vagy nagy sebességgel közlekedtünk, a turbófeltöltős motorral a feltöltő javasolt kihűlési ideje kb. 1 perc alapjáraton a motor leállítása előtt. Amennyiben a részecskeszűrő visszajelzője kigyulladna, a koromcsapda öntisztulása mintegy 25 perces folyamat, amihez 50-nél nagyobb sebességgel és 2000/percnél nagyobb fordulatszámra biztosíthatók az ideális körülmények.

Egy ideje a Suzuki csak hibrid autókat gyárt Esztergomban, ami az S-Cross esetében 48 voltos hibridrendszert jelent, a vezetőülés alatti 12/48 voltos átalakítóval (DC/DC konverterrel) és az utas ülése alá helyezett lítiumion akkumulátorral. A villamos gép az ISG (Integrated Starter Generator). A generátorral integrált önindító szíjjal kapcsolódik a főtengelyhez, ezen a szíjon át tudja a hajtásba besegítve tehermentesíteni a benzineset és itt kapja a hajtást az áram-visszatermeléshez. Csúcsteljesítménye 10 kW, ami 13,6 lóerő. Az ISG indítja újra a motort melegen és az alapjáratú automatikus motorleállítás fázisainak végén. A Suzuki megtartotta a hagyományos önindítót is, ami fagyos időben biztosabbá teszi a hidegindításokat.

#### 48 VOLTOS, DE ÉREZNI, HOGY HIBRID

Vezetés közben jól kivehető a villamos gép hatása. A legfeltűnőbb a fékezőereje gázévtelkor, amikor fokozottan tölti az akkumulátort. De gyorsításkor is jól kivehető a beavatkozása. A 48 voltos hibrid S-Cross könnyedén megindul gázadásra, ami a turbós autókra nem jellemző. Itt azonban a feltöltő felpörgéséig a villanymotor forgatónyomatéka segít a gyorsulásban. Az ISG nemcsak a turbókésés áthidalásával járul hozzá a vezetés örömehez és a fogyasztáscsökkentéshez, de gyorsításkor a nyomatékrásegítéssel is.

Igazán harmonikusan működik a 48 voltos hibridrendszer. A benzines motor leállítása és újraindítása is finoman, lágyan történik. A középső kijelzőre lekérhető a stop-start automatikával megtakarított benzinmennyiség és az az idő, ameddig nem járt feleslegesen a négyhengeres. Jó érzés az S-Cross volánjánál a környezetszennyezés mérséklése.

De az is ugyanilyen öröm, amikor szabad a pálya és a K14D kódjelű turbómotorral száguldhatunk. Elsőkerék-hajtással 9,5, összkerék-hajtással 10,2 mp a gyorsulás 0-ról 100 km/óra, a 2022-es S-Cross modellek végsebessége egységesen 195 km/óra. Autópályán a 130-as sebességhez körülbelül 2400-as percnkénti fordulatszám tartozik hatodikban. Ebben a tartományban a motor a maximális forgatónyomatékával dolgozik, a 235 Nm szépen szárnyára veszi a sziklaszilárd acélobból felépülő, így egyszerre súlytakarékos, masszív és biztonságos autót.

#### FEJLETTEBB HIBRID HAJTÁSSAL JÖN AZ S-CROSS

Várhatóan 2022 őszétől a Suzuki az S-Crossban is elérhetővé teszi a márka új hibrid hajtásrendszerét. A Vitarában bemutatott technika éppúgy teljes hibrid hajtás, mint a Toyota-alapú Swace kombi és az Across terepjáró full hibrid rendszere, de ez egy önálló fejlesztés. Így nemcsak a Suzuki kisfeszültségű, 12 vagy 48 voltos lágy hibridjeitől tér el minden fő komponensében, hanem a Swace és a konnektorról feltölthető akkus Across hajtásától is.

Műszaki adatokat még nem közölt a gyár az új S-Crossról, a Vítara Hybridben a villamos gép teljesítménye 24,6 kW (33,5 lóerő), a villanymotor maximális forgatónyomatéka 60 Nm. A benzines motoron nincs turbó, teljesítménye 75 kilowatt, ami 102 lóerő. Tehát az 1462 köbcéntis négyhengeressel visszatér a szívómotor a Suzuki kompakt crossovereibe. Hasonló a Jimny motorja is, de a teljes hibridben a jobb hatásfok érdekében igen magas a kompresszióviszony: a sűrítési arány 13,0:1. A gázévtelkor és fékezéskor visszatermelt elektromos energiát a 140 voltos lítiumion akkumulátor tárolja a csomagtérapadló alatt.

Fontos tényező a Suzuki saját teljes hibridjében a súlygyarapodás visszafogása. Az autó erőátvitelében kézi sebességváltó dolgozik, de automatizált működtetéssel, amit robotizált váltónak is hívnak. Kuplungpedál nincs, és a váltásokat is megoldják helyettünk az aktuátorok. Van azonban manuális kapcsolási funkció is, aki szeretne, kézzel válthat. Az új motorválozat bevetésével a Suzuki célja a fogyasztás és az emisszió további mérséklése, amire a teljes hibrid hajtásrendszer főleg városi forgalomban lehet képes. A Suzuki a piaci bevezetéshez közelebbi időpontban közli a műszaki adatokat és az új S-Cross hibrid fogyasztását. ■



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







Tothék

# Esküvő a természet lágý öléń

Eger  
Síkhegy-dűlő

Kislányként a legtöbbször habos, rózsaszín, hangos esküvőt képzelünk el legalább egy kastélyban, egy hintóval és sok-sok vendéggel. Aztán ahogy telnek az évek, a legtöbbször rájövünk, hogy a felhajtás helyett inkább különleges, nem mindennapi helyszínen szeretnénk nyugodt körülmények között, a legközelebbi szeretteinkkel együtt megünnepelni életünk egyik legnagyobb és legszebb döntését.

Talán az is eszünkbe jut, hogy mindezt a természetben képzeljük el, lelassulva, kiszakadva, a szabad ég és a csillagok fénye alatt.

Romantikusan hangzik, s pont magatokra ismertél, de nem tudod, hol találhatnál ilyen helyszínt?

Idén már 3. alkalommal költözünk ki a Síkhegyre, hogy tavasztól őszig magunkba szívjuk a szőlőhegyek fantasztikus energiáit. Ezúttal viszont szeretnénk, ha nem csak egy-egy pikniken vagy bortúrán találkoznánk veletek, hanem örömmel biztosítanánk a borok és természet kedvelőinek lehetőséget arra, hogy nálunk kössék össze életüket. Ehhez mindenben igyekszünk segítséget nyújtani, többek között olyan kiváló gasztronómiai fogásokkal, amik Marsi Zsolt kezei által készülnek.

További részletek:

[tothferencpinceszet.hu/tothek](http://tothferencpinceszet.hu/tothek)  
[tourism@tothferencpinceszet.hu](mailto:tourism@tothferencpinceszet.hu)  
+36 30 178 7042





TÓTH FERENC

• PINCÉSZET •

Superior  
boraink

# Céges rendezvény, csapatépítő program

Elegáns, ugyanakkor izgalmas és sokoldalú helyszínt keresel céges rendezvényhez vagy csapatépítő tréninghez?

Megújult kóstolótermünkben akár 100-120 főt, de ennél kisebb létszámú csapatot is kényelmesen vendégül tudunk látni, Egerben.

Programként borvacsoráinkat, tematikus és vertikális, illetve szakmai borkóstolóinkat örömmel ajánlunk. A kalandosabb kedvű társaságoknak szívesen megmutatjuk nem csak a pincét, hanem autentikus dűlőtúrát, élményszüretet vagy szabad ég alatti pikniket is szervezünk a szőlőültvények szomszédságában.

Részletek és érdeklődés:

[tourism@tothferencpinceszet.hu](mailto:tourism@tothferencpinceszet.hu)

+36 30 178 7042



Egri Csillag Superior  
2020



Egri Kékfrankos Superior  
2018



Várvédő Egri Bikavér Superior  
2018



# AUTÓMÁRKA, AMIT AZ ATOMBOMBA SEM TUDOTT ELPUSZTÍTANI

**Az autógyárak története általában igencsak fordulatos, de a Mazdái különösen az. Ráadásul a japán márka szinte minden nagy változást a hasznára tudott fordítani, ami nemcsak a tulajdonosok állhatatosságának, hanem az egész vállalatot átható kreativitásnak is köszönhető.**

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

Ha létezik autómárka, ami már a kezdetek kezdetén hatalmas csapással szembesült, hát a Mazda biztosan az: erről elég annyit mondanunk, hogy a cég már 1945-ben is Hirosimában működött. Augusztus 6-án Macuda Dzsudzsiro a 70. születésnapjára készülődve fodrászhoz ment, majd a nevét viselő üzemébe indult egy szokásos munkanapra, amikor váratlanul hatalmas lökéshullám borította fel az autóját. Ez volt az a nap, amikor Hirosima elszenvedte a világ első atomcsapását, és ami nemcsak a világ folyását változtatta meg, hanem Macuda cégének jövőjét is.



Nem mintha Macuda nem szembesült volna már addig is embert próbáló kihívásokkal, hiszen egy szegény halász tizenkettedik gyermekeként csakis tehetségének és akaratának köszönhetette, hogy képes volt megváltoztatni a sorsát.

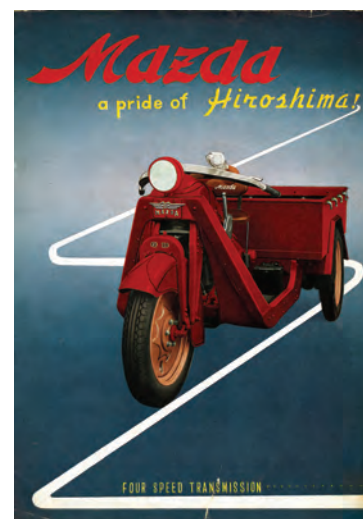
13 évesen döntött úgy, hogy kovács lesz, és elköltözött a 300 kilométerre fekvő Oszakába. 20 évesen már saját forgácsoló üzeme volt, 31 évesen pedig szabadalmaztatta újszerű szivattyúját, ami elegendő tőkét hozott a továbblépéshez.

A Macuda Művek egy négyezer fős óriásvállalattá fejlődött, és nemcsak a hazai piacra dolgozott, hanem többek közt a cári Oroszország számára is gyártott tűzérési gyújtószerkezeteket. Macuda Dzsudzsiro azonban egy idő után komoly konfliktusba került tulajdonostársaival, akik ellenezték, hogy szülővárosában, a Hirosima külterületének számító Mukainadában is üzemet építsenek, ezért egyszerűen kilépett a saját cégéből, és mindent újrakezdett.

„Bízom magamban és másokban” – árulta el sok évvel később, amikor arról kérdezték, miből merített újra meg újra erőt a továbblépéshez. Új fémmegmunkáló céget alapított, amit aztán eladott a Nihon Steel Manufacturing Company-nak. A halászból kovácsá, majd nagyiparossá lett vállalkozó ekkorra már igazán vagyonos embernek számított. Ekkoriban keresték meg egy új ajánlattal, hogy segítsen egyenesbe hozni a parafatermékeket gyártó Toyo Cork Kogyo céget. Macuda megoldotta a gondokat, de amikor 1925-ben egy tűzvész elpusztította a gyárat, új irányba fordította a céget; gépgyártásba fogtak, és nem sokkal később,

1931-ben bemutatták első járművüket, egy háromkerekű teherszállítót.

Ez meghatározó epizód a cég életé-



ben; nemcsak azért, mert ez volt az első járművük, hanem azért is, mert ez volt a legelső termék, ami a Mazda nevet viselte. A zoroasztrista vallás szerint Ahura Mazdá a legfőbb isten, akinek neve ráadásul egybecseng a Macuda családnév kiejtésével – innen származik tehát a márkanév, sőt a cég különféle logói is sok utalást tartalmaznak az istenség ábrázolására. Megszületett hát a Mazda márka, és nekiláttak a háromkerekű Mazda-Go gyártásának, ami annyira népszerű lett az akkori japán piacon, hogy egyszerűen képtelenek voltak a kereslet kielégítésére.





1940-re már elkészültek az első négykerekű Mazda tervei, ám a háború más irányba terelte a céget, utána pedig a gyártól öt kilométerre becsapódott az atombomba. A pusztítás szerencsére alig érintette a mukainadai gyár területét, de ez csak az épületekre volt igaz – a bomba hihetetlen csapást mért az itt élőkre. A 80 000 áldozat mellett rengeteg ember megsérült, a város szinte teljesen romba dőlt, minden családban voltak áldozatok. Ám a lakosság a kétségbeesés helyett azonnal nekilátott a helyreállításnak, amiből a Macuda család is kivette a részét. Dzsudzsiro és fia, Cunedzsi, aki addigra már szintén a cégnél dolgozott, a mukainadai üzemben ideiglenes kórházat, városházát, rendőrőrsöt, bíróságot és szerkesztőséget alakított ki, a cég dolgozói pedig segítettek a hirosimaiaknak az eltűnt családtagok felkutatásában. Négy hónappal a katakizma után a vállalat újra nekilátott a háromkerekűek gyártásának, és az üzlet megint fellendült.

1951-től az alapító fia, Macuda Cunedzsi vezette a céget, amely sorra mutatta be új autóit. 1960-ban született meg az első legendás Mazda-modell, az R360 Coupé, és a Mazdák olyan népszerűvé váltak, hogy a cég már 1963-ra legyártotta egymilliomodik autóját, 1966-ra pedig ez a szám megduplázódott. Azt hihetnénk, hogy ettől kezdve töretlen a sikertörténet, de nem így van: ezúttal a japán kormány adta fel a leckét, nyomást gyakorolva a kis és közepes gyártókra, hogy egyesüljenek nagy, nemzetközileg is ütőképessé vállalatokká. Így történt ez a Toyota és a Mitsubishi esetében is, amelyek sok kisebb céget magukba ol-

vasztottak, Macuda azonban úgy döntött, hogy megőrzi függetlenségét. E h e z e g y német mérnök forradalmi találmánya, a bolygódugattyús Wankel-motor jelentette a kulcsot. 1961-ben Macuda megállapodott a szabadalmat birtokló német NSU céggel, tudván: az egyedi technológia gyártójaként a Mazda önálló maradhat. Kockázatos ötlet volt, hiszen a motor akkor még nem állt készen a sorozatgyártásra, de – mint annyiszor – a Mazda merészsége kifizetődött. A forradalmian újszerű blokk olyan legendás modellek erőforrása lett, mint a Mazda Cosmo Sport 110 S vagy a Mazda RX-7, és sokaknak máig a Wankel szó ugrik be először, ha a Mazda nevét hallják, és fordítva.



A Macuda család a 70-es évek végéig vezette a céget; ekkor már Cunedzsi legidősebb fia, Kohei irányított, de 1977-ben lemondott az elnöki tisztségről. Eddigre azonban mélyen átítatta a vállalatot a Macudák örökké kihívásokat kereső, újító szellemisége; a szemlélet, hogy bátran kérdőjelezzék meg a konvenciókat, és keressenek új meg új megoldásokat. Mar-

tijn ten Brink, a Mazda Motor Europe vezérigazgatója, aki több mint 20 éve dolgozik a vállalatnál, így fogalmazta meg filozófiájukat: „Innovatív és meglepő megoldásokat találni – ez az, ami mindig is jellemezte a Mazdát, és ez így lesz a jövőben is. Ez az örökség segít szembenéznünk a természeti katasztrófák vagy világgjárványok okozta válságokkal, és megbirkózni korunk izgalmas kihívásaival is, amikor az online kapcsolódás, az önzetetés és a megosztott mobilitás alapvetően újraalkotja az autó vezetésének és birtoklásának a fogalmát.”

Az elektromos hajtások térnyerése és a károsanyag-kibocsátás visszaszorítása minden eddiginél komolyabb feladatot ad az autógyártóknak. Egy kisebb, független vállalatnak, mint a Mazda, nem lesz könnyű kidolgoznia a saját, önálló megoldásait ezekre a kihívásokra – de mint tudjuk, Macuda Dzsudzsiro szellemi örököseit éppen az ilyen kemény feladatok lelkesítik. A teljességgel egyedülálló gyertyavezérelt, kompressziógyújtású e-Skyactiv X motortecnológia a belső égésű erőforrásoknak biztosít szebb, élhetőbb jövőt; a tisztán elektromos Mazda MX-30 crossover egyedi koncepciójának köszönhetően megszakítja a villanyautók fejlődését kedvezőtlen irányba torzító kapacitásversenyt, a 2021 végén bemutatott új generációs, teljes hibrid Mazda2 pedig észszerű megoldást kínál a károsanyag-kibocsátás hatékony csökkentésére. ■





# MINDEN IDŐK EGYIK LEGJOBB AUTÓJA

**Az egyik legnagyobb német autós szaklap 100 ezer kilométeren át nyúzta a Mazda középkategóriás szabadidőjárművét. A második generációs CX-5 nem csak kiválóan teljesítő elődjénél, de több tucat versenytársánál is megbízhatóbbnak bizonyult.**

## CARNET MIRAI

Az egyik legnagyobb német autós szaklap 100 ezer kilométeren át nyúzta a Mazda középkategóriás szabadidőjárművét. A második generációs CX-5 nem csak kiválóan teljesítő elődjénél, de több tucat versenytársánál is megbízhatóbbnak bizonyult.

Százezer kilométer: az átlagos európai autós számára ez mintegy nyolc év használatot jelent. Nem csak szimbolikus jelentősége van tehát annak, hogy milyen állapotban van egy gépkocsi, amikor a kilométer-számláló először mutat hat számjegyű értéket: megbízhatósága közvetlenül befolyásolja a fenntartási költségeket, illetve a használati-piaci értéket.

Ezért olyan fontosak a legnagyobb autós szakkiadványok által rendszeresen végzett tartótesztetek: ha egy autót százezer kilométeren át nyúznak, a legrejtettebb problémái is előjönnek, a fődarabok elhasználódásától kezdve a fényezés tartósságán át a kárpitok, kezelőszervek kopásállóságáig. Sőt, ami legalább ilyen fontos: ekkora futásteljesítmény esetén az autó és gazdája többször is találkozik az adott márka szervizével, így felmérheti, hogy milyen szolgáltatásra számíthat a garanciális időn belül, valamint azon túl.

A német Auto Bild a mai napig közel hetven típust vizsgált ilyen behatóan. A Mazda CX-5 második alkalommal került figyelmük középpontjába. Az első generációs modell hat évvel ezelőtt dicsérete-sen teljesített, az „ötös alá” (A-) érdemjegyre a legtöbb autógyártó büszke lett volna. A Mazda azonban odafigyelt a kritikára, és a termék, illetve a szervizszolgáltatások következetes fejlesztésével a típus

## CARNET RIEGLER

szó szerint minden gyengeségét kiküszöbölte. Erre enged legalábbis következtetni a tény, hogy az autó említésre méltó meghibásodások nélkül, makulátlan szervizteljesítmény mellett jutott túl élete első százezer kilométerén. Az eseménytelenül lezajlott tesztprogram záróakkordja-ként darabjaira szedték az autót, ám minden fődarab újszerű állapotot mutatott, a 2,2 literes dízel-motortól kezdve a futóművön át a beltéri szerelvényekig. Az általános elismerés mellett a tesztelők hangsúlyozottan elégedettek voltak a CX-5 helykínálatával, az utazási kényelemmel, valamint a kifi-nomult hajtáslánccal, azon belül is a dízelmotor és a hatfokozatú automata sebességváltó közötti összhanggal.

Ezek után nem meglepő, hogy a Mazda CX-5 nem egyszerűen kiváló értékelést kapott: az Auto Bild által az évek során tartótesztre fogott, hatvannyolc különböző típus közül minden idők negyedik legjobb eredményével zárta a hosszú tortúrát. Ezzel a szakértők is igazolták, amit a Mazda ügyfelei személyesen is megtapasztalhattak: a CX-5 nem csupán a jelenlegi kínálat talán legokosabb vétele, de minden idők egyik legkiválóbb autója is.

Ráadásul a jó mostantól még jobb: a Mazda a közelmúltban átdolgozta a CX-5-öst. Frissült a beltér, javult a mindennapi praktikum, kibővült a vezetőtámogató funkciók kínálata, valamint még kifino-multabb lett a dizájn éppúgy, mint a vezethetőség. Képeinken már a megújult modell látható, amellyel hamarosan személyesen is megismerkedhetnek a CarNet Mirai óbudai és újbudai szalon-jaiban, illetve a CarNet Riegler győri bemutatótermében. ■





# 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





# ZÖLDKÖTELEZŐVEL AZ ÉLEN!

**Ön is zöld rendszámú gépjármű tulajdonosa? Esetleg a jövőben tervez hibrid vagy tisztán elektromos autót vásárolni? Van egy jó hírünk: 2022. február első hetében elindult a [www.zoldkotelezo.hu](http://www.zoldkotelezo.hu) weboldal, a hibrid és elektromos gépjárművek kötelező felelősségbiztosítási portálja.**

## **MIÉRT ÉRDEMES ELLÁTOGATNI A WWW.ZOLDKOTELEZO.HU OLDALRA?**

- Egyszerűen és gyorsan kiszámolhatja meglévő, vagy akár a kiszemelt autójára a biztosítást.
- Naprakész információkat találhat a hibrid és elektromos autókról, nem csak biztosítás témájában.
- Partnerünk, a CarNet E-Autók. Oldalunkon speciális ajánlataikról, zöldautókkal kapcsolatos tanácsaikról elsőkézből értesülhet.

## **BIZTOSÍTÁST SZERETNE KÖTNI ZÖLD RENDSZÁMOS AUTÓJÁRA? MI AZ ELSŐ LÉPÉS?**

### **• Milyen adatokra lesz szüksége?**

Online díjkalkulátorunk használata közben a rendszer különböző adatokat fog Öntől bekérni a biztosítani kívánt gépjárműről, annak tulajdonosáról és üzembentartójáról. Ha bárhol elakadna, segítünk!

### **• Tájékozódna a biztosítási díjakról?**

Összehasonlító díjkalkulátorunk teljesen automatikus, segítségével egyszerűen áttekintheti hazai biztosítók kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás ajánlatait és akár azonnal meg is kötheti az Önnek leginkább megfelelőt.

### **• Már rendelkezik kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással?**

Tapasztalataink szerint az elektromos hajtású gépjárművek kötelező biztosításának díja sokszor kedvezőbb, mint a többi, nem környezetkímélő modellé, azonban ez társaságonként és időszakonként eltérő lehet.

Érdemes évente újrakalkulálni vagy szakértőink segítségével átnézni az aktuális lehetőségeket, amellyel akár jelentős összeget tud megtakarítani.

### **Biztosításkötés online vagy személyesen? A kettő együtt szuperül működik.**

Nem kell kimozdulnia az otthon melegéből, hiszen online díjösszehasonlítónk segítségével percek alatt intézheti kötelező biztosítással kapcsolatos ügyeit, legyen szó új biztosítás megkötéséről vagy évfordulós váltásról. Ha bárhol elakadna, kollégáink készséggel állnak az Ön rendelkezésére telefonon és e-mailen egyaránt. Így online ügyintézással, ha kell, telefonon egyeztetve a részleteket kézhez kaphatja a legjobb ajánlatokat. Kell ennél több? Szerintünk nem.





**EUORISK**  
Eurorisk Biztosítási Alkusz Kft.





# A JÓ FEJ NAGYTESÓ, AKI BEÉRI KEVÉSSSEL

**A Toyota Yaris Cross nagyobb méretben tudja mindazt, amiért szerettük a Yarist. Növekedése ellenére megmaradt jól kezelhető, alacsony fogyasztású autónak, immáron divatos crossover formában, egy különleges extrával.**

CARNET **M5**



Hosszú ideig nem állt jól a kisebb városi szabadidő-autók piacán a Toyota, a C-HR és a Yaris közötti rést egész egyszerűen nem töltötték be. A helyzeten a Yaris Cross segítségével változtatnak, ám úgy tűnik, ez nem pusztán egy lyuk befoltozása lesz, hanem annál valami sokkal több.

Szoros együttműködésben dolgozott együtt a Toyota japán és európai részlege, amikor megálmodták, hogyan is nézzen ki a Yaris Cross. A közös munka eredménye egy olyan crossover lett, melyen érződik a keleti hatás, de az európai, szűkebben nézve a magyar szem is be tudja fogadni a formavilágot. Hátrózott kézmozdulatokkal le lehetne rajzolni egy papírra az autót, még a kerékjáratí ív is szögletes lett, de jól áll ez neki – a fekete műanyag betétekkel együtt.

Szemből nézve is jó kiállítás a 4180 mm hosszú, 1765 mm széles és 1560 mm magas Yaris Cross. 24 centiméterrel hosszabb

a sima Yarisnál, a kistesóval osztoznak a TNGA-B padlólemezen, de a Cross 3 cm-rel magasabban hordja a hasát, felül pedig további 6 centit nyúlt az autó, így összesen 9 centivel lett magasabb. A közös padlólemez miatt a tengelytáv nem változott, maradt 2560 mm.

A növekedést az autó belterében is érezni, a hátsó sorban fejtérben jelentőset

javult a Yaris Cross a Yarishoz képest. Csomagtartója 320 literre tágult az összerékhajtásos változatoknál – ilyen volt tesztautónk is –, azonban akinek elég, ha a lovak csak húzzák az autót, az 397 literrel számolhat. A dupla fenekű tér jól variálható, a 40-20-40 arányban dönthető hátsó ülések leborításával pedig 1097 liter áll rendelkezésre.

A volán mögött helyet foglalva egy komfortos, rövid idő alatt jól átlátható, érthető környezetbe kerülünk. Kellemes tapintású, szépen varrott szöveteket látunk, érzünk és nyomunk a fenekünkkel, melyek színeiket tekintve nem túl változatosak, de minőségérzetük bőséggel kárpótol cserébe. A jól tartó sofőrülés pozíciója kézzel állítható négy irányba, azonban a deréktámasz már gombnyomásra igazítja helyre a csigolyákat.

Fő adatforrásunk vezetés közben egy részben digitális műszeregység a kormány mögött. A kijelző két oldalán mutató visszajelzők tájékoztatnak az üzemenyagszintről, a vízhőfokról és arról, mennyire vezetünk gazdaságosan. Utóbbit folyamatosan monitorozza az autó, az út végén pedig tanácsokat fogalmaz meg a sofőrnek, mit tehetne még a benzinspórolás érdekében.

Középen egy 8 colos érintőképernyőt találunk, szélein dedikált gombokkal. Remek ez a megoldás, hiszen a feliratok egyértelműek, és még vezetés közben is biztonságosabban ugorhatunk így egyik menüpontból a másikba a hosszas tapogatózás helyett, ami elvonhatja a figyelmet.

Közvetlenül alatta, még a klímapanel felett található egy kis terasz, ahová a kocsikulcstól kezdve a kábelen töltődő telefonon át a rágóig több apróság is kerülhet. Mintázata, anyaga és pereme miatt az ide pakolt holmik nem csúsznak el még hevesebb gázadásnál sem – nagyon szerethető részlet ez az autóban. Telefont tölteni egyébként vezeték nélkül is lehet a váltókar előtti részen. Néhány aprósággal akár még a középen lévő kartámaszt is megtömhettük, melyet ketté lehet nyitni. Van itt még pohártartó, kesztyűtartó, ajtószeg elől és egy palacknak még hátul is, csak győzzük telepokolni őket.

A kéztónás klíma vezérlőpaneljén túl is van nyomkodni való déli irányban: az ülésfűtés mellett a lejtmenetvezérlő kapcsolójával kezdődnek az autó haladását befolyásoló tekerők és gombok, de nincs belőlük vésszesen sok. A fokozatválasztó

NÖVELI A  
YARIS CROSS  
VONZEREJÉT,  
HOGY ÁRÁVAL  
SIKERÜLT A  
CROSSOVERPIAC  
ÉLMEZŐNYÉBE  
KERÜLNIÉ.

kar mögött kapcsolhatunk sport- vagy gazdaságos, esetleg tisztán elektromos módba rövid ideig, ha a hibridrendszer feltöltötte az akkumulátorokat korábban. Van itt egy tárcsa is, mely havas úton vagy nehezebb terepen segítheti ki a sofőrt a megfelelő irányba fordítással.

Eddig csak érintőlegesen volt szó a Yaris Cross lelkéről, a Toyota negyedik generációs hibrid hajtáslánjáról. Alapja egy különösen jónak mondható, 40 százalékos termikus hatásfokú 1,5 literes, háromhengeres szívó benzines, mely Atkinson-ciklusban működik, azaz a motor négy üteme alatt csak egyet fordul a fő tengely, nem kettőt. Ez a részegység 92 lóerős, de jön hozzá egy 80 lóerős villanymotor. A hibrid rendszer összteljesítménye így 116 lóerős, mely 120 Nm nyomatékkal párosul.

AWD-i összkerekhajtásnál – igazi ritkaság a kategóriában, de ilyet is kínál a Toyota crossovere – a képlet nem változik: a hátsó tengelyt közvetlen kapcsolattal egy második villanymotor hajtja, de a teljesítményadatok ugyanezek. Mindehhez egy e-CVT csatlakozik, mely egy bolygóműves erőátviteli szerkezet.

Összkerekhajtás azonban csak a hibrid változathoz jár. A 1,5 literes, háromhengeres szívó benzines motor a kevésbé zöld Yaris Crossban 125 lóerős, nyomatéka 153 Nm, mellé pedig hatfokozatú kézi váltó vagy CVT, azaz folyamatosan változó áttételű automata váltó kérhető.

Összkerekhajtás azonban csak a hibrid változathoz jár. A 1,5 literes, háromhengeres szívó benzines motor a kevésbé zöld Yaris Crossban 125 lóerős, nyomatéka 153 Nm, mellé pedig hatfokozatú kézi váltó vagy CVT, azaz folyamatosan változó áttételű automata váltó kérhető.

Az indítógomb megnyomása után nem hallunk motorhangot: az első métereket elektromos üzemmódban teszi meg a hibrid Yaris Cross. A háromhengeres benzines kivár egy kicsit és csak később száll be a munkába. Mivel az e-CVT fokozatmentes erőátvitelt biztosít, a gyorsításokat a hagyományosabb váltókon tapasztalatot szerző sofőrök számára szokatlan hangok kísérhetik. Lényegében nincs fordulatszám-visszaesés és annak hatására megváltozó motorhang, ahogy az egy felváltásnál lenni szokott, ehelyett egyenletes fordulatszám gyorsulhat az autó pedálállástól függően.

A gyorsításokba besegítenek a villanymotorok, melyek azonnal biztosítják a szükséges nyomatékot, így kellően dinami-



kussá válik a Yaris Cross. Elindulásakor, nagyobb gázadásakor az összkerekhajtás folyamatábrája jelzi, hogy a hátsó tengely villanymotorja is kap némi delejt: a rajtok így stabilabbak, a tapadás optimális marad. Megszokást igényelt a fékpedál használata, melynek minimális mozdítására is komolyabbat lassul az autó, mint más modellek esetében. Mindez persze azért történik, hogy a lehető legkevesebb energia vesszen kárba, már a lassulás legelejétől megindul az akkumulátor visszatöltése.

A hibridrendszer működése gyakorlatilag minden pillanatban optimális. Néhány másodpercenként változhat az, hogy csak a benzines motor hajtja az autót, visszatölti az akkumulátort, vagy a villanymotorok is besegítenek a haladásba – ezen változások végbemenetele egyenletes sebességgel haladás során is lezajlik, a váltásokból azonban nem érzünk semmit, csak a kijelző színes nyilainak villogása mutatja, hogy más történik a borítás alatt. Mi utasként nyugodt körülmények között gurulunk. Növeli a Yaris Cross vonzerejét, hogy árával sikerült a crossoverpiac élmezőnyébe kerülnie. A Ford Puma 7 millió feletti árról indul, a Renault Captur 6,549 millió forintról vihetjük haza, a Citroën C3 Aircross pedig 6,865 millió forintba kerül.

A fentiekből is érezhető, hogy komoly, kiélezett verseny zajlik a kis szabadidő-autók piacán. A magyar vásárlók jellemzően érzékenyek az árakra, így a Toyota eddigi lemaradását kompenzálhatja a Yaris Cross olcsósága. Ha ehhez hozzávesszük még a parádés fogyasztást, a beltér praktikumát, a szemrevaló formát és a fő kuriózumot, az összkerekhajtást, akár még igaz is lehet a mondás: utolsóból lesznek az elsők.



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



# 2022 A TOYOTA ÉVE LESZ

**Meghatározó jelentőségű újdonságokkal várja ügyfeleit 2022-ben a Toyota. Lesznek közöttük visszatérő közönségkedvencek és korszakalkotó újdonságok, kicsik és nagyok, sportos és praktikus modellek egyaránt.**

## CARNET M5

2021-ben káprázatos újdonságokkal nyugozta le a szakmát a Toyota. Ezek egy része, mint például a díjnyertes Yaris alapjaira épülő Yaris Cross városi szabadidőjármű vagy a hidrogén-üzemanyagcellás, Guinness-rekorder Toyota Mirai, már az óévben megjelent a márka európai kínálatában. Mások azonban csak az idei évtől rendelhetők – most ezeket tekintjük át. Négy markánsan eltérő modellről van szó, amelyek más és más szegmensekben erősítik a Toyota jelenlétét. Némelyek többszörösen közönségdíjas, piacvezető modellek új generációs változatai, míg mások előzmények nélküli, várva várt újdonságok lesznek.

felszereltségéből adódó, fokozott utasvédelmi képességével egyaránt jól összeeszenenek. Az Aygo X legfontosabb újdonsága mindazonáltal a nagyságrendekkel gazdagabb elektronikus tartalom, amely a modern szórakoztatórendszerek mellett fontos vezetőtámogató funkciók bevezetését is jelenti, a gyalogos- és kerékpáros-felismeréstől kezdve az intelligens adaptív tempomaton át a vészhelyzeti kormányrásegítésig. Sokak számára azonban mégsem ezért lesz az év legszerethetőbb újdonsága az Aygo X, hanem az opciós vászontető miatt, amellyel miniatűr kabrióvá varázsolhatunk az apró autóból.

NÉGY MARKÁNSAN ELTÉRŐ  
MODELLRŐL VAN SZÓ, AMELYEK  
MÁS ÉS MÁS SZEGMENSEKBEN  
ERŐSÍTIK A TOYOTA JELENLÉTÉT



### TOYOTA AYGO X

Miközben a legtöbb gyártó menekülni igyekszik a kevés profitot termelő miniautó-szegmensből, a Toyota pontosan tudja, milyen fontos szerepet játszanak ezek az apró járművek az európai nagyvárosok mobilitásában. Ezért nem csak folytatja az Aygo sikertörténetét, de minden eddiginél igényesebb, izgalmasabb, kívánatosabb formában tárja elénk a piacon domináns modell harmadik kiadását. Az Aygo X hamisítatlanul modern stílusjegyekkel értelmezi újra a jól ismert, egyszerre szerethető és jól kihasználható formát. A gazdag színválasztéknak és a kiegészítőknek köszönhetően éppúgy lehet harmonikus és barátságos, mint radikális és harsány vagy éppen kifinomult és elegáns. A robusztus stílusjegyek napjaink izlésbeli elvárásaival és a modell merevebb karosszériájából, valamint gazdagabb biztonsági



### TOYOTA COROLLA CROSS

Míg az imént méltatott Aygo X nyomokban viseli magán a szabadidőjárművek hatását, a Corolla Cross izig-véríg modern crossover, amely a sportosan elegáns C-HR praktikusabb, szögletesebb alternatívájaként biztosít minden eddiginél gazdagabb választékot a Toyota ügyfelei számára. Az ötajtós Toyota Corollával és az imént említett kategóri-

atárssal azonos tengelytávval rendelkező, de mindkettőnél hosszabb, szélesebb és magasabb Corolla Cross egyértelműen a legsokoldalúbb alsó-középkategóriás ajánlat a Toyota palettáján. A 480 litert meghaladó csomagtartójával rendkívül jól kihasználható modell mindent tud, amit a TNGA padlólemeze épülő modern Toyotáktól elvárhatunk: a legmagasabb szintű aktív és passzív biztonságot, a magasabb kategóriákat idéző, fejlett vezetőtámogató funkciókat, valamint széles körű digitális és online kapcsolódási technológiákat. Utóbbiak 10,5 colos központi érintőképernyőt, vezeték nélküli okostelefon-integrációt, a távolból lehívható és telepíthető szoftverfrissítéseket, azonnali forgalominformációkkal kiegészített navigációs rendszert és további előremutató szolgáltatásokat foglalnak magukba. Sokak számára azonban ezeknél is fontosabb újdonság lesz az itt bemutatkozó, ötödik generációs, 2,0 literes full hibrid hajtáslánc, amely az eddiginél könnyebb, mégis nagyobb kapacitású akkumulátora, 197 lóerőre növelt rendszerteljesítménye és választható összkerékajátása mellett precízebb, közvetlenebb, természetesebb érzetű vezethetőséget kínál már 2022 őszétől.



### TOYOTA GR86

Szívómotoros, hátsókerék-hajtású sportkocsi mély tömegközépponttal és példa ritkű vezethetőséggel, ráadásul megfizethető áron: ezek a tulajdonságok egyedülállóvá tették a Toyota GR86 kupét a piacon. A modell távozásakor érezhető őrült hagyott maga mögött, amit azonban több mint kitölt az utód, a GR86. A név a Toyota sportmárkájára, a Gazoo Racingre utal, közvetlen párhuzamot vonva az olyan, immár ikonikus modellel, mint a Toyota GR Supra vagy a közúti versenyautó Toyota GR Yaris, és a rokonságra a modell képességei sem cáfolnak rá. Megmaradt a négyhengeres boxer-szívómotor, ám lökettérfogata 2,4 literre, teljesítménye 234 lóerőre, forgatónyomatéka 250 Nm-re nőtt. Így a sportkupénak csupán 6,3 másodpercre van szüksége, hogy elérje a 100 km/órás sebességet, míg végsebessége 226 km/óra (kézi sebességváltóval.) A nyers számadatok azonban

nem adják vissza a vezetés élményét: a GR86 még közvetlenebb gázreakcióval, még kezeesebb kormányzással, még pontosabban kapcsolható sebességváltóval bír. Ezek az értékek a karosszéria megnövelt merevségével, a minimális, optimálisan elosztott tömeggel és az extra mély tömegközépponttal együtt verhetetlen ajánlattá teszik a Toyota tavasztól elérhető újdonságát.



### TOYOTA bZ4X

A Toyota soha nem pártolta a félmegoldásokat, így míg versenytársai az ügyfelek kompromisszum-készségét kihasználó, átmeneti villanyautókkal léptek piacra, a japán gyártó kivárta, amíg olyan modellel tud ügyfelei elé állni, amely minden szempontból új mércét állít az autópárhuzamban. Ez a bZ4X: egy vadonatúj padlólemeze épülő, akkumulátoros elektromos, középkategóriás szabadidőjármű, a hasonló elvek szerint épülő, de más és más piaci szegmensekre összpontosító Beyond Zero elektromos modellcsalád első képviselője. A forradalmain új elvek szerint tervezett padló eddig elképzelhetetlenül tág teret biztosít az utasoknak és csomagjaiknak egyaránt. A nagyfeszültségű elektromos hálózat olyan magas szintű vezetőtámogató technológiák alkalmazását teszi lehetővé, amelyek előrevetítik a részlegesen autonóm (önvezető) közlekedés lehetőségét. A modell első- és összkerékajátással egyaránt elérhető (204, illetve 218 lóerős teljesítménnyel), és ami talán még fontosabb, hogy az új generációs, vízűtéses akkumulátor nem csak minden eddiginél nagyobb fajlagos kapacitást, hanem rendkívül hosszú élettartamot is kínál. A Toyota garantálja, hogy 10 év használat után még mindig rendelkezésre áll majd a 450 kilométeres hatótávolságot lehetővé tevő eredeti akkumulátorkapacitás 90 százaléka. És ha ennyi nem volna elég újdonságnak, az elektronikus kormánymű jóvoltából a Toyota bZ4X opcióként a repülőgépekből ismerős ökörszarv-kormányval is megrendelhető lesz. ■



# A LEGJOBB SUV, AMIT 2022-BEN VEHETSZ

Míg az európai piac feszült figyelemmel várja a 2022-es Grand Cherokee WL megjelenését, az amerikai „The Car Connection” szerint a Jeep család legújabb tagja 2022-ben „Best SUV to buy in 2022”, vagyis a legjobb SUV, amit 2022-ben vehetsz!

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ



Az autós piackutatással foglalkozó oldal első sorban a megnövelt beltér, a legújabb biztonsági és vezetést támogató rendszerek, valamint a prémium kényelmi megoldások és funkciók alapján ítélte a WL-nek a címet. Továbbá kiemelték még a kiváló terepjáróképességeket, az elérhető hajtásláncokat, illetve a külső és belső luxus megjelenést.

A legújabb Grand Cherokee az elődjei által méltán kiérdemelt „Most awarded SUV” címet túlzás nélkül képes átvenni, és tovább öregbíteni. A Wranglerhez, Compasshoz és Renegadehez hasonlóan a 4xe hajtáslánc a fő irány, az európai piacra szánt modellel kapcsolatban is csak erről az egy variációról tudni.

Jelenleg sajnos még nem tudni, hogy a Grand Cherokee L az európai piacon elérhető lesz-e, viszont mindenképp említésre méltó. A három üléssorral szerelt L az első a modell története során, és a megnövelt tengelytávnak köszönhetően a második sorban ülők kategóriaelső lábteret élvezhetnek, de a harmadik sornak sem kell összehúznia magát. A WL több, mint 110 vezetést támogató és biztonsági rend-

szerral rendelkezik, ezek közé tartozik a 360 fokban forduló kamera, a sofőr fáradtságát érzékelő rendszer, valamint az éjjellátó kamera is. A technológiai újdonságok sorának azonban koránt sincs vége ennyivel, a 950 watt teljesítményű McIntosh hangrendszer, a legújabb Uconnect 5 infotainment rendszer, a hátsó ülésen utazókat szórakoztató fej támla-monitorok, de a kategóriaelső 10,25 collos kijelző is mind bebiztosítja a Grand Cherokee helyét a lista elején.



# WRANGLER NYÁRI VISELET, HOGYAN SZABÁLYOS?

Mint a Jeep esetében már sokszor említettük, a hagyományok fontos szerepet játszanak. A tető és az ajtók levétele, valamint a legújabb modell esetében a már újra lehajtható szélvédő is a márka 80 éves történelmére mutat vissza: így nyerték meg a háborút is, pucér Jeepekkel.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

Manapság viszont vannak sajnos szabályok, melyeket, ha ugyan nem is mindig követelnek meg tőlünk, sajnos muszáj betartani. Nézzünk mik a követelmények a szabályos nyári használathoz.



## PONYVATETŐ

Akár gyári Mopar, akár más, utángyártott ponyvatetőt választottunk, bármelyiknek bármelyik funkcióját teljes nyugalommal használhatjuk, semmilyen rendelet vagy szabályozás nem tiltja. Ha esetleg nincs ponyvatető az autóhoz, akkor sincs ok az aggodalomra, nyugodt szívvel használjuk, a jármű kialakítása és homologizációja megengedi a keménytető eltávolítását is.



## SZÉLVÉDŐ

Mivel a JL Wrangler kialakítása újra lehetővé teszi a szélvédő lehajtását szabályosan használható így is. A régebbi modelleknél a bukócső kialakítása teljesen eltérő volt, lehajtás után csak az első ülések mögött maradt bukócső, így ez kicsit kevésbé biztonságos, de mivel ezek is így gördültek le a szalagról jogilag semmilyen akadályba nem ütköznek.



## AJTÓK

Az örök kérdés: ha így gyártották, miért nem engedélyezett? A kérdés jogos, főleg, hogy a JL és JT modellek esetén a menetközben is aktiválható hátsó kamera pont azt a célt szolgálja, hogy leszerelt ajtók (és ezáltal tükrök) esetén is lássuk mi történik mögöttünk. A magyar szabályozás sajnos kicsit szigorúan veszi ezt. Ugyanis a hiedelemmel ellentétben nem elég két külső tükröt felszerelni, az utasok biztonsága az első, ezért legalább egy láncot fel kell szerelni, ami a kiesést hivatott megakadályozni. (Igen, ez teljesen komoly) Ennél egy fokkal elegánsabb megoldás a fenti képen látható nyári ajtó, melynek használata már teljesen legális. ■







## A VASAS AKADÉMIA NŐI KOSÁRLABDÁZÓI ISMÉT OTT VANNAK A PLAYOFFBAN

### Bravúros hetedik hely az alapszakaszban

A Vasas Akadémia kosárlabda csapata, a hazai női élvonal legfiatalabb együtteseként, óriási csatában biztosította helyét az idei rájátszásban. Az utolsó három mérkőzésen, az ELTE BEAC, a TFSE-MTK és a BKG-Prima ellen egyszer sem hibázhattak Milos Pavlovic tanítványai, akik annak ellenére remekül teljesítettek, hogy az átlagéletkoruk mindössze húsz esztendő. Mindhárom találkozón győztesen hagyták el a pályát, s ezzel végül az alapszakasz igen értékes hetedik helyét szerezték meg. A legizgalmasabbnak kétségtelenül a TF elleni meccs bizonyult, amely csak hosszabbításban dőlt el akadémistáink javára.

*„Nemcsak a legizgalmasabb, de egyben a legnehezebb is volt, hiszen ellenfelünk is hozzánk hasonló helyzetben volt, mindketten egyformán akartuk a győzelmet – idézte fel a sorsdöntő összecsapást Bach Boglárka, a Vasas Akadémia női NBI/A-s együttesének csapatkapitánya. – Hatalmas küzdelem folyt a pályán, ezért a színvonal talán nem is volt a legmagasabb. Helyzetünket tovább nehezítette, hogy idegenben kellett játszsanunk. De most nem a szép kosárlabdán volt a hangsúly, egyszerűen nyernünk kellett. Ezt követően enyhült a nyomás, a szigetszentmiklósiak elleni győzelemmel gyakorlatilag már csak bebiztosítottuk a helyünket. Külön öröm, hogy ez ráadásul a hetedik lett.”*

Bach Boglárka szerint nagyon kemény időszakon van túl a csapat, ezért jól esett számunkra az a majd háromnapos pihenő, amelyet Milos Pavlovictól kaptak az alapszakasz befejezését követően. A bajnokság során ritkán nyílik lehetőségük egy kis feltöltődésre, ám most erre mindenképpen szükségük volt. Óriási csaták várnak rájuk a legjobb magyar női csapatok ellen, hiszen a negyeddöntőben nyomban a tabella második helyezettje, az Atomerómű KSC Szekszárd az ellenfelük. S bár a papírforma szerint az Európa Kupában is szereplő szekszárdiak az esélyesebbek, a Vasas Akadémia játékosai még ellenük sem lépnek feltartott kézzel pályára. A végsőkig harcolnak, s bíznak saját





fiatalos lendületükben és akaratukban. A legjobb nyolc között ráadásul most már terhek nélkül játszhatnak, hiszen az idei évre kitűzött célt, a playoffban szereplés jogát elérték.



„Nagyon boldog vagyok, hogy ezzel a hetedik helyezéssel felülmúltuk az előzetes várakozásokat és a playoffban fejlődhetünk tovább – értékelte csapata eddigi teljesítményét a Vasas Akadémia női együttesének vezetőedzője, Milos Pavlovic. – A szezon eleji nehézségeket figyelembe véve óriási siker számunkra ez a teljesítmény, hiszen többször is sérülési hullámokkal kellett megküzdenünk, miközben mi voltunk az egyetlenek, akik idegenlégiós nélkül vágtunk neki az idénynek. A TF elleni kulcsfontosságú győzelem után nagyon sok érzelem szabadult fel a lányokban, kiesett az egyik alapemberünk, Heljic Sara személyében, és fizikálisan is az erőnk végére értünk. Emiatt nem is tudtam, hogyan reagálnak majd a lányok erre a helyzetre az utolsó, BKG elleni találkozón. Büszke vagyok a játékosaimra, hogy ezt az utolsó erőpróbát is tisztességesen és eredményesen küzdötték végig. Megérdemelték a győzelmet és ezt a fantasztikus hetedik helyezést az alapszakaszban. Ígéretemet, miszerint két napig a kosárlabda palánk felé se nézünk, természetesen betartottam, akadémistáinknak szükségük volt egy kis lazításra. A rájátszásban ugyanis ismét nagy csaták várnak ránk, amelyekre igyekszünk legjobb tudásunk szerint felkészülni. S bár a legjobbakkal kell összemérni tudásunkat, igazi csapatként, a tőlünk megszokott lelkesedéssel és akaratval megyünk neki minden egyes találkozónak!”



Fotó: Vasas Attila



# VÁLOGATOTT SIKER - VASASOS FŐSZEREPLŐKKEL

Pasaréten a jövő kosárlabdázóit nevelik. Éppen ezért a sikert sem feltétlenül megnyert mérkőzésekben, sokkal inkább az akadémiáról kikerülő képzett, elsőosztályú játékosok számában mérik.



Utóbbiak többnyire már fiatal korukban felvillantják a bennük rejlő lehetőséget, és a korosztályos válogatottak tagjaként társaiknál is dinamikusabban fejlődnek. A Vasas Akadémia utánpótláskorú fiújátékosai közül évről évre egyre többen szerepelnek a nemzeti együttesekben, s amikor a szakmai stábot is Pasarétről erősítik meg, az csak további elismerés a szakosztály számára.

Az U16-os gárda sikeres szereplésében a hagyományos Szent István-kupán például három kosárlabdázónknak, Kiss-Leizer Gergőnek, Rosta Péternek és Váradai Ádámnak, valamint edzőnknek, Kárpáti Dánielnek is nagy szerepe volt. De az együttes szövetségi kapitánya, Faragó Péter is több szállal kötődik akadémiánkhoz, hiszen tavaly még Pasaréten irányította a felnőtt NBI/B-s csapat munkáját. A január végén, nyolc csapat részvételével, Székesfehérváron megrendezett hagyományos nemzetközi tornán a korosztályos nemzeti együttes eddigi

legjobb eredményét érte el a bronzérem megszerzésével. Az augusztusi U16-os Európa-bajnokságra készülő magyar válogatott számára fontos állomás volt a viadal, különösen a csapatépítés szempontjából.

„Az út elején járunk, most az volt a legfontosabb, hogy minél több térmérföldet játszanak a fiúk és megmutathassák tudásukat – értékelte a négyből egyetlen mérkőzést elvesztő együttes teljesítményét a Vasas Akadémia edzője, Kárpáti

Dániel. – Az eredménnyel maximálisan elégedettek vagyunk, a srácok hozzáállásával pedig még inkább. Egyedül a hibátlan teljesítményt nyújtó, olasz Bassano csapatától szenvedtünk vereséget, amely a modern kosárlabdázás által megkövetelt kemény védekezés, valamint fizikális fölényével nőtt a vetélytársak, így fölénk is.”

A Vasas Akadémia három kosárlabdázója megállta helyét, a torna egyik nagy felfedezettje pedig éppen a 2007-es születésű Rosta Péter volt, akire fiatalabb kora ellenére már az első mérkőzésen kezdőként





számított a szövetségi kapitány, Faragó Péter. Kárpáti Dániel szerint ez a megelőlegezett bizalom szinte szárnyakat adott játékosunknak, aki még klubedzőjét is meglepte helytállásával és higgadtságával. Az újonc fantasztikusan mutatkozott be a válogatottban, hihetetlenül erős volt fejben, ami további fejlődése szempontjából kifejezetten jó jel. Ráadásul nemcsak élvezi, de tökéletesen érti is a játékot. A Szent István kupán való részvétele igazi áttérésnek tekinthető.

De ne feledkezzünk meg másik két akadémistánkról Kiss-Leizer Gergelyről és Váradi Ádámról sem, hiszen valamennyi mérkőzésen játszottak, nem is akárhogyan. Előbbi folyamatosan javuló teljesítményt mutatott, a bolgárok elleni második találkozón a legjobb VAL-értéket produkálta, de a bronzmecszen is nagy része volt a győzelemben. A támadó lepattanók megszerzésében és a védekezésben egyaránt az élen járt, a BC Buba ellen pedig azt is megmutatta, milyen jó keze van. Gergőről már most kijelenthető, amennyiben fizikálisan is fejlődni tud, biztos helye lesz korosztály legjobbjai között.

Váradi Ádám az első találkozón volt a legeredményesebb, Kárpáti Dániel szerint a Zadar ellen egyenesen kulcsjátékosként lépett elő. A sorozat végére azonban kissé elfáradt, bár szakemberünk az ő teljesítményével is maradéktalanul elégedett volt. Váradi a klubban és a válogatottban egyaránt center-

poszton játszik, de míg Pasaréten inkább a pontszerzésben, a nemzeti együttesben a védekezésben számítanak rá. Utóbbi szerepkört maga is egyre jobban értékeli, különösen azóta, hogy Kárpáti Dániel az edzője. A Franciaországból hazatérő szakember ugyanis tovább erősítette a Vasas Akadémián már korábban is alapvető elvárásként megfogalmazott hatékony védekezés fontosságát, amit a pasaréti fiatalok is egyre jobban megértenek. A válogatottban nyújtott jó teljesítményük erre a legjobb bizonyíték.

A három válogatott akadémista természetesen akkor lenne



maradéktalanul elégedett, ha bekerülnének az augusztusi, szófiai korosztályos Európa-bajnokságra utazó keretbe. Ám addig még igen hosszú az út, s nemcsak klubunkban, de a válogatott összetartásokon is helyt kell majd állniuk.





# MEGVALÓSUL AZ ABARTH 1000 SP KONCEPCIÓ!

**Az Abarth 1000 SP képében élhet tovább kicsit az Alfa Romeo 4C Spider. Az Abarth tavaly májusban mutatta be az 1000 SP (Sports Prototype) koncepcióautót, amellyel a nürburgringi 500 kilométeres versenyt 1966-ban megnyerő versenyautó előtt tiszteltek.**

CARNET RIEGLER

Az 1966-os Abarth 1000 SP mindössze 500 kilogramm volt, amit 5,9 másodperc alatt gyorsított százra 115 lóerős, 928 köbcentis, négyhengeres motorja. Végsebessége 215 kilométer per óra volt.

Ezt az autót idézte meg az Abarth 2021-ben, egy tökéletes formatervvvel, amely retro stílusával nagyon jól visszaadta az 55 évvel ezelőtti modell formáját.

A tavaly májusban bemutatott Abarth 1000 SP sokáig úgy volt, hogy csak koncepció marad, de az az új verzió megálmodója, Roberto Giolito dizájnér (aki a Fiat Multipla és a Fiat 500-as tervezője is volt) azt nyilatkozta, most egy limitált szériát terveznek az 1000 SP-ből. Ne gondoljunk sokra, mindössze 5 darabot gyártanak majd belőle. Ezzel

a projekttel egy kicsit furcsa házon belüli kollaboráció valósulhat meg a jövőben a Stellantisnál.

Az autó műszakilag is a 4C-re támaszkodik majd, közép-motoros lesz ez is, és az Alfa Romeo 1,75 literes négyhengeres, turbós motorja 237 lóerős motorja hajtja majd. A 4C Spider tömege mindössze 1128 kilogramm volt, így várhatóan az Abarth sem lesz nehezebb. Az 1000 SP-re "Abarth Classiche" jelvény kerül majd, és még idén gyártásba kerül.

A 4C Spider Spider gyártása 2020-ban fejeződött be, és 2021-ben búcsúzott el véglegesen egy az amerikai piacra szánt speciális változattal, a mindössze 33 darabban gyártott, "33 Stradale Tribute" modellel, amellyel az 1967-es Alfa Romeo 33 Stradalét idézték meg. ■



# A LEGINKÁBB KÖRNYEZETBARÁT AUTÓ

**Az elektromos Fiat 500-as lett a leginkább környezetbarát autó a Green NCAP értékelése szerint. A törlesztései alapján ismertté vált NCAP szervezet 2019 óta sorolja be az új autókat az alapján, mennyire környezetbarátak.**

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓ-FORRÁS

CARNET AUTÓHÁZ

Az NCAP nemcsak az elektromos autókat osztályozza, hanem a belsőégésű motorral szereltek is, de jó tudni, hogy a környezetbarátnak tekintett zéró emissziós autók között is vannak különbségek.

Idén a Green NCAP az elektromos Fiat 500-ast és a Volkswagen ID.3-at tesztelte, míg tavaly a Hyundai Kona elektromos változatát, valamint a Renault Zoét vizsgálta.

A Green NCAP három kategóriában osztályozza a környezetbarát szempontokat: levegőtisztasági index, üvegházhatású gázok indexe és energiahatékonysági index.

A levegőtisztasági index azokat a kibocsátásokat tartalmazza, amelyek közvetlenül károsak az emberi egészségre, illetve az élővilágra. Vizsgálják például az autók szén-dioxid-, nitrogén-oxid, ammónia- és szén-monoxid-kibocsátását is, de a por- és koromszemcséket is.

Az üvegházhatású gázok kategóriájában az olyan gáz-kibocsátásokat mérik, melyek a légkörbe jutva megakadályozzák a földről visszavert hő távozását az űrbe, ilyen például a metán vagy a szén-dioxid.

Az elektromos autók ebben a két kategóriában maximális pontszámokkal teljesítenek, hiszen nincsen belsőégésű motorjuk. A minimális eltérések a harmadik, azaz az energiahatékonysági index kategóriájában jöttek elő. Itt természetesen az autók fogyasztását nézték.

Ebben a kategóriában a Fiat 500-as, a Kona Electric és a Zoe is megkapta a maximálisan adható 10 pontot, míg az ID.3 9,6 pontot szerzett. A mínusz 7 Celsius fokban elvégzett tesztek alatt az ID.3 38,3 kilowattórányi energiát fogyasztott, viszont a Fiat csak 25,8-at. Az 500-as normál hőmérsékleten és autópályán is annyira kevés energiát fogyasztott a tesztek során, hogy megkapta a maximális pontszámot a Green NCAP-tól.

Az NCAP jelenleg még nem vizsgálja a járművek gyártásával és az életciklusuk utáni utókezelésekkel kapcsolatos energiafelhasználást. Ezek még nagyobb különbségeket jelenthetnek majd a pontszámokban. ■







# KOMFORTOS KALAND

**Bomba formatervvvel hódít a Citroën C4 crossover legújabb generációja, amelyre érdemes odafigyelni, mert nagyon jól összerakott autóval van dolgunk. Elmondjuk, miért!**

CARNET **TRIPLEX**

CARNET **AUTO-FORT**  
szervíz

CARNET **RIEGLER**  
szervíz

A C4 elődje még 2003-ban váltotta le elődjét, a Xsarát a Citroën modellpalettáján, azóta alakulgatott, és a népszerű C4 Cactuson át eljutottunk a mai crossover méretig és formanyelvig.

Nem mindenki tudja, de 1928 és 1934 között már gyártott C4 néven modellt a Citroën, amely akkor még AC4 néven indult, utalva André Citroën monogramjára, de ezt a vásárlók hamar C4-re rövidítették. Van tehát itt egy kis múltidézés is, de az új formanyelv egyáltalán nem a múltba tekint, hanem sokkal inkább egy időtálló, modern design.

És pont a design az, amivel ki kell tűnni a rengeteg crossover és SUV közül, ebben pedig a Citroën most nagyon erős. A külső elsősorban előlről markáns és látványos. Az orr részt a fényszórók határozzák meg, a nagy, sokszögletű lámpatesteket és a felettük lévő vékony ledcsíkok vonalát vezetik össze a Citroën márkajelben. El lehet veszi a részleteiben. Oldalról is jó kiállítás a C4, és bár ez egy crossover, a viszonylag laposan vezetett tetővonallal ezt nagyon jól elcsalták, nem érezzük annyira felfújtnak, mint kategóriatársait.

A hátsó traktus mellett sem mehetünk el szó nélkül, itt is a lámpatestek dominálnak. A helyzetjelző piros ledcsíkjai látványosan fejezik be az autót. Meghatározó elem még a hátsó szélvédőt kettéválasztó szárny, ami rendkívül jól mutat, viszont a kilátásban tud zavarni. De szerencsére ott a tolatókamera és a parkolóradar.

Autónkban a kulcsnélküli nyitás és indítás is ott az extralistán, amely ráadásul olyannyira kényelmes, hogy a nyitás, valamint a zárás is automatikus, ha közeledünk a C4-hez, nyílnak az ajtók, ha pedig eltávolodunk, záródik minden, így sosem tudjuk nyitva felejtetni az autót.



Na de ha már kilátás, üljünk be. A beltér tágas, két megtermett felnőtt mögött is rengeteg a hely a hátul ülőknek, a lábtérre nem lehet panasz. Elöl pedig az fog feltűnni, hogy széltében is milyen nagy a beltér. Mindez annak köszönhető, hogy a C4 4,36 m hosszú és 2,67 méteres a tengelytávja. A csomagteret pedig ebben a kategóriában szintén elég jónak mondható a maga 380 literével. Ráadásul a hátsó üléseket síkba tudjuk dönteni és így hatalmas lesz a kocsik raktere.

De jöjjön a lényeg, hiszen persze fontos, hogy mekkora a csomagtartó, és hogyan lehet hátul elférni, de mégiscsak a legtöbb időt a kormányon fogjuk eltölteni. És hát pont a kormány az egyik legérdekesebb, hiszen nemcsak alul, hanem felül is csapott formájú. A design-hoz ez sokat ad hozzá, de az első kanyaroknál azért furcsa az alakja. Szerencsére ez könnyen megszokható és onnantól már tényleg azt látjuk benne, hogy mennyire illik a műszerfalhoz. Mert az bizony igazán franciás, a Citroënek új belső designja a geometrikus formákkal nagyon egyedi: például a légbeömlők pont olyan formájúak, mint a központi kijelzőnk, de hasonló formával játszik az üléshez mintája is.

A fedélzeti rendszer két kijelzővel fogad, a kormány mögött lévő 5" collos kisebbik designja egyszerű, lényegre törő. A kis "csempéken" a legfontosabb adatokat láthatjuk, illetve beállíthatjuk, hogy a sebességünkön túl milyen információkat szeretnénk látni. A nagy, központi, 10 collos érintőképernyős kijelző fedélzeti rendszere szintén nagyon átgondolt, a menü átlátható és könnyen kezelhető. Plusz pont azért, hogy a klíma kezeléséhez a fizikai gombok is megmaradtak, így vezetés közben nem a nagy képernyőn kell tapicskolnunk, ha valamit állítani szeretnénk. Természetesen a rendszerünk tudja a telefontükrözést is, viszont az iPhone-t használóknak jó tudni, hogy ez csak az USB-C típusú kábellel működik. Van egyébként sima USB-csatlakozónk is, illetve a klímapanel alatti vízszintes részen található a vezeték nélküli telefontöltő.

Külön ki kell emelni a kesztyűtartó felett lévő fiókból kihúzható táblagép-tartó konzolt, amely hosszú utazásokhoz tökéletes kényelmi extra az utas számára. Ez Feel Plus felszereltségtől felfelé benne van az autóban. És ha már szóba került a kesztyűtartó: kár, hogy nincs "év kesztyűtartója" verseny az autógyártók között, mert a C4-es modell biztosan győzne, ilyen nagy és mély tárolóhelyet régen láttunk.

Az ülések kényelmesek, jól tartanak, ráadásul jól néznek ki, anyaguk bőrhatású szövet, és visszaköszön rajtuk az a szürke díszcsík, ami az ajtók belsején is ott van.

Az 1,2-es, háromhengeres, többszörösen díjnyertes Pure Tech motor 130 lóerőjével nagyon lendületesen mozgatja az autót, városi közegben érzi magát igazán jól, de országúton és autópályán sem szégyenkezik, gyorsan eléri az utazási tempót és bőven marad erőforrás az előzésekre. Hangja morgós, kifejezetten kellemes a nagyobb gyorsításokkor. Akit ez zavar, az válassza a teljesen csendes, elektromos E-C4-et, amelyről már forgattunk videót.

Legyen bármilyen jó a motor, nem érne semmit a futómű nélkül. A különlegességet a Citroën kötelezően szállítja, hiszen ebben komoly hagyományuk van. Az úgynevezett "progreszív hidraulikus ütközőelemekkel" ellátott felfüggesztés működését a márka sajtóanyaga "repülőszőnyeg-hatásként" írja le, ebből azt érezzük, hogy a rossz úton is komfortosan siklik az autónk, a futómű jól elnyeli az egyenletlenségeket. A nagyobb kátyúkkal tűzdelt vagy keresztbordás utakon azért ne várjuk a repülőszőnyeg-hatást, az majd talán a kerék nélküli autókkal érkezik...



A tesztautónk Shine felszereltségű, amely rengeteg extrát kínál, és vezetéstámogató rendszerekkel is kényeztet: sáv-tartó asszisztens, automata vészfékező rendszer, ütközésvészélyre figyelmeztető rendszer, éjszaka is működő automata vészfékező rendszer, kibővített táblafelismerő és sebesség-határ-ajánló rendszer, valamint sebességtartó és -korlátozó automatika is segíti a dolgunkat.

A Citroën a C4-essel talán most ért oda, hogy hivatkozási alap lehessen a kategóriájában. Egyben van, és benne pedig minden olyan extra ott van, amit 2022-ben elvárunk egy autótól. Komfortos, jól érezzük magunkat benne, és nem utolsósorban a designja kifejezetten menő, még ezzel a fekete színnel is kitűnik a városi forgatagban.

De kár elrejtetni ezt az autót a fekete fényezéssel, bátran válasszunk hozzá valami vagány színt a CarNet Citroën kereskedéseiben.







## A HÖLGYEK KEDVENCEI, DE NEM NŐI AUTÓK!

**A Peugeot egyetlen márkaként kettő díjat is nyert a Világ Év Női Autója díj idei szavazásán. Az autóiparban egyedülálló verseny zsűrijét kizárólag női szakújságírók alkotják, ám a szempontok minden előítéletre rációfólnak.**

### CARNET AUTO-FORT

Milyen az ideális női autó? Nos, ezt a kérdést ebben a formában soha nem teszik fel maguknak a Világ Év Női Autója (Women's World Car of the Year, WWCOTY) díj zsűrijének tagjai. A díjat 2009-ben alapította Sandy Myhre új-zélandi újságíró, akinek elege lett abból, hogy a közönség azt hiszi: csak azért, mert nőként ír az autókról, nem tud messzebb tekinteni a karosszériaszíneknél, a kárpitoknál és a megvilágított piperetükörnél. „Az autóiparban régóta köztudomású tény, hogy az autóvásárlások mintegy 80 százalékánál a nőknek is van beleszólásuk a döntésbe: akár saját maguknak választanak gépkocsit, akár a családi jármű beszerzéséről van szó. Ehhez képest a különféle autóipari díjak zsűrijében alig

### CARNET FOR-TOP

szerepeltek hölgyek – amíg életre nem hívtuk a WWCOTY díjat.” – mesélt a szervezet háttéréről egy néhány éve adott interjújában Myhre. Ma ötven női újságíró – köztük a magyar Kurcz Erzsébet – alkotja azt a panelt, amely egy többkörös válogatás során évről évre kiválasztja az adott időszak újdonságai közül azokat, amelyeket biztonságuk, minőségük, formatervük, árképzésük, menetdinamikájuk, környezeti lábnyomuk vagy egyéb adottságaik versenytársaik fölé emelnek.

A világ év női autója cím tehát nem az év legnőiesebb autót illeti meg, ugyanakkor tagadhatatlan, hogy az itt kiemelt modellek – első körben kategóriánként három-három döntőt választanak, majd ezek között mérlegelve

szavazzák meg a végső győztest – közelebb állnak az autókhoz értő, azok között tudatosan választó hölgyek ízléséhez. A döntés ráadásul nem csak a világ legbefolyásosabb, legnagyobb autós nemzeteké – az USA-nak, Németországnak vagy Japánnak – ízlését, elvárásait és tapasztalatait tükrözi. Argentínától Skóciáig, Ausztriától Mexikóig, Belgiumtól Peruiig harmincnemzet illusztráció szakírói mondanak véleményt olyan autóról, amelyek adott esetben nem is elérhetőek saját, hazai piacukon. Ez különösen értékes a WWCOY-díjat, hiszen ha egy típus olyan szakembereket is képes meggyőzni, akikben más kép él az ideális autóról, akkor fenntartások nélkül nevezhetjük a világ legjobbjának.

Pontosan ez történt az idei szavazáson, amikor a Peugeot két típusa, az új generációs Peugeot 208 és a nála is fiatalabb Peugeot 2008 is kategóriája legjobbjának bizonyult. A városi kisautók, illetve a városi szabadidőjárművek mezőnyében nevezett újdonságok közös műszaki alapra épülnek: elsőként alkalmazták a Peugeot vadonatúj fejlesztésű CMP padlólemezét, amelyet kifejezetten úgy alakítottak ki, hogy hagyományos, belső égésű motorral szerelt és tisztán elektromos (akkumulátorról hajtott villanymotoros) hajtásláncok befogadására egyformán alkalmas legyen.

Ez a kettős követelmény nagy kihívás elé állította a Peugeot mérnökeket, hiszen egymásnak ellentmondó építési elveket kellett optimalizálniuk, méghozzá úgy, hogy a végtermék a kifejezetten villanymotoros fejlesztett típusokkal éppúgy magabiztosan felvegye a versenyt, mint a kizárólag tradicionális benzinmotorral kínált modellekkel. A Peugeot 208 és a Peugeot 2008 bevezetése óta számos nemzetközi elismerésben részesült, amelyek

közül az eddigi legrangosabb a ferdehátú kisautónak ítélte 2020. Év Európai Autója díj volt. Nagy-Britanniától Ukrajnáig számtalan kiadvány és szervezet – köztük jó néhány flottapiaci szakértő – választotta meg az év legjobbjának a modellek benzin- vagy villanymotoros kiviteleit. Ez annál is nagyobb elismerés, mert a kisautók méretosztálya hagyományosan az egyik legnépesebb, legfontosabb kategória világszerte, a városi szabadidőjárművek mezőnye pedig soha nem látott mértékű növekedésnek indult az utóbbi években, így az itt szereplő modellek kivétel nélkül friss fejlesztésű, technológiájukban és megjelenésükben egyaránt modern konstrukciók. A Peugeot 208 és 2008 tehát a legjobbak közül emelkednek ki képességeikkel.

Noha a Peugeot idén először részesült kettős elismerésben a világ év női autója szavazásán (korábban egyetlenegyszer fordult elő, hogy nem prémiumkategóriás autógyártó duplázni tudott), a márka képviselői nem idén először vehettek át győztesnek járó trófeát a szervezet elnökétől, a spanyol Marta Garcíától. 2017-ben az akkor frissen bemutatott Peugeot 3008-ast választották meg a világ év női szabadidőjárművének. A kompakt szabadidőjármű igazi sikertörténetként robbant be a piacra: miután elnyerte az Év Európai Autója díjat, az évek során tucatnyi további kitüntetésben részesült és részesül a mai napig, igazolva, hogy konstrukciója kiállta az idő próbáját. A Peugeot városi modellpárosa még túl fiatal ahhoz, hogy ilyen megállapításokat tegyünk róluk, kezdeti sikereik azonban arra engednek következtetni, hogy hosszú távon is legalább annyira meghatározó tagjai lesznek kategóriájuknak, mint ahogy a Peugeot 3008 a mai napig megkerülhetetlen tényező a piacon. ■





# BEMUTATTÁK AZ ALFA ROMEO TONALÉT

Az Alfa Romeo bemutatta várva várt legújabb modelljét, a Tonalét. A márka második SUV-ja ultramodern lágy hibrid és plugin hibrid modellváltozatokkal érkezik, és az ígéretek szerint június 4-én már a szalonokban lesz.

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET RIEGLER

A Stelviónál kisebb SUV a Jeep Compass, a BMW X1/X2, a Mercedes GLA és az Audi Q3 méretosztályában indul versenyre, izgalmas külsővel és egyedi technológiai újításokkal.

A Tonale tanulmányváltozatát még a 2019-es Genfi Autószalonon mutatták be, azóta több tényező is hátráltatta a megjelenését. Stellantis néven egyesült az FCA- és a PSA-csoport, jött a koronavírus-járvány, a chiphiány, de most végre elkészült a modell szériaváltozata, és hónapokon belül, az ígéretek szerint még júniusban a szalonokba is megérkezik.

A 2022-es Tonale formája rendkívül modern, de csakúgy, mint minden Alfa Romeo, megidézi a múltat is a "GT-line" nevezetű övvonallal, vagy a háromosztású lámpákkal. Az autó első LED-mátrix fényszórói a Brerára, a 159-esre és az SZ modellekre emlékeztetnek.

A Tonale sajtóanyaga szerint a modell újraindítja a márka metamorfózisát. Miközben az Alfa Romeo hű marad 1910 óta ápolt hagyományaihoz, az olasz motorsport legnemesebb tradícióihoz, a Tonale bemutatásával egy radikális evolúciós átalakulás





veszi kezdetét, amely felkészülten várja a kapcsolódás és a villamosítás új korszakát.

Az alapváltozat 130 és 160 lóerős lesz, a változó geometriájú turbófeltöltővel szerelt, 1,5 literes benzinmotorhoz hétfokozatú, TCT duplakuplungos sebességváltó, valamint egy 48 voltos, 15 kW-os, 55 nM-es villanymotor társul. Utóbbi akár a benzinmotor nélkül is képes mozgatni a járművet. Elindulásakor, parkolás során vagy dugóban csorogva elektromosan üzemel.

A csúcsváltozat 275 lóerős, plugin hibrid és összkerék-hajtású lesz. Az autó hibrid rendszere a Global Small Engine motorcsaládba tartozó 1,3 literes MultiAir benzines turbómotort társítja villanymotorral. Az első kerekeket az előbbi, míg a hátsókat az utóbbi hajtja. Az akkumulátor kapacitása 15,5 kWh, a rendszerteljesítmény 275 LE. Ez kategóriájának legsportosabb tagjává teszi: a modell mindössze 6,2 másodperc alatt gyorsul 0-ról 100 km/óra. Tisztán elektromos üzemben

#### A TONALE AZ ALFA ROMEO LEGELSŐ ELEKTROMOS HAJTÁSRENDSZEREKET HASZNÁLÓ MODELLJE.

haladva városban akár 80, vegyes ciklus szerint akár több mint 60 kilométert képes megtenni. Az akkumulátor 7,4 kW-os gyorstöltő használatával mindössze 2,5 óra alatt feltölthető.

A Tonale egy 2,0 literes, 256 lóerős GME (Global Medium Engine) benzines motorral, összkerék-hajtással és 9-sebességes automata váltóval is kapható lesz majd, de csak az amerikai és a közel-keleti piacon.

Egyes piacokon a Tonale egy 1,6 literes, 130 lóerős MultiJet, dízel erőforrással is rendelhető lesz, ezt

6-sebességes automata váltóval szerelik.

A Tonale a világ első olyan járműve, amelyet NFT (nem helyettesíthető token) digitális tanúsítvánnyal látnak el. A blokklánc technológiát alkalmazó, egyedi módon hálózat-

ba kapcsolt Tonale NFT tanúsítvány vásárláskor a jármű igazolására szolgál, majd a későbbiekben pontosan megmutatja a gépkocsi életciklusa során felmerülő használatot, ami mérföldkő az érték-tartás javítása terén. Ezzel elkerülhetővé válnak a visszatekert kilométerórák, a szervizek pedig visszakövethetőek lesznek.

A Tonaleba minden olyan elektronikai rendszer belekerült, amely 2022-ben elvárható a prémium szegmensben. Vadonatúj infotainment rendszerrel érkezik, vezeték nélküli szoftverfrissítéssel és Amazon Alexa integrációval. Kategóriaelső a dupla TFT kijelző együttesen 22,5 colos méretben. Az egyik 12,3 coll, a műszerfalon elhelyezett pedig 10,25 coll méretű.

Az Alfa Romeo Tonale alapfelszerelésként kínált, új infotainment rendszere két nagy kijelzőt, valamint





kifinomult, gyors HMI kezelőfelületet alkalmazva biztosítja a felhasználói élményt. A rendszer Android operációs rendszeren fut, vezeték nélkül frissíthető.

A tradicionális „teleszkopikus” műszerfal közepén kiemelkedő elem egy új, teljesen digitális 30 cm átlójú TFT-kijelző, amelyen keresztül a jármű adatai és az autonóm mobilitási rendszerek beállításai is hozzáférhetők.

A műszeregység átkonfigurálható: a három különböző elrendezés (fejlett, pihentető és történelmi) közül az utóbbit a márka veterán klasszikusai ihlették.

A műszerfalon egy 26 cm átlójú érintőképernyő van. A rendszer widgeteket alkalmaz: a grafikus elemek gyorsan és könnyen (drag&drop) testre szabhatók. A Tonale minden felhasználója kialakíthatja saját nyitóképernyőjét, amelyen minden egyes jármű-funkció önálló alkalmazásként szerepel. Vízszintes görgetéssel érhetők el az Alfa DNS rendszer, a rádió, a médialejátszó, az okostelefon, a navigációs rendszer, a klímaberendezés, az online szolgáltatások és az ADAS vezetőtámogató rendszerek alképernyői, amelyeket a felhasználó kedve szerint rendezhet el. Mindez az érintőképernyőn vagy a forgótárcsán keresztül egyaránt elvégezhető.

A vezető felé forduló műszerfalon közepén keskeny rostélyok szállítják a friss levegőt, míg a két szélén a legendás „turbina” kialakítással találkozhatunk.

A műszerfal meghatározó eleméje a „váratlan háttérvilágítással” felszerelt díszítőbetét: lekapcsolt műszeregységnél egy grafika látható a felületen, amint azonban életre kel a rendszer, ez a grafika

eltűnik, és helyette megjelenik a többszínű megvilágítást alkalmazó háttér.

Ugyanez a 3D hatás érvényesül az ülések kárpitozásán, az alap kivételtől egészen a csúcsvariáció Alcantara és vegán bőr ülés kárpitozásának kontrasztos háttérszínű, átmenetes megoldásáig.

Az ergonomikus ülések fiatal és dinamikus stílusukat az elsősorban sportruházatoknál alkalmazott neoprén szövetanyag erősíti.

Az Alfa Romeo Tonale az olasz vendégszeretetet idézi. Az utasok kényelme garantált: erről kétfázisú klímaberendezés, a kifinomult infotainment rendszer, a szellőztethető és fűthető első ülések, a kellemes hangulatvilágítás, valamint a 14 hangszórós Harman Kardon audiorendszer gondoskodik.

Az Alfa Romeo Tonale egyike azon kevés típusoknak a kategóriában, amely félautomata parkolás funkcióval könnyíti meg a vezető dolgát. A rend-





szer jelzi, ha megfelelő méretű parkolóhelyet talált, majd bemanőverezi oda a járművet, majd később ki is áll onnan. Ugyancsak a lehető legmagasabb szintű kényelmet szolgálja a motoros mozgatású csomagterájtó és a sebességváltó előtt kialakított, vezeték nélküli töltőpad.

A Giulietta, Mito és 4C típusokról már ismert, majd a Giulia és a Stelvio modelleken továbbfejlesztett DNA-kapcsoló a Tonaléban is visszaköszön. A DNA üzemmódválasztó rendszer külön funkciókkal támogatja a villamosított hajtásláncokat.

A Tonale esetén a „dinamikus” üzemmód egyedi gázpedál-kalibrációt alkalmaz, ami hatékonyabb fékezést és közvetlenebb kormányreakciókat eredményez.

A „természetes” üzemmód változatlanul optimális teljesítményt kínál, automatikusan váltogatva a villanymotor és a belső égésű motor használatát.

A „fejlett takarékoság” üzemmód célja a hibrid hajtáslánc esetén a minél kedvezőbb üzemanyag-fogyasztás, míg a plug-in hibrid modellnél ilyenkor tisztán elektromos üzemben fut a jármű.

A Tonale hű marad a márkára jellemző sportos vezethetőséghez. Ez nem kis részben a kategória legközvetlenebb kormányáttételének (13.6) is köszönhető. A kormányérzet precíz és közvetlen lesz, ahogy az egy Alfa Romeótól elvárható; ehhez a független első kerékfelfüggesztés speciális geometriája is hozzájárul. ■

*Az Alfa Romeo Tonale már áprilistól rendelhető lesz „Edizione Speciale” kivételben.*





# ELEKTROMOS IDŐUTAZÁS A MÚLTBA ÉS A JÖVŐBE

**A Hyundai két rendkívüli tanulmányautóval búcsúztatta az évet.  
Az egyik a márka elkövetkező éveibe enged bepillantást,  
a másik épp ellenkezőleg, a Hyundai gyökerei előtt tisztelig.  
Ami összeköti őket, az a tisztán elektromos hajtáslánc.**

## CARNET **AUTÓ-FORRÁS**

A Hyundai szűk egy évvel ezelőtt, az Ioniq 5 világpremier-jéhez kapcsolódóan ismertette ambiciózus villamosítási stratégiáját. A márka az évtized derekára a világ egyik vezető elektromosautó-gyártója kíván lenni, 2040-re pedig teljes portfólióját emissziómentes hajtásra állítja át, és a világ villanyautó-piacának akár 10%-át kívánja uralni. Ezek a vállalások valóban vetélytársai elé helyezik a Hyundait a villamosítási versenyben, a koreai autógyártó azonban nem áll meg az ígéretek szintjén: az új generációs E-GMP padlólemez bevezetésével olyan előremutató technológiai alapot teremtett, amelyre bátran, sikeresen építkezhet az elkövetkező években. A világszerte rendkívül pozitívan fogadott Ioniq 5 után hamarosan érkezik egy még nagyobb, várhatóan három ülésoros, tisztán elektromos szabadidőjármű. A Hyundai ezzel maximálisan kiaknázza a piaci adottságokban rejlő lehetőségeket: egyrészt minden más karosszériaformánál keresettebbek a crossoverek, másrészt pont ez az a műfaj, ahol az emissziómentes hajtás alkalmazásával a legkedvezőbb környezeti hatás érhető el.

A Hyundai Seven ennek a leendő nagy szabadidőjárműnek az előfutára. A különleges, tisztán elektromos padlólemez felfoghatatlanul hatalmas, 3,2 méteres tengelytávot tett lehetővé – ez a szám önmagában garancia arra, hogy a leendő szériamodell páratlanul tágas és kényelmes lesz, ezen a téren is új mércét állítva az autóipar számára. A tervezők azonban úgy döntöttek, egészen más módon demonstrálják a rendkívüli helykínálatot: egy kisebbfajta nappali szobát rendeztek be az utastérben. A B oszlop mögötti térben félkaréjban kényelmes sarokkanapé várja az utasokat. Az otthonosság érzését padlószőnyeg, kisasztalka, könyvespolc teszti teljessé; még csillár is került az ülősarok fölé. Az első ülések sem hétköznapiak: a skandináv dizájnfontelnek is beillő, lépcsőzetesen elhelyezett bútorok forgathatók, eltolhatók és lábtartó is jár hozzájuk.

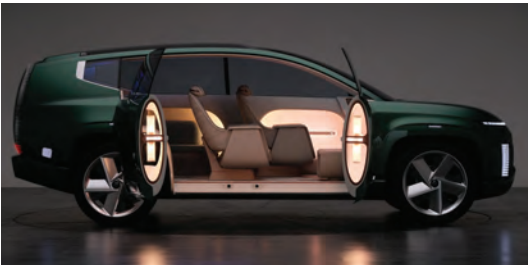
Egy átlagos járműben a vezető kimaradna a családi, baráti összejövetelből, a Hyundai Seven azonban nem

átlagos. Képes az önálló közlekedésre, ám pedálokat és kormánykereket akkor se keressünk benne, amikor vezetője irányítja: a gyorsításra, lassításra, kanyarodásra vonatkozó parancsokat egy botkormány segítségével adhatjuk ki. A műszerfal egyetlen hatalmas kijelző, ahogyan a panoráma-üvegtető is alkalmas digitális tartalom megjelenítésére.

Egy komfortos otthonból nem hiányozhat a hangulatvilágítás, sem a hűtőszekrény, ám ez még semmi. A Seven arról is gondoskodott, hogy cipőnket levéve, mezítláb élvezhessük a pihenés perceit: a lábbeliket egy erre szolgáló fiókban helyezhetjük el. Ezt a fiókot külön fertőtlenítőrendszerrel látták el, ahogy az autó teljes belső tere is sterilizálható: miután kiszálltunk, kinyílik minden tárolórekesz, fiók és polc, és ultraibolya fény pusztítja el a fenntartható anyagokból készült felületeken megtelepedő baktériumokat. A rendszert speciális szellőztetés egészíti ki, amely arra is ügyel, hogy ne keveredjen a levegő az első és hátsó ülések között – ez egy ennyire egybefüggő belső terű autóban talán nem lényeges, ám a leendő szériamodellben annál praktikusabb lesz, különösen, ha taxiként, fuvarmegosztó járműként kívánják azt használni.

A Seven elektromos hajtásláncáról nem közölt érdemi részleteket a Hyundai, az akkumulátorról viszont izgalmas dolgok derültek ki: egyrészt 350 kW-tal tölthető, így 20 perc alatt elérhetjük a 80%-os töltöttséget, másrészt akár 480 kilométeres hatótávolságot ígér – ez a kettő pedig együtt hiánytalan használati értékkel ruhazza fel a nagy családi autót.

Noha praktikumnak a Hyundai Grandeur Heritage tanulmány sincs híján, a hangsúly itt a múlt és a jövő értékeinek az egyesítésén volt. Míg a Hyundai Ioniq 5 előfutárát, a '45' tanulmányautót tudatosan az egykori Hyundai Pony képére formálták meg, ez esetben a Hyundai harmincöt évvel ezelőtti zászlóshajójának egy eredeti példányát alakították át elektromos hajtásra – és ha már a hajtásláncot lecserélték, az elektronikus tartalmat is a XXI. szá-



zadhoz igazították. A klasszikus, szögletes karosszériának remekül állnak a parametrikus pixel-világítóttestek, és a keréktárcsákról, a külső tükrokről is csak az mondja meg, hogy nem eredetiek, aki töviről hegyire ismeri az egykori modell részleteit.

Az utastérben megmaradt a hangsúlyos központi kül-lős kormánykerék, a keskeny középkonzol és az elmarad-hatatlan vörös plüsskárpitozás. Az első ülések hátoldala azonban cipőfelsőrészt idéző bőrborítást kapott, a műsze-regység egyetlen hatalmas digitális kijelző, a sebesség-váltó (pontosabban az elektromos hajtáslánc irányváltója) karját pedig a repülőgépek gázkarját idéző kialakítással tették feltűnőbbé. A könyöklőben míves kidolgozású fiók várja a vezető személyes tárgyait, a hátsó ülések fölött pedig rézszínű mennyezeti világítás idézi a nyolcvanas

évek luxusát. Persze akkoriban nem csak a fényűzést értelmezték másképp: ma bájosan esetlen, akkoriban vi-szont rendkívül népszerű lett volna az a zongora funkció, amelyet a középkonzoli érintőképernyőn aktiválhatunk, hogy a parkolás perceit érdekesebbé tegyük.

Akár a múltat közelítjük a jelenhez, akár a jelent a jö-vőhöz, a Hyundai minden idősíkon otthonosan mozog. Az itt bemutatott elektromos tanulmányautók szélsőséges formában találják azt a kompetenciát, amellyel a márka már most a piac egyik legérdekesebb elektromos modell-palettáját kínálja a Konától kezdve a klasszikus Ioniqig, a hidrogén-üzemanyagcellás Nexo szabadidőjárműtől az új generációs Ioniq 5-ig – és akkor még nem szóltunk a Tucson és a Santa Fe kínálatát gazdagító full hibrid és plug-in hibrid hajtásláncokról. ■



YOUR SKILLS.

# OUR PASSION!

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





# SZABADTÉRI GOKART PÁLYA

650 m-en keresztül!

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





# Megújult a **www.hasznaltautok.hu!**

*Regisztráljon és érjen el  
extra funkciókat!*



Látogassa meg weboldalunkat!



# 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 Riegler** (csak szerviz)  
2800 Tatabánya, Alkotmány u. 2/B



[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.  
2800 Tatabánya, Alkotmány u. 2/B

**CarNet Mirai** (csak szerviz)

1119 Budapest, Budafoki út 105.



[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/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/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/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.

**Toyota Professional**

1097 Budapest, Gyáli út 40.

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



# RENAULT HASZONJÁRMŰVEK

## Induljon az új lehetőségek felé



### Széchenyi Lízing **GO!**

# FIX 2,5% KAMAT/ÉV

## ÁLLAMI TÁMOGATÁSSAL\*



## KAVOSZ

Széchenyi Kártya Program

\*A finanszírozási ajánlat kizárólag nem fogyasztók által 2022.01.01. után a Széchenyi Kártya Újraindítási Program részét képező Széchenyi Újraindítási Lízingkonstrukció (Széchenyi Lízing Go!) keretében megkötött finanszírozási szerződésekre érvényes visszavonásig, átmeneti támogatási jogcímen igényelt támogatás esetében 2022 június 30-ig, valamennyi Renault haszongépjármű esetében. A finanszírozás keretében zárt-, és nyíltvégű pénzügyi lízing vehető igénybe, forint alapon, a futamidő teljes időtartamára rögzített kamattal. Finanszírozási feltételek: önerő: minimum 20%, elektromos gépjárművek esetében 40%, futamidő: 24-84 hónap, a finanszírozás minimum összege: 1 000 000 Ft, a kamat a teljes futamidőre fix 9%, állami támogatással 2,5%, kezelési költség fix 0,5%, állami támogatással fix 0%. A finanszírozó a lízingszerződés futamidejére teljes körű Casco biztosítás fenntartását írja elő. A Széchenyi Lízing Go! konstrukcióban a kis- és középvállalkozásokról, fejlődésük támogatásáról szóló 2004. évi XXXIV. törvény rendelkezései szerint vállalkozásnak minősülő azon jogalanyok vehetnek részt, amelyek megfelelnek a konstrukció igénybevételének módjáról és feltételeiről szóló, mindenkor hatályos Széchenyi Újraindítási Lízingkonstrukció Szabályzatában (Lízingszabályzat) meghatározott feltételeknek. Az állam az Innovációs és Technológia Minisztérium útján a mindenkor hatályos kormányhatározat(ok), ill. jogszabályok alapján biztosít támogatást, amennyiben az ehhez szükséges fedezet rendelkezésre áll. A támogatás mértéke a lízingszerződés futamideje alatt változhat, vagy akár a támogatás megszüntetésére is sor kerülhet. A támogatás mértékének megváltoztatásával arányosan a lízingbevevő által fizetendő kamat és kezelési költség mértéke is változik, amely adott esetben a lízingdíj és a kezelési költség összegének jelentős mértékű növekedésével járhat. A Renault Credit finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja. A Finanszírozó egyedi hitelbírálatot végez, a jóváhagyott végleges feltételeket, amelyek eltérhetnek a jelen hirdetésben feltüntetett feltételektől, az egyedi szerződés tartalmazza. A Finanszírozó mindenkor hatályos Üzletszabályzata, Általános Szerződési Feltételei és Hirdetménye elérhetőek a [www.unicreditleasing.hu](http://www.unicreditleasing.hu) honlapon. A jelen hirdetésben közölt adatok nem teljeskörűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A részletekért keresse fel a [renault.hu](http://renault.hu) weboldalt vagy hivatalos Renault Márkakereskedőjét, aki a Finanszírozó pénzügyi szolgáltatásának közvetítőjeként jár el. A Széchenyi Lízing GO! igénylésének módjáról, a konstrukció feltételeiről tájékozódjon a <https://www.kavosz.hu/lizing/szechenyi-lizing-go/> weboldalon elérhető leírásokból, valamint a kapcsolódó Lízingszabályzatból és annak mellékleteiből. A képek illusztrációk.