

CARNET

CSOPORT

MAGAZIN

XI. KIADÁS | 2022. DECEMBER



youtube.com/CarNet-RIDE

Kötelező kedvezményekkel



Akár **50%** kedvezmény



Váltson velünk kedvezményes kötelező biztosításra!

**Kötelező gépjármű-
felelősségbiztosítás**



lakásbiztosítás
vagy



életbiztosítás
vagy



balesetbiztosítás

**Elérhető
kedvezmények:
50%, max. 50 000 Ft**

A tájékoztatás nem teljeskörű. Bővebb információ az aegon.hu weboldalon.





KEDVES OLVASÓNK!

Talán nem telik el úgy nap, hogy ne beszéljünk, olvassunk, vagy gondolkodjunk a környezetünkben zajló szomorú, akár aggasztó helyzetéről. Az autógyártás még ki sem heverte az alap-

anyaghiány miatti gyártási problémákat, melyek párosultak a szükségszerű technológiai váltással. Ezen gondok hatását tovább erősíti a forint látványos gyengülése, az elszabadult infláció és az energiahány. Ezek egymásra épülve oda vezettek, hogy mára lényegesen nagyobb kiadást jelent egy autó megvásárlása, mint azt eddig megszoktuk.

Ezekben az időkben még nagyobb a jelentősége annak, hogy a kereskedéseinkbe érkező ügyfeleinknek, érdeklődőknek olyan szakmai támogatást tudjunk nyújtani, ami hozzásegíti őket, hogy a számukra legjobb, leghasznosabb döntést tudják meghozni. Gondoljunk csak arra, hogy szinte minden márkánk kínál autót hagyományos robbanómotoros, hibrid, plug-in hibrid és tisztán elektromos meghajtással. A választás nem magától értetődő. Befolyásolnak minket az uralkodó trendek, a divat, a vágyak, de ha nem megfelelően átgondolt döntést hozunk, hosszabb távon nem lehetünk elégedettek. Kollégáink évek óta olyan képzéseken vesznek részt, melyek olyan naprakész tudást nyújtanak, amire ügyfeleink bátran támaszkodhatnak. A képzés természetesen nem korlátozódik az autó értékesítés támogatására. A szerviztanácsadó és az autószerelő munkatársaink tudását szintén rendszeresen bővíteni szükséges, hiszen az esetleges karbantartások, meghibásodások esetén rájuk támaszkodunk.

Ezt a támogatást szeretnénk szélesíteni azzal, hogy olyan cikkeket, érdekes kisfilmeket készítünk, melyek az online térben széles körben olvashatók, láthatók. Emellett az online megjelenés mellett továbbra is szeretnénk nyomtatott kiadásban is megjelenni, mert jó néha kezünkbe venni egy-egy szép magazint, kiadványt. Természetesen ebben a számban is olvashatunk érdekes cikkeket, modellbemutatókat, melyhez jó szórakozást kívánunk.

Kátai Ferenc

Vezérigazgató

TARTALOM

MAGAZIN

Utolsó munkanap - Interjú Tuszka Ferencsel	2
Ezek a legmegbízhatóbb használt autók?	20
Milyen autók válnak be a családnak?	46
Különleges használt autók	60

TESZT

Piaggio Porter NP6 - Az olasz melós	16
Alfa Romeo - Arany Giulia Veloce	7
Alpine A110 GT - A csínytevő akit nem lehet megenni	38
Toyota Proace City - Francia fuvaros kimonóban	44
Alfa Romeo Tonale - Öt csillag az Euro NCAP tesztjén	59

CARNET CSOPORT

Ha segíteni kell, nem ismernek akadályt - YKA / THE	10
Eurorisk - Előtérbe az ügyfél	18
Tóth Ferenc Pincészet	30
Vasas Pasarét SC - Újabb sikerek, kupagyőzelem	62

MÁRKA HÍREK

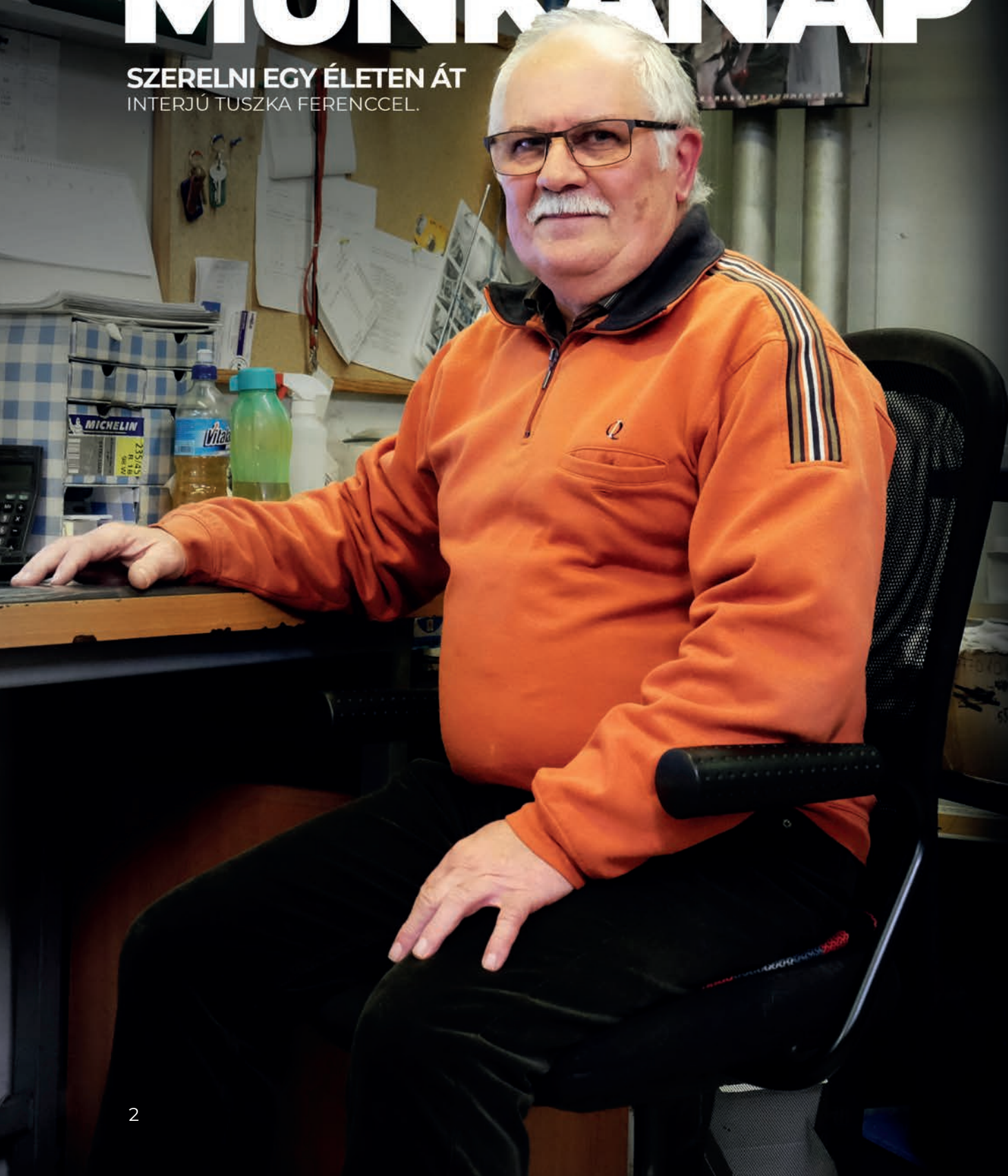
Magasabb sebességfokozatba kapcsol a Mustang	6
Wrangler 2023-as modellév	8
25 éve mutatták be a 156-os Alfa Romeót	12
A legjobb elektromos kisautó díját kapta meg a Fiat 500e	14
Mazda filozófia - Adj keveset de azt tökéletesen	24
Elektronokból állít elő adrenalin a Hyundai	26
Közös tető alatt a Toyota jövője	28
A múlton át száguld a jövő felé a Renault	40
Elsőpró siker a megújuló Dacia	48
Nissan Aryia - Filozófus négy keréken	50
Robotautót fejlesztene a Suzuki	54
„Gömböcbe” zárták a 408-as Peugeotot	64

PARTNEREINK

Renault / Dacia	34
Euroleasing	36
Suzuki	42
CarGarantie	56
CIG Pannónia	58
Drivingcamp	65

UTOLSÓ MUNKANAP

SZERELNI EGY ÉLETEN ÁT
INTERJÚ TUSZKA FERENCCEL.



EL TUDOD KÉPZELNI, HOGY ONNAN MENJ NYUGDÍJBA, AHOL DOLGOZNI KEZDTÉL? FERENC, A CARNET SZERELŐJE ÍGY TETT

Ma az ember leadja az autóját a munkafeltevőnek a szervizben, majd később tőle kapja vissza kijavítva, karbantartva. De egy autójavítás mögött emberi történetek vannak, mint a CarNet Auto-Fort szerelője, Truszka Ferencé, akivel utolsó munkanapján beszélgettünk.

Nem mindennapi történet, amikor valaki ugyanattól a cégtől megy nyugdíjba, ahol évtizedekkel korábban elkezdett dolgozni. Truszka Ferenc frissen végzett autószerelőként 12 745 napja állt neki felnőtt élete első javításának, az akkor még AFIT, később Auto-Fort, ma pedig már CarNet Auto-Fort Kft. névre hallgató cégnél. Az évtizedek alatt a cég átalakult, nevet váltott, és a telephely is átkerült a város közepéről egy jobban megközelíthető, szellősebb helyre. De a munka és az autók szeretete végig megmaradt.

Már csak egyetlen nap van hátra a nyugdíjig, de visszaemlékszik még, milyen volt az első munkanap?

Persze. Miután végeztem a 208. számú ipari szakmunkásképzőben, ahol repülőgépszereplőkkel együtt oktattak minket, 1975. augusztus 11-én kezdtem az Autófenntartó Ipari Tröszt (AFIT) II. számú Javító Vállalatánál, a Váci és Révész utca sarkán lévő szervizben. Rögtön a mély vízben, egy Zaporozsecből kellett kiszerezni a motort, váltót.

Elég erős kezdés. Ment?

Szigethalmon, a Csepel-gyár területén voltam tanuló, ahol többek között V8-as Zil-eket szereltem a tanulóéveim alatt. Ezek jóval nagyobb és bonyolultabb feladatok voltak, a Zaporozsecet meg rossz híre ellenére kifejezetten könnyű volt szerelni, egy kuplungjavítás nem tartott tovább egy óránál, így nem volt gond. A szervizben is főleg szovjet gépkocsikkal foglalkoztam, Ladától a Moszkvicson, Izszen át a már említett Zaporozsecig.

Akkoriban a gyárak szerveztek tanulmányutakat is, így voltam továbbképzésen Moszkvában a Moszkvics, illetve Togliattiban a Lada gyárban. A szállodából minden nap buszokkal vittek az üzembe, ahol olyan trükköket is megtanítottak, hogy hogyan kell például az Aleko lengéscsillapítóját az adott országút viszonyaihoz hangolni.

A Lada gyárban viszont a szalag mellett sakkozó munkások sem voltak ritkák, de volt olyan munkaállomás is, ahol ha megjött a félkész autó, akkor a dolgozó beütött egy patentot, és végzett is a munkájával. Máskor pedig az is előfordult, hogy a szalagról egyszerűen lezuhant a majdnem kész autó, vagy úgy jött ki a tetőlemez a présből, hogy hiányzott az egyik sarka. Ezek a darabok aztán a telephelyen belül kaptak feladatot, forgalomba nem kerültek.

Voltak különösen problémás autómárkák, gyakori meghibásodások?

Hétvégék után, miután hazaértek a telekről vagy a Balatonról az autók, akkor hétfőnként számítani lehetett a leégett kuplunggal vagy szelepproblémákkal érkező Zaporozseciek hadára. De volt gond a Daciakkal is, itt a hazai utakra hangolt, emelt futóművű autókban a hajtást nagyon megviselte ez az átalakítás. Sokan, főleg taxisok ki is cseréltették a rugókat az autóikban, amelyek így már jobban bírták a használatot. Bár így is volt baj a féltengellyel, sokszor a 10 ezer kilométeres átvizsgáláskor már annyira elkoptak, hogy fel kellett cserélni a jobb és bal oldali darabokat. Szerencsére egyformák voltak, így újabb 10 ezer kilométert kibírtak. Aztán jöhetett a csere.

RÉGEN EGY
AUTÓSZERELŐ
EMBERNEK SZINTE
ÜNNEPNAP VOLT,
AMIKOR A 10 EZRES
SZERVIZRE BEGURULT
A ZAPOROZSECCEL.

Nagyon más ma egy autószerelő munkája, mint 40 évvel ezelőtt?

Igen. Mostanában egy autószerelő leginkább csak kicserél alkatrészeket, mint ha legózna. Régen javítottak. Kuplungfelújításkor például a kopott ferodolt lefűrták, újat felszegecseltek a helyére, és a fékbetéteket is hasonlóan javították. Most szettben cserélnek mindent. A munkakörülmények viszont nagyot javultak. Ma fűtött garázsban, emelőcsápok alatt végzik a munkát, míg a 70-es években az sem volt magától értetődő, hogy a

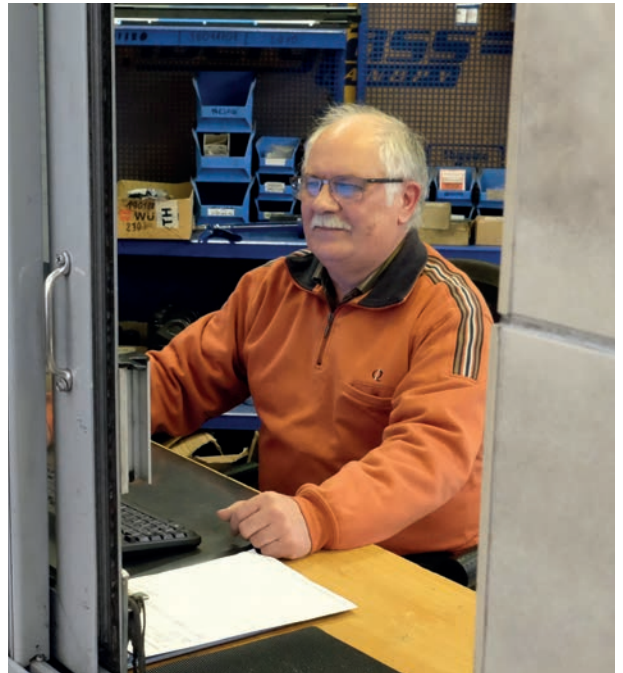
lerobbant autót beszállítják a szervizbe. Cseréltem féltengelyt a rakparton félreállt autóban, de az aknában sem volt sokkal jobb a helyzet, nyáron pusztító melegben, télen dermedt kézzel kellett dolgozni. Ma már ilyen nincs.

És a kuncsaftok? Ők is változtak?

Régen egy autószerelő embernek szinte ünnepnap volt, amikor a 10 ezres szervizre begurult a Zaporozssecel. Kiöltöztek az autószerelőhöz, beálltak a kocsi mellé és nézték, mi történik az autójukkal. Sokkal nagyobb volt az autószeretet, mint ma, és a műszaki dolgok is közelebb álltak az emberekhez. Manapság szinte nincs is kapcsolata a kuncsaftnak a szerelővel, a munkafeltevő átveszi az autót, aztán az is előfordul, hogy 3-4 szerelő kezén is átmeleg az autó, mire elkészülnek vele. És ez még a jobbik eset, sokszor csak a kulcsot adja le a kuncsaft és még a szervizbe is más viszi el az autót. Régen a szerelő miatt vitték abba a szervizbe az autót, ahova vitték. Amúgy a feleségemet is így ismertem meg, amikor az apukája kórházba került és helyette ő hozta be 19 évesen a családi autót karbantartásra.

Nagy ugrás volt a szocialista autók után az első nyugati kocsi?

Nem különösebben. Az autók 95 százaléka ugyanaz, a féltengely, féktárcsa ugyanúgy működik mindegyikben. Az elméletet kell tudni, hogy mi hogyan működik, akkor szinte mindegy, hogy Ladát, vagy Mazdát szerel-e va-



laki. Persze van, amit meg kell tanulni, amikor 1989-90 környékén az AutoFort elkezdett Mazdákkal is foglalkozni, akkor a japánok fél éves képzést tartottak, aminek a végén diplomát adtak. Nekem a 626-os, 323-as, és a 121-es típusokra is megvan a képesítésem. Aztán pár év elteltével a cég leadta a Mazdát, és jött helyette a Ford.

Emlékszik különösen nagy kihívásra?

Két darab, középen szétvágott autóból egyet is építettem már. Látom, nagyon elképedt, pedig bármilyen szörnyen



is hangzik, erre akkor megvolt a gyári technológia, ami meghatározta, hol és hogyan lehet elválni az önhordó karosszériától, és hogy hova kelljenek bele a merevítések. Nem volt ritka a fődarabok átépítése, a karosszériacsere sem. A Moszkvics-kasztinhoz például az ülések és a műszerfal is jártak, de a félcsövektől a tankon át a futómű és motoralkatrészekig minden mást nekem kellett át-szerelni a donoraútóból. Ma ilyen már nincs.



Milyen autó áll otthon a háza előtt?

Jelenleg egy Ford Kugám van. De volt Zaporozsecem, Wartburgom, Moszkvicsaim, utóbbival 5 éven át versenyeztem is. Ment a tuning is, a szervizben komoly gépműhely is volt, így a dugattyúk kikönnyítéséhez is volt háttér, de nagyobb szelepek és leömlőcsövek is kerültek a versenyautóba. Sportülésért, reflektorokért Lengyelországba jártam, ott elképesztő választék volt mindenből. Míg ott csak leemelték a polcról a Weber-karburátort, Hella-lámpát, addig itthon semmit nem lehetett kapni.

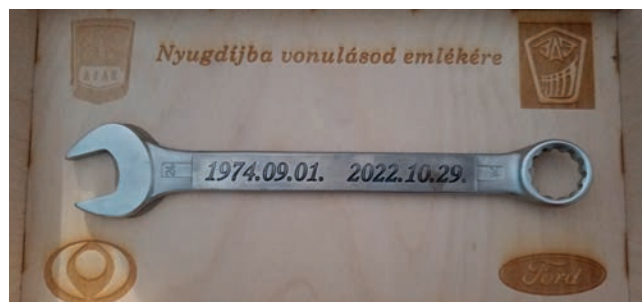
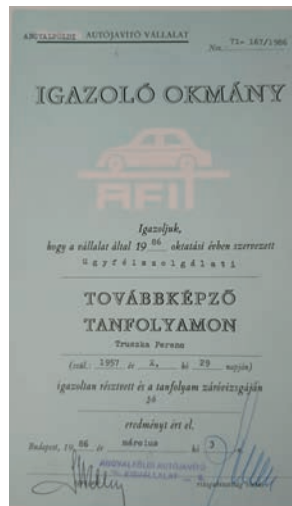
A jövő héten mivel tölti a napjait?

A jövő héten mivel tölti a napjait?

50 év után kicsit kipihenem magam. Kertes házban lakom, ott mindig van tennivaló, azt hiszem, a nemrég készített kiülőt fejezem be először. Aztán keresek valami elfoglaltságot, ami testileg-lelkileg karbantart. A feleségemnek még van egy éve a nyugdíjig, aztán már ketten leszünk itthon.

Marad valami az autószerelésből?

Persze, az autószeretet örökre megmarad, és az fontos, hogy az embert lekösse a munka, szeresse, amit csinál. A fiam OT-s Moszkvicsát is együtt építettük össze, azzal lesz még munka a nyugdíj után is. ■



MAGASABB SEBESSÉGFOKOZATBA KAPCSOL A MUSTANG

A Ford 19-re is lapot húzott, megépítve a hihetetlenül sikeres Ford Mustang legújabb modellgenerációját. És nagyon úgy tűnik, hogy összejön nekik a Black Jack.

CARNET **FOR-TOP**

Lenyűgöző, klasszikus formavilágával és élvezetes vezethetőségével a Ford Mustang eddig is az egyik legizgalmasabb amerikai sportkocsi volt, és a gyár most tovább tökéletesíti az élő legendának számító modellt. Amerikában ugyan régi hagyomány, hogy egy-egy modellváltást látványos dizájnválással intéznek el, miközben a műszaki tartalom szinte változatlan marad, de a Ford nem elégedett meg ennyivel, a formatervezők mellett a mérnököket és az informatikusokat is kemény munkára fogta.

Az már első pillantásra látszik az új Mustangon, hogy itt igazi generációváltásról van szó, hiszen az autó karaktere érezhetően megváltozott. Bár a Ford gondosan megőrizte a klasszikus sportkocsisziluettet, a karosszéria vonalai erőteljesebbek, határozottabbak lettek; a gyár nem titkolt célja, hogy a modernebb és dinamikusabb formákkal még több generációt bővíljen el, köztük a fiatalabb korosztályt is. A dizájnerek érdekes kötéltáncot járhattak, amikor olyan autót kellett tervezniük, ami egyszerre idézi az amerikai autóipar hőskorát

EGYSZERRE IDÉZI AZ
AMERIKAI AUTÓIPAR
HŐSKORÁT ÉS A
LEGMODERNEBB IDŐK
MŰSZAKI MEGOLDÁSAIT

CARNET **AUTO-FORT**

és a legmodernebb idők műszaki megoldásait. Jó példa erre az orrkialakítás, amit egyértelműen a '60-as évek sportkupéi ihlettek, miközben az összképbe stílusosan beleillenek a keskeny, ultramodern LED fényszórók és a gépháztető mélyre húzott első pereme, ami már a modern gyalogosvédelmi irányelveket követi.

Egyébként az egész karosszériát ugyanez a virtuóz kettősség jellemzi, legyen szó akár a szépen ereszkedő, mégis elegendő fejteret kínáló tetőkialakításról vagy a rövidebbre szabott hátsó túlnyúlásról, aminek arányai a legelső, 1964-es szériára emlékeztetnek, részletmegoldásai viszont egyértelműen 21. századiak. Ám az erőteljes hátsó diffúzor és a szögletes kipufogóvégék fölött továbbra is a Mustang jellegzetes, háromszatú hátsó lámpatestét látjuk, egyértelmű utalásként egy közel hatvanéves tradícióra.

Érdekes ötlet, hogy az egyes modellváltozatok saját, egyedi stílusú orr-résszel

készülnek. Így aztán ha a gépháztetőn nincs légbeszívó, akkor tudjuk, hogy ez egy EcoBoost-motoros változat. Amennyiben egy olyan Mustang jön szembe velünk, aminek a motorháztetejébe is vágtak levegőnyílást, azonnal világossá válik, hogy egy GT-t látunk. Ha pedig mindezt nagy méretű első légterelő egészíti ki, és a hűtőrácsot sötétre eloxált vadló díszíti, akkor egyértelmű, hogy a brutális teljesítményű Dark Horse változathoz van szerencsénk.

És ha már szóba került a teljesítmény: az új Mustang háromféle motorral érkezik, amelyek közül a belépőszintet a 2,3 literes, négyhengeres, turbótöltésű EcoBoost-blokk frissített változata jelenti majd, várhatóan 300-nál jóval több lóerővel. Ehhez tízfokozatú automata sebességváltó kapcsolódik, és más opció valószínűleg nem is lesz; nem úgy, mint a GT-változatban, amihez alapáron hatfokozatú manuális, opcióként pedig tízfokozatú automata





váltót ad a Ford az 5,0 literes V8-asa mellé. Ennek a teljesítményéről még mindig csak találgatni lehet, de mivel a motor új szívórendszert kapott (kettős légbeömlővel és dupla fojtószelepház-kialakítással, ami minimumra csökkenti a szívási veszteséget), biztosan erősebb lesz az eddig használt blokknál.

Az igazi szteroidkúrát viszont a versenypálya-használatra (is) szánt Dark Horse-hoz tartogatták a mérnökök, amiben több mint 500 lóerő feszül majd. Már most elárulták, hogy a blokkba a 760 lóerős Mustang Shelby GT500 hajtókarjait építik be, szóval itt tényleg komoly erők és nyomatékok várhatók. A lenyűgöző teljesítményt a motorsport-specialista Tremec által fejlesztett, hatfokozatú manuális váltó továbbítja a hátsó kerekekhez, bár a kényelmesebb vevők tízfokozatú automatát is kérhetnek.

A Dark Horse kivitel kifejezetten izgalmas modellváltozatnak ígérkezik. Már a neve is érdekes, hiszen sötét lovat

jelent; a lóversenyek világában a titkos esélyest szokás így nevezni, és a Ford nem titkolja, hogy a Mustangot ezzel szeretné visszavezetni a motorsport világába. Bár utcai változatról van szó, már ezt is úgy építették meg, hogy tulajdonosai ne csak a hétköznapi autózáshoz használhassák, hanem bármikor rajthoz állhassanak vele: erről tanúskodik a motorolaj, a váltóolaj, a motorblokk és a hátsó tengely extra hűtési kapacitása, a részlegesen önzáró Torsen-differenciálmű, a futóműtuning, a hatdugattyús Brembo-féknycerreg, a belső merevítések és a MagneRide-futómű is. Igazi különlegesség a driftekizifék, amivel a kezdők magabiztosan gyakorolhatják a driftelest, de a profik számára is teljes értékű, versenykész rendszerként szolgál.

Hosszú lenne végigcsorolni a Dark Horse különleges megoldásait, de talán mindennél többet mond el az autóról, hogy ez az első Mustang, amelynek néhány emblémáján a vágató vadló sziluettjét egy szembeforduló lőfejre cserélték. Ez talán apróságnak tűnik, de valamit nagyon kell tudnia a gépnek, ha a kedvéért a Ford egy hat évtizedes hagyománnyal szakított. Hogy személyesen is megtapasztalhassuk ezt a tudást, arra még várni kell egy keveset: a vadonatúj Mustangot szülőföldjén, Észak-Amerikában 2023 nyaratól forgalmazzák, európai bevezetésének dátuma ma még nem ismert. ■



WRANGLER 2023-AS MODELLÉV

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

A Wrangler JL 2018-as megjelenése óta gyakorlatilag töretlen sikernek örvend annak ellenére, hogy több esemény is történt, amire a „szakértők” a modell bukását kiáltották. Ilyen volt a 20-as modellév végén kivezetésre került 2.2 dízel erőforrás, valamint a 21-es modellév végével megszűnt ICE modell a 2.0 GME erőforrással, illetve ugyanekkor ért véget a kétajtós verzió értékesítése is. Idén májusban eladásra került itthon az utolsó, kizárólag belsőégésű motorral szerelt Wrangler (ami egyébként egy Sahara volt), azóta már csak a 4xe modellek elérhetők a kereskedésekben.



Idén februárban a Jeep Beachen bemutatott két különleges modellről számoltunk be, melyek leginkább színükkel tűntek ki a tömegből. A High Velocity sárga és Earl szín a következő modellév két új színe.





A belteret tekintve újdonság nem fogad minket, a lehetőségek fogytak inkább. Ugyan az alapfelszereltség része lett a fűthető bőrülés, viszont nem rendelhető már a bézs szövet- és a barna bőr belső. Limitált ideig ugyan, de viszontatér a Punk'n narancssárga, ez a szín csak az első model évben volt elérhető.



A technikai újítások közé tartozik a FAD (front axle disconnect) megszűnése a Rubicon modelleken, mely nem hozta a gyártó által várt fogyasztáscsökkenést. Ezzel egy megújult első M210-es tengelyt kap a Wrangler, ami erősebb a FAD-dal ellátott verziónál.



A 23-as modellévtől a Sahara alapára 31.500.000 Ft, a Rubiconé 32.000.000 Ft, előbbi alapfelszereltsége a keménytető, utóbbié a ponyvatehető. A rendelhető extrák közé tartozik többek között a karosszéria színével megegyező sárvédő, illetve keménytető, a dual top és a dual door csomag, a Sky one-touch tető, valamint a flip-top vászontető. ■



HA SEGÍTENI KELL, NEM ISMERNEK AKADÁLYT

A CarNet működése első percétől szívügyének tekinti a társadalmi célok, nemes ügyek támogatását. Amikor tehát a Vízimentők Magyarországi Szakszolgálat a egy különleges eszköz beszerzéséhez kért segítséget, a cégcsoport késlekedés nélkül reagált a felhívásra.

A CarNet Invest Zrt. egymillió forinttal támogatta a Vízimentők Magyarországi Szakszolgálatát. Az összeget, amellyel két különleges mentőjármű megvásárlásához járultak hozzá, jelképesen Rutai István, a cégcsoport egyik tulajdonosa adta át Bagyó Sándornak, a VMSZ elnökének.

Akár ezzel a rövid mondattal is hírt adhattunk volna a két szervezet közötti, régóta zajló együttműködés újabb állomásáról. Ekkor azonban pont a lényegről nem számolnánk be a nagyközönségnek: arról a gyakran szó szerint áldozatos munkáról, amellyel az ezredforduló óta tevékenykedő egyesület igyekszik gondoskodni azok biztonságáról, akik nyílt vízre szállnak Magyarországon.

„Kicsik vagyunk, de még így is mi vagyunk a legnagyobbak.” – mondja Bagyó Sándor, aki hozzá hasonlóan elhivatott társaival együtt 1999-ben hozta létre a VMSZ-t, hogy évtizedes szakmentői tapasztalatukat szervezett formában tudják a társadalom javára fordítani. Működésük bázisa a Balaton, ám oktatási és mentési programjaik révén ma már az ország

számos vízfelületén ők ügyelnek arra, hogy a pihenni, sportolni, kikapcsolódni vágyók zavartalanul és veszélytelenül tölthessék szabad idejüket.

„Nem állami szervezetként működünk, és normatív támogatásban sem részesülünk. Az egyesület alapvetően önfenntartó: önkormányzati strandokon adunk úszómesteri szolgálatot Budapesttől Hévízig, úszó- és vitorlásversenyek, fesztiválok biztosítását vállaljuk. Nem mellesleg rengeteg embernek biztosítunk így legális munkalehetőséget országszerte.” – válaszolja a VMSZ tevékenységeit Bagyó Sándor. „Ez teszi lehetővé felvilágosító és prevenciós munkánkat, amelyet részben egyedül, részben szakmai és hatósági partnerekkel közösen végzünk, valamint az egyesület nevét is adó mentési tevékenységeket, amely során strandokon és mélyvízen biztosítunk személy- és eszközmentést. Néhány évvel ezelőtt elindítottuk BalatonHelp nevű szolgáltatásunkat, amely pontosan úgy működik, mint a gépkocsikra köthető asszisztencia szolgáltatások: egy átalánydíj fejében a szezonban vállaljuk a vízi járművek műszaki mentését.”

A VMSZ csak különleges esetekben kér külső támogatást,



MINDENEN ÁTMEGY, HA MENTENI KELL

Amerikai filmekből olvasóink is jól ismerhetik az airboat műfaját: ezek azok a lapos fenekű, minimális merülésű vízi járművek, amelyeket légcsavar hajt előre (innen a magyar 'légcsavaros hajó' elnevezés). Speciális felépítésüknek köszönhetően minimális vízmélység esetén is képesek előre jutni és manőverezni, sőt, valójában bármilyen csekély súrlódású felületen: jégen, sáron, havon vagy harmatos fűvön haladhatnak vele. Stílusos a párhuzam, hiszen az airboat ugyanúgy nem ismer akadályt, ha segíteni kell, mint a VMSZ munkatársai. Az ilyen hajók utánfutón könnyen szállíthatók a bevetés helyére, így bár a VMSZ elsődlegesen a Balaton-környéki vizeken, nádasokban tervezi azokat használni, válsághelyzetben az ország bármely pontjára viszonylag gyorsan eljuttathatók. A szakszolgálat most a Cseh Köztársaságból kapott ajánlatot két ilyen hajó megvásárlására. Az alig használt, újszerű járműveket piaci értékük töredékéért vásárolhatná meg a VMSZ, ám ez így is 100 ezer eurót jelent; ezért döntött úgy a szolgálat, hogy támogatói segítségét kéri a beszerzéshez.



márpedig a mostani egy különleges – túlzás nélkül mondhatjuk: soha vissza nem térő – alkalom. A szolgáltatnak lehetősége nyílt olyan speciális járművek beszerzésére, amellyel eddig jóformán elérhetetlen területekről – mocsarakból, nádasokból – is gyorsan és hatékonyan tudnának menteni. Az ehhez szükséges anyagi források előteremtésében kértek és kaptak támogatást partnereiktől, köztük a CarNet Zrt-től, amellyel hosszú évekre visszatekintő, gyümölcsöző kapcsolatot ápol a szolgálat.

„Több szál fűz össze bennünket a VMSZ-szel. Az egyik személyes: Sándort évtizedek óta ismerem, tisztelem és becsülöm azt az odaadást, amellyel pótolhatatlan munkáját végzi.” – méltatja a szolgálat munkáját Rutai István, a CarNet egyik tulajdonosa. „A másik szakmai, hiszen a CarNet alapítása óta igyekszik támogatni a legváltozatosabb kezdeményezéseket, az ifjúsági és tömegsporttól kezdve a kultúráig. Aktív hajósként pedig pontosan tudom, hogy milyen felbecsülhetetlen jelentőségű a VMSZ tevékenysége, és hogy a munkájukhoz szükséges tárgyi eszközök előteremtése minden strandoló, úszó vagy hajós alapvető érdeke.”

„A közösségi médiákban jelen vagyunk, videóinkat rendszeresen több ezren tekintik meg. Ha azok, akik egyetértenek céljainkkal, akiknek tetszenek írásaink és filmjeink, akik szerint fontos a küldetésünk, nem csak lájkokkal, hanem akár fejenként csupán egy-kétezer forinttal támogatnák

a munkánkat, már biztosítva volna nem csak a két légcsváros hajó megvásárlásához szükséges összeg, de a VMSZ hosszú távú működése is.” – mondja Bagyó Sándor. „Húsz év alatt felépítettünk valamit, ami működik. Tartozunk annyival magunknak, azoknak, akiknek eddig segíthettünk, és mindazoknak, akiket a jövőben menthetünk ki a vízből, hogy folytatjuk. Ezt teszik lehetővé számunkra rendszeres támogatóink, de azok a magánemberek is, akik akár csak egy lángos árával segítik munkánkat.”

Ha olvasóink örömmel segítenének a Vízümentők Magyarországi Szakszolgálatának a két különleges mentőeszköz beszerzésében, a támogatáshoz szükséges információkat megtalálják a szolgálat weboldalán. (vizimentok.hu)

Az alacsonyabb fogyasztás miatt pedig eleve kedvezőbb a szén-dioxid-kibocsátás a dízel esetén. Tehát egy modern, ma kapható Euro 6d Temp kibocsátási normáknak megfelelő, jól karbantartott gázolajos autót használva felesleges a levegőminőség miatt álmatlanul forgolódnunk, ezernyi komolyabb tényező rontja a lakott területek környezetét.

Egyelőre még a tervezett korlátozások miatt sem kell aggodnunk, Magyarországon szó sincs ilyesmiről, az Euro 3-4 kategóriába tartozó, valódi koromokádó dízelek is vígan használhatóak, egy frissen vásárolt gázolajos típus pedig vélhetően élekciklusa végéig sehonnán sem lesz kitéve sem itthon, sem külföldön. ■

NEM CSAK A VÍZ A VESZÉLYES, HANEM A BUTASÁG IS

Ha már a strandszezon kellős közepén az ország egyik legtapasztaltabb vízimentőjével beszéltünk, megkérdeztük őt, hogy mit tanácsolna a vízparton nyaraló olvasóinknak. Bagyó Sándor szerint a biztonságos fürdőzésnek nincsenek titkai, ha használjuk a józan eszünket, könnyű elkerülni a bajt. „Húsz év alatt ezerszer elmondtuk már, ám úgy tűnik, nem elégszer. Általános probléma a fürdőzők felelőtlenége. Elsősorban a fiatalok vállalnak felesleges kockázatokat, de időseknél is túl sokszor kezdődik azzal a tragédia, hogy 'két sör után elaludt a napon, majd bement a vízbe...'. Ájult állapotban az emberi test elmerül, a magyar vizek többsége pedig nem áttetsző, így aki rosszul lesz, egy pillanat alatt eltűnik a szemünk elől. Évek óta kampányolunk azért, hogy az emberek sporteszközön is hordjanak mentőmellényt, és úgy tűnik, egyre többen értik meg ennek a jelentőségét.

25 ÉVE MUTATTÁK BE A 156-OS ALFA ROMEOÓT

Pontosan 25 évvel ezelőtt, 1997 októberében mutatták be az Alfa Romeo 156-ost. A Walter de Silva tervezte szedán máig az egyik legszebb szedánja a márkának.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

A 156-os elődeit egészen az ötvenes évek elejéig lehet visszavezetni: 1900, Giulietták, Giuliák, megint Giulietták, a 75-ös és a 155-ös. Az egyenes vonalairól híres 155 után egy alaposan átrajzolt formát kaptak a márka kedvelői. A tervezők ötvözték a kupé és a berlina karosszéria legszebb elemeit, így visszaköszön rajta a Giulia GT, de a négyajtósok számos jellegzetes vonása is.

Érdekesség, hogy a hátsó kilincseket ügyesen eldugták, ez így kétajtós kupénak láttatja az autót. A trükk a 147-es Alfán is visszaköszönt, később pedig más gyártók is bátran "ellopták" ezt a megoldást.

Az autó reklámkampánya is brutálisan látványos volt, egy nívó-kék színű 156-os Velence befagyott csatornáin száguldott. Bemutatása után az első hónapokban egyébként több mint 90 ezer darab megrendelés érkezett a 156-osra.

A 156-os 1998-ban megkapta az Év Autója díjat. Az autós újságírók kifejezetten dicsérték az a 156-os futóművét, modern motorjait, szép belterét, és elsőkerék-hajtása ellenére rendkívül sportosan vezethető modellnek tartották.

A 156-os bemutatása követően jelentős piaci sikert ért el az elődmodellhez képest, így a jellegzetes vonásokat gyorsan átültették a kisebb és nagyobb testvéreibe is. Kezdetben az utolsó 155-ből ismert 1.6, 1.8, és 2.0 literes, tizenhat szelepes Twin Spark motorokon kívül egy 2.5 literes hathengeres benzinmotor állt rendelkezésre 120-192 lóerőig, dízel erőforrásból a 1.9 és 2.4 JTD motorokkal lehetett választani.

2001-ben a szűkös csomagteret kifogásolók kívánságára megjelent a Sportwagon, azaz a kombi kivitel is. Egy évvel később, 2002-ben mind karosszéria vonásaiban, mind futóművében és belterében is módosulva megjelent az autó csúcsváltozata, a 3.2 V6-os motorral szerelt 250 lóerős GTA, amely máig ikonikus modellnek számít a márka rajongói körében. GTA változat készült a szedán és a Sportwagon változatból is.

Ezután következett a beltér átalakítása ezzel egy időben 2.0 JTS motor és a dízel erőforrások terén az 1.9 és 2.4 MJTD motorok megjelenése. 2003-ban megjelent az új Giugiaro-féle külső, ami elkísérte a 156-ost a modellváltásig. Ez a facelift máig megosztó, főleg az első lámpákat alakították át jelentősen.





Izgalmas újdonság volt viszont a Sportwagon és az 1.9 MJTD 150 lóerős változatán alapuló összkerék-meghajtású Q4, valamint az emelt karosszériás Crosswagon kivitel is. Ezek a járművek, a menetstabilizátor segítségével, egy terepjáró képességeit kölcsönzik az autónak. Ezzel egy új piaci szegmensbe lépett be a 156.

A 156-ost 2005 februárjában váltotta le a 159-es, de gyártása 2006-ban állt csak le, a Crosswagont pedig még 2007-ben is gyártották.

A 156-ossal jelentős sikereket értek el a túraautó versenyeken: az ETCC-ben (azaz a európai túraautó-bajnokságban) Fabrizio Giovanardival a volánánál 2000-ben, 2001-ben és 2002-ben is győzedelmeskedett az Alfa Romeo.

A 156-os Alfából összesen 673 ezer darabot adtak el, ami azért jelentős, mert az elődmodell 155-ösből és az utódmodell 159-esből együtt nem adtak el ennyit... (a 155-ösből kevesebb mint 200 ezer példány, míg a 159-esből csaknem 250 ezer darab készült). ■

A LEGJOBB ELEKTROMOS KISAUTÓ DÍJÁT KAPTA MEG A FIAT 500E

A teljesen elektromos Fiat 500-as idén megtartotta a "legjobb elektromos kisautó" címét a brit What Car? Magazin szavazásán. A magazin szerint a díjat teljesítménye, ikonikus dizájnja és árfekvése miatt kaphatta meg az 500e.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET AUTÓ-FORRÁS



Az autóból két év alatt több mint 100 ezer darab talált gazdára, és eddig már 33 nemzetközi díjat nyert el, ezzel a legtöbb elismeréssel jutalmazott Fiat modell lett.

2022 első hét hónapjában az új 500-asból adtak el a legtöbbet az elektromos autók közül Olaszországban és Németországban, és dobogós helyen van Franciaországban és Európában is.

A What Car? idei, Electric Car Awards elnevezésű versenyen a kismotók kategóriájában a Fiat 500-as maga mögé utasította az elektromos Minit és a Honda E-t is. ■



AZ OLASZ MELÓS

Legalább 1400 arca van a Piaggio Porter NP6-nak, mely teljesen más oldalról közelíti meg a szállítási feladatokat, mint a legtöbb haszongépjármű. Hogy ez miért is jó? Most kiderül!

CARNET RIEGLER



Rinaldo Piaggio cége 1884 óta számos különféle járművet gyártott a mozdonyokon és vasúti kocsikon át a háborúba szánt repülőkhöz, de még alumínium nyílászárókat is készítettek a második világháború előtt. Hosszú utat járt be a márka, mire eljutottunk a ma ismert kínálatukig.

Most azonban nem a Vespáról lesz szó, és nem is a manapság kávéárus kocsiként és guruló reklámtáblaként továbbélő Ape-ről, hanem egy friss konstrukcióról, a Porter NP6-ről. Ez egy kínai-olasz koprodukcióban készülő kis méretű haszongépjármű: a Piaggio a legnagyobb kínai kisteherautó-gyártótól, a Futon Motorstól kap alvázat és fülkét, a képet pedig az európai gyártó teszi teljessé.

A Porter modellnév már 1992 óta megtalálható a Piaggio kínálatában, de a Daihatsuval közös projekte az európai vásárló sosem nézett csillogó szemekkel. Az NP6 azonban más térszta: a Kínából érkező fülke az európai szemeknek is befogadható lett, nagyban köszönhetően az átszabott hűtőrácsnak. A négyzet alakú lámpák helyét formásabb fényszórók vették át, a két lámpatest közötti területet pedig fényezetlen, a napfényben árnyalatot váltó fekete/szürke elemekkel, valamint a krómozott Piaggio-emblémával töltötték ki.

Rövid tengelytávú, rövid fix platós, szimpla hátsó kerekes változattal csak 4215 mm hosszú a Porter NP6, nem foglal több helyet egy személyautónál. Ez a legkisebb változat, de az egyedi igényeknek megfelelően lehet kérni belőle nagyobb teherbírású, dupla hátsó kerekes verziót, illetve hosszabb platósat – melyet akár billenteni is lehet –, vagy akár csak csupasz alváz verziót is, amelyre aztán szabadon lehet építkezni.

Maradjunk tesztautónknál, a legrövidebb változatnál. A tengelytáv itt 2650 mm, a plató hossza pedig 2200 mm, szélessége 1680 mm. A 40 cm magas alumíniumötvözet oldalfalak könnyen nyithatók, reteszük nem ragad, nem akad, mégis stabilan zár. Rakterülete 80 cm-re található a talajtól, így nem kell túl magasra emelni az elszállítandó árut, még akkor sem, ha nincs a közelben targonca. Az általunk próbált Porter NP6 tényleges rakodókapacitása 930 kg volt, a dupla kerekes verziók átlagosan 150 kilóval nagyobb tömeget képesek cipelni.

Visszafogott a Piaggio Porter NP6 fülkeszélessége, 1640 mm-es értékével nyugodtan lehet kompaktnak nevezni a kétfős teret. Ami mozgékonyasági és kezelhetőségi szempontból tulajdonképpen előny a platós igazi terepén, a városi környezetben. Cuccainkat a beltérben a kesztyűtartóba, a két ülés közé és az ajtózsebekbe tehetjük.

A kormány szöge és távolsága fix, így az ülés előre- és hátrátolásával, valamint a háttámla dőlésszögével lehet játszani, amikor keressük az optimális vezetési pozíciót. Minden elérhető távolságra van, a legtávolabbi dolog a telefonunk lehet, melyet GPS-navigációként beállíthatunk az erre kialakított gumis tartóba.

Nem egy bonyolult jármű a Porter, az autó kezelőfelületei könnyedén átláthatók, egy-két perc alatt megismerkedhet mindennel az ember. Három gomb a középkonzolon a rádió felett, a kormánytól balra pedig az üzemanyag-választó, illetve a platóbillentés gombja – feltéve persze, hogy van plató. Hagyományos órákon látjuk a fordulatszámot és a sebességet, de az üzemanyagszintet és a vízhőmérsékletet LCD kijelző mutatja.

Néhány tartályt ugyan kivezettek a szélvédő előtt talál-

ható gépháztető alá, de az erőforráshoz a fülkéből férhetünk hozzá: az ülések alatt rejtőzik a 1,5 literes, közvetett elektronikus befecskendezésű, négyhengeres erőforrás, amely a hátsó kerekeket hajtja. Formabontó a Piaggio Porter NP6 abból a szempontból is, hogy nem dízelt használni: a városi üzemeltetés szempontjából sokkal kézenfekvőbb megoldás a benzin/LPG vagy a metán használata, hiszen gázzal hajtva kisebb lesz a jármű helyi károsanyag-kibocsátása.

Tesztautóinkban előbbi, azaz a benzin/LPG motorváltozat dolgozott, mely megfelel az Euro 6D Final kibocsátási normáknak is. Az üzemanyagok között a korábban már említett gombbal válthatunk, benzin-



NÉZD MEG
A VIDEÓT!

felfüggesztés felel, ezen fekszik a négyzetprofil acélelemből készült létrás vázszerkezet. Elöl MacPherson típusú futómű található dupla hatású lengéscsillapítókkal, torziós rúddal.

A Piaggio fülkéjében helyet foglalva meg kell barátkoznunk azzal, hogy a kormány a szokásosnál lejjebb helyezkedik el. Az első méterek után erre már nem is figyel az ember, magabiztosan mozgunk vele a városban. Partnerünk ebben a váltó, melynek útját kissé hosszúnak érezhetjük, de ezért kárpótol a kezelhetősége: finoman, könnyen, szinte ellenállás nélkül kapcsolhatjuk a sebességeket, olyan magától értetődő az egész.

Tesztünk során a normál áttételezésű darabhoz volt



nel haladva mindig kicsit harapósabb az erőforrás. Ezt számszerű adatok is alátámasztják: üzemanyagfajtától függően a maximális teljesítmény 106, illetve 102 lóerő, a nyomaték pedig 136, illetve 132 Nm. Kís különbség, de érezhető. Ötfokozatú kézi váltó csatlakozik ehhez a rendszerhez, melyből van normál és rövidebb áttételezésű verzió is, utóbbi azoknak lehet jó, akik gyakran dolgoznak dombos-hegyes útszakaszokon, vagy leggyakrabban teljes terheléssel használják a teherautót, a rövidebb áttétel megkönnyíti a szállítási feladatokat. Mi a normál áttétellel próbáltuk a Portert.

A kombinálási lehetőségek itt még nem értek véget: létezik rövid és hosszú hatótávú verzió is, ahol az LPG-és a metántartályok mérete és száma eltér. Tesztautóink egy rövid hatótávú modell volt, a 45 literes benzintartályt egy 15 literes LPG-tartály egészítette ki.

A kínaiak által adott alap mellett se menjünk el: a hátsó tengely stabilitásáért dupla parabola-laprugós hátsó

szerencsénk. Ennél 2000-es fordulatszám mellett már nyugodtan felválthattunk anélkül, hogy jelentősebb lendületet veszítettünk volna. Az ötödik fokozat így sem túl hosszú, de egy bevallottan városra tervezett autónál nem lepődünk meg, hogy 90 km/óránál már 3 ezret forog a főtengely percenként. Az autó végsebessége 110 km/óra.

Kijelenthető, hogy árban a Piaggio kisteherautója a legvonzóbb opció, milliókkal olcsóbban kínálják használgépjárműveiket, mint más gyártók a hasonló teherbírású autóikat. Cserébe persze némi áldozatot kell hoznunk, ami a komfortot illeti. Mindenféleképpen érdemes figyelembe venni a döntésnél a használat helyét, az üzemanyagot, illetve azt, mire is szeretnénk használni az adott járművet. Városi és város körüli munkavégzésre a sokoldalú Porter NP6-nál nemigen akad kézenfekvőbb megoldás.

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

ELŐTÉRBE AZ ÜGYFÉL

FOGYASZTÓBARÁT OTTHONBIZTOSÍTÁS AZ EURORISKNÁL

Amióta elérhető a Minősített Fogyasztóbarát Otthonbiztosítás (MFO) a biztosítási piacon, a hazai biztosítótársaságok közül hét társaság kínálja a fogyasztóknak – normál lakásbiztosítási terméke mellett – a saját MFO termékét is. De miért válasszuk az MFO terméket a „hétköznapi” lakásbiztosítás helyett?

A Magyar Nemzeti Bank (MNB) által meghatározott és ellenőrzött elvárások biztosítják, hogy az ügyfelek számára könnyebben összehasonlítható, magas szolgáltatási színvonalú lakásbiztosítási termékek kerüljenek piacra, melyek további kiegészítő biztosításokkal személyre szabhatók, segítve ezzel az igényeknek legmegfelelőbb konstrukció kiválasztását.

Egyszerűbb, gyorsabb ügyintézés: Az MFO egyszerűsíti a termékkel kapcsolatos ügyintézését, s csökkenti annak átfutási idejét. Az ügyfelek a biztosítóval teljes mértékben digitálisan kommunikálhatnak a tájékoztatások kérésétől, a nyilatkozatok kárrendezési dokumentumok beadásán át egészen a szerződés felmondásáig vagy módosításáig. A papírmentes kommunikáció segíti a zöld célok megvalósulását is.

Átfogó fedezet, testreszabhatóság. Az MFO termék elsődleges célja, hogy az ügyfelek a pénzükért magas színvonalú szolgáltatást kapjanak. Ezt a díj és szolgáltatás egyensúlyával, a biztosítási összeg meghatározása során az értékelvűséggel, a konstrukció érthetőségével (szerződéskötéstől a kárrendezésig), a kárrendezés élethelyzethez igazodó és gyors folyamatával, s a családbarát, zöld és digitális szempontok fókuszba helyezésével biztosítják a termékek. E minősített konstrukciónál az ügyfeleknek nem lehet önrészt szabni.

Kárrendezés 5 napon belül. Káresemény esetén az ügyfélbejelentés után a biztosítónak 2 munkanapon belül fel kell vennie a kapcsolatot az ügyféllel. A kárszemplére ezután legkésőbb 5 munkanappal sort kell keríteni. A kárkifizetés megindítása a kárszemplét vagy az utolsó szükséges dokumentum beérkezését követő 5 munkanapon belül megtörténik.

Átlátható, ügyfél számára érthető folyamatok. A megfelelő tájékoztatás érdekében az MFO termékek esetében a kárrendezés során az ügyfél számára tételesen be kell mutatni, hogy a biztosító mi alapján határozta meg a kártérítés összegét. A kárkifizetés eluta-

sítása vagy az alacsonyabb összegű kárkifizetés esetén a biztosító az ügyfél részére írásban tájékoztatást nyújt, és megindokolja, részletesen alátámasztja a döntést.

Egy átlagos ember számára általában a lakása, háza a legnagyobb értéke, legjelentősebb vagyontárgya. Ennek az értéknek a megóvása különösen fontos minden lakástulajdonos számára. Magyarországon a lakások biztosítottasági aránya 70% körüli, ami – tekintve, hogy ez nem kötelező, mint a gépjármű-felelősségbiztosítás – viszonylag magasnak tekinthető, de így is elmarad a nyugat-európai átlagtól.

Alulbiztosítottság veszélye! A közelmúlt eseményei, az ukrán-orosz háború, az ennek következtében beköszönött energiaválság és rekord infláció következtében az építőanyag árak drasztikusan megemelkedtek. Ez a hirtelen áremelkedés azt okozta, hogy a **lakások, házak újjáépítési költségei is jelentősen emelkedtek.** Mivel a lakásbiztosítások arra nyújtanak fedezetet, hogy egy totálkár, de akár egy részkar esetén is az ingatlan helyreállítását fedezzék, ezért **ellenőrizni kell, hogy a biztosításunk naprakész-e, elég fedezetet nyújt-e jelen helyzetben is.**

Amennyiben az ingatlanunk jelenlegi biztosítási összege alacsonyabb, mint amennyiért újjá lehetne építeni egy frissen bekövetkezett kár esetén, akkor a biztosító úgynevezett **alulbiztosítottságot** állapíthat meg, ami azt jelenti, hogy kevesebb kártérítési összeget kapunk a tényleges helyreállítási összegnél, a biztosító ilyenkor aránylagos kártérítést fizet csak.

A fenti eset elkerülésének érdekében személyesen segítünk választani tanácsadóinkkal megfelelő lakásbiztosítási konstrukciót, vagy éppen javaslatot adunk meglévő lakásbiztosításának átdolgozására, aktualizálására.

ÍGY CSERÉLHETJÜK LE A RÉGI LAKÁSBIZTOSÍTÁSUNKAT MINŐSÍTETT FOGYASZTÓBARÁT OTTHONBIZTOSÍTÁSRA

Ha régi típusú lakásbiztosításunk van, és Minősített Fogyasztóbarát Otthonbiztosításra váltanánk a jelenlegi biztosítónknál, akkor ezt bármikor, a meglévő lakásbiztosítási szerződés évfordulója előtt is megtehetjük (amit hagyományosan csak évfordulókor lehetne felmondani).

Ha a Minősített Fogyasztóbarát Otthonbiztosítást másik biztosítónál kötnénk meg, mint amelyiknél a jelenlegi lakásbiztosításunk van, akkor a szerződés évfordulója előtt legalább 30 nappal kell eldönteni, hogy megtartjuk, módosítjuk vagy felmondjuk a régi lakásbiztosításunkat.

Online kalkulátorunk segítségével (e-otthonbiztositas.hu) ügyfeleink Minősített Fogyasztóbarát Otthonbiztosítást is tudnak számolni, illetve kötni



EZEK A LEGMEGBÍZHATÓBB HASZNÁLT AUTÓK?

Ahogy öregszik a magyarországi autópark és egyre csak drágul az autójavítás, célkeresztbe kerülhetnek a nagy hengerűrtartalmú, nem túlhajtott 5-6-8 hengeres benzinesek. Mire számítsunk, ha négynél több hengerrel vennénk használt autót?

Őn a CarNet Magazin hasábjain jár, alighanem osztja véleményünket, hogy egy jó autó megédesíti az életet, és akkor is örömet ad, ha rossz napunk van. De abban nagyon eltérők a vélemények, hogy kinek mi a jó használt autó. Van, akinek egy hibrid Toyota a legjobb a csekély fenntartási költségei miatt. Másnak egy turbódízel kombi az ideális, amely takarékoságával és erejével segít nagy távolságok kényelmes, biztonságos megtételében. És vannak emberek, akik a nagy hengerűrtartalmú, négynél több hengeres, szép hangú és nyugodt erejű motorokat keresik. Az ötödik és a hatodik hengerrel valóban szintet lépünk felfelé, az autózás más minőségét adja egy 5-6-8 hengeres autó, mint a leginkább elterjedt négyhengereket, de örömeiknek, élvezeti értéküknek ára van. Ebben a cikkben azoknak igyekszünk tanácsokat adni, akik négynél több hengerre vágnak, de tartanak a feltöltött motoroktól és benzines szívómotorú autót keresnek.

NYOMOTT ÁRON MEGVEHETŐK

Egy nagy hengerűrtartalmú autót nem megvenni nehéz egy átlagos kompakt használt autóhoz vagy városi kiskocsihoz képest. Mivel a használtautó-piacon az autók korosodásával egyre inkább a vélt fenntartási költségek határozzák meg a nagy szériás autók árait, simán akad 3,5-ös Renault Vel Satis a kortárs Twingók ársávjában, a V6-os Toyota Camry 3.0 el-

vihető Yaris-árban, egy K12-es, 2003 utáni Nissan Micra keretéből kijön a Maxima V6, az ezerhatos C30-as Volvo többbe kerül, mint az első generációs S80, amelyben még sorhatos benzinesek is voltak keresztben beépítve, szívómotorként vagy két turbóval.

Végképp nem kerülnek sokba azok az öt- vagy hathengeres autók, amelyekről kevesen vesznek tudomást, amire példa az angol vonal az MG ZS-ZT-Rover 75 modellekkel vagy az öthengeres FIAT Bravo, a Stilo Abarth és a Lancia Lybra. Az árban felfelé induló, de még elérhető Alfa Romeo 156 és 166 vagy az Alfa GT orrában különféle verziókban zeng Giuseppe Busso, a legendás olasz konstruktőr V6-os benzinese. A nemes olasz vérvonal a Lancia Thesisig ér, a Busso-motor 3,2 literes hengerűrtartalommal és 24 szelepes hengerfejjel futott ki a gyártásból.

NEM MIND PRÉMIUMTERMÉK, AMI HATHENGERES

Használtan elég sokat találni azokból a hathengeresekből, amelyek népszerű átlagautók voltak jórészt észak-amerikai célpiacukon. Ezért aki beül mondjuk egy V6-os Kia Opirus, Nissan Maxima vagy Toyota Camry elnyűtt bőrülésébe, messze nem fogja magát olyan elegáns autóban érezni, amelyet talán remélt. Ezek az autók ugyanis nem prémiumtermékek készültek. A maguk korában is csak közepes minőségűzetet adott a belső terük, átlagos technikájú autók az átlagosnál nagyobb motorral, nagyobb méretben és több extrával, de nem szabad félreérteni őket. Sosem akartak az elegáns európai modellekkel konkurálni, ami azonban egyszerűbbé teszi szervizelésüket és forgalomban tartásukat.

Más alapállásból születtek a patinás európai prémiummárkák autói az Auditól a Jaguaron át a Volvóig. Itt cél volt az ügyfelek elkényeztetése gondos zajszigeteléssel, az adott korban fejlettnek számító hifivel, különlegesen kényelmes ülésekkel. Az állófűtéstől a fejtámlába épített képernyőkön át a napsugárázással is kalkuláló automatikus légkondicionálóig szinte minden elérhető volt hozzájuk, amit akkor az autóipar kínálni tudott, persze nagyrészt feláras tételként.



Valahol a kettő között vannak műszaki fejlettségben a száz-ezerszám gyártott európai középkategóriás autók csúcsmo-delljei hathengeres motorral. Egész olcsón megvehető, viszonylag nyomott alkatrészekkel. Nagy előnyük, hogy például a V6-os Ford Mondeóhoz is jó lesz a dízelről bontott első sárvédő, bőven vannak hozzájuk utángyártott alkatrészek, és a típus elterjedtsége miatt adott a széles szerviz-bázis. Többéves távlatban a 407-C5-Laguna-Mondeo-Pas-sat-Superb-Vectra vonalon hódolhatunk talán a legkisebb összköltséggel a hathengeres autók örömeinek. Itt van esély bontott ülésekkel és kárpitelemekkel megszépíteni a lel-akott utasteret, olcsóbban pótolni egy sebességváltót, klí-makompresszort.

GAZDAG FELSZERELTSÉG, SOKFÉLE HIBAFORRÁS

Évtizedekkel a gyártási időpont után a vaskos felárral meg-váltott extrák inkább drága hibalehetőségek. Az adaptív lengéscsillapítás vagy a légrugózás tagadhatatlanul kényel-mes, és a légrugó sok autóban lehetővé teszi a hasmagasság emelését-süllyesztését is, de a levegős rugóstagok, a légnyo-mást megteremtő kompresszor, a tömítések sokasága sok hibalehetőséget is tartogat, amit a viszonylag egyszerűen cserélhető acél csavarrugó nem.



KÉNYELMES ÉS KOCKÁZATOS AZ AUTOMATIKUS VÁLTÓ

Kevésbé problémás szerkezet a nagy lökettérfigatú moto-rokhoz gyakran társul és valóban illő automatikus sebesség-váltó. Régebbi, nyomott áron megvehető használt autókban hagyományos automatákkal találkozunk hidrodinamikus nyomaték-váltóval, amit wandlernek vagy formája miatt cit-romnak is hívnak. A próbaúton a váltó normális működése elsődleges szempont, mert egy automatikus sebességváltó felújítása a cserélendő alkatrészekről és a munkaráfördítástől függően 600 ezertől 1,5 millió forintig terjedhet. A kapcsolások legyenek finomak, a sebességváltó ne tántorogjon a fokoza-tonkon, tétovázva a felkapcsolás és a fokozat tartása között.

Rossz jel, ha a váltó ütéssel, rántással kapcsol vagy nem mű-ködik tisztán a padlógáz visszakapcsolás, a kickdown-funk-ció, amit csak meleg motorral tesztljünk a próbakörön. Kérdezzünk rá a váltóolaj cseréjére! 90-120 ezer kilométeren-ként jobb megejteni a cserét, akkor is, ha ez nem előírás és



élettartam-olajtöltet van a váltóban. Nem mindegy ugyanis, hogy a váltónk élettartama megegyezik-e a gyárban betöltött olajával vagy az időben megejtett cserékkel valóban hosszú élettartamot érünk el. A hosszú nagyjából 250 000 kilométer jelent, ennél nagyobb futásteljesítménynél bármi lehet egy gondosan karbantartott automatával is.

A koros használt autók sokszor rég túl vannak a negyedmillió kilométeren. Épp ezért vonzóak az 5-6-8 hengeres, de kézi váltós autók, még akkor is, ha gyakorta kettős tömegű lend-kerék drágítja meg bennük a kuplungcserét. A finom járású sokhengeres szívómotorokban a kettős tömegű lendkerék messze nincs úgy nyüstölve, mint egy ütésekként érkező nyoma-tékú és sokkal többet rázkódó négyhengeres turbódízelben.

V6 VAGY SORHAT?

Hat hengerrel adódik a választás a soros és V elrendezés között. A kompaktabb V6-os motorokkal jobb lehet egy autó térkihasználása és súlyeloszlása, a soros hathengeres egyenletesebben, finomabban jár. A hangjuk egyformán szép lehet, de a V6-okból talán bővebb a választék, mert az európai volumenmárkák évtizedeken át ezt a konstrukciót használták csúcsmo-delljeikhez. A V6-osok hátránya, hogy a két hengersor miatt többnyire katalizátorból és lambda-szondából, más nevén oxigénszenzorból is kétszer annyi romolhat el bennük, mint egy soros elrendezésű öt- vagy hathengeres motorban.

Sokan a BMW-ket, legfeljebb a Lexus korábbi IS és GS li-muzinjait társítják a benzines sorhattal, de választék jóval gazdagabb. A Mercedesnek is voltak 2,5-3,2 literes soros hat-hengeresei, a sorhat nagyobb Volvókba (S80, XC60, XC90) és a velük rokon Land Rover Freelanderbe is eljutott. Sorhatos autó a 2,0 vagy 2,5 literes motorral is gyártott Chevrolet Epica, amely a keresztben beépített motoros sorhatok maroknyi képviselője közé tartozik, ma 1,1-1,8 milliós árszinten.

Aki négynél több hengeres autóra vágyik, érdemes öt vagy hat hengerrel megvalósítania ezt az álmot. Ezek szintjétől

nagyon jelentős kiadás lehet fenntartási és javítási költségekben nyolc hengerre váltani, ahogy innét feljebb lépni is, beleszeretve a nagyon ritka V10-es vagy a valamivel gyakoribb V12-es luxusmodellekbe. Magasabb a fogyasztás, bonyolultabb a technika, drágább lehet a javítás és kevesebb az adott motort jól ismerő szakember.

AMERIKA VARÁZSA

Aki nagy motorral keres használt autót, óhatatlanul belefut különféle amerikai autókba. A tengerentúli piacra tervezett típusoknak megvan a maguk varázsa, ami az Egyesült Államok és Kanada hatalmas távolságai miatt nagyrészt a hosszú utak kényelmes megtételéből fakad. A kocsik korához és mai árához képest igen jó felszereltségre számíthatunk.

Odaát az üzemanyag-takarékosság nem volt elsődleges az autók tervezésénél, de a 100 kilométerre 25-30 litert felhőrpintó országúti cirkálók ideje ott is lejárt. A valahol 800 ezer és kétmillió forint között kapható Chrysler 300M a 3,5 literes, 252 lóerős hathengeressel 100 km-re 11,3 litert fogyaszt átlagosan a Spritmonitor.de tankolási naplói szerint. Az ezredforduló nagyautói közül a W/S210-es Mercedes 320 átlaga a 224 lóerős motorral 10,9 liter százon.

Nézzünk egy mélyebben amerikai autót klasszikus alváz felépítéssel és hátsókerék-hajtással! Rendőrautóként és taxiként sok filmből ismerős lehet az 1990-1996 közötti Chevrolet Caprice, amely kereken 15 litert fogyaszt az 5,7 literes, 260 lóerő körüli nyolchengeressel. Európai kortársa, a 4D2 kódjelű, 1994 és 2002 közötti Audi A8 a 300 lóerős, de csak 4,2 literes V8-cal, az alváz helyett önhordó és teljes egészében könnyűfém-ből készült karosszériával 13,5 literes átlagot produkál, szintén a Spritmonitor.de adatai szerint. A megtakarítás a Chevyhez képest 10 százalékos.

V8 A JAVÁBÓL

Jutányos bontott karosszériaelemekre – pláne színhelyesre – a szállítási költségek miatt kár is számítani, de ha az autót nem karosszériázni, csak karbantartani vagy javítani kell, az internetről egy amerikai autóhoz is be lehet szerezni Magyarországról, ami kellhet a lendületben tartásához.

Sajátos karakterük, nyugodt hangulatuk, élvezhető hangjuk és sok esetben jól zengő hifijük miatt a legalább V6-os amerikai autók nagyon is lelkesítőek, és még inkább azok a V8-as modellek. A magyar és a német használtautó-piacon is értelmezhető darabszámban előforduló amerikai autók közül kiemelhető a Mercedes-rokonságot



NE VEGYEN VAKON HASZNÁLT AUTÓT!

A CarNet márkakereskedéseiben munkafellevő, használtautó-értékesítő és szerviztanácsadó munkatársaink értékes tanácsokkal, szolgáltatásokkal támogatják Önöket a megfelelő használt autó kiválasztásában. Márkaszerveinkben munkatársaink évtizedes tapasztalatával és a gyári diagnosztikai eszközökkel alaposan átvizsgálhatók a kínézett használt autók. A használtautó-vásárlás kockázatait mérséklő állapotfelmérés sosem kidobott pénz! Megmentheti Önt a kockázatos kocsik megvásárlásától, és segít egy igazán jó autó megtalálásában is.

felvonultató Chrysler 300C. Az Európában 2004 és 2010 között forgalmazott, majd Lancia Thema néven tovább élő nagyautó az 5,7 és a 6,4 literes nyolchengeressel megtestesíti mindazt, ami az USA-autókban annyira szerethető.

TARTÓSABB A NAGYOBB MOTOR?

Sok esetben a nagy motorok élettartama valóban hosszú, érvényesül az a képlet, hogy a mindennapokban kis terheléssel ketyegő erőforrások valóban tartósak. De ez csak akkor igaz, ha a motor megkapta azt a törődést a megfelelő minőségű olajjal és kellően gyakori olajcserékkel, ami kell ahhoz, hogy 250-300 ezer km után ne egy olajzabáló, kéken füstölő tehertétel legyen, hanem örömforrás még hosszú évekig. A karbantartás nemcsak azért átlagon felüli ráfordítás, mert az európai és japán, 3-4 hengeres volumenmodellekben lévő 3-4,5 liternyi motorolaj helyett inkább 6-8 literes cseremennyiségekkel számolhatunk egy olajszerelvényre, hanem a csereperiódus sűrűsége miatt is. Például a Nissan VQ35-ös motorja, amely nemcsak

a 350Z-ben tombolt, de a Murano, a Renault Vel Satis, az Espace és a Laguna Coupé orrában is megtalálható, szereti, ha 7000-8000 kilométerenként friss motorolajat kap. Lehetőség szerint érdemes olyan példányt keresni más 5-6-8 hengeres motorú autókból is, amelyeknél igazolható 10 000 kilométerenként elvégzett olajcsere.

NAGY FALAT A FOGYASZTÁS

Gyakori averzió a nagy és erős motorokkal szemben, hogy benzintemetők. Ennek van alapja, de a helyzet nem ennyire rossz. Fogyasztásuk értelmezhetetlen azoknak, akiknek az 1,5 dCi, az 1,3 JTD vagy az 1,6-os TDCi 4,5-5,5 liter gázolajat fogyaszt egyterűben vagy kompakt autóban, de a fogyasztási értékeket reálisabb az adott típus legnagyobb négyhengeres motorjával összevetni, ami jellemzően egy 2,0 literes szívó benzines.

Városi forgalomban a legnagyobb a többletfogyasztás, lakott területen kívül szűkül az olló, nagy sebességgel utazva pedig ki is egyenlítődhetnek az értékek. De a csak németországi autópályákon elérhető, 160-180 km/óra feletti sebességnél mérhető értékek nem mentik az öblös motorok torkosságát.

Átlagfogyasztásként reálisabb az összevetés az adott típus legnagyobb négyhengerese és legkisebb hathengerese között. A második generációs, 2001-2007 közötti Renault Lagunában 1,7 liter a különbség a 2,0 literes soros négyhengeres és a 3,0 literes V6-os között. 10 000 kilométeren és 480 Ft/liter benzinárral számolva 81 600 Ft a többletköltség az üzemanyagban, ha a 8,8-as átlagú Laguna 2.0 helyett a 207 lóerős és 10,5 litert fogyasztó 3.0 V6-tal járunk.

Lehet olyan használt autót találni, ahol a négy henger feletti motor öröme alig hagy nyomot a család költségvetésén. Ilyen a Volvo kompakt sorozatába, a C30-S40-V50 trióba épített öthengeres. A szívómotorként 140 vagy 170 lóerős sorötösök 9 literes átlaga mindössze egy literrel haladja meg a 125 lóerős, négyhengeres 1,8-as átlagát. Ez elhanyagolható ahhoz képest, amit a Volvo öthengerese hangélményben, karakterben, erőben, az előzékek biztonságában és a lent is jó húzó motor békés vezethetőségével nap mint nap hozzátesz az életminőségünkhöz. Nem beszélve arról, mennyivel tartósabb motor a heveny olajfogyasztásra hajlamos, Mazda-eredetű 1,8-asnál, amely éppúgy kettős tömegű lendkerékkel fut, mint a 2,4-es öthengeres. A kettős tömegű lendkerék gyakori a szívó benzines sokhengeres motorokon, még 20 év feletti autókban is.

HASZNÁLT AUTÓK ÁTLAGFOGYASZTÁSA 5-6-8 HENGERES MOTORRAL

Típus	Lóerő	fogyasztás*
Audi A8 4,2 V8	300 LE	13,5
BMW 328i E46	193 LE	10,1
BMW 545i E60	333 LE	11,8
Chrysler 300M 3,5 V6	252 LE	11,3
Lexus IS 200	155 LE	9,5
Mercedes E320 S/W210	224 LE	10,9
Opel Vectra C és Signum 3,2 V6	218 LE	10,7
Opel Insignia 2,8T 4x4	260 LE	13,1
Peugeot 407 3,0 V6	211 LE	10,2
Renault Espace 3,5 V6	240 LE	13,5
Volvo S40 2,4	140/170 LE	8,9

* Liter/100 kilométerben. Forrás: Spritmonitor.de



MENYIBE KERÜL A KÖTELEZŐ BIZTOSÍTÁS?

A tankolásakor kifizetett többlet sokkal nagyobb tétel, mint az autók korával sávosan csökkenő gépjárműadóban adódó csekély felár. Nem mindig ilyen kedvező a helyzet a kötelező felelősségbiztosításban. Erős bónuszfokozattal és Budapesten kívüli lakhellyel az éves kötelező biztosítás sem sokkal drágább a V6-os, mint a négyhengeres modellváltozatra. Más a helyzet üzembentartóként fővárosi lakcímmel és kezdő vezetőként vagy malusbesorolással. Ugyanazt a 3179 köbcentis, 240 lóerős Alfa GT-t azonos kedvezményekkel és díjfizetési móddal egy 40 éves férfi bónusz 9 besorolással egy vas megyei faluban évente 23-25 ezer forintból biztosíthatja, míg 40 éves márkatársa budapesti lakcímmel és a korábbi károkozások miatt M4 kategóriában 196 ezer Ft-tól köthet kötelező felelősségbiztosítást ugyanarra az Alfára. ■



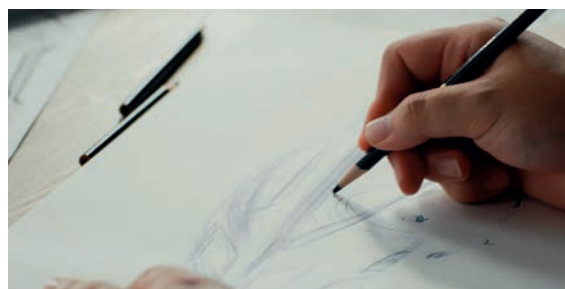
ADJ KEVESEBET, DE AZT TÖKÉLETESEN

- Ettől kívánatosak a Mazdák -

A mennyiség helyett a minőségre helyezi a hangsúlyt a Mazda formai filozófiája. De honnan ered, és mit is jelent pontosan a Kodo, és főleg: miért teszi ellenállhatatlanul kívánatossá a Mazdákat?

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

Minél több, annál jobb: a 20. század szinte egészében, és jelentős részben még ma is ez a szemlélet jellemzi a nyugati társadalmakat. Az élményforrások halmozása persze nem új keletű elképzelés – gondoljunk csak a barokk túldíszítettségére –, és végső soron nincs különbség abban, hogy arannyal, műalkotásokkal vagy használati tárgyakkal vesszük-e magunkat körbe: a lényeg, hogy az örömszerzés eszközeiből több álljon rendelkezésre, mint amit be tudunk fogadni, fel tudunk használni.



Ezzel a szemlélettel veszi fel tudatosan a küzdelmet a minimalizmus, amely legalább annyira esztétikai, mint funkcionális megközelítése a világnak. Az építészetben, a zenében, a divatban, és az élet számtalan egyéb területén érvényesíthető elv pont annyit ad mindenből, amennyit a kívánt hatás elérése megkövetel – sőt, olykor kevesebbet, és ezzel arra kényszeríti a befogadót, a felhasználót, hogy ezt a hiányt aktívan, tudatosan kipótolva maga is részesévé váljon az alkotási folyamatnak.

Mindez a törekvés viszonylag új a nyugati ipari kultúrák számára, a Távol-Keleten, így Japánban is, azonban több évszázados hagyománya van annak, hogy nem hozzáadással, hanem elvonással teremtünk többet. A Mazda számára ezért a lényegre törő, sallangmentes szemlélet nem egy új divatirányzat, hanem a vállalat kultúrájának természetes, mindennapi része. Ahogy Ikuo Maeda, a Mazda Kodo stílusfilozófiájának megalkotója – aki idén április óta a márka arculatáért felelős vezetőként dolgozik az autógyártónál – fogalmazott: „A japán formatervezés legfőbb ismérve az egyszerűség és a letisztultság. A kevesebb több.”



Ennek a minimalizmusnak a gyökerei a japán kultúra és a természeti környezet közötti hagyományos, elmélyült összefonódásban kereshetők. Gondoljunk az ikebanára, a virágok többletjelentéssel bíró rendezésének a művészetére; a szakura, azaz a japáncseresznye tavaszi virágzásának rituális köszöntésére; vagy a hagyományos japán építészetre, amely a nyitottságot, a kint és a bent közötti határvonal feloldását hirdeti. Szorosan kapcsolódik ehhez a vabi-szabi szemlélete, amely örök esztétikai értéként tekint a tökéletlenségre, az aszimmetriára, a mulandóságra – azaz a természet alapvető igazságaira. A vabi-szabi a túlzásoktól ösztönösen mentes, erőforrásaival jól gazdálkodó természet bölcsességét és – olykor teremtő, máskor pusztító – erejét ünnepli.

Ezeknél kézzelfoghatóbb elképzelés a ma filozófiája – azaz, hogy éppen kézzel nem fogható, hiszen arra a negatív, üres térre utal, amely a japán belsőépítészet meghatározó eleme. A kevesebb több, mondja a minimalizmus; a semmi a legtöbb, vallja a ma – egészen pontosan az a semmi, amelyet néhány hangsúlyos tárgy jelöl ki. A fák koronáját is néhány, látszólag kusza ágrendszer rajzolja ki, vizuális tömeget azonban épp a körvonalak közötti, üres tér ad a növénynek.



Amikor a Mazda a Kodo nyelvére ültette át ezt a filozófiát, akkor olyan külső és belső felületek alkotása mellett kötelezte el magát, amelyek nem próbálják meg túlzásba vitt díszítésekkel kitölteni a rendelkezésre álló teret. Különösen a Mazda Kodo tanulmányautói mutatják hatásosan, ahogy a borítólemezek konkáv felületei feszültséggel töltik meg a karosszéria tömbjét, mintha egy végletekig kidolgozott, izmos testrészt, egy vákuumot magában tartó konténeret szemlélnénk. A Mazda MX-30 hűtőmaszkjának, hátsó lámpatestének kialakítása pontosan a „kevesebb több” elvét valósítja meg. Ezek tudatosan a minimumra törekedve, visszafogott kialakítással teremtenek inspiráló környezetet, amelyben az értéket nem készen kapjuk, hanem látásunk és tudatunk erejével, magunknak, a magunk arcára teremtjük meg.

A semmi persze önmagában olykor nyers, erőtlen. Ennek orvoslására szolgál a kaicsu elve, amely gondosan megválogatott fizikai tartalommal (tárgyakkal, textúrákkal, anyagokkal) teszi még hangsúlyosabbá a teret. A kaicsu eredetileg olyan vallásos kegytárgyak időszakos közszemlére tételét jelentette, amelyeket normál esetben nem láthatnak beavatatlanok. A kaicsu leggyakoribb autóiipari megtestesülése a rejtett hangulatvilágítás, ám ha a Mazda MX-30 parafafelületeire, a CX-60 megláztatott fűzőként félig nyitva hagyott műszerfeldíszítésére gondolunk, pontos képet alkothatunk arról, hogy a kaicsu hogyan kombinálja a váratlant a kiszámíthatóval, a szokatlant az ösztönössel, vagy éppen – hogy az eredeti, építészeti példákhoz visszakanyarodjunk – hogyan mossa el a határt a nyitott és zárt, a kint és bent között.

„A Mazda filozófiája, hogy a dolgokat természetes, egyszerű formában találjuk, anélkül, hogy azzal elvonnánk a vezető figyelmét” – foglalja össze a márka esztétikai és funkcionális törekvéseit Akira Tamatani, aki a vadonatúj Mazda CX-60 formatervének kialakítását vezette. „Azt szeretnénk, ha ügyfeleink tartalmasabban, értékesebben élhetnék meg az autóink fedélzetén töltött időt.” Ez pedig egyre többek számára jelenti azt, hogy a mennyiség helyett a minőséget keresik: beérik kevéssel, ám abban ragaszkodnak a tökéletességhez.

ELEKTRONOKBÓL ÁLLÍT ELŐ ADRENALINT A HYUNDAI

Bemutatta elektromos sportautóinak előfutárait a Hyundai. Az RN22e és az N Vision 74 technológiai tanulmányok egy olyan – nem is olyan távoli – jövőt vetítenek előre, amelyben nemhogy megfér egymás mellett az emissziómentes hajtástechnológia és a vezetés élménye, de kölcsönösen erősítik is egymás erényeit.

CARNET **AUTÓ-FORRÁS**

A Hyundai N almárkája az elmúlt évek egyik legnagyobb autóiipari sikertörténete. A koreai sportmárka mindössze hat év alatt izgalmas egzotikumból jegyzett tényezővé vált a sportos személyautók piacán, hogy aztán ma már mértékadóként tartásák számon az ügyfelek, a szakajtó és a versenytársak egyaránt. Az i30 N családot követő i20 N és Kona N modellek (hogy a más piacokon kapható egyéb típusokról, az Elantra N szedánról és a Veloster N kupéról ne is beszéljünk) a dinamikus, akár versenypályára is alkalmas vezethetőség és a mindennapi használati érték ritkán tapasztalható egyensúlyát kínálják, jövőre pedig érkeznek a sportrészleg első tisztán elektromos típusa, a Hyundai Ioniq 5 N.

Már most borítékolható, hogy ez a villanymotoros sportautó lesz a következő év egyik legnagyobb szenzációja a globális autóiiparban. A Hyundai ezért

ahelyett, hogy közvetlen előtanulmánnyal jelölte volna ki a követendő utat fontos újdonsága számára, egy sokkal érdekfeszítőbb megoldást választott. Egy szériagyártást előkészítő koncepciójármű helyett két olyan technológiai tanulmányautót mutatott be, amelyek megkötések nélkül térképezik fel a villamosított sportautózásban rejlő lehetőségeket, az észszerűség határain belül, és egy kicsit azokon túl is.

Kezdjük azzal a modellel, amelynek az alapját adó típus is vadonatúj: az Ioniq 6 elektromos szedánból kialakított Hyundai RN22e tanulmányautóval. Az Ioniq 5 crossover közeli rokonaként színre lépő típusal piaci bevezetésekor majd

részletesen megismerkedünk, egyelőre koncentráljunk a részletekre, amelyek egy impozáns személyautóból ellenállhatatlan elektromos sportkocsit faragnak.



A Hyundai N-típusai az élénk, jól adagolható motorteljesítményt végletekig hangolt futóművel társítva valósítják meg az utolérhetetlen vezetési élményt szavatoló kezelhetőséget. Az RN22e tervezésekor sem jártak el másként. Az E-GMP platform technológiai adottságait, így a padlóban, mélyen elhelyezett akkumulátort és a tengelyenként külön-külön elhelyezett villanymotort a legvégsőkig kiaknázva nem csak mechanikus tengelykapcsolókat alkalmazó nyomatékvektor-szabályozás segíti a vezetőt a stabil kanyarvételben és a dinamikus kigyorsításban, de az első és a hátsó tengely közötti nyomaték megosztás is szabályozható, még hozzá több fokozatban és hangolásban.

A vázszerkezetet 3D-nyomtatott komponensekkel me-revítették, a motorok és az akkumulátorok extra hűtést kaptak, hogy elviseljék a versenypályán jellemző extrém igénybevételt, és kiemelt figyelmet fordítottak a fékrendszer fejlesztésére, hiszen minden sportautó csak olyan gyors, ahonnan biztonságosan meg is tud állni. Mivel az RN22e kísérleti jármű, a Hyundai egy sor innovatív megoldást is kipróbál látványos újdonságán: ilyen az a menetszabályozó rendszer, amely a regeneratív fékrendszer kerekenkénti vezérlésével segít a járműnek ráfordulni egy ívre, vagy szabályozni az autó perdületét.

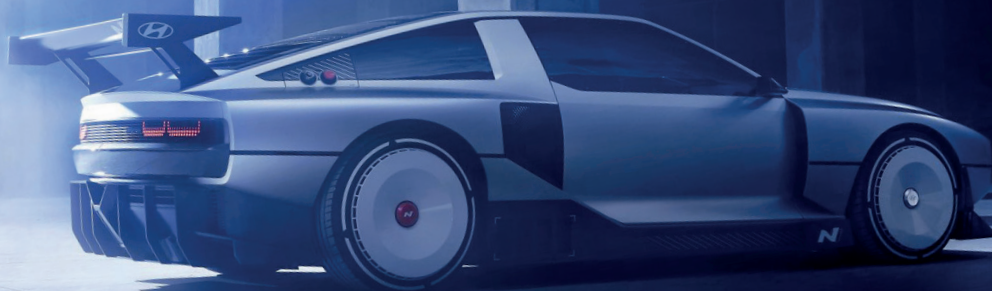
A 420 kW (714 LE) kombinált motorteljesítmény és a 740 Nm maximális rendszernyomaték félelmetes dinamikát ígér, de a hozzáértők tudják, hogy ez csak az egyenlet egyik fele. Az élvezetes autóvezetés elképzelhetetlen vérpezsdítő zajok és vibrációk nélkül, ezért a Hyundai mérnökei az N Sound+ hangzástechológia mellett egy olyan N e-shift rendszert is kidolgoztak, amely nemcsak a megszokott váltási érzetet nyújtja, de az arra jellemző rezgésekkel festi azt alá. Ez csak a kezdet, ígéri a Hyundai: a jövőben

folyamatosan új és új megoldásokkal teszik kívánatosá az elektromos átállást a sportautók világában.

Egészen más utat választottak a Hyundai N Vision 74 fejlesztői. Bár ez az autó is rendelkezik nagy kapacitású, nagyfeszültségű akkumulátorral, elsődleges energiaforrása a fedélzeti üzemanyagcella, amely nagy nyomású tartályokban tárolt hidrogénből állít elő elektromos energiát; a folyamat mellékterméke a tiszta vízpára. A Hyundai N ismerői tudják, hogy a márka világpremierjét megelőzően, 2015-ben bemutatott Hyundai N 2025 Vision Gran Turismo virtuális tanulmányautó szintén üzemanyagcellás hajtásláncot kapott.

Ahogy az alapját adó Hyundai Ioniq 5, az N Vision 74 is az 1974-es Hyundai Pony Coupe tanulmányautóból – pontosabban az abból kifejlesztett sportautó-prototípusokból – merített ihletet. A szériakivitelű Ioniq 5-össel merészen szakítva számos egyedi stíuselemet és technológiai megoldást vonultat fel az autó. Habár nem összkerék-hajtású, a hátsó tengelyre két villanymotort illesztettek, így a bal és jobb oldali kerekek között minden eddiginél finomabban (és gyorsabban) osztható meg a hajtóerő.

A Hyundai egyelőre nem árulta el, hogy két technológiai tanulmányautójából milyen formai és műszaki részleteket kíván áttemelni a 2023-ban piacra lépő Hyundai Ioniq 5 N elektromos sportautóba. Az is elképzelhető, hogy a két kísérleti járműben megismert konkrét megoldásokkal soha nem találkozunk szériagyártású modellben. Az viszont bizonyos, hogy a benzinmotoros N-modellekhez hasonlóan az elektromos N-széria is kompromisszumok nélküli használati értékkel ötvözi majd az örömautózás legmagasabb szintjét. ■



KÖZÖS TETŐ ALATT A TOYOTA JÖVŐJE

Szeptember végén különleges eseménynek adott otthont a CarNet budapesti Toyota-bázisa. A város egyik legfontosabb csomópontjának közelében található kereskedés látogatói a márka legfontosabb, korszakalkotó technológiai és modellújdonságaival találkozhattak egy nyílt nap keretében.

CARNET M5



Magyarországon az elsők között látogatott el a Toyota CarNet M5 márkakereskedésbe az a roadshow, amely a márka magyarországi importőrének szervezésében nem csak a Toyota legfontosabb új típusait mutatta be az érdeklődőknek, hanem ezekhez szorosan kapcsolódva a cég Beyond Zero stratégiáját is. Ez az összetett közép- és hosszútávú program kulcsszerepet játszik abban, hogy a Toyota autógyártóból nem csak mobilitási szolgáltatóvá, de a globális társadalomhoz minden szálon kötődő, az embereket életük minden fázisában támogató gazdasági szereplővé lépjen elő. A Beyond Zero lényegéről és számos rétegeről egy má-



sik cikkünkben írunk részletesen, most azonban kanyarodjunk vissza a rendezvényhez és az ott megismert autókhoz és technológiákhoz. A nyílt napon egymásnak adták a kilincset az emberek – a Toyota újjdonságai akkora vonzerőnek bizonyultak, amelyet sem a szomorkás, esős időjárás nem tudott gyengíteni, sem az a tény, hogy egy keddi munkanapra esett a program. A

nap lezárásaként, este zárt körű fogadást szervezett a Toyota CarNet M5, ahol a cég VIP-partnerei és a sajtó képviselői szűkebb körben ismerkedhettek meg a Toyota új fejlesztéseivel. Az érdeklődés középpontjában – talán mondani sem kell – a Toyota Corolla Cross állt. Tény és való, a kompakt szabadidő-



jármű az életben még impozánsabban mutat, mint az újságok fotóin, a weboldalakon közzétett videókon. Sokakban itt, a személyes találkozás alkalmával érett végleges elhatározássá a szándék, hogy megrendeljük az öntöltő hibrid hajtáslánccal szerelt autót – annak fényében persze, hogy a világ legnépszerűbb személyautó-típusának kiforrott technológiája dolgozik a divatos lemezek alatt, a döntés nem járt nagy kockázattal, a kézzelfogható megerősítés azonban még ma, az internet korában is mindennél fontosabb.

Hatványozottan igaz ez a másik nagy újdonságra, a Toyota bZ4X akkumulátoros elektromos crossoverre, amely nevében hordozza a Beyond Zerót – vagy másképp fogalmazva, névadója volt a mozgalmaknak. A Toyota vadonatúj, kifejezetten elektromos modellekhez kifejlesztett, minden eddiginél rugalmasabban variálható padlólemeze középtávon tucatnyi új modell alapjául szolgál. Ezek egy vagy két villanymotorral, különböző akkumulátorcsomagokkal, de minden esetben külső méreteiket meghazudtoló, kiemelkedő belső helykínálattal, a legmodernebb vezetőtámogató funkciókkal és az autópár képét átrajzoló technológiai újításokkal lépnek színre. Hogy csak egy példát említsünk, a bZ4X-ben debütál a Toyota új, elektronikus kormányműve (steer-by-wire), amely a jogszabályi környezettől függően hamarosan a világ számos piacán megjelenhet.

Míg a Toyota bZ4X a villanyautók jövőjét, a Toyota Mirai magának az autópárnak a jövőjét vetíti elénk. A második generációs üzemanyagcellás szedán egzotikus és arisztokratikus jelenség, hidrogéntechológiája pedig – és ez is a Beyond Zero stratégia sarkalatos eleme – meszse túlmutat az autópáron: a Toyota egy olyan fenntartható jövőt álmódott meg, amelyben üzemanyagcella-technológiája segítségével háztartások, vagy akár egész városok emissziómentes energiaellátásáról lesz képes gondoskodni. A Toyota CarNet M5 látogatói ötletes demonstrációk révén maguk is megtapasztalhatták, mi mindenre alkalmas a hidrogén mint fenntartható energiahordozó.

Három az igazság – és egy a ráadás. A jövőbe átvezető, vadonatúj modellek mellett a Toyota jelenlegi kínálatának bevált, sikeres és innovatív tagja, a Toyota RAV4 Plug-in Hybrid is ott volt a nyílt napon, bemutatva az első fontos lépést, amely a Toyotát a hibridek korából átvezeti a hálózatról tölthető villamosított járművek világába. Ha kell, helyi emisszió nélkül, tisztán elektromosan tud megtenni hajsza hűjén 100 kilométert városi forgalomban, ám ha úgy szeretnénk, akár egész Európát átszelhetjük vele anélkül, hogy nagyfeszültségű nyilvános töltőállomást kellene keresnünk – mindezt a RAV4-től megszokott komfort, helykínálat és biztonság mellett.

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



Egri Pinot Noir Superior

Hordóválogatás

Egy kis
parcella termése
a Steiner dűlőből.

A legszebb első töltésű,
francia tölgyfából,
magyar kádár kezei között
született ez az egy
hordó bor.



Korlátozott számban borboltunkban és
webshopunkban egyaránt megtalálható.
tothferencpinceszet.hu



TÓTH FERENC

• PINCÉSZET •



Superior
boraink

Céges rendezvény, csapatépítő program



Egri Csillag Superior
2020



Egri Kékfrankos Superior
2018



Várvédő Egri Bikavér Superior
2018

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 szőlőültetvények szomszédságában.

Részletek és érdeklődés:

tourism@tothferencpinceszet.hu

+36 30 178 7042

AZ ARANY GIULIA VELOCE

Így, csupa nagybetűvel. Mert ebben a színben már most klasszikussá vált ez az autó, és biztosak vagyunk abban, hogy 20-30 év múlva is ugyanolyan csodálattal és tátott szájjal fogjuk nézni, ha szembe jön velünk egy arany színű Giulia, mint amikor most körbefotóztuk. Az Ocra sárgának nevezett szín valójában egy háromrétegű, arany fényezés, amely nagyon szépen kiemeli a Giulia egyébként is izgalmas formáját.

CARNET RIEGLER CARNET AUTÓHÁZ

A 6C Villa d'Este speciális széria után 2021 végén ismét limitált kiadással jelentkezett az Alfa Romeo. Ezúttal az 1966 és 1976 között gyártott GT 1300 Juniort idézték meg egy egyedi felszereltséggel. A Giulia és a Stelvio korlátozott darabszámban elérhető verziói 210 lóerős dízel vagy 280 lóerős benzines motorral érkeztek, gyakorlatilag Veloce felszereltségűek, további extrákkal. Ilyen például a hímzett logós bőr műszerfal is: rajta a GT Junior sziluettjével.

A most megidézett, 89 lóerős sportkupét Bertone tervezte, és mintegy 100 ezer darabot gyártottak belőle. A GT 1300 Junior akkori reklámjának szlogenje az volt, hogy „Una vittoria al giorno, con una vettura per tutti i giorni”, azaz „minden nap egy győzelem a mindennapi autódban”. Az autó akkoriban egy viszonylag elérhető árú sportkupének számított.

A GT Junior modellváltozat - csakúgy, mint a 6C Villa d'Este kivitel - korlátozott számban készült. Összesen 84 Giuliat és 148 Stelviót gyártottak. Ezekből a CEE (azaz Magyarország, Szlovákia és Csehország) 6 Giuliat és 12 Stelviót kapott készletre 2022 elején, amelyek többsége gyorsan el is fogyott.

Sokan mondják, hogy az Alfa színe a piros, de erre a gyártó folyamatosan igyekszik rációfolni, és megmutatni, hogy bizony más színek is nagyon jól állnak az új Alfáknak. Gondoljunk csak a nagyon sikeres Misano kékre, de érdemes a Montecarlo kéket, vagy a Lunare gyöngyház színt is szemügyre venni.





Ráadásul az utóbbi két évben olyan új színeket mutatott be az Alfa Romeo, amelyekkel egyben történelmi modelleket is megidéztek. A Villa d'Este kivitelben mutatták be a különleges Etna piros fényezést, aztán pedig jöttek még izgalmas színek. Felidéztek a Montreal zöldet, amely szintén egy történelmi fényezés, és az Ocra sárga is itt van, nincs már speciális szériához kötve, de csak a Veloce és a Quadrifoglio változatokhoz kérhetjük ezt a színt.

Magyarország egyik utolsó, még márkereskedői tulajdonban GT Junior Giuliáját vettük most szemügyre, alaposan elmerülve a részletekben. Az autó megtekinthető és kipróbálható a CarNet Riegler szalonjában, Győrben.



Reméljük, hogy a fotóink is visszaadják, mennyire kiemeli a Giulia formáját ez a szín. Valahogy nagyobbá, teltebbé teszi az autót, miközben az apró részleteket, éleket is jól kihozza.

A fekete feliratok és a scudetto is jó kontrasztot adnak, az autón pedig alig van króm, csak az emblémák ilyen színűek. Még a kipufogóvégek is feketék, a sportos, szögletes felük pedig ugyancsak fényes fekete színűek.

A beltér igazi klasszikus, az üléseken kívül fekete a tetőkárpit is, nagyon sportos környezet. Mindezt csak még különlegesebbé teszik a vezető előtt lévő csöműszerek, és a kormány mögött lévő, hatalmas fém váltófülek, amik szinte kiáltanak azért, hogy használjuk őket.



A GT Junior logót behímezték a műszerfalba, az autó sziluettjét sárgával, a feliratot pedig feketével. A GT Junior felirat ott van a fejtámlákon is az Alfa Romeo logó alatt. Ezek kis dolognak tűnnek, de az biztos, hogy később gyűjtői példányokká válnak majd ezek a limitált szériás modellek.

A váltókar előtt ott a zöld-fehér-piros trikolor, jelezve, hogy az olaszok bizony nagyon büszkék erre az autóra, amiről gyártása óta az is kiderült, hogy a klasszikus autógyártás egyik utolsó mohikánja. Összkerékajítás, 50-50%-os súlyelosztás, 280 lóerős turbómotor, karbon kardántengely, alumínium karosszériaelemek és megannyi technikai finomság jellemzi a Giuliát.

A Giulia még az igazi petrolhead-eknek készült, olyanoknak, akik szeretnek vezetni, akiknek az autózás a szabadságérzetet jelenti és nem szükséges rosszként, hanem izgalmas élményként gondolnak a vezetésre. ■

ÚJ
**RENAULT
MEGANE E-TECH**
100% electric



**akár 220 lóerő
és 450 km hatótáv
beépített Google-szolgáltatásokkal***

*A 450 km-es hatótáv (WLTP), 220 lóerős teljesítmény az Új Megane E-Tech 100% electric EV60 verziók esetén érhető el. A Google és a Google Maps a Google LLC védjegyei. Új Renault Megane E-Tech 100% electric vegyes fogyasztás l/100 km: 0; CO₂-kibocsátás g/km: 0; áramfogyasztás (Wh/100 km): 15,8-16,1. Az üzemanyag-fogyasztásra és CO₂-kibocsátásra vonatkozó adatok meghatározása a Bizottság (EU) 2017/1151 rendeletében előírt WLTP-vizsgálati eljárással történt. A gépkocsi tényleges fogyasztása eltérhet ezen értékektől a vezetési stílus, a gépkocsi terhelése, az időjárási viszonyok, továbbá az útvonalválasztás függvényében. A gépjárművek elérhetősége, a műszaki adatok és megoldások, valamint a felszereltségek országonként eltérhetnek, és bármikor módosíthatók. A kép illusztráció.

A Renault ajánlásával 

[renault.hu](https://www.renault.hu)




ÚJ JOGGER

A MEGÚJULT, 7 SZEMÉLYES CSALÁDI AUTÓ



Új Dacia Jogger vegyes fogyasztás l/100 km: 5,6 – 7,8 CO₂-kibocsátás g/km: 118 -138. Az üzemanyagfogyasztásra és CO₂-kibocsátásra vonatkozó adatok meghatározása a Bizottság (EU) 2017/1151 rendeletében előírt WLTP vizsgálati eljárással történt. A gépkocsi tényleges fogyasztása eltérhet ezen értékektől a vezetési stílus, a gépkocsi terhelése, az időjárási viszonyok, továbbá az útvonalválasztás függvényében. A gépjárművek elérhetősége, a műszaki adatok és megoldások, valamint a felszereltségek országonként eltérhetnek, és bármikor módosíthatók. A képek illusztrációk.

A Dacia ajánlásával 

GÉPJÁRMŰ- finanszírozás



Euroleasing Zrt.

1134 Budapest, Lőportár u. 24.

+36 1 345 2330 | ajanlat@euroleasing.hu

www.euroleasing.hu/ajanlataink

THM:
0% – 29,9%

EUROLEASING

A FEJLŐDÉS MOTORJA

Euró finanszírozás euró árbevétellel rendelkező vállalkozások részére.



EURÓ-
finanszírozás

A CSÍNYTEVŐ, AKIT NEM LEHET MEGUNNI

Ha az ember egyszer egy Alpine volánja mögül látja a világot, nemigen akarja többé máshonnan. Sportautó a javából az A110 GT, de olyan kivitelben, amivel nemcsak a szerpentin lesz élmény.

CARNET TRIPLEX



Kivételes sportautó az Alpine A110, hasonlót keresve is nehezen találni. GT változatban előbújik elegánsabb énjé, de ruhája alatt ott a vadság, melyet pillanatok alatt előcsalogathatunk: durrogó kipufogóval, fejünk mögött ordító motorral suhanunk arccal az újabb örömteli autós kaland felé. És miért ne akarnánk ezt újra és újra és újra...

2017 óta van velünk a modern Alpine, melynek egyelőre ugyan csak egyetlen modellje létezik, de hálásak lehetünk a Renault-nak, amiért feltámasztotta a patinás sportkocsimárkát.

Ötéves is elmúlt az A110, de az Alpine-nál nem tették le a szerszámokat: meglévő modelljüket folyamatosan csiszolgatták, különféle verziókat készítettek belőle. Ennek eredménye az A110 GT is, mely egyszerre vérbeli sportautó és komfortos, elegáns négykerekű. Hiszen az A110-ben elérhető legerősebb motort kapja, azt kényelmesebb hangolású futóművel és luxussal kombinálva.

Mindezt különleges csomagolásban teszi: főbb formajegyeit az eredeti Alpine A110-től örökölte még 1963-ból. A négy lámpatest, bennük a kör alakú LED fényszórókkal, az autó orrán közepén látható domborulat mind-mind a

múlt öröksége, de az ajtón végigfutó, a hátsó kerék felé lekanyarodó markáns él és a hátsó szélvédő formája is követi az előd jellemzőit.

Adott tehát számos retrós elem a megjelenésben, de összességében egy friss, fiatalos, szemrevaló sportautót kapunk. Megmaradt a klasszikusság a méretet és tömeget illetően is, hiszen az A110, ellentétben sok mai sportautóval, egészen kompakt: 4180 mm hosszú és csupán 1252 mm magas, tömege pedig mindössze 1119 kg.

Mindezt csak fűszerezi, hogy erőtől duzzadónak mutatja magát a - GT változathoz kikevert - viharszürke A110 GT: a középre beépített motorhoz tartozó, B oszlop mögötti légbeömlő, a lapos padlólemez végén kialakított, valódi leszorítóerőt generáló diffúzor vagy a 18 colos felnik mögül kivillanó, a biztos megállásról gondoskodó négydugattyús Alpine-kék Brembo-fékek a járókelőket többször is fotózásra, beszélgetésre ösztönözték egy-egy parkolóban.

Biztosak lehetünk benne, mit is látunk, hiszen az Alpine-logó számtalan helyen megtalálható az autón: elől, hátul, a féknyergekre írva, de még az ajtó előtt is van egy-egy oldalon egy nyilas A betű. Ízig-vérig francia termékről

van szó, amit pedig a trikolór jelez a C oszlopon, illetve az ajtó belső részén. És ha már jelek, a GT változat a külön jelvényt kap a hátuljára és az ajtóküszöbökre.

Mielőtt beülnék az autóba, hátrahagyom – vagy az Alpine esetében előre – nagyobb csomagjaimat, kabátomat, hiszen az utastérben nemigen tudnám hova rakni ezeket. Elöl 96, hátul 100 literes csomagterrel gazdálkodhatunk, utóbbit a motor melege „fűti”, így ide nem érdemes olyan dolgot rakni, amit szeretnénk hűvösen tartani. A beltérben a két bőrrel bevont ülés közé rendelhető egy kis rekesz, mely hasznos kiegészítője az ajtózseb és kesztyűtartó nélküli autónak.

Kör alakú, hangsúlyos menetválasztó gombok, és ezzel a formával kiemelt digitális műszeregység, billenőkapcsolók az érintőképernyő alatt – valahogy így képzelném el a jövő űrhajóját, ahol a funkció mellett az elegancia is fontos szempont a kialakításakor.

A sportos vonal azért utat tör magának a karbonelemek képében, és ahogy kívül, úgy a beltérben is számos helyen feltűnik az Alpine felirat vagy logó formájában.

Hamar tökéletes pozícióban találok magam a sportos vezetéshez. Bár valóban kis autóról beszélünk, a tervezőket dicsérem, hogy a fej- és lábtér is kellően nagy: 178 centis magasságomhoz állított ülésel még volt 10 cm a fejem felett, az ülést is süllyeszthettem volna egy kicsit, és tolhattam volna még hátrébb a tűzfalig. Mivel ez a GT kivitel, az ülései komfortosabbak, de ez is kellően tartja a testet nagy sebességnél. Kell is a stabilitás, ugyanis tempósabb kanyarokban simán elérhetjük az 1 G-s oldalgyorsulást.

Hogy honnan tudom ezt? A középső, 7 colos kijelzőn futó telemetriaprogramból, mely a fordulatszám mellett tájékoztat a féknyomásról, a gázállásról, a lóerők és newton-méterek „használatáról” is. Remek ötlet ez, de a kivitelezés nem az igazi: válaszsideje túl hosszú, kis késéssel és nem folyamatosan jelennek meg az adatok. Játéknak persze jók. Óvatosan toltam az autóval, mivel a kilátás korlátozott a szűk ablak miatt, és néha a kamera képe sem jött meg. Van viszont mód telefontükrözésre vezeték nélkül is, így az Android Auto és Apple Carplay egyaránt jól fut.

Az új fedélzeti navigációs rendszer valós idejű információkat nyújt, így forgalmi frissítések, veszélyes területek, közelgő benzinkutak, beleértve az üzemanyagárakat is.

Ha valaki nem hétfévi élményautózáásra használná a kocsit, annak lehet érdekes, hogy meglepően jó hifi került bele. A Focal által épített prémium rendszerben találunk mélynyomót az ülések mögött, két méretes hangszórót az ajtóknál és két magassugárzót az első szélvédő sarkában. Szép, telt hangokkal szól, persze meg sem közelíti

élményben a mögöttünk tomboló turbómotor hangját.

A kormány mögött digitális műszerek ülnek, amelyek látványa a kormány jobb alján lévő üzemmódváltó gomb nyomkodásával együtt változik. Normal módban a klasszikus tárcsákat idő- és külső hőmérsékleti adatok egészítik ki. Sportban ezek helyére lóerő- és Nm-számoló kerül, Track módban pedig kikapcsol a kipörgésgátló és kvázi F1-stílusú fordulatszám-kijelző csíkot kapunk váltásra figyelmeztető fényekkel: az automata helyett itt mi dolgozunk a rögzített helyzetű fűlekkel a kormány mögött.

Ultrakönnyű az Alpine A110 GT a maga 1119 kilójával: a karosszéria és a kettős keresztlengőkaros futómű legtöbb eleme alumíniumból készült. Súlyelosztása kedvező, amihez az is kellett, hogy előre kerüljön az üzemanyag-tartály, szemben a motorral, amely az utasok mögött, a hátsó tengely előtt kap helyet. A négyhengeres, 1,8 literes turbós benzínmotor teljesítményét a GT számára 292-ről 300 lóerőre növelték. Az erőforrás 340 Nm nyomatékot küld a hátsó kerekek felé. Ezzel az apró kétüléssel 4,2 másodperc alatt képes elérni a 100 km/órás sebességet. Ám itt nincs vége a száguldásnak, előlött is elképesztően jól gyorsul az A110, de 250 km/óránál véget ér a buli. Ha ennél is többre vágyik valaki, annak az A110 S-re lesz szüksége, ott a limit 275 km/óra.



Első indításkor az Alpine még hangosan morog a hideg őszi reggelen: én is fázok kabát nélkül az autóban és az ő motorja sem melegedett még fel. Szép lassan azonban mindketten felengedünk, és előbb-utóbb elkezdjük a háttárok tágitását. Inkább előbb, mint utóbb: Sportra kapcsolom az üzemmódváltót, az aktív sportkipufogóból rögtön karcosabb hangok törnek elő, és lépek is a gázra. Szám vigyorra görbül, és szimbiózisba kerülök a géppel. Gázadásra azonnal megindulnak a harmatcseppek a szélvédőn és ezzel párhuzamosan én is még jobban belesüppedek az ülésbe. A visszapillantóban csak a faleveleket látom felszállni magam mögött. ■



A MÚLTON ÁT SZÁGULD A JÖVŐ FELÉ A RENAULT

Miközben minden eddiginél szélesebb körben villamosítja palettáját, két varázslatos tanulmányautót mutatott be a Renault, amelyek a márka történelmének legszebb pillanataiból táplálkoznak – és hasonlóan varázslatos, jövőbeli pillanatokot vetítenek előre.

CARNET TRIPLEX

Hatvan (na jó, hatvanegy) éve mutatkozott be a Renault 4L, és idén volna ötvenéves a Renault 5. Ennek a kettős évfordulónak a tiszteletére a francia márka ismételten a középpontba helyezte mindkét ikonikus típusát. A



hangsúly azonban nem a múlt előtti tisztelgésen volt, hanem annak a forradalmi, nyitott, innovatív szellemiségnek a felidézésén, amely annak idején életre hívta a maguk korában világszerte rendkívüli népszerűségnek örvendő autókat. 2022 folyamán több alkalommal is átépítették, újraértelmezték, ipariális műalkotások kiindulási pontjaként kezelték az R4-est és az R5-öst egyaránt. Most, az év vége felé pedig bemutatkozott két olyan tanulmányautó, amelyek nem csak formavilágukban vállalnak közösséget a nagy elődökkel, de azok személyiségének egy-egy jellemző aspektusát is megragadják, felnagyítják és ünneplik.

Kezdjük az idősebbel, azaz a Renault 4-essel, és az általa ihletett Renault 4EVER Trophy tanulmányal. A név szójáték, amely kiejtve angolul annyit tesz: örökké – és bizony, a több mint harminc éven át gyártott R4-es valóban örök életű és érvényű jármű volt. Formailag tökéletesen alkalmazza az összes eredeti stílusjegyet:

a hosszú motorházfedéltől a C oszlop mögötti, trapéz alakú ablakocskáig, a ferde hátkialakítástól az egyenes orr-részig. Még az eredeti modell kerek első és kapszula alakú hátsó lámpatestei is megmaradtak, bár ezeket ultramodern LED-technológiával valósították meg, épp csak jelképesen rajzolva meg a körvonalakat. Ez át is vezeti a szemlélőt a múltidéző részletekből azokba a megoldások-

ba, amelyek a közeljövőbe emelik át a szeretni való formát.

Az R4 annak idején nemcsak puritán személyiségével vette le az embereket a lábukról, hanem kiforrott technikájából eredő robusztusságával is. Nem véletlenül álmodták újra offroad kalandorjárműként a modellt: a szénszálás tetőlemez fölé magasodó csomagtartó ke-

reten nyugvó pótkerék, a hátsó szélvédő fölé erősített mentődeszkák, az első kerekdobokra szerelt kapaszkodók, a minimálisra vágott túlnyúlások mind arra utalnak, hogy a Renault 4EVER Trophy annál jobban érzi magát, minél messzebb kerül a civilizációtól. Az emelt has egyrészt optikailag idézi a klasszikus, alvázás terepjárókat, másrészt hatékonyabb védelmet kínál az akkucsomagnak az alulról jövő ütések, súrlódások ellen.

Noha a kerekbe beépített, távolból vezérelhető kompresszorok nem tartoznak az átlagos autós kiegészítők közé, a 416 cm rövid R4-tanulmány valójában meglehetősen pontossággal előlegez meg egy leendő modellt: egy tisztán elektromos városi crossovert. Ez a szériaautó ugyanarra a CMF-BEV platformra fog épülni, mint a klasszikus kisautóként visszatérő R5-ös – más kérdés, hogy az a tanulmányautó, amely ennek a leendő modellnek a részleteibe enged bepillantást, még annál

is távolabb áll a későbbi sorozatgyártású típustól, mint az R4 Trophy.

Az R5 Turbo 3E nevében hordozza lényegét: a nyolcvanas évek emblemikus rali-versenyautói, az R5 Turbo és az R5 Turbo 2 vérvonalának közvetlen folytatása, az E betű pedig – mondani sem kell, ugye? – az elektromos hajtásláncre utal. Míg az R4 esetén erre nem vesztegetett szót a Renault, a versenyautóként megálmodott R5 Turbo 3E esetében nagyon is fontosak a műszaki paraméterek.

Az autó hátsókerék-hajtású, de kerekenként egy-egy külön villanymotort alkalmaz, így a pilóta (vagy a jármű vezérlőrendszere) rendkívül tág határok között oszthatja szét a 280 kW (380 LE) teljesítményt és 700 Nm forgatónyomatéket a bal és jobb oldal között. Ez fontos, mert a Renault tervezői driftautóként álmodták meg az R5-öst, amely 3,9 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra, végsebessége 200 km/óra, első kereke pedig 50°-ban kormányozható be. Ha épp nem driftelnénk vele, hanem az egyenes vonalú gyorsulás klasszikus örömeinek hódolnánk, a kerekek túlpörgését megengedő vezérlést kikapcsolva jelentősen, 3,5 mp-re csökkenthető a 0-100 km/óra gyorsulás időigénye.

Az R5 4,0 méter hosszú, azaz valamivel kisebb, mint az R4 (ez pont fordítva volt az eredeti modellek esetében), hatalmas (202 cm) szélessége és minimális (132 cm) magassága nem mérvado a leendő személygépkocsi tekintetében. A különleges színvilág, az áttetsző panelek, a kívül és belül kialakított tucatnyi rögzítési pont, amelyekre akciókamerákat rögzíthetünk, várhatóan szintén mind eltűnnek majd a szériamodellről. A szénszálás kagylóülés, a magasba nyúló, hidraulikus kézifék és a bukókeret

megint csak nem az utcai közlekedéshez optimalizált tételek – rendkívül aranyos azonban az autóhoz tartozó plüssmackó, amely pont arra hivatott utalni, ami magunktól is eszünkbe jut a láttán: hogy tudniillik, nem kell mindig mindent teljesen komolyan venni. ■



OKOS VÁROSI MEGOLDÁSOK

Avenis 125 Address 125



További részletekkel kapcsolatban érdeklődjön a hivatalos Suzuki márkakereskedésekben vagy tájékozódjon a Suzuki hivatalos weboldalán www.suzuki.hu/motor. * Már 20% önerő befizetésével, akár 84 hónap futamidőre, 15.5%-os fix kamatozású, forint alapú zárt- vagy nyíltvégű pénzügyi lízing konstrukcióban nyújtja a Merkantil Bank Zrt. Az új Address 125 és Avenis 125 fogyasztása: 1.9 L / 100 km, CO₂-kibocsátás: 44 g / km. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás illetve CO₂-kibocsátás a mindenkori hatályos szabályok által előírt mérések eredménye. A jelen hirdetés tájékoztató jellegű, nem teljes körű és nem minősül ajánlattételnek.

motor.suzuki.hu



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

FENNTARTHATÓ HIBRID, TUDATOS VÁLASZTÁS



Adj zöld lámpát a Suzuki hibrid modelleknek! Ha a gazdaságos üzemeltetés mellett fontos számodra a fenntarthatóság is, ismerd meg jobban a Suzuki hibrid hajtású járműveit.

A kompakt mérettől az elegáns megjelenésen át a nagyobb teret adó kombi kialakításig változatos igényeket elégítenek ki, és mindegyik modell a hozzá leginkább illő hibrid hajtást kapta. A Suzuki Vitara és S-CROSS esetében pedig te választhatod ki, hogy a lág hibrid vagy hibrid rendszer illik-e leginkább életstílusodhoz.



MOTORRA
TURBÓRA
VÁLTÓRA
HIBRID
RENDSZERRE



BENZINMOTORRA
ELEKTROMOTORRA
SEBESSÉGVÁLTÓRA
HIBRID RENDSZERRE

A MySuzuki Hűségprogram árkedvezményt kizárólag a MySuzuki Hűségprogram regisztrált tagjai vehetik igénybe. A regisztráció feltételeiről, menetéről, valamint a kedvezmény pontos összegéről és érvényesítésének módjáról tájékozódjon márkakereskedéseinkben vagy online. *A Vitara, S-CROSS és Swift Sport modellekhez a motort, a turbófeltöltőt, a váltószerkezetet és a hibrid rendszert, míg a Swift és Ignis modellekhez a motort, a váltószerkezetet és a hibrid rendszert illetően összesen 3+7 év garanciát vállal a Suzuki: az autó többi részére vonatkozó általános 3 év jótállás felett tehát további 7 év extra garancia jár ezekre a kulcsfontosságú elemekre. Az általános garancia fogyasztók** részére 3 évig érvényes, a kiegészítő Hibrid Pro (motor, turbófeltöltő [Vitara, S-CROSS, Swift Sport], váltószerkezet, hibrid rendszer) garanciaajánlat +7 évig (vagy 200 000 km-ig) érvényes. A Vitara, S-CROSS, Swace és Across modellekhez a motort, az elektromotort, a hibrid rendszer elemeit, hibrid akkumulátor zárlat miatti meghibásodását, a váltószerkezetet, továbbá az Across esetében a külső töltőegységet illetően összesen 3+7 év garanciát vállal a Suzuki: az autó többi részére vonatkozó általános 3 év jótállás felett tehát további 7 év extra garancia jár ezekre a kulcsfontosságú elemekre. Az általános garancia fogyasztók** részére 3 évig érvényes, a kiegészítő Hibrid Pro+ (motor, elektromotor, a hibrid rendszer elemei, hibrid akkumulátor zárlat miatti meghibásodása, váltószerkezet, külső töltőegység [Across]) garanciaajánlat +7 évig (vagy 200 000 km-ig) érvényes. A lág hibrid rendszerrel szerelt Suzuki modellek felszereltségtől függő üzemanyag-fogyasztása (l/100 km) és CO₂-kibocsátása (g/km) vegyes használat mellett, WLTP mérési ciklus alapján: **Suzuki Swift** – 4,1-5,8 l/100 km, 93,24-134 g/km. **Suzuki Ignis** – 4,2-5,6 l/100 km, 96,1-126 g/km. **Suzuki Swift Sport** – 4,9-6,2 l/100 km, 110-138 g/km. A lág hibrid és hibrid rendszerrel szerelt Suzuki modellek felszereltségtől és a lítiumion-akkumulátor töltöttségi szintjétől függő üzemanyag-fogyasztása (l/100 km) és CO₂-kibocsátása (g/km) vegyes használat, és a hibrid esetében az elektromotor és a benzinmotor kombinált használata mellett, WLTP mérési ciklus alapján: **Suzuki Vitara** – Lág hibrid: 4,6-6,8 l/100 km, 105-152 g/km, Hibrid: 4,684-7,083 l/100 km, 105,98-160,45 g/km. **Suzuki S-CROSS** – Lág hibrid: 4,649-6,793 l/100 km, 104,95-153,12 g/km, Hibrid: 4,59-7,09 l/100 km, 103,96-160,73 g/km. Az elektromos hálózatról tölthető hibrid rendszerrel szerelt **Suzuki Across** felszereltségtől és a lítiumion-akkumulátor töltöttségi szintjétől függő üzemanyag-fogyasztása (l/100 km) és CO₂-kibocsátása (g/km) az elektromotor és a benzinmotor kombinált használata mellett: EV-üzemmód: NEDC-szabvány: 1,2 l/100 km, 26 g/km. WLTP-szabvány: 1 l/100 km, 22 g/km. Hibrid üzemmód: WLTP-szabvány: 5,316-7,699 l/100 km, 120,48-174,59 g/km. A hibrid rendszerrel szerelt **Suzuki Swace** felszereltségtől és a lítiumion-akkumulátor töltöttségi szintjétől függő üzemanyag-fogyasztása (l/100 km) és CO₂-kibocsátása (g/km) az elektromotor és a benzinmotor kombinált használata mellett: WLTP-szabvány: 4,4-5,1 l/100 km, 99-115 g/km. NEDC-szabvány: 78-86 g/km. A kép illusztráció, a tájékoztatás nem teljes körű, a változtatás jogát fenntartjuk. További részletek a Suzuki márkakereskedésekben vagy a suzuki.hu oldalon. **jogszámban meghatározva

FRANCIA FUVAROS KIMONÓBAN

**Egy csipetnyi japán fűszer elég volt ahhoz, hogy a jól ismert európai
haszongépjármű-családból megszülessen a Toyota Proace City.
Vajon elég 100 lóerő a fuvarozáshoz? Kiderítettük.**

CARNET **M5**



Még 2018 végén kötött együttműködési szerződést a Toyota és a PSA-csoport áruszállító modellek közös gyártásáról. A japán márkánál ez lett a Proace City, amely a Citroën Berlingo, az Opel Combo és a Peugeot Partner testvére.

A spanyolországi Vigo városában gyártott autók között kis túlzással csak az emblémák jelentik a különbséget: esetünkben egy egészen letisztult, nem túlbonyolított arcot kapott a Proace City, sok sima felülettel. A hűtőrácsot ügyesen eldugták a frontrész alsó harmadára, látóterünket nem tölti ki a fekete műanyag lökhárító, mint ahogy azt a Peugeot Partnernél vagy a Citroën Berlingónál láthatjuk – esztétikusabb ez a megoldás. A fényszórók – amelyek a Berlingóról érkeztek – mögé azonban húzhatnánk egy függőleges vonalat: innentől hátrafelé nincs differencia az autók kinézete között, ugyanazokat a megoldásokat láthatjuk a 16 colos kerekek felett is, kicsit izgalmasabbá téve a külsőt.

Létezik a Toyota könnyű haszonjárművéből Standard, illetve Long változat, melyek sorrendben 4,4, illetve 4,7 méter hosszúak. Tesztünk során a nagyobb változatot próbáltuk ki, amelyben az 1848 mm-es járműszélességgel és az 1860 mm-es magassággal 3,9 m³ rakteret kapunk.

Tovább bővíthető az árunak rendelkezésre álló tér, ha a

háromüléses kivitel mellett voksolunk. Az utasülés jobb oldalának előredöntésével, valamint egy lemez villámgyors leszerelésével 4,3 m³-re bővül a befogadóképesség, igazán sokat azonban hosszúságban nyerünk: 2,2 helyett 3,4 méteres tárgyakat is szállíthatunk így. Amíg a hosszú rakomány az utastérbe nyúlva eljut A-ból B-be, addig a hátfalról leszedett takaróelemet a sofőr mögött erre kialakított helyre rögzíthetjük.

Két euroraklapot is elnyelhet az 1396 kilós autó raktere, melyet hátulról akár targoncával is könnyű megközelíteni a 180 fokban nyíló, belülről is kilinccsel felszerelt ajtóknak köszönhetően. A Proace City hosszú verziójának hasznos terhelhetősége 954 kiló is lehet. Jobb oldalra kapott tolóajtót, így a hozzáférhetőség kellően rugalmasan alakulhat az áru pakolásához. Tesztautónknál a raktér nem kapott borítást, de igény szerint fából és műanyagból is kérhető a védelem. Az árut stabilan lehet rögzíteni a padlóhoz a felhajtható fémgűrűkkel, sötétben pedig lámpa segít a tájékozódásban. Visszatérve a vezetőtérbe, a sofőr akár egy mozgó irodává is alakíthatja környezetét: a középső ülést lehajtva, annak hátlapján egy forgatható műanyaglap található, melyen akár menetlevelet is írhatunk vagy e-mailt küldhetünk laptopról. Hagyományos pozícióban a dupla ülés valójában csak egy utas számára mondható kényelmesnek. Nem úgy a vezetőülés, amely a fülke háttámláján belül tág határok között állítható, beleértve a magasságot, a háttámla dőlésszögét és a deréktámaszt is.

Kisebbs-nagyobb holmijaink elférnek az utastér rekeszeiben: csak az ajtózsebek 5,9 literesek, de van hely a rádió mögött, valamint a kesztyűtartó is rendelkezésünkre áll, sőt, fejünk fölé is rakhatunk iratokat egy kis polcra. Apróbb üregekből nincs hiány, ugyanakkor a műszerfalpanel pohártartói aprócskák és alacsony pereműek. Az alapmodellben navigáció híján jó lenne egy beépített telefontartó, akár az indokolatlanul nagy rádió helyén vagy mellett. Ugyanakkor a Toyota Proace City kapható 8 colos érintőképernyős multimédia-csomaggal is, melynek része a telefontükrözés is. Az általunk tesztelt Active felszereltségű változatban viszont nem halmozott el bennünket túl

sok digitális varázslattal a Toyota, a legfontosabb információkról mutatók tájékoztatják a sofőrt a műszerfalon. A sebesség, illetve a sebességváltási iránymutatás, a fogyasztás és a tempomat beállításaira vonatkozó adatsor egy apró LCD-kijelzőre került.

Tesztautónk gépházteteteje alatt 1,5 literes, 102 lóerős négyhengeres, közös nyomócsöves, közvetlen befecskendezéses turbódízel dolgozott 250 Nm nyomatékkal. Van ennél erősebb (130 LE) és gyengébb (75 LE) dízelmotor is a kínálatban, de turbós benzineset is találni: a 3 hengeres, 1,2 literes erőforrások 110 és 130 lóerősek. Ehhez a teljesítményszinthez jár egyedül automata váltó, mégpedig nyolcfokozatú. A 75 lóerős dízelhez ötfokozatú manuális sebességváltó csatlakozik, míg a 102 lóerős dízelt jelenleg ötfokozatúval lehet rendelni, tesztautónkat azonban még hatgangos szerkezettel szerelték.

Ezek az erőforrások egy az egyben ugyanazok, mint amelyek a francia tesóknál BlueHDi, illetve PureTech nevek alatt futnak. A futóműben sincs különbség, elől MacPherson-rugóstagokat, hátul csatolt lengőkaros megoldást találunk csavarrugókkal.

Laikusokban felmerülhet a kérdés, hogy mire is elég alig több mint 100 lóerő, ha fuvarozni szeretne az ember. Nemigen hangzik soknak ez az érték, de a Proace City így is virgonc tud lenni a városi forgalomban, még akár kissé megpakolva is. Tesztünk alatt ugyan nem cipeltünk mászákat a raktérben, de megpakoltabb állapotban sem érződött lomhának a gép. 1500-as fordulatszám felett kezdi magát jól érezni a motor, ha ez alá csökken a fordulatszám, a műszerfalon már fel is bukkan a figyelmeztetés, hogy kapcsoljunk vissza. Álló helyzetből 12,9 másodperc alatt gyorsul az autó 100 km/óra, végsebessége 172 km/óra.

Habár a név ezt sugallja, a Toyota Proace City nem egy kizárólag városi felhasználásra készült haszongépjármű. A fokozatkiosztás jól sikerült, az országúti és autópályás tempót is könnyedén hozza, hála a nyomatékos motornak – összességében ez az egyik legjobb pontja az autónak, 102 lóerő ide vagy oda. Mindehhez ráadásul remek fogyasztás is társul, kevéren 6 liter gázolajjal beérte a tesztautó 100 kilométeren.

Kormányzása lágy, nem kell komolyabb erőt kifejteni elfordításához, viszont a kanyarokban a megszokottnál nagyobb kormányzóggal kell számolni, többet kell fordítani a volánon. Proace City fordulóköre 10,8 méter.

Futóművét is lehet dicsérni, teherrel és teher nélkül is jól végezte a dolgát, nem rázott vagy himbálózott zavaróan az autó. Ülőpozíciónk magasan van, de ehhez képest a kormány is. Kényelmes pozícióból, előredőlés nélkül is könnyen belőhető, hol kezdődik a kocsi. A visszapillantó tükrök azonban nem tudnak akkorák lenni, hogy belás-



sunk az autó mögé, melynek hosszát nehezebb is megbecsülni pusztán a két fekete fülre támaszkodva. Autónkból nagyon hiányzott legalább egy tolatóradar, de még jobb esetben egy kamera, hátra ugyanis semmit sem látni az utastérből. Persze néhány nap után már könnyebben megy a beállítás.

Ami a költségeket illeti, áfa nélkül 7,47 és 10,135 millió forint között alakulhat a Toyota Proace City ára, felszereltségtől és mérettől függően. A legolcsóbb változathoz a 110 lovas benzinmotor jár, raktere 3,3 m³, egy tolóajtóval és két üléssel szerelik. A csúcsot a bal és jobb oldalon egyaránt tolóajtóval ellátott, 2+1 üléses, lehajtott üléssel 4,3 m³-es rakterű verzió jelenti, ebben a 130 lóerős dízelmotor duruzsol.

Tesztautónk nettó listaára 8,305 millió forint, a multimédia-rendszer és az azzal érkező parkolóradarok nettó 240 ezer, a tolatókamera nettó 485 ezer forintos pluszkiadást jelentenek. Utóbbi beszerzése jelentősen biztonságosabbá is teszi az autót, a legfonto-

sabb védelmi extrák (gyalogosfelismerés, táblafelismerés, fáradtságérzékelő, sávelhagyásra figyelmeztető rendszer) a Comfort felszereltségi szinten járnak. Mivel lényegében csak a külsőségek különböztetik meg a Peugeot Partnert, a Citroën Berlingót és a Toyota Proace Cityt, a döntést leginkább pénzügyi okok vezérelhetik, ideértve a kötelező karbantartások márkánként kicsit eltérő díját. Kijelenthető, hogy a Toyota valamivel drágábban kínálja autóját, cserébe viszont tovább vállalnak garanciát a kocsi, akár öt évre is a franciák négyéves konstrukcióival szemben.

Ez utóbbi tényező, valamint a Toyota-embléma teheti vonzóbbá a vásárlók körében a Proace Cityt, melynek jobban felszerelt változatai hosszú időre szóló, stabil és megbízható munkaeszköznek bizonyulhatnak. ■

LEHET DICSÉRNI,
TEHERREL ÉS
TEHER NÉLKÜL IS
JÓL VÉGEZTE A
DOLGÁT.

MILYEN AUTÓK VÁLNAK BE A CSALÁDNAK? CSALÁDI AUTÓK KIS SUV-TÓL A KISBUSZIG

Sokféle család van, és sokféle családi autó létezik a különböző családok különböző igényeihez igazodóan. Kinek melyik autófajta válhat be a leginkább?

Bár az autóhiány, a forint leértékelődése és a gyári átadási árak emelkedése, valamint a korábbinál jóval hosszabb szállítási határidők is megnehezítik az autóvásárlást, a CarNet-márkakereskedések kínálatában továbbra is számos olyan modell szerepel, amelyek hosszú évekig ügyfeleink megelégedésére szolgálják majd az egész családot. De a crossoverek, ötajtósok és kombik, különféle méretű SUV-k, kisbuszok és emelt tetős modulegyterűk közötti választás nem mindig könnyű. Ebben igyekszünk segíteni cikkünkkel.

MEKKORA AUTÓVAL SZEBB AZ ÉLET?

Vannak emberek, akiknek a komfortérzetét az teszi teljessé, ha az évente csak egyszer-kétszer adódó feladatok kényelmes megoldására méretezik a család egyetlen vagy fő autóját. Például nyaralás közben egy-két hétig, esetleg disznóvágás idején használják csak ki az autó teljes szállítókapacitását, de olyan autóra vágnak, ami ekkor sem szorítja kellemetlen korlátok közé őket. Érthető álláspont, ahogy az is, ha mások inkább a hétköznapi, a leggyakoribb élethelyzetek kiszolgálásához igazítják az autóválasztást. Itt nagyon egyedi döntésre van szükség, amiben kívülről nehéz tanácsot adni.

Érdeemes a szükséges autó méretét annak tükrében mérlegelni, milyen gyakran és mekkora előnyökkel-hátrányokkal jár egy kisebb vagy nagyobb autó tartása. Aki nap mint nap szenved attól, hogy nincs hol megállni az iskola-óvoda, a munkahelye vagy az otthona előtt, és éves átlagban csak ritkán utazik hosszabb távot, jobban járhat egy kompakt méretű

autóval, mint mondjuk egy hibrid Ford Mondeo kombival.

NAGYOBB AUTÓ HELYETT RUGALMASABB BELSŐ TÉR

Egy autó hosszát részben kiegyenlíthetjük jól variálható utastérrel. Az átrendezhetőségben jeleskedő kis egyterűek majdnem mindegyike kiveszett időközben az újautó-kínálatból, lásd a Ford B-Maxot, a Nissan Note-ot, az Opel Merivát vagy a Toyota Yaris Versót, de belső téri érényeket részben megörökölték az utódlásukra kifejlesztett kis SUV-k. A Citroën C3 Picasso hagyta ür betöltésére is hivatott C3 Aircross vagy a Grand Modus szerepét is betölteni képes Renault Captur jó példa erre.

4227 milliméteres hosszúságával a Captur nagyjából 12-25 centiméterrel rövidebb a kompakt autóknál, ám csomagtere alapesetben is 422 literes, ami az alsó középkategóriában is jónak számít. A Captur átvette a Modus Triptic hátsó ülésrendszerének egyik legvonzóbb sajátosságát, a hosszirányú állítást. A hátsó ülés elöltozása csak pár mozdulat, amivel 536 literesre növelhető a csomagtartó. Az autó így igen nagy csomagteret nyújthat, ha épp arra van szükség, de megőrzi kompakt, helytakarékos felépítését.

KOMBIK, A KLASSZIKUS CSALÁDI AUTÓK

Nincs már Honda Accord, Nissan Primera, Toyota Avensis, kifut a Ford Mondeo és a lépcsős hátú VW Passat: nagyon megfogtak a volumenmárkánál a középkategóriás autók. A Citroën C5-X-nek és a Peugeot 508-nak alig maradt vetélytársa a méretkategórián belül. Ezen a két modellen kívül a kombiban gondolkodó ügyfeleinknek a kompakt kategória autóit ajánlhatják értékesítő kollégáink.

Egy kombi előnye, hogy a náluk kisebb vagy velük egy kategóriába sorolható SUV-modellek gumiméreténél kisebb átmérőjű keréktárcsákkal és gumiabroncsokkal is jól mutatnak. Például a Hyundai i30 kombi alapáron 15-16-17 colos kerekeket kap kivételtől függően, extraként 18-ast. Az immár fejlett, öntöltő teljes hibrid hajtással is elérhető Nissan Juke kerékmérete szériában 17-18-19 hüvelyk közötti, a szériefel-szereltségű Qashqai kerekei 17 és 20" közöttiek. A nagyobb keréktárcsák elkerülésével az autók rugózása, gördülési komfortja jobb lehet, aminek az egyik oka a rugózatlan és a rugózott tömeg arányának kedvező változása, márpedig a fizikát nehéz becsapni.



Magyarország úthálózatán szempont a keréktárcsák és a gumik kisebb sérülésveszélye is a kisebb méreteknél maradván. A nagy felnik, valamint a széles és peres (azaz a futófelület szélességéhez képest viszonylag csekély oldalfalmagasságú) gumiabroncsok viszont rövidebb fékutat eredményezhetnek és esztétikai értékükkel minden nap örömet okozhatnak, amikor az autóhoz odasétálunk. A CarNet autószalonjainak munkatársai örömmel segítenek eligazodni az autótípusonként és felszereltségi szintenként különböző, alapáron járó és extraként rendelhető keréktárcsák előnyei-hátrányai és a gumiszettek árai között.

FURGONBÓL CSALÁDI AUTÓ

Mindenre és bármire felkészített családi autóként adják magukat a modulegyterűnek, car derived van-eknek vagy nagy belső terű kombinak is nevezett kategória autói. Ezeknek az autóknak minden esetben van egy testvérmodelljük a furgonok között. Robosztus technikájuk közös a jelentős terhelésre méretezett lemezelt kis áruszállítókkal. Ennek a kategóriának a klasszikusa a Citroën Berlingo, a Ford Tourneo Connect, a Peugeot Partner leváltó Rifter, de igen népszerű a magyar piacon a Toyota Proace City Verso is. Hátrányuk korábban a rosszabb zajcsillapítás és a kevésbé igényes belső téri anyaghasználat volt, de ezek a különbségek a modulegyterűk továbbfejlesztésével egyre kevésbé érvényesülnek.



Ezekben az autókban közös a rugalmasan átrendezhető, sokoldalú belső tér, a rendkívül tágas csomagtartó, a számos praktikus részletmegoldás, ideértve a tárolóhelyeket. Csomagterük szinte bármilyen foglalkozás vagy hobbi téri igényét jól kiszolgálja, legyen az akár kerékpározás vagy siklóernyőzés. A 4425 milliméteres, normál hosszúságú Ford Tourneo Connect alaphelyzetben is több mint egy köbméteres csomagteret nyújt a gyári adatok szerint, az 1029 literes térfogat 1838 literesre bővíthető. Az autók használati értékét növelheti a külön nyitható hátsó szélvédő, így szűk helyen vagy pár csomagért nem kell a hatalmas hátsó ajtót felnyitni.

Ha ötnél több ülésre van szükség, adják magukat a lehajtható harmadik sori ülések. Feláruk változó, 300 ezer forint körüli összegért rendelhető a két plusz ülés. Autója változtatja, hogy ezek a helyek gyermekeknek kényelmesek-e vagy felnőttek is jól elülnek a harmadik sorban. Többnyire

kamaszkor előtti gyermekek és alacsony felnőttek rövid távú utaztatására szolgálnak ezek a helyek, de például a Dokkert is leváltó Dacia Joggerben a harmadik ülésor is vállalható teret és kényelmet nyújt felnőtteknek.

MÉG FELJEBB: KISBUSZOK 6-9 EMBERNEK

Nagycsaládoknak vagy munkautóként brillíroznak a kisbuszok. A kisbuszok kivittől függően 6-7-8-9 üléses konfigurációban léteznek. Áruk fordítottan arányos az ülésszámmal, a luxusbusznak berendezett hatszemélyesek – akár megfordítható középső fotelekkel – többre kerülnek, mint az elől 2+1, középen és hátul 3-3 üléses modellek. Elöl a plusz egy férőhely jól jöhet időnként, de ennek ára nemegyszer a kényelmetlenebb, korlátozottan állítható első utasülés. Sok család a szeparált első ülésekkel jobban jár, mint az ülés paddal. Bár középen még valaki meghúzhatja magát, kézi váltóval ő útban lehet a vezetőnek váltáskor, ezért ez szükségmegoldás. Az önálló ülések nemcsak kényelmesebbek, nagy előnyük,

hogy az autón belül hátra lehet lépni, ha szükséges, nem kell a kocsiból kiszállni ehhez.

Bár a többféle tengelytávval megrendelhető kisbuszok kolosszális belső tere, kényelmes lábtartást és jó kilátást biztosító magas ülés padja közös, az egyes verziók felszereltsége nagyon különböző. A burkolatlan lemez, pozdorjabetétes munkautók nagy hátránya, hogy fűtésük és szellőzésük is minimális, hiányozhat a fűtőlevegő hátravezetése, így té-

len vacognak a lábtól fázó utasok. A kisbusz kiválasztásakor érdemes arra is figyelni, van-e nyitható ablak a tolaajtóban, illetve kibillenthető pillangóablak hátul! A vezetőfülkétől hátrafelé nyithatatlan oldalablakok jelentősen rontják az utasok kényelemérzetét és civódásra adnak okot a helyek elosztásakor.

ÖRÖMMEL SEGÍTÜNK!

Vannak minden családnak fontos szempontok autóvásárláskor, de az egyes családok életvitel, közlekedési igényei, szokásai erősen el is térnek egymástól. Lépjenek kapcsolatba felkészült és segítőkész szakembereinkkel a CarNet autószalonjaiban internetes felületeinken, telefonon vagy személyesen! Munkatársaink a CarNet páratlanul széles autókínálatán belül örömmel adnak tanácsot azon márkák és típusok megtalálásában, amelyek közül kikerülhet a család új társa négy keréken. ■

ELSŐPRŐ SIKER A MEGÚJULÓ DACIA

Mesterhármast hozott a Dacia arculatváltása a francia formatervezői szakma egyik legrangosabb díjkiosztóján. A márka egyszerű, természetközeli, letisztult értékrendje soha nem kapott még ilyen erőteljes megjelenést.

CARNET **TRIPLEX**

Több mint három évtizedes múltra tekint vissza a franciaországi Grand Prix Stratégies du Design, amely az adott év legkiválóbb formatervezési eredményeit és kreatív kampányait ismeri el. Legyen szó vizuális arculatról vagy tipográfiai-áról, csomagolás- vagy terméktervről, ajándéktárgyakról vagy webdizájnról, építészetről vagy kiadványkészítésről, a több mint fél évszázados múltra visszatekintő Stratégies

magazin szerkesztőiből, valamint a szakma kiválóságaiból álló zsűri ítélete az egyik legmagasabb szintű elismerés, amelyben a francia kreatív iparágakban tevékenykedő alkotók, ügynökségek részesülhetnek.

Ezért is hatalmas szenzáció, hogy a Dacia átfogó arculatváltása nem egy, hanem három érmet is elnyert az idei pályázaton. A „Dacia egész.egyszerűen” szlogen a hangdizájn kategóriában, a Dacia-felirat pedig a vizuális arculat/betűtípus kategóriában nyert aranyat, míg a globális márkadizájn kategóriában ezüsttel ismerték el a márka új, karakteres személyiségét. Ez a három díj külön-külön is értékes visszajelzés volna az arculat átalakítását megtervező és kivitelező kreatív szakemberek számára, együtt azonban ennél is többet üzen: azt erősíti meg, hogy a márka megújulása egységes, összehangolt és következetes formában valósult meg, és ami talán ennél is fontosabb, teljes mértékben összecseng azokkal az alapvető értékekkel – egyszerű,





robusztus, hiteles és természetes –, amelyek immár tizennyolc éve határozzák meg a Dacia márkát. Az ütősökkel kombinált elektronikus hangzás letisztult, sallangmentes hangulata pontosan tolmácsolja azokat az értékeket, amelyek a márka vizuális arculatában is megjelennek: a felszabadító egyszerűséget, a természetközelséget.



Azok számára, akik az utcán találkoznak a megújult márkával, a vadonatúj logó, a hűtőmaszk és a faron elhelyezett márkanév közvetíti ezeket az értékeket. Ha pedig ennél is jobban el szeretnénk mélyedni az átalakulás, a megújulás részleteiben, arra a Dacia márkakereskedései teremtenek lehetőséget. Természetesen egy globális hálózat összes létesítményét átalakítani nem megy egyik napról a másikra – végtére is világszerte 2500 helyszínről beszélünk! –, a Dacia elképzelései szerint 2023 végéig fokozatosan öltik magukra a márka megújult külsőségeit a szalonok és márkaszervizek. A külsőségek mögött ráadásul egy nagyon is fontos változás is rejtőzik.



A szalonok új berendezésében kiemelt hangsúlyt kapnak az újrahaznosított, fenntartható anyagokból készülő bútorok és kiegészítők. Ezek könnyen mozgathatók, átrendezhetőek, így a bemutatóterem az idő múlásával egyszerűen, költséghatékonyan, hulladékmentesen tud alkalmazkodni a márka fejlődéséhez, a modellkínálat változásához. Ennek szellemében ismét megjelennek a Daciánál az ajándéktárgyak, amelyek anyaghasználatukban és jellegükben egyaránt a természet szeretetét és védelmét hangsúlyozzák. ■



FILOZÓFUS NÉGY KERÉKEN

Hamarosan Magyarországon is kapható lesz a Nissan új generációs elektromos szabadidőjárműve, az Ariya. A modell lenyűgöző műszaki megoldásaival is a figyelem középpontjába kívánkozik, de vannak jellemzői, amelyeknek egyedülállóan emberközeli, különleges személyiségét köszönheti.

CARNET AUTO-FORT



A Leaf tíz évvel ezelőtti bemutatásakor a Nissan új korszakot nyitott az elektromos mobilitás történetében, a családi villanyautókat keresők százezreinek nyitott kaput az emissziómentes közlekedésre. A Nissan Ariya ezt a hagyományt, az innováció örökségét folytatja, új generációs platformjával és forradalmian újszerű összerékhajtási rendszerével kijelölve a villamosítás jövőjébe vezető utat.

Habár a modern technológiák korában élünk – vagy talán pont ezért –, minden eddiginél nagyobb szükségünk van arra, hogy a bennünket körülvevő tárgyak, szolgáltatások ne csupán hatékonyak, de szerethetők, barátságosak is legyenek. A tökéletesség mellett egyre nagyobb hangsúlyt fordítunk a törődésre. A Nissan az elsők között ismerte fel ennek a jelentőségét, és az Ariya megalkotásakor tudatosan törekedett arra, hogy az autó ne csak racionális, de érzelmi síkon is megszólítsa a fogyasztókat. Ehhez a japán kultúrából merített ihletet az autógyártó, párhuzamot állítva az évszázadokon át ápolt hagyományok és a jövőbe mutató technológiák között. Így született meg az „időtlen japán futurizmus” eszméje, amely részleteiben és egészében egyaránt utánozhatatlan légkört teremt az Ariya fedélzetén.

Az autó minden porcikáját áthatja az **omotenasi** (おもてなし) filozófiája, amely nem másról szól, mint hogy vendégeinknek többet, jobbat nyújtunk, mint amit elvárnak tőlünk. Ehhez a szolgáltatónak nem elég reagálni a kívánságokra, de elébe kell mennie azoknak: felismerni a kimondatlan, meg sem fogalmazott elvárásokat, és azelőtt teljesíteni azokat, hogy a vendég csak a szolgáltatás megvalósulásakor döbbenjen rá, hogy pont erre volt szüksége.

Hogyan valósítható meg ez egy gépkocsi esetében? A Nissan mérnökei a modern digitális technológiákon keresztül nyúltak a feladathoz. Beszálláskor az egész műszerfal sötét marad, csupán az indítógomb lüktet halványan, egyértelműen jelezve, de nem kikényszerítve az indulás módját. A gomb megnyomását követően méltóságteljesen „ébred fel” az autó, gondosan megkomponált sorrendben felgyulladó fények jelzik a vezetőnek, hogy az Ariya készen áll, hogy teljesítse kívánságait.

A műszerfal határozott, de nem tolakodó vonalai, a használaton kívül jóformán láthatatlanul megbúvó, de szükség esetén egyértelműen azonosítható és precízen kezelhető klímavezér-

lő gombok mint az **iki** (粋) elvéhez igazodnak. Az egyszerű, friss, mégis élvonalbeli megoldásokat előnyben részesítő iki olyan vezérlőfelületet eredményez, amely a high-tech megoldások öncélú demonstrációja helyett az ügyfélményt, az egyszerű, mégsem unalmas kezelhetőséget valósítja meg. Egyszerűbben megfogalmazva: az Ariya nem lenyűgözi, hanem kiszolgálni igyekszik utasait.

Első pillantásra a Nissan Ariya hasonlatos a legtöbb autóhoz, ám ha aprólékosabban szemügyre vesszük, láthatjuk, hogy a hagyományos formákat merőben új funkciókkal vértették fel a tervezők. Ez a **kabuku** (傾く) gyakorlata, amelyben a szokásokat megkérdőjelező, forradalmi megoldások a fejlődés eszközeként, pozitív előjellel valósulnak meg. A kabuku annak az elfogadása, hogy kockázatvállalás nélkül nincs előrelépés. A XXI. századi autóiipari technológiák merőben új műszaki megvalósításokat tesznek szükségessé, ezeket azonban az Ariya a megszokott esztétikai összhang megsértése nélkül valósítja meg. Ami másutt hűtőmaszk, az itt a modern szenzorokat és radarokat védelmező felület, a légellenállás csökkentéséről pedig rejtett csatornák és nyílások rendszere gondoskodik, anélkül, hogy a funkció elsőbbséget élvezne az esztétikum előtt.

A helykihasználás kulcsfontosságú erény az autóiiparban, és különleges felépítésüknek köszönhetően az elektromos járművek minden eddigénél tágasabb, kényelmesebb teret biztosítanak utasaiknak. Ahhoz, hogy ezt a tágasságot minél barátságosabb környezetként éljük meg, elengedhetetlen volt a **ma** (間) elvének alkalmazása, amely úgy véli, hogy az üres teret annak határai töltik meg tartalommal. Ez a szemlélet érvényesül a tradicionális japán építészetben, és fő eszköze, az igényes minimalizmus az Ariya belső terének kialakítása során is meghatározónak bizonyult. A mennyiség helyett a minőség lép az előtérbe: a funkciók és vonalak sokasága helyett kis számú, ám művészi igényességű, egyértelmű feladatokat ellátó részlet veszi körül az utasokat.

Ennek megvalósításában egy másik tradicionális japán elv: a **szei** (整)

vezérelte a tervezők kezét. A tér tartalommal való megtöltését célzó filozófia azt vallja, hogy minél egyszerűbb részletekből építkeznek, annál erőteljesebb lehet egy struktúra. A karosszérián végigfutó vonalak, a műszerfalon rejtőző kezelőszervek mind ezt az elvet követik szinte észrevehetetlenek, ám az összehatás lenyűgöző és tökéletesen működik.

A térkialakítás harmadik irányadó szempontja az **engava** (縁側), azaz a kint és bent közötti, meghatározhatatlan tér, amely egyszerre tartozik mindkettőhöz és egyikhez sem. A japán építészetben a zárt épületet körülvevő, nyitható vagy zárható folyosót nevezik így, a Nissan Ariya esetében pedig a külvilág felé nyitó digitális szolgáltatások, az utasokat körülvevő információs háló nyer ilyen formában testet. Ha szeretnénk, az autó fedélzeti rendszerei összekötnek bennünket a világgal, de ha ahhoz van kedvünk, könnyedén megteremtjük az utastérben saját exkluzív világunkat.

Az autóiipari formatervezők régóta igyekeznek természetközelivé tenni járműveiket, ám nem egyszerű feladat eltalálni az egyensúlyt az organikus elemek és a mechanikus tartalom között: a végeredmény gyakran aránytalan, suta lesz. Az Ariya tervezésekor ezért az **ucuroi** (移ろい) elvét követték: ahelyett, hogy akarattal alá gyűrték volna a természetes vonalakat, szabad teret engedtek azoknak. Az így létrejött felületek, térbeli alakzatok aztán ösztönösen szolgálják a kívánt funkciókat.

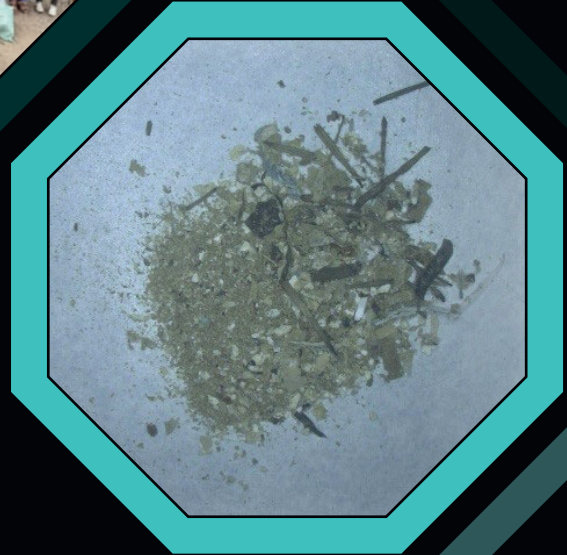
A természetes és a mesterséges, a kint és a bent közötti határvonal gyakran csak megvilágítás kérdése: a fény és az árnyék képes igényeink szerint módosítani a hangsúlyokat, arányokat. Ebben hívták segítségül a tervezők a japán papírlampion, az **andon** (行燈) sejtelmes, barátságos fényét. Az Ariya utastérében alkalmazott, lágy hangulatvilágítás egyszerre teremt pihentető, prémiumhatású környezetet, és emel ki bizonyos részleteket, míg másokat sejtelmes árnyékba burkol. És ha már a kézműves hagyományoknál tartunk, mindenképpen említést érdemel a **kumiko** (組子), egy japán asztalostechika, amely összetett, geometrikus formákat, kifinomult rácsmintázatot hoz létre. A kabuku elvét követő elülső maszkon éppúgy alkalmazták ezt a motívumot a dizájnerek, mint az utastéri andon

hangulatvilágítás megteremtésében, így mosva el a határvonalat a külső és a belső között, összhangban az engava háttérben lévő világszemlélettel.

Ebből is látható, hogy a Nissan Ariya nem öncélúan alkalmazott néhány hangzatos japán kézmű-

ves fogást. A tervezők a járműkonceptió legmélyéig hatoló szemléletekből alakítottak ki egy egymással ezernyi szálon összefüggő, egységes egészt alkotó termékfilozófiát, amely legalább annyira különlegessé teszi a Nissan vadonatúj villanyautóját, mint a technológiai tartalom, amely a természet ihlette formák mögött rejlik. ■





Suzuki Clean Ocean Projekt

A projekt, ami aktív részvételt biztosít a hajósok számára a mikroműanyag-szennyezés globális kihívásaival szemben.

suzukimarine.hu



Suzuki Clean Ocean Projekt
globalsuzuki.com/marine/environment



SUZUKI

AZ INNOVÁCIÓS FORRADALOM

Bemutatkozik az új Suzuki DF350AMD és DF300BMD hajómotor

A Suzuki első "Integrált kormányzási rendszer" ("Integrated Steering System") technológiával felszerelt megoldása



- Letisztult, könnyű hozzáférhetőséget tesz lehetővé az előkészítéskor és az installációkor.
- A Hidraulikus kormány és az SBW botkormány kompatibilis a kormányzási rendszerrel.
- Felbillentéskor megelőzhető az ütközés a motornyílással.

Újratervezett hajtóműház



- A frontális vetület 4%-kal csökkent, amelynek köszönhetően a végsebesség több mint 2%-kal nőtt.
- A keringtető berendezésnek köszönhetően lecsökkent olajhőmérséklet hatására megnőtt az alsó egység élettartama.

Mikroműanyag-gyűjtő eszköz



- A 2022. júliusi gyártástól kezdve a megfelelő modelleknél.
- A motor hűtése során felhasznált vízből kigyűjti a mikroműanyagokat, a teljesítmény befolyásolása nélkül.
- DF140BG/115BG, DF140B/115B/100C és 350AMD, 300BMD modellekhez.

Android és újonnan már iOS mobildiagnosztikai rendszer (SDSM+)



- Hajóút tervezés (időjárás, szélirány, szélesség és hullámmagasság előrejelzéssel).
- Adatok gyűjtése a motorról (hajómotor állapot ellenőrzése, következő olajcsere időpontja, stb.)

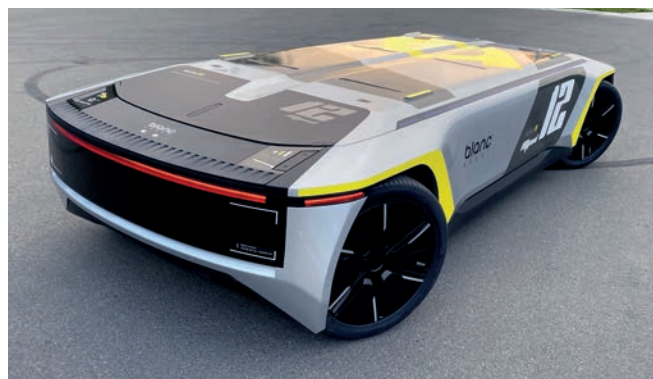


ROBOTAUTÓT FEJLESZTENE A SUZUKI

A jövő mobilitásában a Suzuki is helyet követel magának. A cég legújabb stratégiai partnere az önvezető járműtechnológiák szakértője, a cég két izgalmas fejlesztésével biztosít belépést a járműipar közeli és távolabbi jövőjébe.

CARNET **AUTO-FORT**

A Suzuki márka az elmúlt évtizedekben lényegre törő, egyszerűségükben kiváló, rendkívüli megbízhatóságú autók szakértőjeként szerzett nevet és rajongótáborát magának. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a márka ne volna nyitott azokra az új területekre, amelyek a mobilitás új korszakába vezetik át a társadalmat. Sőt, már ma aktívan dolgozik azon, hogy egyszer meghatározó szereplője lehessen ezeknek a leendő új piacoknak. Ez a szándék



hívta életre a Suzuki együttműködését a repülő autók szakértőjének számító SkyDrive vállalattal, most pedig egy másik téren, a teljesen önjáró, akkumulátoros elektromos járművek fejlesztésében keresett és talált stratégiai partnert az autógyártó.

Az ausztrál Applied Electric Vehicles Ltd. (röviden AppliedEV) 2015 óta fejleszti azokat az önjáró, tisztán elektromos járműtechnológiákat, amelyek idővel alkalmasak lesznek

Az ausztrál Applied Electric Vehicles Ltd. (röviden AppliedEV) 2015 óta fejleszti azokat az önjáró, tisztán elektromos járműtechnológiákat, amelyek idővel alkalmasak lesznek



úrafogalmazni a személy- és áruszállítás alapvetéseit. A Suzuki még 2021 szeptemberében kezdett párbeszédet a vállalattal, az egyeztetések, a közös tervezés pedig eredményesnek bizonyult, így az autógyártó idén ősszel tulajdonrészt vásárolt a vállalkozásban, hogy elősegítse a technológiák fejlesztését, azok sorozatgyártású termékekben történő alkalmazásának előkészítését.

Az AppliedEV portfólióját jelenleg két, egymással szervesen összefüggő termék alkotja. A Blanc Robot (üres robot) a cég saját fejlesztésű önvezető járműve, amely kulcsrakész megoldást jelent azoknak a partnereknek, akik egy azonnal munkára fogható, szabadon programozható, önjáró platformon szeretnék megvalósítani saját elképzeléseiket. A Blanc Robot mind a négy kereke hajtott és kormányzott, hajtásláncának minden eleme szabadon parametrizálható.



A Blanc Robot egy digitális gerinc (digital backbone, DBB) elnevezésű alagra épül, és ez az AppliedEV portfóliójának másik, lényegi része. A DBB egy olyan rendszer, amely tartalmazza mindazokat a mechanikus és elektronikus elemeket (hardver), valamint azokat a vezérlőrendszereket (szoftver), amelyek segítségével megvalósítható a 4-es/5-ös szintű (azaz gyakorlatilag teljes körű) autonóm közlekedés.

A speciális konfiguráció leegyszerűsített felépítése olcsóbbá és gyorsabbá teszi a gyártást, valamint elősegíti a további fejlesztési lehetőségeket. Ez kulcsfontosságú, hiszen a DBB-t olyan autógyártóknak, üzleti partnereknek kínálja a vállalat, akik saját maguk szeretnék önvezető járművet fejleszteni, és ehhez szükségük van egy szabadon programozható, megbízható, igény szerint átméretezhető, moduláris platformra. A DBB ráadásul a közúti járművekkel szemben támasztott legmagasabb biztonsági követelményeket, az ASIL szabvány (ISO 26262 tanúsítvány) legmagasabb, D fokozatát is teljesíti, így már ma minden szempontból megfelel a közlekedés feltételeinek. ■

TÖBB MINT 50 ÉV TAPASZTALAT GARANCIA TERÜLETEN –

Egész Európára kiterjedő fedezet

Átruházható garancia

KÖZÖS AFTER SALES GARANCIA AKCIÓK A CARNET CSOPORTTAL

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



ÜGYFÉLKAPCSOLATI ÉS MŰSZAKI

Eredeti alkatrészekre szóló fedezet



CarGarantie[®]

takes the risk out <

CIG

**Flotta Casco biztosítások
nagyvállalatoknak
és KKV-knak**

**Együtt gondolkodás,
közös megoldások**

Rugalmas problémakezelés

Azonnali szakmai segítség

Széles önrészválaszték

Kiemelkedő viszontbiztosítási háttér

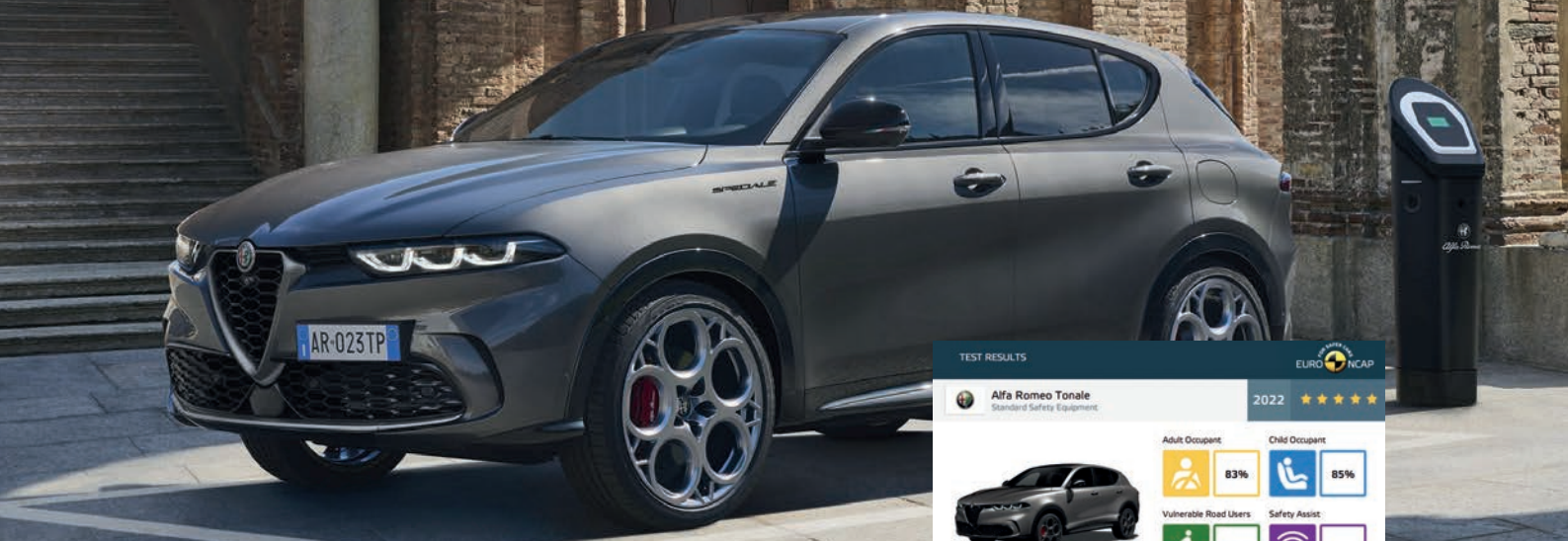
Rágcsálókár már az alapfedezetben

Üvegkárak rendkívül kedvező térítése*



CIG PANNÓNIA
BIZTOSÍTÓ

*Vonatkozó feltételeinkben rögzítettek szerint az üvegkárak akár önrészmentes térítése.



ÖT CSILLAGOT KAPOTT A TONALE AZ EURO NCAP TESZTJÉN

Az elérhető maximális pontszámot, azaz öt csillagot kapott az Alfa Romeo Tonale az Euro NCAP tesztjén. Az idén 25 éves szervezet júliusi tesztjei során a Tonale mellett a BMW i4-est, a Cupra Bornt, a Kia Sportage-et, a Mercedes T osztályt és a Toyota Aygo-X-et is értékelte.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

A Tonale esetében a passzív biztonság a felnőttek és a gyermekek esetén is kiemelkedő (az értékelés szerint 83 és 85 százalék), a biztonsági segédberendezések 85 %-os értékelést kaptak, míg a gyalogosvédelem esetében 67 százalékot kapott az autó.

Az Euro NCAP az Alfa Romeo vadonatúj autóját is alapfelszereltséggel tesztelte. A teszt során egyebek között a vezetéstámogató rendszereket is vizsgálják, például azt, hogy hogyan reagál az autó egy elénk lépő gyalogos, vagy egy hirtelen előttünk lelassító másik jármű esetén.

A Tonale gazdag alapfelszereltsége mellé odakerült az Euro NCAP öt csillaga is, amely fontos dolog, hiszen ez bizonyítja, hogy a legmodernebb autóban ülünk.

A most értékelt autók közül egyébként a BMW i4 és a Toyota Aygo-X sem kapta meg az öt csillagot. Előbbit a biztonsági segédberendezések 64%-os értékelése miatt pontozták le, az Aygo-X-nek pedig a passzív biztonsága nem volt az igazi, az autóban az elöl ülők mellkasát és lábait érheti jelentős terhelés egy balesetben.

Az Euro NCAP a közelmúltban változtatott tesztjein, hogy



azok még jobban szimulálni tudják a valós körülményeket. Például az eddig használt félátfedéses frontális ütközéses vizsgálat helyett bevezették a mozgó akadályos tesztek. Így már azt is tudják vizsgálni, hogy az autó mennyire károsítja az ütközésben részt vevő másik járművet és annak utasait.



▶ NÉZD MEG
A VIDEÓT!

Változtak az oldalütközési tesztek is, nem csak azt vizsgálják, hogy az ütközésben közvetlenül érintett utas milyen sérüléseket szenved, hanem azt is, hogy az autó hogyan védi a távolabbi oldalon ülőket, akik akár a mellettük ülő utasoktól is sérüléseket szenvedhetnek. ■

KÜLÖNLEGES HASZNÁLT AUTÓK

Semmi baj nincs azzal, ha valaki a sokezredik ezüstmetál Suzuki Vitarát, áruházi parkolóban egymás mellett is előforduló Opel Astrát vagy Škoda Fabiát használja elégedetten.

De vannak emberek, akik a Ford Focusnál egyedibb használt autót szeretnének, valami különlegesebbet, amiből nem áll egy minden sarkon. Lehetőleg megfizethető összegekért. Ezúttal nekik igyekszünk segíteni izgalmas használt autók bemutatásával.

CITROËN C3 PLURIEL

KOCKÁZATOS ÁTVÁLTOZÓMŰVÉS

Röviden: Citroën C3 Pluriel

Mettől meddig? 2003-2010

Motorkínálat: 1,4: 73 LE, 1,6: 110 LE

Irányárak: 550-950 ezer Ft

Aligha lehet különlegesebb autót találni, mint egy pickuppá alakítható, levehető tetőkeretű, vászontetős négyüléset. Ez az autó a Citroën C3 Pluriel, amelynek nevében a francia többes szám az autó átváltozó-képességére utal. Az autó alapesetben egy hátracsúsztható vászontetős, tetőkeretes kabrió. A tetőoszlopok azonban eltávolíthatók, így kabriólimuzinból valódi kabrióvá válik a C3 Pluriel, viszont esőben nem lehet bezárni, ha nincsenek velünk a tetőoszlopok. A pickuppá alakíthatóság barokkos túlzás, mert a hátsó fedél lehajtásával megnyújtható ugyan a csomagtér hátrafelé, de az eltakart rendszám miatt így nem szabad közlekedni vele. De ilyen autó addig és azóta sem készült.



Új autóként a C3 Plurielek számos minőségi, tetőmozgatási és elektronikai gonddal keserítették meg tulajdonosuk életét, és a túlélő példányok használatán sem a megbízhatóság szobrai. Elég sok autóban működésképtelen a motoros tetőnyitás, sokszor még manuálisan sem nyitható a tető, de az eladó darabok egy részében legalább kézzel működtethető. Tehát nagyon bele kell szeretni, de aki bizalmat szavaz neki, legalább a motorokkal nem fogja megjárni. A 73 lóerős 1,4-es a leggazdaságosabb megoldás. Az 1,6-os, 110 lóerős négyhen-

geres önmagában jó volna, de sajnos csak az automatizált SensoDrive-sebességváltóval volt kapható, manuális váltóval nem. A kuplungot működtető és a fokozatokat kapcsoló egy-egy a fő hibaforrás. Az 1,4 HDi 68 lóerejével a Pluriel is ráérős autó, de a kis dízelmotor itt is madárétkű és megbízható.

FIAT 500

AJÁNDÉK A MINDENNAPOKBAN

Röviden: FIAT 500

Mettől meddig? 2007 óta készül

Motorkínálat: 69-180 LE

Irányárak: 1,6 millió Ft-tól az újak áráig



Sebastian Renz, egy német autós lap szakújságírója írta, hogy vannak autók, amelyek csak mozgatnak téged, de vannak, amelyek megmozdítanak benned valamit. Ilyen autó a FIAT 500. A retrós formatervű kisautó a nagy előd, a Nouva 500 ötvenedik születésnapján mutatkozott be 2007 nyarán. Az olasz kisautó iránti rajongás azóta sem enyészett el, alaposan megfiatalítva él tovább, elektromos verziók is születtek belőle. Motorválasztéka az Abarth 595 és 695 sportmodellek 1,4-es turbómotorjaival egészen 180 lóerőig terjed, de használt autóként a kis fogyasztású, problémamentes 1,2-es négyhengeres a legjobb



választás. 69 lóerővel elég a 312 modellkódú kisautóhoz. Jóval potensebb az 1,4-es, amely hatfokozatú kézi válója miatt is vonzó. A jó erőben lévő, 85 lóerős TwinAir kéthengeres egy 0,9 literes turbómotor, aminél használtan több problémamentes évet ígérnek a szívó négyhengeresek. Sok van eladó az 1,25 literes, 75 vagy 95 lóerős dízelekből, amelyek elég rossz hírűknél jobb és tartósabb motorok.

Az olaszos stílusú, újonnan csábos belső tér egyes elemei gyorsan öregedésnek indulnak, de a kormány újrabörözésével az egyik fő szépséghiba eltüntethető. A varázslatos kisugárzású autó a korabeli Pandával közös, egyszerűen javítható technikával és alacsony alkatrészárrakkal jár mindazok kedvében, akik engednek a csábításnak és beengedik életükbe azt a derűt, amit az 500 sugároz.

KIA SOUL BELEVALÓ KOREAI

Röviden: Kia Soul (AM)

Mettől meddig? 2008-2014

Motorkínálat: 115-140 LE

Irányárak: 1,85-3,3 millió Ft

2008-ban a Kiától kevesen számítottak egy olyan eredeti és beleváló autóra, amilyen a Soul első generációja. A Suzuki SX4 méreteit idézi, négy embernek is kényelmesen tágas belül, de csomagtartója kicsi, csak 238 literes. A tervezők koncepciója szerint hosszú útra kettesben mennek majd vele a vásárlók és lehajthatják a hátsó üléstámlákat.

Jó választás a Soulhoz a 115 vagy 128 lóerős 1,6 CRDi dízelmotor és az 1,6-os benzines is. A benzinesek közül a 126 lóerős motor a jobb használt autóként, mert a 2011 végén bevezetett, 140 lóerős 1,6 GDI a közvetlen benzinbefecskendezés miatt szelepkokszosodásra hajlamos, aminek a tisztítása vagy az ebből fakadó gondok javítása elkerülhető a kisebb teljesítményű, szívócső-befecskendezős ezerhatossal.



Bármilyen jól néznek is ki, az EX felszereltség 18 colos felnijével a Soul kényelmetlenül ráz az úthibákon, a kevésbé

menő, 16-os kerékszáttal megvéve vagy erre átállva sokkal harmonikusabb és kényelmesebb autó. Magyarországon az importőr az alapfelszereltség részévé tette a menetstabilizáló elektronikát (ESP), mert az autó ezzel a biztonsági berendezéssel volt jogosult az ötödik csillagra is az Euro NCAP-törésten.

RENAULT TWINGO I KORSZAKALKOTÓ KISAUTÓ

Röviden: Renault Twingo I

Mettől meddig? 1992-2007

Motorkínálat: 1,2-es benzines, 54-75 LE

Irányárak: 280-700 ezer Ft



Ha kevés pénzből kell egy ötletes és praktikus városi autót találni, adja magát a Renault Twingo. Jókedvre derítő formája és vidám belső tere miatt egy jó állapotú példányról nem az sugárzik, hogy ez olcsó használt kisautó. A mikroegyerős koncepcióval váratlanul tágas a belső tér. A hosszirányban tologatható hátsó üléspaddal elég szellős lehet négy felnőttnek vagy egész nagy csomagtartót adhat, csak nem egyszerre.

1998-ban új ülésekkel és karosszéria-megerősítésekkel fejlesztett rajta a Renault, aztán 2000-ben és 2004-ben is módosult a Twingo. Érdemes az ezredforduló utáni autók közül választani. Mindegyikben négyhengeres benzines motor van, a régebbiek egyenmotorja 1239 köbcentis és 54 lóerős. Élénkebb és takarékosabb az 1149 köbcentis benzines a Clióból. 58 lóereje lazán elég a kisautóhoz, a 75 lóerős verzióval szinte sportos a stílusos mini.

Mivel a legifjabb ős-Twingo 15 éves, az első példányok pedig a 30 évet közelítik, a rozsdásodás lehet az elsődleges bajuk. A jutányos alkatrészekkel a technika kis ráfordítással életben tartható. Kivételek ez az alól az automatizált váltós, tehát kuplungpedál nélküli modellek, a korai Twingóból Easy, a későbbiekből Quickshift néven ismertek, amelyekben a kuplungműködtetés költséges hibaforrás. Szerencsére az autó létezett hagyományos, háromfokozatú automatával is, de ez nagyon ritka madár használt autóként. ■

A VASAS AKADÉMIA NŐI KOSÁRLABDÁZÓINAK ÚJABB SIKEREI

A folyamatos, kemény munka gyümölcsöző Pasaréten

Újabb bravúros hatodik helyezést ért el a bajnokságban a Vasas Akadémia NBI/A-s női csapata, miközben az utánpótlás is kitett magáért a 2021/22-es szezonban. A nyár folyamán több válogatott együttesben is sikeresen képviselték egyesületünket legjobbaink, a tőlünk indult kosárlabdázók pedig már a nemzetközi szinten is felhívták magukra a figyelmet.

Pedig a bajnokság korántsem indult zökkenőmentesen, a lányok a kedvezőtlen sorsolás miatt a legerősebb csapatok ellen kezdtek. Idegenlégiós nélkül, a mezőny legfiatalabb játékosaival vágott neki együttesünk a pontvadászatnak, mégis bejutott a playoffba.



„Nekünk nincsenek szupersztárjaink, akik meccsenként húsz-harminc ponttal húznák maguk mögött a többieket, viszont van egy összetartó közösségünk. Igazi csapat vagyunk. Ennek megfelelően olyan játékot alakítottunk ki, amelyben mindig

más valaki viszi a prímet, miközben a kollektíva maga a lehető legmagasabb szinten teljesít” – fedte fel a tanítványaiban rejlő igazi erőt **Milos Pavlovic** vezetőedző, a bajnokságot követően.

A felnőttek mellett, az utánpótlás is kitett magáért, hiszen az NBI/B-s bajnokságban szereplő fiatalok, és a serdülők ezüst, valamint a juniorok bronzérmére is méltán lehet büszke a szakosztály. Még akkor is, ha a Pasaréten folyó szakmai munka igazi értékmérője a játékosok egyéni fejlődése, az említett három érem gyakorlatilag a tervszerű munka következménye. Mint ahogyan az is, hogy valamennyi országos utánpótlás-döntőben ott voltak csapataik.

*„A szép eredményeknél fontosabb, hogy idén valóban nagy egyéni fejlődések tanúi lehettünk – értékelte a 2021/22-es szezont az utánpótlás szemszögéből **Krivacsevics Draguljob**, a Vasas Akadémia női kosárlabdaszakosztályának szakmai vezetője. – A serdülőcsapat ezüstjét azért emelném ki, mert a végjátékban olyan együtteseket győztek le, amelyekről az idény elején még kikaptak. Erre a gyönyörű ív fejlődésre vagyunk igazán büszkék, rajtuk lehet a legjobban látni az egyéni és a csapatmunka egységének eredményét. Rá-*

adásul ez egy olyan korosztály, amely kiemelkedő technikai képzettsége és jó adottsága révén még nagyon sok örömet okozhat nekünk.”

A női Euroliga megnyerésével történelmi sikert elérő Sopron Basket fantasztikus eredményét a Vasas Akadémia is magáénak érezheti, hiszen a soproni „hősök” közül hárman is Pasaréten nevelkedtek. Határ Bernadett, Sitku Zsuzsanna és Varga Alíz pedig erről még a csoda idején sem feledkezett meg. Büszkén nyilatkozták, hogy az alapokat itt szerezték meg.

A legjobbak nyáron sem pihenhettek, hiszen az EYOF-csapatba Czirkos Panka, Kendelényi Luca és Igaz Eszter is meghívást kapott, míg az U17-es válogatottban Kádár Orsolyára, **Örsi Katára** és **Aho Tyrara** számítottak.

A legnagyobb figyelem a soproni U20-es Európa-bajnokságra irányult, a magyar válogatott keret fele, vagyis hat játékos nevelkedett Pasaréten, közülük négyen **Dúl Terka**, **Madár Eszter**, **Salamon Zsófia** és **Szencsés Tamara** 2020/21-es keret tagjaként kapott meghívót. Az ötödik helyezésben óriási szerepe volt Madár Eszternek, aki igazi vezéregyénisége



volt a csapatnak, hét találkozóból négyen ő szedte a legtöbb lepatanót, a csehek elleni nyitómeccsen pedig 12 pontjával a legeredményesebb magyar volt. A torna All Star-csapatába beválasztott **Dombai Réka** is a Vasas Akadémia neveltje, igaz ma már az Serco Uni Győr élvonalbeli csapatának kezdője, s a felnőtt női válogatott tagja.

A 3x3-as válogatottak összeállításánál mindig nagy szerep jut a jól képzett pasaréti lányoknak, a tokiói olimpiai részvételért küzdő együttesnek a Vasas Akadémia irányítója, Papp Klaudia volt az egyik vezéregyénisége. A felnőttek között rajta kívül Tóth Orsolya és Pusztai Petra szerepelt sikeresen.

FANTASZTIKUS KUPAGYŐZELEM

A Vasas Akadémia férfi kosárlabdaszakosztálya számára a Hepp Kupa-győzelem volt az elmúlt szezon csúcspontja. A Pasaréten folyó kiemelkedő szakmai munka legjobb bizonyítékául azonban a junior és a serdülő csapat ezüstérme, valamint az utánpótlás válogatottakba behívott játékosok nagy száma szolgált.

A férfi NBI/B Piros csoportjában a Vasas játékosai a második legjobb védekezést produkálták. Náluk csak a Honvéd volt hatékonyabb ezen a téren, fel is jutottak a legjobbak közé. A két együttes a kupadöntőben is találkozott, s ekkor a pasaréti gárda bizonyult jobbnak. Az együttes kapitánya, Medve Máté, aki játékos pályafutásának egyik legszebb sikereként tekint a debreceni győzelemre, a sorozat sajátosságában találta meg a diadal okát:



„A kuparendszerben éppen az a jó, hogy a pillanatnyi formán alapul, minden csapat azonos esélyekkel vág neki. A bajnokság elején számos nehézségünk akadt, sérülések, betegségek hátráltattak bennünket, ezért itt szerettünk volna bizonyítani. Fantasztikusan motiváltak voltunk, szikrázott a győzni akarás, a szemekben égett a tűz. A négyes döntőnek is óriási lendülettel

vágtunk neki, nemcsak a saját, de egymás lelkesedéséből is folyamatosan meríteni tudtunk. Érezhető volt, hogy mennyire együtt a csapat, mennyire szeretjük egymást. Nekem öreg fejjel különösen megható volt látni és tapasztalni a fiataljaink elsőprő erejét. Azt hiszem, a közösség diadala volt ez a kupagyőzelem, éppen ezért az előzmények már nem is számítottak.”

A bajnokságban ugyanakkor a negyedik helyen végzett a Vasas Akadémia együttese, miután a Rátgéber Akadémia ellen a bronzéremért vívott párharcot 3-0 arányban elveszítette. Vangelis Ziagos vezetőedző ennek ellenére sikeresnek értékelte a szezont, hiszen játékosai hatalmas erőfeszítéseket tettek ezért az eredményért, különös tekintettel a Hepp Kupa-győzelemre.

A serdülő bajnokság döntőjében is egy pécsi csapat volt a pasaréti fiúk ellenfele, s az előzmények ismeretében különösen értékes lett az ezüstérem. Márkus Attila vezetőedző szerint ugyanis tavaszra csiszolódott úgy össze a gárda, hogy



reális legyen számukra az éremszerzés.

„A cseh túra volt számunkra a fordulópont, hiszen a nemzetközi szinten igazi kihívással találkoztunk. Az ott szerzett önbizalom hatására olyannyira összeállt az együttes, hogy a pécsi országos döntőben nagyarányú győzelmekkel meneltünk a fináléig. Ott ugyan már nem sikerült újabb bravúrt produkálnunk, összességében azonban érett, tetszetős kosárlabdát játszottunk, a védekezésünk pedig végig példaeértékű volt” – értékelte játékosait Márkus Attila.

A fiú juniorcsapat mestere, Stephen Arigbabu szerint a meglepetés ezüstéremmel a srácok alaposan túlteljesítették az elvárásokat. A debreceni fináléban lépésről lépésre haladtak, előbb a MAFC-ot, majd a Falcot verték, az elődöntőben pedig a Honvédot két ponttal.

„Ez volt a szezon meccse, mert egy rossz kezdés után, egy nagyon mély gödörből is képesek voltunk kimászni és fordítani. Éppen ezért nem is írható a szerencse számlájára, sokkal inkább az erőfeszítéseink egyenes következménye volt, a legnagyobb erősségünket pedig a csapategységben látom” – jelentette ki Stephen Arigbabu, aki 2022. októberében először átmeneti jelleggel, majd véglegesen átvette a felnőtt csapat irányítását Vangelis Ziagos-tól. A görög szakember családi okok miatt kényszerült visszatérni hazájába.

A férfi NBI-ben a Falco Szombathely nyerte az aranyérmet, soraiban a Vasas Akadémia korábbi növendékével, Somogyi Ádámmal. Az egykori akadémista 2021 nyarán még azzal hívta fel magára a figyelmet, hogy a spanyol első ligába, a Hereda San Pablo Burgos együtteséhez igazolt. Ott azonban nem tudtak volna neki elegendő minőségi meccsidőt biztosítani, ezért kölcsönadták az egyik legjobb magyar együttesnek. Ádám így a Szombathely gárdáját segítette bajnoki címhez úgy, hogy a finálé egyik legjobbjá volt, ezzel is dicsőséget szerezve a Vasas Akadémiának. ■



“GÖMBÖCBE” ZÁRTÁK A 408-AS PEUGEOT-OT

Nem akármilyen módon mutatta meg a Peugeot legújabb modelljét Párizsnak.

Az autót egy óriási, mozgó üveggömbbe zárták, hogy még jobban kiemeljék azt a tényt, hogy a 408-as Peugeot formaterve minden irányból, minden szögből nagyon jól mutat.

CARNET **AUTO-FORT**

CARNET **FOR-TOP**

Augusztusban a párizsi Louvre-Lens múzeum udvarán állították fel az óriási üveggömböt, amely folyamatosan forog, így minden irányból alaposan szemügyre lehet venni a crossover mesteri formatervét. A 408-as “fastback” designja szakít a mostanra egyforma SUV-k formavilágával, és a kupés tetőív pedig igazán egyedivé varázsolja az autót.

A gömbön egy művészekből, mérnökökből és technikusokból álló csapat dolgozott. Először 3D modelleket készítettek, hogy tesztelni tudják, hogyan tudja majd megtartani és forgatni a szerkezet az autó súlyát. Ezt követően valósult meg az óriási üveggömb, amely később várhatóan több más helyszínre is elvisznek, hogy bemutathassák vele a Peugeot 408-ast.

A 408-ast ezen a nyáron eleve úgy próbálták meg bevezetni, hogy valami nagyon újra számítsanak a Peugeot márka rajongói. Először csak a logót mutatták be a “Készülj fel a váratlanra” szlogen kíséretében, majd leleplezték a formatervet.

A formaterv pedig tényleg vagányra sikerült: a crossoveres hasmagasság a praktikumot szolgálja, míg az alacsony, kupés tetővonal sportos hatást és eredményez, ráadásul a Peugeot szerint kiváló aerodinamikai tulajdonságai lettek így a 408-asnak.

Nem kizárt, hogy a 408-as újabb díjakat hoz majd a márkának, ahogy például korábban már több Peugeot modell is kapott díjakat az izgalmas formaterveik miatt.



A CarNet Csoport márkakereskedései és szervizei



www.carnet.hu/abarth

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



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

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.

CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.



www.carnet.hu/dacia

CarNet Triplex

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



www.carnet.hu/citroen

CarNet Triplex

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.

CarNet Auto-Fort (csak szerviz)

1215 Budapest, Védgát utca 14.

CarNet For-Top (csak szerviz)

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 1/a



www.carnet.hu/ford

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

CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.

CarNet Autó-Forrás

8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.

CarNet Mirai (csak szerviz)

1119 Budapest, Budafoki út 105.

CarNet M5 (csak szerviz)

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 2/B



www.carnet.hu/hyundai

CarNet Autó-Forrás

8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.



www.carnet.hu/nissan

CarNet Auto-Fort

1215 Budapest Védgát u. 14.

Jeep

www.carnet.hu/jeep

CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.

CarNet Riegler

9024 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/peugeot

CarNet Auto-Fort

1134 Budapest, Váci út 45.

1211 Budapest, Védgát u. 14.

CarNet For-Top

9027 Győr, Dohány u. 4.

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 1/a



www.carnet.hu/mazda

CarNet Mirai

1037 Budapest, Vörösvári út 123.

1119 Budapest, Budafoki út 105.

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/piaggio-commercial

CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/renault

CarNet Triplex

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



www.carnet.hu/suzuki

CarNet Auto-Fort

1044 Budapest, Váci út 66-72.



www.carnet.hu/toyota

CarNet M5

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

Toyota Professional

1097 Budapest, Gyáli út 40.

www.carnet.hu

BIZTOS PARTNER
A CSAPATÉPÍTÉSSEN

BIZTOS PARTNER
A RENDEZVÉNSZERVEZÉSSEN



drivingcamp

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

