

CARNET

CSOPORT

MAGAZIN

XIII. KIADÁS | 2023. NOVEMBER





# A CarNet Csoport márkakereskedései és szervizei



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

## CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



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

## CarNet Triplex Márkaszerviz

2011 Budakalász, József Attila u. 77.

## CarNet Triplex Márkakereskedés

1134 Budapest, Váci út 45.



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

## CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.

## CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.



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

## CarNet Triplex

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



CITROËN

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

## CarNet Triplex

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.

## CarNet Auto-Fort (csak szerviz)

1215 Budapest, Védgát utca 14.

## CarNet For-Top (csak szerviz)

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 1/a



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

## CarNet Auto-Fort

1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 3.

1044 Budapest, Váci út 66-72.

1215 Budapest, Védgát utca 45.

## CarNet For-Top

9028 Győr, Kismegyeri u. 2.

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 1/a

9400 Sopron, Győri u. 42.



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

## CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.

## CarNet Autó-Forrás

8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.

## CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.

## CarNet Mirai (csak szerviz)

1119 Budapest, Budafoki út 105.

## CarNet M5 (csak szerviz)

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 2/B



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

## CarNet Autó-Forrás

8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.



NISSAN

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

## CarNet Auto-Fort

1215 Budapest Védgát u. 14.

## Jeep

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

## CarNet Autóház

2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.

## CarNet Riegler

9024 Győr, Pesti út 4.



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

## CarNet Mirai

1037 Budapest, Vörösvári út 123.

1119 Budapest, Budafoki út 105.

## CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



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

## CarNet Auto-Fort

1215 Budapest Védgát u. 14.



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

## CarNet Auto-Fort

1134 Budapest, Váci út 45.

1211 Budapest, Védgát u. 14.

## CarNet For-Top

9027 Győr, Dohány u. 4.

2800 Tatabánya, Alkotmány u. 1/a



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

## CarNet Triplex

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



PIAGGIO  
COMMERCIAL

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

## CarNet Riegler

9027 Győr, Pesti út 4.



SUZUKI

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

## CarNet Auto-Fort

1044 Budapest, Váci út 66-72.



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

## CarNet M5

1097 Budapest, Gyáli út 42.

2800 Tatabánya Alkotmány u. 2/B

## Toyota Professional

1097 Budapest, Gyáli út 40.

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



## KEDVES OLVASÓNKI!

Tanúságos lenne, ha megkérdeznénk az embereket, hogy miként látják az autózást 10 év múlva. Csak elektromos autókat használunk majd, elérhető lesz a teljes önvezetés vagy sem, aka-

runk majd saját autót vagy inkább választjuk az autómegosztás valamely lehetőségét? Valószínűleg nem lennénk képesek ennyire előre megjósolni a pontos jövőt, de hogy jelentős változás közepette élünk dolgozunk azt mindenképp érezhetjük.

A korábbi elképzelések az elektromos autók megkérdőjelezhetetlen mindenhatóságáról szóltak. A nemzetközi politika és a közvélemény jelentős része egyetértett abban a kérdésben, hogy bolygónk csak úgy menthető meg, ha teljes egészében betiltjuk a nem elektromos autók értékesítését és később a városi használatát. Ma már látszik (különösen az energiaárak tavalyi emelkedése után) hogy ez a kizárólagosság rövid és középtávon biztosan nem működik.

Az eddigi szigorú tiltást kezdi felváltani a tényleges hatékonyságra való törekvés. Ez a felismerés teret adhat új gondolatoknak és fejlesztéseknek, ugyanakkor újabb bizonytalanságot eredményez. A gyártók évek óta óriási összegeket fektetnek az elektromos platformok fejlesztésébe, ugyanakkor kellően rugalmasnak kell maradniuk arra esetre, ha a feltételek vagy elvárások megváltoznak. Nem tehetnek fel mindent egy lapra azért sem, mert ahány földrész van, jószerével annyiképpen szeretnénk a földet megmenteni.

Ezek csak kiragadott tényezők, amiket a jóslásnál figyelembe kell vennünk, de gondolom mindannyian tudnánk még néhány aspektussal bővíteni a listát. Javasolom, hogy mindenki írja le mire számít és 10 év múlva nézze meg, vagy nézzük meg együtt. Személy szerint én bővülő lehetőségekre számítok és arra, hogy nem lesz egy megoldás sem mindenható egyik területen sem. Természetesen várjuk a szárnyaló olvasói elképzeléseket is, amik megjelenésének is teret tudunk adni.

**Káta Ferenc**

Vezérigazgató

# TARTALOM

## MAGAZIN

Magától kanyarodik az autód? Attól még nem önvezető!	4
Fejlődnek a villanyautók, gyarapszik a hatótáv	14
Így kap nevet egy autó	18
Milyen extrákra érdemes költeni?	26
Melyik használtautó fogyaszt nagyon keveset?	46
Megszokott alkatrészek tűnhetnek el az új autókából	60

## TESZT

Ez már egy új dimenzió - Carnet Ride Video - Hyundai Ioniq 6	37
Slágerautó született? - Renault Austral 160 TCe	44
Kisportolt külsővel is keveset fogyaszt - Toyota Corolla TS 2.0	52

## CARNET CSOPORT

Tóth Ferenc Pincészet	28
Vasas Pasarét SC hírek	58
CarNet Fleet - Operatív lízing - Tartós Bérlet	36
Tihanyi Hajós Egylet - Klasszikus hajók versengése a tavon	42
CarNet Truck kishaszongépjármű	64

## MÁRKA HÍREK

Idén is egy Alfa Romeóval nyerték meg a Mille Migliát	2
Új csúcstól hódított meg az Alpine	6
A jövő reményességét ajándékozta szülővárosának a Mazda	8
Álcázva járja újtjait az új Peugeot 3008-as	11
Három különleges autó, amilyen csak az MG-nek van	12
A titkos üzem, ahol autógyárat épít a Renault	22
Esztergomban gyárthatják a Suzuki első villanyautóját	24
Előre tekint, hátra kacsint a legújabb Toyota Land Cruiser	30
Pályára küldi legvadabb Mustangját a Ford	34
Ez a világtörténelem legértékesebb Nissan-ja	38
Fagyaltoskocsi Fiat Módra	40
Abarth 500e - Mission Impossible	41
Búvárok is kellene a Hyundai szőnyegeihez	48
Olcsó villanyautót tervez a Citroën	54
Története legnagyobb kalandjára készül a Dacia	56
Izgalmas Jeep tanulmányautók a sivatagban	62

## PARTNEREINK

Autocolor	10
Eurorisk	16
Euroleasing	20



# IDÉN IS EGY ALFA ROMEOÓVAL NYERTÉK MEG A MILLE MIGLIÁT

**Idén is egy Alfa Romeo 6C 1750 SS győzedelmeskedett a világ legszebb oldtimer versenyén, a Mille Miglián! Az 1929-ben gyártott autóval Andrea Vesco és Fabio Salvinelli teljesítette a 2000 kilométert Olaszország gyönyörű tájain. Ez az Alfa Romeo már zsinórban negyedik alkalommal nyerte meg az ezermérföldes körversenyt.**

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

Az idei mezőny több mint 10 százaléka Alfából állt: a 405 benevezett automobil között 47 Alfa Romeo versenyzett. Az Alfa Romeo pedig gyári támogatóként a Giulia Quadrifoglio és a Stelvio Quadrifoglio 100. évfordulás változataival kísérte a mezőnyt, így ünnepelve azt, hogy immár száz éve elválaszthatatlanul összefonódott a négylevelű az olasz márkával.



Az Enzo Ferrari által a világ legszebb versenyének nevezett Mille Migliát 41. Alkalommal rendezték meg a klasszikus útvonalon: Brescia-Róma-Brescia. Ez összesen kb. 1600 kilométer, azaz 1000 mérföld.

A Mille Miglia története 1926 decemberében indult, Brescia egyik kávézójában: Három gazdag autómániás fiatal és egy sportújságíró arról beszélgetett, hogyan lehetne felülmúlni a híres francia Le Mans-i verseny sikerét és hírnevét. Akkoriban még a hosszútávú, akár

több napos versenyek voltak az igazán izgalmas futamok. A legenda szerint előkaptak egy Olaszország térképet és megrajzolták az ezer mérföldes útvonalat, Rómáig és vissza. Az első versenyt 1927. Március 26-án rendezték, amelyet 77 km/h-s átlagsebességgel nyertek meg egy OM márkájú automobillal. Az abszolút csúcspot egyébként Sir Stirling Moss és navigátora tartja, akik 1956-ban 157 km/órás átlagsebességgel teljesítették az 1000 mérföldet.

A verseny az 1930-as évekre már igazi olasz népünnepellyé nőtte ki magát, divat volt a verseny útvonala mellett várni az autókat, és addigra már szinte kötelező volt részt venni rajta minden magára adó autómárkának. A korabeli versenyeken ott volt Tazio Nuvolari, Juan Manuel Fangio, Giuseppe Farina, sőt Enzo Ferrari is elindult rajta, aki a világ legszebb versenyének nevezte el a Mille Migliát.







A versenyt - a háborús évek kivételével - egészen 1957-ig rendezték meg, amikor egy nagy, 11 ember halálát követelő baleset miatt beszüntették a Mille Migliát. 1977-ben, az első futam 50. évfordulóján gondolták újra a körversenyt. Onnantól már csak olyan korú járművekkel lehetett részt venni a futamon, amelyekkel az eredeti Mille Miglián is indulni lehetett volna, azaz 1927 és 1957 között gyártott autókval. Ezután öt év szünet következett, majd 1982-től ismét van Mille Miglia.

A szabályok most is ugyanazok, csak korabeli autókval lehet részt venni, aki pedig olyan autóval indul, amely 1927 és 1957 között teljesítette a versenyt, az igazi kiáltóságosnak számít.

A résztvevőket szigorú zsűri választja ki, de a mai futamokon már olyan autókval is engedélyezik az indulást, amelyek a fenti szabálynak nem felelnek meg, így színesítik a mezőnyt. A mostani versenyek már nem arról szólnak, hogy ki teszi meg leggyorsabban az 1600 kilométert, hanem itiner alapján tájékozódva kell megtalálni azokat az úgynevezett 1/100-as szakaszokat, amelyeket századmásodpercre pontosan kell teljesíteni. Az út során gyönyörű városokat és tájakat érintenek a versenyzők: Bresciából Veronába, majd Imolán keresztül Cerchia tengerpartjáiig autóznak. Megjárják Róma utcáit, majd egyebek között Siena és Párma következik, majd Milánón, Bergamon keresztül térnek vissza Bresciába.

A klasszikus Mille Miglia futamok közül az Alfa Romeo nyerte a legtöbbet, 24 versenyből 11-en győzedelmeskedtek. A Mercedesnek akkoriban kettő, a BMW-nek pedig egy győzelem jutott. ■





# MAGÁTÓL KANYARODIK AZ AUTÓD? ATTÓL MÉG AZ NEM ÖNVEZETŐ!

**Az autóipar élen jár a technológiai fejlesztési versenyben, a jövőben minden bizonnyal már emberi beavatkozás nélkül jutnak el A-ból B-be a gépjárműveink. Hol tartunk most, mikor léphetünk szintet, és miért nem önzetű az autó akkor sem, ha magától gyorsít és fordul?**

Amióta a múlt század hajnalán a saját erőből mozgó kezes közúti járművek megtették első métereiket, rengeteg változtak az autók. Kis túlzással a funkció – azaz emberek és egyéb dolgok szállítása – maradt az egyetlen, ami nem módosult a kezdetek óta.

Sokáig úgy tűnt, hogy az autó fix tulajdonságai között szerepel az is, hogy valakinek vezetnie kell azt, az elmúlt évek fejlesztései azonban egyértelműen abba az irányba mutatnak, hogy ez el fog tűnni, vagy legalábbis visszaszorul majd a jövő autóiban. A vezetéstámogató és egyéb, vezetést segítő rendszerek egyre több feladatot vesznek ki kezeinkből, illetve megkönnyítik azok elvégzését. Okosnak járműveink, de mi az a pont, ahol tényleg kijelenthetjük, hogy az autó önzetű?

A hangzatos szavak és funkcióelnevezések tengerében abszolút nem hibáztatható a vásárló, ha nem tudja, mire képes a kocsija, korábban sok esetben még a szakmabelieknek is fejtörést okozott, hogy az egyes gépi megoldá-

sokat hova lehet sorolni. Szerencsére tiszta vizet öntött a pohárba az SAE J3016 nevű szabvány, melyet 2014-ben mutattak be és elfogadottá vált szinte a világon. Ebben 5+1, egymásra épülő, tudásban egymás felett álló szinteken határozzák meg az önzetűségi fokozatait a teljesen emberi kontrolltól kezdve az emberi beavatkozás nélküli önzetűségig.

A lépések a sor alsó három szintjén, pontosabban a 0., az 1. és a 2. szinten elhanyagolhatóak abból a szempontból, hogy a sofőrülésben ülő embernek folyamatosan dolga van. Minden esetben ő vezet, akkor is, ha a vezetéstámogató szolgáltatások aktívak, függetlenül attól, hogy kell-e kormányoznia vagy hogy a pedálon van-e a lába.

A 0., az 1. és a 2. vezetésautomatizálási szint közötti különbséget az jelenti, hogy milyen vezetéstámogató szolgáltatások állnak az ember rendelkezésére. A 0. szintű segítség csak figyelmeztetésre, illetve pillanatnyi segítségre alkalmasak. Jó példa erre a Dacia Jogger automatikus vészfékező rendszere és holttérérzékelője, de az olyan sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek is ide tartoznak, amelyet például a Citroën C3 Aircrossban találhatunk.

Az 1. és 2. szint között csak kicsi a különbség. Itt a funkciók már aktívabban beleszólnak az autó viselkedésébe: az 1. szinten vagy csak kormányzási, vagy csak fékezési/gyorsítási támogatást képes nyújtani az autó a sofőrjének, míg a 2. szinten egyszerre mindkettő funkcióban tud segíteni a kocsit.

Második szinten áll a vezetésautomatizálásban az új, elektromos Renault Mégane, a Hyundai Kona, illetve a Ford Focus legújabb generációja is, köszönhetően a sávbantartó rendszernek, illetve adaptív tempomatnak. Az autók mindkét rendszert egyszerre tudják kezelni, azaz változtatnak sebességükön és beleszólnak az irányításba is, ha szükséges, pl. ha az autópályán 110-es sebességnél 130-ra állítjuk a tempomatot és a vészszáv felé sodródunk. A jármű önállóan gyorsítani kezd a beállított sebességig, ha





nincs előttük akadály, és korigál, azaz visszatereli az autót a sáv közepére, illetve követi az autópálya kanyarjait is. Az említett rendszerekhez kapcsolódhatnak más, az extralistákon feltűnő tételek is. Ilyen például a táblafelismerő, amely mindaddig mutatja az aktuális sebességkorlátozást, amíg másik azt felül nem írja. A látottak alapján az autó vissza is lassíthat, hogy ne lépje át a sebességhatárokat. Már az 1. szinten is megjelenhet ez extraként, de abban az esetben nincs semmilyen kormányzási segítség autónkban. A 2. szinten olyan vezetéssegítő rendszerek jöhetnek be, mint a parkolóasszisztens, mely szintén megtalálható a Ford Focusban. Ekkor az autó képes önállóan bekormányozni a parkolóhelyre önmagát.

Fontos kiemelni ezeknél a szinteknél, hogy az autó ugyan képes úgy közlekedni, hogy a sofőrnek hozzá sem kell érnie a pedálokhoz és a kormányhoz, attól még minden felelősség azé, aki a bal egyben ül. Nem véletlen, hogy például elengedett kormány esetén az autók rá-rászólnak a vezetőre, hogy fogja meg a volánt, és a kereszteződésekben a teljes megállásra is képesek autók nem indulnak újra, csak akkor, ha az ember a gázra lép.

Jelenleg az útjainkon 2. szintű vezetéssegítő rendszerekkel szerelt autók közlekedhetnek korlátozás nélkül. Ez jelenti a hétköznapi ember számára elérhető csúcstechnológiát is: tesztek zajlanak már ennél magasabb automatizálási szintű járművekkel is lezár, illetve gyéreb forgalmú területeken, városokban, például az Egyesült Államokban, de ez akkora ugrást jelent mind technológiailag, mind az emberi felfogásban, amire még nem állunk készen.

A 3. szint az első, ahol elkezdhetünk igazi önvezetésről beszélni – feltéve, ha adottak ehhez a körülmények. Ilyenkor az autó dönt arról – minden tényező figyelembevételével –, hogy képes-e az önálló vezetésre. A sofőrnek készenlétben kell állnia a kormány és a pedálok mögött, ugyanis menet közben változhatnak a viszonyok, és a szolgáltatás-csomag kérheti, hogy vegye át az irányítást az ember. Az SAE szabvány szerint ezen a szinten már nem kell a dugóban idegeskednünk, a feladatot megállásokkal és elindulásokkal együtt önállóan megoldja a jármű, de tud előzni és kikerülni is. Nyugodtan lehet nyomkodni a telefont. Számos, az önvezető autókról napvilágot látott vízióban, tanulmányban olyan formatervekkel találkozhatunk, ahol nincs is kormány és pedálsor az autókban. Erre a 4. szinten nyílik először elméleti lehetőség. Ezek már olyan járművek lesznek, melyek mindent megoldanak az ember helyett, viszont csak zárt, körülhatárolt területeken. Ebbe a kategóriába tartoznak a már tesztelés alatt lévő robot-taxik, melyek egy bizonyos városban vagy városrészben



dolgoznak, melyet alaposan „megtanultak”, viszont azon kívül nehezen vagy egyáltalán nem boldogulnának. A teljes önvezetés, az 5. szint csak annyival több a negyediknél, hogy eltűnnek a területhatárok, az autók képesek lesznek mindenhol teljesen önállóan közlekedni. Ekkorra már várhatóan a saját szenzorai által szerzett adatok mellett a környezetükkel és a többi járművel is folyamatosan kommunikálnak az autók.

### ÖRÜLJÜNK VAGY SZOMORKODJUNK, HA A GÉP VEZET HELYETTÜNK?

Számos területen bebizonyosodott már, hogy a gépek pontosabb, jobb munkát végeznek, mint az emberek. Ide sorolható az autóvezetés is, ahol a technológiai vívmányok, a vezetéstámogató rendszerek már eddig is sokat segítettek, és rengeteg balesettől mentették meg az utazókat. Az irány tehát egyértelmű: ha kiiktatjuk az emberi tényezőt, biztonságosabbá válik a közúti közlekedés a jövőben. Addig is azonban nagyon rögös út vár a fejlesztőkre és felhasználókra is. Az emberi viselkedés, valamint a számtalan ismeretlen, organikus közlekedés nehezen kiszámítható, és bonyolultsága miatt valószínűleg jó darabig az is marad.

Elképesztő számítási kapacitásuk ellenére a számítógépet nem lehet előre mindenre felkészíteni, programozni. Nincs intuíciójuk, emberi ösztönük, empátiájuk. Emellett az etikai és jogi kérdések is komoly akadályt jelentenek, főként akkor, amikor a forgalomban vegyesen szerepelnek majd az önvezető autók és az ember által irányítottak. Fontos azonban leszögezni, hogy sokan nem feltétlenül csak közlekedési eszközként tekintünk az autóra, hanem szórakozási formaként is. Egy jó autó vezetése élmény, amit hiba lenne teljesen megvonni az emberiség erre vevő részétől, de sok víz lefolyik még a Dunán addig, mire ez valódi problémaként merül fel. ■



# ÚJ CSÚCSOT HÓDÍTOTT MEG AZ ALPINE

**A motorsport újabb ágazatában, annak is a legmagasabb szintjén bizonyította rátermettségét az Alpine. A Pikes Peak-i hegyi felfutó versenyen elért eredmény önmagában is lenyűgöző, ám talán annál is érdekfeszítőbb, ahogyan – és amiért – a márka felkapaszkodott a felhők közé.**

CARNET **TRIPLEX**

Ha egy márka a motorsportnak köszönheti születését, nem meglepő, hogy szüntelen keresi az új kihívásokat. Az Alpine számtalan műfajban bizonyította már rátermettségét, a hosszútávú túraversenyektől kezdve a közúti ralin át a Forma 1-ig. Az évtizedek során elért eredmények azonban nem megnyugvásra, hanem további kihívások keresésére készítetik az igazi sportolót – a kétlábút éppúgy, mint a négykerekűt.

Így született meg tavaly novemberben a döntés, hogy az Alpine autót küld a világ legismeretesebb, legveszélyesebb és legkeményebb hegyi felfutó versenyére, az észak-amerikai Pikes Peak-i futamra. A hill climb műfaja nem ismeretlen az Alpine számára: a francia bajnokságban – Championnat de France de la Montagne – a hatvanas évektől több alkalommal is bajnoki címet ért el a márka. A Pikes Peak azonban egyedülálló és semmihez sem fogható. A 156 éles kanyarral tagolt, hajszál híján 20 kilométeres szerpentin a tengerszint felett 1865 méterről indulnak, és a célig 1436 métert kapaszkod-

nak a versenyzők. Kanyarról kanyarra ritkul a levegő, és ezzel együtt fogy a motor ereje, miközben a pilótának a mindig más irányból ragyogó nappal, a váratlan időjárás-változásokkal, helyenként poros útszakaszokkal és beláthatatlan hajtőkanyarokkal kell megküzdenie – no, meg azzal az ijesztő tudattal, hogy amennyiben hibázik, sem bukótér, sem korlát nem óvja őt meg végzetétől... Az Alpine régi motorsportpartnere, a Signatech bevonásával, nem egészen fél év alatt készítette el az autót, amellyel a felhőkbe vezető utat meg kívánták hódítani.

A hegyi felfutókra viszonylag egyszerű recept szerint készítik fel az autókat: minél nagyobb motorteljesítmény, minél kisebb tömeg, és a végtelenbe tartó leszorítóerő szükséges ahhoz, hogy végig bírják szusszal, könnyen irányíthatók legyenek, és a másodperc törtrésze se veszítsék el tapadásukat.

A kiindulási alapot az Alpine versenyaútója, az Alpine A110 GT4 Evo adta. A jár-

művet minden ballasztól megszabadították, így tömege 950 kilogrammra csökkent. A motor teljesítményét 500 lóerőre emelték, a leszorítóerőről pedig extrém aerodinamikai csomag gondoskodik: kötények és szárnyak, vezérsíkok és diffúzor szívják-préselik a talajhoz az autót. A felkészülés kulcsfontosságú eleme volt a pilótaválasztás, ám ezen a téren nem sokat kellett mérlegelniük a projekt felelőseinek: a francia Raphaël Astier nemcsak az Alpine A110-est ismeri behatóan (hiszen 2022-ben ezzel a típussal nyerte meg az FIA R-GT kupát), hanem a pályát is, hiszen korábban már négyszer vett részt az extrém versenyen. Eddigi legjobb ideje 9 perc 23,721 másodperc volt, ami nagyszerű távlatokat vetített az Alpine elé.

A francia csapat az Open, azaz nyílt géposztályban nevezte az autót. Itt az egyetlen megkötés, hogy a versenyaútók megjelenésükben és alapvető műszaki jellemzőikben visszavezethetők legyenek egy sorozatgyártású modellre,

AZ ALPINE NEM CSAK  
A MÁSODIK LEGJOBB  
IDŐ ÉRTE EL, HANEM  
ÖSSZESÍTÉSSEN IS  
DOBOGÓS LETT







ugyanakkor a hajtáslánc, a futómű és az aerodinamika szabadon módosítható. Idén tizenöt csapat nevezett ebben a rendkívül változatos kategóriában, köztük a kezdő Alpine... A futam végén azonban senkinek sem jutott eszébe zöldfülűként aposztrofálni a francia csapatot, hiszen Raphaël Astier a második helyen végzett Roman Dumas mögött, akiről két dolgot kell tudni: egyrészt, hogy idén egy 1400 lóerős (azaz az Alpine-nál csaknem háromszor erősebb) autóval állt rajthoz, másrészt, hogy ő tartja a Pikes Peak abszolút csúcsát. Az Alpine nem-

csak a géposztály második leggyorsabb idejét érte el, de összesítésben is felkerült a dobogóra. Az pedig már csak hab a tortán, hogy Raphaël Astier 6,3 másodperccel jobb időt futott egyéni csúcánál – a pilóta és autója tehát kölcsönösen kihozták egymásból a maximumot. Ezek után senki nem szólhatna egy rossz szót sem, ha az Alpine öncélúan, csak a sportélmény kedvéért vett volna részt a Pikes Peak-i futamon. Ennél azonban sokkal prózaibb oka volt a vendégszereplésre: a márka tisztán elektromos típusaival öt éven belül meg szeretné hódítani az észak-amerikai piacokat, itt pedig mindennél fontosabbak a hazai sportsikerek. Ez persze nem jelenti azt, hogy Európában ne fogadták volna kitörő lelkesedéssel az Alpine magaslati teljesítményét: olyannyira nem, hogy a gyár különleges optikai csomagot tervezett és hozott forgalomba. 8000 eurónak megfelelő összegért bárki a hegyi versenyautó látványos piros-fehér-kék öltözékébe bújtathatja A110-esét, így tisztelve az Alpine motorsporttörténetének újabb mérföldköve előtt. ■





# A JÖVŐ REMÉNYSÉGE

A jövő reményességét ajándékozta  
szülővárosának a Mazda.

**A világ legrégebbi Mazda-kereskedésének tulajdonosa fegyelmezett, tudatos választásokkal hozta létre cégbirodalmát. Egyetlen egyszer engedte, hogy az ész helyett a szív vezérelje a kezét – utólag pedig úgy véli, ez volt élete legfontosabb döntése.**

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

„Nagyapám az autógyárat alapító Macuda Dzsjudzsiró második fiúgyermeké, Macuda Szoja volt. A családi vállalkozáshoz kapcsolódva nyitotta meg kereskedését, nem sokkal azután, hogy a cég elkezdett gépjárműveket gyártani és átkeresztelték Mazdára” – emlékezik vissza a kezdetekre Macuda Tecuja, a pontosan kilencven évvel ezelőtt létrehozott Hirosima Mazda vezérigazgatója. A fiatal autógyártó első kereskedése sikeresen működött egészen 1945-ig, amikor augusztus hatodikán ledobták a városra az atombombát. A kereskedés és a hozzá kapcsolódó kiszolgáló létesítmények megsemmisültek, az ott tartózkodó emberek, köztük a cégelnök Macuda Szoja életüket veszítették.



A pusztítás az egész várost térdre kényszerítette, ám Hirosima felállt, és felsegítette a közösséget addig támogató vállalkozásokat, így az autógyárat és a kereskedést is. Harminc éven belül másodszer köszönhette feltámadását a Mazda a városnak – az 1920-as évek végén a helyi bankoktól kapott, nagylelkű támogatás segítette ki a bajba jutott családi céget a csődből, ezért



Macuda Tecuja egész életében mérhetetlen hálát és elkötelezettséget érzett a város és annak lakosai iránt.

Amikor tizenhét évvel ezelőtt átvette a Hirosima Mazda irányítását, elkezdte új lábakkal megtámogatni a vállalatot – részben a saját stabilitásuk iránti igény, részben a munkahelyek teremtésének vágya vezérelte döntéseit. Mostanra mintegy harminc cég tartozik a Macuda-birodalomhoz, közöttük számos, az autóiparhoz egyáltalán nem kapcsolódó vállalkozás.



*„Akkoriban mindenki a társadalmi felelősségvállalás zászlaját lengette. Az autókereskedések fákat ültettek, minden eladott jármű után egy-egy csemetét, hogy tegyenek a környezet védelméért. Én viszont úgy gondoltam, ez édeskeves. A klímaváltozás jóval nagyobb probléma, mint amit ligetek telepítésével megoldhatnánk; és messze túlnő egy hozzánk hasonló méretű vállalkozás lehetőségein. Ezért úgy döntöttem, kézzelfoghatóbb módon járulok hozzá a világ élhetőbbé tételéhez, és minden lehetséges módon támogatom Hirosima városát és annak lakosait.”*

Hirosima létezését a mai napig meghatározza az atomtámadás, és Macuda-san számos ehhez kötődő emlékmű építéséhez, szervezet működéséhez járult hozzá az évek során. Aztán egyszer csak megvilágosodott.

*„A város élő mementőként kell, hogy emlékeztesse az embereket a háború borzalmaira. A többiekkel együtt vallom, hogy a béke hírnökeiként fontos küldetést teljesítünk. Emellett azonban előre is kell tekintenünk: Hirosima nem merülhet bele a múltba, hiszen fantasztikus eredményeket mutathat fel, és nagyszerű jövő áll a város előtt. Ezt pedig meg kell mutatnunk, a világnak éppúgy, mint saját magunknak.”*



Négy évvel azután, hogy a családi vállalkozás élére állt, Macuda-san sorsfordító üzenetet kapott egyik üzleti partnerétől. Eladásra kínáltak egy tizenkét emeletes irodaházat, a béke emlékműve, a Genbaku-dóm közvetlen közelében. Egyértelmű volt, hogy a formálódó cégcsoport nem engedheti meg magának az épületet, ahogy az is, hogy szükségük sincs rá. Macuda-san mégis odament, és amikor a tetőről szétnézett, elállt a lélegzete.

*„Az első pillantásra beleszerettem a kilátásba. Nem tudom szavakba önteni a látványt: az emlékmű, az épületek sziluettjei, a hegyvonulatok a messzeségben. Azt gondoltam: ezt mindenkinek látnia kell...”*

A többi, ahogy mondani szokták, történelem. Macuda-san megvásárolta az épületet, majd hét évvel később megnyílt az Orizuru-torony, Hirosima felemelkedésének, a jövőbe és egymásba vetett hitének új jelképe. A torony legalsó szintjén kávéház és ajándékbolt működik, felette kiállítás mesél a város történetéről, legfelül pedig a fedett tetőterazon adhatják át magukat a látogatók annak a látványnak, amely Macuda Tecuját is rabul ejtette.

Mégsem ez a torony legnagyobb látványossága, hanem az épületnek nevét is kölcsönző origami darumadár, az orizuru. Több emelet magasságban üveggalitka borítja a toronyház falát, amelyre kívülről egy darut festettek, belsejét pedig több ezer, kézzel hajtogatott papírmadár tölti meg. Mindennek szimbolikus a jelentősége, a japán kultúrában ugyanis a daru a hosszú élet, a szerencse jelképe. A háborút követően az egész világot megrázta a kis Szaszaki Szadakó története, aki a bombatámadás után ezer darut szeretett volna hajtogatni, hogy meggyógyulhasson.

Azóta a világ minden részéből tízezerrel hozzák vagy küldik a béke emlékművéhez az origamidarvakat – 2016 óta pedig az Orizuru-torony is hozzájárul ahhoz, hogy a daru legendája szerencsét és hosszú életet hozzon Hirosima városának.





# VisualizID™



## Kivételes színazonosítási technológia

A PPG egyedi digitális színmegjelenítő eszköze - összekapcsolva a kamerával felszerelt DigiMatch™ spektrofotométerrel - segít a felhasználóknak megtalálni a PPG kiterjedt adatbázisában a legjobb színegyezést mutató árnyalatot.



### JELLEMZŐK

- Fejlett 3D-s megjelenítés, különböző nézetek
- Olyan változatok valóság-hű megjelenítése, melyek egyébként színminta fűjást igényelnének
- Nincs szükség további számítógépre és papír színkártyára
- Változtatható a forma és a fényforrás
- Hozzáférés a PPG variáns adatbázisához
- Egyszerű használat

### ELŐNYÖK

#### Jobb színegyezés

A fejlett technológia használatával a felhasználók valóság-hű látványt kapnak, így minden alkalommal kiválaszthatják a legjobban egyező árnyalatot, és csökkenthetik a fizikai színeszközöktől való függőséget.

#### Anyagmegtakarítás

A megfelelő recept kiválasztásával csökkenti a festékanyag költségeket és a színfűjással töltött időt, ami anyagmegtakarítást és a termelékenység növekedést eredményez.



#### PPG VisualizID

A fejlett 3D-s megjelenítés segítségével gyorsan és egyszerűen megtalálja a legjobb színegyezést.

#### Kevesebb hibalehetőség

Kisebbsébb lehetőség az emberi hibákra, kevesebb ismétlődés, ezáltal a fényezőműhelyek javíthatják általános hatékonyságukat.

#### Nagyobb jövedelmezőség

Idő- és festékmegtakarítással növeli a fényezőüzem nyereségét.

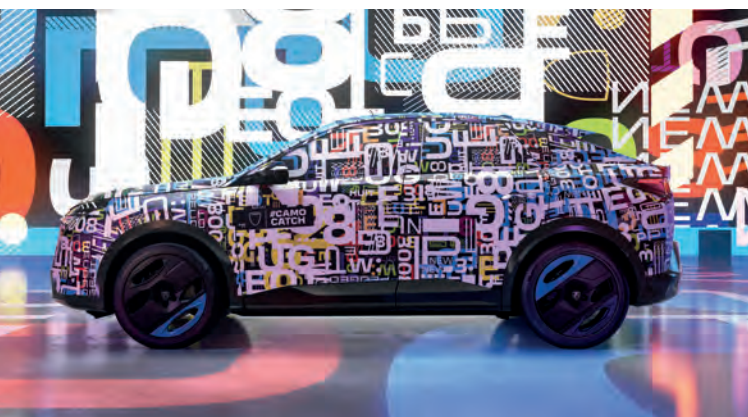


[www.autocolor.hu](http://www.autocolor.hu)

A mi termékünk az elégedett partner!







## ÁLCÁZVA JÁRJA EURÓPA ÚTJAIT AZ ÚJ 3008-AS

Júliusban és augusztusban álcafestésben járja Európa útjait az új 3008-as Peugeot. Aki lefotózza valamelyik álcazott prototípust, és feltölti a fotót a Facebookra vagy az Instagramra, utat nyerhet a modell jövő évi sajtóbemutatójára!

CARNET **AUTO-FORT**

CARNET **FOR-TOP**

A Peugeot a közelmúltban megszavaztatta a márka rajongóit, hogy milyen álcafestésben küldje közúti tesztelésre az új 3008-as prototípusait. Három változat nyert, ezeket a designokat kapták meg az autók, amelyek már az utolsó közúti tesztelési fázisban vannak leleplezésük előtt.

Az álcafestések ugyan próbálják egy kicsit elcsalni az autó végleges formáját, de ebben a stádiumban már igazából a sziluettből is kikövetkeztethető, hogy a 3008-as egy kicsit "kupésított" crossover lesz.

Bár az autó külsejéről még csak oldalsó képeket közöltek, a belsejét már teljes egészében megmutatták: látványos, a vezetőt körülölelő műszerfallal és összességében egy nagyon sportos belső térrel csábítja majd a vásárlókat a 3008-as.

Az álcazott 3008-asokat július 15. és augusztus 15. között lehet elcsípni az európai közutakon (ennél pontosabban nem közölték, hogy melyik országokban tesztelik majd a prototípusokat). A fotót a Facebookon vagy az Instagramon kell megosztani a **#CAMOCATCH** hashtag használatával, és persze külön írva meg kell jelölni a **@PEUGEOT**-t is. Összesen hat szerencsés nyertes vehet majd részt a következő évi menetpróbán az autós újságírókkal együtt. ■



# HÁROM KÜLÖNLEGES AUTÓ, AMILYEN CSAK AZ MG-NEK VAN

**Az ember nem feltétlenül vár világújdonságot egy apró márkától, még ha olyan dinamikusan fejlődik is, mint az MG. A brit-kínai gyártó palettáján mégis találunk olyan modelleket – méghozzá elektromosokat – amelyek kiemelkednek a mezőnyből.**

CARNET **AUTO-FORT**

Ma már nyugodtan kijelenthetjük, hogy az MG sikeresen tért vissza Európába. A brit autóipar egykori ékköve, sikeres és sikkos sportautók gyártója 2006-ban teljességgel újraalkotta önmagát, és ma már modern, fiatalos, progresszív családi autókkal szerez magának híveket, immár Magyarországon is. A márka növekvő népszerűségében kulcsszerepet játszik, hogy az MG a hajtásláncváltásték kialakításakor észszerűen az arany középutat választotta: kínálatában hagyományos benzinmotoros modellek, hibridek és tisztán elektromos modellek egyaránt megtalálhatók. Tovább erősíti a márka pozícióját a különösen versenyképes árképzés és a verhetetlen gyári garancia. Ezek mellett akár erős arculat nélkül is boldogulna a piacon az MG, a patinás név azonban kötelez, ezért a márka tervezői és mérnökei folyamatosan azon dolgoznak, hogy a mezőnyből kiemelkedő, különleges és emlékeztető típusokkal örvendeztessék meg a piacot. Cikkünkben három ilyen MG-modellt veszünk sorra, amelyek egytől egyig olyasvalamit tudnak, amit nem találni meg máshol.

## A VILÁG ELSŐ ELEKTROMOS KOMBIJA

Az MG5 szedánnak is különleges, kupésan kialakított C oszlopával kifejezetten elegáns, sportos jelenség, ám ebben a formájában az európai piacokon nem forgalmazzák az alsó középkategóriás modellt: helyette a tágas, impozáns kombivariáns érkezett meg hozzánk 2022-ben, méghozzá tisztán elektromos hajtásláncsal. Ezzel az MG történelmi tettet hajtott végre, hiszen a villanymotort korábban senkinek nem jutott eszébe kombikarosszériával társítani. Az MG5 pedig hozza a papírformát: a 4,6 méteres modell csomagtartója már alaphelyzetben is tágas, 479 literes, a hátsó üléseket lehajtva pedig 1367 literig bővíthető. A 455 kilogrammos maximális terhelhetőséggel messzemenőig ki is használható ez a sok hely, ha pedig ennél is több szállítani valónk akad, az MG5 akár 500 kilogrammot vontathat, ami nem mondható általánosnak a villanyautók mezőnyében. A modell kétféle hajtásláncsal elérhető: az 50 kWh kapacitású akkumulátorhoz 130 kW (177 LE) csúcsteljesítményű villanymotor társul, míg a nagyobb, 61 kWh-s akkuval szerelt







modellek 110 kW-os (150 LE) villanymotort kapnak – az előbbi 320, az utóbbi 400 kilométeres maximális hatótávolsággal büszkélkedhet. A menetdinamika terén nincs különbség a variánsok között (7,7 mp alatt gyorsulnak 0-100 km/óra-ra, végsebességük 185 km/óra).

## 21. SZÁZADI SPORTAUTÓ

Száz évvel ezelőtt apró roadsterjeivel írta be magát az autózás történelemkönyvébe az MG. A klasszikus sportkocsik szellemisége ma is él, épp csak más formátumban: az MG4 egy harcias megjelenésű, áramvonalas ferdehátú, amely számos észszerű verzió mellett egy ellenállhatatlanul erős, száguldásra termett változatban – azaz hot hatchként – is elérhető. Az MG4 XPower mindkét tengelyét egy-egy villanymotor hajtja, a rendszerteljesítmény 320 kW, azaz vérforraló 435 lóerő, a kombinált forgatónyomatéki maximum hegyeket megmozgató 600 Nm. Ha ezek a számok kedvet csinálnak a vezetéséhez, még izgalmasabb lesz az ajánlat, ha eláruljuk, hogy az autó álló helyzetből 3,8 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra-ra, köszönhetően az elektronikus differenciálzárnak és a rajtautomatikának. A végsebesség eléri a 200 km/órát.

## ELÉRHETŐ ÁLOMAUTÓ

Míg az MG4 XPower a logikus folytatása az MG sportautó-hagyományainak, a Cybersterben egy cseppnyi észszerűség sincs, viszont majd' szétveti az adrenalin – ugyanúgy, mint minket az a hír, hogy 2024-től gyártásba veszi meseszép elektromos roadsterjét a márka.

A felfelé nyíló szárnyas ajtók, a meredek kacsafarokban végző, erőtől duzzadó karosszéria és a klasszikus vázszontó olyan élményeket ígérnek, amelyekkel rendszerint csak a szupersportkocsik világában találkozhatunk. Az előzetes információk szerint az MG4 által is használt platformra épülő roadster 230 kW-os (313 LE) hátsókerék-hajtású, vagy 400 kW-os (544 LE), összkerekhajtású kivitelben készül majd. Az utóbbinak 3,2 másodperc is elég ahhoz, hogy elérje a 100 km/órát, a hatótávolság mindkét esetben érdemben meghaladja az 500 kilométert.

Egy józan, egy izgalmas és egy teljesen eszement autó: úgy tűnik, az MG minden ügyféltípusnak tud kedvére való alternatívát kínálni – és ez még csak a kezdet. ■





# FEJLŐDNEK A VILLANYAUTÓK, GYARAPSZIK A HATÓTÁV - ÚJ ELEKTROMOS AUTÓK A CARNET MÁRKÁINÁL

**Meglévő autók továbbfejlesztésével, teljes modellváltásokkal és új típusok bemutatásával fejlődik a CarNet márkáinak villanyautó-választéka.**

Folyamatos a fejlődés a CarNet által kínált elektromos autóknál, amiből ügyfeleink nagyobb hatótávolsággal és jobb töltési paraméterekkel profitálnak. Nemrég részletesen beszámoltunk a Peugeot e208 modernizálásáról, de más márkáink is értékes fejlesztésekkel, vonzó új modellekkel jelentkeznek az elektromos autók között 2023-ra. Ebben a cikkben a FIAT, a Hyundai és a Renault közeljövőbeli újdonságai közül mutatunk be egyet-egyet.

## FIAT 600E

### NAGY HATÓTÁV, VILLÁMGYORS TÖLTÉS

Túlzás nélkül legendás nevet éleszt újja a FIAT az elektromos 600-assal. Az olasz gazdasági csodát szimbolizáló FIAT 600 az eredetileg csak kétszemélyes 500 nagyobb és kényelmesebb társa volt, amelyből 2,7 millió darab készült 1955 és 1969 között Torinóban. Farmotoros, benzines és hátsókerék-hajtású ósével és a városi minik közé tartozó Seicentóval szemben az új 600e már elektromos hajtású.

Mivel a 364-es gyári kódjelű 600e csak elektromos hajtással lesz elérhető, nem váltja le közvetlenül az 500X-et, bár vele megegyezően egy félmagas építésű crossover. 4171



mm-es hossza, 1781 mm-es szélessége és 1523 milliméteres magassága alapján a Nissan Juke, a Renault Captur vagy a Suzuki Vitara konkurense is lehet. Elektromos hajtásával a legkézenfekvőbb alternatíva a Jeep Avenger és a Peugeot e208, amellyel közös alapokra épül: mindegyik a Stellantis-konzern eCMP-modulrendszerét használja.

Korszerű és versenyképes hajtásrendszert örököl a FIAT 600e. Állandó mágnesű szinkron villanymotorjának csúcsteljesítménye 115 kW azaz 156 lóerő, a maximális forgatónyomaték

260 Nm. Ismerős lehet az 54 kilowattóra kapacitású lítiumion-akkumulátor is. A folyadékhűtésnek köszönhetően az akkut egyenáramon akár 100 kW-tal lehet tölteni a villámtöltőkön, a hatótávolság 400 km körül alakul a WLTP-ciklusban mérve. A 9,0 mp-es gyorsulás 0-100 km/óra kiváló menetdinamikát ígér, a száguldásnak 150 km/órás végsebességnél szab gátat a leszabályozás, amivel elkerülhető az erős hatótávvesztés. Az új FIAT 600e budaörsi, győri, tatabányai és veszprémi márkakereskedéseinkben várja majd ügyfeleinket.

## ÚJ KONA

### FORMABONTÓ KÜLSŐ, BEVÁLT TECHNIKA

Vannak elektromos autók, amelyek nem irtózatos akkumulátoruknak köszönhetik kiugró hatótávolságukat, hanem kimagasló hatékonyságuknak. Ilyen autó a Hyundai Kona EV első generációja, amelyet sok ügyfelünk használ igazán elégedetten.

Hamarosan új modell váltja a Konát hibrid, benzines és elektromos hajtással, a veszprémi CarNet Auto-Forráshoz megérkezik a Kona második generációja. Az autó erős újrakezdést jelent, mert az elektromos verzióval indult a fejlesztés, a Hyundai nem a belső égésű motoros hajtásláncokhoz igazította az alapkoncepciót. A B crossover kategória adottságaihoz mérten a 0,27-es alaktényező parádés, az áramvonalas kialakítás a hibrid és a belső égésű motoros Konákat is takarékosabbá teszi. Olyan különleges a formaterv, mintha a Kona is az elektromos almárka, az Ioniq autója volna, bár erről nincs szó. A szögletes kerékjáratí ívekkel egyedibbé tett villanyautó orr-résében valószínűleg a Robotzsaru megálmodói is kedvüket lelnék. A 266 centiméteres tengelytávval





tágas utasteret ígérő újdonság hátulról is formabontó, joggal mondhatjuk róla, hogy nem hasonlít semmilyen más autóra. Beigazolódott az évek során, hogy a Hyundai jó kompromisszumot talált az akkuméter és a hatótávolság között, így ezek a paraméterek nem módosulnak jelentősebben. 65,4 kilowattóra lesz a bővített nagyfeszültségű akkumulátor kapacitása, amivel a WLTP-mérés szerint 490 km megtételére képes az autó. Aki csak városi használathoz váltana elektromos hajtásra, elégedett lehet a másik akkuvariánssal. A kisebb akkus Hyundai Kona a jövőben 48,4 kilowattórás akkukapacitást nyújt.

Különlegességként az elektromos Hyundai Kona kolosszális power bankként is használható a V2L (vehicle to load) funkcióval. Nagyfeszültségű akkumulátorának energiataralmával a kirándulást megédesítő gofrisütéstől egy fűnyíró táplálásán át a spontán utcabál teljes hangosításáig elláthatunk 230 voltos árammal sokféle eszközt, feltölthetjük például az elektromos rásegítésű kerékpárokat. Az új generációban elől is elhelyezhetjük a töltőkábeleket, mert a 466 literes hátsó csomagteret kiegészíti 27 liternyi frunk, azaz orrcsomagtér.

Az új Kona mellett a veszprémi szalonban a legsportosabb, legvagányabb villanyautóval is találkozhatnak majd, ha megérkezik a Hyundai Ioniq 5 N. A sportváltozat 650 lóerős, 3,4 mp alatt gyorsul 100-ra, és olyan különlegességeket kínál, mint a farolást segítő driftüzemmód.

## RENAULT ÚJ SCÉNIC, ÚJ ALAPOKON

Hosszú éveken át a Renault büszkélkedhetett Európában a legnagyobb darabszámban értékesített villanyautóval. A Zoé révén a márka 2012 óta értékes tapasztalatokat halmozott fel az elektromos autók fejlesztésében és gyártásában, amiből a csoport több márkája is profitál. A Dacia Spring erősebb motorváltozataráról és bővített felszereltségéről tavasszal már beszámoltunk, de a kínálat átellenes végén sincs üresjárat. A prémium-sportautókat gyártó Alpine 2025-től kezdve teljes egészében átáll elektromos hajtású modellekre.

A Renault kínálatában egyszerre hódítanak a belső égésű motoros, a teljes hibrid és az elektromos autók, amilyen a következő Scénic. A típusnév a magyarul festői jelentésű scénique szóból ered, ebben ott a világ felfedezésének ígérete, amiben a Scénic mindig is nagy volt méretes üvegfelületeivel és családbarát utasterével. Az eredetileg 1996 őszén, Mégane

Scénic néven bemutatott és az 1997-es Év Autójának megválasztott egyterű hamarosan újjászületik.

Alapjaiban eltérő, tisztán elektromos hajtású családi autóként érkezik a Renault Scénic ötödik generációja, amelynek műszaki alapja a Megane E-Tech által bevezetett, vadonatúj villanyautós padlólemez. A családi autó a Scénic Vision koncepcióautóból születik, a tanulmányautó értékeinek átmenésével a sorozatgyártásba, bármilyen nehéz feladat is ez. Egyelőre nincsenek képeink és adataink sem a végleges szériaváltozatról, mert a sorozatgyártás modell csak szeptember 4-én lesz látható az IAA Nemzetközi Autókiállításon.



Amikor a douai-i (e: dué-i) ElectriCity üzem gyártani kezdi az autót, nem sokkal később megjelenhet az idén 25 éves CarNet Renault Triplex budakalászi és két pesti márkakereskedésében is. A Megane E-Tech alapján egy nagyon helytakarékos felépítésű, alacsony alváz, remek térkihasználású autóra számíthatunk kiemelkedően gyors, 22 kilowattos váltóáramú töltéssel. Fejlett fedélzeti töltőberendezésével, más Renault villanyautókhöz hasonlóan, az új Scénic is optimálisan ki tudja használni a Nyugat-Európában és Magyarországon is nagyrészt AC-töltőkől álló hálózat adottságait az akkumulátor kímélő, de meglehetősen gyors töltésére. Az újdonsággal a márka igen széles ügyfélkörre építhet, mert az első négy generációból összesen 5,4 millió talált gazdára, ami mindennél jobban igazolja az autó sikerét. A Scénic után a Renault következő nagy dobása a szintén elektromos hajtású új R5 lehet a villanyautók világában.

Láthatjuk, hogy kedveljük akár az olasz, a francia vagy a távol-keleti autógyártás termékeit, a CarNet szalonjaiban mindig megtaláljuk a legfrissebb technológiát felvonultató autókat. Ma már olyan villanyautók várják a felhasználókat, amelyek egyre kevesebb kompromisszummal nyújtanak nagy élményt a mindennapi autózás során. ■





**E-otthonbiztositas.hu**

Az Eurorisk minősített fogyasztóbarát  
otthonbiztosítási portálja

# A biztonság gondoskodás



Fogyasztóbarát otthonbiztosítások  
online vagy személyes ügyintézésel

Minősített, családbarát, közérthető,  
zöld és digitális, 30 éves tapasztalattal

[www.e-otthonbiztositas.hu](http://www.e-otthonbiztositas.hu)





# BUKTATÓK, BANÁNHÉJAK ÉS LEGENDÁS NEVEK – ÍGY KAP NEVET EGY AUTÓ

**Néha úgy tűnhet, hogy egy komplett autót könnyebb kifejleszteni, mint olyan nevet találni, amely megszólítja az embereket, illik a termékhez, sehol a világon nem kínos, és önmagában is márkanévvé tud válni. Egy autónak jó nevet adni szinte művészet.**

Sylvia, Thunderbird, Tucson, Xedos, illetve BZ4X, 19, 2107 és 530i: egy autó nagyon sokféleképpen elnevezhető. Kaphat kitalált, mesterséges szót típusnévként, viselhet kódot vagy számjelzést, és átvehet egészen más jelentéssel létező szót vagy akár emberi nevet is.

Bármilyen megoldást választ is egy autógyártó, a jó névnek illenie kell a termék jellegéhez, karakteréhez. Egy városi autóhoz nem passzol egy sok szótagos, hosszan lejtő elnevezés, amire jó példa Renault Zoé, nagyobb autókkal viszont harmonizálhat egy 3-4 szótagos név is, amilyen az Avensis, a Talisman, de a Primera és a Mondeo is ugyanennyi szótagból áll. Még nagyobb autók ennél hosszabb nevekkel is sikeresek lehetnek, erre példa a Porsche Panamera vagy a Bentley Continental, de a négy szótagos autónevek meglehetősen ritkák.

## SEGÍTHET A KOMPUTER

Évtizedek óta gyakorlat az is, hogy az elnevezésen tanakodók számítógéppel alkottatnak semmit nem jelentő szava-

kat a megadott szótagokkal, kezdőbetűvel és végződéssel. Időnként addig nem is létező szavak futnak be típusnévként, erre példa a Vectra. A kreált elnevezés előnye, hogy a szónak nincs, nem is lehet negatív konnotációja, nem köthető hozzá rossz érzés az ügyfelek részéről. Továbbá más termékhez sem kapcsolódhat, mint a Ford Tempo, amiről német nyelvterületen a papír zsebkendő (ld. Tempotücher) juthat az emberek eszébe.

Néha több száz valódi szó, földrajzi név és műszó közül kristályosodik ki az az egy, amit aztán a csomagterfedélre ragasztanak egy fénylő típusjelzéssel. A név meghatározásában a lélektannak is szerepe van. A Renault Austral esetében a két a-á hang harmonikussá teszi a szót és középen az str más-salhangzó-torlódás erő sugároz, ami jól áll egy SUV-nak.

## ADÓDNAK MALÓRÖK

Fontos, hogy a név a világ minél több pontján könnyen kiejtendő legyen és ne keltsen negatív asszociációkat. Magyarországon a Hyundai Getz épp emiatt TB Get néven volt kapható. A Honda teljesen lecserélte a tervezett Fit nevet Jazzre, amikor megtudta, hogy a skandináv nyelvekben a fitta egy durva kifejezés a női nemi szervre.

Hasonló malőrök elkerülése érdekében a nevek jelentését legalább a fő világnyelveken ellenőrizni kell, tisztázandó továbbá, hogy védjegyoltalom alatt állnak-e, viseli-e akár egészen más termék, használja-e a más cég. Nyelvészek és jogászok hada dolgozik a jól működő és még nem foglalt elnevezések megtalálásán, ha egy márkának nincs olyan bevált nevezéktana, mint az Audinak vagy a Citroënnak. Náluk a betű utáni szám jelzi az autó márkahierarchiában elfoglalt helyét A1-től A8-ig, vagy C1-től C8-ig, a városi kisautótól a korábbi nagy egyterűig.

Nem feltétlenül baj, ha egy névben van valami szokatlan, akár valami megosztó. A Qashqai pont ilyen, se leírni, se jól kiejteni (káskáj) nem volt könnyű az iráni nomád törzs nevéét, de az új szegmenst alapító kompakt crossoverhez nagyon is illett egy ennyire eredeti név. Az autógyártók szeretnek erős, emlékeztető modellneveket reciklálni, de időnként egészen





más jellegű autók kaphatják meg ugyanazt a nevet, sőt, néha más gyártó nyúl vissza egy patinás névhez. A BMW azért használhatja az XM nevet konnektorról tölthető akkus terepjárójához, mert a Citroën lemondott egykori csúcsmodellje, az 1990-es Év Autójának megválasztott Citroën XM nevééről. Most pedig jöjjen pár közismert autó nevének eredete a CarNet márkáitól!

### DACIA DUSTER: POROS ELŐZMÉNYEK

Sokak számára a Duster szó a Dacia 2010-ben bemutatott sikerautójával vált ismertté, de a név jóval régebb óta kötődik az autókhoz. Eredetileg a Duster az ARO nevű román terepjárgyártó egyik típusának volt az exportpiacos neve, az ARO 10 Nagy-Britanniában futott Dacia Dusterként. Maga a szó az angol por (dust) tőből ered, a duster szó szerint porrongyot vagy tollseprűt jelent, és a portól védő köpenyre is használható. De az autó elterjedtsége miatt ma már sokkal többeknek juthat eszébe róla a kiváló ár/érték arányú SUV, mint a törlőrongy.

### MUSTANG: SZÁRNYA VAN ÉS NEM NÉGYLÁBÚ

Kevés autó vált ikonná, de az 1964 óta értékesített Ford Mustangnak kétségtelenül megadott ez a dicsőség. A nevet meghallva a legtöbben az észak-amerikai prérilovakra gondolnak. A musztángok szilajsága, szabadsága, zabolátlansága természetes asszociáció, pláne, ha elől egy V8 dohog vagy épp bömböl. Ennek ellenére a névadó inkább egy második világháborús vadászpülögép lehetett. A North American Aviation P51 Mustang egy nagy hatótávú vadászgép és vadászbombázó volt, amely 1942-től szolgált a brit, majd az amerikai légierő kötelékében. Németországban az első időben a Ford nem használhatta ezt a nevet, mert a Mustang névjogait a Krupp művek le védte egy 1950-es évekbeli hasznajárműhöz. A Ford nem volt hajlandó kisebb vagyont fizetni a névhasználatért, inkább átnevezte a sportos autót T5-re. Ez volt eredetileg a Mustang-projekt kódneve, de jó ideje Németországban is eredeti nevén kapható a legendás sportkupé és a kabrió.

### WRANGLER: MAGA A SZABADSÁG

Eredetileg az angol wrangler szó négy lábú haszonállatok gondozását végző emberekre vonatkozott, az állománytól függően csikósnak vagy csordásnak is fordíthatjuk. A legel-tető állattartás kemény munka volt Észak-Amerikában is, és ahogy a vadnyugat a ménesekkel, csordákkal a szabadság mitikus földjévé nemesült, a wrangler még jobban passzolt egy terepjáróhoz, amely kalandot, romantikát, hódítást ígér. Ez összevág a termék adottságaival, mert a Jeep ősei a győztes oldalán a világháborúban bizonyították megbízhatóságukat és közmondásosan jó terepjáró-képességüket.

Egész rövid idő alatt vált kultikussá a Wrangler neve, mert a



Jeep csak az 1980-as évek második felétől nevezte Wangler-nek rövid és közepméretű terepjáróját. Az addigi CJ típusnév mögött a civil felhasználásra utaló Civilian Jeep rejlik. A CarNet budaörsi és győri autószalonjában a Wrangler negyedik generációja kapható. Konnektorról feltölthető akkumulátorával a plug-in hibrid terepjáró zöld rendszámra jogosult. A 380 lóerős Wrangler 4xe az Ohio állambeli Toledóból indul útnak a magyar ügyfelekhez.

### KELLEM ÉS BÁJ A YARIS MÖGÖTT

Világossá vált az 1990-es évek második felére a Toyota számára, hogy a fakó Starlet után valami nagy dobás kell az áttöréshez a kisautók között. A Yaris változó szelepvezérlésű benzines motorpalettája, nívós biztonsága, tologatható hátsó üléspadja és remek helykihasználása meghozta az Év Autója címet Európában és Japánban egyaránt.

Ám az autó fejlett technikája és praktikuma is nehezebben érvényesül jó név nélkül. A Yaris szó gyökerei a görög mitológiában rejlenek, a kháriszok többek között a kellem, a báj, a szépség és a jóság istennői. A szó eleji kemény k-t azonban a német ja, azaz igen szóval helyettesítette a Toyota. A Yaris telitalálat, mert az európai vásárlók valóban igent mondtak japán kisautóra.

Érdekes, hogy a Toyota a hazai piacon két évtizeden át más nevet használt, Japánban csak a negyedik generáció vette át a globálisan bevált Yaris nevet az addigi Vitz helyett. A Toyota szereti a belpiacon németesen csengő névvel forgalmazni személyautóit. Erre példa a Platz. Az autógyártók sok erőfeszítést tesznek a megfelelő név megtalálásáért, de egyes autóknak mégsem ők adnak nevet. Sok autó akkor kapja meg valódi nevét, amikor boldog tulajdonosa elnevezi a színe, a rendszáma vagy más sajátossága alapján. ■

## A legjobb lízingajánlatok a téli szezonra

Lízing kedvező THM-mel vagy fix kamatozással új autókra? Az év végi időszakban elérhető kedvezményes pénzügyi konstrukciók közül válogattunk az Euroleasing kínálatából, melyek segítségével számos népszerű autómárka még több aktuális modellje kerül karnyújtásnyi közelségbe.



## Kik vagyunk?

Az Euroleasing a hazai lízingpiac egyik vezető szereplője, amely több évtizedes szakmai tapasztalatára és széles körű márkakapcsolataira építve korszerű finanszírozási szolgáltatást nyújt személy- és haszongépjárművek, mezőgazdasági gépek és ipari eszközök beszerzéséhez. Kényelmesen használható online felületeivel és országos hálózatával az Euroleasing vállalatokat és magánszemélyeket egyaránt kiszolgál.

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



**DC**  
**DACIA**

  
**RENAULT**

  
**NISSAN**

**FIAT**  
PROFESSIONAL

**Jeep**<sup>®</sup>

  
**mazda**



**THM: 0% - 37,0%**



# A TITKOS ÜZEM, AHOL AUTÓGYÁRAT ÉPÍTENEK

**Van a Renault-nak egy titkos minigyára, ahová a cég alkalmazottai közül is csak a kiválasztott kevesek léphetnek be, az itt épített prototípusok pedig a szokásoson túl egy egészen különleges célt is szolgálnak.**

## CARNET TRIPLEX

A Renault két és fél évvel ezelőtt bemutatott elektromos prototípusa megérdemelten nyerte el a 2021-es Év Tanulmányautója díjat. A legendás R5 reinkarnációja az egész márka elektromos útjának a jelképe és első lépése. Ahogy a Renault 5 egyre közelebb kerül a megvalósuláshoz, a projekt apropóján a gyár is bepillantást enged a közönségnek egy eddig hétpecsétes titokként kezelt műhelyébe.

A Párizs közelében fekvő Renault Technocentre egyik eldugott zugában, ahová mobiltelefont sem vihetnek be a dolgozók, immár huszonöt éve működik a globális

gyártásfejlesztő központ. Itt pontosan azzal foglalkoznak, ami a név sugall, bár a folyamatot nem egyszerű leírni: az üzemben egy komplett autógyár működik, ahol prototípusokat (azaz leendő szériamodellek egyedi, előzetes példányait) szerelnek össze, hogy aztán a folyamat tanulságait levonva megtervezhessék a leendő sorozatgyártás gépeit, szerszámait és folyamatait. A Renault-n kívül nem sok autógyártó üzemeltet ilyen létesítményt. A számítógéppel támogatott tervezés és gyártás korában végső soron megkerülhető volna ez a lépés, a tesztelésre szánt prototípusokat pedig talán gyorsabb és olcsóbb volna kézzel összeszerelni. Ám ahogy annyi





más területen, itt sem lehet mindent maradéktalanul szimulálni, a Renault-nak pedig meggyőződése, hogy a hibátlan minőség érdekében szükség van erre az állomásra. Itt ugyanis élőben lehet igazolni (vagy rosszabb esetben megcáfolni) a tervezők elméleteit és számításait, a folyamat pedig két irányban működik: minden egyes, itt legyártott prototípussal maga a gyártási folyamat is tökéletesebbé válik. A Renault már 2021 októberében megkezdte a Renault 5 prototípusainak gyártását – ezek a



korai példányok úgynevezett öszvérek voltak, amelyeken egy Renault Clio karosszériája alá rejtve tudták tesztelni az egyes fődarabokat. Ez különösen fontos volt ebben a bizonyos projektben, hiszen az új R5-ös az első típus, amely a tisztán elektromos CMF-B EV platformra épül. Mire a projekt lezárul, a központ munkatársai mintegy hatvan prototípust készítenek el. Miközben pedig a tesztpilóták a skandináv télben, a sivatagi nyárban és egyéb, szélsőséges időjárási körülmények között vizsgáztatják az itt gyártott autókat, a Renault a leendő sorozatgyártást is előkészíti, hogy 2024-ben fennakadások nélkül kezdődhessen meg a Renault 5 forgalmazása, és azzal a márkával új korszaka. ■



# ESZTERGOMBAN GYÁRTHATJÁK A SUZUKI ELSŐ VILLANYAUTÓJÁT

Igen, akár még erre is sor kerülhet, de nem ez volt az egyetlen érdekfeszítő információ, az egyetlen örömteli hír, amelyet a 2022-es pénzügyi évet összegző sajtótájékoztatón megosztott a nagyközönséggel a Magyar Suzuki.

CARNET AUTO-FORT



Mint minden japán vállalat, a Suzuki is a második negyedévtől, azaz áprilistól számítja pénzügyi éveit, ezért aztán a nagy összegzésekre is tavasz végén, nyár elején kerül sor. Így van ez Esztergomban is, ahol idén június idusán tartotta meg évről-évre sajtótájékoztatóját a Magyar Suzuki.

Ha egy szóban kellene összefoglalni, milyen évet zárt a Suzuki 2022-ben, egyszerű volna a feladat: jót. A cég teljes vagyona fennállása során most először lépte át az egymilliárd eurót, az értékesítési bevételek visszatértek a Covid előtti időszak szintjére: a 2,145 milliárdos forgalom 12,6 százalékát tették ki a magyarországi eladások, a többit exportpiacain érte el a vállalat. Az előbbi terén 2,3, az utóbbiakon viszont 26 százalékos növekedést regisztrált a cég, ami a nyers számokon is túlmutatóan jó hír: a Suzuki termékei iránti, erősen növekvő nemzetközi kereslet egyrészt hosszú távon még inkább megerősítheti a Magyar Suzuki pozíciót, másrészt felértékeli az esztergomi központtal működő vállalat jelentőségét a Suzuki globális hálózatában. Ezek pedig reálisá

tehetik annak a lehetőségét, hogy Magyarországon indítsa be várva várt újdonsága, a tisztán elektromos modellportfóliója a gyártását a Suzuki. Erről egyelőre nem született döntés, jelenleg még az ehhez szükséges gyártási, illetve technológiai feltételek bevezetésének lehetőségét tanulmányozza a vállalat.

---

HOGY MILYEN LESZ AZ  
ELSŐ VILLANY-SUZUKI,  
ARRÓL A SUZUKI EVX  
ALAPJÁN ALKOTHATUNK  
FOGALMAT.

---

Az viszont bizonyos, hogy már a 2024-es pénzügyi évben, azaz legkésőbb 2025 első negyedévének végére megjelenik Európában – így Magyarországon is – az első akkumulátoros elektromos Suzuki, és 2030-ra már öt ilyen típust fog gyártani és forgalmazni a márka. Hogy milyen lesz az első villany-Suzuki, arról az idén év elején bemutatott Suzuki eVX tanulmány alapján alkothatunk fogalmat. A sajtótájékoztatón a cég vezetése

arra is utalást tett, hogy az első öt villanyautó között lehet olyan, amely a Toyotával közös fejlesztésben születhet meg. Ha megvalósul a hazai villanyautó-gyártás Esztergomban, szinte bizonyosan hazai forrásból érkezik majd a szükséges akkumulátor is az autókba. Egyelőre korai volna tehát esztergomi villanyautóra koccintani, viszont számos más okból kifolyólag





mégis érdemes pezszt bontani a Suzukinál. Például azért, mert 2022-ben sorban hetedik alkalommal lett piacvezető a Magyar Suzuki a hazai személyautó-eladások terén. A Vitara itthon, az S-Cross a külföldön vezette a cég eladásait – mindkettő esztergomi modell, amelyeket ráadásul túlnyomórészt hibrid hajtással gyártanak: a benzin-elektromos technológia tette ki az összes legyártott crossover több mint háromnegyedét (76,63%).

A 2022-es pénzügyi év meghatározó újdonsága volt a Suzuki Connect szolgáltatás bevezetése, amelyet Európa-szerte a Magyar Suzuki biztosít a márka ügyfelei számára. A szolgáltatással az autó élő kapcsolatot tart többek között a márkakereskedéssel, miközben lehetőséget biztosít a tulajdonos számára, hogy távolból ellenőrizze autója állapotát, de meghatározhatja

a parkoló autó helyét, lekérheti a vezetési előzményeket is. Bár az autózáshoz nincs közvetlen köze, mindenképpen szívvel-melengető az a környezettudatos szemlélet, amellyel a Suzuki hajómotor-üzletágát fejleszti. A vállalat két év alatt 28 tonnával csökkentette a hajózási termékeinek csomagolásához felhasznált műanyagok mennyiségét. Olvasóink azonban talán arra is emlékeznek, hogy a Suzuki ennél is többet tesz a plasztikszennyezés megállításáért.

Mindez a fejlődés elképzelhetetlen lett volna a Magyar Suzuki dolgozóinak odaadó munkája, kitartó erőfeszítései nélkül. A vállalat ezért a tavalyi pénzügyi évben a gyorsan és kedvőtlenül változó gazdasági környezethez igazodva bónuszt vezetett be, valamint 12%-os általános béremelést hajtott végre, 2023-ra pedig jóváhagytak egy 20 százalékos, teljesítményalapú béremelést. Ennek, valamint egyéb juttatásoknak köszönhetően a Magyar Suzuki idén májusban elnyerte a Csáládbarát munkahely címet. Ez pedig nem csak az itt dolgozók számára fontos, hanem a környéken működő vállalkozások szempontjából is kedvező, hiszen a nagyobb fizetőképes kereslet mozgásban tarthatja a helyi gazdaságot. ■



# MILYEN EXTRÁKRA ÉRDEMES KÖLTENI?

**Kényelem, biztonság, sportosság: vonzó extrák új autókhoz.**

B kategóriás jogosítvánnyal az együléses sportautótól a kilencszemélyes kisbuszig nagyon sokféle személyautót vezethetünk közúton. Eltérő szükségleteinket és igényeinket, eltérő vágyainkat és lehetőségeinket az új autók különböző felszereltséggel képesek kielégíteni. Milyen felszerelések tehetik szebbé, biztonságosabbá, örömtelibbé az autóval töltött közös éveket?

## CSOMAGBAN VAGY ÖNÁLLÓAN?

Autógyártói oldalról kétféle stratégia érvényesül az extrafelszerelések között. Egyre gyakoribb a különböző tételek összegyűjtése előre definiált felszereltségi szintekbe és extracsomagokba. Léteznek a praktikumot, az autó használati értékét javító csomagok, amilyen például a Mazda2-ben az ülésfűtést, a tolatóradart, a holtterfigyelőt, a városi vészfékasziszténst, az automatikusan szabályozott légkondicionálót az eső- és a fényérzékelőt csomagba foglaló Convenience Pack.

Léteznek a biztonságot fokozó vagy az autó elegánsabb megjelenését szolgáló csomagok is. Előbbire példa a Renault Captur Biztonság Techno csomagja vezetőtámogató segédrendszerekkel, utóbbira a Hyundai Santa Fe luxuscsomagja krómdíszekkel, 20 hüvelykes felnikkel és kifinomult, nappabőr üléskárpitozással, valamint szarvasbőr tető- és tetőoszlop-borítással. Vevőszemmel az összecsomagolt extrák jutányos ára a fő előny, legalábbis ahhoz képest, amennyibe külön-külön megrendelve kerülnének. Többnyire az ázsiai autógyártók követik ezt a módszert, de mivel a gyártás, a logisztika, a készletezés, a gyártástervezés is egyszerűbbé és olcsóbbá tehető vele, több európai márka is erre az útra lépett. Ettől merőben eltérő filozófiát követnek azok az elsősorban európai autógyártók, amelyek egyenként összeválogatható extrákat kínálnak. Az egyedi felszereltségű autók egyre ke-

vesebb helyen érhetők el, mivel súlyosan fokozzák a gyártás komplexitását, ami költségnövelő tényező, de ügyfélszemmel nagyon kedvező, ha a tolatóért nem kell a motoros állítású bőrülésre is igent mondani vagy a hátsó oldallégzsák meglétéért sok más tételért is fizetni. Például a Peugeot-modellek érhetők el egészen egyedileg összeállított felszerelésekkel, ideértve a láblendítéssel nyíló, motoros csomagtárajtót és akár az éjjellátó berendezést. A gyalogosokat és állítókat a digitális óracsoportban kiemelő berendezés a 3008-hoz 500 ezer forintos extra. Az 508 is felszerelhető a high-tech éjjellátó berendezéssel.

Még fontosabb biztonsági tényező éjszaka vezetve az erős világítás. A prémiummárkák között és a felső kategóriában sem magától értetődő, hogy egy autó alapáron a legfejlettebb fényszórótechnikával hagyja el a gyárat. A jó példák egyike az Alfa Romeo Giulia, amelynek összes kivitele felár nélkül megkapja a mátrix-LED fényszórót. A mátrix-LED lámpák képesek automatikusan kitakarni a távfény kéréjéből az autó előtt haladó vagy a szemből érkező közlekedőket, hogy ne vakítsa el őket a reflektor. Hasznosságuk miatt érdemes rájuk áldozni.

## ULTRAHANG ÉS KAMERA SEGÍTHETI A PARKOLÁST

Minden parkolási helyzetben rendkívül hasznos a parkolóradar és a tolatást segítő kamera. Elektronikus tolatókamerával elsőként a Nissan jelent meg a 2002 őszen bemutatott, P12-es kódnéven vagy monosziluet-Primeraként ismert típusban, majd előbb a luxusautókban, később a középkategóriás, majd a kisautókban is terjedni kezdett a hátsó kamera. Olyannyira, hogy mára a legkisebb autókhoz is elérhető, így az elektromos hajtású Dacia Springhez is.

## LÉGKONDITIONÁLÓ: GAZDASÁGOSABB AZ AUTOMATIKUS

Ma már nagyon ritka, ha egy autó klímaberendezés nélkül lép piacra, a legalacsonyabb árú Suzuki Swiftben is szériafelszerelés a légkondicionáló. Azokban a típusokban, ahol manuális vezérlésű és automatikus klímaberendezés egyaránt elérhető, érdemes a fejlettebbet választani. Többnyire a kisautók és a kis crossoverek, kis méretű városi terepjárók kategóriájában, illetve a kompakt autók között merülhet fel ez a dilemma. Az automatikus vezérlésű klímaberendezés nem csak a klímakomfortot javítja finomabban vezérelt levegőelosztásával, automatikus hőmérséklet-szabályozással, de kimutathatóan csökkenti a fogyasztást is.

Az ADAC német autókлуб mérései szerint a kézi vezérlésű légkondicionálók elsősorban városban és alapjáraton okoz-







nak jelentős többletfogyasztást az automatikusan szabályozó légkondícióhoz képest, autópályán és országúton viszont csekély a különbség. Vegyes forgalomban nem egészen fél liter az eltérés 100 km-en 7 litert fogyasztó autóval kalkulálva. Az egyszerűbb klímaberendezések többletfogyasztását az a tény fokozza, hogy a leghidegebbre temperált levegőhöz az utastérbe való belépés előtt kevernek melegebb levegőt a fűtőrendszer hőcserélőjéből, így indokolatlanul nagy hűtőtelteljesítménnyel üzemelnek. Az elektronikus szabályozású rendszerek viszont a szükséges hőfokra hűtik csak le a levegőt a változó szállítási kapacitású klímakompresszorral.

### FŰTÉS AZ ÜLÉSHEZ ÉS A KORMÁNYHOZ

Bár a telek egyre kevésbé szigorúak Magyarországon, a hideg időszak hónapjaiban így is nagyon jól jön az ülésfűtés, pláne fűthető kormánykerékkel párosítva. Cseppet sem kell elpuhultnak lenni ahhoz, hogy ezeket az eszközöket sokra értékeljük. Elektromos autókban az ülés és a kormánykerék fűtése a hatótávolság esését is mérsékli, mert a hátat is melegengető üléssel és a simogatóan meleg tapintású volánnal kevésbé kell felfűteni az utasteret a kellemes hőérzethez, mint abban az autóban, ahol a derekunkba nyilall az ülés hidege és az ujjainkat dermedzti a fagyos kormánykerék. Télen áldás a szélvédőfűtés, amivel elkerülhető a jégkaparás, viszont az elektromos fűtőszálak az emberek egy részét zavarhatják vezetés közben.

### HOSSZÚ UTAKRA: KOMFORTÜLÉS, ADAPTÍV TEMPOMAT

Hosszú távok megtételekor egy autó használati értékében és kényelmében döntő faktor az ülések minősége. Több autógyártó így a Peugeot és a Ford egyes modellekhez felvette az extralistára, illetve az alapfelszereltségbe az AGR-tanúsítványos üléseket. Az AGR az Aktion Gesunder Rücken, a németországi Egészséges Hát Munkacsoport tanúsítványa, amit bevizsgáltan hátbarát üléseknek ítélnék oda. A komfortülés

lényege a sokirányú beállítási lehetőség, a meghosszabbítható ülőlap, a kihúzható combtámasz, valamint a ki-be és fel-le is állítható deréktámasz. A gerinctámasz mozgatása motoros is lehet a komfortülésekben, a jól beállítható ortopedülésben sokkal kényelmesebben telnek a hosszú utak, mint a sima ülésekben. A komfortülés szériaafelszerelés a Vignale csúcsmodellben. Városi forgalomban sem haszontalan, de hosszabb utakon domborodnak ki az adaptív sebességtartó automatika előnyei. Az autó egy vagy két radarfejjel méri az előtte haladó autótól való távolságát, és gázadással, gázélvétellel vagy fékezéssel magától tartja a biztonságos követési távolságot. Ha kisorolt egy lassabb autó előlünk, akkor felgyorsít a beállított sebességre, ha elénk vág valaki, magától fékez. A mai autókban az adaptív tempomat egyre szélesebb körben elérhető a kis kategóriában is, olyannyira, hogy a Toyota Yaris alapfelszereltségéhez tartozik.

### PÓTOLJUK A PÓTKEREKET!

Fogyasztáscsökkentési okból egyre kevesebb autó kap pótkereket, a mankókereket is kiszorítják a defektjavító szettek. A kisebb tömeg kedvez a fogyasztás és az elfogyasztott üzemanyaggal egyes arányos szén-dioxid-emisszió visszafogásának, de a kátyútól vagy járdaszigeten kiharadt oldalalú gumibroncsot nem lehet a tömítőfolyadékkal megreparálni. Ezért megfontolandó a pótkerék rendelése, ha elérhető, főleg azoknak, akik sokat járnak lakott területen kívül. Például a Daciához 60 000 Ft a helytakarékos és a teljes pótkerék felára is, a Toyota RAV4-hezpedig 162 000 Ft a helytakarékos pótkeréksett extraként. ■

### TARTOZÉKOK A FORD SPORTMODELLEKHEZ

Gyári sportmodellek számos márkánál léteznek ugyan, de csak nagyon kevés autógyártó kínál utólag beépíthető műszaki megoldásokat, amelyek sportosabbá, gyorsabbá, erősebbé, élvezetesebbé teszik a kocsit. A Ford a kivételek közé tartozik, a tartozékként megvásárolható Ford Performance-kiegészítők között igazán különleges tételeket találunk.

Van például Ford Focus sportváltozatába a márkaszervizekben beépíthető részlegesen önzáró differenciálmű, ami a cikk írásakor 647 600 forintért rendelhető. Többféle készlettel gyorsíthatók a kézi sebességváltások, szintén a legerősebb Focusokhoz rendelhető short shifter. A váltóutakat lerövidítő mechanika felára kerekítve 206 és 228 ezer forint közötti összegért teheti élménytelibbé a vezetést.



TÓTH FERENC

• PINCÉSZET •

# JUBILEUMI BOR A SÍKHEGYRŐL

Már idősebb Gál Tibor is úgy vélte, hogy a Síkhegy az Egri borvidék egyik lekiválóbb, legkiemelkedőbb, legnagyobbrendelkező dűlője. Hisszük és látjuk, nap, mint nap tapasztaljuk, hogy ez valóban így van. Értékéből az elmúlt évtizedekben mit sem veszített, sőt az idei évben elkezdett kutatásainknak hála már tudományos bizonyítékok is alátámasztják, milyen különlegesterület ez. Idén ezzel a tudással a kezünkben kezdtük meg újra-telepítéseinket, melyeknek köszönhetően az elsőrangú szőlőtőkék, már gazdaságossággal együtt fognak tudni növekedni és páratlan borokat adni.

Nem csak, hogy legszebb, legfontosabb boraink szőlőjének otthona ez, de ide álmodtuk meg Tóthék elnevezésű csoda-helyünket is, ahol nyaranta a Nyárfa ölelésében, egyedülálló borvidéki körpanoráma fényében szoktunk találkozni és piknikezni, beszélgetni, kóstolni. Hangulatos esküvők és családi-baráti-céges jellegű borkóstolók, dűlőtúrák színhelyeül is szolgál a terület, melyeknek egészen egyedi, s életre-szóló emlékekkel gazdagító alternatívája.

Hálásak vagyunk, hogy a Síkhegy közel 7 hektárján gazdálkodhatunk, hiszen ez egyike azon ikonikus területeknek a borvidéken, ahonnan grand superior minőségű borokat lehet készíteni. Hiszünk benne, hogy a Kékfrankos, nem csak az Egri Bikavér házasítás alapjaként, de önmagában is egyik legmeghatározóbb szőlőfajtánk és azt is elmondhatjuk, hogy ez a legőszintébb bor, ami meg tudja mutatni a terroir-t, a fajtát és egyben képes kifejezni pincészetünk filozófiáját.

Azt látjuk, hogy a Kékfrankos az, amire legjobban tudunk támaszkodni minden szinten, a legszélsőségesebb években is biztosan terem magas minőséget és jó mennyiségben. Ezért kiemelten odafigyelünk rá és ettől az évtől nagyon értékes klónszelekcióval bővítjük a területét.

**EGRI  
KÉKFRANKOS  
GRAND SUPERIOR  
2021**







# 40

Amikor tehát a pincészetünk 40. évfordulójának ünneplésére gondoltunk, amit természetesen egy különleges és nagyon finom borral szerettünk volna megkoronázni, nem is jöhetett más szóba, mint egy grand superior minőségű Kékfrankos, a Síkhegyről, mégpedig a 2021-es évjáratból.

A megjelenésében is már sokat sejtető bor. Fiatalos, de inkább már rubin színe, mélysége, lassú lefolyása tartalmaz bort ígér. Palackbukéval indulnak az aromák, kis bőrsőseget követően jönnek a fajta, a hordó és a termőhely lenyomatai. Meggylikőr, fekete cseresznye, hibiszkusz, szegfűszeg, kakaópor illata villan fel, a háttérben tufás-köves, krétaporos benyomásokkal. Az alkohol és a tannin határozott, de integrálódott. Savai a korty végén és a lecsengésben jutnak érvényre igazán. A szőlő gyümölcsös és fűszeres ízei, a fahordó finom füstösültgesztenyés jegyei, a dülő minerális jellege izgalmas összhangot alkotnak. Nagy érlelési potenciállal bíró, jól strukturált, gazdag bor.

## **Borbolt és Pincészet**

3300 EGER KISTÁLYAI ÚT 40.

## **Szépasszonyvölgy**

3300 EGER SZÉPASSZONYVÖLGY  
46-OS PINCE

## **Elérhetőség**

+36 36 311-552

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

## **Borturizmus és kóstolás**

KOVÁCS KOLOS

+36 30 178 70 42

# 40 ÉVE AZ EGRI BOR- VIDÉKEN

# ELŐRE TEKINT, HÁTRA KACSINT A LEGÚJABB TOYOTA LAND CRUISER

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

## CARNET M5

Immáron ötödik olyan típusát mutatja be a Toyota, amely a világ talán legfejlettebb alváz architektúrájára, az ultramodern vezérlőtechnológiákat felvonultató, különösen merev és könnyű TNGA-F platformra épül. Ez a mostani azonban az első olyan modell, amelyet valóban magáénak érezhet Európa. A Tacoma, a Tundra és a Sequoia kifejezetten az észak-amerikai piacra kifejlesztett típusok, a Land Cruiser 300 pedig annak a modellcsaládnak a legújabb sarja, amely az evolúció korai szakaszában levált a klasszikus Land Cruiser-vérvonalról, hogy aztán generációról generációra egyre távolabb kerüljön az európai piac ízlésével jobban össze-csengő Prado sorozattól.

A Prado hagyatékát részben nevében is ápolja a most bemutatott, hivatalosan Land Cruiser 250 néven jegyzett modell, ám ennél is többet nyújt: az alapértelmezésben modern, keskeny LED-es fényszórókat az első, bevezetősériában nagy, kerek lámpatestekre cseréli, ami a klasszikusan szögletes vonalakkal és a – szintén limitált elérhetőségű – vintage színváltókkal együtt egészen a modellsorozat gyökereiig, az 1984-es Lanc Cruiser 70-es szériáig repíti vissza a rajongókat. Mindezzel együtt az idén októbertől előrendelhető és 2024 első félévétől átvehető új Land Cruiser 250 nem holmi nosztalgiamodell. Ellenkezőleg: olyan technológiákat vonultat fel, amelyek révén megőrzi helyét a valódi terepjárók kategóriájában.

A már említett TNGA-F architektúra szerves részét alkotó váz másfélszer olyan szilárd, mint a jelenlegi Land Cruiser Pradóé, a váz és a felépítmény együtt 30 százalékkal merevebb, mint eddig, ami csendesebb és kényelmesebb utazást, pontosabb vezethetőséget, jobb terepalkalmasságot és értelemszerűen fokozott biztonságot eredményez.

Az új műszaki alapok egyben azt is jelentik, hogy minden idők legfejlettebb Land Cruiseréről beszélhetünk: most először kap elektromos szervokormányt a modell, ami terepen kíméletesebbé, közúton pontosabbá teszi a manőverezést, ráadásul lehetővé teszi olyan fejlett vezetőtámogató funkciók bevezetését, mint az önműködő kormányzást alkalmazó ütközésselkerülés vagy az aktív sávkövetés.

Szintén újdonság, méghozzá az egész márka történetében, az aktív első kanyarstabilizátor: az aszfaltutat elhagyva egy gombnyomással kiiktatható az oldaldőlést korlátozó rendszer, így terepen nagyobb kitéréssel mozoghat, könnyebben boldogulhat a futómű. A képességeket továbbfejlesztett talajfigyelő kamera (Multi-Terrain Monitor) és automatikus terepüzemmód-szabályozás (Multi-Terrain Select) fokozzák.

A piaci bevezetéshez közeledve részletes tájékoztatást kapunk a fejlett biztonsági és multimédiás funkciókról, az azonban bizonyos, hogy a márka legfejlettebb személyautóihoz mérhető vezetőtámogatásban, valamint online funkciókban részesíti majd utasait a Land Cruiser.

Elárultak viszont egy sarkalatos információt: a tágas, öt- és hétüléses kivitelben rendelhető új Land Cruiser a jól ismert 2,8 literes dízelmotor legújabb változatával, valamint új, nyolcfokozatú automata váltóval kerül forgalomba, amivel akár 3,5 tonnát vontathatunk. 2025-től pedig érkezik ugyanennek a dízelmotoroknak a 48 V-os mild hibrid változata, ami még erősebbé, még finomabbá és még takarékosabbá teszi a legendás modellt. ■








# ÚJ RENAULT AUSTRAL

**5 év**  
VAGY 100 000 KM  
GARANCIA



már  
**10 699 000 Ft -tól\***

\*A feltüntetett 10 699 000 Ft-os indulóár Austral evolution mild hybrid 140 modellekre érvényes, gyártásból történő megrendelés esetén, a 2023. november 1. és november 30. között megkötött adásvételi szerződésekre vagy visszavonásig. A garancia részletes feltételeit az Általános Jótállási Feltételek és G+ Általános Szerződési Feltételek tartalmazzák. Előbbiek a fogyasztónak a jogszabályból eredő jogait nem érintik. Austral evolution mild hybrid 140 vegyes fogyasztás l/100 km: 6,1 - 6,3; CO<sub>2</sub>-kibocsátás g/km: 139 - 154. Az Üzemanyag-fogyasztásra és CO<sub>2</sub>-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 hirdetésben közölt adatok nem teljeskörűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A részletekért keresse fel hivatalos Renault Márkakereskedőjét. A gépjárművek elérhetősége, a műszaki adatok és megoldások, valamint a felszereltségek országonként eltérhetnek és bármikor módosíthatók. A képek illusztrációk.

A Renault ajánlásával  Castrol

renault.hu





**DACIA**  
PONT ELÉG TÖKÉLETES.


# DUSTER



**MÁR 5 999 000 FT-TÓL\***

**5 év**  
VAGY 100 000 KM  
GARANCIA

\*A feltüntetett 5 999 000 Ft-os indulóár Duster Expression Tce 90 modellekre érvényes, gyártásból történő megrendelés esetén, a 2023. november 1. és november 30. között megkötött adásvételi szerződésekre vagy visszavonásig. A garancia részletes feltételeit az Általános Jótállási Feltételek és G\* Általános Szerződési Feltételek tartalmazzák. Előbbiek a fogyasztónak a jogszabályból eredő jogait nem érintik. Duster Expression Tce 90 vegyes fogyasztás l/100 km: 6,1–6,2 CO<sub>2</sub>-kibocsátás g/km: 138–140. Az üzemanyag-fogyasztásra és CO<sub>2</sub>-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 hirdetésben közölt adatok nem teljeskörűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A részletekért keresse fel hivatalos Dacia Márkakereskedőjét. A gépjárművek elérhetősége, a műszaki adatok és megoldások, valamint a felszereltségek országonként eltérhetnek és bármikor módosíthatók. A képek illusztrációk.

A Dacia ajánlásával 

  [DACIA.HU](https://www.dacia.hu)

# PÁLYÁRA KÜLDI LEGVADABB MUSTANGJÁT A FORD

**Összezární egy lovat egy prérifarkassal nem tűnik jó ötletnek, de a Ford megoldotta a dolgot, izgalmas versenygépet építve a Mustang Dark Horse és a feltuningolt Coyote V8 motor párosából.**

CARNET FOR-TOP

CARNET AUTO-FORT

A Ford láthatóan visszatér a motorsportba, méghozzá egyre több területen. A raliban már régóta hasítanak, nemrég kiderült, hogy ott lesznek a Dakaron egy extrém módon átépített Rangerrel, sőt, a Forma-1-hez is elkezdtek hibrid hajtást fejleszteni. Most pedig itt az új bejelentés: leleplezték a Mustang GT3-ast, és az autó jövőre már rajthoz is áll az FIA hosszútávú világbajnokságon (WEC), így az annak részét képező Le Mans-i 24 órás versenyen is. És sok más futamon is, mert az új GT3-as nemcsak a gyári versenyprogramokban szerepel majd, hanem privát csapatok is megvásárolhatják, úgyhogy mostantól igencsak számolni kell majd a Mustangokkal a világ versenypályáin.

Stílszerűen éppen a 2023-as Le Mans-futam előestéjén állt először reflektorfénybe a vadonatúj versenygép, amit a legújabb generációs Mustang, egészen pontosan annak nagy teljesítményű változata, a Dark Horse alapjaira építettek a Ford Performance, a Multimatic és az M-Sport mérnökei. Egyikük sem mondható kezdőnek a motorsportban, ráadásul a donornak választott autó is kiváló konstrukció, úgyhogy a Ford-rajongók hamarosan izgalmas küzdelmekre számíthatnak a GT3 géposztályban.

Annál is inkább, mert a tervezők semmit sem bíztak a véletlenre. A Mustang Dark Horse eleve versenycélokra fejlesztett 5,0 literes V8-as Coyote blokkjából továbbfejlesztve építették meg azt az 5,4-es, leghengerlő erejű szívómotort, amit a Ford jól bevált WRC-partnere, a kétszeres bajnokcsapat M-Sport műhelyében szerelnek majd össze. A karosszéria karbonszál-erősítésű műanyagból készül, a sebességváltó-differenciálmű egységet a hátsó tengelyre építik (ez a klasszikus transaxle-elrendezés), a futóműben pedig eltérő hosszúságú lengőkarok garantálják, hogy a Mustang GT3 még extrém tempó mellett

is stabilan tapadjon az aszfaltnak. Persze ezek a dolgok kívülről láthatatlanok – nem úgy, mint a versenyautóhoz kifejlesztett aerodinamikai csomag, amelynek leglátványosabb elemei a gépház szürreálisan mély levegő-beömlő nyílásai, a lenyűgözően széles kerékjártatok és a hatalmas légtelelő szárnyak. A bemutató közönségének mégsem ezek ötlöttek először a szemébe, hanem a versenyautó festése. A szín pompás fényezést a világ egyik legismertebb motorsportdizájnere, Troy Lee készítette, akinek a megbízása nemcsak arról szólt, hogy méltóképpen öltöztesse fel a bajnokjelölt Mustangot,

hanem arról is, hogy az új dizájn a Ford Performance megújulását is tükrözze. Az anyavállalat ugyanis mostantól izgalmas életmódmárkaként pozicionálja a Ford Performance-t, és ehhez olyan arculatot kerestek, ami jól érvényesül majd a kiegészítőkön, a divatcikkeken, sőt még a későbbi hirdetésekben is.

És ha már szóba került az autó külső megjelenése és különleges aerodinamikai csomagja, érdemes szót ejteni arról is, milyen speciális technológia segítségével tervez meg a Ford egy ilyen áramvonalas és hatalmas leszorítóerőt produkáló karosszériát. A vállalatnál nemrégiben kezdték el használni a példátlan

MOSTANTÓL IGENCSAK  
SZÁMOLNI KELL MAJD A  
MUSTANGOKKAL A VILÁG  
VERSENPÁLYÁIN





teljesítményű Rolling Road szélcsatornát, amit már kifejezetten az új generációs modellekhez építettek, és ahol a GT3 alapjául szolgáló Mustang Dark Horse finomhangolását is végezték.

A szélcsatorna több mint 300 km/órás tempót is képes szimulálni, így kompromisszumok nélkül alkalmas a legkomolyabb motorsport-kategóriák versenygépeinek valóság-hű tesztelésére. Ezt az extrém sebességet ugyan számítógéppel is lehetne utánozni, de a Rolling Road emellett az autó alatt suhanó útfelület hatásával, illetve a kerekek és gumik mozgásával is számol, és az itt képződő légörvények vizsgálatához ez a valós áramláspróba az igazi. Áramlásból pedig nincs hiány, hiszen John Toth amerikai szélcsatornamérnök szerint a Rolling Road annyi levegőt mozgat meg, amivel 5 másodperc alatt fel lehetne tölteni egy K osztályú léghajót. Ez Önöknek sem mond semmit, igaz? Na, akkor kerüljünk gyorsan képbe: ez egy 77 méter hosszú gigaszivar volt, amit a Goodyear épített a második világháborúban az amerikai hadsereg számára, és amelynek ballontérfogata 12 ezer köbméter, avagy 12 millió liter. Öt másodperc alatt.



A hatalmas szélesebesség mellett az új rendszer egyik legnagyobb előnye, hogy az eddigieknél sokkal pontosabb adatokat szolgáltat a légellenállásról és a leszorítóerőről. Ráadásul a vizsgálatok közben nemcsak a kerekek mozognak, hanem maga az autó is elfordítható, ami jól szimulálja azt a helyzetet, amikor egy versenyautó megcsúszik vagy szándékosan driftel, miközben előlről és oldalról egyaránt éri a légáramlat. Ilyenkor az egyenes vonalú mozgásra optimalizált leszorítóerők teljesen másként hatnak, és borul az egész képlet; a Rolling Road technológiája pedig pontosan ezt a bizonytalanságot küszöböli ki. Ezek a high-tech részletek egyértelmű előnyt jelentenek a fejlesztés során; arról pedig, hogy ezt az előnyt képes lesz-e a Mustang GT3 futamgyőzelmekre váltani, hamarosan mindannyian meggyőződhetünk. ■





# OPERATÍV LÍZING

## (TARTÓS BÉRLET)

gyorsan, egyszerűen a CarNetFleet-től!

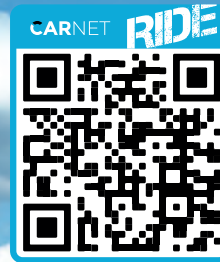
### MIÉRT JÓ AZ OPERATÍV LÍZING?

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





# CARNET RIDE HYUNDAI IONIQ 6 „EZ MÁR EGY ÚJ DIMENZIÓ”





# EZ A VILÁGTÖRTÉNELEM LEGÉRTÉKESEBB NISSANJA

Több mint egymillió euróért cserélt gazdát egy exkluzív árverésen a Nissan C csoportos versenyautója, amely 1990-ben több szempontból is történelmet írt a Le Mans-i 24 órás futamon.

CARNET AUTO-FORT



Az első Le Mans-i 24 órás verseny századik évfordulójának tiszteletére soha nem látott aukciót rendeztek: több tucat egykori versenyautót bocsátottak árverésre, olyanokat, amelyek többségükben kulcsszerepet játszottak a legendás hosszútávú verseny történetében.

A legelső tétel, amely kalapács alá került, Mark Blundell, Julian Bailey és Gianfranco Brancatelli Nissan R90CK versenyautója volt 1990-ből. Talán nem árulunk el titkot azzal olvasóinknak, hogy az autó nem nyerte meg a futamot. Sőt, végig sem tudott menni: 146 kör után feladni kényszerült a versenyt. Mindez azonban már akkor sem számított, mert Blundell és a Nissan már a rajt előtt olyasvalamit ért el, amelyet az azóta eltelt harminchárom év alatt sem tudott senki felülmúlni, és amivel örökre biztosította a Nissan helyét a Le Mans-i dicsőségek csarnokában.

Blundell 1989-ben csatlakozott a Nisanhoz, és első évét azzal töltötte, hogy a mérnökökkel és a szerelőkkel együtt kiküszöbölje az aktuális versenyautó, az R89C aerodinamikai gyengeségeit. Az autó gyors volt, de áramlástechnikailag sok munka várt

még a csapatra – akkoriban nem állt rendelkezésre számítógépes szimuláció, sem nagy teljesítményű szélcsatorna: a fejlesztéseket tapasztalataikra hagyatkozva, lépésről lépésre kellett végrehajtani. Az 1990-es szezonra felkészített R90CP versenyautó végül 70 százalékban új elemekből épült fel – így többek között az új fejlesztésű VRH35Z blokkot építették be, amely kézi sebességváltó közbeiktatásával hajtotta a hátsó kerekeket. A 800 lóerős erőforrás és a rásegítés nélküli kormánymű félelmetes párosítás volt: a nyers erő és az érzékeny precizitás kombinációját követelte meg pilótájától.

A korabeli motorsportfejlesztések fent említett természete miatt Nissan szerelői aggódva várták az 1990-es Le Mans-i 24 órás futamot, hiszen az új technikát még soha nem tesztelték

ilyen hosszú távon. Az új motoron pedig, mintha lelke lett volna, túlzott izgatottság lett úrrá, akárhányszor kifutott a pályára: a tervezettnél nagyobb turbónyomással (túltöltéssel) üzemelt. Ha ez nem lett volna elég, az FIA 1990-re két sikan beiktatásával lassította le a legendás Mulsanne-egyenest, mert a C csoportos







versenyautók túl gyorsnak bizonyultak itt – Blundellnek, Baileynek és Brancatellinek tehát egy teljesen átépített, velük szemben vadonatúj kihívásokat támaztó autóval kellett egy módosított karakterű pályán teljesítenie.

A verseny előtt a két brit pilóta pénzfeladobással döntötte el, hogy melyikük vállalja az időmérőt, és ki a rajtot. A sors Blundellre osztotta a kvalifikációt, a Nissan szerelői pedig megeskették a fiatal versenyzőt, hogy műszaki probléma esetén azonnal félbeszakítja az edzést: inkább induljanak a futamon az utolsó sorból, mint sehonnan.

Mondani sem kell, hogy a bemelegítő kört követően felakadt a nyomásszabályozó szelep, és a 800 lóerőre méretezett motor 1100 lóerőt leadva tört előre. Mivel a C csoport műszaki szabályzata a teljesítményt nem, csak az üzemanyag-fogyasztást szabályozta, a hiba nem diszkvalifikálta a csapatot, viszont csaknem sziszifuszi kihívás elé állította Brundellt. Az eleve egész ember kívánó autó a vezethetlenség határára került



– a helyzetet súlyosbította, hogy kemény keverékű abroncsok voltak az autón, így a tapadás sem volt optimális. Blundell azonban ráértett a megvadult Nissanra, és esze ágában sem volt feladni a küzdelmet. Amikor megkapta az utasítást, hogy álljon ki a boksza, kockázatos döntést hozott: kikapcsolta a rádiót, és megpróbálta megzabolázni a megvadult telivért. A fedélzeti kamera felvételein pontosan látszik, micsoda emberfeletti küzdelmet vív a technikával Brundell, aki utólag pályafutása legnagyobb élményeként emlegette ezt az egyetlen, mért kört. Nem csak az ő életében bizonyult feledhetetlennek ez a kvalifikációs futam. Nissan több mint hat másodperccel futott jobb időt, mint a második leggyorsabb autó, a Mulsanne-on pedig a dupla lassító ellenére 366 km/óra csúcsebességet ért el. Sem az előbbit, sem az utóbbit nem sikerült megdönteni az elmúlt harminchárom évben. Ezzel a Nissan a Le Mans történetének első japán márkájaként pole-pozíciót ért el, ráadásul további három autójuk is felfért a rajtrács első három sorába. Noha végül a hétvégén rajthoz állított öt, 1990-es specifikációjú autójukból csak egy ért célba – igaz, a tiszteletre méltó ötödik helyen –, a csapat teljesítményét a legkevésbé sem szabad kudarcként értékelni. A kamikazetechika ellenére 146 éves kört futott az autó a kíméletlen körülmények között, ezzel fényesen – még ha szokatlan módon is – igazolva a Nissan technikájának tartósságát.

Mindent összevetve az R90CK a Le Mans-i történelem – és a Nissan motorsporthagyatékának – egyik legfontosabb autója. A csúcstartó példány, amelyért idén nyáron 1 073 750 eurót, azaz mintegy 402 millió forintot fizettek, 2000-ig a Nissan tulajdonában maradt; eközben egy ideig a Le Mans-i múzeumban állították ki. Az ezredfordulót követően többször gazdát cserélt, mindegyik tulajdonosa hozzáértő gondoskodásban részesítette, és rendszeresen versenyzett vele historikus futamokon. Bízunk benne, hogy új tulajdonosának is hasonlóak a tervei azzal az autóval, amely nélkül a motorsport világa egy legendával lenne szegényebb. ■

# FAGYLALTOSKOCSI FIAT MÓDRA

**Az olasz fagyi még finomabb, ha a kiszolgálás is stílusos mellé. Ezt gondolhatta a Fiat brit részlege is, amikor kitalálta, hogy fagyaltoskocsit épít az elektromos 500-asból.**

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET AUTÓ-FORRÁS

CARNET MIRAI

szervíz

CARNET M5

szervíz

Ötletüket azonban nemcsak ez inspirálta, hanem az is, hogy három londoni kerületben már csak elektromos meghajtású járművel lehet behajtani. Nos, ezzel a fagyaltoskocsival nincs ilyen akadály, mehet bárhová.

A Fiat azzal indokolta az elektromos fagyaltoskocsi megépítését, hogy tanulmányuk szerint a britek 83%-a egyetért azzal, hogy a fagyaltos furgonok a brit kultúra alapvető részét képezik, és a megkérdezettek csaknem felét bosszantaná, ha ezek a jégkrémes autók eltűnnének az Egyesült Királyság utcáiról. Márpedig a nyár végén London összes kerületére kiterjesztették az ULEZ-zónát (ultraalacsony károsanyag-kibocsátású zóna), az év végéig pedig további 14 brit városban vezetnek majd be.

Ezekbe a zónákba a károsanyag-kibocsátási követelményeket nem teljesítő járműveknek behajtási díjat kell fizetni. Ez alól pedig a fagyaltos furgonok sem kivételek.

Láttunk már háromkerekű Piaggio APE-ből átalakított fagyaltoskocsit, de az 500e fagyaltoskocsival is pályázhatnak a világ legkisebb fagyaltoskocsi címére. A hátsó ülés helyére került a hűtőpult, amelyben akár 300 adag fagyalt is elfér. Az autóban csak egy vezetőülés van, így csináltak helyet a kiszolgáláshoz. Persze mindehhez az is kellett, hogy az átalakításhoz az 500e vászontetős verzióját válasszák, mert azt hátrahúzva fel lehet egyesedni a kiszolgáláshoz.

A fagyaltoskocsi fölé még egy csíkos árnyékolót is ki lehet nyitni, így igazán hangulatos lett az autó megjelenése. A Fiat 500e "Gelateria Edition" kéttónusú, világoskék-fehér fényezést kapott, belül pedig az egyetlen ülés is hasonló színekben pompázik.

Sajnos ebből a páratlan autóból csak az az egyetlen példány készült, pedig szívesen látnánk viszont például autós rendezvényeken is. ■





# ABARTH 500e: MISSION IMPOSSIBLE

Izgalmas mozis reklámfilmet kapott az elektromos Abarth 500e. A most mozikba került legújabb Mission: Impossible akciófilm sztárja egy régi sárga Fiat 500-as, amely a reklámszpotban Róma utcáin száguldva átváltozik egy új elektromos Abarth 500e modellé.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

Az első elektromos Abarth ugyanúgy lehetségessé teszi a lehetetlent, mint a szóban forgó akciófilm, hiszen egy olyan elektromos autót, amely egyesíti a teljesítményt és az izgalmas vezetési élményt.

A július 12-én a mozikba került film egyik izgalmas autós menekülő jelenete, amikor Ethan Hunt és Grace egy sárga kisfiatba ülve száguldoznak Róma utcáin. A reklámfilm szerint ilyen izgalmat élheti át az elektromos Abarth tulajdonosa minden nap.

A film római bemutatóján, Spanyol-lépcső előtt terítették le a vörös szőnyeget a film sztárjainak. És itt nemcsak a színészekre gondolunk, hanem az autókra is, hiszen természetesen ott volt az 1960-as évek legendás Fiat 500-asa, és kiállították az új Abarth 500e-t is. Mindkét autóval pózoltak a főszereplők is, köztük Tom Cruise és Hayley Atwell. Két főszereplő osztozott a reflektorfényben a premier alatt:

az 1960-as évek legendás Fiat 500 Abarthja a romantikus Piazza di Spagna főszereplője volt, amit a rajongók azonnal felismertek a film egyik csúcspontjából; és az új Abarth 500e, egy tiszteletlen és teljesen elektromos modell, vonzó és éles kialakítással, amely a nézőtérre vezető vörös szőnyeg előtt kapott helyet.

Az elektromos Abarth menettulajdonságai olyan izgalmasak, mint egy akciófilm: az elektromotor az első kerekeket hajtja, 155 lóerős teljesítménnyel és 235 newtonméterrel. 0-ról 100 km/h-ra 7 másodperc alatt gyorsul. A "villanyabarth" 20-ról 40-re, és 60-ról 100 km/óra is 1-1 másodperccel rugalmasabb, mint a hagyományos, benzinmotoros társa. Az autóban egy 42 kilowattórás akkumulátor van, és akár 265 kilométer is lehet a hatótávolsága. A 80 százalékos töltöttség gyorsöltővel 35 perc alatt elérhető. A ferdehátú mellett már kabrió változatban is elérhető a teljesen elektromos Abarth modellek. ■



# KLASSZIKUS HAJÓK VERSENGÉSE A TAVON

**Klasszikus tavi cirkálók versenyeztek a magyar bajnoki címekért Tihanyban augusztus utolsó napjaiban**

Ha a Balaton parton vagy mólón sétálva egy különlegesen szép klasszikus formájú vitorlást pillantunk meg, szinte biztosak lehetünk, hogy egy cirkálót látunk. Ezeket a hajók kifejezetten tavi vitorlázásra tervezték Európa szerte, sok közülük 60 – 80 évvel ezelőtt épült. Klasszikus vitorláikról, szép hosszú, a víz színéhez közel érő hajótestükről, hosszú hátsó deck-jükről könnyű megismerni őket.

Ezeket a vitorlásokat már az 1930-as években elkezdték tervezni és építeni hazánkban, méghozzá az akkori Balatoni Yachtépítő Részvénytársaságban. Sok akkor épült és még ma is versenyző vitorlás megálmodója a nemzetközileg elismert magyar hajótervező, Benacsek Jenő volt. Azóta persze folyamatosan épülnek az új hajók: egyre modernebb anyagokból, de a klasszikus formát és az ehhez tartozó méret- és súly szabályokat betartva mind közel azonosak.

A 30-as cirkáló és az Európa 30-as vitorlások méretükben, külsejükben, sebességükben is sokban hasonlítanak, ezért együtt rendezik a bajnokságukat, de két külön osztályról

van szó, így külön is hirdetnek magyar bajnokot.

Idén a Tihanyi Hajós Egylet adott otthont ennek a regatának. Négy nap alatt 8 közel egyórás futam döntötte el a bajnoki címek sorsát. A pályát a Tihany előtti vízterületen helyezte, vagyis bójázta ki a verseny rendezője, ahol az indulók két szél irányába lévő, és két hátszeles szakasz levitorlázása után futottak célba.

A 30-as cirkálók versenyét a Mágia névre keresztelt vitorlás nyerte, Dr. Dulin György kormányzásával, nagyon szoros versenyben pontazonossággal a Gerd VI előtt. Az Európa 30-asoknál viszont magabiztosan, nagy előnnyel a Zarándok lett a magyar bajnok. A hajót Krajner Gyula kormányozta, ők egy kivétellel az az összes futamot megnyerték, egyben lettek másodikak.

Gyönyörű klasszikus hajók izgalmas versenyét láthatta, aki elvitorlázott augusztus végén a versenypálya közelében. Gratulálunk a győzteseknek, és minden résztvevőnek: sportszerű, izgalmas, szép verseny és bajnokság volt!









# SLÁGERAUTÓ SZÜLETETT?

A Renault frissen bemutatott kompakt SUV-jának minden porcikáján érződik, hogy ez volt a cél, az Austral széles közönségre lő, akár egy popsláger. Számos erénye segítheti sikerhez. CarNet teszten a Renault Austral 160 TCe.

CARNET **TRIPLEX**



A nagy autógyártók a tömegmodellekből élnek, és ezek legfőbb jellemzője, hogy a lehető legtöbb vásárlót kell megszólítaniuk. Erre a célra pedig ma Európában szabadidő-autót kell építeni, ezért a Renault is ilyen irányba bővíti a palettát, méghozzá teljes pályás letámadással.

A városi kisautós méretet képviselő Captur és az igazi nagyvas Koleos mellé így most a Kadjar helyére érkezik a tesztben szereplő Austral, valamint a markánsabb megjelenésű Rafale.

Elérheti slágerlisták tetejét az új Renault Austral? Elég vevőnek bejön majd az egzotikus név mögött rejlő szolgáltatások hada, a kötelező szabadidő-autós kialakítás, és a praktikus beltér?

## HONNAN A NÉV?

Furcsamód semmi köze sincs az elnevezésnek Ausztráliához. A szó franciául délit jelent, ami a gyártási helyére, a spanyolország déli részén található Palenciára utal. Ettől függetlenül mindenkinek a kenguruk földje jut eszébe a típusnevet hallva.

## TETSZETŐS KÜLSŐ

Elsőként a megjelenést lehet említeni, amivel a Renault nem akart mellélőni az új típusnál. A Renault-Nissan-Mitsubishi szövetség legújabb, CMF-CD platformjára épülő típus érdekessége, hogy a Nissan Qashqai testvére, de szerencsére ezt kívülről lehetetlen megmondani, nagyon eltérő karaktert kapott a két autó. Markánsan jelennek meg a márkára jellemző vonások, de ugyanakkor akad néhány újdonság. Mégis az egész megmarad abban a komfortzónában, ami a kertvárosok minimalista tucatházaira jellemző. Szép-szép, de minden elemét láttuk már valahol.

Végiggondolva ez nem hátrány, sőt!

Az ilyen formai megoldások úgymond örökzöldek, nem mennek ki a divatból. A C alakú lámpák elől-hátul meghatározzák az autó megjelenését, hátul szélesre húzva, belül lézervágott elemekkel dobják fel a farrészt és mutatják szélesebbnek az autót.

Méreteit illetően tipikus kompakt SUV-al állunk szemben, akkora, ami már kellően tágas egy családi nyaraláshoz, de városban sem érezzük hátrányát a méretének. Fizikai méreteit tekintve a Kadjar nyomdokaiban jár az új típus, de technikailag minden téren komolyat lépett előre az



elődhöz képest. 1,62 méter magas, 1,83 méter széles és 4,51 méter hosszú. Mindehhez 2,67 méteres tengelytáv tartozik, a Renault Austral szabad hasmagassága pedig 18 centiméter, amivel egy földutat épp be lehet vállalni. Mindent összevetve dinamikus, a márka felhozatalába jól illő autó az Austral, ugyanakkor érezhető, hogy megjelenésével a konzervatívabb ízlésű vevőkre céloz. A formabontó külsőt egyértelműen az azonos platformra épülő Nissan Qasqhai képviseli.



### ELJÖTT A KÉPERNYŐK KORA

Klasszikus külső mellé modern belső társul, hiszen a Renault Austral műszerfalát egyértelműen a képernyők uralják. Ez nem újdonság, szinte ipari alaptétel lett a két digitális kijelző, de ekkora méretben ilyen minőséget kevés típus tud felmutatni, kategóriájában pedig egyedülálló az Austral képernyőkettőse.

A digitális szolgáltatásokkal való kísérletezés nem idegen a Renault számára, az R-link rendszere már tíz éve tudott vicces, szintetikus motorhangokat generálni. A legújabb generáció, amit már OpenR-nek hívnak, sokkal komolyabb: egy óriási, fekvő, L alakú platformról van szó, amelyben egy álló 12 colos képernyő a központi kijelző és egy fekvő 12,3 colos a műszeregység. Akinek mindez nem elég, annak van még egy színes, 9,3 colos Head Up Display is, ami már a szélvédőre vetíti az információkat.



### A VOLÁN MÖGÖTT

A Renault vezetése szerint Európában már nem kelendő a dízel, ezért nincs ilyen opció az Austral kínálatában, csak benzines és hibrid modellek választhatóak. Kétségkívül a hibridek jelentik technikai szempontból az érdekességet. Ebből kétfélét kínál a gyártó, mindkettőben az új fejlesztésű 1,2 literes háromhengeres turbós benzinmotor található, amely 48 voltos mild hibrid, vagy teljes hibrid rendszerben szerepel. A forgalmazás viszont nem ezzel az új rendszerrel indult, hanem a teszten is szereplő, már bizonyított, sok típusban megtalálható négyhengeres benzinmotorral.

A Daimlerrel közös fejlesztésű motor turbófeltöltős 1,33 literes, és a Daciától kezdve több Mercedes-Benz modellig több típus orrában ott dolgozik már különféle teljesítménnyel.

Az Austral motorházteteje alá 140, illetve 160 lóerős teljesítménnyel kerül, alapszintű, 12 voltos hibridrendszerrel kiegészítve. Az Austral vezetése pihentető, hétköznapi élmény, a négyhengeres motor megfelelő dinamizmust biztosít,

legyen szó városi araszolásról vagy autópályás menetről. Működése csendes, kiegyensúlyozottan jár, szinte alig észrevehető, ebből a szempontból nincs hátránya a háromhengeressel szerelt hibridhez képest. Ha minden extrát bepipálunk, akkor akár 32 vezetésségítő alrendszer is figyel a biztonságra, de a józanul konfigurált tesztautóba adaptív, távtartó tempomat helyett a klasszikus egység került csupán, ugyanakkor a táblafelismerő, a vészfékasszisztens, a fátáradtságfigyelő már ennek az alapsomagnak is része.

Fogyasztását tekintve tudja, amit egy ekkora méretű, automata váltóval szerelt családi szabadidő-autótól elvárunk, 7-8 l/100 kilométerrel el lehet vele járni, télen, városban nyilván több, nyáron, országúton kevesebb. A tesztút javát így tettük meg, országúton és autópályán, a végső érték ezért 7,3 l/100 kilométer lett, négytagú családdal, csomagokkal megpakolva.

### ÖSSZEGZÉS

Az együtt töltött napok alapján konkrétan nem lehet kijelenteni, hogy a Renault Austral robbantani fog, de vannak bőven bizonyítékok, amelyek slágergyanússá emelik ezt a francia családi típust. Praktikuma örült ötletektől mentes, de a mindennapi használatot jól támogatja, a digitális szolgáltatások terén pedig élen jár már az alapmodell is. ■



# MELYIK HASZNÁLT AUTÓ FOGYASZT NAGYON KEVESET?

## Így lehet takarékos használt autót venni

Elsőre nyomasztóan széles lehet a választék használt autók közül, nehéz közülük kiszűrni a való életben is takarékosan működőket. Segítünk a kis fogyasztású autók megtalálásában.

Vannak az autózással kapcsolatos rendszeres kiadások között olyanok, amelyek egy összegben, egész évre le tudhatók. Ilyen a casco és a kötelező felelősségbiztosítás díja vagy a gépjárműadó. A kötelező karbantartásokat akár évekre előre meg lehet váltani egy új autó megvásárlásakor.

De a tankolás sűrűn ismétlődő feladat, nemcsak az összegek súlyossága, hanem a kifizetések gyakorisága miatt is terhes kiadás. Az autók fogyasztása emiatt is lényeges szempont használtautó-vásárláskor. A szabványos mérés szerinti eredmény minden autótípushoz kikereshető, ám ezek az adatok jellemzően sokkal szebbek a valóságnál: a közúti átlagfogyasztás a legtöbb esetben lényegesen magasabb a katalógusértéknél. Emiatt mi most valós forgalomban is alacsony fogyasztású használt autók kiválasztásában igyekszünk segíteni.

### MILYEN HASZNÁLTATBAN LEGYEN TAKARÉKOS?

Elsődleges szempont, hogy a saját közlekedési szokásainkhoz passzoló autót válasszunk! Nem mindegy ugyanis, hol, milyen használatban kell egy autónak keveset fogyasztania. Városi forgalomban, például futárként dolgozóknak a csekély tömeg a fontos, mert sokszor kell az autót újra és újra felgyorsítani a fékezések után. Kis sebességnél a legyőzendő ellenállások között kiemelkedő a gördülési ellenállás szerepe, emiatt a csökkentett gördülési ellenállású gumibroncsok városi forgalomban spórolják meg a legtöbb üzemanyagot, 100 kilométerenként körülbelül 2-4 decilitert. Városi forgalomban kis fogyasztású autót lehet a Suzuki Splash és a Swift, amelyek ügyfeleink és márkaszervezeink tapasztalatai szerint kiugróan takarékosak és igen megbízhatóak is. A Spritmonitor.de tankolási naplói szerint a háromhengeres Splash 1,0 átlaga 5,93 l/100 km, a 86 és a 94 lóerős 1,2-es motorok is beérik 6,4 literrel átlagosan. Takarékos városi autóként nagyon szerethető a Mazda2 második generációja. A 2007-2014 között gyártott, DE kódjelű Mazda2 az intelligens, súlytakarékos építéssel 100 km-en 6,6 literes átlagot produkál a tulajdonosok mérései szerint, vélhetően nagyrészt városi forgalomban.

### VÁROSI FORGALOMBAN NYERŐ A HIBRID

A főleg városban autózóknak a legtakarékosabb technikát a hibrid járművek kínálják. Magyarországon a Toyota 2001 óta forgalmaz teljes hibrid hajtású autót, hazai állományon kívül Nyugat-Európából is nagyon sok érkezett a használtautó-behozattal. A Prius I bevezetése után a kínálat nagyban kibővült. Előbb az Auris, majd 2012 után a Yaris, később a RAV4 is elérhetővé vált hibridként, Észak-Amerikából egy időben sok Camry HSD is érkezett. A Hybrid Synergy Drive a benzines motorra, a hajtó villanymotorra, az áramfejlesztő villamos gépre és a nagyfeszültségű akkumulátorra épül, a hajtásrendszer világsikere fényesen igazolta a Toyota fejlesztését. A hibrid Toyota Auris a benzines és az elektromos motor használatával, a két világ előnyeinek ötvözésével parádés fogyasztási értékekkel szolgálja gazdáját. Az első generációs Auris Hybrid átlaga 5,3 l/100 km az online tankolási naplókat vezető tulajdonosok szerint. Ennél is megnyerőbb használt autóként az Auris E180 kódjelű generációja, mert a 2012 utáni, második Auris kombiként is készült a fejlett és megbízható hibrid hajtással. Még kedvezőbb, mindössze 5,07 l/100 km a Toyota Prius III átlaga, ami egészen kiváló érték egy ötszemélyes, gazdagon felszerelt, használható csomagterű családi autótól. A Prius 2009 és 2016 közötti, harmadik generációja azért is érdemes a figyelemre, mert konnektorról tölthető akkumulátorú változata zöld rendszámra jogosult annak minden előnyével a gépjárműadóban, parkolási kedvezményekben vagy épp a cégautóadóban.

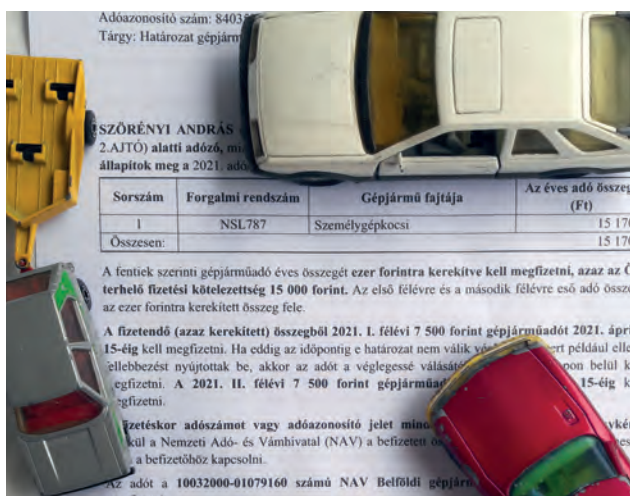
### AUTÓPÁLYA: DÍZEL LEGYEN, A SÚLY NEM OLYAN FONTOS

A főleg autópályán és egyenes sebességgel autózóknak a kocsi tömege keveset számít. Sztrádán a sebesség növekedésével a légellenállás válik a meghatározó menetellenállássá. A légellenállás egy autó homloklapfelületének és alaktényezőjének szorzata, tehát a kocsi terebélyessége a szélesség, emelt





építése a magasság növelésével rontja a légellenállást. Bár egyes autógyártók megadják autóik homlokfekületét is, ez igen ritka. Az autók alaktényezőjét viszont többnyire ki lehet deríteni biztos forrásból. 0,30 alatt egy modern autó is áramvonalasnak mondható. Az ötajtós modellek és a kombik alaktényezője jellemzően pár századdal elmarad a négyajtós, lépcsős hátú testvérmodellétől. Használt autókra lefordítva: míg az agglomerációból nagyvárosba visszafogott sebességgel ingázóknak vagy kistelepülések között nyugodtan elgurulóknak például a Ford Fusion 1,4 TDCi lehet jó választás, autópályán munkába járók egy alacsonyabb Focus II 1,6 TDCi-vel jobban járhatnak. Ugyanez áll a városi forgalomban és elővárosokban remekelő Renault Modus/Grand Modus, Hyundai iX25 modellekre és kategóriatársaikra.



Autósztrádán egy Mégane III vagy Hyundai i30 nemcsak kényelmével és útfekvésével, de fogyasztásával is előnyben lehet. Például a 2008 és 2016 között gyártott Renault Mégane III dízelmotorral közmondásosan takarékos autó (akárcsak elődje). A 86 és a 110 lóerős 1,5 dCi átlagfogyasztása mindössze 5,4 liter 100 kilométerre. A 130 lóerejével jóval erősebb 1,6 dCi is beéri 5,6 literrel átlagosan, valós forgalomban. Aki idegengedik a dízelmotoroktól, igen jól járhat egy benzinnel és autógázzal is működő használt autóval, mert az LPG ára cikkünk írásakor körülbelül a fele a benzinének.

### JÓL JÖHET A HATODIK FOKOZAT

Számos használtan meghatározó autótípus, köztük a 2004-2010 közötti Opel Astra H, az említett Mégane vagy a Dacia Duster is elérhető volt öt- illetve hatfokozatú kézi sebességváltóval. Városban a hatodik fokozat elhanyagolható tényező a fogyasztásban, autópályán azonban takarékosabbá, nyugodtabbá és halkabbá teszi az autót, így kevesebb pénzből, kényelmesebben, kevésbé elfáradva, tehát biztonságosabban utazhatunk. Egymással összevethető motorkonstrukció esetén egy hatfokozatú váltós kompakt autó kevesebbet fogyaszt, mint az ötgangos kisautó, amelynek motorja nagyobb fordulatszámon dolgozik.

### RÁÉRÜNK VAGY SZÁGULDUNK?

Azt is érdemes mérlegelni, hogy milyen sebességgel, ráérősen vagy tempósan autózunk-e legtöbbször. Békés guruláskor egy kis hengerűrtartalmú motor kijátszhatja ütőkártyáit és nagyon takarékosan működhet. Forszírozott tempónál viszont ugyanez a motor a fokozott teljesítményigény miatt többet fogyaszt, mint egy erősebb motorváltozat, amely kisebb terheléssel hozza az adott sebességet. Ez a dilemma adódik a középkategóriás dízelek között is, ahol az alapmodellek 100-120 lóerős motorokkal visszafogott tempónál takarékoskodnak igazán hatékonyan, nagyobb sebességnél és terheléssel viszont a 140-180 lóerős motorok beérhetik kevesebb üzemanyaggal azonos karosszériában.

Bármilyen használt autót is keresnek, kérjenek nyugodtan tanácsot a CarNet használtautó-értékesítési szakembereitől! Tapasztalatuk, piacismeretük és rálátásuk az egyes autótípusok hibalehetőségeire sokat segíthet a jó döntés meghozásában. ■

### VAN VAGY NINC S KETTŐS TÖMEGŰ LENDKERÉK?

Használt autót választva fontos szempont a várható fenntartási költség is. Ezért számít a kettős tömegű lendkerék megléte, ami azonban bizonytalan terület. Ma 18-25 éves benzines szívómotorú átlagautókban is lehet kettős tömegű lendkerék, nem csak a feltöltött dízelmotorokhoz és nem csak a prémiummárkák benzines motorjaihoz társult. A kettős tömegű lendkerék az egyenletesebben járó és kisebb nyomatékú benzines motorokban tovább kitart ugyan, mint a dízelekben, de koros használt benzinesekben szükségessé válhat a cseréje. Még inkább igaz ez a turbófeltöltős dízelmotorú autókra.

Sokszor egy típuson belül is változik, hogy melyik teljesítményszint, melyik motorváltozat készült kettős és melyik egytömegű lendkerékkel. Ha felkeresi a CarNet legközelebbi márkaszervizét, munkafelvevő kollégáink az autó alvázszáma alapján segíteni tudnak annak eldöntésében, hogy az adott motorverzió az adott gyártási periódusban kapott-e kettős tömegű lendkereket. Ezt csak az alvázszám alapján lehet ki deríteni. Márkaszervizeink sok esetben kedvezményes szervizcsomagokkal, például fékjavítással, a gyújtógyertyák cseréjét is magába foglaló nagyobb karbantartással, kuplungcserével, vezérléscserével várják az autótulajdonosokat. A számlával és garancialevéllel igazolható, kiváló ár/érték arányú javítások autónk értékére, újraeladás-kori árára is kedvezően hatnak.

# BÚVÁROK IS KELLENEK A HYUNDAI SZŐNYEGEIHEZ

Immár harmadik éve működik sikeresen a Hyundai azon környezetvédelmi programja, melynek keretében a világtengereket tisztítják meg az élővilágra veszélyes emberi hulladékoktól.

## CARNET AUTÓ-FORRÁS

a 2021-ben bemutatott R5-ös prototípust. Ez nem túlzás: Ha az autóipart és a környezet védelmét egy mondatban említjük, gyakran nem jutunk tovább a csekély károsanyag-kibocsátású erőforrásoknál. Pedig ennél jóval többet tehetnek az autógyártók a természet megóvásáért – hogy csak egy példát említsünk, az autók minél több eleme készül újrahasznosított nyersanyagokból, annál kevesebb hulladék keletkezik a földön, és annál több energiát takaríthatunk meg a gyártás során.

A Hyundai új generációs modelljeinél már magától értetődő a visszaforgatott nyersanyagok nagyarányú alkalmazása. Az Ioniq 5 elektromos crossover és az Ioniq 6 akkumulátoros Streamliner például előremutató módon Econyl-ből szőtt padlószőnyegekkel is megrendelhető. Az Econyl egy különleges, új generációs fonal, amely újrahasznosított műanyag hulladékból – elsősorban a tengerből kiemelt, beszakadt halászhalókból – készül. Ez kétszeresen is fontos: egyrészt értékes nyersanyagot hasznosítanak újra, másrészt a halászhaló a tengerek gyilkosa, amelybe halak, tengeri hullók és emlősök gabalyodnak bele, és pusztulnak el tízezerével.

Már önmagában az is dicséretes, hogy a Hyundai a szőnyegek gyártásával hozzájárul ezeknek a fontos újrahasznosítási projekteknek a működéséhez, az au-

tógyártó azonban ennél is többet tesz. Immár harmadik éve működik együtt a Healthy Seas ('egészséges tengerek') szervezettel, amelynek egyik elsődleges feladata épp az ilyen „szellemháló” kiemelése.

Miután az együttműködés első évében az Északi-tengeren, majd 2022-ben Korea vizein dolgoztak a szervezet önkéntesei, idén a Földközi-tengerre irányították figyelmüket a partnerek. Kora tavasszal a spanyol partok mentén dolgoztak, majd nyáron az olasz és tunéziai vizeken emeltek ki több mint egy tonnányi halászati hulladékot a vízből. Öt országból érkezett önkéntes bűvárok nyolcnapnyi, megfeszített

munkájának eredménye volt ez a hatalmas fogás, munkájukat ráadásul hatványozottan értékessé és fontossá tette, hogy ennek a rengeteg hálónak a kétharmadát egyetlen helyről, egy második világháborús hajóroncsról emelték le.

A leletet részletesen dokumentálták, feltérképezve azt a bűvárok és történészek számára. Ennél a tudományos és rekreációs értéknél is fontosabb azonban az ehhez hasonló ha-

jóroncsok ökológiai szerepe: a tenger mélyére süllyedt szerkezeteken ugyanis rövid időn belül hihetetlenül változatos életközösség alakul ki, amelyben számtalan faj talál otthonra. A Hyundai és a Healthy Seas legutóbbi együttműködése tehát számtalan síkon, minden érintett élőlény számára rendkívül sikeresnek mondható.

## A HYUNDAI ÚJ MODELLJEINÉL MÁR MAGÁTÓL ÉRTETŐDŐ A VISSZAFORGATOTT NYERSANYAGOK ALKALMAZÁSA









# WE ARE SUZUKI



A kép illusztráció, a megjelenített modellekről részletes információ a [suzuki.hu](http://suzuki.hu)-n és a márkakereskedésekben érhető el.



MINDEN TEREP  
HAZAI PÁLYA



# KISPORTOLT KÜLSŐVEL IS KEVESEET FOGYASZT

**Biztató, ha egy Toyota nevébe belekerül a GR betűpár. Megkapta ezt a Toyota Corolla kombiváltozata is, melyet a kínálat erősebbik motorjával próbáltunk. CarNet teszten a Toyota Corolla TS 2.0 Hybrid GR Sport Dynamic.**

## CARNET M5

Ami a Renault-nál R.S. és R.S. Line, a Fordnál ST és ST-Line, az a Toyotánál a GR, illetve a GR Sport. Már kapizsgáljuk, hogy az egyes márkák különböző sportosabbra hangolt modelljeinek neveiben merültünk el: a japán márka azt mondta néhány éve, hogy a kiválasztott autók kapják meg motorsport-divíziójuk, vagyis a Gazoo Racing monogramjának valamilyen változatát.

Kijutott ebből a 2019 óta futó 12. generációs, de egy faceliften már átesett Corollának is, melynek szedán- és kombiváltozata is megkapta a GR Sport-kezelést. Tesztünkben az utóbbival foglalkozunk, abból is a kétféle hibríd erőforrással szerelt verzióval.

A hűtőmaszk lapított méhsejtmintájából jut hátra is, a lökhárító alsó részére, a csomagterájtón pedig megjelenik a GR Sport felirat. A két vég közötti 4650 milliméterben nincs nagy truváj, klasszikus kombiforma 1790 mm-es szélességgel és 1460 mm-es magassággal, egy szépen meghúzott, határozott vonallal, mely az első tengelytől a hátsó fényszóróig fut. Jól állnak az autónak a 18 colos, tízküllős könnyűfém felnik, amelyek szintén a GR Sport felszereltség részei.

Már ajtónyitáskor találkozunk a GR-logóval, jelezve nekünk, mi vár ránk a beltérben. A sportos fűszer a színeket kissé elvitte, talán sok is a fekete, viszont megjelenik azért a GR másik alapszíne, a piros is az ülések, illetve az ajtó varrásainak köszönhetően. Vannak szürke betétek is, melyek az üléseknek egészen sportos megjelenést kölcsönöznek, a krómhatású betétek a kormányon és a szellőzőknél oldják a fekete dömpingjét.

Minőségérzetünk jobb lehet az átlagosnál: különösebb keresés nélkül is talál kemény műanyagot az ember, de bőr is akad az utastérben pl. a kormány vagy a váltógomb képében. Az első ülések alapvetően kényelmesek, az elektromos deréktámasszal szerelt elemek megfelelő oldaltartással bírnak, ami jól jön kanyargós utakon.

## LÁTVÁNYOS FEJLŐDÉS

A Toyota Corolla ráncfelvarrásának egyik fontos eleme a képernyőknél érhető tetten. Teljesen digitális a műszeregység. A 12,3 colos képernyőn megjelenő adatok választéka nagymértékben személyre szabható, bár kell némi idő, mire kitapasztalja az ember a fedélzeti rendszer működését. A Dynamic csomag részeként szélvédőre vetített adatokkal is segít az autó.

Megnőtt a középső kijelző mérete, a gombok nagy részét számúzták a széléről, így 8-ról 10,5 colos a hasznos terület. Képe alapvetően szép, kábelről a telefontükrözés is gond nélkül megy a HMI-nek, azonban a tolatókamera felbontása lehetne jobb. Remek hangrendszert szereltek az autóba, ritkán szól ennyire jól egy „névtelen” hifi,



## ATLÉTÁBA BÚJTATOTT CSALÁDI AUTÓ

Míg a GR kivitel egy ízig-vérig sportos modellt takar, a GR Sport felszereltség alapvetően megjelenési különbségeket jelent, ezek főleg akkor igazán látványosak, ha egymás mellé állítunk egy sima Corolla TS-t és egy GR Sport változatot. Utóbbinál a bi-LED fényszórók alatt agresszívabb hűtőmaszkkal találkozunk, melyben eltűnnek a ködlámpákat szinte óvó krómívek. Helyettük az alsó elemet vonják be krómmal, a ködfényszórók pedig vizuálisan az első kerekek felé tartanak.



mint a Toyotában. Kétfázisú klíma található az autóban, a hátsó sorokba is eljut egy szellőzőn a hideg vagy meleg levegő. Az első ülések fűthetőek, télen pedig jó szolgáltatást tesz a kormányfűtés. Telefonunkat vezeték nélkül is tölthetjük, de két USB-csatlakozó és egy 12 V-os aljzat is van az utastérben.

Helyből nincs hiány a kombi Corollában: bőséges fej- és lábteret kínál a kocsi, kényelmes tér marad felnőttek számára még a 180 centis sofőrre beállított ülés mögött is. Négy nagykorú az üléseken, csomagjaik az 581 literes raktérben, egyéb apróságai pedig a minden ajtóban lévő zsebekben, a kesztyűtartóban, valamint a könyöklő alatti rekeszben elférnek.

Továbbra is imádom a japán autók csomagterét egy apróság miatt, ez pedig az a kar, amit csak meg kell húzni ahhoz, hogy magától előrebillenjenek a hátsó ülések. A többek között a Mazda CX-60-ban és a Suzuki Swace-ben már látott megoldás itt is jelen van. A támlák ledöntése után 1591 literre nő a 2,0 literes motorral szerelt kombi Corolla raktere, melynek padlója nincs is magasan, ez jól jön pakolásnál. A kétliteres motort a csomagtér kapcsán azért emeltem ki, mert az 1,8-as hibridek esetében 15 literrel több a hely az akkumulátorok elhelyezése miatt.

### VILLANNYAL ERŐSÍT A COROLLA

A facelift a legnagyobb változást a gépháztető alatt hozta: mind az 1,8 literes, mind a 2 literes négyhengeres szívó benzinesre épülő hibridrendszert átdolgozta a Toyota. Csökkentették az akkupakk tömegét 18 kilóval, miközben a rendszerteljesítményt növelték: a kisebbik motor esetében 140, a tesztautóban is megtalálható nagyobbiknál 195 lóerőre. A 2,0 literes négyhengeres belső égésű motorhoz egyébként nem nyúltak, nem változott a 153 LE-s alapteljesítmény és a 190 Nm csúcsnyomaték. A továbbfejlesztett elektromos részleg állandó mágneses szinkronmotorja 83 lóerővel 206 Nm nyomatékkal tesz a tisztább haladásért



és a jobb gyorsulásért. Elég lehet 7,4 másodperc is ahhoz, hogy a Toyota Corolla TS álló helyzetből 100 km/órás sebességre gyorsítson. A komplett erőforrásrendszerhez – melynek része az akksikat töltő indítómotor-generátor is – egy e-CVT-nek nevezett egységet párosítottak. Nem lehet igazi sebességváltónak nevezni a szerkezetet, valójában egy elektronikus vezérlésű bolygóműves, fokozatmentes erőátviteli rendszerről beszélünk. Ennek ellenére vannak váltófűlek az autó kormányán, a fokozatváltót manuális üzemmódba húzva 6 sebességi álfokozat között válthatunk – jelentős hatása azonban nincs ennek, tapasztalatom szerint hatodikban is ugyanúgy indul el szinte álló helyzetből az autó, mint egyesben vagy harmadikban, bármiféle küszködés nélkül. Elöl MacPherson-rugóstágyú futómű dolgozik a Corolla alatt, melyhez hátul kettős keresztlengőkaros felfüggesztés társul.

### ÖSSZEZÉS

A belépőszintű Corolla-kombi kiváló alternatívája lehet a Suzuki Swace, melyet kedvezményesen egymillióval olcsóbban kínálnak, és a Suzuki-emblémát és néhány külső jegyet leszámítva az utolsó pontjáig megegyezik a Corollával. Értéktartásban azonban egyértelműen a Corolla nyer majd néhány év múlva.

Ebben a változatban a Toyota kombija azok számára lehet jó választás, akik kicsit egyediek akarnak lenni, de közben tökéletesen megfelel nekik a jól bevált, megbízható, keveset fogyasztó technika és az élmény, amit a nyugodt, zökkenőmentes utazás jelent, és ami már évtizedek óta egyet jelent a Corollával. A GR Sport kivitel csak hozzáad egy csipetnyi sportosságot és jó dinamikát az alapvetően is jó autohoz.



OLVASD EL A TELJES CIKKET



# OLCSÓ VILLANYAUTÓT TERVEZ A CITROËN

Kifejezetten az olcsó kínai elektromos autók ellenfelének szánják a C3-as következő generációjának elektromos változatát. A Citroën ígérete szerint ez lesz az első Európában gyártott villanytű 25 ezer euró alatti áron.

CARNET **AUTÓHÁZ**

CARNET **AUTO-FORT**

szervíz

CARNET **FOR-TOP**

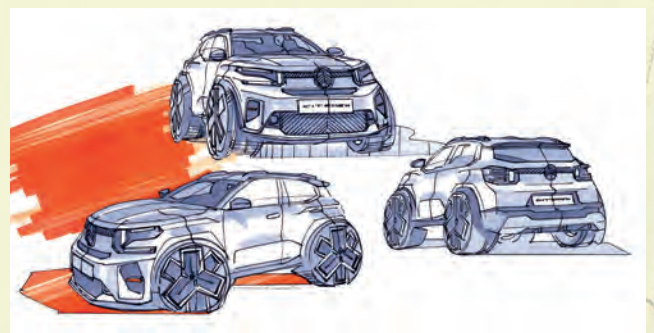
szervíz

A következő C3-as várhatóan egy 4 méter körüli autó lesz, benzinmotoros és elektromos hajtással kínálják majd. Az elektromos változat várhatóan 300 kilométeres hatótávolsággal rendelkezik majd.

A Stellantis többi, kisebb elektromos belépőmodelljei, például az Opel Corsa, vagy a Peugeot 208 bőven többé kerülnek, mint 25 ezer euró, sőt inkább 30 ezer euró feletti áron lehet őket megvásárolni. A sajtóhírek szerint a C3-as úgy tud majd olcsóbb lenni, hogy a Citroën az Indiának fejlesztett New e-C3-

as modellt alakítja át, amely a Stellantis e-CMP platformjánál is olcsóbban gyártható megoldásokat kínál.

Az indiai e-C3-as villanymotorja 42 kW teljesítményű és 143 Nm nyomatékot biztosít a gyorsításhoz. Végsebessége 107 km/h, nulláról 60-ra pedig 6,8 másodperc alatt gyorsul fel. Egy 29,2 kWh-s akkupakkal szerelték, így mintegy 320 kilométerre tehető az autó hatótávolsága. Az akkumulátor AC és DC hálózaton is tölthető, utóbbin nagyjából egy óra alatt feltölthető 10-ről 80 százalékra. ■







CITROËN





# TÖRTÉNETE LEGNAGYOBB KALANDJÁRA KÉSZÜL A DACIA

**Miután megfizethető típusaival a fél világot meghódította, majd sikeresen újraalkotta önmagát, a Dacia minden eddiginél nagyobb fába vágja a fejszét: gyári csapatot küld a Dakar-ralira.**

CARNET **TRIPLEX**

Ha jobban belegondolunk, az emberiség történetét azok a hétköznapi hősök alakítják, akik egy szép napon úgy döntenek, az esélyek végtelen latolgatása helyett belevágnak, és hozzálátanak álmaik megvalósításához. Közülük sokan törvényszerűen elbuknak, ám hogy egy modern klasszikust idézzünk: aki a csillagok felé nyújtja a kezét, ha nem is éri el őket, biztos, hogy nem egy marék sárral fog hazatérni...



Akár ezekkel a gondolatokkal is tálalhatnánk a hírt, hogy a Dacia bejelentette: 2025-ben hivatalos gyári csapattal, saját fejlesztésű versenyautóval vesz részt a világ egyik legkeményebb autóversenyén, a hírhedt Dakar-ralin. A márka azonban aligha szorul rá a karakterépítő szövegekre, hiszen tulajdonképpen létezésének minden pillére ebbe az irányba vezette. A harmadik világ úttalan útjaira és ritka szervizhálózatára felkészített, robusztus technikától kezdve a lényegre törő, felszínesség nélküli, valódi élményeket kereső arculatáig minden egybevágg azzal a filozófiával, amit az új kori Dakar képvisel. Nem véletlenül szerepel a 2017 óta sikeresen a márka a mo-

torsportgyökereit – az analóg navigációt, a bajtársiaságot, a szolidaritást – ápoló Rallye Aïcha des Gazelles terepralin (a cikkünket illusztráló fotók egy része ezen az észak-afrikai terepversenyen készült).

A Dacia életében mindig is fontos szerep jutott az alternatív üzemanyagok alkalmazásának, a környezet észtiszta, élhető védelmének. Ezzel megint csak tökéletesen összecseng az, hogy a legendás terepralin az utóbbi időben egyre nagyobb hangsúlyt kapnak a szénsemleges üzemanyagok. Mondani sem kell, hogy a Dacia maga is szintetikusan létrehozott, tehát nem fosszilis alapanyagból előállított üzemanyaggal vág majd neki az embert és gépet próbáló kalandnak.

A projekt műszaki részletei ma még nem ismertek, ám a felkészülést és a részvételt két sziklaszilárd, nagy hagyományokkal rendelkező technikai partner alapozza meg: az e-üzemanyagot az Aramco fejleszti és szállítja, míg a versenyautó megépítésében az a Prodrive fog közreműködni, amely a világ legnevesebb és legsikeresebb







márkájának épített már versenyautót a Dakarra és számos egyéb raliversenyre. A Dacia Dakar-programjának a negyedik oszlopa maga a stáb: a két pilóta, valamint a Renault-csoport Forma-1-es tapasztalatokat is felvonultató motorsportszakemberei. Amíg magát a versenyautót meg

nem ismerjük, a projekt legnagyobb szenzációja, hogy megnyerte magának Sebastien Loeböt, minden idők legsikeresebb WRC-pilótáját, valamint a fiatal spanyol pilótanőt, Christina Gutierrezet, akik az elkövetkező másfél évet teljes egészében a Dacia felkészítésére fordítják.





# VÁLOGATOTT SIKEREK SZLOVÉNIÁTÓL KÍNÁIG

## Akadémisták a korosztályos válogatottakban

Több korosztályos válogatottban is jó teljesítményt nyújtottak a Vasas Akadémia fiatal kosárlabdázói 2023. nyarán. A pasaréti utánpótlás-nevelő munka értékmerői a nemzeti együttesben szereplők, de a további kemény munkához is nagy motivációt jelentenek a nyári válogatott behívók.

Az U14-es magyar leányválogatott idén a Slovenia Ball megnyerésével hívta fel magára a figyelmet, a korosztály egyik legnagyobb kontinentális tornáján aratott sikernek pedig két akadémistánk, **Marton Szilvia** és **Pácza Blanka** is részese volt. A felkészülésen további két játékosunk **Tóth Frotti** és **Firle-Kiss Bora** is részt vett.

Az utazó keretet végül az idei teljesítmények alapján jelölték ki, Pácza Blanka remek szezont zárt, Marton Szilvia helye pedig egy percig sem forgott veszélyben centerként. A serdülő B döntőn ráadásul mindketten bekerültek a torna All-Star ötösébe.

„Szilvi óriási küzdő, aki minden edzői utasítást betart, ugyanakkor kérdezni is mer, ha valamit nem ért. Ez a fajta érdeklődés a fejlődés egyik kulcsa, ugyanakkor igen szorgalmas is. Blanka nagy erénye, hogy tűzön-vízen át megy előre, kitartó, agresszív játékos, miközben csapatkapitányként is megállta helyét az akadémián” – jellemezte a korosztályossal, így Szilvivel és Blankával is évek óta foglalkozó pasaréti szakember, **Ambrus Szandra** a nem hivatalos U14-es Eb-n helytálló játékosokat.

Az U16-os Európa-bajnokságon 8. helyezett magyar leányválogatottban **Czirkos Panka** és **Kendelényi Luca** képviselte a Vasas Akadémiát. **Skocovski Igor**t, a juniorok edzőjét egyáltalán nem lepte meg, hogy mindketten bekerültek a Törökországba utazó 12-es keretbe, bár az igazi áttörést csak ezután várja tőlük.

„Európa-bajnokságon a legjobb nyolc között végezni, mindig jó eredmény, még akkor is, ha a szoros meccsek azt mutatják, akár egy ötödik helyezés is benne lehetett volna a játékosok képességei alapján – tudtuk meg Skocovski Igor-tól, aki maga is irányította néhány évvel ezelőtt az U16-os korosztályos leányválogatottat, így nemcsak Panka és Luca bemutatásában mozog otthonosan. – Nagyon büszkék vagyunk arra, hogy mindketten ott lehettek az utazó keretben, igaz ezért egész nyáron



nagyon keményen és alázatosan dolgoztak is. Pedig évközben többször is sérülés akadályozta őket abban, hogy részt vegyenek a felkészülési táborokban, így még értékesebb az Eb-részvételük. Engem egyáltalán nem lepett meg, hogy ez végül sikerült, jól ismerem őket, tudom, hogy mindkettőjüknek a kosárlabda az élete, és mindent megtesznek azért, hogy a lehető legtöbbet

hozzák ki magukból.”

A magyar női egyetemi kosárlabda-válogatottat Cseng-tuban, a FISU Egyetemi Világjátékokon **Salamon Zsófia** és Szerencsés Tamara erősítette jelenlegi akadémistáink közül. A bravúros 5. helyezett együttesben azonban négy korábbi növendékünk, **Dúl Panka**, **Boros Berta**, **Bernát Réka** és **Mé-rész Beatrix** is szerepelt. A negyeddöntőben nagyon szoros meccsen, 75-72 arányban maradtak alul Tajvannal szemben, s így nem sikerült éremért játszaniuk.

„Pedig az első féléldőben végig vezettünk, és a szünet után is úgy jöttünk vissza a pályára, hogy mindenképpen nyerni szeretnénk – idézte fel a legjobb négy közé jutást eldöntő találkozót Salamon Zsófia. – A harmadik negyed elején azonban hullámvölgybe kerültünk, amiben nagy része volt ellenfelünk elszántságának és jó sorozatának is. Nagyon csalódottak voltunk a meccs után, mindannyian úgy éreztük, ebben a csapatban most az éremszerzés lehetősége is benne volt.”

A torna azonban ekkor még nem ért véget, hiszen a helyosztók során még kétszer pályára kellett lépniük kosárlabdázóinknak. Az első találkozón Brazília ellen 66-61-es győzelmet arattak, majd az ötödik helyért Lengyelországot verték 64-52 arányban. Zsófi szerint a Tajvantól elszenvedett vereséget követően nem sokáig búslakodtak, győzelemmel akarták befejezni a tornát, s ez sikerült is.

„Számomra nagy élmény volt, olyanokkal együtt játszani, akikkel korábban erre nem volt lehetőségem – tette hozzá Szerencsés Tamara. – Szeretem az új dolgokat, így az is érdekes volt, hogy az ázsiai és a dél-amerikai csapatok másképp játszottak, mint mi és a többi európai ország. Kevesbé igazodtak az általános rendszerekhez, s ezáltal nagyon kiszámíthatatlanná vált a játékuk. Az ötödik helyel elégedettek voltunk, bár a legjobb négyhez is közel voltunk. Egy európai csapat ellen talán nagyobb esélyünk lett volna.”





# HARALD STEINNEL A NÉMET CSODA NYOMÁBAN

**A szakember akinél kevesen ismerik jobban a német siker titkát.**

Történetének legnagyobb sikerét érte el a német férfíválogatott a Manilában megrendezett világbajnokság megnyerésével. Hosszú, reformokkal tarkított út vezetett a dobogó legmagasabb fokáig, a legfontosabb állomásoknak pedig egy jelenleg hazánkban dolgozó szakember, a Vasas Akadémia U18, U20 és felnőtt szakmai igazgatója, az egyéni képzések vezetője, Harald Stein is aktív részese volt.

A korábban játékosként is kiemelkedő karriert befutó **Harald**



**Stein** 2005-től a német férfíválogatott hesseni régiós edzőjeként dolgozott, 2008-tól a „nagyválogatott” teamjének lett tagja, 2010. és 2018. között pedig hazája korosztályos nemzeti együtteseinek volt vezetőedzője. Utóbbi posztot 2013-tól főállásban töltötte be.

A Vasas SC szakemberét érzelmileg is komolyan megérintette a

világbajnokság, hiszen saját megfogalmazása szerint még itt, Magyarországon is a nagy német kosárlabda család tagjának tekinti magát. Ráadásul az új, sikerre vezető rendszer kialakításában is aktívan részt vett, a játékosokat pedig fiatal koruk óta személyesen is jól ismeri. De különleges kapcsolat fűzi a döntőbeli ellenfél szerb válogatott legendás mesteréhez Svetislav Pešić-hez is. Harminc évvel ezelőtt az ő irányításával nyerhettek Európa-bajnokságot. A németek vezetőedzőjével, Gordon Herbettel klubcsapatában dolgozott együtt éveken át.

Harald Steinél tehát kevesen ismerik jobban a német siker titkát.

„A legendás német edző, **Dirk Bauermann** kezdeményezésére 2007-ben kezdődött meg a kosárlabdázás „német útjának” kidolgozása, amely mellett mindenki elkötelezte magát, aki fontosnak érezte a sportág németországi fejlesztését. A példátlan összefogáshoz a Profi Liga (BBL), valamint a Német Kosárlabda Szövetség (DBB) mellett a regionális szervezetek, a profi klubok és a második vonal csapatai is csatlakoztak. Ráadásul ezeken a hivatalos szerveken túl, valamennyi edző, és szakdolgozó is támogatta a kezdeményezést. A terv szerint egy csapatot építettünk a



csapat köré, amelybe a szakértő, közösségben gondolkodó, győztes mentalitást képviselő, a „tanulva fejlődni” módszerben hívő, lehető legjobb edzőket toborozzuk” – foglalta össze Harald Stein a hosszú építkezési folyamat fontos állomásait.

Harald Stein szerint azonban az is sokat jelentett, hogy Bauermann nemcsak engedte, de támogatta is, hogy a fiatalokkal dolgozó korosztályos edzők alkossák meg a tanulás és a fejlődés különböző szakaszaira vonatkozó koncepciót. Bízott bennük, ők pedig nem akartak visszaélni ezzel a bizalommal. De talán mindennél fontosabb, hogy bátran vágtak neki a reformoknak, a hibáktól sem félték. Úgy gondolták, hogy ez utóbbiból folyamatosan tanulva, a tanulságokat levonva és alkalmazva hatékonyabbak lehetnek, mint egy tökéletes, de merev terv szigorú megvalósításával.

„Még az elengedhetetlen jövőkép, és az azért elkötelezetten dolgozó megfelelő szakemberek, valamint erőforrások birtokában is türelmesnek kellett lenni. A bátor indulást követően legalább hét-tíz év kell a csúcs eléréséhez. Tíz éve még tizenhetedik helyezett volt a német férfíválogatott az EB-n, amelynek segédedzője voltam. Dennis Schröder akkor sem a felnőtteknél, sem az általam vezetett U20-as együttesben nem lépett pályára az NBA-draft miatt, ami természetesen érhető volt. Nyolc olyan kosárlabdázó volt a csapatban, aki nem volt kezdő a klubjában, nyolc pedig be sem jutott a rájátszásba. Csak kevesen voltak olyan bátrak, hogy a Nowitzki nélküli első EB-n vállalják a játékot. És ez az edzőkre is igaz volt. A kezdet tehát sohasem könnyű, de hinni kell és keményen dolgozni. Ahogy mi is tettük” – adta meg a csúcsra vezető út receptjét Harald Stein, aki szerint Magyarországon is a bátor reformok meghirdetése lehetne az első lépcsőfok, majd a legjobb szakembereket összefogva kellene keményen dolgozni a közös cél érdekében. Ahogy kicsiben, a Vasas Akadémia férfi kosárlabda-szakosztálya is teszi, most már jópár éve. ■

# MEGSZOKOTT ALKATRÉSZEK TŰNHETNEK EL AZ ÚJ AUTÓKBÓL

**Több olyan terület is van az autógyártásban ahol komoly változás zajlik, jól megszokott alkatrészek, megoldások tűnhetnek a jövőben, helyüket új, modern technológiák veszik át.**

Az autózás történetének legnagyobb átalakulása van épp folyamatban, a 20. század eleje óta uralkodó belső égésű motorok hegemoniája a végéhez közeledik, de nem csak ezen a téren születtek forradalmi előrelépések. Az erőforrások mellett átalakul a kormányzás, a kanyarodás, sőt még a visszapillantó tükrök is lekerülnek bizonyos típusokról. Ez pedig nem a jövő ígérete, prototípusok kísérleti technikája, ezek a megoldások már most itt vannak velünk, és elérhetőek, vagy pár év múlva elérhetőek lesznek a CarNet kínálatában.

## DIGITÁLIS KORMÁNYZÁS

Ahol csak lehet a gyártók bitekre cserélik a vasat, vagyis analóg megoldások helyett digitális, elektronikus alkatrészeket alkalmaznak. A folyamat már évtizedek óta halad előre, a motorvezérlés, a befecskendező rendszer, a gázpedál szinte minden autóban elektronikus vezérléssel működik. Ezzel a gyártók pontosabb, precízebb működést érhetnek el, javulhat a biztonság.

Már teljesen általános, hogy nincs szükség fizikai összeköttetésre a gázpedál és a pillangószelep között, de a Toyota szerint arra is megérett az idő, hogy a kerék és a kormány mechanikus kapcsolatát teljesen kiiktassák. A japán gyártó elsőként villantott olyan steer-by-wire rendszert aminél még biztonsági tartalékként sincs kormányoszlop, vagyis esetükben teljesen digitális az irányítás, semmilyen fizikai összeköttetés nincs a kerekek felé a vezetőtől.

A technológiával már hosszú évtizedek óta próbálkoznak, az Infiniti el is jutott a sorozatgyártásig a Q50 típusal. Ebben még volt egy tengelykapcsolóval oldható kormányoszlop, ami biztonsági tartalékként szolgált. A megoldás viszont nem hozott áttörést, nem terjedt el széles körben. Ennek ellenére az elgondolás előnyei annyira csábítóak, hogy a Toyota mellett más autógyártó cégek is fejlesztik, tökéletesítik a street-by-wire komponenseit. A várakozások szerint viszont a Toyota jelenhet meg vele elsőként az e-TNGA platformra

épülő elektromos típusokkal. Így a Lexus RZ, a Toyota bZ4X, valamint a közös fejlesztésnek köszönhetően a Subaru Solterra kaphatja meg az úttörő alkatrészt.

A rendszer kormányzási visszajelzéseket adó kormánynyomaték-aktuátorból, valamint a kerekeket elfordító, a kormányrúdra szerelt vezérlőaktuátorból áll. A motorokat a Toyota, a JTEKT és a Denso fejlesztette ki.

Miért öltek időt, energiát egy ilyen technológiába, amikor a jó öreg kormány már bizonyított? A steer-by-wire kormányzásnak olyan előnyei vannak, amelyeket a tervezés több területén ki tudnak használni. Mivel

nincs az áttélt azonos értéken tartó mechanika, változtatható az azonos kormánymozdulattal elérhető fordulás sugara. Vagyis kisebb mozdulattal is tud élesen fordulni az autó, nincs szükség a kormány tekerésére. A szoftveres vezérléssel így teljes a szabadság, az útviszonyok, az autó karaktere, a vezető hangulata, stílusa szerint lehet finomhangolni a kormányérzetet.



Ezzel megnyílik az út a hagyományos formától eltérő kialakítások felé, jöhetnek a lapított, szögletes, kijelzőknek több teret hagyó kormányok is. A műszerfalat így mindenféle egyéb kutyúval is telepakolhatják a tervezők, ha pedig végleg eljön az önvezető autók kora, akkor robotpilóta üzemmódban nem zavar majd a magától forgó kormány. Emellett megszűnik a hajtási befolyás, amit a kormányon érez a vezető, bár ez nem feltétlenül előny, de eltűnnek a rossz utakról érkező, fékezés közben érezhető rezgések. A kényelem tehát nő, de a hullámos féktárcsákat, a felnyílikos kátyúkat így nehezebben érzékelünk majd.

A biztonságért viszont nem kell aggódnia, a bevezetés pont azért tart hosszú ideig, mert teljes körű tesztelés, és redundáns, többszörösen biztosított, megbízható rendszerek kifejlesztésén dolgoznak a mérnökök. A fejlesztés már a szériagyártás kapujában toporog, a Toyota pár éven belül tervezi a teljes körű bevezetést.



## TÜKRÖR HELYETT KAMERA

A tanulmányautókon hosszú évek óta előszeretettel hagyják el a külső tükröket a tervezők. Ez mindig futurisztikus külsőt kölcsönöz az adott prototípusnak, de a szériaverziókra

mégis rá kell biggyeszteni a két jellegzetes fület. Ennek is vége lassan, a kamerarendszerek olyan megbízhatóak már, hogy beszívórogta a sorozatgyártású autók világába.

A jó öreg visszapillantó tükrök technikailag szinte semmit sem fejlődött a 20. század derekáiig, majd jöttek szép lassan az extrák, az elektromos állítás, az integrált irányjelző, a fényre sötétedő felület, a holttérfigyelő rendszer. Így

ma már ez az eszköz is több villanymotorral, elektronikával kiegészített alkatrész, de a fejlődés útja ebben az esetben is a teljes reform, a tükrök elhagyása lehet. A tükrök alapvető hátránya a nagy légellenállás és a szélzaj, ami az elektromos autóknál már nyom annyit a latban, hogy megérje foglalkozni vele. A magas hatásfokon működő villanymotorok számára minden, a haladást nehezítő tényező jól látható fogyasztásnövekedést eredményez, így a tükrök kiiktatásával értékes megtehető kilométerek nyerhetőek. Helyettük egy kamera-kijelző párost szerelnek fel.

A külső kamera apró lencséje nem rontja a légellenállást, a beltérben elhelyezett kijelző méretével pedig szabadon játszhatnak a tervezők. Nem véletlen, hogy már széles körben alkalmazzák a kamionok világában, ahol a nagy tükrök elhagyása észlelhető fogyasztáscsökkenést eredményez. A szériagyártású autók között opcióként több típusban is elérhető volt már, a Hyundai Ioniq 5 kínálatába a 2022-es frissítéssel érkezett az érdekes megoldás, az Ioniq 6 esetén pedig már a bevezetéskor elérhető opció a digitális tükrök (DSM). Ez tehát már egy elérhető, kipróbálható jövőbeli extra, amit nem véletlenül vezettek be a dél-koreai márkánál. A légellenállás csökkentése mellett a kamerák a digitális kormányzáshoz hasonlóan a változtatás szabadságát adják. Bizonyos keretek között, de szabályozható a kamerák érzékenysége, a fényerő, így a megjelenített kép még szürkületben, vakító napsütésben, rossz látási viszonyok között is jobb minőségű lehet, mint amit szabad szemmel észlelnénk. Lehetőség van változtatni a látott képen, kinagyítani részleteket, esetleg csak a padka környezetét mutatni parkoláskor, vagy különféle üzeneteket, figyelmeztető jelzéseket megjeleníteni rajta. Kétségtelen, hogy használata megszokást igényel, és egész másként működik, mint a hagyományos tükrök, de az egyre



több típusnál látható alkalmazása azt mutatja, hogy ez a megoldás nem fog a süllyesztőbe kerülni, és velünk marad a következő években.

## ELHAGYJUK A KULCSOKAT

Az indítókulcs is olyan 20. századi alkatrész, ami a modern korral alaposan megváltozott. A reszelt kis fémdarab helyett ma már digitális jeladót találunk a legtöbb autóban, sőt néha már azt se. A kulcs átalakulása még 1982-ben kezdődött, amikor a Renault Fuego kétajtós kupéját nem csak sportosságával, de egy modern extrával is csábítóvá akartak tenni a franciák.

Ez volt az első típus távirányítós központi zárral, amit egy gombnyomásra, a kulcs elfordítása nélkül lehetett zárni. Az ötlet elterjedt az autóiparban, a fejlődés pedig adta magát, a következő lépcsőfokot a Mercedes érte el elsőként az 1998-ban bemutatott S-osztállyal. Innen számíthatjuk az első igazi "okoskulcs" piacra lépését, ez a megoldás a ma már megszokottnak mondható kényelmet adta. A zsebben hordott jeladó elővétele nélkül volt nyitható és indítható a típus. Ezt a trükköt ma már egy átlagos városi kisautó is tudja, de az evolúció ezen a ponton sem állt meg. Ma már életünk minden szála az okostelefonhoz köthető, miért pont az autó nyitása, indítása lenne kivétel? A következő állomás, úgy tűnik, a kódként létező autóhasználati jog, a teljesen digitális kulcs. A nagy mobil-szoftvergyártók tárcáiban már gond nélkül tárolhatóak ilyen kódok, és egyre több autótípus esetén már be is vezették ezt az opciót.

Így tényleg búcsút inthetünk a kulcsoknak, a nyitáshoz, indításhoz csak saját fiókunkat kell elérnünk egy arra alkalmas mobillal, a kommunikáció pedig történhet érintéses (lemerült mobillal is működő) NFC, esetleg az érintés nélküli, az autó nagyjából 10 méteres körzetéből működő UWB vagy Bluetooth LE technológiával. Előnye, hogy a hozzáférés megosztható, távolról adhatunk jogot az autóhasználatra az általunk kiválasztott családtagoknak, kollégáknak. Ezek a funkciók már elérhetőek például az Alfa Romeo Tonaléban, de számos más modell kínálatában is megjelenik.

Ezek a változások is mutatják, hogy a fejlődés megállíthatatlan, a villanymotorok megjelenése mellett az autóipar minden téren folyamatosan változik, néha kisebb, néha nagyobb mértékben. Jelenleg a nagyobb változás korát éljük, a következő évtizedek talán még lenyűgözőbb, érdekesebb mérnöki ötletek megvalósulását hozzák majd. ■

# IZGALMAS JEEP TANULMÁNYAUTÓK A SIVATAGBAN

A Jeep az elmúlt években mindig érdekes tanulmányautókkal készült az amerikai Easter Jeep Safari márkatalálkozóra. Idén sem volt ez másképp: hét brutális, átalakított Jeepet mutattak be az Utah állambeli Moabban, ahol már 57. alkalommal rendezték meg a találkozót, mintegy 20 ezer ember részvételével.

CARNET **RIEGLER**

CARNET **AUTÓHÁZ**



## 1978 JEEP CHEROKEE 4XE

Ezt az 1978-as Cherokeeet úgy alakították át, hogy alá-  
rakták a modern Rubicon 4xe hibrid hajtását. De ez  
az autó nemcsak emiatt különleges, hanem a retro  
külső miatt is, hiszen ezzel a sárga-narancssárga fé-  
nyezéssel igazi múltidéző modell.



## SCRAMBLER 392 ÉS MAGNETO 3.0

Nem kerülhette át az átalakítást a Wrangler sem,  
amelynek rövid változtából rögtön két koncepció is  
készült. Nincs rajtuk ajtó, óriási terepgumikkal sze-  
relték őket, és magasított a futóművük. Mindkettő  
olyan, amellyel azonnal leszaladnánk az óceánpart-  
ra, hogy a vízparton a homokban csapassunk velük.  
Ehhez már csak azt kell eldönteni, hogy melyik bru-  
tálisan erős hajtást választjuk: a Scrambler 392 orrában  
egy 6,4 literes Hemi V8-as motor van, míg a MagNeto  
motorházteteje alatt egy 650 lóerős elektromos mo-  
tor hajtja a négy kereket.





### SIDEBURN RUBICON

A Wrangler pickupjából, a Gladiátorból készült Sideburn Rubicont is eléggé izgalmas. Hűtőrácsát egy csőből készült rácsozat védi, ami lehajtva padként funkcionál. Két LED-es fényszórot szereltek a tetőre, csomagterében pedig praktikusan oldották meg a tárolódobozok és a pótkerék elhelyezését is. A terepjáró hátsó részébe extra üzemanyag tárolására alkalmas tartályokat is terveztek.



### GRAND WAGONEER OVERLAND

A legnagyobb Jeep még nagyobb lett, ugyanis a tetőjére egy kinyitható -Skyloft-nak elnevezett - hatalmas sátrat szereltek, amely egyébként klimatizált. A napelemekkel szerelt tetőszerkezet kinyitva hatalmas oldalablakokkal rendelkezik. Az autó a gyárinál nagyobb keréknyílásokat kapott, és természetesen megemelték, hogy még jobban használható legyen a terepen, ha már



### WRANGLER RUBICON 4XE

A Wrangler Rubicon 4xe látványos lila fényezés kapott. Tetőszerkezete oldalról teljesen nyitott, vászonteteje pedig hátrahajtható.



### WRANGLER RUBICON 4XE DEPARTURE

A Wrangler 4xe Departure tanulmánymodell csőből készült ajtókkal szerelék, és ennek a hűtőrácsát is lehajtható, padként használható szerkezet védi.





**CARNET TRUCK**

**kishaszongépjármű**

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

**PLATÓS | DOBOZOS  
BILLENŐPLATÓS | PONYVÁS  
felépítmények**

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



# CARNET LCV



**MUNKÁRA TEREMTVE.**

AZ ORSZÁG LEGSZÉLESEBB KISHASZONGÉPJÁRMŰ  
VÁLASZTÉKA EGY HELYEN, A CARNET-NÉL.

**CARNET**

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



# Éld meg az álmod, szüntelenül

A brand of passion



Egyesek számára az utazás több, mint egyszerűen beülni a volán mögé. A vezetés szerelmesei számára az út a szenvedély megéléséről szól. Számukra az autózás egy életforma. Ezért fejlesztette ki az ELF a tökéletes terméket, hogy soha ne kelljen aggódnia a kényszerpihenők miatt. A legújabb motorokhoz igényeihez igazítva. Továbbfejlesztve a hosszabb futásteljesítmény és csereintervallum érdekében. Megélni az álmod, szüntelenül

[elf.com](http://elf.com)

