

CARNET

CSOPORT

MAGAZIN

XV. KIADÁS | 2024. NOVEMBER



A CarNet Csoport márkakereskedései és szervizei



www.carnet.hu/abarth

CarNet Riegler
9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/alpine

CarNet Triplex
2011 Budakalász, József Attila u. 77.



www.carnet.hu/ds

CarNet Riegler
9024 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/dacia

CarNet Triplex
2011 Budakalász, József Attila u. 77.
1173 Budapest, Pesti út. 16.



www.carnet.hu/opel

CarNet Triplex
2011 Budakalász, József Attila u. 77.



www.carnet.hu/jeep

CarNet Autóház
2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.
CarNet Riegler
9024 Győr, Pesti út 4.



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.



www.carnet.hu/citroen

CarNet Autóház
2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.
CarNet Auto-Fort *(csak szervíz)*
1215 Budapest, Védgát utca 14.
CarNet Riegler
9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/alfa-romeo

CarNet Riegler
9027 Győr, Pesti út 4.
CarNet Autóház
2040 Budaörs, Kinizsi utca 28.



www.carnet.hu/nissan

CarNet Auto-Fort
1215 Budapest Védgát u. 14.



www.carnet.hu/hyundai

CarNet Autó-Forrás
8200 Veszprém, Észak-keleti útgyűrű 8.
CarNet Triplex *(csak szervíz)*
1173 Budapest, Pesti út. 16.



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/ssangyong

CarNet For-Top
2800 Tatabánya, Alkotmány u. 1/a



www.carnet.hu/mg

CarNet Auto-Fort
1215 Budapest Védgát u. 14.



www.carnet.hu/peugeot

CarNet Auto-Fort
1134 Budapest, Váci út 45.
1211 Budapest, Védgát u. 14.



www.carnet.hu/mazda

CarNet Mirai
1037 Budapest, Vörösvári út 123.
1119 Budapest, Budafoki út 105.

CarNet Riegler
9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/piaggio-commercial

CarNet Riegler
9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/renault

CarNet Triplex
2011 Budakalász, József Attila u. 77.
1173 Budapest, Pesti út 16.



www.carnet.hu/suzuki

CarNet Auto-Fort
1044 Budapest, Váci út 66-72.



www.carnet.hu/toyota

CarNet M5
1097 Budapest, Gyáli út 42.
2800 Tatabánya Alkotmány u. 2/B
Toyota Professional
1097 Budapest, Gyáli út 40.



KEDVES OLVASÓNK!

2024-ben sok olyan dolog történt körülöttünk, amik hatásával, nagy valószínűséggel csak a jövőben szembesülünk majd. A világpolitika napról napra egyre mélyebben bevonul az életünk-

be. A döntések, azok hatásai gyakorlatilag kiszámíthatatlanok, pedig feladat lenne bőven, ha csak a háborúk elfogadható lezárására, a béke garantálására vagy a világkereskedelmi kapcsolatok kezelésére gondolunk. Hogy kerül a csizma az asztalra? Miért kellene, hogy ez a téma foglalkoztasson minket ennek a magazinnak a keretei között is? Ennek roppant egyszerű oka van. Ezek azok a kérdések, amik alapjaiban határozzák meg azt, hogy a közeljövőben hogyan változik majd az életünk, milyen lesz a jövőnk, és nem mellékesen az autózás világa.

Néhány évvel ezelőtt jól mentek a dolgaink, békében éltünk, fejlődött a gazdaság, és úgy tűnhetett, hogy a fejlett világnak szinte egyetlen feladata van, meg kell állítani a globális felmelegedést. Ennek a létfontosságú célnak az eléréséhez a legnagyobb globális szereplők kidolgoztak egy-egy zöldátállásra vonatkozó programot, mely jellemzően 2035-ig be is fejeződött volna. A program megalkotói azokkal a feltételekkel kalkuláltak, amik akkor már régóta körülvettek minket: béke, alacsony energiaárak, nyílt, globális kereskedelem, és a szinte korlátlan anyagi áldozatvállalási hajlandóság. Ezek közül sajnos mára szinte egyik sincs meg, pedig 2025 egy nagyon fontos év lesz az európai program szempontjából.

Az EU szabályozása szerint az unióban értékesített új autók elvárt flottaátlaga a WLTP szabvány szerint, már csak 93,6 gramm CO₂/km lesz, szemben a 2021-től érvényes 116 g/km-es határértékkel. Természetesen a továbbiakban is lesznek olyan tényezők, amik figyelembe veszik az egyes gyártók eladási összetételét, azonban ezek mellett is közel 20%-os az elvárt csökkenés. Milyen módon érhető el ez az érték? A legtöbb gyártó esetében nincs ma ennél fontosabb kérdés. A tét óriási, és az ezzel kapcsolatos döntések évekre meghatározhatják az európai gazdaság mozgásterét. Juthat még elegendő figyelem és pénz a korábban felsoroltak árnyékában ennek kezelésére is? Lesz olyan jelentős politikai erő, amelyik képes felvállalni, ennek a kérdésnek a hosszútávú rendezését, a célok és a lépések aktualizálását? Talán lesz, hiszen ennek fontossága megkérdőjelezhetetlen. A következő számban, a szokásos hírek, újdonságok mellett, már biztosan be tudunk számolni ezekről a hírekről is.

Kátai Ferenc

Vezérigazgató

TARTALOM

MAGAZIN

Amikor az autózás a cél - Sportmodellek 650 lóerőig	2
A fegyelemsértés amely nélkül ma nem volna Mazda	30
Példátlan ralisiker kapujában egy magyar lány	50

TESZT

Stílusban verhetetlen - Fiat 600 Hybrid La Prima	18
Itt a Renault csúcsmoellje - Rafale E-tech Full Hybrid 200	46
A koreai melós - Ssangyong Musso Grand 4x4 2.2 E-XDI	54
Dízel helyett villanymotor - Dacia Duster Hybrid 140	62

CARNET CSOPORT

THE - America Kupája, a vitorlázás Forma 1 versenye	8
Tóth Ferenc Pincészet	34
CarNet Truck	56
Vasas Pasarét SC	58
CarNet Lojalitás Program	65

MÁRKA HÍREK

Tiszta, mégis élvezetes jövőt ígér az Alpine szuperautója	6
Első képek a Citroën C3 Aircrossról	10
A Dacia fecskéje nyarat csinált	14
A feltűnő fekete - DS 4 E-tense Performance Line	16
A Fiat bemutatta a Grande Pandát	18
Ford Capri - Az autó, amit mindig is ígértünk magunknak	22
Megnyerő a Hyundai elektromos sportautója	24
Végre összerékhajtással is elérhető lesz az Avenger 4XE	26
A Mazdánál már jelen a biobenzin	28
Szupergyors ösökből születhetnek új MG-k	32
A legdögösebb Nissan egy családi, elektromos SUV	36
Opel - Mindennek stimmelnie kell, hogy ilyen autó szülessen	38
Sikeresen rajtolt az európai piacokon az új Peugeot 3008	40
Európa legjobb haszonjárműve: az új Renault Master	44
Előre megmutatta tíz évét a Suzuki	52
Toyota - Hidrogén: Földön, vízen, konyhában	60

PARTNEREINK

Euroleasing	12
Eurorisk	42

AMIKOR AZ AUTÓZÁS A CÉL

Sportmodellek 650 lóerőig a CarNet márkáinál

A Fiat öt tanulmányautóval mutatta be jövőképét, és egyben azt is bejelentették, hogy ezek közül az elsőt, a Panda utódját már idén júliusban leleplezik, az idén 125 éves olasz márka születésnapján.

Versenyautós technikával felszúrt hot hatch, hátul hajtó sportautó, erőnyerő hibrid sportkombi és még néhány más sportmodell is megcsíphető az egyre szűkülő kínálatból Magyarországon. Egyes sportkocsikból és sportmodellekből az utolsó példányokat foglalják vevőink, de van remény az élményautók egy részének túlélésére.

CUKI KISKOCSIBÓL ŪTÓS SPORTGÉP

Attól, hogy valami apró, még lehet nagyon értékes, és itt nem csak a drágakövekről lehet szó. Itáliában büszke hagyománya van a nemes és jól felszerelt, valamint az igazán erős autóknak is a kis kategóriában, gondoljunk csak a luxusautóként az Audi A1-re, az ezredfordulón újrátöltött MINI-t évtizedekkel megelőző Lancia Y10-re vagy a Fiat Uno Turbótól a Punto GT-ig azokra a zsebrakétákra, amelyekre ma párás tekintettel emlékeznek vissza az autórajongók.



Győri márkakereskedésünkben, a CarNet Rieglernél elérhető az örökifjú Fiat 500 sportváltozata. A cuki kisautóból ūtós sportgép lett, de az Abarth 595 és 695 mégsem veszítette el az alapot adó Fiat 500 varázsát. Egyformán 165 lóerős az 595 és nyitható vászontetős, tetőkeretes kabrióverziója, az 595C. A nyomatékmaximum 230 Nm, a lemeztetős és a szövettetős modell is 7,3 mp alatt van 100-on, és 218 km/óra-ig gyorsul.

Még nagyobb meglepetés lehet az Autobahn belső sávjában az erősebbik, 695 jelű verzió. Itt a Garrett GT 1446-os turbó-

feltöltő 180 lóerőre növeli az autó teljesítményét, a nyomatékcsúcs 250 Nm, a gyorsulás kézi váltóval és állórajttal 6,7 másodperc 100 km/óra-ra. A 695 és kabriótestvére, a 695C automatizált kézi váltóval is elérhető. A szintén ötfokozatú Dualogic váltóval 6,9 mp a sprintidő, a végsebesség egységesen 226 km/óra. Az 1368 köbcentis turbós négyhengeres közismerten kiforrott, híresen megbízható és tartós motor, amely közel két évtizede bizonyít a Fiat Bravóban, a Tipóban és a Punto Evóban éppúgy, mint az Alfa Romeo Giuliettában, a Mitóban vagy a Lancia Deltában.

FERRARI V8-BÓL ALFA V6 A KÉT QUADRIFOGLIOBAN

Évszázados történelme, a versenypályás diadalok sora, autóinak szépsége és vonzereje tántoríthatatlan rajongótábort teremtett az Alfa Romeo köré. Napjainkban a márka két csúcsmo-
dellje, a Giulia és a Stelvio is a Giorgio padlólemezre épül. Ez az a hátsókerék-hajtásra illetve farhangsúlyos összerék-hajtásra kifejlesztett technika, amellyel az Alfa Romeo újra erős pozíciót harcolt ki a prémiumtermékek között. 2891 köbcentiméteres motorjával és négykerék-hajtásával a Stelvio Quadrifoglio 3,8 mp alatt katapultál százig, végsebessége 283 km/óra. A Ferrari-hátterű, egy ottani nyolchengerrel rokonítható V6-os turbómotor itt is 520 lóerős és 600 newtonméterrel csavarja a főtengelyt, akárcsak a Giulia QV motorterében. A Giulia csúcsmo-
delljét is a Quadrifoglio Verde, a négylevelű lóhere díszíti, a legsportosabb, leggyorsabb Alfák tradicionális jele.



Duplaturbós hathengeres motorjával a Giulia Quadrifoglio 3,9 mp alatt éri el a 100-as sebességet. Csekély légellenállásával a 952 kódjelű Alfa áttöri a mágikus 300 km/órás átlomhatárt, egész pontosan 308-ig gyorsul. Vérforraló hangjuk, éterien tiszta kormányzásuk és külső-belső szépségük rabul ejti az embert, legyen szó akár a Stelvio, akár a Giulia Quadrifoglio-ról. A nyolcfokozatú ZF automatikus sebességváltó villámgyors kapcsolásaival és kifinomult működésével versenypályán és a mindennapokban is ideális társ. A CarNet Autóház Budaörs vagy a győri CarNet Riegler munkatársai örömmel válaszolnak kedves olvasóink kérdéseire, ha megtetszettek nekik az olasz sportmodellek.



HAT A110, EGY LÉLEK

Videón és részletes tesztben is bemutatuk már (Link ide: <https://carnet.hu/alpine/hirek/csodas-orokseg>) a CarNet autóinak ékkövét, de időtlensége és a típus továbbfejlesztése miatt az Alpine A110 nem maradhat ki az áttekintésből. A Franciaországban tervezett és gyártott sportkupéból hatféle modell érhető el. Az A110 a klasszikus sportautó a pillanat örömeért. Az A110 GT kényelmesebb, még jobban beválik napi használatú autóként. A Sabelt-kagylóüléses A110 S sportosabb és pengébb nála, többek között közútra engedélyezett semislick sportgumikkal és Enstone Edition kivitelben is rendelhető. Az A110 R Turini és az A110 R a még atletikusabb csúcsmo-
dell, szénszálas csomagterfedéllel, karbon első és hátsó légterelővel, karbon hátsó diffúzorral, szénszál-erősítésű műanyag tetőlemezzel és az A110 R esetében szénszál-erősítésű műanyag felnikkel. Az R ültetett felfüggesztése az A110 S sportfutóművéénél is 10 mm-rel lejjebb viszi az autót, mélyebbre helyezve a súlypontot. Az R szériatartozéka a Sabelt Racingtől származó versenyautós kagylóülés.

Minden modellváltozatban közös a különlegesen csekély tömeg. Az aluváz és könnyűfém karosszériás sportautó súlya 1102 kilogrammról indul, ami nagyjából három mázsával jobb a szintén négyhengeres Porsche 718 Caymannál.

A középmotoros felépítés és az első tengely mögé helyezett üzemanyagtank 44:56-os súlyeloszlást eredményez az első és a hátsó kerekek között.

252 vagy 300 lóerő a motorteljesítmény, utóbbival az A110 4,2 mp alatt gyorsul százig, csúcsebessége 275 km/óra. A szintén hétfokozatú, dupla kuplungos váltóval gyártott, de 252 lóerős modell adata 4,5 mp és 250 km/óra, azonban az A110 véletlenül sem a számokról szól, hanem a vezetés zsigeri örömeiről, amit ad. A 110 darabra limitált színváltozatokban is megvásárolható Alpine A110 értékálló befektetésnek ígérkezik, mert ilyen sportautó sajnos már soha többé nem születik.

FORD: NINCS EGYEDÜL A MUSTANG

A Ford Focus ST akkor is a legizgalmasabb autók egyik volt a kategóriában, amikor még sok márká gyártott kompakt sportmodellt. A konkurensok zöme kiveszett, a szegmens elnéptelenedik, a Ford viszont versenyautós megoldásokkal tette még vonzóbbá a modellfrissítés utáni Focus ST-t, verzióból bedobott Focus ST Azura Edition révén.

Európa több országában az átütő hot hatch neve Focus ST Edition, nálunk azonban Focus ST Azura Edition néven rendelhető a CarNet Auto-Fort csepeli, Könyves Kálmán körüti és újpesti, illetve a CarNet For-Top győri, soproni és tatabányai szalonjában. A KW-től származó állítható rugóstagok eleve 10 mm-t ültetnek az autón, és további 20 mm játéket adnak a hasmagasság beállításához. A rugók több mint



50 százalékkal feszeesebbek, mint a sima Focus ST-ben, és a lengéscsillapítók is szabályozhatók. Húzófokozatban, berugózáskor 12-, nyomófokozatban, kirugózáskor 16-féle beállítás közül választhatunk. Az autó belövéséhez javaslatokat is kapunk a gyári sportrészlegtől, a Ford Performance szakemberei a Nürburgringre megfelelő beállításokat is megadták. 363 milliméterre nő a fix féknyerges első féktárcsák átmérője, a fékrendszert a Brembo szállítja. A hajtáslánc nem változott, a 2,3 literes négyhengeres 280 lóerős, az első kerekeket hajtja, nyomatékmaximuma 420 Nm. A Focus ST maradt

hatfokozatú kézi váltós, ami szintén kiemelkedő vonása az automatikus váltóra átváltított sportmodellek korában. 5,7 mp a gyorsulás 100-ra, 250 km/óra az autó végsebessége. Ha a Focus ST Azura Editon lehenget, mit mondjunk a V8-as Ford Mustang GT-re? A Mustang megkérdőjelezhetetlen legenda, az idén 60 éve bemutatott autó kerek születésnapját a Ford a hetedik generáció érkezésével ünnepli. A sportkupé és a kabrió is választható hatfokozatú, Getrag-gyártmányú kézi váltóval vagy tízgangos automatikus sebességváltóval. Európában nem kapható a 2,3 literes négyhengeres, csak az 5038 köbcéntis V8. A Mustang GT hagyományosan a V8-as jelölése, ezúttal 446 lóerős motorral. Ezzel a nyolchengeressel a kézi váltós 5,3, az automatikus Mustang 4,4 mp alatt lő ki állórajttal 100-ra. Az automatikus sebességváltó tíz fokozata kisebb ugrásokkal, gyorsabb váltásokkal és rövidebb alsó fokozatokkal segíti a rajtolást, de a kézi váltónak is megvan a rajongótábora és a varázsa. Egészen különleges a Dark Horse verzió. A sötét ló a Mustangból épített pálya-versenyaútó rendszámozható kiadása. A motort új főtengellyel tuningolta a gyár, a teljesítmény 454 lóerő, a sebességváltó a verseny-sportból ismert Tremec terméke, az önzáró differenciálmű Torsen-rendszerű, tehát az épp jobban tapadó kerekre ad több nyomatékot. A merevített karosszériás, keményebb futóművű, hatékonyabb motor- és váltóhűtésű Dark Horse csak fastback karosszériával rendelhető, nyitható vászontetővel nem. Egy Ford Mustangban nemcsak az autó varázslatos, a hatása is az, amit az emberekre tesz. A Mustang nem szül irigységet, annál inkább kelt elismerést és rokonszenvet. Klasszikus formájával, semmi máshoz nem hasonlítható karakterével és hangjával azonnal rajongást vált ki.

ÚJ KORSZAK SPORTAUTÓJA A HYUNDAI IONIQ 5 N

Namjangban fejleszti és a Nürburgringen hangolja N jelölésű sportmodelljeit a Hyundai. Előbbi a cég fő fejlesztőközpontja Dél-Koreában, az utóbbi a világ legszigorúbb versenypályájának tartott aszfaltcsík Németországban, Nürburg várának tövében. Nagyon erősen nyitott a Hyundai, amikor belépett a kompakt, majd a kis kategóriába az i30N-nal, aztán az i20N-nel. Bár már mindkettő csak használtan érhető el, de világgraszoló autók. A vezetés rajongói pár év alatt megtanulták, mit ér az N egy Hyundai nevében, amelynek emblé-

máját a versenypályák kanyarkombinációi ihlették. Semmi máshoz nem hasonlítható autó a sportrészleg első elektromos erőnyerője, az Ioniq 5 N. Két villanymotorjából N Grin módban lehívható 650 lóereje eleve különleges érték, de az elektromos sportautó a paraméterek személyre szabásában nyit új távlatokat, a versenyautó-szimulátorokon cseperedő generációk legnagyobb öröme.

A farolástökéletesítő funkció, az N Drift Optimizer segít megtartani a keresztbe csúsztatott autó szögét az önzáró diffis hátsó kerekre adott nyomaték vezérlésével, majd a drifelés után az első kerek motorja ismét beszállhat a kigyorsításba a kanyarból. A vezető belöheti az akkumulátorcsomag hőmérsékletét is. Versenypályás használathoz érdemes induláskor a 20-30 Celsius-fok közötti tartományban maradni. Ha viszont a pusztító gyorsítóerő átélése a cél, jobb 30-40 fokig növelni az akkupakk hőmérsékletét, aztán jöhet a rajtautomatikával 3,4 másodperces kilövés 100-ig. Az Ioniq 5 N a valójában egyfokozatú erőátvitel dacára hitelesen megadja a kézi váltások érzetét és örömét, ha a vonatkozó setuppal használjuk. Betyáros kanyarsebességén és a villanyautóktól merőben ismeretlen szintű versenypályás bevezetőségén, a túlmelegedés elleni hatékony védelmén túl a Hyundai Ioniq 5 N napi járás sportautóként is beválik. Tágassága, kényelme, a prémiumtermékeket megszégyenítő felszereltsége vagy a 3600 wattig konnektorként használható V2L (Vehicle to Load) funkciója éppoly kiváló családi autóvá teszi, amilyen a nemrég megújított többi Ioniq 5. A 800 voltos elektromos rendszerrel páratlanul gyorsan feltölthető a 84 kilowattórás akkumulátor. A maximális töltési teljesítmény egyenáramon eléri a 350 kilowattot. A veszprémi CarNet Autó-Forrás szakemberei örömmel adnak további információt a Hyundai Ioniq 5 N kvalitásairól.

35 ÉVE UTOLÉRHETETLEN A MAZDA MX-5

Amikor a régi olasz és brit roadsterek mintájára a Mazda 1989-ben újjáélesztette a kategóriát a Miatával, illetve az MX-5-tel, talán senki nem számított rá, hogy ennyire nagyot dob a globális viszonylatban kicsinek mondható hirosimai autógyártó. A roadster egy kicsi, könnyű, rázós és huzatos élményautó, a kényelmesebb és puhább kabrióknál sokkal sportosabb karakterrel.

Tavasszal legyártotta a Mazda a magyar piac számára az utolsó kétliteres modelleket. Friss rendelésből az 1,5 literes motorral érhető el az idén 35 éves roadster, valamint a nyitható keménytetős verzió, az RF. A Retractable Fastback teteje gombnyomásra nyílik, mindössze 13 másodperc alatt. A nyitás lépésben haladva is végigfut, 10 km/órás határig. A vászontető még gyorsabban lenyitható, az első tetőrész egyben az összecsukott szövettető fedeleként is funkcionál. A vászontető mechanikája, nyitásának-zárásának gyorsasága és egyszerűsége 35 éve zseniális az MX-5-ben, adottság





a bukólámpás NA óta. Hátsókerék-hajtásával, érzéki sebességváltójával, kiváló súlyeloszlásával és pörgős motorjával az 1,5 literes négyhengeressel is élvezetes autó a Mazda ND jelű roadstere. A 132 lóerős szívó benzinessel 8,3 mp a gyorsulás 100-ra. A sokkal erősebb és önzáró hátsó differenciálművel is kiemelkedő kétféleképp még elérhető pár darab, de a 184 lóerős verzió Európában sajnos már nem rendelhető gyártásból. A CarNet Mirainál segítenek az értékesítők az elérhető autók feltérképezésében.

Megédesíti az éleket az MX-5-tel az a tény, hogy a legkevésbé környezetszennyező autók egyike. Súlytakarékos építésével, 100 kilométeren 5-8 literes valós fogyasztásával, tiszta üzemű benzines motorjával a világ messze legnagyobb darabszámában értékesített roadstere jó lelkiismerettel élvezhető autó.

NAGYPÁLYÁS HIBRID, 360 LÓERŐVEL: PEUGEOT 508 PSE

Ha a Peugeot kinéz magának egy versenysorozat, ott jó eséllyel győzelmeket arat, inkább előbb, mint utóbb. A rali-világ bajnoki címek, a Dakar-győzelmek és a 905-tel elért két Le Mans-i elsőseg talaján a márka közötti sportmodellekben is igen erős. A 405 Mi T16 óta a nagyobb autók sem maradnak ki a gyári tuningból. De az idők változnak, a kínálat legtegyén ma a konnektorral tölthető akkus, összerékhajtású 508 PSE (Peugeot Sport Engineered) áll, Kryptonit-zöld jegyekkel. A 360 lóerős autó első kerekeit az 1598 köbcentis, 200 lóerős benzines és a 110 lóerős első villanymotor hajtja a full hibrid hajtásrendszerben. A hátsó kerekek hajtását végző, 113 lóerős villanymotorral az autó szükség esetén összkerekes lehet. Helyben emissziómentes működésre is képes a Peugeot 508 PSE: a modellfrissítés óta a WLTP-mérés szerint 52 kilométert tehet meg elektromosan, ami jelentős fejlődés a korábbi 42-höz képest. Fineszes futóműhangolásával az 508. PSE nagyon kezes, életteli és élvezetes autó. Fara eszményien reagál a gázévtelre és a gázadásra, megédesítve a sportos vezetést kanyargós országúton. Sportlimuzin és sportkombi kapható az 508 PSE-ből. Alapfelszerelés az infravörös sugarakkal dolgozó éjjellátó és az adaptív lengéscsillapítás is.



Szériában jár továbbá a német egészségeshát-akció (Aktion Gesunder Rücken) tanúsítványával ellátott komfortülés kihúzható combtámasszal, masszázsfunkcióval és elektromos állítással. A csúcsmódban a 12 csatornás, 515 wattos Focal audiorendszerért sem kell felárat fizetni.

AZ UTOLSÓ SPORTKUPÉK FOGYNAK EL A TOYOTÁNÁL

Hosszú-hosszú kihagyás után a Toyota elkápráztatta és el-kényeztette a sportautók rajongóit a GT86-Supra, GR Yaris, GR86 sorral. A Grazban, a BMW Z4-gyel közös technikára gyártott Supra már nem kapható, a GR86 viszont nagy szerencsével még elcsíphető.

Akár csak a Supra, a GR86 is egy tisztán hátsókerék-hajtású sportautó. A kupé 2387 köbcentis, turbómentes bokszer-motorja 234 lóerős, a technika alapeleme az önzáró hátsó differenciálmű. A Toyota GR86 a hatfokozatú kézi váltóval az igazi, de a japán gyártású sportautóból automatikus sebességváltós is létezik, szintén hat fokozattal. Elődjéhez képest a 3700-as fordulatszámon leadott 250 Nm nyomatékkal az új fejlesztésű bokszermotor sokkal erősebb, a rezgésmentes járás és a csekély fogyasztás közös bennük.

Van még egy korszakalkotó sportmodell a Toyotánál, amely épp most újult meg. A Yaris GR áll a legközelebb a raliau-tókhöz az utcai sportmodellek közül. Az összes többi Yaristól nem csak a háromajtós karosszéria különbözteti meg első ránézésre is. Tetővonala 95 mm-rel alacsonyabb, a motorház- és a csomagterfedél, valamint a két oldalajtó aluötvözet. Újdonság a nyolcfokozatú automatikus váltó is az integrált rajtprogrammal, az eddigi hatgangos kézi mellé.

A továbbfejlesztéssel a gyár korrigálta az addig túl magas ülés-helyzetet, az 1,6 literes motorból kinyertek még 20 lóerőt és 30 new-tonmétert, így már 280 lóerőt és 390 Nm nyomatékot oszthat el a páratlanul sokat tudó négyke-rék-hajtás.

Elöl és hátul is nyomatékérzékelő (Torsen= torque+sensing) önzáró differenciálműbe jut a motorerő, az

első és a hátsó kerekek között elektronikusan vezérelt több-tárcsás kuplunggal szabályozható az összerékhajtás. 60:40 és 30:70 között bármilyen lehet az első-hátsó nyomatékmeg-oszlási arány. A Yaris GR olyan autó, amilyen nem lesz még egyszer, és később minden pénzt megérhet, akár a vezetés szerelmeseinek, akár gyűjtőknek. Látható tehát, hogy bár Európában a takarékosabb, környezetbarátabb modelleké a fősodor, azért bőséggel találni a CarNet kínálatában olyan autókat, amelyekkel nem a legrövidebb, hanem a legizgal-masabb úton indulunk majd célunkhoz. ■

TISZTA, MÉGIS ÉLVEZETES JÖVŐT ÍGÉR AZ ALPINE SZUPERAUTÓJA

Úgy tűnik, az Alpine megtalálta az arany középutat az örömteli vezethetőség és a környezeti kompatibilitás között. Speciálisan átalakított benzinmotorjuk hidrogénnel táplálkozik, így a jól ismert vezetési élményt zéró szénkibocsátással társítja.

CARNET TRIPLEX

Május második hétvégéjén rekordot döntött a spa-fran-corchamps-i futam: több mint 88 ezren látogattak ki a hatórás futamra. A WEC – hosszútávú világ bajnokság – történetében korábban (a Le Mans-i 24 órás kivételével) még egyszer sem voltak ilyen sokan kíváncsiak egyetlen versenyre. Talán soha nem derül ki, hogy mekkora szerepet játszott a példátlan érdeklődésben az a jó előre beharangozott demonstráció, melyen keresztül az Alpine márka jövőjébe pillanthattak be a szurkolók. Amikor ugyanis Guillaume De Ridder, az Alpine Racing fejlesztőmérnöke (nem mellékesen az RX2e, azaz az elektromos ralikrossz 2021-es világ bajnoka) az Alpine Alpenglow HY4 prototípussal kihajtott a pályára, azzal egy vadonatúj korszak eljövételét harangozta be, nemcsak a márka, de a globális motorsport számára is.

A történet 2022 végén kezdődött, amikor az Alpine bemutatta Alpenglow tanulmányautóját. A futurisztikus, mégis történelmi ihletésű kupé pusztán formai gyakorlatnak sem lett volna utolsó, a gyártó azonban már akkor egyértelművé tette azon szándékát, hogy a végsőig elviszi a koncepciót. Nem egyszer láttunk már persze arra példát, hogy mire egy elképzelés megvalósul, levedli leginkább előremutató jellemzőit, és egy alapvetően hagyományos autóként jelenik meg. Érthető volt ezért azok kétkedése, akik nem tartották valószínűnek, hogy az Alpine tényleg egy hidrogénüzemű belső égésű motorral fogja felszerelni leendő versenyautóját. Más kérdés, hogy ugyanilyen természetes módon bizakodhattunk is abban, hogy megvalósítja ambiciózus elképzeléseit a cég, hiszen számos testvérmárkája közül az egyik, a Hyvia történetesen Európa egyik vezető hidrogén specialista, így a hidrogén tárolására, szállítására és előállítására egyaránt hosszú távú megoldások álltak az Alpine rendelkezésére.

Így hát az elmélet után a gyakorlatban is megvalósult az Alpine Alpenglow HY4 erőforrása: egy soros négyhengeres, kétliteres turbómotor, amelynek legnagyobb fordulatszáma eléri a percnkénti 7000-et, maximális teljesítménye pedig 250 kW (340 LE.) A hajtóerő szekvenciális versenyváltón keresztül jut el a hajtott kerekre, a tengelykapcsoló röpsúlyos rendszerű; a végsebesség 270 km/óra. A típusnévben a HY4 egyébként az üzemanyagra és a hengerek számára utal – utóbbi azért fontos, mert a négyhengeres blokk csak egy átmeneti, kísérleti fázis: az Alpine már fejleszti, és ígérete szerint még az év vége előtt bemutatja azt a V6-os erőforrást, amellyel 2027-től versenyezni fognak a hosszútávú világ bajnokságban.

AZ ALPENGLLOW NEM ÖNCÉLÚ TECHNOLÓGIAI DEMONSTRÁCIÓ, HANEM EGY KORSZAKALKOTÓ VERSENYAUTÓ ELŐFUTÁRA

Ezzel áll össze a kép: az Alpenglow nem öncélú technológiai demonstráció, hanem egy korszakalkotó versenyautó előfutára – az első prototípus, amelyet várhatóan számos további követ majd, amint az Alpine a motorsport fenntarthatósági forradalmának élére áll, és a következő két és fél év leforgása alatt megvalósítja a jövő versenyautóját.

Habár a motorral kapcsolatos további részleteket még nem tette közzé az Alpine, a hidrogén belső égésű motorban történő felhasználásával kapcsolatban elárultak ezt-azt. Ilyen műhelytitok, hogy a hidrogént nem cseppfolyós, hanem gázemű állapotában fecskendezik be az égéstérbe, ami bonyolultabb feladattá teszi a keverékképzést. Nem kisebb feladat, hogy a 700 bar nyomáson tárolt hidrogént két lépcsőben kell előkészíteni a befecskendezésre: előbb 200 barra csökkentik a nyomását, majd 40 baron juttatják a hengerekbe. Az autót három, egyenként 2,1 kilogramm hidrogén tárolására alkalmas tartállyal szerelték fel; kettő a széles küszöbökben, egy pedig a pilótafülke mögött helyezke-



dik el. A rendszer a legapróbb eleméig megfelel minden európai biztonsági és technológiai szabványnak, ami egyben azt is jelenti, hogy a vele szerzett tapasztalatok idővel közvetlenül átültethetők lesznek egy esetleges közúti modellbe.

Persze ne legyenek kétségeink: az Alpenglow HY4 annak ellenére minden porcikájában versenyautónak készül, hogy a 2022 végén bemutatott első szériához képest megkettőzték az ülései számát. A vezető immár nem az autó középvonalában foglal helyet, hanem attól balra, a másik oldalra pedig utasa kászálódhat be a felfelé és előre nyíló ajtó mögött feltáruuló nyíláson. Az LMP3 platformra épülő Alpenglow HY4 ezért a korábbi 210 helyett 215 cm-es nyomtávon nyugszik, teljes hossza 520, magassága pedig 110 cm. Szintén a megvalósulás felé mutató fejlesztés az elülső ütközéscsökkentő idom beépítése, a kifejezetten nagy sebességű stabilitásra átdolgozott aerodinamikai csomag, valamint a pilótafülke frisslevegő-ellátására szolgáló felső kürtő kialakítása. Ami pedig akár a közúti Alpine-modellekben is megjelenhet a közeljövőben, az a digitális interfész, amely a lehető legegyszerűbben értelmezhető módon, egy hatalmas grafikus idom színváltozásai révén tájékoztathat az olyan változó paraméterekről, mint a fordulatszám, a menetsebesség vagy a gyorsulás mértéke. ■



AMERICA KUPÁJA, A VITORLÁZÁS FORMA 1 VERSENYE

Az America Kupája, amelyet gyakran a yachterszenyzés csúcsának neveznek, a legrégebbi nemzetközi sporttrófea, amely gazdag történelemmel büszkélkedhet, története 1851-ig nyúlik vissza. Ekkor az America nevű yacht diadalmaskodott a „The Hundred Guinea Cup” nevű rangos eseményen, legyőzve egy brit flottát a Wight-sziget körüli versenyen. Ez a győzelem a korabeli vitorlás közösségben óriási felfordulást hozott, és egy több mint másfél évszázados rivalizálást is kirobbantott. A brit versenyvitorlázás hegemoniáját megtörő New York Yacht Club a győzelmet követően egy korszalkalkító versenysorozatot indított.

Az America akkori innovatív technológiákat bevető győzelmét követően a yachtklub úgy döntött, hogy létrehoz egy trófeát, amelyet a klubok közötti jövőbeli mérkőzések győztesének ítélnék oda. Ez vezetett az Amerika Kupa jelenlegi formájának koncepciójához. Az első védésre 1870-ben került sor, ahol a trófea kezdetben világszerte nyitva állt az összes érdeklődő klub számára. A nemzeti büszkeség és verseny növekedésével azonban az esemény egyre inkább az országukat képviselő nemzeti csapatokra összpontosított. A verseny formátuma párosverseny, azaz az a korábbi győztest (címvédőt) hívhatja ki a versenyre a legkiválóbb ellenfél. A kihívó ellenfelek közül a győztest (a kihívót) szintén egy páros versenysorozat keretében választják ki, az utóbbi években ezt a versenysorozatot nevezik Louis Vuitton Cup-nak. A versenyformátum általában mérkőzések sorozatát foglalja magában, ahol a két csapat fej-fej mellett versenyez. A párosversenyek érdekessége, hogy a cél nem a minél hamarabb célba érés, hanem az ellenfél legyőzése. A stratégia lényeges eleme a rajtpozíció és a taktikai manőverezés, ami gyakran izgalmas és drámai pillanatokhoz vezet, amikor a csapatok pozícióért küzdenek. Magát a versenypályát úgy tervezték, hogy kihívást jelentsen a vitorlázók számára, szél felé vitorlázó és hátszeles szakaszokkal, amelyek próbára teszik képességeiket a szélváltozások és áramlatok kihasználá-

sában. Az emberi képességek, a technológia és az időjárási tényezők kombinációja minden kupaversenyt dinamikus látványossággá tesz.

Az évek során az America Kupája jelentős változásokon ment keresztül a mind a formátumban, a dizájnban és a technológiában. A 20. század a klasszikus egytestű hajókról a modernebb többtestűekre, különösen a katamaránokra váltott. Az International America's Cup Class (IACC) bevezetése az

1990-es években tovább finomította a versenyző jachtok tervezési specifikációit, egységes méret előírásokat kialakítva a fő hangsúly a sebesség maximalizálására az egymás elleni taktikai küzdelemre és természetesen az innovációra került. Az eseményeket gyakran festői helyszíneken rendezték szerte a világon, Newporttól, Rhode Islandtól az új-zélandi Aucklandig és a kaliforniai San Franciscóig. Minden

helyszín hozzáadta a maga karakterét és kihívásait a versenyekhez, hozzájárulva az esemény legendás örökségéhez. Az America Kupája nem csak a vitorlázási képességek próbája, a verseny az élvonalbeli technológia és a mérnöki kiválóság bemutatója. Az eseményre vonatkozó szabályok folyamatos innovációra kényszerítik a csapatokat – egyensúlyba hozva a teljesítményt a címvédő csapat által meghatározott osztályszabályok betartásával. Az innováció ékes példája, hogy az amerikai csapat fejlesztéseibe például a teljes Boeing mérnöki gárda beszállt. A mai versenyeken megjelentek a foiling, (szárnyas) yachtok, amelyek képesek a víz fölé emelkedve haladni, drasztikusan csökkentve a közegellenállást és növelve a sebességet.

A 2024 évi versenyen a brit kihívó csapat sebessége meghaladta a 100 km/órát. A kizárólag széllel hajtott 7,5 tonnás hajó sebessége egészen fantasztikus, összehasonlításképpen egy hasonló tömegű motorcsónak óránkénti üzemanyag fogyasztása kb 300 liter lenne. A 2021-ben megrendezett 36. America Kupáján bevezették az AC75 osztályt, amely

EZ A TENGERI
HAJÓS ÖRÖKSÉG, A
MÉRNÖKI BÁTORSÁG
ÉS A NEMZETKÖZI
BAJTÁRSIASSÁG ÜNNEPE.

alapvetően megváltoztatta a verseny jellegét. Ezek a 75 láb hosszú foiling egytestűek fejlett vezérlőrendszereket és szárnyakat használnak, amelyek lehetővé teszik számukra, hogy sokkal gyorsabban vitorlázzanak, mint elődeik. A hajók kifinomult szárnyai versenyzés közben dinamikusan állíthatók, hasonlóan a repülőgépekhez. Minden csapat érzékelők és számítógépes rendszerek egész sorát alkalmazza a valós idejű elemzéshez, taktikai előnyt biztosítva számukra a szélváltozások előrejelzésével és a teljesítmény optimalizálásával. Tekintettel arra, hogy a vitorlák állítása kizárólag emberi erővel történhet, ezért a fejlesztések egy egészen elképesztő megoldást hoztak a versenyekbe: A kormányos és a vitorla állító számítógépes segítséggel, gombokkal állítja a vitorlákat, viszont a vitorlák mozgatásához szükséges hidraulikus nyomást a hajóban kerékpározó versenyzők állítják elő. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a legénység fele (4 fő) gyakorlatilag semmit nem is lát a versenyből, csak bent gubbasztanak a hajótestben és egy kerékpárral összekötött szivattyút hajtanak a megfelelő olajnyomás elérése érdekében!

A várva várt 2024-es America Kupáját a spanyolországi Barcelona nyüzsgő városában rendezték meg. Ez a gazdag tengeri történelméről és gyönyörű tengerpartjáról ismert helyszín ideális helyszín volt a világ egyik legrangosabb yachtversenyéhez. Az eseményen a világ minden tájáról érkező csapatok versenyeznek a kupáért, a címvédő Új-Zéland félelmetes esélyesként indult Olaszország, az Egyesült Államok, Ausztrália és mások kihívói mellett.

A 2024-es versenyre való felkészülés során a csapatok jelentős összegeket fektettek be a legmodernebb technológiába és tervezésbe. A verseny kihívója az Ineos Britannia csapat lett, aminek kormányosa a négyszeres olimpiai bajnok (Nagy Britannia legeredményesebb sportolója) sir Ben Ainslie. A rendkívül izgalmas, 7 győzelemig tartó párosversenyt a kiwik uralták, az Emirates Team New Zealand 7-2-re győzte le a kihívókat és védte meg a címét.

Az esemény több, mint egy verseny; Ez a tengeri hajós örökség, a mérnöki bátorság és a nemzetközi bajtársiasság ünnepe. A szervezők számos erőfeszítést tesznek a szélesebb közönség bevonására, élő közvetítéseket és rajongóbarát tevékenységeket terveznek a versenyek körül. Ezenkívül a szervezők célja, hogy rávilágítsanak a fenntartható gyakorlatokra, hogy minimalizálják az ilyen nagyszabású események környezeti hatását. ■



ELSŐ KÉPEK A CITROËN C3 AIRCROSSRÓL

A Citroën közzétette az első képeket az új C3 Aircrossról, melyet az alapmodelléhez hasonló stílus, helykínálat és fedélzeti kényelem jellemez, és ugyanúgy kifejezetten versenyképes árakkal igyekszik felrázni a piacot, mint a C3.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET AUTO-FORT

szervíz

Mindkét modell a többféle energiaforrással társítható és költséghatékony használatot biztosító Smart Car platformra épült. A C3 Aircross gyökeres átalakuláson ment keresztül és egy teljesen új dimenzióba lép: karakteresebb stílus, nagyobb helykínálat és akár 7 férőhely, gazdagabb motorválaszték és változatlan fedélzeti kényelem jellemzik. Ez a rendkívül versenyképes áron kínált érettebb és karakteresebb változat teljes mértékben megfelel a piaci elvárásoknak.

Egységes és modern stílus

Az új C3 Aircross a Citroën új stílusnyelvét beszéli, mely az egyfajta manifesztumnak tekinthető Oli tanulmány után a C3-ban öltött először testet. A design a márka új arculati jegyeit hordozza, és határozott formanyelvet követ. A hangsúlyosan függőleges orr-részen büszkén feszít az új Citroën-logó, a jellegzetes világítótestek pedig három részre oszlanak. A rendkívül modern stílusú jármű a minőségre és a részletekre is nagy hangsúlyt fektet, a

márkaemlék példaként több helyen is felbukkan. E grafikus elemek mellett a személyre szabási opcióként kínált eltérő színű tető és az ún. Colour Clipek befolyásolják az összbeműnyomást. A lökhárítón és a hátsó háromszögablakon megjelenő üde színfoltok szabadon cserélhetők, és határozottan feldobják a C3 Aircross sziluettjét.

Hangsúlyosabb SUV-karakter

Radikálisan megváltozott a C3 Aircross karaktere. A barátságos, kerekdedebb formákat szögletesebb, robusztusabb és magabiztosabb stílus váltotta fel, mely ugyanakkor cseppet sem agresszív. A tekintélyparancsoló és masszív jármű benyomását keltő C3 Aircross a magas és vízszintes motorháztető, a szélesebb sárvédők és a nagyobb nyomtáv, valamint a 690 mm átmérőjű kerekeket körülölelő masszív és hangsúlyos kerékjáratok egyértelműen az SUV-k közé sorolják. Mindezen stílusjegyek feszültséggel és energiával

teli autót eredményeztek, melynek harmonikus sziluettje erőt és önbizalmat sugároz.

Kompakt SUV akár 7 férőhellyel

Az új C3 Aircross hossza 4,39 méterre nőtt, ami nagyobb helykínálatot jelent. A karosszéria kiegyensúlyozott arányai nagyon hosszú tengelytávra utalnak (a kategóriájában a legnagyobb), ami nagyobb lábteret biztosít a hátsó utasok számára. Az új méret a formaterv egy másik sajátosságát is lehetővé tette: a hátsó negyedpanel speciális kialakításának

köszönhetően létrejött dinamikus, egyenes hátsó rész nemcsak látványos, de bőséges helyet is biztosít a harmadik sorban ülők számára. Ez jelentős újítás a szegmensben, hiszen a csomagtartóban elhelyezett két lehajtható ülésnek köszönhetően akár 7 személy is kényelmesen elfér az autóban. A C3 Aircross bővelkedik a családok mindennapjait megkönnyítő ötletes megoldásokban, melyek sokoldalú használatot tesznek lehetővé. Az új C3 Aircross összes-

ségében továbbra is nagyon kompakt, ami a könnyű manőverezés és a stresszmentes parkolás záloga. A szegmens tehát egy ésszerű, sokoldalú és biztonságérzetet nyújtó, könnyen kezelhető SUV-val lett gazdagabb.

Többféle meghajtás elérhető áron

AAz új B kategóriás SUV a C3-hoz hasonlóan a Smart Car platformra épült, amelyet kezdettől fogva úgy terveztek, hogy optimális kiindulópontja legyen egy elektromos változatnak. Az energetikai átállás kihívásait szem előtt tartva a C3 Aircross így a hagyományos belső égésű motorok mellett most először egy hibrid változatot is kínál, amely megkönnyíti az elektromos autózáshoz való hozzáférést, és amely sokoldalúsága révén tökéletesen illeszkedik ehhez a karosszériatípushoz. Mi több, a modell kínálatában mostantól egy megfizethető, Európában gyártott, tisztán elektromos hajtáslánc is elérhető lesz.

Tökéletes nyugalom

A C3 Aircross SUV-kra jellemző hasmagassága biztonságosabb vezetést, könnyebb beszállást és jobb kilátással járó magasabb vezetési pozíciót ígér. Mindez a jó közérzethez is jelentősen hozzájárul, ami a C3 Aircross egy másik védjegye. Akárcsak a C3, az új C3 Aircross is nagy hangsúlyt fektet a kényelemre, és rendelkezik az összes felszereléssel és technológiával, amelyeket az ügyfelek a szegmensben elvárnak.

Dimenzióváltás

Az ősze forgalomba kerülő új C3 Aircross a Citroënnek az európai kompakt SUV-kről alkotott újfajta elképzelését tükrözi egy dinamikusan fejlődő piacon. Európában 2020 óta a B-SUV-eladások meghaladják a B kategóriás ötajtósok értékesítési mutatóit. E rendkívül erős verseny jellemezte piacon évente több mint 2 millió ilyen típusú járművet helyeznek forgalomba. A Citroën a C3 Picassóval 2008-ban jelent meg ebben a szegmensben. A B-SUV kategória ekkoriban még nem igazán létezett, de a Citroën már ekkor egy megemelt vezetési pozícióval és nagy helykínálattal rendelkező funkcionális járművet, egy sajátos karakterű „varázsdobozt” kínált. Az Aircross elnevezés 2017-ben született, ekkor került piacra a C3 Aircross, amely egy egyedülállóan praktikus, ugyanakkor masszív, harcedzett autó benyomását keltette. Az új C3



Aircross 2024 közepén készül leleplezni a Citroën. A modellt a családok elvárásainak megfelelően teljesen újradimenzionálták: erőteljes és magabiztos stílus, tágasabb beltér, fokozott variálhatóság (akár 7 férőhely), elektromos kínálat (hibrid és 100%-ban elektromos változattal), nagyfokú kényelem és korszerű kapcsolódási technológiák jellemzik. Az új C3 Aircross modellel kapcsolatos további információk a bevezetés közeledtével, 2024 nyarán várhatók. ■



INNEN



IDE

Ha jó élményre utazol

KOCSI.HU



INDULJ EL!

EUROLEASING

MBH CSOPORT

A legjobb lízingajánlatok a téli szezonra



THM: 5,8-31,25%



THM: 0-31,25%



THM: 4,9-7,9%



THM: 2,3-16-3%



THM: 3,2-14,6%



THM: 2,2-31,2%



THM: 4,0-18,2%



THM: 0,0-13,5%



THM: 4,9-7,9%



www.autostart.hu

THM: 0% - 31,25%

A DACIA FECSKÉJE NYARAT CSINÁLT

Miután az első félévben egész Európát magába bolondította, a Sandero júliusban is folytatta diadalmenetét. A Dacia egészét érintő megújulási hullám után immár nincs egyedül az élmezőnyben: felzárkózott mellé legfiatalabb márkatársa, a Duster.

CARNET **TRIPLEX**

Ahol június végén abbahagyta, ott folytatta a **Dacia Sandero** az év hetedik hónapjában: az európai újautó-eladások élén. A Dacia kisautója, amely hetedik éve vezeti a magánvásárlók eladási listáit, 2024 első félévében a céges forgalmat is behúzta, így összesítésben is a legnépszerűbb könnyű gépjárműnek bizonyult a kontinensen. Ezután akár lazíthatott is volna, mielőtt ráfordul az év végi hajrára, ehelyett éves szinten 34 százalékkal erősített. Ezzel **tovább növelte előnyét a féléves elszámolásban** a dobogó második és harmadik helyén álló modellek előtt, amelyekből júliusban 13, illetve 5 százalékkal kevesebb fogyott, mint egy évvel korábban.

A Sandero tehát egyre stabilabban őrzi első helyét a kontinentális piaci rangsorban, a júliusi elszámolásban azonban egy váratlan szereplő jelent meg az élbolyban:



a **Dacia Duster**, amely az első félévet a tizenkettedik helyen zárta, júliusban azonban impozáns 29 százalékkal





növelte eladásait az előző évhez képest, és ezzel **feljött a piaci rangsor negyedik helyére**. Az idei évre megújult szubkompakt crossover sikere is nagyban hozzájárult egyébként ahhoz, hogy Európában minden eddiginél nagyobb piaci részesedést értek el a szabadidőjárművek: **az összes eladott új autó 54 százalékát tették ki**. Tavaly júliushoz viszonyítva 6, az év első hét hónapját tekintve 5 százalékkal gyarapodtak a SUV-k számai, míg a teljes piac alig másfél százalékos növekedést tudott elkönyvelni.

A Sandero tartós népszerűsége és a Duster iránt hirtelen fellendült kereslet együtt a piaci átlagnál jelentősen nagyobb, 10 százalékos növekedést eredményezett a Dacia európai eladásaiban. Az erősödéshez a Sandero (22 398 db, +34%) és a Duster (15 884 db, +29%) mellett hozzájárult a Jogger (7109 db, 11%) iránti növekvő kereslet is. A Logan

forgalma a rendkívül sikeres (+122%) június után visszaesett a holtpontra (1335 db, -1%). A Dacia Spring (347 db, -94%) rendkívül rossz hónapot zárt – a villanyautók iránt világszerte, így Európában is erősen visszaeső kereslet a többi típus erőfeszítései ellenére rányomta a bélyegét a márka összesített teljesítményére. A Dacia 2024 júliusában egész Európában 47 073 autót adott el.

Ami a magyar piacot illeti, nincs változás a népszerűségi rangsorban: továbbra is **a Duster a vásárlók kedvenc Daciája**. A városi szabadidőjárművek mezőnyében versenybe szálló, frissen megújult modell stabilan őrzi dobogós helyét a piac legnagyobb (az eladásoknak immár több mint egynegyedét kitevő) szegmensében, míg a Dacia Jogger továbbra is magasan a legnépszerűbb kompakt egyterű modell Magyarországon. ■



A FELTŰNŐ FEKETE - DS 4 E-TENSE PERFORMANCE LINE

Ha olyan autót keresel, amivel nem vesznek észre minden utcasarkon, és belesimulhatsz a tömegbe, akkor ne is olvass tovább. Viszont ha valami feltűnőre és újdonságra vágysz, akkor a DS 4-es a Te autód. Mert ez az az autó, amit bizony minden piros lámpánál megbámulnak, pedig egy "unalmas" fekete, sőt még a márkajelzései is feketére vannak fényezve.

CARNET **RIEGLER**

A Citroënből kivált DS Automobiles kompakt autója minden, csak nem unalmas. Kicsit elcsépelett már, de tényleg sportosan elegáns, izgalmas részletekkel támad a DS 4, ráadásul a plugin-hibrid változat 225 lóerős, 7,7 másodperc alatt gyorsul százra, szóval a menettulajdonságaival sem vallunk szégyent. A mai autókínálatban tényleg nehéz olyat alkotni, ami tud (és mer) különböző lenni. Úgy tűnik, hogy a DS ezt próbálja megvalósítani a Stellantis konszernen belül. Ugyanezt az EMP2 V3 platformot használja a Peugeot 308 és 408, valamint a Citroën C5 X is, szóval ebből kellett főznie a franciák stílusmárkájának. És nagyon úgy tűnik, hogy sikerült.

A DS formája alapból izgalmas, de ezt a tesztautónk még kicsit megfejezi azzal, hogy szinte minden fekete rajta: a PerlaNera gyöngyházfekete színű karosszérián túl a felnik, a hűtőrács, de még a márka és típusjelzések is feketék. Egyedül a rejtett kilincsek krómozottak - talán azért, hogy megtaláljuk őket? A rombuszmintás, óriási első hűtőrácson ott lapul a vagány DS logó, de a hatalmas, L-alakú menetfények annyira meghatározóak, hogy ellopják a showt. Ezek a lámpatestek annyira hangsúlyosak, hogy még oldalról is látszanak. A hármasszortatú mátrix-LED fényszórók is látványosak, kanyarkövető

funkciójuk mellett érzékelik a környezetet és 5 előre beállított üzemmóddal alkalmazkodnak ahhoz (város, vidék, autópálya, rossz idő és köd).

Az autó oldala is tud izgalmas lenni. Méretei miatt ugyan ez egy crossover, de a tetővonal lejtésével és a műanyag küszöbötét formájával sikerül laposabbnak láttatni az autót, mint valójában. A 4,4 méter hosszú autó egyébként mindössze 1,47 méter magas. A rejtett kilincsek becsukva szépek, kinyitva nem annyira esztétikusak, mert kicsit bumfordi az alakjuk... Viszont praktikus, ahogy az autohoz közeledve kinyílnak. Záráskor pedig szintén praktikus, hogy nem kell hozzáérnünk a kilincshez sem, az ajtók automatikusan záródnak. Hátról is izgalmas a DS 4-es. Csakúgy, mint az autó elején itt is a lámpák a legmeghatározóbbak. A kis rombuszokból álló hátsó lámpatestek befelé keskenyednek, kifejezetten sportosnak hatnak, és ezt erősíti a szélvédő fölött lévő spoiler, valamint a nagyméretű kipufogó-imitációk is.

Kifejezetten jó megjelenésű ez az autó, és a sportosságát növelik a már említett fekete emblémák. Nem könnyítjük meg azok dolgát, akik az utcán utánunk fordulva próbálják kitalálni, milyen autót is láttak... Nos, amikor pedig beülünk,





akkor egy kicsit mi is megzavarodunk, mert van pár dolog, amit máshol kell keresnünk, mint a legtöbb autóban. Kezdvé az ablakemelőkkel, amelyek felkerültek az ajtóborítás tetejére. És az első fél órában ez furcsa, de aztán már azt mondjuk, hogy mennyire vagány. Van még pár kapcsoló, ami nem biztos, hogy a megszokott helyen van, de végül mind értelmet nyer. Nagy kedvenc a menetválasztó kapcsoló elé rakott mini érintőképernyő, azaz a Smart Touch panel, amely elérést biztosít a legfontosabb funkcióknak. De a gyári navigációhoz is itt tudjuk beírni kézírással a betűket. Gyorsan elvesztünk a részletekben... Pedig van még itt látnivaló! Az autó belső tere nagyon fekete, a sportosság mellett elegáns is próbál lenni. Minden anyagot jó megfogni, érezni, hogy a prémium minőségre hajtottak a tervezők.

Az ülések sportosak, és amilyen vagányul néznek ki, olyan jó az oldaltartásuk. Ráadásul három anyagból állnak össze, kívül bőr, a belső részük pedig alcantara- és szövetbetétekből áll. A háttámla felső részén pedig ott a hímezett "Performance Line" felirat és logó. A háromszög- és rombuszmintás kapcsolók fémből vannak, a középkonzol gombjait emiatt jóleső érzés nyomogatni. Külön dicséret jár a központi kijelzőért. Nem egy csak úgy "odabiggyesztett" tabletet kapunk, hanem szépen bele van tervezve a műszerfalba a 10 collos HD-felbontású panel. Menüje gyors, és pillanatok alatt kapcsolódni tudunk rá mobiltelefonunkkal. Természetesen tudja a vezeték nélküli telefonszámok bevitelét. A műszerfal ezen a felszereltségi szinten alcantara betétet kapott, amely "kikanyarodik" az ajtókra, és még a középkonzolra is jutott belőle. Nem lehet belekötni, annyira vagány! Tényleg azt érezni, hogy sok munkaóra van a beltér tervezésében és ezért bizony jár a dicséret. Ráadásul hátulra is jutottak anyagok. Manapság ritka, hogy a hátsó ajtó belső borításán is megkapjuk ugyanazt a minőséget, mint az elsőön... itt még a hátsó ajtókra is jutott alcantara. A prémium-érzetet növeli, hogy a belső világítás színét is tudjuk állítani, sötétben jól mutatnak a kék/zöld/piros/sárga vagy fehér fényrel megvilágított alcantara-betétek, a menetválasztó gomb megvilágítása is változik, az első ajtók kilépőfényében pedig ott virít a DS-logó... A 225 lóerő összteljesítményű

plugin-hibrid hajtást egy egészen sportos hangolású nyolcsebességes automata váltó segíti. Szinte észrevétlenül kapcsol be a benzinmotor, ha kicsit jobban odalépünk neki. Akár 60 kilométert meg tudunk vele tenni tisztán elektromos üzemmódban, a fogyasztása vegyes használatban pedig bőven 3 liter alatt tartható. Futóműve franciásan kényelmes, jól kirugózza az úthibákat, kanyargós "pályára" lépve pedig

egészen sportos tud lenni. A DS 4 alapára - a 2024 júniusi árlista szerint - 12.550.000 forintról indul, ami egy 130 lovas, automataváltós, 1,2 literes benzinmotoros változat. Bekerült a kínálatba egy lágyhibrid hajtással kiegészített változat, ami 13.250.000 forintba kerül,

A dízelmotoros alapmodellért 13 millió 250 ezer forintot kell fizetnünk, míg a plugin-hibrid változat 17.450.000 forinttól indul. Az alcantara belsővel szerelt változatot most már az "Etoile Alcantara" csomagban találjuk, ez 18.950.000 forintba kerül.

Akik pedig valaki igazán különleges kiadásra vágnak, azok nézzék meg a DS modellek 2024 júliusától elérhető Antoine de Saint-Exupéry változatait. A pilóta és regényíró Antoine de Saint-Exupéry utazásai ihlette limitált kiadású kollekció az ég hírnökei előtt tiszteleg. Egy izgalmas színt alkotott a DS ezekhez a modellekhez: a gyöngyházfényű lilásszürke árnyalatnak az író A déli futárgép című regénye nyomán a „Vol de nuit” (Éjszakai repülés) nevet adták.

A DS 4 belseje amúgy is kicsit pilótafülkés, a limitált modell tervezői erre még jobban rájátszottak: a Criollo barna napbőrrel bevont műszerfalat Terre de Cassel színű, gyöngyszemöltéssel hímezett vonalak és a repülőgépek szertefoszló kondenzcsíkjait idéző dupla díszvarrás díszítik. A teljesen bőrborítású kagylóülések is izgalmas, óraszíj mintájú varrást kaptak. Ez a felszereltségi szint mindegyik motorváltozathoz elérhető lesz. Ha valaki azt mondja, hogy 2024-ben már minden autó egyforma, gyorsan mutassuk meg neki a DS-t, amivel arról is meggyőzhetjük, hogy a "francia prémium" kifejezés igenis létezik. ■



NÉZD MEG
A VIDEÓT!



A FIAT BEMUTATTA A GRANDE PANDÁT

A Fiat közzétette annak az új Grande Panda modellnek az első fényképeit, amely az 1980-as években született, eredeti Panda által ihletett új modellcsalád első tagjaként lép hamarosan színre.

CARNET RIEGLER CARNET AUTÓHÁZ

CARNET AUTÓ-FORRÁS

Az új Fiat Grande Panda az első képviselője annak a multienergia-platformra épülő új, globális modellcsaládnak, amelyvel a gyártó megkezdte az átváltsást a lokális gyártásról a közös globális platformon alapuló, világszintű termékínáltra. A Grande Panda először az európai, közel-keleti és afrikai piacokon lesz elérhető, akkumulátoros elektromos és hibrid kivitelben egyaránt.



A nem egészen 4 méter hosszú (egészen pontosan 3,99 méteres) Panda sokkal nagyobb már mint elődei, nem véletlenül hívják Grande Pandának. A B-segmensbe tartozó városi modell szögletes és egyszerű vonalvezetésével, a hatékony karosszéria-kialakításból adódó, optimális helykihasználásával, tágas, ötszemélyes utasterével komfortos családi járműként és modern városi autóként határozza meg magát. „Nem is ünnepelhetnénk méltóbb módon a Fiat 125. születésnapját annál, mint hogy elkezdjük megírni történetünk következő fejezetét.” – mondta Olivier Francois, a Fiat vezérigazgatója, a Stellantis marketing igazgatója. „A jövőbe

vezető történet első főszereplője pedig az új Grande Panda. Az olaszországi Torinóban, a Fiat formatervezési központja által tervezett újdonság hiánytalanul testesíti meg a legendás elődök értékeit. Az új kisautó egy globális padlólemezre épül, lehetővé téve a márka számára, hogy tovább erősítse világméretű jelenlétét. A Grande Panda bevezetésével a Fiat megkezdte az átváltsást azokra a globális platformokra, amelyek a világ összes régióját lefedik, az ebből eredő előnyöket pedig mind ügyfelei javára fordítja. A Grande Panda a világ bármely országában tökéletesen alkalmas családi és városi használatra egyaránt – egyszerűen, hamisítatlan Fiat” - hangsúlyozta Olivier Francois.

A Grande Panda egy új modellcsalád legelső tagja, amelyet mostantól kezdve 2027-ig évente egy-egy új típus követ majd. A Fiat innovatív projektjének a lényege, hogy egy olyan, globális multienergia-platformra – az STLA Smart architektúrára – építse fel típusait, amely a világ minden térségében megállja a helyét, lehetővé téve a márka számára, hogy nagy számban hozzon létre változatos járműveket, így kielégítve a világ különböző régióiban élő ügyfelek eltérő igényeit.



Olaszországban tervezték, az egész világ számára

Az olaszországi Torinóban működő Centro Stile által megálmodott Fiat Grande Panda egyedülállóan kompakt méreteivel tűnik ki a B-segmens más szereplői közül – karosszériája mindössze 3,99 méter hosszú, szemben a kategória 4,06 méteres átlagával –, letisztult vonalai mellett az optimális karosszéria-kialakításból adódó, hatékony helykihasználás és praktikus belső tér jellemzi.

Az új Fiat modell öt utas számára kínál férőhelyet, így maradéktalanul helyt áll kényelmes családi járműként és a modern elvárásoknak megfelelő, nagyvárosi autóként egyaránt. Az erőt és egyedi karaktert sugárzó karosszéria robusztus, jól felépített képet mutat. Az erősen hangsúlyos karaktervonalak ék alakú kontúrt és dinamikus formavilágot rajzolnak ki. A Grande Panda innovatív, intelligens helykihasználásával, vagány személyiséggel és meglepő jellemzőivel a jövőbe vezeti át a márkát. Összetéveszthetetlenül olasszá teszi az új Fiat Grande Pandát az ikonikus formatervezés, amellyel visszaul elődjére, a klasszikus, '80-as évekbeli "kocka Pandára". A kompakt családi modell karosszériája élénk színekben – köztük sárgában – pompázik. Az autó orrkialakítása új, karakteres személyiséggel bír. A fényes fekete kidolgozású felső hűtőmaszk középpontjából pixelek sorozata vezet a fényszórókig. Az első lökhárítóba integrált alsó védőbetét szabadidőjárműves karaktert kölcsönöz a modellnek, míg az opális kockákból felépülő fényszórók a lingottói gyárpület homlokzatát tagoló ablakokat idézi. Ezen felül a kockák

némelyikét az egyedülálló karakterfények mellett futó, az irányjelzőkbe átforduló nappali fények világítják meg: ezek aztán sakktáblaszerűen elrendezett, vízszintes képpontokként jelennek meg az orr összképében. Oldalnézetből a Fiat Grande Panda sziluettje ugyancsak a klasszikus Panda erőteljes karakterét idézi. A karosszéria és az utascella alakját még hangsúlyosabbá teszik a tetősínek, amelyek felülről hátrafelé lejtnek.

A klasszikus Panda 4x4 előtt tiszteleg az ajtókat díszítő, karakteres Panda felirat: a háromdimenziós, dombornyomott betűk izgalmassá teszik az az autó oldalát. Ezen túlmenően a függőleges far összetéveszthetetlen dőlésszöge a robusztus C-oszlopban köszön vissza. A négyzet alakú, fekete embléma az üvegfelületek rajzolatához igazodva lenyűgöző hatást kelt: a Fiat márkanév négy betűje itt is feltűnik. A far hasonlóképpen merész kialakítást kapott, köszönhetően a hangsúlyos kerékíveknek, az ablakok dőlésszögének, valamint a hátsó szélvédő, a lámpatestek és a lökhárító védőbetét pozicionálásának. A háromdimenziós Panda felirattal ellátott, fényes fekete keret megnöveli a karosszéria optikai tömegét – ez a stíuselem megint csak az eredeti Panda előtt tiszteleg. A karosszériába "ütött" Fiat embléma nagyon hangsúlyos, ez is visszaul a régi Pandákra. Különleges, új formanyelvével a Fiat Grande Panda már ma a jövőt alakítja. A modell kulcsfontosságú szerepet vállal a márka azon törekvésében, hogy a világ minden pontján olyan különleges autót kínálhasson ügyfeleinek, amely karakteres formatervével a márka összes alapvető értékét közvetíti. ■



STÍLUSBAN VERHETETLEN

Hosszú hiátus után ismét van 600-asa a Fiatnak.

Technológiai szempontból más márkák modelljeivel is rokonságot mutat, stílusban azonban nemigen akad hozzá hasonló. **Teszt: Fiat 600 Hybrid La Prima**

CARNET

RIEGLER

CARNET

AUTÓHÁZ

CARNET

AUTÓ-FORRÁS



A Fiat kapcsán napjainkban leginkább az 500-as juthat mindenkinek az eszébe, ami valóságos ikonná vált. Erre a szerethető karakterre építkezett többször is a márká az utóbbi időben, például az 500X-szel, mely az 500-as báját kínálta nagyobb méretben.

BÁJOS NAGYSÁG

Ahogy az 500-as, úgy az 500X is utódott kapott, 2024-re érkezett meg az új modell. Ez a 600-as, melyet 2010 után támaszt fel a Fiat, a típus azonban csak nevében örököse az előző Seicentónak. 4171 mm hosszú, 1781 mm széles és 1592 mm magas az autó, amely a közös padlólemeznek köszönhetően több Stellantis-moddal is rokon. Így az Alfa Romeo Junior csak néhány milliméterrel tér el méreteiben a 600-astól, de a Jeep Avenger is a testvére, egy helyen is gyártják őket Lengyelországban. Annak idején, amikor az 1950-es években megjelent a 600-as, leginkább egy megnőtt 500-as volt, és nem is akart nagyon más lenni. Abból a szempontból most sem más a helyzet, hogy egyértelműen magán hordozza ikonikus kis testvérének formajegyeit, különösen a LED-fényszórók alakját és pozícióját illetően. Közben azonban viszont azt hangsúlyozza számtalan felirattal, hogy ő bizony egy

százassal több, városi autó helyett kis szabadidő-autót üdvözölhetünk ezen a néven. Erősítik is ezt más jegyei is, így a 20,5 centis hasmagassága, a 18 colos felniket körbeölelő sárvédőburkolat. Élőben azonban kissé más a hatás, nem feltétlenül tudatosodik ez a kategóriaskatulyázás, a barátságos kisautó-kinézet ad neki egyfajta kedvességet. Az autó bájjához hozzátesz, hogy nincs belőle unalmas szürke változat. Alapesetben narancsárnyalatúak a Fiat 600-asok, de lehet fekete, piros, fehér, homokszínű, égkék, vagy tengerzöld is, mint esetünkben.

MUTATÓS BELSŐ

Talán az utastér az a terület, amely leginkább kiemeli a mezőnyből, és karakterének gerincét megadja. Tesztünk során a La Prima kivitt próbáltuk, melynek világos beltere kifejezetten üdítő. Az elefántcsontszínű műszerfalbetét, illetve a szintetikusbőr-kárpitozás rendkívül látványos, mindezt pedig hangulatvilágítás dobja fel. Mindig jó világos és igényes belteret látni, ráadásul ez esetben még a megfelelő minőség is társul hozzá. Vannak ugyan kemény műanyagok, de az elemek a helyükön vannak, nincs zörögés és recsegés menet közben. Nem is csinálnak belőle titkot, hol vagyunk: a türkiz ülésvarráások Fiat-feliratban

kerültek a helyükre, és természetesen bent is megjelennek a 600-asok. Komfortos ülésekben foglalhat helyet az ember. Oldaltartásban nem a legerősebbek, de sofőrdalon az elektromos beállítási lehetőségek mellett motorral vezérelt deréktámasz, sőt, masszázsfunkció is vár. Széles tartományban állítható az ülés, ahogy a kormány is – utóbbit fekete, szintetikus bőr borítja, azonban a figyelmet elrabolja, hogy csak két küllője van! Látványos megoldás, az egyszer biztos. A kijelzők trükkösek abban az értelemben, hogy elsőre talán nem feltétlenül érez rá használatukra az ember. A 7 colos digitális műszeregység oldalai között a bajuszkapcsolók végeinek nyomogatásával találhatjuk meg a keresett oldalt – ez a megoldás ismert és nem meglepő. A 10,25 colos keskeny érintőképernyőnél viszont mondhatni eldugott helyre, a vészvillogó környé-



kére kerültek fontos menügombok. Persze a felfedezést követően már nem eldugott a főmenüt szimbolizáló házikó sem, de elsőre az ember nem biztos, hogy ott keresné az infotainment alaphelyzetbe állító gombját. A menürendszeren rövid ismerkedést követően egyszerű kiigazodni. Külön gombsort kapott a klíma, több esetben két irányban is billenő kapcsolókkal. Egyes hűtő-fűtő funkciókat az érintőképernyőn is be lehet állítani. A kijelző felbontása szép, különösen jól visszaadja ezt a tolatókamera képe, és noha első ránézésre már-már kissé keskenynek is tűnik, egy jól használható felületről van szó. Vezeték nélkül tükörözi a telefont a Fiat 600 rendszere, ha pedig töltenék,



akkor vezetékek nélkül, valamint régebbi és újabb USB-csatlakozókon keresztül kaphat áramot mobilunk. Mindez azonban a kifejezetten ötletes, hajtogatható takarólemez alatt található. Nyitott állapotát beépített mágnesek őrzik meg, csukva pedig fedi a rekeszt.

NEMCSAK VILLANY

Míg 500-asból csak villannyal tervezett a Fiat, és a legújabb 600-as is elektromos autóként kezdte a pályafutását, ám már megjelenésekor mondták, hogy bizonyos piacokon benzines hibrid változattal is előrukkolnak. Ide tartozik Magyarország is, így került hazánkba a 100 lóerős, 205 Nm csúcsnyomatékkal rendelkező, 1,2 literes, háromhengeres turbómotorral szerelt crossover. Az erőforráshoz dupla kuplungos hatfokozatú sebességváltó tartozik, ebbe integrálták a 48 V-os hibridrendszer 21 kW (29 LE) teljesítményű villanymotorját. A rendszert 0,89 kW-os lítiumion-akkumulátor teszi teljessé.

PÉNZTÁRCABARÁT

Vegyes használatban a kezeink közt 6,5 l/100 km-es üzemanyag-fogyasztást produkált, ám városban belül autózva ez az érték jelentősen faragható. Ott akár az utak felét is megteheti tisztán elektromos hajtással.

8 600 600 forinttól érhető el a CarNet kínálatában a benzínmotoros Fiat 600-as. Már az alapmodell tartalmazza a fentebb sorolt biztonsági és vezetéstámogató rendszereket, a 9 900 600 forintról induló La Prima kivitel a dizájnban hoz csak változásokat. Tízmillió fölé csak abban az esetben megy a hibrid 600-as ára, ha narancssárgától eltérő színű autót szeretnénk – a színek felára 120, illetve 200 ezer forint.

Ezzel az árral több mint vonzó opció lehet kategóriájában a hibrid 600-as, tekintettel például arra, hogy a kisebb rokonmodell, a Jeep Avenger 9,5 millió forinttól kapható. Ugyanebben a méretben az Opel Mokka szintén 8,6 millióról indul, de a csomagteret is kisebb, és más stílust is képvisel. A korábban általunk is tesztelt Ford Puma indulóára már nyolc számjegyű, ahogy a magyar piacra mostanában érkező Alfa Romeo Junioré is.

A Fiat receptje egyszerűnek tűnhet, de közel sem az. A nosztalgikus és kedves formába csomagolás nem érne semmit, ha a mögöttes tartalom nem lenne jó. De ahogy az 500-asnál, úgy a 600-as esetében is megvan ez. A modern, takarékos hajtáslánc mellé praktikus belső társul. A fő vonzerő azonban más lehet itt – ízléstől függetlenül elismerheti bárki, hogy van stílusa az olaszok crossoverének. ■



AZ AUTÓ, AMIT MINDIG IS ÍGÉRTÜNK MAGUNKNAK

Parádés feltámadással ünnepli születése ötvenötödik évfordulóját a Ford Capri – az autó, amely az volt Európának, mint Amerikának a Mustang.

CARNET **FOR-TOP**

CARNET **AUTO-FORT**

Ha 1986-ban nem szűnik meg, hanem továbbfejlődik, közel negyvenévi evolúció után alighanem pont így nézne ma ki a Capri, mint amit terveztünk – hangzott el a Ford új elektromos négyajtós kupéjének világpremierjén. És milyen igaz: egy autó, amely a mindennapi használati értéket elragadó stílussal és kiváló vezethetőséggel társította, és amely olyan lelki húrokat pengetett meg, melyeken korábban senki nem játszott Európában – ezek az eredeti Caprira ugyanúgy érvényesek, mint a most bemutatott utódra.

De kezdjük a legelején! Amikor a Ford 1964-ben bemutatta a Mustangot, a világon mindenki le szeretne volna másolni az instant legendát – mindenki, beleértve az európai Fordot is. Alig két évvel később összeállt a csapat: a márka németországi és angliai bázisain közös erővel

dolgoztak azon, hogy megvalósuljon az Euro-póni, amit a Mustang előtti tisztelgésnek Colt néven szerettek volna forgalomba hozni. Mivel azonban egy japán autógyártó már lefoglalta magának a nevet, az utolsó pillanatban át kellett keresztelni a projektet – utólag úgy véljük, jobban jártunk így.

Az 1969-ben színre lépett, első generációs Ford Capri, amelyet az „autó, amit mindig is ígért magának” szlogen-

nel hirdettek, a korabeli Cortina szedán műszaki alapjaira épült. Hosszú motorházfedelével, rövid farával és a hátsó kerekek előtti – funkció nélküli, ám rendkívül látványos – légbeömlőkkel azonban egy jóval fiatalabb vetőkört szólított meg. A futómű egyszerű, de bevált elemekből állt, a motorválaszték pedig rendkívül sokszínű volt, az 1,3 literes, soros négyhengerestől





kezdve a Ford egzotikus 2.0 V4-esén át a 3.0 V6-osig, sőt, bizonyos piacokon az 5.0 V8-ig...

A Capri eredendően csinos volt, de ennél jóval többre is képessé tették. Az RS3100 a túraautó-Európa-bajnokságra benevezett versenyautó homologizációs példányaként 150 lóerőt, bőven 8 másodpercen belüli 0-100 km/órás gyorsulást és 200 km/órát meghaladó végsebességet kínált, feljavított fékekkel, ültetett futóművel, sportkípfogóval és valós áramlástani hatással bíró hátsó légterelővel fűszerezve. Az 1973-as olajválság miatt az eredetileg tervezett ezer darab helyett mindössze 250 körül gyártottak belőle, így ma kifejezetten ritka, keresett és értékes veterán autó a gyűjtők körében. Nem csak a Ford ETCC-tervei, de a második generációs Capri is az olajválság áldozatául esett. Az örömautó luxussá vált, ellenben megnőtt a kereslet a stílusos és praktikus járművek iránt. A Capri orra rövidebb, utastere tágasabb, a karosszéria pedig ötajtós lett. Az öblösebb csomagtartót immár a szélvédővel együtt felnyíló hátfalon keresztül lehetett pakolni, és ha kevés volt a hely, segített a ledönthető hátsó ülés. A futóművet lágyabbra hangolták, megjelent a kínálatban az automata váltó és a szervokormány.

A motorválasztékot leegyszerűsítették, eltűnt a 3.1 V6-os sportmotor, a 2.0 V4-es helyébe pedig egy olcsóbban gyártható soros négyhengeres lépett. A legfontosabb változás azonban az új piaci pozicionálás volt: a Capriból immár létezett olcsó, fapados belépőmodell, de fényűző luxusverzió is egyedi fényezéssel, könnyűfém keréktárcsákkal és sportkormányjal.

A harmadik generációs Caprival ambiciózus tervei voltak a Fordnak, ám közbeszólt a világpiac: a szigorú költségcsökkentések nyomán a széria gyakorlatilag a második kiadás erősen átrajzolt átirataként lépett színre 1978-ban. Dupla, kerek fényoszórók, félig rájuk takaró motorházfedél, a krómozást kiváltó, fekete alkatrészek teremtettek friss hangulatot. A motorkínálat javarészt az elődből érkezett,

de minden erőforrást modernizáltak, gyenge pontjaikat kijavították. 1981-ben a 3.0 V6 helyére egy modernebb, tisztább 2.8 V6 került, ám ez sem változtatott azon, hogy a kompakt sportkupékat elkezdtek kiszorítani Európából az azonos méretű, de ötajtós sportmodellek. Így 1986-ban, 1,8 millió eladott autó után megszűnt a Capri gyártása – akkor még úgy tűnt, örökre.

A most bemutatott Ford Capri azonnal azonosítható dupla kerek lámpát idéző, LED-es világítótesteiről, valamint a C oszlopnál látványos kanyart vevő oldalablakról. Tágas utastere és hatalmas, akár 572 literes csomagtartója a fiatalos családok ideális járművévé teszik, az alul lyugatott küllős sportkormány és az élénk sárga fényezés (más színek is lesznek persze) az eggyel idősebb generáció legszebb éveit idézik – de tévedés volna nosztalgikus retrómodellként elkönyvelni a Caprit. Ellenkezőleg: elektromos hajtásláncával, gazdag vezetőtámogató ar-



zenáljával és magas szintű felszereltségével ugyanolyan előremutató, mint ősei voltak. Alapáras vezetőoldali masszázsfotel, 17 literes tárolórekesz a könyöklőben, 14,6 colos, állítható dőlésszögű érintőképernyő (mögötte zárható titokrecesszel) és további finomságok társulnak a 286 vagy 340 lóerős hajtáslánchoz, a 627 vagy 592 kilométeres hatótávolsághoz, a 6,4 vagy 5,3 másodperces 0-100 km/óra gyorsuláshoz. A modern Ford Capri két hajtáslánca közül az egyik sportosan takarékos, a másik takarékosan sportos, de mindkettő kimagasló használati értéket ígér. Vajon tényleg az új Capri az az autó, amit mindig is ígértünk magunknak? Papíron igazán közel áll ehhez, ítéletet pedig majd akkor mondunk, ha élőben is megta-pogathatjuk és vezethetjük a Ford visszatért európai sztármodelljét. ■

MEGNYERŐ A HYUNDAI ELEKTROMOS SPORTAUTÓJA

Ha azt mondjuk, a piac jól fogadta az Ioniq 5 N-t, a közelében sem járunk a valóságnak, hiszen Észak-Amerikától Európáig záporoznak a nagy teljesítményű elektromos crossoverre az elismerések.

CARNET **AUTÓ-FORRÁS**

CARNET **TRIPLEX**

szervíz

Idén ünnepli fennállásának századik évfordulóját a Ward's AutoWorld szaklap, a világ egyik legrégebben működő autós kiadványa. A lap szerkesztői pontosan harminc évvel ezelőtt döntöttek úgy, hogy összeállítják a tíz legkiválóbb autómotor listáját. Az egyszeri ötletből három évtizede töretlen hagyomány lett, épp csak a név változott: az eredeti **Wards 10 Best Engines** lista 2020 óta **Wards 10 Best Engines and Propulsion System** néven fut, elismerve a tény, hogy a belső égésű motoroknak már régen nincs hegemoniája az autóiiparban. Kiváló példa erre az idei szavazás, amelynek előzetes listáján 13 akkumulátoros elektromos, hat full hibrid és hat plug-in hibrid hajtáslánc szerepelt kilenc belső égésű erőforrás mellett. Utóbbiak ennél is rosszabb arányban jutottak szerephez a végső szavazáson: mindössze két benzínmotor jutott be a top 10-be, öt hibrid, egy plug-in hibrid és kettő tisztán elektromos kivétel mellett.



Különösen érdekes, hogy mindkét villanymotor a Hyundai-csoport fejlesztése, és mindkettő sportos, bár nem ugyanazon a szinten. A Hyundai Ioniq 5 N összerakéshajtású konfigurációja normál üzemállapotban 609 lóerőt ad le, ha azonban sport üzemmódba váltunk, tíz másodpercen át 650 lóerő áll rendelkezésre. Álló helyzetből 3,4 másodperc alatt katapultál 100 km/óra az autó, a végsebesség a politikailag korrekt villanyautók körében elképzelhetetlen 260 km/óra. „Ezt csak szeretni lehet!” – foglalta össze a zsűri véleményét Bob Gritzinger, a Wards' Auto főszerkesztője. „[Az Ioniq 5 N] tökéletes

példája annak, hogy mire képes egy mérnökcsoport, ha tiszta lappal foghat hozzá egy elektromos hajtáslánc fejlesztéséhez. A látvány, a vezetési élmény, a hangzás és a teljesítménykifejtés a belső égésű motoros sportautókat idézi. Tudjuk, hogy a váltás, a hangzás, a fordulatszám-kiírás mind szimuláció, de zsigeri vezetési élményt biztosítanak.”

Eközben a világ másik felén, Nagy-Britanniában egy sokkal tárgyilagosabb értékelésen került fókuszba a Hyundai

Ioniq 5 N. A legjobb céges és flottautókat kiválogató Business Car Awards szavazásán a Drivers' Choice díjat nyerte el a modell – azaz a legjobb autónak választották, ha valaki nem csak adójóváírást és helyváltoztatást vár el céges autójától, hanem vezetési élményben és ösztönös izgalmakban is szeretne részesülni.

Ahogy Martyn Collins, a Business Car magazin szerkesztője fogalmazott: „A

Hyundai IONIQ 5 N egy pillanattig sem érződik lassúnak, de nem is ezzel nyűgöz le, hanem dinamizmusával. A kormányzás csodálatosan pontos, a vezethetőség bámulatos. Mintha eltűnne a kéttonnás saját tömeg. És akkor még nem szóltam a szerethető, természetes érzetű fékekről. Bónuszként pedig kis sebességnél is összeszedett és kényelmes az autó.”

Szerencse, hogy a Hyundai Ioniq 5 nemcsak távoli országokban, de idehaza, a CarNet márkakereskedésében is elérhető. Érdemes próbát tenni vele! ■



VÉGRE ÖSSZKERÉKHAJTÁSSAL IS ELÉRHETŐ LESZ AZ AVENGER 4XE

A negyedik negyedévtől lesz rendelhető Európa-szerte a Jeep Avenger összkerékhajtású változata, a 4xe.

CARNET RIEGLER CARNET AUTÓHÁZ

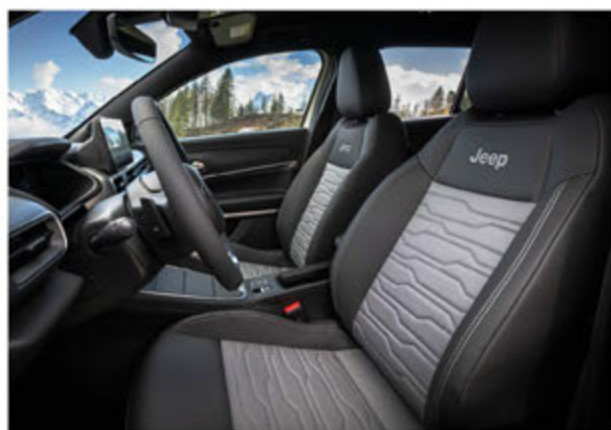
A Jeep Avenger 4xe különleges megoldást kínál: a meglévő hibrid hajtást egészíti ki egy külön villanymotor, amelyet a hátsó tengelyre illesztettek. Az autó elektromos teljesítményét ezzel gyakorlatilag megduplázták, hiszen mindkét villanymotor 21 kW-os, a benzinmotor pedig erősebb lett, itt már 100 lóerő helyett 136 lóerős (100 kW-os). Az autó hajtását úgy hangolták össze, hogy minden körülmény között ugyanaz az erő álljon rendelkezésre. Az autó végsebessége 194 km/óra, 0-ról 100-ra pedig 9,5 másodperc alatt gyorsul, és minden menethelyzetben aktiválható az összkerékhajtás. Ráadásul Sport üzemmód esetén megemelkedik a hátsó villanymotor teljesítménye.



Izgalmasan működik ez a rendszer: 30 km/órás sebesség alatt csak a villanymotorok hajtják az autót, 50-50 arányban. 30 és 90 km/óra között a vezérlés dönti el, hogy szükség van-e a hátsó hajtásra, a villanymotor ilyenkor összezárva (nyomatékleadás nélkül) együtt forog a ke-

rekekkel, hogy szükség esetén azonnal aktiválódhasson a hátsó hajtás.

90 km/órás sebesség felett a hátsó tengelykapcsoló old, és ilyenkor csak az első, hibrid hajtást használja az autó. Érdekesség még az is, hogy a 4xe-ben nincs mechanikus hátrameneti fokozat, ugyanis elektromosan tud tolatni. Az Avenger terepképességein is javítottak, ha mind a négy kerék tapad, akkor akár 40%-os emelkedőn is fel tud menni az autó. Az autó hasmagassága 200 helyett 210 mm, és még az első lökhárítót is átalakították, hogy javítsanak az első terepszögön, a gázlómélység pedig 400 mm-re nőtt. Az autót vegyes használatú (M+S) abroncsokkal szerelik, de akár terepgumikkal is rendelhető lesz. Az autó felszereltsége is "terepesebb". Alapáron jár hozzá majd a tetősín, a hátsó, karosszériából kiálló vonószerem. Az első lökhárító robosztus kialakítása jobban védi a radart és a hűtőradiátort. Az Avenger 4xe ülései pedig vízálló és kosztaszító kárpitozásúak.



Az Avenger 4xe hamarosan roadshowra indul, és felkeresi Németországot, az Egyesült Királyságot, Spanyolországot és Franciaországot, hogy minél több rajongó megismerhesse az új modellt. Sportversenyeken, autós rendezvényeken és koncerthelyszíneken tűnik majd fel. Magyarországi árlista még nincs, amint megérkezik, beszámolunk róla. ■



A MAZDÁNÁL MÁR A JELEN A BIOBENZIN

A belső égésű motorok fennmaradása múlhat azon, hogy beváltják-e a hozzájuk fűzött reményeket a szénmentes ökoüzemanyagok. A Mazda elébe ment a találgatásoknak, és látványos bizonyítékot tett le az asztalra.

CARNET **MIRAI**

CARNET **RIEGLER**

A nyár elején három japán autógyártó, köztük a Mazda elkötelezte magát a fenntartható üzemanyagokkal (szintetikus és bioeredetű) kompatibilis belső égésű motorok fejlesztése és gyártása mellett. A tiszta üzemű Wankel-motor különösen szép ígéretnek hangzik, ám a Mazda addig sem hagyja magára a környezettudatos autósokat, amíg ez az álom megvalósul: a cég egyik európai képviselte évek óta szorosan együttműködik egy helyi bioüzemanyag-beszállítóval, az eredmények pedig lelkesítőek.

A 2021-ben alapított Sustain mára a környezettudatos üzemanyagok elismert gyártójává vált. Kínálatuk jelenleg mindenekelőtt második generációs bioüzemanyagokból áll, amelyeket növényi hulladékokból, illetve melléktermékekből állítanak elő, ezért – mivel a növények szén-dioxidot vonnak ki a légkörből – elégetésük nem terheli extra CO₂-vel a légkört. A cég flottapartnerein és a szállítmányozási szektoron kívül motorsportügy-



feleinek is szállít bioüzemanyagot, amelynek növényi eredetű komponenseit az igényektől függően 33 és 100 százalék között állítják be.

A brit Mazda-importőr már 2023 óta a Sustain 80%-os bioüzemanyagával tankolja saját veteránautó-flottáját, így a nyilvános és sajtórendezvényeken, valamint márkatalálkozókon folyamatosan és hatékonyan népszerűsíti a fenntartható technológiát. Idén nyáron pedig szintet léptek az ökológiaileg felelős üzemanyagok támogatásában: a 35. születésnapját ünneplő Mazda MX-5 mind a négy generációjából fogtak egy-egy példányt, és végighajtottak velük Nagy-Britannián. A szigetszámban népszerű kihívás megtenni azt az 1407 kilométeres (874 mérföldes) utat, amely a délnyugaton fekvő Land's End szikláját köti össze a messzi északon található John o' Groats faluval.

A túra során mind a négy autót – igen, a több mint harmincéves, első generációs roadstert is – zero fosszilis üzemanyagot tartalmazó, 100%-os biobenzinnel tankolták. Hogy az akcióknak még nagyobb jelentőséget kölcsönözzenek, útközben felkerestek négy, a fenntarthatóság ügyéhez szorosan kapcsolódó autóipari szereplőt, így indulástól érkezésig pont 1000 mérföldet, 1609 kilométert tettek meg, ami sokkal jobban kommunikálható, mint a 874 mérföldes nettó távolság. A négy autó egyrészt problémamentesen üzemelt, ami az új technológia fényében eleve öröndetes, másrészt a Sustain számításai szerint a teljes távon 981 kilogrammnyi széndioxid kibocsátásától kímélték meg a légkört – mindezt nem takarékosagra nyomorított, örömtelen kisautókkal, hanem a világ egyik legélvezetesebben vezethető sportkocsijával. ■



A FEGYELEMSÉRTÉS, AMELY NÉLKÜL MA NEM VOLNA MAZDA

A Mazda egy cuki, rettentő fura és forradalmian innovatív szerkezetnek köszönhetően indult el a fejlődés útján. Az azonban kevésbé ismert, hogy a K360-as mikropick-up a felső vezetés engedélye nélkül, partizánakcióban született meg.

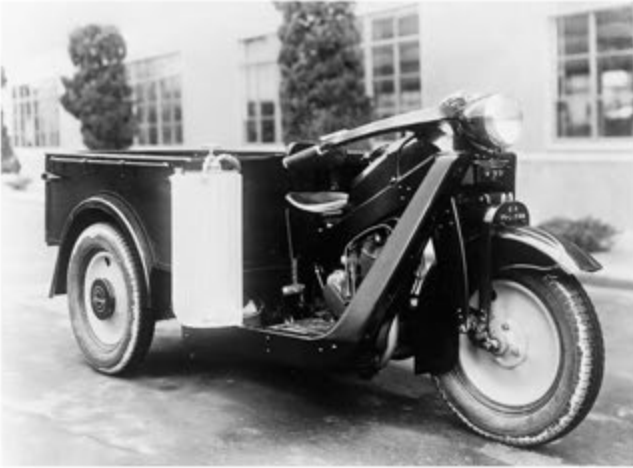
Az 1960-as pénzügyi év végén pezsgőt bontottak a Toyo Kogyo hirosimai központjában. A későbbi Mazda jogelődjének minden oka megvolt az ünneplésre, hiszen a vállalat minden vetélytársát megelőzve a legnagyobb autógyártóvá emelkedett Japánban. A sikerben kulcsszerep jutott a K360-as áruszállítónak – egy olyan modellnek, amely a cégelnök akarata ellenére született meg. Az 1950-es évek végén alapvetően alakult át a japán autópia. A világháborút követő évek egyeduralkodó teherjárműveit, az olcsón gyártható háromkerekűeket elkezdték kiszorítani a fejlettebb, négykerekű konstrukciók. A Toyo Kogyo is ezen az úton indult el: az 1950-ben bemutatott, háromkerekű Mazda Type CT, majd annak egyre modernebb utódai, az 1954-es Type CHTA és az 1957-es Type HBR modellekkel szerzett tapasztalatok alapján már 1958-ban bemutatták a Mazda Rompert, egy tetszetős négykerekű teherjárművet.



A modernebb, igényesebb konstrukciók megjelenése ugyanakkor vákuumot eredményezett a megfizethető áruszállítók piacán, amit szemfüles autógyártók háromkerekű mikrojárművekkel igyekeztek betölteni. A Toyo Kogyo viszonteladói könyörögtek, hogy a vállalat használja ki a kínálkozó lehetőséget, ám Macuda Cunedzsi cégelnök hajthatatlan volt: úgy vélte, egy múltó divatjelenségről van csupán szó, amellyel elvonná figyelmüket és erőforrásaikat a négykerekűek, azon belül is a személyautók tervezett fejlesztéséről.

A cég mérnökeinek és tervezőinek egy része a kereskedőknek adott ígazat, tisztában voltak azonban azzal, hogy elméleti érvekkel nem tudják meggyőzni a vezetést. Ezért titkos munkába kezdtek: szabadidejükben elkezdték kifejleszteni, megtervezni és legyártani egy olcsón gyártható, műszakilag mégis előremutató jármű prototípusát. Olyasvalamit álmodtak meg, ami rövid és hosszú távon egyaránt a cég előnyére válhat: közvetlenül növeli az eladásokat és demonstrálja a vállalat technológiai felkészültségét. Az ügynek megnyerték Koszugi Dzsiro vezető formatervezőt, aki ekkor már egy évtizede dolgozott a Mazda-modelleken (emlékeztetőül: az autógyártó csupán 1984-ben vette fel ma ismert nevét, járműveit azonban a kezdetektől fogva Mazda néven forgalmazta), ő pedig tekintélyénél fogva beindított egy titkos gépezetet a háttérben. A prototípus elkészítéséhez szükséges részeségeket titkos cikkszámokon rendelték meg, az összeszerelést a gyárudvar egy lekerített részén végezték. Minden résztvevő legjobb tudását tette bele a projektbe. Így kapott modern, fogaslécés kormányművet, zárt, acél vezetőfülkét, biztonsági szélvédőt, nyitható (eltolható) oldalablakokat, lengővillás első felfüggesztést és a legfontosabbat: a fülke és a plató közé beépített helytakarékos, léghűtéses V2-es erőforrást. A 356 köbcentis motorocská önműködőjével és ventilátoros léghűtésével önmagában is figyelemreméltó konstrukció volt, igazán forradalminak azonban a beépítés módja számított. A motor nem foglalt helyet a vezetőfülkéből, helyzeté-





nek köszönhetően pedig mélyen és középen tartotta a könnyű jármű tömegközéppontját. Az első futómű és a motor tervezése során egyaránt szem előtt tartották a gyors és egyszerű szerelhetőséget: karbantartáshoz könnyen hozzáférhető, cseréhez pedig néhány mozdulattal, egyben kiemelhető volt helyéről mindkét fődarab.

A kész prototípust megmutatták az igazgatóknak, akik el voltak bűvölve, hátra volt még azonban a legnehezebb feladat: bevallani az elnök úrnak, hogy szembe mentek akarataival. Koszugi Dzsiro személyesen mutatta meg a végeredményt a cég első számú emberének, lelkesen ecsetelve a konstrukció műszaki és piaci előnyeit. Macuda szan csendben hallgatta végig az előadást, majd annyit mondott: „Tegyenek, ahogy a legjobbnak látják!”, és távozott. Később el-



árulta, mérhetetlenül büszke volt alkalmazottaira, hogy vele szemben is kitartottak meggyőződésük mellett, és szemmel láthatóan tökéletesen meg is valósították azt. A Mazda K360 1959 májusában, azaz az 1960-as pénzügyi év elején került forgalomba. A siker egy percet sem váratott magára: a Toyo Kogyo hónapról hónapra növelte piaci részesedését, záporoztak a megrendelések. A nem egészen három méter hosszú, 128 cm széles, 143 cm magas apróság a legapróbb japán falvak szűk utcáskáin is kényelmesen tudott manőverezni. Az üresen 485 kilós szerkezet



végsebessége mindössze 64 km/óra volt – a tervezők a megbízhatóságra és a teherbírási helyezették a hangsúlyt. A rövid áttételezésnek köszönhetően a 11 lóerős motor gond nélkül vitte fel akár emelkedőkön is a kis járművet és rakományát. Az első három évben 170 ezer, az évtized végéig összesen 280 ezer darabot adtak el a K360-asból, amely az 1960-as évek derekára a

piaci szegmens 50 százalékát tudhatta magáénak. Koncepcióját további, nagyobb háromkerekű kisteherautók fejlesztésénél is felhasználták. Ennél is fontosabb volt azonban, hogy a vele szerzett tapasztalatok alapján született meg a Mazda R360, a cég első személyautója, amellyel szó szerint berobbant a japán autógyártás élvonalába a cég. Végül soron pedig az így szerzett gazdasági és technológiai siker adta meg a Mazdának azt az anyagi biztonságot és műszaki magabiztosságot, ami elvezetett az első Wankel-motoros Mazda, a Cosmo 1967-es megvalósításához, és felhelyezte a vállalatot a globális autópár térképére. ■

SZUPERGYORS ŐSÖKBŐL SZÜLETHETNEK ÚJ MG-K

Két különösen izgalmas koncepciójárművet leplezett le az MG, amelyek a márka motorsport-történelmének aranykorába repítenek vissza. Az egyikből akár szériamodell is válhat.

CARNET AUTO-FORT

A Goodwood Festival of Speed, azaz a goodwoodi sebességszövetség ma már kortól és nemzetiségtől függetlenül ünnepel mindent, ami az autósporthoz köthető. Eredetileg azonban kifejezetten a brit motorsport ünnepének szánták, és ezt remek érzékkel lovagolják meg a szigetországból származó autógyártók és márkák, így az MG Motor is.

Olyannyira, hogy az idei fesztivál egészét az MG-nek szentelték, az elmaradhatatlan autós szobortól kezdve a rendezvényt megnyitó felvonulásig, ahol a házigazda, Richmond hercege nagyapja egykori MG C-Type versenyautójával haladt az élen. Ezek látványos és fontos gesztusok, amelyek hozzájárulnak a márka presztízsének megerősítéséhez, de egy pillanatig se gondoljuk, hogy az MG Motor újkori menedzsmentje beérte ennyivel: két olyan tanulmányautót is elhoztak a világ egyik legkülönlegesebb autós rendezvényére, amelyeknek méltán jártak csodájára a látogatók, na meg a világsajtó. A két autó közös jellemzője, hogy az MG dicsőséges motorsport-történelmének egy-egy fontos és sikeres

momentumához nyúlnak vissza, modern formában értelmezve újra az egykori versenyautókat.

A kettő közül kétségtelenül az EXE181 a fantasztikusabb – szó szerint, hiszen inkább tűnik áramlástani makettnek, mint autónak. Ez azonban így helyes, hiszen példaképe, az 1957-ben szenzációvá vált MG EX181 maga is rendkívül áramvonalas volt – nem is lehetett más, hiszen azzal a kifejezett céllal született, hogy saját méretosztályában megdöntse a szárazföldi sebességi világrekordot. Erre 1957-ben sor is került, amikor Sir Stirling Moss versenyzőlegenda 395,31 km/óra sebességet ért el a bonnevillai síkságon, a kiszáradt tómederben.

A korabeli közönség által csak üvöltő esőcseppként (Roaring Raindrop) emlegetett EX181 hajtását egy sorozatgyártású (!), másfél literes MG motorra bízták. A felül fekvő kettős vezérműtengellyel szerelt sportmotorból dupla porlasztó és kompresszor segítségével lenyűgöző 294 lóerőt csikartak ki – ez 190 lóerő feletti fajlagos teljesítményt jelent, amire ma olyan hipersportautók képesek, mint a Ferrari SF90 Stradale vagy a Bugatti Chiron.





Két évvel később a motort 1489 cm³-ről 1506 cm³-esre alakították át, a teljesítménye meghaladta a 304 lóerőt. Pilótának ezúttal az amerikai Phil Hillt kérték fel, aki 410,15 km/órával száguldott az autóval – a mai napig nem született ennél gyorsabb MG.

Az MG Motor londoni stúdiójában tervezett EXE181 le sem tagadhatná ihletadó forrását: széles és lapos, pilótája közepén, egy keskeny buborék alatt foglal helyet, a hatalmas első plexiburkolat a futómű elemeit is láttatja. A kék-fehér fényezés az egykori világ-

csúcs helyszínét – a sós síkság talaját és a vakító sivatagi égboltot – idézi, a 0,181-es közegellenállási együttható rendkívül kedvező, a hálózatba kapcsolt kezelőfelület pedig megfelel a modern kor követelményeinek. Hogy az MG épít-e valaha ismét sebességrekorder autót, nem



tudjuk – de ha igen, a tisztán elektromos EXE181 gyönyörűséges kiindulási alapot adhat hozzá.

Sokkal több esélye van a megvalósulásra a Cyber GTS tanulmányautónak, amely tulajdonképpen a Cyberster

kemény tetős verziója. Bármennyire könnyű a Cyberster hatása alá kerülni, egy kupénak sokkal jobb az esélyei a piacon – különösen, ha tudjuk, hogy minden idők egyik legsikeresebb MG versenyautója állt modell a megalkotásához!

Az 1960-as évek végén az MGC GTS Sebring a márka legkiválóbb

eredményét érte el az azonos nevű, 12 órás versenyen: egyetlen sorozatgyártású modellen alapuló versenyautó sem volt gyorsabb nála, ezzel saját géposztályában harmadikként, összesítettben a tizedik helyen végzett 1968-ban. Az MGC GTS Sebringból mindössze hat példány készült, az acél központi vázra alumíniumból megformált karosszériaidomokkal. A 2,9 literes, soros hathengeres motor hozzávetőlegesen 223 lóerőt adott le, a váltó négyfokozatú manuális egység volt. A maga idejében ez egyáltalán nem számított rossznak, ma viszont egyenesen az élvonalba tartozna a Cyber GTS, ha megvalósulna – szigorúan hátsókerék-hajtással, ha kérhetjük, és persze ebben a vadító British Racing Green (brit versenyzöld) színben. ■

Képek forrása : MG, www.mg.co.uk, Tom Wood / RM Sotheby's



TÓTH FERENC

• P I N C É S Z E T •

AZ ÚJ VÁRVÉDŐ

A Sík-hegy-dűlő a pincészet legfontosabb Bikavér termőterülete. Történelmileg is az Egri Borvidék első számú vulkanikus alapközetű dűlője.

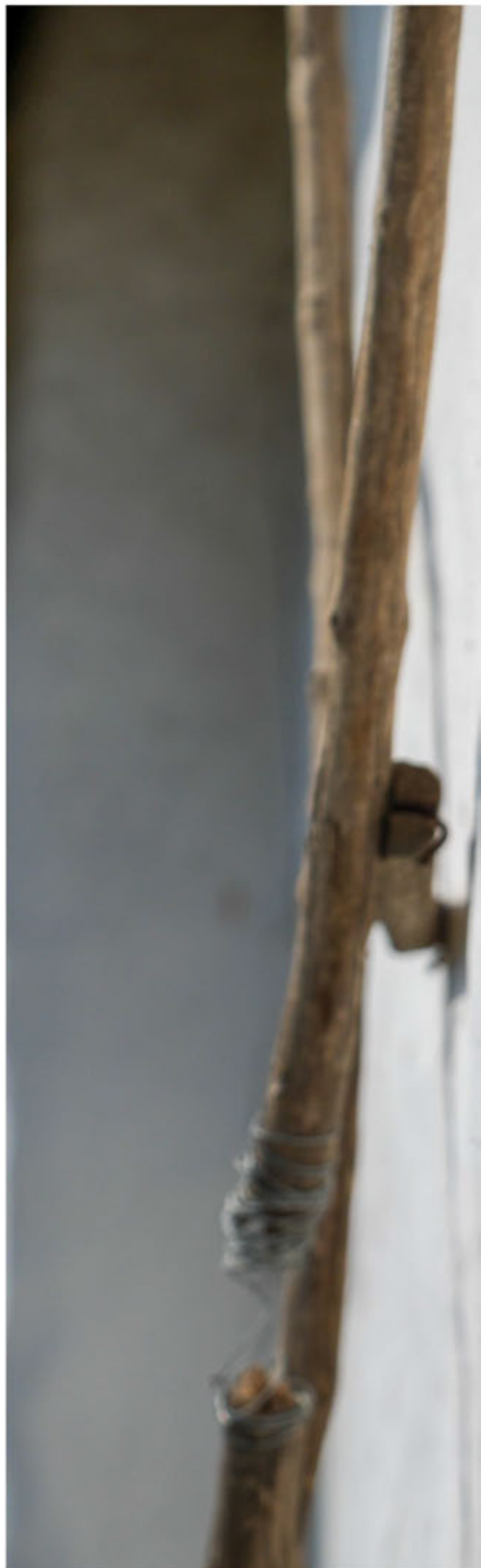
Több hektár kékszlővel rendelkezünk itt, túlnyomórészt idősebb Kékfrankosokkal és Cabernet fajtákkal, illetve egy már nagyon szép termést adó fiatalabb Kékfrankossal.

A bor készítése során a különböző szőlőfajtákat külön-külön a nekik megfelelő érési időpontban szüreteltük, az erjesztéseket vegyesen acéltartályban és az alacsony termés hozamok miatti kisebb mennyiségek miatt kádakban is végeztük, majd az erjedések és almasavbontások után kezdtük érlelni fiatalabb és teljesen új, magyar és francia, 500 és 225 literes tölgyfahordókban.

VÁRVÉDŐ EGRI BIKAVÉR GRAND SUPERIOR 2021

ÖSSZETÉTEL
KÉKFRANKOS, CABERNET FRANC,
CABERNET SAUVIGNON, PINOT NOIR

TOTHFERENC PINCESZET.HU





RÓLUNK

CSALÁDI PINCÉSZET VAGYUNK EGERBEN. 40 ÉV KITARTÓ MUNKÁJÁNAK HÁLA MA MÁR EGY 27 HEKTÁROS CSODÁLATOS BIRTOKON GAZDÁLKODUNK ÉS EGY KÜLÖNLEGES ÖTÁGÚ PINCE-RENDSZERBEN ÉRLELJÜK BORAINKAT.

BORTURIZMUS ÉS KÓSTOLÁS

BORBOLT ÉS PINCÉSZET
EGER, KISTÁLYAI ÚT 40.
+36 30 519-1088
SZÉPASSZONYVÖLGY
46-OS PINCE
+36 30 602 0372

SZÁLLÁSOK

VÁRVÉDŐHÁZ APARTMANOK
EGER, DOBÓ I. UTCA 4.
+36 30 498 7074

A LEGDÖGÖSEBB NISSAN EGY CSALÁDI SUV... ÉS ELEKTROMOS

Megérkezett Európába a Nissan Ariya Nismo, és vele a legendás sportmárka is visszatér a kontinens piacára. A rangos név kötelez, de előzetes ismereteink alapján az Ariya sportverziója méltónak bizonyulhat rá.

CARNET AUTO-FORT



Milyen gyorsan repül az idő, ha van, amivel megtöltsük: a Nissan idén januárban mutatta be az Ariya elektromos crossover sportváltozatát, amelyet az első perctől fogva sorozatgyártásra szántak, de arról egy szó sem esett, hogy Japánon kívül más piacokon is értékesítenék. Nyáron aztán, amikor a modell megérkezett a hazai márkakereskedésekbe, a Nissan fantasztikus hírrel állt elő: előkészítették annak európai exportját. Ennek a hírnek a jelentősége túlmutat saját magán. A Nismo a Nissan idén negyvenéves motorsport-márkája, amelynek jelentős sikereket és ikonikus modelleket köszönhetünk az elmúlt évtizedekben. Európából a GT-R 2022-es távozásával (amit az egyre szigorúbb zajkibocsátási korlátozások tettek elkerülhetetlenné) eltűnt a márka, most viszont egy nagyon is aktuális formulával tér vissza.

A hosszasan beharangozott sportmodellt stílusosan az elektromos járművek világnapján, szeptember 9-én leplezték le, méghozzá Oliver Rowland, a Nissan Formula-E-pilótájának részvételével. A versenyző jelenléte szimbolikus jelentőségű, hiszen miután az elektromos hajtástechnológia a motorsportban bizonyította létjogosultságát, most itt az ideje, hogy a közúti sportautók körében is meghonosodjanak az akkumulátoros, helyi emissziótól mentesen használható járművek. Hogy ez mennyire így van, arra tökéletes példa az Ariya Nismo

– hogy csak egy előzetes információval szolgáljunk az elektromos sport-crossover nagyobb oldalirányú gyorsulásra képes (magyarul gyorsabban tud kanyarodni), mint az etalonnak tekintett GT-R Nismo. Ezt részint gondosan megtervezett futóművének, részint a különösen kifinomult hajtáslánc-vezérlésnek köszönheti, ami minden hagyományos konfigurációnál gyorsabban és precízebben képes módosítani az erőhatásokat. Az e-4orce összkerek-hajtási rendszert áthangolták, így az még hatékonyabban küszöböli ki az alulkormányozottsági hajlamot, és 12 százalékkal pontosabban követi a kijelölt nyomvonalat. Az Ariya Nismo mindent tudatosabban és pontosabban csinál, ezért lehet tartósan és hajszálpontosan a határvonalon tartani, és ezáltal maximálisan kiaknázni a képességeit.

Ezek a képességek pedig nem mindennapiak. Vegyük az aerodinamikai jellemzőket. A mérnökök közvetlenül a Formula-E szériából átemelt megoldásokat alkalmaztak, a karosszéria minden látható és rejtett részlete a teljesítmény fokozását szolgálja. Az eredmény: a hétköznapi Ariyához képest 40 százalékkal csökkent a felhajtóerő-együttható (CL), így a speciális, kifejezetten nagy teljesítményű villanyautókhoz fejlesztett, Nismo-emblémával ellátott sportabroncsok hatékonyabban tehetik a dolgukat. Maguk a keréktárcsák is különlegesek: egyszerre csökkentik a káros légörvények kialakulását, és



segítik a fékek hűtését. Az már csak bónusz – igaz, pontosan megtervezett és kulcsfontosságú bónusz –, hogy ezek a módosítások tökéletesen harmonizálnak az Ariya alapvető vonalaival, így hitelesen teszik dinamikusabbá a Nismo-modell megjelenését.

A futómű minden komponensét lecserélték, áthangolták a szervokormányt és az elektromos fékrásegítést. A kétmotoros hajtáslánc rendszerteljesítményét 320 kW-ra (435 LE) emel-

80 km/óráról félelmetesen rövid idő: 2,4 másodperc alatt gyorsul 120 km/óra az ötszemélyes sportkocsi.

Ezzel pedig el is árultuk az Ariya Nismo legkülönlegesebb tulajdonságát: hogy tudniillik rendkívüli sportossága ellenére tökéletesen alkalmas mindennapi családi használatra. Ha Nismo üzemmódból átváltunk Normál beállításra, egy stresszmentesen vezethető, tágas autót kapunk. Az utastér minden részletét a modell kiélezett személyiségéhez igazították,

beleértve a sportos kialakítású üléseket. A kívül uralkodó színelemek – a kontrasztos tető feketéje, az aerodinamikai komponenseket kiemelő piros betétek – az utastérben is visszaköszönnek. Még az egyszerre természetes és modern hatású fabetétek is sötétített kivitelűek, a felületekből áradó, eltéveszthetetlenül stílusos andon hangulatvilágítás pedig piros ragyogásba vonja a belső teret.

A legsportosabb Nissan európai forgalmazása várhatóan 2025 januárjában veszi kezdetét, méghozzá minden olyan piacon, ahol az alapmodell is kapható.



ték, a kombinált forgatónyomaték eléri a 600 Nm-t. Így álló helyzetből 5,0 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra az Ariya Nismo, amikor pedig felhajtunk az autópályára, olyan élmény vár ránk, amivel korábban sehol máshol nem találkozhattunk.

Az árak még nem ismertek, ahogy az sem, hány autó juthat Magyarországra. Az viszont biztos, hogy az Ariya Nismo érkezésével új korszak kezdődik nemcsak a Nissan, de az elektromos autók történetében is. ■





MINDENNEK STIMMELNIE KELL, HOGY ILYEN AUTÓ SZÜLESSSEN

Itt az új Opel Grandland. Vadonatúj padlólemezt és hajtástechnológiákat, és lenyűgöző formatervet gyűjtött egybe az Opel, hogy megalkossa legfontosabb típusa, a Grandland új generációját.

CARNET TRIPLEX

Grandiózus terepkupé-tanulmánya, az Opel Experimentál 2023-as bemutatásakor a koncepciójármű az egész márka jövőbeli arculatát vetítette előre. Biztosak voltunk benne, hogy meghatározó részleteivel hamarosan sorozatgyártásban is találkozhatunk. Azonban akkor még nem sejtettük, hogy nem évek, hanem hónapok múlva érkeznek meg a stíuselemek a szériamodellek világába, ahogy azt sem, hogy nem valami sportos szedán, hanem egy családi szabadidőjármű lesz az, amelyen megjelennek ezek az elemek.

Olyan formai mérföldkövekről van szó, mint az autó orrát elfoglaló 3D Vízor, a megvilágított Opel-logó a maszk közepén, vagy a szintén világító márkanév a csomagterajtón. A tanulmányautó radikális fénykaraktere nem valósulhatott meg maradéktalanul, de a tervezők érzékletesen ültették át az adott technológiai lehetőségekre a vízszintes LED-sávokat és az azokat lezáró fénymintázatot. Szintén a tanulmányautó öröksége az első ajtón elinduló, majd meredek töréssel a hátsó lámpatestek irányába forduló karaktervonal.

Nem csak ezek miatt tűnik impozánsnak az új Opel Grandland kiállása: a típust – elődjéhez képest – jelentősen megnövelt méretei is komolyabbnak mutatják. A hosszúság 173, a magasság 19, a szélesség 64 mm-rel nőtt (4650 x 1905 x 1660 mm). A helykínálat szempontjából meghatározó tengelytáv 2784 mm, azaz 109 mm-rel hosszabb, mint eddig. Az akár 20 colos keréktárcsáknak köszönhetően azonban a Grandland megőrizhette az első generációnál megismert kompakt, koncentrált arányait.

Ami az említett helykínálatot illeti, hátul 20 mm-rel nőtt a lábtér, különböző pontokon összesen 35 liternyi rekesz várja az utasok személyes tárgyait, a csomagtartó a 4:2:4 arányban osztott hátsó ülések ledöntésével akár 1641 li-



terésre bővíthető. Nemcsak tágas, de technológiai tartalmában is bőséges az új Grandland. A központi érintőképernyő 16 colos képátvitelével az egyik legnagyobb, amivel ma az autópárházban találkozhatunk, ugyanakkor tervezők a leggyakrabban használt funkciók (pl. klímaberendezés) vezérlésére külön nyomógombokat építettek be, így nem kell minden feladatért a menükben böngészni. A vezető digitális műszeregység és head-up kijelző tájékoztatja – és ha úgy érzi, a mindenre kiterjedő információk után jólesne egy kis pihentető digitális elvonókúra, a Pure üzemmódot választva a minimumra szoríthatja a megjelenített adatok mennyiségét. A vezetői környezet nem csak digitális élményeket kínál: szövetborítás, háttérvilágítás teszi otthonosabbá a műszerfalat, az ülések különleges, gerincbarát kivitelben is elérhetők – de alaphelyzetben is egészségesebb elhelyezkedést tesznek lehetővé, mint a kategóriában megszokott ülések –, a középkonzol különlegessége pedig a megvilágított, áttetsző fedélű „pixeldoboz”, amely a telefonok vezeték nélküli töltésére szolgál. És ha már itt tartunk: a kárpitok mind újrahasznosított anyagokból ké-



szültek, a krómozott elemek pedig mind eltűntek az autóról, kívül és belül egyaránt. A dekorelemek vegán forrásból készültek, azaz egyáltalán nem alkalmaznak állati eredetű anyagokat, a szerkezeti elemek pedig jelentős részben újrahasznosított alumíniumból, acélból és műanyagból készültek. A Grandland fedélzetén összesen mintegy féltonnányi(!) alkatrész készül visszaforgatott vagy megújuló forrásból származó anyagból.

A környezetvédelem kérdésével el is jutunk a hajtásláncokig, amelyek eltérő mértékben, de mind villamosítottak. A 48 V-os lágy hibrid benzinmotor 136 lóerős rendszerteljesítmény mellett 5,7 liter/100 km átlagfogyasztást ígér, de képes rövidke utakat elektromosan megtenni, a plug-in hibrid variáns viszont akár 85 kilométert tud haladni egyetlen feltöltéssel, míg a tisztán elektromos Grandland maximális elméleti hatótávolsága lenyűgöző 700 kilométer. Kétféle akkumulátorral és háromféle teljesítményszinttel (210-320



LE) készül majd az elektromos Grandland, a legerősebb két villanymotorral összerékhajtású lesz. Az Opel Grandland annyi téren hoz forradalmian újat a márka életébe, hogy már meg sem lepődünk a kényelmi és biztonsági vezetőtámogató rendszerek sokaságán és minőségén. Ide sorolható az oldalanként 25 600 képpontból felépülő HD-mátrix fényszóró, amely rendkívül pontosan és hatékonyan alkalmazkodik a forgalomhoz és az utcaképhez, így vakításmentesen kínál soha nem látott színvonalú megvilágítást. Aztán ott van a jelzőtábla-felismerő rendszer, amely felkínálja a sofőrnek, hogy az aktuális sebességhatárolásra módosítsa az adaptív tempomat beállításait. A rugózási komfort és a stabil úttartás között frekvenciaszelektív lengéscsillapítás teremt optimális egyensúlyt, a legkényelmesebb pedig az automata sávváltási funkció, amely a vezető engedélyével önállóan hajtja végre a kikerülő manővereket arra alkalmas úttípusokon. ■

SIKERESEN RAJTOLT AZ EURÓPAI PIACOKON AZ ÚJ PEUGEOT 3008

Bár még csak négy hónapja árusítják, az új Peugeot 3008-ra és E-3008-ra máris több mint ötvenezer megrendelés érkezett Európa-szerte. Ez a gyors siker bizonyítja, hogy a Peugeot a technológiai fejlesztések mellett egy sikeres formanyelvet mutatott be.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTO-FORT



A francia piacon 2024 áprilisban debütált az új 3008-as, a többi európai országban pedig két hónappal később vezették be. Ezekből az időpontokból arra is következtethetnénk, hogy az ezt követő nyári uborkaszezon miatt lassan indultak be az eladások. Nos, éppen ellenkezőleg történt: a Peugeot 3008 és E-3008 valósággal berobbant a piacra, s népszerűségét mi sem jelzi jobban, hogy a Peugeot máris több mint ötvenezer megrendelést kapott erre a típusra.

A teljes rendelési állomány negyedét a tisztán elektromos (BEV) verziók teszik ki, ami egyrészt magasabb, mint a kategória átlaga, másrészt annak fényében különösen jó eredmény, hogy a teljes európai piacon a villanyautók értékesítésének visszaesése, megtorpanása tapasztalható.

Ám ha jobban belegondolunk, a Peugeot 3008 sikerében nincsen semmi meglepő. Pályafutása nem is kezdődhetett volna jobban, hiszen kevéssel bemutatása után az E-3008 2024-ben elnyerte a nagy presztízsű Red Dot formatervezési díjat. Az innovatív belső dizájn, a műszerfal fölött szinte lebegő, dupla kijelző a kategóriában különleges megoldás.

A Panoramic i-Cockpit 21 colos ívelt kijelzőjét jól egészítik ki az érintésérzékeny kezelőszervekkel ellátott kompakt kormány, valamint az i-Toggle kapcsolók, amelyek gyors hozzáférést tesznek lehetővé a felhasználó által preferált tíz leggyakrabban használt funkcióhoz vagy alkalmazáshoz.

A belső tér luxusa a tágas térrel kezdődik; az utastérben összesen 34 liternyi rakodóhely áll rendelkezésre, a csomagtartó pedig már alaphelyzetben 520 literes.

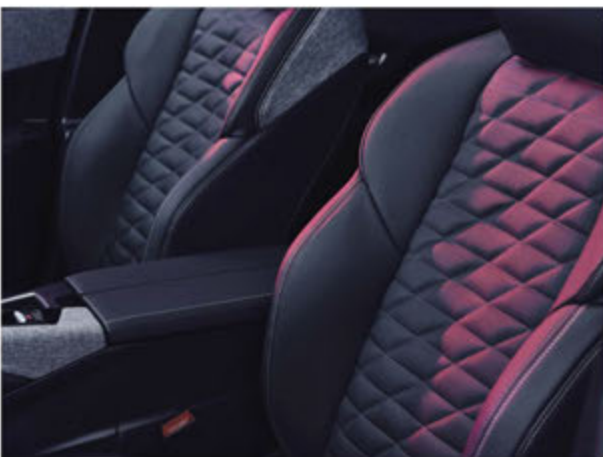
Nem kevésbé látványos a fastback (lejtős ferdehátú) formaterv sem, amely üde színfolt a szögletes, testes SUV-k között. Egyéni, karakteres az orr-rész, amelynek meghatározó elemei a keskeny LED-fényszórók, valamint a legapróbb részletekig kidolgozott hűtőmaszk, míg hátul a szinte lebegő légtérelő és a különleges lámpatestek vonzzák a tekintetet.

A Franciaországban tervezett, fejlesztett és gyártott ötajtós Peugeot modell esetében a megrendelések zömét a jobban felszerelt GT változatra adják le (az Allure az alapkivitel). Ez a tény igazolja a Peugeot törekvését, hogy termékei minőségét,



műszaki tartalmát és felszereltségét a prémiumgyártókéhoz közelíti, de tartja a márkától megszokott kedvező árszintet. A 3008 sikerének másik kulcsa, hogy a hozzá kínált hajtáslán-cok mindenféle igényt képesek kielégíteni. A 136 lóerős öntöltő hibridben 1,2 literes turbómotor dolgozik elektromos rásegítéssel. Az új fejlesztésű motor tartós vezérműláncsal készül. A rövid távolságokat villannyal is megtenni képes 3008 hibrid fogyasztása városban könnyedén hat liter alatt tartható, a vezetést pedig hatfokozatú, duplakuplungos automata váltó segíti. Az elektrifikációban egy lépéssel előrébb járó plug-in hibrid már közel 200 lóerős, 1,6 literes turbómotorja négyhen-geres, automata váltója pedig hétfokozatú.

A tisztán elektromos változatok sorát a 210 lóerős nyitja, de van összerékhajtású kivitel is 320 lóerővel, a legnagyobb, közel 700 km-es hatótávot ígérő verzió pedig a 230 lóerős Long Range modell. ■



PARKOLÓ AUTÓBAN OKOZOTT KÁR

Igazán bosszantó, amikor egy bevásárlás után visszatérve az autónkhoz azt tapasztaljuk, hogy annak oldalát meghúzták, vagy a karosszéria behorpadt. Sajnos, a parkolóban álló gépjárműveket érintő károk nem ritkák, a javítás gyakran költséges, különösen akkor, ha a károkozó kiléte ismeretlen.

Egy parkolóban hagyott gépjármű könnyedén megsérülhet, például, ha egy kevésbé rutinos vezető szűk helyen elront egy fordulót. Sok esetben a károkozó nem adja meg az adatait, így a kárt szenvedett jármű tulajdonosa magára marad a problémával. Ilyen esetekben segíthet egy megfelelően kiválasztott biztosítás, amely fedezi a károkat, megelőzve így a pénzügyi nehézségeket.

KI ÁLLJA A KÖLTSÉGEKET, HA A PARKOLÓ GÉPJÁRMŰ MEGSÉRÜL?

Amennyiben egyértelmű, ki a felelős a károkozásért (tanúk vannak, kamerafelvétel készült az esetről, vagy a károkozó elismeri hibáját), a kár rendezése a károkozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítása alapján történik. Ebben az esetben a károsult jármű javítását a károkozó biztosítója fedezi.

MI A TEENDŐ, HA A KÁROKOZÓ SZEMÉLYAZONOSSÁGA ISMERETLEN?

Ilyen esetekben a casco biztosítás jelenthet megoldást. A casco nemcsak a közlekedési balesetek során keletkezett károkra nyújt fedezetet, hanem akkor is, ha ismeretlen személy okoz kárt az autóban. Azonban tudni kell, hogy ilyenkor önrészt von le a biztosító, ami azt jelenti, hogy a javítás költségének egy részét az autó tulajdonosának kell állnia. Fontos tehát előre tájékozódni arról, hogy a casco biztosítás milyen mértékű önrészt tartalmaz, és milyen típusú károk esetén nyújt fedezetet.

Ha casco biztosítás megkötéséhez szakértő segítségét vennéd igénybe, fordulj bizalommal a CarNet-hálózat bármelyik kereskedésében a biztosítással foglalkozó szakértő partnereinkhez.

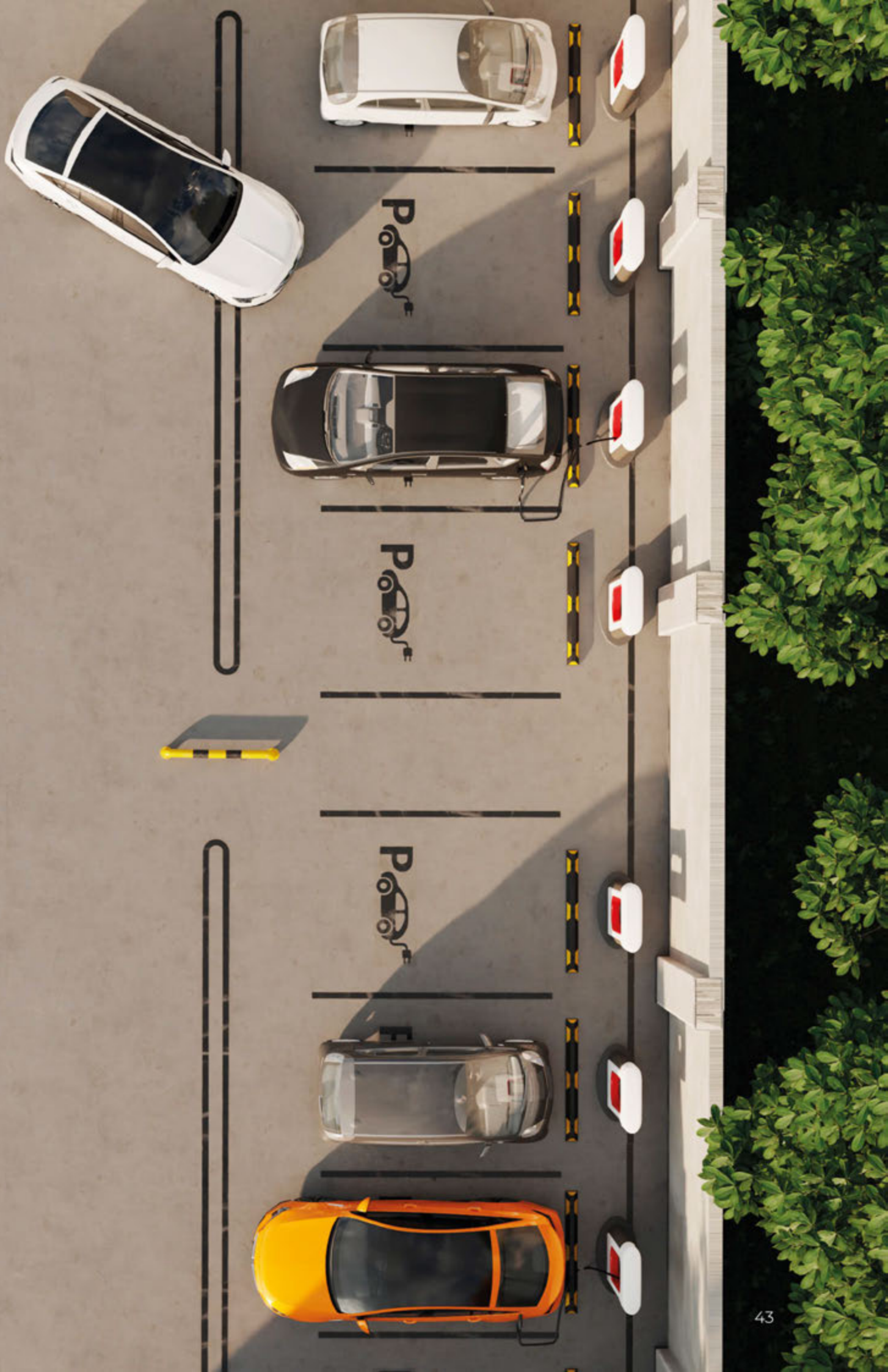
MILYEN KÖVETKEZMÉNYEKEL JÁRHAT, HA TE OKOZOL KÁRT EGY PARKOLÓ AUTÓBAN?

Elhajtani a helyszínről anélkül, hogy vállalnád a felelősséget, nem helyes döntés, mert az éppen olyan cserbenhagyásnak minősül, mintha egy karambol után elhajtánál, így ha fény derül rá, hogy te okoztad a balesetet, még büntetésre is számíthatsz. Amennyiben a károsult nincs jelen, célszerű, ha a szélvédőn hagyod a telefonszámodat. (Akkor is köteles vagy megadni a szükséges adatokat, ha nem a saját gépjárművedet vezetted). Ha a károsult jelen van, érdemes kitölteni a baleseti bejelentőt, majd legkésőbb 5 napon belül jelezni az eseményt a biztosítónak. Lehetőség van az e-kárbejelentő használatára is.

Amennyiben a felek között nincs egyetértés a felelősség kérdésében, érdemes rendőrt hívni, aki felveszi az adatainkat és akár a közeli kamerák felvételeit is ki tudja kérni.

MI TÖRTÉNIK AKKOR, HA MINDKÉT SOFŐR HIBÁZOTT?

Amennyiben a baleset körülményei alapján mindkét fél hibázott, a két biztosítótársaság a felelősség megosztásának arányában téríti meg a károkat. Az, hogy ki mekkora mértékben felelős, általában jogi eljárás során kerül megállapításra. Ebben az esetben is ajánlott a baleseti bejelentő nyomtatvány vagy az e-kárbejelentő kitöltése, hogy a baleset körülményei megfelelően dokumentálva legyenek. A kárt mindkét félnek 30 napon belül kell bejelentenie a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítójánál.



EURÓPA LEGJOBB HASZONJÁRMŰVE: AZ ÚJ RENAULT MASTER

A Renault nagy furgonjának legújabb kiadása elnyerte az Év Nemzetközi Haszonjárműve címet. A Master az ötödik Renault a rangos szakmai díj történetében, amely a dobogó tetejére állhatott.

CARNET **TRIPLEX**

Európa első számú haszonjármű-szakkiállításán, a hannoveri IAA Transportation szalonon kétszer is reflektorfénybe állt a Renault Master: egyszer tervezetten, hiszen egy vadonatúj hajtásverziót fejlesztett hozzá a gyártó, egyszer pedig meglepetésként, amikor a modellt a legnagyobb szakmai elismeréssel jutalmazták, ami Európában könnyű haszonjárművet érhet. A Renault legnagyobb furgonjának tavaly bemutatott, negyedik generációja ugyanis elnyerte a rangos év nemzetközi haszonjárműve (International Van of the Year, IVOTY) címet, még hozzá a huszonöt országot képviselő zsűri egyhangú döntésével.

A Master és az IVOTY egyformán komoly hagyományokkal büszkélkedhet: az előbbi negyvennégy, az utóbbi harminchárom éve meghatározó tényezője a könnyű haszonjárművek európai piacának. A kontinens legki-

válóbb szakújságírói által odaítélt elismerésben másodszor részesül a Master: 1998-ban az akkor frissen bemutatott, második generációs modellt választották Európa legjobbjának.

Három másik alkalommal is esett már Renault-ra a zsűri választása. 2002-ben az akkor szintén második kiadásába lépő Renault Trafic nyerte el a megtisztelő IVOTY címet, míg a műfajteremtő Renault Kangoo két ízben is győzni tudott. Először 2012-ben, amikor a tisztán elektromos modellváltozatot (Kangoo Z.E.) találta a piac leginkább



előremutató újdonságának a grémium – a kis Renault képében először választottak villanymotoros furgont az év haszonjárművének. Másodszor pedig 2022-ben, amikor a jelenleg is kapható, innovatív megoldásokban bővelkedő harmadik széria nyerte el a címet.

„Az IVOTY-zsűri tagjait lenyűgözte a vadonatúj formavilág, valamint az új Master modellcsaládhoz kifejlesztett technológiák és innovációk széles köre” – méltatta a díj átadásakor az újdonsült nyertest Jarlath Sweeney, az International Van of the Year díj bizottságának elnöke. „A modell előremutató aerodinamikai megoldásokat, az elődmodellen is túlmutató használati értéket, valamint takarékosabb üzemet kínál, tágas helykínálat, valamint fokozott biztonság és kényelem mellett. Ráadásul egy olyan új, moduláris platformra épül, amely dízelmotoros, akkumulátoros elektromos és hidrogén-tüzelőanyagcellás elektromos hajtásláncot egyaránt képes befogadni. Ennek köszönhetően a Master hiánytalanul felkészült a jövő kihívásaira.” A hannoveri szakkiallítás másik szenzációja a korábban már beharangozott Master H2-Tech Prototype világpremierje volt. A modell európai értékesítése 2025 végén veheti kezdetét, a pontos műszaki részletekre a bevezetést megelőzően számítunk, azt azonban már most elárulta a Renault, hogy a változatos felépítményekkel elérhető szériamodell kétféle H2-kapacitással, és akár 700 kilométeres hatótávolsággal. ■





ITT A RENAULT CSÚCSMODELLJE: RAFALE E-TECH FULL HYBRID 200.

Nem szakad el teljesen a márka többi modelljétől, mégis kilóg a sorból a Renault Rafale. 200 lóerős hibrid erőforrással próbáltuk a rombuszosok zászlóshajóját.

CARNET **TRIPLEX**

„Milyen autó ez?” – gyakran hangzott el ez a kérdés abban a pár napban, amíg a Renault Rafale-t teszteltük. A Renault-ig persze mindenki eljutott, azonban itt mindenki megállt, hiszen ilyen formájú, ekkora modellje nem volt még a francia márkának.

A Rafale egy teljesen új, előzmények nélküli autó, amely nem korábbi modellt vált le a francia gyártó kínálatában, hanem bővíti azt. Neve viszont nem előzménymentes: egy francia repülőről, a Caudron C.460-asról kapta a nevét, melyet a gyártó felvásárlása után a Renault átnevezett Rafale-ra – ez franciául erős széllelkést jelent. 1934-ben 505 km/órával is repült ez a gép, így rögtön beírta magát a történelembe, a Renault pedig most új modelljével tiszteleg, illetve állít emléket a repülőnek.

DIVATOS ÓRIÁS

Jóval szögletesebb, sarkosabb vonalak és élek határolják a Rafale-t, mint bármelyik márkatársát, különösen az ajtókon és az autó hátsó részén szembeötlő ez. A csomagterajton a modellnév felírása is eltér a Renault-nál szokásostól, kézírászerűen került fel. Ez a Rafale ugyan nem repül, de kapott szárnyat, mégpedig a hátsó szélvédő fölé. Díszítőelemnek sem utolsó, de tényleg feladata, hogy terelje a levegőt az egészen lapos szögben álló üvegfelület felett, javítva ezzel a légellenállást. Kettősség figyelhető meg a Rafale-on: a legújabb Renault-formavilág jegyei is visszaköszönnek, de egyértelműen egyedi és eltér a többi rombuszos autótól. Már az új Scenicnél is láthattuk, hogy a Renault-logót körbeölelő terület nem marad parlagon, hanem apró részletekből összeálló mintázatot kap. Így történt ez a Rafale-nál is, ahol pikkelyszerűen sorakoznak az apró Renault-rombuszok. Érdekes látványt nyújt, ráadásul ahány szögből nézünk rá, annyiféle színben csillog a fe-

lület. Tesztautónknál az esprit Alpine kivitelben a fényes fekete pikkelyek mögött az Alpine-kék fényezés villant meg, de ez szemből nézve szinte egyáltalán nem látható. A nappali menetfény elhelyezése és dizájnya is egyezik a kortárs Renault-kéval, a különbségek az autó többi részén viszont hangsúlyosabbak. Érdemes belenézni lekapcsolt állapotban a szögletes Matrix-LED fényszórókba, oda is rejtettek néhány márkajelzést.

20 colos könnyűfém felnik kerülnek a 4710 mm hosszú, 1613 mm magas és 1866 mm széles SUV-kupé alá, komoly kiállást kölcsönözve az autónak. A Rafale formavilágát illetően közelebb áll ugyan a 14 centivel rövidebb Arkanához, műszaki szempontból azonban az Australlal és az új Espace-szal testvérek. Közös moduláris padlólemezre épülnek, ráadásul az Espace tengelytávja épp annyi, mint a Rafale-é: 2738 mm.

SZEMREVALÓAN PRAKTIKUS

Érezni a beltéren is, hogy a fejlesztők tényleg összeszedték a legjobb elemeket házon belülről, hogy kiemelkedő autót alkossanak. Hátra bekerült a több új Renault-ból is ismert tablettartós kartámasz, valamint a légbefúvás, elöl pedig kényelmes, jó oldaltartású üléseket kapunk, beépített hangulatvilágítással, mely Alpine-logó formában dereng fel. A fűthető első ülések hat irányban elektromosan állíthatóak, a sofőr még masszíroztatni is tudja a derekát.

Több Renault-modell is kijött már esprit Alpine-verzióban, így megszokhattuk, hogy a varrások szépek és a kormány Alcantara-betétje is mutatós. Ezzel együtt kicsit hiányérzete lehet az embernek, ha a felsoroltakon túlendülve körbenéz. Az anyagok minőségével semmi baj, a Renault-tól megszokott korrekt szintet kapjuk. Érintésre puha még a keménynek látszó anyag is az ajtón, de a körítések mellett az ténnyé fel igazán a pontot az i-re, ha egy fokkal elegánsabb is lenne a megjelenés. Lehet mindezt persze abból az irányból is nézni, hogy szintet léptek a franciák, és haladnak a prémiumvonal felé.

HIBRID ÉS HIBRID

Kétféle erőforrással kínálja a Renault a Rafale-t, mindkettő hibrid, az egyik öntöltő, a másik konnektorból is nyerhet áramot. Tesztautónkban az előbbi, a 198 lóerős rendszerteljesítményű full hibrid E-Tech hajtáslánc található olyan automata váltóval, amely a benzinmotorhoz tartozó négy, illetve a villanymotorhoz tartozó két fokozat kombinálásával dolgozik. A rendszer szíve az 1,2 literes, háromhengeres turbós benzinmotor. Önerőből ez 130 lóerőre és 205 Nm-re képes, de besegít az elektromos részleg is. A 68 lóerős villanymotor

csúcsmomente szintén 205 Nm, energiát pedig a 2 kWh kapacitású, 400 V feszültségen működő akkumulátorból nyer. A Rafale ezzel az erőforrással 8,9 mp alatt gyorsul 0-ról 100 km/óra, végsebessége 180 km/óra.

MEGLEPETÉST HOZ

Meglepően élvezetes vezetési élmény párosul a Rafale-hoz. Egy nagy és viszonylag nehéz SUV-kupéról van szó, viszont úgy kanyarodik, akár egy Clio. Jó vezetni, kiválóan kezelhető járműről van szó. Két dolognak köszönhetjük ezt: egyfelől a 4Control működése sokat segít, másrészt három beállítási lehetőség közül is választhatunk, milyen kormányerővel szeretnénk használni a Rafale-t. Lehetőségünk van arra is, hogy „kisujjból” forgassuk a volánt, de van direktebbnek, közvetlenebbnek érződő mód is. A Rafale képes akár helyettünk is lassítani, az aktív vezetési asszisztens GPS-alapon fékez kanyarok, kereszteződések vagy épp körforgalmak előtt. Teljesen nem áll meg, csak addig a sebességig lassít, amivel már biztonságosa bevezethető a kanyar. Mindezt a fékpedálon is érezhetjük, ugyanis az is mozog a folyamat során. Száguldozás és gyorsulgatás helyett inkább az utazás kényelmét érdemes keresni és élvezni a Rafale-lal. Ezt nem rontják el még a hitványabb minőségű utak sem, remekül ellensúlyoz minden hibát a futómű, miközben az úttartás is jó.

CSÜCSMODELL

Tesztünk során félezer kilométert autóztunk a Rafale-lal városban, autópályán és országúton vegyesen, de még intenzív klímahasználat mellett sem kért többet 6 liter benzinnél s100 kilométerenként. Ez igazán remek érték egy ekkora autótól.

Egyelőre tehát full hibrid erőforrással érhető el az autó, listaáron 17 millió forinttól a CarNetnél, kellően gazdag alapfelszereltség mellett. 18,5 millió az esprit Alpine változat ára, ezt feljebb tornázzhatják például még a Matrix-LED fényszórók, az intelligens adaptív tempomat vagy az aktív vezetési asszisztensek megrendelése. A Solarbay panorámatető 600 ezres tétel, a 12 hangszórós Harman Kardon hifi 400 ezer forintot kóstál. A tesztautó egy szinte minden extrával felszerelt példány volt, 21,5 millió forint körüli árral.

Izgalmas gondolat volt a Renault-tól, hogy egy repülőikonról nevezte el új autóját. A Rafale gyorságában ugyan nem ér fel a sebességrekorder gépéhez, de ez nem is lehetett cél. Minden más téren azonban remekel, a takarékoság például erőssége, de komfort és praktikum terén is erős és vezetni is kifejezetten jó. Jogosan nevezhetünk a márka csúcsmoделljének. ■





GYENGE FÉNYVISZONYOK
NAGY KIHÍVÁSOK



ÚJ
ÉJSZAKAI
VEZETÉSTECHNIKAI
TRÉNING
A LÁTÓTÉRBEN!

AFTER WORK NIGHT

www.drivingcamp.hu



KÉSZLETRŐL ELÉRHETŐ **KEDVEZMÉNYES MODELLEK** A PIAGGIO CARNETNÉL!

Piaggio: kisteherautó nagy tudással!

Praktikus méreteinek köszönhetően könnyedén boldogul a városi forgalomban, még az egészen szűk utcákban is, miközben feladatra szabhatóan kialakítható felépítményeinek hála kiválóan és sokoldalúan alkalmazható számos területen, legyen szó áruszállításról, épületkarbantartásról, építkezésről, kertkialakításról, vagy bármiről, amiben Ön számít rá.



carnet.hu/piaggio-commercial

PÉLDÁTLAN RALISIKER KAPUJÁBAN EGY MAGYAR LÁNY

Premier a győri Carnet For-Topnál: versenygép az autószalonban

Győrben, a CarNet For-Top Ford-márkakereskedésben láthattuk először Zagyva Dorka új versenyautóját. Az ifjú versenyzőnek komoly tervei vannak az R3-as Fiestával: bekerült ugyanis 15 hölgy közé, akik közül egyvalaki jövőre teljes JWRC-szezont mehet egy ugyanilyen Rally3-as autóval.

Hol vannak a nők az autósportokból? Miért nincs több lány és nő a raliban? – A világszerte erősen férfituelsúlyú mezőnyöket látva a rali-világbajnokság szervezőinek fejében is megfordulhatott ez a kérdés. A „Beyond rally women’s driver development programme” meghirdetésével a WRC-promóter nemrég ki is választott 15 fiatal nőt a világ 13 országából, akik legfeljebb 27 évesek és valamilyen módon már művelik az autóversenyzést, ami nem feltétlenül ralizást jelent.

EGY MAGYAR LÁNY IS OTT VAN A LEGJOBB 15-BEN

A 15 kiválasztott közül a legjobb három pályázó gyári támogatással vehet részt a 2024-es Közép-Európa-ralin egy R3-as Ford Fiestával, a ralivébe október 17-21. között megrendezett futamán. Ezt követően a jövő versenyzőinek fejlesztését célzó programmal az összességében legrátermettebb, tehát nem egyszerűen a leggyorsabb aspiráns jövőre komplett raliszezont mehet teljes gyári támogatással egy Rally3-as Ford Fiestában. A versenyzőképzés első lépése egy háromnapos lengyelországi edzőtábor, ahol az autók technikájával foglalkoznak a pilóták, és tesztelnek aszfaltpályán. A szervezők azt is vizsgálják, mennyire médiaképes a 15 hölgy, amiben a nyelvtudásnak is szerepe van, mert ma már ez is az autóversenyzés része. Tizenötük közé egy magyar pályázó is be tudott kerülni: hazánkat Zagyva Dorka képviseli. A 19 éves raliversenyző egyetemista, de tanulmányait az autósport miatt átmenetileg szünetelteti, hogy ralikarrierjére összpontosíthasson. Családneve ismerős lehet az autósportot szerető olvasóinknak: édesapja 27 éve ralizik, Zagyva Lajost ellenfelei és sporttársai a „murvakirály” címmel tisztelték meg eredményei elismeréseként.

KISLÁNYKÉNT IS VEZETETT

Leánya kisbaba korától jó barátságban van a versenyautókkal. Zagyva Lajos sosem felejtí el, amikor felesége beült akkori versenyautójukba, felzúgott a motor és megmozdult a Suzuki Ignis, mire az addig nyugós kisbaba elaludt édesanyja karjában. „Utcai autót édesapukám ölében vezettem először,

amikor kicsi voltam. Nagyon élveztem, hogy a kormányt én mozgathatom, aztán már a váltóhoz is én nyúlhattam hozzá” – emlékezett vissza a most 19 éves raliversenyző a kezdetekre Győrben, a CarNet For-Top Ford-szalonjában, ahol először láthattuk őt új versenyautójával. Dorkának hamarabb volt autóversenyzői tapasztalata, mint B kategóriás jogosítványa. Három évvel ezelőtt vásárolta a család az első versenyautót az akkor 16 éves lánynak, egy R2-es Peugeot 208-ast, tehát az elsőkerék-hajtású, szívómotoros raliverziót. „Teljesen új helyzet volt számomra a szekvenciális sebességváltó kezelése” – meséli a nehézségekről. A rendszeres versenyzést az autósport legelérhetőbb ágában, szlalomfutamokon kezdte, egy Citroën Saxo volánjánál. Ezt a gépet azonban nem sikerült kikúrálni krónikus váltóbajából, ezért egy Rally 2-es Citroën C2 R2 Maxra váltott. „Az R2-es C2-vel folytattuk az építkezést, hogy a piramis stabil alapokon álljon” – mondja erről. Édesapja támogatásával Zagyva Dorka mindig fokozatosan lépett feljebb, elkerülve azt a hibát, amikor valaki megenged magának egy komoly versenyautót, de nem tud vele mit kezdeni.



Idővel részt vett olyan megmérettetésen is, ahol már itinert is kellett írnia, majd a ralis másodosztály következett a Citroënnel, 2022-től. Később Peugeot 208-ra váltott, de már egy turbófeltöltéses verzióra. A Peugeot 208 Rally Cup résztveői azonos autókkal versenyeznek egymás és az országos ralibajnokság futamain belül mások ellen is. A jellemzően népszerű kisautókra (pl. Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio) épülő Rally4-es autók a korábbi R2-es raligépeket váltották le, kétkerék-hajtásúak és turbómotorosok. Az abszolút sorrendben jóval erősebb kocsikban ülő párosokat is meg-megelőznek velük a pilóták és a navigátorok.

MÁRKAVÁLTÁS FORDRA

Zagyva Dorka most azonban márkát vált a Ford Fiestával. Az R3-as autót azért vásárolta a család, hogy az ifjú hölgy élesben is gyakorolhasson az ősszel esedékes lengyelországi kihívás előtt. Dorka ezzel az autóval fog indulni a magyar ralibajnokság futamain. Ha idén nem sikerül elsőre bekerülni a gyári WRC-programba, akkor jövőre egész évben az R3-as Ford Fiestával versenyez, és újra pályázni fog a WRC-promóternél a kiadó ülésért. A ralivéből szervezője ugyanis több évre elkötelezte magát a Women's driver development programme folytatása mellett.



Tavaly, amikor a Renault is elkészült a Clióból a maga R3-as rali-versenyautójával, a Ford az R3-as Fiesta továbbfejlesztésével reagált. A külső módosításokon kívül rövidebb lett a differenciálmű áttételezése a gyorsulás javítására.

A hatfokozatú váltóval az R3-as Ford végsebessége 175 km/óra. Azért nem több, mert a raliautókat a nagy végsebességnél fontosabb átütő gyorsulásra áttételezni, hogy ezt a maximumot minél rövidebb szakaszok alatt elérje az autó. Ezeket a versenyautókat az M-Sport lengyelországi részlege fejleszti és építi. Malcolm Wilson versenycsapata meghatározó szereplő a ralivében, közel 30 éve, egész pontosan 1996 óta viszi a Ford ralivilágbajnoki programját. Wilson vezetésével, aki maga is kétszeres brit ralibajnok, a Ford 2006-ban, 2007-ben és 2017-ben nyert márkavébé a WRC-ben. 2017-ben Sebastien Ogier és Julien Ingrassia egyéniben is ralivilágbajnoki címet szerzett az M-Sport által fejlesztett és versenyeztetett Ford Fiesta WRC-vel. A Rally3 szabálykönyve szerint épült Zagyva Dorka új R3-as Ford Fiestája (a ralipiramis szintjeiről lásd a keretet). A négykerék-hajtású, 235 lóerős versenygép hidraulikus kéziféket és szekvenciális vagy soros kapcsolásúnak is hívott váltót kapott. Az autót a magyar ralibajnokság futamain a PSZA Motorsport szakemberei üzemeltetik, akiknek értékes tapasztalata van Ford Fiesták versenyeztetésével.

PREMIER GYÖRBE

Zagyva Dorka, aki az autósportot megelőzően tíz évig magas szinten balettozott, több vonalon készül a szeptember közepén Krakkóban tartandó megmérettetésre. A versenyautó technikájának megismerésén kívül angolórát vesz, fizikai teljesítőképességét futással javítja. Zagyva Lajos egyben lánya

mentora is, ezernyi trükköt tanulhat tőle, amivel a krakkói teszteken is gyorsabb lehet. Egy nagyon kemény futóművű autó szárazon jól tapad és nagyon gyors, de ha leesik az eső, sokat kell lágyítani a futómű-beállításokon, mert a túl agresszív autó vizes úton könnyen megcsúszik – említenek egy példát. Zagyva Dorka először a 2024-es WHB Győr Ralin vezeti éles bevetésen a Rally3-as Ford Fiestát, a rajongóknak a Győrön belüli szakasz megtekintését különösen jó szívvel ajánljuk, mert az emberekhez közel hozott városi gyorsaságik a ralisport varázslatos ünnepei. Érdemes követni a CarNet híreit, mert a tervek szerint a versenyautó látható lesz a győri For-Top Ford-márkakereskedésben, ahol az igazán jó hangulatú és profin megvalósított bemutatkozás után akár egy nemzetközi ralikarrier is elindulhat egy jó szerepléssel az M-Sport lengyelországi edzőtáborából. ■

R5-TŐL R1-IG: ÍGY ÉPÜL FEL A RALIPYRAMIS

2020. január elsejével az FIA, a Nemzetközi Autómozgás Szövetsége újraszabta a rali-versenyautók besorolását. Az öttagú piramis alján a Rally5-ös autók állnak, ezek gyakorlatilag soros kapcsolású sebességváltóval és versenyautós futóművel, de utcai motorral rajthoz álló autók. Turbómotorral 1333, szívómotorral 1600 cm³ a felső lökettérfogat-határ.

Ugyanígy kétkerék-hajtású autók indulhatnak a Rally4-es kategóriában, de a megengedett tömeg/teljesítmény arány itt 6 kg/lóerő helyett 5,1 kg/lóerő. A szívómotorok 1390-2000 köbcentisek, a turbósok 927-1333 köbcentiméteresek lehetnek. A másik három kategóriába összkerekes raliautók tartoznak. A Rally3 határértéke 5,6 kg/lóerő, a lökettérfogatban 1390-2000 illetve 927-1620 köbcentis motorú autók. Ezek a belépőszintű 4x4-es raligépek, az R2-höz hasonlóan középső differenciálmű nélkül. Gyakorlatilag négykerék-hajtásra átkonstruált, de a költségcsökkentés érdekében az elsőkerékes hajtásláncból minél több elemet, köztük a sebességváltót is megőrző autók (amely persze kiegészül egy szögajtással a hátsó kerekek hajtásához). Az árplafon 100 000 euró adók nélkül, ide tartozik Zagyva Dorka autója is. Az R2-es kategóriába sorolandók a korábbi R5-ös raliautók, 1230 kg minimumsúllyal, 4,2 kg/LE súly-lóerő aránnyal, nagyjából 290 lóerővel, 198 840 eurós árplafonnal. A Rally1 pedig a csúcskategória új neve, ahová a WRC-versenyautók tartoznak. Itt 380 lóerő feletti a csúcsteljesítmény, legalább 3,1 kg juthat egy lóerőre, és adott a kisebb 4x4-es osztályokban tiltott középső differenciálmű.

ELŐRE MEGMUTATTA TÍZ ÉVÉT A SUZUKI

Az energiafelhasználást minimalizáló technológiák, szénsemleges társadalom és élvezetes közlekedés: címszavakban ezek a Suzuki hosszú távú célkitűzései.

CARNET **AUTO-FORT**

Tíz év mindig is hosszú idő volt, ám ma, amikor az autópia-
r a digitalizációnak és a villamosításnak köszönhetően soha
nem tapasztalt ütemben fejlődik és változik, különösen nehéz
megjósolni, hogy milyen fejlemények várnak ránk az előttünk
álló évtizedben. Valamivel könnyebb a dolga az olyan vállá-
latoknak, mint a Suzuki Motor Corporation, amely követke-
zetesen ragaszkodik azokhoz a kompetenciákhoz és piaci
szegmensekhez, amelyekben hosszú ideje a világ legjobbjai
közé tartozik. Ezzel együtt sem lehet pontos előrejelzésekre
bocsátkozni, az irányokat azonban ki lehet jelölni, és ezt júli-
usi sajtókonferenciáján meg is tette a Suzuki.



A jövőkép legfőbb célkitűzése az energiafelhasználás mini-
malizálása, méghozzá a vállalat minden tevékenységében.
Ennek érdekében öt elsődleges területen lesz szükség a meg-
lévő megoldások optimalizálására, az innovatív fejlesztésre.
Az első ilyen terület a kis tömegű, mégis biztonságos vázszer-
kezetek fejlesztése. A Suzuki hagyományosan kisautó-szak-
értőnek számít, ám a további eredmények eléréséhez nem
elegendő a bevált megoldásokat alkalmazni. Az erőforrások
szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésén túl mérsékeli kell
a nyersanyagok előállítását és feldolgozása, valamint a gyár-
tás során felszabaduló káros anyagok mennyiségét is. Ami a
konkrét járműveket illeti, még jobban ki lehet aknázni a Hear-
tect platformban rejlő tartalékokat, új generációs anyagok és

gyártási módszerek segítségével csökkenteni a tömeget, és
ezáltal a szénkibocsátást

A Suzuki már évek óta komoly eredményeket ér el a villa-



mosítás terén – Esztergomban már csak hibrid modelleket
gyárt európai piacokra, és hamarosan érkezik a márka első
tisztán elektromos típusa is. A részben vagy teljesen elekt-
romos modellekkel szemben minden piacon és térségben
eltérő elvárásokat támasztanak az ügyfelek (a rendelkezésre
álló megújuló energia mennyiségétől, illetve a felhasználási
feltételektől függően), a Suzuki ezért arra törekszik, hogy a
lehető legcsekélyebb energiafelhasználású technológiákat





valósítsa meg. Ennek érdekében a vállalat alapvető stratégiájával (sosokejtanbi – kisebb, kevesebb, könnyebb, rövidebb, szépség) összecsengő fejlesztésre van szükség: apró és kis tömegű, nagy hatásfokú villanymotorokat, valamint kis méretű, könnyű akkumulátorokat fognak fejleszteni és beépíteni az elkövetkező jármű-generációkba.

A belső égésű motorokat sem szabad elhanyagolni. Ezen



a téren a kiemelkedően jó hatásfokú Z12E motor adhatja a kiindulási alapot a jövő fejlesztéseihez: a motort szélesebb körben tervezi alkalmazni a Suzuki, valamint új generációs hibrid technológiákkal és szénsemleges üzemanyagokkal kívánja társítani azokat.

Napjaink legerősebb trendje – és legnagyobb kihívása – a szoftveralapú jármű (SDV) koncepciója, ami a technológiák folyamatos fejleszthetőségét vetíti előre. A Suzuki az ebben rejlő lehetőségeket úgy kívánja kiaknázni, hogy folyamatosan mérsékelhesse termékeinek energiafelhasználását. Ehhez a kézzel fogható és virtuális nyersanyagok alkalmazását is optimalizálni kell: nem elég a bevált platformokat, technológiákat

Technology Strategy 2024 for Minimization of Energy



egymás után több típuscsaládnál is hasznosítani, ugyanezt kell tenni a szoftverekkel is, így jelentős fejlesztési költség és idő takarítható meg.



Végül, de nem utolsósorban az újrahasznosítás jelentőségére hívta fel a figyelmet a Suzuki: a jelenlegi, lineáris gazdaságot fel kell váltania a körkörös gazdálkodásnak, és ehhez elengedhetetlen, hogy a termékek egyszerűen elemeikre bonthatók, az egyes komponensek pedig könnyen újrahasznosíthatók, újra felhasználhatók legyenek. ■

A MAGYAR VÁLLALKOZÓK KEDVENCE LEHET A KOREAI MELÓS

A SsangYong Musso Grand megújult belsővel készült 2024-re, ami jól kiegészíti a strapabíró hajtáslánc és a praktikus pick-up karosszéria előnyeit.

Teszt: SsangYong Musso Grand 4x4 2.2 e-XDI

CARNET **FOR-TOP**

Igazi főnixmadár a SsangYong, vagy inkább főnixsárkány (a jellegzetes embléma és név ikersarkányt jelent), hiszen fellángolások, felfutó eladási számok, nemzetközi terjeszkedés, majd az utóbbi években anyagi nehézségek, és tulajdonosváltás jellemezte történetét.

A márka 1954-ben alakult akkor még Dong-hwan Motor elnevezéssel, majd 1963-ban egyesült a Dongbang Motorral. 1977-ben a gyártót átnevezték Dong-A Motorra, a SsangYong márkanev pedig szintén egy tulajdonosváltás után jelent meg a piacon. 2023-ban a KG Group vette szárnyai alá a bajba jutott ikersarkányt. Ezúttal azonban a névváltás számos piacon – így nálunk is – elmaradt, mert napjainkra a SsangYong már erős márkaértékkel, sok hűséges ügyféllel rendelkezik. A SsangYong tulajdonképpen

mindig megelőzte a kor divatját, és csak most érte utol a világ, hiszen a gyártó a kezdetektől fogva terepjárókat, 4x4-es típusokat forgalmazott, nem ritkán Mercedestől származó hajtáslánccal.

Így ma igazán divatos a modellpalettájuk, a Tivoli, Tivoli Grand, Korando, Torres, Torres EVX, Rexton, Musso Grand mindegyike vagy SUV, vagy keményvonalas terepjáró. Most a kínálat egy klasszikusát, a pick-up szegmensben

is méretesnek számító, Musso Grandot próbáltuk, mit nyújt 2024-ben.



ÁTLAGAUTÓK KÖZÖTT ÓRIÁS

A SsangYong húsz éve még bumfordi formaterveirő volt ismert, de azok az idők már elmúltak, nyoma sincs az Actyon-féle furcsa vonalaknak. A Musso Grand erős ívekkel rajzolt külseje erőt sugároz, és mivel munkára teremt, így ez teljesen rendben van. Egyedi jegy-

ként talán a gigantikusra hizlalt hűtőrács említhető meg, ami a fényszórókon túl szinte lefedi a frontrész teljes területét. A Musso Grand megjelenését befolyásolja a felszereltség: aki a Black Edition modellt választja, az a tesztautótól eltérő kivitelű front részt kap, ennél más a hűtőrács mintázata, valamint a fényszórók is új, teljesen LED-es rendszerűek. Az már az első parkolás során feltűnt, hogy ezt a típust nem kell majd keresni, hiszen kilóg a sorból: 5405 mm-es hosszúságával, 1950 mm-es szélességével és 1855 mm-es magasságával szinte minden személyautónál nagyobb. Terepen pedig a 22 centis hasmagasság jön jól, de a 3210 mm-es tengelytávolság is tisztességes. Ezzel még a Ford Ranger Wildtrakre is ráver a Musso, előbbi 5359 mm-es teljes hosszal rendelkezik. 17-es acélfelni jár 235/70 R17-es gumikkal a szerényebbik





felszereltséggel, a Premium alapáron 18-as alufelnis 255/60 R18-as gumikkal érkezik, de kérhető 20 colos krómozott könnyűfém kerék is a feltűnést kedvelőknek 255/50 R20 méretben. Egy ilyen jármű meghatározó eleme a plató, amely az alapfelszereltség részeként műanyag védőburkolatot kap: térfogata 1262 liter, a rakfelület hossza 1610, szélessége 1570, magassága 570 mm.

BELÜL MEGLEP A KÉNYELEM

Bár kívül klasszikus melós, a kabin felszereltsége, az anyag-minőség és az összeszerelés már magasabb polcos személyautókat idéz. Puha borítást kapott a műszerfal felső része, minden él egyenesen fut, a gombok, kezelőszervek használat közben sem keltenek olcsó hatást. A beltérben történt komoly változás 2024-re, a Musso Grand is megkapta a Rextonban már bevezetett fedélzeti rendszert, a két 12,3 colos kijelző gyors működése, a grafikai megjelenítés, a funkciók alapján bármelyik kompakt SUV-ban elférhetnének, ezen a téren is egyre messzebb kerülnek a haszongépjárműves gyökerek. Akadásmentesek az animációk, jó a kezelhetőség, vezetéssel kapcsolódva fut rajta az Apple CarPlay és az Android Auto, amire szükség van, mivel a gyári navigáció elvesztetten közlekedik a hazai utakon. Simán elvitt volna egy kerékpárúton a céloom felé, pedig azon a szakaszon már évek óta megváltozott a forgalmi rend. Bár lehet, hogy csak a terepképességét akarta bizonyítani az autó, megmutatva, hogy utakta sincs szüksége Lecserélték a klímakonzolt is az idei évtől érkező modellekben, a klasszikus gombsor helyett egy lapos érintőpanelt építettek be. Letisztultabb, jobban mutat, de a használhatóság csorbul, földúton zötykölődve könnyebb eltalálni a kiemelkedő gombokat, mint az ujjlenyomatokat gyűjtő felületet tapogatni. A mobiltelefonnak kialakított öböl két USB-C csatlakozási pontja is megfelel a korszerűségnek, a három fokozatban állítható ülésfűtés és -szellőzés pedig igen kellemes kiegészítők. A pick-upok néha mostohán bánnak a második sor utasaival, de a Musso Grand nem ilyen: bőven van fejtér, és a terdeknek még magas sofőr mögött is jut hely. Találunk hátul szellőzőt, tárolósebeket az első ülések hát-

lapján, valamint kihajtható könyöklőt is pohártartóval. Két Isofix-pontjával tényleg bevethető családi autóként is, és ehhez a szerephez jól jön a zárható fedél a plató felett. Kár, hogy bár ötszemélyes az autó, hátul középre csak kétpontos csípőöv jutott.

MÓKÁS ASZFALTON ÉS FÖLDÚTON IS

Menet közben is érezhető, hogy két világ határán egyensúlyoz a Musso Grand. A jó fogású kormány könnyedén jár, a váltót megszokott módon D állásba pöccintve finoman indul a 203 lóerős gép. Viszont elég egy közepes gázadás, és már nyikkan is a hátsó kerék: bizony könnyű a far, és 441 Nm nyomatékkal mindennapos a jelenség, ha nincs bekapcsolva az összkerekhajtás. Fogyasztása vegyes használat mellett, inkább hétköznapi autóként, semmint terepen használva 9,5-10 l/100 kilométer között alakult, ami nem meglepő, ha formáját és tömegét nézzük.

ÁRAI A FÖLDÖN JÁRNAK

Méretéhez, erejéhez, tudásához mérve a SsangYong Musso Grand egy igazán jutányos ár-érték arányú vétel. Három felszereltséggel érhető el jelenleg, mindegyiknél adott az összkerekhajtás. A Style 4WD az igazi „melós”, 13 206 000 forintos bruttó listaáron (jelenleg promócióval a nettó ár 9 999 000 Ft) szerezhető meg. Ezért manuális klímát kapunk, de járnak a 12,3 colos képernyők mobilkapcsolattal, tolatókamerával.

A Premium szint listaáron 17 016 000 forint, (céges vásárlóknak promócióval mindez 12 999 000 Ft nettó áron érhető el), ebben már megvan szinte minden, ami kell, és ehhez 899 000 ezerért kérhető a Premium Plus csomag, amivel jár a sávváltó asszisztens, az önzáró differenciálmű, a keresztforgalom-figyelő és a 360 fokos képet adó kamera is, valamint az ülésfűtés. A legfelső szintet a Black Edition képviseli, ami eltérő front résszel és tényleg teljes extalistával tűnik ki a tömegből 18 350 000 forintos listaáron. A piac prominens szereplője, a Ford Ranger dupla kabinnal, 170 lóerővel 17,5 millió forintos bruttó vételárról indul, tehát a nettója is 13,7 millió forint. A pick-upok között megkerülhetetlen Toyota Hilux pedig 12,5 millió forintos alapárral érhető el, és itt szinte mindegy, hogy a 150 vagy a 204 lóerőst választjuk, mert áraikban alig akad eltérés. Ezekhez a konkurensekhez mérve látható árelőnye van a dél-koreai típusnak.

Minden modellhez jár 5 év garancia, amit 5+5 évre vagy 150 000 kilométeres futásteljesítményig lehet kiterjeszteni, a motor, váltó és turbó esetleges meghibásodásai ellen is védve, 227 330 forintos áron. ■





CARNET **TRUCK**

kishaszongépjármű

Kárügyintézés | Javítás | Felépítmény-gyártás | Készletek

**PLATÓS | DOBOZOS
BILLENŐPLATÓS | PONYVÁS
felépítmények**

www.carnet.hu/truck

CARNET TRUCK GYŐRI ÁTÉPÍTÉS

**A CarNet Riegler Kft. a Carnet Truck márka
név alatt, immáron évtizedes tapasztalattal,
a CarNet Csoport tagjaként egyedi
felépítmények gyártásával is foglalkozik.**

CARNET TRUCK

A CarNet Riegler Kft. a Carnet Truck márka név alatt, immáron évtizedes tapasztalattal, a CarNet Csoport tagjaként egyedi felépítmények gyártásával is foglalkozik.

A CarNet Truck név ma már egyet jelent a minőségi, egyedi felépítménygyártás fogalmával.

Megoldásaink jelentős technikai innovációkra épülnek, munkatársaink szakképzettek és lojálisak, fontos és megbízható alappillérei vállalkozásunknak.

A CarNet Truck Kft az év végén új telephelyre költözik, mely telephely beruházási munkálatai ennek az évnek az elején kezdődtek. Az új telephelyen immár nagyobb területen és az eddiginél is magasabb színvonalon fogjuk készíteni ügyfeleink egyedi megrendelése alapján a különböző alváz típusokra, modellekre és a Magyarországon forgalmazott teljes márkapalettára épített konstrukcióinkat. ■



CSEH BOTOND ÉS UTÓDJAI

A Vasas Akadémia tizenkilenc esztendő s saját nevelésű játékosa, Cseh Botond, a nyáron Szegedre igazolt. Távozása természetesen veszteség volt az NBI/B Piros csoportjában szereplő felnőtt férfi csapat számára, ugyanakkor büszkeség is, hiszen a fiatal kosárlabdázó élvonalbeli együtteshez szerződött. Példája a pasaréti utánpótlás-nevelés minőségének legjobb értékmérője.

Cseh Botond tizenhét évesen mutatkozott be az akadémia férfi gárdájában. Fiatal kora ellenére szakmailag teljesen indokolt volt, hogy ilyen hamar mélyvízbe dobják, hiszen a legtehetségesebb 2004-es születésű hazai játékosok között tartják számon. A Pasaréten nevelkedett kosárlabdázó nagyszerűen élt a lehetőséggel, már az első szezon alapszakaszában is 26 mérkőzésen lépett pályára, a másodikban pedig 25-ből 24-szer kezdőként számított rá **Stephen Arigbabu** vezetőedző. A 2023/24-es idényben már tizenhat pontot átlagolt és közel harminc percet töltött pályán meccsenként. Nem csoda, ha bővelkedett az élvonalbeli ajánlatokban, amelyek között hazai és külföldi egyaránt volt.

*„Már tavaly is hívtak felsőbb osztálybeli együtteshez, de akkor még az akadémia vezetőivel összhangban korainak láttuk a váltást – ismerte el idén nyáron **Cseh Botond**, akiről már két évvel ezelőtt is úgy nyilatkozott **Mészáros Zalán**, a férfi szakosztály igazgatója, hogy minden reá szánt percet biztos befektetésnek tartanak. – A második felnőtt szezonom azonban olyan jól sikerült, hogy most mindannyian úgy gondoltuk, érett vagyok a továbblépésre. Nagyon jó alapokat kaptam Pasaréten az elmúlt tizenhárom-tizennégy év során, amihez a lelkesedést és az elszántságot már én tettem hozzá. S bár eleinte kicsi tőkemag voltam, és látványos tehetséggel sem rendelkezttem, a kemény munka meghozta gyümölcsét. A be-robbanásban óriási szerepe volt, hogy tizen-nyolc éves korom előtt már a felnőttek között edződhettem. Nem mondom, hogy könnyű volt, hiszen fizikálisan igen nagy hátrányban voltam, ugyanakkor a dobások terén is sokat kellett javulnom. De minden reggel Pasaréten, egyéni edzéssel kezdtem a napomat és mindent megtettem azért, hogy utolérjem őket.”*

A fiatal játékos ritka elszántságához és céltudatosságához társult a Vasas Akadémia szakembereinek türelme és hozzáértése, amely

előbb az NBI/B-s csapat meghatározó emberévé tette, majd pedig az élvonalba röpitette. Az egykori akadémista pedig Szegeden is nagyszerűen megállja helyét. Az NBI/A-s SZTE-Szedeák színeiben az első három bajnokin nyomban kezdő volt, tizenegy pontot átlagolt és majdnem harminc percet töltött pályán meccsenként. Úgy tűnik, éppen olyan magabiztosan állt át a legmagasabb szintre, mint ahogy juniorként tette a pasaréti felnőttek közé kerülve.

Cseh Botond példája azt mutatja, hogy a Vasas Akadémián néhány évvel ezelőtt megkezdett új típusú szakmai munka látványosan kezdi meghozni gyümölcsét. Sok tehetséges fiú van még Pasaréten, akik egyre határozottabban



bontogatják szárnyaikat. Mint például **Rosta Péter**, aki az idén nyáron a B csoportos U18-as Európa-bajnokságon 9. helyezett fiúválogatott egyik legjobbja volt. A tizenhét esztendősen a magyar csapatban a harmadik legtöbb időt töltötte a pályán és a második legtöbb pontot szerezte. Pedig 2007-es születésűként, vagyis első éves U18-as kosárlabdázóként a fiatalabbak közé

tartozott. Az ő fejlődésében is mérföldkő volt, hogy már tavaly, a tizenhatodik születésnapját megelőzően bemutatkozhatott a Vasas Akadémia férfi csapatában, **Stephen Arigbabu** vezetőedző pedig azóta is folyamatosan bizalmat szavaz neki. S bár saját bevallása szerint pillanatnyilag még messze van attól, hogy teljes értékű felnőttjátékosnak tekintse magát, a sok pasaréti edzés, és a még több mérkőzés révén inkább előbb, mint utóbb, de ő is el fogja érni céljait. Amely az ő esetében sem lehet majd más, mint



a hazai, vagy nemzetközi felnőtt élvonal. Bár a szakemberek szerint Rosta akár messzebbre is tekinthet, s idővel nemcsak nevelőegyesülete, a Vasas Akadémia, de a magyar kosárlabdázás is büszke lehet majd rá.

A tehetségek sora pedig folytatódik tovább. Az idei B csoportos U16-os Európa-bajnokságon 9. helyen végzett magyar fiúválogatottnak két pasaréti erőssége is volt **Ha-**

lasy Örs és **Zöldi Péter** személyében. Mindketten meghatározó szerepet tölthettek be a nemzeti együttesben. Halasy 23,8, Zöldi pedig 26,4 percet töltött átlagban a pályán. Előbbi meccsenként 8, utóbbi pedig 4,7 ponttal járult hozzá a csapat teljesítményéhez. A válogatottat Szkopjéba csapatvezetőként elkísérő Mészáros Zsolt szerint mindkét fiúban nagy lehetőségek rejlenek, ennek kiaknázása a pasaréti szakember gárda feladata lesz a következő néhány évben. ■





HIDROGÉN: FÖLDÖN, VÍZEN, KONYHÁBAN

Azt sokan tudják, hogy a Toyota élen jár a hidrogén autóipari felhasználásában. Az ígéretes energiahordozóban azonban további hatalmas lehetőségek is rejlenek, a Toyotának pedig feltett célja, hogy ezeket kiaknázza.

CARNET **M5**

Hétmillió kilométernél járnak a H2 Moves Berlin kísérleti utazásmegosztó projektben részt vevő Toyota Mirai üzemanyaganyagcellás szedánok... Jövőre hidrogénhajtású belső égésű motorral szerelt homokfutót küld a Dakar-ralira egy, a Toyota részvételével létrehozott japán konzorcium... Nagy-Britanniában már magyar újságírók is kipróbálhatták a hidrogén-üzemanyagcellás Toyota Hilux pick-upot... Ma már senkinek sem kell bizonygatni, hogy a hidrogén üzemanyagként az autóipar minden területén helyet követel magának. A Toyota a téma egyik legnagyobb mobilitási szakértőjeként, pontosan tisztában van persze azzal, hogy a töltőhálózat kiépítése nélkül bajosan fogja beváltani a hozzája fűzött reményeket a hidrogén. Ugyanakkor az is nyilvánvaló, hogy minél több felhasználási területen áll helyt a hidrogén, bizonyítva sokoldalúságát, annál valószínűbb, hogy izgalmas elméleti kísérlet helyett valós piaci eredménnyel kecsegtető lehetőséget látnak benne a befektetők, és beindul az infrastruktúra fejlesztése. Ezért aztán a Toyota minden lehetőséget megragad arra, hogy demonstrálja a hidrogén életképességét, és ez a legmeglepőbb eredményeket szüli. Az alábbi történetek közös nevezője egyrészt maga a hidrogén mint energiahordozó, másrészt az az úttörő szemlélet, amelynek köszönhetően a Toyota magabiztosan őrzi vezető helyét ennek az ellentmondásos, de rendkívül ígéretes technológiának a szakértői között.

HIDROGÉNNEL A MAGAS ÉGBE

Azt gondolhatnánk, hogy a hidrogén-üzemanyagcellás rendszerek terén már mindent láttunk: az autókön kívül mozdonyok, hajók, haszonjárművek alkalmazzák a sűrített hidrogénből és a légköri oxigénből elektromos energiát előállító technológiát. Ebből a felsorolásból rendsze-

rint kimaradnak a légi járművek, holott az akkumulátoros elektromos rendszereknél kisebb tömeg és nagyobb hatótávolság ideális megoldássá teszi az üzemanyagcellát a könnyű repülő szerkezetek hajtására. A Toyota ezen a mellőzöttségen szeretett volna változtatni, amikor stratégiai együttműködési megállapodást kötött a Joby Aviation szervezettel, a függőleges fel- és leszállásra alkalmas, többrotoros, elektromos légi járművek szakértőjével. A partnerválasztás a lehető leghatékonyabbnak bizonyult. A Joby idén nyáron megdöntötte az emissziómentes repülés távolsági világcúcsát: prototípusuk egy huzamban 4 óra 47 percet repült, és ez idő alatt 841,5 kilométert tett meg, majd leszállás után még mindig 10 százalékon álltak a hidrogéntartályai. Kell még bizonyíték? Tessék: ugyanez a légi jármű három évvel ezelőtt, akkor még akkumulátorokból nyerve az elektromos energiát, mindössze 248,7 kilométert tudott megtenni. És hogy ez miért jó a Toyotának a dicsőségen kívül? Mert a cég küldetése, azaz hogy mindenki számára biztosítsa a mobilitás szabadságát, nem csak az öregekre, a fogyatékkal élőkre vonatkozik, hanem azokra is, akik költségeket nem kímélve a lehető leghatékonyabb, leggyorsabb, leginkább környezetbarát közlekedési eszközt keresik.

HIDROGÉNNEL A MINDENNAPOKÉRT

Az élet számtalan területén – de legalábbis bizonyos iparágakban – elengedhetetlen egy megbízhatóan üzemelő, nagy teljesítményű áramfejlesztő berendezés. A hagyományosan belső égésű generátorral szerelt rendszerek számtalan előnyük mellett két vízválasztó hátránnyal rendelkeznek: zajosak és szennyezik a levegőt. Nem úgy a hidrogén-üzemanyagcellák, amelyek hangtalanul, ráadásul



káros anyagok kibocsátása nélkül üzemelnek. Emiatt nem csak zárt térben használhatók, de olyan helyeken is, ahol a tűzvédelmi szabályok miatt eleve kizárt a benzin- vagy dízelüzemű áramfejlesztő használata.

A Toyota és francia partnere, az Energy Observer Developments az évtized elején mutatta be üzemanyagcellás

áramfejlesztő rendszerét, amely több földrészen is meggyőzően teljesített a piacon. Idén Ausztráliában is megvetette a lábát a projekt: első vásárlójuk egy bányai óriás, a Thiess volt, de a jövőben irodaházak, kórházak vagy rendezvény-szervezők is megjelenhetnek a kliensek között – a tervek szerint a következő három évben száz ilyen áramfejlesztő egységet gyártanak és helyeznek ki ausztrál ügyfelekhez.

HIDROGÉNNEL A LEGJOBB FALATOKÉRT

Ha egy autógyártó egy vele azonos nemzetiségű partnerrel köt együttműködési megállapodást, ott a közös kulturális alapok, az azonos kommunikációs normák rendszerint gördülékenyebbé teszik a kooperációt. Így történt ez akkor is, amikor a Toyota a Rinnai gázkészülékgyártó vállalatot választotta partneréül.



A feladat az volt, hogy megvalósítsák a hidrogén háztartási alkalmazását – elsőként a konyhában. Demonstrációs eszköznek építhettek volna egy egyszerű tűzhelyt is, de az senkit nem hozott volna lázba – ezért inkább egy pizzasütő kemencét alakítottak át hidrogénüzeműre. A megoldás sokkal több előnnyel jár, mint elsőre gondolnánk: a hidrogén ugyanis nem csupán magas hőmérsékleten ég, de eközben a légköri oxigénnel egyesülve vízgőzt is képez. Talán mondani is felesleges, ez miért nagyszerű: a pára miatt a hidrogénfűtésű kemencében készült étel kívül ropogós lesz, de nem szárad ki.

Persze egy dolog a technológia természetével tisztában lévő szakembert meggyőzni a hidrogén előnyeiről, és egészen más egy lakossági felhasználásra szánt háztartási eszközt átállítani hidrogénüzeműre. A Toyota és a Rinnai együttműködésében ezért a legfontosabb talán nem is a működőképes prototípus megalkotása volt, hanem az, hogy ennek apropóján elkezdtek kidolgozni fontos biztonsági normákat, követendő gyakorlatokat. Ezek pedig a nem túl távoli jövőben hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a társadalom széles rétegei is közvetlen részeseivé váljanak a hidrogénalapú gazdaságnak. ■

DÍZEL HELYETT VILLANYMOTOR AZ ÚJ DUSTERBEN

Idén debütált a Dacia Duster új, harmadik generációja. A divatos külső mellé izgalmas hajtásláncok érkeztek. A legerősebb, 140 lóerős hibriddel próbáltuk a sikermodellt.

CARNET **TRIPLEX**

Renault által felélesztett román márka, a Dacia modern sikertörténetének alapköve a Logan volt, amit sikeresen fejelt meg a Duster 2010-es piacra dobásával. A jó áron kínált, terepen is elboldoguló szabadidőautó igazi sláger lett az idő múlásával, a globális piacon 2,4 millió darabot adtak el, itthon pedig 40 ezer fogyott az eddigi három generációból. Még tavaly is eladtak 2487 darabot Magyarországon, a Duster két Suzuki mögött a harmadik legnépszerűbb típus volt hazánkban.

Ezt a sikerszeriát a bevált recept finomításával folytatná a harmadik generáció, amely dögös, friss formavilággal és új hajtásláncokkal érkezik, de azért megőrizte a szokásos hangulatot, és méretben sem kezdett értelmetlenül puffadásba.

MOKÁNY MEGJELENÉS VÁLTOZATLAN MÉRETTTEL

A Duster még mindig kezelhető, sőt városban is élhető méretekkel rendelkezik, 4343 milliméteres hosszával, 1813 milliméteres szélességével ma már a kisebbek közé tartozik a kompakt szabadidő-autók között. Magassága csökkent valamelyest, három centivel húzták lentebb a tetővonalat, így 1661 milliméter, és a tengelytáv is teljesen átlagos 2657 mm. A típussal kapcsolatos legfontosabb

adat, hogy a hasmagasság sem csökkent: a 4x4-es verzió nál 217 milliméter, a fronthajtású 209 mm magasan hordja a padlólemezét. Ez kiemelkedő érték, szinte az összes konkurenst 3-4 centiméterrel előzi meg. Ráadásul a terepszögei is kiválóak, elöl 31, hátul 36 fokosak, tehát a harmadik generáció is alkalmas a poros földutak meghódítására.

Hódít a forma is, az előző generációkhoz hasonló számok mögött ugyanis egy merőben eltérő, új külsőt találunk. Szélesebbnek és laposabbnak hat az új Dacia Duster. Mint egy edzésbe kezdő negyvenes fazon, a Duster is ledobta a puha oldalhajakat, mokány, szikár kiállást kapott, az ívek teljesen eltűntek a repertoárból. Az eddigi, puhán vezetett sárvédőívek, lökhárítók helyét szögletesebbre rajzolt elemek vették át, és a hűtőrács csíkja is keskenyebb lett a fényszórókkal együtt. Elöl markánsan jelenik meg a Dacia 2022-ben bevezetett új emblémája, ami egyfajta láncszemet alkot a név D és C betűiből. Aki az előbbi nem ad útba igazítást, azoknak hátul nagy méretű DACIA felirat segít. A harmadik Duster tehát keresi a jól megfogható márkajegyeket, ami a fekvő Y-motívumban teljesebb ki. Ez a karosszéria több pontján visszatér, és tényleg ad egy jól felismerhető karaktert a típusnak. Ugyanilyen identitásképző apróság az újrahasznosított műanyaggal kevert külső dekorációs elemek alkalmazása. Ennek alapanyaga a Starkle nevű, saját fejlesztésű festetlen anyag, amelybe húsz százalékban került műanyag hulladék. A környezetbarát megoldást apró fehér pöttyei mellett az A oszlopnál megjelenő, újrahasznosítást jelentő nemzetközi piktogram mutatja. Erre tényleg büszkék a Daciánál, és egy autónál talán nem tűnik soknak, de százezres darabszámnál már ez is tetemes mennyiségű műanyag megspórolását jelenti. Kerekei is a terepjárós hangulatot erősítik, a Duster még mindig magasabb oldalfalú, ballonos gumikat kap, itthon 16-os, 17-es és 18 colos felnivel.



OLCSÓ, MÉGIS DIVATOS

A beltérben is a ugyanaz a szögletes, szabályos geometriai formákból álló hangulat uralkodik, mint kívül, itt is visszatér a fekvő Y sziluettje. Az éles vonalak egyedi megjelenést adnak, és érezhető, hogy felismerhető karaktert akartak adni a márka vezető típusának, olyat, amit letakart emblémákkal is könnyű felismerni. Persze ehhez nem árt első körben a gyakorlás, így itt is van egy nagy DUSTER felirat közvetlenül a kesztyűtartó felett.

Továbbra is az utastér az, ahol jobban látszik, mitől is tud a hasonló méretű modelleknél olcsóbban autót kínálni a Dacia. A külsőhöz hasonlóan a belső is divatos, a spórolást még mindig az anyagminőségnél érezhetjük, az ajtó könyöklőit leszámítva az egész műszerfal rideg, kemény műanyag. De a fenti eladási adatok mutatják, hogy a vevőket ez nem riasztja el. Nem szürke, unalmas munkahely a sofőr világa, a kemény anyag ugyanis változó és érdekes textúrákat, felületeket kapott. A beltér kapott némi színt, a kormány ezüst betétei mellett a légbeömlők bronzszínű árnyalatot kaptak a tesztautóban, ami visszaköszön a külső visszapillantó tükrökön is. Jót tett az összképnek ez a koherens tervezői vízió, így egységes, hangulatos a műszerfal, amivel szerencsére nem estek át a ló túloldalára. Itt minden a megszokott helyén van, az egyediség nem ment az ergonómia, a használhatóság rovására. 10,1 colos a középső érintőképernyő, amit akár teljesen ki is kapcsolhatunk egy fizikai gomb segítségével. Ilyenekből szerencsére akad bőven a műszerfalon, a klímaberendezést is billenőkapcsolókkal állíthatjuk, de az ügyködés eredménye már a képernyőn jelenik meg. A fedélzeti rendszer teljesen sallangmentes, a képernyő felbontása persze lehetne jobb, de mindent tud, amire szükségünk lehet, sőt a tesztautóban még a terepjárást segítő, az autó aktuális dőlésszögeit mutató menüpont is helyet kapott. A mobilos kapcsolat gyorsan kezelhető, a gyári audiorendszer pedig a kategóriához mérve meglepően jó.

A vezető előtt 7 colos digitális műszeregység található, három fő képernyő-elrendezéssel, amelyek között a kormányon lévő gombbal válthatunk. Ilyenkor egy zöld csík vándorol le a kijelzőn, ami pont egy vonalba kerül a műszeregység két szélén lévő 3-3, állandóan világító LED-csíkkal. Ezzel az apró trükkel rejtették el a kihasználatlan területet, a kormány mögötti térbe ugyanis az alapsomaggal még analóg műszerek és egy kisebb, 3,5 colos kijelző kerül. Hasznos extraként rendelhető már kormányfűtés is az ülésfűtés mellé, a generáció praktikus újítása a Youclip-rendszer. A régi Duster lámpájának motívumát megőrző kis műanyag csatlakozót mindkét sorban és a csomagtérben is elhelyezték. Ezekre erősíthetünk nyitható kampót a szatyrok megtartásához, tá-



rolódobozt (ami pohártartó is lehet) vagy elemlámpát. Leghasznosabb kiegészítője a vezeték nélküli töltéssel rendelkező mobiltartó. Az ötletes kiegészítő mellett tradicionális tárolóhelyek, rekeszek sorakoznak, csúszásmentes polc várja a mobiltelefont, ide kerülhet a beépített vezeték nélküli töltés extrája, van négy USB-C töltőpont, és a könyöklő is tágas rekeszt rejt.

Az ülések az Extreme kivitelű tesztautóban érdekes, vízlepergető hatású, könnyen tisztítható borítást kaptak, a szélein gumírozott, tapadó felülettel. Jól mutat, a tartósságát pedig az évek döntik el. Alapvetően jó az üléspozíció, de az ülőlap lehetne hosszabb, és kissé fura, hogy nem sík, hanem lapos szögben áll. Az oldaltartás sem elsőrangú, ezen a területen még van hely a fejlesztésre a Duster esetén, ám elődjéhez képest sikerült előrelépni. A térkínálat az autó dimenzióhoz mérve tágas, hátul sikerült elérhető lábteret teremteni az új Dacia Dusterbe, magas első utasok mögött is elférnek felnőttek, és a használható méretű csomagtérről sem kell lemondani. Utóbbi kivitelű függően 414-472 literes lehet, a teszten szereplő hibridben a legkisebb, a legnagyobb teret síma fronthajtású benzinessel kaphatjuk, pótkerék nélkül. A 60:40 arányban dönthető hátsó üléssorral 1323 literesre növelhető a raktér mérete.

DÍZEL HELYETT FEJLETT HIBRID

A 2024-es Dacia Duster új padlólemezre épül, alapja a CMF-B LS padlólemez, tehát a CMF-B modulcsalád adja, erre épülnek a Renault Clio, Symbioz és Captur modellek is. Ennek köszönhetően futóműve fejlett, elől MacPherson rugóstagú, míg hátul friss fejlesztésű multilink-rendszerű, ami megalapozza a jó útfogást és komfortot. Bár korábban nagyon népszerű volt, a szigorodó emissziós normák miatt az európai motorkínálatból száműzték a dízelmotort, aki takarékos üzemmódra pályázik, azoknak a teljes hibrid hajtásláncot kínálja a Dacia. A legegyszerűbb motor a TCe 130 változat, 3 hengeres, 1,2 literes turbófeltöltős, Miller-ciklusú benzinmotort jelent, 48 voltos, lágy hibrid hajtással kiegészítve. Hatfokozatú manuális darab lehet. Teljesítménye 130 lóerő. Ebben apró, 0,9 kWh-s akku-

mulátor tárolja el a fékezéskor visszanyerhető energiát, amelyet aztán az indítómotor-generátor használhat fel. Ehhez a kivételhez lehet összerékhajtást is kérni, sebességváltója hatfokozatú manuális darab lehet.

Úde színfolt a piacon ritkaságnak számító Duster ECO-G 100 változat, amiben a háromhengeres turbós benzinmotor LPG-vel is üzemelhet. Ezzel nemcsak a szokásoshoz képest kiemelkedő, 1300 km-es hatótávot kínál az autó, de tisztább és jelentősen olcsóbb üzemeltetést is. Nem véletlen, hogy az európai LPG-piacot uralja a Dacia.

A tesztautóban található HYBRID 140 hajtás kellően innovatív, alapja egy 4 hengeres, 1,6 literes, 94 lóerős szívó benzinmotor, amelyhez két villanymotor társul. A 49 lóerős, 205 Nm leadására képes motor tudja egyedül mozgatni az autót, a másik pedig az indítógenerátor szerepét tölti be. Fékezéskor 1,2 kWh-s akkumulátorban tárolja el a rendszer a lassulásból visszanyert energiát. A rendszer különlegessége az erőátvitel, a négyfokozatú automata váltó mellett a hajtó villanymotornál is van egy sebességváltó két fokozattal, tengelykapcsoló viszont nincs: a kisebb motor feladata összehangolni a fogaskerekek és a motor főtengelyének a fordulatszámát. 15-féle hajtáskombináció közül választhat a rendszer. A hajtáslánc teljesítménye 140 lóerő

MODERN TECHNIKA, MODERN VEZETÉSI ÉLMÉNY

Lassan a Duster elrugaszkodik a XX. század autós hagyományaitól. Már itt sincs indítókulcs, csak kártya, a gombnyomásra éledő technikának pedig egy kis irányválasztó kar segítségével tudjuk megmondani, merre induljunk, előre vagy hátra. Mivel teljes hibrid hajtást kapott, esetenként némán gurulva indul, miközben csak a gyalogosoknak szóló halk jelzés hallható, de hamar beindul az 1,6 literes benzines. Ami rögtön feltűnik, hogy a divatos külsőért feláldozták a jó kilátást. A zömök oszlopok jól mutatnak, de így keskeny az üvegfelület, elől pedig még a központi kijelző is betüremkedik a "képbe". Hátrafelé szintén keskeny csíkot mutat csak a szélvédő, a vaskos C oszlop pedig nehézkessé teszi a tolatást. Ezen javít a négy kamerával dolgozó tolatókamera és a különféle hangokon zenélő radar. Sajnos a kamerák képminősége, a felbontás és a részletesség messze elmarad a mai elvárt szinttől, de azért a tájékozódást segíti. Előny viszont a vezetőhelyről jól látható, szögletes motorházfedél, így a frontrésről nagyjából mindig tudjuk, hol jár. Ami kiemelkedő, az a 140 lóerő és az automata váltó mellé társuló fogyasztás. Miközben képes értékelhető dinamikára, és 10,1 másodpercig tart a 0-100 km/órás gyorsulás, az ilyen jellemzők mellett mért 4,8 l/100 kilomé-

teres érték parádés. Egy feltöltéssel akár 900 kilométeres hatótáv is elérhető megerőltetés nélkül. Sőt, ezen is lehet még csavarni, aki igazán ki akarja hozni a technika maximumát, az a lomhább gyorsítást és tompa gázpedál-reakciót, és így alacsonyabb fogyasztást biztosító Eco módot aktiválva faraghat még pár decilitert az átlagból.



MÉG LÉTEZIK OLCSÓ DUSTER

Az új autók piacán 2024-ben a 7,2 milliós indulóár alacsonynak számít, pedig ennyiért már hazavihető a Duster ECO-G hajtáslánccal, 100 lóerővel, és a felépítésből adódó jó terepképességgel, tágas utastérrel, analóg műszerekkel, klímával, acélfelnikkel. Valahol csábító egy ilyen alapszintű gép, amivel azonnal nekivághatunk a susnyásnak. Ez a Dacia "budget" csomagja, csak ezzel a motorral elérhető, a magasabb Expression, Journey és Extreme felszereltséghez lehet válogatni az erősebb motorok között.

A listában a tesztautónk, az Extreme felszereltségű hibrid a csúcs 10 399 000 forintos áron, erre még három hasznos csomagot pakolhatunk. 7 199 000 és 10 399 000 Ft között mozog a Duster listaára, utóbbit még holtterfigyelővel, parkolóradarral, és tolatókamerával fejlethetjük meg 200 000 forintért a City csomaggal, az ülés- és kormányfűtés 150 000 forintos tétel, a jó hangminőségű, hat hangszórós audiorendszer pedig a 300 000 forintért mért Techno csomag sajátja. Igazi ellenfele a Suzuki Vítara, aminek listaára 9 090 000 forintról indul, de a jelenleg elérhető azonnali kedvezménnyel 7 790 000 forint az aktuális vételár. Terepen talán kevésbé boldogulhatunk, de a Vítara több extrát tud felmutatni. Vagányabb külső és a korszellemnek megfelelő hajtásláncok jellemzik a harmadik generációs Dacia Dustert, ami a kötelező vezetéssegítő rendszereket

is megkapta. Rosszabb áttekinthetősége viszont érezhető negatívum az elődhöz képest, azt, hogy a hibrid tudja-e pótolni a dízelmotor hiányát, a piac fogja eldönteni.

Ezekkel együtt is a Dacia Duster a legjobb ár-érték arányú modell ebben a méretosztályban, láthatóan a célközönség pontos igényeire szabtak, de a lendületes formával új vásárlókat is várnak a daciások táborába. ■



CARNET

LOJALITÁS

**OLAJCSERE
MŰSZAKI VIZSGA
FÉK JAVÍTÁS
FÉKFOLYADÉK CSERE
KUPLUNG CSERE
LENGÉSCSILLAPÍTÓ MÉRÉS, CSERE
FUTÓMŰ BEÁLLÍTÁS, JAVÍTÁS
AKKUMULÁTOR CSERE
KÖTELEZŐ KARBANTARTÁS
VEZÉRMŰSZÍJ CSERE
AUTÓKLÍMA TISZTÍTÁS
AUTÓKLÍMA TÖLTÉS**

2019-es, vagy régebbi járművekre

carnet.hu/lojalitas



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 szervíz, folyamatos kontroll mellett
- Költségként 100%-ban elszámolható havi bérleti díj
- Biztosítások és káresemények teljes körű kezelése
- A bérelőnek nincs maradványérték kockázata
- 100% elektromos, illetve plug-in hybrid autókra is igénybe vehető
- Lényegesen egyszerűbb bérelői adminisztráció