

CARNET

CSOPORT

MAGAZIN

XVI. KIADÁS | 2025. JÚLIUS



Ford

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/kgm

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.
CarNet Riegler
9027 Győr, Pesti út 4.



www.carnet.hu/mazda

CarNet Miral
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!

Nagy örömmel köszöntöm Önöket a CarNet Magazin legújabb számában, ahol ismét lehetőségünk nyílik arra, hogy betekintést adjunk a CarNet csoport aktuális híreibe, újdonságaiba

és legfontosabb eseményeibe. Ez a magazin nemcsak a hazai és nemzetközi autópálya izgalmas fejleményeit mutatja be, hanem a mi közös történetünket is meséli – egy olyan történetet, amelyet ügyfeleink, partnereink és kollégáink együtt írunk nap mint nap.

A CarNet csoport évek óta elkötelezett amellett, hogy Magyarország egyik meghatározó autókészletkezelési és -szervíz hálózataként ne csupán lépést tartson a változásokkal, hanem aktív alakítója legyen annak a jövőnek, amelyben a mobilitás fenntarthatóbb, személyre szabottabb és technológiailag fejlettebb, mint valaha. Ebben a szellemben mutatjuk be most is azokat az új modelleket és innovációkat, amelyek az általunk forgalmazott márkák kínálatát gazdagítják. Legyen szó elektromos hajtásról, vezetéktámogató rendszerekről, vagy éppen új formanyelvekről, meggyőződésünk, hogy a jövő autója már nem a jövő – hanem a jelen. Az idei év egyik legfontosabb mérföldköve számunkra a budakalászi Opel autószerelő megnyitása, amely nem csupán egy új helyszínt jelent a térképen, hanem egy újabb bizonyítékát annak, hogy folyamatosan bővítjük jelenlétünket és erősítjük kapcsolatunkat ügyfeleinkkel. A modern, minden igényt kielégítő létesítmény egyszerre szolgálja ki az Opel márkáinak hagyományainak tiszteletét és a korszerű kiszolgálás iránti elvárásokat. Bízom benne, hogy ez az új központ nemcsak értékesítési, hanem élményalapú találkozási ponttá is válik az autózás szerelmesei számára.

A magazin oldalain helyet kapnak még a CarNet csoport belső hírei, fejlesztéseink, közösségi eseményeink és partnereink történetei is – mert hisszük, hogy a technológiai újítások mögött mindig emberek állnak. Kollégáink szakértelme, elkötelezettsége és hozzáállása az, ami valóban életre kelti azt a minőséget, amit képviselni kívánunk.

Köszönöm, hogy megtisztelnak bennünket figyelmükkel, és hogy részesel lehetünk utazásuknak – legyen szó az első autó kiválasztásáról, egy új modell felfedezéséről, vagy éppen egy márkahűségben telt hosszú útról. Bízom benne, hogy a CarNet Magazin ebben is hasznos útítársuk lesz.

Kellemes olvasást és biztonságos közlekedést kívánok!

Kátai Ferenc

Vezérigazgató

TARTALOM

MAGAZIN

Ezekre az új autókra megérte várni	2
Jó ajánlatok rejlenek a legolcsóbb új autók között	30
Opel kereskedést nyitott a CarNet	50

TESZT

Toyota Proace Max L3H2 - Munkára született	46
Toyota Land Cruiser - Férfias játék, amit komolyan kell venni	62

CARNET CSOPORT

Yacht Klub Agárd	8
Tóth Ferenc Pincészet	34
CarNet Truck	56
Vasas Pasarét SC	58
CarNet Lojalitás Program	65

MÁRKA HÍREK

Még ütőképesebb az Alpine versenyautója	6
A Citroën még mindig felvillanyozza a világot	10
Már itthon is kapható a legnagyobb Dacia	14
Ilyen lett az új DS N°8	16
Ilyen lehet a Fiat Panda 4x4-es változata	18
Már itthon is kapható az MG, aminek nincs párja	20
Lefelé erősíti elektromos kínálatát a Ford	22
A nők szerint a legkeményebb Hyundai a legjobb	24
Elektromos Jeep Avenger kaptak az olasz csendőrök	26
Hátsókerék-hajtású nagyautó a Mazdától	28
Legendás Nissanok térhetnek vissza Európába	36
Vadász cápára Budakalászon!	38
Még több izgalmas Peugeot érkezik	40
Szokatlanul újulnak a Renault furgonok	44
A Suzuki a magyar vásárlók abszolút kedvence	52
Hello KGM! Itt az új Actyon	54
Villanyautó-cunamit indít a Toyota	60

PARTNEREINK

Eurorisk	42
Eni	48
Euroleasing	57

EZEKRE AZ ÚJ AUTÓKRA MEGÉRTE VÁRNI

Fontos és izgalmas új autókval gazdagodott a CarNet autósalonjainak kínálata. Bemutatjuk az Alpine, a Ford, a Hyundai, a Renault és a Suzuki egy-egy meghatározó újdonságát.

Folyamatosan átalakul a nagy autógyártó konszernek és a kisebb volumenű márkák kínálata is. Eltűnő modellek helyét újak veszik át, és a cégek időnként új kategóriákba is beneveznek. Ezúttal az Alpine, a Ford, a Hyundai, a Renault és a Suzuki egy-egy új autóját mutatjuk be. Egy részük már elérhető a CarNet szalonjaiban, egy részük a közeljövőben érkezik.



FORD CAPRI – VISSZATÉRÉS HÁTSÓKERÉK-HAJTÁSSAL

Jókora publicitást kapott, hogy a Ford egy legendás kupé nevét adta új elektromos autójának. A Capri eredetileg az amerikai Mustang európai megfelelőjeként nemesedett kultikus autóvá, nem kis részben az autóversenyeken aratott sikerei miatt, majd 1986-ban a Ford befejezte a gyártását. Kései örökösével közös pont az oldalablakok íve és persze a hátsó kerekek hajtása, bár az elektromos Capriból 4x4-es is van. 4634 milliméterével a Capri jóval hosszabb a 4468 mm-es Exploremél. Tengelytávjuk azonos, a szélesség tükrök nélkül 1872, a Capri magassága 1626 mm. Az autó kommunikációs színe, a látványos élénk sárga, avagy Vivid Yellow-fényezés az autó alapértelmezett tónusa, tehát az öt másik fényezéssel ellentétben nem kerül felárba. Háromféle akkumulátorral vásárolható meg a Capri a CarNet Ford-szalonjaiban Budapesten, Győrött, Sopronban és Tatabányán. Az alapverzió

nettó 52 kilowattórás kapacitása városi, elővárosi ingázásra kényelmesen megfelel. A növelt hatótávú, Extended Range modellek akkumulátora hátsókerék-hajtással 77, összkerék-hajtással 79 kWh-s, ami a kikutózható, nettó energiatartalom.

A motorteljesítmény is igazodik az akkuméterhez. A farmotoros, hátul hajtó belépőmodell 170 lóerős, a bővített hatótávú Capri farmotorja 286 lóerőt ad le. Elöl és hátul is villanymotoros hajtásrendszerrel 340 lóerős az új kori Ford Capri. Felszereltségtől és motortól függően a nagyobb akkukkal a hatótávolság 560-627 km közötti. A legmesszebbre a hátsókerék-hajtású, farmotoros Capri jut két töltés között. A töltési teljesítmény egyenáramon az akkumétertől függően 145, 135, illetve 185 kilowatt, ami rövid töltési szüneteket jelent hosszabb utakon. A váltóáramú töltés egységesen 11 kilowattos három fázison. Abból is látszik, hogy a Capri alapvetően hátul hajt, hogy az ottani villamos gép nyomatóka 545 Nm, az első 134 Nm az összkerékes verziókban. A 286 lóerős új Ford Capri gyorsulása 6,4 mp 100-ra, a 340 lóerősnek a négy hajtott kerékkel 5,3 mp elegendő ehhez, ami nem túl régen a még sportkocsik szintje volt. A végsebesség azonos, 180 km/óránál lép be a lezabályozás. Erdemes lehet a 19-es felninél maradni vagy a Premium kivitelben széria 20-ast átcserelelni, mert a fordulókör a kisebbik kerékszáttal 9,7 méter, ami egészen lenyűgöző kezességet ad egy ekkora autónak. Ez az érték a nagyobb kerékkel is legfeljebb 11,0 méter, ami szintén jó, a kompakt autók fordulási kör-átmérője. A Capri legnagyobb felnije 21 colos. Akárcsak a valamivel korábban bevezetett Exploren, a Caprin sem feltűnő, hogy a Ford és



a Volkswagen közötti együttműködés keretében az MEB-padlólemez Volkswagenek technikájára épül, amit többek között a töltőnyílás elhelyezése és a hátsó dobfék jelez. 2+3 évre érvényes a Capri garanciája, a futáshatár 150 000 km. Az akkura vállalt jótállás a megszokott 8 évre vagy 160 000 kilométerig garatálja az akku cseréjét, ha az eredeti 70 százaléka alá esne a kapacitása, amire azonban a fagyadéktemperálással védett lítiumion-akkumulátorokkal elhanyagolható az esély. A Ford Capri a jótállási határokon túl is igen jól használható villanyautónak ígérkezik.



HYUNDAI STARIA – LUXUS VAGY PRAKTIKUM?

Ebben a kategóriában a legritkább esetben találkozunk újdonságokkal, ezért is nagy öröm a Staria magyarországi bevezetése. Őrhajós formaterve és egyedi külseje semmilyen más kisbuszéhoz nem hasonlít. Orrán a nappali menetfény karakteres csikjának ihletője a Föld horizontját napfelkeltekor megvilágító fényív, amelyet a bolygónkra az űrből visszapijlantva láthatunk. A Starex és a H1 kései leszármazottjának tekinthető kisbusz hossza 5253, szélessége 1997, magassága 1990 mm, a tengelytávja pedig 3273 mm.

A dízelmotoros verzió már nem tudott bekerülni a magyarországi választékba, a Hyundai Staria benzines-elektromos hibrid hajtásrendszerrel kapható. A teljes hibrid hajtásrendszer a négyhengeres 1,6 T-GDi benzinesre és a szinkron-villamos gépre épül. A benzines 160 lóerős, a villanymotor 73, a kettő csúcsteljesítménye 225 lóerős, a rendszer nyomatékmaximuma 367 newtonméter. Lassításkor a generátorüzembe váltó villanymotor a mozgási energia egy részét elektromos energiává alakítja, amit 1,49 kilowattórás kapacitású lítium-polimer akkumulátor tárol. A Hyundai Staria 10,2 mp alatt gyorsul 0-ról 100 km/óra, a végsebessége 167 km/óra. A 65 literes tank kényelmes hatótávolságot biztosít két tankolás között.

Világosan kettéválik a kínálat a Comfort és a Luxury felszereltséggel. Előbbi a maximális használati értéket, a legnagyobb személyszállító-kapacitást favorizáló vásárlóknak szól a 9 ülés kialakítással és az ülések szövetborításával. Ebben a modellben az első ülésorban is három ülés van a vezetőülés melletti kétszemélyes paddal. A csomagtartó a hosszirányban állítható leghátsó üléspad pozíciójától függően 831-1303 literes. Ezzel szemben az alapáron bőrkárpitos Luxury utasterre hétszemélyes, így az első ülések között hátra lehet lépni

második sorba. Ahol két trónus fogad, elektromos állítással, kihúzható lábtámasszal, imponáló komforttal. Mivel itt a kényelem volt a szempont, a gazdagabb felszereltséggel a harmadik ülésor padja nem húzható annyira előre, mint a Comfortban, emiatt a csomagtér csak 117-431 literes.

Luxury szinten alapáras a motoros tolóajtó-mozgatás, ami sok más extrával együtt a Top csomag megrendelésével a Staria Comforthoz is elérhető. Az utasok közötti kommunikációt belső téri mikrofonrendszer és videokamera segíti, hogy ne kelljen emelt hangon beszélgetni. Európában a 8 személyes verzió nem kapható, ahogy a 11-15 üléses iskolabuszokat sem exportálja a Hyundai az EU tagállamaiba.



RENAULT 5 E-TECH – LEHETETLEN NEM SZERETNI

Ha nem nyerte volna el az Év Autója 2025 elismerést, akkor is az év egyik legjobban várt típusa lenne az újjászülető R5. Teljes neve Renault 5 E-Tech Electric, hiszen az 1972-ben bemutatott kisautó örököse elektromos hajtással tér vissza. A Renault nem nagy, de elegáns és teljes értékű autóként álmódta újra a legendát, a kocsit mintegy 200-féle személyre szabási opcióval tehetjük egyedibbé. Választhatunk többek



Választhatunk többek között tetőmatricát és ötféle borítást az irányváltó karra, amely a kormányoszlopon rögzül, hogy több rakódóhely lehessen az első ülések között. Az autó rendelhető Harman/Kardon prémium-autóhifivel és akár 26 vezetőtámogató rendszerrel. Utóbbiak közé tartozik a parkolórobot, az adaptív tempomat és a holtterfigyelés. Szériafelszerelés a My Safety-gomb, amelyre kedvenc beállításainkat konfigurálhatjuk, benne a sebességhatárra figyelmeztető hangjelzés deaktiválásával.



3922 mm-es hosszával a retró kisautó kényelmesen leparkolható zsúfolt városrészekben, mégis 326 literes a csomagtartója. A szilárd, de könnyű anyagok használatával, valamint az autó intelligens tervezésével az R5 mindössze 1337-1394 kilós vezető és csomag nélkül, amivel igen könnyű az elektromos autók között. 40 és 52 kilowattóra kapacitású akkumulátorral kapható az R5 E-Tech Electric, mindkettő 400 voltos. A kisebb akkupakk súlya 237, a nagyobb hatótávolságot nyújtó, 52 kilowattórás 297 kg, amivel a WLTP-mérés szerint megtehető távolság 312 helyett 410 kilométer. A két verzió között a cikk írásakor 900 ezer forint az árkülönbség.

Mind a 122 lóerős, mind a 150 lóerős villanymotor mentes a ritkaföldfémektől, tehát mágnesekhez nem szükséges például kobalt és más olyan anyag, amelynek bányászata etikai és környezetszennyezési okból problémás. A 90 kilowattos villany-R5 kereken 9, a 110 kilowattos 8,0 mp alatt gyorsul 100-ra. Háromfázisú váltakozó áramról maximálisan 11 kilowattal lehet feltölteni az akkumulátort, az egyenáramú villámtöltés gyorsaságában van csak különbség a két akkumérlet között. A kisebbik 80, a nagyobb legfeljebb 100 kilowattal tölthető, ami gyors továbbindulást ígér. Szériafelszerelés a hőszivattyú, amivel a hatótávot kímélő módon teremthetünk barátságos hőmérsékletet az utastérben.

Magyarországon Evolution, Technic és Iconic Cinq, szabad fordításban legendás 5-ös kivitelben vásárolható meg az autó. Az alapverzió a kisebbik akkuval készül, a másik kettőhöz választani lehet a 40 és az 52 kilowattórás telep közül. A sikkos villanyautó képes az elektromos hálózatra való visszatöltésre, és működtethetünk róla elektromos fogyasztókat is.

ALPINE A290 – AJZÓSZER VILLANYMOTORRAL

Hamarosan az Alpine A290 is elérhető lesz itthon. Az R5 sportváltozata hét centiméterrel hosszabb, ami nagyrészt az új első lökhárítón múlik. A nappali menetfényeket a far-középmotoros R5 Turbóból épített ralis versenygépek ihlették. Akkoriban a lámpákat nem polikarbonát búra, hanem jóval sérülékenyebb üveg borította. A fényszórók borítására keresztben ragasztott csíkok a helyén tartották a megsérülő üveget, hogy ne hulljon a pályára a cserép.

Közös technikájuk dacára a masszívan kiszélesített futóművű Alpine A290 motorja jóval erősebb, mint az R5-é. A 160 kW felszorozva 218 lóerőnek felel meg, a nyomatékcsúcs 300 Nm az R5 E-Tech motorjainak 225, illetve 245 newton-métere helyett. A töltési paraméterek megegyeznek, és az akkumulátor is egyforma. Akárcsak az R5, az A290 is használható konnektorként. 3700 wattos teljesítményt vehetünk ki az akkuból, amivel grillsütőtől az ugrálóvárig bármit üzemeltethetünk ott is, ahol nincs áram. De a számok fe-



lól nehéz lenne megérteni az Alpine kisautóját, mert a 7,4 illetve 6,4 másodperces 100-ra gyorsulás jó ugyan, de ettől sem esünk hasra. Az A290 a szélesített, közútra nem túl kemény, de versenypályára sem túl puha futóművével felajz, kiment a mindennapokból, és olyan élményt ad kanyargós úton, ami simán egyedülálló az elektromos autók között.

Ennek egyik sarokköve a négykerék-hajtású Dacia

Dusterére hasonlító, független hátsó futómű, ami az R5-öt is kiemeli a kisautók közül. A megszokott csatolt hosszlegrakos helyett választott konstrukció a jobb vezethetőségen



sík padlóval kényelmesen tágas hátsó lábteret teremt. Az e Vitara szélessége kereken 1800, magassága 1635 mm. A légterelő betétekkel ellátott felnik mérete 18 vagy 19 col az autó felszereltségétől függően. Meghatározó értéke a Suzukinak, hogy autóit elérhetővé teszi négykerék-hajtással. Az e Vitara így az orrmotoros és elsőkerék-hajtású konfiguráción kívül első és hátsó villanymotorral, összerékhajtással is megvásárolható lesz Magyarországon. Az elől hajtó modell akkumulátora 49 kilowattórás, a bővített hatótávú modellben 61 kWh-s a telep. Ugyanezt az akkut kapja a 4x4-es e Vitara is. A WLTP-szabvány szerint mért hatótávolság 350-430 km közötti. A fronthajtású autó villanymotorja 144 lóerős, a nagyobb akkusé 174 lóerőt ad le. Két motorral a rendszerteljesítmény 184 lóerő. Előbbi két verzió nyomatékmaximuma 189 Nm, két motorral az elektromos Suzuki 300 newtonmétert ér el. A DC-töltés értékét egyelőre még nem adta meg a Suzuki, AC-ről, tehát váltakozó áramról a ma megszokott 11 kilowattal tölthető fel az akkumulátor háromfázisú árammal.



kívül a hatótávnak is jót tesz, mert több akkumulátorcella helyezhető el vele, mint az egyszerűbb és olcsóbb megoldással.

SUZUKI E VITARA – MAGYARORSZÁGRA TART AZ ELEKTROMOS SUZUKI

Bár nem ez a Suzuki első elektromos szériautója, abban mindenképp korszakalkotó, hogy az európai és a magyar vásárlók számára a márka első autója lesz villanyhajtással. A benzines és az elektromos Vitara jól megfér majd egymással, előbbi is gyártásban marad egészen addig, amíg releváns kereslet mutatkozik iránta.

Műszakilag az e Vitara egészen más konstrukció, mint belső égésű motoros testvére, amely hosszú évek óta a legnépszerűbb magyarországi új autó, és 6883 forgalomba helyezett példánnyal 2024-ben is az volt. Az elektromos Vitara és Toyota-emblémű testvérmodellje, az Urban Cruiser a városi crossoverek közé érkezik, várhatóan idén nyár végén. Hosszban, szélességben és magasságban nem akkora a különbség a benzines és a nála 90 mm-rel nagyobb, 4275 milliméteres e Vitara javára, mint tengelytávban. Az elektromos Vitara tengelytávja 20 centivel hosszabb, a 270 centiméteres érték a

Az e Vitara magyarországi piaci bevezetése 2025 második felében következik, vélhetően nyár végén vagy ősz elején. A Suzuki indiai gyártásból importálja az autót. Esztergom marad a benzines Vitara és az S-Cross jól bevált gyártóbázisa. Fővárosi markakereskedésünkben, a CarNet Auto-Fort Váci úti szalonjában munkatársaink örömmel tájékoztatják ügyfeleinket az elektromos Suzuki érkezésének következő lépéseiről. ■



MÉG ÜTŐKÉPESEBB AZ ALPINE VERSENYAUTÓJA

Az Alpine A110 a versenypályán is sikeresnek bizonyult. A 2018-ban bemutatott A110 GT4-est 2022-ben követte a GT4 Evo, most pedig itt a GT4+, amely mindent egy kicsit még jobban csinál.

CARNET **TRIPLEX**

Ha van gyártó, amelynek lételeme a motorsport, az az Alpine, hiszen alapítója, Jean Rédélé maga is aktív versenyző volt, és kifejezetten azért hozta létre a márkát 1955-ben, hogy ütőképesebb konstrukciókat fejleszthessen és gyárthasson először maga, később ügyfelei számára. Ezek után az lett volna meglepő, ha a márka 2014-es visszatérését, majd az A110 2017-es bemutatását követően nem kezd ismét motorsport-tevékenységekbe az Alpine. A WEC és a Forma-1 az autóversenyzés legmagasabb szintjeit képviselik, az Alpine azonban kézzelfoghatóbb (és elérhetőbb) versenyélményt is kívánt biztosítani.

Így 2018-ban fogta az A110-est – egy kompromisszumoktól mentes, közúti élményautót, amely a piacon jelenleg elérhető járművek közül talán a legjobban adja vissza egy versenyautó agilitását, miközben nem igényel extrém vezetési tudást –, és versenyautót épített belőle. Ez volt a GT4, amely az ezt követő hét évben – amelynek félidejénél a

konstrukciót alaposan megújították, és GT4 Evo néven gyártották tovább – jelentős eredményeket ért el a globális sportautó-versenyzésben.

A most bemutatott GT4+ ennek a sikerszériának a folytatását hivatott biztosítani. A versenypályákon szerzett

tapasztalatok alapján továbbfejlesztett modell pont azt kínálja, amire a privát versenyzőknek a legnagyobb szüksége van: még nagyobb teljesítményt, még kedvezőbb üzemben tartási költségeket és még megbízhatóbb mechanikát. A hűtőrendszert és a turbót például a márka rali-versenyautójából emelték át, átdolgozták a sebességváltó elemeit, és megnövelték az első hűtőradiátort. Finomították a kipufogórendszeren és a

kipörgésgátló funkción, és beépítettek egy olyan rendszert, amely megkönnyíti, hogy a motor működését a tengerszint feletti magassághoz optimalizálják.

Ami a külső elemeket illeti, a mérnökök elsősorban az aerodinamikai jellemzők fejlesztésére fordítottak energiát.

AZ ALPINE GT4+ A
FRANCIA GYÁR LEGÚJABB
SZÖRNYETEGE, AMI
A VERSENPÁLYÁRA
SZÜLETETT



Az első légterelő kötényt például masszívabb, természetes rostokat tartalmazó kompozit anyagból készítik, így az jobban ellenáll a sérüléseknek, tehát hatékonyabban töltheti be szerepét. Az Alpine 110 GT4+ már 2024 végén átesett a tűzkeresztségen, több helyszínen is ütképesnek bizonyult. A GT4+ homologizációja a következő hét évre érvényes, így hosszú időre biztosítottak látszik az ügyfélcsapatok ellátása. A komplett versenyautó nettó 220 ezer euróért (mai árfolyamon 88,1 millió Ft) rendelhető meg a gyártótól, a korábban megvásárolt GT4 és GT4 Evo versenyautókhoz pedig átalakító készletet kínál az Alpine nettó 34 ezer euróért (13,6 millió Ft). ■

AZ ALPINE A110 GT4+ MŰSZAKI ADATAI:

Tömeg: 1080 kg

Motor: 1,8 literes, soros négyhengeres turbómotor

Legnagyobb teljesítmény: 350-400 lóerő

Sebességváltó: szekvenciális, hatfokozatú

Differenciálmű: részlegesen önzáró

Kerekek: 9x18 / elől, 10x18 / hátul

Bukókeret: FIA homolog, integrált

Ülés / biztonsági öv: kagylóülés/hatpontos Sabelt

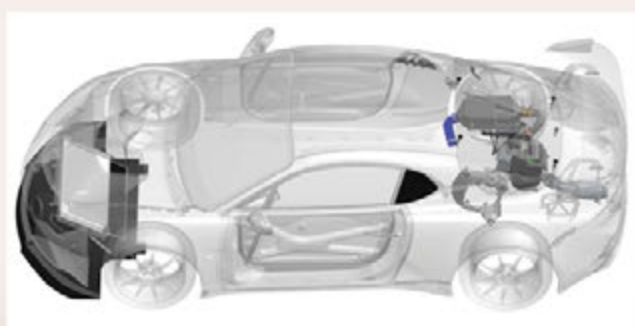
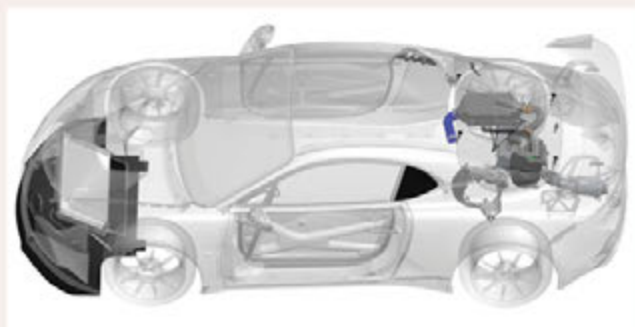
Fékek: 6/4 dugattyús Brembo féknyergek

ABS: Bosch Motorsport, állítható

Kormánykerék: integrált műszeregység és kezelőszervek, XAP váltófülek

Üzemanyagtartály: 95 liter, FIA FT3

Egyéb: állítható kipörgésgátló



Képek forrása: Alpine, Alpine Signatech termékbrósúra



VITORLÁS ÉLET A VELENCEI-TAVON

A Velencei-tó körüli teljesen kiépített kerékpáros útról biztos sokat hallottak, sőt sokan körbe is kerekézték már a tavat a pár órás változatos túraútvonalon. De ez a tó nemcsak nádasaival, madárlesekkel, kajaktúrákkal és strandokkal várja az ide érkezőket! A vitorlás élet is pezsgő és vidám a tavon. Sok előnye közt van a Budapesthez való közelsége, hisz modern, kényelmes vonattal csak 50 perc ide jutni. A hajózással kapcsolatos árak itt sokkal barátságosabbak: a balatoni

árak töredékéért lehet vitorlást vagy kikötőhelyet bérelni. Ugyancsak nagy előnye a tónak, hogy vadregényes, izgalmas túrákra alkalmas, sőt kevésbé veszélyes, hisz a szél itt nem tud akkora hullámokat korbácsolni, mint a nagyobb tavakon. A vitorlás élet központja két kikötő: A VVSI és a Yacht Klub Agárd (YKA) egymástól pár száz méter távolságban Agárdon található. Itt nyári gyerektáborok, hajóhely bérlet, strand, és kishajós programok várják az érdeklődőket. ■





YACHT KLUB AGÁRD

cím: 2484 Agárd, Tópart út 7/b,

honlap: www.yka.hu



A CITROËN MÉG MINDIG FELVILLANYOZZA A VILÁGOT

Az Eiffel-torony kivilágításának századik évfordulóján a Citroën megerősítette azon törekvését, hogy az energetikai átállás meghatározó szereplője legyen, és folytatja azon modelljeinek bevezetését, amelyekkel elháríthatja a villamosítást gátló akadályokat.

CARNET RIEGLER

CARNET AUTÓHÁZ

CARNET AUTO-FORT

szervíz

1925 júliusában André Citroën felvillanyozta Párizst és vele együtt az egész világot, amikor – megépítése óta először – fénybe borította az Eiffel-tornyot. Napjainkban a Citroën innovációi minden eddiginél felvillanyozóbbak, és minden eddiginél erősebben kapcsolódnak a mindennapi élethez. A márka olyan egyszerű, megfizethető megoldásokat mutatott be, az új Amitól kezdve az új C3-ason át az e-ROUTES okostelefonos applikációig, amelyek újfent elérhetővé teszik a közönség számára a felelősségteljes mobilitást.

Megdöbbentés, innováció és a határok feszegetése – ezeket a veszélytett képességeket André Citroën az üzleti élet legváltozatosabb területein hasznosította, a termeléstől kezdve a technológiákon át az értékesítésig, az ügyfélkapcsolati tevékenységektől az emberi erőforrások kezelésén át a kommunikációig. A társadalmat bensőségeiben ismerő Citroën arra törekedett, hogy a még szabadabb mozgás és a függetlenség érdekében minél szélesebb körben elérhetővé tegye az automobil élményét.

Ez az a küldetéstudat, amely a kezdetektől fűtötte, és fűti ma is a márka minden tevékenységét, immár több mint száz éve. Azt a márkát, amely az emberekhez közel álló, közülük való autógyártóként teremtette meg az igényeket minden síkon kielégítő mobilitási megoldásokat. Napjainkban az energetikai átállás jelenti a legnagyobb kihívást, am ez egyben vízváltónak is bizonyul, hiszen sokan nem engedhetik meg maguknak, hogy lecseréljék az autójukat.

Ahhoz, hogy az innováció felelősségteljes és megfizethető legyen, a villamosítás és az online kapcsoló-

dás területeire kell összpontosítani. A Citroën pontosan ezen a téren lép fel, mint a megfelelő időben kezdeményezett, önkéntes villamosítás úttörője.

Annak érdekében, hogy az elektromos mobilitást elérhetővé tegyék ügyfeleik számára, a Citroën minden típusából fejlesztettek egyszerűen használható, üzemanyag-takarékos hibrid változatot. Ezen túlmenően a Citroën 2020-ban az elsők között kínált tisztán elektromos szedánt (C4) az alsó-középkategóriában, és még ugyanebben az évben elsőként teremtette meg a barátságos és gazdaságos elektromos mikromobilitás

feltételeit az Ami bemutatásával. 2024-ben újfent a Citroën volt a legelső márka, amely az új C3 bevezetésével olyan elektromos városi kisautóval bővítette európai kínálatát, amely nem csak megfizethető, de a helykínálat és a kényelem terén sem követel kompromisszumot. Ezt követően a Stellantis-csoporton belül elsőként vezette be az utazásokat elősegítő, online asszisztent: az e-ROUTES applikációt.

A FRANCIA MÁRKA ELKÖTELEZETT AZ ELEKTROMOS AUTÓ SZEGMENS FEJLESZTÉSÉBEN

A legkisebb Citroën: az Ami

A 2024-es Párizsi Autószalonon bemutatott új Ami még vonzóbb, még karakteresebb lett, ugyanakkor megőrizte az eredeti modell elérhetőségét és praktikumát, valamint különösen versenyképes árképzését: a modell induló ára 7990 euró. Az Ami elsődleges küldetése, hogy a lehető legtöbb ember



számára biztosítsa a függetlenség és a mobilitás szabadságát. A modell megjelenése számos színcsomaggal tehető egyedivé, a különböző felhasználási területekre pedig olyan kiegészítőkkel készíthető fel, mint a Cargo csomag vagy az Ami for All csomag. A 2025-ös modellév másik újdonsága a kínálatba frissen érkező új Ami Buggy modellváltozat. Hun-cut, kalandkedvelő megjelenésével élvezetes és játékos mobilitást, szabadidős kikapcsolódást ígér. És ha még ez sem volna elegendő, az Ami Buggy a felülmúlhatatlanul pikáns Palmeira kivitelben is elérhető. Az ügyfelek 2025 májusától adhatnak le megrendeléseket a modellre. Az Ami Magyarországon sajnos nem rendelhető, de nem lepődnénk meg, ha így is feltűnne néhány példány a kisautóból itthon is.

Az e-C3: még megfizethetőbb lesz a Citroën legnépszerűbb elektromos járműve

A 2024-ben bemutatott e-C3 hatalmas áttörést ért el: olyan sokoldalú, tágas, komfortos és hiánytalanul felszerelt modell, amelyet Európában gyártanak, és amely már 23 300 eurótól megvásárolható (hazai induló ára 9 990 000 Forint), ezáltal még egyszerűbbé teszi a belépést az elektromos mobilitás világába. Az e-C3 máris több mint 135 000 ügyfélmegrendeléssel büszkélkedhet, most pedig érkezik egy még megfizethetőbb e-C3 változat, amely mindössze 19 990 eurótól elérhető, így még vonzóbbá teszi a Citroën elektromos típusát.



Az új változat az e-C3 már jól ismert értékeit – a dizájnt, a kényelmet és az innovációt – 200 km* hatótávolsággal társítja, így az ügyfelek gondtalanul közlekedhetnek vele a mindennapi városi és elővárosi forgalomban. A 30 kWh kapacitású LFP akkumulátorral és 82 lóerős villanymotorral felszerelt variáns opcióként 30 kW-os gyorstöltővel is megvásárolható.

Az e-C3 Aircross: hamarosan akár 400 km hatótávolsággal

A Citroën első tisztán elektromos kompakt szabadidőjárműve jelenleg egy különösen megfizethető konfigurációban elérhető, amelynek 44 kWh kapacitású akkumulátora 300 kilométer* meghaladó hatótávolságot tesz lehetővé. 2025-től pedig egy nagyobb teljesítményű akkumulátor

is felkerül a palettára, így a hatótávolság elérheti a 400 kilométert*. Mindez a városi szabadidőjárművek (B-SUV) kategóriájának leginkább megfizethető, kifejezetten tágas képviselőjévé teszi a C3 Aircross-t, amely az ügyfelek által elvárt karakter és teljesítmény mellett a mos-



tantól kapható 54 kWh-os LFP akkumulátor és 136 lóerős villanymotor jóvoltából az eddigieknél is sokoldalúbb. Az ügyfelek 2025 nyarától adhatnak le megrendeléseket a modellre.

Az e-C5 Aircross: elektromos szabadidőjármű, amely a legteljesebb utazási komfortot nyújtja

Az alsó-középkategóriás szabadidőjárművek (C-SUV) kategóriájának legkényelmesebb képviselője, a vadonatúj Citroën e-C5 Aircross kivételes hatótávolságával is új mércét állít: a 73 kWh kapacitású akkumulátorral 520*, a 97 kWh-es akkumulátorral pedig 680 kilométer* tehetünk meg egyetlen feltöltéssel. A nappali szoba komfortját kínáló autóval könnyedén közlekedhetünk elektromosan a mindennapokban, és akkor sincs miért aggódni, ha hosszabb útra indulunk.

A C4 - C4 X - C5 Aircross modellek 3D online navigációs rendszerébe integrált útvonal-tervező

A Citroën a fedélzeti infotainment rendszerbe közvetlenül beágyazott elektromos rendszerrel teszi egyszerűvé a mindennapokat. A Connect Plus csomaghoz kapcsolódó funkció gyerekjátékká teszi az utazások megtervezését: teljes körű navigációs élményt kínál, optimalizálja az utazások időtartamát, és lehetővé teszi, hogy valós időben keressük meg a számunkra legalkalmasabb töltőpontokat.

Egyszóval hamisítatlan személyi titkár, amely mindenkor, mindenhol az ügyféllel tart. A rendszer állandó kapcsolatban áll a járműadatokkal (különös tekintettel az akkumulátor töltöttségi szintjére), a forgalmi helyzettel, valamint a megtervezett útvonal mentén található töltőállomások pillanatnyi állapotával. Azon járművek esetében, amelyek nem rendelkeznek 3D navigációs rendszerrel vagy más infotainment rendszerrel, a Citroën e-ROUTES mobil applikáció kínál hasonló funkcionálisitást. ■





**TALÁLD MEG
A KOCSIT,
AMI RÍMEL
RÁD!**

Kocsis.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

MÁR ITTHON IS KAPHATÓ A LEGNAGYOBB DACIA

Megérkezett Magyarországra a Dacia Bigster, és árával ugyanúgy feladja a leckét a versenytársainak, mint a márka összes típusa a saját kategóriájában immár húsz éve.

CARNET **TRIPLEX**

Bár néhány európai piacon már január első napjaitól kapható, a kontinens legtöbb országában februárra esett a legújabb Dacia, a Bigster bevezetése. Ezzel sorban második évben kápráztatja el ügyfeleit a márka: a vadonatúj Duster tavalyi premierje után most itt a Dacia történetének eddigi legnagyobb, legerősebb és legdrágább típusa.

A drágaság persze viszonylagos, a Bigster ugyanis olyan kombinációt kínál, amit máshol nem találni meg. Azonos teljesítmény és méret esetén akár 15 százalékkal olcsóbb, hasonló ár esetén tágasabb és/vagy erősebb, mint a piacon választható egyéb crossoverek. Ehhez jön az akár hétéves újautó-garancia, a villamosított (mild vagy full hibrid) hajtásláncok választéka, valamint a gazdag opciós és tartozéklista – no meg a Da-

ciák egyre jobb megítélése, ami Európa számos országában eredményez kiemelkedően jó piaci pozíciókat. Cikkünk írásakor, azaz a modell első árlistájának kiadásakor az egyedülálló Eco-G kettős üzemű erőforrás még nem rendelhető – az új generációs motor immár 48 V-os mild hibrid technológiát társít LPG-kompatibilis belső égésű motorral, ami a nagyobb csúcsteljesítmény mellett hatékony fékenergia-visszanyerést is biztosít. Kapható viszont az 1,2 literes benzinmotor első- vagy összkerékhajtással, valamint az 1,8 literes benzinmotorra épülő, vadonatúj full hibrid kiépítés, amely 15 százalékkal erősebb a Jogger és a Duster hibrid hajtásláncánál, és amely a menetidő akár nyolcvan százalékában képes tisztán elektromos üzemben haladni.

A legolcsóbb Bigster 140 lóerős benzinmotorral, 9,8 mp-es 0-100 km/órás gyorsulással és 180 km/óra végsebességgel





(ez egyébként az összes variáns legnagyobb tempója) ezer forinttal a tízmilliós lélektani határ alatt kapható. Ezért tetősíneket, könnyűfém keréktárcsákat, tolatóradart és -kamerát, LED-es tompított világítást, négy egyérintéses elektromos ablakemelőt, digitális műszeregységet, valamint 10,1 colos érintőképernyőt kapunk.

Az összkerékhajtású benzines, illetve az elsőkerék-hajtású hibrid variánsok egy szinttel magasabban (Expression kivétel) kezdődnek, és fillérre ugyanannyiba (11,8 millió Ft) kerülnek – ennél a kivételnél alapáras a lejtmeneti fékezőrendszer, a csomagterpadló alatti tárolórekesz, a kettő helyett három szegmensre osztott hátsó üléstám, a kétfázisú klímaberendezés hátsó légbeömlőkkel, valamint egy sor opciós csomag. Az összkerékhajtású modellhez terepműszer, valamint üzemmódváltó is jár.

A két legmagasabb felszereltségi szint, a Journey és az Extreme között nincs árkülönbség, a hibrid csak az előbbivel, az összkerekes variáns az utóbbival kapható. A 700 ezer forintos felár ellenében hiánytalan a felszereltség – beleértve a navigációs rendszert és a kulcs nélküli nyitást –, a Journey modell részben motoros ülésmozgatást és automata csomagterajtót tartalmaz, míg az Extreme aduja a panoráma-napfénytető.

A Bigster gazdag opciós listáján kívül a tartozékok portfólióját is érdemes átböngészni, mert a szokásos kiegészítők mellett olyan exkluzív tételek szerepelnek rajta, mint a hátizsákként magunkkal vihető hátsó kartámasz, a hordozható kávéfőző, a YouClip moduláris tárolórendszer vagy az az alváscsomag, amellyel éjszakára komfortos alvóhellyé alakíthatjuk az autót. ■



ILYEN LETT AZ N°8 A DS ÚJ ZÁSZLÓSHAJÓJA

Kimagaslóan jó aerodinamikája miatt extra hatótávolsággal büszkélkedik a DS Automobiles most bemutatott új zászlóshajója, az N°8.

CARNET **RIEGLER**



Eddig csak részleteket mutatott meg a DS vadonatúj autójáról, de most végre kívül-belül megismerhetjük. A csúcsmo­dell sziluettjét úgy tervezték, hogy az a látványos megjelenésén túl optimalizálja a légáramlást, így akár 750 kilométeres hatótávolságot kínálva.

Az autó feszes, nyújtott és karcsú profilú sziluettjén gyakorlatilag minden az optimális légáramlást és a minél jobb aerodinamikát szolgálja. Ilyen például a spoilerrel ellátott csomagtartó, a süllyesztett első kilincsek, az ajtóoszlopokba integrált hátsó kilincsek, vagy az első lökhárító mozgatható szárnya.

A 4,82 méter hosszú, 2,9 méteres tengelytávú autó a Stellantis STLA Medium padlólemezére épül, amely ugyan alkalmas hibrid és belsőégésű hajtások befogadására is, de a DS egyelőre kizárólag elektromos hajtású modellként kommunikál a zászlóshajójáról.

Nemcsak méreteivel, hanem egyéb külső részleteiben is feltűnő az N°8: hűtőmaszkja és a DS felirat megvilágított. Ugyancsak nagyon látványos a két V-alakú nappali menetfény. Belül is impozáns és nagyon prémium az N°8. Rengeteg szín- és anyagkombináció közül választhatunk, van köztük vegán opció is. Több anyag újrahasznosított és megújuló forrásból származó.

A széles műszerfal szinte körülöleli az elől ülőket. A belső világítás a DS új generációs belső terének egyik legfontosabb jellemzője. Úgy tervezték, hogy strukturálja az elemeket, miközben lebegővé teszi őket, a tisztaság és a nyugalom légkörét sugározva. A központi kijelző 16 colos, a kormány mögött lévő pedig 10,25 colos. Izgalmas a kormánykerék formája is, amely X-alakot mintáz.

A klimatizált ülések masszázsfunkcióval rendelkeznek, sőt, még nyakmelegítő is bekapcsolható bennük.



Tekintélyes méretű, 620 literes az autó csomagtere, amelynek ajtaja elektromosan nyitható. Az N°8 teljesítménye sem gyenge, elsőkerék-hajtás esetén 230 vagy 245 lóerős lehet, az összkerék-hajtású változat 350 lóerős, és ez két villanymotorral rendelkezik. A villanymotor extra erőki-fejtésre is képes, így pár másodpercig 260, 280, illetve 375 lóerőt használhat a sofőr. Az autó 0-ról 100 km/óra 7,8, 7,7, illetve 5,4 másodperc alatt gyorsul százra, végsebes-

sége mindhárom esetben 190 km/óra.

Az N°8-hoz egyébként 74, illetve 92,2 kWh-s akkumulátort kínálnak. A kisebbik esetén is 500 kilométeres hatótávolságot ígér a DS, a nagyobbikkal viszont akár 750 kilométer is megtehető egyetlen töltéssel. Futóműve is izgalmas, aktív felfüggesztését egy kamera segíti és vezérli, az út-felület jellemzői alapján néhány ezredmásodperc alatt változtatja a lengéscsillapítók beállítását. ■



ILYEN LEHET A FIAT PANDA 4X4-ES VÁLTOZATA

Vagány, menő és igazi retró! A Fiat megmutatta, milyen lehet a Grande Panda 4x4-es változata. Már az alapváltozat is rendkívül vagányra sikeredett, de az összkerékhajtású tanulmánymodell még jobban hat az érzelmekre és még kíváncsibb.

CARNET RIEGLER CARNET AUTÓHÁZ

CARNET AUTÓ-FORRÁS



A régi kocka Panda igazi klasszikussá vált, a 45 évvel ez-előbb bemutatott faék egyszerű autó rengeteg példánya még ma is napi használatban van, bizonyítva tartósságát és könnyen szerelhetőségét. Az akkori csúcsváltozat, az összkerékhajtású 4x4 Sisley kiadás volt, fehér keréktárcsákkal, metálfényezéssel és tetőcsomagtartóval. Ez máig az autórajongók kedvence, egy hibátlan állapotú Sisley Pandaért akár 8-10 millió forintot is simán elkérnek a veteránvásárokon.

A Fiat sajtóközleményében nem utal rá, hogy a Sisley változatot idézte-e meg ezzel a tanulmánymodellel, de gyakorlatilag ez nem kérdés, le sem tagadhatnák: a bordó festés, a keréktárcsák, a vagány kiegészítő lámpák és a tetőcsomagtartó és annak további kiegészítői is a klasszikus elődre utalnak. A belső térben a bézs és a világoskék szín dominál.

A Fiat egyelőre nem sokat közölt a tanulmánymodell műszaki alapjairól, csak annyit, hogy a hátsó tengelyt

villanymotor hajtja majd. A 4x4-es hajtást a Stellantis más járműveiben - például a Jeep Avengerben és az Alfa Romeo Juniorban - úgy oldják meg, hogy az első tengelyt egy benzin- és egy villanymotor kombinációja hajtja, a hátsót pedig egy külön villanymotor.

A Fiat egyelőre csak két fotót és egy rövid videót osztott meg a Grande Panda 4x4-re, de a neten egyre több fotó található az autóról, ugyanis azt az Alfa Romeo hibríd változatának olaszországi sajtóbemutatóján leplezték le.



FIAT



MÁR ITTHON IS KAPHATÓ AZ AUTÓ, AMINEK NINCS PÁRJA

Ápriltól Magyarországon is rendelhető az MG Cyberster, a brit márka történelmi hagyományait a legmodernebb hajtástechnológiákkal társító sportautó, amely önmagában alkot egytagú piaci kategóriát.

CARNET AUTO-FORT

Ha visszalapoznánk a világháló bejegyzéseit az elmúlt néhány évből – nem volna egyszerű feladat, hiszen a mintegy 5,5 milliárd felhasználó 200 millió aktív weboldalt látogatott nap mint nap –, alighanem arra jutnánk, hogy az MG Cyberster volt az egyik legtöbbet tárgyalt ígéret az autópárházban – hogy messzebb ne menjünk, itt, a CarNet oldalain is többször foglalkoztunk vele. Vannak persze ennél „fontosabb” típusok, amennyiben egy termék jelentőségét a darabszámokban, a megfizethetőségben, a technológiai fejlődés előremozdításában, a piacra gyakorolt hatásban, és egyéb, racionális indikátorok mentén mérjük.

Szerencsére azonban az autózásból még nem vesztek ki teljesen az érzelmek, így az a hír, hogy egy apró márka egy olyan óromutóval készül előállni, amihez

foghatót még nem látott az emberiség, olyan lelkesítő kilátás volt, amely a legpatinásabb sportautó-gyártók egzotikus modellfejlesztéseihez mérhető figyelmet követelt magának. Nem megalapozatlan ez az összehasonlítás, hiszen az MG egykor maga is a legpatinásabb sportautó-gyártók közé tartozott – az viszont, hogy a cég jelenlegi vezetésének volt mersze és lehetősége feltámasztani ezt a tradíciót, valóban ritkaságszámba megy a világban. Ennek a merészségnek pedig az is része, hogy a Cyberster nem a kivételezett kevesek sportautója lesz, hanem az MG összes piacán, így Magyarországon is elérhető. Sőt: a márka annyira komolyan veszi még a kis piacokat is, hogy a 2025 tavaszán, Budapesten megrendezett AMTS autókiallítás keretében tartott premieren maga Carl Gotham, az MG Mo-



tor formatervezési igazgatója vezette be a közönséget a dizájn kultuszátalkáiba. Az ő munkája különösen fontos volt ebben az esetben, hiszen a légellenállás, a hűtés, az általános esztétikum és a hagyománytisztelet egyaránt befolyásolta a döntéseket. Ezért határoztak például úgy, hogy mozgatható kemény tető helyett klasszikus vászonkupola boruljon az utastér fölé: a hagyománytiszteleten túl egyrészt így nagyobb szabadságot élveztek a tervezők a vonalvezetés kialakításában (azaz nyitva is, csukva is szebb az autó), másrészt helytakarékosabb a szerkezet, tágasabb lehet a csomagtartó – az összehajtott tető mindössze 49 litert vesz el a térből.

A Cyberster két kivitelben választható. Az alapváltozat a Cyberster Trophy, amelynek hátsó kerekelt 340 lóerős (250 kW) csúcsteljesítményre képes villanymotor hajtja. Az autó álló helyzetből 5,2 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra. A Cyberster GT az MG fennállásának legerősebb típusa: két villanymotorja (előre is kerül egy) együtt 510 lóerőt (375 kW) ad le, az összerékhajtásnak is köszönhetően 3,2 másodperc elegendő a 0-100 km/óra gyorsuláshoz. 2025-ben persze más időket élünk, mint az 1960-as években, amikor az MG megépítette a márka legendáját megalapozó MG B modellt. Az apró, furcsa sportkocsi születésekor a forgalom töredéke sem volt a maiak, a legtöbb európai ország pedig még csak barátkozott a sebességkorlátozás fogalmával. Ma már értelmetlen, sőt, felelőtlen elképzelés közúti versenyautókat építeni, ezért az MG sem így tett. Ennek jegyében például a végsebességet 195, illetve 200 km/óránál korlátozták. A Cyberster dinamikus vonalal tágas, komfortos utasteret rejtene, a zajkomfort a gondosan megtervezett karosszériának és a nesztelen hajtásláncnak köszönhetően kimagasló. Az elegáns vonalú tető 15 másodperc alatt zárható és nyitható, akár 48 km/óra sebességig, így egy hirtelen jött zápor esetén sem ázunk el. A mindkét kivitelhez kínált, 77 kWh kapacitású akkumulátor pedig hajtásláncától függően 443-507 kilométeres hatótávolsá-



got kínál, azaz egyetlen feltöltéssel kétszer kényelmesen körbeautózzhatjuk a Balatont – és hát pont erről, az autózás élvezetéről szól egy kabrió.

Az élmény persze csak akkor ér valamit, ha meg is élhetjük azt, ezért az MG ügyelt arra, hogy a Cyberster ne csak a rangjának, hanem a placi realitásoknak is megfelelő árat kapjon. A Trophy kivitel indulóára ezért nem egészen 26,7 millió forint – ezért motorosan állítható, fűthető, memóriás üléseket, fűthető kormánykereket, BOSE audiorendszert, kétfázisú klímaberendezést, valamint vezetőtámogató és biztonsági funkciók teljes arzenálját kapjuk. A 2,1 millió forintot felár ellenében elérhető GT verzió 19 helyett 20 színes keréktárcsával, valamint szövet- helyett Alcantara-/bőrülésekkel fejeli meg a jelentős teljesítménytöbbletet. Mindkét kivitelhez rendelhető piros vászontető, illetve piros-fekete kárpitozás. A kabriószezon épp indul, mi lehetne jobb, mint egy ilyen csodautóval nekivágni, amelynek megszerzésében a CarNet szakemberi örömmel segítenek. ■



LEFELÉ ERŐSÍTI ELEKTROMOS KÍNÁLATÁT A FORD

2025 elején három tisztán elektromos modellel bővül, illetve bővült a Ford hazai kínálata. A villanyhajtású Puma, Tourneo Courier és Transit Courier minden városi közlekedési igényt lefed.

CARNET FOR-TOP

CARNET AUTO-FORT



Türelmesen építi elektromos portfólióját a Ford. Miután Észak-Amerikában a történelmi autógyártók között magabiztosan vezeti a hálózatról tölthető akkumulátorral szerelt (tisztán elektromos, illetve plug-in hibrid) járművek eladásait a márka, az elmúlt években Európában is előkészítette az áttörést. Kölni üzemét kétfélmilliárd, a craiovai gyárat félmilliárd eurós beruházással tette alkalmassá az új generációs villamosított modellek gyártására.

Ezek a beruházások mostanra beértek. Németországban már javában zajlik a Ford Capri terepkupé és a Ford Explorer szabadidőjármű gyártása, a Ford Otosan romániai üzeme pedig mostantól három fontos szubkompakt modellel bővíti a rendkívül sokszínű választékot, amelyet a műfajteremtő Mustang Mach-E crossover, valamint a Ford Pro hármast ajánlata (E-Transit, E-Transit Custom és E-Tourneo Custom) alapozott meg. A Ford elektromos járművei – személyautók és áruszállítók egyaránt – így mostantól Európa összes meghatározó méretosztályában jelen vannak, a városi szegmenstől a kompaktokon át a középkategóriáig.

PUMA GEN-E

Az új generációs Puma elektromos változatának elnevezésekor a Ford nem takarékoskodott az ötletességgel, hiszen a Gen-E szó éppúgy értelmezhető az új, elektromos generáció hírnökeként, mint (kiejtve) a zseni átirataként. Persze ez utóbbival talán a formatervezők előtt tisztelgett a csapat, hiszen igazi gényusz volt, aki a Mustang Mach-E ikonikus hűtőmaszkját, akarjuk mondani orrpajzsát, valamint hátsó tetőspoilerét átemelte a kis testvérré. Persze időközbe az Explorer is megkapta ugyanezt az orrkialakítást, a Puma sportos arányai mellett azonban egyértelmű, hogy mely modellel von párhuzamot a kis méretű crossover.

A Puma Gen-E azonban nem csak vonzó, de nagyon ügyes és okos is. A 124 kW-os (168 LE) villanymotor egy nettó 43 kWh kapacitású akkumulátorból táplálkozik, ám mivel kifejezetten takarékos a hajtáslánc – kivittől függően akár 13,1 kWh/100 km a szabványos energiafelhasználás –, a hatótávolság impozáns: akár 376 kilométer, ami annak fényében, hogy számos kutatás egybehangzó eredménye szerint Európában a városi autósok többsé-



ge kevesebb mint 50 kilométert tesz meg naponta, azt jelenti, hogy akár egy teljes hetet elautózhatsz anélkül, hogy tölteni kellene keresnünk. Amikor pedig mégis tölteni szükséges, gyorsöltőtől 23 perc alatt 80%-ra tölthető a 10%-ra merült akkumulátor.

Nem csak ezzel hívja fel magára a figyelmet a városi villanyautó, hanem helykínálatával is. Míg számos villanyautóban csorbul a csomagtartó térfogata, a Pumánál épp ellenkezőleg: a kifejezetten magas tárgyak szállítására kitalált mélyedés, a Megabox itt még tágasabb lett, így Gigaboxnak keresztelték át. Ráadásul az orrban is találunk egy tárolórekeszt, nem is kicsit: a 43 literes üreg azt jelenti, hogy a Ford Puma Gen-E teljes csomagszállító kapacitása 574 liter!

Ezek után már csak hab a tortán a kis villanyautó 8,0 másodperces gyorsulása 0-ról 100 km/óra-ra, míg a 160 km/óra végsebesség a nagyobb elektromos modellekkel helyezi azonos szintre a járművet – nem úgy az ára, ami lapzártakor 12,88 millió forinttól indul, és jutányos alternatívává teszi a városi kisterepjárót a piacon.

E-TOURNEO COURIER ÉS E-TRANSIT COURIER

Nem árulunk el titkot azzal, hogy a két típus ugyanannak a konstrukciónak két eltérő értelmezése: az E-Tourneo Courier a komfortos személyszállítás specialistája, míg az E-Transit Courier a városi árumozgatásban verhetetlen. Ha túltekintünk az ülésrendszereken, a külső dizájn eltérő részletein, valamint néhány szerelvényen, ugyanaz a kiforrott technika és magas fokú funkcionalitás vár mindkét autóban. A műfaj szabályait követve gigantikus a helykínálat: az E-Tourneo Courier öt utas mellett is közel 1,2 köbméteres csomagtartót kínál, míg az E-Transit Courier 2,9 köbméterrel indít – ez 600 literrel több, mint amit az elődmodell kínált!

Mindkét modell ugyanazt a hajtásláncot alkalmazza, a 100 kW (136 LE) csúcsteljesítményű motor egy 43 kWh nettó kapacitású akkumulátorból nyeri az energiát. A hatótávolság az E-Tourneo Courier esetén 288, az E-Transit Couriernél 300 kilométer; a végsebesség 145 km/óra, ami

takarékos üzemmódban 120 km/óra-ra csökkenthető. A fedélzeti töltő 11 kW-tal tud tölteni, az egyenáramú gyorsöltést 100 kW-ig támogatja a rendszer, 10 százalékról 23 perc alatt elérhetjük a 80 százalékos töltöttséget – ha ismerősnek tűnnek ezek a számok, ne lepődjön meg, a Puma e-Gen akkumulátora és töltője is ugyanilyen paraméterekkel bír.

Komoly meglepetés vár azokra, akik más márkákkal szerzett tapasztalataik alapján szerény felszereltségre és egyszerű kidolgozásra számítanak mindkét típusnál. Ellenkezőleg: a 12 colos digitális műszeregység mellett egy ugyanekkora érintőképernyő szolgál a fedélzeti rendszerek vezérlésére, a fejlett vezetőtámogató rendszerek arzenálja személyautókat idéző módon teljes körű, a fedélzeti funkciók pedig a későbbiekben is bővíthetők, köszönhetően a vezeték nélküli (OTA) szoftverfrissítés lehetőségének. ■



A NŐK SZERINT A LEGKEMÉNYEBB HYUNDAI A VILÁG LEGJOBB AUTÓJA

A Világ Női Év Autója szavazáson az új generációs Hyundai Santa Fé választották meg abszolút győztesnek. Másodszor részesül Hyundai ebben a megtiszteltetésben.

CARNET **AUTÓ-FORRÁS**

CARNET **TRIPLEX**

szervíz

„Az ötödik generációs Hyundai Santa Fe egy hétüléses szabadidőjármű, amely méretét tekintve a közép- és felső kategória határán helyezkedik el. Határozottan szögletes formavilággal, eredeti felfogásban megalkotott, H alakú fényforrásokkal rendelkezik. A modell hibrid és plug-in hibrid hajtáslánccal is rendelhető. Kifejezetten tágas jármű, amely bővelkedik a praktikus megoldásokban. Rendelhető összerúghajtású kivitelben, és rendelkezik olyan funkciókkal, amelyek alkalmassá teszik kemény terepek meghódítására”

– ezzel a meglehetősen tárgyilagosan megfogalmazott jellemzéssel indokolta a Világ Női Év Autója (Women's Worldwide Car of the Year, WWCOTY) zsűrije 2025. januárban, hogy az Idel WWCOTY-díjak legvégső szavazását megelőző utolsó körben a Santa Fé választották meg az év legjobb nagy méretű szabadidőjárművének.

Ez önmagában is komoly elismerés, hiszen ezzel a Hyundai Santa Fe egyike

lett annak a mindössze hat típusnak, amely a nyolcvanegy (I) jelölt közül esélyessé vált a végső győzelemre – azaz már ekkor lehetett tudni, hogy történjen bármi, a Santa Fe a 2025-ös modellév legkiválóbb újdonságai közé tartozik. Márciusban pedig az is kiderült, hogy a hatalmas Hyundai nemcsak egyike a legkiválóbbaknak, hanem maga a nagybetűs tökéletesség, amint a Santa Fe elnyerte az év abszolút legjobb újdonságának járó Supreme Winner címet.

A WWCOTY az egyetlen olyan nemzetközi autóipari díj, amelynek zsűrijét kizárólag nők – ötvenöt or-

szág nyolcvankét újságírója – alkotják. Kétség se férjen hozzá: döntéseiket ugyanúgy szakmai elvek alapján, alapos teszteket és elemzéseket követően, objektíven hozzák meg. Ugyanakkor a nők szem, az anyai ösztönök, az eltérő fizikai adottságok, az egyes szempontok és elvárások sajátos értelmezése, a hangsúlyok máshová helyezése egy olyan dimenzióval gazdagítja a piac elemzését, ami nem csak a női vásárlók számára könnyíti meg az autóválasztást, de minden tudatos vásárló és autórajongó számára is friss megközelítést jelent.

Többen is kiemelték például, hogy a Hyundai a kor szavát meghallva nem félt radikálisan újraalkotni egyik legsikeresebb típusát, és ezzel nemcsak a technológiai tartalom terén állít új mércét a Santa Fe, hanem stílusában és helykihasználásában is feladja a leckét versenytársainak, egyben bebiztosítva pozícióját a szegmensben. Általános elismerésnek örvendett a 4,8 méteres hosszra rácsafoló, egyszerű vezethe-



tőség, a hibrid hajtáslánccal takarékosága, és persze a csomagtartó, amely a szokatlanul szélesre nyíló hátfalnak és a padlóba süllyeszthető harmadik ülésornak köszönhetően páratlanul tágas és jól kihasználható. Egy figyelmen kívül hagyható teherautó-szofőrnek köszönhetően pedig az is kiderült a zsűri tagjai számára szervezett olaszországi teszttelvezetésen, hogy a Santa Fe hatékonyan védi utasait az ütközések során.

A Santa Fe győzelmével tovább bővül azon Hyundai-modellek sora, amelyek a világ valamely nagy, regionális év autója-szavazásán bizonyultak az adott időszak

legmeggyőzőbb újdonságának. A Világ Női Év Autója szavazáson 2017-ben a Hyundai Ioniq aratott végső győzelmet, miután bezsebelte az év legjobb környezetbarát újdonságának járó díjat. A WWCOTY-díj történetében egyébként eddig csupán ez a két Hyundai jutott el a döntőig, és mindkét alkalommal abszolút győzelmet aratott a márka.

A Világ Év Autója (WCOTY) szavazáson szenzációs számba ment, amikor a Hyundai Ioniq 5 2022-ben, a Hyundai Ioniq 6 pedig 2023-ban aratott három kategóriában is győzelmet – korábban ez csak 2019-ben fordult elő (Jaguar I-Pace), az pedig teljességgel példa nélkül álló, hogy egyazon autógyártó két egymást követő évben triplázzon. A Hyundai Ioniq 5 egyébként a Japán Év Autója verseny 2022-es szavazásán is az abszolút legjobbnak bizonyult. A Hyundai legnagyobb placc

persze Észak-Amerika, ahol évente mintegy egymillió autót értékesít a vállalat. Nem csoda, hogy ott nyerte el legtöbb év autója díját a márka, méghozzá különösen változatos modellekkel: 2009-ben a Hyundai Genesis luxusszedán, 2012-ben és 2021-ben a Hyundai Elantra kompakt négyajtós, 2019-ben pedig a Hyundai Kona szubkompakt crossover győzelmével zárult a NACTOY, azaz az Év Észak-amerikai Személyautója, Pick-upja És Crossovere szavazása.

Az pedig már csak hab a tortán, hogy számtalan rangos autós szakfolyóirat is az év legjobbjának választotta meg a Santa Fét, a CarWow-tól kezdve a What Car?-on át a Top Gearig, és akkor még nem szóltunk a modell egybehangzó elismeréséről az Ipari formatervezés világának legfontosabb fórumain, köztük a Red Dot Design Award szavazásán. ■



ELEKTROMOS JEEP AVENGERT KAPTAK AZ OLASZ CSENDŐRÖK

Átvette az olasz csendőrség az első, teljesen elektromos Jeep Avengert Rómában. A Carabinieri köteléke összesen 176 elektromos Jeepet kap majd, ebből 46 darab kerül majd az olasz fővárosba.

CARNET RIEGLER CARNET AUTÓHÁZ

A csendőrség flottája az Alfa Romeók mellett most Jeepekkel bővül.

Az első szállítmányt (46 jármű) a fővárosban található csendőrállomásokra osztják be, és használni fogják azokat a katolikus egyház 2025-ös jubileumi évéhez kapcsolódó események biztosítására is.

A többi 130 autót olyan nagyobb városok csendőrségein teljesítenek majd szolgálatot, ahol szigorúbb környezetvédelmi korlátozások vannak érvényben. A 400 voltos, 115 kW (156 LE) teljesítményű és 260 Nm maximális nyomatékot leadó villanymotorral felszerelt új Avenger

a márka első nulla emissziós járműve, és egyben a Jeep kínálatának belépő tagja. Hatótávolsága a WLTP ciklus szerint eléri a 400 kilométert, városban pedig akár 550 kilométert is. A Jeep és a csendőrség együttműködése nem újdonság, az olasz egyenruhások már korábban is használtak terepjárókat munkájukhoz. Grand Cherokee-k, Renegade-ek, Wranglerok is voltak/vannak szolgálatban. Az ilyen jellegű flottavásárlások az üzleten túl tapasztalatszerzéseként is fontosak az autógyártók számára, hiszen a fegyveres testületek általi fokozott igénybevétel sok információval szolgál a későbbi fejlesztésekhez.





HÁTSÓKERÉK-HAJTÁSÚ NAGYAUTÓ A MAZDÁTÓL

A vadonatúj Mazda6e a szedánok eleganciájával és az ötajtósok praktikumával párosítva hozza vissza a Mazda életébe a sportos vezetés szinonimájának számító hátsókerék-hajtást.

CARNET **MIRAI**

CARNET **RIEGLER**

Ha eltekintünk az örök érvényű MX-5 sportautótól, az 1997-ben nyugdíjazott 929-es szedán volt az utolsó olyan Mazda személyautó, amelynek motorja a hátsó kerekeket hajtotta. Persze ez nem véletlen: a tipikus autóvezető könnyebben boldogul az elsőkerék-hajtású járművekkel, amelyek megbocsátóbban fogadják az emberi hibákat. Csakhogy a Mazda rajongói között az átlagosnál nagyobb arányban vannak olyanok, akik nemcsak helyváltoztatásra alkalmas eszköznek, hanem örömforrásnak is tekintik az autót, akik szeretnek és tudnak is vezetni. Ezért töretlen immár 35 éve a fent említett MX-5 népszerűsége, és ezért kedvező a CX-60 fogadtatása is: ezek a típusok olyan pluszt tesznek hozzá a vezetéshez, amely egész egyszerűen semmi mással nem pótolható.

A Mazda6e neve pontosan elhelyezi az újoncot a palettán, hiszen bár hajtáslánca eltérő, formavilága és impozáns kiállása egyértelműen rokonítja a jól ismert Mazda6-ossal. Sőt, bő tíz centiméterrel még hosszabb is annál, amihez 6,5 centiméterrel nyújtott tengelytáv társul, ez pedig már a nagyautók felségterülete – egy olyan szegmensé, ahol szintén presztízs-kérdés a hát-



sókerék-hajtás. A Mazda6e karosszériája nemcsak 492 centiméteres hosszúságával, de arányaival is a felsőbb kategóriákhoz igazodik: hosszú, büszke orra mögött hangsúlyos ívelésű utascella húzódik, amely rövid, függőleges farban végződik. Ez jellegzetes Kodo-motívum,



amely azonnal kapcsolatot teremt a márka többi gyártmányával. Az oldalajtók alsó felének törésvonalai a szálguldo motorcsőnek által vetett tájtékokat idézik, és ezzel álló helyzetben is a sebesség érzetét keltik. Ugyanezt a hatást éri el a speciális fénykarakterrel rajzolt orr, amely elegáns megoldással értelmezi újra a Mazda klasszikus hűtőmaszkját; határozottan sportos képet mutatnak a kerek hátsó lámpatestek, valamint a csomagterfedél pereméből kiemelkedő légterelő.

Maradjunk még egy gondolat erejéig a farnál, mert az több meglepetést is tartogat. Az egyik, hogy amit szedánnak véltünk, valójában egy elegáns ötajtós modell. Ezzel a Mazda6e a konzervatív amerikai és szigorú német luxusautók helyett az avantgárd francia autóépítészet legelegánsabb példányaival vállal közösséget. Ez pedig nemcsak progresszívvé, de praktikussá is teszi: mivel az egész hátsó szélvédő felnyitható, különösen széles nyíláson át férhetünk hozzá a csomagtartóhoz. A teljesen sík, szabályos formájú üreg a hátsó ülések támláinak osztott döntésével több fokozatban bővíthető. A Mazda6e alaphelyzetben összesen 400 liternyi csomagot tud magával vinni, ám ennek csak egy részét hordja hátul – ez a másik váratlan jellemző.

A Mazda6e ugyanis – ha az elnevezés nem árulta volna el a titkát – tisztán elektromos hajtást kapott. Az MX-30 után immár a második karakteres, a tömegbe nem beleolvadó villanyautót mutatja be a japán gyártó, amelynek műszaki paraméterei nagyon határozott piaci pozicioná-

lásáról tanúskodnak. Ahelyett, hogy impozánsan hangzó, de a gyakorlatban kezelhetetlen teljesítményáradattal nyugtázná le ügyfeleit, a Mazda6e két dinamizmusra hangolt, de kiegyensúlyozott hajtáslánc-variációt kínál. Az egyik valamivel erősebb (245, illetve 258 LE), a másik valamivel nagyobb hatótávolságot kínál (vegyes üzemben 479, illetve 552 km, városi forgalomban 605, illetve 695 km.) Ami azonban a vezethetőség szempontjából igazán fontos, hogy bármelyiket választjuk, gyakorlatilag azonos fizikai paraméterekkel, azaz megegyező karakterrel rendelkező autót kapunk.

Ezt azzal érték el a Mazda mérnökei, hogy a két változatnál eltérő akkumulátortechnológiát alkalmaztak. A kisebb, 68,8 kWh kapacitású akku lítium-vasfoszfát (LFP), míg a nagyobb, 80 kWh-ás akkumulátor nikkell-mangán-kobalt katódokat alkalmaz. Ez utóbbi nagyobb energiasűrűségének köszönhetően úgy biztosít bő 15 százalékkal nagyobb hatótávolságot, hogy tömege kilogrammra megegyezik a kisebb akkumulátoréval. Mivel a villanyautókban az akkumulátor a legnehezebb komponens, ez a két variáns esetében azonos tömegelosztást és azonos vezethetőséget eredményez. Ez utóbbit több lengőkaros felfüggesztés, gondosan hangolt kormánymű és csillapítás, valamint kiegyensúlyozott tengelyterhelés teszi tökéletessé; a mély tömegközéppont és a széles nyomtáv szuverén stabilitást kölcsönöz az autónak. A tervezők a Mazda legjobb hagyományait követve ügyeltek arra, hogy engedjék érvényesülni a tereket: ahelyett, hogy te-

lezsűfolták volna a felületeket, szellős és megnyugtató, ugyanakkor inspiráló környezetet alakítottak ki. A térérzetet panoráma-napfénytető és rejtett hangulatvilágítás javítja, az integrált fejtámlával ellátott ülések egyszerű kidolgozását mesterien elhelyezett díszítőelemek teszik igényessé. A Mazda6e 2025 nyaratól elérhető Európában, megjelenésével pedig a Mazda legnemesebb hagyományai folytatódnak. A márka az 1960-as évek derekától kezdve kínált elegáns és sportos nagyautókat, amelyek a hazai piacon és a nemzetközi porondon egyaránt sikerrel vették fel a versenyt a konkurenciával, és ma formai és műszaki szempontból egyaránt a korabeli japán autóipar legemlékezetesebb típusai között tartjuk őket számon. Erre a Mazda6e-nek is megvan az esélye, hiszen arányaival, formáival és műszaki tartalmával friss színt hoz abba a kategóriába, amely az utóbbi időkben egyre inkább kezdte elveszíteni egykori ragyogását.

A Mazda új zászlóshajó szedánja immár Magyarországon is megrendelhető, 17 999 900 forintos induló ártól. A Mazda6e két, igen gazdag felszereltségi szinten választható, az ügyfelek a háromféle belső színvilág révén könnyen személyes ízlésükhöz igazíthatják a szedánt. Az autó első példányai a nyár végén érkeznek az országba, azok a CarNet Riegler győri, illetve a CarNet Mirai budapesti szalonja latszerzősként is fontosak az autógyártók számára, hiszen a fegyveres testületek általi fokozott igénybevétel sok információval szolgál a későbbi fejlesztésekhez. ■



JÓ AJÁNLATOK REJLENNEK A LEGOLCSÓBB ÚJ AUTÓK KÖZÖTT

Az autóvásárlás óriási kihívás, a megfelelő modell megtalálása bonyolult feladat, és van egy árkategória, amiben válogatva hiába csábítók a jól felszerelt használt autók mégis egy új típussal járhatunk jobban.

Meredek emelkedést mutattak a hazai piacon elérhető új autók árai, és a drágulás minden szegmensben eléri a vásárlókat. A használt autók terén is hasonló tendencia érzékelhető, de a vételár helyett ezeknél inkább az esetleges javítások, szervíz költségek a riasztóak. Így komoly kihívással, és dilemmával szembesül, aki ma Magyarországon 6-7 millió forintért szeretne autóhoz jutni.

Ennyi pénzért ugyanis Dunát lehetne rekeszteni a rengeteg eladó használt autóval, de ezeknél még az elvileg érvényes garancia esetén is nagyon oda kell figyelni! A jól dokumentált előéletnek hitelesnek, és valódinak kell lennie, hiszen a jótállás csak a kötelező szervizek betartásával él, ami az előző tulaj felelőssége volt. Ha kétségesek a dokumentumok, külföldről érkezett az autó, akkor egy ilyen pár éves autónál már van esély álmatlan éjszakákra. Egy modern, akár mild-hibrid, avagy dízel, esetleg kis lökettérfigatú turbófeltöltős benzinmotorral szerelt autó esetén is befuthatunk több millió forintos javításba. Már az össze előéletű autó megtalálása is hosszú időt vehet igénybe, ezért ilyenkor alternatívaként felmerülhet, hogy saját szájíz szerint, magunk által összeállított, teljesen új típust rendeljünk valamelyik gyártótól. Nincs kockázat az előélettel, biztos a garanciális háttér és a műszaki megbízhatóság.

A 6-7 millió forintos ársávban már egészen gazdag az elérhető modellek listája, több kategóriában is vannak új autók ennyiért. Ezek előnye, hogy még alapáron is tudják a ma már kötelező és hasznos biztonsági extrákat, és nem kell számítanunk rejtett költségekre sem. Akinek elsődleges, hogy azonnal egy még hosszú ideig megbízható autóra van szüksége olcsón azoknak segíthet ez a lista.

DACIA SANDERO - EURÓPA KIRÁLYA

Nincs meglepetés, ha a hazai piac egyik legnépszerűbb olcsó kompakt típusát keressük, az idén is egy Dacia, méghozzá a Sandero. Az ötajtós Sandero alapváltozata (Essential felszereltséggel, a kissé harmatos, de bizonyított SSe 65 motorral) listaáron 5 999 000 Forintba kerül, ami mellé öt év vagy 100 000 kilométer jótállást vállal a Dacia hazai képviselője.

Az autó méreteivel kiszolgálja egy kisebb család igényét: 4099 milliméter hosszú, 2007 mm széles és 1587 mm magas. A külső pedig lendületes, és abszolút vállalható, mesz-



se már a bumfordi Daciák kora. Az alapfelszereltség már ehhez az autóhoz is meglepően korszerű: széria a LED-es nappali menetfény és tompított fényszóró automata kapcsolással, a gyalogos- és kerékpáros felismerős automata vészfékező rendszer (AEBS), a sávelhagyás-figyelmeztető, továbbá 6 légzsák (front-, oldal- és függőnylégzsák). A Sandero tágas utastere és 328 literes csomagtartója révén kategóriája egyik legpraktikusabb autója maradt, miközben az 5,0 liter körüli átlagfogyasztás és az egyszerű szívó benzinmotor olcsó fenntartást ígér.

TOYOTA AIGO X - VÁROSI VAGÁNY

Dívatos, apró városi autó különleges génekkel mini-crossovernek álcázva. Vagyis ez nem csak álca, mert az X verzióknak tényleg nagyobb a hasmagassága: 14,6 cm. Dióhéjban ez az Aigo X, ami 3,7 méteres hosszával jelenleg a legkisebb Toyota. Érdekessége, hogy magasabb az



átlagos városi kisautóknál, főleg a keskeny, de nagy méretű 18 colos kerekei feltűnőek, amivel jobban birkózik meg a városi úthibákkal, kátyúkkal, mint hagyományos társai. Az 1,0 literes, 72 lóerős benzines motorral szerelt alapmodell listaára 6 680 000 Ft

Jelenleg a Comfort néven futó kivétel a belépő. Ezért az összegért az Aygo X meglepően gazdag felszereltséget nyújt: LED-es nappali menetfény, manuális klíma és 7 hüvelykes érintőképernyős fedélzeti kijelző (Toyota Touch 2 rendszerrel) is alaptól jár hozzá. Nem spórolnak a biztonságon, minden Aygo X-ben benne van a Toyota Safety Sense csomag, amely többek közt automata vészfékező rendszert tartalmaz gyalogos- és kerékpáros-felismeréssel, sávtartó és sávkövető asszisztent, valamint automata fényszórókat is kínál a vásárlóknak.

Friss stílust kínál, a kéttónusú fényezéssel tényleg jól néz ki, miközben fenntartása kedvező (kb. 5 l/100 km vegyes fogyasztás). A Toyota Aygo X mellett döntve a biztonság, bizonyított technológiai alapok és vagány formatervezés kombinációját kapjuk, aminek egyetlen hátránya talán a tényleg apró mérete, de városi használatra ez egy kiemelkedően jó megoldás.



SUZUKI VITARA - A MAGYAROK KEDVENCE

Nem véletlenül Magyarország egyik kedvence a Vitara, amiből szinte minden utcában akad pár darab. A típus évek óta ott van a hazai újautó-eladási toplisták élmezőnyében, és nem véletlenül: ez a kompakt SUV kategória egyik legjobb ajánlata ár-értéket tekintve.

Jelenleg a Vitara kizárólag hibrid hajtású (mild hibrid és full hibrid is van a kínálatban) benzinesekkel rendelhető, a belépő modell is ilyen: az 1,4 literes BoosterJet turbómotorhoz 48 V-os mild-hibrid rendszer párosul. Ennek alapára 7 620 000 Ft a legolcsóbb GL felszereltségű, elsőkerék-hajtású, manuális váltós kivitelben.

Összesen 7 légzsák óvja az utasokat (térdlégzsák is van a vezetőnél). A manuális klíma és a 7 hüvelykes érintőképernyős rendszer (okostelefon-tükrözéssel) is benne van az alapcsomagban, ahogy az első-hátsó parkolószenzorok is. A Vitara méretét tekintve a városi szabadidőautók közé sorolható, így a hátsó sor szűkösebb, de használható,

a 375 literes csomagtere pedig elég a mindennapokra. Futóműve komfortos hangolású, megfelel a hazai útvisszonyok leküzdésére.



MG ZS - KÍNA IS LAPOT KÉR

A jó ár-érték arányú ajánlatok között feltűnően kedvező árpolitikával jelent meg az MG. Az angol gyökerekkel rendelkező, londoni központtal tervezett, de ma már kínai többségi tulajdonban lévő márka már kompakt méretű SUV-ot kínál a hétmilliós tartományban, ráadásul rengeteg extrával és 7 év garanciával.

Az MG ZS a kínai SAIC konszern SUV-modellje, amely klasszikus értékekkel vadászik a vevőkre. Az 1,5 literes, 106 LE-s szívócső-befecskendezéses négyhengeres verzió igazi régi vágású darab, nincs benne fenntartást drágító turbófeltöltő, vagy hibrid rásegítés. Méretét tekintve a Suzuki Vitaránál némileg nagyobb: 4323 mm hosszú, szélessége 1809 mm, magassága 1653 mm a széria tetősínnel. Ára is közel áll a japán vetélytársához, Comfort felszereltséggel 7 299 000 Ft-tól elérhető. Az MG alaptól 7 év vagy 150 000 km teljes körű garanciát vállal a ZS-re, amellyel kiemelkedik a mezőnyből.

Ennyi pénzért ráadásul nem fapados felszereltség jár: a ZS Comfort-ban 17"-os könnyűfém keréktárcsák, LED nappali fény, érintőképernyős fedélzeti rendszer jár 10,1"-os képernyővel Apple Carplay, Android Auto kapcsolattal, hátsó parkolóradarral. Az MG ZS már tényleg tágas belteret ad négy utasnak, a felsorolt autók között ez az egyik legtágasabb, itt nem kell felhúzott térdekkel kuporogni hátul, és még így is méretes, 448 literes csomagtartója. A 106 lóerős motor a visszafogott mindennapokra megfelelő célszerszám az 11,5 másodperces százasként és a reálisan 6,5-7 l/100 kilométer körül alakuló fogyasztással.

Az MG érkezése jelzi, hogy a kínai márkák is komolyan versenybe szálltak a magyar piacon is: a ZS kulturáltan

kulturáltan működő, halk autó, nincsenek fájdalmas hibái családi használatra is alkalmas SUV a 8 milliós lélektani határ alatt.



HYUNDAI i10 - SZÜRKE EMINENCIÁS

A Hyundai i10 nem túl feltűnő, nem túl új, nem mondható túl izgalmas darabnak, ugyanakkor a legolcsóbb autók egyike, 5 év garanciával. Az 1,0 literes, 67 LE-s háromhengeres benzines alapmodell (Life szint) listaára 6 049 000 Forint. Bár ezzel az alapmotorral spórolunk a legtöbbet, a négyhengeres 1,2 literes motor sokkal csábítóbb 79 lóerővel, csendesebb, finomabb járású motor, és csak 200 000 forint a felára.

Akcióval, némi magánvásárlókra szabott kedvezménnyel hatmillió forint alatti árat is láthatunk a kereskedések honlapjain. Ennyiért a biztonság terén nem kell kompromisszumot kötni: az i10 Life is megkapja a ráfutasos ütközést megelőző automata féket (gyalogos- és biciklis érzékeléssel), a sávkövető és sávtartó asszisztent, a távolsági fényszóró automatikát, a vezető-éberségfigyelőt és a tolatáskor a hátul ülőkre figyelmeztető rendszert. 6 légszák gondoskodik az utasvédelemről és üdvös, hogy a manuális klíma is beletartozik az alapárba, akárcsak az elektromos első ablakok és a központi zár is. Ezekon felül szériafelszereltség a tolatóradar, a navigációs csomag, amiben magyar nyelvű gyári szoftver segíti a tájékozódást, a parkolást tolatókamera könnyíti meg, valamint megérkezett az Android Auto/Apple Carplay csatlakozási lehetőség is, távolról elérhető Bluelink applikációval. A Hyundai különlegessége a 5 év kilométer-korlátozás nélküli garancia, így ezzel tényleg lehet zúzni fel-alá egész nap a városban, öt éven át nem kell aggódni a megtett kilométerek miatt. Persze mérete apró, teljesítménye alacsony, 67 lóerő ma már nem feltétlenül elég az M3-as belső sávjába péntek délután, de a városi élethez vidéki utakhoz megfelel az ötajtós karosszériával, 252 literes csomagtartóval szerelt típus.

CITROËN C3 - FIATALOS LENDÜLET FRANCIAORSZÁGBÓL

Az új generációs Citroën C3 2024 végén debütált hazánkban, és rögtön az egyik legelérhetőbb kisautó lett: a 100 lóerős, 1,2 literes turbós benzines alapmodell (You felszereltség, 6 fokozatú kézi váltó) 6 490 000 Ft-os listaárral nyitott. Hosszát tekintve még városi kisautó, de felfelé so-





kat nőtt, és a stílus is a szabadidőautók irányába tolódott el: a C3-as 4015 milliméteres hossz, 1755 mm-es szélesség, és 1590 mm-es magasság jellemzi, ami tíz centivel több mint az előd esetén.

Alapfelszereltsége kifejezetten gazdag ebben a szegmensben: a YOU szinten 16"-os acél keréktárcsákat, a LED menetfényt, az automata fényszórókapcsolást, a tolatóradart hátul, valamint a manuális klímát és elektromos első ablakokat. A műszerfal egyedi, mondhatni páratlan a kategóriában, a műszeregység vetített technikát alkalmaz, akár egy head-up display, csak itt a szélvédő helyett a műszerfalra vetül a látvány.

Ehhez extraként lehet 10,25 colos központi kijelzőt rendelni, de alapáron csak okostelefon dokkolót találunk. A biztonsági csomagban a C3 You-ban is benne vannak a javarészt kötelező extrák: automata vészfékező rendszer, az aktív sávtartó asszisztens és a táblafelismerő, sőt éberségfigyelő is.

Összesen 6 légzsák védi az utasokat. A PureTech 100 motor egész élen mozgatja a könnyű 1,2 tonnás karosszériát (0–100 km/h sprint 10,6 másodperc), miközben kedvező, 5,5–6 l/100 km fogyasztást is elérhetünk vele. A Citroën a magánvásárlóknak 5 év vagy 100 000 km garanciát biztosít az autóra.

DACIA DUSTER - MEGOLDÁS TELEKRE ÉS TEREPRE

A Duster évek óta etalonnak számít, ha olcsó, strapabíró, enyhébb terepen bátran használható szabadidőautóról van szó. Ez a legolcsóbb SUV a piacon, bevált technikával. A legfrissebb árlista alapján az Essential alapmodell 100 LE-s LPG-benzin kettős üzemű motorral 7 499 000 Forinttal rövidíti meg a költségvetésünket. Ennyiért jár a szinte minden gyártó által kínált 5 év vagy 100 000 km garancia is. A jelenleg futó Duster már egészen modern megjelenésű, Y-alakú menetfényekkel, lendületes formai megoldásokkal, jellegzetes krómozott hűtőráccsal. Alapfelszereltsége

tartalmazza a manuális légkondicionálót, az elektromos első ablakokat, a távirányítás központi zárat, továbbá a Sanderó-hoz hasonló Media Control rádiót okostelefon-tartóval (Bluetooth kihangosítással és 4 hangszóróval)

A Duster Essential-ban is széria a vészfékasszisztens (gyalogos és kerékpáros érzékeléssel), a lejtmenet-vezérlő (ha 4x4 hajtású, de fronthajtással is bizonyos csomagokhoz jár) és az ESC – vagyis a vezetéstámogató rendszerek tere is hozza a kotelezőt.

Ugyanakkor a Duster megőrzi puritán karakterét: az ülések strapabíró szövetkárpitot kapnak, a műszerfal kemény műanyag, de összeszerelése korrekt. Az utastér tágas, a 445 literes csomagtartó pedig a kategória egyik legjobbja. Az ECO-G motor előnye, hogy gyárilag támogatja az olcsóbb LPG gázt – így üzemanyagköltsége akár 30-40%-kal is csökkenthető. Lágyra hangolt futóművével rossz úton is jól boldogul, könnyebb terepen az emelt hasmagasság is jól jön, bakhátas földutak nem jelentenek problémát.

Ennyi pénzért igazi unikumnak számít egy valódi kompakt SUV összerékhajtási opcióval (a 4x4 változat mild-hibrid 130 LE motorral 9,95 M Ft-tól indul). Aki tehát masszív, egyszerű és olcsón fenntartható autót keres, annak a Duster továbbra is kihagyhatatlan ajánlat.

Látható, hogy 8 millió forint alatt is van választék a piacon: a városi miniautótól a kompakt SUV-ig több kategória elérhető az átlagvásárlók számára. A felsorolt modellek mind listaár alapján kerültek terítékre, az árak a legtöbb gyártónál elérhető különböző mértékű kedvezmények nélkül értendők. Az esetleges akciók vagy készletkísérések ennél is alacsonyabb árakat is eredményezhetnek. Ezek a modellek kompromisszumokat ugyan kívánnak, de biztonságban és garanciális háttérben hozzák azt a szintet, amit egy új autótól elvárunk. Aki rizikótól mentes autót akar nyolcmillió forint alatt, válogathat az ajánlatok között, a CarNet kereskedői örömmel lesznek a segítségére.

“ÁTADTUK A SÍKHEGYNEK”



Betontömbök, faoszlopok, árnyékoló ponyva, fenntartható mosdók, esőbeálló és néhány apró részlet. Se több, se kevesebb, viszont épp elég.

A „Tóthék” 2020-ban költözött a Síkhegy-dűlő tetejére, a jellegzetes és már mondhatjuk jelképes Nyárfa alá. Néhány asztal, nyugágyak, büfékocsi, finom borok, jóbarátok, káprázatos kilátás. Így indultunk.

Azóta 5. éve kerülnek megrendezésre a júniustól-szeptemberig tartó piknik a szőlőültetvények ölelésében. Voltak már itt tűzszonglőrök, élőzene, néptánc, dobosok, szüreti programok, borpremierek, lovasok, dűlőtúra, stílusos éttermek, kis- és nagy pillanatok. A pincészet életében a Síkhegy központi szerepet játszik, ezért is készültünk mindig nagy örömmel ezekre az alkalmakra, amelyeken időjárástól függően hol családiásan, hol a vártnál többszörös létszámmal élveztük együtt a szabadságot és a finom borokat.

S ha már időjárás, valljuk be, ez egy picit mindig több izgalmat hozott nekünk, mint szerettük volna, ezért régóta érelődött már bennünk a gondolat, hogy ezt a természetbe illesztett „berendezést” komfortosabbá tegyük. Idén jött el a nagy pillanat.

A Síkhegy tetején egy olyan – egyáltalán nem hagyományos értelemben vett – borteszt álmodtunk meg, ami tartja a már megszokott hangulatot és nem vesz el a helyszín természeti mivoltából, ám lehetővé teszi olyan rendezvények megtartását is, amelyekről eddig csak álmodtunk.



A hely legszembetűnőbb eleme egy 17x6 méteres kifeszíthető ponyva lett, mely egyszerre biztosítja az árnyékolást, amire még a grandiózus Nyárfa mellett is nyárról-nyárra egyre nagyobb szükség van, illetve kisebb esőszitálás esetén is védelmet nyújt.

A kialakítás során, a ponyva kábel rendszerének ellensúlyai egyszerre ülő és találkozási ponttá, valamint adathordozó felületté váltak, mert a cél az volt, hogy a beavatkozás a minimumon tartsa a kiszolgálandó igényekre adott műszaki megoldásokat, és minden elemnek akár több tartalma, használati értéke legyen. A tartószerkezet megoldását a szőlősoroknál használt feszítőrendszerek adták. Így bár léptékváltás történt, a nem használt időszakban látható, érzékelhető szerkezet, kommunikál, visszautal a szőlő ültetvény épített szerkezeteire.

A fenntartható mosdó, s esőbeálló pozíciója, mérete, arányai, megoldásai: szintén a műszakilag szükséges szinten lettek megfogalmazva. Idővel a faszerkezet szürkülni fog, amely a beton talapzatokkal kerül ezáltal szimbiózisba, és akkor még ennyire sem lesz észrevehető, mit most a nyers fa színének köszönhetően.



ITT A MÁSODIK ÉVJÁRAT

Egri Kadarka Superior 2023

Nagyon szép rubin színű Kadarka, gyorsan nyíló, de mély aromákkal. Elsőre fűszeres karakter bontakozik ki benne, szegfűszeg, fahéj, kis vanília édeskes jegyei sorjáznak.

BORTURIZMUS ÉS KÓSTOLÁS

BORBOLT ÉS PINCÉSZET
EGER, KISTÁLYAI ÚT 40.
+36 30 519-1088

SZÉPASSZONYVÖLGY
46-OS PINCE
+36 30 602 0372



TÓTH FERENC

• PINCÉSZET •

tothferencpinceszeti.hu

LEGENDÁS NISSANOK TÉRHETNEK VISSZA EURÓPÁBA

A következő években fontos fejlesztések várhatók a Nissan európai kínálatában. Biztos egy sor új személyautó és egy új generációs technológia. Amiben reménykedünk: egy ikonikus haszonjármű újraértelmezése.

CARNET AUTO-FORT



Nem jár messze az igazságtól, aki ökoszisztémához hasonlítja egy autógyártó modellpalettáját. Egy folyamatos fejlődésben lévő életközösségről van szó, amelynek tagjai hatással vannak egymásra és környezetükre egyaránt. Egyesek vetélkednek, mások támogatják egymást. Eltérő stratégiákat dolgoznak ki a túlélésre, melyeknek egy része sikeresnek bizonyul, mások nem. Végül soron azonban mindegyik egyednek (azaz az egyes típusoknak) attól függ a létezése, hogy a közösség egésze, azaz az autógyártó életképes marad-e. Amikor egy típus iránt csökken a piaci érdeklődés, létezése erőforrásokat von el a többiektől, ezért meg kell azt szüntetni – néha örökre, néha átmenetileg. Mindez nagyon tudományosan hangzik, ugyanakkor aligha nevezheti valaki magát vérbeli autórajongónak, ha élete során egyszer sem siratott meg egy „tökéletes” típust, amelyet mégis kihalásra ítélt az evolúció. Persze, ha szerencsénk van, a távozás nem örökre szól, és a beszüntetett modell idővel visszatér. Pontosan erre tett halvány ígéretet a gyártó, amikor bemutat-

ta az új generációs Nissan Frontier Pro pick-upot. A Frontier név nem cseng ismerősen Európában, pedig különböző kiadásait 1997 óta forgalmazták nálunk is – igaz, Navara néven. Három generáció és csaknem harmincöt év után szűnt meg az ikonikus pick-up európai értékesítése és gyártása, pedig kiváló konstrukció volt. Olyannyira, hogy Latin-Amerikában a mai napig készül, ráadásul a Nissan számos autóiipari partnere kifejlesztette belőle a maga verzióját.

Az utódmodell, a Frontier Pro meghatározó újdonságként plug-in hibrid hajtáslánccal helyettesítette a klasszikus dízel-motort – észszerű alternatíva, hiszen a villanymotor és a nagy teljesítményű akkumulátor révén nyomatékos és takarékos

hajtáslánccra számíthatunk. Járulékos előny, hogy az akkumulátorról külső fogyasztókat – szárazanyagokat, gépeket, elektromos kerékpárokat – tölthetünk vagy üzemeltethetünk. A belső égésű motor és a villanymotor együtt 408 lóerőt ad le, ami rengeteg egy ilyen autónak. Az elektromos hatótávolság 135 kilométer, ami persze a kínai mérési szabvány





szerint értendő, de ezzel együtt is ugyanolyan ígéretes, mint a részlegesen önzáró hátsó differenciálmű.

Egy szépséghibája van csupán a Frontier Prónak, és az nem a név (amin egyébként is könnyű változtatni), hanem, hogy bár már idén forgalomba kerül, egyelőre csak Kínában lesz kapható. Egészen biztos, hogy exportálják majd, az azonban még nem eldöntött, hogy Európába is eljut-e.

Nincsenek ilyen aggályok a Nissan többi fejlesztésével kapcsolatban, amelyek a következő két év leforgása alatt garantáltan megjelennek Európában. Elsőként érkezik majd a Nissan Micra: a városi kisautó tisztán elektromos hajtáslánccal tér vissza, és csak Európában lesz kapható – más piacokon a Note vette át a szerepét. A másfél éve bemutatott, európai tervezésű 20-23 formatanulmányra épülő modell kétféle, 40 és 52 kWh kapacitású akkumulátorral lesz elérhető; a nagyobbik akár 400 kilométeres hatótávolságot biztosít.

A Nissan Leaf hivatalosan soha nem tűnt el tőlünk, csak hosszú szabadságot vett ki: habár a Nissan 2024 tavaszán befejezte annak nagy-britanniai gyártását, gyakorlatilag ezzel egy időben elkezdtek a következő széria gyártásának az előkészítését. Aligha meglepő, hogy kompakt ferdehátú helyett családi szabadidőjárműként tér vissza a világ első sorozatgyártású villanyautója, ám ezzel együtt áramvonalasabbnak ígéri gyártója. Az Ariyával közös CMF-EV padlólemezt új generációs – könnyebb, kisebb, csendesebb, erősebb, takarékosabb és olcsóbban gyártható – elektromos hajtáslánccal társító Nissan Leaf ugyanúgy Nagy-Britanniában készül majd, mint elődje, részletes információkra a nyáron számíthatunk.

Ennek az új hajtáslánccnak a titka a 2023-ban meghirdetett moduláris felépítés. Ugyanehhez a motorcsaládhoz tartoznak az új generációs e-Power erőforrások is, így nem meglepő, hogy a Leaf premierjével együtt ez a hajtástechnológia is megújul a piacon. Az e-Power harmadik generációja még tisztább és takarékosabb lesz – nagy sebességnél akár 15 százalékos fogyasztáscsökkenést kínál. Ehhez társul az alacsonyabb zaj- és rezgésszint – összességében még inkább tisztán elektromosként viselkedik a hajtáslánc. A belső égésű motor ugyanúgy másfél literes lesz, mint most, de vadonatúj konstrukciót vezetnek be; a hajtáslánc valamikor a következő 11 hónap során debütál a Nissan Qashqai európai kivitelében. A fennmaradó két újdonságról keveset árult el a Nissan. Ezekre csak 2026-ban lehet számítani: az egyik a villanymotorra váltó Nissan Juke crossover lesz, amelyet a 2023 őszén megismert Hyper Punk formatanulmányból szelidítenek sorozatgyártásba, a másik pedig egy vadonatúj modell, egy városi mini (A szegmens) – értelemszerűen emissziómentes, villanymotoros hajtáslánccal.

Mit is írtunk cikkünk elején a modellpaletták természetéről? Míg a Nissan jelenleg egyetlen villanyautóval rendelkezik, két éven belül további négy modell zárkózik fel az Ariya mellé, ebből ráadásul három Európa legnépesebb szegmenseiben (kompakt SUV, városi SUV és városi kisautó). Tizenhat évvel azután, hogy az eredeti Leaf bemutatásával megteremtette a praktikus villanyautók piacát, a Nissan ismét az elektromobilitás élére áll Európában. ■



VADÁSSZ CÁPÁRA BUDAKALÁSZON!

Ha az Opel egyik formatervezője húsz évvel ezelőtt nem viszi haza a munkát, ma szegényebb volna a világ egy legendával – a rajongók pedig cápák százaival.

CARNET **TRIPLEX**

2004, Németország: Dietmar Finger, az Opel belső dizájnere vasárnap délután az otthonában üldögél, és szórakozottan rajzolgat. A Corsa D fejlesztése a legelején jár, és Fingernek egy nem különösebben izgalmas feladatot kell megoldania: olyan bordákat kellene terveznie a műszerfal zárópaneljére, amelyek kellőképpen merevítik a szerkezetet, biztosítva, hogy az a kesztyűtartó fedelének kinyitásakor se ereszkedjen meg az. A dizájnnerhez odalopódzik kislánya, meglátja a kopolyászerű skicceket, és megörül: Apa, rajzolj cápát...!

A többi már történelem, ahogy mondani szokás. Herr Finger fejében kigyúl a fény, és másnap elmeséli az ötletet főnökének, Niels Loebnek, Corsa-projekt vezető tervezőjének. Loeb is el van ragadtatva, és amikor a Corsa D gyártásba kerül, a műszerfal végelemén, amely csak az ajtók nyitásakor látható, ott feszít egy büszke tengeri ragadozó.

Az egyszerű ötlet gyorsan egyfajta becsületbeli küldetésévé vált az Opel háza táján. A tervezők minden projektben elrejtettek néhány cápát az autókban, ám ezek pontos helyét titokban tartják, így aztán amikor beindul a sorozatgyártás, a cégvezetés számára is izgalmas feladat megtalálni a porcos halakat. A babona legújabb terepe az Opel Grandland, amelyben számos cápát fedezhetünk fel, ha szemfülesek vagyunk.

Nem lesz egyszerű, mert a cápák rejtőzködő életmódot folytatnak. Egy olyan autóban, amely tele van rekeszekkel, polcokkal, összetett felületekkel, hosszasan keresgélhetünk, hunyoríthatunk, zseblámpázhatunk, míg rábukkanunk egyre – vagy nem. Lehet, hogy mindvégig ott van a szemünk előtt, csak nem vesszük észre. Cikkünk képei támpontot nyújtanak egy részük felkutatásában, de az opeles cápavadászatban az a gyönyörű, hogy soha nem tudhatjuk, megtaláltuk-e már az összeset.

És ha fel is fedezzük a Grandland összes cápáját, a vadászatnak akkor sem lesz vége, hiszen jönnek az új modellek – legközelebb például a Frontera, amelyről már most lehet tudni, hogy nem szakítja meg a huszonéves hagyományt.

Ha ellátogat a CarNet Triplex budakalászi Opel-kereskedésébe, érdemes végigbongészni a kiállított autókat, hány cápára bukkan bennük, rajtuk, alattuk... És ha már ott van, ismerje meg az új generációs modellpaletta egyéb jellemzőit, a takarékos és erőteljes hajtáslánctól kezdve a fejlett vezetőtámogató funkciókon át a nagy teljesítményű, gyors infotainment-rendszerekig. Merész kijelentés, de megkockáztatjuk: ezek talán még több örömet is okoznak a mindennapi használat során, mint a cápavadászat... ■







AZ OROSZLÁN NAPJA: MÉG TÖBB IZGALMAS PEUGEOT ÉRKEZIK

A 2025-ös E-Lion Nap ismét alkalmat adott a Peugeotnak, hogy beharangozzon néhány újdonságot, illetve megerősítse elkötelezettségét a fenntarthatóság, az elektromos mobilitás és a környezet védelme mellett.

CARNET **RIEGLER** CARNET **AUTO-FORT**

A Peugeot az európai mainstream márkák között már most is a legátfogóbb elektromos palettával rendelkezik, de a franciák itt nem állnak meg. A Peugeot első két újdonsága azoknak szól, akik az elektromos hajtásból is a lehető legtöbbet szeretnék kihozni. Az E-3008 és az E-5008 ugyanis egyaránt kap egy-egy villanymotort a hátsó tengelyre. Így egyrészt megvalósul az összkerekhajtás, másfelől jelentősen megnő az elérhető teljesítmény.

A Dual Motor modellekben az on-demand 4x4-es hajtás a hátulra szerelt, 112 lóerős villanymotorral valósul meg, s kedvezőtlen tapadási viszonyok között teszi sokkal biztonságosabbá a közlekedést. Az elsőkerék hajtású modellekben lévő 213 lóerős motor továbbra is a rendszer része, ám az összteljesítmény így már igen tekintélyes, 325 lóerő. A Peugeot újdonságai között vannak az új Long Range (nagy hatótávú) modellek is, amelyeket 98 kWh-s akkucsomaggal szerelnek. Az akkupakkban tárolt energiamennyiség az E-3008 esetében 701, míg a nagyobb E-5008 esetében 668 km-re elegendő.

Az E-Lion Napon bejelentett további újdonságok is azt a célt szolgálják, hogy a lehető legkönnyebb legyen az élet a Peugeot villanyautóival. A gazdaságos energia-felhasználás és nagy akkupakk révén a Peugeot E-3008 már eddig is maga mögé utasította a mezőnyt, hiszen az E-3008 a Párizs és Nizza közötti nagyjából 1.000 km-es távot mindössze két újratöltéssel teljesítette – szemben az átlagos villanyautók három vagy négy megállójával.

A hamarosan elérhető akkumulátor prekondicionáló-rendszer tovább fokozza a Peugeot előnyét a riválisokhoz képest, és a hosszabb távokat is könnyedén, stresszmentesen



teszi leküzdhetővé. Ha ugyanis a felhasználó a Peugeot útvonaltervező alkalmazásában megadja az úticélt, a rendszer nemcsak az útvonalat tervezi meg, hanem beiktatja



a szükséges megállókat is az újratöltéshez.

A Peugeot új akkuelőfűtő rendszerének köszönhetően a töltőponthoz érve az akkupakk olyan hőmérsékleten lesz, hogy a lehető leggyorsabban tudja felvenni az elektromosságot az út folytatásához - azaz (különösen hidegben) időt lehet vele megtakarítani. Az akkumulátorprekondicionáló-rendszer az E-3008-ba és E-5008-ba érkezik.

Az E-5008-as kap egy új verziót is: az eddig kizárólag hétüléses modell elérhető lesz öt ülésessel is. A két hátsó ülés elhagyásával a tágas Peugeot még mindig teljesít minden elvárást, amit a családi autók felé támasztanak a vevők, ugyanakkor igazi rekorder lesz a raktér méretét tekintve. A második üléssor mögött majdnem egy teljes köbméter (994 liter) a poggyásztér, s ha ledöntjük a hátsó üléseket, akkor 2,3 köbméterre nő a térfogat – ekkora raktér pedig személyautókra nem, csak furgonokra jellemző. A Peugeot az oroszlan napján arról is beszámolt, hogy továbbra is igyekeznek az élen járni az anyagok újrafelhasználásában is. Az E-3008-ban felhasznált anyagoknak például a 85%-a visszanyerhető, sőt a ma készülő modellek már eleve 24%-nyi reciklált anyagot tartalmaznak. ■



VILLÁMGYORS MINDENNAPOK, LASSAN MOZDULÓ SZABÁLYOK

- felelősségbiztosítás mikromobilitási eszközökre -

Az elmúlt években Budapest utcái, de a kisebb városok terei is látványosan átalakultak: elektromos rollerek, segway-ek, e-biciklik és más, modern mikromobilitási eszközök pörögnek mellettünk a járdán vagy az útesten. Ezek az apró, csendes, de villámgyors szerkezetek nem csak divatot teremtettek, hanem új közlekedési korszakot is nyitottak – ugyanakkor új veszélyeket és kérdéseket is hoztak magukkal.

MI IS AZ A MIKROMOBILITÁSI ESZKÖZ?

Nem csak az elektromos rollerre gondolunk: minden olyan, jellemzően egy vagy két személy szállítására alkalmas, könnyű, elektromos vagy emberi erővel hajtott közlekedési eszköz ebbe a kategóriába tartozik, ami gyorsabb, mint a hagyományos bicikli, de nem ér fel egy autóval. A városi közlekedést forradalmasítják, parkolásuk gyerekjáték, használatuk élmény – és néha kihívás is egyben.

MI A BAJ A JOGI SZABÁLYOZÁSSAL?

A helyzet azonban nem ennyire felhőtlen: ezeknek az eszközöknek a jogi háttere – egészen tavalyig – gyakorlatilag teljesen rendezetlen volt Magyarországon. A szabályozás nélküli közlekedés azonban nemcsak a felhasználókat, de a közlekedés minden résztvevőjét veszélybe sodorhatja. Gondoljunk csak bele: egy forgalmas zebrán, vagy éppen a bicikliúton elhaladó roller, ami a kelleténél gyorsabban száguld, súlyos balesetet is okozhat. És vajon ki fizeti a kárt?

JOGSZABÁLYVÁLTOZÁS 2024-BEN – EGY LÉPÉS ELŐRE

A tavaly nyáron életbe lépett módosítás végre meghatározta, mit tekintünk mikromobilitási eszköznek, és az e-rolleresekre, segway-esekre is kiterjesztette a közlekedési szabályok egy részét. Ám a felelősségbiztosítás kérdése továbbra is sokakat érint, hiszen nem kötelező, de annál hasznosabb: egy koccanás, sérülés vagy anyagi kár esetén, ha nincs biztosításunk, könnyen súlyos százezreket, akár milliókat is fizethetünk a zsebünkben.

MIÉRT KELL FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS?

A mikromobilitási eszközök gyorsak, néha kiszámíthatatlanul mozognak, és gyakran nem a megszokott útszakaszokon közlekednek. Egy óvatlan mozdulat – akár csak egy kavics a járdán – is balesetet eredményezhet, és ilyenkor nemcsak magunkban, hanem másban, más tulajdonában is kárt tehetünk. Ezért olyan fontos a felelősségbiztosítás: ez az a háttér, ami nyugalmat ad, ha megtörténik a baj.

EURORISK: GYORS, EGYSZERŰ, ONLINE

A jó hír: ma már pofonegyszerűen, online is köthetünk felelősségbiztosítást a mikromobilitási eszközünkre. A www.eurorisk.hu oldalán pár kattintással elindíthatjuk a kötési folyamatot, legyen szó elektromos rollerről, e-bicikliről vagy akár hoverboard-ról. Nincs hosszas papírmunka, nincsenek felesleges körök, csak a biztonság – percek alatt.

ÉRDEMES MA BIZTOSÍTANI MAGUNKAT

Bár a jogszabályok lassan követik le a mikromobilitás robbanásszerű terjedését, a felelősség kérdése nem várhat. Egy szerencsétlen ütközés bárkivel megeshet, a felelősségbiztosítás viszont már most is segít. Gondoljunk csak bele: mennyivel nyugodtabbak vagyunk, ha tudjuk, hogy nemcsak magunkra, hanem a körülöttünk közlekedőkre is gondoltunk!

NE BÍZD A VÉLETLENRE, INKÁBB KATTINTS AZ EURORISK.HU-RA!

A mikromobilitás a jövő, de a felelősségteljes közlekedés már a jelen. Ne hagyd, hogy egy apró hiba miatt megkeseredjen a modern, gördülékeny városi élet – köss felelősségbiztosítást a www.eurorisk.hu oldalán, és élvezd a szabadságot gondtalanul!

A város a tiéd – de a felelősség is!

Ne csak trendi legyél, hanem okos is – biztosítsd magad, mielőtt elindulsz!

www.eurorisk.hu



SZOKATLANNÁ ÚJULNAK A RENAULT FURGONOK

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

Ha ma szembejönne velünk, talán azt hinnénk, egy tudományos-fantasztikus film forgatására tévedtünk: a Renault furgoncsaládjának következő generációja minden, csak nem a megszokott. A 2024 őszén bemutatott Renault Estafette koncepciójármű által megelőlegezett, a teljes palettára kiterjesztett formavilágtól kezdve a hajtásláncig minden innovatív, jövőbe mutató, formabontó és végtelenül ötletes. A tisztán elektromos trió célja azonban nem a meghökkenés, hanem a minél hatékonyabb munkavégzés, és ehhez alapvető szokásokat kellett újragondolni. Míg a Renault a személyautóknál karakterükben is visszanyúl a fél évszázaddal ezelőtti sikermodelljéhez, a haszonjármű-üzletágban más utat választottak.

A dizájn egységes és teljesen új, a nevek azonban a múltból táplálkoznak – a filozófiát átmentették, ám nosztalgia helyett minimalista, modern formavilágot alkalmaztak.

A pontos műszaki részleteket később hozza nyilvánosságra a Renault, néhány alapvető információt azonban már most is lehet tudni. Teljes egészében szoftveralapú járművekről lesz szó, amelyek a megvásárlást követően folyamatosan frissíthetők, tökéletesíthetők lesznek, így az idő múlásával egyre aktuálisabb, modernebb, nagyobb tudású áruszállítóval dolgozhatnak az ügyfelek.

Szintén az alkalmazkodóképességet erősíti, hogy a Renault-csoport, a Volvo-csoport és a francia logisztikai piac egyik vezető szereplője, a CMA CGM-csoport vegyesvállalata, a Flexis bevonásával megvalósuló furgonok úgynevezett „gördeszka” (skateboard) platformot alkalmaznak. Ez egyetlen egységben tartalmazza az akkumulátort, a villanymotor(oka)t és a futóművet, ami rugalmassá és gazdaságossá teszi a típusok életciklusa során aktuálissá váló frissítéseket, új karosszériaváltozatok bevezetését. A speciális felépítmények gyártói számára szintén eddig elképzelhetetlen lehetőségeket nyit meg ez a kialakítás.

TRAFIC E-TECH ELECTRIC

Formailag ugyanolyan friss, mint társai, ám mivel egy jelenleg is létező, konvencionális felépítésű modell örökebe lép, a negyedik generációs Renault Trafic okozza majd a legnagyobb meglepetést. Pontosabban az, hogy az elődökhöz képest milyen jellemzőkkel bír, hiszen a speciális gördeszka-architektúrának és a sarkakba kitolt kereknek köszönhetően akkora helyen tud majd megfordulni, mint a Renault Clio. Ez így is szépen hangzik, de tegyük mellé a konkrét számokat, mert azok még nagyobbat ütnek: míg a jelenlegi Trafic tengelytávától függően 11,8-13,2 méteres átmérőjű körön képes megfordulni, a városi kisautó Clio (és ezek szerint a következő Trafic) számára 10,4 méter is elegendő a 180 fokalos irányváltáshoz! A nagy



tengelytáv hatalmas és jól kihasználható belső teret eredményez, így nem kellett a magasságon nyerni térfogatot: a 190 centiméter alatt húzódó (jelenleg 196 cm fölé nyúló) tetőlemez azt jelenti, hogy Trafic probléma nélkül be tud állni minden mélygarázsba. A Trafic formai jegyei a testvérmodellekét tükrözik, az orron a háttérvilágítású logó két oldalán nappali világítást találunk, az üzemi fényszóró közvetlenül a lökhárító fölött helyezkedik el. Oldalról hangsúlyosan geometrikus a dizájn, és bár a Traficot meghatározó „púp” mostantól hiányzik a fülke tetejéről, az oldallemezek domborítása izgalmas játékosságot visz a feszes vonalakba. Hátul magasra emelt, sérüléstől védett, 3D belső szerkezetű lámpatestek, aszimmetrikus ajtó-kialakítás, valamint a légellenállást csökkentő, ezzel a hatótávolságot növelő tetőszárny határozza meg a jármű karakterét.

ESTAFETTE E-TECH ELECTRIC

Az 1959-től 1980-ig gyártott Estafette a Trafic közvetlen elődje, így a két modell történelmileg ugyanabba a kategóriába tartozott. Az újkori Estafette azonban – érthető módon – egészen más pozícionálást kap: az 527 cm hosszú, 192 cm széles jármű extrém nagy, 260 centiméteres magasságával ideális kézbesítőjármű, amelynek rakterébe akár egy 190 cm magas sofőr is kiegyenesedve léphet be.

A felfelé elnyújtott dizájnhoz igazodva az orrkialakítás egészen más, mint a Trafic furgonon, és a megketőzött A oszlop is hangsúlyosabban érvényesül: ez a formai megoldás minimálisra csökkenti az első holtteret, és nem csak egyszerűbbé, de biztonságosabbá is teszi a manőverezést. Az Estafette raktere oldalról és hátulról egyaránt különleges ajtókon keresztül kö-

zelíthető meg: az előbbi rejtett sínen csúszó tolóajtó, míg hátul felfelé tolható rolót találunk – ennél helytakarékosabb megoldást még nem találtak ki –, az ajtónyílásba robusztus acél fellépőn keresztül juthatunk be kényelmesen.

GOELETTE E-TECH ELECTRIC

Míg az Estafette és a Trafic elsőkerék-hajtású furgonok voltak, az 1956-ban bevezetett Goelette, valamint utódja, az 1965-től gyártott Super Goelette a hátsó kerkein vitte át az aszfaltra a hajtóerőt (igaz, 1966-tól elsőkerék-hajtással is gyártották Goelette Trafic néven, mert a marketingben nincsenek véletlenek...) A Goelette csak 1982-ben vonult nyugdíjba, bár a Renault már 1980-ban bemutatta utódját, a Mastert.

A 2025-ös újraértelmezésben a Goelette névelődjének teherautós jellemzőihez kapcsolódik: a képeken is látható, dobozos felépítmény mellett billenőplatós teherjárműként, illetve fülkés alvázként is gyártják majd. A legizgalmasabb ezek közül nyilván az utóbbi. Ez ugyanis számtalan átépítés alapjául szolgálhat majd, amelyeknek extra funkcionalitást kölcsönöz a kiegészítők működtetésére is alkalmas, nagyfeszültségű elektromos architektúra.

Arányai és dizájnja egyaránt elárulják, hogy a Goelette nem más, mint egy B oszlopánál elmesztett Trafic. Ez egyben azt is jelenti, hogy csak átmítás a magasra szerelt felépítmény, a Goelette sem létravázra épül. A Renault a franciaországi Sandouville-ban fogja gyártani könnyű haszonjárműveinek új családját – a bevezetőben említett skateboard padló jóvoltából az eltérő méretű és karakterű típusok ugyanott készülhetnek, gyártásuk 2026-ban veszi kezdetét. ■





MUNKÁRA SZÜLETETT A TOYOTA LEGNAGYOBB AUTÓJA

Már a Toyotánál is találni igazán nagy furgont. A kínálat legerősebb dízelmotorjával és automata váltóval teszteltünk a Proace Maxot.

CARNET **M5**

A Toyota kínálatára sosem lehetett igazán panaszkodni, hiszen mindenféle igényre volt megfelelő négykerekű válaszuk. Egyetlen kivétel azért mégis akadt: a nagy furgonok piaca. 2023 novemberében azonban ezt a szegmenst is teljesen lefedték: a Proace és a Proace City nagy testvért kapott a Proace Max képében, mely választható tisztán elektromos formában, valamint dízelmotorokkal is.

OLASZ ÉS FRANCIA VÉR

Tekintettel arra, hogy a Proace család két kisebb tagja is a Stellantis-konzernnel együttműködésben született, nem volt meglepő, hogy a nagy tesó is innen ered. Amikor a Proace Max létezésére fény derült, a Proace és a Proace City ráncfelvarrást kapott, arcukat sokkal jobban idomult a japán márkánál mostanában láttott formavilághoz. Ebből a Proace Max még kimaradt, így nem meglepő, ha egyesek tisztán a Toyota-logós Fiat Ducatöt látják. Nem rossz tipp a Peugeot Boxer, a Citroën Jumper, de még az Opel Movano sem, hisz az alap ugyanaz.

Mind közül talán a Toyotáé a legfunkcionálisabb front-rész. A LED fényszórók alatt fekete lokhárítóbetéteket találunk, melyek egy szolid márkaemblémát fognak közre. A megjelenést jelen esetben a szín dobja fel: a fehérnél egy árnyalattal szürkébb fényezés ugyanúgy 290 ezer forint, mint a szürkeárnyalatos skála másik végén lévő éjfékete külső.

MINDENFÉLE FELADATRA ALKALMAS

Persze egy ilyen autónál a külső az egyik legkevésbé fontos tényező, a teljes szolgáltatási csomag számít, amelyben az ár, a maradványérték, a megbízható-



ság, a garancia, a kereskedői és szervizháttér is fontos. Ha magát a terméket nézzük, a vásárlás egyik első szempontja a fülke mögött keresendő. A Toyota Proace Max háromféle tengelytávval és háromféle magassággal összesen hat különböző méretben érhető el zárt áruszállítóként. Tesztautónk a kínálat közepe: az L3H2 modell 5998 mm hosszú és 2524 mm magas, 4035 mm-es tengelytávval. Létezik alvázass karosszériaváltozatos Proace Max is kétféle hosszban, akár gyári platós felépítménnyel is. A platós verziókból kapható billenőplatós felépítmény, de összeállítható ponyvás hátsó rész, szigetelt dobozos felépítmény vagy az alvázra szerelve dobozos hűtőautó is. Hűtőautót még a zárt áruszállítókból is képesek csinálni, azaz a lehetőségek tárháza bőséges.

Feladattól függően a raktér borítása is változhat. Tesztautónk faborítású raktere bővelkedik rakományrögzítő szemekben. Nemcsak a padlóba, a magasabb részekre is jutott ezekből. A fülke szinte függőleges hátfala, valamint a hátsó kerekek szögletes borítása segítenek abban, hogy a 3705 mm hosszú, 1932 mm magas, 13 köbméteres teret maximálisan kihasználhassuk. A sötétebb órákban jól jön az erős fényű LED-világítás, mely a legjobbak közé tartozik kategóriában. Ami a raktérbe jutást illeti, létezik egy és két tolóajtós változat is. Hátról az ajtók legalább 180 fokban nyílnak, de ha valakinek ez kevés, kaphat 270 fokban nyíló ajtós Toyota Proace Maxot is.

ELEKTROMOS ÁRUSZÁLLÍTÓ IS LEHETNE BELŐLE

Nemcsak felépítményben kínál számtalan lehetőséget a Toyota Proace Max, motorkínálata is széles. A 2,2 literes, négyhengeres dízel háromféle teljesítményszinttel (120, 140 és 180 LE) érhető el, ebből a két erősebb változathoz pedig hatfokozatú kézi mellett nyolcfokozatú automata váltó is választható – ezeknél a maximális forgatónyomaték magasabb, mint a manuális változatoknál. Tesztautónkban a dízelkínálat csúcsa dolgozott, automata váltóval, 450 Nm-es csúcshyomatékkal. Dízelmotorral a maximális hasznos teherbírás akár 1500 kg, a vontatási kapacitás pedig 3000 kg is lehet a jármű hosszának és magasságának kombinációjától függően.

Még több erőre számíthatnak azok, akik az elektromos hajtás mellett teszik le a voksukat, miközben alig szenved csorbát a használhatóság. Az elektromos változat 200 kW (270 LE) teljesítményű, a csúcshyomaték 410 Nm, az energiaellátásról pedig egy 110 kWh-s akkupakk gondoskodik. Akár 1500 kg hasznos teherbírásával és 2400 kg vontatási képességével az akkumulátoros elektromos Proace Max kategóriája

legjobbjai közé tartozik, hatótávja pedig akár 420 km is lehet. Haladás közben az alapfelszereltség részét képező Toyota Safety Technologies biztonsági és vezetéstámogató rendszerei nyújtanak segítséget a sofőrnek. Alapáron is olyan eszközöket tartalmaz a technológiai csomag, mint az emelkedőn indulást segítő, a sávléghagyásra figyelmeztető, a sávtartó, a táblafelismerő rendszerek vagy a tempomat. Bővebb felszereltség esetén érkezik a fedélzetre a tolatókamera, a parkolóradarok és a 30 km/órás tempóig magától lassító adaptív sebességtartó automatika.

VEZETÉS

Tekintettel arra, mennyi különféle formában kapható a Toyota Proace Max, nagyjából annyiféle véleményt is lehetne róla írni. Egy rövidebb és kisebb zárt áruszállító ugyanis értelemszerűen másképp viselkedik, mint egy nagyobb és magasabb, és a képletbe még bele sem kevertük a platós változatokat. Az általunk kipróbált tesztautó például a kínálat közepét jelenti méretbeli szempontból, de a legszűkebb belvárosi utcákon talán már túlságosan nagyoknak bizonyulhat a maga 14,3 méteres fordulókörével.

ÁRAK

Már nettó 10,15 millió forintért hozzá lehet jutni a CarNetnél új Toyota Proace Maxhoz, ez a legkisebb zárt áruszállító a leggyengébb dízelmotorral. A teljes árlistán számtalan különböző összeg található, de aki vet rá egy pillantást, az látja, hogy nem emelkednek meredeken az autó méretének növekedésével vagy az erősebb motorokkal párhuzamosan. Felfedezhető az is, hogy a legnagyobb furgonokat nem kínálják a leggyengébb motorokkal, ez is egyensúlyban van.

Akinek akkora méretű Toyota kell, mint a tesztautó (L3H2), az már nettó 10,9 millió forintért is talál 120 lóerős variáns. 180 lóerővel és automata váltóval az összeg 13,85 millió forintra nő, ha pedig több komfortra és extra funkcióra vágyunk, akkor 15,76 milliós nettó indulóösszeggel kell kalkulálni.

ÉRTÉKELÉS

A Proace Max révén a Toyota is beszállt a nehézfiúk közé. Haszongépjárműve a vevőkör igényeinek megfelelően személyre szabható és átalakítható, ezzel az első fontos lépést meg is tették a vásárlók megnyerése felé. A következő talán az lehetne, hogy még jobban kiemeljék az igazi Toyota-értékeket, és megmutassák, miért érdemes az ő autójukat választani a Stellantis-féle haszonjárművek helyett. ■



Supercortemaggiore
potente benzina Italiana

AGIP

minore consumo

AGIP

AGIP F.1

MULTIGRADE

ALL'AVANGUARDIA SU PIANO MONDIALE

L'OLIO DAI SETTE PREGI

AGIP F.1

ITALOIL
RAFFINERIA - FIUME

ITALOIL
RAFFINERIA - FIUME

BENZINA VICTORIA

difendo un grande capitale!

Supercortemaggiore
la potente benzina italiana

Servizio AGIP

4 OPERAZIONI
2 MINUTI

Supercortemaggiore
la potente benzina italiana

PETROLINA

Supercortemaggiore
la potente benzina italiana

Supercortemaggiore
la potente benzina italiana

ENERGOL VISCO-STATIC
l'olio raffinato 5 volte

AGIP F.1
MULTIGRADE

L'OLIO DAI SETTE PREGI

AGIP F.1
MULTIGRADE

L'OLIO DAI SETTE PREGI

LITTORIA

macchine di classe
esigono
prodotti di classe

Italol

per motori

Agipgas

il gas liquido del
fuoco italiano

LITTORIA

IL SUPER CARBURANTE ITALIANO

LITTORIA

macchine di classe
esigono
prodotti di classe

LITTORIA

macchine di classe
esigono
prodotti di classe

AGIP

ITALOIL

RAFFINERIA ITALIANA PETROLI - ROMA

Supercortemaggiore
la potente benzina italiana

Gran Premio '88
insieme ai protagonisti

AgipPetroli

AGIP

DEITINGEN NI

AGIP

DEITINGEN NI

Agip Sint 2000
l'olio "Campione del mondo" Rally

GOODYEAR

Ferrari e Agip.
In due si vince meglio.

PETROLINA

Supercortemaggiore
la potente benzina italiana

AGIP

Agip Sint 2000
l'olio "Campione del mondo" Rally

Enilive kenőanyagok

Érezd a teljesítményt



Enilive Austria GmbH Magyarországi Fióktelepe • 2040 Budaörs, Szabadság út 117. C/1.

Tel.: +36-23/525-904 • E-mail: office.hu@enilive.com

Kenőanyag műszaki vevőszolgálat • Tel.: +36-23/525-902 • E-mail: oilservice.hu@enilive.com



enilive

oilproducts.enil.com

OPEL KERESKEDÉST NYITOTT A CARNET

Kibővítette kereskedelmi portfólióját a CarNet, amelynek hálózatában immár az Opel márka modelljei is elérhetőek. A CarNet hozta létre az Opel új formanyelvének megfelelő első hazai autószalont.

Megnyílt a CarNet legújabb autószalona, amely egyben egy új márka megjelenését is jelenti Magyarország egyik legnagyobb autókereskedő cégének életében. „Ez egy új kezdet a CarNet életében. Több mint tíz éve foglalkozunk Opel járművek szervizelésével a CarNet budakalászi telephelyén. Idén pedig sikerült megszereznünk az értékesítési lehetőséget is” – mondta a megnyitón **Kátai Ferenc**, a CarNet Invest Zrt. ügyvezető igazgatója.



A szakember hangsúlyozta, hogy a jelenlegi turbulens időszakban többen is elbuktak, de a CarNetnél úgy gondolták, a nagyon magas elvárások ellenére ez a legjobb időpont arra, hogy befektessenek az Opel márkába. „A csapatom nevében is azt ígérhetem, hogy minden meg fogunk tenni, hogy a lehető legmagasabb színvonalon képviseljük ezt a márkát is. Nagyon erős, stabil, megbízható partnere kívánunk lenni az Opelnek.”

Az Opel a huszadik márka a CarNet-csoport portfóliójában, amelynek ügyfeleit teljes körű kiszolgálással fogadják. Érdekesség, hogy a CarNet az egyetlen kereskedő hazánkban, amely értékesíti a Stellantis csoport alá tartozó összes európai márkát, így az Alfa Romeo, a Fiat, a Jeep, a Peugeot és a Citroën is elérhető a kínálatukban. Az ünnepélyes megnyitón beszédet mondott a Magyarországra érkezett Florian Huettl, az Opel vezérigazgatója is: „Fontos, hogy Magyarországon új üzleti partnerek látnak lehetőséget az Opel márkában és azzal, hogy beruháznak egy új kereskedés létrehozásába, a márkának szavaznak bizalmat.”

Az Opel megújult termékpalletájával, legújabb szabadidő autóival és valamennyi modelljében kínált hagyományos, hibrid vagy teljesen elektromos hajtásláncaival igazán jó ajánlat a potenciális ügyfeleknek. Abban, hogy ezek az Opel újdonságok eljussanak a vásárlókhoz, a márkakereskedéseknek továbbra is meghatározó szerepe van. Folyamatosan fejlesztjük hálózatunkat a modernitás és a professzionalizmus jegyében, amire a mai környezetben szükségünk van, és a mai nap jó példa egy ilyen előrelépésre.” – tette hozzá.

A CarNet Triplex budakalászi telephelye az első olyan Opel autószalont Magyarországon, amely eleve a márka új arculatának megfelelő kialakítással jött létre. „Tisztább, korszerűbb az új márkalogóval jelzett Opel arculat, amely összhangban van a modellek friss és markáns formanyelvével.” – mutatta be az újítást **Rosta Gergely**, az Opel országigazgatója a rendezvényen.

Ez az új Opel arculat néhány hónapon belül az ország összes kereskedésében megjelenik. A CarNet Triplex telephelyén továbbra is kiemelten foglalkoznak a járművek szervizelésével, így a magasan képzett autószerelők mellett karosszérialakatosok és fényezők is rendelkezésre állnak, hogy az ügyfelek hosszan élvezzék a cég által kínált autók kényelmét.

A szalon megnyitásával együtt debütált Magyarországon az új Opel Frontera, amely nagy reményekkel indul a hazai vevők figyelméért. Jól jelzi ezt, hogy a Crosslandhez képest kétszer annyi darabot szállít majd hazánkba az Opel belőle. Ráadásul az eddig befutott megrendelések negyede az elektromos hajtású változatra szól. Az új elektromos Frontera induló ára 10 590 000 forint, a hibrid változat alaptól 8 790 000 Ft. ■





NÉZD MEG
A VIDEÓT!



A MAGYAR VÁSÁRLÓK ABSZOLÚT KEDVENCE

A 2024-es évben újfent a Suzuki adta el a legtöbb új személyautót Magyarországon. Három kategóriában is diadalmaskodott a kisautó-specialista.

CARNET AUTO-FORT

A Suzuki hazai gyárának üzembe állása, azaz 1992 óta idén huszonegyedik alkalommal bizonyult piacvezetőnek Magyarországon a japán autómárka: 15 732 eladott autóval a teljes piaci forgalom 12,94 százalékát tudhatta magáénak az autógyártó. 20 eladott Suzukiból 17-et (85,7%) a cég két esztergomi gyártású típusa, a Vitara és az S-Cross tett ki.

Miután egy évvel korábban az impozáns modellváltás nyomán a nagyobb S-Cross átvette a vezetést a házon belüli rangsorban, 2024-ben ismét a Vitara vitte a prímet: 6683 eladott példánnyal ez volt tavaly Magyarország legkedveltebb típusa; az S-Cross alig lemaradva, 6607 darabban volt a második legnagyobb számban forgalomba helyezett modell.



Míg az S-Cross és a Vitara a szubkompakt (városi) szabadidő-járművek mezőnyében versengett a vevők kegyeiért (ketten együtt a szegmens közel felét, 44,8 százalékát fedték le,) a 2025-ös RJC Japán Év Autójának megválasztott új generációs Swift a kisautók között vezette az eladásokat. 1867 eladott példánnyal a népes szegmens bő ötödét (20,55%) fedte le az immár csak hibrid hajtással forgalmazott, de kézi és CVT sebességváltója, illetve első- és összkerékhajtása jóvoltából széles választékot kínáló ferde hátú modell.

Bár a Suzuki hagyományos profilja miatt elemzésünkben a személyautókra összpontosítunk, feltétlenül említést érdemel az a modell, amely eredetileg négyülékes személyszállítóként debütált Európában, 2024-ben azonban már csak kisáruszáll-



lító-kivitelben volt elérhető. Természetesen a Jimnyről van szó, amely 863 literes rakterével, 916 mm hosszú padlójával, 1,3 tonna legnagyobb vontatható tömegével, valamint felezővel is felszerelt összkerékhajtásával olyan speciális szállítási képességeket vonultat fel, amelyekkel másutt nem találkozunk a piacon. Ezzel együtt is élünk a gyanúperrel, hogy a személyautó-alapú könnyű haszonjárművek szegmensében elért 32,3 százalékos részesedés részben nem a kiemelkedő közúti és terepalkalmasságnak, hanem a Jimny ellenállhatatlan stílusának volt köszönhető – a nem egészen 3,5 méteres Suzuki pusztá megjelenésével megnyeri magának a szemlét. Korai még megmondani, hogy mit hoz a Suzuki számára a 2025-ös esztendő az eladások terén. Az mindenesetre bizonyos, hogy ebben az évben új korszak kezdődik a márka életében: a tisztán elektromos hajtású e-Vitara piaci bevezetésével a márka irányt vált, magasabbra pozicionálja magát – egyben egy olyan ultramodern, innovatív technológiai platformot vezet be, amely a jövőben további típusok alapjául is szolgál majd.





HELLO KGM!

ITT AZ ÚJ ACTYON

Az Actyon húsz évvel ezelőtt a Ssangyong meghatározó modellje, a piac első terepkupéja volt. Most, hogy a Ssangyong KGM néven folytatja hetven éves történetét, az új Actyon markáns, mértékteremtő modellként tér vissza

CARNET FOR-TOP

VISZLÁT, SSANGYONG, HELLÓ, KGM!

Mostantól Magyarországon is új néven szólítják a legnagyobb tradíciókkal rendelkező koreai autómárkát és annak termékeit. A KGM pedig nem üres kézzel jött hazánkba: bevezetésével egy időben debütált a vadonatúj Actyon, a márka rég várt, divatos vonalvezetésű, nagy tudású modellje.

A Torres modellen debütált, új formanyelv az Actyonban teljeseedik ki, a 474 cm hosszú, 191 cm széles karosszéria felett 168 cm magasban húzódik a tető, amely lebegni látszik, köszönhetően a sötétített A- és B-oszlopoknak. A meredek orr és far robusztus külsőt, a nagy hátsó túlnyúlást felfelé húzott vonalvezetéssel társító dizájn dinamizmust kölcsönöz az autónak, a határozott, keskeny formátumú LED-es lámpatestek egyszerre keltenek prémium és fiatalos hatást.

Ez a kettős karakter az utastérben teljeseedik ki. Az emelkedett alaphangulatot a kéttónusú kivitelű, akár kontrasztos öltésekkel varrott, steppelt bőrülések teremtik meg, míg a hatszögletű kormánykerék, a közös üvegpanel mögé rendezett, dupla digitális kijelző és a rendkívül funkcionális belső kialakítás a fiatal ügyfélkör ízlését és igényelt szolgálja ki.

A felszereltség kiemelkedő: hátul is fűthető ülések és nagy teljesítményű USB-C telefontöltő aljzatok állnak az utasok rendelkezésére. Az első ülések fűthető és szellőztetők, a széles központi könyöklőn mély rekesz, pohártartók és az automata sebességváltó irányváltó

kapcsolója teremt valódi kapitányi környezetet. Mindkét ülésorban számtalan tároló alkalmaság segíti a személyes tárgyak biztonságos elhelyezését. A kényelmes utazásról a bőséges helykínálat mellett panoráma napfénytető, csendes utastér (köszönhetően a laminált ablaküvegeknek és a csökkentett gördülési zajú abroncsoknak) és új generációs operációs rendszerre épülő infotainment rendszer gondoskodik, az ülések osztott ledöntésével 1568 literre bővíthető csomagtartó ajtaja érintés nélkül, motorosan nyitható. 2025-ben alapvető elvárás a fejlett vezetőtámogató funkciók jelenléte, és az Actyon nem is okoz csalódást: körben minden irányban figyeli a jármű környezetét, vezetés és manőverezés közben egyaránt reagálva a felmerülő veszélyhelyzetekre. A passzív biztonságról jelentős arányban (78%) nagy szakítószilárdságú acélból készített vázszerkezet, továbbá nyolc légzsák gondoskodik. A KGM legjobb hagyományához híven az új Actyon is összerékhajtást kapott, meghozza zárható nyomtatékelosztással, így a divatos megjelenéshez valódi terepalkalmasság társul. A hajtóerőt 163 lóerős, 1,5 literes, közvetlen benzinbefecskendezéses turbómotor biztosítja, a sebességváltó kézi vagy automata, mindkettő hatfokozatú.

A vadonatúj KGM Actyon már megrendelhető, belépő ára 15 999 000 Ft. További részletekért keresse fel a CarNet For-Top tatabányai márkakereskedését.







CARNET TRUCK

kishaszongépjármű

Kárügyintézés | Javítás | Felépítmény-gyártás | Készletek

**PLATÓS | DOBOZOS
BILLENŐPLATÓS | PONYVÁS
felépítmények**

www.carnet.hu/truck

EUROLEASING

MBH CSOPORT

A legjobb lízingajánlatok a nyári szezonra



www.autostart.hu

THM: 0%-30,5%

FIATALOKRA ÉPÜLŐ FELNÖTT SIKEREK

A Vasas Akadémia női élvonalbeli együttese a 6. helyen zárta a bajnokságot.

A Vasas Akadémia női élvonalbeli együttese tavaly a 6. helyen zárta a bajnokságot. Ehhez képest visszalépésnek tűnhet az idei 7. hely, ám ezúttal is érdemes a számok mögé tekinteni. A vezetőedzői posztot 2024. nyara óta betöltő Nenad Markovic pedig pontosan ezt tette a szezon értékelésekor.

„A helyezés tekintetében eggyel valóban visszaléptünk a tavalyihoz képest – tekintett vissza a 2024/25-ös bajnoki idényre Nenad Markovic. – De ha azt is figyelembe vesszük, hogy a mezőnyből kiemelkedő hat legjobb együttes mögött végeztünk, akkor már árnyaltabb, a valósághoz közelebbi képet kapunk. Éppen ezért, nagyon is elégedett vagyok a lányokkal, úgy érzem, kihoztuk ebből a szezonból a maximumot. A már említett első hat csapat a nemzetközi kupaküzdelmeknek is részese, így azt is nagy dolognak tartom, hogy fel tudtuk venni velük a harcot. Ugyanakkor minden egyes idénynek megvan a maga története, nem a végeredmény az egyetlen összetevője a reális értékelésnek. Különösen nem egy akadémia esetében. A játékosok egyéni technikai és taktikai fejlődése, a sérülésmentes felkészülés, a minőségi edzőmunka és a jó hangulat legalább olyan fontos, mint a végső helyezés”

Nenad Markoviccsnak ráadásul ez volt az első éve vezetőedzőként Pasaréten. Ez pedig annak ellenére is újdonság volt a csapat számára, hogy a korábbi másodedzőt nagyon is jól ismerték a játékosok. Az új helyzetet mindenkinek meg kellett szoknia, össze kellett csiszolódni, ami a végére egészen jól sikerült. A szerb szakember tehát nem bánta meg a tavalyi döntését, így amikor most egy kétéves szerződést kínált számára az akadémia vezetése, azonnal igent mondott rá. Elsősorban azért, mert kifejezetten eredményesnek tartja a mögöttük álló egy évet, úgy gondolja, hogy jó munkát végeztek. Még akkor is, ha ez most éppen a hetedik helyre volt elegendő és a kupában sem tudtak a tavalyihoz hasonló meglepetést okozni. A csapat azonban fejlődött, egyénileg pedig mindenki előbbre lépett.

A szakember szerint taktikailag nem csak egyéni, de csapat szinten is sokat fejlődtek, ami alatt elsősorban a játék olvasását, és a helyzetek jó felismerését érti. Ezzel párhuzamosan a már említett egyéni képzésre is nagy súlyt fektettek, miközben az erőnlétben is sokat dolgoztak. A jövőben is igyekeznek

majd egyensúlyban tartani ezeket a különböző területeket, így segítve fiatal játékosokat a folyamatos fejlődésben.

„Az alapszakasz szerintem kifejezetten jól sikerült, a rájátszásban való szerepelés volt a célunk, amit a vártnál korábban be tudtunk biztosítani – tekintett vissza az idény alakulására Nenad Markovic. – Ez megadta a lehetőséget arra, hogy a play-offra többet készülhessünk, mondjuk úgy, hogy az épület második emeletének építését, már ekkor megkezdhattuk. A rájátszás viszont egy egészen más történet volt, összességében nagyon elégedett vagyok a lányok küzdeni tudásával, különösen a DVTK elleni meccseken mutatott harcosságukkal. Ezek a találkozók azért megmutatták, hogy mi rejlik bennünk valójában.”



A siker kulcsa azonban a rajt volt, a jó kezdésnek köszönhetően minden könnyebb volt a folytatásban. **Nenad Markovic** nem tagadja, hogy a legnagyobb kihívásnak az edzőváltás tényét érezte, minden erejével azon volt, hogy ezt megkönnyítse a játékosok számára. Igyekezett egyfajta folytonosságot vinni az életükbe a munkamódszer terén. Ennek azért is volt nagy jelentősége, mert az évek során szeretné egyre feljebb

és feljebb építeni a csapatot, valamint a játékosokat.

„Az idén talán még a szokásosnál is több fiatalunk mutatkozhatott be az élvonalban, amire nagyon büszkék vagyunk – hangsúlyozta a Vasas Akadémia képző, nevelő munkájának sikerességét a szakember. – Láthatóan mind megtalálták helyüket a csapatban, s ebben annak is nagy része volt, hogy sok edzésen velünk voltak. Látták, tapasztalták, érezték, hogyan is néz ki egy felnőtt élvonalbeli csapat, hogyan kell ezen a szinten dolgozni. Ennek az ismerkedési folyamatnak – amelyet nagyban megkönnyített, hogy az U16-os együttesben már sokukkal dolgoztam – a következő szezonban lesz majd meg igazán az eredménye, szerintem mindannyian szintet fognak lépni. A fiatalok folyamatos beépítése terén semmi sem fog változni, újabb U18-as játékosok kerülnek majd fel a felnőttek közé. Az ő esetükben a szorgalom, a tanulás iránti vágy, az új dolgok kipróbálása iránti érdeklődés és a türelem a legfontosabb. Azokból válhat jó kosárlabdázó, akikben mindez megvan. Más út nem vezet a legjobbak közé.”

Fotók: Vasas Akadémia/MKOSZ

A SIKER KULTÚRÁJA PASARÉTEN

Bronzérmet szerzett a Vasas Akadémia NBI/B-s férfi együttese

Bronzérmet szerzett a Vasas Akadémia NBI/B-s férfi együttese a 2024/25-ös szezonban. Az egy évvel korábbi hetedik helyezéshez képest ez nagy előrelépés, Stephen Arigbabu vezetőedző azonban a számszerű eredménynél fontosabbnak tartja a folyamatos fejlődést. De ez nemcsak az ő véleménye, a pasaréti kosárlabdázás filozófiájának is legfontosabb pillére. *„Papíron valóban jobb teljesítményt nyújtottunk, mint tavaly, de én nem szeretem pusztán a végső helyezés alapján megítélni a szezont – kezdte értékelését a német szakember. – A mi célunk, hogy folyamatosan, napról napra, hétről hétre és hónapról hónapra fejlődjünk. Aki az idény eleji, majd a végi meccseinket össze tudta hasonlítani, az a két időpont közötti egyértelmű előrelépést is jól láthatta. Egyéni szinten éppúgy, mint a csapat esetében. Számomra ez a legfontosabb, ahogy az akadémia számára is.”*

Stephen Arigbabu szerint a védekezés terén most is kiemelkedően jó munkát végeztek Pasaréten. A szezon végén viszont már a támadójáték javulását is örömmel konstatálhatta. Ez utóbbi egyébként már az év elején is egészen jól működött, ám a magasabb pontszámok elérésével ekkor még voltak nehézségeik. A hajrában viszont már könnyebben szerezték a kosaraikat, amely ugyan a csapatjáték fejlődését mutatta, valójában a játékosok egyéni előrelépésén alapult.

Pedig a szezon kezdete korántsem volt könnyű már ami a csapat összeállítását illeti. Erről így beszélt **Stephen Arigbabu**: *„A nyár folyamán jelentős változások történtek a tavalyi névsorhoz képest. Medve Máté és Cseh Botond távozásával két kulcsjátékosunk távozott. Előbbi nemcsak csapatkapitányunk, de legtapasztaltabb kosárlabdázónk is volt, míg utóbbi a liga legjobb fiatalja. A szezon elején ezt a helyzetet nem volt könnyű kezelni. Ám ahogy haladtunk előre, a csapat alkalmazkodó képessége révén egyre hatékonyabban ellensúlyoztuk ezt a veszteséget.”*

De már a nyári edzőtábor sem kezdődött gondtalanul, hiszen két játékosunk is gyorsan megsérült. Később **Olasz Ádámot** kellett hosszabb ideig nélkülöznünk műtétét követően, **Homoki Donát** pedig hátfájás miatt hagyott ki hosszabb időt. A szezon vége felé **Karosi Gergely** dőlt ki a sorból. Ennek fényében a német mester úgy fogalmazott, hogy az egész szezon egy hullámvasút volt, hegyek és völgyek között lavíroztak. Éppen ezért a csapat számára is a sérülések miatti folyamatos változások és kudarcok kezelése volt a legnagyobb kihívás. Neki pedig az, hogy ebben a helyzetben folyamatosan maximumot nyújtva ösztönözze a fiúkat a munkára és a fejlődésre.



„Mindenképpen az Idegenbell győzelmeket emelném ki a szezon pozitívumaként. Ha visszatekintünk a korábbi idényekre, hazai pályán mindig magabiztosabbak voltunk. Éppen ezért az ideai vendégként elért sikereink nagy önbizalmat és hitet adtak az együttesnek” – tette hozzá Stephen Arigbabu, aki nagyon örült annak, hogy a harmadik helyért játszhattak. A csapatnak extra motivációt adott, hogy a MAFC, vagyis a legnagyobb fővárosi riválisunk ellen léphettek pályára a bronzéremért. Éppen ezért nem is kellett nagyon biztatnia őket, a játékosok lelkesen tették a dolgukat. A Pasaréten hatodik évét töltő német szakember számára nagyon fontos, hogy az akadémia vezetőivel és edzőivel együtt dolgoztak ki egy programot és teremtettek meg valamit, amit jobb híján a „siker kultúrája” néven fogalmazott meg. Ha valaki értő szemmel néz a csapatra, azonnal látja,



hogy saját arca, egyénisége lett a gárdának.

„Erre nagyon büszkék vagyunk, de hol van még a munka vége? A célunk továbbra is a folyamatos fejlődés, messze vagyunk attól, hogy elégedetten hátra dőlünk. Bár ez utóbbi rám a sikerek idején sem igazán jellemző. Mindig van min javítani és kell is” – zárta értékelését Stephen Arigbabu.

Fotók: Vasas Akadémia/Mészáros Szonja



VILLANYAUTÓ- CUNAMIT INDÍT A TOYOTA

2026 végéig hat új, tisztán elektromos modellt vezet be Európában a Toyota.

Az offenzíva minden jelentős piaci szegmenst lefed, először azonban három szabadidőjármű érkezik.

CARNET **M5**



Éveken át kritizálták sokan a Toyotát azért, mert versenytársainál lassabb ütemben fejlesztett és mutatott be tisztán elektromos modelleket. 2024 végére aztán kiderült, hogy a multienergia útja volt a helyes (sőt, talán egyetlen járható) út: azok a márkák, amelyek mindent feltettek az akkumulátoros elektromos mobilitásra, súlyos problémákkal szembesültek, amint a piac a vártnál lassabb ütemben növekszik. Azzal, hogy kivárt, a Toyota most az elektromos járművek második hullámában vállalhat főszerepet: olyankor, amikor a potenciális vásárlók már túl vannak a kezdeti lelkesedésen, és nem lenyűgöző ígéretek, hanem működő megoldásokat várnak, megfizethető és jól használható formában.



A Toyota új generációs elektromos járművei elsőként a kontinens legfontosabb szegmenseit, a városi, kompakt és középkategóriás szabadidőjárművek piacát hódítják meg. Kora ősszel érkezik a minden fontos részletében megújuló bZ4X, ezt követi a tavaly decemberben megelőlegezett Urban Cruiser városi crossover, míg a kompakt Toyota

C-HR+ az év vége felé debütál Európában. Bemutatásuk során alulról felfelé, azaz a kicsitől a nagyobbak felé haladunk. Amikről most nem esik szó (hiszen semmi információnk nincs róluk), az a másik három villanyautó. Ezeknek egyelőre csak a sziluettjét mutatta meg a Toyota – innen viszont már tudjuk, hogy két személyautó mellett érkezik egy villanymotoros pick-up is! De egyelőre maradjunk a közeljövőnél, és a B, C és D szegmensbe érkező elektromos szabadidőjárműveknél.

TOYOTA URBAN CRUISER

Az Urban Cruiser nevet számtalanszor alkalmazta már amolyan jolly jokerként a Toyota, általában olyankor, ha egy bevált típusát egy új piacon kívánta bevezetni. Minden alkalommal városi crossovert takart a név, és ez ezúttal sincs másképp: a 2025-ös Urban Cruiser egy feszes vonalú, tágas szubkompakt SUV, amely 4285 mm-es karosszériájával pontosan beillik a Yaris Cross (4180 mm) és a Corolla Cross (4460 mm) közé, ugyanakkor az utóbbinál 6 centiméterrel nagyobb tengelytávot (2640 vs. 2700 mm) kínál, köszönhetően az elektromos platformnak.

Az Urban Cruiser választhatóan 49 vagy 61 kWh kapacitású akkumulátort kap. A kisebbikhez 106 kW-os (144 LE) villanymotor társul, a nagyobbikhoz pedig vagy egy 128 kW-os (174 LE), vagy két darab, együttesen 135 kW-ot (184 lóerőt) biztosító villanymotor rendelhető – utóbbi esetben értelemszerűen első- helyett összkerek-hajtást kapunk.

Az autó digitális műszeregysége és központi érintőképernyője (előbbi 10,25 utóbbi 10,1 colos képátlóval) közös üvegpanel alatt kapott helyet, a digitális szórakoztató és vezetőtámogató funkciók

TOYOTA CH-R+

Első hallásra csak egy pluszjel a különbség, ám ennél sokkal többről van szó: a CH-R+ ugyanis csak nevében (és persze sziluettjében) vállal rokonságot a közelmúltban megújult CH-R crossoverrel. Műszaki szempontból a bZ4X rokona – ez azt is jelenti, hogy ahhoz hasonlóan később sem lesz elérhető hibrid vagy tisztán benzinmotoros hajtással. A bZ4X-nél 17 centiméterrel rövidebb, ráadásul 10 centiméterrel megkurtított tengelytávon nyugvó CH-R+ dizájnját tekintve az Európában már ismert két modell szintézisének tekinthető. A Toyotánál mostanában uralkodó letisztult, áramvonalas formanyelv sportos dialektusát beszéli: az erősen csapott hátsó szélvédő kupés megjelenést eredményez, ugyanakkor elvileg a hátsó ülésorron nem csorbult a fejtér. A sportosság állítólag a vezetési élményben is érvényesül majd, a modell áthangolt rugókat, lengéscsillapítókat, kanyarstabilizátort és szervokormányt kap. Akárcsak az Urban Cruiser, a CH-R+ is kétféle akkumulátorral, három teljesítményszinten lesz elérhető. Az alapot egy

elsőkerék-hajtású változat adja, 123 kW (167 LE) csúcsteljesítménnyel, amihez bruttó 57,7 kWh kapacitású akkumulátor társul. A következő szint maga a megtestesült arany középut: az akkumulátor nagyobb, 77 kWh-s, villanymotorból itt is egy van, de a teljesítményt 165 kW-ra (244 LE) emelték. Ennek a verzióknak a hatótávolság a superképessége: egy feltöltéssel akár 600 kilométert is megtehet. Mindkét akkumulátor váltóáramról 22, egyenáramról 150 kW-tal tölthető. A csúcsmoделl a nagyobbik akkut két villanymotorral társítja, a rendszerteljesítmény 252 kW, azaz 343 lóerő, amivel az autó 5,2 másodperc alatt gyorsul álló helyzetből 100 km/óra.



TOYOTA bZ4X

Marad a név, marad a platform, és persze a külső formaterv is, az ismerős idomok alatt azonban minden változik, a belső kialakítástól a hajtáslánc összes eleméig. A donor a CH-R+, amely más piacokon bZ3C néven lép piacra – ugyanannak a koncepciónak az evolúciójáról van szó, érthető tehát, hogy a nagy testvér is részesül a modellprogram legfrissebb vívmányaiból.

Nemcsak a széles középkonzolos, 14" érintőképernyős cockpit egyezik meg a CH-R+ vezetői környezetével, de a teljes hajtáslánc-portfólió is. Ugyanazt a három konfigurációt kapja meg a bZ4X, a jelenleginél gyorsabban tölthető akkumulátoroknál azonban lesz némi eltérés: a belépő kivétel 57,7 kWh-s, a két erősebb modell 73,1 kWh-s kapacitást kínál – ez utóbbi tehát kisebb, mint a CH-R+ csúcsakkujja. A várható maximális hatótávolság ezzel összhangban 573 kilométer, amit – nem meglepetés – itt is az egymotoros, nagykis módoszat nyújt majd. A bZ4X fontos műszaki újdonsága még az akkumulátor előklímáztatási funkciója, ami lerövidíti az egyenáramú gyorsított időigényét. tonsági normákat, követendő gyakorlatokat. Ezek pedig a nem túl távoli jövőben hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a társadalom széles rétegei is közvetlen részeseivé váljanak a hidrogénalapú gazdaságnak. ■

FÉRFIAS JÁTÉK, AMIT KOMOLYAN KELL VENNI

Munkaeszköz, hobbijárgány vagy épp a közlekedés egyetlen opciója.
Az új Toyota Land Cruiser mindháromnak megfelel, és akár
hét személyt is elszállít. Teszteltük a terepjárót!

CARNET **M5**

A terepjárók napjaink közlekedésében kicsit amolyan veszélyeztetett állatfajok, hiszen folyamatosan új utak épülnek, egyre több helyre juthatunk el, egyre kevesebb a leküzdendő akadály. Létjogosultságuk persze nem szűnt meg, szerencsére nem tartunk még ott, hogy leaszfaltozzák a bolygó minden négyzetméterét, de tény, hogy visszaszorulóban vannak. Szerencsére azért akad belőlük még új is, mint például tesztünk alanya, a Toyota Land Cruiser. A modell története 1951 óta íródik, időközben pedig két irányba terelődött a gyártása, a kisebb és nagyobb sorozatra. Ott, ahol mindkettőt forgalmazták, ott előbbi általában a Prado utónevet kapta. Az európai piacra szánt Land Cruiser legfrissebb, ötödik generációját 2023-ban mutatták be, majd 2024-ben érkezett meg Európába.

NEM FOGJÁK SUV-NAK NÉZNI

Az előző Land Cruiser formavilágával a Toyota inkább ment a terepjárónak látszódnó, de a kikövezett utakról letérve hamarabb elakadó SUV-k világa felé ment, ám az új Land Cruiserrel nem ez a helyzet: itt már az első pillanatban tudja az ember, hogy nem anyataxival van dolga. 4925 mm hosszú, 1980 mm széles és 1925-1935 mm magas monstrumról van szó, azaz kis túlzással a végét

sem látjuk, és csak a legmagasabbak néznek át felette. A dizájn retró hangulatú, hozza a 70-es évek flingjét: maskulin, zömök, szögletes. Igazán akkor hasonlít a régi modellekre az új Land Cruiser, ha a limitált példányszámú, kerek lámpás First Edition kivitelét látjuk. Persze a szögletes LED-mátrix fényszórókkal sem vagyunk boldogtalanok: ezeknek kisebb a felületük, így nehezebben töri be őket valami a vadonban. Kimondható, hogy a külső megalkotásakor a funkció volt az elsődleges, de ezzel együtt a forma is mutató. Rövid túlnyúlások, szögletes sarkok, szűkebbre húzott alsó rész és nem túlcifrázott karosszériaelemek segítik a terepképességeket. Utóbbiakat úgy tervezték, hogy sérülés esetén könnyen cserélhetők legyenek. Az övonalat letolták a sofőrnél, ami praktikus is, segít a jobb kilátásban.

A szögletesség a kerékjáratok íveken, a 18 colos felnik felett, valamint a hátsó fényszórókban is megjelenik. Profilból erős vízszintes élek határozzák meg a Land Cruisert, ahogy az a régebbi modellekre is jellemző volt. Érdekesség, hogy a tesztautón nem látni Toyota-logót elől vagy hátul, csak a kiírt márka- és modellneveket, igaz, ez megfelel a mai trendeknek.

BELÜL IS HATALMAS

ANem csak kívülről idéz robusztus munkagépet a Land Cruiser, a belső sem marad le. A kormány és a műszerfal hozza a kint látott szögletességet, de ami először eszünkbe juthat, az az, hogy minden olyan nagy. Már az ajtó is hatalmas, de benézve az összes felületről elmondható ez: széles ülések, akkora könyöklő, hogy azon mindkét elől ülő alkarja elfér és ott a masszív váltókar is. A beszállást segítik az A és B oszlopon lévő, terepen is hasznos kapaszkodók, valamint a fellépő. Magasan vagyunk: nagyobb furgonok sofőrijeivel nézhetünk össze anélkül, hogy fikarcnyit is felfelé kellene pillantani. Tesztautónk szintetikus bőrrel borított, fűthető, szellőz-



tethető és elektromosan állítható üléseket kapott. Igazi bőrhuzat is kapható, akár dióbarna színben is, ami dobhat az amúgy kissé sötét beltér hangulatán. A világossághoz egy üvegtető tenne hozzá a legtöbbet – tesztautónkba ez nem került bele, de extraként elérhető. Kisebb és nagyobb termetű vezetők is kényelmesen elhelyezhetik magukat, széles tartományban állítható a komfortos ülés. A kormányoszlop szintén elektromosan mozog, be- és kiszálláskor pedig előre- és hátracsúszik, nagyobb mozgásteret engedve.

Helyünket elfoglalva kiválóan áttekinthető környezetbe kerülünk, ahol a hasonló funkciókat külön csoportokba rendezték, és semmi fontosat nem dugtak el a szem elől. Kiváló megoldás, hogy az összes vezetési módhoz szükséges tekerni és nyomni való egy helyre, a váltókar környékére került. A multikormány fűthető, gombjaival gyorsan el lehet érni a tempomat és a sávtartó beállításait, zenét is könnyen kapcsolhatunk. Némileg mace-rásabb a biztonsági rendszerek beállításában turkálni: menet közben például nem lehet elnémitani a táblafelismerő hangos figyelmeztetését, csak úgy, ha megáll az ember – vagy ha eleve kikapcsolja az egészet. Mindezekről a 12,3 colos digitális műszerfalról tájékozódhatunk, a fordulatszám-mérő és a sebességmérő között. A körökben megjeleníthető információk változtathatók, és több előzetesen beállított képernyőmód között is lapozhat az ember menet közben, még ha nem is a leggyorsabban. Az autó másik kijelzője szintén 12,3 colos. Képmínőségére nem lehet panasz, a hardver jó, a szoftver azonban néha itt is dadogott. A telefontükrözésnél többször is bizonytalankodott, de összességében jól működött vezeték nélkül is. Az erre alkalmas mobilok induktív felületen tölthetőek, de a két ülésorban elosztva öt USB-aljzat és egy 12 V-os csatlakozó is található.

Azzal, hogy a klímakezelés külön gombsort kapott, jóval kevesebbszer kell az érintőképernyőt tapogatni, mint más autókban. A klímarendszer háromzónás: a hátsó sorba is jutott egy kezelőfelület, ráadásul a tetőben lévő légrostélyok miatt a mellkasra/arcra fújó levegő emotikonjának a második sorban is van létjogosultsága. Bizonyos felszereltségi szinteken még a hátsó ülések is fűthetőek és szellőztethetőek. Az 1600 mm hosszú utastérben bőven jut hely az utasoknak hátul, sőt, hétszemélyes kivitelenben is elérhető a Land Cruiser. Tesztautónk ötüléses volt, így leghátul csak a pohártartós előkészítés maradt. A csomagter a kalaptartóig 742, tetőig 1063 literes, mely a második ülésor ledöntésével kerek két köbméterre nő. Terepen jól jöhet, hogy a csomagokat fémszemekhez is rögzíthetjük, így egy durvább off-road-kaland után sem vándorol el minden.



Szakított a japán hagyományokkal a Toyota, a Land Cruiser motoros mozgatású csomagterajtaja már nem oldalra, hanem felfelé nyílik. Az ajtó hatalmas, rossz időben egy egész család is használhatná esőbeállónak. A hátsó szélvédő külön nyitható egy gombnyomással, amennyiben csak pár kisebb cuccot akarunk hátra bedobni. Ha hűvösebb levegőt igénylő árut viszünk, akkor a hűthető rekeszt is használhatjuk a könyöklő alatt, egyéb motyóinknak pedig két hosszú és két rövidebb ajtózeleb, valamint a kesztyűtartó is rendelkezésre áll.

LÉTELEME A TEREPE

Kétségtelen, hogy az új Land Cruiser egy modern autó, mind megjelenésében, mind tudásában, de az indítása a régi időket idézi. A dízelmotor ébredése egy picit megrezegteti az autót, hidegen pedig van benne némi karcosság, de ez hamar elmúlik. Szívet melegenítő érzés az autózás hagyományos értékeit keresőknek. A motor alapvetően valamivel hangosabb, mint azt egy hagyományos Toyota személyautóknál megszokhattuk, de végig kulturáltan jár. A nyolcfokozatú automata váltó közúti használat mellett nem engedi örült magasra a fordulatszámot, autópályán sem kell feszengenünk. Egyedül a szélzaj az, ami már 90 km/óránál beköszön, de ilyen hatalmas visszapillantókkal megtöltött monolitnál ez nem is csoda. 2,3-2,5 tonna a Land Cruiser, ezt pedig megérezzük a kanyarokban és az egész autó viselkedésén, amíg szilárd úton haladunk vele. Kormányzása eltér egy modern személyautóétól, erőt és több tekerést kíván, valamint visszajelzése is korlátozott. Összességében olyan a vezetése, amilyen a külseje: egy nagyvasat terelgetünk az úton. Megfontolt, magabiztos vezetővel nyugalomban lehet a végtelenbe hajtani. Elvitathatatlan az a biztonságérzet, melyet minden körülmények között nyújt. Talán nem kell külön kiemelni, hogy városba nem éppen egy ilyen autó az ideális, de vannak tulajdonságok, amelyek megkönnyítik a Land Cruiser-tulajdonosok életét. Az egyik például a fékkezéskor nyújtott segítség. Az autó finom fékkezésekkel igyekszik folyamatosan az

előttünk haladó tempójához igazítani a sebességünket, így csökken a hirtelen satuzást igénylő szituációk esélye. A forgalom lendületét mindig jól tartja a Land Cruiser, még ha nem is a leggyorsabban lök ki a zöld lámpánál.

Városban jól jönnek a rövid túlnyúlások is, ugyanis hiába 12 méter az autó fordulókörének átmérője, kiszámítható, hol fordul el a kocsi eleje. A magas üléspozíció, valamint a meredek A oszlop miatt ráadásul jól látunk gyakorlatilag mindent – ha ez nem lenne elég, segítségül hívhatjuk a 360 fokos kamerarendszert is.

Az ember szája azonban mégiscsak akkor görbül mosolyra egy terepjáróban, amikor terepen van. Nem is okoz csalódást a Land Cruiser, valósággal életre kel, amikor a talaj nem szilárd kerekei alatt. Lenyűgöző és meggyőző, amire képes a más autók foglyul ejtő homokban, lehetetlen helyekre kapaszkodni fel, látványosan dől oldalra, és marad mégis stabil a bódé. Az általunk megélt során csak a felszínét kapargattuk annak a tudásnak, amire valójában képes az autó. Hatalmas élmény átélni a sofőrülésben az



autó elemekkel vívott egyoldalú küzdelmét és sikerét. A felező és a differenciálzár használata egyszerű, a digitális műszeregységen mindig kapunk visszajelzést arról, éppen mi aktív vagy aktiválódik. Nagyszerű megoldás, hogy a kúszófunkció és a lejtmenetvezérlő sebességét egy tárcsával szabályozhatjuk, csak tekerni kell, hogy gyorsabban vagy lassabban haladjunk, a gázpedálhoz pedig nem is kell nyúlni. Közben a kameraképeknek köszönhetően jól láthatjuk magunk körül és alatt, mi mellett megyünk el vagy mi felett haladunk át. A terepezésben egyedül a friss esővel áztatott homokos dombok fogtak ki a Land Cruisere, pontosabban annak kúszófunkcióján. Az akadályt azért így is leküzdötte, csak a kényelmi megoldás helyet fokozottabb gázpedálhasználatlaltal. Ez egyébként azt is megmutatta, hogy ha valaki tényleg sokat használna terepen, érdemes valódi terepgumikkal felszerelni, mert úgy szinte tényleg megállíthatatlan az autó.

Az ilyesfajta szórakozásnak egy hátulütője szokott lenni, mégpedig a fogyasztás. Szokás mondani

persze, hogy a kivétel erősíti a szabályt, de a Land Cruiser egy ilyen kivételnek mondható: a 10 literes dízeligény száz kilométerre vetítve, intenzív terephasználat mellett remek értéknek mondható.



MENNYIBE KERÜL?

31 875 000 forinttól indul a Toyota Land Cruiser ára a CarNet márkakereskedésében. Tesztautónk a kétféle felszereltség közül a belépőszintet képviselte, megtoldva egy bő háromszáz ezres vonóhoroggal. A különböző színek 440-600 ezer forintot kóstitálnak, a harmadik ülésor pedig ezen a szinten 140 ezer forintba kerül.

Az Executive kivitel listaára 34 635 000 forint, amiért már 20 colos kerekek, bőrrel borított ülések is járnak, de hátra is jut ülésszellőztetés, a sofőr dolgát pedig head-up display és a szétkapcsolható első stabilizátor segíti. Ehhez a kivitelhez rendelhető panorámatető 630 ezer forintért.

A Land Cruiser eddig is igen sikeres volt több mint 11,3 millió eladott példánnyal, és továbbra sem lesz félnivalója a piacon. A riválisok között érdemes megemlíteni a V6-os benzines Ford Broncot, mely hasonló áron (indulóár: 30,7 millió forint), de hétszemélyes opció nélkül kapható. A Jeep Wrangler mellett a kedvezőbb áron (30 085 000 Ft) felül a szélesebb motorkínálat (benzines és plug-in hibrid) szólhat, ugyanakkor kedvezőbb fogyasztással kecsegtető dízelt csak a Toyota kínál.

ÖSSZEZÉS

Bő hét évtizednyi tapasztalata van a Toyotának terepjárók építésében, ennek pedig minden pozitívumát beletették a Land Cruiser 250-be. A külsőnek jót tett az SUV-ktől való visszalépés, a régi csomagolás azonban a legmodernebb technikákat rejt.

Európai szemmel nézve férfias, szórakoztató játékszer, amellyel nem csak a szabadság illúzióját kapjuk meg, mert ha valóban szükség van rá, ez 21. századi technikával felvértezett autó bárhova elvisz, és vissza is hoz onnan. ■



OLVASD EL
A TELJES CIKKET

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 bérleti adminisztráció