



Az autós kiállítások legmegvetettebb látogatója az ártatlan turistának álcázott, minden hájjal megkent kis kínai kém. Mindent és mindenkit lefotóz a legapróbb részletekig, részt vesz minden konferencián, mindenbe beleüti az orrát és az objektívjét.

Az ipari kémkedés veszélyes szakma.

Nem a James Bond-os, vagány angol úriember Aston Martinnal és kémkütyükkel felszerelve az ideális jelentkező, inkább a szürke egér nagy objektívvel. Kétség nem férhet ahhoz, hogy a kíniaiak **a koppintást, másolást, utánpótlást már művészi szintre emelték.**



Amit ősszel az európai és amerikai autógyártók kiizzadnak magukból úgy, hogy dollármilliókat

költenek fejlesztésre, azt tavasszal hű másolatban kínálják a nagyérdeműnek a keleti autós kiállításokon, érdekes pálcikabetű márkajelzéssel.

A legújabb xeroxgyártó, a **Luxgen** csak néhány éve szivárgott be a köztudatba. Észrevétlenül, a hátsó ajtón settenkedett be a többi kínai csodabogár gyártó közé. Eredetileg a cég autókereskedéssel foglalkozott, de aztán – ahogy Kínában szokás, egye fene, belevágunk alapon – elkezdett saját négykerekűeket gyártani. A váltás körülbelül annyira volt természetes, mint a halandónak, amikor a drágább és olcsóbb spagettik között választ a bevásárlóközpontban.

Nem akárhol robbantak be

Egyből a business tetején kezdték, kínai mércével a drága típusokat vásárló közönséget próbálták becserkészni. **Első kreációjuk a Luxgen7**, amely tulajdonképpen egyszerre két modellt is takar. (Ilyet is csak Kínában lehet – ezzel azonos bűn, ha az ember mindét fiúgyermekét mondjuk Attilának hívná.)



Az egyik egy nagy méretű egyterű, a másik egy hobbi félterepjáró. Ha a honnan, kitől problémakört boncolgatnánk, akkor **az egyterűben határozottan van egy kis Ford SMax, Galaxy beütés**, a terepjáró pedig Európa összes

SUV-jának a vonásait magán hordja: egyszerre.

Luxgenék most az európai és amerikai ízlésnek legemészthetőbb és legkedveltebb típusosztályban küldenek csatába egy versenyzőt: a közepes méretű szedán géposztályban. **A neve fantáziadús és ötletes: Luxgen5**, elmarad a kínaiaktól megszokott extravagáns, egzotikusan hangzó ötletektől. Mintha a német luxusmárkák megoldásait majmolnák ezzel is (Audi, BMW).

Nézzük a pandamacit

A Luxgen ötöst az egyik legádázabb, legvéresebb kategóriaharc kellős közepébe szeretné pozícionálni a gyártó. Tudott dolog, hogy a hármás BMW, a négyes Audi, a Ford Mondeo és társaik egymás szemét kikaparva törnek a kategória csúcsára. Nem titkolja a kínai gyártó, hogy nem csak Tajvant és környékét szeretné meghódítani, hanem az európai és amcsi babérokra is fáj a foga.

Kungfu panda vagy békés bambuszrágó a Luxgen? Nézzük a bőrét. A csili-vili keleti bevándorlóban több vérvonal kavarog, mint gondolnánk. Igaz, hogy a tervezésben besegített az amerikai Altair tervezőcég, a mutatvány mégis inkább európai vonulatokat tükröz.



Az orrész a nemrég felfuttatott **Peugeot 508**-asra emlékeztet, de megfelelő szögből akár az **A4**-est is kinézzük belőle. Arcból dominál a

Single frame

és a Peugeot hibrid krómcsíkjá. Morcos a tekintet, LED-esek a lámpatestek, domborít a motorház tető. Dinamikus a tetővonal, tiszta

Hyundai

i40 szedán.

A kilincsek szépen belefutnak a felfele ívelő fény-árnyék övonalba, krómcsíkJa díszíti az oldalablakokat. Hátról tiszta **Renault Fluence**. Nagyméretűek a márkajelzések hirdetik a hovatartozást. Láttunk már sokkal csúnyább autót még hazai pályán is,

az egyveleg egészen emészthető.

A kínai autók legnagyobb problémája mindig is az aktív és passzív biztonság volt. Úgy hajlottak, törtek össze, mint az alumínium kólásdoboz a 44-es láb alatt. Luxgenék próbálják jól, azaz jobban csinálni. Vásárlónyugtatóként bevonták a brit szakembereket, és a biztonsági rendszereket az angol **Mira** céggel fejlesztették ki.



Az viszont érthetetlen számomra, **miért kell űrhajós beltéreket gyártani a mai négykerekekbe**. A Luxgen5 belső világát még a legnagyobb jóindulattal sem nevezném hagyományosnak. Ha nem kormány lenne a sofőr előtt, hanem joystick, tíz évvel ezelőtt sci-fi filmekben látott űrhajókat szégyenített volna meg.

Keleten nem spórolnak az LCD-kel

A műszerfal vonalvezetését az **Opel Insignia/Astra** párostól lopták, de a többi elem a házon belüli ötlettárból került elő. Középen hatalmas kijelző, méreteiben igazodik a kormánykerékhez. A színösszeállítás kicsit kusza, letisztultságra próbáltak hajtani, de inkább az érdekes felé sikerült letérni.

Nagyon **BMW**-s a váltókar formája, a hasznos információkat a vezető elé vetítő plexilap megoldást is a bajoroktól kölcsönözték. Az igazi rejtély a műszeregység maga, talán van benne egy kis **Honda** is. A sajtógalériában mutogatott modell a nagyon fullos kategóriából származik: kétszínű bőr, komplett a felszereltség, luxus, de azért megnézném a mezei, fapados kivitel belterét is. A gép méreteit elnézve a helykínálat egészen rendben lehet.

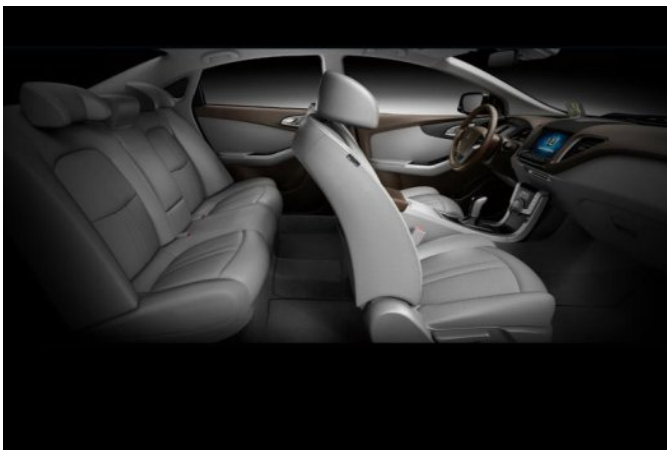


Az alapfelszereltség is nagyon gazdag. Van 360 fokos szögben az autót körülkamerázó rendszer, ami a parkolásban is segít, éjjel látó berendezés, sávelhagyó és holt szögre

figyelmeztető rendszer. A kérdés az, hogy az extralistás tétel akkor a nagyobb papucs és az európai bőr lenne?! A flancos kütyük mellett alapfelszerelés a hárombetűs biztonsági rendszer csomag is.

Felhúzás vagy felturbózott a kínai kisautó?

Érdekes motorválasztékkal kínálják a Luxgen5-t. Mindkét aggregát négyhengeres és turbós. A beszállító még nem ismert, de a teljesítmény adatok már publikusak. A kisebbik ezernyolcszáz köbcentis, 150 lóerőt teljesít, és tiszteletre méltó 230 Nm nyomatékkal tekeri a fő tengelyt.



Az izmosabbik erőforrásnak öblösebb motor jutott. Nem egészen két liter hengerűrtartalomból, természetesen turbósítási eljárással 170 ló erejét és 256 Nm-t csavartak ki. A hatsebességes automata váltóval párosított motor 8,5 másodperc alatt repíti százra az ismeretlen tömegű kasztnit, a vége pedig valahol 210 km/h-nál van.

Az invázió hivatalos időpontja

még nem ismert. Az elsődleges célpiac természetesen a hazai pálya, a keleti vásárlóközönség marad. Luxgenék komolyan fontolgatják, hogy betörnek az európai és amerikai köztudatba is, sőt meg fognak tenni mindent, hogy **dömpingárakkal megszorítsák a konkurenciát.**

Hogy látunk e majd idehaza a kínai csodabogárból, még kérdéses. Arra viszont mérget vehetünk, ha a megfelelő árképzéssel kezdik kínálni a keleti portékát, sokan ráfanyalodnak majd az ízére. Ne felejtsük el, valamikor a kínai csoki is luxuscikk volt.