

■ ΠΡΩΤΗ ΟΔΗΓΗΣΗ

SMART #1



ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ SUV
ΑΠΟ 272 ΙΠΠΟΥΣ



■ ΠΡΩΤΗ ΔΟΚΙΜΗ

MERCEDES EQB 300

4 MATIC FL

Η πολυτέλεια επιστρέφει...
δριμύτερη



■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ
ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ:

TOYOTA C-HR HSD



- Δοκιμές: Ford Puma 1.0 MHEV 125ps ■ Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 ps
- Honda CR-V eHEV ■ Toyota C-HR 2.0 HEV AWD-i 197ps ■ Ecocar Yudo
- Mercedes-Benz CLE 200 MHEV ■ Seres 5 4WD 80 kWh

■ Συγκριτικό: Citroen C5 Aircross vs Renault Austral

■ Car Leasing: >>> Ford Kuga Plug in
>>> Opel Corsa vs Peugeot 208 vs Citroen C3

■ Παρουσίαση: Bridgestone
Turanza 6 ENLITEN &
Potenza Sport

VS



TOYOTA
C-HR

5

HYUNDAI
KONA

2

**HYUNDAI KONA
HYBRID**

■ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κλίκκαρε για να πάς σε όποια κατηγορία σε ενδιαφέρει



46

ΔΟΚΙΜΗ: MERCEDES-BENZ EQB 300 4MATIC Η ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ... ΔΡΙΜΥΤΕΡΗ



54

ΠΡΩΤΗ ΟΔΗΓΗΣΗ: ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΤΟ SMART #1 ΞΕΧΑΣΤΕ ΟΣΑ ΓΝΩΡΙΖΑΤΕ ΓΙΑ ΤΟ SMART



60

ΔΟΚΙΜΗ: FORD PUMA 1.0 MHEV 125PS ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΒΑΘΜΟ ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ



70

ΔΟΚΙΜΗ: HONDA CR-V E:HEV ΤΕΤΡΑΚΙΝΗΤΟ, ΜΕ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΠΑΤΩΜΑ

ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

ΑΠΟΨΗ: ΘΑ ΑΠΟΤΡΕΨΟΥΝ ΤΟΥΣ ΠΑΡΑΒΑΤΕΣ ΤΑ ΝΕΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΚΟΚΚΙΝΟ;

CAR LEASING: OPEL CORSA vs PEUGEOT 208 vs CITROEN C3

CAR LEASING: FORD KUGA PLUG IN

6

24

26

28

36

ΤΟΥΤΑ C-HR 5 - 2 ΗΥΝΔΑΙ ΚΟΝΑ



ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ: ΗΥΝΔΑΙ ΚΟΝΑ HYBRID vs TOYOTA C-HR HSD



Να μεγαλώσεις την φωτογραφία



Να δεις το Video που το συνοδεύει



Να σχολιάσεις αν θέλεις



Να μεταβείς στη λίστα θεμάτων



Να κοινοποιήσεις το άρθρο που θες

ΚΑΤΙ ΨΗΝΕΤΑΙ, ΕΝΩ ΔΕΝ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ.

Αυτό το καλοκαίρι μην υποφέρεις από τη ζέστη στο αυτοκίνητό σου.

SERVICE AIR CONDITION

50€

(Φρέον τύπου R134a)

ΜΟΝΟ ΜΕ

150€

(Φρέον τύπου R1234yf)

Η προσφορά ισχύει έως 31 Ιουλίου

80 111 78 200

www.autofit.gr |  www.facebook.com/Autofit.gr



Δίκτυο Συνεργείων

Η σίγουρη λύση στην επισκευή
και συντήρηση του αυτοκινήτου σας

■ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



76

ΔΟΚΙΜΗ: HYUNDAI I20 1.0 T-GDI 100 PS
ΑΝΑΝΕΩΘΗΚΕ, ΑΛΛΑ ΒΕΛΤΙΩΘΗΚΕ;



42

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ: BRIDGESTONE TURANZA 6
ENLITEN & POTENZA SPORT



86

ΔΟΚΙΜΗ: MERCEDES-
BENZ CLE 200 MHEV
ΩΔΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ
ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΥΝΑΜΙΣΜΟ



88

ΔΟΚΙΜΗ: SERES 5 585 PS AWD 80 KWH
ΙΣΧΥΡΟ PREMIUM, ΜΕ ΠΛΟΥΣΙΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ: CITROEN C5
AIRCROSS vs RENAULT
AUSTRAL

30

ΤΕΧΝΙΚΟ: ΠΩΣ ΔΟΥΛΕΥΟΥΝ ΟΙ
ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ;

124

ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΩΝ

130



106

ΔΟΚΙΜΗ: ΤΟΥΤΑ C-HR 2.0 HEV AWD-I 197PS
ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ



116

ΔΟΚΙΜΗ: ECOCAR ΥΥΔΟ: ΠΟΣΟ ΚΑΛΟ ΕΙΝΑΙ
ΤΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ SUV ΠΟΛΗΣ;



Να μεγαλώσεις
την φωτογραφία



Να δεις το Video
που το συνοδεύει



Να σχολιάσεις
αν θέλεις



Να μεταβείς
στη λίστα θεμάτων



Να κοινοποιήσεις
το άρθρο που θες

ασφαλώς...

Mr. ΚΤΕΟ®



10300

www.mrkteo.gr

ασφαλώς...

...πάντα
κοντά σας!



Καλέστε 10300 Στείλτε e-Mail Κλείστε Ραντεβού Pickup Delivery Πότε Περνώ ΚΤΕΟ; Ζητήστε call back Αυτόματη Υπενθύμηση

1. ΡΕΝΤΗΣ

Μπιχάκη 30

(κεντρική πλατεία Ρέντη)



2. ΧΑΪΔΑΡΙ

Λ. Αθηνών 282

(800 μ. από Παλατάκι)



3. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ

Λ. Δημοκρατίας 322

(500 μ. από ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗ)



4. ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ

18ο χλμ. Εθν. οδού

Αθηνών-Κορίνθου

(Γέφυρα Ασπροπύργου)



5. ΜΟΣΧΑΤΟ

Πειραιώς 31

(πλησίον λαχαναγοράς)



6. ΠΥΛΑΙΑ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗ

Αντώνη Τρίτση 4

(Γήπεδο μπάσκετ ΠΑΟΚ)



Αυτή είναι η τιμή της Ford Mustang Mach-E Rally



Χωρίς επιδότηση, ξεκινάει από 89.110 ευρώ. Έχει εμφάνιση με αγωνιστικές καταβολές. Έχει μεγαλύτερη απόσταση από το έδαφος και έξτρα προστασία στους ηλεκτροκινητήρες. Με 487 άλογα και 950 Nm ροπής.

Χωρίς επιδότηση, ξεκινάει από 89.110 ευρώ

Διαθέσιμη στην ελληνική αγορά είναι πλέον η Mustang Mach-E Rally, αφού η αντιπροσωπεία της Ford στην χώρα μας ανακοίνωσε την τιμή αυτής της σκληροπυρηνικής έκδοσης. Συγκεκριμένα, βλέπουμε στο site της Ford πως η τιμή της ξεκινάει από 89.110 ευρώ χωρίς να συνυ-

πολογίζεται η επιδότηση του προγράμματος Κινούμαι Ηλεκτρικά.

Έχει εμφάνιση με αγωνιστικές καταβολές

Στο εξωτερικό η νέα Ford Mustang Mach-E Rally διαθέτει αναθεωρημένο πρόσωπο, με τα δύο στρογγυλά φώτα ομίχλης να ενσωματώνονται στην κλειστή γρίλια. Ένα μπροστινό splitter, η μαύρη ▶



οροφή και η μεγάλη αεροτομή είναι κάποια από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του. Εκτός από το Grabber Yellow χρώμα, που βλέπουμε στις εικόνες, υπάρχουν ακόμα και οι αποχρώσεις Grabber Blue, Shadow Black, Eruption Green, Star White και Glacier Grey, σε συνδυασμό με τις τυπικές αγωνιστικές ρίγες.

Έχει μεγαλύτερη απόσταση από το έδαφος και έξτρα προστασία στους ηλεκτροκινητήρες

Ένα νέο σετ ζαντών αλουμινίου 19 ιντσών με φινίρισμα σε γυαλιστερό λευκό, συνδυάζεται με ελαστικά Michelin CrossClimate2 για όλες τις εποχές. Η ανάρτηση είναι ρυθμισμένη 20 χιλιοστά πιο ψηλά σε σχέση με την Mach-E GT, με ειδικά ρυθμισμένα ελατήρια και αμορτισέρ MagneRide. Παράλληλα, οι μηχανικοί της Ford φρόντισαν να θωρακίσουν τους δύο ηλεκτρικούς κινητήρες με έξτρα προστασία, αφού το αυτοκίνητο είναι σχεδιασμένο για να κυκλοφορεί σε χωματόδρομους.

Με 487 άλογα και 950 Nm ροπής

Το ηλεκτρικό σύστημα κίνησης προέρχεται από τη Mach-E GT και προσφέρει 487 ίππους και 950 Nm ροπής (περισσότερη από όσο στην GT). Η ισχύς πηγάζει από την ίδια μπαταρία ιόντων λιθίου με χωρητικότητα 91 kWh και η αυτονομία φτάνει τα 510 χλμ. σύμφωνα με τα τεστ του WLPT. Το 0-100 χλμ./ώρα γίνεται σε 4,1 δευτερόλεπτα και η μέγιστη τελική ταχύτητα φτάνει τα 200 χλμ./ώρα. ❖

Επωφεληθείτε τώρα...



Movement that inspires

Επωφεληθείτε τώρα από τις προσφορές μας,
για να απολαμβάνετε κάθε διαδρομή με το KIA σας

Έκπτωση 10% σε εργασία και ανταλλακτικά

Έκπτωση 20% σε φίλτρα καμπίνας (A/C) & στις μπαταρίες

Δωρεάν οδική βοήθεια για 1 έτος με το προγραμματισμένο σέρβις

Χ. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
Επίσημος Επισκευαστής Kia



Φλέβας Ρουβίκωνος & Ζακύνθου 2, 131 22 Ίλιον, Τηλ.: 210 2634512, 210 2690566-577,
Email: mitropou@otenet.gr, www.kia-mitropoulos.gr #mitropouloskia

Hyundai Μητρόπουλος

Από το 1991 ο Ν°1 προορισμός
στα Δυτικά Προάστια




Επίσημος Έμπορος & Εξουσιοδοτημένος Επισκευαστής Hyundai
Έκθεση - Service - Ανταλλακτικά - Φανοβαφείο

Ρουβίκωνος & Ζακύνθου 2, Ίλιον

Τ.: 210 2690 566, 210 2690 577

e-mail: mitropou@otenet.gr, Mitropoulos.Hyundai.gr

 www.facebook.com/mitropou



Αυτές είναι οι τιμές του Lexus RZ 300e στην Ελλάδα



Το RZ με ένα ηλεκτρικό μοτέρ.
204 άλογα και 480 χιλιόμετρα αυτονομία.
Βασισμένο στην πλατφόρμα e-TNGA.
Και με το τιμόνι yoke στην καμπίνα.

Το RZ με ένα ηλεκτρικό μοτέρ

Η Toyota μετά το τετρακίνητο Lexus RZ 450e, πρόσθεσε στην γκάμα του μοντέλου και το RZ 300e, αποτελώντας επί της ουσίας την προσιτοκίνητη έκδοση του ηλεκτρικού SUV. Το Lexus RZ 300e έρχεται με 204 άλογα, έξι εξοπλιστικές εκδό-

σεις και τιμές από 61.800 ευρώ.

Και με το τιμόνι yoke στην καμπίνα

Highlight της καμπίνας είναι το φουτουριστικό τιμόνι «yoke», που υπάρχει ως επιλογή. Από κει και πέρα ο ψηφιακός πίνακας οργάνων είναι τοποθετημένος κοντά



στον οδηγό, ενώ η οθόνη αφής στο κέντρο έχει μέγεθος 14 ίντσες. Σύμφωνα με όσα η ίδια η Lexus τονίζει, το cockpit του RZ 300e συνιστά μία εξελιγμένη εκδοχή της ιαπωνικής φιλοσοφίας «Tazuna».

204 άλογα και 480 χιλιόμετρα αυτονομία

Το Lexus RZ 300e εξοπλίζεται με ένα ηλεκτρικό μοτέρ στον μπροστινό άξονα. Η μάρκα υπόσχεται αυτονομία (WLTP) 480 χιλιόμετρα, όταν το αυτοκίνητο εξοπλίζεται με τις ζάντες 18 ιντσών και 419 χλμ. με τις 20άρες ζάντες. Η ισχύς του ανέρχεται στα 204 άλογα και τα 266 Nm ροπής. Το 0-100 χλμ./ώρα γίνεται σε 8 δευτερόλεπτα.

Από 61.800 ευρώ στην Ελλάδα

Το Lexus RZ 300e προσφέρεται στις έξι εξοπλιστικές εκδόσεις Dynamic, Executive, Executive Plus, Executive Plus Bi-tone, Luxury και Luxury Bi-tone. Το κόστος απόκτησης ξεκινά από 61.800 ευρώ, τιμή χωρίς την επιδότηση του κρατικού προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά». ❖

Αναλυτικά οι τιμές στην Ελλάδα χωρίς επιδότηση

300e Dynamic	61.800 ευρώ
300e Executive	64.800 ευρώ
300e Executive Plus	67.800 ευρώ
300e Executive Plus Bitone	68.600 ευρώ
300e Luxury	73.900 ευρώ
300e Luxury Bitone	74.700 ευρώ

Από 33.990 ευρώ το ετοιμοπαράδοτο Jeep Compass



Έρχονται σε πέντε εξοπλιστικές εκδόσεις από 33.990 ευρώ. Το ήπια υβριδικό έρχεται με μέγιστη ισχύ τα 130 άλογα. Από 47.500 ευρώ το plug-in υβριδικό. Εκμεταλλεύεσαι το infotainment σε οθόνη αφής 10,1 ιντσών

Έρχονται σε πέντε εξοπλιστικές εκδόσεις από 33.990 ευρώ

Το αναβαθμισμένο Jeep Compass είναι πλέον διαθέσιμο για την αγορά της χώρας μας, με το κόστος απόκτησής τους να ορίζεται περί τις 33.990 ευρώ. Ήπια υβριδικό ή Plug-in υβριδικό με έως 240 άλογα, έρχεται σε πέντε εκδόσεις εξοπλισμού και με τέσσερα χρόνια εγγύηση. Αξίζει να σημει-

ωθεί πως όλα τα Compass ότι υπάρχουν ετοιμοπαράδοτα αυτοκίνητα στο δίκτυο των επίσημων αντιπροσώπων της μάρκας.

Το ήπια υβριδικό έρχεται με μέγιστη ισχύ τα 130 άλογα

Όπως ανακοίνωσε η ελληνική αντιπροσωπεία, το αναβαθμισμένο Jeep Compass συνοδεύεται από το ήπια υβριδικό σύστημα κίνησης 48V e-Hybrid στο βασικό εξο-



πλιστικό επίπεδο Altitude. Η εταιρεία προσφέρει την επιλογή για χρηματοδοτικό πρόγραμμα με δόση 296 ευρώ/μήνα και με διάρκεια έως 48 μήνες. Ύστερα από το πέρας τους, ο ενδιαφερόμενος μπορεί να αποφασίσει πώς θα συνεχίσει ανάλογα με το πώς έχουν διαμορφωθεί οι ανάγκες του.

Η μέγιστη ισχύς του e-Hybrid φτάνει τους 130 ίππους και 7σθέσιο αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη, όντας μέρος του βασικού εξοπλισμού. Αποτελεί μέρος συστήματος με ηλεκτρικό κινητήρα 20 αλόγων που υποστηρίζει αμιγώς ηλεκτρική κίνηση υπό χαμηλές απαιτήσεις φορτίου. Στο συγκεκριμένο κινητήριο σύνολο, το Compass είναι διαθέσιμο και στο ακόμα πλουσιότερο επίπεδο εξοπλισμού Summit με κόστος από 38.490 ευρώ.

Από 47.500 ευρώ το plug-in υβριδικό

Όσον αφορά το τετρακίνητο Compass, το Plug-in υβριδικό 4xε σύστημα των 240 αλόγων προσφέρει αμιγώς ηλεκτρική αυτονομία 50 χιλιομέτρων (σύμφωνα με τη μάρκα). Η τιμή του ξεκινάει από τις 47.500 ευρώ, χωρίς να επιβαρύνει με φόρο εκεί-

νον που το χρησιμοποιεί ως εταιρικό αυτοκίνητο. Πέρα από το εισαγωγικό επίπεδο Altitude, το Plug-in Hybrid Compass διατίθεται επίσης στο πολυτελές επίπεδο εξοπλισμού Summit και τιμή τα 51.300 ευρώ. Το off-road Overland εκκινεί από 48.500 ευρώ, ενώ το «σκληρό» Trailhawk έρχεται από 51.300 ευρώ, ίδια τιμή με το Business, την εταιρική πρόταση του μοντέλου.

Εκμεταλλεύεσαι το infotainment σε οθόνη αφής 10,1 ιντσών

Από την έκδοση Altitude, ο βασικός εξοπλισμός περιλαμβάνει ψηφιακό πίνακα οργάνων 10,25 ιντσών και οθόνη αφής 10,1 ιντσών για το infotainment, ασύρματο Apple CarPlay και Android Auto, αυτόματο διζωνικό κλιματισμό, είσοδο και εκκίνηση χωρίς κλειδί, καθίσματα με επενδύσεις υφάσματος και βινυλίου, κάμερα οπισθοπορείας, αυτόματο φρενάρισμα, ανίχνευση κόπωσης οδηγού και ενεργή διατήρηση λωρίδας, προβολείς LED Reflectors με αυτόματη ενεργοποίηση, ενεργό cruise control, χρωμιωμένα περιγράμματα παραθύρων και ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών. ❖

Ανακοινώθηκαν τιμές και ημερομηνία για το ανανεωμένο Nissan Juke



Ξεκινούν οι παραγγελίες στην Ελλάδα για το Nissan Juke. Πέντε εξοπλιστικές εκδόσεις με τη βασική από 21.990.

Η καμπάνια αναβαθμίζεται με οθόνη 12,3 ιντσών

Ξεκινούν οι παραγγελίες στην Ελλάδα για το ανανεωμένο Nissan Juke

Η ανανεωμένη έκδοση του Nissan Juke έρχεται στην ελληνική αγορά, μετά από την ανακοίνωση των τιμών στην ιστοσελίδα της ελληνικής αντιπροσωπείας. Εξωτερικά δεν υπάρχει κάποια αλλαγή στην εμφάνισή του μοντέλου, πέραν της επαναφοράς του κίτρινου χρώματος με το οποίο είχε λανσαριστεί η πρώτη γενιά

του μικρού SUV. Επιπλέον, το ανανεωμένο Nissan Juke έβαλε στην γκάμα του την νέα εξοπλιστική έκδοση N-Sport, ενώ παράλληλα έρχεται ο εφοδιασμός της καμπίνας με οθόνη αφής 12 ιντσών για το σύστημα infotainment. Στα των κινητήρων, διατηρεί τη γκάμα με τον turbo βενζίνης DIG-T 1,0 λτ. ισχύος 114 ίππων και 200 Nm ροπής συνδυασμένο με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων ή 7-τάχυτο αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη και το υβριδικό σύνολο που βασίζεται στον βεν-

ζινοκινήτρη των 1,6 λτ. και αποδίδει 145 ίππους με 205 Nm ροπής.

Πέντε εξοπλιστικές εκδόσεις με τη βασική από 21.990

Το ανανεωμένο Juke έρχεται σε πέντε εξοπλιστικές εκδόσεις: Acenta, N-Connecta, N-Design, N-Sport και Techna. Η Acenta να προσφέρει μεταξύ άλλων την «καλή» οθόνη αφής 12,3 ιντσών (με Android Auto & Apple CarPlay) που προαναφέραμε, αυτόματα αναδιπλώμενους θερμαινόμενους καθρέπτες, κάμερα οπισθοπορείας, αυτόματο κλιματισμό, cruise control, ατσάλινες ζάντες 17 ιντσών με ελαστικά 215/60, φώτα ημέρας και πίσω φώτα LED, ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός-πίσω και άλλα. Η έκδοση με τον συγκεκριμένο εξοπλισμό και τον 1.000άρη turbo βενζίνης των 114 ίππων και χειροκίνητο κιβώτιο (σ.σ. 24.490 ευρώ το αυτόματο) ξεκινά από 21.990 ευρώ, ενώ το υβριδικό Juke ξεκινά από 27.500 ευρώ. Πιο αναλυτικά:



Η καμπίνα αναβαθμίζεται με οθόνη 12,3 ιντσών

Εκτός της νέας οθόνης 12,3 για το infotainment που αναφέραμε νωρίτερα, το ανανεωμένο Juke θα διαθέτει και έναν νέο ψηφιακό πίνακα οργάνων TFT 12,3 ιντσών (προσφέρεται σπάντα από τη δεύτερη έκδοση N-Connecta και πάνω). Ο νέος ψηφιακός πίνακας μπορεί να διαμορφωθεί έτσι ώστε να εμφανίζει συνδυασμό πληροφοριών ανάλογα με τις προτιμήσεις του χρήστη. Λοιπές διαφορές στην καμπίνα περιλαμβάνουν ένα νέο, μεγαλύτερο ντουλαπάκι συνοδηγού, (έχει αυξηθεί στα 7,8 λίτρα χωρητικότητας), ενώ το υποβραχιόνιο έχει επανασχεδιαστεί αυξάνοντας την απόσταση κατά 25 χιλιοστά, αλλά χωρίς συμβιβασμούς στις ποτηροθήκες σύμφωνα με όσα υποστηρίζει η εταιρεία. Επιπρόσθετα, από την έκδοση εξοπλισμού N-Connecta και πάνω, το ανανεωμένο Juke διαθέτει ασύρματη βάση φόρτισης που μπορεί να φιλοξενήσει ένα smartphone στο μέγεθος ενός iPhone 12 Pro Max. Επιπλέον, υπάρχουν και οι δύο υποδοχές για USB-A και-C, τις οποίες βρίσκουμε και μπροστά και πίσω. Ακόμη, έχουν μεγαλώσει τα συστήματα υποβοήθησης και ασφάλειας του οδηγού.

Το ανανεωμένο Juke αναμένεται στις εκθέσεις της χώρας μας κατά το πρώτο 15ήμερο του Ιουνίου. ❖

Εκδόσεις Nissan Juke	Τιμές σε ευρώ
1.0lt 114ps M/T Acenta	21.990
1.0lt 114ps DCT Acenta	24.490
1.6lt Hybrid 145ps A/T Acenta	27.500
1.0lt 114ps M/T N-Connecta	24.490
1.0lt 114ps DCT N-Connecta	25.990
1.6lt Hybrid 145ps A/T N-Connecta	28.900
1.0lt 114ps M/T N-Design	27.890
1.0lt 114ps DCT N-Design	30.190
1.6lt Hybrid 145ps A/T N-Design	32.900
1.0lt 114ps M/T N-Sport	27.890
1.0lt 114ps DCT N-Sport	30.190
1.6lt Hybrid 145ps A/T N-Sport	32.900
1.0lt 114ps M/T Techna	27.890
1.0lt 114ps DCT Techna	30.190
1.6lt Hybrid 145ps A/T Techna	32.900

Η SEAT αναβάθμισε το Leon με νέες οθόνες και νέα γκάμα κινητήρων



Στη βάση ο 1.500άρης κινητήρας με 115 άλογα. Ηλεκτρική αυτονομία 100 κλμ. για το Plug-in υβριδικό. 2 οθόνες 10 ιντσών στην καμπίνα. Για πρώτη φορά διαθέσιμα τα matrix LED φώτα.

Η SEAT αναβάθμισε το Leon

Το SEAT Leon αναβαθμίστηκε! Η ισπανική μάρκα άλλαξε την γκάμα των κινητήρων αφήνοντας εκτός τον 3κύλινδρο 1,0 λίτρου κινητήρα βενζίνης (110 άλογα) για μία νέα έκδοση του 1.500άρη κινητήρα TSI, ενώ παράλληλα βελτιώνει και το Plug-in υβριδικό σύστημα κίνησης. Από κει και πέρα, το Leon εξοπλίζεται με μεγαλύτερες οθόνες στην καμπίνα.

Για πρώτη φορά διαθέσιμα τα matrix LED φώτα

Ξεκινώντας από το εξωτερικό, η SEAT δεν έκανε κάποια αλλαγή στη σχεδίαση, αναφέρει όμως πως το οικογενειακό μο-

ντέλο προσθέτει στον προαιρετικό εξοπλισμό του τα matrix LED φώτα, κάτι που ισχύει για πρώτη φορά στο Leon.

2 οθόνες 10 ιντσών στην καμπίνα

Στην καμπίνα, το Leon λαμβάνει νέο ψηφιακό πίνακα οργάνων 10,25 ιντσών σε συνδυασμό με μια επίσης νέα οθόνη αφής για το infotainment 10,4 ιντσών. Προαιρετικά αντί για την οθόνη των 10,4 ιντσών μπορεί να τοποθετηθεί η μεγαλύτερη οθόνη με διαγώνιο 12,9 ίντσες. Ολοκληρώνοντας με την καμπίνα να σημειωθεί πως η SEAT πρόσθεσε μια ασύρματη βάση φόρτισης 15 W



για smartphone στη βάση της κεντρικής κονσόλας.

Στη βάση ο 1.500άρης κινητήρας με 115 άλογα

Οι σημαντικότερες αλλαγές στο αναβαθμισμένο Leon συμβαίνουν κάτω από το καπό. Οι επιλογές των κινητήρων περιλαμβάνουν πλέον τετρακύλινδρους κινητήρες σε βενζίνη (TSI) και ήπια υβριδικές εκδόσεις (eTSI), diesel (TDI) και Plug-in υβριδικές (eHybrid), αφού ο 3κύλινδρος 1.000άρης βενζινοκινητήρας αποχώρησε από την γκάμα. Τη θέση του στη βάση της γκάμας πήρε μία νέα έκδοση του 1.500άρη TSI κινητήρα βενζίνης, που προσφέρει 115 άλογα και 220 Nm ροπής, συνδυαστικά με μηχανικό κιβώτιο έξι σχέσεων. Το ίδιο μοτέρ (1,5 TSI) προσφέρεται και σε ήπια υβριδικές επιλογές συνδυαστικά με τεχνολογία 48 βολτ, προσφέροντας 115 ή 150 άλογα και συνδυάζεται αποκλειστικά με κιβώτιο ταχυτήτων DSG επτά σχέσεων. Από κει και πέρα παρών είναι και ο 2λιτρος TDI turbodiesel κινητήρας.

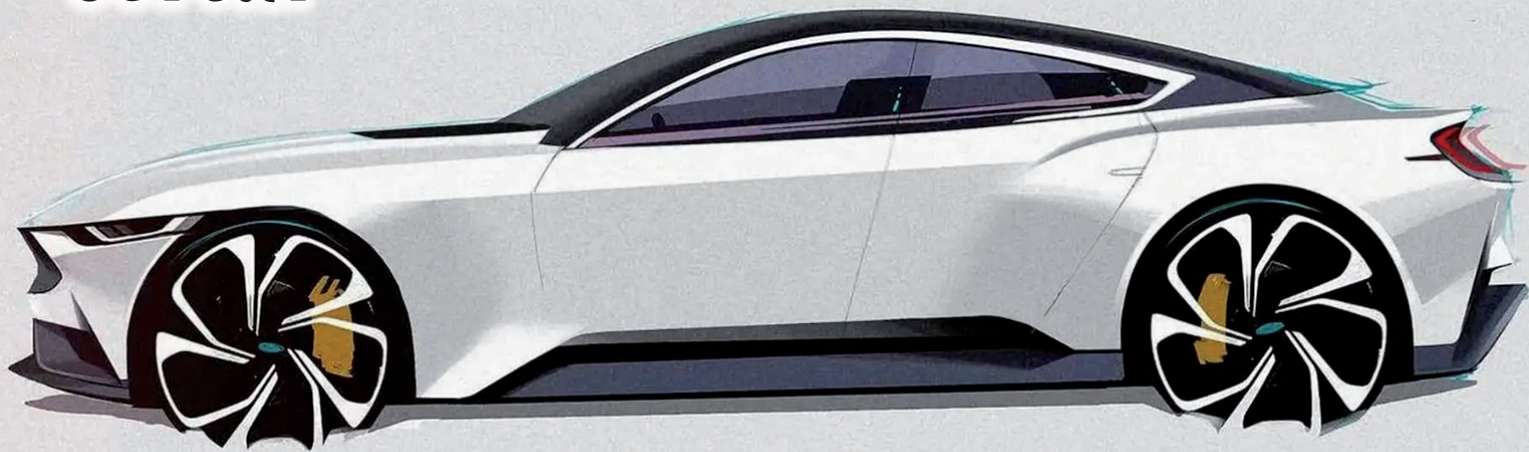
Ηλεκτρική αυτονομία 100 χλμ. για το Plug-in υβριδικό

Οι επιλογές κινητήρων κλείνουν με το Plug-in υβριδικό σύνολο. Το PHEV Leon eHybrid αναβαθμίζεται με έναν νέο 1,5 λτρ. TSI κινητήρα (αντί για 1,4 λτρ.) που λειτουργεί με έναν ηλεκτροκινητήρα για συνδυαστική ισχύ 204 ίππων. Η ισχύς δεν έχει αυξηθεί, ωστόσο υπάρχει μία μεγαλύτερη μπαταρία ιόντων λιθίου 19,7 kWh που προσφέρει ηλεκτρική αυτονομία στο φάσμα των 100 χιλιομέτρων, σύμφωνα με τη μάρκα.

Δεν ανακοινώθηκαν οι τιμές

Η παραγωγή του αναβαθμισμένου SEAT Leon σε hatchback και βάγκον θα ξεκινήσει αργότερα αυτόν τον μήνα στο εργοστάσιο Martorell, στη Βαρκελώνη. Οι τιμές του μοντέλου θα ανακοινωθούν προσεχώς. ❖

Στα πλάνα της Ford μια Mustang σεντάν



Δεν θα υπάρξει άλλο crossover με όνομα Mustang. Στα πλάνα της Ford ένα τέτοιο μοντέλο. Δεν θα είναι σίγουρα ηλεκτρική

Δεν θα υπάρξει άλλο crossover με όνομα Mustang

Πριν λίγα χρόνια, η Ford προκάλεσε έκπληξη στους λάτρεις της αυτοκίνησης, δίνοντας το όνομα Mustang στο πρώτο της ηλεκτρικό SUV. Φαίνεται όμως πως η εταιρεία είναι έτοιμη να επεκτείνει ακόμα περισσότερο τη γκάμα της Mustang. Σύμφωνα με δηλώσεις του CEO της Ford, Jim Farley, είναι πιθανό να δούμε επίσης κάποιο τετράθυρο σεντάν με όνομα Mustang, όμως αποκλείεται να συμβεί το ίδιο για κάποιο crossover.

Στα πλάνα της Ford ένα τέτοιο μοντέλο

Η σκέψη για μια Mustang σεντάν δεν είναι καινούργια. Από τον Σεπτέμβριο του 2022, επίσημα ψηφιακά σχέδια από τον Senior Exterior Designer, Christopher

Stevens, υποδείκνυαν την προοπτική αυτή. Το ερώτημα παραμένει αν ένα κομψό σεντάν θα πρέπει να φέρει το όνομα Mustang. Στη δεκαετία του 1960, υπήρχε ένα τετράθυρο πρωτότυπο Mustang, αλλά ποτέ δεν μπήκε ποτέ στην παραγωγή.

Δεν θα είναι σίγουρα ηλεκτρική

Ο Farley είναι πρόθυμος να ενισχύσει την οικογένεια Mustang με περισσότερα μοντέλα, διευκρινίζοντας όμως ότι ένα αμιγώς ηλεκτρικό Mustang σεντάν δεν είναι στα σχέδια της εταιρείας. Δήλωσε χαρακτηριστικά: «Ένα πράγμα που μπορώ να υποσχεθώ, ωστόσο, είναι ότι δεν θα φτιάξουμε ποτέ μια αμιγώς ηλεκτρική Mustang σεντάν». Επίσης, ανέφερε πως η Ford δεν σκοπεύει να ακολουθήσει τη στρατηγική της Porsche, η οποία συνεχώς διευρύνει τη γκάμα της 911. ❖

Προ των πυλών ένα πολύ γρήγορο SUV από την Toyota

Θα έχει μεγάλη ισχύ και πολύ καλές επιδόσεις

Θα υπάρξει SUV σε έκδοση GR για να καλύψει αυτούς που αγοράζουν αποκλειστικά crossover

Πρώτο υποψήφιο το RAV4

Θα έχει μεγάλη ισχύ και πολύ καλές επιδόσεις

Η Toyota εξετάζει την πιθανότητα να προσθέσει ένα πιο ισχυρό SUV στη σειρά GR, η οποία ήδη περιλαμβάνει τα μοντέλα GR Yaris, GR Corolla, GR 86 και Supra. Σε αντίθεση με τις υπάρχουσες εκδόσεις GR Sport που δίνουν έμφαση μόνο στην спорτίφ εμφάνιση, το νέο αυτό SUV θα διαθέτει αυξημένη ιπποδύναμη και εξαιρετικές επιδόσεις.

Θα υπάρξει SUV σε έκδοση GR για να καλύψει αυτούς που αγοράζουν αποκλειστικά crossover

Σε συνέντευξή του στο περιοδικό Car Expert, ο επικεφαλής του τμήματος GR, Tomoya Takahashi, τόνισε την ανάγκη για ένα γρήγορο SUV: «Πιστεύω πως στο μέλλον χρειαζόμαστε ένα GR SUV. Πολλοί χρησιμοποιούν μόνο SUV λόγω οικογενειακών αναγκών ή επειδή χρειάζονται περισσότερο χώρο. Για να διευρύνουμε τη σειρά GR, ίσως είναι αναγκαίο ένα SUV».



Πρώτο υποψήφιο το RAV4

Αν και ο Takahashi δεν αποκάλυψε ποιο μοντέλο θα μπορούσε να λάβει την έκδοση GR, είναι πιθανό να επιλεγεί κάποιο από τα μεγαλύτερα μοντέλα της Toyota, δεδομένου ότι τα Yaris Cross και C-HR δεν προσφέρουν αρκετό χώρο. Το ηλεκτρικό bZ4X επίσης αποκλείεται, λόγω της ηλεκτρικής φύσης του. Το RAV4 φαίνεται ως η πιο λογική επιλογή, καθώς είναι ευρύχωρο και γνωστό σε πολλές αγορές παγκοσμίως.

Ο Takahashi επεσήμανε ότι η Gazoo Racing πρέπει να επιλέξει προσεκτικά το κατάλληλο μοντέλο για την επέκταση της γκάμας της, λόγω των περιορισμένων πόρων και προϋπολογισμού της. Σημείωσε ότι δεν είναι δυνατόν να λανσάρουν πολλά νέα προϊόντα σε σύντομο χρονικό διάστημα. ❖

Η Ιταλία μετά την Alfa Romeo άνοιξε βεντέτα και με τη Fiat

Οι αρχές της χώρας μπλόκαραν δεκάδες Topolino στο λιμάνι του Λιβόρνο. Φέρουν την ιταλική σημαία ενώ δεν κατασκευάζονται εντός της χώρας. Η Fiat θα αφαιρέσει τη σημαία. Μαίνεται ο πόλεμος της ιταλικής κυβέρνησης με τον Όμιλο Stellantis.



Ξανά στο προσκήνιο ο νόμος «Made in Italy»

Η κυβέρνηση της Ιταλίας, μετά τον «πόλεμο» που άνοιξε με την Alfa Romeo για το όνομα της Milano, η οποία μετονομάστηκε σε Junior, έβαλε στο στόχαστρο τη Fiat. Η γειτονική χώρα κατηγορήσε τη Fiat πως και εκείνη παραβιάζει το νόμο... Made in Italy, μέσω του τετράκυκλου Topolino, το οποίο φέρει σε ένα μέρος του την ιταλική σημαία, αλλά κατασκευάζεται στο Μαρόκο.

Φέρουν την ιταλική σημαία ενώ δεν κατασκευάζονται εντός της χώρας

Για το λόγο αυτό οι αρμόδιες αρχές της Ιταλίας κατέσχεσαν δεκάδες Fiat Topolino στο λιμάνι του Λιβόρνο, τα οποία παραβιάζουν το νόμο Made in Italy, όπως ισχυρίζεται η ιταλική κυβέρνηση της Giorgia Meloni. Η είδηση αυτή επιβεβαιώθηκε και από εκπρόσωπο της Stellantis, του Ομίλου δηλαδή όπου ανήκουν τόσο η Fiat,

όσο και η Alfa Romeo, η οποία θυμίζουμε πως για τον ίδιο λόγο μετονόμασε την Milano σε Junior.

Η Fiat θα αφαιρέσει τη σημαία

Η Fiat, μέσω της Stellantis, γνωστοποίησε πως θα αφαιρέσει ένα μικρό αυτοκόλλητο ιταλικής σημαίας στα αυτοκίνητα, το οποίο πρόσθεσε επειδή το πρότζεκτ του Topolino αναπτύχθηκε στο Τορίνο. Επίσης, ο Όμιλος αρνείται οποιαδήποτε παρατυπία και είπε ότι με διαφάνεια είχε ανακοινώσει τη χώρα κατασκευής του Topolino.

Μαίνεται ο πόλεμος της ιταλικής κυβέρνησης με τον Όμιλο Stellantis

Όπως όλα δείχνουν η κυβέρνηση της Ιταλίας συνεχίζει να βρίσκεται σε διαμάχη με την Stellantis. Ένας από τους λόγους που ισχύει αυτό, σύμφωνα με τους αναλυτές του εξωτερικού είναι η απόφαση να μεταφέρει ένα μέρος της παραγωγής εκτός Ιταλίας, σε χώρες όπου το κόστος κατασκευής θα ήταν χαμηλότερο. ❖

Με έμπνευση το «βάτραχο» η νέα ηλεκτρική ναυαρχίδα της DS

Θα έχει τον τίτλο της ναυαρχίδας της DS. Ανεπίσημο σχέδιο δείχνει το νέο ηλεκτρικό «βάτραχο».. Στην STLA Large πλατφόρμα έως 800 χιλιόμετρα αυτονομία. Ενδεχομένως να ντεμπουτάρει μέσα στο 2025.



Θα έχει τον τίτλο της ναυαρχίδας της DS

Η Citroen DS ενδεχομένως θα επιστρέψει με το σήμα της μάρκας DS, ως η νέα ναυαρχίδα της γαλλικής premium μάρκας και ένα ανεπίσημο σχέδιο προαναγγέλλει την εξωτερική εμφάνιση του μοντέλου. Το σχέδιο της ιστοσελίδας autoexpress, συνοδευτηκε και από δηλώσεις του CEO της μάρκας, Olivier Francois, που επιβεβαίωσε πως στις σκέψεις της μάρκας είναι η επιστροφή του θρυλικού μοντέλου.

Ανεπίσημο σχέδιο δείχνει το νέο ηλεκτρικό «βάτραχο»

Στο ανεπίσημο σχέδιο, το μακρύ πίσω μέρος με τους κλειστούς τροχούς και το χαμηλό ύψος του μοντέλου είναι τα βασικά χαρακτηριστικά, επιβεβαιώνοντας την σύνδεση που υπάρχει με την Citroen DS. Στο μπροστινό μέρος υπάρχει διαφορετική, πιο σύγχρονη προσέγγιση του «βάτραχου» με λεπτούς LED προβολείς και κάθετα LED φώτα ημέρας στις άκρες του προφυλακτήρα.

Στην STLA Large πλατφόρμα έως 800 χιλιόμετρα αυτονομία

Για να κατασκευάσει τη νέα της ναυαρχίδα η DS θα βασιστεί στα αμιγώς ηλεκτρικά συστήματα κίνησης της Stellantis και την πλατφόρμα STLA Large. Σύμφωνα με όσα ανακοινώθηκαν στο παρελθόν, τα οχήματα που θα βασιστούν στην STLA Large πλατφόρμα θα έχουν μήκος 4.650 έως 5.400 χλστ., μεταξόνιο 2.870-3.075 χλστ., πακέτα μπαταριών 85 έως 118 kWh και αυτονομία έως 800 χλμ. Σε πρώτο χρόνο η αρχιτεκτονική θα είναι 400 βόλτ, αλλά θα ακολουθήσει και μία δεύτερη 800 βολτ λίγο αργότερα.

Επί του παρόντος, η DS δεν έχει γνωστοποιήσει το χρονοδιάγραμμα της επιστροφής του μοντέλου. Στο παρελθόν η Stellantis έχει αναφέρει πως θα γίνουν οκτώ λανσαρίσματα αυτοκινήτων βασισμένα στην πλατφόρμα STLA Large μεταξύ 2024 και 2026. Έτσι, δεν αποκλείεται η πρώτη εμφάνιση του μοντέλου να γίνει μέσα στο 2025, όταν συμπληρώνονται και 70 χρόνια από το ντεμπούτο του αρχικού DS 19. ❖

Σταματάει μεγάλες επενδύσεις στην ηλεκτροκίνηση η VW

Εστιάζει στα Plug-in η Volkswagen. Σταμάτησαν οι επιδοτήσεις, μειώθηκαν οι πωλήσεις ηλεκτρικών. Περιορίζουν τις επενδύσεις τους στα ηλεκτρικά Mercedes και Stellantis. Συνεχίζει να στηρίζει τα ηλεκτρικά η Tesla.



Εστιάζει στα Plug-in η Volkswagen

Η Volkswagen αποφάσισε να σταματήσει την ανάπτυξη δικών της μπαταριών και να εγκαταλείψει τα σχέδια κατασκευής ενός εργοστασίου παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων αξίας 2 δισεκατομμυρίων ευρώ στη Γερμανία. Αντίθετα, θα επικεντρωθεί περισσότερο στα Plug-in υβριδικά οχήματα, λόγω της μείωσης στις πωλήσεις των πλήρως ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Σταμάτησαν οι επιδοτήσεις, μειώθηκαν οι πωλήσεις ηλεκτρικών

Αυτή η απόφαση της Volkswagen ακολουθεί την τάση σε χώρες όπως η Γερμανία και η Σουηδία, οι οποίες έχουν μειώσει ή σταματήσει τις επιδοτήσεις για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, καθιστώντας τα ακόμα πιο ακριβά σε σύγκριση με τα αυτοκίνητα με κινητήρες εσωτερικής καύσης. Η έλλειψη σταθμών φόρτισης αποτελεί επίσης σημαντικό εμπόδιο για τους πιθανούς αγοραστές ηλεκτρικών οχημάτων.

Περιορίζουν τις επενδύσεις τους στα ηλεκτρικά Mercedes και Stellantis

Παρόμοιες κινήσεις έχουν κάνει και άλλες εταιρείες κατασκευής αυτοκινήτων. Η Stellantis μειώνει τις επενδύσεις της στα ηλεκτρικά οχήματα, ενώ η Mercedes έχει σταματήσει την ανάπτυξη νέας πλατφόρμας για ηλεκτρικά πολυτελή σεντάν, προτιμώντας να συνεχίσει την παραγωγή αυτοκινήτων με κινητήρες βενζίνης για τα επόμενα χρόνια.

Συνεχίζει να στηρίζει τα ηλεκτρικά η Tesla

Η πτώση στις πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων έχει επηρεάσει ακόμα και την Tesla, η οποία έχασε 235 δισεκατομμύρια δολάρια. Παρ' όλα αυτά, ο Elon Musk ασκεί κριτική στις εταιρείες που απομακρύνονται από την ηλεκτροκίνηση, υποστηρίζοντας ότι τα ηλεκτρικά οχήματα θα κυριαρχήσουν τελικά στην αγορά και ότι η επένδυση στα Plug-in υβριδικά είναι λανθασμένη στρατηγική. ❖

Το άγνωστο πρόβλημα με τη φόρτιση του κινητού στο αυτοκίνητο

Η φόρτιση του κινητού στο αυτοκίνητο «λύνει τα χέρια» σε πολλούς οδηγούς. Ωστόσο μερικοί την αποφεύγουν, πιστεύοντας ότι είναι επικίνδυνη τόσο για το κινητό όσο και για το ίδιο το αυτοκίνητο. Τι ισχύει;

Η φόρτιση του κινητού στο αυτοκίνητο δεν είναι πάντα ασφαλής

Η σχέση κινητού και οδηγού διέπεται από πολλούς κανόνες που ρυθμίζονται από τον Κ.Ο.Κ. Ειδικότερα, όσο το αυτοκίνητο βρίσκεται εν κινήσει, είναι γνωστό σε όλους ότι απαγορεύεται η χρήση του κινητού από τον οδηγό. Η φόρτιση του κινητού στο αυτοκίνητο δεν απαγορεύεται από τον νόμο, ωστόσο μπορεί να αποδειχθεί πολύ επικίνδυνη τόσο για το ίδιο το κινητό, όσο και για το ηλεκτρικό κύκλωμα του αυτοκινήτου.

Οι κλασικές θύρες USB δεν προορίζονται για φόρτιση κινητού

Αρχικά πρέπει να αποσαφηνίσουμε ότι στα πιο σύγχρονα αυτοκίνητα υπάρχουν θύρες USB που προορίζονται αποκλειστικά για φόρτιση φορητών συσκευών. Αυτές είναι ρυθμισμένες διαφορετικά από τις υπόλοιπες και δεν είναι διόλου επικίνδυνες. Η διαφορά μεταξύ αυτών και των κλασικών θυρών USB εντοπίζεται στην ένταση της ενέργειας με την οποία εφοδιάζουν τις συνδεδεμένες συσκευές. Οι κλασικές θύρες USB είναι φτιαγμένες για μεταφορά δεδομένων και όχι για φόρτιση κινητών.



Η φόρτιση σε λάθος θύρα USB μπορεί να προκαλέσει μέχρι και φωτιά

Αν ωστόσο μία συσκευή συνδεθεί σε τέτοια θύρα, στην καλύτερη περίπτωση θα φορτίσει με πολύ αργό ρυθμό. Αυτό όμως δεν είναι το χειρότερο σενάριο: υπάρχει η περίπτωση να προκληθεί βλάβη στο κύκλωμα του αυτοκινήτου. Και αυτό είναι ακόμα πιθανότερο όταν ένα αυτοκίνητο δεν διαθέτει θύρες USB αλλά ανάπτορα που έχει κουμπώσει στην υποδοχή του αναπήρα. Σε αυτή την περίπτωση, η ένταση της ηλεκτρικής ενέργειας είναι πιθανό να μην είναι συμβατή με τις προδιαγραφές του κινητού μας, γεγονός που μπορεί να προκαλέσει βλάβη στη συσκευή.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες που οι θερμοκρασίες είναι ιδιαίτερα υψηλές, υπάρχει ακόμη και ο κίνδυνος πλήρους καταστροφής της μπαταρίας, αλλά και πρόκλησης φωτιάς.

Συμπερασματικά, είναι προτιμότερο να βεβαιωθούμε ότι η θύρα στην οποία φορτίζουμε το κινητό μας είναι κατασκευασμένη για φόρτιση συσκευών. Τέλος, το κινητό δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να φορτίζει χωρίς να ελέγχουμε τακτικά την κατάστασή του και, ειδικότερα, τη θερμοκρασία του. ❖

Θα αποτρέψουν τους παραβάτες τα νέα πρόστιμα για το κόκκινο;



3 έτη φυλάκιση αν προκαλέσεις ζημιά, + 1 χρόνο αν κινδυνέψει άνθρωπος. 10 χρόνια αν σκοτωθεί πεζός, ως και ισόβια αν εμπλακούν πολλοί. Δεν ιδρώνει το αυτί κανενός αν δεν υπάρχουν έλεγχοι. Θα φοβηθούν από τη φυλάκιση ισχυρίζονται οι νομοθέτες.

3 έτη φυλάκιση αν προκαλέσεις ζημιά, + 1 χρόνο αν κινδυνέψει άνθρωπος

Από την 1η Μαΐου του 2024 έχει τεθεί σε εφαρμογή ο νέος Ποινικός Κώδικας. Μέσα σε αυτόν εντάσσεται φυσικά και ο ΚΟΚ, που για ορισμένες παραβάσεις αυστηροποιείται αισθητά. Με βάση τις αλ-

λαγές, για τους οδηγούς που δεν τηρούν τους κανόνες οδικής συμπεριφοράς και θέτουν σε κίνδυνο τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου, προξενώντας ζημιές, προβλέπεται πλέον φυλάκιση έως 3 έτη. Για την περίπτωση που μαζί με τις ζημιές κινδυνέψει και άνθρωπος, μπορεί να επιβληθεί πρόσθετη ποινή 1 έτους.



10 χρόνια αν σκοτωθεί πεζός, ως και ισόβια αν εμπληακούν πολλοί

Για πρόκληση βαριάς σωματικής βλάβης, οι παραβάτες τιμωρούνται με κάθειρξη έως 10 έτη, ενώ στην απευκταία περίπτωση πρόκλησης θανάτου, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ακόμη και ισόβια φυλάκιση. Το άρθρο 290Α παρ.1 του Ποινικού Κώδικα, έπειτα από την πρόσφατη τροποποίηση 5090/2024, βάζει στο στόχαστρο τους οδηγούς που παραβιάζουν ερυθρούς σηματοδότες, οδηγούν επικίνδυνα, υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας, κινούνται στη ΛΕΑ ή οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ.

Δεν ιδρώνει το αυτί κανενός αν δεν υπάρχουν έλεγχοι

Ωστόσο αυτό που ανέκαθεν γνωρίζουμε είναι ότι το μέτρο της αυστηροποίησης του νομικού πλαισίου δεν λέει κάτι από μόνο του, αν «χωλαίνει» στην υλοποίηση, δηλαδή αν δεν γίνονται έλεγχοι από τις αρμόδιες αρχές. Δεν είναι λίγες οι φορές που έχουμε δει οχήματα να κυκλοφορούν

αντίστροφα στο ρεύμα της κυκλοφορίας, που κινούνται στη ΛΕΑ χωρίς την παραμικρή εποπτεία, οδηγούς που κάνουν επικίνδυνους ελιγμούς ή υπερβαίνουν κατά πολύ τα όρια ταχύτητας των κατοικημένων περιοχών ή περνάνε με κόκκινο επιταχύνοντας.

Θα φοβηθούν από τη φυλάκιση ισχυρίζονται οι νομοθέτες

Λόγω της αυστηρότητάς τους, οι αλλαγές αυτές έχουν ως στόχο να αποθαρρύνουν τους πιθανούς παραβάτες. Οι νομοθέτες βασίζονται στον «τρόμο» που προκαλούν τα νέα υψηλά πρόστιμα και οι ποινές φυλάκισης ώστε να μειωθούν τα τροχαία δυστυχήματα και να γίνουν ασφαλέστεροι οι δρόμοι. Αυτό ίσως αποδειχθεί ένα πολύ κρίσιμο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση, ωστόσο θα μπορούσε να είναι ακόμη πιο αποτελεσματικό αν συνδυαζόταν με πιο ισχυρά κίνητρα για την ανανέωση του γερασμένου ελληνικού στόλου. Υπενθυμίζουμε ότι η μέση ηλικία των ελληνικών αυτοκινήτων είναι 17,3 έτη. ❖

Opel Corsa-Peugeot 208-Citroen C3: Τα best seller στο Leasing

CAR LEASING



**Οι πρωταθλητές
εταιρικών πωλήσεων
2023
στην Ελλάδα**

Κατανάλωση και ευχρηστία σε πρώτο πλάνο. Το Corsa έχει επιδόσεις, πλούσιο βασικό εξοπλισμό και μίσθωμα 305 ευρώ (με Φ.Π.Α.)

Το C3 είχε την χαμηλότερη κατανάλωση, είναι το πιο άνετο και μίσθωμα 311 ευρώ (με Φ.Π.Α.) Peugeot 208: Με 297 ευρώ (με Φ.Π.Α.) μισθώνεις premium μικρό.

Στην κορυφή των πωλήσεων τα Corsa-C3-208

Για ακόμα μια χρονιά οι εταιρικές πωλήσεις αυτοκινήτων ήταν αυτές που έκαναν την διαφορά και το 2023. Στις πρώτες θέ-

σεις της προτίμησης του κοινού βρέθηκε το Opel Corsa (1η θέση), το Citroen C3 (2η θέση) και το Peugeot 208 (3η θέση). Και τα 3 αυτοκίνητα τα εισάγει ο όμιλος Συγγελίδη, ο οποίος έδειξε πως έχει την τεχνογνωσία ώστε, τα μοντέλα του να κατα-

κτίσουν τις πρώτες θέσεις των εταιρικών πωλήσεων της προηγούμενης χρονιάς.

Στα εταιρικά αυτοκίνητα είναι σημαντικό να πληρούν κάποιες προϋποθέσεις που να ικανοποιούν σε αρκετά χαρακτηριστικά. Ειδικά σε αυτή την κατηγορία αυτοκινήτων, είναι πολύ σημαντικά 3 πράγματα. Το χαμηλό σχετικά μίσθωμα, η χαμηλή κατανάλωση καυσίμου και το ποιοτικό/αξιόπιστο αυτοκίνητο. Να τονίσουμε πως τα εταιρικά αυτοκίνητα αυτού του αμαξώματος, προορίζονται για πολλά χιλιόμετρα, και καθημερινή χρήση, επομένως είναι πολύ σημαντικό να έχει και τα 3 χαρακτηριστικά που αναφέραμε παραπάνω. Ας δούμε όμως ποια είναι τα χαρακτηριστικά των 3 μοντέλων που έκαναν το κοινό να τα επιλέξει.

Το Corsa έχει επιδόσεις, πλούσιο βασικό εξοπλισμό και μίσθωμα 305 ευρώ

Το Opel Corsa ανανεώθηκε πρόσφατα και είναι διαθέσιμο σε αρκετά ανταγωνιστική τιμή, που ξεκινά από τα 18.500 ευρώ. Η έκδοση με τα 75 άλογα και χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων είναι η αρκετά ικανοποιητική σε επιδόσεις καθημερινής χρήσης, ενώ παράλληλα έχει χαμηλή κατανάλωση. Επιπλέον, ο βασικός εξοπλισμός της εισαγωγικής έκδοσης είναι αρκετά πλούσιος, ενώ τέλος η οδική συμπεριφορά και τα φρένα του μοντέλου είναι ανώτερα από το μέσο όρο της κατηγορίας.

Opel Corsa 1.2i 12v Edition Pack 75	Leasing
Λιανική τιμή	19.800
Προκαταβολή μισθώματος	4.588
Μίσθωμα (48 μήνες)	305
Συνολικό κόστος	18.923

* Οι τιμές είναι με Φ.Π.Α. αφού δεν εκπίπτει στις εταιρείες.

Το C3 είχε την χαμηλότερη κατανάλωση, είναι το πιο άνετο και με μίσθωμα 311 ευρώ

Το Citroen C3 στην βασική έκδοση των 83 ίππων, είναι διαθέσιμο από 18.300 ευρώ. Έχει τη χαμηλότερη κατανάλωση σε συνθήκες αυτοκινητοδρόμου σε σχέση με όλη την υπόλοιπη κατηγορία, ενώ καίει λίγο και σε μικτό κύκλο. Στο δρόμο το C3 διακρίνεται για την άνετη ανάρτηση που έχει, με τα φρένα να είναι επίσης καλύτερα από το μέσο όρο.

Citroen C3 1.2i Pure Tech Plus	Leasing
Λιανική τιμή	18.300
Προκαταβολή μισθώματος	4.588
Μίσθωμα (48 μήνες)	311,24
Συνολικό κόστος	19.216

* Οι τιμές είναι με Φ.Π.Α. αφού δεν εκπίπτει στις εταιρείες.

Peugeot 208: Με 297 ευρώ μισθώνεις premium μικρό

Το Peugeot 208 που «κλείνει» την τριάδα των πιο δημοφιλών εταιρικών μοντέλων, ξεχωρίζει για τον εντυπωσιακό εξωτερικό και εσωτερικό σχεδιασμό του, ο οποίος μάλιστα έχει λάβει και βραβείο. Είναι διαθέσιμο στην αγορά από 19.500 ευρώ. Το 208 έχει premium «χαρακτήρα» και καλό χώρο για τα κεφάλια των πίσω επιβατών, ο οποίος είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος της κατηγορίας. Οι Γάλλοι έχουν δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην οδική συμπεριφορά του Peugeot 208, ενώ όπως και στα υπόλοιπα μοντέλα που έχουμε στο άρθρο μας, τα φρένα είναι ισχυρά. ❖

Peugeot 208 1.2i Pure Tech Active	Leasing
Λιανική τιμή	19.500
Προκαταβολή μισθώματος	4.836
Μίσθωμα (48 μήνες)	297,6
Συνολικό κόστος	18.823

* Οι τιμές είναι με Φ.Π.Α. αφού δεν εκπίπτει στις εταιρείες.

Γιατί το Ford Kuga Plug in είναι το No1 εταιρικό σε όλη την Ευρώπη;

CAR LEASING



Έχει τρομερά ανταγωνιστική μίσθωση σε όλη την Ευρώπη. Έχει πολύ καλή ηλεκτρική αυτονομία. Είναι πολύ πλούσια εξοπλισμένο!
Μίσθωμα 432 ευρώ (με Φ.Π.Α.) από την Ford Lease

Πήρε την περσινή πρωτιά και το ίδιο στοχεύει και με το ανανεωμένο μοντέλο

Για 3η συνεχόμενη χρονιά, το Ford Kuga PHEV ήταν το πρώτο σε πωλήσεις plug-in υβριδικό αυτοκίνητο στα εταιρικά με μίσθωση, σε όλη την Ευρώπη. Η εντυπωσιακή αυτή επίδοση πωλήσεων σε όλη την Ευρώπη, τείνει να γίνει «παράδοση», με το κοινό να δείχνει ξεκάθαρα πια την προτίμηση της στο οικογενειακό SUV της Ford. Ένα

στατιστικό που δείχνει το μέγεθος της επιτυχίας του συγκεκριμένου μοντέλου, είναι πως το 2023, οι Ευρωπαίοι αγόρασαν 25% περισσότερα Kuga Plug-in Hybrid σε σχέση με το 20 στις εταιρικές πωλήσεις PHEV.

Έχει τρομερά ανταγωνιστική μίσθωση σε όλη την Ευρώπη

Ο λόγος που έχει πετύχει στην Ευρώπη το Kuga είναι πως πρόκειται για ένα ποιοτικό αυτοκίνητο, το οποίο μοιάζει ιδανικό για στελέχη. Τα στελέχη λοιπόν, τι χρει-

άζονται; Ένα αυτοκίνητο με Prestige που να είναι ποιοτικό, γιατί το χρησιμοποιούν για βασικό τους αυτοκίνητο με ότι αυτό συνεπάγεται (χώρους, αξιοπιστία, ποιοτικό εσωτερικό, επιδόσεις οικονομία). Οι εταιρείες από την άλλη τι χρειάζονται; Να παρέχουν στα στελέχη τους ένα αυτοκίνητο το οποίο δεν θα τους κοστίζει πολύ ακριβά, αλλά θα κάνει το στέλεχος τους να νιώσει ικανοποίηση. Το Kuga λοιπόν, κατάφερε να παντρέψει πολύ καλά και τις δύο αυτές απαιτήσεις. Έφερε ένα πολύ ποιοτικό αυτοκίνητο σε μια πολύ ανταγωνιστική τιμή μίσθωσης. Η γενικότερη στρατηγική της Ford στα εταιρικά αυτοκίνητα με μίσθωση, είναι πανευρωπαϊκή, επομένως αρκεί να δούμε τι έχει κάνει στην Ελλάδα για να βγάλουμε συμπεράσματα.

Το Ford Kuga Plug in διατίθεται στην Ελλάδα με τα εξής χαρακτηριστικά από την Ford Lease: προκαταβολή 11.160€, μηνιαίο μίσθωμα 432€, που είναι μία από τις πιο ανταγωνιστικές μισθώσεις της αγοράς.

Έχει πολύ καλή ηλεκτρική αυτονομία

Πριν μικρό χρονικό διάστημα, έγινε και η επίσημη παρουσίαση του ανανεωμένου μοντέλου Ford Kuga, το οποίο είναι αυτό που θα προσπαθήσει να κατακτήσει για 4η χρονιά την κορυφή της κατηγορίας εταιρικών αυτοκινήτων Plug in Hybrid. Το ανανεωμένο Ford Kuga Plug in, επιταχύνει ταχύτερα και έχει ακόμα μεγαλύτερη ηλεκτρική αυτονομία. Η μπαταρία υψηλής τάσης προσφέρει αμιγώς ηλεκτρική αυτονομία έως και 69 χιλιόμετρα με ενεργοποιημένο το πρόγραμμα EV Now, ενώ πλέον μπορεί τώρα να ρυμουλκήσει έως και 2.100 κιλά.

Ford Kuga PHEV 243 PS ST-Line X	Ford Lease
Λιανική τιμή	51.441
Προκαταβολή μισθώματος	11.160
Μίσθωμα (48 μήνες)	432
Συνολικό κόστος	31.464
Τι πληρώνω σε σχέση με ΛΤΠΦ	61.16%

*Οι τιμές μίσθωσης αφορούν μίσθωση μέσω της Ford Lease.

** Οι τιμές είναι με Φ.Π.Α. αφού δεν εκπίπτει στις εταιρίες.

Είναι πολύ πλούσιο εξοπλισμό

Ένα ακόμα από τα χαρακτηριστικά που κάνουν το Kuga PHEV ένα πολύ δημοφιλές μοντέλο στην κατηγορία των εταιρικών αυτοκινήτων, είναι ο πληρέστατος εξοπλισμός του. Συγκεκριμένα, είναι εφοδιασμένο με τεχνολογίες που μπορούν να επιβραδύνουν αυτόματα το αυτοκίνητο στις στροφές, σε κυκλικούς κόμβους και σε εξόδους αυτοκινητοδρόμων με ενεργοποιημένο το σύστημα δορυφορικής πλοήγησης. Εξοπλίζεται με ένα προηγμένο σύστημα κάμερας 360 μοιρών που εμφανίζει μια πανοραμική άποψη του αυτοκινήτου στην κεντρική οθόνη των 13,2 ιντσών κατά τη διάρκεια των ελιγμών στάθμευσης, γεγονός που βοηθά πολύ ακόμα και τους πιο αρχάριους οδηγούς. Η ανανεωμένη έκδοση του Kuga Plug in, είναι ακόμα καλύτερα συνδεδεμένη, αφού το σύστημα ενημέρωσης και ψυχαγωγίας SYNC 4, ενσωματώνει smartphone με ασύρματο Apple CarPlay και Android Auto και προσφέρει συνδεσιμότητα 5G, ενώ διαθέτει ακόμη και Alexa Built-in στον στάνταρ εξοπλισμό. ❖

Citroen C5 Aircross vs Renault Austral



ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ

Citroen C5 Aircross: 85%

Renault Austral: 84%

Τιμές μοντέλων: 14/05/2024

Citroen C5 Aircross 1.2 PureTech 130 PS
EAT8: **31 150€**

Renault Austral 1.3 mHEV
AUTO 160: **38 950€**

Το Austral καίει 1,8 λτ/100 χλμ λιγότερο στην πόλη. Το C5 Aircross έχει 80 λτ. μεγαλύτερο πορτ-μπαγκάζ και φαρδύτερο πίσω κάθισμα. Πιο πλούσιος ο εξοπλισμός του Austral αλλά κοστίζει και 7.800 ευρώ παραπάνω! Με 30 άλογα περισσότερα, το Austral προσπερνά πιο γρήγορα.

Συγκρίνουμε το Citroen C5 Aircross με το Renault Austral και τα βαθμολογούμε

Συγκρίνουμε το Citroen C5 Aircross με το Renault Austral και τα αξιολογούμε με κριτήρια την πραγματική κατανάλωση, την ευρυχωρία, τις επιδό-

σεις, τον εξοπλισμό, την εγγύηση και την τιμή. Με αυτό τον τρόπο θα φανεί ποιο αυτοκίνητο είναι καλύτερο σαν σύνολο, καθώς και το πόσο ανταγωνιστικά είναι τα συγκεκριμένα SUV στην κατηγορία τους.

Το Renault Austral καίει 1,8 λτ/100 χλμ λιγότερο στην πόλη και είναι πιο γρήγο-

■ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΔΟΚΙΜΗ Citroen C5 Aircross vs Renault Austral

ρο στην προσπέραση. Ο εξοπλισμός του είναι πιο πλούσιος, όμως το αυτοκίνητο κοστίζει 7.800 ευρώ παραπάνω από το Citroen C5 Aircross.

Στον αντίποδα, το Citroen είναι πιο ευρύχωρο, με φαρδύτερο πίσω κάθισμα και κατά 80 λίτρα πιο μεγάλο πορτ-μπαγκάζ.

Πώς να καταλάβετε ποια είναι καλή επίδοση

Πράσινο - Μία από τις καλύτερες επιδόσεις της κατηγορίας

Κίτρινο - Στο μέσο όρο της κατηγορίας

Κόκκινο - Μία από τις χειρότερες επιδόσεις της κατηγορίας

Μάρκα/Μοντέλο	CITROEN C5 AIRCROSS	RENAULT AUSTRAL
Έκδοση μοντέλου	CITROEN C5 AIRCROSS 1.2 PureTech 130 PS EAT8 130ps	RENAULT AUSTRAL 1.3 mHEV AUTO 160 160ps
Βαθμολογία	85%	84%
Κατηγορία μοντέλου	Μικρομεσαία SUV Βενζίνη	Μικρομεσαία SUV Βενζίνη
Model Year	2020	2023
Είδος Κινητήρα	Βενζίνη	Mild hybrid
Κυβικά (κ.εκ.)	1199	1333
Ιπποδύναμη (PS)	130	160
Κιβώτιο	Automatic	Automatic
Αριθμός σχέσεων	8	7
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ	ΕΜΠΡΟΣ
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	8,6	8,1
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	914	887
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	16,2	17,2
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,42	1,39
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	580	500
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	11	9,1
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	188	175
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	37,4	35,5
Εγγύηση (χρόνια)	5	5
Τιμή	31.150€	38.950€



Στοχευμένες αλλαγές, ειδικά στο μπροστινό τμήμα, έδωσαν μια φρέσκια και δυναμική εικόνα στο Citroen C5 Aircross.

Τα πίσω φωτιστικά σώματα έχουν νέα τρισδιάστατα φωτεινή υπογραφή και σκουρόχρωμα κρύσταλλα.



Εξωτερικά χαρακτηρίζεται από τις ανάγλυφες επιφάνειες, τους μεγάλους τροχούς και τα full LED φώτα με υπογραφή σχήματος «C» για ένα συνολικά καλαίσθητο, όσο και αεροδυναμικό αποτέλεσμα.



■ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΔΟΚΙΜΗ Citroen C5 Aircross vs Renault Austral

Citroen C5 Aircross vs Renault Austral Βαθμοβολίες. Ποιο είναι καλύτερο σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις;

Μάρκα/Μοντέλο	Citroen C5 Aircross Automatic 130ps	Renault Austral
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	10,5	8,7
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	5,8	6,2
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	8,6	8,1
Αυτονομία στο ταξίδι (χλμ.)	914	887
Κατανάλωση	78%	78%

Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	16,2	17,2
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	3,8	6,6
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,42	1,39
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	580	500
Χώροι	83%	78%

Είδος	Βενζίνη	Mild hybrid
Κυβικά (κ.εκ.)	1199	1333
Μέγιστη ισχύς (PS)	130	160
Μέγιστη ροπή (Nm)	230	270
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	11	9,1
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	8,6	6,6
Κινητήρας - Επιδόσεις	73%	79%
Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	5	5
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)	12	12
Χρώμα (χρόνια)	3	3
Εγγύηση αντιπροσωπείας	75%	75%

Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)		
Μήκος (μέτρα)	4,5	4,51
Πλάτος (μέτρα)	1,86	1,84
Ύψος (μέτρα)	1,65	1,62
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,73	2,67
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	53	55
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	23	18
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1505	1539

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)		
Κυβικά εκατοστά	1199	1333
Μέγιστη ισχύς (PS)	130	160
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)	5500	5500
Ροπή (Nm)	230	270
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)	1750	1800

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)		
Νόρμα EU	EU6	EU6
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	6,6	6,2
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	149	140

■ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΔΟΚΙΜΗ Citroen C5 Aircross vs Renault Austral



Ανασχεδιασμένο το ταμπλό, με τους αεραγωγούς πλέον να είναι οριζόντιοι και η συναρμογή ακόμα πιο στιβαρή.



Ο νέος επιλογέας ταχυτήτων, e-Toggle, κοσμεί την ανασχεδιασμένη κεντρική κονσόλα.

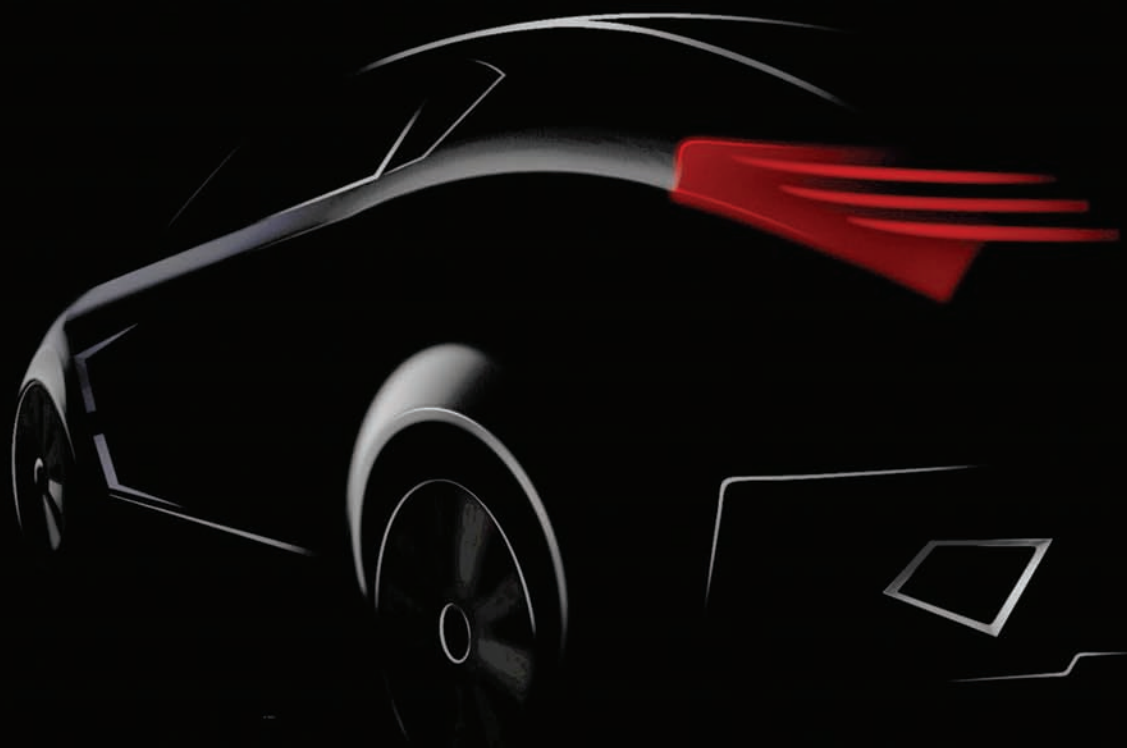


Citroen C5 Aircross vs Renault Austral. Ποιο ξεχωρίζει σε εξοπλισμό ασφαλείας και άνεσης;

Μάρκα/Μοντέλο	Citroen C5 Aircross Automatic 130ps	Renault Austral
Εξοπλισμός Άνεσης		
Air Condition	Όχι	Όχι
Κλιματισμός	2-zone	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Όχι	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι	Ναι
Κεντρικό κλείδωμα	Ναι	Ναι
Keyless entry	Όχι	Ναι
Προβολείς ομίχλης	Όχι	Ναι
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Όχι	Ναι
Κάμερες 360 μοιρών	Όχι	Όχι
Υαλοκαθαριστήρας πίσω	Ναι	Ναι
Αισθητήρας βροχής	Ναι	Ναι
Φώτα xenon / LED / Αλογόνου	LED	LED
Auto Lights (αυτόματα φώτα)	Ναι	Ναι
Αυτόματη μεγάλη σκάλα φώτων (έξυπνα φώτα)	Όχι	Ναι
Προβολείς με λειτουργία corner assist	Όχι	Όχι
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι	Ναι
Υποβοήθηση τιμονιού	Ναι	Ναι
Cruise Control	Ναι	Ναι
Μηχανικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Ναι	Ναι
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Όχι	Όχι
Θερμαινόμενα καθίσματα	Όχι	Όχι
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι	Ναι
Σπόρ καθίσματα	Όχι	Όχι
Δερμάτινες επενδύσεις	Όχι	Όχι
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	235/55 R18	205/55 R19
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής	ΑΝΑΓΚΗΣ
Ηλιοροφή	Όχι	Όχι
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	8"	12"
Ambient φωτισμός καμπίνας	Όχι	Ναι
Navigation	Όχι	Ναι

Εξοπλισμός Ασφαλείας		
ESP	Ναι	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	6	7
Αερόσακος οδηγού	1	1
Αερόσακος συνοδηγού	1	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2	2
Αερόσακος κεφαλής	2	2
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντισλίπ)	Ναι	Ναι
Βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα	Ναι	Ναι
Συναγερμός	Όχι	Όχι
Hill Assist	Ναι	Ναι
Σύστημα Lane assist	Ναι	Ναι
Σύστημα αυτόματου φρεναρίσματος	Ναι	Ναι
Προειδοποίηση τυφλού σημείου	Όχι	Ναι
Σύστημα αναγνώριση σημάτων Κ.Ο.Κ.	Ναι	Ναι
Προειδοποίηση κόπωσης οδηγού	Ναι	Ναι

...για επιλεγμένα
μεταχειρισμένα!



Εύμοιλα, γρήγορα & φθηνά...
...το επόμενο σας αυτοκίνητο

- ✓ Προσφέρουμε τις **ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ** της αγοράς
- ✓ Αγοράζουμε το αυτοκίνητό σας **ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΜΕΤΡΗΤΟΙΣ**
- ✓ **ΑΝΤΑΛΛΑΣΟΥΜΕ** το παλιό σας αυτοκίνητο με νέο της επιλογής σας
- ✓ Αγορές και με **ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΑΡΤΑ**

0% προκαταβολή
έως **72** μήνες εξόφληση

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ:

Λεωφ. Σχιστού Σκαραμαγκά 13
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
Τηλ.: 216 8096555, Κιν.1: 6397 213531
Κιν.2: 6947 723105

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ:

Λεωφ. Γρηγ. Λαμπράκη 329
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
Τηλ.: 210 400 8323
Fax: 216 900 1597

E-mail: info@bitros.com

bitros.com
www.bitros.com

■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ

Hyundai Kona Hybrid vs Toyota C-HR HSD

Συγκρίνουμε το Hyundai Kona Hybrid με το Toyota C-HR HSD



Βάζουμε το ολοκαίνουργιο και full υβριδικό Toyota C-HR απέναντι στο υβριδικό Hyundai Kona σε 11 κρίσιμους τομείς σύγκρισης.

Toyota C-HR ή Hyundai Kona;

Ήδη από την πρώτη του γενιά το Hyundai Kona, το μικρό SUV της κορεάτικης φίρμας, είχε την τάση να.. μεγαλοδειχνει. Η δεύτερη γενιά του Kona πάντως που «τρέχει» στην κούρσα της αγοράς σήμερα, έκανε το μεγάλο άλμα αλλάζοντας ουσιαστικά κατηγορία. Έχει πλέον μήκος 4.350 χλστ. με αποτέλεσμα να μπαίνει ξεκάθαρα στα χωράφια των μικρομεσαίων οικογενειακών SUV.

Ήδη από την προηγούμενη γενιά του το

Kona ήταν διαθέσιμο και σε full υβριδική έκδοση. Το υβριδικό σύστημα κίνησης του νέου Kona ήρθε ουσιαστικά αυτούσιο από το προηγούμενο μοντέλο και χρησιμοποιεί έναν ατμοσφαιρικό βενζινοκινητήρα 1,6 λτ. GDI απόδοσης 105 ίππων με 147 Nm ροπής, τον οποίον συνδυάζει με ηλεκτροκινητήρα 43,5 ίππων και 170 Nm ροπής. Η συνδυαστική απόδοση του συνόλου ανέρχεται στους 141 ίππους με ροπή 265 Nm. Η μπαταρία υψηλής τάσης του συστήματος βρίσκεται κάτω από τα καθίσματα και έχει χωρητικότητα 1,56 kWh.

Ο ηλεκτροκινητήρας λειτουργεί σε πολύ

■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ Hyundai Kona Hybrid vs Toyota C-HR HSD



χαμηλές ταχύτητες και ουσιαστικά υποβοηθά τον θερμικό κινητήρα όποτε χρειαστεί επιπλέον δύναμη (επιτάχυνση, ανωφέρειες). Με τη σειρά του ο κινητήρας εσωτερικής καύσης «ανταποδίδει», φορτίζοντας την μπαταρία κατά τη λειτουργία του, ενώ ενέργεια ανακτάται και κατά την πέδηση του οχήματος. Ένα στοιχείο που κάνει το υβριδικό Kona να ξεχωρίζει είναι πως χρησιμοποιεί κιβώτιο διπλού συμπλέκτη 6 σχέσεων, το οποίο δεν παράγει βουπό στην πλήρη επιτάχυνση. Το υβριδικό Hyundai Kona είναι διαθέσιμο σε 3 εκδόσεις εξοπλισμού: Premium, Distinctive και N-Line με τιμές 31.890, 33.590 και 35.590 ευρώ αντίστοιχα.

Από την άλλη μεριά, το Toyota C-HR μας συστήθηκε εξαρχής ως μικρομεσαίο οικογενειακό SUV (έστω και στο κάτω άκρο της κατηγορίας) δίνοντας έμφαση στην υβριδική τεχνολογία. Μάλιστα ο προχωρημένος σχεδιασμός του συντέλεσε ώστε το 59% όσων το αγόρασαν να είναι νέοι πελάτες. Στη χώρα μας μόνο το C-HR πούλησε σχεδόν 14.000 μονάδες από το 2017 που λανσαρίστηκε (πάνω από 840.000 πανευρωπαϊκά) και έγινε το εν Ελλάδι bestseller της κατηγορίας.

Το ολοκαίνουργιο Toyota C-HR «βγάζει μάτι» με τον φουτουριστικό του σχεδιασμό και έχει περίπου τις ίδιες διαστάσεις

με πριν (28 χλστ. λιγότερα σε μήκος από τα 4.390 χλστ. του προηγούμενου), διατηρώντας το μεταξόνιο των 2.640 χλστ. Πλέον είναι διαθέσιμο μόνο ως full υβριδικό με θερμικό κινητήρα 1,8 ή 2,0 λτ. και συνδυαστική απόδοση 140 ή 197 ίππων αντίστοιχα. Μάλιστα η top έκδοση μπορεί να συνδυαστεί και με ηλεκτρική τετρακίνηση, που υλοποιείται χάρη σε έναν δεύτερο ηλεκτροκινητήρα που κινεί τους πίσω τροχούς όταν χρειαστεί. Η 25ετής εμπειρία της Toyota στην full υβριδική τεχνολογία και οι αυξημένες δυνατότητες ηλεκτροκίνησης δίνουν σαφές προβάδισμα στα μοντέλα της ιαπωνικής φίρμας.

Πάντως, το «βάρος» των πωλήσεων θα πέσει στην έκδοση με τον 1,8 λτ. κινητήρα, η οποία συνδυάζεται όπως πάντα με αυτόματο κιβώτιο eCVT. Είναι διαθέσιμο από την έκδοση C-ULT και 29.300 ευρώ με ένα πλήρες πακέτο εξοπλισμού άνεσης και ασφάλειας, την οποία και επιλέξαμε για τη σημερινή αντιπαράθεση με το υβριδικό Hyundai Kona. Η δεύτερη έκδοση C-LUB έχει τιμή 32.770 ευρώ, ενώ η κορυφαία (με τον 1,8 λτ. κινητήρα) έκδοση C-HIC κάνει 36.300 ευρώ.

Μπορεί η Hyundai να μπει «στα χωράφια» της Toyota, που έχει 25 χρόνια εμπειρία; Ας δούμε πώς θα έρθει το «σκορ»!

■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ Hyundai Kona Hybrid vs Toyota C-HR HSD

Με μια ματιά οι 11 τομείς σύγκρισης

Τα 11 Βήματα - As αναλύσουμε τις διαφορές των δύο μοντέλων:			Νικητής
1	Τιμή	Hyundai Kona Hybrid: 31.890ευρώ. Toyota C-HR 1,8 Hybrid C-ULT: 29.300ευρώ. Η βασική έκδοση C-ULT του Toyota C-HR είναι 2 χιλιάρικά φθηνότερη από την αντίστοιχη Premium του Hyundai Kona.	"C-HR 1-0"
2	Εγγύηση	Hyundai: 5 χρόνια χωρίς όριο χλμ. Toyota: 6 χρόνια ή 180.000 χλμ. Μεγαλύτερη εγγύηση από την Toyota και για τα μηχανικά μέρη και για την μπαταρία του υβριδικού συστήματος.	"C-HR 2-0"
3	AfterSales	Στα μυστικά τεστ συνεργείων που πραγματοποίησε το autoagora.gr, η βαθμολογία της Toyota ήταν εντυπωσιακή και αισθητά πάνω από το μέσο όρο σε αντίθεση με την επίδοση της Hyundai. Η Toyota επιβεβαιώνει στην πράξη τις υψηλές aftersales υπηρεσίες που προσφέρει στον αγοραστή.	"C-HR 3-0"
4	Φρένα (από τα 100 χλμ/ώρα)	Hyundai Kona Hybrid: 37,0μ. Toyota C-HR 1,8 Hybrid: 38,1μ. Το υβριδικό Hyundai Kona στο φρενάρισμα πανικού είναι 1,1 μ. καλύτερο.	"KONA 3-1"
5	Αίσθηση πολυτέλειας	Hyundai Kona Hybrid: 70%. Toyota C-HR: 77%. Η συνολική αίσθηση ποιότητας, καθώς και τα υλικά είναι καλύτερα στο Toyota C-HR, που κερδίζει ακόμα έναν πόντο.	"C-HR 4-1"
6	Ευρυχωρία	Hyundai Kona Hybrid: Γόνατα πίσω 18,5 εκ., χώρος αποσκευών 466 λτ.. Toyota C-HR: Γόνατα πίσω 14,5 εκ., χώρος αποσκευών 388 λτ. Πιο ευρύχωρη καμπίνα και μεγαλύτερος χώρος αποσκευών το Hyundai Kona, που κερδίζει τον πόντο της πρακτικότητας	"KONA 4-2"
7	Κατανάλωση	Hyundai Kona Hybrid: 6,3 λτ./ 100 χλμ. Toyota C-HR 1,8 Hybrid: 5,0λτ./ 100 χλμ. Μεγάλη διαφορά κατανάλωσης υπέρ του Toyota C-HR, που ανοίγει τη διαφορά.	"C-HR 5-2"
8	Προσπέραση (60-100 χλμ/ώρα)	Hyundai Kona Hybrid: 5,5 δλ. Toyota C-HR 1,8 Hybrid: 5,8 δλ. Το πιο γρήγορο κιβώτιο και η βοήθεια χαμηλά από τον ισχυρό ηλεκτροκινητήρα (για τα δεδομένα των ήπια υβριδικών) η Tonale παρότι βαρύτερη και με 10 άλογα λιγότερα προσπερνάει σχεδόν στο ίδιο χρόνο με το C-HR. Η υπέρ της διαφορά του 0,3 δλ. δε δικαιολογεί πόντο. Ανάλογη είναι η διαφορά και στο 80-120 χλμ./ώρα (7,1 δλ. η Tonale και 7,4 δλ. το C-HR). Το ιαπωνικό μοντέλο με 10,0 δλ. είναι 0,2 δλ. πιο γρήγορο στο σπρίντ του 0-100. Στην πλήρη επιτάχυνση πάντως «ακούγεται» περισσότερο.	"Ισοπαλία"
9	Θόρυβος	Hyundai Kona Hybrid: 72,1 db στα 140 χλμ./ώρα. Toyota C-HR 1,8 Hybrid: 72,1 στα 140 χλμ./ώρα. Και τα δύο μοντέλα δεν «ξεφεύγουν» σε θόρυβο όντας στο μέσο όρο της κατηγορίας. Μάλιστα στο ειδικό μας ηλεκτρονικό όργανο είδαμε παραπλήσιες ενδείξεις σε όλες τις μετρήσεις ταξιδιού.	"Ισοπαλία"
10	Εξοπλισμός άνεσης	Και τα δύο μοντέλα στις εκδόσεις εξοπλισμού που εξετάζουμε διαθέτουν αυτόματο 2ζωνικό κλιματισμό, ζάντες αλουμινίου(16 ιντσών το Kona και 17 το C-HR), οθόνη αφής για το infotainment (12,3ιντσών το Kona, 8ιντσών το C-HR) με πλοήγηση, όλες τις ηλεκτρικές ευκολίες, cruise control («έξυπνο»), αισθητήρες φώτων, φώτα LED, κάμερα όπισθεν και συνδεδεμένες υπηρεσίες. Το C-HR προσφέρει στη βασική έκδοση στοιχεία όπως ψηφιακό πίνακα οργάνων 12,3 ιντσών &LED φώτα ομίχλης, ενώ το Kona σύστημα keyless entry (είσοδος χωρίς κλειδί). Το C-HR στην έκδοση εξοπλισμού C-LUB προσφέρει στοιχεία, όπως κάμερα όπισθεν, ηλεκτρικά αναδιπλούμενους καθρέφτες, ασύρματη φόρτιση κινητού. Με δεδομένη και την πολύ χαμηλότερη τιμή του, το C-HR μεγαλώνει τη διαφορά.	"Ισοπαλία"
11	Εξοπλισμός ασφάλειας	Εκτός από τα υποχρεωτικά ABS και ESP και τα δύο μοντέλα έχουν τα απαραίτητα συστήματα πλέον συστήματα, όπως αυτόματο φρενάρισμα, αναγνώριση σημάτων ΚΟΚ, προειδοποίησης κόπωσης οδηγού, καθώς και ενεργό Lane Assist που σε κρατάει στη λωρίδα σου. Το C-HR προσφέρει 1 επιπλέον αερόσακο (για τα γόνατα του οδηγού) και σύστημα προειδοποίησης τυφλού σημείου, χωρίς όμως η επιμέρους αντιπαράθεση να ξεφεύγει από την ισοπαλία.	"Ισοπαλία"
Toyota C-HR 1,8 Hybrid – Hyundai Kona Hybrid			5-2

■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ Hyundai Kona Hybrid vs Toyota C-HR HSD

As δούμε αναλυτικά τις διαφορές μεταξύ των δύο μοντέλων:



Γκοή από τα αποδυτήρια για το C-HR λόγω τιμής (1-0)

Το Hyundai Kona ανέβηκε μια σκάλα στην κλίμακα μεγέθους στη γκάμα της κορεάτικης φίρμας και από μικρό έγινε οικογενειακό μικρομεσαίο SUV. Αυτό γίνεται αντιληπτό και από την τιμή του. Για τη full υβριδική έκδοση των 141 ίππων, η βασική έκδοση Premium κοστίζει 31.890 ευρώ. Από την άλλη το full υβριδικό νέο Toyota C-HR στη βασική έκδοση C-ULT με το υβριδικό σύστημα των 140 ίππων (μοτέρ 1,8 λτ.) κοστίζει 29.300 ευρώ. Η διαφορά τιμής είναι εμφανής έτσι το Toyota C-HR ανοίγει από νωρίς το σκορ και κερδίζει τον πρώτο πόντο.



Καλύτερες After Sales υπηρεσίες και μεγαλύτερη εγγύηση από την Toyota (3-0)

Στα μυστικά τεστ συνεργείων που πραγματοποίησε το autoagora.gr, η βαθμολογία της Toyota ήταν εντυπωσιακή και αι-

σθητά πάνω από το μέσο όρο σε αντίθεση με την επίδοση της Hyundai, που ήταν μετριότατη. Η Toyota επιβεβαίωσε στην πράξη τις υψηλές aftersales υπηρεσίες που προσφέρει στον αγοραστή. Παράλληλα ►

■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ Hyundai Kona Hybrid vs Toyota C-HR HSD



Kona είναι για 8 χρόνια. Το C-HR σημειώνει ένα 2ποντο και ανοίγει τη διαφορά.

Φρενάρει πιο δυνατά το Kona (3-1)

Το υβριδικό Hyundai Kona «κοκκαλώνει» 1,1 μ. καλύτερα από το Toyota C-HR σε κατάσταση φρένων πανικού από την ταχύτητα των 100 χλμ./ώρα. Για την ακρίβεια, το Kona χρειάζεται 37,0 μέτρα και το C-HR, 38,1 μ. Για την ιστορία, το κορεάτικο μοντέλο φορούσε τροχούς 18 ιντσών με ελαστικά 235/55, ενώ το C-HR είχε τροχούς 19 ιντσών με ελαστικά 225/50.

Ανώτερη η ποιότητα του C-HR (4-1)

Εκτός από τον ακόμα πιο φουτουριστικό του σχεδιασμό, το νέο Toyota C-HR μας συστήθηκε και σαφώς πιο ποιοτικό από πριν. Και το νέο Kona είναι προσεγγίσιμο και καλοφιρισμένο, αλλά η συνολική αίσθηση ποιότητας, καθώς και τα υλικά είναι καλύτερα στο Toyota C-HR, που κερδίζει ακόμα έναν πόντο.

προσφέρει και 1 χρόνο μεγαλύτερη εγγύηση από τα 5 χρόνια της Hyundai, στην οποία πάντως κάποιος μπορεί να έχει απεριορίιστα χιλιόμετρα. Παράλληλα η εγγύηση για τη μπαταρία του C-HR είναι 11 ετών (αν γίνονται τα ετήσια check), ενώ του

■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ Hyundai Kona Hybrid vs Toyota C-HR HSD



Πιο ευρύχωρο το Kona (4-2)

Το Hyundai Kona των 4,35 μ. (4,362 μ. το C-HR), εξαργυρώνει με τον καλύτερο τρόπο το μεγαλύτερο μεταξόνιο (2.660 χλστ. έναντι 2.640 χλστ.) προσφέροντας 4 εκατ. μεγαλύτερο «αέρα» για τα γόνατα των πίσω επιβατών (185 χλστ. έναντι 145 χλστ.), ενώ παράλληλα έχει πιο φαρδιά καμπίνα και μεγαλύτερα παράθυρα (αν και βελτιωμένο το C-HR δίνει μια κλειστοφοβική αίσθηση με τα μικρά του πίσω παράθυρα). Παράλληλα, το κορεατικό μοντέλο έχει και κατά 78 λτ. μεγαλύτερο χώρο αποσκευών (466 έναντι 388 λτ.), οπότε κερδίζει τον πόντο της πρακτικότητας.

Καίει λιγότερο το C-HR (5-2)

Χάρη στη 25ετή πείρα της Toyota στην full υβριδική τεχνολογία, το C-HR έχει αυξημένες δυνατότητες ηλεκτροκίνησης κάτι που μεταφράζεται σε χαμηλότερη κατανάλωση κάτω από όλες τις οδηγικές συνθήκες. Σχετικά με τη μέση κατανάλωση στη διάρκεια όλης της δοκιμής, στην περίπτωση του C-HR κυμάνθηκε γύρω από τα 5 λτ./100 χλμ., όταν στο υβριδικό Hyundai Kona εμφανίστηκε 1,3 λτ./100 χλμ. υψηλότερη. Ακόμα πιο χαμηλή είναι η κατα-

νάωση του C-HR σε αστικές συνθήκες με τις μετρήσεις μας να δείχνουν τιμές γύρω από τα 3,5 λτ./100 χλμ. (5,0 λτ./100 χλμ. στο Kona). Ακόμα και στο ταξίδι με 100 χλμ./ώρα, το C-HR καίει 1,1 λτ./100 λιγότερα (5,5 έναντι 6,6 λτ./100 χλμ.). Η διαφορά υπέρ του C-HR δίνει έναν σημαντικό πόντο στο ιαπωνικό full υβριδικό μικρομεσαίο SUV.

Συμπέρασμα: 5-2 κερδίζει το C-HR

Το νέο full υβριδικό Toyota C-HR καίει λιγότερο, έχει μεγαλύτερη εγγύηση με εξαιρετικές aftersales υπηρεσίες, και διαθέτει καλύτερο εξοπλισμό, ενώ δεν υπάρχει σύγκριση στις after-sales υπηρεσίες που απολαμβάνει, όποιος επιλέξει Toyota. Από την άλλη, το υβριδικό Hyundai Kona που μεγάλωσε και μπήκε στα χωράφια των οικογενειακών SUV είναι πιο ευρύχωρο, φρενάρει πιο δυνατά, αλλά δεν προσφέρει την οικονομία σε βενζίνη του C-HR. Έτσι το φουτουριστικό SUV της Toyota κερδίζει άνετα ως μια σαφώς πιο Value for Money επιλογή. ❖

■ **ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ** Bridgestone Turanza 6 ENLITEN & Potenza Sport



Εσείς, τα hit της **BRIDGESTONE** Turanza 6 ENLITEN & Potenza Sport τα έχετε δοκιμάσει;

Προσφέρουν ακόμα καλύτερες επιδόσεις, ενισχυμένη ασφάλεια και οικονομία καυσίμου σε συνδυασμό με τη γνωστή Ιαπωνική αξιοπιστία.

Τα ελαστικά Potenza Sport και Turanza 6 ENLITEN της Bridgestone είναι κορυφαία σε επιδόσεις και δημοφιλή σε αποδοχή από τους οδηγούς στη χώρα μας αλλά και... σε όλο τον κόσμο. Αυτό δε συμβαίνει χωρίς λόγο. Η Bridgestone, με πολυετή εμπειρία στη Formula 1, επενδύει σημαντικά σε σχεδιασμό και καινοτομία για είναι σε θέση να κάνει το πιο σημαντικό εξάρτημα του αυτοκινήτου, το ελαστικό, όλο και πιο

άρτιο. Για να το πετύχει αυτό η Ιαπωνική εταιρεία έδωσε προσοχή στις ανάγκες των καταναλωτών διεξάγοντας εκτεταμένη έρευνα, με αποτέλεσμα να μπορέσει να καθορίσει τους τομείς της απόδοσης ενός ελαστικού που οι περισσότεροι οδηγοί θεωρούν πιο σημαντικούς, και κατόπιν να τους ενισχύσει κατάλληλα. As δούμε λοιπόν τι σημαίνει ακριβώς αυτό για τα δημοφιλή Turanza 6 ENLITEN και Potenza Sport.



Turanza 6 ENLITEN

Με το νέο Turanza 6 ENLITEN η Bridgestone έχει από τις αρχές του χρόνου στην αγορά το θερινό ελαστικό με τις καλύτερες επιδόσεις της κατηγορίας του στο βρεγμένο και με επιδόσεις σε χιλιομετρική απόδοση και απόδοση καυσίμου/ ενέργειας που βγάζουν μάτια, σύμφωνα με τις δοκιμές του διεθνώς αναγνωρισμένου ινστιτούτου TUV από το 2022. Το Turanza έχει αποκτήσει νέο σχεδιασμό εγχοπών του πέλματος, ώστε το νερό να απομακρύνεται πιο γρήγορα, μειώνοντας την πιθανότητα υδρολίσθησης. Επίσης το λάστιχο αξιοποιεί μια νέας χημικής σύνθεσης γόμα που, για να το πούμε απλά, κολλάει καλύτερα στο οδόστρωμα και που σε συνδυασμό με την αύξηση της τοπικής ακαμψίας βελτιώνει αρκετά την πρόσφυση τόσο στις στροφές όσο και στην ευθεία. Βέβαια το λάστιχο δεν ξεχωρίζει μονάχα στο βρεγμένο – είναι επίσης το καλύτερο στην κατηγορία του στο φρενάρισμα στο στεγνό οδόστρωμα. Το μειωμένο

βάρος του ελαστικού προσφέρει μικρότερη αντίσταση κύλισης και μαζί με το πιο αεροδυναμικό σχήμα συνεισφέρουν στη μείωση της κατανάλωσης. Πιο συγκεκριμένα το Turanza 6 ENLITEN βγάζει κατά 22% περισσότερα χιλιόμετρα σε σχέση με τον προκάτοχό του, ενώ ταυτόχρονα έχει κατά 4% μειωμένη αντίσταση κύλισης.

Το Turanza 6 ENLITEN απευθύνεται σε επιβατικά, SUV και τετρακίνητα οχήματα και διατίθεται σε διαστάσεις για ζάντες από 16 μέχρι και 22 ίντσες.

ENLITEN για το μέλλον

Εδώ να σημειώσουμε ότι η πρόοδος που έγινε στην κατηγορία Turanza έχει να κάνει και με τον συνδυασμό τεχνολογιών ENLITEN. Το ENLITEN είναι ένα πακέτο από τεχνολογικές λύσεις που σκοπός του είναι να βελτιώνει συνεχώς τα δυναμικά χαρακτηριστικά των ελαστικών, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα σημαντικά οφέλη σε τομείς όπως οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, ►



η καλύτερη αξιοποίηση φυσικών πόρων, η ανακύκλωση των υλικών και γενικά η βιωσιμότητα. Κάπως έτσι έχει διαμορφώσει τις «μελλοντικές» γενιές ελαστικών της μάρκας, καθιστώντας τα EV READY, πλήρως έτοιμα για χρήση σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Potenza Sport για κορυφαίες επιδόσεις

Το όνομα Potenza έχει συνδεθεί εδώ και χρόνια με τις υψηλές επιδόσεις – και με το Potenza Sport ο οδηγός έχει στη διάθεσή του ένα λάστιχο, ή μάλλον το λάστιχο, που θα του προσφέρει τον απόλυτο έλεγχο του αυτοκινήτου του όταν οι σφυγμοί ανεβαίνουν. Και αυτό γιατί μιλάμε για το ελαστικό που είναι το καλύτερο σε σταθερότητα τόσο στις στροφές όσο και στην ευθεία στην κατηγορία του, σύμφωνα με δοκιμές του TÜV. Η Bridgestone έχει σχεδιάσει ένα ασύμμετρο και ενισχυμένο πέλμα (με βελτιώσεις στην κατανομή των ραβδώσεων και στο σχήμα των αυλακώσε-

ων) και βελτιστοποίησε το σκελετό για να πετύχει καλύτερο έλεγχο στις στροφές και αυξημένη απόκριση στο τιμόνι. Επίσης, η καινοτόμα γόμα, αλλά και η διάταξη του πέλματος βελτιώνουν την πρόσφυση και χαρίζουν τρομερά φρένα, με το Potenza Sport να πρωτεύει σε αντίστοιχες δοκιμές στο φρενάρισμα στο στεγνό σε σχέση με τον ανταγωνισμό. Και να μην ξεχνάμε ότι δεν έχει άδικα ετικέτα A για το φρενάρισμα στο βρεγμένο.

Το Potenza Sport διατίθεται για επιβατικά, SUV και τετραθέσια οχήματα σε διαστάσεις για ζάντες από 16 μέχρι και 23 ίντσες.

Προσφορά με την εγγύηση της ELASTRAK

Επιδόσεις, ασφάλεια, οικονομία και αξιοπιστία: Αυτά που ζητά ο κάθε οδηγός, αυτά προσφέρει και η Bridgestone με τα ελαστικά της. Και επιπλέον ξεγνοιασιά! Γιατί όχι, αφού όλα τα ελαστικά της Bridgestone προσφέρονται με πενταετή εργοστασιακή εγγύηση. Εκτός αυτού η Elastrak φροντίζει όσους εμπιστεύονται τα ελαστικά που εισάγει δηλαδή τα Bridgestone & Firestone, προσφέροντας εγγύηση πλήρους αντικατάστασης σε περίπτωση ζημιάς που ισχύει για έναν ολόκληρο χρόνο, σε συνδυασμό με μηνιαίες κληρώσεις δώρων μέσω του προγράμματος elastrakclub.gr . ❖

SPECIAL OFFER

Για ολόκληρο τον Ιούνιο η Elastrak ευχαριστεί τους πελάτες της για την εμπιστοσύνη τους και τους χαρίζει άμεσα με τη μορφή έκπτωσης έως και 60 ευρώ ανά τετράδα ελαστικών Bridgestone και Firestone, σε διάσταση 18 ιντσών και πάνω. Όσοι χρειάζεστε καινούρια λάστιχα, προλάβετε!

Mercedes EQB 300 4MATIC facelift:

Η πολυτέλεια επιστρέφει... δριμύτερη

Αναμέναμε εδώ και καιρό την επιστροφή της Mercedes EQB. Ο ερχομός της δικαίωσε απολύτως τις προσδοκίες μας. Έπειτα από το ντεμπούτο του το 2022, το ηλεκτρικό SUV της Mercedes μας ξανασυστήνεται ανανεωμένο, διατηρώντας τα προσόντα του προκατόχου του και πηγαίνοντάς τα ένα βήμα παραπέρα: ασυναγώνιστη ευρυχωρία και ποιότητα στο εσωτερικό, ακλόνητη και ευέλικτη στον δρόμο, και με αυτονομία που ξεπερνά τα 400 χλμ. στην πόλη.



Με επιβλητικό παρουσιαστικό, και τετραγωνισμένο σκαρί αλά... GLB, η facelift Mercedes EQB ξεχωρίζει για την ευρυχωρία της.

Ανανεωμένη σχεδίαση στον... αστερισμό Mercedes

Με επιβλητικό παρουσιαστικό, και τετραγωνισμένο σκαρί αλά... GLB, η facelift Mercedes EQB ξεχωρίζει για την ευρυχωρία της. Ξεκινώντας από το εξωτερικό, η μάσκα διαφοροποιείται αισθητά σε σχέση με τον προκάτοχό της, όντας διακοσμημένη από μικρά αστέρια σαν αυτά του σήμα-

τος της Mercedes, σε ένα μοτίβο που ονομάστηκε «Star Pattern». Φωτεινές μπάρνες ενώνουν τα μπροστινά και τα πίσω φωτιστικά σώματα αρμονικά.

Χώροι-δωμάτιο για 7 επιβάτες και high-tech διάκοσμος

Ωστόσο, ένα βασικό στοιχείο που διαφοροποιεί την Mercedes EQB 300 4MATIC από τον ανταγωνισμό είναι η δυνατότητα

Οι αναρτήσεις της είναι σφιχτές, ωστόσο οι επιβάτες δεν αισθάνονται στιγμή το κακοτρόχαλο οδόστρωμα.



Η μάσκα διαφοροποιείται αισθητά. Πλέον είναι διακοσμημένη με πολλά μικρά αστέρια, δημιουργώντας ένα μοτίβο που ονομάστηκε Star Pattern.



7θέσια διαμόρφωσης. Η άνετη θέση οδήγησης και η ευρυχωρία παραμένουν γνωρίσματα της ανανεωμένης EQB, ενώ το κάθισμα του οδηγού παρέχει πρωτοφανή στήριξη στην οσφυϊκή χώρα. Το πορτ-παγκάζ στην 5θέσια διαρρύθμιση χωράει 495 λίτρα αποσκευών, ενώ στην 7θέσια μειώνεται στα 465.

0-100 σε 7,5 δλ., και 400+ χιλιόμετρα αυτονομίας

Η ανανεωμένη Mercedes EQB 300 4MATIC «φοράει» 2 ηλεκτροκινητήρες, από έναν σε κάθε άξονα, ενώ συνολικά αποδίδουν ισχύ 228 ίππων και 390 Nm ροπής. Αυτά τα χαρακτηριστικά «μεταφράζονται» σε αξιοσημείωτες επιδόσεις στον δρόμο. Το 0-100 επιτυγχάνεται σε 7,5 δλ., ενώ οι προσπεράσεις 60-100 και 80-120 σε 3,9 και 5,1 δλ. αντίστοιχα. Η μπαταρία έχει χωρητικότητα 66,5 kWh, προσφέροντας περισσότερα από 400 χιλιόμετρα αυτονομίας σε αστικό κύκλο.



Ξεκούραστη και ευέλικτη στον δρόμο, με πλούσιο εξοπλισμό από τη στάνταρ έκδοση

Παρόλο που οι αναρτήσεις της Mercedes EQB 300 4MATIC είναι αρκετά σφικτές, προσαρμόζονται με τέτοιο τρόπο ώστε οι αναταράξεις από το κακοτρόχαλο οδόστρωμα να μην περνούν στους επιβάτες, οι οποίοι εξαιτίας της εξαιρετικής ηχομόνωσης δεν διαταράσσονται ούτε από τους εξωτερικούς θορύβους. Το σύστημα διεύθυνσης και η ηλεκτρονική υποβοήθηση παρέχουν την απόλυτη ευελιξία εντός πόλης.

Αρχικά, το μάτι πέφτει στο ιδιαίτερο σουλουπί. Όπως και η προκάτοχός της, έτσι και η ανανεωμένη EQB αντιγράφει το τετραγωνισμένο σκαρί της GLB. Με αυτόν τον τρόπο πετυχαίνει να παρουσιάζεται επιβλητική, ωστόσο η διαμόρφωσή της εξυπηρετεί και την ευρυχωρία του εσωτερικού. Μπροστά, η μάσκα διαφοροποιείται αισθητά. Πλέον είναι διακοσμημένη με



Η φωτεινή λεπτή μπάρα ενώνει τα πίσω φωτιστικά σώματα, τονίζοντας περαιτέρω το πλάτος του αυτοκινήτου.

πολλά μικρά αστέρια, δημιουργώντας ένα μοτίβο που ονομάστηκε Star Pattern, και παραπέμπει στο λογότυπο της Mercedes.

Στις εκδόσεις «Electric-Art» και «AMG-Line», τα αστέρια της μάσκας είναι ασημένα, ενώ βάφονται μαύρα στη βασική έκδοση «Progressive». Ακριβώς από πάνω, το «μονόφρυδο» παραμένει. Η φωτεινή λεπτή μπάρα ενώνει τους μπροστινούς προβολείς. Η ίδια σχεδόν τεχνοτροπία χρησιμοποιείται και στα πίσω φωτιστικά σώματα, τονίζοντας περαιτέρω το πλάτος του αυτοκινήτου.

Στο εσωτερικό παραμένουν οι γνώριμοι πλέον στρόγγυλοι αεραγωγοί, ενώ ξεχωρίζει η ποιότητα των υλικών κατασκευής και η αρμονική συναρμογή τους. Η facelift



Ο τεχνολογικός εξοπλισμός είναι πλούσιος από τη βασική έκδοση. Σε αυτόν περιλαμβάνεται η στάνταρ οθόνη των 10,25 ιντσών. Πίσω από το τιμόνι ο ψηφιακός πίνακας οργάνων είναι 7 ιντσών, ενώ είναι διαθέσιμος προαιρετικά και σε 10,25 ίντσες.



Στο εσωτερικό παραμένουν οι γνώριμοι πλέον στρόγγυλοι αεραγωγοί, ενώ ξεχωρίζει η ποιότητα των υλικών κατασκευής και η αρμονική συναρμογή τους.

Τα καθίσματα είναι από τα πιο άνετα που έχουμε δοκιμάσει, με αποκορύφωμα τη στήριξη που παρέχουν στην οσφυϊκή χώρα.

EQB παρουσιάζεται συνεπής και στη σχεδίαση του διάκτινου τιμονιού. Ο τεχνολογικός εξοπλισμός είναι πλούσιος από τη βασική έκδοση. Σε αυτόν περιλαμβάνεται η στάνταρ οθόνη των 10,25 ιντσών. Πίσω από το τιμόνι ο ψηφιακός πίνακας οργάνων είναι 7 ιντσών, ενώ είναι διαθέσιμος προαιρετικά και σε 10,25 ίντσες. Το λογισμικό του infotainment είναι συμβατό

με τη λειτουργία των Apple CarPlay και Android Auto.

Η ευρυχωρία και η άνετη θέση οδήγησης παραμένουν γνωρίσματα της ανανεωμένης EQB, ενώ συνεχίζει να παρέχεται η δυνατότητα παραγγελίας με 7θέσια διαρρύθμιση. Τα καθίσματα είναι από τα πιο άνετα που έχουμε δοκιμάσει, με αποκορύφωμα τη στήριξη που παρέχουν στην οσφυϊ-



κή χώρα, εξαλείφοντας το ενδεχόμενο κά-
θε πιθανής ενόχλησης, ακόμη και σε ταξίδι.
Μία διαφοροποίηση από τη διαρρύθμιση
της προκατόχου της είναι ότι το touchpad
στην κεντρική κονσόλα δεν υπάρχει πια,
έχει αντικατασταθεί από θήκες για ποτήρια.
Ο χώρος αποσκευών στην 5θέσια διάταξη
ξεκινάει από τα 495 λίτρα, ενώ στην 7θέσια
μειώνεται στα 465 λίτρα.

Η ανανεωμένη Mercedes EQB 300
4MATIC είναι εξοπλισμένη με 2 ηλεκτρο-
κινητήρες, έναν σε κάθε άξονα, ενώ η συ-
νολική ισχύς της ανέρχεται στους 228 ίπ-
πους και τα 390 Nm ροπής. Καμία αλλαγή
εδώ σε σύγκριση με τον προκατόχο της.
Στον δρόμο ελίσσεται αρκετά σβέλτα. Σύμ-
φωνα με τις μετρήσεις μας, από πλευράς
επιδόσεων, το 0-100 ολοκληρώνεται σε
7,5 δευτερόλεπτα. Εξίσου γρήγορη είναι
και η ταχύτητα προσπέρασης, αφού απαι-
τούνται 3,9 δλ. για την επιτάχυνση από τα
60 στα 100 χλμ./ώρα, αλλά και 5,1 δλ. για

**Η ανανεωμένη
Mercedes
EQB 300
4MATIC είναι
εξοπλισμένη
με 2 ηλεκτρο-
κινητήρες,
έναν σε κάθε
άξονα, ενώ
η συνολική
ισχύς της
ανέρχεται
στους 228
ίππους και
τα 390 Nm
ροπής.**

το 80-120. Η τελική ταχύτητα «κόβει» στα
160 χλμ./ώρα.

Η μπαταρία έχει χωρητικότητα 66,5 kWh,
ενώ διαθέτει εξαιρετική ανάκτηση ενέρ-
γειας μέσω της πέδησης, προσφέροντας
πάνω από 400 χλμ. αυτονομίας στην πό-
λη. Στο ταξίδι, μπορεί να βγάλει περίπου
350 χιλιόμετρα με μία φόρτιση. Το ηλε-
κτρικό SUV της Mercedes δέχεται έως και
100 kWh ρεύμα, ενώ φορτίζει από το 10
στο 80% σε περίπου μισή ώρα. Για πλήρη
φόρτιση σε wallbox 11 kW, θα χρειαστεί
περίπου 5 ώρες και 45 λεπτά.

Η οδηγική εμπειρία της facelift Mercedes
EQB 300 4MATIC είναι ακόμη πιο εντυ-
πωσιακή από την αντίστοιχη της προκατό-
χου της. Οι αναρτήσεις της είναι σφιχτές,
ωστόσο οι επιβάτες δεν αισθάνονται σιγ-
μή το κακοτραχάλο οδόστρωμα. Πέρα από
αυτό, ακόμη κι όταν ο δρόμος έχει λακ-
κούβες, το ηλεκτρικό SUV της Mercedes
παραμένει ατάραχο, ενώ ταυτόχρονα



Η ανανεωμένη EQB 300 4MATIC ήρθε για να ενισχύσει ακόμη περισσότερο τη θέση της Mercedes στον ανταγωνισμό της ηλεκτροκίνησης.

εμποδίζει την εισβολή των θορύβων στην καμπίνα. Σε υψηλές ταχύτητες, το σύστημα διεύθυνσης διατηρεί πλήρως τον έλεγχο του αμαξώματος, ενώ μέσα στην πόλη προσαρμόζεται στις συνθήκες του δρόμου ώστε να παρέχει απόλυτη ευελιξία. Ο πολύ πλούσιος εξοπλισμός ασφάλειας και

υποβοήθησης οδηγού διευκολύνει πολύ την καθημερινότητα στην πόλη, και προσφέρει τα εκέγγυα για μια πολύ ποιοτική οδηγική εμπειρία.

Η τιμή της ξεκινά από τα 60.800 ευρώ, ωστόσο με την επιδότηση πέφτει στα 52.800 ευρώ.

MERCEDES-BENZ EQB 300 4MATIC

🔌 Κινητήρας	«1 ασύγχρονος ηλεκτροκινητήρας μπροστά + 1 πίσω»
🔋 Τροφοδοσία	Ρεύμα
⚡ Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.)	228
🌀 Ροπή (Nm/σ.α.λ.)	390
⚙️ Σχέσεις/κιβώτιο/μετάδοση	αυτόματο/τετρακίνητο
🛑 Start/Stop	ΝΑΙ
🕒 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	7,5
🕒 60-100 χλμ./ώρα (δλ.)	3,9
🕒 80-120 χλμ./ώρα (δλ.)	5,1
🏁 Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	160
🚗 Βάρος με οδηγό (κιλά)	2.175
⚡ Κατανάλωση (kW./100 χλμ.)	
🕒 Μέση εργοστασιακή WLTP	18,1-19,4
🕒 Μέση Δοκιμής	22
🕒 Αυτονομία δοκιμής (χλμ)	390
🔋 Χωρητικότητα μπαταρία (kW)	66,5
🔌 Πορτμπαγκάζ (λτ.)	495
💰 Τιμή από (ευρώ)	52.800 (με κρατική επιδότηση)

Συμπέρασμα

Η ανανεωμένη EQB 300 4MATIC ήρθε για να ενισχύσει ακόμη περισσότερο τη θέση της Mercedes στον ανταγωνισμό της ηλεκτροκίνησης. Μπορεί στους περισσότερους να φαίνεται απρόσιτη λόγω κόστους, όμως αν συνυπολογίσουμε την ποιότητα και την πολυτέλεια στο εσωτερικό, την οδηγική εμπειρία, τη διαθέσιμη τεχνολογία και το όνομα της Mercedes, σίγουρα πρόκειται για περίπτωση value for money. ❖

Ο ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΒΟΗΘΟΣ ΚΑΘΕ ΟΔΗΓΟΥ!

Βρες στην Αττική τον καλύτερο επαγγελματία
της περιοχής που σε ενδιαφέρει.



- ✓ AFTER SALES
- ✓ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ
- ✓ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
- ✓ ΑΞΕΣΟΥΑΡ
- ✓ ΦΑΝΟΠΟΙΕΙΑ
- ✓ ΕΛΑΣΤΙΚΑ
- ✓ ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ



■ ΠΡΩΤΗ ΟΔΗΓΗΣΗ Στο δρόμο με το smart #1



Το smart fortwo ήταν το πρώτο αυτοκίνητο πόλης και καθιέρωσε την μικροκινητικότητα, που στις μέρες μας επεκτείνεται συνεχώς. Σήμερα το smart περνάει στη νέα εποχή με τα #1 και #3, δύο νέα μοντέλα στην καρδιά του αγοραστικού ενδιαφέροντος. Στην επίσημη παρουσίαση των 2 αυτών μοντέλων, οι υπεύθυνοι της εταιρείας μας «υποσχέθηκαν» ότι σύντομα θα ακολουθήσουν και νέα μοντέλα, μέχρι το smart#10! Μέχρι τότε όμως, ας δούμε το smart#1 πιο αναλυτικά.

Ξεχάστε όσα γνωρίζατε για το smart – τα πράγματα έχουν αλλάξει!

Με μήκος στα 4.270 χιλιοστά, το #1 δεν είναι πια το μανιτζέβελο αμαξάκι που συχνά βλέπαμε να παρκάρει εκεί που μόνο μοτοσυκλέτες και scooter χωρούσαν. Αντίθετα, έχει γίνει ένα μονάτο και όμορφο crossover με ηλεκτρικό κινητήρα που έχει αρκετή δύναμη για να συναρπάξει. Και όχι μόνο: η καλή οδική του συμπεριφορά, η εμφάνισή του και η τεχνολογία που διαθέτει, συνθέ-

τουν ένα άκρως ελκυστικό πακέτο και βέβαια μια φρέσκια πρόταση στην αγορά.

Εταιρικά σκαμπανεβάσματα

Η εταιρική ιστορία του smart θα μπορούσε να είναι θέμα ταινίας: η πρωτοποριακή ιδέα, η συνεργασία της Mercedes με τη Swatch (ναι, αυτής με τα ρολόγια), οι πολυώροφοι γυάλινοι πύργοι γεμάτοι με smart σε διάφο-



Έντονα δυναμικό το πίσω μέρος.



Τα δυνατά φρένα και η σωστά ρυθμισμένη ανάρτηση κάνουν το smart#1 να ξεχωρίζει.

ρα χρώματα, οι διαμάχες μεταξύ των δυο εταιρειών, η αποχώρηση τελικά της Swatch, η κοινοπραξία με την κινεζική Geely και η μετατροπή της μάρκας σε αμιγώς ηλεκτρική... υπάρχει πολύ ζουμί εδώ. Ωστόσο όλα όσα συνέβησαν στο παρελθόν οδήγησαν στο πρώτο δημιούργημα της smart υπό τις παρούσες συνθήκες, με τη Mercedes να είναι εν γένει υπεύθυνη για το σχεδιασμό και τη διάθεση των μοντέλων και τη Geely για τον μηχανολογικό τομέα. Κάπως έτσι το #1 βασίζεται στην αρθρωτή πλατ-

φόρμα SEA (Sustainable Experience Architecture) της Geely, πράγμα που λογικά σημαίνει ότι θα πρέπει να περιμένουμε και εκδόσεις σε διαφορετικές κατηγορίες (α λα fourfour), αφού στην πλατφόρμα μπορεί να πατήσουν ακόμα και οχήματα 5,5 τόνων.

Είναι πολύ γρήγορο

Με βάρος στα 1.800 κιλά και έναν ηλεκτροκινητήρα που αποδίδει 272 ίππους ισχύος και 343 Nm ροπής, το αυτοκίνητο είναι ένα πολύ γρήγορο crossover – χρειάζεται μόνο 6,7 δεύτερα για να φτάσει τα 100 km/h από στάση. Και δεν είναι μόνο αυτό. Η καλή οδική του συμπεριφορά δεν περιορίζεται μονάχα στις ευθείες – η ανάρτησή του είναι πολύ καλά ρυθμισμένη και φιλτράρει λακκούβες, ανωμαλίες, σαμαράκια κ.λπ., ενώ μεγάλο του ατού είναι το σύστημα μετάδοσης, με την ισχύ να μεταφέρεται στον πίσω άξονα γραμμικά και αποτελεσματικά. Το τι- ➤



Το τελείωμα της οροφής στο πίσω μέρος και η ενσωματωμένη αεροτομή προσδίδουν μια δυναμική εικόνα στο smart#1

μόνι έχει καλή απόκριση και τροφοδοτεί τον οδηγό με το σωστό feedback και γενικά το smart #1 δεν θα απογοητεύσει κάποιον σε επίπεδο δυναμικών χαρακτηριστικών.

Επειδή όμως πάντα υπάρχουν και οι... ειδικές ανάγκες, υπάρχουν και οι ειδικές λύσεις. Για όσους λοιπόν θέλουν (πολλά) γκάτζια, υπάρχει και μια έκδοση της Brabus, που πραγματικά θερίζει. Μιλάμε για τετρακίνητο smart #1 με έναν ηλεκτροκινητήρα μόνιμου μαγνήτη ανά άξονα με συνολική απόδοση 428 άλογα και 543 Nm και 0-100 km/h σε μόνο 3,9 δεύτερα! Μοναδική ένσταση η τελική, που περιορίζεται στα 180 km/h, αλλά και ο χρόνος που χρειάζεται για να επιτευχθεί – για αυτοκίνητο με τα συγκεκριμένα άλογα φυσικά. Εννοείται ότι η έκδοση της Brabus περιλαμβάνει αναβαθμισμένη ανάρτηση για να μπορεί να ανταποκρίνεται στην αυξημένη ισχύ, καθώς και καλούδια που κάνουν πιο επιθετική την ήδη ξεχωριστή εικόνα του μοντέλου.



Κρύβει επιμελώς το βάρος του και έχει ασφαλή οδική συμπεριφορά.

Η μπαταρία νικελίου-κοβαλτίου-μαγγανίου του smart #1 έχει χωρητικότητα 66 kWh και προσφέρει ονομαστική αυτονομία στα 455 χλμ. για την πισωκίνητη έκδοση – 400 χλμ. για την τετρακίνητη. Η εκτίμησή μας υπό φυσιολογικές συνθήκες είναι στα 350 χιλιόμετρα. Η φόρτισή της από 10 σε 80% απαιτεί μισή ώρα σε ταχυφορτιστή 150 kW και τρεις ώρες σε DC 22 kW. Βέβαια προς το παρόν το μοντέλο προσφέρεται με φορτιστή 7,5 kW, αλλά αυτό μάλλον θα αλλάξει.



Σύγχρονο, ψηφιακό και
καλοφτιαγμένο το εσωτερικό
του smart#1



Το τελείωμα της οροφής δένει αρμονικά με το αμάξωμα.

Εσωτερικό όπως πρέπει

Μέσα τα πράγματα είναι όπως θα τα περίμενε κανείς. Όμορφο και μοντέρνο το εσωτερικό, δίνει την εντύπωση ότι ανήκει σε αυτοκίνητο ανώτερης κατηγορίας. Η συναρμογή και η ποιότητα των υλικών είναι σε πολύ καλά επίπεδα, ενώ η προσοχή στη λεπτομέρεια και η γενική αισθητική προσφέρουν ένα ευχάριστο περιβάλ-

λον για οδηγό και επιβάτες.

Οι ψηφιακές τεχνολογίες δε θα μπορούσαν να μην έχουν έντονη παρουσία σε ένα αυτοκίνητο της εποχής μας. Ο πίνακας οργάνων 9,2 ιντσών είναι ευανάγνωστος και ξεκούραστος στο μάτι (προσφέρεται και head-up display για όσους ενδιαφέρονται), όπως και η κεντρική οθόνη αφής των 12,8 ιντσών, που ξεχωρίζει για την ποιότητα των γραφικών της λόγω και της χρήσης του επεξεργαστή Qualcomm 8155 και της μνήμης 128 GB. Ξεχωριστές πινελιές όπως ο βοηθός τεχνητής νοημοσύνης με μορφή αλεπούς και το περιβάλλον του συστήματος πλοήγησης ενισχύουν τον χαρακτήρα του μοντέλου ως κάτι το μοναδικό.

Ευχάριστη αλλαγή

Με το smart #1 η εταιρεία μπαίνει σε μια αγορά που τα τελευταία χρόνια έχει τρομερή εμπορική απήχηση, αλλά και κά-

■ ΠΡΩΤΗ ΟΔΗΓΗΣΗ Στο δρόμο με το smart #1



Το smart#3 ξεχωρίζει χάρη στην κουπέ του σχεδίαση.

ποιο κορεσμό σε ιδέες και αριθμό μοντέλων. Ωστόσο η ανανέωση είναι σχεδόν πάντα ωραίο πράγμα, όταν γίνεται σωστά. Και στην περίπτωση μας έχουμε ένα αποτέλεσμα ιδιαίτερα ικανοποιητικό σε εμφάνιση, ποιότητα κατασκευής και τεχνολογία, αλλά και «βαρύ» όνομα, που σίγουρα θα κερδίσει αρκετούς θαυμαστές όταν θα αρχίσει να κυκλοφορεί. Παράλληλα με το smart #1, παρουσιάστηκε και το smart #3, η κουπέ έκδοση, για όσους επιθυμούν κάτι διαφορετικό. Το νέο smart #1 θα διατίθεται σε 7 εκδόσεις και οι τιμές ξεκινούν από 36.950€, χωρίς την κρατική επιδότηση, ενώ το smart #3 θα διατί-

Οι μεγάλοι αεραγωγοί με τα φώτα που ενώνονται τονίζουν το εμπρός μέρος του smart#1



θεται σε 5 εκδόσεις και οι τιμές ξεκινούν από 40.900€. Οι παραγγελίες ξεκίνησαν και τα πρώτα αυτοκίνητα θα έρθουν στην χώρα μας τον Σεπτέμβριο. ❖

smart #1		smart #3	
Pure	36.950	Pro	40.900
Pure+	42.500	Pro+	46.400
Pro	39.250	Premium	50.550
Pro+	44.900	Pulse	50.550
Premium	47.600	BRABUS	55.280
Pulse	47.600		
BRABUS	52.330		

*τιμές χωρίς την κρατική επιδότηση



Η δυναμική παρουσία του Puma τονίζεται από τις μυώδεις επιφάνειες, τις καμπύλες στο αμάξωμα και την μεγάλη εμπρόσθια γρίλια.

Πήρε την υψηλότερη βαθμολογία, 93 στα 100!
Έχει το μεγαλύτερο πορτ-μπαγκάζ της κατηγορίας του, 536 λτ. Καίει τα λιγότερα στο ταξίδι και είναι καλό και σε μικτό κύκλο. Έχει εγγύηση 8 χρόνια και ο βασικός εξοπλισμός είναι καλός.

Ford Puma 125 PS: Με τον καλύτερο βαθμό στην κατηγορία

Το Ford Puma έκανε το ντεμπούτο του το 2019 και έγινε αμέσως ιδιαίτερα δημοφιλές, αφού είναι το best seller της Ford για το 2020, το 2021, το 2022 και το 2023. Ο δυναμικός σχεδιασμός του μικρού SUV και η πολύ καλή οδηγική του συμπεριφορά το έχουν κάνει αγαπητό στο αγοραστικό κοινό. Πόσο καλό είναι όμως με αντικειμενικά κριτήρια το Ford Puma;

Για να το ανακαλύψουμε, δοκιμάζουμε την εισαγωγική έκδοση του μοντέλου, που εφοδιάζεται με τον ήπια υβριδικό χιλιάρη EcoBoost κινητήρα 125 ίππων και χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων 6 σχέσεων. Θα αξιολογήσουμε το αυτοκίνητο με κριτήρια την πραγματική κατανάλωση σε πόλη, αυτοκινητόδρομο και μικτό κύκλο, την ευρυχωρία για επιβάτες και αποσκευές, τις επιδόσεις από στάση και εν κινήσει, τον

Οι ελαφρώς «πρησμένοι» θόλοι των τροχών ενισχύουν τον sport χαρακτήρα του Puma, χωρίς να κάνουν υπερβολική την εξωτερική εικόνα.



ξεχωρίζει είναι η χαμηλή κατανάλωση, με αυτή στο ταξίδι μάλιστα να είναι η χαμηλότερη στην κατηγορία, το πορτ-μπαγκάζ των 536 λίτρων, η εγγύηση 8 ετών, τα ισχυρά φρένα, καθώς και ο καλός εξοπλισμός άνεσης και ασφαλείας.

Το Puma έχει τιμή που ξεκινά από τα 23.995 ευρώ για το βασικό πακέτο εξοπλισμού Titanium. Το μοντέλο που έχουμε στη διάθεσή μας είναι της έκδοσης ST-Line, η οποία αυτή τη στιγμή κοστίζει 25.313 ευρώ. Ας δούμε την τελική βαθμολογία του Ford Puma και τους κυριότερους τομείς αξιολόγησης.

Το Ford Puma πήρε την υψηλότερη βαθμολογία, 93 στα 100

Η συνολική βαθμολογία του Ford Puma είναι 93 στα 100, η οποία είναι η υψηλότερη της κατηγορίας. Τα δυνατά σημεία

εξοπλισμό, την εγγύηση και την τιμή.

Εκτός από την βαθμολογία θα συγκρίνουμε το Ford Puma με το καλύτερο και το χειρότερο μοντέλο της κατηγορίας του, ούτως ώστε να φανούν τα θετικά και τα αρνητικά του μικρού SUV και παράλληλα να έχουμε μια εικόνα από το πώς «στέκεται» απέναντι από τον υπόλοιπο ανταγωνισμό της κατηγορίας.

Τα σημεία που κάνουν το Ford Puma να

■ ΔΟΚΙΜΗ Ford Puma 1.0 Mhev 125ps

Μάρκα/Μοντέλο	Ford Puma	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	Ford Puma 1.0 125 Ps Mhev 125ps				
Βαθμολογία	93%				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρά SUV Βενζίνη				
Model Year	2020				
Είδος Κινητήρα	Mild hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	999				
Ιπποδύναμη (PS)	125	155	FORD PUMA 1.0 155 PS mHEV 155ps	84	HYUNDAI BAYON 1.2 84 PS 84ps
Κιβώτιο	ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΟ				
Αριθμός σχέσεων	6				
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	6,5	6,1	KIA STONIC 1.0 100 PS 48V Hybrid 100ps	9,2	MG ZS 1.5L MT 106ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	1050	1050	FORD PUMA 1.0 125 PS mHEV 125ps	686	MG ZS 1.5L MT 106ps
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	11,2	18,8	SKODA KAMIQ 1.0 TSI 110 PS 110ps	5,5	TOYOTA YARIS CROSS 1.5L 125 PS M/T 125ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,3	1,38	HYUNDAI BAYON 1.0T 100 PS 100ps	1,27	NISSAN JUKE 1.0 114 PS 114ps
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	536	536	FORD PUMA 1.0 125 PS mHEV 125ps	347	VOLKSWAGEN T- CROSS 1.0 TSI 95 PS 95ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	10,09	8,66	SUZUKI VITARA 1.4 HYBRID 48V 2WD 129ps	13,98	HYUNDAI BAYON 1.2 84 PS 84ps
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	191	205	VOLKSWAGEN T- ROC 1.5 TSI 150 PS 150ps	165	HYUNDAI BAYON 1.2 84 PS 84ps
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	37,2	35,1	JEEP AVENGER 1.2 TURBO 100ps	41,7	MG ZS 1.5L MT 106ps
Εγγύηση (χρόνια)	8	8	FORD PUMA 1.0 125 PS mHEV 125ps	2	AUDI Q2 30 TFSI 110ps
Τιμή	23.995	18.540	DACIA SANDERO STEPWAY 1.0 TCe 90 PS 91ps		



Η καμπίνα του Ford Puma είναι καλοσχεδιασμένη, διαθέτει σύγχρονο διάκοσμο και καλή ποιότητα κατασκευής με σιβαρή συναρμολόγηση.

του μικρού SUV με σήμα το Μπλε Οβάλ είναι η χωρητικότητα του πορτ-μπαγκάζ, που είναι 536 λίτρα (η μεγαλύτερη στην κλάση των μικρών SUV), η δετής εγγύηση, επίσης η μεγαλύτερη της αγοράς, η πραγματική μέση κατανάλωση που είναι 6,5 λτ/100 χλμ, αριθμός καλύτερος από το μέσο όρο, τα φρένα, καθώς και η αυτονομία στο ταξίδι που είναι 1.050

χιλιόμετρα, μια επίδοση που θεωρείται κορυφαία. Με βάση το παραπάνω αναμένουμε η κατανάλωση σε αυτοκινητόδρομο να είναι ιδιαίτερα χαμηλή, κάτι που μένει να επιβεβαιωθεί στις επόμενες σελίδες.

Οι μετρήσεις ευρυχωρίας δείχνουν πως οι χώροι του Ford Puma κυμαίνονται στο μέσο όρο της κατηγορίας, κάτι που μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως το όχημα δεν έχει κάποιο ιδιαίτερο αδύναμο σημείο. Το ίδιο ισχύει και για την επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα, που ολοκληρώνεται σε 10,09 δευτερόλεπτα.

Στις σελίδες που ακολουθούν θα δείτε τις αναλυτικές μετρήσεις κατανάλωσης, ευρυχωρίας και επιδόσεων του Ford Puma, καθώς και την εγγύηση και τον εξοπλισμό που διαθέτει το μοντέλο.



Ford Puma 125 PS: Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις;

As δούμε αναλυτικά τι έδειξαν οι μετρήσεις του Ford Puma των 125 ίππων στους τομείς κατανάλωσης, ευρυχωρίας και επιδόσεων, στους παρακάτω πίνακες.

Όπως «μαρτυρούσε» η αυτονομία στο ταξίδι, το Ford Puma με τα 125 άλογα έχει τη χαμηλότερη κατανάλωση της κατηγορίας σε αυτοκινητόδρομο, η οποία είναι 4 λτ/100 χλμ.

Το αυτοκίνητο τα καταφέρνει καλά και εντός πόλης, αφού ο ήπια υβριδικός EcoBoost κινητήρας καταναλώνει 7,7 λτ/100 χλμ σε αστικό κύκλο, μόλις 0,2 λτ/100 χλμ παραπάνω από το κορυφαίο

Ο χιλιάρης κινητήρας της βασικής έκδοσης αποδίδει 125 ίππους. Το υβριδικό σύστημα βελτιώνει την απόκριση του μοτέρ στις χαμηλές στροφές και μειώνει την κατανάλωση.

μοντέλο της κατηγορίας. Η ίδια καλή εικόνα επαναλαμβάνεται σε μικτό κύκλο, μιας και το αυτοκίνητο καίει 6,5 λτ/100 χλμ, όταν η καλύτερη επίδοση της κατηγορίας είναι κατά 0,4 λτ/100 χλμ χαμηλότερη.

Στον τομέα της ευρυχωρίας, το Ford Puma έχει γίνει γνωστό για το τεράστιο πορτ-μπαγκάζ 536 λίτρων που διαθέτει, αριθμός είναι ικανός όχι μόνο να κάνει το μοντέλο το καλύτερο της κατηγορίας του, αλλά ταυτόχρονα να το βάλει στα «χωράφια» της μεγαλύτερης κλάσης των οικογενειακών SUV. Αυτό είναι εφικτό χάρη στο έξυπνο MegaBox που έχει όγκο 80 λίτρα και βρίσκεται στο χώρο της ρεζέρβας.

Όσον αφορά στο πλάτος του πίσω καθίσματος αλλά και στον «αέρα» για τα γόνατα και τα κεφάλια των πίσω επιβατών, το Puma βρίσκεται στο μέσο όρο της κατηγορίας του. ▶

■ ΔΟΚΙΜΗ Ford Puma 1.0 Mhev 125ps

Μάρκα/Μοντέλο	Ford Puma	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	7,7	7,5	SKODA KAMIQ 1.0 TSI 110 PS 110ps	10,8	MG ZS 1.5L MT 106ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	4	4	FORD PUMA 1.0 125 PS mHEV 125ps	7	MG ZS 1.5L MT 106ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	6,5	6,1	KIA STONIC 1.0 100 PS 48V Hybrid 100ps	9,2	MG ZS 1.5L MT 106ps
Αυτονομία στο ταξίδι (χλμ.)	1050	1050	FORD PUMA 1.0 125 PS mHEV 125ps	686	MG ZS 1.5L MT 106ps
Κατανάλωση	89%				

Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	11,2	18,8	SKODA KAMIQ 1.0 TSI 110 PS 110ps	5,5	TOYOTA YARIS CROSS 1.5L 125 PS M/T 125ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	3,1	7,8	SKODA KAMIQ 1.0 TSI 110 PS 110ps	1,5	NISSAN JUKE 1.0 114 PS 114ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,3	1,38	HYUNDAI BAYON 1.0T 100 PS 100ps	1,27	NISSAN JUKE 1.0 114 PS 114ps
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	536	536	FORD PUMA 1.0 125 PS mHEV 125ps	347	VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 95 PS 95ps
Χώροι	80%				

Είδος	Mild hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	999				
Μέγιστη ισχύς (PS)	125	155	FORD PUMA 1.0 155 PS mHEV 155ps	84	HYUNDAI BAYON 1.2 84 PS 84ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	170	250	VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 TSI 150 PS 150ps	120	HYUNDAI BAYON 1.2 84 PS 84ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	10,09	8,66	SUZUKI VITARA 1.4 HYBRID 48V 2WD 129ps	13,98	HYUNDAI BAYON 1.2 84 PS 84ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	10,6	9,1	FORD PUMA 1.0 155 PS mHEV 155ps	22,9	MG ZS 1.5L MT 106ps
Κινητήρας - Επιδόσεις	82%				

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	8	8	FORD PUMA 1.0 125 PS mHEV 125ps	2	AUDI Q2 30 TFSI 110ps
Διάτρηση από σκουριά (χρόνια)	12				
Χρώμα (χρόνια)	2				
Εγγύηση αντιπροσωπείας	90%				

■ ΔΟΚΙΜΗ Ford Puma 1.0 Mhev 125ps

Το Ford Puma είναι απολαυστικό στην οδήγηση. Το κράτημα του αυτοκινήτου είναι εξαιρετικό και οι κλίσεις του αμαξώματος μετριασμένες.



Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)

Μήκος (μέτρα)	4,19				
Πλάτος (μέτρα)	1,8				
Ύψος (μέτρα)	1,55				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,59				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	42	50	AUDI Q2 30 TFSI 110ps	40	HYUNDAI BAYON 1.0T 100 PS 100ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	16,6	20,1	JEEP AVENGER 1.2 TURBO 100ps	14,2	AUDI Q2 30 TFSI 110ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1280	1045	HYUNDAI BAYON 1.2 84 PS 84ps	1365	FIAT 500X 1.0 Turbo Firefly 120 PS 120ps

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)

Κυβικά εκατοστά	999				
Μέγιστη ισχύς (PS)	125	155	FORD PUMA 1.0 155 PS mHEV 155ps	84	HYUNDAI BAYON 1.2 84 PS 84ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)	6000				
Ροπή (Nm)	170	250	VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 TSI 150 PS 150ps	120	HYUNDAI BAYON 1.2 84 PS 84ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)	1400				

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)

Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	5,4	5,3	SEAT ARONA 1.0 ECO TSI 110 PS 110ps	6,6	MG ZS 1.5L MT 106ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	122	120	SEAT ARONA 1.0 ECO TSI 110 PS 110ps	149	MG ZS 1.5L MT 106ps



νται αρκετά ισχυρά, μιας και ακινητοποιούν το όχημα από τα 100 χλμ/ώρα μέσα σε 37,2 μέτρα.

Ford Puma 125 PS. Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφαλείας;

Η εισαγωγική έκδοση του Ford Puma με τα 125 άλογα είναι η Titanium, που έχει τιμή 23.995 ευρώ. Ας δούμε τι περιλαμβάνεται στον εξοπλισμό άνεσης και ασφαλείας.

Ο χιλιάρης κινητήρας με τα 125 άλογα και τα 170 Nm ροπής επιταχύνει το Puma από στάση στα 100 χλμ/ώρα μέσα σε 10,09 δευτερόλεπτα, ενώ η διαδικασία προσπέρασης 80-120 χλμ/ώρα ολοκληρώνεται σε 10,6 δευτερόλεπτα. Αυτό αποδεικνύει πως η χαμηλή κατανάλωση του EcoBoost μοτέρ δεν γίνεται εις βάρος των επιδόσεων, αφού αυτές κυμαίνονται στο ανώτερο άκρο του μέσου όρου.

Τα φρένα του Ford Puma αποδεικνύο-

Το Ford Puma Titanium διαθέτει air condition, εμπρός-πίσω ηλεκτρικά παράθυρα, ηλεκτρικά αναδιπλούμενους και θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες, κεντρικό κλείδωμα, προβολείς ομίχλης, αισθητήρες παρκαρίσματος, LED φανάρια με αυτόματη μεγάλη σκάλα και φωτισμό στροφής, αισθητήρες φωτός, cruise control, ζάντες αλουμινίου 17 ιντσών, οθόνη 8 ιντσών για το σύστημα infotainment, ατμοσφαιρικό εσωτερικό φωτισμό, καθώς



και εργοστασιακό σύστημα πλοήγησης.

Ο εξοπλισμός ασφαλείας του μοντέλου περιλαμβάνει 6 αερόσακους, υποβοήθηση εκκίνησης σε ανηφόρα, αυτόματο φρενάρισμα, σύστημα διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας, προβολή των σημάτων του Κ.Ο.Κ στον πίνακα οργάνων, καθώς και σύστημα προειδοποίησης κόπωσης οδηγού.

Το Ford Puma της δοκιμής μας ήταν της ανώτερης έκδοσης ST-Line που κοστίζει 25.313 ευρώ. Η συγκεκριμένη περιλαμβάνει επιπλέον ψηφιακό πίνακα οργάνων 12,3 ιντσών, sport προφυλακτήρες και πιο sport ανάρτηση.

Συνοψίζοντας, το Ford Puma στην εισαγωγική έκδοση των 125 ίππων αποδεικνύει πως έχει πολλά να προσφέρει στους μελλοντικούς του κατόχους, αφού η χαμηλή κατανάλωση του κινητήρα, το τεράστιο πορτ-μπαγκάζ, η εγγύηση των 8 ετών, τα ισχυρά φρένα και ο καλός εξοπλισμός του χαρίζουν τον υψηλότερο βαθμό στην κατηγορία του. ❖

Μάρκα/Μοντέλο	Ford Puma
Εξοπλισμός Άνεσης	
Air Condition	Ναι
Κλιματισμός	Οχι
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλειδί	Ναι
Keyless entry	Οχι
Προβολείς ομίχλης	Ναι
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Οχι
Κάμερες 360 μοιρών	Οχι
Υαλοκαθαριστήρας πίσω	Ναι
Αισθητήρας βροχής	Οχι
Φώτα xenon / LED / Αλογόνου	LED
Auto Lights (αυτόματα φώτα)	Ναι
Αυτόματη μεγάλη σκάλα φώτων (έξυπνα φώτα)	Ναι
Προβολείς με λειτουργία corner assist	Ναι
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι
Υποβοήθηση τιμονιού	Ναι
Cruise Control	Ναι
Μηχανικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Ναι
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Οχι
Θερμαινόμενα καθίσματα	Οχι
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπόρ καθίσματα	Ναι
Δερμάτινες επενδύσεις	Οχι
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	215/55 R17
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	Οχι
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	8"
Ambient φωτισμός καμπίνας	Ναι
Navigation	Ναι

Εξοπλισμός Ασφαλείας	
ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	6
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2
Αερόσακος κεφαλής	2
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντισλιν)	Ναι
Βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα	Ναι
Συναγερμός	Οχι
Hill Assist	Ναι
Σύστημα Lane assist	Ναι
Σύστημα αυτόματου φρεναρίσματος	Ναι
Προειδοποίηση τυφλού σημείου	Οχι
Σύστημα αναγνώριση σημάτων Κ.Ο.Κ.	Ναι
Προειδοποίηση κόπωσης οδηγού	Ναι

Νέο Honda CR-V: Τετρακίνητο, με κατανάλωση πάτωμα

Έχει 184 άλογα και μέσα την πόλη καίει 5,5 λτ./100 χλμ. Χωράει 5 ψηλούς ενήλικες και έχει πορτ-μπαγκάζ 587 λίτρων. Σιδερώνει τις ανωμαλίες, δεν κολλάει ούτε σε off-road διαδρομές!

Με πιο τετραγωνισμένη και minimal σχεδίαση.





Το νέο CR-V είναι πιο τετραγωνισμένο, με καθαρές γραμμές και minimal αίσθηση, συνεχίζοντας να είναι επιβλητικό χωρίς όμως να χάνει σε κομψότητα.

Έχει 184 άλογα και μέσα την πόλη καίει 5,5 λτ./100 χλμ.

Το νέο Honda CR-V κάτω από το καπό του φοράει το ανανεωμένο αυτοφορτιζόμενο υβριδικό σύστημα της εταιρείας, το οποίο αποτελείται από ένα 2λιτρο ατμοσφαιρικό κινητήρα, 2 ηλεκτροκινητήρες και ένα αυτόματο κιβώτιο τύπου

CVT. Η συνολική του απόδοση φτάνει στους 184 ίππους και τα 335Nm ροπής, με τις επιδόσεις του να είναι εξαιρετικά αξιοπρεπείς για ένα όχημα 1.881 κιλών. Όμως εκεί που δίνει ρεσιτάλ είναι στο κομμάτι της οικονομίας, όπου μέσα στην πόλη καίει κοντά στα 5,5 λτ./100 χλμ., με τη μέση κατανάλωση να μην ξεπερνάει τα 7,3 λτ.

Οι 184 ίπποι προσφέρουν αξιοπρεπείς επιδόσεις στο μοντέλο, που χρειάζεται 8,7 δλ. για το 0-100 χ.α.ω, 5,4 δλ. για το 60-100 και 7,6 δλ. για το 80-120.



Σιδερώνει τις ανωμαλίες, δεν κολλιάει ούτε σε off-road διαδρομές

Η αυξημένη απόσταση από το έδαφος (20 εκ.) και το σύστημα αναρτήσεων με τις μεγάλες διαδρομές επιτρέπουν στο Honda CR-V να «σβήνει» τις κακοτεχνίες του οδοστρώματος, προσφέροντας άνεση στους επιβάτες και ηρεμία, που ενισχύεται ακόμα περισσότερο από την καλή ηχομόνωση. Τα παραπάνω στοιχεία βοηθάνε ιδιαίτερα και στις off-road διαδρομές, όπου σε συνδυασμό με την τετρακίνηση, επιτρέπουν στο μοντέλο να κινηθεί και πιο μακριά από «στρωμένους» χωματόδρομους.

Με πιο τετραγωνισμένη και minimal σχεδίαση

Εξωτερικά διαφοροποιείται αρκετά σε σχέση με τον προκάτοχο του, αφού το νέο Honda CR-V ακολουθεί την νέα σχεδια-

Τα φρένα χρειάζονται 36,2 μ. για να ακινητοποιήσουν το μοντέλο από τα 100 χλμ./ώρα, μια εξαιρετική επίδοση.

Χωράει 5 ψηλούς ενήλικες και έχει πορτ-μπαγκάζ 587 λίτρων

Το νέο Honda CR-V είναι από τα πιο ευρύχωρα μοντέλα της κατηγορίας. Η απόσταση για τα γόνατα των πίσω φτάνει τα 22 εκ., ο αέρα για το κεφάλι τα 9,3, ενώ τα 1,41 μ. πλάτος του πίσω καθίσματος εγγυούνται ότι μπορούν να κάτσουν 3 ενήλικες χωρίς να κάνουν υποχωρήσεις στην άνεση. Όντας ένα αυτοκίνητο που απευθύνεται σε οικογένειες, διαθέτει ένα αρκετά μεγάλο αποθηκευτικό χώρο που αγγίζει τα 587 λίτρα, 27 παραπάνω από τον προκάτοχο του.



Πίσω τα φωτιστικά σώματα σε σχήμα «L» φέρνουν μηνύες από την προηγούμενη γενιά του μοντέλου.

στική γλώσσα της εταιρείας, έχοντας χαρακτηριστικά από το HR-V. Πιο τετραγωνισμένο, με καθαρές γραμμές και minimal αίσθηση, συνεχίζει να είναι επιβλητικό χωρίς όμως να χάνει σε κομψότητα. Μπροστά ξεχωρίζει η μεγάλη κάθετη μάσκα και τα αιχμηρά φώτα, ενώ πίσω τα φωτιστικά σώματα σε σχήμα «L» φέρνουν μηνύες από την προηγούμενη γενιά.

Η καμπίνα του Honda CR-V ακολουθάει μια minimal φιλοσοφία που όμως δεν χάνει σε αίσθηση πολυτέλειας, κάτι που οφείλεται στα ποιοτικά υλικά (αν και περισσότερα σκληρά από όσο θα θέλαμε), στο σωστό φινιρίσμα και στη καλή συναρμογή. Στο κέντρο του ταμπλό ξεχωρίζει η οθόνη 9 ιντσών, η οποία σε σχέση με το προηγούμενο μοντέλο έχει μετακινηθεί στο πάνω μέρος, με το λογισμικό να έχει γρήγορη απόκριση και καλά δομημένο μενού, ενώ ο οδηγός για την πληροφόρηση του έχει στη διάθεση του ένα ψηφιακό πίνακα οργάνων 10,2 ιντσών.



Ο αποθηκευτικός χώρος του CR-V αγγίζει τα 587 λίτρα, 27 παραπάνω από τον προκάτοχο του.

Στα θετικά στοιχεία βάζουμε την παρουσία φυσικών διακοπών και τους αρκετούς αποθηκευτικούς χώρους για μικροαντικείμενα, ενώ τα καθίσματα προσφέρουν σωστή στήριξη κι άνεση.

Ευχάριστο κι άνετο στο δρόμο

Όπως προαναφέραμε, το νέο Honda CR-V προσφέρει μια υψηλής ποιότητας κύλιση, όντας αποτελεσματικό σε όλες τις συνθήκες. Αν και μέσα στην πόλη μπορεί να δυσκολέψει στην αρχή τον οδηγό μέχρι να



Αυξημένη η αίσθηση πολυτέλειας της καμπίνας σε σχέση με τον προκάτοχο του, αλλά τα πλαστικά συνεχίζουν να είναι πιο σκληρά από όσο θα θέλαμε.



Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων είναι 10,2 ιντσών και συνεργάζεται άψογα με τη Head up display.



Η κεντρική οθόνη των 9 ιντσών έχει μετακινηθεί στο πάνω μέρος του ταμπλό, με το μενού της να είναι καλά δομημένο

συνηθίσει τον όγκο του, τελικά είναι πιο ευέλικτο από όσο φαίνεται, ενώ σε αυτοκινητόδρομο κάνει το ταξίδι απόλαυση και χαρίζει άνετα χιλιόμετρα.

Σε επαρχιακούς δρόμους βγάζει τα σπορτίφ στοιχεία της εταιρείας, με τις κλίσεις του αμαξώματος να παραμένουν σε λογικά επίπεδα, την τετρακίνηση να προσφέρει αυξημένα περιθώρια πρόσφυσης

και το σφικτό τιμόνι να δίνει στον οδηγό την απαραίτητη πληροφόρηση και έλεγχο. Στο τομέα των επιδόσεων, κάνει το 0-100 x.a.ω. σε 8,7 δλ., το 60-100 x.a.ω. σε 5,4 δλ και το 80-120 σε 7,6 δλ., ενώ η τελική του ταχύτητα ορίζεται στα 187 χλμ./ώρα. Την καλή οδηγική εικόνα του κλείνουν τα αποτελεσματικά φρένα, που χρειάζονται 36,2 μ. για να ακινητοποιή-



σουν το όχημα από τα 100 χ.α.ω., και η πλήρης σουίτα των συστημάτων ασφαλείας SENSING.

Όσον αφορά την τιμή του, το νέο full υβριδικό Honda CR-V ξεκινάει από τις

Το αυτοφορτιζόμενο υβριδικό σύστημα κρατάει την κατανάλωση μέσα στην πόλη κοντά στα 5,5 λτ./100 χλμ. και σε μεικτές συνθήκες στα 7,3 λτ.

54.400 ευρώ στη δικίνητη εκδοχή του και ανεβαίνει στις 57.900 ευρώ στην τετρακίνητη, ενώ αν ο καταναλωτής επιλέξει την Plug-In έκδοση θα πρέπει να καταλάβει το πόσο των 67.900 ευρώ.

HONDA CR-V E:HEV

● Κυβισμός (κ.εκ.)	1.993
● Κύλινδροι/Βαλβίδες	4/16
● Τροφοδοσία	Άμεσος ψεκασμός + αυτοφορτιζόμενο υβριδικό
⚡ Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.)	184
⊙ Ροπή (Nm/σ.α.λ.)	355
⊕ Σχέσεις/κιβώτιο/μετάδοση	e-CVT αυτόματο/4κινητο
⚡ Start/Stop	ΝΑΙ
⌚ 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	8,7
⌚ 60-100 χλμ./ώρα (δλ.)	5,4
⌚ 80-120 χλμ./ώρα (δλ.)	7,6
⌚ Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	187
⊖ Βάρος με οδηγό (κιλά)	1.881
● Κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	
● Μέση εργοστασιακή WLTP	6,6
● Μέση Δοκιμής	7,3
⊖ Εκπομπές CO2 (γρ./χλμ.) WLTP	151
● Ρεζερβουάρ (λτ.)	57
⚡ Πορτμπαγκάζ (λτ.)	587
● Τιμή από (ευρώ)	57.900

Συμπέρασμα

Το νέο Honda CR-V είναι αισθητά διαφοροποιημένο και βελτιωμένο από τον προκάτοχο του, προσφέροντας στον ιδιοκτήτη χαμηλή κατανάλωση, χώρους, σύγχρονες τεχνολογίες και αξιοπρεπείς επιδόσεις. Βέβαια η τιμή του και ο 2λιτρος κινητήρας ίσως κόψουν την «όρεξη» σε όσους επιθυμούν να το αποκτήσουν, αλλά αν κάποιος καταφέρει να ξεπεράσει τους συγκεκριμένους σκοπέλους θα απολαύσει ένα γνήσιο ιαπωνικό όχημα. ❖

Hyundai i20: Ανανεώθηκε, αλλά βεητιώθηκε;

Δοκιμάζουμε και βαθμολογούμε το ανανεωμένο, χωρίς υβριδική υποβοήθηση, Hyundai i20 με τους 100 ίππους σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, ασφάλεια, εξοπλισμό, εγγυήσεις και τιμή, ενώ ταυτόχρονα το βλέπουμε συγκριτικά με το καλύτερο και το χειρότερο της κατηγορίας του.



Μικρές οι αλλαγές στην εμφάνιση του ανανεωμένου i20, αλλά αρκετές για να του δώσουν ένα φρέσκο αέρα

Δοκιμάζουμε και βαθμολογούμε το ανανεωμένο Hyundai i20 των 100 ίππων

Το best seller Hyundai i20 ανανεώθηκε εμφανισιακά και τεχνολογικά ώστε να παραμείνει επίκαιρο στην κατηγορία των μικρών αυτοκινήτων και να συνεχίσει τις υψηλές του πωλήσεις. Συνεχίζει να έχει την πιο ευρύχωρη καμπίνα μεταξύ των

ανταγωνιστών του και να προσφέρει ένα από τα μεγαλύτερα πορτ-μπαγκάζ της κατηγορίας, όμως η «τσιμπημένη» κατανάλωση παραμένει, όντας το πιο διψασμένο ανάμεσα στα μικρά με 7,5 λτ./100 χλμ. σε μεικτές συνθήκες. Στα θετικά του βάζουμε και το κόστος απόκτησης, ειδικά από τη στιγμή που συνοδεύεται με ένα ολοκληρωμένο εξοπλισμό και 5 χρόνια εργοστασιακή εγγύηση χωρίς όριο χιλιομέτρων.

Οι επιδόσεις του είναι «τίμιες» για τη φύση του, με το 0-100 να έρχεται σε 10,8 δλ.



Τα 37,8 μ. που χρειάζεται για να ακινητοποιηθεί από τα 100 χλμ./ώρα κρίνονται ικανοποιητικά

Βαθμολογούμε και αξιολογούμε το μη υβριδικό Hyundai i20 των 100 ίππων στους τομείς των επιδόσεων, της κατανάλωσης, της ευρυχωρίας, του εξοπλισμού άνεσης κι ασφαλείας, της τιμής και της εγγύησης. Ταυτόχρονα το βάζουμε απέναντι στον ανταγωνισμό για να δούμε πως πάει σε σχέση με το καλύτερο και το χειρότερο της κατηγορίας του.

Πως να καταλάβετε ποια είναι καλή επίδοση

Πράσινο - Μία από τις καλύτερες επιδόσεις της κατηγορίας

Κίτρινο - Στο μέσο όρο της κατηγορίας

Κόκκινο - Μία από τις χειρότερες επιδόσεις της κατηγορίας

Έπιασε 87% το Hyundai i20 100 PS

Το μη υβριδικό Hyundai i20 των 100 ίππων πήρε συνολική βαθμολογία 87%, ανεβαίνοντας στη γενική κατάταξη αλλά μην καταφέροντας να χτυπήσει κορυφή.

Για ακόμη μια φορά κι όπως ήδη είπαμε, εντυπωσιάζει με την ευρυχωρία της καμπίνας, αφού έχει τα καλύτερα νούμερα της κατηγορίας, ενώ τα 352 λίτρα

■ ΔΟΚΙΜΗ Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 ps

Μάρκα/Μοντέλο	Hyundai i20	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 ps				
Βαθμολογία	87%				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρά Βενζίνη				
Model Year	2020				
Είδος Κινητήρα	Βενζίνη				
Κυβικά (κ.εκ.)	998				
Ιπποδύναμη (PS)	100	125	TOYOTA YARIS 1.5L 125 PS 125ps	80	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps
Κιβώτιο	ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΟ				
Αριθμός σχέσεων	6				
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	7,5	5,8	CITROEN C3 1.2 PureTech 83 PS S&S 83ps	7,5	HYUNDAI i20 1.0 T 100 PS 100ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	741	1154	CITROEN C3 1.2 PureTech 83 PS S&S 83ps	741	HYUNDAI i20 1.0 T 100 PS 100ps
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	13,8	13,8	HYUNDAI i20 1.0 T 100 PS 100ps		
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,37	1,37	HYUNDAI i20 1.0 T 100 PS 100ps	1,26	RENAULT CLIO 1.0 TCe 90 PS 90ps
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτμπαγκάζ (λίτρα)	352	391	RENAULT CLIO 1.0 TCe 90 PS 90ps	235	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	10,77	9,6	CITROEN C3 1.2 PureTech 110 S&S 6-SPEED 110 PS 110ps		
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	188	204	SKODA FABIA 1.0 TSI 110 110ps	171	VOLKSWAGEN POLO 1.0 MPI EVO 80 PS 80ps
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	37,8	35,2	KIA RIO 1.0 T-GDi 100 PS 100ps	42,2	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps
Εγγύηση (χρόνια)	5	7	KIA RIO 1.0 T-GDi 100 PS 100ps	2	VOLKSWAGEN POLO 1.0 MPI EVO 80 PS 80ps
Τιμή	19.390	15.010	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 71ps	27.100	PEUGEOT 208 1.2 PureTech 100 100ps



Η καμπίνα του κορεάτικου μοντέλου έχει σύγχρονη σχεδίαση, με ποιοτικά αλλά σκληρά πλαστικά, ενώ οι 2 οθόνες προσφέρουν το απαραίτητο digital στοιχείο.



Η κεντρική οθόνη 8 ιντσών έχει δομημένο μενού, το οποίο μαθαίνεται εξαιρετικά εύκολα.



Ο ψηφιακός πίνακας 10,25 ιντσών προσφέρει κάτι παραπάνω από όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στον οδηγό.

του πορτ-μπαγκάζ είναι στην πράσινη περιοχή.

Σε πολύ καλό επίπεδο είναι και η τιμή του, μιας και τα 19.390 ευρώ που στοιχίζει είναι «τίμια» για τον turbo κινητήρα του αλλά και τον εξοπλισμό ασφαλείας που θα δούμε παρακάτω, ενώ τα 5 χρόνια εργοστασιακής εγγύησης χωρίς όριο χιλιομέτρων είναι από τις καλύτερες προ-

σφορές στην αγορά.

Στο κομμάτι του φρεναρίσματος, τα 37,8 μέτρα που χρειάζεται για να ακινητοποιηθεί από τα 100 χλμ./ώρα κρίνονται ικανοποιητικά, ενώ και το 0-100 χλμ./ώρα δεν μπορεί να θεωρηθεί κακό.

Από την άλλη στα κόκκινα παραμένει η κατανάλωση, την οποία θα αναλύσουμε παρακάτω.



Hyundai i20 1.0 T-GDI: Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις;

As δούμε πως διαμορφώθηκε η βαθμολογία του Hyundai i20 1.0 T-GDI των 100 ίππων σύμφωνα με την κατανάλωση, τους χώρους, τις επιδόσεις και την εγγύηση, αλλά και πως τα πάει συγκριτικά με το καλύτερο και το χειρότερο της κατηγορίας του.

Θα ξεκινήσουμε από το κομμάτι της κατανάλωσης όπου ο 1.000αρος T-GDI κινητήρας δεν αποδεικνύεται και πολύ οικονομικός. Μπορεί η έλλειψη υβριδικής υποβοήθησης να επηρεάζει τις τιμές της κατανάλωσης, αλλά και πάλι είναι ο λιγότερος φειδωλός μεταξύ των μη υβριδικών ανταγωνιστών του. Συγκεκριμένα θα ζητήσει 8,6 λτ./100 χλμ. μέσα σε αστικό περιβάλλον, 2 λίτρα περισσότερο από

Με μέση κατανάλωση 7,5 λτ./100 χλμ. αποδεικνύεται το πιο «διψασμένο» για καύσιμο στην κατηγορία.

τον πρώτο και 7,5 λτ. σε μεικτές συνθήκες που είναι η υψηλότερη τιμή της κατηγορίας. Μόνο σε ταξίδι θα πέσει στο μέσο όρο με 5,4 λτ./100 χλμ., δείχνοντας ότι οι 100 ίπποι του μοτέρ βολεύονται σε πιο ανοιχτούς δρόμους.

Αρκετά καλά τα πάει και στο κομμάτι των επιδόσεων, όπου χρειάζεται 10,77 δλ. για να πιάσει από στάση τα πρώτα 100 χλμ./ώρα, ενώ και οι ρεπρίζ του είναι ικανοποιητικές, με το 80-120 να έρχεται σε 12,7 δλ.

Εκεί όμως που δεν έχει αντίπαλο είναι στην ευρυχωρία της καμπίνας. Τα 13,8 εκατοστά χώρος για τα γόνατα, τα 4,2 εκ. αέρα για το κεφάλι και το πλάτος του πίσω καθίσματος που αγγίζει τα 1,37 μ. είναι οι κορυφαίες τιμές της κατηγορίας και κάνουν το Hyundai i20 το πιο άνετο μικρό για τους επιβάτες, ακόμα κι αν ξεπερνάνε το 1,85 σε ύψος. Την εξαιρετική του εικόνα συ-

Μάρκα/Μοντέλο	Hyundai i20	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	8,6	6,6	TOYOTA YARIS 1.5L 125 PS 125ps	8,6	HYUNDAI i20 1.0 T 100 PS 100ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	5,4	3,9	CITROEN C3 1.2 PureTech 83 PS S&S 83ps	5,8	CITROEN C3 1.2 PureTech 110 S&S 6-SPEED 110 PS 110ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	7,5	5,8	CITROEN C3 1.2 PureTech 83 PS S&S 83ps	7,5	HYUNDAI i20 1.0 T 100 PS 100ps
Αυτονομία (χλμ.)	741	1154	CITROEN C3 1.2 PureTech 83 PS S&S 83ps	741	HYUNDAI i20 1.0 T 100 PS 100ps
Κατανάλωση	62%				

Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	13,8	13,8	HYUNDAI i20 1.0 T 100 PS 100ps	6,5	CITROEN C3 1.2 PureTech 110 S&S 6-SPEED 110 PS 110ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	4,2	4,2	HYUNDAI i20 1.0 T 100 PS 100ps	0,2	NISSAN MICRA 1.0 T 92 PS 92ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,37	1,37	HYUNDAI i20 1.0 T 100 PS 100ps	1,26	RENAULT CLIO 1.0 TCe 90 PS 90ps
Χωρητικότητα πόρτμπαγκάζ (λίτρα)	352	391	RENAULT CLIO 1.0 TCe 90 PS 90ps	235	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps
Χώροι	86%				

Είδος	Βενζίνη				
Κυβικά (κ.εκ.)	998				
Μέγιστη ισχύς (PS)	100	125	TOYOTA YARIS 1.5L 125 PS 125ps	80	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	175	205	CITROEN C3 1.2 PureTech 110 S&S 6-SPEED 110 PS 110ps	93	VOLKSWAGEN POLO 1.0 MPI EVO 80 PS 80ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	10,77	9,6	CITROEN C3 1.2 PureTech 110 S&S 6-SPEED 110 PS 110ps	16,02	VOLKSWAGEN POLO 1.0 MPI EVO 80 PS 80ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	12,7	9,5	OPEL CORSA 1.2 T 100 PS 100ps	28,9	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps
Κινητήρας - Επιδόσεις	79%				

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	5	7	KIA RIO 1.0 T-GDi 100 PS 100ps	2	VOLKSWAGEN POLO 1.0 MPI EVO 80 PS 80ps
Διάτρηση από σκουριά (χρόνια)	12				
Χρώμα (χρόνια)	5				
Εγγύηση αντιπροσωπείας	78%				



Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)

Μήκος (μέτρα)	4,04				
Πλάτος (μέτρα)	1,78				
Ύψος (μέτρα)	1,45				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,58				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	40	45	CITROEN C3 1.2 PureTech 110 S&S 6-SPEED 110 PS 110ps	35	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	14	14,5	NISSAN MICRA 1.0 T 92 PS 92ps	13,4	CITROEN C3 1.2 PureTech 110 S&S 6-SPEED 110 PS 110ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1065	845	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps	1177	PEUGEOT 208 1.2 PureTech 100 100ps

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)

Κυβικά εκατοστά	998				
Μέγιστη ισχύς (PS)	100	125	TOYOTA YARIS 1.5L 125 PS 125ps	80	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)	4500				
Ροπή (Nm)	175	205	CITROEN C3 1.2 PureTech 110 S&S 6-SPEED 110 PS 110ps	93	VOLKSWAGEN POLO 1.0 MPI EVO 80 PS 80ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)	1500				

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)

Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	5,4	4,3	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps	5,5	CITROEN C3 1.2 PureTech 83 PS S&S 83ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	118	100	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 80ps	125	NISSAN MICRA 1.0 T 92 PS 92ps



μπληρώνει το πορτ-μπαγκάζ των 352 λίτρων, ένα από τα μεγαλύτερα της κατηγορίας.

Hyundai i20 1.0 T-GDI: Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας;

Η τιμή του μη υβριδικού Hyundai i20 με το χειροκίνητο κιβώτιο και τους 100 ίππους είναι στα 19.390 ευρώ στην έκδοση Exclusive. Ας δούμε αναλυτικά πό-

σο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης κι ασφάλειας το κορεάτικο μοντέλο σε αυτή την τιμή.

Το «βασικό» Hyundai i20 έχει όλα τα στοιχεία στον εξοπλισμό άνεσης που πρέπει να διαθέτει ένα σύγχρονο αυτοκίνητο με ελάχιστες εκπτώσεις. Συγκεκριμένα μεταξύ άλλων βρίσκουμε απλό κλιματισμό, ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός-πίσω, θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες, κεντρικό κλείδωμα, προβολείς ομίχλης, αισθητήρες παρκαρίσματος, infotainment



8 ιντσών, κάμερα οπισθοπορείας, LED φώτα με αυτόματη μεγάλη σκάλα, αισθητήρες φωτός, ζάντες 15 ιντσών και cruise control.

Όσον αφορά τον εξοπλισμό ασφαλείας περιλαμβάνει 6 αερόσακους, σύστημα διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας, αυτόματο φρενάρισμα, προβολή σημμάτων Κ.Ο.Κ και προειδοποίηση κόπωσης οδηγού.

Εν κατακλείδι, το ανανεωμένο Hyundai i20 φαντάζει πιο ολοκληρωμένο και έτοιμο να συνεχίσει την επιτυχημένη πορεία του στην ελληνική αγορά. Το μόνο μειονέκτημα που έχει είναι η αυξημένη κατανάλωση, αλλά στη γκάμα του υπάρχουν και ήπια υβριδικό κινητήρες χωρίς να ξεφεύγει το κόστος απόκτησης. Συγκεκριμένα η mild hybrid έκδοσή μας το ίδιο εξοπλιστικό πακέτο κοστίζει μόλις 1.000 ευρώ παραπάνω, μια διαφορά που θα την καλύψετε αρκετά σύντομα από την μειωμένη κατανάλωση. ❖

Η χωρητικότητα του πορτ-μπαγκάζ αγγίζει τα 352 λίτρα και είναι ένα από τα μεγαλύτερα της κατηγορίας.

Μάρκα/Μοντέλο	Hyundai i20
Εξοπλισμός Άνεσης	
Air Condition	Ναι
Κλιματισμός	ΟΧΙ
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	ΟΧΙ
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλειδίωμα	Ναι
Keyless entry	ΟΧΙ
Προβολείς ομίχλης	Ναι
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι
Κάμερες 360 μοιρών	ΟΧΙ
Υαλοκαθαριστήρας πίσω	Ναι
Αισθητήρας βροχής	ΟΧΙ
Φώτα xenon / LED / Αλογόνου	LED
Auto Lights (αυτόματα φώτα)	Ναι
Αυτόματη μεγάλη σκάλα φώτων (έξυπνα φώτα)	Ναι
Προβολείς με λειτουργία corner assist	ΟΧΙ
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι
Υποβοήθηση τιμονιού	Ναι
Cruise Control	Ναι
Μηχανικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Ναι
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	ΟΧΙ
Θερμαινόμενα καθίσματα	ΟΧΙ
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	ΟΧΙ
Δερμάτινες επενδύσεις	ΟΧΙ
Ζάντες ελαφρού κράματος	ΟΧΙ
Διάσταση Ελαστικών	185/65 R15
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	ΟΧΙ
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	8"
Ambient φωτισμός καμπίνας	ΟΧΙ
Navigation	ΟΧΙ

Εξοπλισμός Ασφάλειας	
ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	6
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2
Αερόσακος κεφαλής	2
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντιπλίν)	Ναι
Βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα	Ναι
Συναγερμός	Ναι
Hill Assist	Ναι
Σύστημα Lane assist	Ναι
Σύστημα αυτόματου φρεναρίσματος	Ναι
Προειδοποίηση τυφλού σημείου	ΟΧΙ
Σύστημα αναγνώριση σημάτων Κ.Ο.Κ.	Ναι
Προειδοποίηση κόπωσης οδηγού	Ναι

Mercedes CLE 200: Ωδή στην πολυτέλεια και στο δυναμισμό

Η δυναμική σχεδίαση αποδεικνύει πως τα coupe δεν πεθαίνουν. Έχει πολυτελές και «διαστημικό» εσωτερικό με χώρους για 4 ενήλικες.

Είναι δίλιτρη turbo με 204 άλογα (+23 ηλεκτρικά), κάνει το 0-100 σε 7,6 δλ. Έχει εξαιρετική ποιότητα κύλισης και σπορτίφ οδηγική συμπεριφορά.



Η Mercedes CLE είναι ένα από αυτά τα μοντέλα, που παίρνει τη θέση των C- και E-Class coupe και τραβά την προσοχή με τη δυναμική και ταυτόχρονα κομψή εμφάνισή της.

Η δυναμική σχεδίαση της Mercedes CLE αποδεικνύει πως τα coupe δεν πεθαίνουν

Μπορεί τα coupe μοντέλα να αποτελούν είδος προς εξαφάνιση, όμως εταιρείες όπως η Mercedes δεν έχουν σκοπό να τα αφήσουν να πεθάνουν. Η Mercedes CLE είναι ένα από αυτά τα μοντέλα, που παίρνει τη θέση των C- και E-Class coupe και

τραβά την προσοχή με τη δυναμική και ταυτόχρονα κομψή εμφάνισή της.

Έχει πολυτελές και «διαστημικό» εσωτερικό με χώρους για 4 ενήλικες

Το εσωτερικό της Mercedes CLE 200 διακατέχεται από «αύρα» πολυτέλειας, απόρροια των ποιοτικών υλικών που είναι μαλακά στην αφή και έχουν στιβαρή



Τα coupé αμαξώματα, αυτά τα δίθυρα μακρόστενα σουλούπια που γοήτευαν τα βλέμματα μικρών και μεγάλων, δυστυχώς σπανίζουν στην εποχή μας.

συναρμογή, με τις επενδύσεις από συνθετικό δέρμα να έχουν διπλά εξώραφα. Ο premium χαρακτήρας «δένει» αρμονικά με το high-tech στοιχείο, με τις οθόνες να έχουν την τιμητική τους και τον ατμοσφαιρικό φωτισμό να προσδίδει τη δικιά του μοναδική «νότα» το βράδυ.

Η οθόνη του συστήματος infotainment βρίσκεται στη συνέχεια της κεντρικής κονσόλας και έχει διάσταση 12,3 ίντσες, ενώ πίσω από το τιμόνι βρίσκουμε τον πλήρως ψηφιακό και διαμορφώσιμο πίνακα οργάνων. Όσον αφορά στους χώρους, στη Mercedes CLE θα ταξιδέψουν άνετα 4 ενήλικες επιβάτες, με το πορτ-μπαγκάζ να έχει ωφέλιμο όγκο 420 λίτρα.

Έχει εξαιρετική ποιότητα κύλισης και σπορτίφ οδηγική συμπεριφορά

Ως Grand Tourer, η Mercedes CLE βρίσκεται στο στοιχείο της όταν κινείται στον αυτοκινητόδρομο, με την ποιότητα κύ-

λισης και την εξαιρετική ηχομόνωση να κρατούν «εκτός» τους εξωτερικούς θορύβους.

Το αυτοκίνητο είναι ευθύβολο και το τιμόνι είναι άμεσο και όσο βαρύ χρειάζεται για να προσφέρει sport αίσθηση. Αυτό, σε συνδυασμό με τις περιορισμένες κλίσεις του αμαξώματος και τα δυνατά φρένα σου επιτρέπουν να κινηθείς σβέλτα στο επαγγελματικό οδικό δίκτυο.

Τα coupé αμαξώματα, αυτά τα δίθυρα μακρόστενα σουλούπια που γοήτευαν τα βλέμματα μικρών και μεγάλων, δυστυχώς σπανίζουν στην εποχή μας, με τις εταιρείες πλέον να δίνουν περισσότερη έμφαση στα crossovers και στα SUVs, ανταλλάσσοντας το image για περισσότερους χώρους. Ευτυχώς υπάρχουν εταιρείες όπως η Mercedes που δεν αφήνουν τα coupé να πεθάνουν και μας προσφέρουν κατασκευές όπως η CLE.

Η Mercedes CLE είναι το Grand Tourer της μάρκας με σήμα το Αστέρι και ήρθε να αντικαταστήσει τις coupé C και E- ➤



Το μήκος των 4,85 μέτρων σε συνδυασμό με το πλάτος των 1,86 μέτρων χαρίζουν επιβλητικότητα στον όγκο της CLE

Class, με το μοντέλο της δοκιμής μας να είναι η εισαγωγική CLE 200. Το μήκος των 4,85 μέτρων σε συνδυασμό με το πλάτος των 1,86 μέτρων χαρίζουν επιβλητικότητα στον όγκο της CLE, ενώ το χαμηλό ύψος (1,43 μέτρα), μαζί με το μακρύ καπό που διαθέτει τα χαρακτηριστικά κάθετα νεύρα (power domes τα λέει η Mercedes), την χαμηλή γραμμή της οροφής και το κοντό κάλυμμα του πορτ-μπαγκάζ, που έχει μια εσάνς από ducktail στο σχήμα του, κάνουν το αμάξωμα του μοντέλου να ξεχειλίζει από έναν δυναμισμό που δεν είναι υπερβολικός. Το κερασάκι είναι φυσικά οι χαρακτηριστικές μακριές πόρτες που δεν έχουν πλαίσιο γύρω από το παράθυρο.

Η καμπίνα της Mercedes CLE 200 έχει τα γνώριμα χαρακτηριστικά των σύγχρονων μοντέλων της εταιρείας και παραπέμπει σε αυτή της E-Class, με τις «ρευστές» επιφάνειες να έχουν την τιμητική τους. Η τεράστια οθόνη 12,3 ιντσών του συστήματος infotainment αποτελεί μια νωπή πρόεξταση της κεντρικής κονσόλας, ενώ πίσω

Η ανάρτηση είναι κατά 1,5 εκατοστό πιο χαμηλή και κρατά περιορισμένες τις κλίσεις του αμαξώματος, ακόμα και υπό πίεση.



από το τιμόνι με το παχύ στεφάνι βρίσκεται ο ψηφιακός πίνακας οργάνων διάστασης επίσης 12,3 ιντσών.

Τα υλικά που έχουν χρησιμοποιηθεί είναι άκρως ποιοτικά. Η επένδυση του ταμπλό από μαύρο συνθετικό δέρμα είναι μαλακή στην αφή και διαθέτει διπλές ραφές, κάτι που συνεχίζεται και στο υποβραχιόνιο, στις πόρτες αλλά και στο χώρο των πίσω επιβατών. Η συναρμογή δεν αφήνει περιθώρια για τριγμούς και το συνολικό φινίρισμα των επιφανειών είναι εξαιρετικό. Ο πολυτελής χαρακτήρας της Mercedes CLE 200 ταιριάζει αρμονικά με το τεχνολογικό «πρόσωπο» του μοντέλου, ►



Το εσωτερικό της Mercedes CLE 200 διακατέχεται από «αύρα» πολυτέλειας, απόρροια των ποιοτικών υλικών που είναι μαλακά στην αφή και έχουν στιβαρή συναρμογή, με τις επενδύσεις από συνθετικό δέρμα να έχουν διπλά εξώραφα.



Πίσω από το τιμόνι βρίσκουμε τον πλήρως ψηφιακό και διαμορφώσιμο πίνακα οργάνων με τον ατμοσφαιρικό φωτισμό να προσδίδει τη δικιά του μοναδική «νότα» το βράδυ.



Η οθόνη του συστήματος infotainment βρίσκεται στη συνέχεια της κεντρικής κονσόλας και έχει διάσταση 12,3 ίντσες

χάρη στις προαναφερθείσες οθόνες, στις φωνητικές εντολές του infotainment (σου απαντάει στα ελληνικά), στους διακόπτες αφής στο τιμόνι, καθώς και στον κρυφό RGB φωτισμό 64 χρωμάτων που βρίσκεται στο ταμπλό, στους αεραγωγούς του κλιματιστικού, στις πόρτες, στην κεντρική κονσόλα αλλά και στην οροφή, καθιστώντας εντυπωσιακή την εικόνα του οχήμα-

τος όταν πέσει η νύχτα.

Περνώντας στην ευρυχωρία του γερμανικού premium coupe, στο αυτοκίνητο θα φιλοξενηθούν με άνεση 4 ενήλικες επιβάτες, απόρροια του μεγάλου μεταξονίου που αγγίζει τα 2,87 μέτρα. Ως εκ τούτου ο χώρος για τα γόνατα των πίσω επιβατών είναι αρχοντικός, ενώ η κεκλιμένη οροφή δεν θα στερήσει «αέρα» από επιβάτες



με ύψος γύρω από το μέσο όρο. Η μόνη «παραχώρηση» γίνεται κατά την είσοδο και έξοδο των πίσω επιβατών, μια διαδικασία ωστόσο που είναι αφενός γνώριμη από όσους έχουν εμπειρία από δίθυρα και τρίθυρα οχήματα και αφετέρου διευκολύνεται από το μεγάλο άνοιγμα της μακριάς πόρτας.

Τα εμπρόσθια καθίσματα έχουν ηλεκτρικές ρυθμίσεις και αναδιπλώνονται ηλεκτρικά, με τη δερμάτινη θηλιά που λειτουργεί ως μοχλός να αποτελεί μια όμορφη λεπτομέρεια, ενώ προς διευκόλυνση των εμπρός επιβατών ένας ηλεκτρικός βραχίονας μετακινεί τη ζώνη ασφαλείας κοντά στον ώμο τους μόλις κλείσουν οι πόρτες.

Όσον αφορά στους υπόλοιπους χώρους, το πορτ-μπαγκάζ έχει ωφέλιμο όγκο 420 λίτρα ενώ εντός της καμπίνας υπάρχουν μπόλικοι αποθηκευτικοί χώροι, αυξάνοντας την πρακτικότητα της Mercedes CLE.

Ο δίλιτρος turbo βενζινοκινητήρας, ο οποίος αποδίδει 204 άλογα, 320 Nm ροπής και συνεργάζεται με ένα ηλεκτρικό μοτέρ με 23 ίππους και 200 Nm ροπής που τροφοδοτείται από μια μπαταρία 48 Volt.

Κάτω από το μακρύ καπό της Mercedes CLE 200 που δοκιμάζουμε υπάρχει ο εισαγωγικός δίλιτρος turbo βενζινοκινητήρας, ο οποίος αποδίδει 204 άλογα, 320 Nm ροπής και συνεργάζεται με ένα ηλεκτρικό μοτέρ με 23 ίππους και 200 Nm ροπής που τροφοδοτείται από μια μπαταρία 48 Volt. Η κίνηση μεταδίδεται στους πίσω τροχούς μέσω ενός αυτόματου κιβωτίου 9 σχέσεων.

Το ήπια υβριδικό σύνολο έχει ως αποτέλεσμα οι επιδόσεις να είναι «ζωντανές» χωρίς να γίνονται παραχωρήσεις στον τομέα της κατανάλωσης. Πιο αναλυτικά, η διαδικασία 0-100 χλμ/ώρα ολοκληρώνεται σε 7,6 δευτερόλεπτα, για τις ρεπρίζ 80-120 χλμ/ώρα χρειάζονται 5,1 δευτερόλεπτα, ενώ η επιτάχυνση σταματά στα 240 χλμ/ώρα. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής μας η μέση κατανάλωση κυμάνθηκε μεταξύ 9,5 και 10 λτ/100 χλμ, αριθμός που δεν φαίνεται ιδιαίτερα μεγάλος αν ανα-



Η ποιότητα κύλισης είναι εξαιρετική και η ηχομόνωση τόσο καλή που πιάνεις τον εαυτό σου να έχει απενεργοποιήσει το ηχοσύστημα απλά και μόνο για να απολαύσει την... ησυχία.

χεται από αμεσότητα και καλή αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ οδηγού και τροχών, και ως εκ τούτου σου επιτρέπει να κινηθείς γρήγορα με ασφάλεια και σιγουριά σε δρόμους με στροφές, με επιπλέον σύμμαχο τα ισχυρά φρένα.

Αν το θελήσεις η CLE 200 δεν θα πει «όχι» στο να ανοίξει την τροχιά της ουράς της, υποδεικνύοντας την πισωκίνητη φύση της, με το ESP να σου επιτρέπει το «παιχνίδι» μέχρι ενός σημείου, μετά από το οποίο θα σε επαναφέρει στην τάξη.

Εκεί που λάμπει ο Grand Touring χαρακτήρας της CLE είναι σε συνθήκες αυτοκινητοδρόμου. Η ποιότητα κύλισης είναι εξαιρετική και η ηχομόνωση τόσο καλή που πιάνεις τον εαυτό σου να έχει απενεργοποιήσει το ηχοσύστημα απλά και μόνο για να απολαύσει την... ησυχία. Αν στα παραπάνω προσθέσουμε τα αναπαυτικά καθίσματα, συμπεραίνουμε πως η Mercedes CLE είναι ένας ευθύβολος «χιλιομετροφάγος» που θα σε μεταφέρει από την πόλη Α στην πόλη Β αγγύστα και άνε-

λογιστούμε πως το βάρος της Mercedes CLE 200 είναι 1,8 τόνοι.

Όσα coupé, η Mercedes CLE έχει πιο δυναμικό στήσιμο σε σχέση με τις sedan C και E-Class. Η ανάρτηση είναι κατά 1,5 εκατοστό πιο χαμηλή και κρατά περιορισμένες τις κλίσεις του αμαξώματος, ακόμα και υπό πίεση, με τις αλλαγές ταχυτήτων στο 9αρι αυτόματο σασμάν να γίνονται αστραπιαία. Το σύστημα διεύθυνσης είναι ευχάριστα βαρύ σε αίσθηση και διακατέ-



τα, χωρίς να τσαλακωθείς.

Σε αστικό περιβάλλον το γερμανικό coupe κρύβει πολύ καλά τον όγκο του και είναι ευέλικτο, με αρωγό το τιμόνι που «κόβει» αρκετά (προαιρετικά υπάρχει και τετραδιεύθυνση), με τις μεγάλες διαστάσεις να κάνουν αισθητή την παρουσία τους μόνο όταν θα ψάχνετε θέση στάθμευσης.

Στο βασικό εξοπλισμό του μοντέλου περιλαμβάνονται ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών, επενδύσεις από συνθετικό δέρ-

Το πορτ-μπαγκάζ έχει ωφέλιμο όγκο 420 λίτρα ενώ εντός της καμπίνας υπάρχουν μπόλικοι αποθηκευτικοί χώροι, αυξάνοντας την πρακτικότητα της Mercedes CLE.

μα, δερμάτινο sport τιμόνι, αισθητήρες στάθμευσης, camera οπισθοπορείας, αυτόματος διζωνικός κλιματισμός, ψηφιακός πίνακας οργάνων 12,3 ιντσών, έγχρωμη οθόνη αφής 12,3 ιντσών, εμπρός θερμαινόμενα και ηλεκτρικά ρυθμιζόμενα καθίσματα, σύστημα διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας, αυτόματο φρενάρισμα, ατμοσφαιρικός φωτισμός, LED φανάρια, αισθητήρας βροχής, σύστημα εισόδου χωρίς κλειδί, και ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι και θερμαινόμενοι εξωτερικοί καθρέπτες.

MERCEDES-BENZ CLE 200 MHEV

🚗 Κινητήρας	
🏠 Κυβισμός (κ.εκ.)	1.999
🏠 Κύλινδροι/Βαλβίδες	4/16
🔋 Τροφοδοσία	Άμεσος ψεκασμός βενζίνης+ turbo, mhev 48V
⚡ Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.)	204/5.800
🌀 Ροπή (Nm/σ.α.λ.)	320/1.600-4.000
🏠 Σχέσεις/κιβώτιο/μετάδοση	9/αυτόματο/πίσω
🚗 Start/Stop	NAI
🏠 0-100 κλμ./ώρα (δλ.)	7,6
🏠 60-100 κλμ./ώρα (δλ.)	4
🏠 80-120 κλμ./ώρα (δλ.)	5,1
🏠 Τελική ταχύτητα (κλμ./ώρα)	240
🏠 Βάρος με οδηγό (κιλά)	1.790
🏠 Κατανάλωση (λτ./100 κλμ.)	
🏠 Μέση εργοστασιακή WLTP	6,4
🏠 Μέση δοκιμής	9,8
🏠 Εκπομπές CO2 (γρ./κλμ.) WLTP*	145
🏠 Ρεζερβουάρ (λτ.)	66
🏠 Τιμή από (ευρώ)	64.630

Συμπέρασμα

Η Mercedes CLE 200 είναι ένα coupe που ξεχωρίζει, τόσο μέσω του design, όσο και μέσω της πολυτελούς «αύρας» που αποπνέει. Η ποιότητα κύλισης και η άνεση ανεβάζουν τον πήχυ και κάνουν το ταξίδι απολαυστικό, ενώ όταν ο οδηγός το θελήσει εμφανίζεται το sport «πρόσωπο» για να χαρίσει ενδιαφέρον στις διαδρομές του. Το αντίτιμο για αυτά είναι η τιμή των 64.630 ευρώ που πρέπει κανείς να αποχωριστεί για να κάνει δική του τη CLE 200. ❖

Δοκιμάζουμε το ηλεκτρικό SERES 5: Ισχυρό premium, με πλούσιο εξοπλισμό

4κίνητο ηλεκτρικό με 585 ίππους, 0-100 σε 4,5 δλ., αλλά κάνει 58.500. Πάνω από 400 χιλιόμετρα αυτονομία μέσα στην πόλη. Στον δρόμο «κρύβει» το μεγάλο του βάρος, υπολείπεται σε ηχομόνωση. Κομψό design εξωτερικά, ποιότητα και αίσθηση πολυτέλειας εσωτερικά.

SERES 5 EV



Η κινεζική αυτοκινητοβιομηχανία SERES επεκτείνεται εμπορικά εκτός συνόρων, και συστήθηκε στο ελληνικό κοινό πολύ πρόσφατα. Εμείς αξιολογούμε τη μεσαία έκδοση του SERES 5.

Δοκιμάζουμε το ηλεκτρικό SERES 5 με τους 585 ίππους και το βαθμοποιούμε

Η κινεζική αυτοκινητοβιομηχανία SERES επεκτείνεται εμπορικά εκτός συνόρων, και συστήθηκε στο ελληνικό κοινό πολύ πρόσφατα. Εμείς οδηγήσαμε την ενδιαμέση έκδοση του μεσαίου SUV SERES 5. Υπάρχει επίσης η πισωκίνητη έκδοση

των 300 ίππων, ενώ η κορυφαία έκδοση είναι 4κίνητη, αποδίδει 585 ίππους και έχει εξοπλιστεί με μπαταρία 90 kWh. Η δική μας έκδοση βγάζει επίσης 585 ίππους και «κουβαλάει» δύο ηλεκτροκινητήρες συν μπαταρία χωρητικότητας 80 kWh. Το μπροστινό ηλεκτρικό μοτέρ αποδίδει ισχύ 285 ίππων και 520 Nm, ενώ το πίσω συνδράμει με 300 ίππους και 420 Nm.

Αξιολογούμε τη μεσαία έκδοση του



Στο πίσω μέρος μία LED γραμμή ενώνει τα φωτιστικά σώματα και φωτίζει παράλληλα το λογότυπο της κινεζικής εταιρείας.



Σε σύγκριση με τον ανταγωνισμό στην κατηγορία του, το SERES 5 έχει την περισσότερη ιπποδύναμη (585 ίπποι), με επίδοση 4,5 δλ. για το 0-100. Επίσης έχει τον περισσότερο χώρο για το κεφάλι των πίσω επιβατών, ενώ έχει και πολύ πλούσιο εξοπλισμό, από τη βασική έκδοση κιόλας. Επίσης καλή είναι και η αυτονομία του στο ταξίδι (381 χιλιόμετρα), αλλά και στην πόλη, όπου ξεπερνά τα 400 χιλιόμετρα με μία φόρτιση. Ικανοποιητική κρίνεται η επίδοσή του και στα φρένα, αφού «κοκκαλώνει» από τα 100 χλμ./ώρα σε 37,1 μέτρα.

SERES 5 με βάση τις μετρήσεις μας, λαμβάνοντας υπόψη κριτήρια όπως η αυτονομία, η ευρυχωρία για επιβάτες και αποσκευές, οι επιδόσεις, τα φρένα, ο εξοπλισμός, η εγγύηση και η τιμή. Επιπλέον, προκειμένου να δούμε πόσο καλή δουλειά έκαναν οι Κινέζοι κατασκευαστές, θα συγκρίνουμε τις τιμές σε κάθε τομέα με αυτές του καλύτερου και του χειρότερου μοντέλου της κατηγορίας.

Από την άλλη πλευρά, το SERES 5 υστερεί σε χωρητικότητα στο πορτ-μπαγκάζ (434 λίτρα) και σε «αέρα» για τα γόνατα των πίσω επιβατών (19,5 εκ.).

Ας δούμε αναλυτικά πόσο καλό είναι το ηλεκτρικό SERES 5 και πόσο καλά «στέκεται» απέναντι από τον ανταγωνισμό.

■ ΔΟΚΙΜΗ Seres 5 585 Ps Awd 80 Kwh

Μάρκα/Μοντέλο	Seres 5	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	Seres 5 585 Ps Awd 80 Kwh 585ps 80 Kwh		NISSAN ARIYA 91 kWh 242PS 4x2 242ps 91 KWh		
Βαθμολογία	80%				
Κατηγορία μοντέλου	ΜΕΣΑΙΑ SUV Ηλεκτρικό				
Model Year	2024				
Είδος Κινητήρα	Ηλεκτρικό				
Κυβικά (κ.εκ.)					
Ιπποδύναμη (PS)	585	585	SERES 5 585 PS AWD 80 KWH 585ps 80 KWh	180	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 KWh
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων	1				
Κίνηση	4X4				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	23	17,5	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh		
Πραγματική μέση κατανάλωση (KWh/100χλμ.)	23	17,5	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh		
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	381	494	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh	284	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 KWh
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	19,5	24	NISSAN ARIYA 91 kWh 242PS 4x2 242ps 91 KWh		
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,39	1,45	MERCEDES EQE SUV AMG 43 4MATIC 476ps 90,6 KWh	1,36	TESLA MODEL Y AWD LONG RANGE 514ps 75 KWh
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	434	854	TESLA MODEL Y AWD LONG RANGE 514ps 75 KWh		
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	4,5	4,4	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 KWh	8,7	NISSAN ARIYA 91 kWh 242PS 4x2 242ps 91 KWh
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	200	250	TESLA MODEL Y AWD PERFORMANCE 534ps 82 KWh	160	NISSAN ARIYA 91 kWh 242PS 4x2 242ps 91 KWh
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	37,1	35,3	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 KWh		
Εγγύηση (χρόνια)	4	8	FORD MUSTANG MACH-E 351 PS AWD 98 kWh 351ps 98.7 KWh		
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια ή χλμ.)	8	8	FORD MUSTANG MACH-E 351 PS AWD 98 kWh 351ps 98.7 KWh		
Τιμή με επιδότηση	58.500	36.900	NISSAN ARIYA 63 kWh 218 PS 4x2 218ps 66 KWh		



Στο ταμπλό ξεχωρίζουν δύο μεγάλες οθόνες, η μία κεντρικά, για το σύστημα πληροφόρησης και ψυχαγωγίας, και η άλλη πίσω από το τιμόνι ως πίνακας οργάνων



Το SERES 5 αξιολογείται με βαθμολογία 80 στα 100.

Τα πιο δυνατά σημεία του αυτοκινήτου είναι η ικανότητα ακινητοποίησης από τα 100 χλμ/ώρα -παρά το βάρος των 2.360 κιλών μαζί με επιβάτη 75 κιλών. Το φρενάρισμα λοιπόν ολοκληρώνεται σε 37,1 μέτρα. Επίσης διακρίνεται για τις επιδό-

σεις του, αφού η συνδυαστική ισχύς των 585 ίππων του επιτρέπει να επιταχύνει από τα 0 στα 100 χλμ./ώρα σε 4,5 δευτερόλεπτα.

Αρκετά ικανοποιητική κρίνεται και η αυτονομία του, η οποία ανέρχεται στα 381 χιλιόμετρα σε ταξίδι, ενώ μέσα στην πόλη, η ανάκτηση ενέργειας επιτρέπει στο SERES 5 να υπερβεί τα 400 χιλιόμετρα με μία φόρτιση.

As περάσουμε στις αναλυτικές μετρήσεις κατανάλωσης, ευρυχωρίας και επιδόσεων του ηλεκτρικού SERES 5 των 585 ίππων, καθώς και στις εγγυήσεις και στον εξοπλισμό του αυτοκινήτου.

Έφτασε η ώρα να δούμε αναλυτικά την πραγματική αυτονομία του ηλεκτρικού SERES 5 με τους 585 ίππους, την ευρυχωρία, τις επιδόσεις και τις εγγυήσεις του, ▶



καθώς και το πόσο ανταγωνιστικό είναι στον κάθε τομέα σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μοντέλα της κατηγορίας του.

Πάνω από 400 χιλιόμετρα αυτονομία μέσα στην πόλη

Σύμφωνα με τις μετρήσεις μας, η πραγματική αυτονομία του ηλεκτρικού κινητήριου συνόλου είναι 381 χλμ. στο ταξίδι, αριθμός ικανοποιητικός για τη χωρητικότητα της μπαταρίας. Εντός πόλης, η αυτονομία αυξάνεται ξεπερνώντας τα 400 χιλιόμετρα, αφού το αυτοκίνητο ανακτά διαρκώς ενέργεια στα φρεναρίσματα ή όταν ο οδηγός αφήνει το γκάζι.

Και πόσο γρήγορα φορτίζει; Το SERES 5 έχει ενσωματωμένο φορτιστή 11 kW (on-board charger), δηλαδή αν το συνδέσουμε σε ένα wallbox, θα παίρνει στην καλύτερη

Σε δρόμο με στροφές, η ηλεκτρική τετρακίνηση και γενικότερα η πλούσια τεχνολογική φαρέτρα, προσφέρουν υψηλή πρόσφυση και απρόσκοπτη αίσθηση ελέγχου.

περίπτωση 11 κιλοβάτ την ώρα. Σύμφωνα με αυτά τα δεδομένα, η μπαταρία του (χωρητικότητας 80 kWh) φορτίζει από το 30 στο 80% σε 3,5 ώρες αν το συνδέσουμε σε wallbox (όπως και οι οικιακοί φορτιστές). Αν επιλέξουμε ταχυφορτιστή DC, το SERES 5 φορτίζει από το 10 στο 80% σε 25 λεπτά.

4κίνητο ηλεκτρικό με 585 ίππους, 0-100 σε 4,5 δλ.

Η έκδοση που πήραμε για τη δοκιμή βγάζει επίσης 585 ίππους και «κουβαλάει» δύο ηλεκτροκινητήρες συν μπαταρία χωρητικότητας 80 kWh. Το μπροστινό ηλεκτρικό μοτέρ αποδίδει ισχύ 285 ίππων και 520 Nm, ενώ το πίσω συνδράμει με 300 ίππους και 420 Nm.

Συνδυαστικά, το κινητήριο σύνολο απο-

■ ΔΟΚΙΜΗ Seres 5 585 Ps Awd 80 Kwh

Μάρκα/Μοντέλο	Seres 5	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	19	13,1	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh		
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	21	20	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh		
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	23	17,5	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh		
Αυτονομία (χλμ.)	381	494	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh	284	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 KWh
Κατανάλωση	78%				

Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	19,5	24	NISSAN ARIYA 91 kWh 242PS 4x2 242ps 91 KWh		
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	8,5	8,5	SERES 5 585 PS AWD 80 KWH 585ps 80 KWh		
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,39	1,45	MERCEDES EQE SUV AMG 43 4MATIC 476ps 90,6 KWh	1,36	TESLA MODEL Y AWD LONG RANGE 514ps 75 KWh
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	434	854	TESLA MODEL Y AWD LONG RANGE 514ps 75 KWh		
Χώροι	62%				

Είδος Κυβικά (κ.εκ.)	Ηλεκτρικό				
Μέγιστη ισχύς (PS)	585	585	SERES 5 585 PS AWD 80 KWH 585ps 80 KWh	180	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 KWh
Μέγιστη ροπή (Nm)	960	960	SERES 5 585 PS AWD 80 KWH 585ps 80 KWh	300	NISSAN ARIYA 91 kWh 242PS 4x2 242ps 91 KWh
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	4,5	4,4	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 KWh	8,7	NISSAN ARIYA 91 kWh 242PS 4x2 242ps 91 KWh
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	3,1	2,7	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 KWh	6,2	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 KWh
Κινητήρας - Επιδόσεις	88%				

■ ΔΟΚΙΜΗ Seres 5 585 Ps Awd 80 Kwh

Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,71				
Πλάτος (μέτρα)	1,93				
Ύψος (μέτρα)	1,62				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,88				
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	16	18,8	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 KWh		
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	2360	1992	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 KWh		

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά					
Μέγιστη ισχύς (PS)	585	585	SERES 5 585 PS AWD 80 KWH 585ps 80 KWh	180	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 KWh
Ροπή (Nm)	960	960	SERES 5 585 PS AWD 80 KWH 585ps 80 KWh	300	NISSAN ARIYA 91 kWh 242PS 4x2 242ps 91 KWh

Φρένα					
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	37,1	35,3	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 KWh		

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	17,2	14,6	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 KWh		
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)					

Για Ηλεκτρικά					
Χωρητικότητα μπαταρίας (kWh)	80				
Κατανάλωση στην πόλη (KWh/100 χλμ.)	19	13,1	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh		
Κατανάλωση σε ταξίδι (KWh/100 χλμ.)	21	20	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh		
Πραγματική μέση κατανάλωση (KWh/100χλμ.)	23	17,5	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh		
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	381	494	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 KWh	284	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 KWh
Αυτονομία που ανακοινώνει ο κατασκευαστής	483				
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια)	8	8	FORD MUSTANG MACH-E 351 PS AWD 98 kWh 351ps 98.7 KWh		

Ξεχωρίζουν με το κομψό τους design τα LED μπροστινά φωτιστικά σώματα που διασχίζουν τη μάσκα μέχρι χαμηλά και, όταν ενεργοποιούνται, παραπέμπουν στο ελληνικό γράμμα «Σ».



το πρώτο πάτημα του γκαζιού. Το κινητήριο σύνολο διαθέτει 5 προγράμματα λειτουργίας (Eco, Comfortable, Sport, Race, Personalize) που επιφέρουν αλλαγές στην απόδοση, την απόκριση του τιμονιού, αλλά και το ποσοστό αυτόματης επαναφόρτισης της μπαταρίας (ανάκτηση ενέργειας). Στην επιλογή Eco, η ανάκτηση ενέργειας είναι η μέγιστη δυνατή, στις επιλογές Comfortable και Sport είναι ελάχιστη, ενώ στο «αγωνιστικό» πρόγραμμα Race η μπαταρία δεν ανακτά καθόλου ενέργεια.

δίδει 585 ίππους και 940 Nm, χαρακτηριστικά που βγάζουν μάτι στον τομέα των επιδόσεων. Σύμφωνα με τις μετρήσεις μας, και παρά το βάρος των 2.360 κιλών (μαζί με οδηγό βάρους 75 κιλών), το SERES 5 κάνει το 0-100 σε 4,5 δευτερόλεπτα, ενώ ολοκληρώνει τις προσπεράσεις με 60-100 χλμ./ώρα και 80-120 χλμ./ώρα σε 2,3 και 3,1 δλ. αντίστοιχα. Αξιοσημείωτη είναι και η αίσθηση της ροπής, όπως φυσικά και στα περισσότερα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, την οποία νιώθεις με

Στον δρόμο «κρύβει» το μεγάλο του βάρος, υπολείπεται σε ηχομόνωση

Το SERES 5 καταφέρνει να είναι ευέλικτο, παρόλο που το μήκος του είναι 4,7 μέτρα. Το τιμόνι είναι αρκετά ελαφρύ και ανταποκρίνεται άμεσα στις κινήσεις των χεριών του οδηγού. Ωστόσο το μεγάλο πλάτος θα τον δυσκολέψει εντός



πόλης. Οι περισσότερες ανωμαλίες στο οδόστρωμα καλύπτονται με επιδέξιο τρόπο από την ανάρτηση, που είναι ξεχωριστή σε κάθε τροχό (διπλά ψαλίδια μπροστά, πολλαπλοί σύνδεσμοι πίσω). Ωστόσο επειδή οι τροχοί είναι μεγάλοι (20 ίντσες) και επειδή η ανάρτηση έχει ρυθμιστεί σφιχτά, ανωμαλίες όπως λακκούβες γίνονται αισθητές ηχητικά, χωρίς όμως οι επιβάτες να νιώθουν αναταράξεις. Μιας και μιλήσαμε για θορύβους, δύσκολα αγνοεί κανείς τον εξωτερικό θόρυβο που εισέρχεται στο εσωτερικό διαπερνώντας εύκολα τα τζάμια. Σε δρόμο με στροφές, η ηλεκτρική τετρακίνηση και γενικότερα η πλούσια τεχνολογική φαρέτρα, προσφέρουν υψηλή πρόσφυση και απρόσκοπτη αίσθηση ελέγχου. Το μεγάλο βάρος -χαρακτηριστικό όλων των ηλεκτρικών αυτών των διαστάσεων- «κρύβεται» περίτεχνα ακόμη και σε μεγάλες ταχύτητες. Τέλος, στο φρενάρισμα το SERES 5 «κοκκαλώνει» από τα 100 κλμ./ώρα σε 37,1 μέτρα, που είναι αξιοση-

Τα πλαϊνά παράθυρα θυμίζουν φύλλα ελιάς, ενώ οι πλευρικές γραμμές είναι «κλεμμένες» από την κίνηση του δελφινιού.

μείωτος αριθμός, παρόλο που το πεντάλ του φρένου θα μπορούσε να είναι λίγο πιο ευαίσθητο.

Κομψό design εξωτερικά, ποιότητα και αίσθηση πολυτέλειας εσωτερικά

Όπως συμβαίνει σε πολλές περιπτώσεις με μάρκες που είναι άγνωστες ακόμη στο ευρύ κοινό, έτσι και στην περίπτωση μας, το SERES 5 τράβηξε τα βλέμματα και οι περισσότεροι περαστικοί έγερναν το κεφάλι για να παρατηρήσουν το εσωτερικό που ξεχωρίζει από μακριά. Ξεκινώντας από το εξωτερικό, ξεχωρίζουν με το κομψό τους design τα LED μπροστινά φωτιστικά σώματα που διασχίζουν τη μάσκα μέχρι χαμηλά και, όταν ενεργοποιούνται, παραπέμπουν στο ελληνικό γράμμα «Σ». Τα πλαϊνά παράθυρα θυμίζουν φύλλα ελιάς, ενώ οι πλευρικές γραμμές είναι «κλεμμένες» από την κίνηση του δελφινιού. Στο πίσω μέρος μία LED γραμμή ▶



Οι περισσότερες ανωμαλίες στο οδόστρωμα καλύπτονται με επιδέξιο τρόπο από την ανάρτηση, που είναι ξεχωριστή σε κάθε τροχό (διπλά ψαλίδια μπροστά, πολλαπλοί σύνδεσμοι πίσω).

ενώνει τα φωτιστικά σώματα και φωτίζει παράλληλα το λογότυπο της κινεζικής εταιρείας.

Στην καμπίνα η προσοχή στη λεπτομέρεια και ο ποιοτικός σχεδιασμός γίνονται ακόμα πιο έκδηλα. Οι επιφάνειες της καμπίνας έχουν επενδυθεί με μαλακό υλικό κορυφαίας ποιότητας, ευχάριστο στην υφή, καθιστώντας έκδηλο γενικότερα τον premium προσανατολισμό της εταιρείας. Στο ταμπλό ξεχωρίζουν δύο μεγάλες οθόνες, η μία κεντρικά, για το σύστημα πληροφόρησης και ψυχαγωγίας, και η άλλη πίσω από το τιμόνι ως πίνακας οργάνων. Οι διαστάσεις τους είναι αντίστοιχα 15,6 και 12,3 ίντσες. Τα πάντα ρυθμίζονται μέσω της οθόνης infotainment, ενώ ξεχωρίζουν ορισμένες λειτουργίες όπως το Temporary Parking Mode, που αφήνει ενεργό τον κλιματισμό για λίγα λεπτά, στην περίπτωση που ο οδηγός αφήσει για λίγα λεπτά το κατοικίδιό του μέσα στο αυτοκίνητο. Στο Camping Mode, μπορείς να φορτίσεις συσκευές στη θύρα φόρτισης του αυτοκινήτου.

Ωστόσο εκεί που υστερεί το SERES 5 είναι το πορτ-μπαγκάζ, αφού τα 434 λίτρα είναι η χειρότερη επίδοση της κατηγορίας. Επίσης παρόλο που έχει τον περισσότερο «αέρα» για το κεφάλι των πίσω επιβατών (8,5 εκ. για επιβάτη ύψους 1,75μ.), υστερεί στον χώρο για τα γόνατα (19,5 εκατοστά).

Η τιμή του ξεκινάει από 58.500 ευρώ (μαζί με την κρατική επιδότηση).

Το SERES 5 με τους 585 ίππους και τη μπαταρία των 80 kWh έχει πολύ πλούσιο εξοπλισμό από τη βασική του έκδοση. Ας δούμε τι περιλαμβάνεται σε αυτή.

Ο εξοπλισμός ακόμη και στη στάνταρ έκδοση είναι πολύ πλούσιος, καθώς περιλαμβάνει ζάντες 20 ιντσών, γυάλινη πανοραμική οροφή, όλα τα δυνατά συστήματα ασφάλειας εκτός από προειδοποίηση κόπωσης οδηγού, δερμάτινες επενδύσεις και κλιματιζόμενα καθίσματα που παρέχουν στους μπροστινούς επιβάτες 5 είδη μασάζ.

Επίσης το SERES 5 είναι εξοπλισμένο με κάμερα οπισθοπορείας, αισθητήρες παρ- ➤



καρίσματος, θερμαινόμενους και ηλεκτρικά αναδιπλούμενους καθρέφτες, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενα καθίσματα, σύστημα πλοήγησης και διζωνικό κλιματισμό, όλα από τη βασική του έκδοση.

Συμπέρασμα

Το SERES 5 ξεχωρίζει για την ποιότητα κατασκευής του που το κατευθύνει σε premium μονοπάτια, τον πολύ πλούσιο εξοπλισμό του από την βασική κιάλας έκδοση, αλλά και την ευελιξία του, παρά το μεγάλο μέγεθος. Στα αρνητικά του συγκαταλέγονται ο αυξημένος θόρυβος κύλισης για ηλεκτρικό, αλλά και ο μικρός χώρος αποσκευών στη βασική έκδοση. Για αρκετούς η τιμή του είναι απρόσιτη, αφού τα 58.500 ευρώ ακούγονται πολλά. Αν λάβουμε όμως υπόψη τον εξοπλισμό και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του, η τιμή του SERES 5 είναι ανταγωνιστική. ❖

Εκεί που υστερεί το SERES 5 είναι το πορτ-μπαγκάζ, αφού τα 434 λίτρα είναι η χειρότερη επίδοση της κατηγορίας.

Μάρκα/Μοντέλο	Seres 5
Εξοπλισμός Άνεσης	
Air Condition	ΟΧΙ
Κλιματισμός	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέφτες	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέφτες	Ναι
Κεντρικό κλειδίωμα	Ναι
Keyless entry	Ναι
Προβολείς ομίχλης	ΟΧΙ
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι
Κάμερες 360 μοιρών	Ναι
Υαλοκαθαριστήρας πίσω	Ναι
Αισθητήρας βροχής	Ναι
Auto Lights (αυτόματα φώτα)	Ναι
Αυτόματη μεγάλη σκάλα φώτων (έξυπνα φώτα)	Ναι
Προβολείς με λειτουργία corner assist	ΟΧΙ
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι
Υποβοήθηση τιμονιού	Ναι
Cruise Control	Ναι
Μηχανικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	ΟΧΙ
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Ναι
Θερμαινόμενα καθίσματα	Ναι
Διαρρέσιμο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	ΟΧΙ
Δερμάτινες επενδύσεις	Ναι
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	255/45 R20
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	Ναι
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	15,6"
Ambient φωτισμός καμπίνας	Ναι
Navigation	Ναι

Εξοπλισμός Ασφάλειας	
ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	6
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2
Αερόσακος κεφαλής	2
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντισπιν)	Ναι
Βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα	Ναι
Συναγερμός	Ναι
Hill Assist	Ναι
Σύστημα Lane assist	Ναι
Σύστημα αυτόματου φρεναρίσματος	Ναι
Προειδοποίηση τυφλού σημείου	Ναι
Σύστημα αναγνώριση σημάτων Κ.Ο.Κ.	Ναι
Προειδοποίηση κόπωσης οδηγού	ΟΧΙ



Η σφηνοειδής σχεδιάσή του και η άμεση οπτική του συγγένεια με το ηλεκτρικό bZ4X τονίζουν το δυναμισμό του.

Δοκιμάζουμε το τετρακίνητο Toyota C-HR με τον 2λίτρο κινητήρα των 197 ίππων και παράλληλα το βαθμολογούμε με κριτήρια την πραγματική κατανάλωση, τις επιδόσεις, την ευρυχωρία, τον εξοπλισμό, τις εγγυήσεις και την τιμή και το συγκρίνουμε με το καλύτερο και το χειρότερο αυτοκίνητο της κατηγορίας.

Νέο Toyota C-HR: Παραμένει από τα καλύτερα της κατηγορίας

Χωρίς να χάσει την χαρακτηριστική εμφάνιση του και με το βαρύ όνομα της Toyota να το συνοδεύει, η νέα γενιά του C-HR έρχεται με φόρα και τις περγαμνές των πωλήσεων του προκάτοχου του! Έχοντας ήδη δοκιμάσει την έκδοση με τον 1.800αρη κινητήρα των 122 ίππων, βρεθήκαμε πίσω από το τιμόνι του 2λίτρου τετρακίνητου C-HR, το οποίο συνεχίζει να ξεχωρίζει για την χαμηλή κα-

τανάλωση του, μέση (5,2 λτ./100 χλμ.) κι εντός αστικού ιστού (3,6 λτ./100 χλμ.), αλλά και για τις επιδόσεις που προσφέρουν οι 197 ίπποι του (0-100 σε 7,7 δλ., 80-120 σε 4,7 δλ.). Χωροταξικά μένει λίγο πίσω σε σχέση με τον ανταγωνισμό, κυρίως λόγω της σφηνοειδούς σχεδίασης του και της μπαταρίας.

Δοκιμάζουμε λοιπόν και βαθμολογούμε αναλυτικά το τετρακίνητο Toyota C-HR

Στο πίσω μέρος ξεχωρίζει η LED λωρίδα και οι δυο μικρές ανεξάρτητες αεροτομές.



Οι αεροτομές, εκτός από την εμφάνιση, βοηθάνε στη μείωση του αεροδυναμικού συντελεστή που αγγίζει τα 0,318 cd.

των 197 ίππων με κριτήρια την πραγματική κατανάλωση, την ευρυχωρία, τις επιδόσεις, τον εξοπλισμό, την εγγύηση και την τιμή. Παράλληλα το συγκρίνουμε με το καλύτερο και το χειρότερο μοντέλο της κατηγορίας του, για να δούμε τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία και πως τα πάει σε σχέση με τον ανταγωνισμό.

Πώς να καταλάβετε ποια είναι καλή επίδοση

Πράσινο Μία από τις καλύτερες επιδόσεις της κατηγορίας

Κίτρινο Στο μέσο όρο της κατηγορίας

Κόκκινο - Μία από τις χειρότερες επιδόσεις της κατηγορίας

Το τετρακίνητο 2λιτρο Toyota C-HR έπιασε βαθμολογία 92%

Με συνολική βαθμολογία 92%, το τετρακίνητο 2λιτρο Toyota C-HR χτυπάει κορυφή, παραμένοντας από τα κορυφαία της μικρομεσαίας SUV κατηγορίας, όπου οι εταιρείες ρίχνουν και το μεγαλύτερο τους βάρος τα τελευταία χρόνια.

Σε πρώτη φάση βλέπουμε ότι η μέση κατανάλωση του είναι ένα από τα πιο δυνατά του στοιχεία, αφού τα 5,2 λτ./100 χλμ. που χρειάζεται σε μεικτές συνθήκες είναι ελάχιστα παραπάνω από τα 5 που καίει το μικρό C-HR, το οποίο έχει και την κορυφαία τιμή στην κατηγορία.

Πολύ δυνατά κινείται και στο κομμάτι των επιδόσεων, όπου για μόλις 0,1 δλ. χάνει την πρωτιά στο 0-100 χλμ./ώρα (7,7 δλ.), ενώ τα 6 χρόνια εγγύησης που προσφέρει η Toyota ►

■ ΔΟΚΙΜΗ Toyota C-HR 2.0 HEV AWD-i 197ps

Μάρκα/Μοντέλο	Toyota C-HR	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	Toyota C-HR 2.0i HEV AWD-i 197ps				
Βαθμολογία	92%				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρομεσαία SUV Βενζίνη				
Model Year	2024				
Είδος Κινητήρα	Hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	1987				
Ιπποδύναμη (PS)	197	230	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	116	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων					
Κίνηση	4X4				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	5,2	5	TOYOTA C-HR 1.8L HEV 140ps	7,5	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 4WD 230ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	782	843	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps	576	HYUNDAI KONA Hybrid 141 PS 141ps
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	14,5	21	HONDA ZR-V e:HEV 184ps		
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,36	1,41	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	1,33	LEXUS UX 250h 4x4 184ps
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	362	616	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	283	LEXUS UX 250h 4x4 184ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	7,7	7,6	HONDA ZR-V e:HEV 184ps	12,8	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	180	193	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	165	HYUNDAI KONA Hybrid 141 PS 141ps
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	37,5	34,8	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 4WD 230ps	38,5	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Εγγύηση (χρόνια)	6	7	KIA NIRO 1.6 Hybrid 141 PS 141ps		
Τιμή	37.270	29.300	TOYOTA C-HR 1.8L HEV 140ps		



Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν στην καμπίνα του νέου Toyota C-HR είναι σαφώς ανώτερα από του προκατόχου του, αλλά συνεχίζουν να υπάρχουν σκληρά πλαστικά.



Οι 192 ίπποι του προσφέρουν GTI επιδόσεις! Συγκεκριμένα κάνει το 0-100 σε 7,7 δλ. και το 80-120 σε 4,7 δλ.

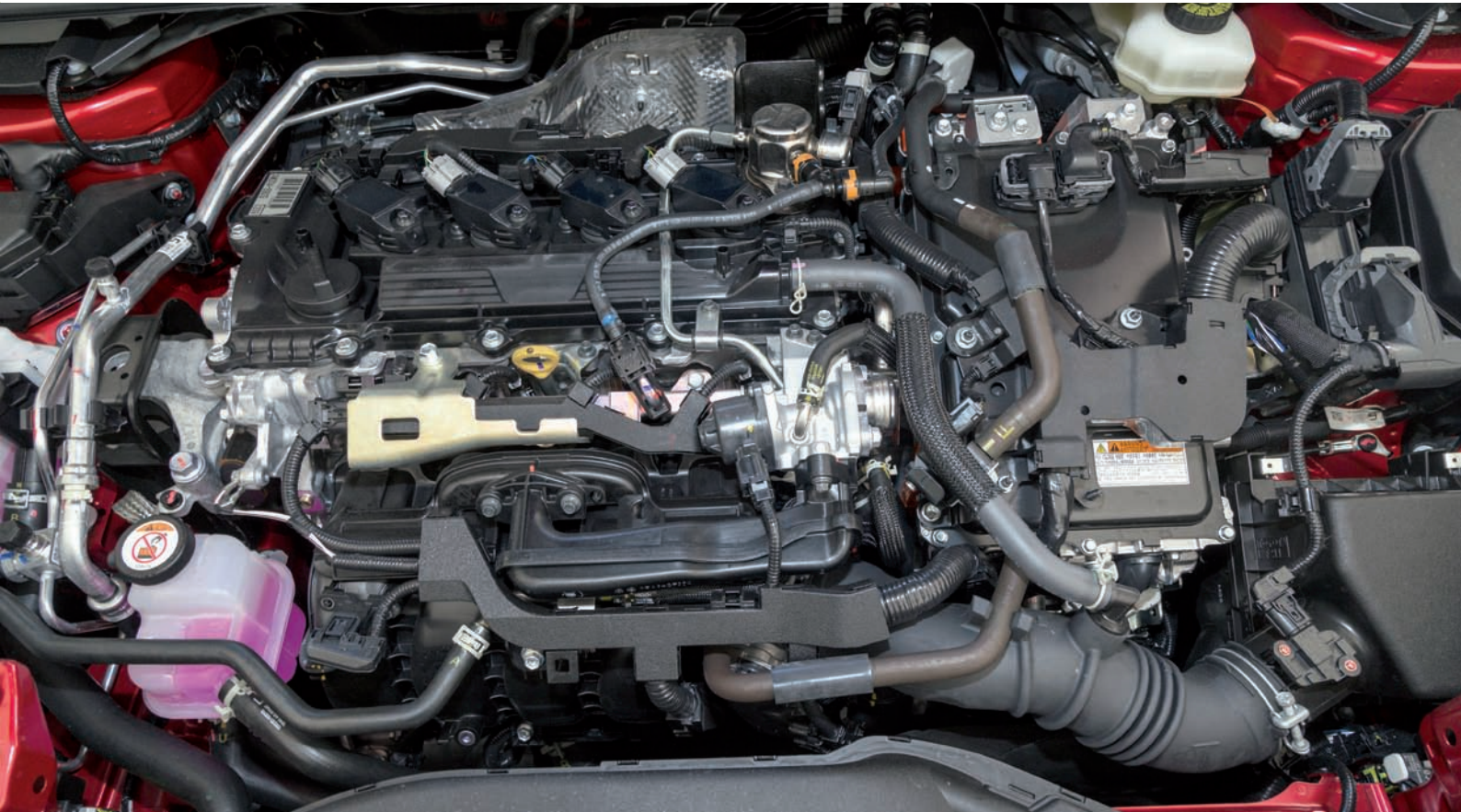


Η κεντρική οθόνη των 12,3 ιντσών (8 στη βασική έκδοση) τονίζει ακόμα περισσότερο το digital στοιχείο του μοντέλου.

είναι από τις καλύτερες στην αγορά. Η χωροταξία της καμπίνας βρίσκεται στο μέσο όρο, με το πορτ-μπαγκάζ να μην διεκδικεί δάφνες για τη χωρητικότητα των 362 λίτρων. Όσον αφορά την τιμή του, τα 37.270 που στοιχίζει δεν είναι πολλά για τον υβριδικό του χαρακτήρα και την τετρακίνητη φύση του, με τον εξοπλισμό του (όπως θα δούμε και παρακάτω) να είναι αρκετά πλούσιος.

Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις.

As δούμε αναλυτικά πως διαμορφώθηκε η βαθμολογία του τετρακίνητου 2λιτρου Toyota C-HR των 197 ίππων και που βρίσκεται στους τομείς της κατανάλωσης, της ευρυχωρίας, των επιδόσεων και των



εγγυήσεων, αλλά και πως τα πάει με τον ανταγωνισμό.

Μπορεί η σφηνοειδής σχεδίαση του Toyota C-HR να το κάνει να ξεχωρίζει από μακριά αλλά «κλέβει» χώρο από την καμπίνα. Τα 14,5 εκ. απόστασης για τα γόνατα και τα 2,5 εκ. αέρας για το κεφάλι, δεν επιτρέπει στον πίσω επιβάτη να απλωθεί, όντας απλά επαρκής ο χώρος που έχει στη διάθεση του, ενώ το πλάτος του πίσω καθίσματος (1,36 μ.) είναι οριακό για 3 ενήλικες. Τα 362 λίτρα του πορτοπαγκάζ βρίσκονται πιο χαμηλά από το μέσο όρο της κατηγορίας και σίγουρα θα θέλαμε κάτι παραπάνω σε ένα οικογενειακό αυτοκίνητο.

Κάτω από το καπό του τετρακίνητου Toyota C-HR της δοκιμής μας βρίσκεται ένας 2λιτρος βενζινοκινητήρας 152 ίππων, ο οποίος συνεργάζεται με ένα ηλεκτρικό μοτέρ 113 ίππων κι ένα 41 ίππων

Μπορεί να είναι 2λιτρο και τετρακίνητο αλλά καίει μόλις 5,2 λτ./100 χλμ. σε μεικτές συνθήκες και 3,6 μέσα στην πόλη.

που στέλνει την ισχύ αποκλειστικά στους πίσω τροχούς. Η συνδυαστική δύναμη σκαρφαλώνει στους 197 ίππους και τα 206 Nm ροπής, νούμερα που αποτυπώνονται και στο χρονόμετρο των επιδόσεων. Συγκεκριμένα χρειάζεται 7,7 δλ. για να ολοκληρώσει το 0-100 χλμ./ώρα και 4,7 δλ. για το 80-120 χ.α.ω., που είναι κι η καλύτερη τιμή στην κατηγορία.

Στο C-HR η αυξημένη ιπποδύναμη δεν σημαίνει και υψηλή κατανάλωση. Το υβριδικό σύστημα της Toyota δουλεύει εξαιρετικά, κάνοντας το μοντέλο εχθρό του βενζινά. Αν και 2λίτρο τετρακίνητο, το ιαπωνικό SUV θέλει μόλις 5,2 λτ./100 χλμ. σε μεικτές συνθήκες και 5,5 λτ. σε ταξίδι. Παρόλο που οι παραπάνω τιμές είναι εντυπωσιακές για SUV αυτοκίνητο, ρεσιτάλ δίνει στην κατανάλωση εντός πόλης, όπου καίει σαν σκούτερ, αφού χρειάζεται μόλις 3,6 λτ./100 χλμ. ▶

■ ΔΟΚΙΜΗ Toyota C-HR 2.0 HEV AWD-i 197ps

Μάρκα/Μοντέλο	Toyota C-HR	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	3,6	3,5	HONDA HR-V e:HEV 131 PS 131ps	6,5	RENAULT AUSTRAL E-Tech Full Hybrid 200 PS 200ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	5,5	5,1	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps	7,8	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 4WD 230ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	5,2	5	TOYOTA C-HR 1.8L HEV 140ps	7,5	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 4WD 230ps
Αυτονομία (χλμ.)	782	843	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps	576	HYUNDAI KONA Hybrid 141 PS 141ps
Κατανάλωση	86%				

Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	14,5	21	HONDA ZR-V e:HEV 184ps	12,6	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	2,5	7,5	HONDA ZR-V e:HEV 184ps	2,1	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,36	1,41	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	1,33	LEXUS UX 250h 4x4 184ps
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	362	616	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	283	LEXUS UX 250h 4x4 184ps
Χώροι	68%				

Είδος	Hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	1987				
Μέγιστη ισχύς (PS)	197	230	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	116	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	206	350	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	148	RENAULT ARKANA HYBRID E-TECH 145 145ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	7,7	7,6	HONDA ZR-V e:HEV 184ps	12,8	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	4,7	4,7	RENAULT AUSTRAL E-Tech Full Hybrid 200 PS 200ps	9	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Κινητήρας - Επιδόσεις	86%				

■ ΔΟΚΙΜΗ Toyota C-HR 2.0 HEV AWD-i 197ps

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	6	7	KIA NIRO 1.6 Hybrid 141 PS 141ps	3	NISSAN QASHQAI E-POWER 190 PS 190ps
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)	12				
Χρώμα (χρόνια)	3				
Εγγύηση αντιπροσωπείας	82%				

Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)

Μήκος (μέτρα)	4,36				
Πλάτος (μέτρα)	1,83				
Ύψος (μέτρα)	1,57				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,64				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	43	57	HONDA ZR-V e:HEV 184ps	38	HYUNDAI KONA Hybrid 141 PS 141ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)		20	RENAULT ARKANA HYBRID E-TECH 145 145ps	14,8	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)		1420	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps	1687	NISSAN QASHQAI E-POWER 190 PS 190ps

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)

Κυβικά εκατοστά	1987				
Μέγιστη ισχύς (PS)	197	230	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	116	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)					
Ροπή (Nm)	206	350	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	148	RENAULT ARKANA HYBRID E-TECH 145 145ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)					

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)

Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	5,1	4,4	KIA NIRO 1.6 Hybrid 141 PS 141ps	5,8	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	114	100	KIA NIRO 1.6 Hybrid 141 PS 141ps	144	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 4WD 230ps



Τι βαθμό παίρνει σε κατα- νάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις.

Το τετρακίνητο 2λιτρο Toyota C-HR ξεκινάει από τα 37.270 ευρώ στην έκδοση CLUB, που ουσιαστικά είναι η δεύτερη στη γκάμα της εταιρείας. Ας δούμε τι περιλαμβάνεται στον εξοπλισμό άνεσης και ασφαλείας σε αυτά τα λεφτά!

Όπως είπαμε, λόγω του γεγονότος ότι το τετρακίνητο 2λιτρο Toyota C-HR δεν ξεκινάει από την εισαγωγική έκδοση, ο εξοπλισμός άνεσης του είναι μπόλικος και περιλαμβάνει: διζωνικό κλιματισμό, εμπρός-πίσω ηλεκτρικά παράθυρα, ηλεκτρικά αναδιπλούμενους και θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες, σύστημα εισόδου και εκκίνησης χωρίς κλειδί, αισθητήρες παρκαρίσματος, κάμερα οπισθοπορείας, LED φανάρια με αισθητήρες φωτός, τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών, cruise control, αισθητήρες βροχής,

αυτόματη μεγάλη σκάλα στους προβολείς, ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών, οθόνη infotainment 12,3 ιντσών με navigation και ambient φωτισμό καμπίνας.

Όσον αφορά τον εξοπλισμό ασφαλείας διαθέτει 7 αερόσακους, υποβοήθηση εκκίνησης σε ανηφόρα, σύστημα διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας, αυτόματο φρενάρισμα, προειδοποίηση κόπωσης οδηγού, προειδοποίηση τυφλού σημείου και σύστημα αναγνώρισης σημάτων κυκλοφορίας.

Εν κατακλείδι, το νέο τετρακίνητο 2λιτρο Toyota C-HR με τους 197 ίππους καταφέρνει να έχει επιδόσεις GTI και κατανάλωση scooter. Μπορεί τα κυβικά του κινητήρα κι οι μαζεμένες διαστάσεις της καμπίνας να είναι για κάποιους σκόπελοι όσον αφορά την απόκτηση του, αλλά όποιος προχωρήσει στην αγορά του θα έχει στη διάθεση του ένα οικογενειακό SUV που δεν θα τον κάνει μόνιμο κάτοικο των πρατηρίων καυσίμου. ❖

■ ΔΟΚΙΜΗ Toyota C-HR 2.0 HEV AWD-i 197ps

Το σύστημα πέδησης θέλει 37,5 μ. για να ακινητοποιήσει το μοντέλο από τα 100 χλμ./ώρα.



Μάρκα/Μοντέλο	Toyota C-hr
Εξοπλισμός Ανεσης	
Air Condition	ΟΧΙ
Κλιματισμός	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλειδί	Ναι
Keyless entry	Ναι
Προβολείς ομίχλης	ΟΧΙ
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι
Κάμερες 360 μοιρών	ΟΧΙ
Υαλοκαθαριστήρας πίσω	Ναι
Αισθητήρας βροχής	Ναι
Φώτα xenon / LED / Αλογόνου	LED
Auto Lights (αυτόματα φώτα)	Ναι
Αυτόματη μεγάλη σκάλα φώτων (έξυπνα φώτα)	Ναι
Προβολείς με λειτουργία corner assist	ΟΧΙ
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι
Υποβοήθηση τιμονιού	Ναι
Cruise Control	Ναι
Μηχανικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Ναι
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	ΟΧΙ
Θερμαινόμενα καθίσματα	ΟΧΙ
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	ΟΧΙ
Δερμάτινες επενδύσεις	ΟΧΙ
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	R18
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	ΟΧΙ
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	12,3"
Ambient φωτισμός καμπίνας	Ναι
Navigation	Ναι

Εξοπλισμός Ασφάλειας	
ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	7
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2
Αερόσακος κεφαλής	2
Αερόσακος κεντρικός	1
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντισπίν)	Ναι
Βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα	Ναι
Συναγερισμός	ΟΧΙ
Hill Assist	Ναι
Σύστημα Lane assist	Ναι
Σύστημα αυτόματου φρεναρίσματος	Ναι
Προειδοποίηση τυφλού σημείου	Ναι
Σύστημα αναγνώριση σημάτων Κ.Ο.Κ.	Ναι
Προειδοποίηση κόπωσης οδηγού	Ναι

Τα 362 λίτρα του πορτ-μπαγκάζ δεν μπορούν να ξεχωρίσουν στην κατηγορία.

Ecocar Yudo: Πόσο καλό είναι το ηλεκτρικό SUV πόλης;

Το Ecocar Yudo έχει στυλάτο σχεδιασμό και «μαζεμένες» διαστάσεις. Το εσωτερικό έχει μπόλικη τεχνολογία και χώρους για 4 ενήλικες. Η μπαταρία έχει αυτονομία 315 χλμ, η τελική ταχύτητα είναι 130 χλμ/ώρα. Είναι εστιασμένο για κίνηση στην πόλη, θα ταξιδέψει και σε ανοιχτό δρόμο.





Ο σχεδιασμός του μοντέλου είναι δυναμικός και ταυτόχρονα κομψός, με στοιχεία όπως τα στενά εμπρός φανάρια.

Το Ecocar Yudo έχει στυλάτο σχεδιασμό και «μαζεμένες» διαστάσεις

Το Yudo είναι η νέα πρόταση της Ecocar και ανήκει στην κατηγορία των ηλεκτρικών μικρών SUV. Ο σχεδιασμός του μοντέλου είναι δυναμικός και ταυτόχρονα κομψός, με στοιχεία όπως τα στενά εμπρός φανάρια, οι μυώδεις επιφάνειες και ο τονισμένος πίσω προφυλακτήρας με την αεροτομή να «αγκαλιάζει» το πίσω

παρμπρίζ να ενισχύουν το sport στοιχείο, χωρίς όμως να γίνονται υπερβολικά.

Το μήκος του αυτοκινήτου είναι λίγο πάνω από 4 μέτρα και η απόσταση από το έδαφος 16,5 εκατοστά.

Το εσωτερικό έχει μπόηλικη τεχνολογία και χώρους για 4 ενήλικες

Αντίστοιχα μοντέρνο είναι και το εσωτερικό του Ecocar Yudo. Στο κέντρο του ταμπλό βρίσκεται η έγχρωμη οθόνη αφής



Το μήκος του αυτοκινήτου είναι λίγο πάνω από 4 μέτρα και η απόσταση από το έδαφος 16,5 εκατοστά.

του συστήματος infotainment, διάστασης 12,3 ιντσών, ενώ από κάτω μια οριζόντια φάσα με εφέ ξύλου και ατμοσφαιρικό φωτισμό συμβάλλει στο μινιμαλιστικό και καλαίσθητο design. Οι χώροι για μικροαντικείμενα είναι μπόλικοι, αυξάνοντας την εργονομία, και στο Yudo θα ταξιδέψουν άνετα 4 ενήλικες επιβάτες. Το πορτ-μπαγκάζ έχει όγκο 310 λίτρα.

Η μπαταρία έχει αυτονομία 315 χλμ, η τελική ταχύτητα είναι 130 χλμ/ώρα

Ο ηλεκτροκινητήρας του Ecocar Yudo έχει ισχύ 94 άλογα και τροφοδοτείται από μπαταρία χωρητικότητας 41,7 kWh. Η τελική ταχύτητα του αυτοκινήτου είναι 130 χλμ/ώρα, επομένως το Yudo είναι ικανό να κινηθεί απροβλημάτιστα σε εθνική οδό, ενώ κατά τη διάρκεια της δοκιμής μας είδαμε πραγματική αυτονομία 315 χι-

λιόμετρων σε φυσιολογικές συνθήκες της καθημερινότητας.

Με χρήση DC ταχυφορτιστή η μπαταρία γεμίζει από το 10 στο 80% μέσα σε 45 λεπτά, ενώ σε οικιακό wallbox εναλλασσόμενου ρεύματος η φόρτιση από 10 στο 100% ολοκληρώνεται μέσα σε 7 ώρες.

Είναι εστιασμένο για κίνηση στην πόλη, θα ταξιδέψει και σε ανοιχτό δρόμο

Η ανάρτηση του Ecocar Yudo είναι ρυθμισμένη με γνώμονα την άνεση των επιβατών στην πόλη. Ως εκ τούτου οι ανωμαλίες του δρόμου αποσβένονται πολύ καλά, ενώ η μεταβαλλόμενη ηλεκτρική υποβοήθηση του συστήματος διεύθυνσης κάνει την αίσθηση του τιμονιού ελαφριά, συμβάλλοντας στην αυξημένη ευελιξία.

Όταν η ταχύτητα αυξάνεται το τιμόνι βαρύνει και συνολικά το Yudo είναι σταθερό

Οι μώδεις επιφάνειες και ο τονισμένος πίσω προφυλακτήρας με την αεροτομή να «αγκαλιάζει» το πίσω παρμπρίζ ενισχύουν το sport στοιχείο, χωρίς όμως να γίνονται υπερβολικά.



και κατάλληλο για κίνηση σε αυτοκινητόδρομο. Το μόνο που έχουμε να παρατηρήσουμε είναι πως οι πλευρικοί άνεμοι γίνονται ελαφρώς αισθητοί, χωρίς όμως να τρομάζουν τους επιβάτες.

Σε επαρχιακούς δρόμους με στροφές εμφανίζονται λίγες κλίσεις, απόρροια της ανάρτησης που είναι εστιασμένη στην άνεση. Παρόλα αυτά δεν θα γίνουν ενοχλητικές.

Η Ecocar, μια εταιρεία που είναι γνωστή για τα ηλεκτρικά microcars που προσφέρει στην Ελλάδα, έχει πλέον διαθέσιμο το πρώτο «κανονικό» αυτοκίνητο της γκάμας της, το οποίο είναι το Yudo, ένα μοντέλο που ανήκει στην κατηγορία των μικρών SUV και εφοδιάζεται με ηλεκτροκινητήρα 94 ίππων.

Το Ecocar Yudo σε κερδίζει με το design του, το οποίο είναι αρκετά μοντέρνο και παράλληλα κομψό. Τα εμπρόσθια φανάρια είναι δυναμικά και χαρίζουν στο αυ-

Ο προφυλακτήρας διαθέτει αεροδυναμικά ανοίγματα στις άκρες του, τα οποία στοχεύουν στη μείωση των αντιστάσεων.



τοκίνητο ένα «συνοφρυωμένο» look, ενώ ανάμεσά τους βρίσκεται η θύρα της φόρτισης, κάτι που σε συνδυασμό με την έλλειψη γρίλιας υποδηλώνει την ηλεκτρική «φύση» του μικρού SUV.

Ο προφυλακτήρας διαθέτει αεροδυναμικά ανοίγματα στις άκρες του, τα οποία στοχεύουν στη μείωση των αντιστάσεων.

Το πλαϊνό μέρος του Ecocar Yudo διέπεται από νευρώσεις, κάτι που ισχύει και για το πίσω μέρος του αυτοκινήτου, το οποίο είναι αρκετά σπορτίφ. Τα φανάρια προεξέχουν από το αμάξωμα και ενώνονται μετα-



Η καμπίνα του Ecocar Yudo είναι καλοσχεδιασμένη, με αισθητική που τείνει στο minimal.



Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων 7 ιντσών, που έχει απλή εμφάνιση και διαθέτει όλες τις απαραίτητες ενδείξεις για την κατάσταση του οχήματος.



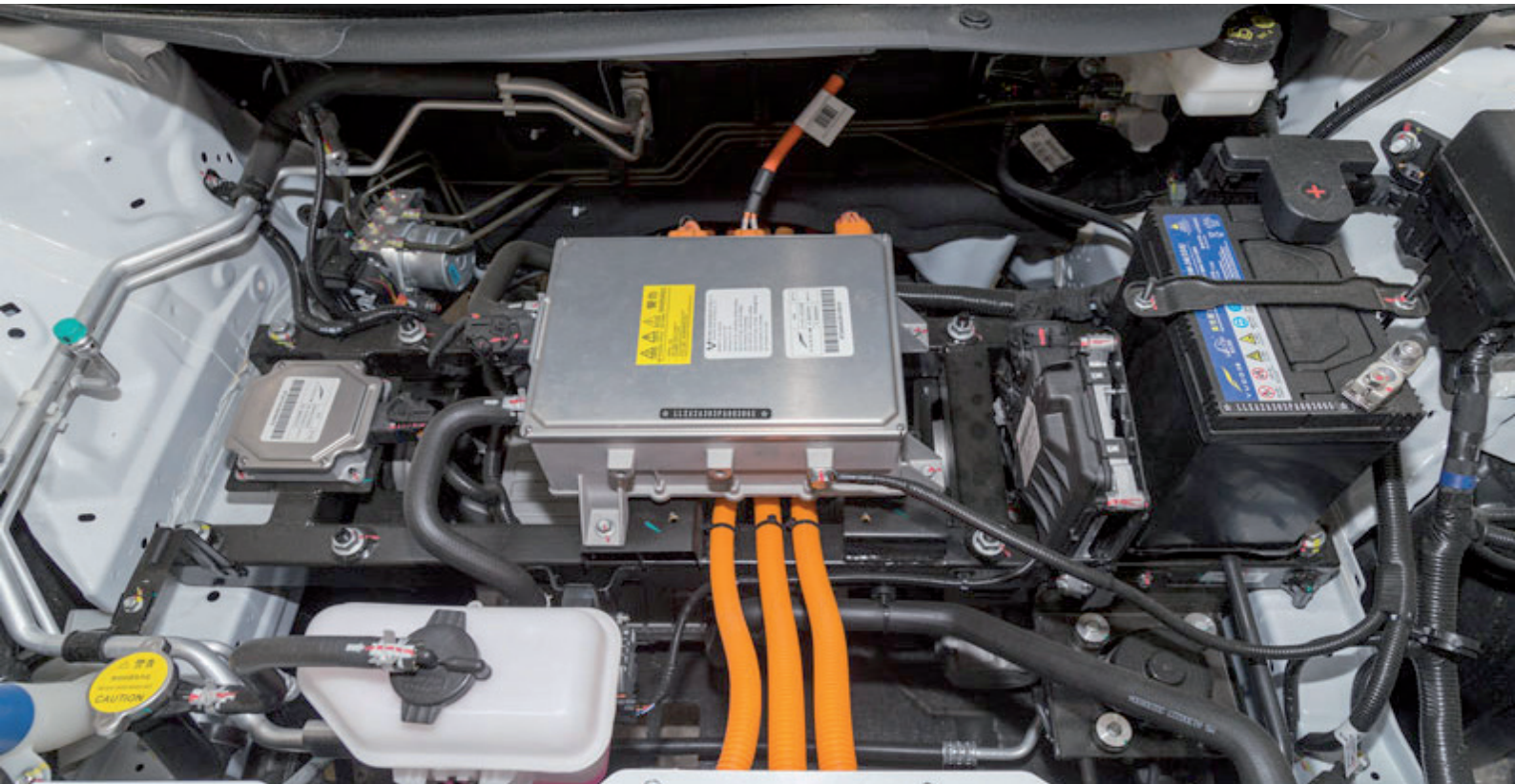
Η έγχρωμη οθόνη αφής που έχει διάσταση 12,3 ίντσες και υψηλή ανάλυση. Το σύστημα infotainment έχει όμορφο περιβάλλον όπου και γίνονται όλες οι ρυθμίσεις

ξύ τους μέσω μιας κόκκινης λωρίδας που ενισχύει το πλάτος του μοντέλου. Ακριβώς από κάτω βρίσκεται ο αρκετά μώδης προφυλακτήρας, ο οποίος σε συνδυασμό με την τονισμένη αεροτομή, που είναι εμπνευσμένη από τα αυτιά του λαγού, αυξάνουν το δυναμισμό του Yudo.

Οι διαστάσεις του ηλεκτρικού μικρού SUV είναι περιορισμένες, με το μήκος να είναι 4,04 μέτρα, κάτι που αυξάνει την ευελιξία

του Ecocar Yudo στην πόλη. Η απόσταση από το έδαφος είναι 16,5 εκατοστά, γεγονός που επιτρέπει στο μοντέλο να κινηθεί σε ήπια εκτός δρόμου μονοπάτια, ενώ οι ζάντες αλουμινίου έχουν διάσταση 17 ίντσες.

Η καμπίνα του Ecocar Yudo είναι καλοσχεδιασμένη, με αισθητική που τείνει στο minimal. Το ταμπλό είναι καλόγουστο, με μια οριζόντια φάσα με εφέ ξύλου να το διατρέχει κατά πλάτος και μια φωτιζόμενη



λωρίδα να δημιουργεί μια ωραία ατμόσφαιρα το βράδυ.

Ακριβώς από πάνω δεσπόζει η έγχρωμη οθόνη αφής που έχει διάσταση 12,3 ίντσες και υψηλή ανάλυση. Το σύστημα infotainment έχει όμορφο περιβάλλον και μέσω αυτού γίνονται όλες οι ρυθμίσεις, από το ηχοσύστημα και τον κλιματισμό μέχρι τις διαφορετικές επιλογές για το αυτοκίνητο. Ο 8πύρηνος επεξεργαστής Snapdragon φροντίζει για τη γρήγορη λειτουργία του λογισμικού, ενώ το ανθρωποειδές on που «κατοικεί» στην κεντρική οθόνη αποτελεί μια ευχάριστη νότα, ειδικά σε συνθήκες μποτιλιαρίσματος, χωρίς να τραβάει την προσοχή του οδηγού.

Πίσω από το τιμόνι υπάρχει ο ψηφιακός πίνακας οργάνων 7 ιντσών, που έχει απλή εμφάνιση και διαθέτει όλες τις απαραίτητες ενδείξεις για την κατάσταση του οχήματος.

Στο αυτοκίνητο θα ταξιδέψουν με άνεση 4 ενήλικες επιβάτες, με τον «αέρα» για

Ο ηλεκτροκινητήρας που αποδίδει 70 kW, ή αλλιώς 94 άλογα, με τη ροπή να είναι 165 Nm.

τα κεφάλια και τα πόδια των πίσω να είναι αρκετός ακόμα και για άτομα υψηλότερα του μέσου όρου. Εντός της καμπίνας υπάρχουν διάφορες βολικές θήκες για μικροαντικείμενα, με τον χώρο κάτω από το υποβραχιόνιο να είναι βαθύς. Όσον αφορά στο πορτ-μπαγκάζ, αυτό έχει χωρητικότητα 310 λίτρα.

Κάτω από το καπό του Ecocar Yudo βρίσκεται ένας ηλεκτροκινητήρας που αποδίδει 70 kW, ή αλλιώς 94 άλογα, με τη ροπή να είναι 165 Nm. Υπεύθυνη για την τροφοδοσία του είναι μια μπαταρία χωρητικότητας 41,7 kWh, η οποία σε κύκλο WLTP έχει αυτονομία 320 χιλιόμετρα. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής μας είδαμε 315 χιλιόμετρα σε συνθήκες καθημερινότητας, ένας αριθμός που είναι ιδιαίτερα κοντά στις εργοστασιακές μετρήσεις.

Η τελική ταχύτητα του Yudo είναι περιορισμένη στα 130 χλμ/ώρα, ενώ για την επιτάχυνση 0-50 χλμ/ώρα χρειάζονται

Σε ανοιχτό δρόμο το Yudo θα κινηθεί απροβλημάτιστα, ακόμα και σε ταχύτητες άνω των 100 χλμ/ώρα



4,5 δευτερόλεπτα. Περνώντας στον τομέα του... ανεφοδιασμού, σε ταχυφορτιστή συνεχούς ρεύματος 50 kW η μπαταρία φορτίζει από το 10 στο 80% μέσα σε 45 λεπτά, ενώ σε wallbox εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) η διαδικασία 10-100% ολοκληρώνεται σε 7 ώρες.

Αξίζει να αναφέρουμε πως το Ecocar Yudo διαθέτει έναν ειδικό αντάπτορα που τοποθετείται στην υποδοχή φόρτισης και μέσω αυτού μπορεί να τροφοδοτήσει εξωτερικές συσκευές, μια δυνατότητα που ονομάζεται V2L.

Οδηγώντας το Ecocar Yudo παρατηρούμε πως η ανάρτηση του αυτοκινήτου, που αποτελείται από γόνατα McPherson εμπρός και ημιάκαμπτο άξονα πίσω, είναι προσανατολισμένη στην άνεση. Εντός

της πόλης οι κακοτεχνίες του δρόμου και οι λακούβες στο οδόστρωμα απορροφώνται πολύ καλά, και το τιμόνι που είναι ελαφρύ σε αίσθηση «κόβει» αρκετά, αυξάνοντας την ευελιξία στην πόλη.

Βγαίνοντας έξω από τον αστικό ιστό παρατηρούμε πως η ηλεκτρική υποβοήθηση βαραίνει την αίσθηση του τιμονιού, ούτως ώστε να συμβάλλει στη σταθερότητα του αυτοκινήτου. Σε ανοιχτό δρόμο το Yudo θα κινηθεί απροβλημάτιστα, ακόμα και σε ταχύτητες άνω των 100 χλμ/ώρα, με τα καθίσματα να είναι αναπαυτικά ακόμα και σε μακρύτερες διαδρομές. Ωστόσο το ψηλό -αναλογικά με το πλάτος- αμάξωμα καθιστά το αυτοκίνητο ελαφρώς επιρρεπές στους πλευρικούς ανέμους, χωρίς όμως σε σημείο που θα προβλημάτισει τον οδηγό και τους επιβάτες.

Σε συνθήκες πίεσης σε στροφές οι κλίσεις του αμαξώματος θα κάνουν την εμφάνισή τους, υπενθυμίζοντας πως η ρύθμιση της ανάρτησης και του πλαισίου έχει γίνει με γνώμονα την άνεση στην πόλη και όχι την sport οδήγηση.

Τα φρένα είναι αποδοτικά, με το σύστημα πέδησης να διαθέτει αεριζόμενα δισκώφρενα εμπρός και απλά πίσω και υπο-



βοήθηση ABS και EBD. Εκτός αυτού, το Yudo διαθέτει σύστημα ανάκτησης ενέργειας, που φρενάρει το αυτοκίνητο όταν σηκώνουμε το πόδι μας από το γκάζι. Αυτό ρυθμίζεται σε 3 στάδια μέσω της κεντρικής οθόνης και επιτρέπει την οδήγηση με 1 πεντάλ (one-pedal driving).

Όσον αφορά στα προγράμματα οδήγησης, εκτός από το «Normal» βρίσκουμε ρύθμιση «Sport», που ενισχύει αισθητά την απόκριση στο γκάζι, «Eco» που αντίστοιχα την μειώνει, προς όφελος της εξοικονόμησης ενέργειας, αλλά και «Low Power», που είναι αρκετά χρήσιμο όταν το επίπεδο φόρτισης της μπαταρίας έχει μειωθεί αρκετά. Αξίζει να αναφέρουμε πως ακόμα στο Low Power το Yudo μπορεί να φτάσει τα 70 χλμ/ώρα, με την επιτάχυνση ωστόσο να είναι αρκετά περιορισμένη.

Το Ecocar Yudo κοστίζει 26.900 ευρώ, μια τιμή που διαμορφώνεται στα 20.392 ευρώ αν λάβουμε υπόψη μας την κρατική επιδότηση του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά 2». Η εγγύηση για τα μηχανικά μέρη είναι 2 χρόνια, ενώ αυτή της μπαταρίας αγγίζει τα 7 χρόνια.

Ο βασικός εξοπλισμός περιλαμβάνει με-

Τα φρένα είναι αποδοτικά, με το σύστημα πέδησης να διαθέτει αεριζόμενα δισκόφρενα εμπρός και απλά πίσω και υποβοήθηση ABS και EBD.

ταξύ άλλων LED φώτα, ζάντες αλουμινίου 17 ιντσών, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενους και θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες, έγχρωμη οθόνη αφής 12,3 ιντσών για το σύστημα infotainment, camera οπισθοπορείας, αισθητήρες παρκαρίσματος, 6 ηχεία, ατμοσφαιρικό φωτισμό με 256 διαφορετικά χρώματα, air condition, εμπρός-πίσω ηλεκτρικά παράθυρα, πολυλειτουργικό τιμόνι με δερμάτινη επένδυση, ηλεκτρικό χειρόφρενο και βάσεις Isofix για παιδικά καθίσματα.

Συμπέρασμα

Το Ecocar Yudo αποτελεί μια αξιόλογη πρόταση για κάποιον που αναζητά ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο για χρήση στην πόλη και τα περίχωρά της, το οποίο όμως να έχει αρκετή ευρυχωρία για 4 ενήλικες επιβάτες και αυξημένη απόσταση από το έδαφος. Η ηλεκτρική αυτονομία είναι παραπάνω από αρκετή για τις ανάγκες της καθημερινότητας, το τεχνολογικό στοιχείο είναι έντονο, και ο σχεδιασμός όμορφος και ξεχωριστός. ❖

Πώς δουλεύουν οι μπαταρίες των ηλεκτρικών αυτοκινήτων;



Η αυτονομία ενός ηλεκτρικού μοντέλου εξαρτάται από τη μπαταρία του. Πώς κατασκευάζεται αυτή; Πόσο καιρό διαρκεί, και πώς ανακυκλώνεται; Το κυριότερο, πόσο κοστίζει η αντικατάστασή τους; Όλες οι πληροφορίες εδώ.

Η μπαταρία είναι το κέντρο ενέργειας του αυτοκινήτου. Και όσο εξελίσσεται η ηλεκτρική κινητικότητα, τόσο περισσότερο εστιάζουμε στην χωρητικότητα της μπαταρίας, αφού, για να το θέσουμε απλά, είναι κάτι αντίστοιχο με το μέγεθος του ρεζερβουάρ ενός μοντέλου με θερμικό κινητήρα. Η χωρητικότητα, σε συνδυασμό με την ηλεκτρική κατανάλωση του κινητήρα, καθορίζουν την εμβέλεια του EV οχήματος. Και, επειδή το ζήτημα

της ηλεκτρικής αυτονομίας είναι ολοένα και πιο σημαντικό για όσους κάνουν τη μετάβαση από τα συμβατικά οχήματα στα EV, η καταλληλότητα του αυτοκινήτου για καθημερινή χρήση εξαρτάται άμεσα από το πόσο αποδοτικό είναι αυτό. Σε όσους δεν έχουν μυηθεί στην νέα τεχνολογία, δημιουργούνται αρκετές απορίες:

Γιατί είναι ακόμα περιορισμένη η ηλεκτρική αυτονομία; Πώς και από τι υλικό κατασκευάζονται οι μπαταρίες; Πόσο συχνά

μπορούν να φορτίζονται, και πόσο χρόνο διαρκεί αυτή η διαδικασία; Ποια είναι η διάρκεια ζωής της μπαταρίας, και πόσο κοστίζει η αντικατάστασή της;

Τέλος, ένα σημαντικό ζήτημα: Τι γίνεται με την ανακύκλωση; Η AUTO BILD εξηγεί πώς λειτουργούν οι μπαταρίες, και απαντά στις πιο σημαντικές ερωτήσεις!

Πώς δουλεύουν οι μπαταρίες του ηλεκτρικού αυτοκινήτου;

Οι μπαταρίες είναι συσκευές αποθήκευσης ισχύος, μετατρέπουν τη χημική ενέργεια σε ηλεκτρική ενέργεια. Σε αντίθεση με τις συμβατικές μπαταρίες, στις επαναφορτιζόμενες το ρεύμα κυκλοφορεί αμφίδρομα: Μπορούν να πάρουν ρεύμα, και να το εκδώσουν ξανά αργότερα. Ο κάθε συσσωρευτής αποτελείται από 2 ηλεκτρόδια, τα οποία βρίσκονται μέσα σε ηλεκτρολύτη, ο οποίος είναι αγωγίμο μέσο που δεν χρειάζεται πάντα να είναι σε υγρή μορφή, αφού ανάλογα τον τύπο της μπαταρίας μπορεί να είναι στερεό ή τζελ.

Τα 2 ηλεκτρόδια (άνοδος και κάθοδος), διαχωρίζονται μεταξύ τους από ένα πορώδες τοίχωμα που ονομάζεται διαχωριστής, και δεν επιτρέπει το βραχυκύκλωμα μεταξύ τους. Τα ηλεκτρόνια συλλέγονται στην άνοδο και είναι αρκετά λιγότερα από αυτά που βρίσκονται στην κάθοδο. Αυτή η διαφορά, περιγράφεται ως «ηλεκτρική τάση». Όταν ενεργοποιήσουμε μία συσκευή που καταναλώνει ρεύμα, τα πλεονάζοντα ηλεκτρόνια μεταφέρονται, μέσω των καλωδίων, από την άνοδο στην κάθοδο, και έτσι έχουμε τη ροή ρεύματος.

Η ηλεκτρική ενέργεια των EV αυτοκινήτων αποθηκεύεται σε πολλές ξεχωριστές μονάδες, οι οποίες με τη σειρά τους αποτελούνται από μεμονωμένα κελιά. Ουσιαστικά, το κελί είναι η μικρότερη μονάδα στο σύστημα μπαταριών.

Μοντέρνα συστήματα διαθέτουν αυτό που ονομάζεται «ouch cell», τα οποία μοιάζουν με τις μπαταρίες των κινητών τηλεφώνων. Στο VW ID.3, 24 τέτοιες μονάδες αποτελούν μία μπαταρία. Το γερμανικό μοντέλο διαθέτει έως και 12 τέτοιες μπαταρίες συνολικά. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν περισσότερες ή λιγότερες μονάδες, και έτσι καθορίζεται η χωρητικότητα της μπαταρίας.

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα χρησιμοποιούν κυρίως ρεύμα υψηλής τάσης. Το προαναφερθέν ID.3, για παράδειγμα, έχει σύστημα 408V. Η Porsche Taycan διαθέτει 800V, δηλαδή τάση κατά σχεδόν 3,5 φορές μεγαλύτερη από αυτήν ενός σπιτιού. Για να ελέγχεται η ροή ενέργειας σε αυτές τις υψηλές τάσεις, απαιτούνται ηλεκτρονικά ισχύος. Παράλληλα με την διαχείριση ενέργειας, αυτά τα ηλεκτρονικά χρησιμεύουν ως μετατροπέας, ο οποίος μεταλλάσσει το συνεχές ρεύμα, που είναι αποθηκευμένο στη μπαταρία, σε εναλλασσόμενο, που χρειάζεται για τη λειτουργία του ηλεκτροκινητήρα, καθώς και σε ρεύμα 12V, για τα δευτερεύοντα εξαρτήματα του οχήματος.

Τα ηλεκτρονικά ισχύος είναι στην ουσία ο εγκέφαλος του ηλεκτρικού συνόλου. Με τη βοήθεια του έξυπνου ελέγχου συχνότητας και εύρους (δηλαδή του περιορισμού της τά-





σης), ο μετατροπέας ρυθμίζει την έξοδο του κινητήρα. Ενώ η ταχύτητα του αυτοκινήτου καθορίζεται από την συχνότητα του εναλλασσόμενου ρεύματος, το εύρος της τάσης είναι αυτό που είναι υπεύθυνο για την απόδοση.

Τα ηλεκτρονικά ισχύος του αυτοκινήτου χρησιμοποιούν το συνεχές ρεύμα που είναι αποθηκευμένο στη μπαταρία για να παράγουν ακριβώς όσο εναλλασσόμενο ρεύμα χρειάζεται για να την τρέχουσα κατάσταση οδήγησης.

Τι μπαταρίες έχουν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα;

Λόγω της υψηλής ενέργειας και πυκνότητας ισχύος, οι μπαταρίες που χρησιμοποιούνται στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι κυρίως ιόντων λιθίου. Οι κάθοδοί τους είναι κατασκευασμένες από μεταλλικά οξειδία του λιθίου, ενώ η άνοδός τους είναι συνήθως από γραφίτη. Η εναλλαγή των ηλεκτρονίων μεταξύ των ηλεκτροδοτών δημιουργούν διαφορές φορτίου μεταξύ ανόδου και καθόδου. Αυτές, εξισορροπούνται μέσω των ιόντων λιθίου, τα οποία κινούνται μέσω του διαχωριστή στον ηλεκτρολύτη. Αν η μπαταρία φορτίζεται, η δι-

αδικασία αντιστρέφεται: Το ρεύμα φόρτισης ωθεί τα ηλεκτρόνια πίσω στην άνοδο.

Οι μπαταρίες λιθίου χαρακτηρίζονται από υψηλή χωρητικότητα και μικρές διαστάσεις.

Πόσο βαριά είναι η μπαταρία του EV;

Το βάρος της μπαταρίας ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου κυμαίνεται μεταξύ 200kg και 700kg. Το μικρό VW e-UP! έχει μπαταρία χωρητικότητας 36,8kWh, η οποία ζυγίζει 240kg, ενώ αυτή του Tesla Model 3 είναι χωρητικότητας 75kWh και βάρους 478kg. Η Mercedes EQC, διαθέτει μπαταρία που ζυγίζει 650kg. Οι σημαντικοί παράγοντες είναι η ενεργειακή πυκνότητα (Wh/kg, δηλαδή αποθηκευμένη ενέργεια ανά χιλιόγραμμα) και η πυκνότητα ισχύος (W/kg, ισχύς ανά χιλιόγραμμα).

Πώς κατασκευάζονται οι μπαταρίες; Από τι υλικό είναι;

Για την κατασκευή των μπαταριών του ηλεκτρικού αυτοκινήτου χρησιμοποιούνται πρώτες ύλες όπως λίθιο, νικέλιο, κοβάλτιο, γραφίτης και μαγγάνιο. Σε ορισμένες χώρες, όπως η Χιλή και το Κονγκό, η εξόρυξή τους προκαλεί μερικές φορές ζημιά στο περιβάλλον. Παρόλα αυτά, οι αυτοκινητοβιομηχανίες δίνουν έμφαση σε αυτά τα ζητήματα όλο και περισσότερο.

Τέλος, δοκιμάζονται και νέοι τρόποι παραγωγής, οι οποίοι χρησιμοποιούν ως ύλες πλαστικό, σιλίκονη, μαγνήσιο και θείο.

Τι διάρκεια ζωής έχουν οι μπαταρίες των EV;

Η διάρκεια ζωής της μπαταρίας των ηλεκτρικών αυτοκινήτων κυμαίνεται μεταξύ 8 και 10 ετών. Υπολογίζονται περίπου 500 με 1000 κύκλοι φόρτισης, οι οποίοι αντι-

στοιχούν σε 50.000 με 100.000km, με μέσο όρο 100km ανά κύκλο. Μετά από αυτό το διάστημα, η χωρητικότητα μειώνεται στο 70% με 80% της αρχικής τιμής.

Η τεχνολογία όμως εξελίσσεται γρήγορα και σε αυτό τον τομέα. Οι καινούριες μπαταρίες λιθίου αντέχουν για 3000 κύκλους φόρτισης. Ένα Tesla Model S, διένυσε 1 εκατομμύριο χιλιόμετρα με 3 μπαταρίες. Εκτός αυτού, η αμερικάνικη εταιρεία δουλεύει πυρετωδώς για την κατασκευή μίας super μπαταρίας που θα αντέχει 20 χρόνια και 1,6 εκατομμύριο χιλιόμετρα.



Από τι εξαρτάται η χωρητικότητα της μπαταρίας;

Αναφέραμε για χωρητικότητα και μείωση αυτής με τα χρόνια. Από τι εξαρτάται;

Με την προσθήκη περισσότερων μονάδων, η χωρητικότητα μπορεί να αυξηθεί. Αντίστοιχα, αν αφαιρεθούν, θα μειωθεί η χωρητικότητα, και κατά συνέπεια η ηλεκτρική αυτονομία. Εκτός αυτού, η ενεργειακή πυκνότητα, δηλαδή το πόση ενέργεια μπορεί να αποθηκευτεί σε ποιο βάρος, παίζει σημαντικό ρόλο.

Πόσο κοστίζει μία μπαταρία ηλεκτρικού αυτοκινήτου;

Παρά τις συνεχείς μειώσεις στα κόστη των μπαταριών, αυτή εξακολουθεί και είναι το πιο ακριβό εξάρτημα ενός EV οχήματος. Το εύρος τιμών κυμαίνεται από 6.000 ευρώ, για ένα αυτοκίνητο μεσαίου μεγέθους, έως 20.000 ευρώ για τη μπαταρία ενός πολυτελούς μοντέλου της Tesla. Οι εταιρείες έχουν ως σημείο αναφοράς το κόστος 100 δολαρίων ανά kWh. Όταν η τιμή φτάσει σε αυτό το επίπεδο, τότε τα ηλεκτρικά μοντέλα θα έχουν ίδιες τιμές με τα αντίστοιχα συμβατικού κινητήρα.

Αγορά ή ενοίκιο μπαταρίας; Τι με συμφέρει;

Ένας τρόπος μείωσης της τιμής απόκτησης ενός ηλεκτρικού μοντέλου είναι η αγορά του χωρίς μπαταρία, και η μετέπειτα ενοικίαση αυτής. Τα πλεονεκτήματα αυτού του τρόπου είναι τα εξής: Μεγαλύτερη αποδοτικότητα, εγγυημένη επισκευή ή αντικατάσταση, σε περίπτωση ελαττωματικού προϊόντος, ενώ παράλληλα η μεταπωλητική αξία του αυτοκινήτου είναι υψηλότερη.

Στον αντίποδα, όταν αγοράζεται η μπαταρία, συνήθως υπάρχει και εγγύηση καλής λειτουργίας για αρκετά χρόνια, ή συγκεκριμένο αριθμό χιλιομέτρων.

Σε γενικές γραμμές, ισχύει ο εξής κανόνας: Όσο περισσότερα χιλιόμετρα διανύετε ετησίως, τόσο πιο ακριβό είναι το ενοίκιο μπαταρίας. Αν κάνετε μεγάλες αποστάσεις, μακροπρόθεσμα σας συμφέρει να αγοράσετε τη μπαταρία.

Ποιο είναι το μέλλον της ηλεκτρικής μπαταρίας;

Οι μπαταρίες στερεάς κατάστασης (solid state) θεωρούνται από πολλούς ως το επό-

μενο μεγάλο βήμα στην ηλεκτροκίνηση. Χάρη σε αυτές, θα εξαλειφθεί ο φόβος της μικρής αυτονομίας.

Με αυτό τον τύπο μπαταρίας, οι ηλεκτρολύτες δεν θα είναι σε υγρή αλλά σε στερεή μορφή. Τα πλεονεκτήματα αυτού είναι η μεγαλύτερη ενεργειακή πυκνότητα, μικρότερη πολυπλοκότητα και χαμηλότερο κόστος κατασκευής. Εκτός αυτού, σύμφωνα με πρόσφατη δοκιμή της Samsung, υπάρχει μικρότερος κίνδυνος κρυσταλλοποίησης της μπαταρίας, μιας διαδικασίας η οποία επηρεάζει την διάρκεια ζωής της. Ακόμα, οι solid state μπαταρίες είναι λιγότερο ογκώδεις.

Η κινέζικη Nio χρησιμοποιεί μία τέτοιου τύπου μπαταρία, χωρητικότητας 150kWh, η οποία διαθέτει εξαιρετικά υψηλή ενεργειακή πυκνότητα 360Wh/kg. Με μία φόρτιση, η ηλεκτρική αυτονομία θα είναι 1000km.

Οι έρευνες σημειώνουν πρόοδο και σε άλλους τομείς. Το γερμανικό τεχνολογικό κέντρο SALD, μαζί με το ολλανδικό TNO, σκοπεύουν να χρησιμοποιήσουν ειδικές ατομικές επικαλύψεις, οι οποίες θα προ-

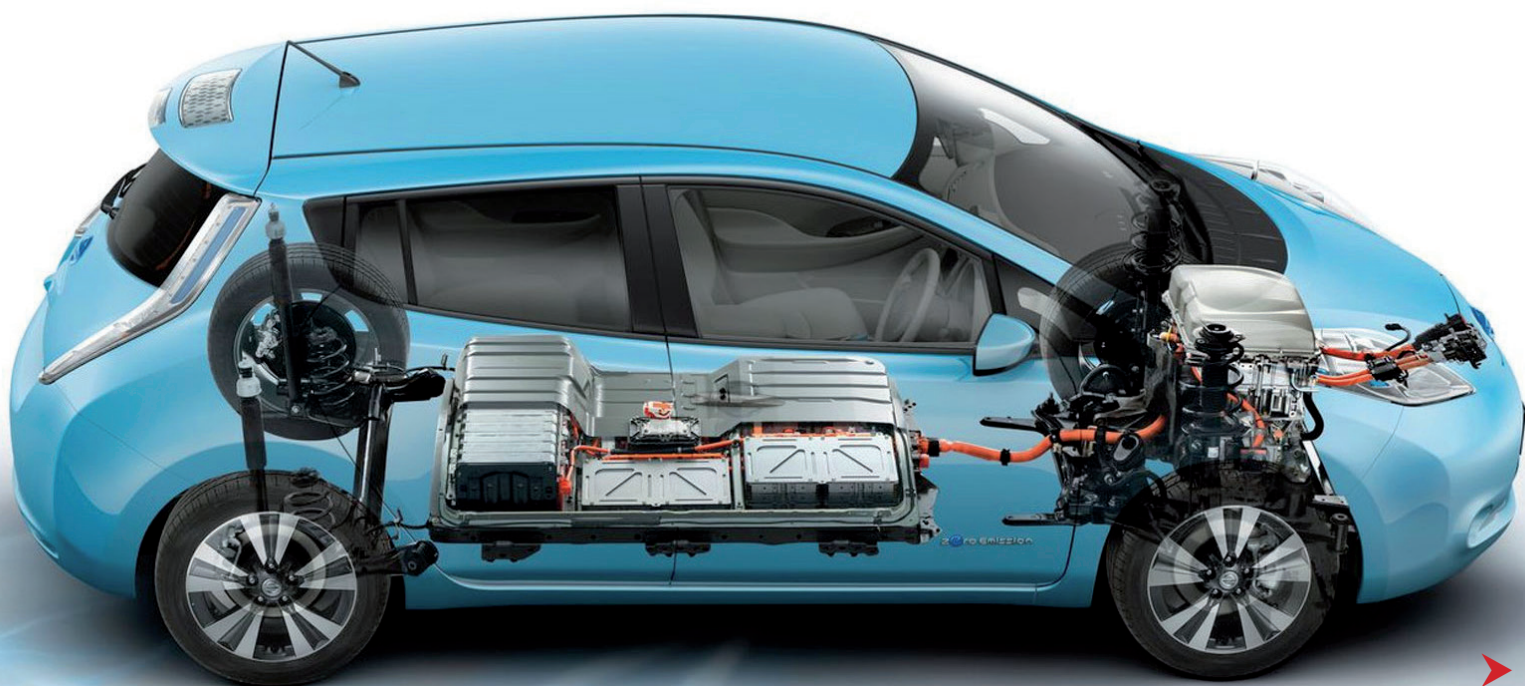
σφέρουν αυτονομία μεγαλύτερη των 1000 km, ενώ ο χρόνος φόρτισης θα είναι 5 φορές μικρότερος. Ένα ινστιτούτο στην Ταϊβαν εξέλιξε μία έξυπνη μπαταρία, η οποία «μαθαίνει» από τον τρόπο οδήγησης και προσαρμόζει καταλλήλως τη χωρητικότητά της.

Βέβαια, υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με την πρακτικότητα αυτών των μπαταριών. Το κυριότερο, θα περάσουν χρόνια μέχρι να παραχθούν μαζικά. Μέχρι να γίνει αυτό, οι κατασκευαστές θα συνεχίσουν να βελτιώνουν τη μπαταρία λιθίου. Η εταιρεία CATL, που είναι ο μεγαλύτερος κατασκευαστής τέτοιων μπαταριών, εξελίσσει ένα μοντέλο που θα έχει διάρκεια ζωής 2 εκατομμύρια χιλιόμετρα.

Εκτός αυτού, η κινέζικη SVOLT καθώς και η GM αναπτύσσουν μία μπαταρία ηλεκτρικού αυτοκινήτου που δεν θα περιέχει κοβάλτιο.

Πώς απορρίπτονται οι παλιές μπαταρίες;

Αφού χρησιμοποιηθούν στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, πολλές από τις παλιές μπαταρίες περνούν στη φάση της «δεύτερης ζωής»



τους, κατά την οποία χρησιμοποιούνται σε σπίτια αλλά και εργοστάσια. Αυτό μπορεί να κρατήσει για περισσότερα από 10 χρόνια.

Η ανακύκλωση, γίνεται κυρίως για υλικά όπως το αλουμίνιο, το χαρτί, το γυαλί και τα πλαστικά. Όσον αφορά τις σημαντικές πρώτες ύλες που διαθέτουν οι μπαταρίες, η ανακύκλωση αυτών είναι ακόμα πολύ ακριβή.

Μια μπαταρία 50kWh, συνήθως αποτελείται από 6kg λίθιο, 10kg μαγγάνιο, 11kg κοβάλτιο, 32kg νικέλιο και μεταξύ 50 και 100 kg γραφίτη.

Υπολογίζεται πως μέχρι το 2030, περίπου το 10% των πρώτων υλών για τις μπαταρίες θα καλύπτεται από την ανακύκλωση.



Τι να προσέχω κατά τη διάρκεια της φόρτισης;

Σε γενικές γραμμές, η φόρτιση μεταξύ 20% και 80% είναι η πιο οικονομική. Τα ακραία επίπεδα φόρτισης μειώνουν τη διάρκεια ζωής, επειδή η τάση μέσα στις κυψέλες της μπαταρίας είναι πολύ υψηλή ή πολύ χαμηλή. Επιπλέον, πρέπει να βρεθεί ένας καλός συνδυασμός μεταξύ γρήγορης και αργής φόρτισης.

Οι υψηλές θερμοκρασίες το καλοκαίρι και οι χαμηλές το χειμώνα είναι επίσης δυσμενείς - οπότε το ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι καλύτερα να σταθμεύει, αν είναι εφικτό, σε σκιά ή το γκαράζ.

Που βρίσκεται η μπαταρία του ηλεκτρικού αυτοκινήτου;

Οι κυψέλες της μπαταρίας βρίσκονται σε ένα πλαστικό προστατευτικό περίβλημα, το οποίο τις προφυλάσσει από ζημιές. Όλα τα σημαντικά στοιχεία βρίσκονται σε χώρο μέσα στο αμάξωμα του αυτοκινήτου. Στην πλατφόρμα MEB της VW, το σύστημα ψύ-

ξης των μπαταριών βρίσκεται επίσης στη βάση. Όλα τα εξαρτήματα συνδέονται με καλώδια υψηλής τάσης.

Πόσο κοστίζει η φόρτιση στο σπίτι και σε σταθμούς φόρτισης;

Για να φορτίσετε σε δημόσιους σταθμούς φόρτισης, συνήθως πρέπει να υπογράψετε συμβόλαιο με την εταιρεία-προμηθευτή. Οι τιμές ποικίλλουν ευρέως, οπότε πρέπει να γνωρίζετε την τιμή πριν συνδέσετε το ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Αυτή κυμαίνεται μεταξύ 0,30 και 1,25 ευρώ ανά kWh.

Εάν θέλετε να φορτίσετε το αυτοκίνητό σας ιδιωτικά στο σπίτι, θα πρέπει να εξετάσετε το τιμολόγιο ενέργειας από τον πάροκό σας, και να λάβετε υπόψη αν θέλετε να χρησιμοποιήσετε οικιακή πρίζα ή wallbox. Η χρέωση για το ηλεκτρικό ρεύμα ποικίλλει ανάλογα την εταιρεία ηλεκτροδότησης, αλλά η επιλογή του σωστού παρόχου μπορεί να σας εξοικονομήσει έως και 500 ευρώ ετησίως. ❖

■ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΩΝ



ABARTH



ALFA ROMEO



ASTON
MARTIN



AUDI



BENTLEY



BMW



CADILLAC



CHEVROLET



CHRYSLER



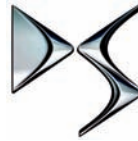
CITROEN



CORVETTE

Επιλέξτε το λογότυπο
της εταιρείας για να δείτε on-line
τις τιμές των μοντέλων της

DAECIA DACIA



DS



FIAT



FORD



HONDA



HYUNDAI



JAGUAR

Jeep JEEP

KIA KIA



LAMBORGHINI



LANCIA

■ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΩΝ



LAND ROVER



LEXUS



LOTUS



MAZERATI



MERCEDES



MINI



MITSUBISHI



NISSAN



OPEL



PEUGEOT



PORSCHE

Επιλέξτε το λογότυπο
της εταιρείας για να δείτε on-line
τις τιμές των μοντέλων της



RENAULT



SEAT



SKODA



SMART



SSANGYONG



SUBARU



SUZUKI



TOYOTA



VOLKSWAGEN



VOLVO