

■ ΔΟΚΙΜΗ

PEUGEOT

Premium αέρας
χωρίς «τσουχτερή»
τιμή

308

HYBRID 145ps



■ Δοκιμές:

■ **CHERY TIGGO 7 HYBRID 224 PS:** Το απόλυτο Value for Money των SUV

■ **DS NO 4 HYBRID 145 PS:** Περνά σε νέα εποχή

■ **HYUNDAI i20 1.0 T-GDI 90 PS 7DCT:** Έχασε άλογα, αλλά κέρδισε σε ουσία

■ **KIA STONIC HYBRID 115 PS:** Αγνώριστο, χωρίς να ακριβύνει

■ **MITSUBISHI ASX 1.0T 6MT 91 PS:** Προσιτό και πρακτικό

■ Συγκριτικό: **CITROEN C4 Hybrid 145 PS vs VW T-ROC eTSI 116 PS**

■ Leasing **MERCEDES A-CLASS:**

Premium εταιρικό στα ίδια λεφτά με
ένα Audi A3

■ Αξίζει: **FORD PUMA:** Τα δυνατά σημεία
του : Χώροι, Κατανάλωση, Εξοπλισμός

■ Απόψεις: Κοινωνικό σύμβολο η ιδιοκτησία
«ΙΧ»: Θα πήγαινες στη δουλειά με τα ΜΜΜ;

■ Τεχνικό: Πού διαφέρει ο κινητήρας
φυσικού αερίου & τι κάνουν οι δεξαμενές



⚡ ΔΟΚΙΜΗ

ALFA ROMEO TONALE IBRIDA 175 PS

Συναίσθημα και Λογική



⚡ ΔΟΚΙΜΗ

CITROEN e-C5 AIRCROSS

213 PS 79,9 KWH

Η άνεση σε πρώτο ρόλο

■ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κλίκκαρε για να πάς σε όποια κατηγορία σε ενδιαφέρει



52



ΔΟΚΙΜΗ:

ALFA ROMEO
TONALE
IBRIDA 175 PS:
ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑ ΚΑΙ
ΛΟΓΙΚΗ

ΔΟΚΙΜΗ:

CHERY TIGGO
7 HYBRID
224 PS: ΤΟ
ΑΠΟΛΥΤΟ
VALUE FOR
MONEY ΤΩΝ
SUV

68



84



ΔΟΚΙΜΗ:

CITROËN E-C5
AIRCROSS 213 PS 79,9 KWH: Η
ΑΝΕΣΗ ΣΕ ΠΡΩΤΟ ΡΟΛΟ

ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

ΑΠΟΨΕΙΣ: ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΟ
Η ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ «ΙΧ»: ΘΑ ΠΗΓΑΙΝΕΣ
ΣΤΗ ΔΟΥΛΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΜΜΜ;

ΤΕΧΝΙΚΟ: ΠΟΥ ΔΙΑΦΕΡΕΙ Ο ΚΙΝΗ
ΤΗΡΑΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ & ΤΙ ΚΑ-
ΝΟΥΝ ΟΙ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ;

LEASING: MERCEDES A-CLASS:
PREMIUM ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΤΑ ΙΔΙΑ ΛΕ-
ΦΤΑ ΜΕ ΕΝΑ AUDI A3

4

32

34

36

98



ΔΟΚΙΜΗ: DS NO 4 HYBRID 145 PS: ΠΕΡΝΑ ΣΕ ΝΕΑ
ΕΠΟΧΗ



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



110

ΔΟΚΙΜΗ:

HYUNDAI i20 1.0
T-GDI 90 PS 7DCT:
ΕΧΑΣΕ ΑΛΟΓΑ, ΑΛΛΑ
ΚΕΡΔΙΣΕ ΣΕ ΟΥΣΙΑ

ΔΟΚΙΜΗ:

KIA STONIC HYBRID
115 PS: ΑΓΝΩΡΙΣΤΟ,
ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΑΚΡΙΒΥΝΕΙ



126



142

ΔΟΚΙΜΗ: MITSUBISHI ASX 1.0T 6MT 91 PS: ΠΡΟΣΙΤΟ
ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΟ

ΑΞΙΖΕΙ ΤΑ ΛΕΦΤΑ ΤΟΥ:: ΤΑ
ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ FORD PUMA:
ΧΩΡΟΙ, ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

40

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ: CITROEN C4
HYBRID 145 PS vs VW T-ROC ETSI
116 PS

46

ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΩΝ

170

ΦΩΤΟΑΓΓΕΛΙΕΣ

172

ΔΟΚΙΜΗ:

PEUGEOT 308 HYBRID
145 PS: PREMIUM
ΑΕΡΑΣ ΧΩΡΙΣ
«ΤΣΟΥΧΤΕΡΗ» ΤΙΜΗ



156



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

Ρεκόρ Guinness για το Qashqai e-POWER: 1.980 χλμ. με ένα γέμισμα



Το νέο Qashqai e-POWER απέδειξε την αποτελεσματικότητα του υβριδικού συστήματος της Nissan. Από τη Μπογκοτά μέχρι την Καραϊβική χωρίς δεύτερο γέμισμα. e-POWER: Ο βενζινοκινητήρας δεν κινεί ποτέ τους τροχούς. Συμπαγέστερο υβριδικό σύνολο με την νέα γενιά του e-POWER.

Το νέο Qashqai e-POWER απέδειξε την αποτελεσματικότητα του υβριδικού συστήματος της Nissan

Ένα εντυπωσιακό ρεκόρ πέτυχε το Nissan Qashqai με τη νέα γενιά του συστήματος e-POWER, καταφέροντας να διανύσει συνολικά 1.980 χιλιόμετρα με ένα μόνο γέμισμα καυσίμου.

Η επίδοση χάρισε στο ιαπωνικό SUV έναν τίτλο Guinness World Records, για τη μεγαλύτερη απόσταση που έχει

καλυφθεί από Extended-Range Electric SUV χωρίς εξωτερική φόρτιση ή ανεφοδιασμό.

Πέρα από τον ίδιο τον αριθμό, το εγχείρημα είχε στόχο να αναδείξει την αποδοτικότητα της νέας γενιάς e-POWER σε πραγματικές συνθήκες και όχι σε ένα ελεγχόμενο εργαστηριακό περιβάλλον.

Από τη Μπογκοτά μέχρι την Καραϊβική χωρίς δεύτερο γέμισμα

Το εγχείρημα πραγματοποιήθηκε στην Κολομβία μεταξύ 14 και 17 Ιουλίου 2026,

Ό,τι αυτοκίνητο και να έχεις, ΓΙΑ ΜΑΣ ΕΙΝΑΙ... ΠΑΙΧΝΙΔΑΚΙ!

Ολοκληρωμένες λύσεις service, για όλες τις μάρκες αυτοκινήτων.



Το **δίκτυο Autofit**, με πάνω από **25 χρόνια** διεθνούς ανάπτυξης, προσφέρει ολοκληρωμένες υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων. Ό,τι μάρκα και αν διαθέτετε, το αυτοκίνητό σας δέχεται φροντίδα υψηλών προδιαγραφών, με βάση τις επίσημες προδιαγραφές που ορίζουν οι κατασκευαστές.

Το δίκτυο Autofit εγγυημένα εξασφαλίζει:

- Αξιοπιστία και εγγύηση σε εργασίες και ανταλλακτικά.
- Αφοσίωση στις ανάγκες και τις επιθυμίες των πελατών.
- Υποδειγματική τεχνική εξυπηρέτηση.
- Διαφάνεια στην κοστολόγηση ανταλλακτικών και εργασιών.



80 111 78 200

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

Δίκτυο Συνεργείων

Η σίγουρη λύση στην επισκευή
· συντήρηση του αυτοκινήτου σας



μέτρου, δοκιμάζοντας στην πράξη τη δυνατότητα του συστήματος να διαχειρίζεται όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα την διαθέσιμη ενέργεια.

Η διαδικασία πραγματοποιήθηκε υπό την επίβλεψη του Guinness World Records, με τα διαφορετικά στάδια της προσπάθειας να παρακολουθούνται και να επαληθεύονται πριν πιστοποιηθεί επίσημα το νέο ρεκόρ.

Για τη Nissan, το αποτέλεσμα έρχεται να προστεθεί σε προηγούμενες δοκιμές του e-POWER στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Τασμανία, με την εταιρεία να επιχειρεί να αποδείξει ότι η συγκεκριμένη τεχνολογία μπορεί να προσφέρει μεγάλη αυτονομία χωρίς ο οδηγός να εξαρτάται από φορτιστές και ανεφοδιασμούς καυσίμων.

με το Qashqai να ξεκινά από την Μπογκοτά και να κατευθύνεται προς τις ακτές της Καραϊβικής.

Στη διαδρομή των 1.980 χιλιομέτρων το αυτοκίνητο αντιμετώπισε διαφορετικές συνθήκες κυκλοφορίας, δρόμου και υπο-

e-POWER: Ο βενζινοκινητήρας δεν κινεί ποτέ τους τροχούς

Εδώ βρίσκεται και η βασική διαφορά του e-POWER από ένα συμβατικό υβριδικό σύστημα. Στο Nissan Qashqai e-POWER ➤



οι τροχοί κινούνται αποκλειστικά από τον ηλεκτροκινητήρα.

Ο βενζινοκινητήρας δεν συνδέεται μηχανικά με τους τροχούς, αλλά χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Έτσι, το αυτοκίνητο επιχειρεί να προσφέρει χαρακτηριστικά που παραπέμπουν σε EV, όπως άμεση απόκριση στο γκάζι, ομαλή επιτάχυνση και πιο αθόρυβη λειτουργία, χωρίς όμως να χρειάζεται σύνδεση σε πρίζα.

Ο οδηγός συνεχίζει να ανεφοδιάζει το αυτοκίνητο με βενζίνη, όπως θα έκανε σε ένα συμβατικό μοντέλο, ενώ το ίδιο το σύστημα αναλαμβάνει την παραγωγή και τη διαχείριση της ηλεκτρικής ενέργειας που απαιτείται για την κίνηση.

Συμπαγέστερο υβριδικό σύνολο με την νέα γενιά του e-POWER

Η τελευταία εξέλιξη της τεχνολογίας χρησιμοποιεί τη νέα μονάδα 5-σε-1 της Nissan, στην οποία έχουν ενσωματωθεί σε ένα συμπαγέστερο σύνολο ο ηλεκτρο-

κινητήρας, η γεννήτρια, ο μετατροπέας, και ο ενισχυτής.

Στόχος αυτής της αρχιτεκτονικής είναι η μείωση του βάρους και των ενεργειακών απωλειών, αλλά και η βελτίωση της συνολικής απόδοσης. Σημαντικό ρόλο παίζει και η αναγεννητική πέδηση, μέσω της οποίας ανακτάται μέρος της ενέργειας που διαφορετικά θα χανόταν κατά την επιβράδυνση.

Το Qashqai e-POWER διατίθεται και στην ελληνική αγορά, αποτελώντας μια διαφορετική πρόταση για όσους θέλουν την αίσθηση ηλεκτρικής κίνησης, αλλά δεν θέλουν να εντάξουν τη φόρτιση στην καθημερινότητά τους.

Τα 1.980 χιλιόμετρα με ένα γέμισμα αποτελούν βέβαια επίδοση ρεκόρ και όχι τυπική αυτονομία καθημερινής χρήσης. Δείχνουν όμως μέχρι πού μπορεί να φτάσει η αποδοτικότητα του συστήματος όταν οι συνθήκες και ο τρόπος οδήγησης έχουν ως απόλυτη προτεραιότητα την οικονομία. ❖

Lexus RX Morizo RR: Πρώτες εικόνες από το High-Performance SUV

Στην τελική ευθεία δοκιμών βρίσκεται η πιο εκρηκτική έκδοση στην ιστορία του Lexus RX. Το όχημα αποκάλυψε σημαντικές αλλαγές στο αμάξωμα και στα μηχανικά μέρη. Λανσάρισμα το 2028



Στην τελική ευθεία δοκιμών βρίσκεται η πιο εκρηκτική έκδοση στην ιστορία του Lexus RX

Στην τελική ευθεία δοκιμών φαίνεται πως βρίσκεται η Lexus για τη δημιουργία της πιο εκρηκτικής έκδοσης στην ιστορία του RX. Ο φωτογραφικός φακός εντόπισε στην Ευρώπη ένα ιδιαίτερα επιθετικό πρωτότυπο του μοντέλου, το οποίο φέρει τη σφραγίδα Morizo RR και ετοιμάζεται να κοιτάξει στα μάτια τις κορυφαίες προτάσεις της κατηγορίας.

Το όχημα αποκάλυψε σημαντικές αλλαγές στο αμάξωμα και στα μηχανικά μέρη

Το δοκιμαστικό όχημα, παρά το ελαφρύ καμουφλάζ, αποκάλυψε σημαντικές αλλαγές στο αμάξωμα και στα μηχανικά μέρη, προδίδοντας τον σπορ χαρακτήρα του.

Ο εμπρός προφυλακτήρας υιοθετεί μεγαλύτερες εισαγωγές αέρα για τη βέλτιστη ψύξη του κινητήριου συνόλου και του συστήματος πέδησης. Τα φαρδύτερα φτερά αυξάνουν

τα μετατρόχια και χαρίζουν μια δυναμική σιλουέτα στο δρόμο. Οι τροχοί 21 ιντσών φιλοξενούν μεγάλους διάτρητους δίσκους με κόκκινες δαγκάνες Brembo. Η πρόσφυση εξασφαλίζεται από ελαστικά Michelin Pilot Sport 4 SUV σε διαφορετικές διαστάσεις εμπρός και πίσω (265/40 ZR21 και 295/35 ZR21 αντίστοιχα). Στο πίσω μέρος ξεχωρίζει ο αναδιαμορφωμένος προφυλακτήρας με υποδοχές για διπλό σύστημα εξαγωγής.

Λανσάρισμα το 2028

Η ονομασία Morizo προέρχεται από το αγωνιστικό ψευδώνυμο του προέδρου της Toyota, Akio Toyoda. Μετά την πρώτη εφαρμογή της στο LBX Morizo RR, η χρήση της στο RX επιβεβαιώνει την πρόθεση της Lexus να επεκτείνει τις υψηλών επιδόσεων κατασκευές στη γκάμα της.

Η επίσημη παρουσίαση του Lexus RX Morizo RR υπολογίζεται για το 2028. Προηγηθεί η ανανέωση της βασικής σειράς του RX, η οποία θα φέρει αισθητικές αναβαθμίσεις και νέα τεχνολογικά συστήματα στο εσωτερικό. ❖

ασφαλώς...

Mr. ΚΤΕΟ®



10300

www.mrkteo.gr

ασφαλώς...

...πάντα
κοντά σας!



Καλέστε 10300 Στείλτε e-Mail Κλείστε Ραντεβού Pickup Delivery Πότε Περνάω 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)





A. LOUVARIS Cars

Μεταχειρισμένα



- ✓ Εγγύηση χιλιομέτρων
- ✓ Εγγύηση για ατρακάριστο όχημα

- ✓ Βιολογικός καθαρισμός - γυάλισμα κέρωμα χρώματος με την παράδοση

Λεωφ. Καραμανλή 23, Αχαρνάι, Τηλ.: 210 2440421, κιν.: 6937 501771, 6937 501772



A. LOUVARIS Cars

σαν καινούργια!!!

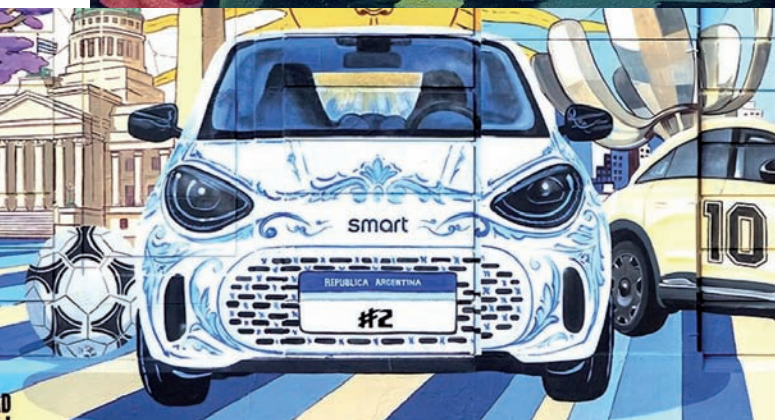
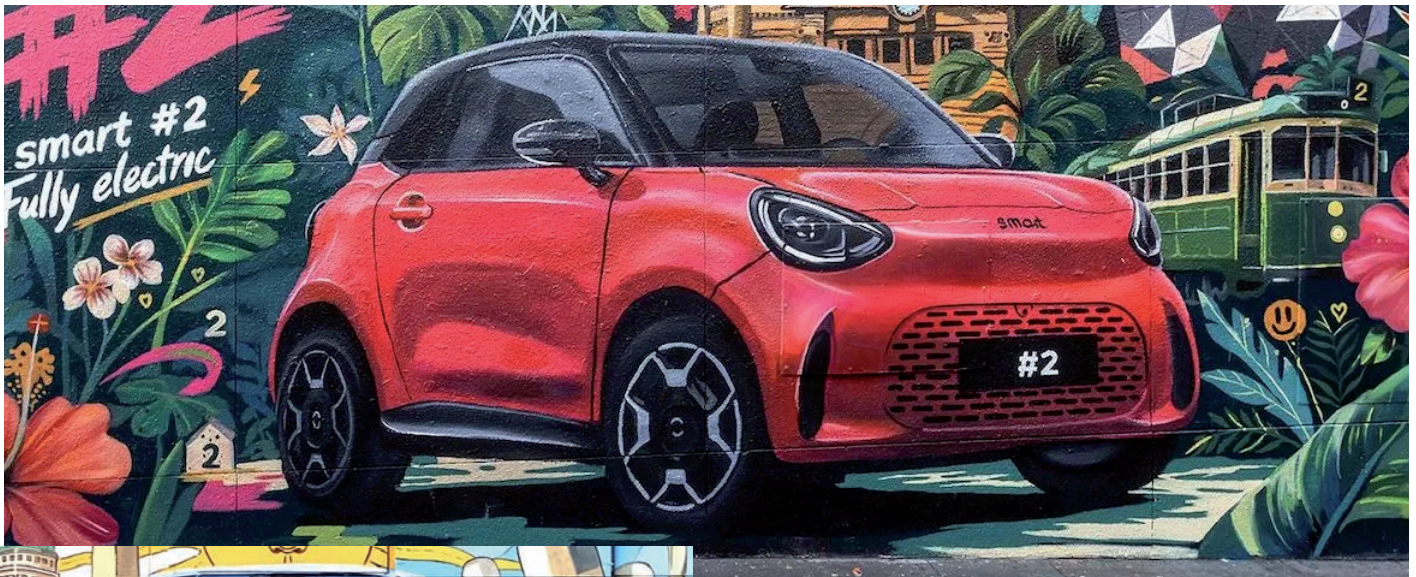


✓ Ευέλικτα χρηματοδοτικά προγράμματα

✓ Τεχνικός έλεγχος πριν την παράδοση
✓ Service πριν την παράδοση

E-mail: nasoslouvaris@gmail.com, <https://louvariscars.car.gr>

Νέο Smart #2: Αποκαλύπτεται σε street art πριν την πρεμιέρα του



Η Smart αποκαλύπτει σταδιακά το νέο #2 μέσα από street art σε έξι πόλεις.. Συμπαγές, διαθέσιμο και σχεδιασμένο από τη Mercedes-Benz. Από Βερολίνο και Παρίσι μέχρι Σαγκάη, Χονγκ Κονγκ και Μελβούρνη. Παγκόσμια πρεμιέρα τον Οκτώβριο του 2026 στο Παρίσι.

Η Smart αποκαλύπτει σταδιακά το νέο #2 μέσα από street art σε έξι πόλεις

Η Smart προετοιμάζει το έδαφος για την επιστροφή ενός μοντέλου που βρίσκεται πολύ κοντά στις ρίζες της. Το νέο Smart #2 πλησιάζει στην παγκόσμια πρεμιέρα του και, αντί για μια συμβατική καμπάνια με φωτογραφίες και teaser, η εταιρεία επέλεξε να μας το συστήσει με έναν εντελώς διαφορετικό τρόπο.

Τοιχογραφίες σε έξι μεγάλες πόλεις του

κόσμου αποκαλύπτουν στοιχεία της σχεδίασης του νέου αμιγώς ηλεκτρικού διθέσιου, μετατρέποντας το αστικό περιβάλλον σε μία τεράστια υπαίθρια γκαλερί.

Η επιλογή μόνο τυχαία δεν είναι. Η Smart συνδέθηκε από τα πρώτα της βήματα με την πόλη και την τέχνη, με την ίδια τη φιλοσοφία «s+m+art» να παραπέμπει στις Swatch, Mercedes και Art. Με το #2, η μάρκα επιχειρεί να επαναφέρει αυτή τη σχέση στο προσκήνιο, λίγο πριν αποκαλύψει ένα αυτοκίνητο που φιλοδοξεί να αποτελέσει τον σύγχρονο διάδοχο του διθέσιου Smart.

Συμπαγές, διαθέσιμο και σχεδιασμένο από τη Mercedes-Benz

Το νέο Smart #2 αποτελεί ίσως το σημαντικότερο μοντέλο για την επιστροφή της μάρκας στην κατηγορία των μικρών αυτοκινήτων. Μετά τα μεγαλύτερα μοντέλα που πρόσθεσε τα τελευταία χρόνια στην γκάμα της, η εταιρεία επιστρέφει στην κατηγορία που την έκανε διάσημη: ένα υπερ-compact διαθέσιμο αυτοκίνητο σχεδιασμένο πρωτίστως για την πόλη.

Τη σχεδιάσή του έχει αναλάβει η Παγκόσμια Ομάδα Σχεδιασμού της Mercedes-Benz, ακολουθώντας τη φιλοσοφία «Love, Pure, Unexpected». Οι πρώτες εικόνες μέσα από τις τοιχογραφίες δείχνουν ότι το #2 δεν επιχειρεί να αποκοπεί από το παρελθόν του. Διατηρεί τη χαρακτηριστική συμπαγή σιλουέτα και τις αναλογίες του Concept #2, με καθαρές επιφάνειες και πιο παιχνιδιάρικες λεπτομέρειες που επιχειρούν να μεταφέρουν τη σχεδιαστική ταυτότητα των παλαιότερων διθέσιων Smart στη σύγχρονη εποχή. Στόχος είναι ξεκάθαρα να δημιουργηθεί ένα μοντέλο που θα αναγνωρίζεται αμέσως ως Smart, αλλά χωρίς να αποτελεί απλώς μια σύγχρονη αντιγραφή του παλιού fortwo.

Από Βερολίνο και Παρίσι μέχρι Σαγκάη, Χονγκ Κονγκ και Μελβούρνη

Η καμπάνια με τίτλο «Change of Perspectives» ενώνει σχεδιαστές αυτοκινήτων και street artists, με κάθε πόλη να αποκτά τη δική της εκδοχή του Smart #2. Στο Βερολίνο, η δράση φτάνει στην ιστορική East Side Gallery, συνδέοντας τη σχεδιαστική ομάδα της Mercedes-Benz με ένα από τα πιο αναγνωρίσιμα σημεία



street art της Ευρώπης. Στο Παρίσι, ο Γάλλος καλλιτέχνης Brusk αναλαμβάνει να αποτυπώσει το αυτοκίνητο με το χαρακτηριστικό δυναμικό και «ρευστό» ύφος του, λίγο πριν η γαλλική πρωτεύουσα φιλοξενήσει την επίσημη αποκάλυψή του.

Αντίστοιχες δημιουργίες εμφανίζονται στη Σαγκάη από τον Zhu Bin, στο Χονγκ Κονγκ από την ομάδα Parents Parents, στο Μπουένος Άιρες από τον Martin Ron και στη Μελβούρνη από την GeorgiaLaurie. Κοινός παρονομαστής όλων των έργων είναι το αστικό περιβάλλον. Εκεί ακριβώς όπου το μικρό αποτύπωμα ενός αυτοκινήτου όπως το #2 μπορεί να αποτελέσει ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματά του.

Παγκόσμια πρεμιέρα τον Οκτώβριο του 2026 στο Παρίσι

Η Smart κρατά ακόμη κλειστά τα χαρτιά της όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά του νέου μοντέλου. Αυτό που γνωρίζουμε είναι ότι το smart #2 θα είναι αμιγώς ηλεκτρικό, συνεχίζοντας τη νέα στρατηγική της εταιρείας. Η πλήρης αποκάλυψη έχει προγραμματιστεί για τον Οκτώβριο του 2026 στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Παρισιού, όπου θα μάθουμε περισσότερα για μπαταρία, αυτονομία, ισχύ, διαστάσεις και τεχνολογίες. ❖

Νέες μπαταρίες από τη Hyundai με +20% διάρκεια ζωής!

Η Hyundai ρίχνει χρήμα σε ηλεκτροκίνηση, αυτόνομη οδήγηση και νέες τεχνολογίες. Τα πρώτα ρομποταξί Ioniq 5 έρχονται μέσα στη χρονιά. Εξελίσσει τα συστήματα αυτόνομης οδήγησης από το επίπεδο 2+ στο επίπεδο 4. Νέα γενιά μπαταριών για ηλεκτρικά με χαμηλότερο κόστος και μεγαλύτερη διάρκεια ζωής.



Η Hyundai ρίχνει χρήμα σε ηλεκτροκίνηση, αυτόνομη οδήγηση και νέες τεχνολογίες

Η Hyundai έχει θέσει σε εφαρμογή ένα ιδιαίτερα φιλόδοξο στρατηγικό πλάνο για τα επόμενα χρόνια, με τον όμιλο να αυξάνει σημαντικά τις επενδύσεις του στην ηλεκτροκίνηση, την αυτόνομη οδήγηση και μια σειρά από νέες τεχνολογίες. Στο πλαίσιο της νέας αυτής στρατηγικής, η κορεατική εταιρεία ανακοίνωσε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα που προβλέπει την παρουσίαση περισσότερων από 100 νέων μοντέλων έως το 2030. Παράλληλα, ιδιαίτερη έμφαση αναμένεται να δοθεί στην εξέλιξη της τεχνολογίας μπαταριών, αλλά και στην περαιτέρω ανάπτυξη των συστημάτων αυτόνομης οδήγησης, με στόχο τη δημιουργία μιας νέας γενιάς πιο προηγμένων οχημάτων.

Τα πρώτα ρομποταξί Ioniq 5 έρχονται μέσα στη χρονιά

Ένας από τους βασικούς τεχνολογικούς στόχους της Hyundai τα επόμενα χρόνια

είναι η ανάπτυξη της αυτόνομης οδήγησης. Τα πρώτα Ioniq 5 που προορίζονται για το δίκτυο robotaxi της Waymo αναμένεται να παραδοθούν μέσα στο τέταρτο τρίμηνο του έτους, εξέλιξη που μπορεί να ανοίξει τον δρόμο για την επέκταση των σχετικών υπηρεσιών και σε νέες αγορές.

Ωστόσο, η Hyundai δεν περιορίζει τη δραστηριότητά της στον συγκεκριμένο τομέα μόνο στη συνεργασία με τη Waymo. Η Motional, η εταιρεία αυτόνομης οδήγησης που ελέγχεται από τον όμιλο, προγραμματίζει να ξεκινήσει αργότερα μέσα στη χρονιά την εμπορική λειτουργία Ioniq 5 robotaxi στο Λας Βέγκας. Από το 2027, μάλιστα, αναμένεται να ακολουθήσει η επέκταση της υπηρεσίας και σε άλλες πόλεις.

Παράλληλα, ο όμιλος Hyundai εργάζεται πάνω στη δημιουργία ενός ενιαίου τεχνολογικού οικοσυστήματος για τα συστήματα αυτόνομης οδήγησης των Hyundai, Kia, 42dot και Motional. Για τον σκοπό αυτό, αξιοποιεί την τεχνολογία της NVIDIA, η οποία θα συμβάλει μεταξύ άλλων στην

αρχιτεκτονική των αισθητήρων και στη συλλογή δεδομένων, δημιουργώντας μια κοινή βάση για την περαιτέρω ανάπτυξη των αυτόνομων οχημάτων.

Εξελιίσει τα συστήματα αυτόνομης οδήγησης από το επίπεδο 2+ στο επίπεδο 4

Καθοριστική θέση στη συγκεκριμένη στρατηγική αναμένεται να έχει η Atria AI, η πλατφόρμα τεχνητής νοημοσύνης της Hyundai που έχει σχεδιαστεί για εφαρμογές αυτόνομης οδήγησης. Η κορεατική εταιρεία προγραμματίζει την περαιτέρω εξέλιξή της μέσα στη φετινή χρονιά, με την τεχνολογία να αναμένεται να αποτελέσει τη βάση για τα νέα συστήματα αυτόνομης οδήγησης επιπέδου 2+, τα οποία υπολογίζεται να παρουσιαστούν από το 2028.

Σε βάθος χρόνου, στόχος της Hyundai είναι να μεταφέρει σταδιακά τις δυνατότητες αυτόνομης οδήγησης σε ολόένα και μεγαλύτερο μέρος της γκάμας των μοντέλων της. Η στρατηγική αυτή αναμένεται να οδηγήσει στην ανάπτυξη τεχνολογιών που θα μπορούν να φτάσουν έως και το επίπεδο 4, σηματοδοτώντας ένα σημαντικό βήμα προς την πλήρως αυτοματοποιημένη μετακίνηση.

Νέα γενιά μπαταριών για ηλεκτρικά με χαμηλότερο κόστος και μεγαλύτερη διάρκεια ζωής

Παράλληλα με την ανάπτυξη των συστημάτων αυτόνομης οδήγησης, η Hyundai προχωρά σε σημαντικές επενδύσεις και στον τομέα των μπαταριών για ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Η εταιρεία έχει εξελίξει τις δικές της κυψέλες μπαταριών, οι οποίες, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσίασε,



προσφέρουν πάνω από διπλάσια ισχύ σε σχέση με την προηγούμενη τεχνολογία, ενώ παράλληλα ο χρόνος φόρτισης μειώνεται περίπου κατά 40%.

Οι νέες αυτές μπαταρίες αναμένεται να κάνουν το ντεμπούτο τους στο επερχόμενο Santa Fe με range extender, ενώ σε δεύτερο χρόνο προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν και σε άλλα μοντέλα του Ομίλου.

Από το 2027, τα ηλεκτρικά μοντέλα της Hyundai αναμένεται να εξοπλίζονται με νέες NCM μπαταρίες μεσαίας περιεκτικότητας σε νικέλιο. Η συγκεκριμένη τεχνολογία εκτιμάται ότι θα συμβάλει στη μείωση του κόστους της μπαταρίας κατά περίπου 30%, χωρίς παράλληλα να προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στις επιδόσεις κατά την καθημερινή χρήση.

Σύμφωνα με τη Hyundai, οι συγκεκριμένες μπαταρίες θα προσφέρουν περίπου 30% υψηλότερη ενεργειακή πυκνότητα σε σύγκριση με αντίστοιχες LFP μπαταρίες ίδιου μεγέθους. Την ίδια στιγμή, η εταιρεία σχεδιάζει να εξελίξει περαιτέρω και το σύστημα διαχείρισης μπαταρίας (BMS) έως το 2028, με στόχο την αύξηση της διάρκειας ζωής των μπαταριών κατά περίπου 20% κατά μέσο όρο. ❖

Οι τιμές του ανανεωμένου CUPRA Born στην Ελλάδα



Διαθέσιμο στην Ελλάδα το ανανεωμένο CUPRA Born. Τρεις εκδόσεις και έως 631 χλμ. αυτονομία. Με έκπτωση λανσαρίσματος 2.000 ευρώ

Διαθέσιμο στην Ελλάδα το ανανεωμένο CUPRA Born

Στην ελληνική αγορά αυτοκινήτου είναι πλέον διαθέσιμ το ανανεωμένο CUPRA Born. Η ελληνική αντιπροσωπεία ανακοίνωσε τις τιμές και τις εκδόσεις στις οποίες προσφέρει το φρεσκαρισμένο ηλεκτρικό μοντέλο, το οποίο διατίθεται σε τρεις εκδόσεις, έως 326 άλογα και τιμή από 35.000 ευρώ.

Τι φέρνει σχεδιαστικά

Εξωτερικά, το ανανεωμένο CUPRA Born ακολουθεί τη σχεδιαστική ταυτότητα των νεότερων μοντέλων της μάρκας. Στο εμπρός μέρος ξεχωρίζει η νέα σχεδίαση τύπου «shark nose», μαζί με τους τριγων-

νικούς προβολείς CUPRA Matrix LED και τους ανασχεδιασμένους προφυλακτήρες. Στο πίσω μέρος, η φωτεινή υπογραφή έχει επίσης ανανεωθεί, με το φωτιζόμενο λογότυπο CUPRA να ενσωματώνεται στην τρισδιάστατη φωτεινή λωρίδα. Οι διαθέσιμες ζάντες φτάνουν έως τις 20 ίντσες, ανάλογα με την έκδοση και τον εξοπλισμό.

Διαθέτει αναβαθμισμένο εσωτερικό με οθόνες

Στο εσωτερικό, η αναβάθμιση σύμφωνα με τη μάρκα, επικεντρώνεται στην ποιότητα των υλικών, την εργονομία και την ψηφιακή εμπειρία. Μεταξύ άλλων, το Born διαθέτει κεντρική οθόνη αφής 12,9



ιντσών, ενώ ο ψηφιακός πίνακας οργάνων έχει πλέον διαγώνιο 10,25 ίντσες. Παράλληλα, το τιμόνι έχει επανασχεδιαστεί και χρησιμοποιεί φυσικά χειριστήρια.

Η καμπίνα χρησιμοποιεί επενδύσεις από ανακυκλωμένα υλικά, ενώ η ψηφιακή πλατφόρμα βασίζεται σε νέο λειτουργικό σύστημα με τεχνολογία Android Automotive. Στον διαθέσιμο εξοπλισμό περιλαμβάνονται ακόμη head-up display με επαυξημένη πραγματικότητα, ένα νέο ηχοσύστημα 10 ηχείων της Sennheiser, ψηφιακό κλειδί στο smartphone (Mobile Device Key) και περισσότερες θύρες USB-C.

Σε τρεις εκδόσεις και έως 631 χλμ. αυτονομία

Η γκάμα του ανανεωμένου CUPRA Born στην Ελλάδα περιλαμβάνει τρεις εκδόσεις. Στη βάση βρίσκεται αυτή με μπαταρία LFP 58 kWh και ηλεκτροκινητήρα ισχύος 190 ίππων. Η συγκεκριμένη έκδοση προσφέρει αυτονομία έως 484 χλμ, σύμφωνα με τα στοιχεία που συνοδεύουν τον ελληνικό τιμοκατάλογο, ενώ η μέγιστη ισχύς φόρτισης σε DC φτάνει τα 105 kW. Σε AC η φόρτιση πραγματοποιείται με ισχύ έως 11 kW.

Ακολουθεί η έκδοση Endurance, η οποία χρησιμοποιεί μπαταρία 79 kWh NMC και ηλεκτροκινητήρα 231 ίππων. Η αυτονομία

διαμορφώνεται έως τα 627 χλμ., ενώ η μέγιστη ισχύς φόρτισης DC φτάνει τα 183 kW, με την AC φόρτιση να παραμένει στα 11 kW.

Τέλος, στην κορυφή της γκάμας βρίσκεται το Born VZ, επίσης με μπαταρία 79 kWh NMC, αλλά με ισχύ 326 αλόγων. Η αυτονομία φτάνει έως τα 631 χλμ., ενώ η φόρτιση DC πραγματοποιείται με ισχύ έως 183 kW.

Ποιες είναι οι τιμές του στην Ελλάδα

Η ελληνική γκάμα του ανανεωμένου CUPRA Born ξεκινά από 35.000 ευρώ για την έκδοση των 190 ίππων, ενώ η Endurance των 231 ίππων τοποθετείται στις 41.000 ευρώ. Στην κορυφή βρίσκεται η Born VZ των 326 ίππων με τιμή από 47.500 ευρώ.

Να σημειωθεί ότι και στις τρεις περιπτώσεις ισχύει έκπτωση 2.000 ευρώ που προσφέρεται από τη μάρκα.

Τιμές CUPRA Born

- CUPRA Born 58 kWh 190 hp: 35.000 € (αρχική τιμή 37.000 € – έκπτωση 2.000 €)
- CUPRA Born Endurance 79 kWh 231 hp: 41.000 € (αρχική τιμή 43.000 € – έκπτωση 2.000 €)
- CUPRA Born VZ 79 kWh 326 hp: 47.500 € (αρχική τιμή 49.500 € – έκπτωση 2.000 €) ❖

OMODA & JAECOO: +148,9% πωλήσεις τον Ιούλιο με 69.739 οχήματα



Άνοδος 148,9% τον Ιούλιο με τα NEV να φτάνουν το 81,1% των πωλήσεων. JAECOO 5 και JAECOO 7 οδηγούν την ανάπτυξη της μάρκας. Ενισχύεται και στην Ελλάδα η παρουσία της OMODA & JAECOO με διευρυμένο δίκτυο. Επένδυση σε SHS, τεχνητή νοημοσύνη και έξυπνο παρκάρισμα.

Άνοδος 148,9% τον Ιούλιο με τα NEV να φτάνουν το 81,1% των πωλήσεων

Η OMODA & JAECOO συνεχίζει την έντονα ανοδική της πορεία στις διεθνείς αγορές, καταγράφοντας για έβδομο συνεχόμενο μήνα τριψήφιο ρυθμό ανάπτυξης. Τον Ιούλιο του 2026, οι παγκόσμιες πωλήσεις της μάρκας έφτασαν τις 69.739 μονάδες, σημειώνοντας αύξηση 148,9% σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του προηγούμενου έτους.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η συμβολή των μοντέλων νέας ενέργειας, καθώς τα NEV (New Energy Vehicles) αντιπροσώπευσαν 56.587 πωλήσεις, αυξημένες κατά 298,6% σε ετήσια βάση. Έτσι, περισσότερα από οκτώ στα δέκα αυτοκίνητα που πούλησε η εταιρεία τον Ιούλιο ανήκαν σε εξηλεκτρισμένες κατηγορίες.

Στο επτάμηνο του 2026, οι συνολικές

πωλήσεις έχουν ήδη φτάσει τις 448.849 μονάδες, με την OMODA & JAECOO να παραμένει προσηλωμένη στον στόχο του 1 εκατ. πωλήσεων ετησίως έως το 2027.

JAECOO 5 και JAECOO 7 οδηγούν την ανάπτυξη της μάρκας

Μεγάλο μέρος της εμπορικής επιτυχίας προέρχεται από δύο βασικά μοντέλα της γκάμας. Το JAECOO 5 κατέγραψε 24.639 πωλήσεις μέσα στον Ιούλιο, ενώ το JAECOO 7 ακολούθησε με 19.533 μονάδες. Μαζί, τα δύο SUV ξεπέρασαν τις 44.000 πωλήσεις σε έναν μόνο μήνα.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η πορεία του JAECOO 7 SHS-P, το οποίο σε δοκιμές στο Millbrook Proving Ground του Ηνωμένου Βασιλείου πέτυχε πραγματική αυτονομία περίπου 1.333 χιλιομέτρων, ξεπερνώντας την ήδη υψηλή επίσημη τιμή των 1.198 χιλιομέτρων.



Παράλληλα, από την έναρξη της εμπορικής του πορείας τον Ιανουάριο του 2025, το JAECOO 7 έχει ξεπεράσει τις 46.000 πωλήσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο, δείχνοντας ότι η τεχνολογία Super Hybrid System αρχίζει να αποκτά σημαντικό εμπορικό βάρος.

Ενισχύεται και στην Ελλάδα η παρουσία της OMODA & JAECOO με διευρυμένο δίκτυο

Θετική είναι και η παρουσία της OMODA & JAECOO στην ελληνική αγορά. Η εταιρεία έχει πλέον αναπτύξει δίκτυο με 10 εξουσιοδοτημένα σημεία πώλησης και 11 σημεία After Sales, ενισχύοντας σημαντικά την κάλυψή της σε όλη τη χώρα.

Τον Ιούλιο, η OMODA κατέκτησε την τρίτη θέση μεταξύ των κινεζικών αυτοκινητοβιομηχανιών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, επιβεβαιώνοντας ότι η μάρκα χτίζει σταθερά αναγνωρισιμότητα και εμπορική δυναμική.

Η γκάμα της βασίζεται κυρίως σε SUV με υβριδικά και ηλεκτρικά συστήματα κίνησης, με το σύστημα SHS να αποτελεί βασικό άξονα της στρατηγικής της.

Επένδυση σε SHS, τεχνητή νοημοσύνη και έξυπνο παρκάρισμα

Η ανάπτυξη της OMODA & JAECOO δεν περιορίζεται μόνο στις πωλήσεις. Η εταιρεία επενδύει παράλληλα σε τεχνολογίες συνδεσιμότητας, έξυπνης οδήγησης και αυτοματοποιημένου παρκαρίσματος.

Το σύστημα SIVP (Super Intelligent Valet Parking) έκανε ήδη ντεμπούτο στην Ινδονησία και αναμένεται να επεκταθεί σε αγορές της Μέσης Ανατολής. Η τεχνολογία επιτρέπει αυτόματη στάθμευση ακόμη και σε στενούς χώρους, αλλά και απομακρυσμένη κλήση του οχήματος προς τον οδηγό.

Παράλληλα, η JAECOO επενδύει στην προβολή της τεχνολογίας SHS μέσα από διεθνείς συνεργασίες, μεταξύ των οποίων και η σύνδεσή της με την κινηματογραφική παραγωγή «The Odyssey» του Christopher Nolan.

Με συνδυασμό αυξανόμενων πωλήσεων, γρήγορης ανάπτυξης δικτύου και επένδυσης σε υβριδική και έξυπνη τεχνολογία, η OMODA & JAECOO επιχειρεί να εδραιώσει τη θέση της ως μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες μάρκες νέας γενιάς στην παγκόσμια αγορά. ♦

Η Toyota γιορτάζει 60 χρόνια Corolla στην Ευρώπη με τις εκδόσεις «60th Anniversary»



Έχει περισσότερες από 57 εκατομμύρια πωλήσεις παγκοσμίως από το 1966 μέχρι σήμερα. Αποκλειστικό σтил και επετειακές λεπτομέρειες. Υβριδική τεχνολογία 5ης γενιάς και πλήρης ψηφιακός εξοπλισμός.

Έχει περισσότερες από 57 εκατομμύρια πωλήσεις παγκοσμίως από το 1966 μέχρι σήμερα

Το απόλυτο best-seller στην ιστορία της αυτοκίνησης συμπληρώνει 60 χρόνια παρουσίας στους δρόμους. Με περισσότερες από 57 εκατομμύρια πωλήσεις παγκοσμίως από το 1966 μέχρι σήμερα, το Toyota Corolla γιορτάζει το σπουδαίο αυτό ορόσημο με την παρουσίαση των ειδικών επετειακών εκδόσεων 60th Anniversary,

οι οποίες αφορούν τους τύπους αμαξώματος Hatchback, Touring Sports και Sedan για την αγορά της Ευρώπης.

Η 12η γενιά του ιαπωνικού μοντέλου συνεχίζει να στηρίζεται στις ίδιες θεμελιώδεις αξίες που το καθιέρωσαν: την υψηλή ποιότητα κατασκευής, την αντοχή και την αξιοπιστία. Η ευρωπαϊκή αγορά παραμένει ένας από τους σημαντικότερους πυλώνες για το μοντέλο, καθώς η παραγωγή των εκδόσεων που διατίθενται στην γηραιά ήπειρο πραγματοποιείται στα εργο-



στάσια της εταιρείας στη Βρετανία και την Τουρκία.

Αποκλειστικό στιλ και επετειακές λεπτομέρειες

Οι εκδόσεις 60th Anniversary ξεχωρίζουν αμέσως οπτικά χάρη σε μια σειρά από μοναδικά σχεδιαστικά στοιχεία. Τα Hatchback και Touring Sports υιοθετούν την αποκλειστική διτονία του νέου μεταλλικού χρώματος New Boreal Blue με οροφή και κολώνες σε Night Sky Black. Το sedan αμάξωμα διατίθεται στην δική του χαρακτηριστική απόχρωση Lunar Sky Blue, ενώ η χρωματική παλέτα συμπληρώνεται από τις επιλογές Platinum White Pearl και Ash Grey.

Εξωτερικά, η εικόνα αναβαθμίζεται με νέες ζάντες αλουμινίου 17 ιντσών 10 ακτινών σε ματ φινίρισμα με μαύρα μπουλόνια, ματ ασημί διακοσμητικά στους προφυλακτήρες και τα μαρσπιέ, καθώς και σκούρα φινιρίσματα στους προβολείς ομίχλης. Την επετειακή ταυτότητα υπογραμμίζουν τα αυτοκόλλητα σήματα «60th Anniversary» στο κάτω μέρος των πίσω θυρών. Στο εσωτερικό, την παράσταση κλέβουν τα ασημένια προστατευτικά μαρσπιέ με το λογότυπο της επέτειου και τα ει-

δικά υφασμάτινα πατάκια.

Υβριδική τεχνολογία 5ης γενιάς και πλήρης ψηφιακός εξοπλισμός

Στον τομέα των κινητήριων συνόλων, το επετειακό Corolla εξοπλίζεται με την 5η γενιά της υβριδικής τεχνολογίας της Toyota. Οι αγοραστές των Hatchback και Touring Sports έχουν τη δυνατότητα επιλογής ανάμεσα στο υβριδικό σύστημα 1,8 λίτρων με 140 ίππους και στο ισχυρότερο σύνολο 2,0 λίτρων απόδοσης 178 ίππων. Η έκδοση Sedan προσφέρεται αποκλειστικά με τον υβριδικό κινητήρα 1,8 λίτρων.

Ο τεχνολογικός εξοπλισμός είναι κορυφαίος, περιλαμβάνοντας ψηφιακό πίνακα οργάνων 12,3 ιντσών και το σύστημα πολυμέσων Toyota Smart Connect+ με οθόνη αφής 10,5 ιντσών και πλοήγηση cloud. Παράλληλα, το ολοκληρωμένο πακέτο συστημάτων ασφαλείας Toyota T-Mate προσφέρει προηγμένες λειτουργίες υποβοήθησης οδήγησης, με τη δυνατότητα συνεχών αναβαθμίσεων λογισμικού Over-the-Air. Οι παραγγελίες για τις εκδόσεις 60th Anniversary έχουν ήδη ανοίξει, με τις πρώτες παραδόσεις να προγραμματίζονται για τα τέλη Οκτωβρίου. ❖

Mercedes A 200 Progressive: 140 αυτοκίνητα σε επετειακή τιμή



Ειδική τιμή για τα 140 χρόνια της Mercedes-Benz. Πλούσιος εξοπλισμός από την έκδοση Progressive. Ψηφιακό cockpit 10,25 ιντσών και MBUX με «Hey Mercedes». 163 PS, αυτόματο 7G-DCT και περιορισμένη διαθεσιμότητα.

Ειδική τιμή για τα 140 χρόνια της Mercedes-Benz

Η Mercedes-Benz συνεχίζει τους εορτασμούς για τα 140 χρόνια από την εφεύρεση του αυτοκινήτου, παρουσιάζοντας μία νέα επετειακή εμπορική πρόταση για την ελληνική αγορά.

Για περιορισμένο χρονικό διάστημα, 140 Mercedes-Benz A 200 Progressive διατίθενται στην ειδική τιμή των 32.990 ευρώ, με συνολικό όφελος που ξεπερνά τις 2.900 ευρώ.

Η συγκεκριμένη ενέργεια αφορά μία

από τις πιο αναγνωρίσιμες προτάσεις της premium compactκατηγορίας και απευθύνεται σε όσους θέλουν να αποκτήσουν μία A-Class με πλούσιο εξοπλισμό και αυτόματο κιβώτιο σε χαμηλότερη τιμή.

Πλούσιος εξοπλισμός από την έκδοση Progressive

Η A 200 Progressive διαθέτει πλήρες πακέτο εξοπλισμού με έμφαση στην άνεση, την τεχνολογία και την καθημερινή πρακτικότητα.

Στον βασικό εξοπλισμό περιλαμβάνονται LED προβολείς με προσαρμοζόμενη



δέσμη φωτός, καθίσματα με οσφυϊκή στήριξη 4 σημείων και πολλαπλές ρυθμίσεις, καθώς και πολυλειτουργικό σπορ δερμάτινο τιμόνι με χειριστήρια αφής.

Ο εσωτερικός διάκοσμος σε σκούρο χρώμα με λεπτομέρειες που παραπέμπουν σε ανθρακονήματα ενισχύει τον πιο δυναμικό χαρακτήρα της καμπίνας.

Ψηφιακό cockpit 10,25 ιντσών και MBUX με «Hey Mercedes»

Στο επίκεντρο της καμπίνας βρίσκεται το ψηφιακό περιβάλλον της Mercedes-Benz, με ψηφιακό πίνακα οργάνων 10,25 ιντσών και το σύστημα πολυμέσων MBUX.

Ο οδηγός μπορεί να χρησιμοποιεί φωνητικές εντολές μέσω της λειτουργίας «Hey Mercedes», ενώ στον εξοπλισμό περιλαμβάνονται επίσης Πακέτο Στάθμευσης, Πακέτο Καθρεφτών και το σύστημα πλοήγησης Connectivity Plus.

Η συνολική εικόνα παραμένει αυτή που χαρακτηρίζει διαχρονικά την A-Class:

premium αίσθηση, σύγχρονη τεχνολογία και ευκολία στην καθημερινή χρήση.

163 PS, αυτόματο 7G-DCT και περιορισμένη διαθεσιμότητα

Κάτω από το καπό βρίσκεται ο υπερτροφοδοτούμενος βενζινοκινητήρας 1,3 λίτρων με 163 PS, ο οποίος συνδυάζεται με το αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη 7G-DCT.

Το σύνολο εστιάζει στην ομαλή λειτουργία, την άμεση απόκριση και τη χαμηλή κατανάλωση, ενώ τα σύγχρονα συστήματα υποβοήθησης οδηγού ενισχύουν την άνεση και την ασφάλεια.

Η επετειακή προσφορά αφορά μόλις 140 αυτοκίνητα και θα τηρηθεί σειρά προτεραιότητας. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν στο επίσημο δίκτυο Mercedes-Benz στην Ελλάδα για διαθεσιμότητα, εξοπλισμό και διαθέσιμα χρηματοδοτικά προγράμματα. ❖

Η Toyota Celica επιστρέφει ως υβριδική και τετρακίνητη



Η νέα Toyota Celica είναι στο δρόμο της επιστροφής. Σχεδιαστικά θα έχει ως βάση της τη νέα γενιά της Corolla. Θα αποκτήσει υβριδικό κινητήριο σύνολο με 2λιτρο μοτέρ. Παρούσα και η τετρακίνηση.

Η νέα Toyota Celica είναι στο δρόμο της επιστροφής

Η Toyota Celica βρίσκεται προ των πυλών της μεγάλης επιστροφής της, περισσότερες από δύο δεκαετίες μετά την ολοκλήρωση της παραγωγής της τελευταίας γενιάς. Το θρυλικό ιαπωνικό coupe αναμένεται να αποτελέσει το νέο entry-level μοντέλο της ολοένα διευρυνόμενης γκάμας GR υψηλών επιδόσεων της Toyota.

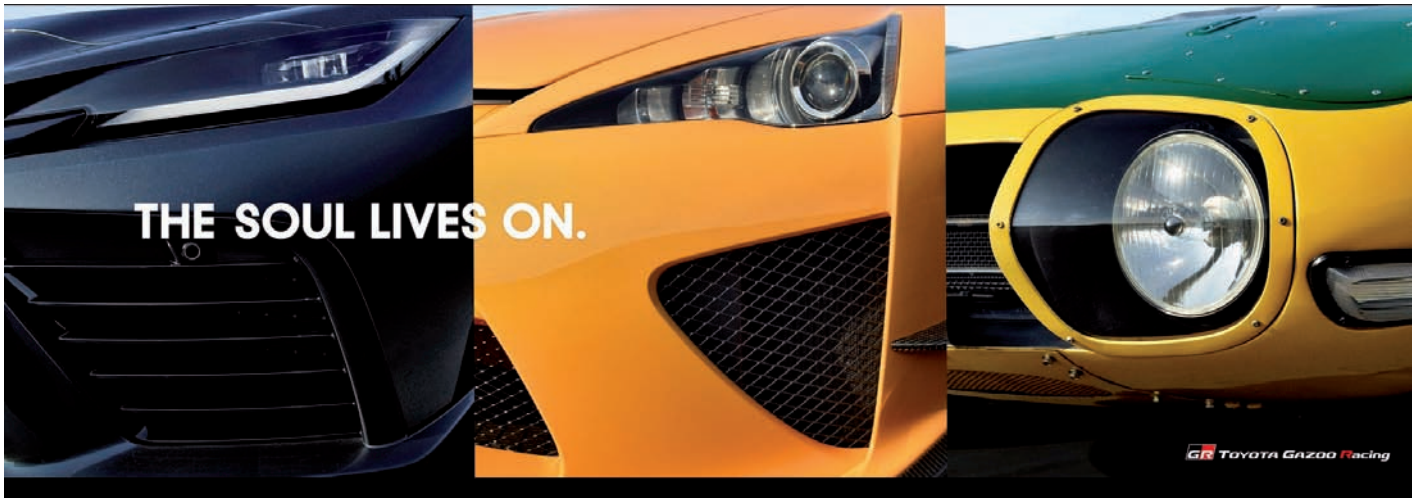
Η επαναφορά της Celica αποτελεί μέρος του ευρύτερου πλάνου του προέδρου της Toyota, Akio Toyoda, για την αναβίωση τριών εμβληματικών σπορ μοντέλων της μάρκας: της Supra, του MR2 και της Celica. Η Supra έχει ήδη επιστρέψει στην αγορά, ενώ το νέο MR2 φαίνεται πως βρί-

σκεται στον δρόμο της επανεμφάνισής του. Όλα δείχνουν, λοιπόν, πως η Celica θα αποτελέσει το επόμενο σημαντικό κεφάλαιο στην αναγέννηση της σπορ παράδοσης της Toyota.

Θα συνδέεται με το WRC

Παρόλο που η Toyota δεν έχει δώσει μέχρι στιγμής ένα επίσημο χρονοδιάγραμμα για την αποκάλυψη της νέας Celica, οι τελευταίες εξελίξεις από τον χώρο των αγώνων φαίνεται να ενισχύουν τα σενάρια για την επιστροφή της.

Όπως έχει γίνει γνωστό, ένα δοκιμαστικό πρωτότυπο του αγωνιστικού μοντέλου που προορίζεται να εκπροσωπήσει την Toyota στο WRC από το 2027 έκανε πρόσφατα την εμφάνισή του με ένα ολο-



καίνουργιο αμάξωμα. Παρότι οι νέοι κανονισμοί του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Ράλι δεν επιβάλλουν πλέον στα αγωνιστικά αυτοκίνητα να βασίζονται σε μοντέλα παραγωγής, ένα design που παραπέμπει στην Celica θα μπορούσε να λειτουργήσει ως εξαιρετική προωθητική κίνηση για την επαναφορά του θρυλικού coupe.

Σχεδιαστικά θα έχει ως βάση της τη νέα γενιά της Corolla

Σε ό,τι αφορά την εξέλιξη της νέας Celica, οι μέχρι τώρα πληροφορίες θέλουν το νέο μοντέλο να βασίζεται στη νέα Corolla. Η επόμενη γενιά του δημοφιλούς μοντέλου έχει ήδη δώσει μια πρώτη εικόνα για τη σχεδιαστική φιλοσοφία που θα ακολουθήσει, μέσα από ένα ιδιαίτερα φουτουριστικό concept που παρουσιάστηκε στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Τόκιο.

Την ίδια στιγμή, δημοσιεύματα από το εξωτερικό αναφέρουν πως η Celica αναμένεται να αποτελέσει το μοντέλο εισόδου στη γκάμα της Gazoo Racing, τοποθετούμενη κάτω από τα πιο ισχυρά και ακραία μοντέλα επιδόσεων της οικογένειας GR. Στην κορυφή της γκάμας, σύμφωνα με τις ίδιες πληροφορίες, αναμένεται να τοποθετηθεί το GR GT.

Θα αποκτήσει υβριδικό κινητήριο σύνολο με 2λίτρο μοτέρ

Όσον αφορά τα μηχανικά σύνολα, οι μέχρι τώρα πληροφορίες αναφέρουν πως η νέα Celica αναμένεται να εξοπλιστεί με έναν 2,0λίτρο κινητήρα, ο οποίος θα πλαισιώνεται από ένα υβριδικό σύστημα. Ωστόσο, προς το παρόν παραμένει άγνωστο αν η Toyota θα επιλέξει ένα συμβατικό υβριδικό σύνολο ή μια Plug-in υβριδική διάταξη, η οποία θα προσφέρει τη δυνατότητα εξωτερικής φόρτισης της μπαταρίας.

Παρούσα και η τετρακίνηση

Ένα ακόμη στοιχείο που αναμένεται να ξεχωρίσει στη νέα Celica είναι η παρουσία τετρακίνησης. Με βάση τις έως τώρα πληροφορίες, το συγκεκριμένο σύστημα κίνησης δεν θα περιορίζεται στην έκδοση δρόμου, αλλά αναμένεται να αξιοποιηθεί και στο αγωνιστικό μοντέλο της Toyota. Παρά το γεγονός ότι η τετρακίνηση αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό της αγωνιστικής κληρονομιάς της Celica, μέχρι στιγμής δεν υπάρχουν στοιχεία που να δείχνουν ότι η Toyota σκοπεύει να επαναφέρει την εμβληματική ονομασία GT-Four. Πρόκειται για μια ονομασία που έχει συνδεθεί άμεσα με τις ισχυρότερες τετρακίνητες εκδόσεις του μοντέλου, αλλά και με τις σημαντικές επιτυχίες της Toyota στο WRC. ♦

Αυτά είναι τα ανανεωμένα Nissan Z και Z NISMO



Τα φρεσκαρισμένα Z και Z NISMO έκαναν ντεμπούτο στην Ιαπωνία. Το Z NISMO απέκτησε την επιλογή του χειροκίνητου κιβωτίου. Ήπιες αλλαγές μέσα και έξω.

Τα φρεσκαρισμένα Z και Z NISMO έκαναν ντεμπούτο στην Ιαπωνία

Η Nissan προχώρησε στην ανανέωση των Z και Z NISMO, με τα δύο μοντέλα να είναι πλέον διαθέσιμα στην Ιαπωνία, περίπου τέσσερα χρόνια μετά την εμφάνιση της τρέχουσας γενιάς. Η σημαντικότερη εξέλιξη αφορά το Z NISMO, που μέχρι σήμερα διατίθετο αποκλειστικά με αυτόματο κιβώτιο.

Η ιαπωνική εταιρεία αποφάσισε να ακούσει ένα από τα πιο έντονα αιτήματα των φίλων του μοντέλου, προσθέτοντας για

πρώτη φορά στο Z NISMO ένα χειροκίνητο κιβώτιο έξι σχέσεων.

Έξι σχέσεις και πιο άμεση αίσθηση στην οδήγηση και αναβαθμισμένα φρένα

Το νέο δτάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο του Z NISMO συνδυάζεται με έναν ειδικά σχεδιασμένο επιλογέα μικρής διαδρομής και ενισχυμένο συμπλέκτη.

Από κει και πέρα, στο πλαίσιο της ανανέωσης του μοντέλου, η Nissan προχώρησε σε αλλαγές στην ανάρτηση, τοποθετώντας αμορτισέρ μεγαλύτερης διαμέτρου. Στόχος των συγκεκριμένων παρεμβάσε-

ων ήταν κυρίως η βελτίωση της ποιότητας κύλισης και της άνεσης.

Παράλληλα, η ιαπωνική εταιρεία προχώρησε σε ειδική βελτιστοποίηση της απόκρισης του γκαζιού και του χρονισμού ανάφλεξης του 3λιτρου V6 twin-turbo κινητήρα, αποκλειστικά για την έκδοση με χειροκίνητο κιβώτιο. Στην περίπτωση του Z NISMO, ο κινητήρας συνεχίζει να αποδίδει 420 ίππους και 520 Nm ροπής.

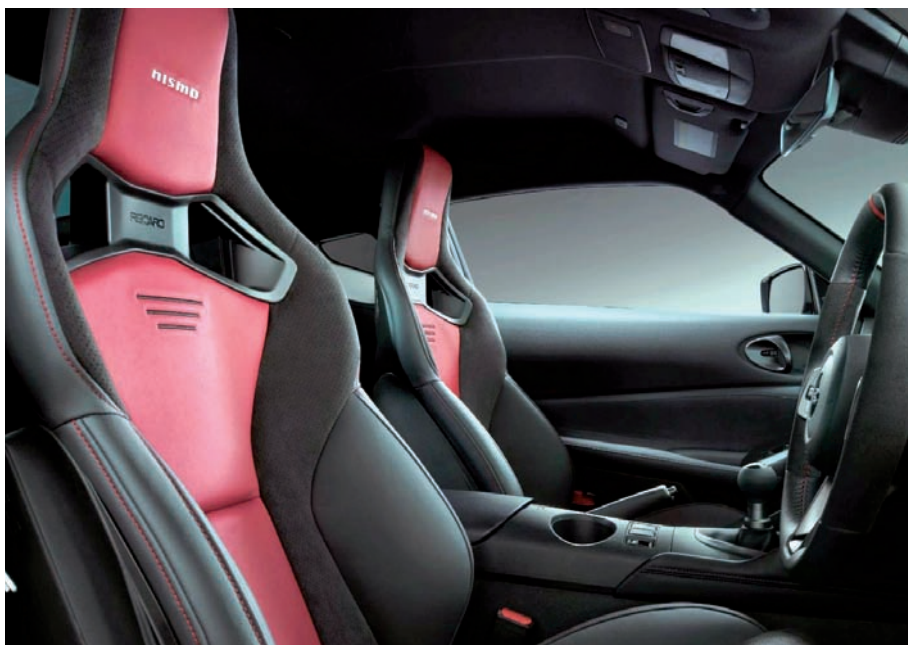
Οι αναβαθμίσεις επεκτείνονται και στο σύστημα πέδησης της κορυφαίας έκδοσης, με το Z NISMO να αποκτά κόκκινες δαγκάνες σε συνδυασμό με διάτρητους δίσκους, ενισχύοντας τόσο την εμφάνιση όσο και τις δυνατότητες πέδησης του σπορ μοντέλου.

Εμφάνιση με έντονη δόση παράδοσης

Στο σχεδιαστικό σκέλος, η Nissan στράφηκε στην πλούσια ιστορία του μοντέλου, επαναφέροντας το χαρακτηριστικό σήμα Z στο εμπρός μέρος. Το έμβλημα συνδυάζεται με έναν νέο σχεδιασμό προφυλακτήρα, προσδίδοντας πιο φρέσκια εικόνα στο σπορ μοντέλο.

Οι αγοραστές έχουν πλέον στη διάθεσή τους 10 διαφορετικές επιλογές χρωμάτων, ανάμεσα στις οποίες ξεχωρίζει ο νέος συνδυασμός Unryu Green για το αμάξωμα και Super Black για την οροφή και επιλεγμένα τμήματα του αμαξώματος, δημιουργώντας μια πιο δυναμική διχρωμία.

Στο εσωτερικό, τα Nissan Z και Z NISMO αποκτούν πλέον ασύρματη φόρτιση Qi2 για συμβατές συσκευές. Με αυτόν τον τρόπο, η Nissan προσθέτει ένα στοιχείο σύγχρονης τεχνολογίας σε ένα μοντέλο που εξακολουθεί να δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην παράδοση και την οδηγική εμπειρία.



Σε τέσσερις εκδόσεις στην Ιαπωνία

Η γκάμα στην Ιαπωνία ξεκινά από το βασικό Z και συνεχίζεται με τις εκδόσεις Version S και Version ST, πριν καταλήξει στο NISMO.

Οι τιμές ξεκινούν από 5.737.600 γιεν (περίπου 31.000 ευρώ) και φτάνουν τα 9.752.600 γιεν (περίπου 52.500 ευρώ) για το NISMO. ❖

Volvo EX60, EX90 & ES90: Νέες λειτουργίες συνδεδεμένης ασφάλειας και Spatial Audio



Αναβάθμιση λογισμικού για τα μοντέλα EX60, EX90 και ES90. Σύστημα συνδεδεμένης ασφάλειας με ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ οχημάτων σε πραγματικό χρόνο. Διαμοιρασμός δεδομένων μέσω ευρωπαϊκού δικτύου. Υποστήριξη Spatial Audio μέσω του Apple CarPlay με Dolby Atmos.

Αναβάθμιση λογισμικού για τα μοντέλα EX60, EX90 και ES90

Η Volvo προχωρά σε αναβάθμιση λογισμικού για τα ηλεκτρικά μοντέλα EX60, EX90 και ES90. Η ενημέρωση περιλαμβάνει την προσθήκη νέων δυνατοτήτων στο σύστημα Connected Safety, καθώς και την υποστήριξη Spatial Audio μέσω Apple CarPlay για τα EX90 και ES90.

Σύστημα συνδεδεμένης ασφάλειας με ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ οχημάτων σε πραγματικό χρόνο

Το σύστημα συνδεδεμένης ασφάλειας της εταιρείας βασίζεται στην ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ οχημάτων σε πραγματικό χρόνο. Με τη νέα αναβάθμιση, ενσωματώνονται τέσσερις νέες ειδοποιήσεις. Η λειτουργία

Large Animal Alert προειδοποιεί για την παρουσία μεγάλων ζώων στον δρόμο, ενώ η Vulnerable Road User Alert ειδοποιεί για πεζούς και ποδηλάτες σε αυτοκινητοδρόμους. Παράλληλα, η λειτουργία Roadwork Alert ενημερώνει για εκτελούμενα οδικά έργα και η Accident Ahead Alert παρέχει ειδοποιήσεις για ατυχήματα στη διαδρομή, αξιοποιώντας δεδομένα από συνδεδεμένα οχήματα Volvo και κέντρα διαχείρισης κυκλοφορίας.

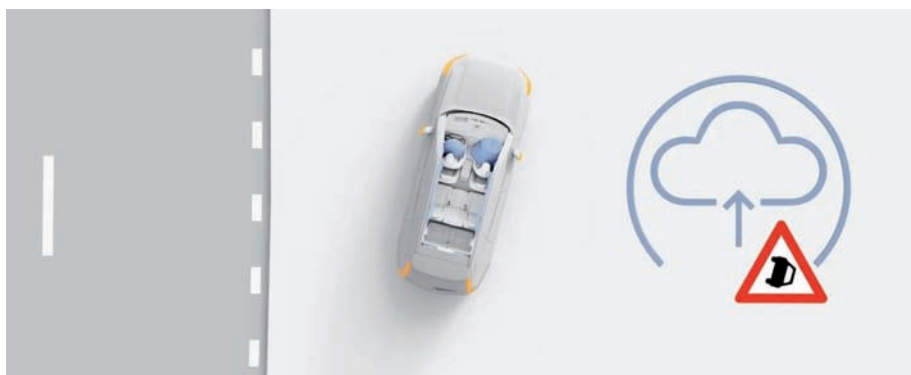
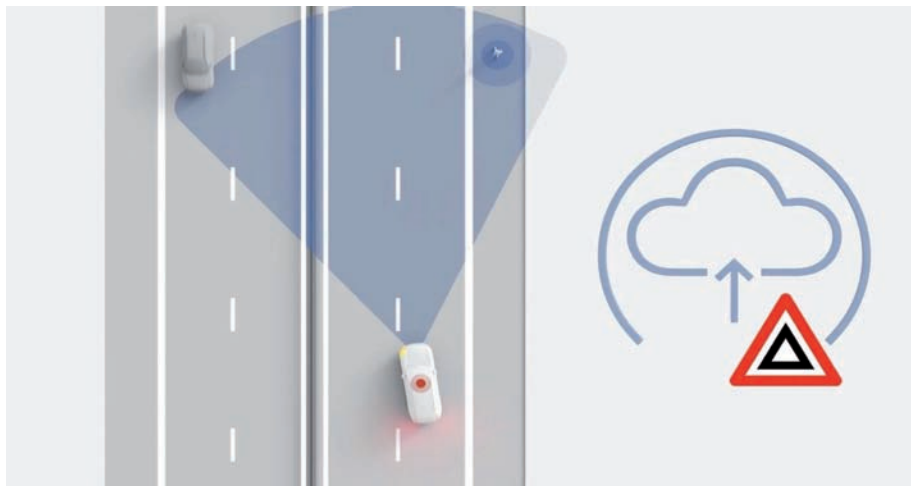
Οι λειτουργίες αυτές πλαισιώνουν τις ήδη υπάρχουσες προειδοποιήσεις για ολισθηρό δρόμο και ενεργοποιημένα αλαρμ.

Διαμοιρασμός δεδομένων μέσω ευρωπαϊκού δικτύου

Τα δεδομένα του συστήματος Connected Safety διαμοιράζονται μέσω του ευρωπαϊκού δικτύου European Data for Road Safety με οχήματα άλλων κατασκευαστών και εθνικά κέντρα διαχείρισης κυκλοφορίας. Παράλληλα, η S&P Global Mobility κατέταξε τη Volvo στο «Επίπεδο 5» όσον αφορά τις δυνατότητες λογισμικά καθοριζόμενων οχημάτων (Software-Defined Vehicles).

Υποστήριξη Spatial Audio μέσω του Apple CarPlay με Dolby Atmos

Η αναβάθμιση λογισμικού εισάγει επίσης την υποστήριξη Spatial Audio μέσω Apple CarPlay με τεχνολογία Dolby Atmos για τα μοντέλα EX90 και ES90. Η λειτουργία αυτή συνδυάζεται με το προαιρετικό ηχοσύστημα Bowers & Wilkins 25 ηχείων για την αναπαραγωγή ήχου στην καμπίνα. Οι νέες λειτουργίες Connected Safety θα διατεθούν στα Volvo EX60, EX90 και ES90 στις αγορές της Ευρώπης, των ΗΠΑ και του Καναδά, με το χρονοδιάγραμμα να εξαρτάται από το εκάστοτε μοντέλο. ❖



Η Honda δεν εγκαταλείπει το χειροκίνητο κιβώτιο

Διατηρείται στην γκάμα της Honda το χειροκίνητο κιβώτιο. Τι είπε ο αντιπρόεδρος πωλήσεων της μάρκας στις ΗΠΑ. Τα μοντέλα επιδόσεων θα συνεχίσουν να έχουν αυτή την επιλογή.



Διατηρείται στην γκάμα της Honda το χειροκίνητο κιβώτιο

Το χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων γίνεται σταδιακά όλο και πιο δυσεύρετο στα καινούργια αυτοκίνητα, γεγονός που αποτυπώνεται και στα στοιχεία των πωλήσεων των κατασκευαστών. Παρότι η αγορά κινείται ξεκάθαρα προς τα αυτόματα κιβώτια, η Honda εξακολουθεί να διατηρεί το χειροκίνητο σε ορισμένα μοντέλα της.

Η ίδια η ιαπωνική εταιρεία, ωστόσο, παραδέχεται ότι η συνέχιση της συγκεκριμένης επιλογής αποτελεί πλέον μεγαλύτερη πρόκληση για τους κατασκευαστές, καθώς η ζήτηση για χειροκίνητα μοντέλα μειώνεται. Παρά τις δυσκολίες, η Honda ξεκαθαρίζει ότι δεν σκοπεύει να εγκαταλείψει το χειροκίνητο κιβώτιο, επιβεβαιώνοντας πως θα συνεχίσει να το προσφέρει και στα μελλοντικά μοντέλα της.

Τι είπε ο αντιπρόεδρος πωλήσεων της μάρκας στις ΗΠΑ

Ο αντιπρόεδρος πωλήσεων της Honda στις ΗΠΑ, Lance Woelfer, αναφέρθηκε στο μέλλον του χειροκίνητου κιβωτίου, αναγνωρίζοντας ότι οι οδηγοί που εξακολουθούν να το προτιμούν αποτελούν πλέον ένα όλο και μικρότερο μέρος της αγοράς. Όπως εξήγησε,

το χειροκίνητο κιβώτιο διατηρεί ένα κοινό που παραμένει ένθερμος υποστηρικτής του, ωστόσο η συγκεκριμένη κατηγορία αγοραστών συρρικνώνεται σταδιακά και, σύμφωνα με τον ίδιο, η τάση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια.

Τα μοντέλα επιδόσεων θα συνεχίσουν να έχουν αυτή την επιλογή

Παρά τη σταδιακή πτώση της ζήτησης, η Honda δεν φαίνεται διατεθειμένη να εγκαταλείψει το χειροκίνητο κιβώτιο από τα μοντέλα που δίνουν έμφαση στις επιδόσεις. Η ιαπωνική μάρκα έχει επιβεβαιώσει ότι μοντέλα όπως τα Civic Si, Civic Type R και Integra Type S θα εξακολουθήσουν να διατίθενται με χειροκίνητη μετάδοση, τουλάχιστον στο άμεσο μέλλον. Ωστόσο, η απόφαση αυτή δεν σημαίνει ότι το χειροκίνητο κιβώτιο θα επεκταθεί σε περισσότερα μοντέλα της γκάμας. Αντιθέτως, όλα δείχνουν πως θα διατηρηθεί ως επιλογή κυρίως για τους οδηγούς που αγαπούν την οδήγηση και επιζητούν μια πιο άμεση, συμμετοχική και παραδοσιακή οδηγική εμπειρία.

Έτσι, η Honda φαίνεται πως επιλέγει να κρατήσει ζωντανή τη συγκεκριμένη επιλογή εκεί όπου έχει το μεγαλύτερο νόημα, χωρίς όμως να αντιστρέφει τη γενικότερη τάση της αγοράς προς τα αυτόματα κιβώτια. ❖

Βρες τον καλύτερο επαγγελματία
της περιοχής σου αποκλειστικά
στο **auto agora.gr**

ΝΕΑ μηχανή αναζήτησης
ΨΑΧΝΕΙΣ - ΒΡΙΣΚΕΙΣ - ΠΑΣ

Ψάχνεις ανά περιοχή



Βρίσκεις τον
καλύτερο



Πας με ένα κλικ!



Οι καλύτεροι στο

www.**auto agora.gr**

Συνεργεία
Ανταλλακτικά
Ελαστικά - Αναρτήσεις
Φανοποιία - Βελτιώσεις - LPG
Αξεσουάρ - Ηχοσυστήματα

Κοινωνικό σύμβολο η ιδιοκτησία «ΙΧ»: θα πήγαινες στη δουλειά με τα ΜΜΜ;



Το αυτοκίνητο αποτελεί κοινωνικό απωθημένο στην Ελλάδα, αν δεν έχεις «ρόδα» δεν υπάρχεις. Όμως το πρόβλημα με την κίνηση έχει ξεφύγει, απαιτούνται δράσεις άμεσα. Στο Λονδίνο και το Παρίσι δεν διανοείσαι να «κατέβεις» στο κέντρο με αυτοκίνητο. Λύση για γρήγορη εκτόνωση θα ήταν περισσότερα λεωφορεία, προϋπόθεση να τα χρησιμοποιούμε.

Το αυτοκίνητο αποτελεί κοινωνικό απωθημένο στην Ελλάδα, αν δεν έχεις «ρόδα» δεν υπάρχεις

Αν εξετάσουμε το αντικείμενο αυτοκίνητο σε συνάρτηση με την κοινωνία και το τι αυτό αντιπροσωπεύει για τον κάθε λαό ξεχωριστά, θα είχαμε να σχολιάσουμε πολλά και αναπάντεχα ευρήματα. Όντας κατά κάποιο τρόπο μια προέκταση του εαυτού μας, το αυτοκίνητο και ο τρόπος που το επιλεγούμε, το συντηρούμε και το χρησιμοποιούμε, σίγουρα μπορεί να δώσει πολλές πληροφο-

ρίες και μια σαφή εικόνα για τον ιδιοκτήτη του. Στη χώρα μας, την πολυδοκιμασμένη ανά τα μεταπολεμικά χρόνια από διαφόρων ειδών συγκυρίες αλλά και... κακουχίες, το αυτοκίνητο έπαιζε ανέκαθεν -λογικά ως ένα βαθμό- και ένα ρόλο ένδειξης της κοινωνικής θέσης. Και σε κάθε περίπτωση αποτελεί μάλλον κοινωνικό απωθημένο στην Ελλάδα, αφού θεωρείται τόσο βασικό και «απαραίτητο», που αν δεν έχεις «ρόδα» δεν υπάρχεις.

Προφανώς και η συγκεκριμένη κατάσταση έχει τις βάσεις της και σε ρεαλιστικές συνθήκες που αναμενόμενα έπαιξαν το ρόλο τους,

ωστόσο σε αυτές τις γραμμές προσπαθούμε να τονίσουμε το πόσο μεγάλο στερεότυπο αποτελεί, να είναι κανείς στην Ελλάδα ιδιοκτήτης Ι.Χ.. Και για να αποδείξουμε του λόγου το αληθές, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε στον αντίποδα, το πόσο αποστασιοποιημένος από το αυτοκίνητο είναι ο μέσος Ολλανδός που χρησιμοποιεί το ποδήλατο για τις καθημερινές του μετακινήσεις, ο μέσος Ιταλός που επιλέγει αυτοκίνητα μικρότερων κατηγοριών όντας πιο πρακτικά, ο μέσος Γάλλος που μονό σαν Status Symbol δεν το βλέπει, αλλά και ο μέσος Νεοϋορκέζος που συνήθως απλά δεν έχει καν στην ιδιοκτησία του.

Όμως το πρόβλημα με την κίνηση έχει ξεφύγει, απαιτούνται δράσεις άμεσα

Όμως το πρόβλημα με την κίνηση και το μποτιλιάρισμα -ειδικά στο λεκανοπέδιο- έχει παραγίνει. Πλέον, σύμφωνα και με τα στοιχεία που αναλύει και παραθέτει κάθε χρόνο ο Σύνδεσμος Ευρωπαϊών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων ACEA, στην Ελληνική επικράτεια υπάρχουν σε κίνηση περί τα 5,7 εκατομμύρια οχήματα, και μάλιστα με αυξητικές τάσεις: πάνω από 2% μεγαλώνει κάθε χρόνο ο στόλος κυκλοφορούντων οχημάτων. Δεδομένων όλων των παραπάνω αλλά και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ο μέσος Έλληνας έχει τη συνήθεια να πηγαίνει... μέχρι και στο περίπτερο στη γωνία με το αυτοκίνητο του, μπορούμε εύκολα να συμπεράνουμε ότι κάποια στιγμή το κυκλοφοριακό δεν θα είναι... διαχειρίσιμο. Το πρόβλημα με την κίνηση έχει ξεφύγει, και απαιτούνται δράσεις άμεσα.

Στο Λονδίνο και το Παρίσι δεν διανοείσαι να «κατέβεις» στο κέντρο με αυτοκίνητο

Είναι περιττό να αναφέρουμε ότι η εικόνα με τα... άδεια (πέραν του οδηγού)

αυτοκίνητα, δεν βοηθούν την κατάσταση και ότι μια από τις -απαραίτητες- δράσεις που ίσως οι Αρχές θα έπρεπε να προωθήσουν θα ήταν όντως η επιβράβευση του «ride sharing». Η σκέψη να χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητα με 2+ επιβάτες μια αποκλειστική λωρίδα στον Κηφισό, ίσως τελικά -και με την απαραίτητη καμπάνια προώθησης- να μην είναι τελικά και τόσο ανορθόδοξη. Σε κάθε περίπτωση όμως, και πέρα από οποιοδήποτε «παράλληλο» μέτρο, για να επιτευχθούν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα, θα πρέπει ο μέσος οδηγός να πειστεί ότι έχει κάθε συμφέρον, οικονομικό και πρακτικό, να χρησιμοποιεί τα Μ.Μ.Μ.. Και τελικά να φτάσουμε έτσι στη ζητούμενη κατάσταση, όπως στο Λονδίνο και το Παρίσι, όπου δεν διανοείσαι να «κατέβεις» στο κέντρο με αυτοκίνητο.

Λύση για γρήγορη εκτόνωση θα ήταν περισσότερα λεωφορεία, προϋπόθεση να τα χρησιμοποιούμε

Μια άμεση λύση θα μπορούσε να αποτελέσει και η ενίσχυση των Λεωφορειακών γραμμών στην Πρωτεύουσα. Πέρα από τον πλήρη εκσυγχρονισμό των λεωφορείων που πραγματοποιείται το τελευταίο διάστημα, ο εμπλουτισμός του δικτύου λειτουργίας τους με νέες γραμμές, θα μπορούσε άμεσα να ανακουφίσει την κατάσταση. Ειδικά σε οδικούς άξονες που απουσιάζουν παντελώς, όπως ο Κηφισός. Προϋπόθεση φυσικά και πάλι για αυτό αλλά και όλα τα παραπάνω που αναφέρθηκαν, είναι η ανάγκη για... αλλαγή νοοτροπίας, η εμπιστοσύνη των πολιτών στις συγκοινωνίες και η αποστασιοποίηση από τη συνεχή χρήση του ΙΧ, που στη χώρα μας αποτελεί αυτοσκοπό. ♦

Πού διαφέρει ο κινητήρας φυσικού αερίου & τι κάνουν οι δεξαμενές;



Πώς λειτουργεί ένας κινητήρας φυσικού αερίου (CNG) και τι αλλαγές χρειάζεται; Μάθετε τα πάντα για την ασφάλεια, την πίεση και τη διάρκεια ζωής των δεξαμενών.

Τι είναι το φυσικό αέριο (CNG) και πώς αποθηκεύεται;

Ας αρχίσουμε με τις βασικές γνώσεις, δηλαδή του τι είναι φυσικό αέριο. Πρόκειται για ορυκτό αέριο που βρίσκεται σε υπόγειους βραχώδεις σχηματισμούς. Το κύριο συστατικό του φυσικού αερίου είναι το μεθάνιο, ενώ υπάρχουν και χαμηλότερες συγκεντρώσεις αιθανίου, προπανίου και βουτανίου. Το φυσικό αέριο χωρίζεται σε 2

κατηγορίες. Υπάρχει το High (υψηλής θερμιδικής αξίας) με ποσοστό μεθανίου άνω του 87% και το Low (χαμηλής θερμιδικής αξίας) με ποσοστό μεθανίου κάτω του 87%.

Το φυσικό αέριο, για να έχει νόημα στην αυτοκίνηση, πρέπει να βρίσκεται σε δεξαμενές επί του αυτοκινήτου υπό πίεση, με μια τυπική πίεση να είναι στα 200 bar. Στα 200 bar το φυσικό αέριο έχει 155 γρ./λίτρο πυκνότητα, ενώ η βενζίνη έχει 750 γρ./λίτρο. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι 1 λί-

τρο βενζίνη αντιστοιχεί σε 620 γραμμάρια φυσικού αερίου. Επίσης το φυσικό αέριο μπορεί υπό προϋποθέσεις να είναι εκρηκτικό σε συγκέντρωση στην ατμόσφαιρα από 4-17% κατ όγκο.

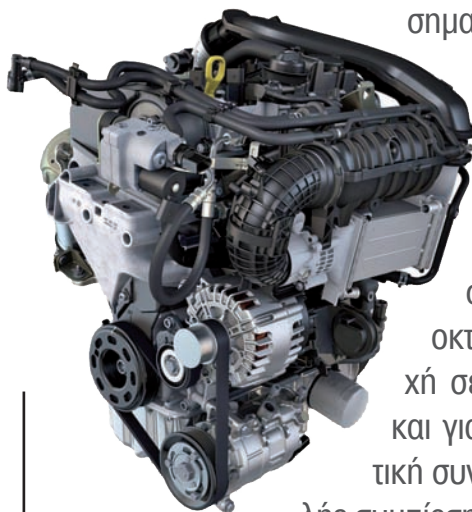
Δεξαμενές φυσικού αερίου: Είναι ασφαλείς και από τι υλικά φτιάχνονται;

Όπως είπαμε, οι δεξαμενές φυσικού αερίου αποθηκεύουν το καύσιμο σε πίεση περίπου 200 bar (εξαρτάται από την τρέχουσα πίεση στο βενζινάδικο). Στην αυτοκίνηση χρησιμοποιούνται 2 τύπου δεξαμενές. Ο πρώτος είναι οι ατσάλινες και ο δεύτερος είναι από σάντουιτς εξωτικών συνθετικών υλικών. Τυπικά υλικά που χρησιμοποιούνται σε αυτήν την περίπτωση είναι, πολυαμίδιο, πλαστικό ενισχυμένο με ίνες άνθρακα και υαλονήματα.

Τα πλεονεκτήματα των συνθετικών δεξαμενών έχουν να κάνουν με το βάρος που μπορεί να είναι και 3 φορές χαμηλότερο σε σχέση με τις ατσάλινες, με κύριο μειονέκτημα το κόστος. Επίσης οι δεξαμενές είναι μέσα σε ατσάλινο πλαίσιο και σε επιπλέον πλαστικό για λόγους ασφαλείας και για να μην τραυματίζονται από πετραδάκια κ.τ.λ. κατά την κίνηση του οχήματος. Επίσης σχετικά με την ασφάλεια, δοκιμάζονται σε ακραίες συνθήκες για την αντοχή τους πριν τοποθετηθούν σε ένα αυτοκίνητο. Τέλος, η τυπική διάρκεια ζωής τους είναι 20 χρόνια.

Ποιες είναι οι διαφορές ενός κινητήρα φυσικού αερίου από έναν βενζίνης;

Πάμε να δούμε, τώρα, πώς λειτουργούν μηχανικά τα αυτοκίνητα που «καίνε» φυσικό αέριο. Κάτω από το καπό τους υπάρ-



χει ένας κινητήρας βενζίνης, ο οποίος είναι σημαντικά τροποποιημένος. Οι ανάγκες για αυτές τις ευρείες κλίμακας μετατροπές οφείλονται ασφαλώς στο πολύ διαφορετικό καύσιμο. Δηλαδή, επειδή το φυσικό αέριο έχει τυπικά 130 οκτάνια, έχει εξαιρετική αντοχή σε αυθόρμητη προανάφλεξη και για αυτό το λόγο έχει εξαιρετική συνεργασία με κινητήρες υψηλής συμπίεσης. Συνεπώς ένα πολύ καλός συνδυασμός, είναι ένας κινητήρας τύπου Miller ή Atkinson.

Όμως οι βασικές αλλαγές που απαιτούνται σχετίζονται με την θερμοκρασία έναρξης της καύσης η οποία στο φυσικό αέριο είναι 600 βαθμοί Κελσίου και στην βενζίνη είναι από 200-300 και αυτό έχει και άμεση επίπτωση στην πίεση εντός του κυλίνδρου, που είναι πολύ υψηλότερη στην λειτουργία φυσικού αερίου. Επίσης το φυσικό αέριο δεν έχει τις λιπαντικές ικανότητες της βενζίνης που προστατεύουν τον κινητήρα από υπερβολικό μηχανικό φορτίο, ιδιαίτερα στις υψηλές στροφές.

Εξαιτίας των παραπάνω, ένας κινητήρας φυσικού αερίου έχει επίστρωση αζώτου στις βαλβίδες για αύξηση της αντοχής του, διαφορετικές έδρες βαλβίδων και διαφορετικά ελατήρια εμβόλου και έμβολα. Άλλες περιφερειακές αλλαγές έχουν να κάνουν με το διαφορετικό turbo, το οποίο αναγκαστικά στους κινητήρες φυσικού αερίου είναι μικρότερο λόγω του ότι ο κινητήρας φυσικού αερίου έχει καλύτερο βαθμό απόδοσης και άρα χαμηλότερο ενεργειακό περιεχόμενο στα καυσαέρια. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την ελαφρά μειωμένη συγκέντρωση ισχύος. ❖

Mercedes A-Class: Premium εταιρικό στα ίδια λεφτά με ένα Audi A3

MERCEDES A-CLASS PREMIUM ΕΤΑΙΡΙΚΟ
στα ίδια λεφτά με ένα Audi A3

VS

€ LEASING 4ΕΤΙΑΣ ΣΕ ΙΔΙΑ ΛΕΦΤΑ 26.762€ 26.254€ Mercedes A 200 Audi A3	ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΑΞΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΣΧΕΣΗ 76% 82% A 200 A3 % ΚΟΣΤΟΥΣ LEASING / ΛΙΑΝΙΚΗ ΤΙΜΗ	★ ΒΑΡΥΤΕΡΟ ΣΗΜΑ ΠΙΟ ΠΟΙΟΤΙΚΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ 	ΠΑΡΟΜΟΙΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ✓ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ✓ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ✓ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΑ ΓΟΝΑΤΑ ΠΙΣΩ ✓ A3: ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΓΙΑ ΤΟ ΚΕΦΑΛΙ
---	--	---	---

Χάρη στη νέα υπηρεσία Star Leasing της Mercedes, η μίσθωση της A 200 κοστίζει 26.762 ευρώ – περίπου όσο και το Audi A3. Για να τα αγοράσεις, η Mercedes κοστίζει 3.000 ευρώ περισσότερο – μισθώνεις στο 76% της αξίας της (82% για το Audi). Η Mercedes έχει «βαρύτερο» σήμα (σημαντικό για στελέχη εταιριών) και πιο ποιοτικό εσωτερικό. Έχουν παρόμοιες επιδόσεις και κατανάλωση, η Mercedes προσφέρει καλύτερους χώρους για τα γόνατα των πίσω, το Audi για το κεφάλι τους.

Χάρη στη νέα υπηρεσία Star Leasing της Mercedes, η μίσθωση της A 200 κοστίζει 26.762 ευρώ – περίπου όσο και το Audi A3

Η κατηγορία των premium οικογενειακών/μικρομεσαίων αποτελεί μία από τις πιο δημοφιλείς επιλογές στο leasing, καθώς συνδυάζει κύρος, πρακτικότητα

και χαμηλό λειτουργικό κόστος. Εστιάζοντας σε δύο πρωταγωνιστές αυτής της κατηγορίας, μέχρι πρόσφατα το κόστος μίσθωσης της Mercedes A-Class ήταν αισθητά υψηλότερο από αυτό του Audi A3. Η νέα υπηρεσία STAR Leasing της Mercedes άλλαξε πλήρως τα δεδομένα, φέρνοντας την A 200 στα ίδια περίπου χρήματα με το A3.

Μάρκα / Μοντέλο / Έκδοση	Λιανική (ευρώ)	Εταιρεία Leasing	Κόστος Leasing (ευρώ)	%	Προκαταβολή (ευρώ)	Δόση (ευρώ)
MERCEDES A-CLASS A 200 163 PS	34.900	STAR LEASING by ARVAL	26.762	76%	9.337	370
AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI Hybrid S tronic 150 PS	31.980	EXECUTIVE LEASE	26.254	82%	6.147	427

Και όταν δύο premium hatchback κοστίζουν σχεδόν το ίδιο στο leasing, η επιλογή δεν κρίνεται πλέον μόνο από τη δόση, αλλά και από το κύρος, την ποιότητα και την καθημερινή χρήση.

Η μεγαλύτερη ανατροπή έρχεται στο κόστος μίσθωσης. Η Mercedes A 200 μέσω της νέας υπηρεσίας STAR Leasing εμφανίζει κόστος leasing 26.762 ευρώ στην 4-ετία, όταν το αντίστοιχο Audi A3 διαμορφώνεται στα 26.254 ευρώ. Η διαφορά είναι μόλις μερικές εκατοντάδες ευρώ σε 4 χρόνια, οπότε ο παράγοντας τιμής στην σύγκρισή τους αποκτά λιγότερο νόημα και μπορούμε να εστιάσουμε στην «ουσία». Πρακτικά, ο ενδιαφερόμενος μπορεί να αποκτήσει στα ίδια λεφτά ένα αυτοκίνητο με «βαρύτερο» σήμα που σε λιανική αξίζει περισσότερο.

Για να τα αγοράσεις, η Mercedes κοστίζει 3.000 ευρώ περισσότερο – μισθώνεις στο 76% της αξίας της (82% για το Audi)

Μιλώντας για την αξία τους, αξίζει να εξετάσει κανείς τη σχέση leasing και λιανικής τιμής των δύο οικογενειακών. Ο δείκτης που μας φανερώνει αν μια προσφορά leasing είναι συμφέρουσα ή όχι, είναι το ποσοστό κόστους μίσθωσης επί την τιμή λιανικής. Όσο μεγαλύτερος είναι αυτός ο αριθμός, τόσο πιο κοντά είναι τα εν λό-

γω νούμερα, επομένως τόσο περισσότερο συμφέρει να αγοράσουμε ένα αυτοκίνητο αντί να το μισθώσουμε.

Σε αυτή τη σύγκριση, η Mercedes A 200 αποδεικνύεται η πιο ελκυστική πρόταση. Παρότι κοστίζει 34.900 ευρώ ως αγορά, δηλαδή σχεδόν 3.000 ευρώ περισσότερο από το Audi A3 των 31.980 ευρώ, το συνολικό κόστος leasing διαμορφώνεται στα 26.762 ευρώ. Αυτό σημαίνει ότι ο χρήστης μισθώνει τη Mercedes στο 76% της λιανικής της αξίας.

Αντίστοιχα, το Audi A3 εμφανίζει κόστος leasing 26.254 ευρώ, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 82% της λιανικής του τιμής. Με άλλα λόγια, παρότι το Audi είναι φθηνότερο ως αγορά, ο πελάτης πληρώνει τα ίδια που θα πλήρωνε και για την Mercedes στο leasing.

Η Mercedes έχει «βαρύτερο» σήμα (σημαντικό για στελέχη εταιριών) και πιο ποιοτικό εσωτερικό

Στην premium κατηγορία, η εικόνα και το κύρος παραμένουν σημαντικά στοιχεία, ειδικά για στελέχη επιχειρήσεων και επαγγελματίες που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο ως μέρος της επαγγελματικής τους παρουσίας. Η Mercedes εξακολουθεί να διαθέτει ένα από τα ισχυρότερα brand names στην αυτοκίνηση και για πολλούς το «αστέρι» στο



A3 κυκλοφορεί και ως αμιγώς βενζινοκίνητο), με το A 200 να χρησιμοποιεί ως βάση τον 1.300άρη τετρακύλινδρο turbo με αυτόματο 7-τάχυτο DCT και το A3 να εφοδιάζεται με τον επίσης τετρακύλινδρο turbo 1.5 TFSI με αυτόματο DSG 7 σχέσεων.

Η Mercedes αποδίδει 163 ίππους και 270 Nm ροπής, έναντι 150 ίππων και 250 Nm του Audi, καταγράφοντας λίγο καλύτερες επιδόσεις στις επιταχύνσεις (0-100 σε 8 δλ. έναντι 8,9 δλ.) και στις ρεπρίζ (80-120 σε 5,7 δλ. έναντι 6,2 δλ.). Μικρή είναι και η διαφορά τους σε κατανάλωση, με το A3 να καίει 7,5 λτ./100 χλμ. σε μικτό κύκλο, ενώ η A 200 το πολύ 8 λτ./100 χλμ.

Όσον αφορά τους χώρους τους, από τη μία η Mercedes προσφέρει περισσότερο χώρο για τα γόνατα των πίσω και φαρδύτερο πίσω κάθισμα (πιο άνετη φιλοξενία για τρεις, σημαντικό για ένα οικογενειακό μοντέλο). Από την άλλη, το Audi διαθέτει περισσότερο χώρο πάνω από το κεφάλι τους και λίγο μεγαλύτερο πορτμπαγκάζ (380 λτ. έναντι 355 λτ.).

καπό εξακολουθεί να αποτελεί σημείο αναφοράς.

Παράλληλα, η A-Class διακρίνεται για την αίσθηση ποιότητας στο εσωτερικό της, η οποία είναι ομολογουμένως ανώτερη από αυτή του A3. Η σχεδίαση του ταμπλό, ο premium διάκοσμος και η συνολική αίσθηση κατασκευής δημιουργούν ένα περιβάλλον που παραπέμπει σε ακριβότερα μοντέλα της μάρκας. Φυσικά, το Audi A3 παραμένει ποιοτικό, ωστόσο η Mercedes εξακολουθεί να διατηρεί ένα μικρό προβάδισμα στην αίσθηση πολυτέλειας και κύρους.

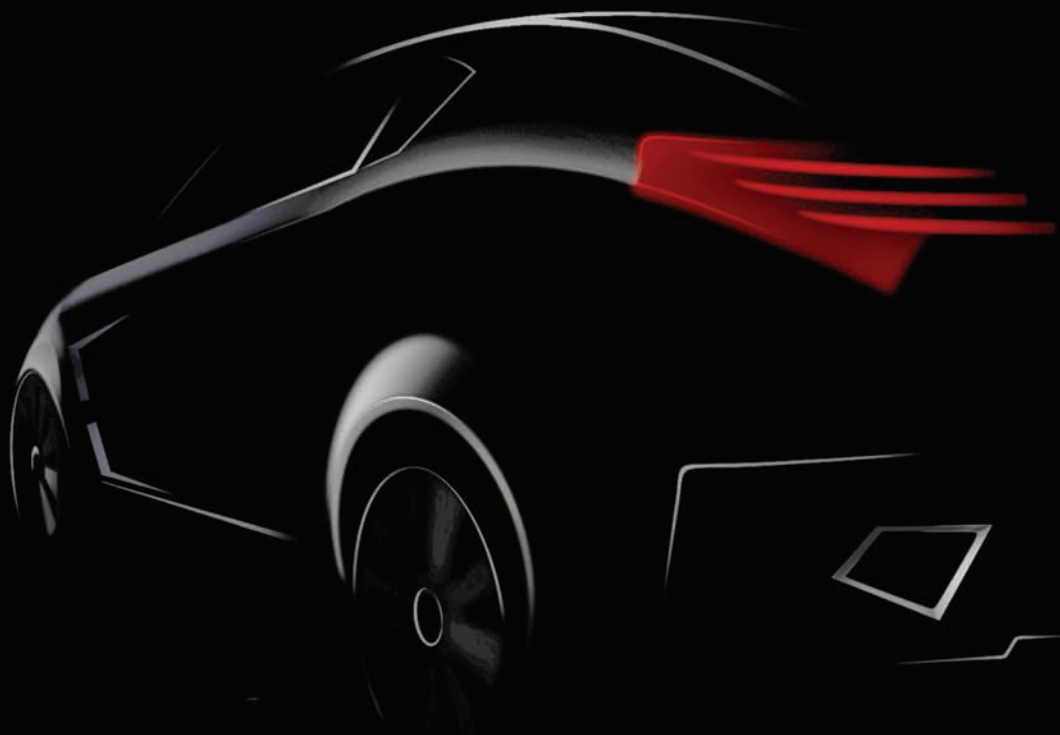
Έχουν παρόμοιες επιδόσεις και κατανάλωση, η Mercedes προσφέρει καλύτερους χώρους για τα γόνατα των πίσω, το Audi για το κεφάλι τους

Σε επίπεδο μηχανικών χαρακτηριστικών οι δύο αντίπαλοι βρίσκονται πολύ κοντά. Μιλάμε και για τα δύο μοντέλα στις ήπια υβριδικές τους εκδόσεις (το

Συμπέρασμα

Η νέα υπηρεσία STAR Leasing αλλάζει τα δεδομένα για τη Mercedes A-Class. Για πρώτη φορά, ένα μοντέλο με υψηλότερη λιανική αξία, ισχυρότερο brand και premium αίσθηση προσφέρεται με κόστος leasing αντίστοιχο ενός Audi A3. Και όταν η διαφορά στη δόση σχεδόν εξαφανίζεται, η Mercedes αποκτά σαφές προβάδισμα ως εταιρικό αυτοκίνητο για όσους αναζητούν κύρος, ποιότητα και ισχυρή αξία χρήσης. ❖

...για επιλεγμένα
μεταχειρισμένα!



Εύκολα, 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 Σκαμαγκά 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.

Τα δυνατά σημεία του Ford Puma: Χώροι, Κατανάλωση, Εξοπλισμός

Τα Δυνατά Σημεία του Ford Puma

Τα σημεία που αξίζει
να γνωρίζεις αν σκέφτεσαι
να το αγοράσεις

Το πιο πρακτικό μικρό SUV,
με άνετη καμπίνα &
πορτμπαγκάζ 536 λτ.
με MegaBox

4,2 λτ./100 χλμ.
στο ταξίδι, έως
1.000 χλμ.
με ένα γέμισμα



Η καλύτερη οδηγική
συμπεριφορά στην
κατηγορία, με ST
έκδοση 170 PS

Πλούσιος εξοπλισμός
από Titanium, με
οθόνη 12"

Είναι το πιο πρακτικό μικρό SUV της αγοράς, με άνετη καμπίνα και κορυφαίο πορτμπαγκάζ (536 λτ. με το «MegaBox»). Καίει ελάχιστα σε ταξίδι (4,2 λτ./100 χλμ.), βγάζει 1.000 χλμ. με ένα γέμισμα στον αυτοκινητόδρομο. Έχει την καλύτερη οδηγική συμπεριφορά στην κατηγορία του, ειδικά στην έκδοση ST των 170 PS. Έχει πλούσιο εξοπλισμό ακόμα και στην βασική έκδοση Titanium με τεράστια κεντρική οθόνη 12».



Είναι το πιο πρακτικό
μικρό SUV της αγοράς, με
άνετη καμπίνα και κορυ-
φαίο πορτμπαγκάζ (536 λτ. με το
«MegaBox»)

Κάθε αυτοκίνητο έχει αδύναμα σημεία, όμως υπάρχουν και εκείνα τα χαρακτηριστικά που μπορούν να το κάνουν να ξεχωρίσει απέναντι στον ανταγωνισμό. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο, στην ενότητα «Δυνατά Σημεία» εξετάζουμε νέα ή δημοφιλή μο-

ντέλα, αποκαλύπτοντας τα στοιχεία που έχουν πραγματική αξία για τον υποψήφιο αγοραστή. Όχι μόνο όπως τα παρουσιάζει ο κατασκευαστής, αλλά όπως προκύπτουν από την επαφή μας με το αυτοκίνητο, τις πραγματικές μετρήσεις και τη σύγκριση με τον ανταγωνισμό.

Το Ford Puma είναι ένα από τα πιο επιτυχημένα παραδείγματα επαναφοράς ενός ιστορικού ονόματος. Τη δεκαετία του '90 το γνωρίσαμε ως ένα μικρό coupe, όμως από το 2019 επέστρεψε ως μικρό SUV και



πολύ γρήγορα εξελίχθηκε σε best-seller για τη Ford. Η επιτυχία του δεν ήρθε τυχαία. Το Puma μπήκε σε μία από τις πιο ανταγωνιστικές κατηγορίες της αγοράς, αυτή των B-SUV, και κατάφερε να ξεχωρίσει συνδυάζοντας πρακτικότητα, οικονομία, οδηγική ευχαρίστηση και πλούσιο εξοπλισμό σε ένα πακέτο που παραμένει ιδιαίτερα δυνατό έως και σήμερα, μετά το τελευταίο facelift του μοντέλου το 2024.

Το πρώτο δυνατό σημείο του Ford Puma είναι η πρακτικότητα. Σε μία κατηγορία όπου πολλά μικρά SUV ποντάρουν κυρίως στην εμφάνιση και στο υπερυψωμένο αμάξωμα, το Puma καταφέρνει να κάνει την διαφορά στην καθημερινότητα. Η καμπίνα του είναι άνετη για μία οικογένεια ή τουλάχιστον τέσσερις ενήλικες επιβάτες, η ποιότητα κατασκευής είναι στιβαρή και η εργονομία δεν προβληματίζει, αλλά αντιθέτως διευκολύνει τον οδηγό και τους υπολοίπους. Μπορεί το πίσω κάθισμα να μην είναι το φαρδύτερο της κατηγορίας για τρεις ενήλικες, όμως για την καθημερινή χρήση μιας οικογένειας, οι χώροι είναι απολύτως επαρκείς.

Εκεί όμως που το Puma πραγματικά ξεφεύγει από τον μέσο όρο είναι στο πορ-

τμπαγκάζ. Η βασική χωρητικότητα φτάνει τα 456 λίτρα, τιμή ήδη πολύ υψηλή για μικρό SUV. Όμως το μεγάλο του όπλο είναι το MegaBox, ένας επιπλέον βαθύς αποθηκευτικός χώρος 80 λίτρων κάτω από το δάπεδο. Έτσι, η συνολική χωρητικότητα φτάνει τα 536 λίτρα, νούμερο που δεν ξεχωρίζει απλώς στην κατηγορία των μικρών SUV, αλλά μπορεί να βάλει δύσκολα ακόμα και σε μοντέλα μεγαλύτερης κατηγορίας.

Το MegaBox δεν είναι μόνο ένα «τρικ» για να μεγαλώνει ο αριθμός στα τεχνικά χαρακτηριστικά. Είναι πραγματικά χρήσιμο στην πράξη, γιατί μπορεί να φιλοξενήσει αντικείμενα που συνήθως δυσκολεύουν σε ένα συμβατικό πορτμπαγκάζ: βρεγμένες ομπρέλες, λασπωμένα παπούτσια, εξοπλισμό παραλίας, αθλητικά είδη ή ακόμα και πιο ψηλά αντικείμενα. Επειδή μάλιστα διαθέτει τάπα αποστράγγισης, μπορεί να καθαριστεί εύκολα με νερό, κάτι που δείχνει πως η Ford δεν σκέφτηκε απλώς τη χωρητικότητα, αλλά και την πραγματική χρήση.

Με λίγα λόγια, το Puma καταφέρνει να κάνει κάτι που δεν είναι καθόλου αυτονόητο: παραμένει μαζεμένο και ευέλικτο εξωτερικά, αλλά προσφέρει χώρους που θυμί-



ζουν μεγαλύτερο SUV. Αυτό από μόνο του είναι ένας από τους βασικούς λόγους που μπορεί να πείσει έναν οικογενειάρχη.



Καίει ελάχιστα σε ταξίδι (4,2 λτ./100 χλμ.), βγάζει 1.000 χλμ. με ένα γέμισμα στον αυτοκινητόδρομο

Το δεύτερο δυνατό σημείο του Ford Puma είναι η κατανάλωση, ειδικά στο ταξίδι. Ο 1.000άρης EcoBoost των 125 ίππων με ήπια υβριδική τεχνολογία 48V είναι ένας από τους πιο ολοκληρωμένους μικρούς turbo κινητήρες της αγοράς. Συνδυάζει τρικύλινδρη αρχιτεκτονική, ηλεκτρική υποβοήθηση και δυνατότητα απενεργοποίησης κυλίνδρου σε συνθήκες χαμηλού φορτίου, ώστε να περιορίζει την κατανάλωση όταν ο οδηγός κινείται με σταθερό ρυθμό.

Στην πράξη, αυτό φαίνεται κυρίως στον ανοιχτό δρόμο. Στις μετρήσεις μας, το Puma καίει μόλις 4,2 λτ./100 χλμ. στο ταξίδι, τιμή που θυμίζει περισσότερο diesel παρά βενζινοκίνητο μικρό SUV, αφού οι ανταγωνιστές του ξεπερνούν τα 5 λτ./100 χλμ. σε αντίστοιχες συνθήκες. Με ρεζερβουάρ 42 λίτρων, αυτό σημαίνει ότι μπορεί να αγ-

γίξει τα 1.000 χλμ. αυτονομίας με ένα γέμισμα στον αυτοκινητόδρομο, κάτι που το κάνει ιδανικό για όσους κάνουν συχνά διαδρομές εκτός πόλης ή ταξιδεύουν.

Η μέση κατανάλωση των 6,5 λτ./100 χλμ. παραμένει καλή για ένα βενζινοκίνητο μικρό SUV, ενώ στην πόλη τα 7,3 λτ./100 χλμ. κινούνται σε λογικά επίπεδα για την κατηγορία, αν και η ήπια υβριδική τεχνολογία δεν του επιτρέπει να κινηθεί ηλεκτρικά σε χαμηλές ταχύτητες. Το σημαντικό είναι ότι αυτή η οικονομία δεν έρχεται με αίσθηση νωχελικότητας. Οι 125 ίπποι και τα 170 Nm ροπής δίνουν στο Puma την απαραίτητη ελαστικότητα, με το ηλεκτρικό boost να βοηθά στις χαμηλές στροφές.

Οι επιδόσεις το επιβεβαιώνουν. Με το χειροκίνητο κιβώτιο, το 0-100 χλμ./ώρα ολοκληρώνεται σε 10,1 δλ., ενώ με το αυτόματο 7τάχυτο διπλού συμπλέκτη πέφτει στα 9,9 δλ. Ακόμα πιο σημαντικές για την καθημερινότητα είναι οι ρεπρίζ, με το αυτόματο να κάνει το 60-100 χλμ./ώρα σε 5,4 δλ. και το 80-120 χλμ./ώρα σε 7,0 δλ. Άρα, το Puma δεν είναι απλώς οικονομικό. Είναι οικονομικό χωρίς να χάνει τη «ζωντάνια» που περιμένεις από ένα Ford.



Έχει την καλύτερη οδηγική συμπεριφορά στην κατηγορία του, ειδικά στην έκδοση ST των 170 PS

Το τρίτο δυνατό σημείο του Ford Puma είναι η αίσθηση που αποπνέει στον δρόμο. Η Ford έχει χτίσει εδώ και χρόνια φήμη στα αυτοκίνητα με ευχάριστη οδική συμπεριφορά και το Puma συνεχίζει αυτή την παράδοση. Σε μία κατηγορία όπου πολλά SUV δίνουν προτεραιότητα στην άνεση και στην ουδέτερη αίσθηση, το Puma καταφέρνει να βάλει τον οδηγό περισσότερο στο παιχνίδι.

Η ανάρτηση είναι σχετικά σφιχτή, όμως όχι κουραστική. Περιορίζει αποτελεσματικά τις κλίσεις του αμαξώματος, προσφέρει καλό έλεγχο στις γρήγορες αλλαγές κατεύθυνσης και κάνει το αυτοκίνητο να δείχνει πιο άμεσο από τον μέσο όρο των B-SUV. Το τιμόνι είναι ακριβές, με σωστό βάρος και καλή πληροφόρηση, επιτρέποντας στον οδηγό να τοποθετήσει το αυτοκίνητο με αυτοπεποίθηση μέσα στη στροφή.

Τα φρένα είναι επίσης δυνατό σημείο, με το 100-0 χλμ./ώρα να ολοκληρώνεται σε 37,2 μέτρα, τιμή που ενισχύει την αίσθηση ασφάλειας. Σε συνδυασμό με την ευελιξία του αμαξώματος και τη σωστή ρύθμιση της ανάρτησης, το Puma είναι ένα από τα λίγα μικρά SUV που δεν νιώθουν απλώς σαν υπερυψωμένα μικρά αυτοκίνητα, αλλά σαν μοντέλα με πραγματικά «δουλεμένο» οδηγικό χαρακτήρα.

Αυτό γίνεται ακόμα πιο έντονο στην έκδοση ST των 170 ίππων. Εκεί το Puma αποκτά πιο σπορ προσανατολισμό, φυσικά πιο δυναμικές επιδόσεις και ακόμα πιο έντονη προσωπικότητα, χωρίς να παύει να αποτελεί πρακτικό SUV. Δεν είναι τυχαίο ότι η έκδοση ST θεωρείται μία από τις πιο



ενδιαφέρουσες προτάσεις για όποιον θέλει μικρό SUV, αλλά δεν θέλει να εγκαταλείψει την οδηγική ευχαρίστηση. Με λίγα λόγια, το Puma δεν είναι μόνο πρακτικό και οικονομικό, αλλά είναι και το πιο οδηγοκεντρικό μοντέλο της κατηγορίας του.



Έχει πλούσιο εξοπλισμό ακόμα και στην βασική έκδοση Titanium με τεράστια κεντρική οθόνη 12"

Το τέταρτο δυνατό σημείο του Ford Puma είναι ο εξοπλισμός του. Ακόμα και από τη βασική έκδοση Titanium, το μικρό SUV της Ford δεν δίνει την αίσθηση «γυμνής» έκδοσης εισόδου στη γκάμα. Αντίθετα, προσφέρει στοιχεία άνεσης, τεχνολογίας και ασφάλειας που καλύπτουν πλήρως τις καθημερινές ανάγκες.

Στο εσωτερικό, τελευταίο facelift ήταν καθοριστικό, αφού ξεχωρίζει το νέο ψηφιακό περιβάλλον με την μεγάλη κεντρική οθόνη αφής 12" του συστήματος infotainment SYNC, η οποία υποστηρίζει Apple CarPlay και Android Auto και ψηφιακός πίνακας οργάνων 12,8". Η τεχνολογική αναβάθμιση είναι ουσιαστική, γιατί



κάνει το Puma να δείχνει φρέσκο απέναντι σε νεότερους ανταγωνιστές.

Η Titanium περιλαμβάνει επίσης κλιματισμό, κάμερα οπισθοπορείας, αυτόματα LED φώτα ακόμα και στη μεγάλη σκάλα, Cruise Control και όλα τα βασικά συστήματα υποβοήθησης και ασφάλειας. Αυτά είναι στοιχεία που χρησιμοποιεί κανείς καθημερινά και δεν χρειάζεται να ανέβει σε ακριβότερη έκδοση για να τα αποκτήσει. Έτσι, το Puma διατηρεί δυνατό value-for-money χαρακτήρα, ειδικά αν συνυπολογίσει κανείς την τιμή εκκίνησης (από 21.528 ευρώ) και την πρακτικότητα που προσφέρει.

Τέλος, μην ξεχνάμε πως σημαντικό πλεονέκτημα αποτελεί και η 8-ετής εργοστασιακή εγγύηση, μία από τις μεγαλύτερες που προσφέρονται σήμερα στην αγορά. Δεν είναι απλώς ένα επιπλέον εμπορικό επιχείρημα, αλλά ένα στοιχείο που μπορεί να παίξει ρόλο στην τελική απόφαση αγοράς. Μειώνει το άγχος του ιδιοκτήτη, ενισχύει την αίσθηση αξιοπιστίας και βοηθά στη διατήρηση της μεταπωλητικής αξίας.

Συνολικά, το Ford Puma παραμένει ένα από τα πιο ολοκληρωμένα μικρά SUV της αγοράς. Είναι πρακτικό όσο λίγα, με κορυφαίο πορτμπαγκάζ και έξυπνο MegaBox,

ταξιδεύει με εξαιρετικά χαμηλή κατανάλωση, προσφέρει την καλύτερη οδηγική συμπεριφορά στην κατηγορία και διαθέτει πλούσιο εξοπλισμό από τη βασική έκδοση. Δεν είναι τυχαίο, λοιπόν, ότι εξελίχθηκε σε best-seller για τη Ford. Για όποιον ψάχνει ένα μικρό SUV που να μην κάνει μόνο μία δουλειά καλά, αλλά να τα συνδυάζει όλα χωρίς συμβιβασμούς, το Puma παραμένει μία από τις πιο δυνατές επιλογές.

Συμπέρασμα

Το Ford Puma παραμένει ένα από τα πιο ολοκληρωμένα μικρά SUV της αγοράς. Είναι πρακτικό όσο λίγα, με κορυφαίο πορτμπαγκάζ και έξυπνο MegaBox, ταξιδεύει με εξαιρετικά χαμηλή κατανάλωση, προσφέρει την καλύτερη οδηγική συμπεριφορά στην κατηγορία και διαθέτει πλούσιο εξοπλισμό από τη βασική έκδοση. Δεν είναι τυχαίο, λοιπόν, ότι εξελίχθηκε σε best-seller για τη Ford. Για όποιον ψάχνει ένα μικρό SUV που να μην κάνει μόνο μία δουλειά καλά, αλλά να τα συνδυάζει όλα χωρίς συμβιβασμούς, το Puma παραμένει μία από τις πιο δυνατές επιλογές.. ❖

Ο ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΒΟΗΘΟΣ ΚΑΘΕ ΟΔΗΓΟΥ!

Βρες στην Αττική τον καλύτερο επαγγελματία
της περιοχής που σε ενδιαφέρει

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



Citroen C4 Hybrid 145 PS **vs** VW T-Roc eTSI 116 PS



Το VW έχει διπλάσια εγγύηση (10 χρόνια), όμως το Citroen προσφέρεται σε πολύ καλύτερη τιμή. Είναι και τα δύο ήπια υβριδικά με παρόμοια κατανάλωση, όμως το C4 Hybrid των 145 PS είναι πολύ πιο γρήγορο (0-100 σε 8,4 δλ. αντί 10,7 δλ.). Εξίσου ευρύχωρα στην καμπίνα, όμως το T-Roc έχει αρκετά μεγαλύτερο πορτμπαγκάζ (475 λτ.). Στις αντίστοιχες εισαγωγικές εκδόσεις εξοπλισμού, το Citroen είναι πληρέστερο.

Η κατηγορία των μικρομεσαίων οικογενειακών παραμένει ζωντανή, παρά την κατακόρυφη άνοδο πωλήσεων των SUV τα τελευταία χρόνια, ενώ ένα από τα μοντέλα που βρίσκεται σταθερά σε αυτήν την κατηγορία είναι το Citroen C4. Έχει ενδιαφέρον, λοιπόν, να το τοποθετήσουμε απέναντι σε ένα δημοφιλές μικρομεσαίο οικογενειακό SUV,

όπως το νέο VW T-Roc, ώστε να διαπιστώσουμε αν υπάρχει πραγματικός μετρήσιμος λόγος να επιλέξεις ένα SUV αντί ενός hatchback.

Συγκρίνουμε και αξιολογούμε αυτά τα δύο μοντέλα, με βασικά κριτήρια την τιμή, την εγγύηση κατασκευαστή, τις επιδόσεις, την πραγματική κατανάλωση, την ευρυχωρία τους και τον εξοπλισμό ➤



τους. Με αυτό τον τρόπο θα φανεί τόσο ποιο αυτοκίνητο είναι καλύτερο συνολικά, ενώ επίσης το πόσο καλά τα πάνε σε κάθε τομέα ξεχωριστά. Μιας και το VW T-Roc eTSI των 116 PS είναι αρκετά ακριβότερο (ακόμα πιο ακριβό με τους 150 PS), επιλέγουμε το ισχυρότερο Citroen C4 Hybrid των 145 PS (αντί του βασικού των 110 PS) στην εισαγωγική έκδοση εξοπλισμού, για να βρίσκονται πιο κοντά σε τιμή.

Αρχικά, ακόμα και το ισχυρότερο Citroen C4 Hybrid των 145 PS είναι αρκετά πιο φθινό από το VW T-Roc των 116 PS, δίνοντάς του ένα ισχυρό προβάδισμα. Παρόλα αυτά, η VW πλέον έχει επεκτείνει την εγγύηση της στα 10 χρόνια, κάτι που σημαίνει πως το T-Roc έχει την διπλάσια από το C4 Hybrid (5 χρόνια).

Αν και τα δύο είναι ήπια υβριδικά, το Citroen C4 Hybrid έχει ενισχυμένες υβριδικές ικανότητες, αφού μπορεί να κινηθεί αμιγώς ηλεκτρικά σε χαμηλές ταχύτητες και χαμηλά φορτία γκαζιού, σε αντίθεση με το VW T-Roc, όπου ο ηλεκτροκινητήρας λειτουργεί απλώς υποστηρικτικά μαζί με τον βενζινοκινητήρα. Πάντως, σημειώνουν σχεδόν την ίδια κατανάλωση σε κάθε συνθήκη. Καίνε και τα δύο κο-

ντά στα 6,5 λτ./100 χλμ. σε αστικό περιβάλλον, ενώ σε ταξίδι με 100 χλμ./ώρα σημειώνουν 5,2 λτ./100 χλμ. Κάπως έτσι, η μέση κατανάλωσή τους σε μικτό κύκλο υπολογίζεται στα 7-7,2 λτ./100 χλμ., ελάχιστα πιο χαμηλή στο Citroen.

Όσον αφορά τις επιδόσεις επιτάχυνσης, το ισχυρότερο Citroen είναι ξεκάθαρα πιο γρήγορο, κάτι που γίνεται άμεσα αισθητό ακόμα κι από τον μέσο οδηγό. Κάνει το 0-100 σε 8,4 δλ., ενώ η ρεπρίζ των 80-120 χλμ./ώρα ολοκληρώνεται σε 5,5 δλ., αποδεικνύοντας ότι προσπερνάει γρήγορα και με ασφάλεια. Από την άλλη, για να ολοκληρώσει αυτές τις μετρήσεις το T-Roc, χρειάζεται 10,7 δλ. και 8,7 δλ., αντίστοιχα. Επισημαίνουμε πως και τα δύο μοντέλα χρησιμοποιούν αυτόματα κιβώτια διπλού συμπλέκτη.

Περνώντας στην καμπίνα, καταλαβαίνουμε πως το SUV αμάξωμα δεν σημαίνει πάντοτε περισσότεροι χώροι. Τα δύο μοντέλα μπορούν να χαρακτηριστούν εξίσου ευρύχωρα, με το Citroen C4 να προσφέρει ελάχιστα παραπάνω χώρο μπροστά από τα γόνατα των πίσω και το VW T-Roc να προσφέρει ελάχιστα παραπάνω χώρο πάνω από το κεφάλι τους. Η σημαντικότερη διαφορά εντοπίζεται στο πορ-

■ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΔΟΚΙΜΗ Citroen C4 Hybrid 145 PS vs VW T-Roc eTSI 116 PS

τμπαγκάζ, με αυτό στο T-Roc να είναι αρκετά μεγαλύτερο στα 475 λτ. Δεδομένου πως αυτό στο Citroen υπολογίζεται στα 380 λτ., το T-Roc θα χωρέσει μία βαλίτσα και ένα μεγάλο σακίδιο επιπλέον.

Η εισαγωγική έκδοση εξοπλισμού για το Citroen C4 Hybrid 145 PS είναι η

Plus, ενώ για το VW T-Roc eTSI 116 PS η Trend. Σε αυτές, το Citroen εμφανίζεται πληρέστερο. Πέραν όλων όσων προσφέρει το VW, διαθέτει διζωνικό αντί για κλιματισμό μίας ζώνης, κάμερα οπισθοπορείας και ηλεκτρικά αναδιπλούμενους καθρέπτες.

Μάρκα/Μοντέλο	CITROEN C4	VOLKSWAGEN T-ROC
Έκδοση μοντέλου	CITROEN C4 Hybrid Automatic 145 PS	VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 eTSI DSG 7 116 PS
Βαθμολογία	88%	84%
Κατηγορία μοντέλου	Μικρομεσαία Βενζίνη	Μικρομεσαία SUV Βενζίνη
Model Year	2025	2025
Είδος Κινητήρα	Mild hybrid	Mild hybrid
Κυβικά (κ.εκ.)	1199	1498
Ιπποδύναμη (PS)	145	116
Κιβώτιο	Automatic	Automatic
Αριθμός σχέσεων	6	7
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ	ΕΜΠΡΟΣ
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100χλμ.)	7	7,2
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	962	962
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	17,5	16
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,36	1,38
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	380	475
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	8,4	10,7
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	210	196
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	36,9	35,9
Εγγύηση (χρόνια)	5	10
Τιμή	24.900€	28.590€

■ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΔΟΚΙΜΗ Citroen C4 Hybrid 145 PS vs VW T-Roc eTSI 116 PS



Το C4 Hybrid ακροβατεί μεταξύ ενός coupe και ενός SUV αμαξώματος.

Παρόλο που και τα δύο είναι mild hybrid, μόνο το Citroen μπορεί να κινηθεί ηλεκτρικά για μικρά διαστήματα.



Το T-Roc εξελίχθηκε αισθητικά στην νέα του γενιά και «ανέβηκε» στην κατηγορία των μικρομεσαίων SUV.

Για πρώτη φορά mild hybrid το VW, αλλά ο ηλεκτροκινητήρας απλώς υποστηρίζει τον πάντοτε «πρωταγωνιστή» βενζινοκινητήρα.



Ποιο είναι καλύτερο σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις;

Μάρκα/Μοντέλο	CITROEN C4	VOLKSWAGEN T-ROC
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	6,5	6,7
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	5,2	5,2
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	7	7,2
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	962	962
Κατανάλωση	85%	85%

Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	17,5	16
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	4,5	5,5
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,36	1,38
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	380	475
Χώροι	71%	75%

Είδος	Mild hybrid	Mild hybrid
Κυβικά (κ.εκ.)	1199	1498
Μέγιστη ισχύς (PS)	145	116
Μέγιστη ροπή (Nm)	230	220
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	8,4	10,7
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	5,5	8,7
Κινητήρας - Επιδόσεις	77%	72%
Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	5	10
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)	12	12
Χρώμα (χρόνια)	3	3
Εγγύηση αντιπροσωπείας	71%	90%

Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)		
Μήκος (μέτρα)	4,35	4,37
Πλάτος (μέτρα)	1,83	1,83
Ύψος (μέτρα)	1,52	1,57
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,67	2,63
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	50	50
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	15,6	
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1403	1465

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)		
Κυβικά εκατοστά	1199	1498
Μέγιστη ισχύς (PS)	145	116
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)	5500	5000
Ροπή (Nm)	230	220
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)	1750	1500

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)		
Νόρμα EU	EU6	EU6
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	4,7	5,5
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	106	125



Η καμπίνα του C4 χαρακτηρίζεται από την πρακτικότητα και την άνεση, με τα Citroen Advanced Comfort καθίσματα.



Το πορτμπαγκάζ έχει χωρητικότητα 380 λτ., λόγω της coupe σιλουέτας.



Το εσωτερικό του T-Roc αποπνέει πιο premium αίσθηση, αν και με λιγότερο πλούσιο βασικό εξοπλισμό.



Πολύ μεγαλύτερο το πορτμπαγκάζ του VW, στα 475 λτ.

Ποιο ξεχωρίζει σε εξοπλισμό ασφαλείας και άνεσης;

Μάρκα/Μοντέλο	CITROEN C4	VOLKSWAGEN T-ROC
Εξοπλισμός Άνεσης		
Air Condition	Οχι	Οχι
Κλιματισμός	2-zone	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Ναι	Οχι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι	Ναι
Κεντρικό κλείδωμα	Ναι	Ναι
Keyless entry	Οχι	Οχι
Προβολείς ομίχλης	Οχι	Οχι
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι	Οχι
Κάμερες 360 μοιρών	Οχι	Οχι
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)	Οχι	Οχι
Προβολείς με λειτουργία corner assist	Οχι	Οχι
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	Οχι	Οχι
Θερμαινόμενα καθίσματα	Οχι	Οχι
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι	Ναι
Σπορ καθίσματα	Οχι	Οχι
Δερμάτινες επενδύσεις	Οχι	Οχι
Ζάντες ελαφρού κράματος	Οχι	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	195/60 R18	225/60 R16
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	Οχι	Οχι
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	10"	10,3"
Ambient φωτισμός καμπίνας	Οχι	Οχι
Navigation	Οχι	Οχι
Εξοπλισμός Ασφάλειας		
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 (Αντισλιν)	Ναι	Ναι
Βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα	Ναι	Ναι
Συναγερμός	Οχι	Οχι
Hill Assist	Ναι	Ναι
Σύστημα Lane assist	Ναι	Ναι
Σύστημα αυτόματου φρεναρίσματος	Ναι	Ναι
Προειδοποίηση τυφλού σημείου	Οχι	Ναι
Σύστημα αναγνώριση σημάτων Κ.Ο.Κ.	Ναι	Ναι
Προειδοποίηση κόπωσης οδηγού	Ναι	Ναι



Η ήπια υβριδική Tonale πλέον ονομάζεται Ibrida, κέρδισε 15 PS και ο turbo 1.500άρης συνεργάζεται πιο ομαλά με τον ηλεκτροκινητήρα. Η κατανάλωση πέφτει στα 5,8 λτ./100 χλμ. στην πόλη και το 0-100 ολοκληρώνεται σε 8,7 δλ. Το συναίσθημα δεν αναιρεί την λογική: Έχει ευρύχωρη καμπίνα με πιο προσεγμένα υλικά και πορτμπαγκάζ 500 λτ. Αναμφίβολα premium και πλούσια εξοπλισμένη από την βασική έκδοση.

Alfa Romeo Tonale Ibrida 175 PS: Συναίσθημα και Λογική

Η Tonale υπήρξε το μοντέλο που έφερε την Alfa Romeo στο πολυσύχναστο κέντρο της αγοράς. Έπρεπε να φορέσει το σχήμα που ζητά η εποχή, χωρίς να μοιάζει με ακόμη ένα ουδέτερο SUV, και ταυτόχρονα να υπηρετήσει μια μάρκα που κρίνεται αυστηρότερα από κάθε άλλη όταν παρουσιάζει ένα νέο μοντέλο.

Τέσσερα χρόνια μετά την πρώτη της εμφάνιση, η ανανέωση διορθώνει, δυναμώνει και εξευγενίζει την Tonale, κρατώντας αναλλοίωτο το στοιχείο που ποτέ δεν της έλειψε: την προσωπικότητα.

Σχεδιαστικά, χωρίς εκπλήξεις, η Alfa Romeo Tonale αποτελεί ένα από τα πιο

κομψά και ιδιαίτερα μοντέλα της κατηγορίας των C-SUV. Εκεί στο Centro Stile – όπου ο Αλέξανδρος Λιώκης ηγήθηκε ώστε να «πετύχει» ένα δύσκολο εγχείρημα – κατάφεραν να μεταφέρουν την ιταλική φινέτσα μίας «Alfa» σε ένα σχήμα αμαξώματος που μέχρι πρότινος έμοιαζε αντιφατικό με την ιστορία της μάρκας. Αυτό είναι το «ατού» της, αφού πριν αξιολογήσεις τεχνολογία και επιδόσεις, έχει ήδη δημιουργήσει την επιθυμία.

Το νέο εμπρός μέρος είναι το κέντρο βάρους του facelift. Το τριγωνικό Scudetto – η χαρακτηριστική γρίλια της ιταλικής φίρμας – απέκτησε καθαρότερο, τρισδιάστατο μοτίβο με αναφορές στην 33 Stradale,



Το ήπια υβριδικό μηχανικό σύνολο κέρδισε 15 PS και το σύστημα διαχείρισης πλέον κάνει την συνεργασία βενζινοκινητήρα και ηλεκτροκινητήρα πιο ομαλή.

ενώ οι μεγαλύτερες κάτω ψευδο-εισαγωγές αέρα και οι διπλές εσοχές στα άκρα θυμίζουν τη θεατρικότητα των Giulia GTA και GTAm. Η πινακίδα μετακινήθηκε από το πλάι στο κέντρο, μια λεπτομέρεια που θα συζητηθεί από τους παραδοσιακούς Alfisti, αλλά δίνει μεγαλύτερη συμμετρία και συνδέει οπτικά την Tonale με τη νεότερη Junior.

Οι χαρακτηριστικοί προβολείς παραμένουν λεπτοί και επιθετικοί με την «αγριεμένη» φωτεινή υπογραφή τους και το καπό να κατεβαίνει χαμηλά ανάμεσά τους. Ο κοντύτερος εμπρός πρόβολος και ο ανασχεδιασμένος προφυλακτήρας μειώνουν οπτικά τον όγκο της μύτης. Στο πλάι, η σχεδίαση αλλάζει λιγότερο και αυτό είναι μάλλον καλό. Η έντονη καμπύλη πάνω από τους πίσω τροχούς και η οροφή που χαμηλώνει προς την πέμπτη πόρτα εξακολουθούν να δίνουν κίνηση ακόμη και όταν το αυτοκίνητο εί-

ναι σταματημένο.

Ταυτόχρονα, διατίθενται νέα σχέδια ζαντών από 17 έως 20 ίντσες, με τις ελαφρύτερες σφυρήλατες 20άρες της Sport Speciale να γεμίζουν ιδανικά τους θόλους και συμβάλλουν σε φαρδύτερο «πάτημα».

Πίσω, η φωτεινή υπογραφή τριών καμπύλων στοιχείων παραμένει το πιο αναγνωρίσιμο σημείο. Οι αλλαγές περιορίζονται σε σκουρόχρωμα λογότυπα και σε διαφορετικές λεπτομέρειες ανά έκδοση, επειδή η αρχική σύνθεση δεν είχε ανάγκη από ανακατασκευή. Τρεις νέες αποχρώσεις —Rosso Brera, Verde Monza και Giallo Ocra— προσθέτουν ακόμη περισσότερη ιταλική φινέτσα, με τη δυνατότητα μαύρης οροφής να τονίζει τη χαμηλή γραμμή των παραθύρων.

Η καμπίνα διατηρεί το ταμπλό στραμμένο προς τον οδηγό, το βαθύ «Cannocchiale» του ψηφιακού πίνακα



οργάνων και το κουμπί εκκίνησης πάνω στο τιμόνι. Η βασική αρχιτεκτονική δεν άλλαξε, όμως νέα υλικά, φινιρίσματα και χρωματικοί συνδυασμοί ενισχύουν την premium αίσθηση. Η ποιότητα είναι υψηλή στα σημεία που αγγίζει συχνότερα το χέρι και η συναρμογή πειστική, παρότι χαμηλότερα υπάρχουν σκληρότερες επιφάνειες που θυμίζουν ότι το ύψος προηγείται ορισμένες φορές της απόλυτης υλικής πολυτέλειας.

Η πιο ουσιαστική αλλαγή είναι η νέα κεντρική κονσόλα. Ο ψηλός λεβιές του κιβωτίου έδωσε τη θέση του σε περιστροφικό επιλογέα, απελευθερώνοντας χώρο και καθαρίζοντας την εικόνα. Ευτυχώς, τα μεγάλα σταθερά paddles από αλουμίνιο παραμένουν πίσω από το τιμόνι και λειτουργούν ως μια μικρή καθημερινή υπενθύμιση ότι βρίσκεσαι σε Alfa Romeo, ακόμη κι όταν η διαδρομή περιορίζεται από το σπίτι στο γραφείο.

Ακόμα κι αν δεν είναι πλήρως υβριδικό, μπορεί να κινηθεί μόνο ηλεκτρικά για μικρά διαστήματα. Το φαρδύτερο μετατόχιο πλέον καθυστερεί την εμφάνιση υποστροφής και ενισχύει την πρόσφυση.

Μπορεί να μην διεκδικεί μία θέση ανάμεσα στα πιο ευρύχωρα μοντέλα της κατηγορίας της, όμως η Tonale παραμένει «οικογενειακή», με τους χώρους της να βρίσκονται κοντά στον μέσο όρο των C-SUV. Μοναδικός «συμβιβασμός» ο κάπως περιορισμένος χώρος πάνω από το κεφάλι των πίσω, κάτι που θα απασχολήσει μόνο τους ψηλούς.

Το facelift της Tonale δεν περιορίζεται στην σχεδίαση και το εσωτερικό του. Ακόμα και κάτω από το καπό, η ήπια υβριδική Ibrida κέρδισε 15 PS και η συνεργασία βενζινοκινητήρα και ηλεκτροκινητήρα έγινε πιο ομαλή.

Κάτω από το καπό βρίσκεται ο τετρακύλινδρος turbo βενζίνης των 1.469 κ.εκ., ο οποίος λειτουργεί σε κύκλο Miller και χρησιμοποιεί υπερσυμπιεστή μεταβλητής γεωμετρίας. Ο βενζινοκινητήρας συνεργάζεται με ηλεκτροκινητήρα 20 PS και 55 Nm, ενσωματωμένο στο 7τάχυτο κι-



Η έντονη καμπύλη πάνω από τους πίσω τροχούς και η οροφή που χαμηλώνει προς την πέμπτη πόρτα εξακολουθούν να δίνουν κίνηση στο σχήμα της.



Το τριγωνικό Scudetto – η χαρακτηριστική γρίλια της ιταλικής φίρμας – απέκτησε καθαρότερο, τρισδιάστατο μοτίβο με αναφορές στην 33 Stradale.

βώτιο διπλού συμπλέκτη DDCT. Η συνδυαστική ισχύς φτάνει πλέον τους 175 PS, ενώ τα 240 Nm είναι διαθέσιμα μόλις από τις 1.500 σ.α.λ. και περνούν αποκλειστικά στους εμπρός τροχούς.

Η διάταξη του ηλεκτροκινητήρα μέσα στο κιβώτιο επιτρέπει σύντομες ηλεκτρικές μετακινήσεις σε χαμηλές ταχύτητες, ηλεκτρικό ρολάρισμα και ανάκτηση ενέργειας χωρίς εξωτερική φόρτιση. Δεν πρόκειται για full hybrid που θα διασχί-

σει μεγάλα τμήματα της πόλης με σβηστό κινητήρα, αλλά για ένα εξελεγμένο mild hybrid που αφαιρεί φορτίο από τον βενζινοκινητήρα στα σημεία όπου εκείνος ζορίζεται περισσότερο.

Ο γρηγορότερος εγκέφαλος διαχείρισης είναι εξίσου σημαντικός με τους επιπλέον ίππους. Οι μεταβάσεις ανάμεσα σε ηλεκτρική και θερμική λειτουργία είναι πιο ομαλές, οι μικρές καθυστερήσεις του προηγούμενου συνόλου έχουν περιοριστεί και το DDCT δείχνει λιγότερο αναποφάσιστο στο σταμάτα-ξεκίνα.

Για να ολοκληρωθεί η ολική ανανέωση του μοντέλου και να τονιστεί πως δεν πρόκειται για άλλο ένα facelift χωρίς ουσία, η Ιταλοί ραφινάρουν και το «στήσιμο» της Tonale που αποκτά φαρδύτερα μετατρόχια, που βελτιώνουν την πρόσφυση και περιορίζουν την υποστροφή.

As δούμε τον πίνακα που συνοψίζει τις μετρήσεις και τους βασικούς τομείς αξιολόγησης της ανανεωμένης Alfa Romeo Tonale Ibrida 175 PS.



■ ΔΟΚΙΜΗ ALFA ROMEO TONALE 1.5 DDCT MHEV 175PS

Μάρκα/Μοντέλο	ALFA ROMEO TONALE	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	ALFA ROMEO TONALE 1.5 Ddct Mhev 175ps				
Βαθμολογία	89%				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρομεσαία SUV Βενζίνη				
Model Year	2025				
Είδος Κινητήρα	Mild hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	1469				
Ιπποδύναμη (PS)	175				
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων	7				
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100χλμ.)	7,5	6,5	CITROEN C3 AIRCROSS Hybrid Automatic 145ps	9,5	CUPRA TERRAMAR 1.5 eTSI DSG 150ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	846	1000	AUDI Q3 SUV TFSI Hybrid S tronic 150ps	738	SUBARU CROSSTREK e-BOXER AWD 136ps
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	15,5	24	OPEL FRONTERA 1.2T HYBRID 145ps	11	AUDI A3 SPORTBACK allstreet 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,38	1,43	PEUGEOT 3008 Hybrid e-DCS6 145ps		
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	500	652	VOLKSWAGEN TIGUAN 1.5 eTSI 150 PS DSG7 150ps	315	SUBARU CROSSTREK e-BOXER AWD 136ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	8,7	8,6	CUPRA FORMENTOR 1.5 eTSI DSG MHEV 150ps	12,1	KIA XCEED 1.0T 48V Hybrid 7DCT 115ps
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	212	221	AUDI A3 SPORTBACK allstreet 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps	180	SUZUKI S-CROSS 1.4T HYBRID 48V AUTO ALLGRIP MY 2025 110ps
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	34,5	34,5	ALFA ROMEO TONALE 1.5 DDCT MHEV 175ps		
Εγγύηση (χρόνια)	4				
Τιμή	36.190€				



Η καμπίνα διατηρεί το ταμπλό στραμμένο προς τον οδηγό, το βαθύ «Cannocchiale» του ψηφιακού πίνακα οργάνων και το κουμπί εκκίνησης πάνω στο τιμόνι.



Στάνταρ είναι ο ψηφιακός πίνακας οργάνων 12,3 ιντσών.



Το Alfa Connect των 10,25 ιντσών διαθέτει ασύρματο Apple CarPlay και Android Auto.

Η Tonale συγκέντρωσε συνολική βαθμολογία 89%. Ξεκινώντας από την κατανάλωση, τα 7,5 λτ./100 χλμ. σε μικτό κύκλο οδήγησης αποδεικνύουν πως το 48βολτο σύστημα δουλεύει ουσιαστικά, ακόμα κι αν δεν φτάνει τα νούμερα ενός πλήρως υβριδικού μοντέλου. Ακόμα κι έτσι, όμως, στην πόλη όπου ο ηλεκτροκινητήρας παίρ-

νει τα ντάνια, το νούμερο πέφτει και κάτω από τα 6 λτ./100 χλμ. χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια.

Τα συγκρατημένα νούμερα κατανάλωσης δεν συνοδεύονται από «νωχελίκτητα» στο γκάζι. Αξιολογώντας την ως αυτό που είναι, δηλαδή ένα οικογενειακό καθημερινό SUV, τα 8,7 δλ. για το

Κάτω από το καπό βρίσκεται ο τετρακύλινδρος turbo βενζίνης των 1.469 κ.εκ., ο οποίος συνεργάζεται με έναν ηλεκτροκινητήρα ενσωματωμένο στο αυτόματο DDCT κιβώτιο.



Κοντά στο τιμόνι βρίσκεται ο διακόπτης “DNA” της Alfa Romeo, από όπου επιλέγεται το προφίλ οδήγησης (Dynamic, Normal, Advanced Efficiency).

0-100 είναι απολύτως πειστικά. Το πραγματικά κορυφαίο νούμερο, πάντως, έρχεται από τα τετραπίστονα φρένα στις κορυφαίες εκδόσεις: 34,5 μ. για την ακινητοποίηση από τα 100 χλμ./ώρα. Επίδοση-ρεκόρ απέναντι στους άμεσους αντιπάλους του.

Περνώντας στους χώρους της, θα φιλο-



Η νέα κεντρική κονσόλα πλέον φέρει περιστροφικό επιλογή ταχυτήτων αντί για λεβιέ, απελευθερώνοντας χώρο και καθαρίζοντας την εικόνα.

Ξενήσει με άνεση μία οικογένεια ή τέσσερις ενήλικες (1,38 μ. φάρδος πίσω καθίσματος), προσφέροντας μάλιστα 15,5 εκ. μπροστά από τα γόνατα ενός μέσου επιβάτη που θα καθίσει πίσω. Παράλληλα, με 500 λτ. χωρητικότητα στο πορτμπαγκάζ, μία οικογένεια θα πάρει μαζί της όλα όσα χρειάζεται σε ένα ενδεχόμενο ταξίδι.

Μάρκα/Μοντέλο	ALFA ROMEO TONALE	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	5,8	5,5	CITROEN C3 AIRCROSS Hybrid Automatic 145ps	9,5	MAZDA CX-30 e-Skyaktiv X AT6 186ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	6,5	4,5	CITROEN C3 AIRCROSS Hybrid Automatic 145ps	6,5	ALFA ROMEO TONALE 1.5 DDCT MHEV 175ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	7,5	6,5	CITROEN C3 AIRCROSS Hybrid Automatic 145ps	9,5	CUPRA TERRAMAR 1.5 eTSI DSG 150ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	846	1000	AUDI Q3 SUV TFSI Hybrid S tronic 150ps	738	SUBARU CROSSTREK e-BOXER AWD 136ps
Κατανάλωση	81%				
Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	15,5	24	OPEL FRONTERA 1.2T HYBRID 145ps	11	AUDI A3 SPORTBACK allstreet 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	3,2	9,5	CITROEN C3 AIRCROSS Hybrid Automatic 145ps	2,6	SUZUKI S-CROSS 1.4T HYBRID 48V AUTO ALLGRIP MY 2025 110ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,38	1,43	PEUGEOT 3008 Hybrid e-DCS6 145ps	1,33	OPEL FRONTERA 1.2T HYBRID 145ps
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	500	652	VOLKSWAGEN TIGUAN 1.5 eTSI 150 PS DSG7 150ps	315	SUBARU CROSSTREK e-BOXER AWD 136ps
Χώροι	74%				
Είδος	Mild hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	1469				
Μέγιστη ισχύς (PS)	175	186	MAZDA CX-30 e-Skyaktiv X AT6 186ps	110	SUZUKI S-CROSS 1.4T HYBRID 48V AUTO ALLGRIP MY 2025 110ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	240	270	MERCEDES GLA 200 163ps	182	SUBARU CROSSTREK e-BOXER AWD 136ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	8,7	8,6	CUPRA FORMENTOR 1.5 eTSI DSG MHEV 150ps	12,1	KIA XCEED 1.0T 48V Hybrid 7DCT 115ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	5,5	5,5	ALFA ROMEO TONALE 1.5 DDCT MHEV 175ps	9	KIA XCEED 1.0T 48V Hybrid 7DCT 115ps
Κινητήρας - Επιδόσεις	74%				

■ ΔΟΚΙΜΗ ALFA ROMEO TONALE 1.5 DDCT MHEV 175PS

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	4	10	AUDI A3 SPORTBACK allstreet 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps	2	MERCEDES GLA 200 163ps
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)	8				
Χρώμα (χρόνια)	3				
Εγγύηση αντιπροσωπείας	68%				
Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,52				
Πλάτος (μέτρα)	1,84				
Ύψος (μέτρα)	1,6				
Μεταξόνιο (μέτρα)	1,64				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	55	55	ALFA ROMEO TONALE 1.5 DDCT MHEV 175ps	43	MERCEDES GLA 200 163ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	15,6	22	SUBARU CROSSTREK e-BOXER AWD 136ps	13,5	MERCEDES GLB 200 163ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1600	1344	OPEL FRONTERA 1.2T HYBRID 145ps	1674	JEEP COMPASS 1.2 DCT-6 FWD E-HYBRID 145ps
Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά	1469				
Μέγιστη ισχύς (PS)	175	186	MAZDA CX-30 e-Skyaktiv X AT6 186ps	110	SUZUKI S-CROSS 1.4T HYBRID 48V AUTO ALLGRIP MY 2025 110ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)					
Ροπή (Nm)	240	270	MERCEDES GLA 200 163ps	182	SUBARU CROSSTREK e-BOXER AWD 136ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)					
Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	5,8	5,3	CITROEN C3 AIRCROSS Hybrid Automatic 145ps	7,7	SUBARU CROSSTREK e-BOXER AWD 136ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	129	118	OPEL FRONTERA 1.2T HYBRID 145ps	174	SUBARU CROSSTREK e-BOXER AWD 136ps



Οι χαρακτηριστικοί προβολείς παραμένουν λεπτοί και επιθετικοί με την «αγριεμένη» φωτεινή υπογραφή τους.

Γι' αυτό και η Tonale αποτελεί ένα πραγματικό «dual-purpose» SUV, που δεν «τιμωρεί» στην καθημερινότητα ή στην πόλη και δεν περιορίζει όταν βγεις έξω από αυτήν.

Η Alfa Romeo Tonale Ibrida ξεκινάει από 36.190 ευρώ στην εισαγωγική ομίληση έκδοση Ibrida και καλύπτεται από τετραετή εγγύηση (ή 60.000 χλμ.). Η χρονική διάρκεια είναι επαρκής για πολλούς, όμως το χιλιομετρικό όριο είναι σχετικά περιορισμένο για όσους ταξιδεύουν πολύ.

Alfa Romeo Tonale. Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις.

As δούμε αναλυτικά τι έδειξαν οι μετρήσεις μας στην κατανάλωση, στις επιδόσεις και στους χώρους της ανανεωμένης Alfa Romeo Tonale Ibrida 175 PS.

Η αναβάθμιση του υβριδικού συνόλου

δεν πρόσθεσε μόνο 15 ίππους. Έκανε την Tonale αισθητά πιο φειδωλή, με τη μέση κατανάλωση της δοκιμής, όπως είπαμε, να διαμορφώνεται στα 7,5 λτ./100 χλμ. Για ένα βενζινοκίνητο premium C-SUV 175 ίππων και βάρους περίπου 1,6 τόνων χωρίς την βοήθεια ενός full υβριδικού μηχανικού συνόλου, τολ νούμερο είναι απολύτως λογικό.

Το πιο κολακευτικό πεδίο είναι η πόλη. Η συχνή ανάκτηση ενέργειας, τα διαστήματα με σβηστό βενζινοκινητήρα και οι εκκινήσεις μόνο με τον ηλεκτροκινητήρα περιόρισαν την κατανάλωση στα 5,8 λτ./100 χλμ.. Το σύστημα δουλεύει διακριτικά στο παρασκήνιο και ο οδηγός δεν χρειάζεται να αλλάξει συνήθειες. Μόνο όταν ζητηθεί απότομα δύναμη, ο βενζινοκινητήρας ακούγεται περισσότερο και το DDCT θυμίζει τη μηχανική του φύση.

Στο ταξίδι μετρήσαμε 6,5 λτ./100 χλμ. με σταθερή ταχύτητα 100 χλμ./ώρα, τιμή κά-



πως «τσιμπημένη» αλλά σε συνδυασμό με το ρεζερβουάρ των 55 λίτρων αρκετή για πραγματική αυτονομία 846 χλμ.. Το όφελος του υβριδικού συστήματος μικραίνει στον ανοιχτό δρόμο, όχι όμως και η συνολική αποδοτικότητα.

Η απόσταση από ένα full hybrid παραμένει ορατή στη μέση τιμή: όταν ο ρυθμός ανεβαίνει ή ο οδηγός χρησιμοποιεί συχνά το προφίλ Dynamic, η κατανάλωση ανεβαίνει αισθητά. Η Tonale δεν είναι το απόλυτο εργαλείο οικονομίας της κατηγορίας. Είναι όμως πλέον αρκετά αποδοτική ώστε ο ιδιαίτερος χαρακτήρας και η οδηγική της διάθεση να μην συνοδεύονται από επιβάρυνση στην αντλία.

Η επιπλέον ισχύς κάνει την Tonale πιο ζωντανή από στάση. Για το 0-100 χλμ./ώρα χρειάστηκαν 8,7 δλ., χρόνος που δεν την τοποθετεί στην κορυφή των 175 ίππων, αλλά είναι αρκετός ώστε να μην αισθάνεται ποτέ βαριά ή δυσκίνητη. Η ηλεκτρική άμε-

Πίσω, η φωτεινή υπογραφή τριών καμπύλων στοιχείων παραμένει το πιο αναγνωρίσιμο σημείο.

ση ροπή γεμίζει το πρώτο πάτημα του γκαζιού και ο turbo βενζινοκινητήρας αναλαμβάνει ομαλά όσο ανεβαίνει η ταχύτητα.

Ακόμη πιο ουσιαστική είναι η μέτρηση των 5,5 δλ. για το 80-120 χλμ./ώρα. Σε μια προσπάθεια το DDCT κατεβάζει γρήγορα, τα 240 Nm είναι ήδη διαθέσιμα και η Tonale ολοκληρώνει τη διαδικασία, αποδεικνύοντας ότι οι προσπεράσεις δεν απαιτούν προγραμματισμό και «άγχος».

Το εντυπωσιακότερο αποτέλεσμα έρχεται στην επιβράδυνση. Το brake-by-wire σύστημα διατηρεί γραμμική, φυσική αίσθηση στο πεντάλ και οι τετραπίστονες δαγκάνες της Brembo ακινητοποιήσαν το αυτοκίνητο από τα 100 χλμ./ώρα σε 34,5 μ.. Είναι κορυφαία επίδοση για την κατηγορία και, κυρίως, επαναλαμβάνεται χωρίς τη σπογγώδη αίσθηση στα πρώτα εκατοστά βυθίσματος του πεντάλ που συναντάται συχνά σε εξηλεκτρισμένα συστήματα πέδησης.



Καίει 5,8 λτ./100 χλμ. στην πόλη, ενώ η μέση κατανάλωση σε μικτό κύκλο υπολογίζεται στα 7,5 λτ./100 χλμ.



**SPORT
SPECIALE**

Η Tonale είχε ήδη ένα από τα πιο ικανά πλαίσια μεταξύ των μικρομεσαίων SUV. Με τα φαρδύτερα μετατρόχια δείχνει ακόμη πιο δεμένη: στρίβει με μικρές κλίσεις, διατηρεί πεισματικά τη γραμμή της και καθυστερεί την υποστροφή όταν ο ρυθμός ανεβαίνει – η οποία ερχόταν νωρίτερα πριν τις αλλαγές. Το εμπρός μέρος τοποθετείται με σχετική ακρίβεια για ένα SUV και το πίσω ακολουθεί σταθερά με τα ηλεκτρονικά να επεμβαίνουν προοδευτικά, χωρίς να διακόπτουν απότομα τη ροή.

Το πρόγραμμα Dynamic δίνει καλύτερη απόκριση στο γκάζι και κρατά το κιβώτιο σε χαμηλότερη σχέση, επιτρέποντας στον οδηγό να αξιοποιήσει τη δύναμη ανάμεσα στις στροφές. Τα μεγάλα αλουμινένια paddles κάνουν τη χειροκίνητη επιλογή πραγματικά ευχάριστη, επειδή μένουν

σταθερά και είναι πάντα εκεί που τα περιμένεις. Το τιμόνι είναι πολύ άμεσο και ακριβές, παραμένει όμως ελαφρύ και όχι τόσο ομιλητικό όσο θα ήθελε ο οδηγός που έχει στο μυαλό του τις «Ιταλίδες» του παρελθόντος.

Τα παθητικά αμορτισέρ FSD προσαρμόζουν την απόσβεση ανάλογα με τη συχνότητα κίνησης του τροχού και πετυχαίνουν εξαιρετική ισορροπία. Ελέγχουν άμεσα το αμάξωμα, αλλά αφήνουν την ανάρτηση να δουλέψει σωστά στις περισσότερες κακοτεχνίες. Με τους μεγάλους τροχούς 20 ιντσών του αυτοκινήτου μέτρησης, οι αιχμηρές εγκάρσιες ανωμαλίες να μην ακούγονται και γίνονται αισθητές όπως περιμέναμε, χωρίς όμως η κύλιση να γίνεται ξερή ή κουραστική.

Στο εσωτερικό, το μεταξόνιο των 2,636 μ. αξιοποιείται σωστά. Με 15,5 εκ. χώρο μπροστά από τα γόνατα των πίσω επιβατών, ενήλικοι μέσου ύψους μπορούν



να καθίσουν άνετα πίσω από αντίστοιχα ψηλούς εμπρός, χωρίς τα πόδια τους να εγκλωβίζονται. Ταυτόχρονα, το πλάτος καθίσματος των 1,38 μ. είναι ικανοποιητικό και επιτρέπει περιστασιακά τη μεταφορά τρίτου ενήλικου, όμως τρεις μεγάλωσμοι θα πιεστούν στους ώμους. Η βασική παραχώρηση βρίσκεται ψηλότερα: τα 3,2 εκ. «αέρα» πάνω από το κεφάλι είναι κάτω από το ιδανικό και οι πολύ ψηλοί θα πλησιάσουν την επένδυση της οροφής.

Ο χώρος αποσκευών των 500 λίτρων, πάντως, αποτελεί μεγάλο πλεονέκτημα, επειδή το mild hybrid σύστημα δεν αφαιρεί ουσιαστικό όγκο από το πάτωμα. Το άνοιγμα της τελευταίας πόρτας είναι φαρδύ, το σχήμα αξιοποιήσιμο και η αναδίπλωση των πίσω καθισμάτων (με χώρισμα 60:40) αυξάνει τη χωρητικότητα έως τα 1.500 λίτρα.

Η καθημερινή συμβίωση ωφελείται από τη σαφή εργονομία. Ο οδηγός ρυθμίζει



Το εσωτερικό βελτιώθηκε ποιοτικά και τα καθίσματα έχουν νέες επενδύσεις.

τον κλιματισμό με φυσικούς διακόπτες, ο περιστροφικός επιλογέας ταχυτήτων αφήνει περισσότερο χώρο για μικροαντικείμενα και το σύστημα πολυμέσων συνδέεται ασύρματα με το Android και Apple συσκευές. Η απόκριση της οθόνης είναι καλή, όχι όμως η ταχύτερη της αγοράς, και ορισμένα γραφικά δείχνουν πιο συμβατικά από το εντυπωσιακό περίβλημα



Το πορτ-μπαγκάζ των 500 λτ. θα καλύψει τις ανάγκες μίας οικογένειας ακόμα και σε ταξίδια.

του πίνακα οργάνων.

Alfa Romeo Tonale. Πόσο καλός είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας.

Προχωρώντας, ας δούμε τι προσφέρει η ανανεωμένη Alfa Romeo Tonale Ibrida 175 PS από τη βασική έκδοση έως τις πιο σπορ διαμορφώσεις της.

Η βασική Ibrida των 36.190 ευρώ δεν λειτουργεί ως έκδοση-βιτρίνα. Ήδη διαθέτει ζάντες Aerodinamico 17 ιντσών, εμπρός και πίσω αυτόματα Full-LED φωτιστικά σώματα, καθίσματα από ύφασμα και οικολογικό δέρμα Scuba, δερμάτινο σπορ τιμόνι και είσοδο/εκκίνηση χωρίς κλειδί.

Στάνταρ είναι ο ψηφιακός πίνακας οργάνων 12,3 ιντσών, το Alfa Connect 10,25 ιντσών, το ασύρματο Apple CarPlay και Android Auto, ο αυτόματος διζωνικός κλιματισμός, το adaptive cruise control, οι εμπρός και πίσω αι-

σθητήρες στάθμευσης και η κάμερα οπισθοπορείας. Η ενεργητική ασφάλεια συμπληρώνεται από αυτόνομο φρενάρισμα, υποβοήθηση λωρίδας, αναγνώριση σημάτων, έλεγχο κόπωσης και αυτόματη μεγάλη σκάλα φώτων.

Με δεδομένο ότι το μηχανικό σύνολο, οι FSD αναρτήσεις, οι χώροι και οι βασικές ψηφιακές λειτουργίες είναι ήδη διαθέσιμες, η βασική Ibrida αποτελεί την πιο λογική επιλογή της γκάμας. Δεν προσφέρει τη θεατρικότητα των 20άρηδων ζαντών, ούτε τις πολυτελείς επενδύσεις των ακριβότερων εκδόσεων, αλλά διατηρεί αναλλοίωτο τον λόγο για τον οποίο αγοράζει κανείς την Tonale.

Η Ti των 40.790 ευρώ προσθέτει ζάντες 19 ιντσών, γυαλιστερό μαύρο πλαίσιο παραθύρων και κιτ αμαξώματος, σκούρα πίσω κρύσταλλα και διακριτικά σήματα στα φτερά. Η ουσιαστική διαφορά βρίσκεται μέσα. Τα δερμάτινα καθίσματα Cannelloni είναι ηλεκτρικά ρυθμιζόμενα σε οκτώ κατευθύνσεις, θερμαινόμενα και αεριζόμενα, με ηλεκτρική οσφυϊκή ρύθμιση για τον οδηγό. Προστίθενται επίσης θερμαινόμενο τιμόνι, ατμοσφαιρικός φωτισμός, αλουμινένια μαρσπιέ και πεντάλ, τα μεγάλα αλουμινένια paddles και πλοήγηση στο infotainment.

Πάνω από την Ti, η Sport Speciale δίνει έμφαση στην εικόνα με ζάντες Fori 20 ιντσών, μαύρες δαγκάνες Brembo, ασημί ένθετα, καθίσματα Alcantara σε μαύρο και λευκό, επένδυση Alcantara στο ταμπλό και ειδικό ατμοσφαιρικό φωτισμό. Η Veloce πατά πάνω στην Ti και προσθέτει επίσης ζάντες 20 ιντσών, κόκκινες δαγκάνες Brembo, ηλεκτρική ηλιοροφή, προβολείς Full-LED Matrix και ενεργή ηλεκτρονική ανάρτηση DSV.

Το πακέτο Techno των 1.400 ευρώ μπορεί να προστεθεί σε όλη τη γκάμα και συγκεντρώνει τις σημαντικότερες τεχνολογικές παροχές: υποβοηθούμενη οδήγηση επιπέδου 2, κάμερα 360 μοιρών με drone view, παρακολούθηση τυφλού σημείου, ημιαυτόματο παρκάρισμα, hands-free ηλεκτρική πίσω πόρτα και ασύρματη φόρτιση.

Μάρκα/Μοντέλο	ALFA ROMEO TONALE
Εξοπλισμός Ανεσης	
Air Condition	OXI
Κλιματισμός	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλείδωμα	Ναι
Keyless entry	Ναι
Προβολείς ομίχλης	OXI
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι
Κάμερες 360 μοιρών	OXI
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	OXI
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι
Υποβοήθηση τιμονιού	Ναι
Cruise Control	Ναι
Μηχανικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	OXI
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Ναι
Θερμαινόμενα καθίσματα	OXI
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	OXI
Δερμάτινες επενδύσεις	OXI
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	215/60 R17
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	OXI
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	10,25"
Ambient φωτισμός καμπίνας	Ναι
Navigation	OXI

Συμπέρασμα

Καταλήγοντας, η ανανέωση της Tonale δεν αναζήτησε άλλοθι σε ένα μεγαλύτερο tablet στο ταμπλό ή σε μια εντυπωσιακή αλλά ρηχή αλλαγή εικόνας. Κράτησε τις αναλογίες και τα βασικά γνωρίσματα που έκαναν το μοντέλο ξεχωριστό, έδωσε περισσότερο στυλ στο εμπρός μέρος και βελτίωσε την καμπίνα με έναν εξυπνότερο επιλογέα, καλύτερα υλικά και νέες επενδύσεις. Παραμένει ένα SUV που αναγνωρίζεις πριν δεις το σήμα του — και αυτό στην ομοιομορφία της κατηγορίας έχει πραγματική αξία. Το σημαντικότερο, όμως, είναι ότι η μηχανική πλευρά ακολούθησε. Δεν έγινε ξαφνικά πρωταθλήτρια οικονομίας, έγινε όμως αρκετά αποδοτική ώστε η καρδιά να μη συγκρούεται έντονα με τη λογική, με την δεύτερη — καλώς ή κακώς — να έχει μεγαλύτερη σημασία σε ένα SUV. Στον δρόμο, το φαρδύτερο πάτημα, τα αμορτισέρ FSD και το ακριβές εμπρός σύστημα δημιουργούν ένα από τα πιο δεμένα και ευχάριστα SUV της κατηγορίας, κάτι που σημαίνει πως ένας οικογενειάρχης δεν χρειάζεται απαραίτητα να αποχαιρετήσει την ευχάριστη οδήγηση. Η λογική απέκτησε ισχυρότερα επιχειρήματα, αλλά η επιλογή εξακολουθεί να ξεκινά από το συναίσθημα. ♦

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

Chery Tiggo 7 Hybrid 224 PS: Το απόλυτο Value for Money των SUV

Το full hybrid σύστημα αποδίδει 224 PS και εξασφαλίζει σβελτάδα (0-100 χλμ./ώρα σε 8,7 δλ.), χωρίς να τιμωρεί στο βενζινάδικο. Καίει μόλις 4,9 λτ./100 χλμ. στην πόλη, 5,4 στο ταξίδι και 5,9 σε πραγματικές μικτές συνθήκες. Η ευρύχωρη καμπίνα ξεχωρίζει με ποιότητα κατασκευής και υλικών που δεν περιμένεις στην τιμή του. Από 25.990 ευρώ, με πλούσιο βασικό εξοπλισμό και εγγύηση έως 12 χρόνια είναι αναμφίβολα μία από τις πιο value-for-money προτάσεις της αγοράς.



Η Chery δεν χρειάστηκε μεγάλο διάστημα για να πάψει να αντιμετωπίζεται ως μία ακόμη κινεζική μάρκα. Το μικρότερο Tiggo 4 άνοιξε τον δρόμο στην ελληνική αγορά με επιθετική τιμή, πληθωρικό εξοπλισμό και αποδοτική υβριδική τεχνολογία, όμως το Tiggo 7 Hybrid είναι το μοντέλο που θα δείξει αν αυτή η συνταγή μπορεί να λειτουργήσει και στην μεγαλύτερη κατηγορία των μικρομεσαίων οικογενειακών SUV. Εκεί όπου ο αγοραστής δεν αναζητά μόνο μια καλή πρώτη εντύπωση και τα κριτήρια γίνονται αυστηρότερα.

Στα χαρτιά, η πρόταση του Tiggo 7 μοιάζει υπερβολικά γενναιόδωρη. Μή-

κος 4,55 μέτρων, 224 ίπποι με αυτόματη μετάδοση, δύο μεγάλες οθόνες, πλήρης εξοπλισμός και τιμή από 25.990 ευρώ για το Hybrid, ένα πλήρως υβριδικό μοντέλο. Ουσιαστικά, μοιάζει να ακολουθεί την προσέγγιση του Tiggo 4 Hybrid, προσφέροντας πολλά περισσότερα – χωρίς όμως να ζητά πολλά παραπάνω. Ας δούμε, λοιπόν, αν το Chery Tiggo 7 θα μας αφήσει εξίσου καλή εντύπωση με το μικρό του «αδελφάκι».

Αρχικά, όπως και τα υπόλοιπα μοντέλα της Chery που προορίζονται για την ευρωπαϊκή αγορά, το Tiggo 7 δεν ακολουθεί την εξωστρεφή σχολή της κινεζικής σχεδίασης. Οι αναλογίες του είναι ισορροπημέ-



Η απόσταση των 18 εκ. από το έδαφος προσφέρει την ψηλή θέση οδήγησης και την ευκολία πρόσβασης που αναζητά το κοινό της κατηγορίας.

νες, με ψηλό καπό, καθαρή γραμμή οροφής και αρκετές οριζόντιες λεπτομέρειες που τονίζουν το πλάτος του.

Αναλυτικότερα, με μήκος λίγο μεγαλύτερο από 4,55 μ., πλάτος 1,86 μ. και ύψος σχεδόν 1,7 μ., το Tiggo 7 τοποθετείται στο κέντρο της κατηγορίας των C-SUV. Το μεταξόνιο των 2,67 μ. αφήνει μεγάλο μέρος του συνολικού μήκους στην καμπίνα, ενώ η απόσταση των 18 εκ. από το έδαφος προσφέρει την ψηλή θέση οδήγησης και την ευκολία πρόσβασης που αναζητά το κοινό της κατηγορίας. Δεν προσπαθεί να κρύψει ότι είναι οικογενειακό SUV, ούτε να μεταμφιεστεί σε coupe. Αυτή η συμβατικότερη προσέγγιση μπορεί να μην προκαλεί την πρώτη ματιά όσο πιο ριζοσπαστικά μοντέλα, έχει όμως το πλεονέκτημα ότι δείχνει ώριμο και δεν θυσιάζει τη λειτουργικότητα για χάρη της εικόνας.

Εμπρός, κυριαρχεί η μεγάλη μάσκα

Diamond, με τρισδιάστατα γεωμετρικά στοιχεία που συγκλίνουν προς το έμβλημα. Οι λεπτοί LED προβολείς επεκτείνονται προς τα φτερά και χαμηλότερα υπάρχουν κάθετες εισαγωγές που δίνουν περισσότερο ύψος και ένταση στον προφυλακτήρα. Οι νευρώσεις του καπό απομακρύνουν την εικόνα από το «φθινό», χωρίς να φορτώνουν υπερβολικά το σύνολο.

Στο πλάι, οι λεπτές μαύρες επενδύσεις γύρω από τους θόλους και στο κάτω μέρος των θυρών προσθέτουν στιβαρότητα στο στυλ, ενώ οι ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών γεμίζουν σωστά το αμάξωμα χωρίς να επιβαρύνουν την άνεση χάρη στο «παχύ» προφίλ των ελαστικών. Η ελαφριά ανοδική πορεία στην κατάληξη της γραμμής των παραθύρων με το χρωμιωμένο περίγραμμα δημιουργεί μια πιο δυναμική σιλουέτα.

Πίσω, συναντάμε μία οριζόντια και αρκετά φαρδιά φωτεινή λωρίδα με λεπτά



LED γραφικά. Η οριζόντια διάταξη κάνει το Tiggo 7 να δείχνει φαρδύτερο, ενώ η σχετικά όρθια πέμπτη πόρτα και το μεγάλο της άνοιγμα υπογραμμίζουν ότι εδώ η πρακτικότητα είχε τον πρώτο λόγο.

Στο εσωτερικό, η τεχνολογία τραβά πρώτη το βλέμμα, αλλά δεν καταπίνει την εργονομία. Δύο οθόνες 12,3 ιντσών ενώνονται κάτω από μία κυρτή επιφάνεια, δημιουργώντας την απαραίτητη ψηφιακή εικόνα, ενώ χαμηλότερα διατηρούνται φυσικά χειριστήρια για βασικές λειτουργίες και τον κλιματισμό. Είναι μια χρήσιμη ισορροπία: η καμπίνα δείχνει σύγχρονη χωρίς να σε αναγκάζει να ψάχνεις σε μενού κάθε φορά που θέλεις να αλλάξεις θερμοκρασία ή οδηγικό προφίλ.

Η ψηλή θέση οδήγησης προσφέρει καλή εποπτεία και τα καθίσματα με ενσωματωμένα προσκέφαλα και αρκετά σπορ σχήμα στηρίζουν σωστά το σώμα, αν και η αίσθηση πίσω από το τιμόνι είναι αυτή ενός SUV

Το μεταξόνιο των 2,67 μ. αφήνει μεγάλο μέρος του συνολικού μήκους στην καμπίνα.

απόλυτα προσανατολισμένου στην άνεση, κάτι που επιβεβαιώνεται κι από τις εξαιρετικές μετρήσεις για την ευρυχωρία του. Μαλακά υλικά καλύπτουν τα σημεία που αγγίζονται συχνότερα και η συναρμογή είναι προσεγμένη. Η πρώτη επαφή, επομένως, δεν πείθει μόνο λόγω εξοπλισμού αλλά και επειδή η καμπίνα δείχνει ότι έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με με τρόπο που δεν θεωρείται δεδομένος σε αυτό το εύρος τιμών.

Περνώντας στο μηχανικό σύνολο, το full hybrid σύστημα συνδυάζει έναν τετρακύλινδρο turbo βενζινοκινητήρα 1,5 λίτρων και 143 ίππων με ηλεκτροκινητήρα 204 ίππων, μπαταρία 1,83 kWh και αυτόματο κιβώτιο μονής σχέσης DHT. Η συνδυαστική ισχύς φτάνει τους 224 ίππους και η μέγιστη ροπή τα 295 Nm, με την κίνηση να μεταφέρεται στους εμπρός τροχούς.

Στις χαμηλές ταχύτητες ο ηλεκτροκινη-



Η ελαφριά ανοδική πορεία στην κατάληξη της γραμμής των παραθύρων με το χρωμιωμένο περίγραμμα δημιουργεί μια πιο δυναμική σιλουέτα.



Εμπρός, κυριαρχεί η μεγάλη μάσκα Diamond, με τρισδιάστατα γεωμετρικά στοιχεία.



Πίσω, συναντάμε μία οριζόντια και φαρδιά φωτεινή λωρίδα με λεπτά LED γραφικά.

τήρας αναλαμβάνει συχνά μόνος του την κίνηση, προσφέροντας την αμεσότητα και την ψυχία ενός ηλεκτρικού, αλλά ταυτόχρονα και οικονομία στο καύσιμο. Ανάλογα με το φορτίο και τη φόρτιση της μπαταρίας, ο βενζινοκινητήρας μπορεί να παράγει ηλεκτρική ενέργεια ή να συνδεθεί στην κίνηση όταν αυτό είναι αποδοτι-

κότερο. Ο οδηγός δεν χρειάζεται να επιλέξει τίποτα: πατάει το γκάζι και το σύστημα αποφασίζει ποια διαδρομή της ενέργειας έχει περισσότερο νόημα.

Κάθε νέο Chery καλύπτεται από εργοστασιακή εγγύηση 7 ετών ή 150.000 χλμ., ενώ η μπαταρία υψηλής τάσης καλύπτεται για 8 έτη ή 160.000 χλμ. Μέσω πρόσθετου

■ ΔΟΚΙΜΗ CHERY TIGGO 7 HYBRID 224 PS

Μάρκα/Μοντέλο	CHERY TIGGO 7	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	CHERY TIGGO 7 Hybrid 224 PS				
Βαθμολογία	88%				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρομεσαία SUV Βενζίνη				
Model Year	2026				
Είδος Κινητήρα	Hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	1499				
Ιπποδύναμη (PS)	224	239	HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 6AT 4WD MY 2026 239ps	129	HYUNDAI KONA 1.6 Hybrid 6-DCT MY25 129ps
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων	1				
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100χλμ.)	5,9	5	TOYOTA C-HR 1.8L HEV 140ps	7,7	LEXUS UX 300h E-Four 199ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	944	1042	DACIA BIGSTER Hybrid 155ps		
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	20	21,5	DACIA BIGSTER Hybrid 155ps	13,5	LEXUS UX 300h E-Four 199ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,37	1,41	HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 6AT 4WD MY 2026 239ps	1,31	RENAULT SYMBIOZ FULL HYBRID E-TECH 160ps
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	480	616	HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 6AT 4WD MY 2026 239ps	317	LEXUS UX 300h E-Four 199ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	8,7	6,9	KIA SPORTAGE 1.6T 6AT HEV 239ps	11,1	RENAULT ARKANA Full Hybrid E-Tech
					145ps
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	175				
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	38,8	34,3	KIA SPORTAGE 1.6T 6AT HEV 4WD 239ps	40,6	DACIA DUSTER HYBRID 140ps
Εγγύηση (χρόνια)	7-12				
Τιμή	25.990€				



Η ποιότητα υλικών και συναρμογής στην καμπίνα εντυπωσιάζει για την τιμή του.



Δίπλα στον ψηφιακό πίνακα οργάνων υπάρχουν χρήσιμα πλήκτρα αφής για βασικές λειτουργίες.



Η κεντρική οθόνη multimedia έχει διαγώνιο 10ιντσών κι ενώνεται με τον πίνακα μέσω ενός κοινού πάνελ.

προγράμματος του εισαγωγέα η συνολική κάλυψη μπορεί, ανάλογα με τους όρους, να επεκταθεί έως τα 12 χρόνια. Στη δεύτερη περίπτωση, μιλάμε για την μεγαλύτερη εγγύηση που συναντάμε στην ελληνική αγορά.

As δούμε τον πίνακα που συνοψίζει τις μετρήσεις και τους βασικούς τομείς αξιο-

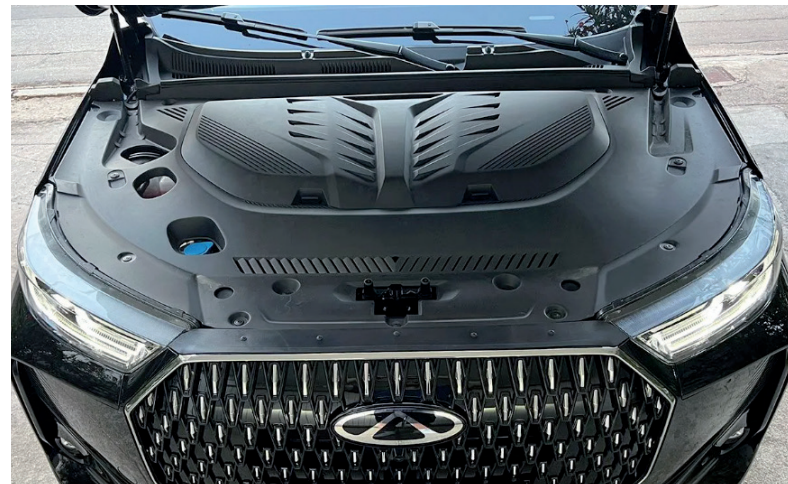
λόγησής του Chery Tiggo 7 Hybrid 224 PS. Το Chery Tiggo 7 Hybrid συγκέντρωσε συνολική βαθμολογία 88%. Το αποτέλεσμα δεν εξηγείται μόνο από την ανταγωνιστική τιμή του. Το υβριδικό σύστημα σημειώνει πολύ καλές επιδόσεις τόσο στην κατανάλωση όσο και στις επιταχύνσεις, οι χώροι είναι πραγματικά οικογενειακοί και



Το full hybrid σύστημα συνδυάζει έναν turbo βενζινοκινητήρα 1,5 λίτρων με έναν ηλεκτροκινητήρα, μπαταρία 1,83 kWh και αυτόματο κιβώτιο μονής σχέσης DHT.



Τα ψευδο-ανθρακονήματα στα πλαστικά δίνουν μία σπορ νότα στην καμπίνα.



Το αφαιρούμενο πλαστικό κάλυμμα κάτω από το καπό κρύβει όλα τα μηχανικά μέρη.

ο εξοπλισμός δεν αφήνει κενά, ήδη από τη βασική έκδοση.

Εστιάζοντας σε δύο βασικές μετρήσεις, οι 224 ίπποι κατεβάζουν τον χρόνο των 0-100 χλμ./ώρα στα 8,7 δλ., ενώ η πραγματική κατανάλωση μικτό κύκλο οδήγησης περιορίζεται στα 5,9 λτ./100 χλμ., απόδειξη ότι η σβελτάδα δεν επιτυγχάνε-

ται με αντίτιμο στην αντλία.

Στους χώρους, τα 20 εκ. «κενού» μπροστά από τα γόνατα ενός μέσου επιβάτη το τοποθετούν πολύ ψηλά για την κατηγορία, ενώ το πλάτος του πίσω καθίσματος των 1,37 μ. και το πορτμπαγκάζ των 480 λίτρων κινούνται κοντά στον μέσο όρο της κατηγορίας.

Μάρκα/Μοντέλο	CHERY TIGGO 7	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	4,9	3,1	NISSAN QASHQAI E-POWER A/T 204ps	6,5	RENAULT AUSTRAL FULL HYBRID E-TECH 200ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	5,4	4,8	DACIA BIGSTER Hybrid 155ps	7,3	RENAULT ARKANA Full Hybrid E-Tech 145ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	5,9	5	TOYOTA C-HR 1.8L HEV 140ps	7,7	LEXUS UX 300h E-Four 199ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	944	1042	DACIA BIGSTER Hybrid 155ps	613	HYUNDAI KONA 1.6 Hybrid 6-DCT MY25 129ps
Κατανάλωση	83%				
Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	20	21,5	DACIA BIGSTER Hybrid 155ps	13,5	LEXUS UX 300h E-Four 199ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	11	11	CHERY TIGGO 7 1.5T HEV 224ps	2,5	HONDA HR-V e:HEV 131ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,37	1,41	HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 6AT 4WD MY 2026 239ps	1,31	RENAULT SYMBIOZ FULL HYBRID E-TECH 160ps
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	480	616	HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 6AT 4WD MY 2026 239ps	317	LEXUS UX 300h E-Four 199ps
Χώροι	80%				
Είδος	Hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	1499				
Μέγιστη ισχύς (PS)	224	239	HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 6AT 4WD MY 2026 239ps	129	HYUNDAI KONA 1.6 Hybrid 6-DCT MY25 129ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	295	425	MG ZS MAX HYBRID+ 197ps	148	DACIA DUSTER HYBRID 140ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	8,7	6,9	KIA SPORTAGE 1.6T 6AT HEV 239ps	11,1	RENAULT ARKANA Full Hybrid E-Tech 145ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	5,9	4,3	KIA SPORTAGE 1.6T 6AT HEV 239ps	8,6	TOYOTA COROLLA CROSS 1.8 HYBRID 140ps
Κινητήρας - Επιδόσεις	84%				

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	7	11	LEXUS UX 300h E-Four 199ps	3	NISSAN QASHQAI E-POWER A/T 204ps
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)					
Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,55				
Πλάτος (μέτρα)	1,86				
Ύψος (μέτρα)	1,7				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,67				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	51	58	RENAULT AUSTRAL FULL HYBRID E-TECH 200ps	36	TOYOTA COROLLA CROSS 1.8 HYBRID 140ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)		22	DACIA BIGSTER Hybrid 155ps	14, 5	OMODA 5 SHS-H HYBRID 224ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)		1380	MG ZS MAX HYBRID+ 197ps	173 3	KIA SPORTAGE 1.6T 6AT HEV 4WD 239ps
Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά	1499				
Μέγιστη ισχύς (PS)	224	239	HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 6AT 4WD MY 2026 239ps	129	HYUNDAI KONA 1.6 Hybrid 6-DCT MY25 129ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)					
Ροπή (Nm)	295	425	MG ZS MAX HYBRID+ 197ps	148	DACIA DUSTER HYBRID140ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)					
Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	5,7	4,5	HYUNDAI KONA 1.6 Hybrid 6-DCT MY25 129ps	6,3	HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 6AT 4WD MY 2026 239ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	129	102	RENAULT SYMBIOZ FULL HYBRID E-TECH 160ps	144	HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 6AT 4WD MY 2026 239ps



Η σχετικά όρθια πέμπτη πόρτα και το μεγάλο της άνοιγμα υπογραμμίζουν ότι η πρακτικότητα έχει τον πρώτο λόγο.

CHERY TIGGO 7. Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις.

As δούμε αναλυτικά τι έδειξαν οι μετρήσεις μας στην κατανάλωση, στις επιδόσεις και στους χώρους του Chery Tiggo 7 Hybrid 224 PS.

Το περιβάλλον στο οποίο το full hybrid σύστημα δείχνει καθαρότερα την αξία του είναι η πόλη. Η μπαταρία γεμίζει σε κάθε άφημα του γκαζιού και φρενάρισμα, μάλιστα με δυνατότητα επιλογής μεταξύ δύο επιπέδων έντασης της ανάκτησης ενέργειας, ενώ ο ισχυρός ηλεκτροκινητήρας μπορεί να αναλάβει μεγάλο μέρος των χαμηλών ταχυτήτων χωρίς τη βοήθεια του βενζινοκινητήρα. Στις μετρήσεις μας, το Tiggo 7 χρειάστηκε μόλις 4,9 λτ./100 χλμ. σε αστικό κύκλο, επίδοση που θα ήταν αξιόλογη ακόμη και για μικρότερο και ελαφρύτερο αυτοκίνητο.

Οι ηλεκτρικές φάσεις δεν περιορίζονται στους ελιγμούς στάθμευσης. Με ήπιο γκάζι, το SUV ξεκινά και κινείται συχνά εντελώς αθόρυβα, ενώ ο θερμικός κινητήρας ενεργοποιείται ομαλά μόνο όταν απαιτείται περισσότερη ισχύς ή ενέργεια για την μπαταρία. Το πλεονέκτημα δεν φαίνεται μόνο στην κατανάλωση, αλλά και στην ποιότητα της αστικής μετακίνησης: δεν υπάρχει το τράνταγμα ενός συμβατικού κιβωτίου ούτε το επίμονο βούισμα και η αίσθηση πατιναρίσματος που συναντάται σε ορισμένα υβριδικά με κιβώτια CVT.

Στο ταξίδι, όπου ο βενζινοκινητήρας συμμετέχει περισσότερο, η κατανάλωση των 5,4 λτ./100 χλμ. παραμένει πολύ καλή. Με ρεζερβουάρ 51 λίτρων, αντιστοιχεί σε πραγματική αυτονομία περίπου 944 χλμ., επιτρέποντας στο Tiggo 7 να καλύψει μεγάλη απόσταση χωρίς συχνές στάσεις. Η αεροδυναμική ενός ψηλού «τετράγωνου» SUV δεν μπορεί να εξαφανιστεί, ➤



όμως ο αποδοτικός 1.5 TGDl και η έξυπνη διαχείριση της ενέργειας περιορίζουν αποτελεσματικά το τίμημά της.

Η μέση κατανάλωση του μικτού κύκλου δοκιμής, λοιπόν, διαμορφώθηκε στα 5,9 λτ./100 χλμ.. Το σημαντικό είναι ότι το νούμερο δεν απαιτεί ιδιαίτερη τεχνική οικονομικής οδήγησης. Το σύστημα αναλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της δουλειάς μόνο του και επιτρέπει στον οδηγό να αξιοποιεί κανονικά τις επιδόσεις χωρίς η κατανάλωση να ξεφεύγει.

Παρά το βάρος που πλησιάζει τους 1,7 τόνους, το Tiggo 7 Hybrid δεν δίνει ποτέ την αίσθηση βαριού ή νωχελικού αυτοκινήτου. Το 0-100 χλμ./ώρα σε 8,7 δλ. είναι αισθητά καλύτερο από ό,τι συνήθως προσφέρουν τα οικογενειακά SUV αυτής της τιμής και επιτρέπει την εύκολη ένταξη σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας ακόμη και φορτωμένο με επιβάτες και αποσκευές.

Η πραγματική δύναμη του συνόλου απο-

Η εξευρωπαϊσμένη εμφάνισή του, αλλά και το μέγεθός του, παραπέμπουν σε ακριβότερο μοντέλο.

τυπώνεται στις ρεπρίζ. Για το 80-120 χλμ./ώρα χρειάστηκαν 5,9 δλ., χρόνος που κάνει μια προσπάθεια σύντομη και ασφαλή. Ο ηλεκτροκινητήρας προσφέρει άμεσα τη ροπή του, χωρίς να περιμένει να ανέβουν οι στροφές, και ο θερμικός κινητήρας προστίθεται ομαλά όταν το αίτημα του οδηγού μεγαλώνει. Με βαθιά πατημένο γκάζι ο βενζινοκινητήρας γίνεται περισσότερο αντιληπτός, όμως η λειτουργία του αυτόματου κιβωτίου DHT παραμένει πιο φυσική από ένα σύστημα που ανεβάζει απότομα στροφές και τις κρατά σταθερές.

Το στήσιμο του Tiggo 7 ακολουθεί ξεκάθαρη ιεράρχηση. Πρώτα έρχεται η άνεση, έπειτα η ασφάλεια και αρκετά πιο πίσω η οδηγική συμμετοχή. Η ανάρτηση με γόνατα MacPherson εμπρός και πολλαπλούς συνδέσμους πίσω απορροφά αποτελεσματικά σχεδόν όλες τις κακοτεχνίες, χωρίς να αφήνει τις 18άρες ζάντες να χτυπούν «ξερά». Σε αυτό, βέβαια, σημαντικό



Η ηλεκτρική οροφή στην πλουσιότερη έκδοση φέρνει φως στην καμπίνα.



Η πρακτικότητα έχει ληφθεί σοβαρά υπόψη, με πρακτικές θήκες παντού.



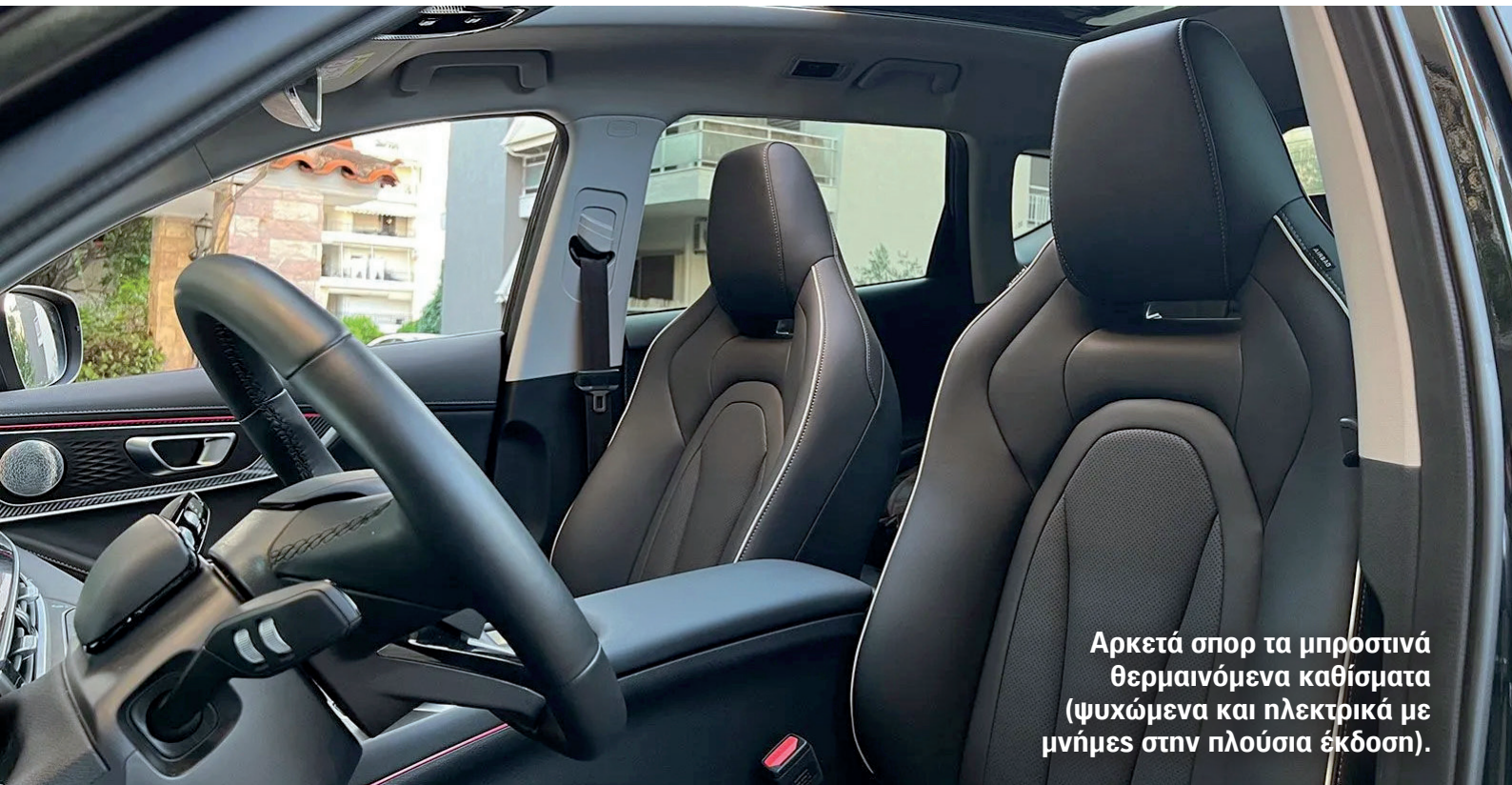
Το πορτμπαγκάζ των 480 λτ. θα καλύψει και με το παραπάνω τις ανάγκες μίας οικογένειας.

ρόλο παίζουν και τα ελαστικά με «παχουλό» 60άρι προφίλ (225/60 R18), που αποδεικνύεται έξυπνη επιλογή για τον άνετο χαρακτήρα του μοντέλου.

Ακόμη και σε διαδοχικές ανωμαλίες, το αμάξωμα διατηρεί μια ήρεμη κίνηση και οι αναταράξεις φτάνουν καλά φιλτραρισμένες στην καμπίνα. Η ποιότητα κύλισής του, λοιπόν, είναι από τις καλύτερες που θα βρεις σε αυτό το εύρος τιμών. Στις στροφές, πάντως, η μαλακότερη ρύθμιση επιτρέπει αισθητές κλίσεις και το ύψος της θέσης οδήγησης τις κάνει περισσότερο αντιληπτές. Το Tiggo 7 δεν χάνει την ψυχραιμία του, διαθέτει αρκετή πρόσφυση και ακολουθεί προβλέψιμα την τροχιά του, όμως δεν σε παρακινεί να αναζητήσεις ρυθμό. Αν πιεστεί, θα εμφανίσει σχετικά γρήγορα τα όριά του με την μορφή υποστροφής, που άμεσα θα περιοριστεί από τα ηλεκτρονικά συστήματα.

Το τιμόνι είναι ελαφρύ και ευχάριστο στην πόλη, αλλά μεταφέρει λίγη πληροφορία από τους εμπρός τροχούς. Στο Sport αποκτά ελάχιστα περισσότερο βάρος, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι γίνεται ουσιαστικά πιο επικοινωνιακό. Η επιλογή αυτή ταιριάζει στον οικογενειακό χαρακτήρα: οι ελιγμοί είναι εύκολοι και ο κύκλος στροφής των 11,2 μ. απολύτως λογικός.

Στο εσωτερικό, το μεταξόνιο των 2,67 μ. αξιοποιείται υποδειγματικά στον διαμήκη άξονα. Οι πίσω επιβάτες έχουν 20 εκ. μπροστά από τα γόνατά τους, επομένως ακόμη και ένας πολύ ψηλός μπορεί να καθίσει πίσω από αντίστοιχα ψηλό οδηγό χωρίς να ακουμπά στην πλάτη του καθίσματος. Αντίστοιχα γενναιοδωρος είναι και ο χώρος πάνω από το κεφάλι: τα 11 εκ. διαθέσιμου αέρα επιτρέπουν τη φιλοξενία επιβατών μέχρι και περίπου 1,97 μ. χω-



Αρκετά σπορ τα μπροστινά θερμαινόμενα καθίσματα (ψυχώμενα και ηλεκτρικά με μνήμες στην πλούσια έκδοση).

ρίς παραχωρήσεις. Οι μετρήσεις έγιναν με άτομο μέσου ύψους (1,75 μ.).

Το σημείο όπου η καμπύνα δεν ακολουθεί το ίδιο εντυπωσιακό επίπεδο είναι το πλάτος. Με 1,37 μ. στο πίσω κάθισμα, δύο ενήλικοι ταξιδεύουν άνετα, όμως τρεις μεγαλόσωμοι θα έρθουν πιο κοντά απ' όση αφήνουν να περιμένεις οι εξωτερικές διαστάσεις. Το σχετικά επίπεδο δάπεδο και η μαλακή διαμόρφωση του μεσαίου τμήματος βοηθούν, αλλά η τρίτη θέση ενδείκνυται περισσότερο για μικρότερες διαδρομές ή για παιδιά.

Ο χώρος αποσκευών των 480 λίτρων καλύπτει εύκολα τις ανάγκες μιας τετραμελούς οικογένειας, χωρίς όμως να διεκδικεί την κορυφή της κατηγορίας. Το άνοιγμα είναι μεγάλο, το σχήμα πλήρως εκμεταλλεύσιμο και η φόρτωση εύκολη, ενώ με την αναδίπλωση των πίσω καθισμάτων η χωρητικότητα αυξάνεται περίπου στα 1.270 λίτρα.



Ο εσωτερικός ατμοσφαιρικός φωτισμός δημιουργεί ευχάριστο κλίμα τις βραδινές ώρες.

Η ποιότητα κατασκευής αποτελεί μία από τις ευχάριστες εκπλήξεις. Το επάνω μέρος του ταμπλό και οι περιοχές των θυρών που αγγίζονται συχνά καλύπτονται από μαλακά υλικά, οι διακοσμητικές επιφάνειες δεν δείχνουν πρόχειρες και η συναρμογή αποδεικνύεται στιβαρή. Τα σκληρότερα πλαστικά υπάρχουν χαμηλά, όμως δεν κυριαρχούν ούτε χαλούν την εικόνα μιας καμπίνας που δείχνει ακριβότερη από την τιμή του κινεζικού SUV.



Ο επεξεργαστής Qualcomm 8155 χαρίζει πολύ γρήγορη απόκριση στο σύστημα infotainment και τα γραφικά είναι καθαρά και στις δύο οθόνες. Apple CarPlay και Android Auto συνδέουν εύκολα το κινητό, ενώ οι φυσικοί διακόπτες για βασικές λειτουργίες μειώνουν την εξάρτηση από την οθόνη. Μια μικρή ιδιορρυθμία είναι ότι ο

πίνακας εμφανίζει την κατανάλωση των τελευταίων 50 χλμ. αντί για μια απλή συνολική μέση ένδειξη, αναγκάζοντας τον οδηγό να μηδενίζει χειροκίνητα τη μέτρηση όταν θέλει ακριβή εικόνα μιας διαδρομής.

Πρακτικές θήκες υπάρχουν στην κεντρική κονσόλα και στις πόρτες, ενώ το ψυχόμενο ευρύχωρο ντουλαπάκι κάτω από το υποβραχιόνιο αποδεικνύεται ιδιαίτερα χρήσιμο το καλοκαίρι. Λιγότερο ευχάριστες είναι ορισμένες προειδοποιήσεις των συστημάτων υποβοήθησης, οι οποίες μπορούν να γίνουν επίμονες στην ελληνική κυκλοφοριακή πραγματικότητα. Η πληρότητα των 25 λειτουργιών ADAS είναι σημαντικό πλεονέκτημα. Η βαθμονόμησή τους, όμως, θα κέρδιζε από λιγότερο συχνές ηχητικές παρεμβάσεις.

CHERY TIGGO 7. Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας.

Προχωρώντας, ας δούμε τον εξοπλισμό του Chery Tiggo 7 Hybrid 224 PS στην έκδοση Comfort και όσα προσθέτει η πλουσιότερη Luxury.

Η τιμή των 25.990 ευρώ θα αρκούσε από μόνη της για να τραβήξει το ενδιαφέρον, όμως η Comfort δεν λειτουργεί ως φτωχή έκδοση-«κράχτης». Ήδη περιλαμ-

βάνει, μεταξύ άλλων, ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών, προβολείς LED, διζωνικό αυτόματο κλιματισμό, δύο οθόνες 12,3 ιντσών, θερμαινόμενα εμπρός καθίσματα και τιμόνι, κάμερα οπισθοπορείας, πίσω αισθητήρες στάθμευσης και σύστημα εισόδου και εκκίνησης χωρίς κλειδί.

Υπερ-πλήρες είναι και στον τομέα της ασφάλειας. Επτά αερόσακοι —μεταξύ των οποίων κεντρικός ανάμεσα στους εμπρός επιβάτες— συνεργάζονται με 25 λειτουργίες υποβοήθησης, όπως αυτόματο φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης, adaptive cruise control με ρυθμιζόμενη απόσταση από τα προπορευόμενα οχήματα, ενεργή διατήρηση λωρίδας, αναγνώριση σημάτων, έλεγχο τυφλού σημείου και προειδοποίηση οπίσθιας διασταυρούμενης κυκλοφορίας.

Με άλλα λόγια, η χαμηλή τιμή δεν έχει προκύψει αφαιρώντας στοιχεία που ο αγοραστής θα αναγκαστεί αργότερα να πληρώσει. Και κάπως έτσι το Tiggo 7 στην βασική έκδοση αποδεικνύεται η απόλυτη value-for-money επιλογή.

Η Luxury των 30.490 ευρώ προσθέτει εξοπλισμό που δεν είναι απαραίτητος, αλλά γίνεται άμεσα αισθητός στη συμβίωση. Διαθέτει ηλεκτρικά ανοιγόμενα πανοραμική ηλιοροφή και πίσω πόρτα, σύστημα περιμετρικής απεικόνισης 540 μοιρών, ασύρματη φόρτιση smartphone 50 W, ηχοσύστημα Sony οκτώ ηχείων και ατμοσφαιρικό φωτισμό 64 χρωμάτων. Τα εμπρός καθίσματα αποκτούν ηλεκτρική ρύθμιση, θέρμανση, αερισμό και μνήμες, ενώ το θερμαινόμενο παρμπρίζ και τα ηχομονωτικά κρύσταλλα ενισχύουν τον ταξιδιάρικο χαρακτήρα.

Συνολικά, το Chery Tiggo 7 Hybrid θα μπορούσε εύκολα να αντιμετωπιστεί ως ακόμη μία περίπτωση εντυπωσιακών τε-

χνικών χαρακτηριστικών σε χαμηλή τιμή. Στην δοκιμή μας, όμως, απέδειξε ότι πίσω από αυτά υπάρχει ένα ολοκληρωμένο αυτοκίνητο, κάτι που τους δίνει ακόμα μεγαλύτερη αξία.

Συμπέρασμα

Και κάπως έτσι, το ισχυρότερο επιχείρημά του μοιάζει να είναι ο τρόπος με τον οποίο συνδυάζει όλα όσα συνήθως απαιτούν περισσότερα χρήματα. Το Tiggo 7 Hybrid δεν χρειάζεται να ζητήσει επιείκεια επειδή είναι φθηνότερο ή επειδή προέρχεται από μια φρέσκια μάρκα στην Ελλάδα. Στέκεται ως ένα υπερπλήρες - σε κάθε τομέα - οικογενειακό SUV και κάνει δύσκολο στους καθιερωμένους αντιπάλους να εξηγήσουν την πολύ υψηλότερη τιμή τους. ❖

Εξοπλισμός Ασφάλειας

ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	8
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2
Αερόσακος κεφαλής	2
Αερόσακοι γονάτων	1
Αερόσακος κεντρικός	1
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντισπίν)	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	Ναι

Μάρκα/Μοντέλο	CHERY TIGGO 7
Εξοπλισμός Ανεσης	
Air Condition	ΟΧΙ
Κλιματισμός	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλείδωμα	Ναι
Keyless entry	Ναι
Προβολείς ομίχλης	Ναι
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	ΟΧΙ
Κάμερες 360 μοιρών	Ναι
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	Ναι
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	Ναι
Δερμάτινες επενδύσεις	ΟΧΙ
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	225/60 R18
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	ΟΧΙ
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	12,3"
Ambient φωτισμός καμπίνας	ΟΧΙ
Navigation	Ναι



Με τιμή από 38.000 ευρώ, μπαίνει δυνατά στην κατηγορία ως ένα από τα πιο προσιτά ευρωπαϊκά ηλεκτρικά μεσαία SUV. Στην βασική έκδοση Comfort Range, έχει ήδη 213 ίππους, 343 Nm ροπής και μπαταρία 79,9 kWh που αρκεί για 400 χλμ. σε μικτό κύκλο. Είναι ένα από τα πιο ευρύχωρα ηλεκτρικά SUV της αγοράς, μπορεί να μεταφέρει με ευκολία 5 ενήλικες και όλα όσα θα χρειαστούν (πορτμπαγκάζ 565 λτ.). Με Advanced Comfort ανάρτηση και καθίσματα, η ποιότητα κύλισης και το επίπεδο άνεσης παραπέμπουν σε πολύ ακριβότερα μοντέλα.

Citroen e-C5 Aircross

213 PS 79,9 kWh:

Η άνεση σε πρώτο ρόλο

Η Citroen είχε πάντα έναν ξεκάθαρο τρόπο να προσεγγίζει το οικογενειακό αυτοκίνητο. Δεν προσπαθούσε απαραίτητα να φτιάξει το πιο спор ή το πιο επιθετικό μοντέλο της κατηγορίας, αλλά εκείνο που θα έκανε την καθημερινότητα πιο ξεκούραστη. Το νέο C5 Aircross συνεχίζει ακριβώς σε αυτή τη λογική, μόνο που πλέον μπαίνει πιο δυναμικά και στην ηλεκτρική εποχή.

Η ηλεκτρική έκδοση, που πλέον ονομάζεται e-C5 Aircross, δεν είναι απλώς μια ακόμη προσθήκη στη γκάμα. Είναι ίσως η έκδοση που ταιριάζει περισσότερο στη φιλοσοφία του μοντέλου, γιατί η αθόρυβη λειτουργία του ηλεκτροκινητήρα, η άμε-

ση ροπή και η «αρχοντική» κύλιση δένουν ιδανικά με τον άνετο χαρακτήρα που παραδοσιακά θέλει να εκπέμπει ένα Citroen.

Σχεδιαστικά, το νέο Citroen C5 Aircross δείχνει πιο ώριμο και «δεμένο» από πριν, χωρίς όμως να χάνει την ιδιαιτερότητα που περιμένεις από ένα Citroen. Το αμάξωμα έχει πιο «τεντωμένες» γραμμές, πιο καθαρές επιφάνειες και λιγότερες καμπύλες από την προηγούμενη γενιά, με αποτέλεσμα να δείχνει πιο πλατύ και πιο στιβαρό στον δρόμο. Το εμπρός μέρος ξεχωρίζει από τη νέα φωτεινή υπογραφή τριών σημείων, με λεπτά οριζόντια LED στοιχεία που ανοίγουν οπτικά το πλάτος του αυτοκινήτου, ενώ το μεγάλο έμβλημα της



**Βγάζει
400 χλμ. σε
μικτό κύκλο
οδήγησης
με μία μόνο
φόρτιση.**

Citroen τοποθετείται στο κέντρο μιας κλειστής, αεροδυναμικά δουλεμένης μάσκας στην ηλεκτρική έκδοση.

Στο πλαίσι, το νέο e-C5 Aircross δεν βασίζεται σε υπερβολές για να δείξει SUV. Η γραμμή που ξεκινά από το εμπρός μέρος και φτάνει μέχρι την πίσω πόρτα δίνει ένταση στο αμάξωμα, οι ώμοι είναι πιο τονισμένοι, ενώ η ελαφρά κατερχόμενη οροφή πίσω από τη δεύτερη σειρά καθισμάτων βοηθά την αεροδυναμική χωρίς να «κόβει» από την πρακτικότητα.

Πίσω, η εικόνα είναι ακόμα πιο χαρακτηριστική. Η κάθετη πέμπτη πόρτα τονίζει τον οικογενειακό χαρακτήρα και βοηθά στη διαμόρφωση του μεγάλου πορτμπαγκάζ, ενώ η γυαλιστερή μαύρη οριζόντια φάσα ενώνει οπτικά τα φωτιστικά σώματα και κάνει το αμάξωμα να φαίνεται πιο φαρδύ. Τα πίσω φώτα είναι και το «highlight» του σχεδιασμού. Ακολουθούν και εδώ τη λογική της φωτεινής υπογραφής τριών

σημείων, με τα εξωτερικά στοιχεία να δείχνουν σαν μικρά «πτερύγια» που προεξέχουν στις άκρες του αμαξώματος, μια λεπτομέρεια που λειτουργεί τόσο αισθητικά όσο και αεροδυναμικά.

Το σημαντικότερο, πάντως, είναι πως το νέο C5 Aircross μεγάλωσε αρκετά ώστε να μπει ουσιαστικά στα χωράφια των μεσαίων SUV. Με μήκος 4,65 μ., το γαλλικό μοντέλο δεν κρύβει τον οικογενειακό του προσανατολισμό.

Το εσωτερικό ακολουθεί τη νέα αρχιτεκτονική C-Zen Lounge, με καθαρές γραμμές, ψηφιακό πίνακα οργάνων και την πελώρια κάθετα τοποθετημένη κεντρική οθόνη αφής, που η Citroen ονομάζει Waterfall Screen. Η εικόνα είναι σύγχρονη και ευχάριστη, χωρίς να γίνεται χαστική. Σημαντικό είναι επίσης ότι διατηρούνται φυσικοί διακόπτες για βασικές λειτουργίες, στοιχείο που βοηθά στην εργονομία και κάνει την καθημερινή χρήση πιο απλή.



Τα υλικά δεν είναι όλα μαλακά, καθώς υπάρχουν σκληρά πλαστικά στο ταμπλό, όμως η συνολική ποιότητα κατασκευής και το φινιρίσμα δημιουργούν καλή εικόνα. Περισσότερο από όλα, όμως, ξεχωρίζουν τα καθίσματα Advanced Comfort, που ταιριάζουν απόλυτα με τον χαρακτήρα του αυτοκινήτου. Είναι φαρδιά, αφράτα και σχεδιασμένα για να σε αποφορτίζουν, όχι για να σε «σφίγγουν» όπως σε πιο σπορτίφ SUV. Το πιο «βαρύ» χαρτί του e-C5 Aircross, πάντως, είναι οι χώροι του, οι οποίοι φτάνουν και... περισσεύουν για 5 ψηλούς ενήλικες επιβάτες.

Η έκδοση της δοκιμής μας είναι η βασική Comfort Range, με ηλεκτροκινητήρα 213 ίππων και 343 Nm ροπής στον εμπρός άξονα. Η μπαταρία έχει συνολική χωρητικότητα 79,9 kWh και ωφέλιμη 73,7 kWh, ενώ υπάρχει και μεγαλύτερη έκδοση Long Range με 100 kWh και 231 ίππους. Στην πράξη, όμως, η Comfort Range δείχνει πως

Η ποιότητα κύλισης και η ηχομόνωση παραπέμπουν σε ακριβότερο μοντέλο.

δεν είναι η «μικρή» έκδοση που αγοράζεις από ανάγκη, αλλά μια ολοκληρωμένη επιλογή για όποιον θέλει μεγάλη αυτονομία χωρίς να εκτοξεύσει το κόστος αγοράς.

Όσον αφορά τη φόρτιση, το e-C5 Aircross υποστηρίζει AC φόρτιση έως 11 kW, με πλήρη φόρτιση σε wallbox σε περίπου 7 ώρες, ενώ σε ταχυφορτιστή DC φτάνει έως τα 160 kW και χρειάζεται περίπου 30 λεπτά για το 20-80%. Η ισχύς ταχυφόρτισης δεν είναι κορυφαία για τα σημερινά δεδομένα, όμως είναι επαρκής για ταξίδια, ειδικά από τη στιγμή που σημειώνει χαμηλή κατανάλωση ρεύματος στον αυτοκινητόδρομο.

Το Citroen e-C5 Aircross ξεκινά από τις 38.000 ευρώ στην έκδοση Comfort Range και στο εξοπλιστικό πακέτο YOU, τιμή που έχει ιδιαίτερη σημασία για την κατηγορία. Το επίπεδο άνεσης που προσφέρει μπορεί να συγκριθεί με πολύ ακριβότερα μεσαία SUV. Το e-C5 Aircross συνοδεύεται από εργοστασιακή εγγύηση 5 ετών (ή 200.000

Με μήκος 4,65 μ., μπαίνει ξεκάθαρα στην κατηγορία των μεσαίων SUV.



Τα πίσω φωτιστικά σώματα προεξέχουν από το αμάξωμα σαν μικρά «πτερύγια».

χλμ.) για το αυτοκίνητο, ενώ επεκτείνεται στα 8 χρόνια (ή 160.000 χλμ.) για την μπαταρία, ενισχύοντας το αίσθημα ασφάλειας σε όσους παραμένουν επιφυλακτικοί απέναντι στην ηλεκτροκίνηση.

Το Citroen e-C5 Aircross Comfort Range 213 PS κατάφερε να συγκεντρώσει βαθμολογία 88%, επιβεβαιώνοντας πως η ηλεκτρική έκδοση δεν αλλοιώνει τον βασικό χαρακτήρα του μοντέλου, αλλά τον ενισχύει.

Η πρώτη εικόνα από τις μετρήσεις δείχνει ένα αυτοκίνητο που δεν κυνηγά την απόλυτη επίδοση, αλλά την ισορροπία.

Οι 213 ίπποι προσφέρουν ικανοποιητικές επιδόσεις για το βάρος και τον οικογενειακό προσανατολισμό του αμαξώματος, με το 0-100 χλμ./ώρα να ολοκληρώνεται σε 8,9 δλ. Δεν είναι το πιο εκρηκτικό ηλεκτρικό SUV της κατηγορίας, όμως δεν δείχνει ποτέ αδύναμο. Η άμεση απόκριση του ηλεκτροκινητήρα κάνει τις εκκινήσεις και τις καθημερινές μετακινήσεις ευχάριστες, ενώ η ροπή των 343 Nm είναι διαθέσιμη χωρίς καμία καθυστέρηση.

Εκεί που το e-C5 Aircross κερδίζει περισσότερο τον οδηγό είναι στην κατανάλωση και την αυτονομία. Η μέση κατανάλωση των 18,5 kWh/100 χλμ. σε μικτό κύκλο επιτρέπει πραγματική αυτονομία κοντά στα 400 χλμ., νούμερο που αυξάνεται περαιτέρω στην πόλη. Ιδιαίτερη αναφορά αξίζουν τα φρένα. Με απόσταση ακινητοποίησης 35,6 μ. από τα 100 χλμ./ώρα, το Citroen e-C5 Aircross πετυχαίνει πολύ καλή επίδοση για την κατηγορία και το βάρος του. Το σημαντικότερο είναι ότι η αίσθηση παραμένει φυσική, χωρίς την έντονη τεχνητή αίσθηση που πολλές φορές

■ ΔΟΚΙΜΗ CITROEN e-C5 Aircross 213 PS 79,9 KWH

Μάρκα/Μοντέλο	Citroen C5 Aircross	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	Citroen C5 Aircross Electric Comfort Range (new) 213ps 79.9 Kwh				
Βαθμολογία	88%				
Κατηγορία μοντέλου	Μεσαία SUV Ηλεκτρικό				
Model Year	2025				
Είδος Κινητήρα	Ηλεκτρικό				
Κυβικά (κ.εκ.)					
Ιπποδύναμη (PS)	213				
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων	1				
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (KWh/100χλμ.)	18,5	16,1	TESLA MODEL Y JUNIPER LR RWD 340ps 78,1 KWh	22,5	BYD SEALION 7 BEV AWD LR 532ps 93 KWh
Πραγματική Αυτονομία στο ταξίδι με 120 χλμ./ώρα	376	538	BMW iX3 50 xDrive 469ps 115 KWh		
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	21	30	AION (GAC) V ELECTRIC 204ps 78 KWh	14	PORSCHE MACAN 4 408ps 100 KWh
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,42	1,5	NIO EL6 AWD LR 490ps 100 KWh	1,36	TESLA MODEL Y JUNIPER LR AWD 514ps 78,1 KWh
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	565	839	KGM TORRES EVX 207ps 73,4 KWh		
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	8,9	3,7	SMART #5 BRABUS 646ps 100 KWh		
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	170	250	TESLA MODEL Y JUNIPER	160	AION (GAC) V ELECTRIC
			PERFORMANCE 627ps 82 KWh		204ps 78 KWh
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	35,6	33,1	AUDI Q6 e-tron SUV quattro 428ps 100 KWh	41,5	KGM TORRES EVX 207ps 73,4 KWh
Εγγύηση (χρόνια)	5				
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια ή χλμ.)	8				
Τιμή	34.900€				



Στο εσωτερικό, προτεραιότητα έχει δοθεί στην άνεση, με σημείο αναφοράς τα Advanced Comfort καθίσματα.



Στάνταρ εξοπλισμό αποτελεί ο ψηφιακός πίνακας οργάνων πίσω από το τιμόνι.



Στο εσωτερικό ξεχωρίζει η πελώρια κάθετα τοποθετημένη κεντρική οθόνη αφής, που η Citroen ονομάζει Waterfall Screen.

συναντάμε σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα λόγω της συνεργασίας ανάκτησης ενέργειας και υδραυλικών φρένων.

Ακόμα πιο δυνατό σημείο είναι οι χώροι. Με 21 εκ. μπροστά από τα γόνατα ενός μέσου επιβάτη και πλάτος πίσω καθίσματος 1,42 μ. αποδεικνύει πως και τρεις ενήλικες πίσω θα κάτσουν «σταυροπόδι». Βά-

ζοντας και το πορτμπαγκάζ 565 λτ. στην εξίσωση, το Citroen e-C5 Aircross δεν είναι απλώς άνετο, αλλά θα χωρέσει όλες τις αποσκευές μίας οικογένειας χωρίς να αφήσει τίποτα πίσω. Δεν ζητά από τους επιβάτες να κάνουν συμβιβασμούς επειδή είναι ηλεκτρικό, ούτε θυσιάζει το πορτμπαγκάζ στον βωμό της μπαταρίας.

Η βασικά Comfort Range έκδοση του e-C5 Aircross εξοπλίζεται με μπαταρία 79,9 kWh και αποδίδει 213 ίππους και 343 Nm ροπής.



Τα υλικά δεν είναι όλα μαλακά, καθώς υπάρχουν σκληρά πλαστικά στο ταμπλό, όμως η συνολική ποιότητα κατασκευής και το φινίρισμα δημιουργούν καλή εικόνα.

Citroen C5 Aircross. Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις.

Ας δούμε αναλυτικά τι έδειξαν οι μετρήσεις μας στην κατανάλωση ρεύματος, την αυτονομία, τις επιδόσεις και τους χώρους του Citroen e-C5 Aircross Comfort Range

213 PS 79,9 kWh.

Στο κομμάτι της κατανάλωσης, το Citroen e-C5 Aircross δείχνει πως η μεγάλη μπαταρία δεν χρησιμοποιείται απλώς για να εντυπωσιάσει στα τεχνικά χαρακτηριστικά, αλλά μεταφράζεται σε ουσιαστική αυτονομία στην πράξη. Η μέση κατανάλωση των 18,5 kWh/100 χλμ. είναι λογική για ένα μεσαίο ηλεκτρικό SUV με βάρος πάνω από 2 τόνους και οικογενειακές διαστάσεις και μεταφράζεται ως αυτονομία 400 χλμ. Σε αστικό περιβάλλον, όπου η ανάκτηση ενέργειας δουλεύει συχνά, το e-C5 Aircross καίει μόλις 16,1 kWh/100 χλμ. και μπορεί να κινηθεί για πολλές ημέρες χωρίς φόρτιση, δηλαδή για περίπου 500 χλμ. Αυτό είναι κρίσιμο για τον μέσο χρήστη ηλεκτρικού αυτοκινήτου, γιατί μειώνει το άγχος της αυτονομίας και κάνει την καθημερινή χρήση πιο εύκολη. Δεν χρειάζεται να σκέφτεσαι συνεχώς πότε θα φορτίσεις, ειδικά αν έχεις πρόσβαση σε wallbox στο σπίτι ή στην εργασία.

Μάρκα/Μοντέλο	Citroen C5 Aircross	Καλύτερα		Χειρότερα	
Χώροι					
Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	21	30	AION (GAC) V ELECTRIC 204ps 78 KWh	14	PORSCHE MACAN 4 408ps 100 KWh
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	12	12	BMW iX3 50 xDrive 469ps 115 KWh	3,5	AUDI Q6 e-tron SB quattro 428ps 100 KWh
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,42	1,5	NIO EL6 AWD LR 490ps 100 KWh	1,36	TESLA MODEL Y JUNIPER LR AWD 514ps 78,1 KWh
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	565	839	KGM TORRES EVX 207ps 73,4 KWh	402	FORD MUSTANG MACH-E LR AWD MY 2025 375ps 94,6 KWh
Κινητήρας - Επιδόσεις					
Είδος	Ηλεκτρικό				
Κυβικά (κ.εκ.)					
Μέγιστη ισχύς (PS)	213	646	SMART #5 BRABUS 646ps 100 KWh	204	AION (GAC) V ELECTRIC 204ps 78 KWh
Μέγιστη ροπή (Nm)	343	855	AUDI Q6 e-tron SB quattro 428ps 100 KWh	240	AION (GAC) V ELECTRIC 204ps 78 KWh
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	8,9	3,7	SMART #5 BRABUS 646ps 100 KWh	9	OPEL GRANDLAND Electric 213ps 77 KWh
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	6,2	1,6	SMART #5 BRABUS 646ps 100 KWh	6,7	LEAPMOTOR C10 BEV 218ps 69,9 KWh
Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,65				
Πλάτος (μέτρα)	1,87				
Ύψος (μέτρα)	1,69				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,78				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)					
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)		21	SUBARU SOLTERRA BEV 4xe 218ps 71,4 KWh	11,6	FORD MUSTANG MACH-E LR AWD MY 2025 375ps 94,6 KWh
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	2184	1790	GEELY EX5 BEV 218ps 62 KWh	2435	BYD SEALION 7 BEV AWD LR 532ps 93 KWh

■ ΔΟΚΙΜΗ CITROEN e-C5 AIRCROSS 213 PS 79,9 KWH

Στον αυτοκινητόδρομο, που είναι και το πιο δύσκολο πεδίο για ένα ηλεκτρικό SUV, η κατανάλωση των 19,6 kWh/100 χλμ. στα 120 χλμ./ώρα δείχνει προσεγμένη διαχείρι-

ση ενέργειας. Η πραγματική αυτονομία των 376 χλμ. σε τέτοιες συνθήκες σημαίνει ότι το e-C5 Aircross μπορεί να ταξιδέψει χωρίς να περιορίζει υπερβολικά τον οδηγό. Δεν είναι

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά					
Μέγιστη ισχύς (PS)	213	646	SMART #5 BRABUS 646ps 100 KWh	204	AION (GAC) V ELECTRIC 204ps 78 KWh
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)					
Ροπή (Nm)	343	855	AUDI Q6 e-tron 5B quattro 428ps 100 KWh	240	AION (GAC) V ELECTRIC 204ps 78 KWh
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)					
Φρένα					
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	35,6	33,1	AUDI Q6 e-tron SUV quattro 428ps 100 KWh	41,5	KGM TORRES EVX 207ps 73,4 KWh
Για Ηλεκτρικά					
Ωφέλιμη χωρητικότητα μπαταρίας (kWh)	73,7				
Συνολική χωρητικότητα μπαταρίας (kWh)	79,9				
Κατανάλωση στην πόλη (KWh/100 χλμ.)	16,1	12, 8	SKODA ENYAQ 85 (MY 2027) 286ps 82 KWh	17,1	AUDI Q6 e-tron SUV quattro 428ps 100 KWh
Πραγματική Κατανάλωση στο ταξίδι με 120 χλμ (kWh/120 χλμ)	19,6	17, 3	TESLA MODEL Y JUNIPER LR RWD 340ps 78,1 KWh	37,7	SMART #5 EV 432 kW AWD 588ps 100 KWh
Πραγματική μέση κατανάλωση (KWh/100χλμ.)	18,5	16, 1	TESLA MODEL Y JUNIPER LR RWD 340ps 78,1 KWh	22,5	BYD SEALION 7 BEV AWD LR 532ps 93 KWh
Πραγματική Αυτονομία στο ταξίδι με 120 χλμ./ώρα	376	538	BMW iX3 50 xDrive 469ps 115 KWh	249	SMART #5 EV 432 kW AWD 588ps 100 KWh
Θεωρητική Αυτονομία (χλμ.)	320				
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια)	8	7	KIA EV6 FL LR RWD 229ps 84 KWh	11	TOYOTA bZ4X DOUBLE MOTOR LR 4x4 343ps 73,1 KWh



**Ακολουθεί
τη νέα
σχεδιαστική
γλώσσα της
Citroen με
το μεγάλο
λογότυπο
και τους
λεπούς LED
προβολείς
με φωτεινά
στοιχεία.**

το ηλεκτρικό που θα μηδενίσει τις στάσεις σε μεγάλο ταξίδι, αλλά είναι αρκετά αποδοτικό ώστε οι στάσεις φόρτισης να εντάσσονται χωρίς άγχος στη διαδρομή.

Οι επιδόσεις το καθιστούν περισσότερο πολιτισμένο και ασφαλές παρά εντυπωσιακό. Το 0-100 χλμ./ώρα σε 8,9 δλ. είναι καλό για οικογενειακό SUV, ενώ η ρεπρίζ-«εικονικό προσπέρασμα» των 80-120 χλμ./ώρα σε 6,2 δλ. δείχνει πως υπάρχει η απαιτούμενη δύναμη για ασφαλείς ελιγμούς. Ωστόσο, το μεγάλο βάρος (σχεδόν 2,2 τόνοι) και ο προσανατολισμός άνεσης δεν αφήνουν το e-C5 Aircross να αποκτήσει τον «νευρικό» χαρακτήρα που έχουν αρκετά ηλεκτρικά μοντέλα. Και μάλλον καλά κάνει. Το συγκεκριμένο Citroen δεν προσπαθεί να σε εντυπωσιάσει με απότομα τινάγματα, αλλά να κινηθεί ομαλά, αθόρυβα και αποπνέοντας αίσθηση πολυτέλειας.

Στον δρόμο, αυτός ο χαρακτήρας γίνεται ακόμα πιο ξεκάθαρος. Η ανάρτηση με

Progressive Hydraulic Cushions είναι το βασικότερο στοιχείο της εμπειρίας. Τα υδραυλικά στοπ προοδευτικής απόσβεσης στις άκρες της διαδρομής των αναρτήσεων βοηθούν το αμάξωμα να «σβήνει» τις ανωμαλίες με ευκολία, ειδικά αν λάβουμε υπόψη το αυξημένο βάρος. Το e-C5 Aircross περνά πάνω από κακοτεχνίες, εγκάρσιες ανωμαλίες και φθαρμένη άσφαλτο με χαρακτηριστική ηρεμία, διατηρώντας υψηλή ποιότητα κύλισης.

Δεν είναι σπορ SUV και δεν θέλει να γίνει. Σε γρήγορη οδήγηση θα εμφανίσει κλίσεις, ενώ το τιμόνι δίνει περισσότερη έμφαση στην ευκολία παρά στην πληροφορία. Παρόλα αυτά, παραμένει σταθερό, προβλέψιμο και ασφαλές. Το βάρος δεν εξαφανίζεται, αλλά ελέγχεται σωστά, ενώ η ηχομόνωση συμπληρώνει τον premium σε αίσθηση ταξιδιωτικό χαρακτήρα του.

Περνώντας στους χώρους, οι αριθμοί εξηγούν γιατί το C5 Aircross έχει τόσο έντονο οικογενειακό προσανατολισμό. Οι πίσω



επιβάτες έχουν 21 εκ. αέρα μπροστά από τα γόνατα και 12 εκ. πάνω από το κεφάλι, τιμές που το τοποθετούν πολύ ψηλά σε όλα τα διαθέσιμα μοντέλα στην αγορά. Το πίσω κάθισμα με πλάτος 1,42 μ. μπορεί να φιλοξενήσει τρεις επιβάτες καλύτερα από τον μέσο όρο, ενώ το πορτμπαγκάζ των 565 λτ. είναι από τα μεγάλα όπλα του αυτοκινήτου. Πρακτικά, θα χωρέσει έξι βαλίτσες μεσαίου μεγέθους και... κάτι παραπάνω.

Σε επίπεδο καθημερινής συμβίωσης, το e-C5 Aircross κρύβει και μερικές λεπτομέρειες που δεν φαίνονται με την πρώτη ματιά, αλλά κάνουν διαφορά όσο περνάς χρόνο μαζί του. Η απουσία συρόμενου πίσω καθίσματος δεν ενοχλεί πλέον τόσο, αφού οι χώροι είναι έτσι κι αλλιώς μεγάλοι, ενώ οι ρυθμιζόμενες πλάτες των πίσω καθισμάτων, από 21 έως 33 μοίρες, επιτρέπουν στους επιβάτες να βρουν πιο ξεκούραστη θέση. Μπροστά, η κάθετη οθόνη 13 ιντσών Waterfall τραβά το βλέμμα και δίνει high-

Η γυαλιστερή μαύρη οριζόντια φάσα ενώνει οπτικά τα πίσω φωτιστικά σώματα και κάνει το αμάξωμα να φαίνεται πιο φαρδύ.

tech εικόνα, όμως η Citroen σωστά δεν έχει θυσιάσει πλήρως την εργονομία στην ψηφιοποίηση, κρατώντας φυσικούς διακόπτες για βασικές λειτουργίες.

Υπάρχουν σκληρά πλαστικά στο ταμπλό, κάτι που δεν περνά απαρατήρητο σε ένα αυτοκίνητο αυτής της κατηγορίας, όμως η συναρμογή, το φινιρίσμα και οι πιο προσεγμένες υφές στα σημεία που ακουμπάς συχνότερα διατηρούν την καμπίνα σε καλό επίπεδο ποιοτικά. Το βασικότερο «μυστικό» του, πάντως, παραμένουν τα καθίσματα Advanced Comfort, που δεν εντυπωσιάζουν επειδή είναι σπορ με σφιχτή πλευρική στήριξη, αλλά επειδή σε κάνουν να νιώθεις πως κάθεσαι σε... πολυθρόνα που μετακινείται.

Citroen C5 Aircross. Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας.

Στον εξοπλισμό, η εισαγωγική έκδοση YOU δεν δείχνει «βασική» με την κλα-



Σε ταχυ-φορτιστή DC υποστηρίζει παροχή έως και 160 kW και χρειάζεται περίπου 30 λεπτά για να φορτίσει από 20 σε 80%.

σική έννοια, αφού από το πρώτο κιόλας επίπεδο το e-C5 Aircross περιλαμβάνει τον πυρήνα άνεσης και τεχνολογίας του μοντέλου. Στάνταρ είναι οι ηλεκτρικοί και θερμαινόμενοι εξωτερικοί καθρέπτες, ο αυτόματος διζωνικός κλιματισμός, τα καθίσματα Citroen Advanced Comfort, η μεγάλη κεντρική οθόνη Waterfall Screen, ο ψηφιακός πίνακας οργάνων 10 ιντσών και το ηλεκτρικό χειρόφρενο. Παράλληλα, από την YOU υπάρχουν ήδη τα πακέτα Pack City, Pack Safety, Pack Drive Assist και Visibility Pack με εμπρός φώτα Citroen LED Vision αυτόματα σε όλες τις σκάλες και ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών Carbon.

Η PLUS έρχεται να προσθέσει περισσότερο premium και πρακτικό χαρακτήρα. Εκεί βρίσκουμε ηλεκτροχρωμικό εσωτερικό καθρέπτη, σύστημα Keyless Access/Go Proximity, κάμερες περιμετρικά/σύστημα VisioPark, ηλεκτρικά αναδιπλούμενους καθρέπτες με φωτισμό προσέγγισης LED, αλλά και την

Waterfall Screen αυτή τη φορά με 3D Navigation. Στο ίδιο επίπεδο προστίθενται η ασύρματη φόρτιση smartphone, ο ατμοσφαιρικός φωτισμός με 8 χρωματικές επιλογές, τα πίσω φιμέ τζάμια, πακέτο εμφάνισης και ζάντες αλουμινίου 19 ιντσών Zircon.

Στην κορυφή, η MAX δίνει στο e-C5 Aircross τον πιο ολοκληρωμένο τεχνολογικό και πολυτελή χαρακτήρα. Προσθέτει εξωτερικούς καθρέπτες με μνήμη και λειτουργία όπισθεν, σύστημα Clean Cabin με έλεγχο της ποιότητας αέρα στην καμπίνα, VisioPark 360, αλλά και το e-HUD Extended Head Up Display που προβάλλει πληροφορίες μπροστά από τον οδηγό. Παράλληλα, ανεβάζει το επίπεδο υποβοήθησης με Pack Drive Assist 2.0 και φώτα Citroen Matrix LED Vision με αυτόματα ρυθμιζόμενη δέσμη. Την εικόνα ολοκληρώνουν τα θερμαινόμενα εμπρός καθίσματα και το ηλεκτρικό κάθισμα οδηγού με ρύθμιση μέσης και λειτουργία μνήμης.





Συμπέρασμα

Το τελικό συμπέρασμα είναι ξεκάθαρο. Το Citroen e-C5 Aircross δεν είναι ένα ηλεκτρικό SUV που προσπαθεί να κερδίσει με θεαματικές επιδόσεις ή με υπερβολική τεχνολογική επίδειξη. Κερδίζει επειδή κάνει καλά όλα αυτά που μετρούν πραγματικά σε ένα οικογενειακό αυτοκίνητο: είναι άνετο, ευρύχωρο, ήσυχο, αποδοτικό και προσιτό για τα δεδομένα της κατηγορίας. Ακόμα και στην βασική έκδοση Comfort Range, λοιπόν, με 213 ίππους, μεγάλη μπαταρία, πραγματική αυτονομία 400 χλμ. και σχεδόν 500 χλμ. στην πόλη, το e-C5 Aircross δείχνει πως η ηλεκτροκίνηση μπορεί να ταιριάζει απόλυτα με τη φιλοσοφία της Citroen. Δεν μετατρέπει το C5 Aircross σε κάτι «ξένο» προς τον χαρακτήρα του. Αντίθετα, τον κάνει ακόμα πιο ολοκληρωμένο. ❖

Το πορτ-μπαγκάζ των 545 λτ. υπερκαλύπτει τις ανάγκες μίας πενταμελούς οικογένειας.

Μάρκα/Μοντέλο	Citroen C5 Aircross
Εξοπλισμός Ανεσης	
Air Condition	OXI
Κλιματισμός	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	OXI
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλειδωμα	Ναι
Keyless entry	OXI
Προβολείς ομίχλης	Ναι
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	OXI
Κάμερες 360 μοιρών	OXI
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	OXI
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι
Υποβοήθηση τιμονιού	Ναι
Cruise Control	Ναι
Μηχανικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Ναι
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	OXI
Θερμαινόμενα καθίσματα	OXI
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	OXI
Δερμάτινες επενδύσεις	OXI
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	235/55 R19
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	OXI
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	13"
Ambient φωτισμός καμπίνας	OXI
Navigation	OXI
Εξοπλισμός Ασφάλειας	
ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	6
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2
Αερόσακος κεφαλής	2
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντισλίσιν)	Ναι
Βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα	Ναι
Συναγερμός	OXI
Hill Assist	Ναι
Σύστημα Lane assist	Ναι
Σύστημα αυτόματου φρεναρίσματος	Ναι
Προειδοποίηση τυφλού σημείου	OXI
Σύστημα αναγνώριση σημάτων Κ.Ο.Κ.	Ναι
Προειδοποίηση κόπωσης οδηγού	Ναι



Το μέχρι πρότινος DS 4 ανανεώθηκε και ξανασυστήνεται ως DS No 4. Κάνει το 0-100 σε 9,4 δλ. και καίει 6,8 λτ./100 χλμ. στην πόλη. Premium εσωτερικό με μεγεθυμένο ψηφιακό πίνακα οργάνων 10,25» και μεγάλο πορτμπαγκάζ (430 λτ.). Πλούσιος εξοπλισμός από τη βασική έκδοση (αυτόματα LED φώτα, adaptive cruise control, κάμερα οπισθοπορείας κ.α.).

DS No 4 Hybrid 145 PS: Περνά σε νέα εποχή

Η DS Automobiles δεν έμαθε ποτέ να παίζει με τους κανόνες των άλλων. Από τη στιγμή που αποσχίστηκε από τη Citroën, επένδυσε σε μια δική της ερμηνεία της premium φιλοσοφίας. Η γαλλική φινέτσα, ο πολυτελής χαρακτήρας και η διακριτική αλλά ουσιαστική τεχνολογική υπεροχή αποτέλεσαν τα χαρακτηριστικά που έκαναν τα μοντέλα της να ξεχωρίσουν.

Με διαφορετική πλέον ονομασία, αποχαιρετούν το «DS» και καλωσορίζουν το «No» πριν το νούμερο που τα διαχωρίζει. Έτσι και το premium οικογενειακό hatchback της, που μέχρι πρότινος ονομαζόταν DS 4, πλέον ξανασυστήνεται ως DS No 4. Φυσικά,

το «No» δεν λειτουργεί ως μέθοδος αρίθμησης, αλλά ως σήμα κατατεθέν μιας νέας εποχής για τη γαλλική μάρκα.

Το DS No4 Hybrid αποτυπώνει με σαφήνεια τη νέα σχεδιαστική κατεύθυνση της DS Automobiles, μεταφέροντας τη λογική του «No» και στο ίδιο το αμάξωμα. Γι' αυτό και οι ομοιότητες με το ηλεκτρικό DS No 8 που εγκαινίασε την νέα ονομασία είναι εμφανείς.

Το εμπρός μέρος είναι αυτό που κερδίζει αμέσως το βλέμμα. Η πελώρια μάσκα καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της πρόσοψής του, ενισχύοντας την αίσθηση φάρδους και χαρίζοντάς του επιβλητικό στυλ στον δρόμο. Η νέα φωτεινή υπογραφή,



Πίσω, τα φωτιστικά σώματα εκτείνονται οριζόντια, τονίζοντας κι αυτά το φάρδος.

λεπτή και αιχμηρή, λειτουργεί σχεδόν σαν κόσμημα και παραπέμπει στη γνωστή εμμονή της DS στη λεπτομέρεια. Τα LED στοιχεία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της ταυτότητας, ένα τεχνολογικό statement που ενισχύει τον premium χαρακτήρα.

Στο προφίλ, αιχμηρές γραμμές και ακμές συναντούν έντονες καμπύλες σε ένα σχέδιο που σίγουρα δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως συντηρητικό. Τα έντονα «νεύρα» στα πλαϊνά προσθέτουν βάθος και ένταση στο παιχνίδι φωτός και σκιάς, ενώ οι αναδιπλούμενες χειρολαβές στις πόρτες του δίνουν high-tech «αέρα». Από την άλλη, το μακρύ καπό και η ελαφρώς κεκλιμένη γραμμή οροφής δημιουργούν μια σιλουέτα που ακροβατεί ανάμεσα στο hatchback και σε μια πιο coupe λογική, χωρίς να θυσιάζει την πρακτικότητα.

Πίσω, τα φωτιστικά σώματα εκτείνονται οριζόντια, τονίζοντας κι αυτά το φάρδος, ενώ η λεπτομέρεια στη γραφική τους απο-

τύπωση αποκαλύπτει τη διάθεση για διαφοροποίηση. Στην πόρτα του πορτμπαγκάζ πλέον αναγράφεται η νέα ονομασία του μοντέλου.

Περνώντας στο εσωτερικό του, η ποιότητα υλικών και συναρμογής που το τοποθετεί στο άνω άκρο της κατηγορίας παραμένει. Η οριζόντια διάταξη του ταμπλό θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μίνιμαλ, αλλά η περίτεχνη σχεδίαση και τοποθέτηση των επιμέρους στοιχείων, όπως η κεντρική οθόνη και οι λιγοστοί διακόπτες, το απομακρύνουν από την «γερμανική» φιλοσοφία της απλότητας. Μία σημαντική τεχνολογική αναβάθμιση, πάντως, είναι η μεγέθυνση του ψηφιακού πίνακα οργάνων από τις 7 στις 10,25 ίντσες.

Όσον αφορά την ευρυχωρία, αν και ο οδηγός και συνοδηγός θα κάτσουν «βασιλικά» στα άνετα καθίσματα, οι πίσω επιβάτες θα διαπιστώσουν πως δεν πρόκειται για ένα από τα πιο «αεράτα» μικρομεσαία



της αγοράς. Παρόλα αυτά, άτομα μέσου ύψους δεν θα αντιμετωπίσουν προβλήματα άνεσης, ενώ την ίδια στιγμή η χωρητικότητα του πορτμπαγκάζ είναι αρκετά «γενναιόδωρη».

Σε ό,τι αφορά το μηχανικό σύνολο του DS No 4 Hybrid δεν υπάρχουν μεγάλες εκπλήξεις. Πρόκειται για το γνωστό ήπια υβριδικό σύνολο των 145 ίππων του ομίλου της Stellantis το οποίο έχει ήδη αποδείξει ότι συνδυάζει επιδόσεις και οικονομία καυσίμου. Βάση του συστήματος κίνησης αποτελεί ο τρικύλινδρος τούρμπο βενζινοκινητήρας 1,2 λτ., ο οποίος συνεργάζεται με ηλεκτροκινητήρα 28 ίππων ενσωματωμένο εντός του αυτόματου κιβωτίου διπλού συμπλέκτη έξι ταχυτήτων. Την συλλογή και διανομή της ηλεκτρικής ενέργειας αναλαμβάνει η 48-βολτη μπαταρία 0,88 kWh.

Ας δούμε τον επόμενο πίνακα που συνοψίζει τους κύριους τομείς αξιολόγησης,

Στον δρόμο, χαρακτηρίζεται από υψηλή ποιότητα κύλισης και καλή ηχομόνωση.

αλλά και αναφέρει την συνολική βαθμολογία που κατάφερε να συγκεντρώσει το DS No 4 Hybrid 145 PS.

Συνολικά, το DS No 4 Hybrid 145 PS κατάφερε να συγκεντρώσει βαθμολογία 87%. Ξεκινώντας από την μέση κατανάλωση σε μεικτό κύκλο, καίει κοντά στα 7,3 λτ./100 χλμ., ένα αρκετά ικανοποιητικό νούμερο για ένα ήπια υβριδικό οικογενειακό. Παράλληλα, κάνει το 0-100 σε 9,4 δλ., αποδεικνύοντας ότι μπορεί να κινηθεί σβέλτα στον αστικό κύκλο.

Όσον αφορά την άνεση στο εσωτερικό, οι μετρήσεις ευρυχωρίας στην καμπίνα φανερώνουν πως ο χώρος για τα γόνατα των πίσω επιβατών (13 εκ. «κενό» από τα μπροστινά καθίσματα) είναι από τους στενότερους στην κατηγορία, αν και το φάρδος του πίσω καθίσματος (1,36 μ.) είναι επαρκές και θα φιλοξενήσει δύο ενήλικες και ένα παιδί. Πάντως, το πορτμπαγκάζ των 430 λτ. είναι από τα πιο μεγάλα ανάμεσα στα μικρομεσαία hatchback.



Το μακρύ καπό και η ελαφρώς κεκλιμένη γραμμή οροφής δημιουργούν μια σιλουέτα που ακροβατεί ανάμεσα στο hatchback και σε μια πιο coure λογική.



Η νέα φωτεινή υπογραφή, λεπτή και αιχμηρή, λειτουργεί σχεδόν σαν κόσμημα.



Στην πόρτα του πορτπαγκάζ πλέον αναγράφεται η νέα ονομασία του μοντέλου.

DS No 4. Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις.

As δούμε τα αναλυτικά αποτελέσματα των μετρήσεων μας όσον αφορά την κατανάλωση, την ευρυχωρία στο εσωτερικό, αλλά και τις επιδόσεις του DS No 4

Hybrid 145 PS.

Ξεκινώντας από την κατανάλωση καυσίμου, ο ήπια υβριδικός κινητήρας εξασφαλίζει χαμηλά νούμερα κατανάλωσης. Συγκεκριμένα, πέρα από την μέση κατανάλωση των 7,3 λτ./100 χλμ., καίει μόλις 6,8 λτ./100 χλμ. στην πόλη, γεγονός που υπογραμμίζει την συμβολή του ηλεκτροκι-

■ ΔΟΚΙΜΗ DS NO 4 HYBRID 145 PS

Μάρκα/Μοντέλο	DS No 4	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	DS No 4 Hybrid 145 PS				
Βαθμολογία	87%				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρομεσαία Βενζίνη				
Model Year	2024				
Είδος Κινητήρα	Mild hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	1199				
Ιπποδύναμη (PS)	145				
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων	6				
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100χλμ.)	7,3	6,7	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps	8,1	CUPRA LEON 1.5 eTSI DSG MHEV 150ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	912	1042	SKODA SCALA 1.5 TSI DSG7 150ps	662	SEAT LEON 1.5 EcoTSI 150ps
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	13	20,5	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps		
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,36	1,39	HYUNDAI i30 1.5T 6MT 48V Hybrid 140ps	1,33	AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	430	467	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps	300	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	9,4	7,9	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	10,7	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	203	230	CUPRA LEON 1.5 eTSI DSG MHEV 150ps	197	HYUNDAI i30 1.5T 6MT 48V Hybrid 140ps
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	37,1	34,6	HYUNDAI i30 1.5T 48V Hybrid 7-DCT 140ps	38,9	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps
Εγγύηση (χρόνια)	5				
Τιμή	33.100€				



Η ποιότητα υλικών και συναρμογής που το τοποθετεί στο άνω άκρο της κατηγορίας.



Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων μεγάλωσε από τις 7 στις 10,25 ίντσες.

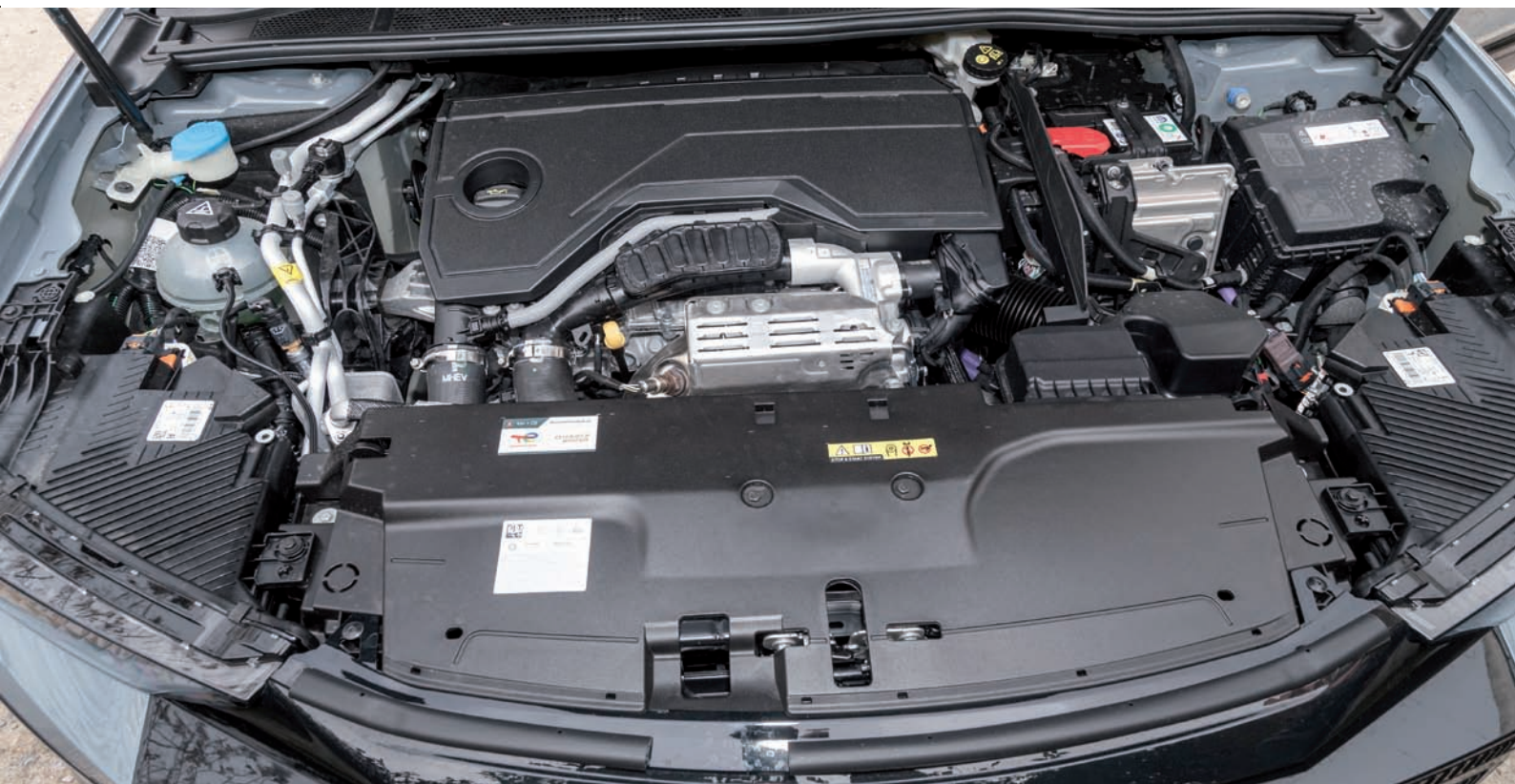


Η κεντρική οθόνη multimedia έχει διαγώνιο 10 ιντσών.

νητήρα. Μάλιστα, σε ορισμένες συνθήκες, όπως κατά το παρκάρισμα, το ξεκίνημα από στάση ή σε χαμηλά φορτία γκαζιού, αναλαμβάνει πλήρως την κίνηση του DS No4 Hybrid. Ακόμα και ταξιδεύοντας με 100 χλμ./ώρα, η κατανάλωση παραμένει χαμηλά, κοντά στα 5,7 λτ./100 χλμ.

Στον δρόμο, αποδεικνύεται σβέλτο. Κά-

νει το 0-100 σε 9,4 δλ., ενώ η ρεπρίζ 80-120 χλμ./ώρα ολοκληρώνεται σε 6,7 δλ., φανερώνοντας πως προσπερνά με ασφάλεια. Στον δρόμο, το DS No4 Hybrid επιβεβαιώνει ότι η DS Automobiles έχει δώσει ξεκάθαρη προτεραιότητα στην ποιότητα κύλισης, με την ανάρτηση να φιλτράρει αποτελεσματικά τις ανωμαλίες του



δρόμου. Το τιμόνι παραμένει ελαφρύ αλλά ακριβές, με σαφή προσανατολισμό την ευκολία στην καθημερινή χρήση.

Περνώντας στο εσωτερικό του, οι μετρήσεις ευρυχωρίας φανερώνουν πως αν και δεν μπορεί να θεωρηθεί «στενό», απέχει αρκετά από την κορυφή της κατηγορίας. Ένα άτομο μέσου ύψους στα πίσω καθίσματα θα έχει «κενό» 13 εκ. μεταξύ των γονάτων του και των μπροστινών καθισμάτων (λιγότερο από τον μέσο όρο), ενώ ο χώρος πάνω από το κεφάλι του (3,5 εκ.) θα είναι κάπως περιορισμένος λόγω της κεκλιμένης γραμμής οροφής. Παρόλα αυτά, το φάρδος του πίσω καθίσματος (1,36 μ.) κινείται κοντά στο μέσο όρο και θα φιλοξενήσει τρεις μικρόσωμους επιβάτες με σχετική άνεση. Το «δυνατό σημείο» όσον αφορά τους χώρους είναι σίγουρα το πορτμπαγκάζ, εφόσον έχοντας χωρητικότητα 430 λτ., είναι από τα μεγαλύτερα στην κατηγορία.

Το ήπια υβριδικό σύνολο Hybrid των 145 ίππων καίει 7,3 λτ./100 χλμ.

DS No 4. Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας.

Προχωρώντας, ας δούμε τι περιέχει ο εξοπλισμός του DS No 4 Hybrid στην εισαγωγική έκδοση Pallas.

Ξεχωριστό βάρος έχει και η βασική διαάρθρωση του εξοπλισμού στο νέο No 4, καθώς ακόμη και η εισαγωγική Pallas δεν παραπέμπει σε «απλή» έκδοση. Η καμπίνα διαμορφώνεται με σαφή premium προσανατολισμό, χάρη στα καθίσματα από αφρό υψηλής πυκνότητας (Diamond Tungsten) με επένδυση υφάσματος και συνθετικού δέρματος TEP, διακοσμημένα με προσεγμένες ραφές που αναδεικνύουν τη λεπτομέρεια. Το ταμπλό και τα πάνελ θυρών ντύνονται σε απόχρωση μαύρου βασάλτη.

Στον τομέα της τεχνολογίας και της άνεσης, ο στάνταρ εξοπλισμός είναι πληρέστατος. Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων

Μάρκα/Μοντέλο	DS No 4	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	6,8	6,2	PEUGEOT 308 Hybrid e-DCS6 145ps	9,1	SEAT LEON 1.5 EcoTSI 150ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	5,7	4,8	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	6,8	SEAT LEON 1.5 EcoTSI 150ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	7,3	6,7	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps	8,1	CUPRA LEON 1.5 eTSI DSG MHEV 150ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	912	1042	SKODA SCALA 1.5 TSI DSG7 150ps	662	SEAT LEON 1.5 EcoTSI 150ps
Κατανάλωση	87%				
Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	13	20,5	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps	10,2	PEUGEOT 308 Hybrid e-DCS6 145ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	3,5	6,2	AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps	2,7	MAZDA 3 HB e-Skyactiv X 186ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,36	1,39	HYUNDAI i30 1.5T 6MT 48V Hybrid 140ps	1,33	AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	430	467	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps	300	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps
Χώροι	72%				
Είδος	Mild hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	1199				
Μέγιστη ισχύς (PS)	145	186	MAZDA 3 HB e-Skyactiv X 186ps	116	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	230	270	MERCEDES A-CLASS A 200 163ps	200	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	9,4	7,9	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	10,7	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	6,7	5,2	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	11,5	FORD FOCUS 1.0 EcoBoost mHEV 125ps
Κινητήρας - Επιδόσεις	77%				

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	5	8	FORD FOCUS 1.0 EcoBoost mHEV 125ps	2	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)	8				
Χρώμα (χρόνια)	3				
Εγγύηση αντιπροσωπείας	75%				
Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,4				
Πλάτος (μέτρα)	1,83				
Ύψος (μέτρα)	1,45				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,68				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	52	52	DS No 4 HYBRID 145ps	43	MERCEDES A-CLASS A 200 163ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)		15,6	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	12,3	FORD FOCUS 1.0 EcoBoost mHEV 125ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1454	1239	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps	1500	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps
Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά	1199				
Μέγιστη ισχύς (PS)	145	186	MAZDA 3 HB e-Skyactiv X 186ps	116	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)	5500				
Ροπή (Nm)	230	270	MERCEDES A-CLASS A 200 163ps	200	SKODA SCALA 1.0 TSI DSG7 116ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)	1750				
Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	5,2	4,7	CITROEN C4 Hybrid Automatic 145ps	6,3	HYUNDAI i30 1.5T 6MT 48V Hybrid 140ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	117	106	CITROEN C4 Hybrid Automatic 145ps	142	HYUNDAI i30 1.5T 6MT 48V Hybrid 140ps

Η πελώρια μάσκα καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της πρόσοψής του, ενισχύοντας την αίσθηση φάρδους.



Το πορτ-μπαγκάζ των 430 λτ. είναι από τα μεγαλύτερα στην κατηγορία.

συνδυάζεται με διζωνικό αυτόματο κλιματισμό, προβολείς LED και πίσω φωτιστικά σώματα Full LED, καθώς και σύστημα αυτόματης εναλλαγής μεγάλης σκάλας. Δεν λείπουν οι ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι και θερμαινόμενοι καθρέπτες, ενώ το πακέτο ασφάλειας περιλαμβάνει Adaptive Cruise Control Stop & Go και αυτόνομο φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης με κάμερα και ραντάρ. Στην καθημερινότητα, το σύστημα υποβοήθησης

στάθμευσης με αισθητήρες εμπρός-πίσω και κάμερα οπισθοπορείας διευκολύνουν το παρκάρισμα. Παράλληλα, η κεντρική οθόνη multimedia προσφέρει ασύρματη συμβατότητα με Apple CarPlay και Android Auto, ολοκληρώνοντας ένα πλήρες πακέτο.

Η Pallas δίνει παράλληλα τη δυνατότητα περαιτέρω αναβάθμισης μέσω δύο πακέτων. Το Comfort εστιάζει στην άνεση, προσθέτοντας ηλεκτρική ρύθμιση καθίσματος οδηγού, θερμαινόμενα εμπρός καθίσματα, ηχομονωτικά πίσω πλαϊνά κρύσταλλα και φιμέ πίσω παράθυρα. Το Tech, από την άλλη, ενισχύει τον ψηφιακό χαρακτήρα με σύστημα εισόδου και εκκίνησης χωρίς κλειδί, ασύρματη φόρτιση smartphone και το λειτουργικό σύστημα DS IRIS (ένα πιο έξυπνο περιβάλλον με περισσότερες δυνατότητες εξατομίκευσης), ανεβάζοντας το τεχνολογικό υπόβαθρο της βασικής έκδοσης.



Συμπέρασμα

Το DS No 4 Hybrid 145 PS αποδεικνύει ότι η αλλαγή της ονομασίας στα μοντέλα της DS Automobiles δεν είναι απλώς ένα επικοινωνιακό τέχνασμα, αλλά η ανακοίνωση μίας νέας εποχής – πιο καθαρής και εστιασμένης σε όσα πρεσβεύει η γαλλική μάρκα. Με αποδοτικό ήπια υβριδικό σύστημα, υψηλό επίπεδο ποιότητας και εξοπλισμό που σπάνια συναντάς από τη βασική έκδοση, τοποθετείται ως μια ώριμη, καλοδουλεμένη πρόταση στην κατηγορία των premium οικογενειακών. Τελικά, το No 4 δεν προσπαθεί να τους κερδίσει όλους, αλλά να εστιάσει όσους θέλουν ένα οικογενειακό με ταυτότητα και ξεκάθαρα γαλλική άποψη για το τι σημαίνει αυτοκίνητο σήμερα. ❖

Μάρκα/Μοντέλο	DS No 4
Εξοπλισμός Ανεσης	
Air Condition	OXI
Κλιματισμός	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλειδί	Ναι
Keyless entry	OXI
Προβολείς ομίχλης	OXI
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι
Κάμερες 360 μοιρών	OXI
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	OXI
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι
Υποβοήθηση τιμονιού	Ναι
Cruise Control	Ναι
Μηχανικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Ναι
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	OXI
Θερμαινόμενα καθίσματα	OXI
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	Ναι
Δερμάτινες επενδύσεις	OXI
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	205/55 R19
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	OXI
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	10"
Ambient φωτισμός καμπίνας	Ναι
Navigation	OXI
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 (Αντισλιν)	Ναι
Βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα	Ναι
Συναγερμός	OXI
Hill Assist	Ναι
Σύστημα Lane assist	Ναι
Σύστημα αυτόματου φρεναρίσματος	Ναι
Προειδοποίηση τυφλού σημείου	OXI
Σύστημα αναγνώριση σημάτων Κ.Ο.Κ.	Ναι
Προειδοποίηση κόπωσης οδηγού	Ναι

Hyundai i20 1.0 T-GDI 90 PS 7DCT: Έχασε αήνογα, αλλή κέρδισε σε ουσία

Ο 1.0 T-GDI αποδίδει πλέον 90 PS και 172 Nm, με το 7DCT να δίνει έμφαση στην ομαλότητα. Η μέση κατανάλωση περιορίστηκε στα 6,5 λτ./100 χλμ., 1 λτ./100 χλμ. λιγότερο από όσο έκαιγε με 100 PS. Κορυφαίοι χώροι για τα γόνατα και το φάρδος καθίσματος πίσω, αλλά περιορισμένος χώρος πάνω από το κεφάλι. Με προσιτή τιμή και πλήρη εξοπλισμό από την βασική, παραμένει ισχυρό value for money.



Στην εποχή που τα μικρά hatchback λιγοστεύουν και όσα απομένουν συχνά ακριβαίνουν ή προσπαθούν να μοιάσουν με SUV, το Hyundai i20 εξακολουθεί να υπερασπίζεται μια πιο γήινη ιδέα αυτοκινήτου. Είναι αρκετά μικρό για την πόλη, αρκετά ευρύχωρο για να παίξει τον ρόλο του μοναδικού οικογενειακού αυτοκινήτου και αρκετά ώριμο ώστε να μη μοιάζει με λύση ανάγκης. Το Model Year 2026 δεν αλλάζει αυτή τη συνταγή• απλώς τη φέρνει αντιμέτωπη με τις αυστηρότερες απαιτήσεις ρύπων.

Ουσιαστικά, η σημαντικότερη αλλαγή κρύβεται κάτω από το καπό. Ο γνωστός τρικύλινδρος 1.0 T-GDI αποδίδει πλέον

90 αντί για 100 ίππους, δεν διαθέτει ήπια υβριδική υποβοήθηση και συμμορφώνεται με τις νεότερες προδιαγραφές Euro 6e. Το νούμερο της ισχύος πηγαίνει προς τα πίσω, όμως η ροπή μένει ουσιαστικά αμετάβλητη στα 172 Nm και η κατανάλωση βελτιώνεται αισθητά. Πρόκειται, δηλαδή, για μια ανανέωση που δεν κερδίζει τις εντυπώσεις στο φυλλάδιο, αλλά επιχειρεί να κερδίσει τη μάχη της καθημερινότητας.

Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία στην έκδοση με το 7τάχυτο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη. Σε αυτή, το i20 ξεκινά από τα 19.090 ευρώ δεν ζητά από τον αγοραστή να επιλέξει ανάμεσα στην ευκολία του αυτόματου και σε μια λογική τιμή. Το ερώτημα, λοιπόν είναι αν οι



Το Model Year 2026 δεν αλλάζει την πετυχημένη συνταγή του i20, αλλά το κάνει οικονομικότερο και σύμφωνα με τις νέες προδιαγραφές Euro 6e.

90 ίπποι αρκούν για να στηρίξουν τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα του ή αν η περισσότερη οικονομία και «οικολογία» πληρώνεται υπερβολικά ακριβά στις επιδόσεις.

Εξωτερικά, το MY2026 δεν επιχειρεί δεύτερη ανανέωση πάνω στην ήδη φρεσκαρισμένη τρίτη γενιά. Διατηρεί τη φιλοσοφία Sensuous Sportiness, με χαμηλή μύτη, έντονες ακμές και μια σφηνοειδή σιλουέτα που δείχνει ακόμη νεανική. Σε αντίθεση με αρκετούς αντιπάλους που επιλέγουν πιο «χαριτωμένη» ή ρετρό εικόνα, το i20 παραμένει αιχμηρό.

Μπροστά, το επίπεδο λογότυπο βρίσκεται στην ακμή του καπό και αφήνει την πλατιά κυψελωτή μάσκα να ορίζει το πρόσωπο. Οι λεπτοί προβολείς και οι κάθετες εισαγωγές στα άκρα του προφυλακτήρα τραβούν οπτικά το αμάξωμα προς τα έξω, κάνοντάς το να δείχνει χαμηλότερο και φαρδύτερο από όσο υποδηλώνει το αποτύπωμά του. Δεν υπάρχει κάποια θεα-

ματική αλλαγή για το 2026, αλλά ούτε και ανάγκη να επινοηθεί μία: το σύνολο παραμένει αναγνωρίσιμο και πιο τολμηρό από τον μέσο όρο της κατηγορίας.

Στο πλάι, η έντονη νεύρωση ανεβαίνει από το εμπρός φτερό προς τα πίσω φωτιστικά σώματα, η οροφή χαμηλώνει ελαφρώς και η μαύρη πίσω κολόνα δημιουργεί την αίσθηση αιωρούμενης οροφής. Οι εκδόσεις Style, Elegance και Distinctive διαφοροποιούνται κυρίως από τους τροχούς 15, 16 και 17 ιντσών αντίστοιχα. Οι 17άρηδες γεμίζουν καλύτερα τους θόλους και τονίζουν το σπορ ύφος, αλλά οι μικρότεροι τροχοί ταιριάζουν περισσότερο στη λογική άνεσης στους ελληνικούς δρόμους. Πίσω, τα φώτα που στις άκρες τους σχηματίζουν ένα «Z» ενώνονται με μια στενή λωρίδα και δημιουργούν μάλλον το πιο ιδιαίτερο σημείο της σχεδίασης.

Με μήκος 4,065 μ., πλάτος 1,775 μ. και ύψος 1,45 μ., το i20 βρίσκεται ακριβώς



στο σύγχρονο μέγεθος της κατηγορίας B. Το σημαντικότερο νούμερο είναι το μεταξόνιο των 2,58 μ., επειδή επιτρέπει στην καμπίνα να εκμεταλλεύεται πολύ καλύτερα το μήκος από όσο αφήνει να υποθέσεις η εξωτερική εικόνα.

Η καμπίνα δεν άλλαξε ουσιαστικά και εξακολουθεί να κερδίζει περισσότερο με την εργονομία και την ευρυχωρία του, παρά με τα υλικά. Θυμίζουμε πως πρόκειται για ένα από τα πιο «γενναιόδωρα» σε χώρους μικρά, κάτι που δεν αλλάζει στο MY 2026. Το ταμπλό είναι οριζόντιο, οι αεραγωγοί ενσωματώνονται σε μια ενιαία γραμμή και οι δύο οθόνες στις πλουσιότερες εκδόσεις δημιουργούν μια σύγχρονη ζώνη πληροφόρησης.

Αν και τα πλαστικά είναι κατά βάση σκληρά, όμως η υφή τους είναι προσεγμένη, η συναρμογή στιβαρή και δεν υπάρχουν πρόχειρες γυαλιστερές επιφάνειες που να προσπαθούν να κρύψουν το πραγματικό κό-

Έχασε 10 PS σε ισχύ, όμως η ροπή μένει ουσιαστικά αμετάβλητη στα 172 Nm.

στος. Το σημαντικότερο είναι ότι το i20 δεν έχει παραδώσει όλες τις λειτουργίες στην οθόνη. Ο κλιματισμός διαθέτει κανονικούς διακόπτες, τα χειριστήρια στο τετράκτινο τιμόνι είναι σαφή και η θέση οδήγησης ρυθμίζεται εύκολα, με τα εμπρός καθίσματα έχουν σωστή στήριξη και η ορατότητα είναι καλή προς όλες τις κατευθύνσεις.

Όπως προαναφέραμε, ο τρικύλινδρος turbo των 998 κ.εκ. αποδίδει πλέον 90 PS στις 4.800-5.700 σ.α.λ. και 172 Nm από τις 1.500 έως τις 3.500 σ.α.λ. Η μετάδοση γίνεται στους εμπρός τροχούς μέσω του γνώριμου 7DCT. Η Hyundai αντικατέστησε το σύστημα μεταβλητής διάρκειας βαλβίδων CVVD της προηγούμενης εκδοχής με απλούστερο μεταβλητό χρονισμό D-CVVT και αναπροσάρμοσε τη λειτουργία του κινητήρα για τις απαιτήσεις Euro 6e. Το αποτέλεσμα είναι η χαμηλότερη ονομαστική ισχύς, χωρίς όμως αντίστοιχη απώλεια ροπής χαμηλά.

Στην καθημερινή χρήση, ο κινητήρας



**Στο πλάι,
η έντονη
νεύρωση
ανεβαίνει από
το εμπρός
φτερό προς
τα πίσω
φωτιστικά
σώματα,
η οροφή
χαμηλώνει
ελαφρώς**

παραμένει πολιτισμένος για τρικύλινδρος και το κιβώτιο επιλέγει γρήγορα υψηλότερη σχέση - ειδικά στο πρόγραμμα Eco - και οι μετρήσεις μας αποδεικνύουν πως όντως πλέον καίει λιγότερο. Σίγουρα δεν πρόκειται για το πιο γρήγορο μοντέλο της κατηγορίας, παρόλα αυτά δεν δείχνει νωθρό σε συνθήκες πόλης.

Η Hyundai καλύπτει το i20 με εργοστασιακή εγγύηση 5 ετών χωρίς περιορισμό χιλιομέτρων, μαζί με πενταετή οδική βοήθεια και δωρεάν ετήσιους ελέγχους.

As δούμε τον πίνακα που συνοψίζει τις μετρήσεις και τους βασικούς τομείς αξιολόγησης του Hyundai i20 1.0 T-GDI 90 PS 7DCT.

Το Hyundai i20 συγκέντρωσε συνολική βαθμολογία 92%. Η επίδοση δεν προκύπτει από κάποια θεαματική υπεροχή σε έναν μόνο τομέα, αλλά από το πόσο καλά καλύπτει όλες τις βασικές ανάγκες ενός μικρού αυτοκινήτου: είναι ευρύχωρο, πρακτικό, ασφαλές, οικονομικό στο ταξίδι και διαθέτει από τα πιο ολοκληρωμένα πακέτα αγοράς και εγγύησης.

Η κατανάλωση βαθμολογείται με 83%, με τα 6,5 λτ./100 χλμ. σε μικτό κύκλο να είναι

πολύ ικανοποιητικά για ένα αυτόματο μικρό χωρίς καμία ηλεκτρική υποβοήθηση. Ο τομέας των επιδόσεων μένει φυσικά χαμηλότερα. Τα 13,9 δλ. για το 0-100 δεν αφήνουν περιθώριο να μιλήσουμε για γρήγορο supermini, ακόμη κι αν η ροπή χαμηλά και η λειτουργία του DCT κάνουν το i20 πιο ευχάριστο από όσο δείχνουν οι αριθμοί.

Περνώντας στο εσωτερικό, οι χώροι φτάνουν και «περισσεύουν» κόντρα στον ανταγωνισμό, χάρη στα 13,8 εκ. μπροστά από τα γόνατα, το κορυφαίο πλάτος 1,37 μ. στο πίσω κάθισμα και το μεγάλο πορτ-παγκάζ των 352 λίτρων. Μόνος συμβιβασμός, λοιπόν, ο σχετικά περιορισμένος χώρος πάνω από το κεφάλι των πίσω.

Hyundai I20. Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις.

As δούμε αναλυτικά τι έδειξαν οι μετρήσεις μας στην κατανάλωση, στις επιδόσεις και στους χώρους του Hyundai i20 1.0 T-GDI 90 PS 7DCT.

Η νέα εκδοχή του 1.0 T-GDI έχει ως βασι-

■ ΔΟΚΙΜΗ HYUNDAI i20 1.0 T-GDI 90 PS 7DCT MY2026

Μάρκα/Μοντέλο	HYUNDAI i20	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	HYUNDAI i20 1.0T 7DCT MY 2026 90 PS				
Βαθμολογία	92%				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρά Βενζίνη				
Model Year	2026				
Είδος Κινητήρα	Βενζίνη				
Κυβικά (κ.εκ.)	998				
Ιπποδύναμη (PS)	90				
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων	7				
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ.)	5,1	4,5	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	6,5	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Πραγματική μέση κατανάλωση (KWh/100χλμ.)	6,5	6,2	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	9,5	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	784	867	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	645	SKODA FABIA 1.5 PS DSG7 150ps
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	13,8	13,8	HYUNDAI i20 1.0T 7DCT MY 2026 90ps	3	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,37	1,37	HYUNDAI i20 1.0T 7DCT MY 2026 90ps	1,25	RENAULT CLIO New TCe 115 EDC 115ps
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	352	391	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	210	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	13,9	6,2	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps		
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	179	250	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps	163	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 S&S CVT 71ps
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	37,1	34,1	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps	38,2	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps
Εγγύηση (χρόνια)	5				
Τιμή	19.290€				



Η ευρύχωρη καμπίνα ναι μεν έχει σκληρά πλαστικά, όμως η συναρμογή τους είναι στιβαρή.



Στην πλούσια έκδοσή του εξοπλίζεται με ψηφιακό πίνακα οργάνων 10,25".



Στάνταρ εξοπλισμός η κεντρική οθόνη αφής 10,25 ιντσών.

κό επιχείρημα την αποδοτικότητα και η μέση κατανάλωση των 6,5 λτ./100 χλμ. στην διάρκεια της δοκιμής μας σε μικτό κύκλο το επιβεβαιώνει. Σε σχέση με το 100άρι σύνολο που αντικατέστησε, η βελτίωση φτάνει περίπου το ένα λίτρο ανά 100 χλμ. Πρόκειται για ουσιαστική διαφορά σε ετήσια βάση, κυρίως, για αποτέλεσμα που επιτυγχά-

νεται χωρίς ο οδηγός να πρέπει να υιοθετήσει υπερβολικά αργό ρυθμό.

Η καλύτερή του εικόνα εμφανίζεται εκτός πόλης. Με σταθερή ταχύτητα 100 χλμ./ώρα και το 7DCT να κρατά τον κινητήρα χαμηλά σε στροφές, το i20 χρειάστηκε μόλις 5,1 λτ./100 χλμ. Με ρεζερβουάρ 40 λίτρων, η πραγματική αυτονομία



Ο τρικύλινδρος turbo των 998 κ.εκ. αποδίδει πλέον 90 PS και μπορεί να συνδυαστεί με το αυτόματο κιβώτιο 7DCT.



Ο λεβιές του αυτόματου κιβωτίου καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της κεντρικής κονσόλας.

στο ταξίδι υπολογίζεται στα 784 χλμ., επομένως μπορεί να καλύψει μια μεγάλη διαδρομή χωρίς ανεφοδιασμό. Σε συνδυασμό με τους καλούς χώρους, λοιπόν, που επαρκούν για μία μικρή οικογένεια, διαμορφώνει καλά επιχειρήματα για όσους θέλουν να βγουν και έξω από την πόλη με ένα «μικρό» μοντέλο.

Στην πόλη, πάντως, η μέτρηση των 8,0 λτ./100 χλμ. θυμίζει ότι εδώ δεν υπάρχει υβριδικό σύστημα για να ανακτήσει ενέργεια και να κινήσει ηλεκτρικά το αυτοκίνητο στα συνεχή σταμάτα-ξεκίνα. Το Start & Stop βοηθά όσο μπορεί, αλλά το κιβώτιο διπλού συμπλέκτη και οι συχνές εκκινήσεις κρατούν την κατανάλωση ψηλότερα από ό,τι σε υβριδικούς αντιπάλους.

Το χρονόμετρο είναι ο τομέας όπου η απώλεια των 10 ίππων δεν μπορεί να κρυφτεί. Για το 0-100 χλμ./ώρα χρειάστηκαν 13,9 δλ., χρόνος που τοποθετεί το i20 στο αργό άκρο των turbo supermini. Η εργοστασιακή τιμή των 12,8 δλ. είναι ήδη συντηρητική, όμως σε πραγματικές συνθήκες, με πλήρες φορτίο ή ανηφόρα, ο οδηγός χρειάζεται να σχεδιάζει λίγο περισσότερο την επιτάχυνση.

Στις ρεπρίζ, η εικόνα είναι πιο καλή, αλλά και πάλι όχι γρήγορη. Τα 11,3 δλ. για το 80-120 χλμ./ώρα σημαίνουν ότι μια προσπέραση σε επαρχιακό δρόμο απαιτεί κα-

Μάρκα/Μοντέλο	HYUNDAI i20	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	8	7	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	10, 2	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	5,1	4,5	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	6,5	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	6,5	6,2	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	9,5	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	784	867	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	645	SKODA FABIA 1.5 PS DSG7 150ps
Κατανάλωση	83%				
Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	13,8	13, 8	HYUNDAI i20 1.0T 7DCT MY 2026 90ps	3	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	0,2	4	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	0,2	HYUNDAI i20 1.0T 7DCT MY 2026 90ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,37	1,3 7	HYUNDAI i20 1.0T 7DCT MY 2026 90ps	1,2 5	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	352	391	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	210	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Χώροι	86%				
Είδος	Βενζίνη				
Κυβικά (κ.εκ.)	998				
Μέγιστη ισχύς (PS)	90	231	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps	71	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 S&S CVT 71ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	172	380	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps	102	MITSUBISHI SPACE STAR 1.2 S&S CVT 71ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	13,9	6,2	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps	13, 9	HYUNDAI i20 1.0T 7DCT MY 2026 90ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	11,3	3,3	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps	11, 3	HYUNDAI i20 1.0T 7DCT MY 2026 90ps
Κινητήρας - Επιδόσεις	76%				

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	5	10	SKODA FABIA 1.0 TSI DSG7 116ps	2	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)	12				
Χρώμα (χρόνια)	5				
Εγγύηση αντιπροσωπείας	71%				
Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,07				
Πλάτος (μέτρα)	1,78				
Ύψος (μέτρα)	1,45				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,58				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	40	44	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps	35	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	14	14, 5	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	13, 2	MINI COOPER 5θυρο C 156ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1170	910	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps	140 5	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά	998				
Μέγιστη ισχύς (PS)	90	231	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps	71	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)	4800				
Ροπή (Nm)	172	380	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps	102	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)	1500				
Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	5,5	5,2	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	6,5	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	125	119	RENAULT CLIO New TCe EDC 115ps	147	MINI COOPER 3θυρο JCW 231ps



Οι εκδόσεις Style, Elegance και Distinctive διαφοροποιούνται κυρίως από τους τροχούς 15, 16 και 17 ιντσών, αντίστοιχα.

θαρό πεδίο και σωστή πρόβλεψη. Το DCT κατεβάζει άμεσα όταν πατηθεί βαθιά το γκάζι και τα 172 Nm εμφανίζονται από χαμηλά, όμως η διαθέσιμη ισχύς δεν επιτρέπει να ανακτηθεί όλος ο χρόνος που χάνεται όσο ανεβαίνει η ταχύτητα.

Στην καθημερινότητα, πάντως, το σύνολο δεν μοιάζει τόσο «αδύναμο» όσο φανερώνει το 13,9. Στις χαμηλές και μεσαίες στροφές ανταποκρίνεται πρόθυμα και το κιβώτιο αλλάζει ομαλά και γρήγορα. Η υστέρηση γίνεται εμφανής όταν το αυτοκίνητο φορτωθεί ή όταν ο οδηγός ζητήσει διαδοχικές επιταχύνσεις εκτός πόλης. Η λειτουργία Sport βοηθά στην αμεσότητα, χωρίς φυσικά να χαρίζει επιπλέον ίππους.

Στον δρόμο, το i20 εξακολουθεί να θυμίζει ότι κάτω από την καθημερινή του εικόνα υπάρχει ένα από τα πιο προσεγμένα πλαίσια της κατηγορίας. Η ανάρτηση με γόνατα MacPherson εμπρός και ημιάκαμπτο άξονα πίσω έχει σχετικά σφιχτή ρύθ-

μιση, ελέγχει αποτελεσματικά τις κινήσεις του αμαξώματος και δεν αφήνει το αυτοκίνητο να πλέει στις γρήγορες εναλλαγές κατεύθυνσης.

Στην πόλη, το ελαφρύ τιμόνι, οι compact διαστάσεις και η καλή ορατότητα κάνουν τους ελιγμούς εύκολους. Το DCT απαλλάσσει τον οδηγό από τον συμπλέκτη και κινείται ομαλά στις περισσότερες περιπτώσεις, αν και σε πολύ αργές μανούβρες μπορεί να θυμίσει στιγμιαία ότι χρησιμοποιεί δύο μηχανικούς συμπλέκτες και όχι μετατροπέα ροπής. Η ανάρτηση απορροφά ικανοποιητικά τις περισσότερες κακοτεχνίες, όμως οι εγκάρσιες ανωμαλίες περνούν πιο αισθητά από τον πίσω άξονα.

Με τους τροχούς 17 ιντσών του αυτοκινήτου μέτρησης, οι αιχμηρές λακκούβες γίνονται περισσότερο αντιληπτές και ο θόρυβος κύλισης αυξάνεται σε τραχιά άσφαλτο. Οι 15άρηδες της Style και οι 16άρηδες της Elegance αναμένεται να



υπηρετούν καλύτερα την άνεση. Σε κάθε περίπτωση, η ρύθμιση δεν γίνεται κουραστική και διατηρεί μια καλή ισορροπία ανάμεσα στον έλεγχο και στην άνεση.

Στις στροφές, το i20 αλλάζει κατεύθυνση με σχετική ακρίβεια, κρατά περιορισμένες κλίσεις και παραμένει ουδέτερο μέχρι και σε αρκετά υψηλό ρυθμό. Το τιμόνι είναι άμεσο, αν και γύρω από τη θέση της ευθείας θα θέλαμε περισσότερο βάρος και πληροφόρηση. Το πίσω μέρος ακολουθεί χωρίς νευρικότητα και, όταν εξαντληθεί η πρόσφυση, η υποστροφή εμφανίζεται προοδευτικά και εύκολα ελεγχόμενα, ειδικά με τα ηλεκτρονικά συστήματα πλήρως ενεργοποιημένα.

Στον αυτοκινητόδρομο, το μικρό Hyundai πατά σαν μεγαλύτερο αυτοκίνητο. Η ευστασία στην ευθεία είναι πολύ καλή, οι αεροδυναμικοί θόρυβοι παραμένουν περιορισμένοι και το πλαίσιο δεν επηρεάζεται από διαδοχικές ανωμαλίες. Ο κινητήρας δια-

Μπροστά, το επίπεδο λογότυπο βρίσκεται στην ακμή του καπό και αφήνει την πλατιά κυψελωτή μάσκα να ορίζει το πρόσωπο.

τηρεί τον ρυθμό χωρίς δυσκολία, αρκεί οι προσπεράσεις να υπολογίζονται σωστά και να διατίθεται η ανάλογη υπομονή. Η αίσθηση ασφάλειας ενισχύεται από τα φρένα, τα οποία ακινητοποίησαν το i20 από τα 100 χλμ./ώρα σε 37,1 μ., επίδοση καλύτερη από το όριο που θέτουμε για την κατηγορία.

Στο εσωτερικό, το μεταξόνιο των 2,58 μ. μεταφράζεται σε πραγματικό πλεονέκτημα για τα πόδια. Με 13,8 εκ. διαθέσιμου χώρου μπροστά από τα γόνατα, ένας μέσος ενήλικος επιβάτης μπορεί να καθίσει πίσω από ψηλό οδηγό χωρίς να στριμώχνεται. Η επίδοση βρίσκεται στην κορυφή των μετρήσεών μας για την κατηγορία και επιτρέπει στο i20 να λειτουργήσει ως οικογενειακό αυτοκίνητο με τρόπο που αρκετοί μικροί αντίπαλοι δυσκολεύονται να ακολουθήσουν.

Ακόμη πιο εντυπωσιακό είναι το πλάτος του πίσω καθίσματος. Τα 1,37 μ. αποτελούν την καλύτερη τιμή μεταξύ των μο-



Πίσω, τα φώτα που στις άκρες τους σχηματίζουν ένα «Z» ενώνονται με μια στενή λωρίδα.



Οι λεπτοί προβολείς και οι κάθετες εισαγωγές στα άκρα του προφυλακτήρα τραβούν οπτικά το αμάξωμα προς τα έξω.

ντέλων της σύγκρισης και επιτρέπουν σε τρεις επιβάτες να καθίσουν με λιγότερη επαφή στους ώμους, αν και η μεταφορά τριών ενηλίκων δεν συστήνεται για μεγάλες αποστάσεις. Η σχετικά επίπεδη διαμόρφωση του καθίσματος και το διακριτικό κεντρικό τούνελ βοηθούν τον μεσαίο επιβάτη, επομένως η τρίτη θέση δεν υπάρχει μόνο για τυπικούς λόγους.

Η αντίθεση εμφανίζεται στο ύψος. Η μέ-

τρησης μας άφησε μόλις 0,2 εκ. αέρα πάνω από το κεφάλι του πίσω επιβάτη αναφοράς, τη χαμηλότερη επίδοση της κατηγορίας. Η καταφορική οροφή και η διαμόρφωση της επένδυσης περιορίζουν τους πολύ ψηλούς, οι οποίοι μπορεί να ακουμπούν ή να χρειάζονται πιο ξαπλωτή στάση. Το i20, λοιπόν, προσφέρει εντυπωσιακή άνεση σε μήκος και πλάτος, όχι όμως την ίδια ελευθερία προς τα πάνω.

Ο χώρος αποσκευών των 352 λίτρων βρίσκεται πάνω από τον μέσο όρο των μικρών hatchback. Το άνοιγμα είναι μεγάλο, το σχήμα κανονικό και το διαιρούμενο πίσω κάθισμα 60:40 επεκτείνει εύκολα τη μεταφορική δυνατότητα. Το κατώφλι δεν είναι ιδιαίτερα χαμηλό, αλλά η πρακτικότητα παραμένει ισχυρό σημείο και κάνει το i20 κατάλληλο για τις αποσκευές ενός ζευγαριού ή μιας μικρής οικογένειας, ακόμα και πέρα από την καθημερινότητα της πόλης.

Η ποιότητα των υλικών δεν αποτελεί το μεγάλο επιχείρημα του i20. Το ταμπλό και μεγάλα τμήματα των θυρών είναι σκληρά, ενώ ορισμένοι ανταγωνιστές χρησιμοποιούν πιο μαλακές επιφάνειες ή πιο ευφάνταστες επενδύσεις. Η Hyundai, όμως, επενδύει εκεί όπου η καθημερινότητα έχει μεγαλύτερη σημασία: η συναρμογή είναι στιβαρή, οι διακόπτες λειτουργούν με ακρίβεια και δεν εμφανίζονται τριγμοί ακόμη σε κακό οδόστρωμα.

Η εργονομία, όμως, είναι από τις καλύτερες της κατηγορίας. Οι βασικές λειτουργίες έχουν δικά τους κουμπιά, η οθόνη βρίσκεται ψηλά στο οπτικό πεδίο και τα μενού δεν απαιτούν εξοικείωση. Η κάμερα οπισθοπορείας και οι πίσω αισθητήρες στάθμευσης είναι στάνταρ από τη Style, όπως και η μεγάλη οθόνη πλοήγησης, στοιχείο που κάνει τη βασική έκδοση να μη δείχνει

«κομμένη» για λόγους τιμής.

As δούμε στην επόμενη σελίδα αναλυτικά τον εξοπλισμό των εκδόσεων Style, Elegance και Distinctive, αλλά και ποια από τις τρεις εκφράζει καλύτερα τον value for money χαρακτήρα του i20.

Hyundai I20. Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας.

Προχωρώντας, as δούμε τον εξοπλισμό του Hyundai i20 από τη βασική Style έως την πλουσιότερη Distinctive.

Η Style των 19.090 ευρώ (ως αυτόματο) είναι η έκδοση που εκφράζει καθαρότερα τη λογική του μοντέλου. Περιλαμβάνει έξι αερόσακους, ESC, πλήρες πακέτο SmartSense, cruise control, κλιματισμό, ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός και πίσω, ηλεκτρικούς και θερμαινόμενους καθρέπτες, κάμερα οπισθοπορείας και εργοστασιακούς πίσω αισθητήρες στάθμευσης.

Στη συνδεσιμότητα, η κεντρική οθόνη αφής 10,25 ιντσών διαθέτει πλοήγηση, Bluelink, Bluetooth, Apple CarPlay και Android Auto, ενώ ο πίνακας οργάνων χρησιμοποιεί κεντρική οθόνη TFT 4,2 ιντσών. Οι τροχοί 15 ιντσών δεν εντυπωσιάζουν οπτικά όσο οι ζάντες των ακριβότερων εκδόσεων, όμως υπόσχονται καλύτερη άνεση και χαμηλότερο κόστος ελαστικών.

Η Elegance των 20.490 ευρώ προσθέτει όσα κάνουν τη διαφορά στην καθημερινή αίσθηση χωρίς να εκτοξεύει το κόστος. Οι ζάντες αλουμινίου 16 ιντσών βελτιώνουν την εμφάνιση χωρίς τη μεγαλύτερη επιβάρυνση άνεσης των 17άρηδων, ενώ ο απλός κλιματισμός αντικαθίσταται από αυτόματο με λειτουργία αποθάμβωσης.

Επιπλέον διαθέτει είσοδο και εκκίνηση



Το πορτ-μπαγκάζ των 352 λτ. θεωρείται μεγάλο για την κατηγορία του.

χωρίς κλειδί, δερμάτινη επένδυση στο τιμόνι και τον επιλογέα, εμπρός υποβραχιόνιο, LED φώτα ημέρας, αισθητήρα βροχής και θύρα USB για τους πίσω επιβάτες. Πρόκειται για προσθήκες που χρησιμοποιούνται καθημερινά και κάνουν την καμπίνα να δείχνει πιο ολοκληρωμένη, χωρίς να αλλάζουν τον βασικό χαρακτήρα του αυτοκινήτου.

Η κορυφαία Distinctive των 21.890 ευρώ ανεβάζει το κόστος κατά ακόμη 1.400 ευρώ και αλλάζει κυρίως την εικόνα και την αίσθηση της καμπίνας. Οι ζάντες αλουμινίου 17 ιντσών, η χρωμιωμένη περιφέρεια των παραθύρων και τα σκούρα πίσω κρύσταλλα δίνουν πιο premium εμφάνιση, ενώ οι πλήρως LED αυτόματοι προβολείς και τα πίσω LED φώτα αναβαθμίζουν ουσιαστικά τον φωτισμό.

Στο εσωτερικό προστίθενται sport καθίσματα τύπου bucket, ατμοσφαιρικός φωτισμός, ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες και ηλεκτροχρωματικός εσωτερικός καθρέπτης. Το σημαντικότερο ψηφιακό στοιχείο είναι ο πλήρης πίνακας οργάνων 10,25 ιντσών, ο οποίος συνδυάζεται οπτικά με την κεντρική οθόνη ίδιου μεγέθους και δίνει στην καμπίνα σαφώς πιο σύγχρονο χαρακτήρα.

Συμπέρασμα

Η πτώση από τους 100 στους 90 ίππους για το Hyundai i20 MY 2026 μπορεί να μοιάζει με βήμα πίσω και οι μετρήσεις επιβεβαιώνουν ότι οι επιδόσεις δεν αποτελούν βασικό επιχείρημα. Η καθημερινή εικόνα, όμως, είναι πιο σύνθετη. Η ίδια ροπή παραμένει διαθέσιμη χαμηλά και μοιάζει εξίσου σβέλτο σε ρυθμό πόλης, το 7DCT συνεργάζεται ομαλά με τον κινητήρα και η κατανάλωση είναι αισθητά καλύτερη από πριν. Η απώλεια ισχύος μετατράπηκε τουλάχιστον σε μετρήσιμο όφελος. Παράλληλα, οι χώροι του παραμένουν από τους καλύτερους στην κατηγορία, ενώ η έμφαση στην εργονομία προσθέτει επιπλέον πόντους στην καθημερινότητα. Με προσιτή τιμή, πλούσιο βασικό εξοπλισμό και 5ετή εγγύηση χωρίς όριο χιλιομέτρων, το i20 δεν χρειάζεται να είναι γρήγορο για να είναι πειστικό. Το κορεατικό supermini παραμένει ένα από τα πιο ολοκληρωμένα μικρά της αγοράς — απλώς τώρα ζητά από τον οδηγό να μην μένει στην ονομαστική ιπποδύναμη, αλλά περισσότερο σε όσα έχουν πραγματική σημασία σε ένα μικρό αυτοκίνητο. ❖

Εξοπλισμός Ασφάλειας	
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	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

Μάρκα/Μοντέλο	HYUNDAI i20
Εξοπλισμός Ανεσης	
Air Condition	Ναι
Κλιματισμός	ΟΧΙ
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	ΟΧΙ
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλείδωμα	Ναι
Keyless entry	ΟΧΙ
Προβολείς ομίχλης	ΟΧΙ
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)	10,25"
Ambient φωτισμός καμπίνας	ΟΧΙ
Navigation	Ναι

e-magazine: η ηλεκτρονική έκδοση

✓ Διαδραστικό, με on-line πληροφορίες

✓ Διασκεδαστικό και εύκολο στην περιήγησή του

✓ Με 1 κλικ όλη η πληροφορία στην οθόνη σας



Κάντε στη σελίδα μας στο Facebook ή

Γραφτείτε στο newsletter του auto-agora.gr για να το λαμβάνετε ΔΩΡΕΑΝ



www.autoagora.gr: To site

✓ Γρήγορο

✓ Εύκολο

✓ Πλήρες

✓ Φιλικό

σε tablet & smartphones



36 ΧΡΟΝΙΑ
1990 - 2026

No1 περιοδικό αυτοκινήτου



www.facebook.com/Autoagora.gr

Kia Stonic Hybrid 115 PS: Αγνώριστο, χωρίς να ακριβύνει

Το νέο Stonic δείχνει αγνώριστο και θυμίζει EV της Kia, χάρη στα αιχμηρά φώτα Star Map και στο πλήρως ανασχεδιασμένο εμπρός μέρος. Ο κινητήρας των 115 ίππων και το αυτόματο 7DCT κάνουν εύκολη την καθημερινότητα, χωρίς όμως να εντυπωσιάζουν σε επιδόσεις ή κατανάλωση (6,7 λτ./100 χλμ.). Η καμπίνα έκανε τεχνολογικό άλμα με δύο οθόνες 12,3 ιντσών, αλλά οι πίσω χώροι και το πορτμπαγκάζ των 352 λτ. είναι σχετικά περιορισμένοι. Σε προσιτή τιμή, προσφέρει πλούσια τεχνολογία, τα δυνατότητα φρένα στην κατηγορία και την ξενοιασιά της 7ετούς εγγύησης.



Υπάρχουν facelift που αλλάζουν μια μάσκα, σχεδιάζουν διαφορετικά δύο φανάρια και περιμένουν από τον αγοραστή να εντοπίσει τις διαφορές. Και υπάρχουν ανανεώσεις όπως αυτή του Kia Stonic, που σε αναγκάζουν να κοιτάξεις δεύτερη φορά το αυτοκίνητο για να βεβαιωθείς ότι πρόκειται πράγματι για το ίδιο μοντέλο.

Η δεύτερη περίπτωση είναι σαφώς πιο ενδιαφέρουσα, ειδικά όταν το αυτοκίνητο έχει ήδη συμπληρώσει σχεδόν μία δεκαετία στην αγορά. Το Stonic παρουσιάστηκε το 2017, τότε που τα μικρά SUV άρχιζαν να μετατρέπονται από εναλλακτική επιλογή σε πρωταγωνιστές της αγοράς. Έκτοτε

η κατηγορία γέμισε με νεότερα, μεγαλύτερα και ως επί το πλείστον εξηλεκτρισμένα μοντέλα. Το μικρό Kia, λοιπόν, χρειαζόταν κάτι περισσότερο από ένα συνηθισμένο «φρεσκάρισμα».

Η Kia δεν άλλαξε την πλατφόρμα ούτε τη βασική μηχανολογική συνταγή. Επένδυσε, όμως, εκεί όπου η ηλικία του Stonic φαινόταν περισσότερο: στην εξωτερική εμφάνιση, στην ψηφιακή τεχνολογία και στην εικόνα της καμπίνας. Το αποτέλεσμα δεν κρύβει εντελώς την καταγωγή του, αλλά την καλύπτει αρκετά πειστικά ώστε το Stonic να σταθεί ξανά απέναντι σε σαφώς νεότερους ανταγωνιστές.

Ακόμη πιο ενδιαφέρον είναι ότι η μετα-



Κάνει το 0-100 σε 11,1 δλ. και καίει 6,7 λτ./100 χλμ. σε μικτό κύκλο.

μόρφωσή του δεν συνοδεύτηκε από εκτόξευση της τιμής. Η έκδοση Hybrid των 115 ίππων – η μοναδική επιλογή στην γκάμα του – με το αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη ξεκινά από 22.390 ευρώ και έρχεται στα χέρια μας για δοκιμή.

Αν κοιτάξεις το Stonic από μπροστά, δύσκολα θα μαντέψεις ότι κάτω από τη νέα σχεδίαση βρίσκεται το γνώριμο μοντέλο. Η Kia άφησε στην άκρη το συμβατικό πρόσωπο του προκατόχου και έφερε το μικρό SUV πιο κοντά στη σχεδιαστική γλώσσα των ηλεκτρικών EV3, EV4 και EV5.

Τα λεπτά φωτιστικά σώματα με τη χαρακτηριστική φωτεινή υπογραφή Star Map κατεβαίνουν κάθετα στις άκρες του αμαξώματος και δημιουργούν ένα «βλέμμα» πολύ πιο αιχμηρό και τεχνολογικό από αυτό του προκατόχου του. Ανάμεσά τους, η μάσκα έχει περιοριστεί οπτικά σε μία στενή λωρίδα, ενώ ο πιο ογκώδης προφυλακτήρας κάνει το Stonic να δείχνει φαρδύ-

τερο και πιο στιβαρό.

Οι αλλαγές συνεχίζονται και πίσω, όπου τα νέα φώτα αγκαλιάζουν τις γωνίες του αμαξώματος και συνδυάζονται με ανασχεδιασμένη πέμπτη πόρτα και πιο «γεμάτο» προφυλακτήρα. Στο πλάι, πάντως, διατηρείται η γνώριμη σιλουέτα, με τη σχετικά χαμηλή οροφή, τις έντονες ακμές στις πόρτες και τα μαύρα προστατευτικά περιμετρικά, που μέσα τους, στους προφυλακτήρες, αναδύονται επιφάνειες σε κομψή σατινέ απόχρωση. Δεν είναι απλώς διαφορετικό από πριν. Έχει πλέον μια ξεκάθαρη ταυτότητα, κάτι που έλειπε από το προηγούμενο μοντέλο.

Οι νέοι προφυλακτήρες αύξησαν το μήκος στα 4,17 μ., χωρίς να αλλάξουν ουσιαστικά το αποτύπωμα του αυτοκινήτου στον δρόμο. Το πλάτος παραμένει στα 1,76 μ., το ύψος στα 1,52 μ. και το μεταξόνιο στα 2,58 μ. Εξακολουθεί επομένως να είναι ένα πραγματικά κόμπακτ SUV, αρκετά μι-



κρό ώστε να μην προβληματίζει στην πόλη και αρκετά ψηλό ώστε να προσφέρει απόσταση 18,3 εκ. από το έδαφος.

Αν η εξωτερική σχεδίαση σε βάζει σε σκέψεις για το αν πρόκειται για το Stonic ή ένα εντελώς νέο μοντέλο, το εσωτερικό σε μπερδεύει ακόμα περισσότερο. Η παλιά διάταξη έδειχνε πλέον ξεπερασμένη, ιδιαίτερα δίπλα στις ψηφιακές καμπίνες των νεότερων Kia. Για αυτό και η αλλαγή εδώ δεν περιορίστηκε σε διαφορετικές επενδύσεις ή σε μια μεγαλύτερη κεντρική οθόνη.

Στο επάνω μέρος του ταμπλό δεσπόζει πλέον ένα ενιαίο οριζόντιο πλαίσιο που φιλοξενεί δύο οθόνες 12,3 ιντσών. Η πρώτη εκτελεί χρέη ψηφιακού πίνακα οργάνων και η δεύτερη συγκεντρώνει το infotainment, την πλοήγηση και τις λειτουργίες συνδεσιμότητας. Οπτικά, η διάταξη των 24,6 ιντσών μοιάζει να προέρχεται από αυτοκίνητο μεγαλύτερης και ακριβό-

Η κίνηση περνά στους εμπρός τροχούς μέσω αυτόματου κιβωτίου διπλού συμπλέκτη επτά σχέσεων (7DCT).

τερης κατηγορίας. Νέα είναι και όλα τα υπόλοιπα στοιχεία στο εσωτερικό, όπως το τιμόνι, ο επιλογέας ταχυτήτων και η σχεδίαση του ταμπλό, με τους διακόπτες να παραμένουν ζωντανοί, πάρα την ψηφιακή του εξέλιξη.

Η ποιότητα δεν ακολουθεί στον ίδιο βαθμό το ψηφιακό άλμα. Τα περισσότερα πλαστικά παραμένουν σκληρά, ιδιαίτερα στις πόρτες και χαμηλά στο ταμπλό. Δεν δείχνουν, όμως, φθηνά ή πρόχειρα. Το φινίρισμα είναι καλό, η συναρμογή στιβαρή και τίποτα δεν τρίζει ή μοιάζει έτοιμο να χαλαρώσει. Το Stonic δεν προσποιείται ότι είναι premium, αποπνέει όμως την αίσθηση ενός αυτοκινήτου που έχει σχεδιαστεί για να αντέξει στην καθημερινή χρήση.

Κάτω από το καπό της έκδοσης Hybrid βρίσκεται ο γνώριμος τρικύλινδρος turbo 1.0 T-GDi, με τεχνολογία μεταβλητού χρονισμού CVVD και 48βολτο ήπια υβριδικό σύστημα. Η απόδοση φτάνει τους 115 ίπ-



Στο πλάι, πάντως, διατηρείται η γνώριμη σιλουέτα, με τη σχετικά χαμηλή οροφή, τις έντονες ακμές στις πόρτες και τα μαύρα προστατευτικά περιμετρικά.



Τα λεπτά φωτιστικά σώματα με τη χαρακτηριστική φωτεινή υπογραφή Star Map κατεβαίνουν κάθετα στις άκρες του αμαξώματος.



Και τα πίσω φώτα έχουν ανασχεδιαστεί με λεπτότερη γραμμή, LED γραφικά και γεωμετρικό σχήμα.

πους και η κίνηση περνά στους εμπρός τροχούς μέσω αυτόματου κιβωτίου διπλού συμπλέκτη επτά σχέσεων (7DCT).

Ο όρος Hybrid χρειάζεται εδώ μια μικρή διευκρίνιση. Το Stonic δεν μπορεί να κινηθεί μόνο με τον ηλεκτροκινητήρα, όπως ένα full hybrid. Το ηλεκτρικό σύστημα ανακτά ενέργεια στην επιβράδυνση, προ-

σφέρει πιο άμεσο ξεκίνημα στο start/stop και υποβοηθά τον βενζινοκινητήρα όταν το φορτίο αυξάνεται.

Δεν μεταμορφώνει το αυτοκίνητο, αλλά «στρογγυλεύει» τη λειτουργία του και κρατάει την κατανάλωση σε φυσιολογικά επίπεδα. Οι εκκινήσεις γίνονται πιο ομαλά, η αρχική υστέρηση του turbo περιορίζεται

■ ΔΟΚΙΜΗ KIA STONIC 1.0T 7DCT HYBRID MY 2026 115 PS

Μάρκα/Μοντέλο	KIA Stonic	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	KIA Stonic 1.0t 7dct Hybrid MY 2026 115 PS				
Βαθμολογία	88%				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρά SUV Βενζίνη				
Model Year	2025				
Είδος Κινητήρα	Mild hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	998				
Ιπποδύναμη (PS)	115	170	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps	100	HYUNDAI BAYON 1.0T 7DCT 48V Hybrid 100ps
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων	7				
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100χλμ.)	6,7	6	CITROEN C3 Hybrid Automatic 110ps	8,2	JEEP AVENGER 1.2T e-Hybrid DCT-6 4xe 145ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	882	940	SUZUKI VITARA 1.4T HYBRID 48V AUTO MY 2025 110ps		
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	8,8	15,5	OPEL MOKKA 1.2lt Turbo Hybrid EDCT6 145ps		
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,34	1,38	HYUNDAI BAYON 1.0T 7DCT 48V Hybrid 100ps		
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	352	536	FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 7DCT 125ps	325	JEEP AVENGER 1.2T e-Hybrid DCT-6 4xe 145ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	11,1	7,3	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps	11,4	FIAT 600 HYBRID 110ps
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	182	210	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps		
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	35,9	35,9	KIA STONIC 1.0T 7DCT Hybrid MY 2026 115ps	44,1	JEEP AVENGER 1.2T e-Hybrid DCT-6 4xe 145ps
Εγγύηση (χρόνια)	7				
Τιμή	22.390€				



Αν η εξωτερική σχεδίαση σε βάζει σε σκέψεις για το αν πρόκειται για το Stonic ή ένα εντελώς νέο μοντέλο, το εσωτερικό σε μπερδεύει ακόμα περισσότερο.



Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων 12,3" προβάλλει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στον οδηγό.



Η κεντρική οθόνη αφής έχει επίσης διαγώνιο 12,3".

και ο μικρός τρικύλινδρος δεν χρειάζεται να πιέζεται για να ακολουθήσει τον ρυθμό της κίνησης. Το μεγαλύτερο κέρδος δεν βρίσκεται στην καθαρή ηλεκτρική μετακίνηση, που έτσι κι αλλιώς δεν υπάρχει, αλλά στη συνολικά πιο πολιτισμένη καθημερινότητα. Σημαντικό μέρος της πρότασης είναι και η εργοστασιακή εγγύηση 7 ετών

ή 150.000 χλμ.

As δούμε τον πίνακα που συνοψίζει τα αποτελέσματα των μετρήσεων και τους κύριους τομείς αξιολόγησης για το Kia Stonic Hybrid 115 PS.

Το Kia Stonic Hybrid 115 PS συγκέντρωσε συνολική βαθμολογία 88%. Δεν φτάνει σε αυτό το ποσοστό επειδή κυριαρχεί



Κάτω από το καπό της έκδοσης Hybrid βρίσκεται ο τρικύλινδρος turbo 1.0 T-GDi, με τεχνολογία μεταβλητού χρονισμού CVVD και 48βολτο ήπια υβριδικό σύστημα.



Τα περισσότερα πλαστικά παραμένουν σκληρά, αλλά η συναρμογή είναι στιβαρή.

σε κάθε επιμέρους τομέα. Το πετυχαίνει επειδή, παρά τις αδυναμίες του, συνδυάζει πολλά από όσα ζητά ο μέσος αγοραστής σε προσιτή τιμή: αυτόματο κιβώτιο, σύγχρονη τεχνολογία, εύκολη οδήγηση, ασφάλεια και μεγάλη εγγύηση.

Το 0-100 χλμ./ώρα ολοκληρώθηκε σε 11,1 δλ., χρόνος που βρίσκεται οριακά

έξω από το συνηθισμένο εύρος της κατηγορίας. Το Stonic δεν σε κολλά στο κάθισμα, αλλά ούτε σε αναγκάζει να προγραμματίζεις κάθε προσπάθεια. Παράλληλα, κινείται σε μικτό κύκλο με μέση κατανάλωση στα 6,7 λτ./100 χλμ., νούμερο λογικό για ένα βενζινοκίνητο με ήπια ηλεκτρική υποβοήθηση.

Εκεί όπου το Stonic δεν αφήνει κανένα περιθώριο αμφισβήτησης είναι στα φρένα. Για να ακινητοποιηθεί από τα 100 χλμ./ώρα χρειάστηκε μόλις 35,9 μ., επίδοση που το τοποθετεί στην κορυφή της κατηγορίας. Το πεντάλ έχει φυσική αίσθηση, σωστή διαδρομή και δεν επηρεάζεται ενοχλητικά από την ανάκτηση ενέργειας.

Οι χώροι, αντίθετα, είναι το σημείο όπου εμφανίζεται πιο καθαρά η ηλικία της πλατφόρμας και οι μαζεμένες του διαστάσεις. Τα 8,8 εκ. μπροστά από τα γόνατα των πίσω επιβατών είναι λιγότερα από όσα συναντάμε στα περισσότερα σύγχρονα μικρά

Μάρκα/Μοντέλο	KIA Stonic	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100χλμ.)	7,8	5,5	CITROEN C3 Hybrid Automatic 110ps	8,8	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100χλμ./ώρα)	5,1	4,8	FIAT GRANDE PANDA HYBRID 110ps	5,8	FIAT 600 HYBRID 110ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	6,7	6	CITROEN C3 Hybrid Automatic 110ps	8,2	JEEP AVENGER 1.2T e-Hybrid DCT-6 4xe 145ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	882	940	SUZUKI VITARA 1.4T HYBRID 48V AUTO MY 2025 110ps	724	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps
Κατανάλωση	77%				
Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	8,8	15,5	OPEL MOKKA 1.2lt Turbo Hybrid EDCT6 145ps	8	HYUNDAI BAYON 1.0T 7DCT 48V Hybrid 100ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	3,2	7,2	FIAT 600 HYBRID 110ps	2,1	SUZUKI VITARA 1.4T HYBRID 48V AUTO MY 2025 110ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,34	1,38	HYUNDAI BAYON 1.0T 7DCT 48V Hybrid 100ps	1,3	FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 7DCT 125ps
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	352	536	FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 7DCT 125ps	325	JEEP AVENGER 1.2T e-Hybrid DCT-6 4xe 145ps
Χώροι	66%				
Είδος	Mild hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	998				
Μέγιστη ισχύς (PS)	115	170	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps	100	HYUNDAI BAYON 1.0T 7DCT 48V Hybrid 100ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	172	240	FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 7DCT 155ps	172	KIA STONIC 1.0T 7DCT Hybrid MY 2026 115ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	11,1	7,3	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps	11,4	FIAT 600 HYBRID 110ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	7,9	4,9	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps	8,8	HYUNDAI BAYON 1.0T 7DCT 48V Hybrid 100ps
Κινητήρας - Επιδόσεις	66%				

■ ΔΟΚΙΜΗ KIA STONIC 1.0T 7DCT HYBRID MY 2026 115 PS

Εγγύηση αντ/πείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	7	10	SUZUKI VITARA 1.4T HYBRID 48V AUTO MY 2025 110ps	4	JEEP RENEGADE 1.5 GSE 130 PS e-HYBRID DCT 130ps
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)	12				
Χρώμα (χρόνια)	5				
Εγγύηση αντ/πείας	75%				
Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,16				
Πλάτος (μέτρα)	1,76				
Ύψος (μέτρα)	1,52				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,58				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	45	48	JEEP RENEGADE 1.5 GSE e-HYBRID DCT 130ps	40	HYUNDAI BAYON 1.0T 7DCT 48V Hybrid 100ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	16,5	21	JEEP AVENGER 1.2T e-Hybrid DCT-6 4xe 145ps	15,2	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1345	1145	HYUNDAI BAYON 1.0T 7DCT 48V Hybrid 100ps	1575	ALFA ROMEO JUNIOR 1.2L e-HYBRID DCT-6 eAWD 145ps
Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά	998				
Μέγιστη ισχύς (PS)	115	170	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps	100	HYUNDAI BAYON 1.0T 7DCT 48V Hybrid 100ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)	6000				
Ροπή (Nm)	172	240	FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 7DCT 155ps	172	KIA STONIC 1.0T 7DCT Hybrid MY 2026 115ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)	1500				
Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU5				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	5,4	4,8	FIAT 600 HYBRID 110ps	6,3	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	123	109	FIAT 600 HYBRID 110ps	144	FORD PUMA ST 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift AUTO 170ps



SUV. Το διαθέσιμο το πλάτος του πίσω καθίσματος, στα 1,34 μ. είναι πιο κοντά στον μέσο όρο, όμως ξεκαθαρίζει ότι η πίσω σειρά έχει σχεδιαστεί κυρίως για δύο ενήλικες μέσου ύψους ή τρία παιδιά.

Όσο για το πορτμπαγκάζ των 352 λίτρων, δεν είναι απαγορευτικά μικρό, βρίσκεται όμως κάτω από τον μέσο όρο της κατηγορίας. Καλύπτει τις καθημερινές ανάγκες μιας μικρής οικογένειας, όμως σε ένα ενδεχόμενο ταξίδι θα χρειαστεί καλό πακετάρισμα.

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

As δούμε αναλυτικά τι έδειξαν οι μετρήσεις μας στην κατανάλωση, στις επιδόσεις και στους χώρους του Kia Stonic Hybrid 115 PS.

Η λέξη Hybrid στο πίσω μέρος του

Stonic δημιουργεί εύλογα προσδοκίες για χαμηλή κατανάλωση μέσα στην πόλη. Εδώ, όμως, χρειάζεται να διαβάσεις τα μικρά γράμματα. Το σύστημα των 48 Volt είναι ήπια υβριδικό, επομένως δεν μπορεί να σβήσει τον βενζινοκινητήρα και να αναλάβει μόνο του την κίνηση για ουσιαστικά διαστήματα.

Αυτό γίνεται εμφανές στη μέτρηση πόλης. Τα 7,8 λτ./100 χλμ. βρίσκονται κοντά στο υψηλότερο άκρο της κατηγορίας και απέχουν αρκετά από την οικονομία που προσφέρουν τα πιο σύνθετα hybrid συστήματα. Το μποτιλιάρισμα, οι συνεχείς εκκινήσεις και οι μικρές διαδρομές δεν αποτελούν το δυνατότερο πεδίο του συνδυασμού κινητήρα και κιβωτίου. Με απλά λόγια, το υβριδικό σύστημα βοηθά, αλλά δεν κάνει θαύματα. Προσφέρει πιο ομαλό start/stop και μειώνει μέρος του φορτίου στις εκκινήσεις, χωρίς να μπορεί να κρύψει ότι ο θερμικός κινητήρας εξακολουθεί



να κάνει σχεδόν όλη τη δουλειά.

Βγαίνοντας από την πόλη, όμως, η συζήτηση αλλάζει. Με σταθερή ταχύτητα 100 χλμ./ώρα σε συνθήκες ταξιδιού, το Stonic κατανάλωσε μόλις 5,1 λτ./100 χλμ. Η έβδομη σχέση κρατά χαμηλά τις στροφές και επιτρέπει στο μικρό turbo να εργάζεται στο αποδοτικότερο σημείο του. Με αυτή την κατανάλωση, η πραγματική αυτονομία σε ταξίδι φτάνει περίπου τα 882 χλμ., επομένως τα συχνά ταξίδια δεν θα σε μετατρέψουν σε μόνιμο πελάτη των πρατηρίων.

Η μέση κατανάλωση σε μικτό κύκλο διαμορφώθηκε στα 6,7 λτ./100 χλμ. Δεν είναι νούμερο που εντυπωσιάζει, αλλά παραμένει λογικό για ένα αυτόματο βενζινοκίνητο SUV 115 ίππων. Το τελικό αποτέλεσμα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το πού κινείται κανείς. Όσο περισσότερα χιλιόμετρα γίνονται σε πιο ανοιχτό δρόμο, τόσο καλύτερα ανταποδίδει το Stonic.

Η κορυφαία έκδοση GT line ξεχωρίζει από τους "αγριεμένους" σπορ προφυλακτές και τις μεγάλες ζάντες 17 ιντσών.

Με χρόνο 11,1 δλ. για το 0-100 χλμ./ώρα, το Stonic δεν προσπαθεί να φορέσει αθλητική φανέλα. Οι 115 ίπποι έχουν να αντιμετωπίσουν το επιπλέον βάρος του ήπια υβριδικού συστήματος (συνολικά ζυγίζει 1.345 κιλά) και τις σχετικά μακριές σχέσεις του κιβωτίου, οι οποίες εξυπηρετούν περισσότερο την οικονομία και την άνεση παρά την απόλυτη επιτάχυνση.

Ακόμη μεγαλύτερη σημασία έχουν τα 7,9 δλ. στο 80-120 χλμ./ώρα. Όταν ο οδηγός ζητήσει δύναμη για προσπέραση, το 7DCT κατεβάζει γρήγορα και κρατά τον κινητήρα στο ωφέλιμο φάσμα. Δεν προσφέρει εκρηκτικό τράβηγμα, διαθέτει όμως μερική ζωντάνια ώστε να μη δημιουργεί ανασφάλεια σε προσπεράσεις, ενώ τελική ταχύτητα φτάνει τα 182 χλμ./ώρα.

Το αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη είναι τελικά πιο σημαντικό από την επιπλέον ηλεκτρική υποβοήθηση. Απαλλάσσει



Εκεί όπου το Stonic δεν αφήνει κανένα περιθώριο αμφισβήτησης είναι στα φρένα, αφού σταματάει από τα 100 χλμ./ώρα σε 35,9 μ.

τον οδηγό από τις συνεχείς αλλαγές στην πόλη, αλλάζει τις σχέσεις ομαλά και εκμεταλλεύεται καλύτερα τη σχετικά μικρή διαθέσιμη ροπή. Μόνο στις πολύ χαμηλές ταχύτητες ή στους επαναλαμβανόμενους ελιγμούς μπορεί να εμφανίσει έναν στιγμιαίο δισταγμό, γνώρισμα που συναντάμε σε αρκετά κιβώτια DCT.

Τα προγράμματα Eco, Normal και Sport αλλάζουν κυρίως την απόκριση του γκαζιού και τη λειτουργία του σασμάν. Στο Eco το κιβώτιο επιλέγει άμεσα τη μεγαλύτερη σχέση, ενώ στο Sport κρατά τον κινητήρα «ψηλά» και ανταποκρίνεται γρηγορότερα στα κατεβάσματα. Δεν μεταμορφώνει το Stonic σε μικρό GTI, του δίνει όμως τη ζωνηράδα που χρειάζεται σε έναν δρόμο με στροφές.

Στην πόλη, είναι ευέλικτο, αλλάζει εύκολα κατεύθυνση και χωρά χωρίς άγχος σε στενούς δρόμους. Μόλις ο δρόμος φέρει στροφές, το Stonic δείχνει το πιο ευ-

χάριστο πρόσωπό του. Η ανάρτηση με γόνата MacPherson εμπρός και ημιάκαμτο άξονα πίσω ελέγχει αποτελεσματικά το αμάξωμα, οι κλίσεις παραμένουν περιορισμένες και το εμπρός μέρος ακολουθεί πρόθυμα την εντολή του τιμονιού. Το τελευταίο δεν προσφέρει πλούσια πληροφορόρηση, είναι όμως ακριβές και αρκετά γρήγορο για τον χαρακτήρα του αυτοκινήτου.

Όταν πλησιάσεις το όριο, το Stonic αντιδρά προοδευτικά και χωρίς ξαφνικές μεταβολές. Δεν έχει τη διάθεση να παίξει με τον πίσω άξονα, σου επιτρέπει, όμως, να κινηθείς γρήγορα και με ασφάλεια, χωρίς να μετατρέπεται σε ένα εντελώς άχρωμο μέσο μεταφοράς.

Το τίμημα έρχεται στις κακοτεχνίες του οδοστρώματος. Η ανάρτηση φιλτράρει ικανοποιητικά τις συνηθισμένες ανωμαλίες, αλλά οι βαθιές λακκούβες και τα απότομα σαμαράκια γίνονται αισθητά, κυρίως



από τον πίσω άξονα. Το φαινόμενο είναι πιο έντονο με τους τροχούς 17 ιντσών που εξοπλιζόταν το Stonic της δοκιμής, ενώ οι μικρότεροι τροχοί των βασικών εκδόσεων αναμένεται να ταιριάζουν καλύτερα στους ελληνικούς δρόμους.

Στον εσωτερικό, οι εμπρός επιβάτες δεν έχουν λόγο να παραπονεθούν. Υπάρχει αρκετός χώρος για το κεφάλι και τους ώμους, τα καθίσματα στηρίζουν σωστά το σώμα και η θέση οδήγησης είναι αρκετά προσαρμόσιμη. Το κεντρικό υποβραχιόνιο και οι αρκετές θήκες κάνουν την καθημερινότητα πιο εύκολη, χωρίς η καμπίνα να διεκδικεί βραβείο πρακτικότητας.

Πίσω, όμως, η ηλικία της αρχιτεκτονικής δεν μπορεί να κρυφτεί πίσω από τις νέες οθόνες. Για έναν επιβάτη μέσου ύψους, τα 8,8 εκ. μπροστά από τα γόνατα βρίσκονται κάτω από το συνηθισμένο εύρος της κατηγορίας. Δύο ενή-

Το Stonic δεν μπορεί να κινηθεί μόνο με τον ηλεκτροκινητήρα, αλλά αυτός βοηθά τον βενζινοκινητήρα όταν το φορτίο αυξάνεται.

λικοι μέσου αναστήματος θα καθίσουν χωρίς πρόβλημα, αλλά οι ψηλότεροι θα βρεθούν αρκετά κοντά στις πλάτες των εμπρός καθισμάτων. Ο χώρος για το κεφάλι είναι πιο ικανοποιητικός, με 3,2 εκ. διαθέσιμου «αέρα», ενώ το πλάτος των 1,34 μ. επιβεβαιώνει ότι το πίσω κάθισμα προορίζεται κυρίως για δύο. Ένας τρίτος ενήλικος χωρά, αλλά θα προτιμήσει η διαδρομή να είναι μικρή.

Το πορτμπαγκάζ των 352 λίτρων ακολουθεί την ίδια λογική. Δεν είναι μικρό για τις ανάγκες της καθημερινότητας, αλλά απέχει από τα κορυφαία δεδομένα των μεγαλύτερων σύγχρονων B-SUV. Το σχήμα του είναι κανονικό και εύχρηστο, ενώ με την αναδίπλωση των πίσω καθισμάτων η χωρητικότητα αυξάνεται στα 1.155 λίτρα.

Εκεί όπου το Stonic παίρνει τη ρεβάνς είναι στην ευκολία χρήσης. Οι δύο οθόνες δεν είναι απλώς εντυπωσιακές στο



Το πορτ-μπαγκάζ των 352 λτ., αν και δεν θεωρείται μικρό, βρίσκεται κάτω από τον μέσο όρο των μικρών SUV.

μάτι και τοποθετημένες στο σωστό ύψος, αλλά λειτουργούν γρήγορα και δεν σε τλαιπωρούν με περιττά μενού. Η ασύρματη σύνδεση smartphone, οι θύρες USB-C και οι απομακρυσμένες λειτουργίες του Kia Connect κάνουν το αυτοκίνητο να συμβαδίζει με τις σημερινές απαιτήσεις. Δεν ξενά, όμως, εντελώς τα φυσικά πλήκτρα, κάτι που αποδεικνύεται πολύτιμο στην καθημερινή συμβίωση.

Kia Stonic. Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας.

Προχωρώντας, ας δούμε τον εξοπλισμό του Kia Stonic Hybrid 115 PS στην εισαγωγική έκδοση Inmotion.

Στη βασική έκδοση Inmotion, οι χαλύβδινες ζάντες των 15 ιντσών μπορεί να δημιουργήσουν την εντύπωση έκδοσης που υπάρχει απλώς για να διαφημίζεται μια χαμηλή τιμή. Η υπόλοιπη λίστα εξοπλισμού, όμως, αποδεικνύει

το αντίθετο.

Περιλαμβάνει A/C, ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός και πίσω, cruise control, κάμερα οπισθοπορείας, αισθητήρες στάθμευσης εμπρός και πίσω, καθώς και ηλεκτρικό χειρόφρενο με Auto Hold λόγω του αυτόματου κιβωτίου. Το μεγάλο πλεονέκτημα είναι ότι η νέα ψηφιακή καμπίνα δεν κρατήθηκε ως προνόμιο των ακριβών εκδόσεων. Η Inmotion διαθέτει τον ψηφιακό πίνακα οργάνων και την κεντρική οθόνη αφής 12,3 ιντσών, εργοστασιακή πλοήγηση, Kia Connect, Apple CarPlay και Android Auto, ψηφιακό ραδιόφωνο DAB, Bluetooth και ηχοσύστημα με έξι ηχεία.

Αντίστοιχα πλήρης είναι η εικόνα στην ασφάλεια. Υπάρχει αυτόματο φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης με αναγνώριση αυτοκινήτων, δικύκλων και πεζών, υποβοήθηση διατήρησης και κεντραρίσματος στη λωρίδα, αναγνώριση ορίων ταχύτητας, έλεγχος προσοχής οδηγού και αυτόματη εναλλαγή μεγάλης σκάλας στα φώτα. Αυτό που ίσως ξενίσει κάποιους είναι ότι στις εισαγωγικές εκδόσεις χρησιμοποιούν λάμπες αλογόνου, με πιο θερμό φως από τα LED φώτα ημέρας που διαθέτει.

Η Optimum είναι πιθανότατα το καλύτερο σημείο ισορροπίας της γκάμας. Με σχετικά μικρή οικονομική επιβάρυνση προσθέτει ζάντες αλουμινίου 16 ιντσών και αυτόματο κλιματισμό. Αποκτά έτσι πιο ολοκληρωμένη εμφάνιση και διορθώνει τους δύο εμφανέστερους συμβιβασμούς της βασικής έκδοσης. Η ανώτερη Platinum περνά σε πιο premium περιοχή. Διαθέτει ζάντες 17 ιντσών, Full LED φωτιστικά σώματα εμπρός και πίσω, δυναμικό φωτισμό καλωσορίσματος, σκουρόχρωμα

πίσω κρύσταλλα, ηλεκτρικά αναδιπλούμενους καθρέπτες, αυτόματους υαλοκαθαριστήρες και ρυθμιζόμενο σε ύψος κάθισμα συνοδηγού.

Στην κορυφή, όπως συνηθίζει η Kia, βρίσκεται η GT-Line. Οι ειδικοί σπορ προφυλακτήρες, οι αποκλειστικές ζάντες 17 ιντσών, οι μαύροι καθρέπτες και οι πιο σπορ λεπτομέρειες εξωτερικά της δίνουν σαφώς διαφορετικό χαρακτήρα. Στο εσωτερικό προσθέτει συνδυασμό υφάσματος και συνθετικού δέρματος, δίχρωμο τιμόνι, ατμοσφαιρικό φωτισμό, γυαλιστερές επιφάνειες και μεταλλικά πεντάλ. Προσθέτει επίσης σύστημα παρακολούθησης τυφλού σημείου με δυνατότητα αυτόματης επέμβασης.

Συνολικά, η ανανέωση δεν κάλυψε κάθε αδυναμία, κατάφερε όμως κάτι ίσως πιο ουσιαστικό. Έδωσε ξανά λόγο ύπαρξης στο Kia Stonic. Η εξωτερική εμφάνιση έχει πλέον χαρακτήρα, η καμπίνα έκανε άλμα δύο γενεών και ο συνδυασμός των 115 ίππων με το αυτόματο 7DCT στην έκδοση Hybrid δημιουργεί ένα ευχάριστο και εύχρηστο σύνολο για την καθημερινότητα.

Συμπέρασμα

Δεν είναι το πιο οικονομικό μικρό SUV στην πόλη, ούτε το ταχύτερο ή το πιο ευρύχωρο. Όμως, δεν προσπαθεί να νικήσει τους αντιπάλους του σε κάθε μέτρηση. Προτιμά να προσφέρει ένα σύνολο που βγάζει νόημα – και για τον αγοραστή που αναζητά ένα σύγχρονο, ευκολοδύνητο και προσιτό μικρό SUV, αυτό μπορεί να αποδειχθεί σημαντικότερο. ❖

Μάρκα/Μοντέλο	KIA Stonic
Εξοπλισμός Ανεσης	
Air Condition	Ναι
Κλιματισμός	ΟΧΙ
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	ΟΧΙ
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλείδωμα	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)	ΟΧΙ
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	Ναι
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	12,3"
Ambient φωτισμός καμπίνας	ΟΧΙ
Navigation	Ναι
Εξοπλισμός Ασφάλειας	
ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	6
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2
Αερόσακος κεφαλής	2
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντισλίσ)	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



Από 20.900 ευρώ, αποτελεί μία από τις προσιτές επιλογές στα μικρά SUV. Ο 1.000άρης turbo αποδίδει 91 ίππους και 160 Nm, δεν ξεχωρίζει σε σβελτάδα αλλά καίει λίγο σε ταξίδι (5,3 λτ./100 χλμ.). Έχει ευρύχωρη καμπίνα με συρόμενο πίσω κάθισμα, το οποίο διαμορφώνει την χωρητικότητα στο πορτμπαγκάζ από 422 έως 530 λτ. Παρά την ανταγωνιστική τιμή, δεν του λείπει κάτι σε εξοπλισμό ακόμα και στην βασική έκδοση.

Mitsubishi ASX 1.0T 6MT 91 PS: Προσιτό και πρακτικό

Το ASX είναι ένα από τα σημαντικότερα μοντέλα στη σύγχρονη προσπάθεια της Mitsubishi να ενισχύσει ξανά την παρουσία της στην ευρωπαϊκή αγορά. Η σημερινή γενιά του δημιουργήθηκε μέσα από τη συνεργασία της ιαπωνικής εταιρείας με τον όμιλο Renault – εξού και η ομοιότητά του με το γαλλικό Captur –, όμως μετά την ανανέωση απέκτησε πιο ξεχωριστή φυσιογνωμία και περισσότερα στοιχεία που τη συνδέουν οπτικά με την υπόλοιπη γκάμα της Mitsubishi.

Η βασική βενζινοκίνητη έκδοση που δοκιμάζουμε επιχειρεί να αποτελέσει μία προσιτή είσοδο τόσο στην γκάμα του ASX όσο και γενικότερα στην κατηγορία των μι-

κρών SUV. Με τιμή από 20.900 ευρώ, ξεκινά σχετικά χαμηλά σε σχέση με το συνηθισμένο εύρος τιμών της κατηγορίας και απευθύνεται σε όσους αναζητούν ένα καινούργιο, ευρύχωρο και πρακτικό αστικό SUV που προσφέρει όλα όσα χρειάζονται στην καθημερινότητα.

Η μεγαλύτερη αλλαγή της ανανεωμένης έκδοσης εντοπίζεται στο εμπρός μέρος, όπου το ASX έχει πάψει να δείχνει σαν ένα μοντέλο στο οποίο απλώς προστέθηκαν τα σήματα της Mitsubishi. Η νέα μάσκα ακολουθεί τη σχεδιαστική φιλοσοφία Dynamic Shield, με μεγάλη μαύρη επιφάνεια, τρισδιάστατα σατινέ στοιχεία και το έμβλημα της μάρκας τοποθετημένο στο κέντρο. Αυ-



Οι έντονες ακμές χαμηλά στις πόρτες, τα μαύρα προστατευτικά γύρω από τους θόλους και η ελαφρά ανοδική γραμμή των παραθύρων δημιουργούν μια δυναμική σιλουέτα.

τή ενώνει τους λεπτούς LED προβολείς, ενώ χαμηλότερα στις άκρες του προφυλακτήρα συναντάμε την νέα φωτεινή υπογραφή με «κοφτερές» γωνίες.

Το καπό έχει έντονες νευρώσεις και ο προφυλακτήρας αρκετές μαύρες επιφάνειες, δίνοντας στο ASX την απαραίτητη SUV εικόνα χωρίς σχεδιαστικές υπερβολές. Στο πλάι, οι αλλαγές είναι σαφώς πιο περιορισμένες σε σχέση με το pre-facelift μοντέλο. Οι έντονες ακμές χαμηλά στις πόρτες, τα μαύρα προστατευτικά γύρω από τους θόλους και η ελαφρά ανοδική γραμμή των παραθύρων δημιουργούν μια δυναμική αλλά γνώριμη σιλουέτα.

Πίσω, ξεχωρίζουν τα φωτιστικά σώματα με το φωτεινό μοτίβο σε σχήμα μπουμερανγκ, ο ανασχεδιασμένος προφυλακτήρας και η ονομασία Mitsubishi που αναγράφεται ολογράφως στην πόρτα του χώρου αποσκευών.

Με μήκος περίπου 4,24 μ., πλάτος 1,80

μ. και ύψος 1,57 μ., το ASX βρίσκεται στην καρδιά της κατηγορίας των B-SUV. Είναι αρκετά συμπαγές ώστε να μη δυσκολεύει μέσα στην πόλη, χωρίς όμως να θυσιάζει τους χώρους και την πρακτικότητα που περιμένεις από ένα οικογενειακό αυτοκίνητο.

Η εικόνα της καμπίνας είναι σύγχρονη, χωρίς να επιχειρεί να εντυπωσιάσει με περίπλοκες σχεδιαστικές λύσεις. Ο οδηγός κάθεται σχετικά ψηλά, έχει καλή περιφερειακή ορατότητα και βρίσκει εύκολα τη σωστή θέση οδήγησης. Τα καθίσματα έχουν κάπως σφιχτή επένδυση, αλλά προσφέρουν ικανοποιητική στήριξη και δεν κουράζουν στις μεγαλύτερες διαδρομές.

Στη βασική έκδοση συναντάμε όλα όσα χρειάζεται ο μέσος οδηγός και παραπάνω, οπότε η συγκρατημένη αρχική τιμή δεν απαιτεί συμβιβασμούς ή «upgrade» στις πλουσιότερες εκδόσεις. Θετικό στοιχείο είναι πως η Mitsubishi επιμένει στην εργονομία και πρακτικότητα και δεν έχει



μεταφέρει όλες τις λειτουργίες μέσα στην οθόνη. Κάτω από αυτήν υπάρχουν φυσικοί διακόπτες για τον κλιματισμό, επομένως οι βασικοί χειρισμοί γίνονται χωρίς να αποσπάται η προσοχή του οδηγού. Υπάρχουν επίσης αρκετές πρακτικές θήκες, παρότι ο διαθέσιμος χώρος στην κεντρική κονσόλα δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλος.

Η ποιότητα είναι ικανοποιητική για τα δεδομένα της κατηγορίας. Μαλακά υλικά καλύπτουν τα περισσότερα σημεία που βρίσκονται στο άμεσο οπτικό και ακτικό πεδίο, ενώ χαμηλότερα χρησιμοποιούνται πιο σκληρά πλαστικά. Η συναρμογή, πάντως, είναι προσεγμένη και δεν αφήνει την αίσθηση ότι η χαμηλή τιμή αγοράς επέβαλε μεγάλες υποχωρήσεις στην κατασκευή.

Κάτω από το καπό βρίσκεται ένας τρικύλινδρος turbo βενζινοκινητήρας 999 κ.εκ., που επιμένει στον έμμεσο ψεκάσμο και διαθέτει μεταβλητό χρονισμό. Αποδίδει 91

Η σημερινή γενιά του δημιουργήθηκε μέσα από τη συνεργασία της ιαπωνικής εταιρείας με τον όμιλο Renault – εξού και η ομοιότητά του με το γαλλικό Captur.

ίππους και 160 Nm ροπής, τα οποία είναι διαθέσιμα από τις 2.000 έως τις 3.750 σ.α.λ. Η ισχύς μεταφέρεται αποκλειστικά στους εμπρός τροχούς μέσω χειροκίνητου κιβωτίου έξι σχέσεων.

Για πολλούς, οι 91 ίπποι θεωρούνται ένα χαμηλό νούμερο για τα σημερινά δεδομένα των μικρών SUV, ενώ και η ροπή βρίσκεται κάτω από το συνηθισμένο εύρος της κατηγορίας. Το πλεονέκτημα του κινητήρα είναι πως η υπερτροφοδότηση και η σχετικά κοντή κλιμάκωση των πρώτων σχέσεων τον βοηθούν να δείχνει πιο πρόθυμος στην καθημερινή οδήγηση από όσο προϋδεάζουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά.

Ο συμπλέκτης είναι ελαφρύς και ο λεβιές εύχρηστος, κάνοντας το ASX φιλικό ακόμη και για έναν άπειρο οδηγό. Το κιβώτιο, ωστόσο, προτιμά τις ήρεμες και καθαρές αλλαγές, καθώς όταν ο οδηγός επιχειρήσει να κινηθεί γρήγορα δεν έχει την πιο άμεση ή μηχανική αίσθηση. Το ASX



Οι LED προβολείς είναι αυτόματοι σε όλες τις σκάλες.

Πίσω, ξεχωρίζουν τα φωτιστικά σώματα με το φωτεινό μοτίβο σε σχήμα μπούμερανγκ.

καλύπτεται από εργοστασιακή εγγύηση 5 ετών ή 100.000 χλμ., καθώς και από 5-ετή δωρεάν οδική βοήθεια.

Το Mitsubishi ASX 1.0 91 PS συγκέντρωσε συνολική βαθμολογία 82%. Η χαμηλή τιμή αγοράς, οι χώροι, το μεγάλο πορτμπαγκάζ και η οικονομία καυσίμου στο ταξίδι διαμορφώνουν μια ανταγωνιστική εικόνα, όμως οι κάπως «νωχελικές» επιδόσεις, που δεν είναι από τα δυνατά του σημεία,

περιορίζουν την τελική βαθμολογία.

Ξεκινώντας από τις επιδόσεις, λοιπόν, οι μετρήσεις επιβεβαιώνουν πως οι 91 ίπποι δεν μπορούν να κρύψουν τον εισαγωγικό χαρακτήρα της έκδοσης. Το 0-100 χλμ./ώρα ολοκληρώνεται σε 13,3 δλ., αρκετά πιο αργά από τον μέσο όρο της κατηγορίας. Πιο σημαντική μέτρηση, όμως, είναι τα 14 δλ. για το 80-120 χλμ./ώρα, που δείχνουν ότι η προσπέραση απαιτεί σωστό

■ ΔΟΚΙΜΗ MITSUBISHI ASX 1.0T 6MT 91 PS

Μάρκα/Μοντέλο	Mitsubishi ASX	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	Mitsubishi ASX 1.0T 6MT 91 PS				
Βαθμολογία	82%				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρά SUV Βενζίνη				
Model Year	2024				
Είδος Κινητήρα	Βενζίνη				
Κυβικά (κ.εκ.)	999				
Ιπποδύναμη (PS)	91	163	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps	79	HYUNDAI BAYON 1.2B 5MT 79ps
Κιβώτιο	ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΟ				
Αριθμός σχέσεων	6				
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100χλμ.)	7,5	6,7	KIA STONIC 1.0T MY 2026 100ps	9,3	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	906	906	MITSUBISHI ASX 1.0 PETROL 91ps	735	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	15,5	15,5	MITSUBISHI ASX 1.0 PETROL 91ps		
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,33	1,38	HYUNDAI BAYON 1.0T 6MT 100ps	1,27	NISSAN JUKE 1.0LT DIG-T 114ps
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	422	455	VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 116ps		
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	13,3	9,1	KGM TIVOLI 1.5T MT 2WD 163ps		
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	168	208	OPEL MOKKA 1.2lt Turbo S/S 136ps		
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	38,1	36	NISSAN JUKE 1.0LT DIG-T 114ps	45,1	FIAT GRANDE PANDA 1.2T 6MT 100ps
Εγγύηση (χρόνια)	5				
Τιμή	20.900€				



Η ποιότητα είναι ικανοποιητική για τα δεδομένα της κατηγορίας με μαλακά υλικά στο ταμπλό.



Η βασική έκδοση Inform περιλαμβάνει οθόνη πολυμέσων 7 ιντσών και ψηφιακό πίνακα οργάνων 7 ιντσών.

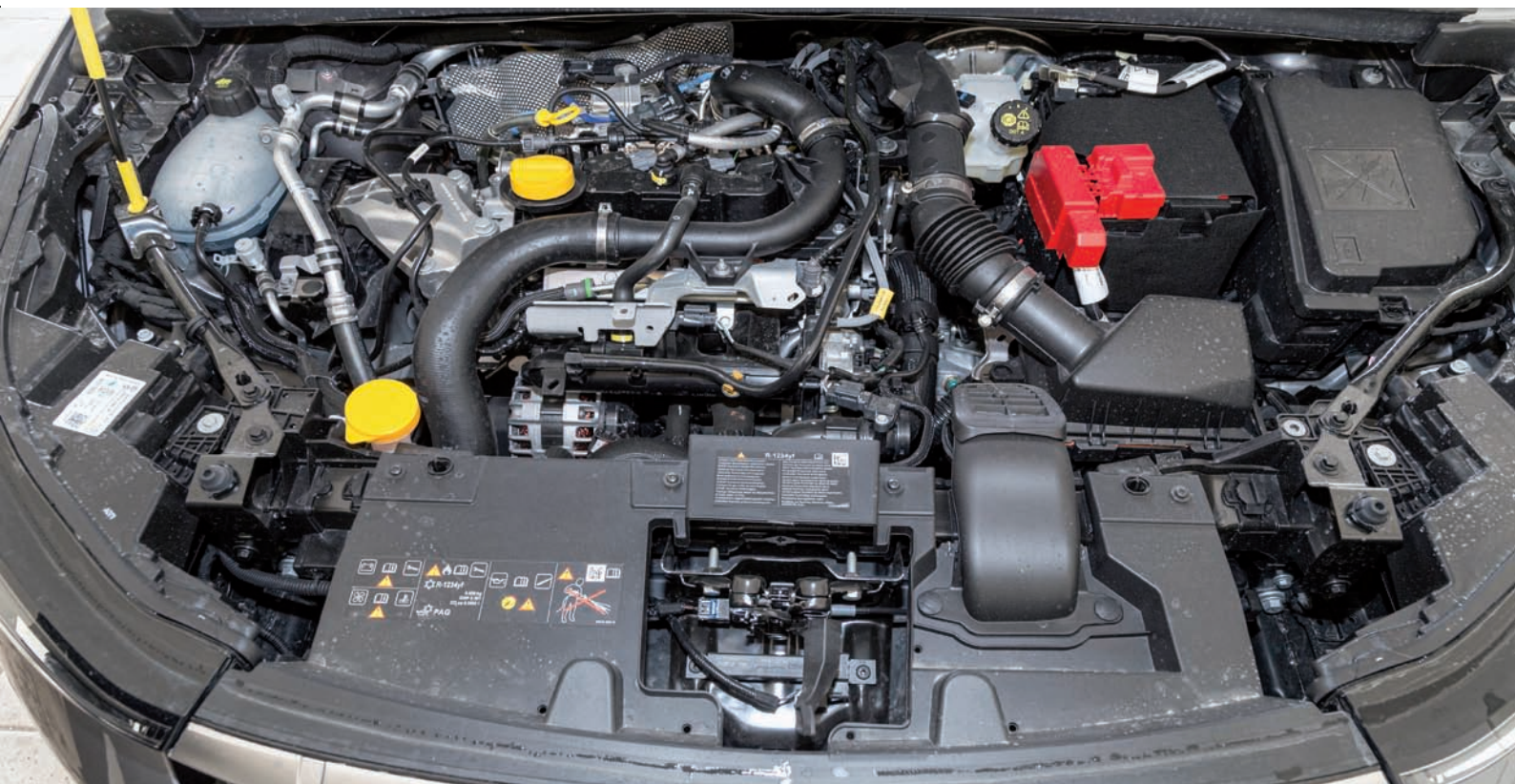


Η πλουσιότερη Inform+ προσθέτει την πολύ μεγαλύτερη κάθετη οθόνη πολυμέσων 10,4 ιντσών.

υπολογισμό και κατέβασμα σχέσης.

Παρά την παρουσία ταμπούρων στους πίσω τροχούς, τα φρένα αποδείχθηκαν αποτελεσματικά. Η ακινητοποίηση από τα 100 χλμ./ώρα σε 38,1 μ. βρίσκεται μέσα στο συνηθισμένο εύρος της κατηγορίας και το πεντάλ έχει φυσιολογική αίσθηση, επιτρέποντας εύκολη διαβάθμιση της πίεσης.

Από την άλλη, η κατανάλωση παρουσιάζει δύο διαφορετικά πρόσωπα. Στο ταξίδι με 100 χλμ./ώρα και τον επιλογέα στην 6η σχέση, τα 5,3 λτ./100 χλμ. αποτελούν πολύ καλή επίδοση και χαρίζουν πραγματική αυτονομία 906 χλμ. Στην πόλη, όμως, η κατανάλωση ανεβαίνει στα 8,1 λτ./100 χλμ., με τη μέση σε μικτό κύκλο οδήγησης.



ns να διαμορφώνεται στα 7,5 λτ./100 χλμ., νούμερα κάπως «τσιμπημένα» αναλογικά με τις επιδόσεις του.

Πάντως, δυνατή είναι η εικόνα στους χώρους. Οι πίσω επιβάτες έχουν 15,5 εκ. διαθέσιμου χώρου μπροστά από τα γόνατα, νούμερο αρκετά μεγαλύτερο από τον μέσο όρο, ενώ το πορτμπαγκάζ των 422 λτ. βρίσκεται επίσης πάνω από το συνηθισμένο μέγεθος της κατηγορίας. Το πλάτος του πίσω καθίσματος (1,33 μ.), πάντως, είναι επαρκές για τρία παιδιά ή δύο ενήλικες, καθώς τρεις θα «στριμωχτούν» αρκετά.

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

As δούμε αναλυτικά τι έδειξαν οι μετρήσεις μας στην κατανάλωση, τις επιδόσεις και τους χώρους του Mitsubishi ASX 1.0 Petrol 91 PS.

Ο 1.000άρης turbo μπορεί να μη ξεχωρίζει σε επιδόσεις, αλλά κρατά την κατανάλωση σε λογικά επίπεδα (7,5 λτ./100 χλμ.).

Ξεκινώντας από την κατανάλωση, η καλύτερη επίδοση του ASX καταγράφεται στο ταξίδι, όπως είναι λογικό για ένα αμιγώς βενζινοκίνητο μοντέλο. Με 5,3 λτ./100 χλμ., ο μικρός turbo κινητήρας αποδεικνύεται ιδιαίτερα οικονομικός όταν κινείται με σταθερή ταχύτητα και χωρίς συχνές απαιτήσεις για έντονη επιτάχυνση. Πρόκειται για τιμή κοντά στις χαμηλότερες των βενζινοκίνητων μικρών SUV. Σε συνδυασμό με το ρεζερβουάρ του, αυτή η κατανάλωση προσφέρει πραγματική αυτονομία 906 χλμ., η οποία βρίσκεται στο άνω άκρο της κατηγορίας.

Η κατάσταση αλλάζει στην πόλη, όπου μετρήσαμε 8,1 λτ./100 χλμ.. Χωρίς κάποιο σύστημα ηλεκτρικής υποβοήθησης, ο τρικύλινδρος κινητήρας καλείται να κινεί μόνος του το αμάξωμα σε κάθε εκκίνηση, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να πλησιάσει την οικονομία των εξηλεκτρισμένων προτάσεων. Η μέση πραγματική κατανά-

Μάρκα/Μοντέλο	Mitsubishi Asx	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	8,1	7,5	SEAT ARONA 1.0 ECO TSI 115ps	10,2	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	5,3	5	CITROEN C3 Turbo Manual 100ps	6,8	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	7,5	6,7	KIA STONIC 1.0T MY 2026 100ps	9,3	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	906	906	MITSUBISHI ASX 1.0 PETROL 91ps	735	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps
Κατανάλωση	89%				
Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	15,5	15,5	MITSUBISHI ASX 1.0 PETROL 91ps	8	HYUNDAI BAYON 1.0T 6MT 100ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	3,5	8	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps	1,5	NISSAN JUKE 1.0LT DIG-T 114ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,33	1,38	HYUNDAI BAYON 1.0T 6MT 100ps	1,27	NISSAN JUKE 1.0LT DIG-T 114ps
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	422	455	VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 116ps	328	CITROEN C3 Turbo Manual 100ps
Χώροι	84%				
Είδος	Βενζίνη				
Κυβικά (κ.εκ.)	999				
Μέγιστη ισχύς (PS)	91	163	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps	79	HYUNDAI BAYON 1.2B 5MT 79ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	160	280	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps	115	HYUNDAI BAYON 1.2B 5MT 79ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	13,3	9,1	KGM TIVOLI 1.5T MT 2WD 163ps	14,2	HYUNDAI BAYON 1.2B 5MT 79ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	14	9,4	OPEL MOKKA 1.2lt Turbo S/S 136ps	20,7	HYUNDAI BAYON 1.2B 5MT 79ps
Κινητήρας - Επιδόσεις	76%				
Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	5	10	VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 116ps	4	SEAT ARONA 1.0 ECO TSI 115ps
Διάτρηση από σκουριά (χρόνια)	12				
Χρώμα (χρόνια)	3				
Εγγύηση αντιπροσωπείας	65%				

λωση των 7,5 λτ./100 χλμ. βρίσκεται προς το υψηλότερο άκρο της κατηγορίας, χωρίς πάντως να θεωρείται υπερβολική για ένα αμιγώς βενζινοκίνητο SUV.

Στην καθημερινότητα, ο 1.000άρης κινητήρας είναι πιο ευχάριστος από όσο δείχνει ο χρόνος του 0-100 χλμ./ώρα. Οι σχετικά κοντές πρώτες σχέσεις και η ροπή από τις χαμηλομεσαίες στροφές επιτρέπουν στο ASX να ακολουθεί χωρίς δυσκολία την κίνηση της πόλης.

Η επιτάχυνση των 0-100 χλμ./ώρα σε 13,3 δλ., πάντως, είναι αισθητά πιο αργή

από τον μέσο όρο. Δεν αποτελεί σοβαρό μειονέκτημα στις αστικές μετακινήσεις, γίνεται όμως περισσότερο αισθητή όταν το αυτοκίνητο φορτωθεί με επιβάτες και αποσκευές ή όταν χρειαστεί να ενταχθεί γρήγορα σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας.

Ακόμη πιο χαρακτηριστική είναι η μέτρηση των 14 δλ. στο 80-120 χλμ./ώρα. Στις προσπεράσεις ο οδηγός πρέπει να κατεβάσει εγκαίρως μία ή ακόμη και δύο σχέσεις, να ανεβάσει τον κινητήρα ψηλότερα και να εξασφαλίσει μεγαλύτερο περιθώ-

Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,23				
Πλάτος (μέτρα)	1,8				
Ύψος (μέτρα)	1,57				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,64				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	48	50	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps	40	HYUNDAI BAYON 1.0T 6MT 100ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	17,3	19,7	CITROEN C3 Turbo Manual 100ps	16,5	HYUNDAI BAYON 1.0T 6MT 100ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1276	1095	HYUNDAI BAYON 1.0T 6MT 100ps	1390	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps
Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά	999				
Μέγιστη ισχύς (PS)	91	163	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps	79	HYUNDAI BAYON 1.2B 5MT 79ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)	4600				
Ροπή (Nm)	160	280	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps	115	HYUNDAI BAYON 1.2B 5MT 79ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)	2000				
Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	5,7	5,2	CITROEN C3 Turbo Manual 100ps	7,7	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	130	118	HYUNDAI BAYON 1.2B 5MT 79ps	174	KGM TIVOLI 1.5 MT 4WD 163ps



Με μήκος περίπου 4,24 μ., πλάτος 1,80 μ. και ύψος 1,57 μ., το ASX βρίσκεται στην καρδιά της κατηγορίας των B-SUV.

ριο. Με έκτη σχέση και χαμηλές στροφές, το ASX δεν έχει τη δύναμη να επιταχύνει άμεσα.

Από την άλλη, όταν φτάσει στην επιθυμητή ταχύτητα μπορεί να κινηθεί σταθερά και ξεκούραστα με 100-120 χλμ./ώρα. Η έκτη σχέση συγκρατεί την κατανάλωση και τον θόρυβο χαμηλά, ενώ η ηχομόνωση περιορίζει ικανοποιητικά τον ήχο του τρικύλινδρου. Σε έντονη επιτάχυνση, βέβαια, ο κινητήρας γίνεται περισσότερο αντιληπτός στην καμπίνα.

Η ανάρτηση χρησιμοποιεί γόνατα MacPherson εμπρός και ημιάκαμπτο άξονα πίσω. Η ρύθμισή της δίνει προτεραιότητα στην άνεση και στην ποιότητα κύλισης, χωρίς όμως το αμάξωμα να δείχνει χαλαρό ή ανεξέλεγκτο όταν αυξηθεί ο ρυθμός. Στις περισσότερες ανωμαλίες των ελληνικών δρόμων το ASX απορροφά αποτελεσματικά τις κακοτεχνίες και δεν μεταφέρει έντονους κραδασμούς στην καμπίνα. Μόνο στις από-

τομες εγκάρσιες ανωμαλίες ή στις βαθιές λακκούβες ο πίσω άξονας μπορεί να αντιδράσει πιο «ξερά», ιδιαίτερα όταν το αυτοκίνητο δεν είναι φορτωμένο.

Το τιμόνι είναι σχετικά ελαφρύ και όχι ιδιαίτερα γρήγορο, χαρακτηριστικά που βοηθούν στους ελιγμούς και στο παρκάρισμα. Δεν μεταφέρει πολλή πληροφορία στον οδηγό, είναι όμως αρκετά ακριβές και ταιριάζει στον ήρεμο χαρακτήρα του μοντέλου. Σε δρόμο με στροφές οι κλίσεις του αμαξώματος είναι αισθητές αλλά ελεγχόμενες, ενώ η συμπεριφορά παραμένει προβλέψιμη και ασφαλής.

Περνώντας στο εσωτερικό και τους χώρους, το ASX δικαιολογεί τον οικογενειακό του προσανατολισμό. Με 15,5 εκ. απόσταση μπροστά από τα γόνατα των πίσω επιβατών, προσφέρει περισσότερο χώρο από τον μέσο όρο της κατηγορίας, ενώ ο διαθέσιμος αέρας πάνω από το κεφάλι μετρήθηκε στα 3,5 εκ., τιμή ικα-



νοποιητική αλλά όχι κορυφαία. Με λίγα λόγια, μπορεί να φιλοξενήσει χωρίς ιδιαίτερη δυσκολία δύο ψηλόσωμους ενήλικους στο πίσω κάθισμα. Το πλάτος του πίσω καθίσματος φτάνει τα 1,33 μ., οπότε η προσθήκη τρίτου ενήλικου θα απαιτήσει παραχωρήσεις, κυρίως σε μεγαλύτερη διαδρομή.

Το σημαντικότερο στοιχείο πρακτικότητας είναι το συρόμενο πίσω κάθισμα, το οποίο μετακινείται κατά 16 εκ.. Με το κάθισμα τραβηγμένο πίσω, το πορτμπαγκάζ προσφέρει ήδη 422 λίτρα, ξεπερνώντας το τυπικό εύρος της κατηγορίας. Αν οι ανάγκες φόρτωσης αυξηθούν, η μετακίνηση του καθίσματος προς τα εμπρός ανεβάζει τη χωρητικότητα έως τα 530 λίτρα, περιορίζοντας αντίστοιχα τον χώρο για τα πόδια.

Στην καθημερινότητα, η σχετικά τετραγωνισμένη μορφή του χώρου αποσκευών, το μεγάλο άνοιγμα της πόρτας και η δυνατότητα μεταβολής της διάταξης κάνουν το

Είναι αρκετά συμπαγές ώστε να μη δυσκολεύει μέσα στην πόλη, χωρίς όμως να θυσιάζει τους χώρους και την πρακτικότητα.

ASX ιδιαίτερα εύχρηστο. Ακόμη και χωρίς να μετακινηθεί το πίσω κάθισμα, τα 422 λίτρα αρκούν για τις αποσκευές μιας οικογένειας, δηλαδή πέντε μεσαίου μεγέθους βαλίτσες.

Mitsubishi Asx. Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας.

Προχωρώντας, ας δούμε τον εξοπλισμό του Mitsubishi ASX 1.0T 6MT στην εισαγωγική έκδοση Inform.

Ο εξοπλισμός στη εισαγωγική έκδοση Inform αποτελεί ένα από τα ισχυρότερα επιχειρήματα του ASX. Περιλαμβάνει οθόνη πολυμέσων 7 ιντσών, ψηφιακό πίνακα οργάνων 7 ιντσών, ζάντες Flex 17 ιντσών, εμπρός και πίσω φώτα αυτόματα φώτα LED, A/C, cruise control με περιοριστή ταχύτητας, πίσω αισθητήρες στάθμευσης και θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες.



Η νέα μάσκα ακολουθεί τη σχεδιαστική φιλοσοφία Dynamic Shield και ενώνει τους λεπτούς LED προβολείς.



Ο οδηγός κάθεται σχετικά ψηλά, έχει καλή περιφερειακή ορατότητα και βρίσκει εύκολα τη σωστή θέση οδήγησης.

Ο εξοπλισμός ασφαλείας είναι πλήρης, αφού το νέο Mitsubishi ASX εξοπλίζεται με την ολοκληρωμένη σουίτα προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης οδηγού (ADAS) Mitsubishi Motors Safety Sense, που ενισχύει την ενεργητική και παθητική ασφάλεια. Περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, σύστημα αποφυγής εμπρόσθιας σύγκρουσης, προειδοποίηση και υποβο-

ήθηση διατήρησης λωρίδας, σύστημα παρακολούθησης κόπωσης οδηγού, αναγνώριση ορίων ταχύτητας και αυτόματη κλήση έκτακτης ανάγκης.

Από εκεί και πέρα, η έκδοση Inform+ κοστίζει 1.000 ευρώ περισσότερο και προσθέτει την πολύ μεγαλύτερη κάθετη οθόνη πολυμέσων 10,4 ιντσών, δερμάτινο τιμόνι και κάμερα οπισθοπορείας. Στην κορυφή των εκδόσεων που συνδυάζονται με τον 1.000άρη κινητήρα βρίσκεται η Invite+, με τιμή 22.900 ευρώ. Επιπλέον των άλλων, διαθέτει αυτόματο κλιματισμό με σύστημα καθαρισμού αέρα, είσοδο και εκκίνηση χωρίς κλειδί, αισθητήρα βροχής, φιμέ πίσω κρύσταλλα και ράγες οροφής.

Συνολικά, το βενζινοκίνητο Mitsubishi ASX δεν προσπαθεί να κρύψει τον απλό και πρακτικό του χαρακτήρα. Αν οι επιδόσεις είναι σημαντικό κριτήριο αγοράς και η οικονομία εντός πόλης βασικό ζητούμενο σε ένα μικρό SUV, οι ισχυρότερες εκ-



δόσεις του με υβριδική υποβοήθηση ίσως αποτελούν καλύτερη επιλογή.

Από την άλλη, όμως, στην καθημερινή χρήση ο μικρός turbo κινητήρας είναι επαρκής, το χειροκίνητο κιβώτιο εύχρηστο και ο εξοπλισμός του μικρού SUV πλήρης. Το ASX είναι επίσης άνετο, ποιοτικό, ευρύχωρο και ιδιαίτερα πρακτικό, ενώ το μεγαλύτερο πλεονέκτημα παραμένει η προσιτή τιμή του.

Συμπέρασμα

Σε μια περίοδο κατά την οποία τα περισσότερα καινούργια μικρά SUV έχουν ακριβύνει αισθητά, το ASX προσφέρει όλα όσα χρειάζεται ο μέσος οδηγός, χωρίς να βάλει το χέρι «βαθιά» στην τσέπη. Για όποιον δεν αναζητά μέγιστες επιδόσεις και οικονομία καυσίμου, η βασική έκδοση του Mitsubishi ASX είναι μια λογική και ολοκληρωμένη επιλογή. ♦

Το πορτ-μπαγκάζ των 422 λτ. βρίσκεται πάνω από το συνηθισμένο μέγεθος της κατηγορίας.

Μάρκα/Μοντέλο	Mitsubishi Asx
Εξοπλισμός Ανεσης	
Air Condition	Ναι
Κλιματισμός	ΟΧΙ
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	ΟΧΙ
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλείδωμα	Ναι
Keyless entry	ΟΧΙ
Προβολείς ομίχλης	ΟΧΙ
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	ΟΧΙ
Κάμερες 360 μοιρών	ΟΧΙ
Υαλοκαθαριστήρας πίσω	ΟΧΙ
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	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	215/60 R17
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	ΟΧΙ
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	7"
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 (Αντισπιν)	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	ΟΧΙ



Το ανανεωμένο 308 «φρεσκάρεται» αισθητικά, ενισχύεται στοχευμένα και επιστρέφει με άκρως ανταγωνιστική τιμή. Η έκδοση Hybrid των 145 PS είναι «ό,τι πρέπει», συνδυάζει δυναμικές επιδόσεις (0-100 σε 8,3 δλ.) και κατανάλωση 6,2 λτ./100 χλμ. στην πόλη. Ποιοτική και εντυπωσιακή η καμπίνα με το i-Cockpit, δεν είναι το πιο άνετο πίσω αλλά έχει ευρύχωρο πορτμπαγκάζ (412 λτ.). Η προσιτή τιμή δεν έρχεται με συμβιβασμούς, ακόμα και στην εισαγωγική έκδοση Style είναι υπερπλήρες.

Peugeot 308 Hybrid 145 PS: Premium αέρας χωρίς «τσουχτερή» τιμή

Σε μια εποχή όπου σχεδόν κάθε οικογενειακό μοντέλο ανήκει στην κατηγορία των SUV – ή τουλάχιστον δείχνει σαν ένα, το Peugeot 308 επιμένει πιο χαμηλά. Κυριολεκτικά και μεταφορικά, εφόσον δεν μιλάμε μόνο για το ύψος, αλλά και για την τιμή του. Το γαλλικό μικρομεσαίο hatchback δεν χρειάζεται αυξημένη απόσταση από το έδαφος, τεράστιους τροχούς ή πλαστικά προστατευτικά για να τραβήξει την προσοχή. Το καταφέρνει με τις αναλογίες του, την επιθετική του όψη και μια ταυτότητα που δύσκολα μπερδεύεται με οτιδήποτε άλλο.

Τέσσερα χρόνια μετά την παρουσίαση της τρίτης γενιάς, η Peugeot δεν είχε λόγο να αλλάξει ριζικά μια συνταγή που εξακολουθεί να δείχνει φρέσκια. Το facelift πε-

ριορίζεται λοιπόν σε στοχευμένες παρεμβάσεις στην εμφάνιση και στον εξοπλισμό, αφήνοντας ανέγγιχτη την πλατφόρμα και τον βασικό χαρακτήρα του αυτοκινήτου.

Η έκδοση Hybrid των 145 ίππων είναι αυτή που ταιριάζει καλύτερα στην ελληνική πραγματικότητα. Σε αυτή, το 308 είναι αυτόματο, αρκετά γρήγορο, μπορεί να κινηθεί για μικρά διαστήματα μόνο με τον ηλεκτροκινητήρα για περισσότερη οικονομία χωρίς να απαιτεί καλώδια φόρτισης ή αλλαγή στις συνθήκες του οδηγού. Πλέον, έχει και ένα επιπλέον πλεονέκτημα, την προσιτή τιμή του. Ξεκινά από 25.900 ευρώ στην έκδοση Style, ιδιαίτερα ανταγωνιστικά για τα δεδομένα της μικρομεσαίας κατηγορίας, πόσο μάλλον για ένα μοντέλο που μπορούμε χωρίς δισταγμό να χαρακτηρίσουμε premium.



**Σπιρτόζικο
χάρη στους
145 ίππους,
αλλά και
οικονομικό
(6,2 λτ./100
χλμ. στην
πόλη) χάρη
στο ήπια
υβριδικό
μηχανικό
σύστημα.**

Το πρώτο πράγμα που παρατηρούμε άμεσα να αλλάζει στο ανανεωμένο 308 είναι το «βλέμμα» του. Οι χαρακτηριστικοί κάθετοι φωτεινοί κυνόδοντες του προηγούμενου μοντέλου έχουν εξαφανιστεί και τη θέση τους ως «φωτεινή υπογραφή» έχουν πάρει τρεις λεπτές LED «νυχιές», τοποθετημένες ψηλότερα και σχεδόν στην ίδια ευθεία με τη μάσκα, εκεί που προηγουμένως συναντούσαμε τους κύριους προβολείς. Αυτοί τώρα κρύβονται χαμηλότερα, μέσα σε σκουρόχρωμο πλαίσιο που δημιουργεί την εντύπωση ότι πρόκειται για αεραγωγό. Η μάσκα έχει χάσει τα προηγούμενα οριζόντια στοιχεία, υιοθετεί κάθετες γρίλιες και «σβήνει» πιο ομαλά εντάσσοντας το χρώμα του αμαξώματος. Το αποτέλεσμα είναι πιο καθαρό αλλά ταυτόχρονα πιο επιθετικό.

Στην πλουσιότερη έκδοση GT, η εικόνα γίνεται ακόμη πιο εντυπωσιακή χάρη στο φωτιζόμενο έμβλημα και τις φωτεινές λεπτομέρειες της μάσκας. Ακόμη και χωρίς αυτά, όμως, το βασικό σχήμα έχει αρκετή προσω-

πικότητα. Το μακρύ καπό, οι έντονες νευρώσεις και οι φουσκωμένοι ώμοι κάνουν το εμπρός μέρος να δείχνει χαμηλό και φαρδύ.

Στο πλάι, δεν υπήρχε ουσιαστικός λόγος για αλλαγές. Η ελαφρώς κεκλιμένη οροφή και οι έντονες ακμές στις πόρτες δημιουργούν μια σπορτίφ σιλουέτα, η οποία το απομακρύνει από ένα συμβατικό οικογενειακό μοντέλο. Πίσω, οι επεμβάσεις είναι διακριτικότερες. Τα φωτιστικά σώματα με τις τρεις λοξές LED «νυχιές» είναι πλέον κοινά με όλη τη τρέχουσα γκάμα του κατασκευαστή, ενώ τα μαύρα γυαλιστερά στοιχεία αντικαθιστούν τις προηγούμενες λεπτομέρειες σε απόχρωση νίκελ.

Με μήκος 4,37 μ., πλάτος 1,86 μ. και ύψος μόλις 1,44 μ., το 308 διατηρεί τις κλασικές αναλογίες ενός μικρομεσαίου hatchback. Το μεταξόνιο των 2,68 μ. «τραβά» τους τροχούς προς τις άκρες του αμαξώματος, ενώ το χαμηλό ύψος δεν εξυπηρετεί μόνο την εμφάνιση, αλλά συμβάλλει και στην αίσθηση που αποκομίζει ο οδηγός στον δρόμο.



Περνώντας στο εσωτερικό, η ανανέωση είναι πολύ πιο διακριτική. Η καμπίνα διατηρεί την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική της, με το ταμπλό και την ψηλή κεντρική κονσόλα να «αγκαλιάζουν» τον οδηγό. Το αποτέλεσμα θυμίζει περισσότερο cockpit παρά συμβατική θέση οδήγησης και δημιουργεί μια αίσθηση που δύσκολα συναντάς σε άλλο μοντέλο της κατηγορίας.

Πρωταγωνιστής παραμένει το μικρός διαμέτρου τιμόνι του i-Cockpit. Η Peugeot επιμένει στη φιλοσοφία όπου ο οδηγός βλέπει τον ψηφιακό πίνακα οργάνων πάνω από τη στεφάνη και όχι μέσα από αυτή. Όταν βρεθεί η σωστή ρύθμιση, το μικρό τιμόνι προσφέρει μια ευχάριστα άμεση αίσθηση. Η θέση οδήγησης είναι χαμηλή και σπορτίφ, με τα καθίσματα να στηρίζουν σωστά το σώμα στις στροφές χωρίς να κουράζουν στο ταξίδι, ενώ οι χώροι παραμένουν όπως τους γνωρίζαμε, ικανοποιητικοί για μία οικογένεια.

Η ποιότητα κατασκευής δικαιολογεί σε με-

Το χαμηλό κέντρο βάρους και η αντίστοιχα χαμηλή θέση οδήγησης δημιουργούν μια αίσθηση που δύσκολα προσφέρει ένα ψηλότερο SUV.

γάλο βαθμό τις premium φιλοδοξίες του μοντέλου. Μαλακά υλικά καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του ταμπλό και τα επάνω τμήματα των θυρών, ενώ η συναρμογή είναι στιβαρή και προσεγμένη. Τα σκληρότερα πλαστικά περιορίζονται κυρίως στα χαμηλότερα σημεία, όπου δεν ενοχλούν ιδιαίτερα ούτε οπτικά ούτε στην καθημερινή επαφή.

Κάτω από το καπό βρίσκεται η νεότερη γενιά του τρικύλινδρου turbo βενζινοκινητήρα Puretech των 1.199 κ.εκ., που συνεργάζεται με ηλεκτροκινητήρα 29 ίππων, ενσωματωμένο στο αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη e-DCS6. Η συνδυαστική ισχύς φτάνει τους 145 ίππους και η μέγιστη ροπή τα 230 Nm, με την κίνηση να μεταφέρεται στους εμπρός τροχούς.

Η 48βολτη μπαταρία έχει χωρητικότητα 0,876 kWh και φορτίζει μέσω του συστήματος ανάκτησης ενέργειας. Εδώ βρίσκεται και η ουσιαστική διαφορά από τα απλούστερα mild hybrid συστήματα. Το 308 δεν χρησιμοποιεί τον ηλεκτροκινητήρα μόνο ως

Η ελαφρώς κεκλιμένη οροφή και οι έντονες ακμές στις πόρτες δημιουργούν μια σπορτίφ σιλουέτα.



Αντί για τον κλασικό κυνόδοντα του προκατόχου του, το ανανεωμένο 308 χρησιμοποιεί τρεις λεπτές LED «νυχιές» ως φωτεινή υπογραφή.

Νέα γραφικά στα πίσω φώτα, και αυτά με τρεις λοξές LED «νυχιές».

στιγμιαία υποβοήθηση, αλλά μπορεί να ξεκινήσει και να κινηθεί αποκλειστικά με ρεύμα για μικρά διαστήματα. Αυτό γίνεται αντιληπτό – με την απουσία θορύβων αλλά και την πτώση της κατανάλωσης – κυρίως στο μποτιλιάρισμα, στους ελιγμούς στάθμευσης ή όταν το αυτοκίνητο ρολάρει με χαμηλή ταχύτητα και ελάχιστο φορτίο.

Το Peugeot 308, όπως και τα υπόλοιπα μοντέλα της γαλλικής μάρκας, καλύπτεται από εργοστασιακή εγγύηση 5 ετών.

Ας δούμε τον πίνακα που συνοψίζει τα

αποτελέσματα των μετρήσεων και τους κύριους τομείς αξιολόγησης για το Peugeot 308 Hybrid 145 PS.

Το Peugeot 308 Hybrid 145 PS συγκέντρωσε συνολική βαθμολογία 87%. Η επίδοση αυτή δεν προκύπτει από κάποιο μεμονωμένο εντυπωσιακό χαρακτηριστικό, αλλά από τον τρόπο με τον οποίο συνδυάζει οικονομία με καλές επιδόσεις.

Οι 145 ίπποι δεν υπάρχουν μόνο για να ενισχύουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά. Στις μετρήσεις μας, το 308 χρειάστηκε 8,3 δλ.

Μάρκα/Μοντέλο	Peugeot 308	Καλύτερα	
Έκδοση μοντέλου	Peugeot 308 Hybrid E-DCS6 145 PS		
Βαθμολογία	87%		
Κατηγορία μοντέλου	Μικρομεσαία Βενζίνη		
Model Year	2024		
Είδος Κινητήρα	Mild hybrid		
Κυβικά (κ.εκ.)	1199		
Ιπποδύναμη (PS)	145	170	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps
Κιβώτιο	Automatic		
Αριθμός σχέσεων	6		
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ		
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100χλμ.)	6,8	6,8	PEUGEOT 308 Hybrid e-DCS6 145ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	1040	1040	PEUGEOT 308 Hybrid e-DCS6 145ps
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	10,2	18	CUPRA LEON 1.5 eTSI 150 PS DSG MHEV
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,36	1,39	HYUNDAI i30 1.5T 48V Hybrid 7-DCT 140ps
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	412	430	DS No 4 HYBRID 145ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	8,3	7,9	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	210	230	CUPRA LEON 1.5 eTSI 150 PS DSG MHEV
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	36,8	34,6	HYUNDAI i30 1.5T 48V Hybrid 7-DCT 140ps
Εγγύηση (χρόνια)	5	10	AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps
Τιμή	25.900€	22.900	CITROEN C4 Hybrid Automatic 145ps



Η ποιότητα κατασκευής δικαιολογεί τις premium φιλοδοξίες του μοντέλου με μαλακά υλικά και στιβαρή συναρμογή.



Βασικό εξοπλισμό σε όλες τις εκδόσεις αποτελεί ο ψηφιακός πίνακας οργάνων 10", ενώ στην κορυφαία έκδοση αποκτά τρισδιάστατη απεικόνιση.



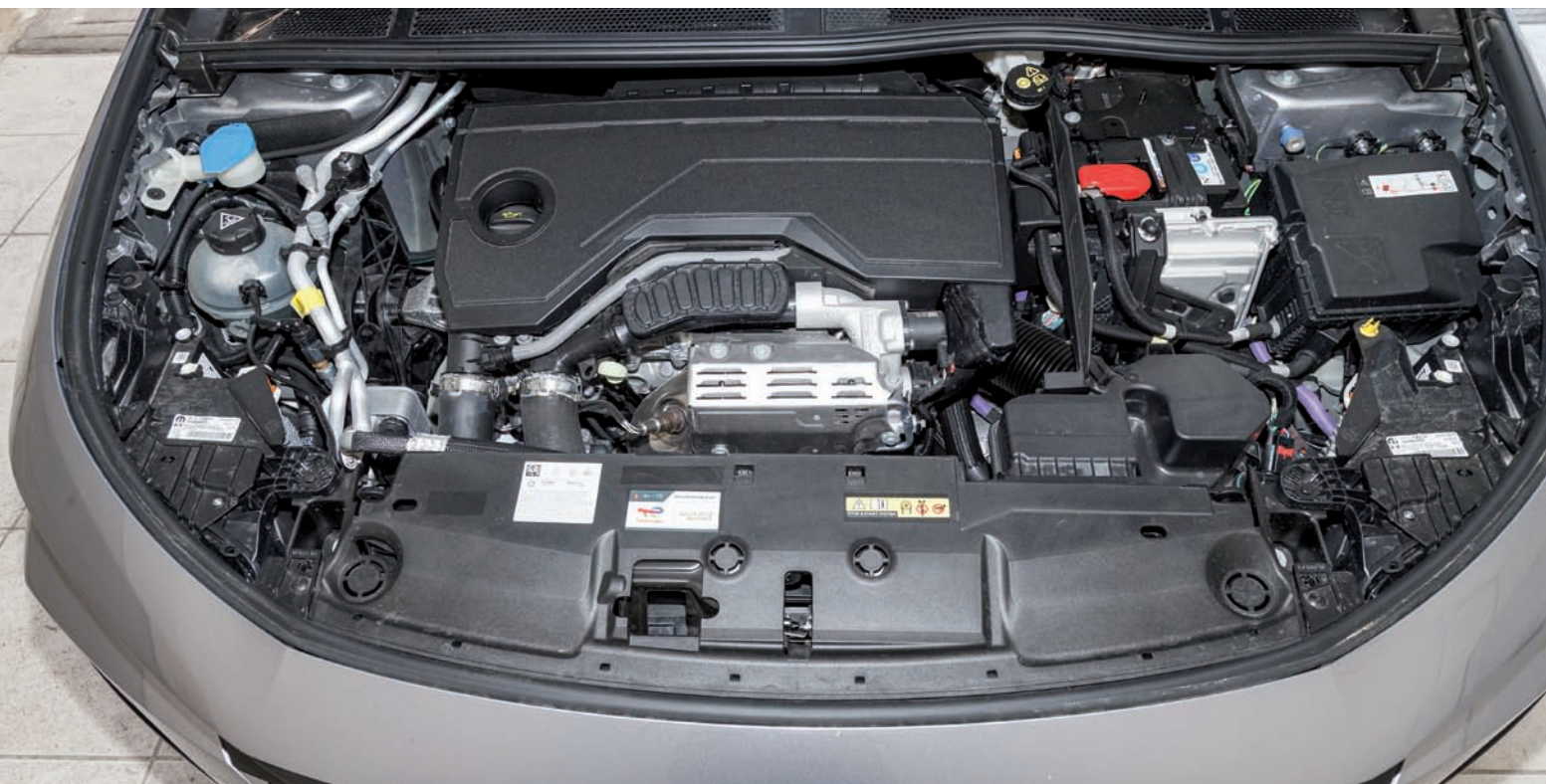
Κάτω από την κεντρική οθόνη 10" συναντάμε τα i-Toggles, τα πολύ χρήσιμα πλήκτρα αφής που λειτουργούν ως συντομεύσεις για διάφορες λειτουργίες.

για το 0-100 χλμ./ώρα, χρόνος καλύτερος από τον μέσο όρο της κατηγορίας και αρκετός για να του χαρίσει πραγματικά σβέλτη αίσθηση. Το ήπια υβριδικό σύστημα, πάντως, δείχνει την αξία του και στην κατανάλωση, αφού σε μικτό κύκλο οδήγησης δεν ξεπέρασε τα 6,8 λτ./100 χλμ.

Ανάλογα καλή ήταν και η εικόνα των φρένων. Για την πλήρη ακινητοποίηση από τα

100 χλμ./ώρα χρειάστηκαν 36,8 μ., επίδοση επίσης καλύτερη από το συνηθισμένο εύρος της κατηγορίας. Σημαντικό είναι πως η ανάκτηση ενέργειας δεν δημιουργεί αφύσικη ή απότομη αίσθηση στο πεντάλ.

Στο εσωτερικό, το μοναδικό σημείο όπου το 308 βρίσκεται χαμηλότερα από τον ανταγωνισμό είναι ο χώρος για τα γόνατα των πίσω επιβατών, αν και δεν αποτελεί



ιδιαίτερο πρόβλημα για μία οικογένεια. Τα 10,2 εκ. «κενό» μπροστά τους για ενήλικα μέσου ύψους απλώς φανερώνουν έναν μικρό περιορισμό στην άνεση των αρκετά ψηλών. Πάντως, το πορτμπαγκάζ των 412 λτ. και το πλάτος καθίσματος των 1,36 μ. κινούνται σε σαφώς πιο ικανοποιητικό επίπεδο σε σχέση με τον ανταγωνισμό.

Peugeot 308. Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις.

Ξεκινώντας από την κατανάλωση, το Peugeot 308 Hybrid εκμεταλλεύεται αποτελεσματικά το ήπια υβριδικό του σύστημα εκεί όπου ένα συμβατικό βενζινοκίνητο μοτέρ δυσκολεύεται περισσότερο: στην πόλη. Οι συνεχείς εκκινήσεις και επιβραδύνσεις δίνουν στην μπαταρία την ευκαιρία να ανακτήσει ενέργεια, την οποία επιστρέφει λίγο αργότερα στους τροχούς. Με πραγματική κατανάλωση 6,2 λτ./100 χλμ.

Κάτω από το καπό βρίσκεται ο τρικύλινδρος turbo βενζινοκίνητης Puretech των 1.199 κ.εκ., που συνεργάζεται με ηλεκτροκίνητη 29 ίππων, ενσωματωμένο στο αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη e-DCS6

σε αστικό περιβάλλον, το 308 βρίσκεται στο χαμηλότερο άκρο της κατηγορίας.

Τα συχνά «ηλεκτρικά διαστήματα» δεν διαρκούν όσο αυτά ενός πλήρως υβριδικού, αλλά επαναλαμβάνονται αρκετές φορές σε κάθε διαδρομή. Παράλληλα, κάνουν το 308 πιο ήσυχο και πολιτισμένο στο μπουτιλάρισμα, αφού οι μετακινήσεις λίγων μέτρων πραγματοποιούνται συχνά χωρίς τον χαρακτηριστικό ήχο του τρικύλινδρου.

Στο ταξίδι, όπου η ηλεκτρική υποβοήθηση έχει μικρότερο ρόλο, ο βενζινοκίνητος αποδεικνύεται εξίσου οικονομικός. Με 100 χλμ./ώρα και σταθερό φορτίο στο γκάζι μετρήσαμε 5 λτ./100 χλμ., νούμερο κοντά στα καλύτερα της κατηγορίας. Σε συνδυασμό με το ρεζερβουάρ των 52 λίτρων, η συγκεκριμένη κατανάλωση προσφέρει πραγματική αυτονομία άνω των 1.000 χλμ. σε αυτοκινητόδρομο.

Η μέση κατανάλωση σε μικτό κύκλο που προσομοιάζει τις καθημερινές διαδρομές του μέσου οδηγού, χωρίς απαραίτητα να

Μάρκα/Μοντέλο	Peugeot 308	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	6,2	6,2	PEUGEOT 308 Hybrid e-DCS6 145ps	9,1	SEAT LEON 1.5 eTSI 150 PS DSG 150ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	5	4,8	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	6	AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	6,8	6,8	PEUGEOT 308 Hybrid e-DCS6 145ps	8,1	CUPRA LEON 1.5 eTSI 150 PS DSG MHEV 150ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	1040	1040	PEUGEOT 308 Hybrid e-DCS6 145ps	717	MERCEDES A-CLASS A 200 163ps
Κατανάλωση	87%				
Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	10,2	18	CUPRA LEON 1.5 eTSI DSG MHEV 150ps	10,2	PEUGEOT 308 Hybrid e-DCS6 145ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	2,8	6,2	AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps	2,8	MERCEDES A-CLASS A 200 163ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,36	1,39	HYUNDAI i30 1.5T 48V Hybrid 7-DCT 140ps	1,33	AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI Hybrid S tronic 150ps
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	412	430	DS No 4 HYBRID 145ps	300	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps
Χώροι	75%				
Είδος	Mild hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	1199				
Μέγιστη ισχύς (PS)	145	170	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	140	HYUNDAI i30 1.5T 48V Hybrid 7-DCT 140ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	230	270	MERCEDES A-CLASS A 200 163ps	230	CITROEN C4 Hybrid Automatic 145ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	8,3	7,9	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	9,6	HYUNDAI i30 1.5T 48V Hybrid 7-DCT 140ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	6	5,2	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	6,8	HYUNDAI i30 1.5T 48V Hybrid 7-DCT 140ps
Κινητήρας - Επιδόσεις	80%				

κινείται με στόχο την απόλυτη οικονομία καυσίμου, υπολογίζεται στα 6,8 λτ./100 χλμ. Καθόλου άσχημα για ένα σβέλτο οικογενειακό με μικρή μπαταρία.

Στην πόλη, το 308 δείχνει πιο ζωηρό από όσο περιμένεις από έναν τρικύλινδρο κινητήρα 1,2 λίτρων. Ο ηλεκτροκινητήρας καλύπτει την αρχική υστέρηση του turbo και προσθέτει την απαιτούμενη ώθηση πριν ο βενζινοκινητήρας ανεβάσει στροφές. Το

0-100 χλμ./ώρα σε 8,3 δλ. δεν το μετατρέπει σε спор μοντέλο, το καθιστά όμως αισθητά πιο γρήγορο από ένα τυπικό οικογενειακό hatchback. Μπορεί να ενταχθεί χωρίς δυσκολία σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας και δεν δείχνει να «γονατίζει» όταν φορτωθεί με επιβάτες και αποσκευές.

Ακόμη πιο σημαντική είναι η επίδοση των 6 δλ. στο 80-120 χλμ./ώρα. Στην πράξη, ο οδηγός πατά το γκάζι, το e-DCS6 κατεβάζει

Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,37				
Πλάτος (μέτρα)	1,86				
Ύψος (μέτρα)	1,44				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,73				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	52	52	DS No 4 HYBRID 145ps	43	MERCEDES A-CLASS A 200 163ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)		15,6	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	15,6	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1457	1312	HYUNDAI i30 1.5T 48V Hybrid 7-DCT 140ps	1500	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps
Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά	1199				
Μέγιστη ισχύς (PS)	145	170	BMW ΣΕΙΡΑ 1 120 170ps	140	HYUNDAI i30 1.5T 48V Hybrid 7-DCT 140ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)	5500				
Ροπή (Nm)	230	270	MERCEDES A-CLASS A 200 163ps	230	CITROEN C4 Hybrid Automatic 145ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)	1750				
Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	4,7	4,7	CITROEN C4 Hybrid Automatic 145ps	6	CUPRA LEON 1.5 eTSI DSG MHEV 150ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)	107	106	CITROEN C4 Hybrid Automatic 145ps	137	HYUNDAI i30 1.5T 48V Hybrid 7-DCT 140ps



Το 308 δεν χρησιμοποιεί τον ηλεκτροκινητήρα μόνο ως στιγμιαία υποβοήθηση, αλλά μπορεί να ξεκινήσει και να κινηθεί αποκλειστικά με ρεύμα για μικρά διαστήματα.

άμεσα και το 308 αποκτά γρήγορα την απαιτούμενη ταχύτητα. Δεν χρειάζεται λοιπόν να «διαβάσει» από πολύ νωρίς τον δρόμο ή να κρατήσει τον κινητήρα συνεχώς ψηλά.

Το αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη έχει πολιτισμένη λειτουργία και ταιριάζει περισσότερο σε ομαλό παρά σε επιθετικό ρυθμό οδήγησης. Πάντως, αλλάζει γρήγορα τις σχέσεις και στη λειτουργία Sport κρατά τον κινητήρα μέσα στο αποδοτικότερο φάσμα στροφών, αν και αργεί λίγο να ανεβάσει σχέση όταν ελαφρώσεις το φορτίο στο γκάζι.

Το πραγματικό ενδιαφέρον του 308 εμφανίζεται όταν ο δρόμος έχει στροφές. Το χαμηλό κέντρο βάρους και η αντίστοιχα χαμηλή θέση οδήγησης δημιουργούν μια αίσθηση που δύσκολα προσφέρει ένα ψηλότερο SUV. Η ανάρτηση με γόνата MacPherson εμπρός και ημιάκαμπτο άξονα πίσω δεν χρησιμοποιεί κάποια περίπλοκη αρχιτεκτονική, αλλά η προσεγμένη ρύθμιση της επιτρέπει να ελέγχει σωστά το αμά-

ξωμα χωρίς να μετατρέπει κάθε κακοτεχνία του δρόμου σε κραδασμό μέσα στην καμπίνα. Σε χαμηλές ταχύτητες, μόνο οι βαθιές λακούβες και οι απότομες εγκάρσιες κακοτεχνίες μπορεί να γίνουν περισσότερο αισθητές κοντά στον πίσω άξονα, χωρίς όμως η απόσβεση να χαρακτηρίζεται κουραστική.

Το μικρό τιμόνι κάνει το εμπρός μέρος να δείχνει ακόμη πιο πρόθυμο. Μέσα στην πόλη είναι ελαφρύ και διευκολύνει τους ελιγμούς, ενώ όσο αυξάνεται η ταχύτητα αποκτά περισσότερο βάρος. Δεν μεταφέρει πλούσια πληροφόρηση από τους εμπρός τροχούς, αλλά είναι ακριβές και «γρήγορο» στις εντολές του οδηγού.

Στον αυτοκινητόδρομο, το 308 αλλάζει χαρακτήρα και γίνεται ένας ήσυχος, σταθερός ταξιδιώτης. Η ηχομόνωση περιορίζει αποτελεσματικά τον αέρα και τον θόρυβο κύλισης, ενώ ο κινητήρας ακούγεται περισσότερο μόνο σε παρατεταμένες επιταχύνσεις.

Περνώντας στο εσωτερικό και τους χώρους, η σπορ σχεδίαση αρχίζει να ζητά το





αντίτιμό της. Μπροστά δεν υπάρχει ουσιαστικό πρόβλημα, αφού οδηγός και συνοδηγός έχουν αρκετό χώρο και κάθονται σε αναπαυτικά καθίσματα με καλή πλευρική στήριξη.

Πίσω, όμως, η απόσταση των 10,2 εκ. μπροστά από τα γόνατα είναι μικρότερη από το συνηθισμένο εύρος της κατηγορίας. Δύο ενήλικοι μέσου αναστήματος θα φιλοξενηθούν χωρίς σοβαρές παραχωρήσεις, όμως οι ψηλότεροι θα πλησιάσουν αρκετά στις πλάτες των εμπρός καθισμάτων. Επίσης, η χαμηλή οροφή αφήνει 2,8 εκ. «αέρα» πάνω από τα κεφάλια των πίσω επιβατών. Και πάλι, δεν δημιουργεί πρόβλημα στον μέσο ενήλικα, περιορίζει όμως την αίσθηση ευρυχωρίας. Το πλάτος του πίσω καθίσματος φτάνει τα 1,36 μ., επομένως δύο άτομα κάθονται άνετα, ενώ η μεταφορά τρίτου ενήλικου ενδείκνυται περισσότερο για μικρές αποστάσεις.

Ο χώρος αποσκευών των 412 λίτρων αποκαθιστά σε έναν βαθμό την οικογενειακή πρακτικότητα. Δεν είναι κορυφαί-

**Τα μαύρα
γυαλιστερά
στοιχεία
αντικαθιστούν
τις
προηγούμενες
λεπτομέρειες
σε απόχρωση
νίκελ.**

ος, βρίσκεται όμως μέσα στο συνηθισμένο εύρος της κατηγορίας και έχει πλήρως εκμεταλλεύσιμο σχήμα. Το φαρδύ άνοιγμα της τελευταίας πόρτας και το ικανοποιητικό βάθος διευκολύνουν τη φόρτωση, ενώ με την αναδίπλωση των πίσω καθισμάτων η χωρητικότητα φτάνει τα 1.323 λίτρα.

Πέρα από τη σχεδίαση, η καμπίνα κερδίζει πόντους και στην ποιότητα κατασκευής. Το επάνω μέρος του ταμπλό και των εμπρός θυρών καλύπτεται από μαλακά υλικά, οι διακοσμητικές επιφάνειες δείχνουν προσεγμένες και η συναρμογή είναι στιβαρή, χωρίς τριγμούς ή ατέλειες. Περισσότερη προσοχή απαιτούν οι γυαλιστερές μαύρες επιφάνειες, οι οποίες όπως ξέρουμε να μην δείχνουν όμορφες, αλλά συγκεντρώνουν εύκολα σκόνη και δακτυλικά αποτυπώματα.

Μία από τις ιδιαιτερότητες του 308 είναι τα i-Toggles, δηλαδή η δεύτερη λεπτή επιφάνεια αφής κάτω από την κεντρική οθόνη. Ο οδηγός μπορεί να διαμορφώσει τις ψηφιακές συντομεύσεις ανάλογα με τις προ-



Η θέση οδήγησης μπορεί να ρυθμιστεί αρκετά χαμηλά, ενώ τα σπορ καθίσματα της έκδοσης GT Line στηρίζουν σωστά το σώμα στις στροφές.

τιμήσεις του, ώστε με ένα άγγιγμα να καλεί μια τηλεφωνική επαφή, έναν αγαπημένο ραδιοφωνικό σταθμό, την πλοήγηση ή κάποια συχνά χρησιμοποιούμενη λειτουργία. Στην αρχή χρειάζεται λίγη εξοικείωση, όμως, αφού διαμορφωθούν σωστά, τα i-Toggles μειώνουν αισθητά την περιήγηση στα μενού. Πρακτικό αποδεικνύεται το ξεχωριστό πλήκτρο πρόσβασης στα συστήματα υποβοήθησης, το οποίο επιτρέπει στον οδηγό να απενεργοποιεί γρήγορα «ενοχλητικές» λειτουργίες όπως η προειδοποίηση υπέρβασης του ορίου ταχύτητας ή η επέμβαση διατήρησης λωρίδας.

Peugeot 308. Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας.

Η τιμή των 25.900 ευρώ θα είχε μικρότερη αξία αν λειτουργούσε απλώς ως «δόλωμα» για μια φτωχή βασική έκδοση. Στην περίπτωση του 308, όμως, η Style διαθέτει όλα όσα χρειάζεται ο μέσος οδηγός, χωρίς να καθιστά απαραίτητη την αναβάθμιση σε ακριβότερο επίπεδο εξοπλισμού.

Περιλαμβάνει ζάντες αλουμινίου 16 ιντσών,

εμπρός προβολείς Full LED, αυτόματο διζωνικό κλιματισμό, ηλεκτρικό χειρόφρενο, cruise control, πίσω αισθητήρες στάθμευσης και σύστημα εκκίνησης χωρίς κλειδί. Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων έχει διαγώνιο 10 ιντσών, όπως και η κεντρική οθόνη πολυμέσων. Η ασύρματη σύνδεση Apple CarPlay και Android Auto επιτρέπει στον οδηγό να χρησιμοποιεί τις εφαρμογές και την πλοήγηση του κινητού του, περιορίζοντας την ανάγκη για εργοστασιακό το navigation.

Πλήρης είναι η εικόνα και στον τομέα της ασφάλειας. Το 308 διαθέτει αυτόματο φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης, προειδοποίηση και υποβοήθηση διατήρησης λωρίδας, αναγνώριση σημάτων κυκλοφορίας, σύστημα παρακολούθησης κόπωσης οδηγού και τα απαραίτητα ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου ευστάθειας και πρόσφυσης.

Η αμέσως επόμενη Style Plus προσθέτει κυρίως στοιχεία που βελτιώνουν την καθημερινή πρακτικότητα. Διαθέτει φιμέ πίσω κρύσταλλα, πλοήγηση Peugeot i-Connect Navigation με ενημερώσεις κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο, φωνητικό έλεγχο και κάμερα οπισθοπορείας με εύρος θέασης 180 μοιρών. Η Allure προσθέτει ζάντες 17 ιντσών, αναβαθμισμένες επενδύσεις, keyless entry και περισσότερες λειτουργίες συνδεσιμότητας. Αποτελεί ουσιαστικά την ενδιάμεση επιλογή για εκείνον που θέλει πιο πλούσια εικόνα, χωρίς να φτάσει στο κόστος και στον πιο σπορ προσανατολισμό της GT.

Η κορυφαία GT διαφοροποιεί αισθητά το 308. Διαθέτει ζάντες 18 ιντσών, Matrix LED προβολείς, φωτιζόμενη μάσκα και λογότυπο, πιο δυναμικά εξωτερικά στοιχεία, επενδύσεις Alcantara, ηλεκτρικά σπορ καθίσματα και ανάλογο τιμόνι, αλλά και ασύρματη φόρτιση smartphone.





Συνολικά, η ανανέωση δεν μεταμόρφωσε ολοκληρωτικά το Peugeot 308, αλλά δεν χρειαζόταν να το κάνει. Η σχεδίαση εξακολουθεί να είναι σύγχρονη και πλέον γίνεται πιο σπορ και αιχμηρή, η καμπίνα παραμένει μία από τις πιο ιδιαίτερες και ποιοτικές της κατηγορίας και το πλαίσιο διατηρεί εκείνη την ισορροπία ανάμεσα στην άνεση και στην ευχάριστη οδήγηση που χαρακτήριζε ανέκαθεν τα καλά γαλλικά hatchback.

Συμπέρασμα

Στην έκδοση Hybrid των 145 PS είναι γρήγορο χωρίς να θυσιάζει την ομαλότητα, οικονομικό χωρίς να στερείται δύναμη και εξηλεκτρισμένο χωρίς να ζητά από τον οδηγό να αλλάξει τις συνήθειές του. Λίγα μικρομεσαία οικογενειακά μοντέλα συνδυάζουν με τον ίδιο τρόπο τη σχεδίαση, την ποιότητα, τις επιδόσεις, την οικονομία και την ευχάριστη οδηγική αίσθηση τόσο επιτυχημένα, ενώ τώρα με άκρως ανταγωνιστική τιμή το εγχείρημα των αντιπάλων του γίνεται ακόμη πιο δύσκολο. ♦

Το
πορτμπαγκάζ
των 412 λτ.
είναι αρκετό
για τις
ανάγκες μίας
οικογένειας.

Μάρκα/Μοντέλο	Peugeot 308
Εξοπλισμός Άνεσης	
Air Condition	ΟΧΙ
Κλιματισμός	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλειδώμα	Ναι
Keyless entry	ΟΧΙ
Προβολείς ομίχλης	ΟΧΙ
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	ΟΧΙ
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι
Υποβόθηση 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	205/55 R16
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	ΟΧΙ
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	10"
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 (Αντισπίν)	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

■ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΩΝ

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

	ABARTH
	AION (GAC)
	ALFA ROMEO
	AUDI
	BMW
	BYD
	CHANGAN
	CHERY
	CITROEN
	CUPRA
	DACIA
	DFSK

	DONGFENG
	DS
	FIAT
	FORD
	GEELY
	HONDA
	HYUNDAI
	JAECOO
	JAGUAR
	JEEP
	KGM
	KIA
	LAND ROVER

■ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΩΝ

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

	LEAPMOTOR
	LEXUS
	LYNK AND CO
	MASERATI
	MAZDA
	MERCEDES
	MG
	MINI
	MITSUBISHI
	NIO
	NISSAN
	OMODA
	OPEL

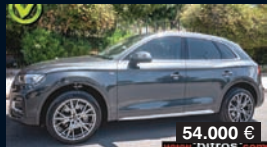
	PEUGEOT
	PORSCHE
	RENAULT
	SEAT
	SKODA
	SMART
	SUBARU
	SUZUKI
	TESLA
	TOYOTA
	VOLKSWAGEN
	VOLVO
	XPENG



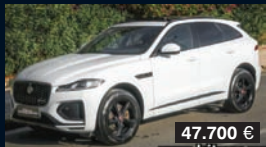
76.250 €
ALFA ROMEO GIULIA, 952 QUADRIFOGLIO 2.9 V6 BITURBO F1 510HP GREEN, 06/2021, 29000km, 36000€, Πρώτος ακύβητο(Μεταλλικό), Βελτίωση, 510 ίντσι, USB, Ζάντες 19, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Αιθ. φωτων, ... CODE: 1380514470



60.000 €
BMW X6, M50D (381 Hp) xDrive Steptronic, 04/2016, 30000km, 128000€, Πρώτος ακύβητο(Μεταλλικό), Βελτίωση, 510 ίντσι, Android Auto, Apple CarPlay, USB, Eyyonon, Ζάντες 20+, Κάμερα οπισθοπορείας, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Αιθ. φωτων, ... CODE: 1380540747



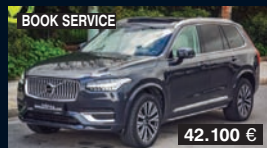
54.000 €
AUDI Q5, S-LINE 40TD 204hp Mild Hybrid quattro ultra S-tronic GR1, 05/2023, 20000km, 32000€, Υποθικό Πετρέλαιο, 204 ίντσι, Android Auto, Apple CarPlay, USB, Ζάντες 20+, Κάμερα οπισθοπορείας, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ... CODE: 1380539850



47.700 €
JAGUAR F-PACE, 61.000km 2.0 D MHEV AWD D200 R-DYNAMIC S PANORAMA, 08/2021, 20000km, 61000€, Αποπ(Μεταλλικό), Υποθικό Πετρέλαιο, 204 ίντσι, USB, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380532282



46.700 €
MERCEDES C200, AMG G-TRON 1.5 184HP ELAHNKO, 09/2022, 15000km, 58000€, Γκρι(Μεταλλικό), Υποθικό Βελτίωση, 184 ίντσι, USB, Ανόσυρσ-δίκαιο, Ζάντες 17, 1ο χέρι, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, ... CODE: 1380532814



42.100 €
VOLVO XC 90, PANORAMA! T8 PHEV INSCRIPTION 7500km, 09/2021, 20000km, 126000€, Γκρι(Μεταλλικό), Υποθικό Βελτίωση, 390 ίντσι, Ζάντες 18, 1ο χέρι, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Full Extra, Ατράκτατο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, Airbag, Αιθ. φωτων, ... CODE: 1380535789



40.300 €
MERCEDES CLA 200, GREY MAT! PANORAMA! 1.3 AMG LINE! 7G-DCT AUTO LED-NIGHT PACK, 10/2021, 13000km, 78000€, Βελτίωση, 163 ίντσι, Android Auto, Apple CarPlay, Hill Assist, USB, Ζάντες 19, Κάμερα οπισθοπορείας, 1ο χέρι, Βιγρίο service, Full Extra, Ατράκτατο, Xenon, ESP, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, Auto Parking, Airbag, ... CODE: 1380527351



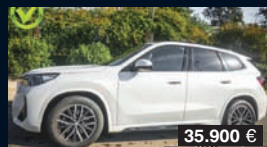
39.100 €
BMW X3, 39.000km 30E X-LINE PANORAMA 292HP P-IN HYBRID X-DRIVE AUTO, 05/2021, 20000km, 39000€, Μπλε(Μεταλλικό), Υποθικό Βελτίωση, 292 ίντσι, Ζάντες 20+, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, Airbag, Αιθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380532475



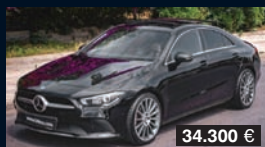
38.700 €
BMW 218, COUPE 2.0 M-SPORT PANORAMA 20D 150HP STEPTRONIC-8G 8SETE!, 02/2022, 20000km, 136000€, Μαύρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 150 ίντσι, USB, Ζάντες 19, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, ... CODE: 1380534087



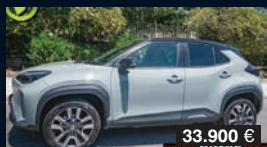
37.500 €
MERCEDES GLC 250, AMG LINE! R20, 08/2018, 22000km, 100000€, Μαύρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 204 ίντσι, USB, Ζάντες 19, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Αιθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, TCS, προθ. οχήλ, Ζάν, ... CODE: 1380531742



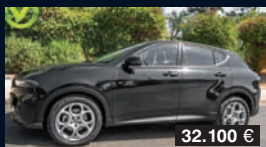
35.900 €
BMW IX1, MATRIX 23i 218hp M-SPORT HYBRID X-DRIVE STEPTRONIC 106TEAH, 05/2023, 20000km, 174000€, Μαύρο(Μεταλλικό), Υποθικό Βελτίωση, 218 ίντσι, Ζάντες 20+, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, Airbag, Αιθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380534721



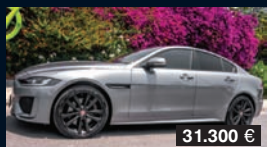
34.300 €
MERCEDES CLA 180, 2.0 D AMG LAUNCH EDITION PANORAMA! 8G-DCT AUTO NAVI, 08/2021, 19500km, 97000€, Πετρέλαιο, 116 ίντσι, Android Auto, Apple CarPlay, Hill Assist, USB, Ζάντες 19, Κάμερα οπισθοπορείας, 1ο χέρι, Βιγρίο service, Full Extra, Ατράκτατο, Xenon, ESP, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, Auto Parking, Airbag, ... CODE: 1380538928



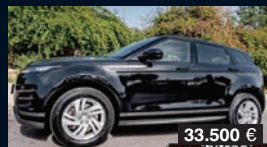
33.900 €
TOYOTA Yaris Cross, 7.000km 4x4 SUV 1.5 Hybrid 130HP E-CVT PREMIERE! AWD-I, 09/2024, 15000km, 70000€, Γκρι(Μεταλλικό), Υποθικό Βελτίωση, 130 ίντσι, 17' Ζάντες, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, Auto Parking, 1ο χέρι, Airbag, Αιθ. φωτων, Ε-ΝΤΟΙ ΕΡΦΟΤΑΣΙΑΚΗΣ ΕΓΓΥΗΤΗΣ, ΜΕ ΜΟΝΟ 7.000km! ..., ... CODE: 1379540124



32.100 €
ALFA ROMEO Tonale, 1.6 VCT-D 130HP TCT SPRINT DIESEL DDCT ELAHNKO ME ETTYHAI, 01/2023, 16000km, 24000€, Μαύρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 130 ίντσι, USB, Ζάντες 20+, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, ... CODE: 1380529544



31.300 €
JAGUAR XE, 4x4 R-DYNAMIC HSE AWD D180 AUTO R19, 03/2020, 20000km, 139000€, Γκρι(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 180 ίντσι, USB, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ηλ. ναυορ, οροφί, Ζάντες αήου, ... CODE: 1380526576



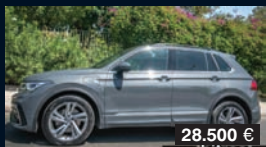
33.500 €
LAND ROVER RANGE ROVER EVOCUE, 2.0 D240HP BVA 4WD R-DYNAMIC HSE, 08/2020, 20000km, 82000€, Μαύρο(Μεταλλικό), Υποθικό Πετρέλαιο, 240 ίντσι, USB, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Parktronic, ... CODE: 1380532279



30.100 €
LAND ROVER RANGE ROVER SPORT, AWD 3.0 Hybrid HSE DYNAMIC PANORAMA! R21, 01/2016, 30000km, 245000€, Υποθικό Πετρέλαιο, 356 ίντσι, USB, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, ... CODE: 1380533623



29.700 €
JAGUAR E-PACE, AWD SE 400HP + 09000km + 09000km, 04/2020, 29800km, 105000€, Γκρι(Μεταλλικό), Ηλεκτρικό, 400 ίντσι, USB, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ηλ. ναυορ, οροφί, ... CODE: 1380539722



28.500 €
VW TIGUAN, R-LINE! 1.4 TSI EHYBRID 205PS DSG-6 ELAHNKO, 09/2021, 14000km, 71000€, Γκρι(Μεταλλικό), Υποθικό Βελτίωση, 245 ίντσι, USB, Ζάντες 19, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Αιθ. φωτων, Isofix, TFT, Bucket Καθίσ., ... CODE: 1380528993



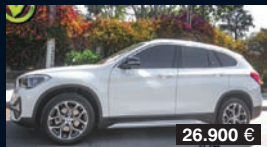
28.100 €
MERCEDES C 300, 2.0 D AMG LINE PLUG-IN HYBRID 9G-TRONIC, 05/2021, 20000km, 162000€, Γκρι(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 306 ίντσι, USB, Ανόσυρσ-δίκαιο, Ζάντες 17, 1ο χέρι, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, ... CODE: 1380528416



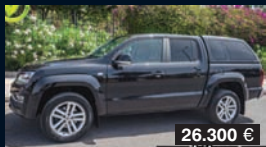
27.500 €
PEUGEOT 5008, GT LINE! PANORAMA! + GRIP CONTROL! 2.0 BHD 177HP 129C021, 10/2019, 20000km, 147000€, Αποπ(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 177 ίντσι, USB, Ζάντες 18, Κάμερα οπισθοπορείας, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Αιθ. φωτων, Parktronic, ... CODE: 1380528773



27.300 €
AUDI A3, S-LINE! VIRTUAL 40TFSI e P-IN EV 1.5 204HP, 06/2021, 14000km, 93000€, Μπλε(Μεταλλικό), Υποθικό Βελτίωση, 204 ίντσι, Android Auto, Apple CarPlay, USB, Ζάντες 18, Κάμερα οπισθοπορείας, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, ... CODE: 1380535633



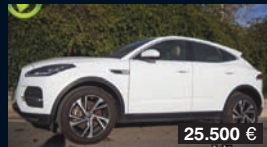
26.900 €
BMW X1, X-LINE M-TECHNIC LED-XENON, 08/2022, 15000km, 65000€, Αποπ(Μεταλλικό), Βελτίωση, 136 ίντσι, Ζάντες 17, 1ο χέρι, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκτατο, start/stop, ESP, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Αιθ. φωτων, Parktronic, ... CODE: 1380539394



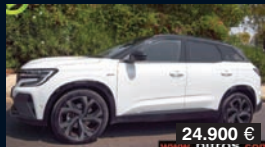
26.300 €
VW AMAROK, ME KOYBOYKAI! 3.0 V6 TDI 224HP 4MOTION 4x4 AUTO F1 HIGHLINE, 03/2019, 30000km, 113000€, Μαύρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 224 ίντσι, USB, Ζάντες 19, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκτατο, start/stop, ESP, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Αιθ. φωτων, Isofix, TFT, ... CODE: 1380526314



25.700 €
VW TIGUAN, DIESEL 2.0LT 150HP 54.000km, 10/2023, 20000km, 54000€, Μαύρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 122 ίντσι, USB, Ζάντες 19, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκτατο, start/stop, ESP, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Αιθ. φωτων, Isofix, TFT, Bucket Καθίσ., προθ. οχήλ, Ζάντες αήου, ... CODE: 1380533054



25.500 €
JAGUAR E-PACE, ΠΡΟΣΦΟΡΑ! FACE LIFT DIESEL S FWD ΔΕΡΜΑ+XENON+NAVI GPSPEED, 05/2021, 20000km, 147000€, Αποπ(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 163 ίντσι, USB, Βιγρίο service, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ηλ. ναυορ, οροφί, ... CODE: 1380535457



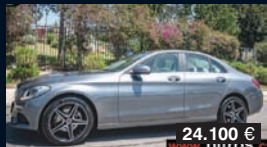
24.900 €
RENAULT AUSTRAL, TECHNO ESPRIT ALPINE 1.2 E-TECH F-HYBRID 200HP! MULTIMED, 07/2023, 12000km, 100000€, Αποπ(Μεταλλικό), Υποθικό Βελτίωση, 200 ίντσι, Τιμή χωρίς ΦΠΑ, 20' Ζάντες, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Parktronic, Isofix, 10 airbags, Αιθ. φωτων, ... CODE: 1379529177



24.500 €
AUDI Q3, 30.000km! NEW F/L 35 TFSI 1.5 150HP ELAHNKO+BOOK, 09/2022, 15000km, 30000€, Μαύρο(Μεταλλικό), Βελτίωση, 150 ίντσι, 17' Ζάντες, 10 airbags, ΣΕ ΑΠΙΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, 1 ΧΕΡΙ, ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ, ΠΛΗΡΕΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ, ΜΕ ΠΟΛΥ ΛΙΓΑ ΧΛΜ 30.000!! CRUISE CONTROL, ΥΠΟΘΟΗΝΗ ΖΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ... CODE: 1380538136



24.100 €
MERCEDES C180, DIESEL FACE LIFT 1.6 122HP NAVI-LED LIMOUSINE, 06/2019, 16000km, 122000€, Γκρι(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 122 ίντσι, USB, Ανόσυρσ-δίκαιο, Ζάντες 17, 1ο χέρι, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, ... CODE: 1380531717



24.100 €
MERCEDES C220, D AVANTGARDE 172HP! 13XEPH-ELAHNKO A400G, 07/2017, 2143km, 139000€, Γκρι(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 172 ίντσι, USB, Ανόσυρσ-δίκαιο, Ζάντες 17, 1ο χέρι, Βιγρίο service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκτατο, start/stop, Xenon, ESP, Bluetooth, Αιθ. Βροχίς, Δερ. Καθίσ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδίου, ναυ, Airbag, ... CODE: 1380538113

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ:

Λεωφ. Σχιστού Σκαραμαγκά 13, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

Τηλ.: 216 8096555, Κιν.1: 6397 213531

Κιν.2: 6947 723105, E-mail: info@bitros.com

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ:

Λεωφ. Γρηγ. Λαμπράκη 329, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

Τηλ.: 210 400 8323

Fax: 216 900 1597, E-mail: info@bitros.com

Επισκεφθείτε το site μας για περισσότερα αυτοκίνητα



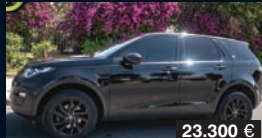
23.700 €

MINI COOPER, COUNTRYMAN JCW 1.5 F11 PHEV PANORAMA 4x4 ALL4 R18 INDIVIDUAL 01/2021, 15000κμ., 87000κμ., Μπλε(Μεταλλικό), Υβριδικό Βενζίνης, 224 ινnoi, Ζάντες 17, BiDrive service, Ατράκταριό, start/stop, ESP, Bluetooth, Δερμ. Καθίστ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ηχοθ. ομίχλ., ... CODE: 1380532819



23.700 €

NISSAN X-TRAIL 7ΘΕΣΙΟΙ 1.3 DIG-T 160PS N-CONNECTA PANORAMA X-TRONIC, 04/2021, 13000κμ., 126000κμ., Βενζίνης, 160 ινnoi, BiDrive service, Ατράκταριό, ESP, Led, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ηχοθ. ομίχλ., ζάντες αλουμ., No Smoking, Αυτοκίνητο έκδκτ., ABS, A/C, Ηλ. Καθ., ... CODE: 1380535529



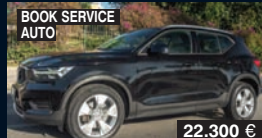
23.300 €

LAND ROVER DISCOVERY, SPORT PRO 2.0 eD4 150PS E-Capability, 09/2019, 20000κμ., 116000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 150 ινnoi, USB, BiDrive service, Ατράκταριό, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, Δερμ. Καθίστ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380533503



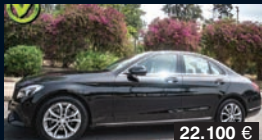
22.300 €

PEUGEOT 5008, 7ΘΕΣΙΟΙ GT-LINE PANORAMA 1.5 BHD AUTO 130HP, 08/2020, 15000κμ., 160000κμ., Ασημί(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 130 ινnoi, USB, Ζάντες 18, Κάμερα οπισθοπορείας, BiDrive service, Ατράκταριό, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380533906



22.300 €

VOLVO XC 40, 4x4 2.0 B4 197HP MHYBRID AWD AUTO NAVI-XENON-ΔΕΡΜΑ-CAMERA-GR, 11/2020, 20000κμ., 143000κμ., Υβριδικό Βενζίνης, 197 ινnoi, Android Auto, Apple CarPlay, USB, Euyónon, Εισαγωγής, Ζάντες 19, Κάμερα οπισθοπορείας, 10 χέρη, BiDrive service, Εξωτερικό, Full Extra, Ατράκταριό, start/stop, ESP, clima, Cruise Control, Auto Parking, ... CODE: 1380532014



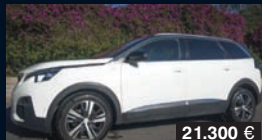
22.100 €

MERCEDES C180, 1.6 AVANTGARDE AUTOMATIS +XENON LED ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 12/2015, 16000κμ., 133000κμ., Βενζίνης, 156 ινnoi, USB, Αντιστροφής-διεύθυνση, Ζάντες 17, 10 χέρη, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, start/stop, Xenon, ESP, Bluetooth, Airbag, Bboxic, Δερμ. Καθίστ., clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, ... CODE: 1380538935



21.900 €

BMW X1, 25e 220HP P-in Hybrid x-Drive Steptronic ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 12/2021, 15000κμ., 134000κμ., Μπλε ασημένιο(Μεταλλικό), Υβριδικό Βενζίνης, 220 ινnoi, Ζάντες 17, 10 χέρη, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, start/stop, ESP, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380534327



21.300 €

PEUGEOT 5008, 7ΘΕΣΙΟΙ GT-LINE 1.5 BHD AUTO 130HP+ΔΕΡΜΑ, 10/2020, 15000κμ., 148000κμ., Ασημί(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 130 ινnoi, USB, Ζάντες 18, Κάμερα οπισθοπορείας, BiDrive service, Ατράκταριό, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380532246



21.100 €

CITROEN C5 Aircross, PANORAMA 1.6 PureTech 180 EAT8 Shine, 04/2020, 16000κμ., 58000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), Βενζίνης, 180 ινnoi, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, Ζάντες αλουμ., ABS, A/C, ... CODE: 1380534084



20.700 €

MERCEDES VITO, VAN 114 CDI LONG 2.0 136hp 9G-TRONIC NAVI-XENON-ΔΕΡΜΑ-ZANTEX, 11/2022, 20000κμ., 243000κμ., Πετρέλαιο, 136 ινnoi, Ζάντες 17, Τηλεφωνικό, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, ESP, clima, Ζάντες αλουμ., ABS, A/C, Ηλ. Καθ., Ηλ. Παράρ., κεντρ. κλειδ., CD, 17 Ζάντες 6 airbags, Αυτόματο, 7 Θέσεις, ... CODE: 1380536753



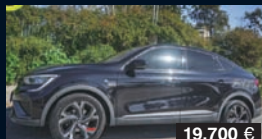
20.100 €

VW TOURAN, R-LINE PANORAMA DSG-7 R18 1.6 TDI 116hp HIGH, 10/2017, 16000κμ., 166000κμ., Γκρι(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 116 ινnoi, Καθίσματα 7 +, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, ESP, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Isofix, TFT, Ζάντες αλουμ., No Smoking, Αυτοκίνητο έκδκτ., ABS, A/C, Ηλ. Καθ., ... CODE: 1380538306



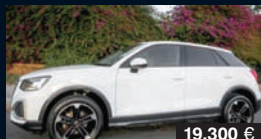
19.900 €

FIAT 500, C E CABRIO E-332 42 KWH 118HP ICON BEV, 02/2022, 1κμ., 43000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), Ηλεκτρικό, 118 ινnoi, BiDrive service, Ατράκταριό, ESP, clima, Airbag, Isofix, Ζάντες αλουμ., No Smoking, Αυτοκίνητο έκδκτ., ABS, A/C, Ηλ. Καθ., Ηλ. Παράρ., κεντρ. κλειδ., CD, Immoob, υδρο. τιμόνι, 16 Ζάντες 6 airbags, Αυτόματο, ... CODE: 1380528399



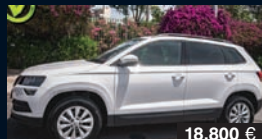
19.700 €

RENAULT ARKANA, RS LINE 1.6 143hp E-TECH Hybrid Multimode PHEV de TEALH, 07/2021, 16000κμ., 160000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), Υβριδικό Βενζίνης, 143 ινnoi, 07 Ζάντες 10 airbags, Αυτόματο, ΕΞΑΡΤΗΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, BOOK SERVICE ΑΝΤΙΛΕΙΨΗ ΔΕΡΜΑΤΙΝΟ ΤΙΜΟΝΙ ΜΕ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ, ΔΕΡΜΑΤΙΝΟ ΥΠΟΒΑΧΙΟΝΙΟ, ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗ ΤΑΞΙΔΙΟΥ, ... CODE: 1379536044



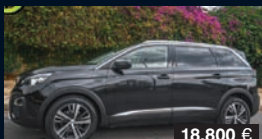
19.300 €

AUDI Q2, S-LINE 1.0 30TFSI 110HP +VIRTUAL COCKPIT ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 05/2022, 10000κμ., 50000κμ., Ασημί(Μεταλλικό), Βενζίνης, 110 ινnoi, 16 Ζάντες 10 airbags, + ZE ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ KALIVO(PIVO) + BOOK SERVICE ΑΝΤΙΛΕΙΨΗ ΔΕΡΜΑΤΙΝΟ ΤΙΜΟΝΙ ΜΕ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ, ΕΞΑΡΤΗΤΙΚΑ ΕΠΙΧΡΩΜΑΤΑ ΠΛΑΥΡΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΜΕ ΠΟΛΛΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΑ ΕΛΕΓΧΤΕΛΕΣ ΜΕ ΑΛΦΑ ΧΑΜ 51520i-ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙ-ΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ, ... CODE: 1380532465



18.800 €

SKODA KAROO, 44.000κμ!!!! 1.5 TSI ACT 150HP AMBITION ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 05/2022, 15000κμ., 44000κμ., Βενζίνης, 150 ινnoi, Android Auto, Apple CarPlay, USB, Ζάντες 19, Κάμερα οπισθοπορείας, 8 ζώνες για σύγχρονο, 10 χέρη, BiDrive service, Full Extra, start/stop, ESP, Led, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Auto Parking, ... CODE: 1380538924



18.800 €

PEUGEOT 5008, 7ΘΕΣΙΟΙ FULL LED 1.5 AUTO EAT8 130HP ALLURE, 02/2020, 15000κμ., 150000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 130 ινnoi, USB, Ζάντες 18, Κάμερα οπισθοπορείας, BiDrive service, Ατράκταριό, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, Isofix, ... CODE: 1380540506



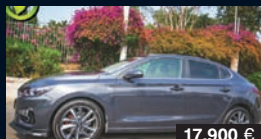
18.900 €

SEAT LEON, PANORAMA 1.4 TSI 204HP FR PLUS! DSG P-IN E-HYBRID GR1, 10/2021, 14000κμ., 111000κμ., Γκρι(Μεταλλικό), Υβριδικό Βενζίνης, 204 ινnoi, USB, Ζάντες 19, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, start/stop, ESP, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Isofix, TFT, ... CODE: 1380529881



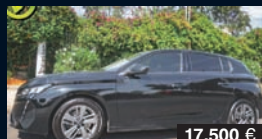
18.700 €

VW T6, ΑΥΤΟΜΑΤΟ 4x4 ΤΕΤΡΑΚΙΝΗΤΟ R2 ΥΠΕΡΥΠΕΡΜΕΝΟ 3ΘΕΣΙΟ 2.0 TDI 150HP 04/2017, 20000κμ., 180000κμ., Πετρέλαιο, 150 ινnoi, Τηλεφωνικό, Εξωτερικό, Ατράκταριό, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, ... CODE: 1380537027



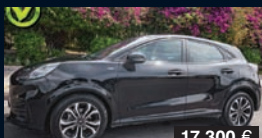
17.900 €

HYUNDAI I30, 1ΧΕΡΙ ΔΙΔΟΤΗ 1.5T-CDI 120HP M-Hybrid DCT-7 FASTBACK ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 06/2021, 15000κμ., 56000κμ., Γκρι(Μεταλλικό), Υβριδικό Βενζίνης, 160 ινnoi, Android Auto, Apple CarPlay, Ζάντες 18, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, start/stop, ESP, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, ... CODE: 1380539156



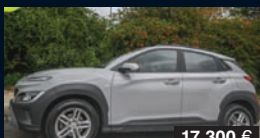
17.500 €

PEUGEOT 308, NEW 1.5 BLUEHD BUSINESS 130HP ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 01/2023, 15000κμ., 45000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 130 ινnoi, USB, Ζάντες 18, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ηχοθ. ομίχλ., ... CODE: 1380540049



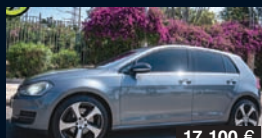
17.300 €

FORD PUMA, 1.0 EcoBoost MHEV Hybrid 125hp 1.0 ST-LINE-X ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 09/2022, 10000κμ., 78000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), Υβριδικό Βενζίνης, 125 ινnoi, USB, Κάμερα οπισθοπορείας, BiDrive service, Ατράκταριό, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380538743



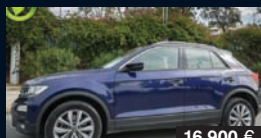
17.300 €

HYUNDAI KONA, 1.6CRDI 136HP 48V Mild Hybrid EV DCT-7 BUSINESS, 10/2021, 16000κμ., 82000κμ., Γκρι(Μεταλλικό), Υβριδικό Βενζίνης, 136 ινnoi, Android Auto, Apple CarPlay, Ζάντες 18, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, start/stop, ESP, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, ... CODE: 1380535216



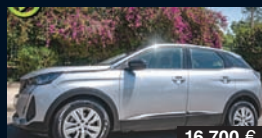
17.100 €

VW GOLF, ΕΙΔΙΚΗ ΠΑΡΑΓΕΤΑΕΙΑ 1.8 TSI 180HP III DSG-7!!! ΑΛΦΑ ΧΑΜΙ, 08/2017, 18000κμ., 87000κμ., Γκρι(Μεταλλικό), Βενζίνης, 180 ινnoi, Android Auto, Apple CarPlay, Ζάντες 18, BiDrive service, Ατράκταριό, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Auto Parking, Airbag, navi, Airbag, φωτων, ... CODE: 1380538218



16.900 €

VW T-Roc, DSG 4x4 2.0 TDI 4MOTION ADVANCE ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 09/2020, 20000κμ., 147000κμ., Μπλε(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 150 ινnoi, Android Auto, Apple CarPlay, Ζάντες 17, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, ... CODE: 1380531441



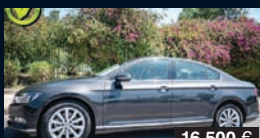
16.700 €

PEUGEOT 3008, NEW FACE LIFT 1.5 BHD 130HP BUSINESS CAMERA ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 01/2022, 15000κμ., 115000κμ., Πετρέλαιο, 130 ινnoi, USB, Ζάντες 18, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, Isofix, ... CODE: 1380538104



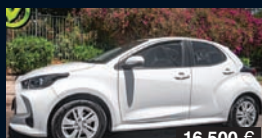
16.500 €

PEUGEOT 2008, 1.5 BLUEHD 110HP ACTIVE PLUS NAVI de TEALH!!!, 01/2022, 15000κμ., 94000κμ., Ασημί(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 110 ινnoi, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, start/stop, ESP, Led, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Airbag, φωτων, Isofix, TFT, Ζάντες αλουμ., No Smoking, Αυτοκίνητο έκδκτ., ABS, A/C, Ηλ. Καθ., ... CODE: 1380540653



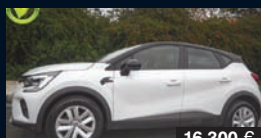
16.500 €

VW PASSAT, HIGHLINE 1.4 TSI BMT ACT 150HP DSG-7 ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 10/2018, 14000κμ., 147000κμ., Μαύρο, Βενζίνης, 150 ινnoi, Android Auto, Apple CarPlay, Ζάντες 18, BiDrive service, Εξωτερικό, Ατράκταριό, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Airbag, φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, Ζάντες αλουμ., ... CODE: 1380538107



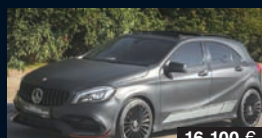
16.500 €

TOYOTA YARIS, ΕΓΓΥΗΘΕ ΕΩΣ 15/4/2027 1.5 VVT-I 125HP -GR, 07/2024, 15000κμ., 64000κμ., Ασημί(Μεταλλικό), Βενζίνης, 125 ινnoi, 16 Ζάντες, 10 airbags, ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙ-ΠΕΙΣ, ZE ΑΡΙΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΠΛΗΡΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ, ΕΝΤΟΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΗΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΕΩΣ 15/4/2027, ΤΙΜΟΝΙ ΜΕ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ, ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗ ΤΑΞΙΔΙΟΥ, ... CODE: 1379538532



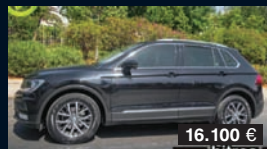
16.300 €

RENAULT CAPTUR, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΟ ΑΞΙΟΠΙΣΤΕΥΟΜΕΝΟ ΟΤΕΛΗ ΖΑΝΤΕΣ-LED-GR, 12/2022, 10000κμ., 60000κμ., Ασημί(LPG) -Βενζίνης, 100 ινnoi, BiDrive service, Ατράκταριό, ESP, Led, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Airbag, φωτων, Isofix, TFT, Ζάντες αλουμ., ABS, A/C, Ηλ. Καθ., Ηλ. Παράρ., κεντρ. κλειδ., ... CODE: 1380536006



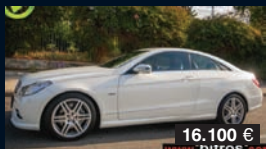
16.100 €

MERCEDES A180, 1.800cc PANORAMA DIASEL AMG LINE! MAT GREY DCT AUTOMATIC, 01/2014, 18000κμ., 219000κμ., Πετρέλαιο, 109 ινnoi, Ζάντες 17, BiDrive service, Ατράκταριό, Ατράκταριό, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Airbag, Bboxic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Airbag, φωτων, Isofix, TFT, Ζάντες αλουμ., ABS, A/C, Ηλ. Καθ., Ηλ. Παράρ., κεντρ. κλειδ., Turbo, ... CODE: 1380533848



16.100 €

VW TIGUAN, DSG 1.4 ACT EVO 150HP ADVANCE+ΔΕΡΜΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 09/2016, 150000km, Μαύρο(Μεταλλικό), Βελτίων, 150 ιννοί, USB, Ζάντες 18, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Aioθ. φωτων, Isofix, TFT, Bucket Καθίστα, προθ. ομική, ... CODE: 1380529337



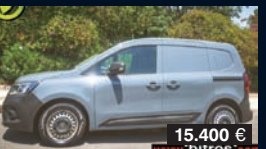
16.100 €

MERCEDES E250, ΑΥΤΟΓΟΙ 1ΧΕΡΙΔΑΙΩΤΗ COUPE 1.8 CGI 204HP AMG LINE ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 01/2010, 180000km, 155000km, Βελτίων, 204 ιννοί, USB, Ζάντες 18, BiDrive service, start/stop, ESP, Δερμ. Καθίστα, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Bucket Καθίστα, προθ. ομική, Ζάντες αομυ, ABS, A/C, ΗΑ. Καθρ., ΗΑ. Καθίστα, ΗΑ. Παράθ... CODE: 1380530934



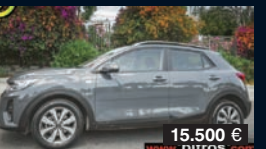
15.900 €

RENAULT ARKANA, DYNAMICI 1.3 TCE 140HP MILD HYBRID EDC 7G-AUTO ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 09/2022, 130000km, 182000km, Μαύρο(Μεταλλικό), Υποθ. Βελτίων, 140 ιννοί, 18' Ζάντες, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, No airbags, Αυτόματο, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ, ΣΕ ΑΡΙΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, BOOK SERVICE ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ CODE: 1379537319



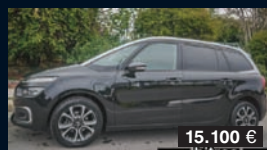
15.400 €

RENAULT KANGOO, NEW ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΒΕΝΖΙΝΗ 3ΘΕΣΙΟ 2 ΣΥΡΟΜΕΝΕΣ ΠΟΡΤΕΣ 1.3TCE 130HP, 06/2022, 130000km, 140000km, Γκρι, Βελτίων, 130 ιννοί, Τυμή χωρίς ΦΠΑ, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, ESP, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, No Smoking, ABS, A/C, ΗΑ. Καθρ., ΗΑ. Παράθ, 6 airbags, Αυτόματο, ... CODE: 1380540249



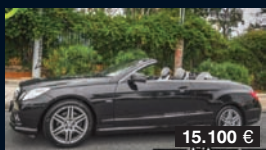
15.500 €

KIA STONIC, 49.000km!!! 1.0 TURBO 100HP GL OPTIMUM ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕ ΕΓΓΥΗΣΗ, 05/2023, 100000km, 49000km, Βελτίων, 100 ιννοί, Android Auto, Apple CarPlay, Hill Assist, USB, Ζάντες 18, Κάμερα οπισθοπορείας, 10 χέρη, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, navi, ... CODE: 1380539588



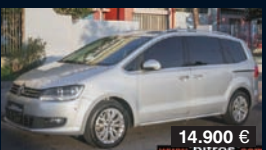
15.100 €

CITROEN C4 SpaceTourer, SpaceTourer GRAND 7ΘΕΣΙΟ 1.5BHD 130HP AUTOMATIC BUSINESS ΘΕΛΗΗΗ, 01/2021, 150000km, 146000km, Πετρελαιο, 130 ιννοί, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Aioθ. φωτων, ... CODE: 1380534091



15.100 €

MERCEDES E250, AMG ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΥΤΟ 204HP! +LPG, 09/2010, 180000km, 255000km, Μαύρο(Μεταλλικό), Βελτίων, 204 ιννοί, USB, Ζάντες 18, BiDrive service, start/stop, ESP, Δερμ. Καθίστα, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Bucket Καθίστα, προθ. ομική, Ζάντες αομυ, No Smoking, Απταθιγανή δεκτρί, ABS, A/C, ΗΑ. Καθρ., ... CODE: 1380530424



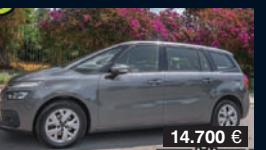
14.900 €

VW SHARAN, 7ΘΕΣΙΟ ΑΥΤΟΜΑΤΟ 1.4 150hp, 01/2015, 140000km, 157000km, Ασημί(Μεταλλικό), Βελτίων, 150 ιννοί, Android Auto, Apple CarPlay, USB, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, navi, Aioθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, Ζάντες αομυ, ... CODE: 1380533880



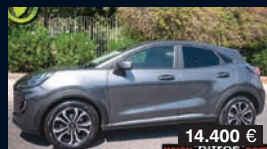
14.900 €

PEUGEOT EXPERT, ΜΑΚΡΥ ΠΥΓΕΙΟ+ΚΑΤΑΨΥΞΗ 3ΘΕΣΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ DIESEL 1.5 100HP L2H1, 06/2020, 150000km, 107000km, Ασημί(Μεταλλικό), Πετρελαιο, 100 ιννοί, USB, Ζάντες 18, Τυμή χωρίς ΦΠΑ, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, ... CODE: 1380535964



14.700 €

CITROEN C4 SpaceTourer, GRAND 7ΘΕΣΙΟ 1.2 BENZINH 130HP AUTOMATIC BUSINESS+, 09/2021, 120000km, 94000km, Γκρι(Μεταλλικό), Πετρελαιο, 130 ιννοί, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Aioθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380538834



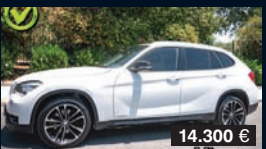
14.400 €

FORD PUMA, 1.0 EcoBoost MHEV Hybrid 125hp TITANIUM De TEAHH, 11/2022, 100000km, 144000km, Υποθ. Βελτίων, 125 ιννοί, USB, Κάμερα οπισθοπορείας, BiDrive service, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Aioθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380540643



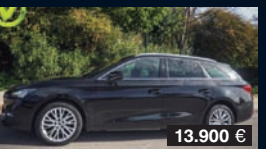
14.500 €

SKODA OCTAVIA, PANORAMA ΟΡΟΦΗ+ΑΥΤΟΜΑΤΟ 1.6 TDI 116hp EUR6, 12/2019, 160000km, 197000km, Πετρελαιο, 116 ιννοί, Android Auto, Apple CarPlay, USB, Ζάντες 18, Κάμερα οπισθοπορείας, Συστήμα ην οπκρομυ, aic, 10 χέρη, BiDrive service, Full Extra, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Auto Park, ... CODE: 1380537385



14.300 €

BMW X1, ΑΥΤΟΜΑΤΟ M-PACK SPORT KIT 1.6 143HP RWD (ΠΙΛΩ ΚΙΝΗΣΗ) EUR6, 08/2015, 160000km, 166000km, Ασημί(Μεταλλικό), Βελτίων, 143 ιννοί, Ζάντες 17, 10 χέρη, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, navi, Aioθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380540195



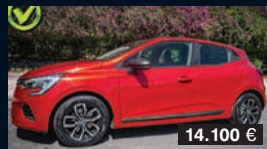
13.900 €

SEAT LEON, STATION 1.4 HYBRID E-TSI M-HEV EXCELLENCE DSG, 12/2021, 140000km, 185000km, Μαύρο(Μεταλλικό), Υποθ. Βελτίων, 204 ιννοί, USB, Ζάντες 19, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Aioθ. φωτων, Isofix, TFT, Bucket Καθίστα, ... CODE: 1380535648



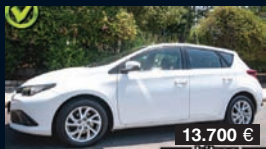
14.100 €

RENAULT KANGOO, 26000km EXPRESS VAN 1.5 BLUE DCI NEW F/L III 95HP, 06/2022, 150000km, 26800km, Ασημί, Πετρελαιο, 95 ιννοί, Τυμή χωρίς ΦΠΑ, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, ESP, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, No Smoking, ABS, A/C, ΗΑ. Καθρ., ΗΑ. Παράθ, κεντρ. κλειδ, Turbo, CD, Immoθ, uθ, προθ. 16' Ζάντες, 6 airbags, ... CODE: 1380539542



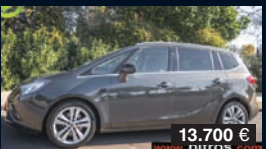
14.100 €

RENAULT CLIO, NEW ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕ ΕΓΓΥΗΣΗ 1.5 Blue dci 100hp De TEAHH, 02/2022, 150000km, 270000km, Πετρελαιο, 100 ιννοί, Ζάντες 17, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Led, clima, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Parktronic, Isofix, Ζάντες αομυ, No Smoking, ABS, A/C, ΗΑ. Καθρ., ΗΑ. Παράθ, κεντρ. κλειδ, Turbo, ... CODE: 1380538641



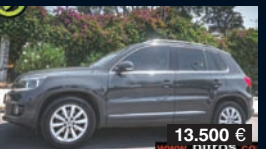
13.700 €

TOYOTA AURIS, AUTOMATIC 1.8 HYBRID ACTIVE TSS NAVI-CAMERA De TEAHH, 11/2016, 180000km, 126000km, Ασημί(Μεταλλικό), Υποθ. Βελτίων, 135 ιννοί, BiDrive service, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Aioθ. φωτων, Isofix, TFT, Ζάντες αομυ, No Smoking, ... CODE: 1380540357



13.700 €

OPEL ZAFIRA, 7ΘΕΣΙΟ 2.0 130HP ΑΥΤΟΜΑΤΟ 01/2017, 200000km, 119000km, Γκρι(Μεταλλικό), Πετρελαιο, 130 ιννοί, Ζάντες 17, BiDrive service, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Led, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, navi, Aioθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, προθ. ομική, Ζάντες αομυ, No Smoking, ... CODE: 1380535512



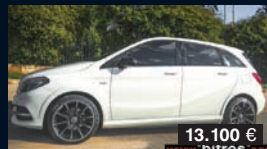
13.500 €

VW TIGUAN, ΑΥΤΟΜΑΤΟ 160HP 1.4 TSI SPORTLINE ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 07/2014, 140000km, 195000km, Γκρι(Μεταλλικό), Βελτίων, 160 ιννοί, USB, Ζάντες 19, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Aioθ. φωτων, Isofix, TFT, Bucket Καθίστα, προθ. ομική, ... CODE: 1380540252



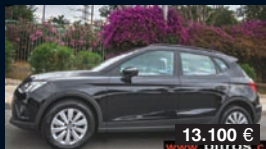
13.300 €

SEAT ARONA, OPTIMUM!!! 1.0 TSI 95HP CR 09/2021, 100000km, 68000km, Μπλε(Μεταλλικό), Βελτίων, 95 ιννοί, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, Ζάντες αομυ, No Smoking, Απταθιγανή δεκτρί, ABS, A/C, ΗΑ. Καθρ., ΗΑ. Παράθ, ... CODE: 1380538899



13.100 €

MERCEDES B 250, E Electric Drive, 12/2017, 1kuθ., 112000km, Ασημί(Μεταλλικό), Ηλεκτρικό, 204 ιννοί, USB, Ζάντες 18, BiDrive service, start/stop, ESP, Δερμ. Καθίστα, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Bucket Καθίστα, προθ. ομική, Ζάντες αομυ, No Smoking, Απταθιγανή δεκτρί, ABS, A/C, ΗΑ. Καθρ., ΗΑ. Καθίστα, ΗΑ. Παράθ... CODE: 1380534036



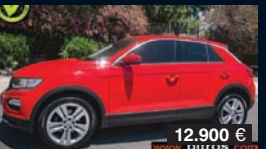
13.100 €

SEAT ARONA, BLACK 1.0 TSI 95HP CR 07/2021, 100000km, 61000km, Μαύρο(Μεταλλικό), Βελτίων, 95 ιννοί, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, Ζάντες αομυ, No Smoking, Απταθιγανή δεκτρί, ABS, A/C, ΗΑ. Καθρ., ΗΑ. Παράθ, κεντρ. κλ... CODE: 1380538898



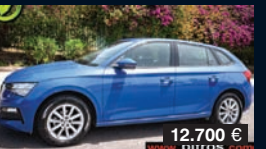
13.100 €

OPEL ZAFIRA, 1.6 CDTI Blue-Int. ECOTEC D 136HP 03/2019, 160000km, 124000km, Γκρι(Μεταλλικό), Βελτίων, 116 ιννοί, Android Auto, Apple CarPlay, USB, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, navi, Aioθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, προθ. ομική, Ζάντες αομυ, No Smoking, ... CODE: 1380536667



12.900 €

VW T-Roc, 1.0 TSI ADVANCE 116HP +ΖΑΝΤΕΣ R18, 06/2019, 100000km, 156000km, Κόκκινο(Μεταλλικό), Βελτίων, 116 ιννοί, Android Auto, Apple CarPlay, USB, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Aioθ. Βροχική, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Aioθ. φωτων, Isofix, TFT, Bucket Καθίστα, προθ. ομική, ... CODE: 1380539198



12.700 €

SKODA SCALA, 1.0 TSI AMBITION 95HP ΕΛΛΗΝΙΚΟ+BOOK, 09/2021, 100000km, 61000km, Βελτίων, 95 ιννοί, Ζάντες 17, BiDrive service, ΕΛΛΗΝΙΚΟ, Ατράκταστο, ESP, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Aioθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, Ζάντες αομυ, No Smoking, Απταθιγανή δεκτρί, ABS, A/C, ΗΑ. Καθρ., ΗΑ. Παράθ, κεντρ. κλ... CODE: 1380538833



ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ:

Λεωφ. Σχιστού Σκαραμαγκά 13, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

Τηλ.: 216 8096555, Κιν.1: 6397 213531

Κιν.2: 6947 723105, E-mail: info@bitros.com

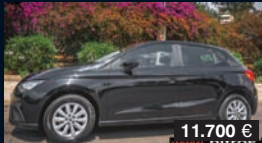
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ:

Λεωφ. Γρηγ. Λαμπράκη 329, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

Τηλ.: 210 400 8323

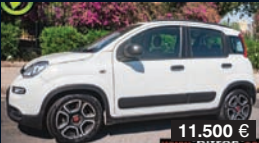
Fax: 216 900 1597, E-mail: info@bitros.com

Επισκεφθείτε το site μας για περισσότερα αυτοκίνητα



11.700 €

SEAT IBIZA, 1.0 TSI 95HP -GR, 10/2021, 10000κμ., 71000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), BevZivn, 95 ίντσι, Android Auto, Apple CarPlay, Κάμερα οπισθοπορείας, Ελληνικό, Ατράκαρστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Αυθ. Βροχic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, navi, Αυθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, προβ. ομικα, ... CODE: 1380538920



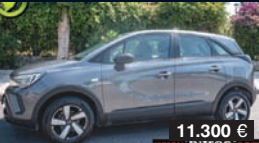
11.500 €

FIAT PANDA, CITY LIFE -GR, 07/2022, 10000κμ., 77000κμ., Ασπρο(Μεταλλικό), Υβριδικό BevZivn, 70 ίντσι, Βιθίο service, Ατράκαρστο, ESP, clima, Airbag, Isofix, ζαντες αλμου, No Smoking, Ανταλγαγι δεκτι, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., CD, Immo., υδρ. τιμόνι, 16"ζαντες, 6 airbags, • ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ ... CODE: 1380539149



11.500 €

FIAT DOBLO, ΨΥΓΕΙΟ! ΕΛΛΗΝΙΚΟ! ΘΥΣΙΟ ΑΕΡΙΟ CNG! 1.4 120HP L2H1, 07/2020, 14000κμ., 146000κμ., Ασπρο(Μεταλλικό), Φυσικό αέριο(CNG), 120 ίντσι, Τιμή χωρίς ΦΠΑ, Ατράκαρστο, clima, Υποθ. Ταξιδιού, ζαντες αλμου, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., CD, Immo., υδρ. τιμόνι, Υποβραχ., 15"ζαντες, 4 airbags, ... CODE: 1380531934



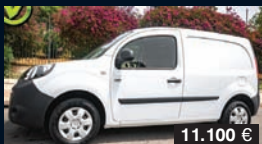
11.300 €

OPEL CROSSLAND X, ΕΛΛΗΝΙΚΟ 1.5 DIESEL 110HP BUSINESS, 09/2022, 15000κμ., 169000κμ., Γκρι(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 110 ίντσι, Βιθίο service, Ελληνικό, Ατράκαρστο, ESP, Bluetooth, clima, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Isofix, TFT, ζαντες αλμου, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., Turbo, CD, Immo., υδρ. τιμόνι, 16" ... CODE: 1380540198



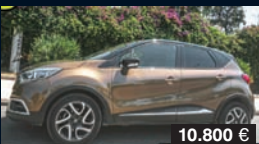
11.100 €

MERCEDES C180, 1.6 NEW BLUE EFFICIENCY 156HP, 10/2009, 16000κμ., 97000κμ., Γκρι(Μεταλλικό), BevZivn, 156 ίντσι, USB, ζαντες 18, Βιθίο service, start/stop, ESP, Δερμ. Καθιου, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Bucket Καθιου, προβ. ομικα, ζαντες αλμου, No Smoking, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Καθιου, Ηλ. Παράθ., ... CODE: 1380539808



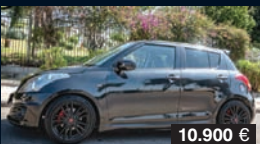
11.100 €

RENAULT KANGOO, 45kw ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ! 33.000κμ! ΑΥΤΟΜΑΤΟ! VAN EXPRESS Z.E, 02/2021, 45κμ., 33000κμ., Ασπρο, Ηλεκτρικό, 60 ίντσι, Τιμή χωρίς ΦΠΑ, Ελληνικό, Ατράκαρστο, ESP, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., Turbo, CD, Immo., υδρ. τιμόνι, 16"ζαντες, 6 airbags, Αυτόματο, ... CODE: 1380538425



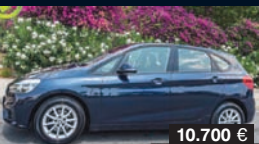
10.800 €

RENAULT CAPTUR, ΑΥΤΟΜΑΤΟ DYNAMIC ΔΕΡΜ. CLIMA 17" ΖΑΝΤΕΣ, 08/2016, 12000κμ., 159000κμ., Καφέ, BevZivn, 110 ίντσι, Βιθίο service, Ατράκαρστο, ESP, Led, Αυθ. Βροχic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Αυθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ζαντες αλμου, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., CD, Immo., υδρ. τιμόνι, 16"ζαντες, 6 airbags, ... CODE: 1380540698



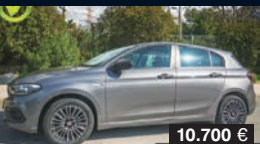
10.900 €

SUZUKI SWIFT, 1.3 50ΨΥΟ, 10/2010, 16000κμ., 14000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), BevZivn, 175 ίντσι, Ατράκαρστο, clima, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, No Smoking, Ανταλγαγι δεκτι, ABS, A/C, Ηλεκτρικό Καθέρτες, Ηλεκτρικά Παράθ., κεντρικό κλειδ., CD, Immo., υδραυλικό τιμόνι, 15"ζαντες, 6 airbags, ... CODE: 1380538086



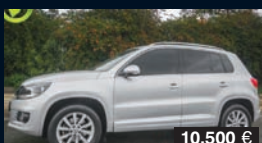
10.700 €

BMW 218 Active Tourer, N1FA XAM! 106E TEAH! 2.0 DIESEL 150HP ΕΛΛΗΝΙΚΟ+BOOK, 11/2015, 20000κμ., 130000κμ., Πετρέλαιο, 150 ίντσι, ζαντες 17, 10 χέρι, Βιθίο service, Ελληνικό, Ατράκαρστο, start/stop, ESP, Bluetooth, Αυθ. Βροχic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Αυθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ... CODE: 1380526772



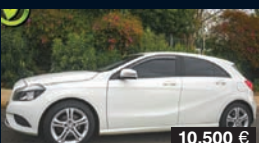
10.700 €

FIAT TIPO, BUSINESS 1.0 100HP NEW F.L -GR, 11/2021, 10000κμ., 54000κμ., Γκρι(Μεταλλικό), BevZivn, 100 ίντσι, Βιθίο service, Ατράκαρστο, ESP, clima, Airbag, Isofix, ζαντες αλμου, No Smoking, Ανταλγαγι δεκτι, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., CD, Immo., υδρ. τιμόνι, 16"ζαντες, 6 airbags, ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ ... CODE: 1380535782



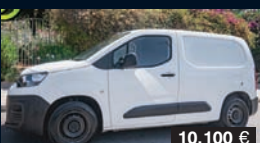
10.500 €

VW TIGUAN, TSI R-LINE 122PS+BOOK ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 04/2012, 14000κμ., 211000κμ., Ασπί (Μεταλλικό), BevZivn, 122 ίντσι, USB, ζαντες 19, Βιθίο service, Ελληνικό, Ατράκαρστο, start/stop, ESP, Bluetooth, Αυθ. Βροχic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Αυθ. φωτων, Isofix, TFT, Bucket Καθιου, προβ. ομικα, ζαντες αλμου, ... CODE: 1380535967



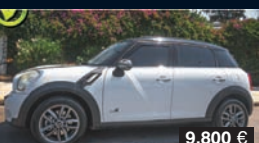
10.500 €

MERCEDES A160, 1.5 DIESEL ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 01/2015, 15000κμ., 206000κμ., Ασπρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 90 ίντσι, ζαντες 17, Βιθίο service, Ατράκαρστο, ESP, Led, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Αυθ. φωτων, Isofix, TFT, ζαντες αλμου, No Smoking, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., Turbo, CD, I, ... CODE: 1380536914



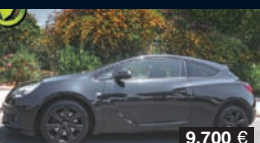
10.100 €

CITROEN BERLINGO, VAN Fourgon Club M 650 1.5 BlueHDi 75CV E60T, 03/2021, 15000κμ., 124000κμ., Ασπρο, Πετρέλαιο, 75 ίντσι, Τιμή χωρίς ΦΠΑ, Βιθίο service, Ατράκαρστο, ESP, Led, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., Turbo, CD, Immo., ... CODE: 1380539544



9.800 €

MINI COUNTRYMAN, S 1.6 184HP ALL4 4x4 ΕΛΛΗΝΙΚΟ, 01/2011, 16000κμ., 175000κμ., Ασπρο(Μεταλλικό), BevZivn, 184 ίντσι, ζαντες 17, Βιθίο service, Ατράκαρστο, start/stop, ESP, Bluetooth, Δερμ. Καθιου, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, προβ. ομικα, ζαντες αλμου, No Smoking, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., ... CODE: 1380540244



9.700 €

OPEL ASTRA, GTC 1.4 Turbo 140HP ANNIVERSARY, 01/2012, 14000κμ., 137000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), BevZivn, 140 ίντσι, Έγγραφο, ζαντες 17, Ρόδοκασεν/υο Ελληνικό, Ατράκαρστο, clima, Airbag, navi, TCS, προβ. ομικα, Ανταλγαγι δεκτι, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., 18"ζαντες, 6 airbags, CODE: 1379540223



9.400 €

OPEL CORSA, 1.5D 102HP EDITION, 06/2014, 15000κμ., 120000κμ., Μαύρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 102 ίντσι, Βιθίο service, Ελληνικό, Ατράκαρστο, ESP, Bluetooth, clima, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Isofix, TFT, ζαντες αλμου, No Smoking, Ανταλγαγι δεκτι, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., Turbo, CD, Immo., υδρ. τιμόνι, 16" ... CODE: 1380540642



9.500 €

SEAT IBIZA, 1.0 80HP -GR, 12/2020, 10000κμ., 100000κμ., Γκρι(Μεταλλικό), BevZivn, 80 ίντσι, Android Auto, Apple CarPlay, Κάμερα οπισθοπορείας, Ελληνικό, Ατράκαρστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Αυθ. Βροχic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, navi, Αυθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, προβ. ομικα, ... CODE: 1380538395



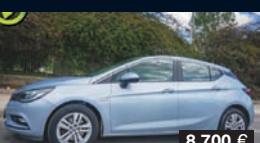
9.300 €

MERCEDES CITAN, VAN 109 1.5 CDI 65HP DIESEL EURO6 117c02, 10/2020, 15000κμ., 190000κμ., Μαύρο, Πετρέλαιο, 95 ίντσι, Τιμή χωρίς ΦΠΑ, Ατράκαρστο, ESP, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, No Smoking, Ανταλγαγι δεκτι, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., Turbo, CD, Immo., υδρ. τιμόνι, 15"ζαντες, 4 airbags, ... CODE: 1380539323



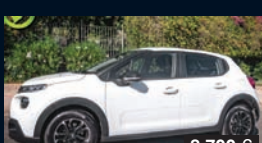
8.900 €

SMART FORFOUR, BRABUS MHD CABRIO LIGHT EDITION AUTO F1 PULSE, 03/2012, 10000κμ., 127000κμ., Ασπρο(Μεταλλικό), BevZivn, 71 ίντσι, Ελληνικό, Ατράκαρστο, start/stop, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Isofix, TFT, ζαντες αλμου, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., Turbo, CD, Immo., υδρ. τιμόνι, 15"ζαντες, 4 airbags, Αυτόματο, ... CODE: 1380537546



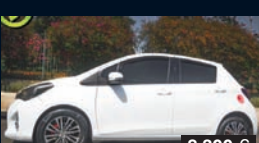
8.700 €

OPEL ASTRA, ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΙΔΙΟΤΗΤΑ 1.6 CDTI DYNAMIC 136PS, 09/2018, 16000κμ., 207000κμ., Γαλάζιο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 136 ίντσι, Έγγραφο, ζαντες 17, Ρόδοκασεν/υο Ελληνικό, Ατράκαρστο, clima, Airbag, navi, TCS, προβ. ομικα, Ανταλγαγι δεκτι, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., 17"ζαντες, 7 airbags, Αυτόματο, CODE: 1379537442



8.700 €

CITROEN C3, ΕΛΛΗΝΙΚΟ Corporate Plus 1.5 BHD 100HP, 01/2020, 15000κμ., 135000κμ., Ασπρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 100 ίντσι, Βιθίο service, Ελληνικό, Ατράκαρστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Αυθ. Βροχic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Αυθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ζαντες αλμου, No Smoking, ... CODE: 1380540123



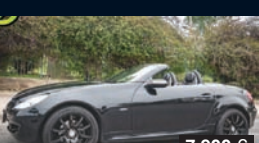
8.300 €

TOYOTA YARIS, 1.4 D4D ΕΛΛΗΝΙΚΟ+BOOK ACTIVE PLUS, 08/2015, 14000κμ., 226000κμ., Ασπρο(Μεταλλικό), Πετρέλαιο, 90 ίντσι, Βιθίο service, Ελληνικό, Full Extra, Ατράκαρστο, Led, Αυθ. Βροχic, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, navi, Αυθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, ζαντες αλμου, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., ... CODE: 1380539324



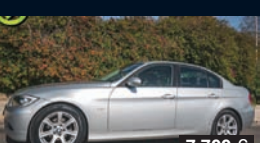
8.100 €

SKODA FABIA, RS III DSG-7 AUTO 180PS +BOOK, 08/2011, 14000κμ., 115000κμ., BevZivn, 180 ίντσι, Βιθίο service, Ελληνικό, Ατράκαρστο, ESP, Bluetooth, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ζαντες αλμου, No Smoking, Ανταλγαγι δεκτι, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., Turbo, ... CODE: 1380538506



7.900 €

MERCEDES SLK 200, EDITION 1.8 KOMPRESSOR 163HP ANDROID+NAVI, 06/2007, 18000κμ., 320000κμ., BevZivn, 163 ίντσι, USB, ζαντες 17, 10 χέρι, Βιθίο service, Ελληνικό, Ατράκαρστο, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Δερμ. Καθιου, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Αυθ. φωτων, Isofix, TFT, ... CODE: 1380537647



7.700 €

BMW 318, ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΙΑΓΙΑ XAM! 124.000 DYNAMIC ΑΛΦΟΓΟ! 10 ΧΕΡΙ ΙΔΙΟΤΗΤΑ, 08/2007, 20000κμ., 124000κμ., BevZivn, 150 ίντσι, ζαντες 18, Βιθίο service, Ελληνικό, Full Extra, Ατράκαρστο, ESP, Led, Bluetooth, Δερμ. Καθιου, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ζαντες αλμου, No Smoking, ABS, A, ... CODE: 1380536547



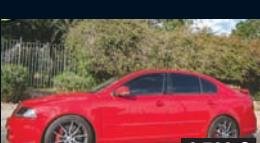
7.100 €

JEEP GRAND CHEROKEE, LIMITED 4.7 303HP! +ΟΡΟΦΗ -ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΑΛΦΟΓΟ!, 02/2008, 47000κμ., 314000κμ., BevZivn, 303 ίντσι, CD, ζαντες 17, Βιθίο service, Ελληνικό, Ατράκαρστο, start/stop, ESP, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Parktronic, Isofix, TFT, ζαντες αλμου, No Smoking, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., ... CODE: 1380533903



6.700 €

SUZUKI GRAND VITARA, 1.6 105HP FULL EXTRA +LPG ΥΓΡΑΕΡΙΟ, 10/2008, 16000κμ., 249000κμ., Γκρι(Μεταλλικό), Αέριο(LPG) - BevZivn, 105 ίντσι, Ατράκαρστο, clima, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, No Smoking, Ανταλγαγι δεκτι, ABS, A/C, Ηλ. Καθρ., Ηλ. Παράθ., κεντρ. κλειδ., CD, Immo., υδρ. τιμόνι, 17"ζαντες, 6 airbags, ... CODE: 1380540284



6.700 €

SKODA OCTAVIA, 5 RS 200HP ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΜΕ ΥΓΡΑΕΡΙΟ ΑΡΙΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, 08/2007, 20000κμ., 235000κμ., Κοκκινό(Μεταλλικό), Αέριο(LPG) - BevZivn, 200 ίντσι, Βιθίο service, Ελληνικό, start/stop, ESP, Led, Bluetooth, Αυθ. Βροχic, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, Αυθ. φωτων, Parktronic, Isofix, TFT, TCS, ζαντες αλμου, ABS, A/C, ... CODE: 1380537981



6.500 €

SEAT LEON, ST 1.6 TDI 110HP STYLE -ΜΗΔΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, 10/2014, 16000κμ., 256000κμ., Πετρέλαιο, 110 ίντσι, USB, ζαντες 19, Βιθίο service, Ελληνικό, Ατράκαρστο, start/stop, ESP, Bluetooth, Αυθ. Βροχic, Δερμ. Καθιου, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, navi, Airbag, Αυθ. φωτων, Isofix, TFT, Bucket Καθιου, ... CODE: 1380537026



5.900 €

FORD KUGA, ΜΕ ΥΓΡΑΕΡΙΟ 200HP 2.5 TURBO TITANIUM 4X4 ΠΛΗΡΩΜΕΝΑ ΤΕΛΗ 25, 01/2009, 25000κμ., 203000κμ., Ασπρο(Μεταλλικό), Αέριο(LPG) - BevZivn, 200 ίντσι, USB, ζαντες 18, Βιθίο service, Ατράκαρστο, start/stop, Xenon, ESP, Led, Bluetooth, Αυθ. Βροχic, Δερμ. Καθιου, clima, Cruise Control, Υποθ. Ταξιδιού, Airbag, ... CODE: 1380539325