

## CUPRA BORN 62 KWH 231 PS

Πόσο καλό είναι με  
τους 231 ίππους και  
τη μικρή μπαταρία;



# MERCEDES AMG 4MATIC EQE 43



## ELECTRIC "KILLER"!!!

- Δοκιμές: Ford Mustang Mach-E 294 ps ■ Honda ZR-V e:HEV ■ MG5 EV LR 156 ps 61,1 kWh
- Hyundai Ioniq 6 AWD 325 ps 77.4 Kwh ■ Toyota CH-R 1.8 140 ps
- Test συνεργειών-Ανίχνευση βλαβών 2024: 1<sup>ο</sup> θέση για την Hyundai Μητρόπουλος με 72%
- Σύγκριση στα 11 βήματα: Peugeot 3008 1,2 Puretech 130 PS EAT8 vs Volvo XC 40 T2
- Test διαρκείας 100.000 χλμ.: Alfa Romeo Stelvio

■ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κλικάρε για να πάς σε όποια κατηγορία σε ενδιαφέρει



38

**ΔΟΚΙΜΗ:**  
MERCEDES AMG  
EQE 43 4MATIC  
SUV: ΕΠΙΒΛΗΤΙΚΗ,  
ΗΣΥΧΗ ΚΑΙ  
ΚΑΤΑΙΓΙΣΤΙΚΗ



46

**ΔΟΚΙΜΗ:**  
CUPRA BORN 62  
KWH 231 PS.  
ΠΟΣΟ ΚΑΛΟ  
ΕΙΝΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ  
231 ΙΠΠΟΥΣ  
ΚΑΙ ΤΗ ΜΙΚΡΗ  
ΜΠΑΤΑΡΙΑ;



56

**ΔΟΚΙΜΗ:** ΤΟΥΟΤΑ CH-R 1.8  
140 PS. ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ ΝΑ ΕΝΤΥ-  
ΠΩΣΙΑΖΕΙ ΣΕ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΚΑΙ  
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

**ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ**

6

**ΑΠΟΨΕΙΣ:** ΕΚΛΕΙΠΕΙ Η ΡΕΖΕΡΒΑ  
ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ,  
ΓΙΑΤΙ;

22

**ΤΕΧΝΙΚΟ:** ΠΩΣ ΤΑ ΥΒΡΙΔΙΚΑ «ΚΑΙ-  
ΝΕ» 3-4 ΛΙΤΡΑ ΒΕΝΖΙΝΗΣ ΜΕΣΑ  
ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ;

24



32

**ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ:** PEUGEOT 3008 1,2  
PURETECH 130 PS EAT8 vs VOLVO XC 40 T2



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

# Πότε έπαψες να πιστεύεις ότι όλα είναι δυνατά;

Νέο KONA. Live unlimited.



Με το νέο KONA όλα είναι δυνατά, όπως στη φαντασία ενός μικρού παιδιού.

Με εξηλεκτρισμένη εμφάνιση που διαπερνά τα όρια του φανταστικού. Με συστήματα ασφάλειας και υποβοήθησης οδήγησης που λειτουργούν «μαγικά». Με τεχνολογίες συνδεσιμότητας και τηλεματικής για τη νέα γενιά. Με εξωπραγματική άνεση και χώρους που μπορούσατε μόνο να φανταστείτε για το επόμενο σας αυτοκίνητο. Με υβριδικούς και ηλεκτρικούς κινητήρες που θα «αναμετρηθούν» με ό,τι κι αν βρεθεί στον δρόμο σας. Αλλά και σε спор εκτέλεση N Line που θα ξυπνήσει το παιδί μέσα σας.

Επισκεφθείτε έναν επίσημο έμπορο Hyundai και κάντε τη φαντασία πραγματικότητα, με το νέο KONA!

hyundai.gr



**HYUNDAI**

**5** ΕΤΗ Εργοστασιακή Εγγύηση  
**Χωρίς Όριο Χλμ**

**8** ΕΤΗ Εργοστασιακή Εγγύηση  
**Μπαταρίας**

Η 5ετής Εργοστασιακή Εγγύηση Απεριορίστων Χιλιομέτρων της Hyundai και η 8ετής Εργοστασιακή Εγγύηση ή 160.000 Χιλιομέτρων για την μπαταρία υψηλής τάσης ισχύουν μόνο για αυτοκίνητα Hyundai που έχουν αρχικώς πωληθεί από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο Hyundai σε τελικό πελάτη, όπως ορίζεται στους όρους και τις συνθήκες του βιβλίου εγγυήσεως οι οποίοι είναι προσβάσιμοι και στο [www.hyundai.gr](http://www.hyundai.gr)

AutohellasGroup

## ■ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

62

**ΔΟΚΙΜΗ:** HONDA ZR-V  
Ε:HEV: ΠΟΣΟ ΚΑΛΟ ΕΙ-  
ΝΑΙ ΤΟ ΝΕΟ «ΠΟΥΛΕΝ»  
ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ



70



**ΔΟΚΙΜΗ:** MG5 EV LR  
156PS 61,1 KWH. ΚΑΙ  
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΚΑΙ STATION  
WAGON

80



**ΔΟΚΙΜΗ:** HYUNDAI IONIQ 6 AWD 325 PS 77.4 KWH.  
ΜΠΟΡΕΙ ΜΕ 50.000€ Η HYUNDAI ΝΑ ΜΠΕΙ ΣΦΗΝΑ;

**TEST ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ 100ΧΜΛ:**  
ALFA ROMEO STELVIO

26

**TEST ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ-ΑΝΙ-  
ΧΝΕΥΣΗ ΒΛΑΒΩΝ 2024:** 1<sup>Η</sup>  
ΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ HYUNDAI ΜΗΤΡΟ-  
ΠΟΥΛΟΣ ΜΕ 72%

30

**ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΩΝ**

100

90

**ΔΟΚΙΜΗ:** FORD  
MUSTANG  
MACH-E 294 PS:  
ΠΙΑΝΕΙ ΚΟΡΥΦΗ  
ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ



Na μεγαλώσεις  
την φωτογραφία



Na δεις το Video  
που το συνοδεύει



Na σχολιάσεις  
αν θέλεις



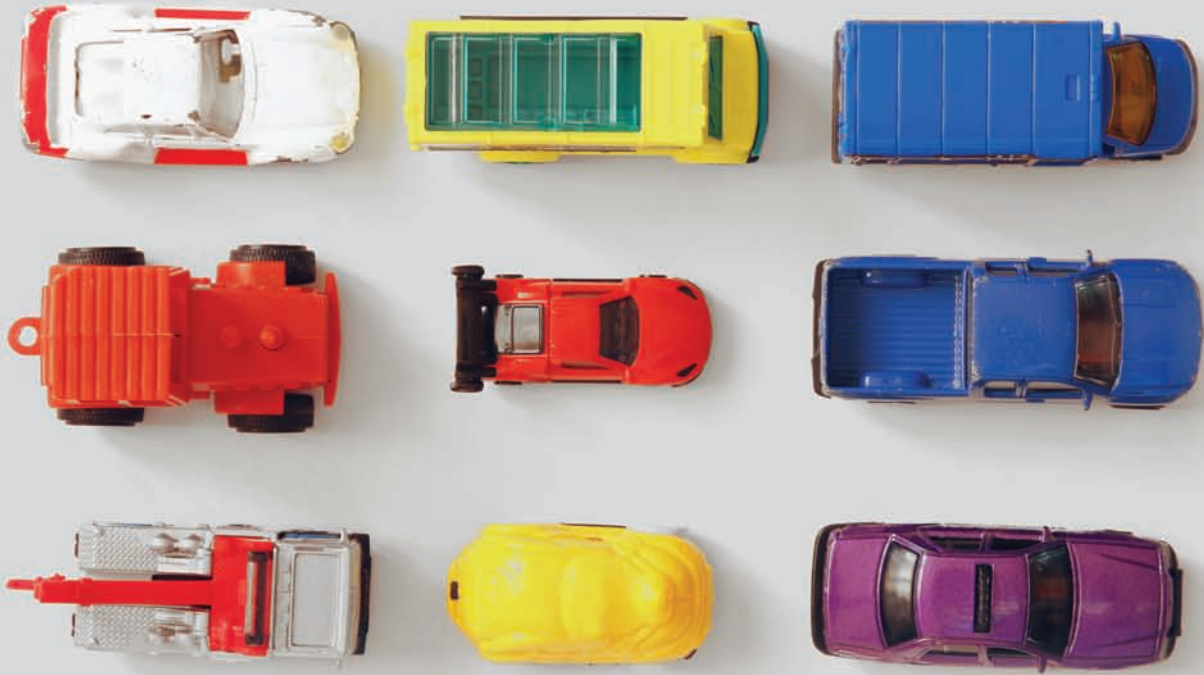
Na μεταβείς  
στη λίστα θεμάτων



Na κοινοποιήσεις  
το άρθρο που θες

# 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](http://www.autofit.gr) |  [www.facebook.com/Autofit.gr](https://www.facebook.com/Autofit.gr)

**Δίκτυο Συνεργείων**

Η σίγουρη λύση στην επισκευή  
και συντήρηση του αυτοκινήτου σας

# Νέο Peugeot E-5008: Πρεμιέρα ως 7θέσιο και έως 322 άλογα



Επίσημη πρεμιέρα έκανε το νέο Peugeot E-5008. Το γαλλικό SUV έρχεται έχοντας στην καμπίνα του τρεις σειρές καθισμάτων και θέσεις για επτά επιβάτες. Τρεις ηλεκτρικές εκδόσεις με ισχύ έως 322 άλογα και αυτονομία 660 χλμ. Θα υπάρχουν στην γκάμα, την ώρα που θα υπάρχουν ήπια υβριδικές και Plug-in υβριδικές εκδόσεις.

**Ό**πως προαναφέραμε, το νέο Peugeot E-5008 θα προσφέρεται σπάντα με τρεις σειρές καθισμάτων στο εσωτερικό και θέσεις για επτά επιβάτες. Ως αποτέλεσμα, η γαλλική μάρκα θα μπορέσει να το διαφοροποιήσει και από το μικρό αδελφό του και πενταθέσιο, E-3008, με αμφότερα να βασίζονται στη νέα πλατφόρμα της Stellantis, STLA Medium. Μιλώντας ειδικότερα, το νέο E-5008 έρχεται με μεταξόνιο 2,9 μέτρων, δηλαδή αρκετά μεγαλύτερο σε σχέση με αυτόν των 2,74 μέτρων του E-3008. Από κει και πέρα οι υπόλοιπες διαστάσεις του έχουν ως εξής: μήκος 4,79 μ.

πλάτος 1,89 μ. και ύψος: 1,69 μ.. Όταν και τα επτά καθίσματα είναι στις θέσεις τους ο χώρος αποσκευών χωρά 259 λίτρα, όταν όμως η τρίτη σειρά καθισμάτων πέσει ο χώρος αυξάνεται στα 748 λίτρα, αν πάλι πέσει και η μεσαία σειρά καθισμάτων, τότε η χωρητικότητα εκτοξεύεται στα 1.815 λίτρα.

## Αμιγώς ηλεκτρικό, ήπια υβριδικό και Plug-in υβριδικό

Στο κομμάτι των κινητήριων συνόλων, το E-5008 ξεκινά με την έκδοση ενός ηλεκτρικού μοτέρ απόδοσης 214 ίππων (345 Nm ροπή) και κίνηση στους μπροστά τροχούς, ▶

προσφέροντας 500 χλμ. αυτονομία χάρη σε μπαταρία 73 kWh. Το προαναφερόμενο μοτέρ προσφέρεται και σε έκδοση 231 ίππων, αλλά συνδυάζεται με μεγαλύτερη μπαταρία 98 kWh για κορυφαία αυτονομία 660 χλμ. Το παρών δίνει και μία τετρακίνητη έκδοση, που προσθέτει ένα ηλεκτρικό μοτέρ στον πίσω άξονα για συνολικά 322 ίππους και αυτονομία 500 χλμ. Και τα τρία διαθέτουν ηλεκτρικό σύστημα 400 volt, ενώ μπορούν να φορτίσουν έως 160 kW (DC). Έτσι, με 10 λεπτά φόρτισης προσθέτουν ηλεκτρική ενέργεια για 100 χιλιόμετρα αυτονομίας. Ο ενσωματωμένος φορτιστής είναι 11 kW, αλλά υπάρχει η δυνατότητα να αναβαθμιστεί στα 22 kW για ταχύτερη φόρτιση.

Εκτός από τα αμιγώς ηλεκτρικά σύνολα, το νέο Peugeot E-5008 θα προσφέρεται και ως ήπια υβριδικό, μέσω του 1,2 λίτρων κινητήρα βενζίνης που λειτουργεί συνδυαστικά με σύστημα 48 volt. Η ισχύς του θα είναι στα 136 άλογα. Στην συγκεκριμένη έκδοση προσφέρεται υποχρεωτικά το e-DCS6 εξατάχυτο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη. Η μάρκα λέει πως αν και ήπια υβριδικό το 5008 Hybrid 136 e-DCS6 έχει τη δυνατότητα να κινείται και αμιγώς ηλεκτρικά σε πολύ χαμηλές ταχύτητες. Παράλληλα η Peugeot ανακοίνωσε πως μέσα στο 2025 θα κυκλοφορήσει και το Plug-in υβριδικό 5008 (195 e-DCS7 PHEV) με 195 ίππους. Θα συνδυάζει έναν ηλεκτροκινητήρα 125 ίππων με κινητήρα εσωτερικής καύσης 150 ίππων και θα διαθέτει ηλεκτρική αυτονομία 79 χιλιομέτρων.

## Καμπίνα με i-Cockpit και οθονάρα 21 ιντσών

Στην καμπίνα του E-5008 ξεχωρίζει το i-Cockpit με πανοραμική οθόνη 21 ιντσών διατίθεται σάνταρ τόσο στην εξοπλιστική έκδοση Allure όσο και στην GT, όπως και



φωτισμός περιβάλλοντος, ένας ασύρματος φορτιστής τηλεφώνου, το σύστημα εισόδου χωρίς κλειδί και οι προβολείς LED. Τα μοντέλα GT διαφοροποιούν το εξωτερικό μέρος με διχρωμία χάρη στη μαύρη οροφή, την ώρα που λαμβάνουν επιπλέον ζάντες 20 ιντσών, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενα και θερμαινόμενα καθίσματα με Alcantara, ενώ εντάσσουν στα πολλά συστήματα υποβοήθησης και ασφάλειας το adaptive cruise control.

## Οικείο σε σχεδίαση και LED προβολείς

Κλείνοντας με το εξωτερικό μέρος, το νέο E-5008 λαμβάνει φρέσκια σε σχεδίαση μάσκα, η οποία συνδυάζεται με LED προβολείς αλλά και τις χαρακτηριστικές τριπλές φωτιζόμενες νυχιές. Οι ζάντες έχουν μέγεθος 19 ή 20 ιντσών και μας οδηγούν στο πίσω μέρος, όπου συναντούμε LED φώτα με τη γνωστή σχεδίαση, αλλά και μία μικρή αεροτομή στο τέλος της οροφής.

Το φθινόπωρο ξεκινούν οι πωλήσεις του. Οι πωλήσεις του νέου E-5008 θα ξεκινήσουν το φθινόπωρο του 2024, ενώ το μοντέλο θα επωφελείται από το πρόγραμμα ALLURE CARE και καλύπτεται από εγγύηση έως και 8 χρόνια / 160.000 χλμ. ❖

# Το Hyundai i30 αναβαθμίστηκε και έκανε πρεμιέρα



Το αναβαθμισμένο Hyundai i30 έκανε το επίσημο ντεμπούτο του. Το οικογενειακό κορεατικό έλαβε μικρές αλλαγές στην εμφάνιση, αναβαθμισμένα χαρακτηριστικά συνδεσιμότητας και ασφάλειας, ενώ θα συνεχίσει να προσφέρεται σε τρία στυλ αμαξώματος.

**Σ**υγκεκριμένα, το αναβαθμισμένο Hyundai i30 θα συνεχίσει να προσφέρεται ως hatchback, fastback και wagon, αλλά και με τη спорτίφ έκδοση, N Line. Σχεδιαστικά, η γρίλια, το ένθετο του προφυλακτήρα κάτω από την πινακίδα κυκλοφορίας και τα περιβλήματα των προβολέων ομίχλης έχουν επανασχεδιαστεί. Από τη μεριά τους, τα μοντέλα N Line, λαμβάνουν σκούρες μεταλλικές πινελιές στους πλαϊνούς αεραγωγούς του μπροστινού προφυλακτήρα, αλλά και νέα

σχεδίαση στα μαρσπιέ. Όλα τα μοντέλα έχουν νέα σχέδια τροχών (17 ιντσών και 18 ιντσών) και επτά νέα χρώματα βαφής εντάσσονται στην παλέτα των 12 δυνατών χρωμάτων. Αυτά περιλαμβάνουν τα Abyss Black Pearl, Ecotronic Grey Pearl, Ultimate Red Metallic, Jupiter Orange Metallic, Meta Blue Pearl, Cypress Green Pearl και Sailing Blue Pearl. Συνδυάζονται με τα χρώματα: Atlas White, Serenity White Pearl, Shimmering Silver Metallic, Shadow Grey και Engine Red.





## Επιπλέον εξοπλισμός και συστήματα ασφαλείας

Στην καμπίνα, στάνταρ είναι ο πίνακας οργάνων με έγχρωμη οθόνη LCD 4,2 ιντσών, ενώ ο πλήρως ψηφιακός πίνακας οργάνων 10,25 ιντσών, είναι παρών αλλά μέρος του προαιρετικού εξοπλισμού. Τρεις θύρες USB-C συνολικά, μπροστά και πίσω, είναι επίσης μέρος του βασικού εξοπλισμού, όπως και ο LED φωτισμός σε καμπίνα και πορτμπαγκάζ. Από κει και πέρα, υπάρχει δυνατότητα ασύρματων ενημερώσεων (over-the-air) για τη δορυφορική πλοήγηση. Το αναβαθμισμένο i30 διατίθεται πλέον στάνταρ με ακόμη περισσότερα χαρακτηριστικά ασφαλείας της σουίτας Hyundai Smart Sense. Το Forward Collision-Avoidance Assist (FCA), το Lane Following Assist (LFA) και το Intelligent Speed Limit Assist (ISLA), είναι κάποια από αυτά.

## Δεν αναφέρθηκαν αλλαγές στους κινητήρες

Στο κομμάτι των μηχανικών συνόλων δεν ανακοινώθηκαν αλλαγές. Έτσι, το i30 θα συνεχίσει να διατίθεται είτε με τον τούρ-



μπο 3κύλινδρο 1.000άρη κινητήρα βενζίνης (120 άλογα) που διατίθεται και ως ήπια υβριδικός (48V), είτε με τον ήπια υβριδικό υπερτροφοδοτούμενο 4κύλινδρο των 1,5 λίτρων (160 άλογα). Παρών στην γκάμα είναι και ο ατμοσφαιρικός κινητήρας 1,5 λίτρων με απόδοση 110 άλογα.

## Από τον Απρίλιο στην παραγωγή

Όπως ανακοίνωσε η Hyundai, η παραγωγή του αναβαθμισμένου i30 προγραμματίζεται να ξεκινήσει τον Απρίλιο του 2024 στο εργοστάσιο στο Nosovice της Τσεχίας. Προς το παρόν δεν έχουν ανακοινωθεί τιμές. ❖

# 1ο Ecocar Roadshow: Στροφή στην ηλεκτροκίνηση



Ολοκληρώθηκε με μεγάλη επιτυχία το 1ο ecocar Roadshow στην όμορφη Κρήτη με το NEO ECOCAR YUDO να τραβάει όλα τα βλέμματα σε Χανιά, Ιεράπετρα, Ηράκλειο και Ρέθυμνο!

**Η** ECOCAR, εταιρεία εξειδικευμένη στον τομέα της ηλεκτροκίνησης με μια πληρέστατη γκάμα από microcars τα οποία καλύπτουν τις ανάγκες ιδιωτών και επαγγελματιών, διοργάνωσε με απόλυτη επιτυχία το πρώτο Ecocar Roadshow. Η αρχή έγινε από την όμορφη Κρήτη, όπου οι επισκέπτες είχαν την ευκαιρία να γνωρίσουν από κοντά όλα τα επιβατικά και επαγγελματικά ηλεκτρικά οχήματα της ECOCAR. Εκεί έγινε και η πρώτη επίσημη παρουσίαση του Νέου YUDO στην Ελλάδα, το οποίο υπόσχεται πολλές

και ευχάριστες εκπλήξεις και μια άκρως ανταγωνιστική τιμή για την κατηγορία του!

Το YUDO και είναι ηλεκτρικό με χώρους για 5 επιβάτες, ξεφεύγοντας από τους περιορισμούς των micro cars, διατηρώντας παράλληλα «μαζεμένες» διαστάσεις προκειμένου να ελίσσεται με ευκολία στην αστική «ζούγκλα». Το μήκος του YUDO είναι 4,035 μέτρα και η απόσταση από το έδαφος 16,5 εκατοστά. Ως εκ τούτου το αυτοκίνητο ανήκει στην κατηγορία των μικρών SUV. Με βάση το παραπάνω, η τιμή του το κάνει τιμολογιακά ανταγωνιστικό όχι απλά των



ηλεκτρικών μοντέλων της κατηγορίας του, αλλά το βάζει στα «χωράφια» των μικρότερων ηλεκτρικών mini οχημάτων.

Στο εσωτερικό του ECO-CAR YUDO δεσπόζει η οθόνη 12,3 ιντσών μέσω της οποίας γίνονται οι επιλογές για το ηχοσύστημα και τον κλιματισμό, καθώς και οι υπόλοιπες ρυθμίσεις του οχήματος. Ο πίνακας οργάνων πίσω από το τιμόνι είναι επίσης ψηφιακός, με μέγεθος 7 ίντσες. Κάτω από την οθόνη βρίσκεται ένας ασύρματος φορτιστής για smartphones, ενώ στο υπάρχουν αρκετοί αποθηκευτικοί χώροι για μικροαντικείμενα.

Στον βασικό εξοπλισμό βρίσκουμε LED φώτα, ζάντες αλουμινίου αεροδυναμικής σχεδίασης, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενους και θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες, σύστημα εισόδου χωρίς κλειδί, camera οπισθοπορείας, αισθητήρες παρκαρίσματος, δερμάτινο πολυλειτουργικό τιμόνι, προσαρμοστικό cruise control, βάση ασύρματης φόρτισης κινητού τηλεφώνου, δερμάτινα καθίσματα, επενδύσεις με εφέ ξύλου, air condition, εμπρός-πίσω ηλεκτρικά παράθυρα, έγχρωμη οθόνη αφής 12,3 ιντσών για το infotainment με σύστημα πλοήγησης και ασύρματη σύνδεση Bluetooth, 6 ηχεία, ατμοσφαιρικό εσωτε-

ρικό φωτισμό ρυθμιζόμενο σε 256 χρώματα, ABS, EBD, ηλεκτρικό χειρόφρενο και βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα. Στο ECO-CAR YUDO θα φιλοξενηθούν 5 επιβάτες, με το πορτ-μπαγκάζ να έχει ωφέλιμο όγκο 310 λίτρα.

Ώθηση στο ECO-CAR YUDO δίνει ένας ηλεκτροκινητήρας ισχύος 94 ίππων (ή αλλιώς 70kW) με 165 Nm ροπή, ο οποίος παίρνει ενέργεια από μια μπαταρία χωρητικότητας 41,7 kWh. Σύμφωνα με τις μετρήσεις της εταιρείας, η διαδικασία 0-50 χλμ/ώρα ολοκληρώνεται σε 4,5 δευτερόλεπτα, με την επιτάχυνση να σταματά στα 130 χλμ/ώρα. Η ηλεκτρική αυτονομία σε κύκλο WLTP είναι 320 χιλιόμετρα και διαδικασία της φόρτισης από 10 στο 80% χρησιμοποιώντας συνεχές ρεύμα (DC) ολοκληρώνεται σε 45 λεπτά, ενώ σε εναλλασσόμενο ρεύμα (AC) η μπαταρία φορτίζει από το 10 στο 100% μέσα σε 7 ώρες. Επιπρόσθετα παρέχει δυνατότητα V2L για υποστήριξη εξωτερικών δραστηριοτήτων (πχ. camping).

Η τιμή του ECO-CAR YUDO ξεκινά από τα 26.900 ευρώ και με την κρατική επιδότηση (περίπου 6.500 ευρώ), το κόστος απόκτησης του μοντέλου πέφτει στα 20.391 ευρώ. ❖

# Το Εριq είναι το νέο μικρό ηλεκτρικό SUV της Skoda!



Έξι νέα ηλεκτρικά αυτοκίνητα θα λανσάρει η Skoda έως το 2026, από τα οποία το βασικό και πιο προσιτό θα είναι το νέο Skoda Εριq που μόλις παρουσιάστηκε. Το μοντέλο παραγωγής του Εριq θα έρθει το 2025 και το κόστος απόκτησής του θα ορίζεται από 25.000 ευρώ. Το νέο μικρό SUV, εκτός από το βασικό ηλεκτρικό στην γκάμα της Skoda, θα διαθέτει και τη νέα σχεδιαστική γλώσσα «Modern Solid».

**Μ**ε μήκος 4,1 μέτρα, το Skoda Εριq θα βασίζεται σε μία ειδική πλατφόρμα για ηλεκτρικά. Πιθανότατα θα πρόκειται για την MEB Entry του Volkswagen Group, που έχει ήδη ανακοινώσει και είδαμε μέσω του ID.2all. Παρόλο που το Skoda Εριq είναι μικρό, ξεχωρίζει από τη μεγάλη πρακτικότητά του, καθώς η χωρητικότητά του πορτμπαγκάζ

φτάνει τα 490 λίτρα. Η τσέικη μάρκα επί του παρόντος δε δίνει πολλές πληροφορίες για το Εριq, αλλά λέει ότι η μπαταρία που θα το εξοπλίζει να προσφέρει περισσότερα από 400 χιλιόμετρα αυτονομία. Το μοντέλο θα εξοπλίζεται με ένα ηλεκτρικό μοτέρ, χωρίς να έχει γίνει γνωστό εάν θα υπάρξει τετρακίνητη έκδοση, αλλά ούτε και στοιχεία απόδοσης.



## Εμφάνιση με την «Modern Solid» σχεδίαση και λεπτά LED φώτα

Από τις εικόνες που κυκλοφόρησαν παρατηρούμε πως εξωτερικά, το Enyaq έχει πλαστική επένδυση στα φτερά και άβαφα τμήματα στον πίσω προφυλακτήρα. Βλέπουμε επίσης ράγες οροφής, φωτιζόμενα λογότυπα «Skoda» μπροστά και πίσω και λεπτά LED φώτα. Η θύρα φόρτισης είναι τοποθετημένη στο μπροστινό φτερό. Επίσης, το παρών δίνουν πορτοκαλί πινελιές στους δύο προφυλακτήρες, στις ράγες οροφής και στις ζάντες.

## Καμπίνα με δύο οθόνες και οικολογικά υλικά

Στο εσωτερικό το βασικό χαρακτηριστικό είναι η μεγάλη οθόνη αφής του infotainment, η οποία συνδυάζεται με ένα πολύ μικρότερο ψηφιακό πίνακα οργάνων. Αλλά χαρακτηριστικά περιλαμβάνουν το τιμόνι δύο ακτίνων με ενσωματωμένα κουμπιά, τους λεπτούς αεραγωγούς



και τον αποθηκευτικό χώρο στην κεντρική κονσόλα κάτω από μια σειρά κουμπιών. Περιμένουμε επίσης βιώσιμα υλικών σε όλο το εσωτερικό. Η Skoda επιβεβαίωσε επίσης ότι το Enyaq θα συνοδεύεται από φορητό ψηφιακό κλειδί και αμφίδρομη φόρτιση. Δηλαδή οι ιδιοκτήτες θα μπορούν από την μπαταρία του αυτοκινήτου να τροφοδοτούν συσκευές που χρειάζονται ρεύμα.

## Στην Ισπανία η παραγωγή του

Όταν το 2025 ξεκινήσει η παραγωγή του Skoda Enyaq θα πραγματοποιείται στο εργοστάσιο του VW Group στην Παμπλόνα της Ισπανίας, όπως και των VW ID.2 και CUPRA Raval. ❖

# Επωφεληθείτε τώρα...



Movement that inspires

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

**Έκπτωση 10%** σε εργασία και ανταλλακτικά

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

**Δωρεάν οδική** βοήθεια για 1 έτος με το προγραμματισμένο σέρβις

**Χ. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.**  
Επίσημος Επισκευαστής Kia



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

# Hyundai Μητρόπουλος

Από το 1991 ο Ν°1 προορισμός  
στα Δυτικά Προάστια




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

Ρουβίκωνος & Ζακύνθου 2, Ίλιον

Τ.: 210 2690 566, 210 2690 577

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

 [www.facebook.com/mitropou](https://www.facebook.com/mitropou)



# Citroen Basalt: Το νέο Coupe SUV της γαλλικής μάρκας

Το Basalt Vision αποκάλυψε επίσημα η Citroen. Το νέο Coupe SUV της γαλλικής μάρκας αναμένεται να προσφερθεί σε αγορές όπως αυτές της Νοτίου Αμερικής και της Ινδίας, όταν το μοντέλο παραγωγής ξεκινήσει να παραγωγή αργότερα μέσα στο 2024.



## Με τη γνωστή σχεδίαση της γαλλικής μάρκας

Σχεδιαστικά, το Basalt Vision στο μπροστινό μέρος μοιάζει πολύ με το Citroen New C3 Aircross, έχοντας μεγάλους αεραγωγούς και λεπτά LED φώτα ημέρας. Στο πλάι βλέπουμε τα φτερά να έχουν πλαστική επένδυση, ενώ η coupe σχεδίαση καταλήγει στο πίσω μέρος, όπου δεσπόζουν τα LED φώτα σε σχήμα C.

## Δεν δημοσιεύτηκε εικόνα από το εσωτερικό

Η Citroen, επί του παρόντος δε θέλησε να μας δείξει την καμπίνα του Basalt. Η γαλλική μάρκα δεν δημοσίευσε κάποια εικόνα, αλλά αναμένουμε πως το Basalt θα αποκτήσει τεχνολογίες που υπάρχουν και στα υπόλοιπα



αυτοκίνητα της Citroen. Επίσης, προτεραιότητα στην καμπίνα του νέου γαλλικού Coupe SUV έχει δοθεί και στην άνεση.

## Καμία πληροφορία για τους κινητήρες

Το Citroen δεν μπήκε σε λεπτομέρειες σχετικά με τους κινητήρες. Πιθανότατα, τούρμπο βενζινοκινητήρας 1,2 λίτρων θα βρίσκεται κάτω από το καπό, προσφέροντας 110 άλογα, ενώ την ίδια ώρα υπάρχουν φήμες πως το 2025 θα ακολουθήσει και ένα ηλεκτρικό μοντέλο. ❖



# Έπεσε η αυλαία του diesel για την Volvo

Η Volvo ανακοίνωσε ότι η παραγωγή αυτοκινήτων με κινητήρες diesel έλαβε τέλος, με ένα XC90 που κατασκευάστηκε στο εργοστάσιό της στην Torslanda να είναι το τελευταίο αυτοκίνητο με πετρελαιοκινητήρα που βγαίνει από τις εγκαταστάσεις της. Το τελευταίο αυτοκίνητο δεν θα πουληθεί, αλλά θα μπει στο μουσείο World of Volvo στο Γκέτεμποργκ.



**Η** εταιρεία, που πλέον ανήκει στην κινεζική Geely, δεν είχε κρατήσει στοιχεία για την παραγωγή πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων πριν το 1991, αλλά γνωρίζει πως έχει κατασκευάσει περισσότερα από εννέα εκατομμύρια οχήματα από τότε. Λόγω έλλειψης στοιχείων για την παραγωγή μεταξύ των ετών 1979 και 1991, ο συνολικός αριθμός είναι πιθανόν να είναι πολύ μεγαλύτερος.

## Το 2001 έφτιαξε τον πρώτο της diesel κινητήρα

Η σχέση της Volvo με τους κινητήρες diesel ξεκίνησε με το 244 GL D6, το οποίο χρησιμοποιούσε έναν εξακύλινδρο κινητήρα δανεισμένο από τη Volkswagen και την Audi. Το 2001 η Volvo παρουσίασε τον δικό της κινητήρα diesel, ένα πεντακύλινδρο μοντέλο που συναρμολογούνταν εσωτερικά στο εργοστάσιο της στο Skönvde.

## Θέλει να πουλάει μόνο ηλεκτρικά από το 2030

Επόμενο βήμα για την εταιρεία είναι η πλήρης διακοπή της παραγωγής οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης. Ενώ άλλες μάρκες όπως η Mercedes και η Bentley έχουν αποφασίσει να καθυστερήσουν τη μετάβασή τους στην πλήρη ηλεκτρική κινητικότητα, η Volvo στηρίζει το σχέδιό της να γίνει πλήρως ηλεκτρική έως το τέλος της δεκαετίας. ❖



# Dacia Sandero: Νέα συστήματα ασφαλείας και νέο μοτέρ 110 ίππων



Ακόμα περισσότερη ισχύ και χαρακτηριστικά ασφαλείας αποκτούν τα Dacia Sandero και Sandero Stepway για να πληρούν τους πιο πρόσφατους κανονισμούς ασφαλείας GSR2. Ένας νέος τούρμπο κινητήρας βενζίνης 110 ίππων προστίθεται στην γκάμα, όπως και το νέο εξοπλιστικό επίπεδο Journey.

## Στην γκάμα νέο τούρμπο μοτέρ βενζίνης με 110 άλογα

Η αρχή έγινε από την αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου και όπως ανακοινώθηκε, τα Dacia Sandero και Sandero Stepway θα είναι διαθέσιμα και με τον υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα βενζίνης TCe 110, ο οποίος αποδίδει 110 ίππους και μπορεί να συνδυαστεί με μηχανικό κιβώτιο έξι σχέσεων.

## Το Dacia Sandero αποκτά και την εξοπλιστική έκδοση Journey

Έπειτα, το Dacia Sandero έχει εμπλουτίσει την γκάμα του και με την προσθήκη της εξοπλιστικής έκδοσης Journey. Εκτός από τις ζάντες αλουμινίου 16 ιντσών «Randia», τους μαύρους καθρέφτες και την κεραία που μοιάζει με πτερύγιο καρχαρία, η εξοπλισμός περιλαμβάνει οθόνη αφής οκτώ ιντσών, Apple CarPlay, Android Auto, αυ-

τόματο κλιματισμό, θύρες φόρτισης USB-C, εύκαμπτο πάτωμα χώρου αποσκευών, κάμερα οπισθοπορείας, πίσω αισθητήρες στάθμευσης και σύστημα προειδοποίησης τυφλού σημείου.

## Με περισσότερα συστήματα ασφαλείας

Τέλος, όλες οι εκδόσεις των Sandero και Sandero Stepway που θα παράγονται μετά τον Απρίλιο 2024 θα επωφελούνται επίσης από περισσότερα συστήματα υποβοήθησης οδηγού, για να συμμορφώνονται με τους νέους κανονισμούς ασφαλείας GSR2. Έτσι, ακόμα και οι βασικές εκδόσεις θα εξοπλίζονται μεταξύ άλλων, με σύστημα υποβοήθησης διατήρησης λωρίδας, προειδοποίησης αναχώρησης λωρίδας, προειδοποίησης προσοχής οδηγού και προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης με ανίχνευση πεζών και ποδηλάτων. ❖

# Εξασφαλισμένα τα θερμικά μοτέρ για τα επόμενα 100 χρόνια



Κάθε μέρα που περνάει, ο αριθμός των ηλεκτρικών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στους δρόμους αυξάνεται. Ωστόσο, σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποίησε ο ειδικός Ferdinand Dudenhöffer, οι κινητήρες που λειτουργούν με βενζίνη ή πετρέλαιο δεν πρόκειται να εξαφανιστούν σύντομα, και μάλιστα οι εταιρείες κατασκευής αυτοκινήτων έχουν αρχίσει να επενδύουν εκ νέου σε αυτούς.

## Στάσιμες οι πωλήσεις ηλεκτρικών λόγω κατάργησης των επιδοτήσεων

Το τελευταίο διάστημα οι πωλήσεις των ηλεκτρικών είναι στάσιμες σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες, ιδίως στη Γερμανία. Η αιτία είναι απλή: πολλές χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Γερμανίας, έχουν τερματίσει τις επιδοτήσεις για ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Αυτή η απόφαση επηρέασε σημαντικά την αγορά, καθώς πολλοί δυνητικοί αγοραστές αποθαρρύνθηκαν από την έλλειψη οικονομικής στήριξης και δεν προτίμησαν τα ηλεκτρικά. Ως απάντηση σε αυτήν την εξέλιξη, οι μάρκες έχουν ενισχύσει σημαντικά την παρουσία οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης στο εμπορικό τους χαρτοφυλάκιο.

## Δεν φέρνουν κέρδη τα ηλεκτρικά χωρίς κρατική επιδότηση

Επιπλέον, οι εκπτώσεις που προσφέρονται για την αγορά οχημάτων με βενζίνη ή πετρέλαιο είναι αυτή τη στιγμή υψηλότερες από αυτές που δίνονται για ηλεκτρικά αυτο-

κίνητα. Αυτό οφείλεται στα υψηλότερα περιθώρια κέρδους που παρουσιάζουν αυτά τα οχήματα, κάτι που καθιστά ευκολότερη την προσφορά εκπτώσεων επί αυτών. Αντίθετα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα συνήθως προκαλούν χαμηλά ή και ακόμη και ζημιά για τις εταιρείες, κυρίως σε χώρες όπου δεν υπάρχουν κρατικές επιδοτήσεις.

## Κάνει κριτική στους πολιτικούς ο Dudenhöffer

Ο Dudenhöffer υποστηρίζει ότι οι φίρμες δεν έχουν άλλη επιλογή παρά να εστιάσουν ξανά στους κινητήρες εσωτερικής καύσης, καθώς αυτοί παραμένουν κερδοφόροι και πιο προσίτοι στο ευρύ κοινό. Κατά τη γνώμη του, η πολιτική απόφαση για τη μείωση των επιδοτήσεων στα ηλεκτρικά οχήματα είναι υπεύθυνη για αυτήν την αλλαγή πορείας στην αγορά. Τέλος, επικρίνει την απόφαση της προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ursula von der Leyen, να αναβάλει την απαγόρευση πώλησης αυτοκινήτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι οι κινητήρες αυτοί είναι εξασφαλισμένοι για τα επόμενα 100 χρόνια. ❖

# Η αυτόνομη οδήγηση της Tesla πέφτει πάνω στα πεζοδρόμια!



Πριν από λίγες μέρες, η Tesla κυκλοφόρησε στις ΗΠΑ την τελευταία έκδοση (12.3.1) του συστήματος υποβοήθησης οδήγησης «Full Self-Driving». Σύμφωνα με την εταιρία έχει αναθεωρήσει το βασικό κώδικα οδήγησης στην πόλη, μετατρέποντάς τον σε «ένα ενιαίο end-to-end νευρωνικό δίκτυο που εκπαιδεύτηκε μέσα από εκατομμύρια βίντεο και δεδομένα, κι αντικατέστησε πάνω από 300.000 γραμμές κώδικα C++» ή με απλά λόγια είναι ένας εξελιγμένος αυτόματος πιλότος που δημιουργήθηκε για να σκέφτεται και να αντιδράσει καλύτερα και γρηγορότερα από πριν. Όμως όπως φαίνεται τα πράγματα δεν εξελίσσονται ιδιαιτέρως καλά για την Tesla, αφού όλο και πληθαίνουν οι αναφορές ότι η νέα έκδοση του FSD έχει μια περίεργη «αγάπη» για τα πεζοδρόμια.



δημοσίευση έκανε ακόμα ένας χρήστης όπου ανέφερε: «Θα πρέπει να σταματήσω τη δοκιμή του FSD 12.3 αν (το όχημα) χτυπήσει ξανά σε κράσπεδο. Προσπάθησα να του δώσω ακόμα μια ευκαιρία αλλά και πάλι χτύπησε σε κράσπεδο. Αυτή τη φορά στον πίσω δεξιό τροχό. Το όλο θέμα γίνεται όλο και πιο ακριβό.»

## Επηρεάζονται περισσότερα Model S και X, αναφορές και για Model 3 και Y

Οι μέχρι τώρα αναφορές δείχνουν ότι επηρεάζονται περισσότερα τα Model S και X, και λιγότερα τα Model 3 και Y. Εκεί μάλιστα πολλοί ιδιοκτήτες Tesla εικάζουν ότι είναι το πρόβλημα. Συγκεκριμένα υποστηρίζουν ότι η έκδοση 12.3 του FSD εξελίχθηκε κυρίως με δεδομένα που πάρθηκαν από τα μοντέλα Model 3 και Y, κάτι που υποδηλώνει και το σημείωμα της ίδιας της Tesla για την έκδοση. Αυτό με τη σειρά του θα μπορούσε να σημαίνει ότι το FSD απλώς λειτουργεί χειρότερα με τα μεγαλύτερα premium μοντέλα X και S. Ωστόσο, μένει να αποδειχθεί αν αυτό είναι πράγματι αλήθεια.

## Η Tesla ως συνήθως δεν έχει πάρει θέση

Η Tesla κρατάει σιγή ιχθύος μέχρι στιγμής για το θέμα, θέτοντας όπως φαίνεται τους ιδιοκτήτες των οχημάτων της αλλά και τους πεζούς σε άμεσο κίνδυνο. Βέβαια αν τα παράπονα και οι αναφορές συνεχίσουν να αυξάνονται, δεν θα είναι απίθανο να δούμε την αμερικάνικη εταιρεία να βγάζει μια νέα, ενημερωμένη, έκδοση. Πάντως σε κάθε περίπτωση, το νόημα ενός αυτόματου πιλότου είναι να μην πέφτει στα πεζοδρόμια. ❖

## Δεν μπορεί να υπολογίσει σωστά όταν στρίβει και πέφτει στα κράσπεδα των πεζοδρομίων

Αν και οι πρώτες εντυπώσεις ήταν θετικές, πληθαίνουν οι ιδιοκτήτες που αναφέρουν ότι ο αυτόματος πιλότος τους «οδηγεί» πάνω σε κράσπεδα πεζοδρομίου, με αποτέλεσμα να καταστρέφονται οι ζάντες και τα ελαστικά του. Μεταξύ άλλων, χρήστης της δημοφιλής πλατφόρμας Reddit, αναφέρει ότι με το νέο λογισμικό σε συγκεκριμένο σημείο πρέπει να στρίβει αυτός το αυτοκίνητο γιατί αλλιώς πηγαίνει με ταχύτητα κατευθείαν προς το πεζοδρόμιο. Αρνητικά σχόλια δημοσιεύτηκαν και στην πλατφόρμα X (πρώην Twitter), που ανήκει στον ιδρυτή της Tesla. Εκεί ένας ιδιοκτήτης έγραψε: «Στην πρώτη μου βόλτα με το FSD 12.3 όλα ήταν τέλεια μέχρι που δεν ήταν. Έστριψα αριστερά σε ένα πράσινο φανάρι και το όχημα έκοψε πάρα πολύ. Χτύπησε πολύ δυνατά στο κράσπεδο και κατέστρεψε το πίσω ελαστικό από την πλευρά του οδηγού. Συνειδητοποίησα πολύ αργά τι συνέβαινε. Να προσέχετε εκεί έξω, άνθρωποι!». Αντίστοιχη

# Εκλείπει η ρεζέρβα από τα καινούργια αυτοκίνητα, γιατί;



Φαίνεται ότι η ύπαρξη ρεζέρβας στα νέα αυτοκίνητα έχει αρχίσει να γίνεται είδος πολυτελείας, αφού όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες, αποφεύγουν να τοποθετηθούν τον πέμπτο βοηθητικό τροχό στα μοντέλα τους και προτιμούν Run Flat ελαστικά ή kit επισκευής. Οι περισσότερες εταιρίες την θεωρούν λιγότερη απαραίτητη και υποστηρίζουν ότι η απουσία της έχει πιο πολλά πλεονεκτήματα από όσο μειονεκτήματα.

**Μόλις στο 14% των αυτοκινήτων θα σκάσει στο πλαστικό μέσα σε οκτώ χρόνια**

Τα αποτελέσματα διάφορων ερευνών γύρω από τα σκασμένα ελαστικά δείχνουν

ότι μόλις το 14% των οδηγών θα μείνουν από λάστιχο μέσα σε μια οκταετία και σε λιγότερο από το 5% θα τους τύχει δύο φορές. Βέβαια δεν αναφέρουν τι θα γίνει αν σκιστεί το ελαστικό σου στις 2 το βράδυ σε έρημο δρόμο.

## Λιγότερο από 13% των οδηγών θα κατεβεί να αλλάξει τη ρόδα

Οι ίδιες έρευνες αναφέρουν ότι μόλις το 13% των οδηγών θα κατέβει να αλλάξει το σκασμένο ελαστικό, με το 66% να καλεί οδική βοήθεια και το 21% κάποιο γνωστό ή φίλο. Μάλιστα οι εταιρίες υποστηρίζουν ότι η ύπαρξη της ρεζέρβα είναι πιο πολύ για ψυχολογικούς λόγους παρά για χρηστικούς.

## Κερδίζει χρήματα η εταιρία από την αφαίρεση της ρεζέρβας

Το πιο βασικό όφελος της εταιρίας είναι ότι κερδίζει χρήματα από την αφαίρεση της ρεζέρβας και των εργαλείων (γρούλο-κλειδί). Υπολογίζεται ότι εξοικονομούν περίπου 100 ευρώ ανά αυτοκίνητο, ποσό καθόλου αμελητέο όταν μιλάμε για χιλιάδες αντίτυπα. Ταυτόχρονα μειώνεται το βάρος του αυτοκινήτου και οι αυτοκινητοβιομηχανίες μπορούν να επιτύχουν καλύτερες



τιμές κατανάλωσης και εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

## Μία ρεζέρβα στο πάτωμα του πορτμπαγκάζ κλέβει τουλάχιστον 60 λίτρα χώρου αποσκευών

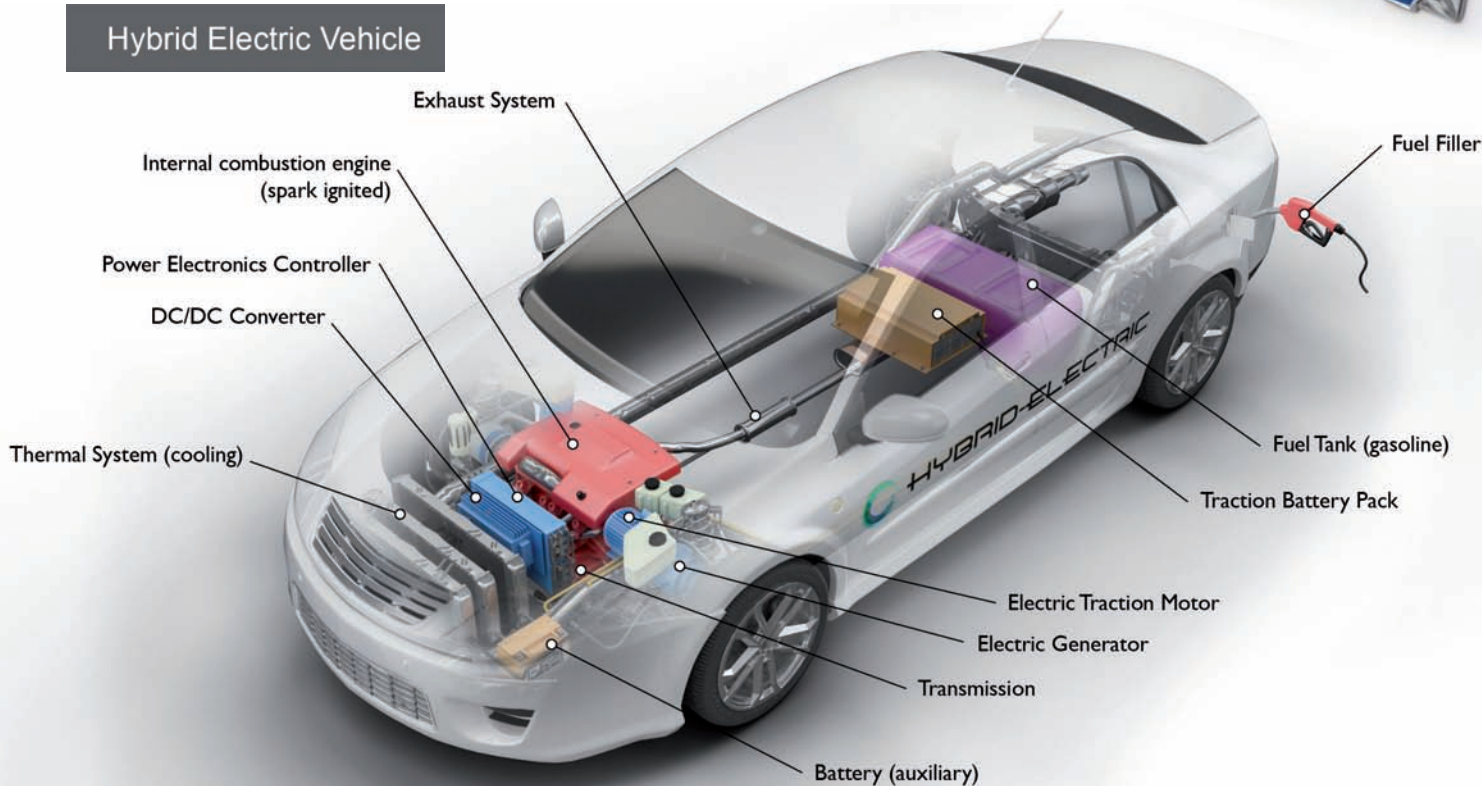
Η αφαίρεση της ρεζέρβας επιτρέπει να αυξηθεί η χωρητικότητα του πορτμπαγκάζ κατά 60 λίτρα σε μια εποχή όπου το κάθε λίτρο είναι χρυσάφι, ειδικά για τις μπαταρίες των υβριδικών και των ηλεκτρικών μοντέλων. Οι έρευνες από τη μια, το κόστος και η χρησιμότητα από την άλλη έκαναν τις εταιρίες να βάλουν τη ρεζέρβα στη λίστα του προαιρετικού εξοπλισμού με το ανάλογο κόστος βεβαίως, αδιαφορώντας τις περισσότερες φορές αν πρόκειται για ένα αυτοκίνητο πόλης ή SUV που μπαίνει χώμα. ❖



# Πώς τα υβριδικά «καίνε» 3-4 λίτρα βενζίνης μέσα στην πόλη;



Hybrid Electric Vehicle



Τα υβριδικά στην πόλη είναι τα diesel στο ταξίδι. Η μεγάλη οικονομία καυσίμου μέσα στην πόλη είναι το βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των υβριδικών αυτοκινήτων. Με το συνεχές σταμάτα - ξεκίνα, «σαρώνουν» με την οικονομία τους, έχουν κατανάλωση ακόμη και κάτω από 4 λίτρα, σου γλιτώνουν πολλά χρήματα τον χρόνο από καύσιμα.

**Κ**άθε μάρκα λανσάρει το δικό της full υβριδικό σύστημα, σε όλες όμως η τεχνολογία είναι κοινής φιλοσοφίας, υπάρχουν δηλαδή ένας βασικός βενζινοκινητήρας, ένας δεύτερος ηλεκτροκινητήρας (ή και περισσότεροι) και μία μικρή μπαταρία ιόντων λιθίου. Η διαφορά στην κατανάλωση γίνεται από το δεύτερο ηλεκτρικό μοτέρ. Έχοντας μία σεβαστή ιππο-

δύναμη και χάρη στην (απευθείας) σύνδεσή του με τους κινητήριους τροχούς, ο ηλεκτροκινητήρας μπορεί να κινήσει το όχημα σε χαμηλές ταχύτητες κίνησης. Σαν αυτές που συναντάς στην κίνηση της πόλης, με τα συνεχόμενα σταμάτα - ξεκίνα. Τότε το full υβριδικό πηγαίνει ηλεκτρικά, τότε είναι που πετυχαίνεις μηδενική κατανάλωση καυσίμου.





## Δεν είναι Plug-in hybrid - Πάνε ηλεκτρικά για 3-4 χλμ.

Με χωρητικότητα κάτω από 1 kWh, η μπαταρία από την οποία παίρνει ενέργεια ένα full υβριδικό αυτοκίνητο μικρή. Επομένως η συνολική απόσταση ηλεκτροκίνησης είναι περιορισμένη και δεν ξεπερνά τα 3-4 χιλιόμετρα (σ.σ. στα Plug-in hybrid είναι μεγαλύτερη η μπαταρία, το ίδιο και η αυτονομία). Και πάλι, όμως, το μικρό range ενός full hybrid μοντέλου φτάνει για τις βασικές καθημερινές απαιτήσεις. Οι εκκινήσεις στα φανάρια, το παρκάρισμα και ξεπαρκάρισμα γίνονται ηλεκτρικά. Μόλις αφήσεις το πόδι από το γκάζι τότε αμέσως ο θερμικός κινητήρας σβήνει και το σύστημα γυρίζει σε ηλεκτρική λειτουργία μέχρι ο οδηγός να ξαναπατήσει το γκάζι. Και σε όλα τα παραπάνω υπολογίστε πως το 75% των ετήσιων μετακινήσεών μας γίνεται εντός αστικού ιστού.

## Υπάρχει επιλογή «B» στο κιβώτιο, με την οποία το αμάξι κάνει μόνο του ανάκτηση

Τα υβριδικά αυτοκίνητα έχουν αυτόματο κιβώτιο. Στα κλασικά αυτόματα των οχημάτων βενζίνης ή ήπια υβριδικής τεχνολογίας υπάρχουν οι εξής επιλογές: N για νεκρά ή neutral, R για όπισθεν, D για οδήγηση, P για το παρκάρισμα. Στα υβριδικά, πάλι, υπάρχει και μία έξτρα επιλογή, το «B». Το γράμμα «B» δηλώνει την μπαταρία των υβριδικών (Battery) και βοηθά περισσότερο στις κατηφόρες. Ουσιαστικά έχουμε να κάνουμε με διαδικασία προσομοίωσης του φρεναρίσματος με τον κινητήρα. Για αυτό και σε μια κατηφόρα αν αφήσεις το γκάζι θα έχεις πιο έντονη ανάκτηση από ότι στην τυπική θέση «D».

Προσοχή! Η ανάκτηση ενέργειας και η φόρτιση των μπαταριών είναι πιο αποδοτική με τα φρένα και την ήπια κύλιση χωρίς γκάζι από ό,τι μόνο με το «B». Επίσης, όταν το υβριδικό σταματά σε φανάρι ή σε σήμα STOP πιθανώς να αργήσει λίγο να σβήσει τον βενζινοκινητήρα. Αν την ώρα που φρενάρουμε προς το φανάρι γυρίσουμε τον επιλογέα στο «B» και κατόπιν –με το όχημα ακίνητο και πατημένο το ποδόφρενο- ξαναβάλουμε «D» τότε ο κινητήρας αντιλαμβάνεται ότι πρέπει να σβήσει.

## Εκτός πόλης, πάνε ηλεκτρικά μέχρι τα 130 χλμ./ώρα

Και τι συμβαίνει όταν πάω να κάνω μία προσπέραση ή όταν βρω ανοιχτό τον Κηφισό; Τα full υβριδικά αυτοκίνητα μπορούν να υποστηρίξουν την ηλεκτροκίνηση μέχρι μία συγκεκριμένη ταχύτητα. Στο Toyota Yaris αυτό συμβαίνει μέχρι τα 130 χλμ./ώρα, στο Honda HR-V e:HEV μέχρι τα 120 χλμ./ώρα. Αρα, όταν πατήσεις λίγο παραπάνω το γκάζι δεν σημαίνει απαραίτητα ότι θα ανέβει πολύ η κατανάλωση. Εξάλλου, στα υβριδικά στη σβέλτη επιτάχυνση μπορείς να «καις» λιγότερο. Σε μία εκκίνηση από στάση συμφέρει περισσότερο να επιταχύνεις σβέλτα (όχι όμως βίαια και με το πεντάλ στο πάτωμα) έως τα 45-50 χλμ./ώρα. Μετά αφήνεις το γκάζι και μαζί το όχημα να κυλήσει με τη ώθηση που έχει ήδη αναπτύξει. Έτσι μπορεί να είναι πιο αποδοτική από την ομαλή και σταθερή επιτάχυνση. Εκτός αυτού, αφήνοντας στιγμιαία το γκάζι μετά την επιτάχυνση αφήνεις το όχημα να περάσει στην ηλεκτρική λειτουργία. Ο οδηγός πρέπει στη συνέχεια να είναι ευγενικός στο εκ νέου πάτημα του γκαζιού ώστε να μη διαταράξει την παροχή αποκλειστικά ηλεκτρικής ενέργειας για την κίνηση του οχήματος. ❖

# Test διαρκείας 100.000 χλμ.: Alfa Romeo Stelvio

Η AutoBild παρέλαβε στις 16 Νοεμβρίου του 2021 από το Arese, μια κωμόπολη 20 χιλιόμετρα βορειοδυτικά του Μιλάνου, την Alfa Romeo Stelvio, για test διαρκείας 100.000 χλμ. Ας δούμε τι αναφέρουν για την εμπειρία τους μαζί της, αλλά και τα αποτελέσματα του ελέγχου της DEKRA.



**Ε**φοδιασμένη με το 2,2 λίτρων diesel κινητήρα των 210 ίππων, στην έκδοση Veloce, βαμμένη σε απόχρωση Blu Anodizzato κι έχοντας εσωτερικά δέρματα Veloce Marrone, μας κέρδισε με την πρώτη ματιά. Όμως όπως σε κάθε σχέση, κι ειδικά με άτομα ιδιαίτερου ταπεραμέντου όπως το ιταλικό SUV, οι τριβές δεν άργησαν να εμφανιστούν και μετά από 100.000 χλμ., μας έδωσε το δικαίωμα να την δούμε με άλλο μάτι.

**Παρουσίασε φθορές στα μέταλλα του στροφάλου και σκουριές στο σασί...**

Κατά την αποσυναρμολόγηση, οι άνθρωποι της DEKRA βρήκαν σκουριά στις κεντρικές δοκούς που τρέχουν κάτω από το αμάξωμα

και οι βίδες που βρίσκονταν στα μαρσπίε είχαν αρχίσει να σαπίζουν, ενώ υπήρχαν και σημάδια υγρασία. Επίσης βρήκαν φθαρμένα μέταλλα στο στρόφαλο κι εναποθέσεις άνθρακα στις βαλβίδες εισαγωγής.

**Η Alfa Romeo απάντησε ότι δεν αποτελούν πρόβλημα, όμως η DEKRA έδωσε -8 στη μακροχρόνια ποιότητα**

Εννοείται ότι τα προβλήματα που αποκαλύφθηκαν κατά την αποσυναρμολόγηση, κοινοποιήθηκαν στα κεντρικά της Alfa Romeo, όπου έκανε 4 εβδομάδες για να μας απαντήσει. Συγκεκριμένα για τις σκουριές ανέφερε ότι δεν επηρεάζουν τη δομική συνοχή του αυτοκινήτου και αφού



έτριψαν και ανέλυσαν το υλικό, διαπίστωσαν ότι πρόκειται για επιφανειακή διάβρωση. Την συγκεκριμένη απάντηση μπορεί να την δεχτήκαμε, αλλά παρόλο αυτά δεν είναι ωραία εικόνα, αφού ακόμα κι οι κεφαλές των βιδών Torx στη δαγκάνα των φρένων είχαν γίνει καφέ. Για τα μέταλλα απάντησε ότι η συγκεκριμένη φθορά είναι εντός των προβλεπόμενων ορίων, ενώ δικαιολογήθηκε για τις εναποθέσεις άνθρακα στις βαλβίδες εισαγωγής, λέγοντας ότι δεν αποτελούν πρόβλημα από τη στιγμή που συντηρείτε και λειτουργεί σωστά η βαλβίδα EGR (βοηθάει στη μείωση της θερμοκρασίας στον θάλαμο καύσης με απώτερο σκοπό την μείωση των οξειδίων του αζώτου Nox). Μπορεί η Alfa Romeo να τα βρήκε όλα εντός των ορίων, αλλά στη μακροχρόνια ποιότητα οι άνθρωποι της DEKRA έδωσαν -8 βαθμούς, προβληματίζοντας για την αντοχή της στο χρόνο.

## Το εσωτερικό της διατηρήθηκε σαν καινούριο μετά από 3 χρόνια, πράγμα θετικό

Πάντως το εσωτερικό μετά από 100.000 χλμ. φαινόταν σαν καινούργιο, με την αίσθηση του δέρματος (ίσως το καλύτερο που έχουμε κάσει σε μοντέλα κάτω των

80.000 ευρώ) να παραμένει τόσο φρέσκια και λεία όπως όταν είχαμε πρωτοπαράλαβει το μοντέλο από την Ιταλία. Τα παραπάνω επιβεβαιώνει και ο μηχανικός της DEKRA, Marcus Constantin, ο οποίος κατά τη διάρκεια της αποσυναρμολόγησης ανέφερε: «Τα υλικά δεν παρουσιάζουν σχεδόν καμία φθορά, ειδικά τα μασίφ αλουμίνια paddles του τιμονιού κάνουν εξαιρετική εντύπωση από θέμα ποιότητας».

## Προβληματικό και το infotainment, που όμως διορθώθηκε στο τελευταίο facelift

Βέβαια αξίζει να σημειωθεί ότι κάποια προβληματικά σημεία του μοντέλου είχαν αρχίσει να εμφανίζονται κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Συγκεκριμένα ο περιστροφικός διακόπτης στην κεντρική κονσόλα (που θυμίζει κάτι από BMW) είχε το δικό του μοναδικό τρόπο λειτουργίας και σε συνδυασμό με τον φωνητικό έλεγχο που μπορούσε να σε τρελάνει δεν έκανε πάντα εύκολο το χειρισμό.

Γενικά το σύστημα infotainment με την πολύ μικρή οθόνη έμοιαζε «απαρχαιωμένο», πολύ μπερδεμένο και δεν «υπάκουγε» πάντα στον οδηγό. Βέβαια αυτό δεν το



διαπιστώσαμε μόνο εμείς, αλλά και η Alfa Romeo, γι αυτό πέτυχε προχώρησε σε αναβάθμιση του συστήματος πολυμέσων, τόσο στην Stelvio, όσο και στην Giulia, με τη βελτίωση να είναι αισθητή.

## Λογική σε κατανάλωση καυσίμου, αήλιά όχι και σε AdBlue

Μπορεί η αυξημένη χροιά του diesel κινητήρα να μην επιτρέπει στον οδηγό να νιώσει ότι βρίσκεται σε μια πραγματική Alfa, παρά τα εξαιρετικά μασίφ αλουμινένια paddles στο τιμόνι του ραφιναρισμένου αυτόματου κιβωτίου ταχυτήτων οκτώ σχέσεων και την καλή οδική συμπεριφορά, αλλά προσφέρει οικονομία στην κατανάλωση, ακόμα και όταν το αυτοκίνητο κινείται πιο σβέλτα. Συγκεκριμένα το ιταλικό SUV έκαψε συνολικά 7.904 λτ. πετρελαίου σε 101.243 χλμ. ή αλλιώς 7,8 λτ./100 χλμ., ενώ σε συνθήκες χαλαρού ταξιδιού έπεφτε και κάτω από 7.

Βέβαια η κατάσταση ήταν αντιστρόφως ανάλογη στην περίπτωση του AdBlue, του υγρού διαλύματος που σε συνδυασμό με την καταλυτική τεχνολογία SCR μετατρέπει ένα πολύ μεγάλο ποσοστό (αγγίζει το 85%) του οξειδίων του αζώτου (NOx) σε υδρατμούς και αβλαβές άζωτο. Συγκεκριμένα ήθελε 2,84 λτ. ανά 1.000 χλμ. ή

14 λίτρα κάθε 5.000 χιλιόμετρα, ένα αρκετά μεγάλο νούμερο σε σύγκριση με ότι έχουμε δει στα μέχρι τώρα τεστ αντοχής. Οι φίλοι της εταιρείας προσπάθησαν να δικαιολογήσουν την Stelvio, αναφέροντας ότι σημαντικό ρόλο στην κατανάλωση του AdBlue παίζει το βάρος του αυτοκινήτου και ο τρόπος οδήγησης. Ναι, ισχύει ότι με την Alfa Romeo πατούσαμε το γκάζι πιο βαθιά, αλλά και πάλι τα 284 λίτρα είναι πολλά όταν π.χ. το Audi A6 Avant 2.0 TDI θέλησε μόνο 129 λίτρα σε 114.000 χιλιόμετρα. Μας πείραξε; Όχι τόσο πολύ αφού ξέρουμε ότι είναι για το καλό του περιβάλλοντος, αλλά σίγουρα δεν πέρασε απαρατήρητο.

## Συμπέρασμα:

Μπορεί η Alfa Romeo Stelvio να μην μας απασχόλησε με βλάβες, απρογραμματίστες επισκέψεις στο συνεργείο ή θέματα στην οδήγηση κατά τη διάρκεια του test αντοχής, αλλά στην αποσυναρμολόγησή μας τα χάλασε με τα προβλήματα που εμφανίστηκαν, ακόμα κι αν η εταιρία επιμένει ότι δεν είναι σημαντικά. Σίγουρα το μοντέλο μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα από τα πιο ολοκληρωμένα της κατηγορίας, αλλά αν θέλει να χτυπήσει κορυφή πρέπει να βελτιώσει αρκετές λεπτομέρειες. ❖

ασφαλώς...

Mr. ΚΤΕΟ®



10300

www.mrkteo.gr

ασφαλώς...

...πάντα  
κοντά σας!



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

### 1. ΡΕΝΤΗΣ

Μπιχάκη 30

(κεντρική πλατεία Ρέντη)



### 2. ΧΑΪΔΑΡΙ

Λ. Αθηνών 282

(800 μ. από Παλατάκι)



### 3. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ

Λ. Δημοκρατίας 322

(500 μ. από ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗ)



### 4. ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ

18ο χλμ. Εθν. οδού

Αθηνών-Κορίνθου

(Γέφυρα Ασπροπύργου)



### 5. ΜΟΣΧΑΤΟ

Πειραιώς 31

(πλησίον λαχαναγοράς)



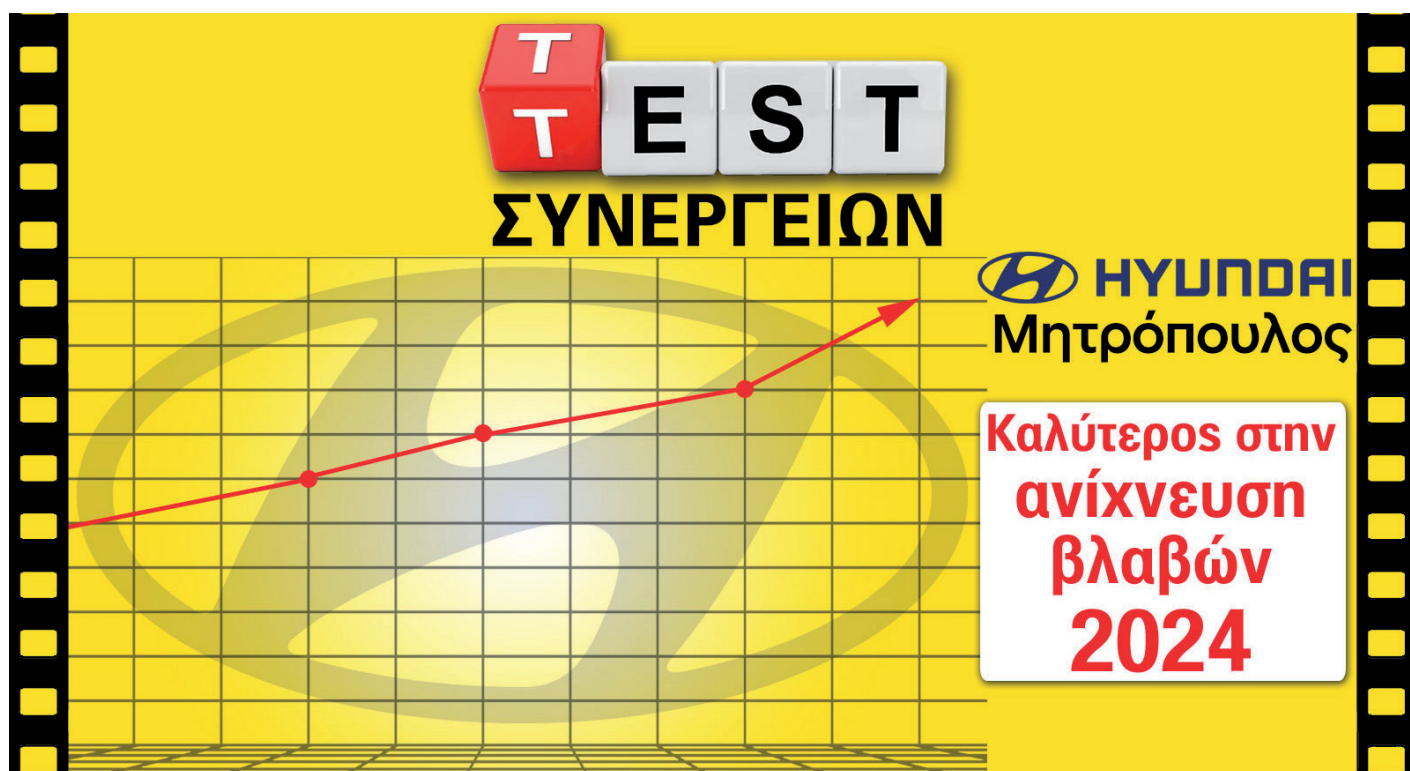
### 6. ΠΥΛΑΙΑ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗ

Αντώνη Τρίτση 4

(Γήπεδο μπάσκετ ΠΑΟΚ)



# Test συνεργείων-Ανίχνευση βλαβών 2024: 1<sup>η</sup> θέση για την Hyundai Μητρόπουλος με 72%



Συνεχίζουμε τον 2ο κύκλο μυστικών test συνεργείων στα εξουσιοδοτημένα συνεργεία της χώρας και όπως είχαμε κάνει και πέρσι, βλέπουμε ποιο εξουσιοδοτημένο συνεργείο τα πήγε καλύτερα από όλους.

**A**υτή την φορά επισκεφτήκαμε το εξουσιοδοτημένο συνεργείο της Hyundai Μητρόπουλος Α.Ε.. Μέχρι τώρα έχουμε πραγματοποιήσει 7 συνολικά μυστικά test συνεργείων, και όπως σας αναφέραμε και σε προηγούμενο άρθρο, η βελτίωση είναι εμφανής. Συγκεκριμένα, επισκεφτήκαμε εξουσιοδοτημένα της Toyota, Peugeot, Citroen,

Fiat, Renault και 2 φορές σε Hyundai. Όλες αξιολογήθηκαν με υψηλότερες βαθμολογίες από την περσινή χρονιά στην εύρεση βλαβών, με τα ποσοστά επιτυχίας τους να είναι ανάμεσα σε 61% έως και 72%.

Την καλύτερη επίδοση στην εύρεση βλαβών είχε η Hyundai Μητρόπουλος με 72%. Αξίζει να πούμε ότι 7 μήνες πριν η

Hyundai Μητρόπουλος είχε ζητήσει η ίδια να αξιολογηθεί, στις μυστικές δοκιμές μας, για να δούμε την διαφορά. Και πράγματι τα πήγε πολύ καλά.

Εδώ να θυμίσουμε πως κάθε επίσκεψη σε συνεργείο γίνεται πάντα με αυτοκίνητα αναγνωστών, όπου μπροστά τους δημιουργούμε κάποιες «βλάβες» με τη διαδικασία να βιντεοσκοπείται. Οι βλάβες είναι ίδιες για όλα τα αυτοκίνητα και είναι μέσα στους ελέγχους που υπόσχονται να κάνουν σε ένα service τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία. Έπειτα, επισκεπτόμαστε το εξουσιοδοτημένο συνεργείο (πάντα μαζί με τον ιδιοκτήτη) και αξιολογούμε την ανίχνευση βλαβών από το εκάστοτε συνεργείο.

## Η Hyundai Μητρόπουλος ήταν και 80 ευρώ φθηνότερη από την Βελμάρ

Ένα ακόμα στοιχείο που μας έκανε εντύπωση, ήταν η χρέωση του service που έκανε η Hyundai Μητρόπουλος. Συγκεκριμένα, πληρώσαμε 250 ευρώ για αλλαγή λαδιών και φίλτρων, ενώ για τις ίδιες ακριβώς υπηρεσίες στην Βελμάρ (την αλυσίδα εξουσιοδοτημένων που ανήκει στον Όμιλο Βασιλάκη που έχει και την αντιπροσωπεία της Hyundai στην Ελλάδα) πληρώσαμε 330 ευρώ. Και στις δύο επισκέψεις μας, χρησιμοποιήσαμε δύο i20 αναγνωστών μας.

Εδώ να τονίσουμε πως στο service έχουν αντικατασταθεί τα ίδια πράγματα (μικρό service: λάδια-φίλτρα) με μια διαφορά. Αξίζει να σημειώσουμε ότι στην Βελμάρ μας χρέωσαν για μικρο-συμπληρώματα (π.χ. νερό στο ψυγείο), κάτι που δεν έχει συμβεί ποτέ έως τώρα, στα 75+

Μάρκα	Εύρεση Βλαβών
Hyundai Μητρόπουλος	72%
Citroen	71%
Hyundai Βελμαρ	71%
Toyota	68%
Peugeot	68%
Fiat	68%
Renault	61%

\*Η βαθμολογία στις ισοβαθμίες κατατάσσεται με κριτήριο τον ποιοτικό έλεγχο.

test συνεργείων που έχουμε πραγματοποιήσει έως τώρα.

## Στον ποιοτικό έλεγχο, καλύτερη φέτος η Citroen που έπιασε 100%

Στα 75+ μυστικά test συνεργείων που έχουμε πραγματοποιήσει μέχρι και σήμερα, είναι μόλις η 2η φορά που κάποιος πιάνει το 100% της βαθμολογίας ποιοτικού ελέγχου (η 1η ήταν της Mercedes στην Θεσσαλονίκη). Αυτό το πέτυχε φέτος εξουσιοδοτημένο συνεργείο της Citroen που επισκεφτήκαμε πρόσφατα.

Εδώ να θυμίσουμε πως, στα κριτήρια αξιολόγησης ποιοτικού ελέγχου, βαθμολογούμε αν το εξουσιοδοτημένο συνεργείο μας παραδίδει πιστοποιητικό ελέγχου και αναφοράς προβλημάτων με κοστολόγηση, αν πραγματοποιούν test drive με το αυτοκίνητο, και πόσο εύκολα καταφέραμε να κλείσουμε ραντεβού για service. Επίσης, βαθμολογούμε αν υπήρχε χώρος αναμονής, αν επικοινωνήσαν μαζί μας μετά το service για να μάθουν αν μείναμε ευχαριστημένοι και πόσο χρόνο αφιέρωσε ο μηχανικός για να μας εξηγήσει την κατάσταση του αυτοκινήτου μας και ότι άλλη ταλαιπωρία ή ευχάριστη έκπληξη, προκύψει. ❖

## ■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ

Peugeot 3008 1,2 Puretech 130 ps EAT8 vs Volvo XC 40 T2

# Συγκρίνουμε το Peugeot 3008 1,2 Puretech 130 PS EAT8 με το Volvo XC 40 T2



Συγκρίνουμε τις βασικές αυτόματες εκδόσεις βενζίνης του Peugeot 3008 και του Volvo XC40 σε 11 κρίσιμους τομείς. Μπορεί το 3008 να κερδίσει το XC 40;

**Τ**ο Peugeot 3008 ήταν το μοντέλο που σηματοδότησε την στροφή της γαλλικής φίρμας σε πιο premium μονοπάτια. Εντυπωσιακό σε design, προσεγγμένο σε ποιότητα και φορτωμένο με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας – ειδικά στην τρέχουσα ανανεωμένη του έκδοση- το 3008 κατάφερε να κερδίσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς των οικογενειακών SUV. Στην βάση των κινητή-

ρων του υπάρχει ο 1,2 turbo 3κύλινδρος Puretech κινητήρας, που αποδίδει 130 άλογα με 230 Nm ροπής στις 1.750 σ.αλ. και συνδυάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων ή αυτόματο 8 σχέσεων.

Από την άλλη, το XC 40 προβάλλεται από την Volvo, που πλέον ελέγχεται από την κινέζικη Geely, ως μια premium πρόταση στα οικογενειακά SUV. Πλέον ο 3κύλινδρος 1,5 turbo κινητήρας του αποδίδει 129 άλο-



## ■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ

### Peugeot 3008 1,2 Puretech 130 ps EAT8 vs Volvo XC 40 T2

γα με 245 Nm ροπής στις 1.500 σ.α.λ. Η βασική έκδοση του XC 40 δεν φέρει ήπια υβριδική τεχνολογία και συνεργάζεται μόνο με αυτόματο κιβώτιο. Οι τεχνικές και όχι

μόνο προδιαγραφές των δύο μοντέλων είναι παραπλήσιες και έτσι βάλαμε αντιμέτωπα λοιπόν τα δύο οικογενειακά SUV για να δούμε ποιο είναι καλύτερο. Για να το δια-

## Με μια ματιά οι 11 τομείς σύγκρισης

Τα 11 βήματα - As αναλύσουμε τις διαφορές των δύο μοντέλων:			Νικητής
1	Τιμή	40.563 ευρώ κοστίζει το Volvo XC40 T2 και 35.900 ευρώ το αυτόματο Peugeot 3008 1,2 turbo συγκρίνοντας τις βασικές εκδόσεις Core και Active Plus αντίστοιχα. Το Peugeot 3008 είναι 4.663 ευρώ φθηνότερο!	"3008 1-0"
2	Προσπέραση (60-100 χλμ/ώρα)	Παρότι έχουν ουσιαστικά την ίδια ονομαστική ισχύ, το ελαφρύτερο Peugeot 3008, που έχει και 8 σχέσεις στο κιβώτιο, προσπερνάει πιο γρήγορα και έχει καλύτερες επιταχύνσεις.	"3008 2-0"
3	Κατανάλωση	Το 3008 έχει μέση κατανάλωση 7,5 λτ./100 χλμ., ενώ το βαρύτερο και με περισσότερα κυβικά στον κινητήρα του XC 40 γυροφέρνει τα 8,5 λτ./100 χλμ. Η διαφορά του 1 λτ./100 χλμ. υπέρ του 3008 δεν είναι αμελητέα ειδικά σε βάθος χρόνου.	"3008 3-0"
4	Χώρος για τα γόνατα	Παρά το μικρότερο μεταξόνιο, το Peugeot 3008 εκμεταλλεύεται καλύτερα τον εσωτερικό του χώρο προσφέροντας 1,3 πόντο περισσότερο «αέρα» για τα γόνατα.	"3008 4-0"
5	Χώρος αποσκευών	Το Peugeot 3008 έχει 520 λίτρα πορτ μπαγκάζ. Το Volvo XC 40 έχει 452 λίτρα πορτ-μπαγκάζ. Το πορτ μπαγκάζ του 3008 είναι 68 λίτρα μεγαλύτερο.	"3008 5-0"
6	Θόρυβος	Οι μετρήσεις μας με ειδικό όργανο έδειξαν πως το ταξίδι με το Peugeot 3008 είναι πιο ήσυχο από ότι με το Volvo XC40.	"3008 6-0"
7	Φρένα	Το «βασικό» XC40 «κοκαλώνει» από τα 100 χλμ./ώρα σε 35,1 μέτρα, ενώ το 3008 για την ίδια διαδικασία χρειάζεται 1,6 μ. παραπάνω (36,7 μέτρα).	"XC40 6-1"
8	Εξοπλισμός άνεσης	Ζάντες αλουμινίου, 2ζωνικός αυτόματος κλιματισμός, σύστημα πολυμέσων με οθόνη αφής, συνδεδεμένες υπηρεσίες, αισθητήρες βροχής και των LED φώτων, cruise control και ηλεκτρικές ευκολίες συναντάμε και στα δύο μοντέλα. Το XC40 έχει 18άρες ζάντες, ηλεκτρική πίσω πόρτα, ασύρματη φόρτιση κινητού, keyless είσοδο με άνοιγμα πορτ μπαγκάζ χωρίς κέρια και υψηλής απόδοσης ηχοσύστημα. Το 3008 έχει κεντρική οθόνη 10" ( 9 ιντσών στο XC40). Το ακριβότερο XC 40 έχει περισσότερα στοιχεία εξοπλισμού άνεσης.	"XC40 6-2"
9	Εξοπλισμός ασφαλείας	Και τα δύο μοντέλα προσφέρουν πλήρεις σουίτες ασφαλείας με ESP, αυτόματο φρενάρισμα, σύστημα προειδοποίησης αλλαγής και ενεργή διατήρηση λωρίδας, ρυθμιζόμενο περιοριστή ταχύτητας, cruise control κτλ. Το XC 40 διαθέτει σύστημα αποτροπής μετωπικής σύγκρουσης και αερόσακο γονάτων οδηγού, ενώ το 3008 στις ακριβές εκδόσεις προσφέρει σύστημα νυχτερινής όρασης, που εντοπίζει πεζούς και αναβάτες που δεν φωτίζονται στο σκοτάδι, προσφέροντας τη σχετική ειδοποίηση στον οδηγό.	"Ισοπαλία"
10	Απόσταση από το έδαφος	Το Peugeot 3008 απέχει από το έδαφος 21,9 εκατοστά, και το Volvo XC 40 205 χλστ.. Και τα δυο μοντέλα έχουν μεγάλη απόσταση από το έδαφος, πάνω από 20 εκατοστά.	"Ισοπαλία"
11	Εγγύηση	5 χρόνια εγγύηση για τα μηχανικά μέρη προσφέρει τόσο το Peugeot 3008 (με δωρεάν 3ετή επέκταση), όσο και το XC40.	"Ισοπαλία"
<b>Peugeot 3008 – Volvo XC40</b>			<b>6-2</b>

## ■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ

### Peugeot 3008 1,2 Puretech 130 ps EAT8 vs Volvo XC 40 T2

πιστώσουμε ορίσαμε 11 τομείς σύγκρισης στα πιο κρίσιμα ζητήματα, όπως τα κόστη αγοράς και κίνησης, την ασφάλεια (οδηγικά βοηθήματα, φρένα, προσπέραση) αλλά και την άνεση (εξοπλισμός, ευρυχωρία, πορτοπαγκάζ, θόρυβος). Για τη σύγκριση επιλέξαμε την αυτόματη έκδοση του Peugeot 3008 με τον 1,2 turbo κινητήρα, που με βα-

σικό πακέτο εξοπλισμού Active Plus έχει τιμή 35.900 ευρώ.

Το «βασικό» XC40 των 129 ίππων στην έκδοση Core, έχει τιμή πλέον στα 40.563 ευρώ, χωρίς δυνατότητα τετρακίνησης, όπως και το Peugeot 3008 άλλωστε. Ποια θα είναι η έκβαση σε αυτή τη μάχη των 2 ξεχωριστών οικογενειακών SUV;

## As δούμε αναλυτικά τις διαφορές μεταξύ των δύο μοντέλων:



των 4.663 ευρώ αντιστοιχεί σε ένα ποσοστό περίπου 10% της συνολικής τους αξίας. Σημαντική διαφορά τιμής και μάλιστα με παρόμοια επίπεδα εξοπλισμού άνεσης και ασφάλειας.

### Πιο γρήγορο το 3008 (2-0)

Οι βασικές turbo εκδόσεις βενζίνης των δύο μοντέλων αποδίδουν ουσιαστικά το ίδιο: 130 άλογα το 3008 και 129 άλογα το XC 40. Το αυτόματο κιβώτιο του 3008 είναι το EAT8 της γαλλικής φίρμας με μετατροπέα ροπής και 8 σχέσεις, ενώ του XC 40 είναι διπλού συμπλέκτη με 7 σχέσεις. Στην πράξη, το ελαφρύτερο κατά 260 κιλά γαλλικό μοντέλο είναι πιο

Στην βάση των κινητήρων του 3008 υπάρχει ο 1,2 turbo 3κύλινδρος Puretech κινητήρας, που αποδίδει 130 άλογα με 230 Nm ροπής.

### 4 χιλιάρικά φθηνότερο το 3008 (1-0)

Το Peugeot 3008 κερδίζει και μάλιστα με μεγάλη διαφορά, αφού στην έκδοση Active Plus με το αυτόματο κιβώτιο κοστίζει 35.900 ευρώ, με το Volvo XC40 T2 να είναι στα 40.563 ευρώ. Η διαφορά

## ■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ

Peugeot 3008 1,2 Puretech 130 ps EAT8 vs Volvo XC 40 T2



σβέλιο σε όλες τις μετρήσεις μας. Κάνει το 0-100 σε 10,3 δλ. έναντι 11,3 του XC 40, ενώ για τα 60-100 και τα 80-120 χρειάζεται 5,8 και 7,7 δλ. αντίστοιχα. Το XC 40 για τις ίδιες περιπτώσεις ενδιάμεσης επιτάχυνσης απαιτεί 6,5 και 8,8 δλ. αντίστοιχα. Η τελική ταχύτητα είναι 188 χλμ./ώρα για το 3008 και 180 χλμ./ώρα για το «βασικό» XC 40.

### Δίνεις λιγότερα για καύσιμο με το 3008 (3-0)

Να σημειώσουμε πως κανένα από τα δύο μοντέλα δεν διαθέτει στη βασική έκδοση τουλάχιστον κάποια μορφή ηλεκτρισμού. Από εκεί και πέρα το λιγότερο βάρος, αλλά και ο μικρότερος κυβισμός, βοηθούν το 3008 να εμφανίζεται πιο συγκρατημένο στην κατανάλωση βενζίνης με μέση κατανάλωση 7,5 λτ./100 χλμ. Αυτό με τιμή αμόλυβδης στο 1,8 ευρώ/λτ. μεταφράζεται σε 13,5 ευρώ/100 χλμ. Από την άλλη, το XC 40 T2 έχει μέση κατανάλωση 8,3 λτ./100 χλμ. κάτι που σε χρήμα αντιστοιχεί σε περίπου 15 ευρώ / 100 χλμ. Μέσα στην πόλη (όπου κάνουμε το



**Το XC 40 προβάλλεται από την Volvo (που πλέον ελέγχεται από την κινέζικη Geely), ως μια premium πρόταση στα οικογενειακά SUV.**

80% των χιλιομέτρων) η μέση κατανάλωση του 3008 είναι 8,6 λτ./100 χλμ., όταν το XC40 T2 θέλει 8,8 λτ./100 χλμ.. Ουσιαστικά έχουμε ισοπαλία, ωστόσο στο ταξίδι το 3008 είναι πιο οικονομικό αφού με 100 χλμ./ώρα θέλει 5,7 λτ./100 χλμ. και το XC 40 6,3 λτ./100 χλμ..

### Πιο ευρύχωρο και με μεγαλύτερο πορτ-μπαγκάζ το 3008 (5-0)

Το 3008 προσφέρει περισσότερο χώρο για τα γόνατα των πίσω επιβατών και έχει φαρδύτερη καμπίνα από το XC 40. Σαν αποτέλεσμα μπορεί να μεταφέρει 4 ενήλικες με περισσότερη άνεση, ενώ ο χώρος αποσκευών του είναι στα 520 λτ. όταν στο XC 40 είναι στα 452 λτ. Το XC 40 πάντως ►

## ■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ

Peugeot 3008 1,2 Puretech 130 ps EAT8 vs Volvo XC 40 T2



**Το Peugeot 3008 ήταν το μοντέλο που σηματοδότησε την στροφή της γαλλικής φίρμας σε πιο premium μονοπάτια.**

3008. Το Peugeot 3008 έχει πιο premium χαρακτηριστικά στην κύλιση του, αφού εκτός από αεροδυναμικό θόρυβο παράγει και λιγότερο θόρυβο από τις αναρτήσεις του, όταν αυτές περνούν πάνω από κακοτεχνίες.

έχει σάνταρ ηλεκτρικό άνοιγμα της πίσω πόρτας.

### Λιγότερος θόρυβος στην καμπίνα του 3008 (6-0)

Σύμφωνα με τις μετρήσεις μας, στα 120 χλμ./ώρα στην καμπίνα του 3008 εισβάλλουν 68,4 db, όταν με την ίδια ταχύτητα στο XC 40 είδαμε 69,4 db. Ανάλογη διαφορά εντοπίσαμε και στην ταχύτητα των 140 χλμ./ώρα με το ειδικό όργανο να δείχνει 72,1 db στο XC 40 και 71,8 db στο

### Φρενάρει πιο δυνατά το XC 40 (6-1)

Βασισμένο στους μεγάλους του δίσκους (αεριζόμενοι 345 χλστ μπροστά και απλοί 340 χλστ. πίσω) το XC 40, αν και βαρύτερο, «κοκαλώνει» από τα 100 χλμ./ώρα σε 35,1 μέτρα, ενώ το Peugeot 3008 για την ίδια διαδικασία χρειάζεται 1,6 μ. περισσότερο (36,7 μέτρα). Και τα δύο μοντέλα «φορούσαν» ελαστικά 235/55 R18. Το μεν 3008 όμως πατούσε σε Michelin Primacy 4, το δε Volvo XC 40 σε Continental EcoContact 6. ➤

## ■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΑ 11 ΒΗΜΑΤΑ

Peugeot 3008 1,2 Puretech 130 ps EAT8 vs Volvo XC 40 T2



### Περισσότερα και πιο ποιοτικά στοιχεία εξοπλισμού άνεσης το XC 40 (6-2)

Το XC 40 στη βασική τιμή των 40.563 ευρώ προσφέρει παραπάνω στοιχεία εξοπλισμού από το βασικό 3008. Μεταξύ άλλων έχει 18άρες ζάντες, ηλεκτρικό άνοιγμα της πίσω πόρτας, ασύρματη φόρτιση κινητού, keyless είσοδο με άνοιγμα πορτ μπαγκάζ χωρίς χέρια και υψηλής απόδοσης ηχοσύστημα. Βέβαια

Το «βασικό» Volvo XC40 των 129 ίππων στην έκδοση Core, έχει τιμή 40.563 ευρώ, χωρίς δυνατότητα τετρακίνησης.

κοστίζει και 4.663 ευρώ παραπάνω από το βασικό Peugeot 3008 με το αυτόματο κιβώτιο.

### Συμπέρασμα: Κερδίζει με διαφορά το Peugeot 3008

Η αυτόματη έκδοση του «βασικού» Peugeot 3008 επιβεβαιώνει στην πράξη τις premium βλέψεις του μοντέλου κερδίζοντας σχεδόν σε όλους τους κρίσιμους τομείς, την αντίστοιχη έκδοση του Volvo XC 40. Είναι πιο γρήγορο, οικονομικότερο στη χρήση, πιο ευρύχωρο και πιο αθόρυβο, όντας και 4 κιλάρια φθηνότερο. Από την άλλη, το ακριβότερο Volvo XC 40 προσφέρει καλύτερο εξοπλισμό άνεσης και φρενάρει λίγο πιο δυνατά χωρίς αυτά τα χαρακτηριστικά να κάνουν λιγότερο εύκολη την συνολική επικράτηση του Peugeot 3008. ❖

# Mercedes AMG EQE 43 4MATIC SUV: Επιβλητική, ήσυχη και καταιγιστική

Η Mercedes AMG EQE 43 4MATIC SUV είναι ακριβώς αυτό που φανερώνει το όνομα της. Πολυτελής, τεχνολογικά υπερπλούσια, ευρύχωρη και γρήγορη, εντυπωσιακά γρήγορη για τα 2600 κιλά της. Εξάλλου δεν βρίσκεις κάθε μέρα 858 Nm ροπή...



Το αμάξωμα της Mercedes EQE SUV διέπεται από έντονες καμπύλες. Ο συντελεστής οπισθέλκουσας είναι 0,25 cD, ενώ ο μυώδης προφυλακτήρας και τα αιχμηρά φώτα τονίζουν το δυναμισμό του αυτοκινήτου.

## Δοκιμάζουμε τη Mercedes AMG EQE 43 4MATIC SUV

Η AMG έχει ταυτιστεί με καταγιστικές επιδόσεις, δυναμική οδική συμπεριφορά και σκασίματα εξατμίσεων. Τουλάχιστον στα θερμικά μοτέρ, διότι στο νέο κόσμο της ηλεκτροκίνησης είναι ήσυχη, αλλά το ίδιο «δηλητηριώδης» στο ανέβασμα των

χιλιομέτρων. Η Mercedes AMG EQE 43 4MATIC SUV είναι η απτή απόδειξη ότι η τεχνογνωσία των υψηλών επιδόσεων μπορεί να περάσει με άνεση στα ηλεκτρικά μοντέλα χωρίς να χάνει «ψίχουλο» από τη luxury προσέγγιση και τον AMG χαρακτήρα, εκτός βέβαια από την «ορθόδοξη» χροιά του κινητήρα. Βρεθήκαμε πίσω από το τιμόνι του υπερπολυτελούς μοντέλου



Το εσωτερικό της Mercedes EQE 43 AMG SUV είναι ταυτόχρονα πολυτελές και «διαστημικό». Οι κόκκινες ζώνες ασφαλείας είναι σήμα κατατεθέν των AMG μοντέλων.



Τα πίσω φανάρια που ενώνονται από μια φωτιζόμενη λωρίδα, έχουν τη χαρακτηριστική φωτεινή «υπογραφή» της οικογένειας EQ της Mercedes.



Στο κέντρο του ταμπλό δεσπόζει η οθόνη του συστήματος infotainment που έχει διάσταση 17,7 ίντσες.

και είδαμε τι μπορεί να κάνει ο επίσημος βελτιωτικός οίκος της Mercedes με την άφθονη ροπή των ηλεκτροκινητήρων.

## Επιβλητική η Mercedes AMG EQE 43 4MATIC SUV, με έμφαση στην αεροδυναμική

As τα πάρουμε όμως από την αρχή. Η Mercedes AMG EQE 43 4MATIC SUV σε κερδίζει από την πρώτη ματία λόγω των επιβλητικών διαστάσεων της, με το μήκος της να αγγίζει τα 4,86 μέτρα, το πλάτος τα 1,94 μέτρα και το ύψος τα 1,69 μέτρα. Η

σχεδίαση ακολουθεί τη φιλοσοφία των ηλεκτρικών μοντέλων της εταιρείας, με τις καθαρές γραμμές και τις έντονες καμπύλες να επιδρούν θετικά ως προς την αεροδυναμική, και το συντελεστή οπισθέλκουσας να αγγίζει τα 0,25Cd. Το μεγάλο αστέρι και οι κάθετες ασημένιες λεπτομέρειες κλέβουν την παράσταση στην κλειστή μπροστινή μάσκα, ενώ οι αιχμηροί προβολείς και ο μωδάς προφυλακτήρας τονίζουν τη δυναμικότητα του μοντέλου. Στο πίσω μέρος, όπως και στις EQA, EQB και EQC, ξεχωρίζει η φωτιζόμενη λωρίδα που ενώνει τα φανάρια, με τις έως 22 ιντσών ζάντες να ολοκληρώνουν την εικόνα της EQE.





Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων είναι πλήρως προσαρμόσιμος, διαθέτει διαφορετικές επιλογές προβολής και έχει διάσταση 12,3 ίντσες.

## «Διαστημικό» το εσωτερικό με 3 οθόνες από άκρη σε άκρη του ταμπλό

Μπαίνοντας στην καμπίνα και αφού καθίσεις στο δερμάτινο άνετο πολυλειτουργικό κάθισμα με τη σωστή στήριξη σε όλο το σώμα, το πρώτο πράγμα που θα σου τραβήξει το βλέμμα και θα σε απορροφήσει είναι η τεράστια –προαιρετική– Hyperscreen MBUX οθόνη.

Ουσιαστικά πρόκειται για 3 διαφορετικές αλλά ταυτόχρονα ενσωματωμένες οθόνες που πιάνουν όλο το ταμπλό, με την κάθε μια να προσφέρει μοναδικές κι εντυπω-

Από αυτά τα κουμπιά ο οδηγός μπορεί να επιλέξει τη σκληρότητα της ανάρτησης αλλά και το επίπεδο του παραγόμενου ήχου.

σιακές δυνατότητες. Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων, διάστασης 12,3 ιντσών, μπορεί να διαμορφωθεί σύμφωνα με τα θέλω του οδηγού, η κεντρική οθόνη μεγέθους 17,7 ιντσών είναι γρήγορη και εύχρηστη, με το μενού της να είναι σωστά δομημένο κι εύκολα κατανοητό, ενώ η τρίτη οθόνη έχει διάσταση 12,3 ίντσες και είναι υπεύθυνη αποκλειστικά για την ψυχαγωγία του συνοδηγού (παραμένει ανενεργή όταν το κάθισμα είναι άδειο, προβάλλοντας ένα επιλέξιμο από τον οδηγό screensaver).

Όντας μοντέλο με την επιμέλεια της AMG, οι ζώνες ασφαλείας είναι κόκκινες, ενισχύοντας τον sport χαρακτήρα του SUV.



Το γερμανικό SUV διαχειρίζεται πολύ καλά τον όγκο του. Τα διαφορετικά προφίλ οδήγησης μετατρέπουν τον «χαρακτήρα» του από πολυτελή και άνετο σε спорτίφ και δυναμικό.



ταξιδέψουν αρχοντικά 5 ενήλικες επιβάτες. Οι θήκες για μικροαντικείμενα είναι πολλές, με αυτές που βρίσκονται στην κεντρική κονσόλα να είναι ιδιαίτερα ευρύχωρες.

## Η Mercedes AMG EQE 43 4MATIC SUV έχει 476 άλογα και 858 Nm ροπή

Ώθηση στη Mercedes AMG EQE 43 4MATIC SUV δίνουν δύο ηλεκτροκινητήρες, ένας σε κάθε άξονα του αυτοκινήτου. Η συνδυαστική ιπποδύναμη είναι 476 άλογα, ενώ η θηριώδης ροπή φτάνει τα 858 Nm. Υπεύθυνη για την τροφοδοσία των μοτέρ με ενέργεια είναι η μπαταρία χωρητικότητας 90,6 kWh, η οποία σύμφωνα με την εταιρεία έχει αυτονομία 478 χιλιόμετρα σε μικτό κύκλο και 529 χιλιόμετρα αν κινείστε αποκλειστικά στην πόλη.

Αν βέβαια αποφασίσετε να εκμεταλλευτείτε πλήρως τις δυνατότητες του sport

Όπως αναφέραμε παραπάνω, μπορεί η Mercedes AMG EQE 43 4MATIC SUV να μην βγάζει τον ήχο των εξατμίσεων ενός θερμικού μοτέρ, όμως χάρη στο σύστημα AMG Sound Experience ο οδηγός θα απολαύσει στο βύθισμα του γκαζιού ένα τεχνητό ηχητικό κονσέρτο, το οποίο μοιάζει «διαστημικό» και έχει ρυθμιζόμενη σε τρία επίπεδα ακουστική χροιά.

Στον τομέα των χώρων, το επίπεδο πάτωμα και ο μεγάλος «αέρας» για τα κεφάλια και τα γόνατα των πίσω επιβατών σημαίνουν πως στο ηλεκτρικό SUV θα



SUV, η ηλεκτρική εμβέλεια αναμένεται να μειωθεί κατά πολύ, με αντάλλαγμα τις καταγιστικές επιδόσεις, απόρροια της άμεσα διαθέσιμης –και τεράστιας- ροπής των ηλεκτροκινητήρων.

Για να γίνουμε πιο συγκεκριμένοι, τα 100 χλμ/ώρα από στάση έρχονται μέσα σε 4,3 δευτερόλεπτα. Παρά τους 2,6 τόνους που ζυγίζει το πολυτελές όχημα, η επιτάχυνση είναι «βίαιη», ειδικά αν έχετε επιλέξει το πρόγραμμα «Race Start» (ενεργοποιείται στο mode «Sport +» αν κρατάτε πατημένα ταυτόχρονα τα πεντάλ γκαζιού και φρένου) που ουσιαστικά είναι η ονομασία της Mercedes για το Launch Control. Η τελική ταχύτητα είναι 210 χλμ/ώρα.

Αξίζει να αναφέρουμε πως η μπαταρία έχει εγγύηση καλής λειτουργίας που διαρκεί για 10 έτη ή 250.000 χιλιόμετρα και μπορεί να φορτιστεί σε εναλλασσόμενο ρεύμα 11 kW (προαιρετικά 22 kW) και σε συνεχές ρεύμα ισχύος μέχρι και 170 kW.



## Από ήρεμη «κυρία» η EQE 43 SUV μετατρέπεται σε «τέρας» επιδόσεων

Οδηγώντας την Mercedes AMG EQE 43 4MATIC SUV, παρατηρούμε ευθύς εξαρχής πως η ποιότητα κύλισης είναι ιδιαίτερα υψηλή και αντάξια ενός πολυτελούς οχήματος με σήμα το Αστέρι. Η αερανάρτηση «AMG RIDE CONTROL +» είναι ρυθμιζόμενη σε 3 στάδια: Το Comfort παρέχει άνεση στους επιβαίνοντες του SUV και απορροφά εξαιρετικά τις κακοτεχνίες του



οδοστρώματος, ενώ το Sport σκληραίνει λίγο την απόσβεση και χαμηλώνει το όχημα. Η Sport + επιλογή σφίγγει επιπλέον την ανάρτηση, δημιουργώντας ένα αρκετά δυναμικό setup το οποίο όμως δεν γίνεται κουραστικό στην καθημερινότητα. Επιπλέον, μέσω της λειτουργίας «Off Road» που υπάρχει στο σύστημα infotainment, η ανάρτηση μπορεί να ψηλώσει, αυξάνοντας την απόσταση από το έδαφος.

Μέσω του «DYNAMIC SELECT» μπορούν να ενεργοποιηθούν 5 προγράμματα οδήγησης: Comfort, Slippery, Sport, Sport+ και Individual. Το «Comfort» κάνει αυτό που λέει το όνομά του και θέτει την ανάρτηση στην μαλακή ρύθμιση, το «Slippery» χρησιμοποιείται σε δρόμους με υψηλή ολισθηρότητα και μειώνει την απόδοση των κινητήρων στο μισό, το «Sport» σκληραίνει την ανάρτηση και κάνει την απόκριση του γκαζιού πιο άμεση, ενώ το «Sport +» απελευθερώνει το 100% της ισχύος και κάνει την ανάρτηση ακόμα πιο σφικτή. Το τελευταίο

πρόγραμμα, «Individual», παραμετροποιείται πλήρως σύμφωνα με τις προτιμήσεις του οδηγού. Θέλετε ανάρτηση στο «Sport+», κινητήρα με περιορισμό ισχύος και τεχνητό θόρυβο στο 3ο, πιο ισχυρό ακουστικά επίπεδο; Έγινε.

Το σύστημα διεύθυνσης είναι άμεσο και ακριβές, ενώ ταυτόχρονα παρέχει πολύ καλή πληροφόρηση και τα φρένα ισχυρά. Η πλήρης εξατομίκευση του αυτοκινήτου σημαίνει πως η EQE 43 4MATIC SUV έχει διαφορετικά «πρόσωπα» τα οποία αλλάζουν κατά το δοκούν. Μπορεί να μετατραπεί από μια άνετη και ήρεμη «κυρία» σε ένα σπορτίφ SUV με εκρηκτικές επιδόσεις που καταφέρνει να κρύψει μπόλικα από τα 2.600 κιλά του και ταυτόχρονα εμπνέει σιγουριά στον οδηγό να κινηθεί σβέλτα.

Όπως αναφέραμε ήδη, το μήκος του οχήματος είναι 4,86 μέτρα, ενώ το μεταξόνιο είναι 3,03 μέτρα. Παρόλα αυτά, το αυτοκίνητο συγκαλύπτει έντεχνα τις διαστάσεις του, με αρωγό το σύστημα ενε-



γητικής τετραδιεύθυνσης της Mercedes, με το οποίο οι πίσω τροχοί μπορούν να στρίψουν σε γωνία έως και 10 μοίρες, κάνοντας τις μανούβρες στα στενάκια της πόλης «παιχνιδάκι», μιας και ο κύκλος στροφής μειώνεται στα 10,9 μέτρα, αριθμός που είναι αντάξιος ή και μικρότερος από μοντέλα της μικρής κατηγορίας.

Σε αστικές συνθήκες οι πίσω τροχοί στρίβουν σε αντίθετη φορά από τους εμπρόσθιους, αυξάνοντας την ευελιξία της EQE SUV, ενώ σε υψηλότερες ταχύτητες όλοι οι τροχοί στρίβουν με την ίδια φορά, γεγονός που συντελεί στην αυξημένη ευστάθεια του οχήματος. Αν κάτι απαιτεί έναν μικρό χρόνο προσαρμογής, αυτό είναι η διαδικασία του παρκαρίσματος, μιας και η τετραδιεύθυνση κάνει το αυτοκίνητο να «κόβει» περισσότερο από όσο έχουμε συνηθίσει.

Συνοψίζοντας, η Mercedes EQE 43 4MATIC SUV είναι ένα όχημα που δείχνει τι μπορεί να κάνει ο οίκος από το

Affalterbach στη νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης. Η «διαστημική» τεχνολογία, η άνεση και η πολυτέλεια που συνοδεύουν το σήμα της Mercedes συνυπάρχουν αρμονικά με την τερατώδη ισχύ και τις εκρηκτικές επιδόσεις που ακολουθούν το όνομα AMG.

Αυτά βέβαια έρχονται με το ανάλογο τίμημα, το οποίο στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι τα 132.950 ευρώ που θα πρέπει κανείς να αποχωριστεί για να αποκτήσει μια EQE 43 4MATIC SUV. ❖

#### MERCEDES AMG EQE 43 4MATIC SUV

🔌 Κινητήρας (Τύπος)	2 ηλεκτροκινητήρες σταθ. Μαγνήτη
⚡ Καύσιμο	Ρεύμα
⚡ Ισχύς (ίπποι)	476
🌀 Ροπή (Nm)	858
⚙️ κιβώτιο/μετάδοση	Αυτόματο/τετρακίνηση
🛑 Start/Stop	NAI
🕒 0-100 χλμ/ώρα (δλ)	4,3
🏁 Τελική ταχύτητα (χλμ/ώρα)	210
⚡ Κατανάλωση (kw/100χλμ)	23
🕒 Αυτονομία δοκίμης (χλμ)	έως 529
📏 Χώρος αποσκευών (λίτρα)	520
💰 Τιμή από	132.950



Οι τροχοί 19 ιντσών και τα μεγαλύτερα φρένα διαφοροποιούν οπτικά την έκδοση e-boost από την απλή.

Δοκιμάζουμε το CUPRA Born e-Boost των 231 ίππων με την μπαταρία των 62 kWh και το βαθμολογούμε με κριτήρια την πραγματική κατανάλωση, τις επιδόσεις, την ευρυχωρία, τον εξοπλισμό, τις εγγυήσεις και την τιμή και το συγκρίνουμε με το καλύτερο και το χειρότερο αυτοκίνητο της κατηγορίας.

# CUPRA Born: Πόσο καλό είναι με τους 231 ίππους και τη μικρή μπαταρία;

**Τ**ο Born είναι η πρόταση της CUPRA στην κατηγορία των αμιγώς ηλεκτρικών μικρομεσαίων, με τη δυναμική του σχεδίαση και το έντονο ταπεραμέντο να το κάνει να ξεχωρίζει από μακριά. Στην έκδοση e-Boost όπου δοκιμάζουμε, η ιπποδύναμη του αγγίζει τους 231 ίππους κι έρχεται με δυο διαφορετικής χωρητικότητας μπαταρίες, 62 και 82

kWh. Το αυτοκίνητο δοκιμής μας φόραγε τη μικρή, όπου η ωφέλιμη χωρητικότητα αγγίζει τα 58 kWh, κάτι που όπως φαίνεται έχει αντίκτυπο στη συνολική αυτονομία, μιας και δεν ξεπερνάει τα 350 χλμ. σε μεικτές συνθήκες. Η αυξημένη ιπποδύναμη κάνει αισθητή την παρουσία της στο τομέα των επιδόσεων, όπου στέλνει το Born από τα 0 στα 100 χλμ./ώρα σε 6,6 δλ. και



«Μαχητικό» και το πίσω μέρος του Born, με το τονισμένο προφυλακτήρα, τους διαχύτες και τα φωτιστικά σώματα να κλέβουν τις εντυπώσεις.



Η αυτονομία της μικρής μπαταρίας (62kWh) δεν θα ξεπεράσει τα 350 χλμ. σε μεικτές συνθήκες, αλλά η μεγαλύτερη των 82kWh θα δώσει με ευκολία ακόμα 100 χλμ.

από τα 80 στα 120 σε 4,5 δλ., ενώ η τελική του παραμένει στα 160 x.a.w. Χωροταξικά κινείται στο μέσο όρο της κατηγορίας, με το πορτ-μπαγκάζ να κινείται στα 385 λίτρα, μια όχι και τόσο υψηλή τιμή.

Δοκιμάζουμε, λοιπόν, και βαθμολογούμε αναλυτικά το CUPRA Born e-Boost με την 62αρα μπαταρία, με κριτήρια την πραγματική κατανάλωση, την ευρυχωρία, τις επιδόσεις, τον εξοπλισμό, την εγγύηση και την τιμή. Παράλληλα το συγκρίνουμε με το καλύτερο και το χειρότερο μοντέλο

της κατηγορίας του, για να δούμε τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία και πως τα πάει σε σχέση με τον ανταγωνισμό.

## Πώς να καταλάβετε ποια είναι καλή επίδοση

**Πράσινο** - Μία από τις καλύτερες επιδόσεις της κατηγορίας

**Κίτρινο** - Στο μέσο όρο της κατηγορίας

**Κόκκινο** - Μία από τις χειρότερες επιδόσεις της κατηγορίας

## Το CUPRA Born e-Boost έπιασε βαθμολογία 87%

Το CUPRA Born e-Boost με συνολική βαθμολογία 87%, δείχνει τα δόντια του στον ανταγωνισμό, και φαίνεται να έχει τα προσόντα να προσελκύσει το κοινό που αναζητά ένα αμιγώς ηλεκτρικό μοντέλο με πιο спорτίφ σχεδιασμό.

Στα θετικά του στοιχεία είναι η ιπποδύναμη του, αφού οι 231 ίπποι του είναι η καλύτερη τιμή της κατηγορίας, παρασέρνο-



## ■ ΔΟΚΙΜΗ Cupra Born 62 kWh 231 PS

Μάρκα/Μοντέλο	Cupra Born	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	Cupra Born 62 kWh 231 Ps 231ps 62 kWh				
<b>Βαθμολογία</b>	<b>87%</b>				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρομεσαία Ηλεκτρικό				
Model Year	2022				
Είδος Κινητήρα Κυβικά (κ.εκ.)	Ηλεκτρικό				
Ιπποδύναμη (PS)	231	231	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 kWh		
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων Κίνηση	1 ΠΙΣΩ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	21,5	16,5	MG MG4 EV 64 kWh 204ps 64 kWh		
Πραγματική μέση κατανάλωση (kWh/100χλμ.)	21,5	16,5	MG MG4 EV 64 kWh 204ps 64 kWh		
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	281	418	MG MG5 LR 156ps 61,1 kWh		
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	14,5	17,5	MG MG4 EV 51 kWh 170ps 51 kWh	13,8	NISSAN LEAF 40 kWh 150 PS 150ps 40 kWh
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,38	1,38	MG MG4 EV 51 kWh 170ps 51 kWh	1,36	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (62 kWh) 204ps 62 kWh
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	385	479	MG MG5 LR 156ps 61,1 kWh	363	MG MG4 EV 51 kWh 170ps 51 kWh
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	6,6	6,6	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 kWh	9,5	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 kWh
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	160	185	MG MG5 LR 156ps 61,1 kWh	144	NISSAN LEAF 40 kWh 150 PS 150ps 40 kWh
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	36,5	35,8	CUPRA BORN 62 kWh 204 PS 204ps 62 kWh		
Εγγύηση (χρόνια)	4	7	MG MG4 EV 51 kWh 170ps 51 kWh	3	NISSAN LEAF 40 kWh 150 PS 150ps 40 kWh
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια ή χλμ.)	4	7	MG MG4 EV 51 kWh 170ps 51 kWh	3	NISSAN LEAF 40 kWh 150 PS 150ps 40 kWh
Τιμή	41.900	32.448	MG MG4 EV 51 kWh 170ps 51 kWh	49.600	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (77 kWh) 204ps 77 kWh
Τιμή με επιδότηση	33.900	24.448	MG MG4 EV 51 kWh 170ps 51 kWh	41.600	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (77 kWh) 204ps 77 kWh



Στο εσωτερικό ξεχωρίζει το τιμόνι με τα δύο κουμπιά, που επεμβαίνουν στα drive mode. Με το δεξί μπαίνεις κατευθείαν σε Cupra mode.

ντας μαζί της στην κορυφή και την επίδοση 0-100 χλμ./ώρα, όπου χρειάζεται 6,6 δλ.

Πολύ καλή είναι κι η απόσταση ακινητοποίησης από τα 100 χ.α.ω, όπου οι μετρήσεις μας έδειξαν ότι χρειάζεται 36,5 μέτρα, ενώ στο μέσο όρο κινείται η ευρυχωρία της καμπίνας.

Σε κόκκινες περιοχές βρίσκεται η χωρητικότητα του πορτ-μπαγκάζ με 385 λίτρα, ενώ η τιμή του κρίνεται λογική με βάση τον ανταγωνισμό.

## CUPRA Born e-Boost: Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις.

As δούμε αναλυτικά πως διαμορφώθηκε η βαθμολογία του CUPRA Born e-Boost και που βρίσκεται στους τομείς της κατανάλωσης, της ευρυχωρίας, των επι-

δόσεων και των εγγυήσεων αλλά και πως τα πάει με τον ανταγωνισμό.

Αφού μιλάμε για ένα οικογενειακό αυτοκίνητο θα ξεκινήσουν από το τομέα της ευρυχωρίας. Τα 14,5 εκ. απόσταση για τα γόνατα και τα 1,38 μ. πλάτος του πίσω καθίσματος είναι αρκετά υψηλά νούμερα για την κατηγορία και εκ πρώτης όψεως δείχνουν ότι άνετα θα κάτσουν πίσω 2 ενήλικες επιβάτες. Όμως η κεκλιμένη γραμμή της οροφής κλέβει χώρο από το κεφάλι, αφήνοντας διαθέσιμο αέρα 1,9 εκ., και κάνοντας λίγο πιο στριμωγμένα τα πράγματα για τους άνω 1,85. Το πορτ-μπαγκάζ των 385 λίτρων μπορεί με άνεση να καλύψει τις ανάγκες αποθήκευσης μέσα σε αστικό περιβάλλον, (π.χ. ψώνια ή ένα μέτριο σε μέγεθος καρότσι μωρού), αλλά σε ταξίδι θα φανεί σχετικά μικρό για μια οικογένεια 4 ατόμων.

Όπως αναφέραμε το CUPRA Born e-Boost της δοκιμής μας φορούσε τη μικρή



Η δυναμική σχεδίαση του τραβάει τα βλέμματα και σίγουρα δεν θα περάσει εύκολα απαρατήρητο.



μπαταρία των 62kW. Με ωφέλιμη χωρητικότητα 58kW, η αυτονομία του δεν μπορεί να προσφέρει κάτι παραπάνω από 350 χλμ. σε μεικτές συνθήκες, που αν και δεν είναι αμελητέο νούμερο δεν καταφέρνει να ξεχωρίζει. Αν τώρα ο οδηγός κινηθεί σε αποκλειστικά αστικό περιβάλλον θα δει τη συγκεκριμένη τιμή να ξεπερνάει τα 400 χλμ., αλλά σε περίπτωση ταξιδιού θα πέσει κάτω από 230 χλμ. Βέβαια αξίζει να σημειωθεί ότι το μοντέλο βγαίνει και με μπαταρία 88kW (77 ωφέλιμη) που μπορεί να προσφέρει τουλάχιστον 100 χλμ. μεγαλύτερη εμβέλεια.

Για το τέλος αφήσαμε το κομμάτι των επιδόσεων, όπου οι 231 ίπποι του CUPRA Born e-Boost «ζωγραφίζουν» στο δρόμο. Έχει το καλύτερο 0-100 και 80-120 χ.α.ω στην κατηγορία, όπου χρειάζεται 6,6 και 4,5 δλ. αντίστοιχα, μη αφήνοντας περιθώρια αμφισβήτησης από τους ανταγωνιστές του.

**Καλοσχεδιασμένα τα bucket καθίσματα που προσφέρουν στήριξη κι άνεση. Αρκετά καλή και η λειτουργία μασάζ που προσφέρουν.**

Τα φρένα αποδεικνύονται «άγκυρες», αφού θέλουν μόλις 36,5 μ. για να ακινητοποιήσουν το μοντέλο από τα 100 χ.α.ω.

## CUPRA Born e-Boost: Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας;

Το CUPRA Born e-Boost ξεκινάει από τα 33.900 ευρώ συμπεριλαμβανομένης της κρατικής επιδότησης του προγράμματος «Κινούμαι ηλεκτρικά». Ας δούμε τι περιλαμβάνεται το ισπανικό μοντέλο στον εξοπλισμό άνεσης κι ασφαλείας σε αυτά τα λεφτά!

Ο βασικός εξοπλισμός άνεσης του CUPRA Born e-Boost είναι αρκετά πλούσιος και υπερπλήρης, με τη λίστα να περιλαμβάνει αυτόματο διζωνικό κλιματισμό, εμπρός-πίσω ηλεκτρικά παράθυρα, ηλεκτρικά αναδιπλούμενους και

■ ΔΟΚΙΜΗ Cupra Born 62 kWh 231 PS

Μάρκα/Μοντέλο	Cupra Born	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	19,5	12,5	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	19,5	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	22,1	13,8	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	22,1	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	21,5	16,5	MG MG4 EV 64 KWH 204ps 64 KWh	21,5	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh
Αυτονομία (χλμ.)	281	418	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	226	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
<b>Κατανάλωση</b>	<b>63%</b>				

Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	14,5	17,5	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	13,8	NISSAN LEAF 40 kWh 150 PS 150ps 40 KWh
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	1,9	6,5	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	1	CUPRA BORN 62 kWh 204 PS 204ps 62 KWh
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,38	1,38	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	1,36	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (62 kWh) 204ps 62 KWh
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	385	479	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	363	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh
<b>Χώροι</b>	<b>72%</b>				

Είδος	Ηλεκτρικό				
Κυβικά (κ.εκ.)					
Μέγιστη ισχύς (PS)	231	231	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh	136	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Μέγιστη ροπή (Nm)	310	340	NISSAN LEAF 62 kWh 217 PS 218ps 62 KWh	250	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	6,6	6,6	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh	9,5	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	4,5	4,5	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh	8,7	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh
<b>Κινητήρας - Επιδόσεις</b>	<b>90%</b>				

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	4	7	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	3	NISSAN LEAF 40 kWh 150 PS 150ps 40 KWh
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)	12				
Χρώμα (χρόνια)	3				
<b>Εγγύηση αντιπροσωπείας</b>	<b>68%</b>				

## ■ ΔΟΚΙΜΗ Cupra Born 62 kWh 231 PS

Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)				
Μήκος (μέτρα)	4,32			
Πλάτος (μέτρα)	1,81			
Ύψος (μέτρα)	1,54			
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,77			
Ρεζερβουάρ (λίτρα)		58	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (62 kWh) 204ps 62 KWh	58
Απόσταση από το έδαφος (ΕΚ.)	16,3	16,9	NISSAN LEAF 40 kWh 150 PS 150ps 40 KWh	11,5
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1824	1562	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	1824
			VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (62 kWh) 204ps 62 KWh	
			MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)				
Κυβικά εκατοστά				
Μέγιστη ισχύς (PS)	231	231	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh	136
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)				
Ροπή (Nm)	310	340	NISSAN LEAF 62 kWh 217 PS 218ps 62 KWh	250
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)				
			CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh	
			MG MG4 EV 51 KWh 170ps 51 KWh	

Φρένα				
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	36,5	35,8	CUPRA BORN 62 kWh 204 PS 204ps 62 KWh	41
			MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)				
Νόρμα EU	EU6			
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	15,6	15,5	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (62 kWh) 204ps 62 KWh	175
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)				
			MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	

Για Ηλεκτρικά				
Χωρητικότητα μπαταρίας (kWh)	62			
Κατανάλωση στην πόλη (KWh/100 χλμ.)	19,5	12,5	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	19,5
Κατανάλωση σε ταξίδι (KWh/100 χλμ.)	22,1	13,8	MG MG4 EV 51 KWh 170ps 51 KWh	22,1
Πραγματική μέση κατανάλωση (KWh/100χλμ.)	21,5	16,5	MG MG4 EV 64 KWh 204ps 64 KWh	21,5
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	281	418	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	226
Αυτονομία που ανακοινώνει ο κατασκευαστής	420			
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια)	8	7	MG MG4 EV 51 KWh 170ps 51 KWh	8
			CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh	
			CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh	
			CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh	



**231 ίπποι είναι αυτοί και φαίνονται: 0-100 χ.α.ω σε 6,6 δλ., 80-120 σε 4,5 δλ.**

θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες, προβολείς LED, πίσω αισθητήρες παρκαρίσματος και κάμερα οπισθοπορείας, αυτόματη λειτουργία της μεγάλης σκάλας των προβολέων και corner assist, αισθητήρες φωτός και βροχής, θερμαινόμενα και ηλεκτρικά ρυθμιζόμενα μπροστινά καθίσματα, ζάντες αλουμινίου 19 ιντσών, κεντρική οθόνη αφής 12 ιντσών, navigation και εσωτερικό φωτισμό ambient.

Όσον αφορά στον εξοπλισμό ασφαλείας, το ισπανικό μοντέλο έχει 7 αερόσακους, σύστημα διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας, αυτόματο φρενάρισμα, υποβοήθηση εκκίνησης σε ανηφόρα κι αναγνώριση των σημάτων κυκλοφορίας.

Εν κατακλείδι, το CUPRA Born e-Boost είναι ένα ηλεκτρικό μοντέλο που μπορεί να ενθουσιάσει τον οδηγό με τις επιδόσεις και την οδηγική συμπεριφορά του. Η σχετικά περιορισμένη αυτονομία της μικρής μπαταρίας μπορεί εύκολα να λυθεί με την επιλογή της μεγαλύτερης, ενώ ο εξοπλισμός κι η ευρυχωρία της καμπίνας σίγουρα μπορούν να γίνουν επιπλέον ατού του στο μυαλό των ενδιαφερόμενων αγοραστών. ❖

Μάρκα/Μοντέλο	Cupra Born
<b>Εξοπλισμός Άνεσης</b>	
Air Condition	ΟΧΙ
Κλιματισμός	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλειδίωμα	Ναι
Keyless entry	ΟΧΙ
Προβολείς ομίχλης	ΟΧΙ
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι
Κάμερες 360 μοιρών	ΟΧΙ
Υαλοκαθαριστήρας πίσω	Ναι
Αισθητήρας βροχής	Ναι
Φώτα xenon / LED / Αλογόνου	LED
Auto Lights (αυτόματα φώτα)	Ναι
Αυτόματη μεγάλη σκάλα φώτων (έξυπνα φώτα)	Ναι
Προβολείς με λειτουργία corner assist	Ναι
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι
Υποβοήθηση τιμονιού	Ναι
Cruise Control	Ναι
Μηχανικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	ΟΧΙ
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Ναι
Θερμαινόμενα καθίσματα	Ναι
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	ΟΧΙ
Δερμάτινες επενδύσεις	ΟΧΙ
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	215/50 R19
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	ΟΧΙ
Infotainment (Οθόνη σε ιντσες)	12"
Ambient φωτισμός καμπίνας	Ναι
Navigation	Ναι

<b>Εξοπλισμός Ασφάλειας</b>	
ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	7
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2
Αερόσακος κεφαλής	2
Αερόσακος κεντρικός	1
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

# Ο ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΒΟΗΘΟΣ ΚΑΘΕ ΟΔΗΓΟΥ!

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



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





**Κλέβει τα βλέμματα! Η σφηνοειδής κατασκευή του και η άμεση οπτική του συγγένεια με το ηλεκτρικό bZ4X τονίζουν το δυναμισμό του.**

**Καίει μόλις 3,6 λτ. στην πόλη, δεν ξεπερνάει σε ταξίδι τα 5,5  
Με πιο premium εσωτερικό και δύο οθόνες που φτάνουν  
μέχρι 12,3 ίντσες  
Ξεχωρίζει λόγω εμφάνισης και κωνευτών χειρολαβών.  
Είναι θορυβώδες στο τέρμα γκάζι λόγω κιβωτίου και έχει  
μειωμένο χώρο για τους πίσω επιβάτες**



# Νέο Toyota C-HR: Συνεχίζει να εντυπωσιάζει σε εμφάνιση και κατανάλωση

Καίει μόλις 3,6 λτ. στην πόλη,  
δεν ξεπερνάει σε ταξίδι τα 5,5

Το νέο Toyota C-HR έρχεται με την φόρα του προκατόχου του, φορώντας πλέον τη πέμπτη γενιά του υβριδικού συστήματος της εταιρείας και πατώντας πάνω στην εξελιγμένη εκδοχή της πλατφόρμας «TNGA». Το σύστημα κίνησης του αυτοκινήτου δοκιμής μας αποδίδει συνδυαστικά 140 ίππους κι αποτελείται από έναν ατμο-

σφαιρικό τετρακύλινδρο βενζινοκινητήρα 1.800 κ. εκ. με ισχύ 98 ίππους και 142Nm ροπής, έναν ηλεκτροκινητήρα 95 ίππων και 185 Nm ροπής και μια μπαταρία χωρητικότητας 1,1 kWh. Η υβριδική του φύση φανερώνεται στο κομμάτι της κατανάλωσης, όπου μέσα σε αστικό περιβάλλον δεν θα ξεπεράσει τα 3,6 λτ./100 χλμ., ενώ σε μεικτές συνθήκες θα κινηθεί στα 5. Ακόμα και σε ταξίδι, όπου τα περισσότερα full υβριδικά συστήματα χάνουν τα πλεονε-



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

κτήματα τους, το νέο Toyota C-HR δεν θα ζητήσει πάνω από 5,5 λτ., όντας ένα από τα πιο οικονομικά της κατηγορίας του.

## Με πιο premium εσωτερικό και δύο οθόνες που φτάνουν μέχρι 12,3 ίντσες

Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν στην καμπίνα του νέου Toyota C-HR είναι σαφώς ανώτερα ποιοτικά από τον προκάτοχο του, τόσο σε υφή όσο και οπτικά, και σε συνδυασμό με τις έντονες αλλά καλοραμμένες ραφές αναβλύζουν μια premium αίσθηση που συνήθως λείπει από την εταιρεία. Το ανασχεδιασμένο ταμπλό έχει δώσει ακόμα ένα πιο οδηγοκεντρικό χαρακτήρα στο μοντέλο, ενώ οι δύο οθόνες (πίνακας οργάνων και infotainment) που μπορεί να φτάσουν μέχρι και τις 12,3 ίντσες (7 και 8 ίντσες στη βασική έκδοση) τονίζουν το digital στοιχείο.

## Ξεχωρίζει λόγω εμφάνισης και χωνευτών χειρολαβών.

Σχεδιαστικά συνεχίζει να κλέβει τα βλέμματα! Η σφηνοειδής κατασκευή του και η άμεση οπτική του συγγένεια με το ηλεκτρικό bZ4X

τονίζουν το δυναμισμό του, ενώ η coupe του εμφάνιση κλείνει το μάτι στις πιο νεαρές ηλικίες που αναζητάνε την μετάβαση σε ένα SUV όχημα. Επίσης ξεχωρίζουν οι χωνευτές χειρολαβές, τις οποίες συναντάμε πρώτη φορά σε μοντέλο της εταιρείας, και σαν στόχο έχουν την καλύτερη αεροδυναμική.

## Είναι θορυβώδες στο τέρμα γκάζι λόγω κιβωτίου και έχει μειωμένο χώρο για τους πίσω επιβάτες

Το CVT κιβώτιο που στέλνει την ισχύ στους μπροστινούς τροχούς δεν έχει αφήσει στο παρελθόν το θορυβώδη χαρακτήρα του, αν και αισθητά μειωμένος, ο οποίος γίνεται αισθητό σε κάθε βαθύ πάτημα του γκαζιού. Περιορισμένος είναι κι ο χώρος για τους πίσω επιβάτες, με τον αέρα για τα γόνατα και το κεφάλι να είναι στο όριο του ανεκτού, ενώ η κωρητικότητα του πορτ-μπαγκάζ δεν ξεπερνάει τα 388 λίτρα.

## Φουτουριστικό design

Βέβαια δεν είναι μόνο η σφηνοειδής σχεδίαση και η coupe γραμμή της οροφής που κάνουν το C-HR να διαφέρει στο δρόμο. Μπροστά ξεχωρίζουν τα λεπτά κι αιχ-

Οι επιδόσεις του κυμαίνονται σε ικανοποιητικά επίπεδα, με το 0-100 να έρχεται σε 10 δλ.



μηρά φωτιστικά σώματα, που σχηματίζουν έντονες γωνίες με την μάσκα και το προφυλακτήρα, αναβλύζοντας επιβλητικότητα κι ένταση, ενώ την εικόνα του εμπρός προβόλου κλείνει το πιο μυώδες καπό. Στο πίσω μέρος συναντάμε τα νέα φώτα, που ουσιαστικά πρόκειται για μια λωρίδα LED, με τις δυο μικρές αεροτομές, εκτός από την εμφάνιση, να βοηθάνε στη μείωση του αεροδυναμικού συντελεστή που αγγίζει τα 0,318 cd (0,34 είχε η προηγούμενη γενιά).

## Με περισσότερα συστήματα ασφαλείας

Στο εσωτερικό, εκτός από το νέας σχεδίασης ταμπλό και τις δυο μεγάλες οθόνες, την παράσταση κλέβει ο ambient φωτισμός με τις 64 αποχρώσεις, ενώ οι χώροι για μικροαντικείμενα είναι σαφώς περισσότεροι από την προηγούμενη γενιά. Τα ημιbucket καθίσματα που είχε το αυτοκίνητο δοκιμής μας είχαν την τέλεια ισορροπία μεταξύ στήριξης κι άνεσης, ενώ πλέον ο οδηγός απολαμβάνει μια πιο εξελιγμένη από την εισαγωγική έκδοση σουίτα συστημάτων ασφαλείας (Toyota Safety Sense 3ης γενιάς). Όπως αναφέραμε μπορεί ο χώρος για τους πίσω

Το σύστημα πέδησης θέλει 38,1 μ. για να ακινητοποιήσει το μοντέλο από τα 100 χλμ./ώρα.



να είναι περιορισμένος αλλά χάρη στα πιο μεγάλα πλαϊνά παράθυρα που δημιουργήθηκαν μετά την μετακίνηση των χειρολαβών πιο κάτω, οι επιβάτες έχουν καλύτερη ορατότητα προς τα έξω, δίνοντας τους μια μεγαλύτερη αίσθηση ελευθερίας. Δυστυχώς δεν ισχύει το ίδιο όταν ο οδηγός κοιτάει το πίσω παρμπρίζ, αφού η κεκλιμένη και μικρή επιφάνεια δεν του επιτρέπουν να έχει καλή ορατότητα, ειδικά κατά το παρκάρισμα.

## Οικονομία άψογη, επιδόσεις στο μέσο όρο

Όπως είπαμε και παραπάνω το υβριδικό σύστημα του αυτοκινήτου ξεχωρίζει για την χαμηλή κατανάλωση σε όλες τις συνθήκες. Μάλιστα μπορεί εύκολα να κάνει πάνω από 750 χιλιόμετρα με ένα γέμισμα, αρκεί ο



Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν στην καμπίνα του νέου Toyota C-HR είναι σαφώς ανώτερα ποιοτικά από τον προκάτοχο του, τόσο σε υφή όσο και οπτικά.



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



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

οδηγός να μην είναι υπερβολικός με το πάτημα του γκαζιού. Εξάλλου το Toyota C-HR με το 18αρη κινητήρα βολεύεται περισσότερο στις πιο χαλαρές διαδρομές, με τους 140 ίππους να μην προσφέρουν το κάτι παραπάνω σε επιδόσεις. Συγκεκριμένα χρειάζεται 10 δλ. για να ολοκληρώσει το 0-100 χλμ./ώρα, 5,8 δλ. για το 60-100 και 7,5 για το 80-120, ενώ η τελική του αγγίζει τα 170 χ.α.ω.

## Αποτελεσματικό σε όλες τις συνθήκες

Το πάτημα του νέου Toyota C-HR θυμίζει αρκετά τον προκάτοχο του, αλλά ταυ-

τόχρονα εμφανίζεται βελτιωμένο στα σημεία. Η σφιχτή αίσθηση της ανάρτησης σε συνδυασμό με την αυξημένη ακαμψία της πλατφόρμας δίνουν την απαραίτητη αυτοπεποίθηση στον οδηγό για να κινηθεί τόσο σε αστικό περιβάλλον, όσο και εκτός αυτού. Μέσα στην πόλη καταφέρνει να παραμένει ήσυχο, εξομαλύνοντας ικανοποιητικά τις όποιες ανωμαλίες του οδοστρώματος, με το ελαφρύ τιμόνι να βοηθάει στις μανούβρες. Στον αυτοκινητόδρομο, αν εξαιρέσεις τους αεροδυναμικούς θορύβους που εμφανίζονται στο όριο ταχύτητας, είναι ευθύβολο και προ-



**Από τα πιο οικονομικά κινητήρα σύνολα της κατηγορίας! Καίει μόλις 3,6 λτ. μέσα στην πόλη, και 5 λτ. σε μεικτές συνθήκες.**

σφέρει ικανοποιητική ποιότητα κύλισης, ενώ σε επαρχιακό δρόμο οι μειωμένες κλίσεις του αμαξώματος θα εκτιμηθούν ιδιαίτερα από τους πιο «ανήσυχους» οδηγούς, όπως και τα πολύ καλά φρένα του.

Το νέο Toyota C-HR με το 1.800αρη ατμοσφαιρικό κινητήρα έχει τιμή εκκίνησης τα 29.300 ευρώ στην έκδοση C-ULT, ενώ αν κάποιος επιθυμεί να ανέβει πιο ψηλά σε ιπποδύναμη πρέπει να πάει στην αμέσως επόμενη έκδοση (C-LUB) η οποία έρχεται με το 2λιτρο κινητήρα (197 ίππους) σαν δικίνητη (35.270 ευρώ), αλλά και σαν τετρακίνητη (37.270 ευρώ), ενώ διατίθεται και σαν Plug-In (39.470 ευρώ) με 223 ίππους.

## Έχει τα προσόντα να ξεχωρίσει

Το νέο Toyota C-HR πιάνοντας το momentum του προκατόχου του και μεγαλοποιώντας ακόμα περισσότερα τα πλεονεκτήματά του έρχεται για να συνεχίσει την πετυχημένη πορεία του. Με ακόμα πιο

**Ο αποθηκευτικός χώρος του CH-R αγγίζει τα 388 λτ.**



αιχμηρό σχεδιασμό, περισσότερη τεχνολογία και καλύτερη οικονομία μπαίνει στη μάχη των οικογενειακών SUV, αφήνοντας σε δεύτερη μοίρα τις όποιες ατασθαλίες μπορούν να του χρεωθούν. ❖

### ΤΟΥΤΑ CH-R 1.8 140 PS

🌀 Κινητήρας (κ.ε.κ./κύλινδροι)	1.798/ 4 σε σειρά
🔥 Καύσιμο	Βενζίνη, Full Hybrid
⚡ Ισχύς (ίπποι)	140
🌀 Ροπή (Nm)	185
⚙️ κιβώτιο/μετάδοση	Αυτόματο/μπροστά
🔌 Start/Stop	ΝΑΙ
🕒 0-100 χλμ/ώρα (δλ)	10
🏎️ Τελική ταχύτητα (χλμ/ώρα)	170
🔋 Κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	5
🌿 Εκπομπές CO2 (γρ/χλμ)	105
📏 Χώρος αποσκευών (λίτρα)	388
💰 Τιμή από	29.300

# Honda ZR-V e:HEV: Πόσο καλό είναι το νέο «πουήέν» της εταιρείας

Δοκιμάζουμε και βαθμολογούμε το Honda ZR-V, το νέο μικρομεσαίο SUV της εταιρείας που έρχεται με τον full υβριδικό κινητήρα των 184 ίππων του Civic, στους τομείς της κατανάλωσης, των επιδόσεων, της ευρυχωρίας, του εξοπλισμού, τις εγγυήσεις και της τιμής, ενώ ταυτόχρονα το βάζουμε απέναντι στον ανταγωνισμό για να δούμε πως τα πάει με το καλύτερο και το χειρότερο της κατηγορίας.



Με «καθαρή» αλλά επιβλητική σχεδίαση και αυξημένη απόσταση από το έδαφος, το νέο μοντέλο μπαίνει ανάμεσα στο HR-V και στο CR-V.

**Τ**ο Honda ZR-V είναι νέα πρόταση της ιαπωνικής εταιρείας στα οικογενειακά SUV και βασίζεται, τόσο σε πλατφόρμα, όσο και κινητήρα πάνω στο Civic. Με «καθαρή» αλλά επιβλητική σχεδίαση και αυξημένη απόσταση από το έδαφος, το νέο μοντέλο μπαίνει ανάμεσα στο HR-V και στο CR-V προσφέροντας ακόμη μια επιλογή στο καταναλωτικό κοινό. Οι 184 ίπποι του φαίνονται στο κομμά-

τι των επιδόσεων, όπου είναι το γρηγορότερο στο 0-100 χ.α.ω. στην κατηγορία του, ενώ η υβριδική του φύση κρατάει τη μέση κατανάλωση στα 6,2 λτ./100 χλμ., μια αρκετά καλή τιμή αλλά 1,2 λίτρα μακριά από την κορυφαία. Εξαιρετική είναι κι η ευρυχωρία του μοντέλου, αφού προσφέρει στους πίσω επιβάτες την μεγαλύτερη απόσταση για τα γόνατα και το κεφάλι μεταξύ των ανταγωνιστών του.



Κάτω από το καπό βρίσκεται ένα αυτοφορτιζόμενο υβριδικό σύστημα, που συνδυάζει ένα 2λιτρο βενζινοκινητήρα και δυο ηλεκτροκινητήρες.



Το σύστημα πέδησης ακινητοποιεί το μοντέλο από τα 100 χ.α.ω σε 38,4 μ.

As δούμε λοιπόν πως βαθμολογήθηκε το νέο Honda ZR-V με βάση την κατανάλωση, τους χώρους, τις επιδόσεις, τον εξοπλισμό, την εγγύηση και την τιμή. Παράλληλα το συγκρίνουμε με το καλύτερο και το χειρότερο μοντέλο της κατηγορίας του, για να δούμε που υπερτερεί αλλά και που κωλαίνει.

## Πώς να καταλάβετε ποια είναι καλή επίδοση

**Πράσινο** - Μία από τις καλύτερες επιδόσεις της κατηγορίας

**Κίτρινο** - Στο μέσο όρο της κατηγορίας

**Κόκκινο** - Μία από τις χειρότερες επιδόσεις της κατηγορίας

## Το νέο Honda ZR-V παίρνει 88%

Το νέο μικρομεσαίο SUV της ιαπωνικής εταιρείας έπιασε βαθμολογία 88% σε μια δύσκολη κατηγορία, αυτή των full υβριδικών οικογενειακών SUV, δείχνοντας ότι έχει στοιχεία για να ξεχωρίσει.

Τα δυνατά του στοιχεία είναι η επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα, όπου χρειάζεται 7,6 δλ. για να ολοκληρώσει την διαδικασία, αλλά και η ευρυχωρία της καμπίνας όπου στον αέρα για τα γόνατα δεν έχει αντίπαλο, με την καλή εικόνα να συμπληρώνεται από το πλάτος του πίσω καθίσματος που είναι μόλις 0,02 εκ μακριά από την κορυφή.

Τα 5 χρόνια εργοστασιακής εγγύησης και τα 38,4 μ. που χρειάζεται για να ακινητοποιηθεί από τα 100 χ.α.ω. δεν ξεχωρίζουν αλλά ούτε απογοητεύουν, αφού βρίσκονται εντός ανεκτών ορίων.

Από την άλλη τα 390 λίτρα του πορτ-παγκαζ δεν μπορούν να θεωρηθούν καλό νούμερο, ενώ η εισαγωγική τιμή των 44.700 ευρώ βρίσκεται αρκετά ψηλά σε σχέση με τον ανταγωνισμό.



Μάρκα/Μοντέλο	Honda ZR-V	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	Honda ZR-V e:HEV 184ps				
<b>Βαθμολογία</b>	<b>88%</b>				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρομεσαία SUV Βενζίνη				
Model Year	2023				
Είδος Κινητήρα	Hybrid				
Κυβικά (κ.εκ.)	1993				
Ιπποδύναμη (PS)	184	230	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	116	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων Κίνηση	1				
Κίνηση	ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	6,2	5	TOYOTA COROLLA CROSS 2.0 HYBRID 197 PS 4x4 197ps	7,5	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 4WD 230ps
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	803	843	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps	576	HYUNDAI KONA Hybrid 141 PS 141ps
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	21	21	HONDA ZR-V e:HEV 184ps		
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,39	1,41	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps		
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	390	616	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps		
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	7,6	7,6	HONDA ZR-V e:HEV 184ps	12,8	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	173	193	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	165	HYUNDAI KONA Hybrid 141 PS 141ps
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	38,4	34,8	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 4WD 230ps	38,5	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Εγγύηση (χρόνια)	5	7	KIA NIRO 1.6 Hybrid 141 PS 141ps		
Τιμή	44.700	29.300	TOYOTA C-HR 1.8L HEV 140ps	62.400	LEXUS UX 250h 4x4 184ps

## Honda ZR-V e:HEV 184 PS: Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις;

As δούμε αναλυτικά πως διαμορφώθηκε η βαθμολογία του Honda ZR-V e:HEV στους τομείς της κατανάλωσης, της ευρυ-

χωρίας, των επιδόσεων και της εγγύησης, καθώς και πως τα πάει συγκριτικά με το καλύτερο και το χειρότερο της κατηγορίας.

Θα ξεκινήσουμε από τα «εσώψυχα» του Honda ZR-V e:HEV που μας είναι γνωστό από το Honda Civic. Κάτω από το καπό βρίσκεται ένα αυτοφορτιζόμενο υβριδικό σύστημα, που συνδυάζει ένα 2λιτρο βενζινοκινητήρα και δυο ηλεκτροκινητήρες, με

Μάρκα/Μοντέλο	Honda ZR-V	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	5,3	3,5	HONDA HR-V e:HEV 131 PS 131ps	6,5	RENAULT AUSTRAL E-Tech Full Hybrid 200 PS 200ps
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	7,1	5,1	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps	7,8	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 4WD 230ps
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	6,2	5	TOYOTA COROLLA CROSS 2.0 HYBRID 197 PS 4x4 197ps	7,5	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 4WD 230ps
Αυτονομία (χλμ.)	803	843	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps	576	HYUNDAI KONA Hybrid 141 PS 141ps
<b>Κατανάλωση</b>	<b>75%</b>				

Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	21	21	HONDA ZR-V e:HEV 184ps	12,6	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	7,5	7,5	HONDA ZR-V e:HEV 184ps	2,1	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,39	1,41	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	1,33	LEXUS UX 250h 4x4 184ps
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	390	616	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	283	LEXUS UX 250h 4x4 184ps
<b>Χώροι</b>	<b>78%</b>				

Είδος Κυβικά (κ.εκ.)	Hybrid				
Μέγιστη ισχύς (PS)	184	230	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	116	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Μέγιστη ροπή (Nm)	315	350	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	148	RENAULT ARKANA HYBRID E-TECH 145 145ps
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	7,6	7,6	HONDA ZR-V e:HEV 184ps	12,8	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	5,7	4,7	RENAULT AUSTRAL E-Tech Full Hybrid 200 PS 200ps	9	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
<b>Κινητήρας - Επιδόσεις</b>	<b>80%</b>				

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	5	7	KIA NIRO 1.6 Hybrid 141 PS 141ps	3	NISSAN QASHQAI E-POWER 190 PS 190ps
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)	12				
Χρώμα (χρόνια)	5				
<b>Εγγύηση αντιπροσωπείας</b>	<b>75%</b>				



την συνολική απόδοση να φτάνει τους 184 ίππους και τα 315 Nm ροπής. Η αυξημένη ισχύς σε συνδυασμό με το αυτόματο κιβώτιο μιας σχέσης που δεν διαθέτει γρανάζια επιτρέπει στο μοντέλο να «γράφει» χρόνους που θυμίζουν GTI. Για να ολοκληρώσει το 0-100 κ.α.ω. χρειάζεται 7,6 δλ., ενώ δυνατά παίζει και στο 80-120 όπου θέλει 5,7 δλ., με την τελική του ταχύτητα να ορίζεται στα 173 κλμ./ώρα.

Εκτός όμως από καλές επιδόσεις, έχει και συγκρατημένη κατανάλωση κάτι που οφείλεται στην full υβριδική του φύση.

Οι 184 ίπποι του επιτρέπουν να επιταχύνει από το 0 στα 100 κλμ./ώρα σε 7,6 δλ

Διαστάσεις αμαξώματος (κλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,57				
Πλάτος (μέτρα)	1,84				
Ύψος (μέτρα)	1,62				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,66				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)	57	57	HONDA ZR-V e:HEV 184ps	38	HYUNDAI KONA Hybrid 141 PS 141ps
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	18	20	RENAULT ARKANA HYBRID E-TECH 145 145ps	14,8	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1664	1420	TOYOTA C-HR 1.8 HSD 122 PS e-CVT 122ps	1687	NISSAN QASHQAI E-POWER 190 PS 190ps

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά	1993				
Μέγιστη ισχύς (PS)	184	230	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	116	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)					
Ροπή (Nm)	315	350	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 230ps	148	RENAULT ARKANA HYBRID E-TECH 145 145ps
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)					

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100κλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 κλμ.)	5,7	4,4	KIA NIRO 1.6 Hybrid 141 PS 141ps	5,8	SUZUKI SX4 S-CROSS 1,5 Strong Hybrid 4WD 116ps
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./κλμ)	130	100	KIA NIRO 1.6 Hybrid 141 PS 141ps	144	HYUNDAI TUCSON 1.6 T 230 PS HEV 6AT 4WD 230ps



Το εσωτερικό έχει *minimal* σχεδίαση, με τα πλαστικά να είναι ποιοτικά, αλλά όχι στο βαθμό που θα θέλαμε μαλακά.



Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων, 10,2 ιντσών στο αυτοκίνητο δοκιμής μας, είναι υπερπλήρης.



Η κεντρική οθόνη είναι 9 ιντσών, με το μενού του λογισμικού να είναι εύκολο και σωστά δομημένο.

Μέσα στην πόλη θα κάψει 5,3 λτ./100 χλμ., σε συνθήκες ταξιδιού θα ζητήσει 7,1 λτ. και σε μεικτές διαδρομές θα κινηθεί στα 6,2 λτ. Σαν απόλυτα νούμερα μπορούν να μοιάζουν εντυπωσιακά καλά για ένα 2λίτρο αυτοκίνητο 184 ίππων, αλλά σε σύγκριση με την κατηγορία κινείται ελαφρώς υψηλότερο από το μέσο όρο.

Περνάμε στο κομμάτι της ευρυχωρίας, όπου καταφέρνει να δείχνει 2 διαφορετικά πρόσωπα. Η καμπίνα του είναι η πιο αεράτη της κατηγορίας, αφού έχει πολύ καλό πλάτος πίσω καθίσματος (1,39 μ.) και την κορυφαία απόσταση για τα γόνατα (21 εκ.), και το κεφάλι (7,5 εκ.). Όμως το πορτ-μπαγκάζ δεν κινείται στα ίδια επίπεδα, με τη χωρητικότητά του να μην ξεπερ-

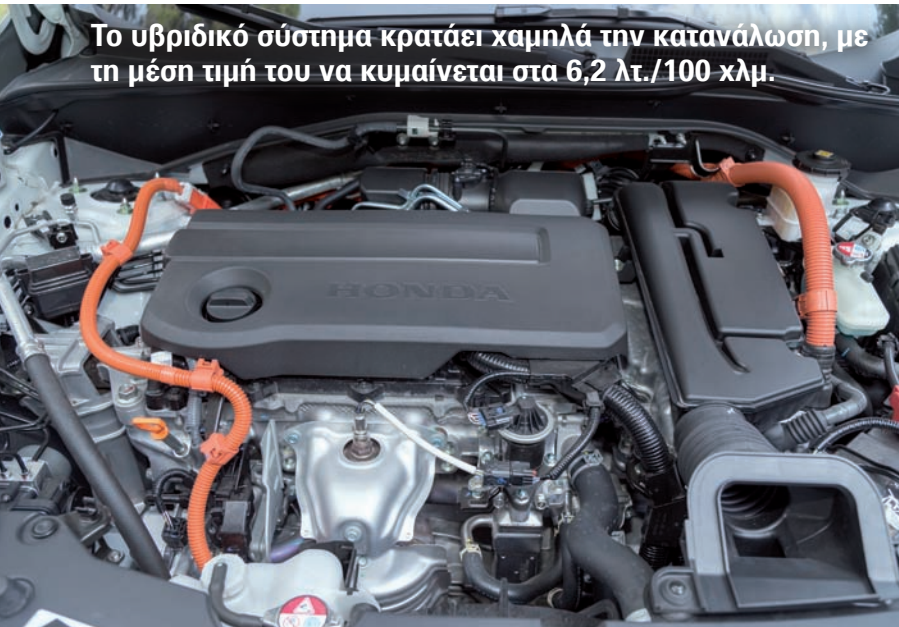
νάει τα 390 λίτρα, που οριακά μπορούν να υποστηρίξουν μια 4μελής οικογένεια.

## Honda ZR-V e:HEV 184 PS: Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας;

Το ολοκαίνουργιο Honda ZR-V e:HEV είναι διαθέσιμο από το εξοπλιστικό πακέτο Elegance, με την τιμή εκκίνησης να ορίζεται στα 44.700 ευρώ. Ας δούμε τι περιλαμβάνεται στον βασικό εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας στο ιαπωνικό SUV.

Μπορεί η τιμή του Honda ZR-V e:HEV να είναι υψηλή, αλλά αποτυπώνεται στο βασικό εξοπλισμό, ο οποίος είναι αρκετά πλούσιος. Συγκεκριμένα στον εξοπλισμό άνε-

Το υβριδικό σύστημα κρατάει χαμηλά την κατανάλωση, με τη μέση τιμή του να κυμαίνεται στα 6,2 λτ./100 κλμ.



Το πορτ-μπαγκάζ αγγίζει τα 390 λίτρα, με το σχήμα του να είναι άκρως αξιοποιήσιμο.

στης της εισαγωγικής έκδοσης συναντάμε αυτόματο κλιματισμό 2 ζωνών, εμπρός-πίσω ηλεκτρικά παράθυρα, ηλεκτρικά αναδιπλούμενους και θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες, σύστημα εκκίνησης χωρίς κλειδί, αισθητήρες παρκαρίσματος, camera οπισθοπορείας, LED φανάρια, αισθητήρες φωτός και βροχής, cruise control, θερμαινόμενα καθίσματα οδηγού-συνοδηγού, ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών, οθόνη infotainment 9 ιντσών και ambient φωτισμό καμπίνας.

Μπόλικος και ο εξοπλισμός ασφαλείας που περιλαμβάνει 11 αερόσακους, υποβοήθηση εκκίνησης σε ανηφόρα, αυτόματο φρενάρισμα, σύστημα διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας, συναγερμό και σύ-

Μάρκα/Μοντέλο	Honda Zr-v
<b>Εξοπλισμός Άνεσης</b>	
Air Condition	ΟΧΙ
Κλιματισμός	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλειδί	Ναι
Keyless entry	Ναι
Προβολείς ομίχλης	ΟΧΙ
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι
Κάμερες 360 μοιρών	ΟΧΙ
Υαλοκαθαριστήρας πίσω	Ναι
Αισθητήρας βροχής	Ναι
Φώτα xenon / LED / Αλογόνου	LED
Auto Lights (αυτόματα φώτα)	Ναι
Αυτόματη μεγάλη σκάλα φώτων (έξυπνα φώτα)	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	Ναι
Διαρρέσιμο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	ΟΧΙ
Δερμάτινες επενδύσεις	ΟΧΙ
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	225/55 R18
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	ΟΧΙ
Infotainment (Οθόνη σε ιντσες)	9"
Ambient φωτισμός καμπίνας	ΟΧΙ
Navigation	Ναι

<b>Εξοπλισμός Ασφάλειας</b>	
ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	11
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	4
Αερόσακος κεφαλής	2
Αερόσακοι γονάτων	1
Αερόσακος κεντρικός	2
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντισλίπ)	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	ΟΧΙ

στημα αναγνώρισης σημάτων Κ.Ο.Κ..

Εν κατακλείδι, το νέο Honda ZR-V e:HEV είναι μια ιδιαίτερη πρόταση στην κατηγορία των οικογενειακών SUV, φέρνοντας αρκετή από την οδηγική απόλαυση του Civic και προσφέροντας πλούσιο εξοπλισμό και οικονομία στην αντλία της βενζίνης. Οι μόνοι σκόπελοι που φαίνεται ότι μπορεί να εμποδίσουν μια καλή πορεία στην ελληνική αγορά είναι η αυξημένη τιμή του και τα φορολογικά βάρη του 2λίτρου κινητήρα. ❖



Το MG5 είναι ένα από τα ελάχιστα αμιγώς ηλεκτρικά station wagon παγκοσμίως και αυτό του δίνει το ατού της διαφορετικότητας.

Δοκιμάζουμε το MG5, ένα από τα ελάχιστα αμιγώς ηλεκτρικά station wagon παγκοσμίως, με τους 156 ίππους και τη μεγάλη μπαταρία των 61,1 kWh, και το βαθμολογούμε με κριτήρια την κατανάλωση, τις επιδόσεις, την ευρυχωρία, τον εξοπλισμό, την τιμή και την εγγύηση, ενώ ταυτόχρονα το συγκρίνουμε με το καλύτερο και το χειρότερο μοντέλο της κατηγορίας του.

# MG5 EV: Και ηλεκτρικό και station wagon

**Τ**ο MG5 έρχεται να θέσει νέα δεδομένα στην κατηγορία των αμιγώς ηλεκτρικών station wagon, με όπλο την πολύ καλή τιμή και τα ποιοτικά υλικά της καμπίνας. Οι 156 ίπποι του προσφέρουν αξιοπρεπείς επιδόσεις, γράφοντας το 0-100 χ.α.ω σε 8 δλ., ενώ μπορεί να κάνει 460 χλμ. μέσα σε αστικό περιβάλλον με μια φόρτιση. Χωροταξικά, η καμπίνα μπορεί είναι ελαφρώς πιο στενή από το αδερφικό MG4 αλλά συνεχίζει να προσφέρει χώρο για 5 ψηλούς ενήλικες,

με το πορτ-μπαγκάζ να βρίσκεται στα 479 λίτρα, μια τιμή αρκετά καλή για ηλεκτρικό μοντέλο αλλά όχι και για θερμικό.

As δούμε αναλυτικά πως αξιολογήθηκε το MG5 με την μεγάλη μπαταρία των 61,1 kWh στους τομείς της πραγματικής κατανάλωσης, της ευρυχωρίας, των επιδόσεων, του εξοπλισμού, των εγγυήσεων και της τιμής. Δίπλα από κάθε μέτρηση σας παραθέσουμε τις επιδόσεις του καλύτερου και του χειρότερου μοντέλου της κατηγορίας της.



Οι επιδόσεις του είναι αξιοπρεπείς, με το 0-100 να έρχεται σε 8 δλ. και το 80-120 σε 6 δλ.



Το σύστημα πέδησης θα σταματήσει με ασφάλεια ακόμα και σε φρενάρισμα πανικού.

## Πως να καταλάβετε ποια είναι καλή επίδοση

**Πράσινο** - Μία από τις καλύτερες επιδόσεις της κατηγορίας

**Κίτρινο** - Στο μέσο όρο της κατηγορίας

**Κόκκινο** - Μία από τις χειρότερες επιδόσεις της κατηγορίας

## 89% για το MG5

Το MG5 με την μεγάλη μπαταρία 61,1 kWh συγκέντρωσε βαθμολογία 89%, μια υψηλή τιμή που δείχνει ότι έχει στοιχεία

ικανά να το κάνουν να ξεχωρίσει στην κατηγορία. Μάλιστα όπως θα δούμε και παρακάτω, αν και δεν κάνει την μεγάλη διαφορά σε κάποιο τομέα, παραμένει καλό και ολοκληρωμένο σε όλα τα επίπεδα.

Ένα από τα δυνατά του σημεία είναι ο αποθηκευτικός του χώρος, όπου με 479 λίτρα είναι ο μεγαλύτερος μεταξύ των ανταγωνιστών του, ενώ τα 7 χρόνια εργασιακής εγγύησης είναι από τις κορυφαίες στην αγορά.

Πολύ καλός είναι ο χώρος για τα γόνατα και το κεφάλι των πίσω επιβατών, ενώ τα 8 δλ. που χρειάζεται για να ολοκληρώσει το 0-100 κλμ./ώρα δεν περνάνε απαρατήρητα. Δυνατά παίζει και στο κομμάτι της τιμής, αφού τα 32.800 ευρώ που στοιχίζει με την επιδότηση είναι λογικά για ένα αμιγώς ηλεκτρικό μοντέλο.

Χάνει μερικούς πόντους από το τομέα του φρεναρίσματος, αλλά κάνει τη ρελάνς στο κομμάτι της αυτονομίας όπου κυμαίνεται μεταξύ 340 και 460 χιλιομέτρων αναλόγως συνθηκών.



## ■ ΔΟΚΙΜΗ MG5 EV LR 156ps 61,1 kWh

Μάρκα/Μοντέλο	MG MG5	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	MG MG5 LR 156ps 61,1 kWh				
<b>Βαθμολογία</b>	<b>89%</b>				
Κατηγορία μοντέλου	Μικρομεσαία Ηλεκτρικό				
Model Year	2020				
Είδος Κινητήρα Κυβικά (κ.εκ.)	Ηλεκτρικό				
Ιπποδύναμη (PS)	156	245	MG MG4 EV 77 KWH 245ps 77 KWh	136	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων Κίνηση	1 ΕΜΠΡΟΣ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	17,4	16,5	MG MG4 EV 64 KWH 204ps 64 KWh	21,5	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh
Πραγματική μέση κατανάλωση (KWh/100χλμ.)	17,4	16,5	MG MG4 EV 64 KWH 204ps 64 KWh	21,5	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	418	438	MG MG4 EV 77 KWH 245ps 77 KWh		
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	16,5	17,5	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh		
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,38	1,38	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	1,36	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (62 kWh) 204ps 62 KWh
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	479	479	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh		
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	8	6,6	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh	9,5	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	185	185	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	144	NISSAN LEAF 40 kWh 150 PS 150ps 40 KWh
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	41	35,8	CUPRA BORN 62 kWh 204 PS 204ps 62 KWh		
Εγγύηση (χρόνια)	7	7	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh		
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια ή χλμ.)	7	7	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh		
Τιμή	40.800	32.448	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	49.600	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (77 kWh) 204ps 77 KWh
Τιμή με επιδότηση	32.800	24.448	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	41.600	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (77 kWh) 204ps 77 KWh



Προσεγγμένο το εσωτερικό, με καλά υλικά και αρκετά μαλακά σε πολλά σημεία.



Η κεντρική οθόνη είναι 10,25 ιντσών, με το λογισμικό της να είναι γρήγορο και το μενού εύκολο στην εκμάθηση.



Μέσα στην πόλη μπορεί να κάνεις έως και 460 χλμ, μια φόρτιση, ενώ σε μεικτές συνθήκες θα φτάσει τα 400 χλμ.

## MG5 EV 61,1 kWh: Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις και εγγυήσεις;

Ας δούμε αναλυτικά πώς βαθμολογήθηκε το MG5 των 156 ίππων με τη μεγάλη μπαταρία των 61,1 kWh στους τομείς της κατανάλωσης, των χώρων, των επιδόσε-

ων και των εγγυήσεων, συγκρίνοντας το παράλληλα με το καλύτερο και το χειρότερο της κατηγορίας του.

Όπως αναφέραμε στην αρχή, το MG5 είναι ένα από τα ελάχιστα αμιγώς ηλεκτρικά station wagon παγκοσμίως και για αυτό θα ξεκινήσουμε από το κομμάτι της ευρυχωρίας, μιας και αυτός είναι

Η σχεδίαση του είναι σχετικά λιτή, με καθαρές γραμμές και *minimal* αισθητική, ταιριάζοντας απόλυτα στο στυλ που αντιπροσωπεύει.



Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων κάνει αποτελεσματικά την δουλειά του, προσφέροντας όλες τις απαραίτητες πληροφορίες.

ο βασικός λόγος που ο καταναλωτής θα επιλέξει αυτού του είδους αμάξωμα. Η αλήθεια είναι ότι το επιμικτυμένο πίσω μέρος αποτυπώνεται στον αποθηκευτικό χώρο των 479 λίτρων, στέλνοντας το μοντέλο στην κορυφή στο συγκεκριμένο τομέα. Βέβαια σε σχέση με αντίστοιχα θερμικά κινείται σε ρηκά νερά, αλλά

Οι ράγες οροφής δίνουν ένα τόνο περιπέτειας στο μοντέλο

αυτό δεν αναιρεί το γεγονός ότι μεταξύ των ηλεκτρικών έχει το μεγαλύτερο πορτ-μπαγκάζ. Ευρύχωρη είναι και η καμπίνα, όπου πίσω θα κάτσουν άνετα 3 ψηλοί ενήλικες, με το χώρο για τα γόνατα να ακουμπάει τα 16,5 εκ. και για το κεφάλι τα 6 εκ., ενώ το πλάτος του πίσω καθίσματος είναι στα 1,38 μ.

## ■ ΔΟΚΙΜΗ MG5 EV LR 156ps 61,1 kWh

Μάρκα/Μοντέλο	MG MG5	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	12,5	12,5	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	19,5	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	14,6	13,8	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	22,1	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	17,4	16,5	MG MG4 EV 64 KWH 204ps 64 KWh	21,5	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh
Αυτονομία (χλμ.)	418	438	MG MG4 EV 77 KWH 245ps 77 KWh	226	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
<b>Κατανάλωση</b>	<b>88%</b>				

Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	16,5	17,5	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	13,8	NISSAN LEAF 40 kWh 150 PS 150ps 40 KWh
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	6	6,5	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	1	CUPRA BORN 62 kWh 204 PS 204ps 62 KWh
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,38	1,38	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	1,36	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (62 kWh) 204ps 62 KWh
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	479	479	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	363	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh
<b>Χώροι</b>	<b>88%</b>				

Είδος Κυβικά (κ.εκ.)	Ηλεκτρικό				
Μέγιστη ισχύς (PS)	156	245	MG MG4 EV 77 KWH 245ps 77 KWh	136	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Μέγιστη ροπή (Nm)	280	350	MG MG4 EV 77 KWH 245ps 77 KWh	250	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	8	6,6	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh	9,5	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	6	4,5	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh	8,7	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh
<b>Κινητήρας - Επιδόσεις</b>	<b>72%</b>				

### Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)

Μήκος (μέτρα)	4,6				
Πλάτος (μέτρα)	1,82				
Ύψος (μέτρα)	1,52				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,66				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)		58	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (62 kWh) 204ps 62 KWh	58	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (62 kWh) 204ps 62 KWh
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	11,5	16,9	NISSAN LEAF 40 kWh 150 PS 150ps 40 KWh	11,5	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	1562	1562	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	1824	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh

■ ΔΟΚΙΜΗ MG5 EV LR 156ps 61,1 kWh

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά					
Μέγιστη ισχύς (PS)	156	245	MG MG4 EV 77 KWH 245ps 77 KWh	136	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)					
Ροπή (Nm)	280	350	MG MG4 EV 77 KWH 245ps 77 KWh	250	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)					

Φρένα					
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	41	35,8	CUPRA BORN 62 kWh 204 PS 204ps 62 KWh	41	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	175	15,5	VOLKSWAGEN ID.3 204 PS (62 kWh) 204ps 62 KWh	175	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)					

Για Ηλεκτρικά					
Χωρητικότητα μπαταρίας (kWh)	61,1				
Κατανάλωση στην πόλη (kWh/100 χλμ.)	12,5	12,5	MG MG5 LR 156ps 61,1 KWh	19,5	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh
Κατανάλωση σε ταξίδι (kWh/100 χλμ.)	14,6	13,8	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	22,1	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Πραγματική μέση κατανάλωση (kWh/100χλμ.)	17,4	16,5	MG MG4 EV 64 KWH 204ps 64 KWh	21,5	CUPRA BORN 62 kWh 231 PS 231ps 62 KWh
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	418	438	MG MG4 EV 77 KWH 245ps 77 KWh	226	CITROEN C4 C-CROSS E 136 PS 136ps 50 KWh
Αυτονομία που ανακοινώνει ο κατασκευαστής	400				
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια)	7	7	MG MG4 EV 51 KWH 170ps 51 KWh	8	CUPRA BORN 62 kWh 204 PS 204ps 62 KWh



Μπορεί οι 156 ίπποι να μην φαίνονται πολλοί για αμιγώς ηλεκτρικό μοντέλο, αλλά χάρη στη άμεση εκτόνωση των 280Nm ροπής και το σχετικά μικρό βάρος για τη φύση του (1.562 κιλά), το MG5 κινείται αρκετά σβέλτα. Για να ολοκληρώσει το 0-100 χ.α.ω. χρειάζεται 8 δλ., ενώ για να πάει από τα 80 στα 120 χλμ./ώρα θέλει 6 δλ., με την τελική ταχύτητα να περιορίζεται στα 185 χλμ./ώρα.

Σε πολύ καλά επίπεδα κινείται και η αυτονομία του μοντέλου. Η ωφέλιμη χωρητικότητα της μπαταρίας φτάνει τα 57,4 kWh και επιτρέπει στο MG5 να γράψει 400 χιλιόμετρα σε μεικτές συνθήκες. Μάλιστα αν ο οδηγός κινηθεί αποκλειστικά σε αστικό ιστό θα φτάσει στα 460 χλμ. χάρη και στο πολύ καλό σύστημα ανάκτησης ενέργειας, ενώ σε ταξίδι, όπου όλα τα ηλεκτρικά χάνουν μεγάλο

κομμάτι της αυτονομίας, μπορεί να ξεπεράσει τα 300 χλμ.

## MG5 EV 61,1 kWh: Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας.

Το MG5 με την μπαταρία των 61,1 kWh είναι αποκλειστικά διαθέσιμο στο εξοπλιστικό πακέτο Exclusive, με την τιμή του να ορίζεται στα 32.800 ευρώ μετά την επιδότηση του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά 2». Ας δούμε τι περιλαμβάνεται στον βασικό εξοπλισμό άνεσης και ασφαλείας.

Ο εξοπλισμός του MG5 είναι αρκετά καλός, αλλά δεν μπορεί να χαρακτηριστεί πλούσιος αφού του λείπουν κάποια βασικά στοιχεία, όπως ο αυτόματος κλιματισμός και οι ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι εξωτερικοί καθρέπτες. Συγκεκριμένα το



μοντέλο στο τομέα της άνεσης εφοδιάζεται με air-condition, εμπρός-πίσω ηλεκτρικά παράθυρα, θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες, αισθητήρες παρκαρίσματος, keyless σύστημα, camera οπισθοπορείας, LED φανάρια, αισθητήρες φωτός και βροχής, cruise control, ζάντες αλουμινίου 16 ιντσών, οθόνη infotainment 10,25 ιντσών και σύστημα πλοήγησης.

Στο κομμάτι της ασφαλείας βρίσκουμε 6 αερόσακους, υποβοήθηση εκκίνησης σε ανηφόρα, αυτόματο φρενάρισμα, σύστημα διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας, αναγνώριση σημάτων κυκλοφορίας και συναγερμό.

Το MG5 είναι ένα από τα καλύτερα μοντέλα της εταιρείας που έχουμε οδηγήσει. Η καλή ευρυχωρία του, τα αρκετά ποιοτικά υλικά της καμπίνας, η μπόλικη αυτονομία και οι σβέλτες επιδόσεις του, δημιουργούν ένα ολοκληρωμένο σύνολο που συνδυάζεται με καλή οδηγική συμπεριφορά. Αν ψάχνει κάποιος ένα ηλεκτρικό station wagon, θα πρέπει να σίγουρα να του ρίξει μια ματιά. ❖

**Η χωρητικότητα του πορτ-μπαγκάζ αγγίζει τα 479 λίτρα, όντας κορυφαία στην κατηγορία των αμιγών ηλεκτρικών μικρομεσαίων.**

Μάρκα/Μοντέλο	Mg Mg5
<b>Εξοπλισμός Άνεσης</b>	
Air Condition	Ναι
Κλιματισμός	ΟΧΙ
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	ΟΧΙ
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλειδίωμα	Ναι
Keyless entry	Ναι
Προβολείς ομίχλης	Ναι
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι
Κάμερες 360 μοιρών	ΟΧΙ
Υαλοκαθαριστήρας πίσω	Ναι
Αισθητήρας βροχής	Ναι
Φώτα xenon / LED / Αλογόνο	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	Ναι
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	ΟΧΙ
Δερμάτινες επενδύσεις	ΟΧΙ
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	205/60 R16
Ρεζέρβα	Kit επισκευής
Ηλιοροφή	ΟΧΙ
Infotainment (Οθόνη σε ίντσες)	10,25"
Ambient φωτισμός καμπίνας	ΟΧΙ
Navigation	Ναι

<b>Εξοπλισμός Ασφάλειας</b>	
ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	6
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2
Αερόσακος κεφαλής	2
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντισλίπ)	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	ΟΧΙ



Το κυρίαρχο στοιχείο του αμαξώματος είναι η τοξοειδής γραμμή της οροφής. Εμπρός, ο πρόβολος είναι μυώδης.

Έχει καλά φρένα και ζυγίζει λίγο για ηλεκτρικό (2 τόνους). Έχει όμως στην χειρότερη αυτονομία ταξιδίου στην κατηγορία. Κοστίζει πάνω από 50.000€ αν και έχει πλούσιο εξοπλισμό.



# Hyundai Ioniq 6: Μπορεί με 50.000€ η Hyundai να μπει σφήνα;

**Τ**ο Hyundai Ioniq 6 είναι η ηλεκτρική πρόταση της κορεάτικης εταιρείας στην κατηγορία των μεγάλων sedan αυτοκινήτων. Για να ανακαλύψουμε πόσο καλή δουλειά έκανε η Hyundai δοκιμάζουμε το Ioniq 6 στην τετρακίνητη έκδοση με ισχύ 325 ίππους και μπαταρία 77,4 kWh και το αξιολογούμε με κριτήρια την ηλεκτρική αυτονομία, την ευρυχω-

ρία για επιβάτες και αποσκευές, τις επιδόσεις, τον εξοπλισμό, την εγγύηση και την τιμή. Παράλληλα θα βαθμολογήσουμε το μοντέλο με «άριστα» το 100 και θα συγκρίνουμε τις επιδόσεις σε κάθε τομέα με τις καλύτερες και τις χειρότερες της κατηγορίας.

Το κορεάτικο sedan έχει το μεγαλύτερο χώρο για τα γόνατα των πίσω επιβα-



δοση, με ηλεκτροκινητήρα 151 ίππων και μπαταρία 53 kWh. Λαμβάνοντας υπόψη μας την κρατική επιδότηση, το κόστος αγοράς διαμορφώνεται στα 41.490 ευρώ. Το μοντέλο που έχουμε στη διάθεσή μας ανήκει στην κορυφαία έκδοση, έχει κίνηση σε όλους τους τροχούς, 325 άλογα και τη μεγάλη μπαταρία των 77,4 kWh, και κοστίζει 58.490 ευρώ χωρίς την επιδότηση και 50.490 ευρώ με αυτή.

As δούμε πόσο καλό είναι το Ioniq 6 και πώς τα πηγαίνει απέναντι από τον υπόλοιπο ανταγωνισμό της κατηγορίας του!

## Το Hyundai Ioniq 6 βαθμολογείται με 93 στα 100

Το Hyundai Ioniq 6 πήρε τον υψηλότερο βαθμό της κατηγορίας του, ο οποίος είναι 93 στα 100. Τα δυνατά σημεία του μοντέλου είναι ο χώρος για τα γόνατα των πίσω επιβατών, που μετρά 25,5 εκατοστά, η 5ετής εγγύηση για τα μηχανικά μέρη, τα φρένα που είναι καλύτερα από τον μέσο όρο της κατηγορίας, καθώς και η ηλεκτρι-

τών στην κατηγορία του και το χαμηλότερο βάρος σε σχέση με τον ανταγωνισμό, το οποίο έχει περιοριστεί στους 2 τόνους.

Τα φρένα του Ioniq 6 είναι καλά και ο εξοπλισμός της βασικής έκδοσης πλούσιος. Το αεροδυναμικό design συντελεί στην χαμηλή κατανάλωση ρεύματος, ωστόσο πρέπει να πούμε πως η αυτονομία στο ταξίδι είναι η μικρότερη της κατηγορίας, πιθανώς επειδή αρκετά μοντέλα του ανταγωνισμού έχουν μεγαλύτερες μπαταρίες.

Το Hyundai Ioniq 6 έχει τιμή από 49.490 ευρώ για την εισαγωγική, πισωκίνητη έκ-

## ■ ΔΟΚΙΜΗ Hyundai Ioniq 6 AWD 325 PS 77.4 Kwh

Μάρκα/Μοντέλο	Hyundai Ioniq 6	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	Hyundai Ioniq 6 AWD 325 PS 77.4 Kwh				
<b>Βαθμολογία</b>	<b>93%</b>				
Κατηγορία μοντέλου	ΜΕΓΑΛΑ Ηλεκτρικό				
Model Year	2023				
Είδος Κινητήρα	Ηλεκτρικό				
Κυβικά (κ.εκ.)					
Ιπποδύναμη (PS)	325	1020	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh	286	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων	1				
Κίνηση	4X4				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	19,1	18,5	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh		
Πραγματική μέση κατανάλωση (KWh/100χλμ.)	19,1	18,5	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh		
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	358	403	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh		
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	25,5	25,5	HYUNDAI IONIQ 6 77 KWH AWD 325ps 77.4 KWh		
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,42	1,46	MERCEDES EQE 350+ 292ps 90,6 KWh	1,39	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	446	798	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh		
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	4,9	2,8	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh	6,4	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	185	322	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh	180	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	36,8	35,3	MERCEDES EQS 580 4MATIC 523ps 107,8 KWh		
Εγγύηση (χρόνια)	5	5	HYUNDAI IONIQ 6 77 KWH AWD 325ps 77.4 KWh		
Τιμή	58.490	49.490	HYUNDAI IONIQ 6 53 KWH RWD 151ps 53 KWh	163.100	PORSCHE TAYCAN 4S TURBO 761ps 0 KWh
Τιμή με επιδότηση	50.490	41.490	HYUNDAI IONIQ 6 53 KWH RWD 151ps 53 KWh	155.100	PORSCHE TAYCAN 4S TURBO 761ps 0 KWh



Το εσωτερικό του Hyundai Ioniq 6 είναι άκρως φουτουριστικό, με ένα ζεύγος οθονών 12 ιντσών έκαστη να δίνει την εντύπωση ενός ενιαίου panel.



Η κεντρική κονσόλα διαθέτει αρκετούς αποθηκευτικούς χώρους, ενώ φιλοξενεί τους διακόπτες των παραθύρων.



Τα φυσικά πλήκτρα για τις συντομεύσεις του infotainment και η οθόνη του συστήματος κλιματισμού αυξάνουν την ευκολία χρήσης.

κή μέση κατανάλωση που είναι χαμηλή. Παρόλα αυτά ο ανταγωνισμός έχει μεγαλύτερες μπαταρίες, και λόγω αυτού η ηλεκτρική αυτονομία του Ioniq 6 στο ταξίδι είναι η μικρότερη της κατηγορίας, και πιο συγκεκριμένα 358 χιλιόμετρα. Πρέπει ωστόσο να τονίσουμε πως σε μικτό κύκλο το αυτοκίνητο μπορεί να διανύσει περίπου

450 χιλιόμετρα με μία φόρτιση, ενώ αν κινείστε αποκλειστικά στην πόλη η ηλεκτρική αυτονομία μπορεί να ξεπεράσει τα 550 χιλιόμετρα. Η τιμή των 50.490 ευρώ με την κρατική επιδότηση είναι αντικειμενικά «τσουχτερή», ωστόσο κυμαίνεται στο κατώτερο άκρο του μέσου όρου της κλάσης.



Κάτω από το εμπρός «καπό» βρίσκεται επιπλέον αποθηκευτικός χώρος 14,5 λίτρων (45 λίτρα στα δίκινητα μοντέλα).

As δούμε στις σελίδες που ακολουθούν τις αναλυτικές μετρήσεις αυτονομίας, ευρυχωρίας και επιδόσεων του Hyundai Ioniq 6, καθώς και τις εγγυήσεις και τον εξοπλισμό του αυτοκινήτου.

## Hyundai Ioniq 6: Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις, εγγυήσεις;

As δούμε αναλυτικά τις μετρήσεις του Hyundai Ioniq 6 και το πώς τα πηγαίνει στους τομείς κατανάλωσης, ευρυχωρίας και επιδόσεων.

Το Hyundai Ioniq 6 έχει το μεγαλύτερο χώρο για τα γόνατα των πίσω επιβατών, ο οποίος είναι 25,5 εκατοστά. Ωστόσο η χαμηλή γραμμή της οροφής έχει ως συνέπεια ο «αέρας» για τα κεφάλια των πίσω να είναι περιορισμένος, και πιο συγκεκριμένα 1,2 εκατοστά.

Το πλάτος του πίσω καθίσματος που είναι 1,42 μέτρα κρίνεται καλό για τα δεδομένα

Η χαμηλή αεροτομή είναι τύπου ducktail, ενώ η ψηλότερη έχει μία «εσάνς» από την Porsche 911 turbo 930 και Saab 900 του 1978.



■ ΔΟΚΙΜΗ Hyundai Ioniq 6 AWD 325 PS 77.4 Kwh

Μάρκα/Μοντέλο	Hyundai Ioniq 6	Καλύτερα		Χειρότερα	
Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	25,5	25,5	HYUNDAI IONIQ 6 77 KWH AWD 325ps 77.4 KWh	21	MERCEDES EQE 350+ 292ps 90,6 KWh
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	1,2	6,5	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh	0,5	MERCEDES EQE 350+ 292ps 90,6 KWh
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,42	1,46	MERCEDES EQE 350+ 292ps 90,6 KWh	1,39	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	446	798	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh	430	MERCEDES EQE 350+ 292ps 90,6 KWh
<b>Χώροι</b>	<b>71%</b>				

Είδος	Ηλεκτρικό				
Κυβικά (κ.εκ.)					
Μέγιστη ισχύς (PS)	325	1020	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh	286	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh
Μέγιστη ροπή (Nm)	695	855	MERCEDES EQS 580 4MATIC 523ps 107,8 KWh	550	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	4,9	2,8	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh	6,4	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	3,3	1,2	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh	4,1	MERCEDES EQE 350+ 292ps 90,6 KWh
<b>Κινητήρας - Επιδόσεις</b>	<b>65%</b>				

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	5	5	HYUNDAI IONIQ 6 77 KWH AWD 325ps 77.4 KWh	2	MERCEDES EQE 350+ 292ps 90,6 KWh
Διάτρηση από σκουριά (χρόνια)					

Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,86				
Πλάτος (μέτρα)	1,88				
Ύψος (μέτρα)	1,5				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,95				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)					
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	14,1	14,1	HYUNDAI IONIQ 6 77 KWH AWD 325ps 77.4 KWh	14,1	HYUNDAI IONIQ 6 77 KWH AWD 325ps 77.4 KWh
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	2095	2095	HYUNDAI IONIQ 6 77 KWH AWD 325ps 77.4 KWh	2585	MERCEDES EQS 580 4MATIC 523ps 107,8 KWh

## ■ ΔΟΚΙΜΗ Hyundai Ioniq 6 AWD 325 PS 77.4 Kwh

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά					
Μέγιστη ισχύς (PS)	325	1020	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh	286	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)					
Ροπή (Nm)	695	855	MERCEDES EQS 580 4MATIC 523ps 107,8 KWh	550	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)					

Φρένα					
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	36,8	35,3	MERCEDES EQS 580 4MATIC 523ps 107,8 KWh	39,4	MERCEDES EQE 350+ 292ps 90,6 KWh

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	15,1	14,1	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh	18,7	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)					

Για Ηλεκτρικά					
Χωρητικότητα μπαταρίας (kWh)	77,4				
Κατανάλωση στην πόλη (KWh/100 χλμ.)	15,1	14,5	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh	20,2	MERCEDES EQS 580 4MATIC 523ps 107,8 KWh
Κατανάλωση σε ταξίδι (KWh/100 χλμ.)	21,6	21,6	HYUNDAI IONIQ 6 77 KWh AWD 325ps 77.4 KWh	28,5	MERCEDES EQS 580 4MATIC 523ps 107,8 KWh
Πραγματική μέση κατανάλωση (KWh/100χλμ.)	19,1	18,5	VOLKSWAGEN ID.7 Pro 286ps 82 KWh	24,5	MERCEDES EQS 580 4MATIC 523ps 107,8 KWh
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	358	403	TESLA MODEL S PLAID 1020ps 100 KWh	358	HYUNDAI IONIQ 6 77 KWh AWD 325ps 77.4 KWh
Αυτονομία που ανακοινώνει ο κατασκευαστής	583				
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια)	8	8	MERCEDES EQE 350+ 292ps 90,6 KWh	8	MERCEDES EQE 350+ 292ps 90,6 KWh



Για την  
επιτάχυνση  
0-100  
χλμ/ώρα  
χρειάζονται  
4,9  
δευτερόλεπτα.

της κατηγορίας, ενώ το πορτ-μπαγκάζ των 446 λίτρων κυμαίνεται στο μέσο όρο.

Το ηλεκτρικό sedan ζυγίζει 2 τόνους και παρόλα αυτά επιταχύνει από στάση στα 100 χλμ/ώρα μέσα σε 4,9 δευτερόλεπτα. Το γεγονός πως ο καταγιστικός αυτός ρυθμός θεωρείται πιο αργός από τον μέσο όρο της κατηγορίας δηλώνει τις ικανότητες επιτάχυνσης που έχουν τα ηλεκτροκίνητα μοντέλα, χάρη στην άμεσα διαθέσιμη ροπή των κινητήρων τους.

Παρά το αυξημένο βάρος, το οποίο αξίζει να σημειώσουμε πως είναι το μικρότερο της κατηγορίας, το Ioniq 6 χρειάζεται 36,8 μέτρα για να ακινητοποιηθεί από τα 100 χλμ/ώρα, μια επίδοση που είναι καλύτερη από το μέσο όρο.

Τέλος, όσον αφορά στην κατανάλωση και στην ηλεκτρική αυτονομία, παρατηρούμε το εξής παράδοξο: Το κορεάτικο μοντέλο έχει τη χαμηλότερη κατανάλωση στο ταξίδι και ταυτόχρονα τη μικρότερη αυτονομία σε συνθήκες αυτοκινητοδρόμου. Αν αναλογιστούμε ωστόσο πως η χωρητικότητα της μπαταρίας είναι μικρότερη από αυτή αρκετών μοντέλων του ανταγωνισμού, και αν

λάβουμε υπόψη μας πως η διαφορά από την εμβέλεια του καλύτερου μοντέλου είναι μόνο 45 χιλιόμετρα, θεωρούμε πως με μια μεγαλύτερη μπαταρία το άκρως αεροδυναμικό Hyundai Ioniq 6 θα κάνει «θαύματα» στον τομέα της αυτονομίας.

Σε μικτό κύκλο το Ioniq 6 τα καταφέρνει σαφώς καλύτερα, αφού μπορεί να διανύσει 450 χιλιόμετρα με μία φόρτιση, ενώ σε αστικό περιβάλλον το έξυπνο σύστημα ανάκτησης ενέργειας συμβάλλει σε ηλεκτρική αυτονομία μεγαλύτερη των 550 χιλιομέτρων.

## Hyundai Ioniq 6: Πόσο καλό είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφαλείας;

Το Hyundai Ioniq 6 της δοκιμής μας, το οποίο διαθέτει τη μπαταρία των 77 kWh και δύο ηλεκτροκινητήρες συνολικής απόδοσης 325 ίππων, έχει τιμή από 58.490 ευρώ για την εισαγωγική έκδοση Premium. Αν λάβουμε υπόψη μας την κρατική επιδότηση του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά 2» που είναι σε ισχύ, το κόστος αγοράς





του συγκεκριμένου μοντέλου μειώνεται στα 50.490 ευρώ. Ήρθε η ώρα να δούμε τι περιλαμβάνεται στο βασικό εξοπλισμό άνεσης και ασφαλείας.

Ο εισαγωγικός εξοπλισμός του Hyundai Ioniq 6 είναι πλούσιος, μιας και διαθέτει αυτόματο διζωνικό κλιματισμό, εμπρός-πίσω ηλεκτρικά παράθυρα, ηλεκτρικά αναδιπλούμενους και θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες, σύστημα εισόδου χωρίς κλειδί, αισθητήρες παρκαρίσματος, camera οπισθοπορείας, αισθητήρα βροχής, LED φανάρια με αυτόματη μεγάλη σκάλα, cruise control, θερμαινόμενα καθίσματα με ηλεκτρικές ρυθμίσεις σε αυτό του οδηγού, ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών, ηλιοροφή, οθόνη infotainment 12,3 ιντσών, εργοστασιακό σύστημα πλοήγησης και ατμοσφαιρικό φωτισμό στην καμπίνα.

Περνώντας στον εξοπλισμό ασφαλείας, το αυτοκίνητο διαθέτει 7 αερόσακους, εργοστασιακό συναγερμό, σύστημα διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας, αυτόματο φρενάρισμα, προβολή των σημάτων του Κ.Ο.Κ στον πίνακα οργάνων, καθώς και σύστημα προειδοποίησης κόπωσης οδηγού. ❖

**Η μακρόστενη φωτιζόμενη μπάρα με ιδιαίτερο, rich-el μοτίβο, προσδίδει επιπλέον τεχνολογικό «αέρα» στο μοντέλο.**

Μάρκα/Μοντέλο	Hyundai Ioniq 6
<b>Εξοπλισμός Άνεσης</b>	
Air Condition	ΟΧΙ
Κλιματισμός	2-zone
Ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός	Ναι
Ηλεκτρικά παράθυρα πίσω	Ναι
Ηλεκτρικά αναδιπλούμενοι καθρέπτες	Ναι
Θερμαινόμενοι καθρέπτες	Ναι
Κεντρικό κλειδίωμα	Ναι
Keyless entry	Ναι
Προβολείς ομίχλης	Ναι
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι
Κάμερες 360 μοιρών	ΟΧΙ
Υαλοκαθαριστήρας πίσω	Ναι
Αισθητήρας βροχής	Ναι
Φώτα xenon / LED / Άλογόπου	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/αυνοδηγού	ΟΧΙ
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/αυνοδηγού	Ναι
Θερμαινόμενα καθίσματα	Ναι
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	ΟΧΙ
Σπόρ καθίσματα	ΟΧΙ
Δερμάτινες επενδύσεις	ΟΧΙ
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	225/55 R18
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	Ναι
Infotainment (Οθόνη σε ιντσες)	12,3"
Ambient φωτισμός καμπίνας	Ναι
Navigation	Ναι

<b>Εξοπλισμός Ασφαλείας</b>	
ESP	Ναι
Αερόσακοι σύνολο	7
Αερόσακος οδηγού	1
Αερόσακος συνοδηγού	1
Αερόσακοι πλευρικοί	2
Αερόσακος κεφαλής	2
Αερόσακος κεντρικός	1
Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Αντισλίπ)	Ναι
Βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα	Ναι
Συναγερμός	Ναι
Hill Assist	Ναι
Σύστημα Lane assist	Ναι
Σύστημα αυτόματου φρεναρίσματος	Ναι



Εντυπωσιακή εμφάνιση για τη Ford Mustang Mach-E, με το ιδιαίτερο χρώμα να την κάνει ακόμα πιο μοναδική.

Δοκιμάζουμε τη «μικρή» Ford Mustang Mach-E με τους 294 ίππους και τη μεγάλη μπαταρία των 98,7 kWh, και τη βαθμολογούμε με κριτήρια την κατανάλωση, τις επιδόσεις, την ευρυχωρία, τον εξοπλισμό, την τιμή και την εγγύηση, ενώ ταυτόχρονα τη συγκρίνουμε με το καλύτερο και το χειρότερο μοντέλο της κατηγορίας του.

# Ford Mustang Mach-E 294 PS: Πιάνει κορυφή στην κατηγορία

**Η** Ford Mustang Mach-E μπορεί στην αρχή από τους επικριτές της να θεωρήθηκε «ιεροσυλία» ως προ το θρυλικό μοντέλο, αλλά μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα απέδειξε ότι μπορεί να γράψει τη δικιά της χρυσή σελίδα στην ιστορία της εταιρείας. Στη βασική πισωκίνητη έκδοση έρχεται με δυο επιλογές μπαταριών που παίζουν άμεσο

ρόλο στο κομμάτι της αυτονομίας. Εμείς βρεθήκαμε πίσω από το τιμόνι της έκδοσης με τη μεγάλη μπαταρία που προσφέρει σε πραγματικής συνθήκες πάνω από 520 χλμ. εμβέλειας και μπορεί να βγάλει 490 χλμ. σε ταξίδι. Διαθέτει το μεγαλύτερο χώρο για τα πόδια των πίσω και το φαρδύτερο πίσω κάθισμα στην κατηγορία, ενώ έχει πλούσιο βασικό εξοπλι-





Η αυτονομία του μοντέλου μπορεί να ξεπεράσει τα 520 χλμ. σε μεικτές συνθήκες.



Τα φρένα χρειάζεται 36,7 μ. για να ακινητοποιήσει το μοντέλο από τα 100 χ.α.ω

σμό. Επίσης ξεχωρίζει για την 8ετη εργοστασιακή εγγύηση της και την χαμηλή κατανάλωση (κορυφαία στην κατηγορία), με τη τιμή να κυμαίνεται λίγο πάνω από 60.000 ευρώ.

As δούμε αναλυτικά πως αξιολογήθηκε η Ford Mustang Mach-E των 294 ίππων στους τομείς της πραγματικής κατανάλωσης, της ευρυχωρίας, των επιδόσεων, του εξοπλισμού, των εγγυήσεων και της τιμής. Δίπλα από κάθε μέτρηση σας παραθέσουμε τις επιδόσεις του καλύτερου και του χειρότερου μοντέλου της κατηγορίας της.

## Πως να καταλάβετε ποια είναι καλή επίδοση

**Πράσινο** - Μία από τις καλύτερες επιδόσεις της κατηγορίας

**Κίτρινο** - Στο μέσο όρο της κατηγορίας

**Κόκκινο** - Μία από τις χειρότερες επιδόσεις της κατηγορίας

## Κορυφή για τη Ford Mustang Mach-E των 294 ίππων με 88%

Η εξαιρετική αυτονομία, ο καλός χώρος για τα γόνατα, οι «τίμιες» επιδόσεις της και τα πολύ καλά φρένα στέλνουν τη Ford Mustang Mach-E των 294 ίππων και της μπαταρίας των 98,7 kWh στην κορυφή της κατηγορίας, δείχνοντας πόσο ολοκληρωμένη είναι.

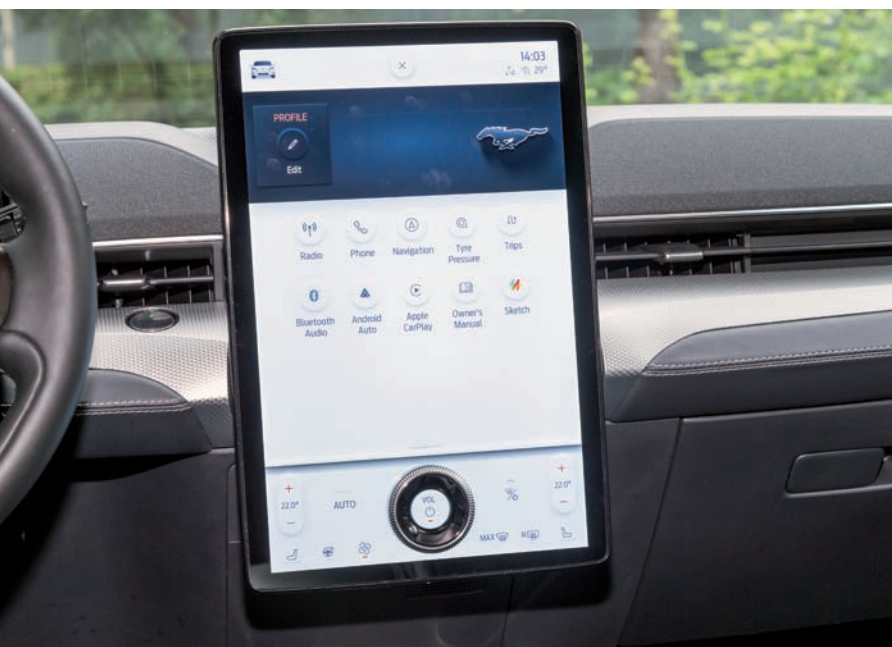
Ακόμα και η «αλμυρή» τιμή των 61.996 ευρώ (με την επιδότηση) φαντάζει «λογική» για τα πλεονεκτήματά της, ενώ αξιοσημείωτο είναι ότι σε σχεδόν κανένα βασικό τομέα δεν βρίσκεται σε κόκκινη περιοχή.

■ ΔΟΚΙΜΗ Ford Mustang Mach-E 294 PS

Μάρκα/Μοντέλο	Ford Mustang Mach-e	Καλύτερα		Χειρότερα	
Έκδοση μοντέλου	Ford Mustang Mach-e 294 ps RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh				
<b>Βαθμολογία</b>	<b>88%</b>				
Κατηγορία μοντέλου	ΜΕΣΑΙΑ SUV Ηλεκτρικό				
Model Year	2022				
Είδος Κινητήρα	Ηλεκτρικό				
Κυβικά (κ.εκ.)					
Ιπποδύναμη (PS)	294	487	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh	180	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 kWh
Κιβώτιο	Automatic				
Αριθμός σχέσεων	1				
Κίνηση	ΠΙΣΩ				
Πραγματική μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	17,5	17,5	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	28,5	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh
Πραγματική μέση κατανάλωση (kWh/100χλμ.)	17,5	17,5	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	28,5	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	494	494	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	284	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 kWh
Χώροι για γόνατα πίσω επιβατών (εκατοστά)	20,5	20,5	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	19,5	TESLA MODEL Y AWD LONG RANGE 351ps 75 kWh
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,4	1,4	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	1,36	TESLA MODEL Y AWD LONG RANGE 351ps 75 kWh
Εργοστασιακή χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	502	854	TESLA MODEL Y AWD LONG RANGE 351ps 75 kWh		
Επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα (δλ.)	7,26	4,4	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh	8,41	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 kWh
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	180	250	TESLA MODEL Y AWD PERFORMANCE 480ps 82 kWh	160	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 kWh
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	36,7	35,3	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh	37,8	SKODA ENYAQ COUPE RS 300 PS 82 kWh 299ps 82 kWh
Εγγύηση (χρόνια)	8	8	FORD MUSTANG MACH-E 351 PS AWD 98 kWh 351ps 98.7 kWh		
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια ή χλμ.)	8	8	FORD MUSTANG MACH-E 351 PS AWD 98 kWh 351ps 98.7 kWh		
Τιμή	69.996	47.100	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62		



Minimal σχεδιασμός, ποιοτικά υλικά και σύγχρονο τεχνολογικά το εσωτερικό, με την εργονομία να κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα.



Ο μικρός ψηφιακός πίνακας προσφέρει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στον οδηγό.

## Ford Mustang Mach-E RWD294 PS: Τι βαθμό παίρνει σε κατανάλωση, χώρους, επιδόσεις και εγγυήσεις;

As δούμε αναλυτικά πώς βαθμολογήθηκε η Ford Mustang Mach-E των 294 ίππων με τη μεγάλη μπαταρία των 98,7 kWh στους τομείς της κατανάλωσης, των χώρων, των επιδόσεων και των εγγυήσεων, συγκρίνοντάς την παράλληλα με το καλύτερο και το χειρότερο της κατηγορίας του.

Η κάθετη οθόνη αφής 15,5 ιντσών τραβάει τα βλέμματα, ενώ δέχεται over-the-air ενημερώσεις.

Πριν περάσουμε σε πιο βαθιά νερά, αξίζει να σημειωθεί ότι η Ford Mustang Mach-E είναι η πιο οικονομική ως προς την κατανάλωση, που σε συνδυασμό με τη μεγάλη μπαταρία, προσφέρει αυτονομία ικανή να κινηθεί για μια ολόκληρη εβδομάδα χωρίς την ανάγκη φόρτισης και να μείνει και ρεύμα.

Αν και η «μικρή» έκδοση, κάνει το 0-100 χ.α.ω σε 7,26 δλ. και θέλει 5 δλ. για να ολοκληρώσει το 80-120.



Η μπαταρία των σχεδόν 100 kWh και ο φειδωλός ως προς την κατανάλωση ηλεκτροκινητήρας των 294 ίππων επιτρέπουν στη Ford Mustang Mach-e να διαπρέπει στο κομμάτι της αυτονομίας παρά τους 2+ τόνους που ζυγίζει. Μέσα στην πόλη καίει μόλις 13,1 kWh, νούμερο που συναντάμε σε σαφώς πιο «αδύναμα» μοντέλα, ενώ χαμηλά κρατιέται και σε συνθήκες ταξιδιού, αφού τα 20kWh/100 χλμ. είναι μια εξαιρετική επίδοση. Στη «σούμα» και σε μεικτές συνθήκες η κατανάλωση θα κινηθεί στα 17,5 kWh, στέλνοντας την μέση αυτονομία πάνω από 520 χιλιόμετρα και κάνοντας το άγχος της φόρτισης να εξανεμίζεται. Μάλιστα έχει δυνατότητα φόρτισης με ισχύ 150 kW που σημαίνει ότι η μπαταρία μπορεί να φτάσει από το 10% στο 80% σε μόλις 45 λεπτά.

Οι επιδόσεις της πισωκίνητης έκδοσης δεν μπορούν να συγκριθούν με τις αντίστοιχες της τετρακίνητης ή της GT, αλλά και πάλι δεν περνάνε απαρατήρητες. Για να

**Στο καπό συναντάμε έναν επιπλέον χώρο 88 λίτρων με δυνατότητα αποστράγγισης.**



ολοκληρώσει το 0-100 χ.α.ω. θέλει 7,26 δλ. και χρειάζεται 5 δλ. για να φτάσει από τα 80 στα 120 χλμ./ώρα, με την τελική ταχύτητα να περιορίζεται στα 180 χλμ./ώρα.

Δυνατά παίζει μπάλα και στο κομμάτι της ευρυχωρίας. Μπορεί η κεκλιμένη οροφή να «τρώει» αέρα από το κεφάλι (3,5 εκ.), αλλά σκοράρει δις σε χώρο για τα γόνατα και πλάτος πίσω καθίσματος, όπου με 20,5 εκ. και 1,4 μ. είναι το καλύτερο της κατηγορίας. Το πορτ-μπαγκάζ των 502 λίτρων μπορεί να καλύψει με άνεση τις ανάγκες μιας οικογένειας, αλλά σε σύγκριση με τον ανταγωνισμό μένει λίγο πίσω.

Μάρκα/Μοντέλο	Ford Mustang Mach-e	Καλύτερα		Χειρότερα	
Κατανάλωση στην πόλη (λτ./100 χλμ.)	13,1	13,1	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	23,5	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh
Κατανάλωση σε ταξίδι (λτ./100 χλμ./ώρα)	20	20	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	27	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh
Μέση κατανάλωση (λτ./100 χλμ.)	17,5	17,5	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	28,5	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh
Αυτονομία (χλμ.)	494	494	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	284	SKODA ENYAQ iV 60 kWh 180ps 62 kWh
<b>Κατανάλωση</b>	<b>90%</b>				

Για Γόνατα πίσω επιβατών (εκ.)	20,5	20,5	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	19,5	TESLA MODEL Y AWD LONG RANGE 351ps 75 kWh
Για Κεφάλι πίσω επιβατών (εκ.)	3,8	7,5	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 kWh	3,8	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh
Πλάτος πίσω καθίσματος (μέτρα)	1,4	1,4	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	1,36	TESLA MODEL Y AWD LONG RANGE 351ps 75 kWh
Χωρητικότητα πόρτ μπαγκάζ (λίτρα)	502	854	TESLA MODEL Y AWD LONG RANGE 351ps 75 kWh	502	FORD MUSTANG MACH-E 351 PS AWD 98 kWh 351ps 98.7 kWh
<b>Χώροι</b>	<b>75%</b>				

Είδος	Ηλεκτρικό				
Κυβικά (κ.εκ.)					
Μέγιστη ισχύς (PS)	294	487	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh	180	SKODA ENYAQ iV 60 kWh 180ps 62 kWh
Μέγιστη ροπή (Nm)	430	860	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh	310	SKODA ENYAQ iV 60 kWh 180ps 62 kWh
Επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα (δλ.)	7,26	4,4	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh	8,41	SKODA ENYAQ iV 60 kWh 180ps 62 kWh
Προσπέρασμα 80-120 (δλ.)	5	2,7	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh	6,2	SKODA ENYAQ iV 60 kWh 180ps 62 kWh
<b>Κινητήρας - Επιδόσεις</b>	<b>70%</b>				

Εγγύηση αντιπροσωπείας - Μηχανικά μέρη (χρόνια)	8	8	FORD MUSTANG MACH-E 351 PS AWD 98 kWh 351ps 98.7 kWh	4	SKODA ENYAQ COUP RS 300 PS 82 kWh 299ps 82 kWh
Διάρθρωση από σκουριά (χρόνια)	12				
Χρώμα (χρόνια)	2				
<b>Εγγύηση αντιπροσωπείας</b>	<b>90%</b>				



## ■ ΔΟΚΙΜΗ Ford Mustang Mach-E 294 PS

Διαστάσεις αμαξώματος (χλστ.)					
Μήκος (μέτρα)	4,71				
Πλάτος (μέτρα)	1,88				
Ύψος (μέτρα)	1,62				
Μεταξόνιο (μέτρα)	2,98				
Ρεζερβουάρ (λίτρα)					
Απόσταση από το έδαφος (εκ.)	14,7	18,8	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 kWh	13	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh
Βάρος, με οδηγό 75 κιλών (κιλά)	2160	1992	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 kWh	2273	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh

Κινητήρας (στοιχεία κατασκευαστή)					
Κυβικά εκατοστά					
Μέγιστη ισχύς (PS)	294	487	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh	180	SKODA ENYAQ iV 60 kWh 180ps 62 kWh
Στροφές μέγιστης ισχύος (σ.α.λ.)					
Ροπή (Nm)	430	860	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh	310	SKODA ENYAQ iV 60 kWh 180ps 62 kWh
Στροφές μέγιστης ροπής (σ.α.λ.)					

Φρένα					
Φρένα από 100 χλμ/ώρα (μέτρα)	36,7	35,3	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh	37,8	SKODA ENYAQ COUP RS 300 PS 82 kWh 299ps 82 kWh

Κατανάλωση κατασκευαστή (λίτρα/100χλμ)					
Νόρμα EU	EU6				
Κατανάλωση Κατασκευαστή (λίτρα/100 χλμ.)	17,3	14,6	SKODA ENYAQ iV 60 62 kWh 180ps 62 kWh	19	TESLA MODEL Y AWD PERFORMANCE 480ps 82 kWh
Εκπομπές ρύπων CO2 (γρ./χλμ)					

Για Ηλεκτρικά					
Χωρητικότητα μπαταρίας (kWh)	98,7				
Κατανάλωση στην πόλη (kWh/100 χλμ.)	13,1	13,1	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	23,5	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh
Κατανάλωση σε ταξίδι (kWh/100 χλμ.)	20	20	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	27	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh
Πραγματική μέση κατανάλωση (kWh/100χλμ.)	17,5	17,5	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	28,5	FORD MUSTANG MACH-E GT 487ps 98.7 kWh
Αυτονομία σε ταξίδι (χλμ.)	494	494	FORD MUSTANG MACH-E 294 PS RWD 98 kWh 294ps 98,7 kWh	284	SKODA ENYAQ iV 60 kWh 180ps 62 kWh
Αυτονομία που ανακοινώνει ο κατασκευαστής	600				
Εγγύηση μπαταρίας (χρόνια)	8	8	FORD MUSTANG MACH-E 351 PS AWD 98 kWh 351ps 98.7 kWh	8	FORD MUSTANG MACH-E 351 PS AWD 98 kWh 351ps 98.7 kWh

## Ford Mustang Mach-e RWD 98,7 kWh: Πόσο καλή είναι σε εξοπλισμό άνεσης και ασφαλείας;

Η πισωκίνητη έκδοση της Ford Mustang Mach-e με την μπαταρία των 98,7 kWh είναι διαθέσιμη στο εξοπλιστικό πακέτο Premium, με την τιμή της να ορίζεται στα 61.996 ευρώ μετά την επιδότηση του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά 2». Ας δούμε τι περιλαμβάνεται στον βασικό εξοπλισμό άνεσης και ασφαλείας.

Η πισωκίνητη Ford Mustang Mach-e με τη μεγάλη μπαταρία ουσιαστικά ξεκινάει από το δεύτερο εξοπλιστικό πακέτο και ο εξοπλισμός της είναι κάτι παραπάνω από πλούσιος! Στη λίστα άνεσης περιλαμβάνει αυτόματο κλιματισμό 2 ζωνών, εμπρός-πίσω ηλεκτρικά παράθυρα, ηλεκτρικά αναδιπλούμενους και θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέπτες, αισθητήρες παρκαρίσματος, camera οπισθοπορείας, LED φανάρια με αυτόματη μεγάλη σκάλα και φώτα στροφής, αισθητήρες φωτός και βροχής, cruise control, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενα και θερμαινόμενα δερμάτινα καθίσματα οδηγού-συνοδηγού, ζάντες αλουμινίου 19 ιντσών, οθόνη infotainment 15.5 ιντσών, σύστημα πλοήγησης και ambient φωτισμό καμπίνας.

Στον εξοπλισμό ασφαλείας βρίσκουμε 8 αερόσακους, υποβοήθηση εκκίνησης σε ανηφόρα, αυτόματο φρενάρισμα, σύστημα διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας, προειδοποίηση κόπωσης οδηγού, προειδοποίηση τυφλού σημείου και συναγερμός.

Η πισωκίνητη Ford Mustang Mach-e με τη μεγάλη μπαταρία «σπάει» ένα σοβαρό ενδιαφέρον για όποιον θέλει να μπει στο κόσμο της ηλεκτροκίνησης, αυτό της αυτονομίας. Επιπλέον προσφέρει χώρους, καλές

Μάρκα/Μοντέλο	Ford Mustang Mach-e
<b>Εξοπλισμός Άνεσης</b>	
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	ΟΧΙ
Προβολείς ομίχλης	ΟΧΙ
Αισθητήρες παρκαρίσματος	Ναι
Κάμερα οπισθοπορείας	Ναι
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	Ναι
Ρυθμιζόμενο τιμόνι	Ναι
Τιμόνι πολλαπλών λειτουργιών	Ναι
Υποβοήθηση τιμονιού	Ναι
Cruise Control	Ναι
Μηχανικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	ΟΧΙ
Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού/συνοδηγού	Ναι
Θερμαινόμενα καθίσματα	Ναι
Διαιρούμενο πίσω κάθισμα	Ναι
Σπορ καθίσματα	ΟΧΙ
Δερμάτινες επενδύσεις	Ναι
Ζάντες ελαφρού κράματος	Ναι
Διάσταση Ελαστικών	225/55 R19
Ρεζέρβα	Κιτ επισκευής
Ηλιοροφή	ΟΧΙ
Infotainment (Οθόνη σε ιντσες)	15,5"
Ambient φωτισμός καμπίνας	Ναι
Navigation	Ναι

<b>Εξοπλισμός Ασφάλειας</b>	
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 (Αντισλιν)	Ναι
Βάσεις Isofix για παιδικό κάθισμα	Ναι
Συναγερμός	Ναι
Hill Assist	Ναι
Σύστημα Lane assist	Ναι
Σύστημα αυτόματου φρεναρίσματος	Ναι
Προειδοποίηση τυφλού σημείου	Ναι
Σύστημα αναγνώριση σημάτων Κ.Ο.Κ.	Ναι
Προειδοποίηση κόπωσης οδηγού	ΟΧΙ

επιδόσεις και εξοπλισμό που δεν του λείπει τίποτα, δείχνοντας ότι δεν είναι απλά ένα ηλεκτρικό όχημα που φέρνει ένα «δυνατό» όνομα, αλλά ένα ολοκληρωμένο και προσεγμένο αυτοκίνητο. ❖

WWW.

# autoagora.gr

The screenshot shows the homepage of autoagora.gr. At the top, there's a navigation bar with 'HOME', 'Short Videos', and a search bar. Below the navigation, there are several featured articles and car listings. One prominent article is about the 'Teaser βίντεο δίνει... γέυση της ανανεωμένης Skoda Octavia'. Other articles include 'Γιατί πούλησαν τόσο πολύ σε leasing τα Corsa/208/C3', 'Νέο Mitsubishi ASX: Χαμηλότερες τιμές, από 25.750 ευρώ', and 'Alfa Romeo Tonale 160 PS VS Renault Austral 160 PS: Συγκριτικό'. There are also sections for 'TA ΣΑΒΥΤΕΡΑ' (The Savier) and 'ΤΙ ΔΕΝ ΣΑΣ ΕΧΟΥΝ ΠΕΙ' (What they haven't told you).

# 7.200.000

Επισκέψεις στις σελίδες του

- ✓ **Ανανεωμένο**
- ✓ **Πλούσιο**
- ✓ **Χρηστικό**
- ✓ **Με αποκλειστικά θέματα**

## ■ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΩΝ



ABARTH



ALFA ROMEO



ASTON  
MARTIN



AUDI



BENTLEY



BMW



CADILLAC



CHEVROLET



CHRYSLER



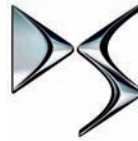
CITROEN



CORVETTE

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

DAECIA DACIA



DS



FIAT



FORD



HONDA



HYUNDAI



JAGUAR

Jeep JEEP

KIA KIA



LAMBORGHINI



LANCIA

## ■ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΩΝ



LAND ROVER



LEXUS



LOTUS



MAZERATI



MERCEDES



MINI



MITSUBISHI



NISSAN



OPEL



PEUGEOT



PORSCHE

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



RENAULT



SEAT



SKODA



SMART



SSANGYONG



SUBARU



SUZUKI



TOYOTA



VOLKSWAGEN



VOLVO