ΤΟ JEEP COMPASS E-HYBRID
Εξηλεκτρισμός με ουσία

trcoff

18 / ΙΟΥΛΙΟΣ 2022
Η FREE PRESS ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ

ΟΔΗΓΟΥΜΕ ΤΟ ΝΕΟ OPEL ASTRA
ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ!

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ONLINE

ΔΕΙΤΕ ΑΚΟΜΗ:

Νέο DS 7

Νέο Nissan X-Trail

Νέο Citroen C4 X

Ανανεωμένο Kia XCeed

Διαβάστε περισσότερα στο www.trcoff.gr

Κάντε εγγραφή στο κανάλι μας στο YouTube.com/trcoffgr

Η πιο καλή συνήθεια!

EDITORIAL

ΜΠΟΡΕΙ ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ ΝΑ ΞΕΚΙΝΗΣΕ, όμως δεν πρέπει να χαλαρώνουμε. Διανύουμε την περίοδο όπου στατιστικά έχουμε τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας.

Η οδήγηση προς και από τις διακοπές μας ή ακόμη και για μια βουτιά σε κάποια κοντινή παραλία, δε θα πρέπει να θεωρείται απλή διαδικασία.

Κάθε χρόνο χάνονται συνάνθρωποι μας στην άσφαλτο και ακόμη περισσότεροι τραυματίζονται και στιγματίζονται για μια ζωή!

Γι αυτό και η προσφορά αίματος για τις ανάγκες των τροχαίων ατυχημάτων αλλά και των ευάλωτων συνανθρώπων μας είναι πολύ σπουδαία υπόθεση.

Αρκεί όμως μία φορά για να καλυφθούν οι ανάγκες; Μία φορά δεν είναι αρκετή! Δίνουμε αίμα όσο πιο τακτικά μπορούμε.

Ιδανικά ακόμη και πριν φύγουμε για τις καλοκαιρινές μας διακοπές.

Για να μπορέσουν έτσι να καλυφθούν οι μεγάλες ανάγκες των θυμάτων από τα τροχαία ατυχήματα, των πολυμεταγγιζόμενων και άλλων συνανθρώπων μας που βρίσκονται σε ευάλωτη θέση και δεν μπορούν να περάσουν όμορφα όπως εμείς.

Μπορείς να δίνεις αίμα 3 έως 4 φορές κάθε χρόνο. Μόλις 10 λεπτά είναι αρκετά και μόλις 450 ml μπορούν να σώσουν έως και 3 ζωές!

Γίνε κι εσύ εθελοντής αιμοδότης ή αν είσαι ήδη μην ξεχάσεις κάθε 3 ή 4 μήνες να ανανεώσεις το ραντεβού σου για αυτό το πολύτιμο δώρο.

Το αίμα είναι ΖΩΗ και η αιμοδοσία η πιο καλή συνήθεια.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σε μια εποχή όπου τα παραδοσιακά hatchback τείνουν να εξαφανίζονται ή έστω να SUV-οποιούνται, η Opel ρίχνει στη αγορά το νέο Astra. Οδηγούμε την έκδοση βενζίνης με 130 ίππους και αυτόματο κιβώτιο

Το Jeep Compass e-Hybrid 48V είναι από τα ήπια υβριδικά μοντέλα που μπορούν να κινούνται σε χαμηλές ταχύτητες μόνο ηλεκτρικά, χωρίς εξωτερική φόρτιση

Η Hyundai αποκάλυψε το IONIQ 6, το πολυτελές ηλεκτρικό της μοντέλο που εκτός από εξαιρετικά χαμηλή αεροδυναμική έχει σχεδιασμό που το κάνει να θυμίζει ταινία επιστημονικής φαντασίας

Χώρος φόρτωσης. Αν ψάχνεις οικογενειακό, κυρίως, αυτοκίνητο είναι στα χαρακτηριστικά που έχουν "ζουμί". Πως τον μετράμε όμως και ποια μέθοδος είναι η πιο αξιόπιστη;

3 Δίπλωμα οδήγησης και ταυτότητα στο κινητό μας
4 Ανανεωμένη Kia XCeed
5 Νέο DS 7
6 Νέα Citroen C4 X και Nissan X-Trail
7 Νέο Hyundai IONIQ 6
8 Ειδήσεις από την Ελλάδα και τον κόσμο
12 Οδηγούμε το νέο Opel Astra 1.2T 130hp
16 Οδηγούμε το Jeep Compass e-Hybrid
20 Συμβουλές για ενοικίαση αυτοκινήτου online
22 Πως υπολογίζεται ο όγκος του χώρου αποσκευών στο αυτοκίνητο;

trcoff

Αρχισυνταξία - Επιμέλεια έκδοσης: ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΕΦΟΥ

Art Director: ΓΙΩΤΑ ΓΙΑΓΤΖΗ

Επικοινωνία: contact@trcoff.gr

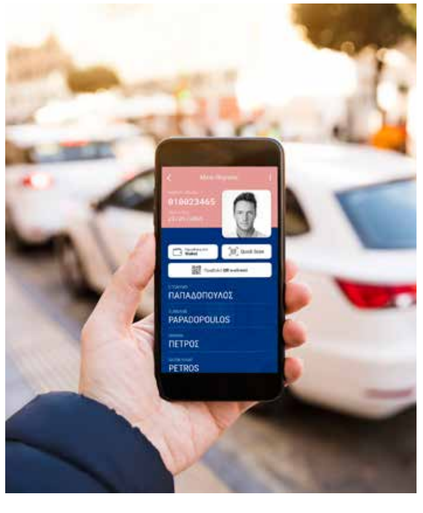
Ιστοσελίδα: www.trcoff.gr

YouTube.com/trcoffgr

ΨΗΦΙΑΚΗ ΕΠΟΧΗ

Αστυνομική ταυτότητα και δίπλωμα οδήγησης στο κινητό

ΤΩΡΑ ΕΚΤΟΣ από τις πιστωτικές σου κάρτες μπορείς να έχεις στο κινητό την αστυνομική ταυτότητα και το δίπλωμα οδήγησης. Τα ψηφιακά πάσα μάλιστα έχουν την ίδια ισχύ με τα έντυπα!



Παρουσία του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη πραγματοποιήθηκε το απόγευμα της Τετάρτης 17 Ιουλίου η παρουσίαση του Gov.gr Wallet. Πρόκειται για τη νέα επίσημη εφαρμογή της Ελληνικής Δημοκρατίας για τη δημιουργία, την αποθήκευση και τον έλεγχο γνησιότητας των ψηφιακών αντιγράφων της αστυνομικής ταυτότητας και του διπλώματος οδήγησης στο κινητό μας τηλέφωνο.

Τα ψηφιακά αντίγραφα έχουν ακριβώς την ίδια ισχύ με τα έγχαρτα πιστοποιητικά εντός της χώρας, με μόνη εξαίρεση τα διεθνή ταξίδια. Με τον τρόπο αυτό, πλέον θα μπορούμε να χρησιμοποιούμε το κινητό μας για οποιαδήποτε συναλλαγή εντός Ελλάδας, όπως ακριβώς χρησιμοποιούσαμε ως τώρα την αστυνομική ταυτότητα και το δίπλωμα οδήγησής.

Εγκατάσταση εφαρμογής και αυθεντικοποίηση

Το Gov.gr Wallet είναι ήδη διαθέσιμο στα app stores των κινητών με λογισμικό iOS και Android. Εναλλακτικά, η εφαρμογή διατίθεται και μέσω της σελίδας wallet.gov.gr. Για την ασφαλή πρόσβαση στην εφαρμογή, η ταυτοποίηση γίνεται σε πρώτο επίπεδο με τους κωδικούς στο Taxisnet και κατόπιν με την καταχώρηση κωδικού μιας χρήσης (OTP – One Time Password), ο οποίος αποστέλλεται σε αριθμό κινητού τηλεφώνου που μας ανήκει επιβεβαιωμένα.

Αφού γίνει η αυθεντικοποιηθεί, θα πρέπει να δώσουμε άδεια για να λαμβάνουμε ειδοποιήσεις από την εφαρμογή, οι οποίες είναι απαραίτητες για την λειτουργία της εφαρμογής λόγω του μηχανισμού συγκατάθεσης σε περίπτωση επαλήθευσης ενός ψηφιακού εγγράφου. Επιπλέον, έχουμε τη δυνατότητα να ενεργοποιήσουμε την εύκολη πρόσβαση (quick login), ανάλογα με τις προδιαγραφές του κινητού μας.

Δημιουργία και αποθήκευση αντιγράφων

Αφού εισέλθουμε στο περιβάλλον της εφαρμογής, μπορούμε με ελάχιστα κλικ να δημιουργήσουμε και να αποθηκεύσουμε το ψηφιακό αντίγραφο της αστυνομικής ταυτότητας ή/και του διπλώματος οδήγησης. Αρχικά επιλέγουμε το έγγραφο που θέλουμε να εκδοθεί και λαμβάνουμε με SMS έναν κωδικό μιας χρήσης (OTP – One Time Password) τον οποίο και εισάγουμε στην εφαρμογή. Το έγγραφο δημιουργείται και αποθηκεύεται στην εφαρμογή και στο wallet του κινητού τηλεφώνου. Η ίδια διαδικασία επαναλαμβάνεται εκ νέου για κάθε νέα έκδοση αντιγράφου.

Στοιχεία ψηφιακών αντιγράφων και επαλήθευση γνησιότητας

Τα ψηφιακά αντίγραφα του Gov.gr Wallet περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που περιέχονται στις αστυνομικές ταυτότητες και τα διπλώματα οδήγησης αντίστοιχα. Ενσωματώνουν, επιπλέον, έναν κωδικό QR και έναν μοναδικό κωδικό εγγράφου, μέσω του οποίου πραγματοποιείται η επαλήθευση γνησιότητάς τους. Ειδικά αναφορικά με το ψηφιακό αντίγραφο του διπλώματος οδήγησης, η φωτογραφία που θα εμφανίζεται αντλείται από το Μητρώο Δελτίων Αστυνομικών Ταυτοτήτων της Ελληνικής Αστυνομίας, συνεπώς θα είναι ίδια με της αστυνομικής ταυτότητας και όχι κατ' ανάγκη ίδια με εκείνη του διπλώματος οδήγησης.

Η επαλήθευση γνησιότητας κάθε ψηφιακού αντιγράφου γίνεται με τον κωδικό QR του. Μόλις κάποιος σκανάρει τον κωδικό QR μας μέσω της ίδιας εφαρμογής Gov.gr Wallet, λαμβάνουμε ειδοποίηση από την εφαρμογή, προκειμένου να δώσουμε έγκριση στον ελεγκτή για επαλήθευση στοιχείων. Αφού εγκρίνουμε τον έλεγχο, στην οθόνη της εφαρμογής εμφανίζεται ένας εξαψήφιος κωδικός τον οποίο πρέπει να υπαγορεύσουμε ή να δείξουμε στον ελεγκτή και εκείνος με τη σειρά του να τον καταχωρίσει στη δική του συσκευή. Αφού ολοκληρωθεί η διαδικασία, τότε και μόνο τότε τα στοιχεία του ψηφιακού αντιγράφου εμφανίζονται για μία και μόνο φορά στη συσκευή του ελεγκτή, χωρίς τη δυνατότητα αποθήκευσης.

Η δυνατότητα γρήγορης επαλήθευσης

Μπορούμε ακόμη να επιλέξουμε τη δυνατότητα γρήγορης επαλήθευσης (quick scan). Μέσω της συγκεκριμένης λειτουργίας, δίνουμε ουσιαστικά «προέγκριση» για τον επόμενο και μόνο έλεγχο, εφόσον αυτός πραγματοποιηθεί αποκλειστικά εντός των επόμενων πέντε λεπτών. Επιδεικνύοντας τον quick scan κωδικό QR ο έλεγχος πραγματοποιείται ταχύτερα, καθώς ο ελεγκτής αποκτά απευθείας πρόσβαση στα στοιχεία μας. Με τον τρόπο αυτό η διαδικασία είναι ταχύτερη και θα εξυπηρετήσει σε περιπτώσεις που παρατηρείται συνωστισμός ή που απαιτείται ταχύτητα, όπως πχ είσοδος σε αεροπλάνα κλπ.

Απώλεια έγχαρτων πιστοποιητικών και απώλεια συσκευής

Εάν δηλώσουμε απώλεια αστυνομικής ταυτότητας είτε αυτοπροσώπως σε ένα Αστυνομικό Τμήμα είτε μέσω του gov.gr, τότε αυτόματα και άμεσα οποιοδήποτε ψηφιακό αντίγραφο έχει εκδοθεί ακυρώνεται. Το ίδιο ισχύει και εάν δηλώσουμε απώλεια διπλώματος οδήγησης σε Αστυνομικό Τμήμα, ΚΕΠ ή στη Διεύθυνσης Μεταφορών. Σε περιπτώσεις που εκδίδεται νέα αστυνομική ταυτότητα ή νέο δίπλωμα οδήγησης για άλλον λόγο πέραν της απώλειας, τότε τα ψηφιακά αντίγραφα των παλαιότερων έγχαρτων πιστοποιητικών ακυρώνονται αυτόματα και πρέπει να εκδοθούν ψηφιακά αντίγραφα των νέων πιστοποιητικών, ακολουθώντας την ίδια διαδικασία για την αρχική τους έκδοση.

Σε περίπτωση απώλειας της συσκευής όπου είναι αποθηκευμένα τα ψηφιακά αντίγραφα, μπορούμε να ανακαλέσει την ισχύ των αποθηκευμένων ψηφιακών αντιγράφων μέσω της σχετικής υπηρεσίας στο gov.gr. Η ανάκληση των φυσικών αντιγράφων δεν ακυρώνει τα αντίστοιχα έγχαρτα πιστοποιητικά. Τα ψηφιακά αντίγραφα αποθηκεύονται μόνο σε μία συσκευή. Έτσι λοιπόν αν αγοράσουμε άλλο τηλέφωνο θα πρέπει να εκδόσουμε και αποθηκεύσουμε τα ψηφιακά αντίγραφα εκ νέου στη νέα συσκευή. Τότε τα προηγούμενα ψηφιακά αντίγραφα στο παλιό τηλέφωνο ανακαλούνται αυτόματα.

Στο μέλλον θα προστεθούν στην εφαρμογή περισσότερα έγγραφα, όπως τα στοιχεία της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος μας, τα στοιχεία για την πληρωμή των τελών κυκλοφορίας, το αποτέλεσμα του Τεχνικού Ελέγχου (ΚΤΕΟ) και η ημερομηνία του επόμενου ελέγχου, τα στοιχεία ασφάλισης κλπ. Περαιτέρω, μελλοντικά θα είναι δυνατή και η αυθεντικοποίηση στο gov.gr μέσω του Gov.gr Wallet.

Ανανεωμένο Kia XCeed

ΤΟ KIA XCEED ΑΝΑΝΕΩΝΕΤΑΙ και επανατοποθετείται στην κατηγορία των crossover με μικρές αλλά ουσιαστικές αλλαγές. Το νέο XCeed θα είναι διαθέσιμο στην Ελλάδα από το Σεπτέμβριο.

Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα crossover στην αγορά είναι χωρίς αμφιβολία το Kia XCeed. Αλλωστε κάτι τέτοιο το επιβεβαιώνουν και τα νούμερα, με το μοντέλο να ξεπερνά τις 120.000 πωλήσεις στην Ευρώπη. Τώρα η Kia προχωρά σε μερική ανανέωση του μοντέλου, κάνοντας το λεγόμενο «ενδιάμεσο facelift».

Ωστόσο, στην περίπτωση του XCeed η ανανέωση αυτή συνοδεύεται από πολλά καινούργια στοιχεία, σχεδιαστικά και τεχνολογικά, μαζί με μια νέα έκδοση εξοπλισμού GT-line. Η προσθήκη (για πρώτη φορά) του επιπέδου εξοπλισμού GT-line σε συνδυασμό με έναν βενζινοκινητήρα που αποδίδει 204 ίππους, προσφέρει μια συναρπαστική εμπειρία, ελκύοντας οδηγούς που θέλουν τα ορθολογικά οφέλη ενός μεγαλύτερου αυτοκινήτου χωρίς συμβιβασμούς από πλευράς στυλ ή σπορτίφ χαρακτήρα.

Τι αλλάζει στο XCeed;

Το ανανεωμένο μοντέλο ξεχωρίζει από τους νέους προβολείς LED, την επανασχεδιασμένη μάσκα και τον νέο εμπρός προφυλακτήρα με την ενδιαφέρουσα σχεδίαση των αεραγωγών. Νέες είναι ακόμη οι ζάντες 18 ιντσών, ενώ μικρότερης έκτασης είναι οι αλλαγές στο πίσω μέρος. Αυτές περιλαμβάνουν ένα νέο διαχύτη με γυαλιστερή ποδιά και μια διακριτική σχεδίαση «εξάτμισης». Επίσης αλλάζουν ελαφρώς τα πίσω φώτα LED.

Οι νέες εκδόσεις GT-line διαθέτουν σπορ πινελιές που τη διαφοροποιούν από το στάνταρ μοντέλο. Στοιχεία όπως διαφορετικής σχεδίασης μάσκας, σπορτίφ κάτω εισαγωγή αέρα και «αεροκουρτίνες» σε σκούρο χρώμιο. Τα μαρσπιέ είναι στο χρώμα του αμαξώματος, ενώ υπάρχουν γυαλιστερές μαύρες ράγες οροφής και οι αντίστοιχοι καθρέφτες. Το ανανεωμένο Kia XCeed θα διατίθεται με συνολικά 12 χρώματα αμαξώματος, συμπεριλαμβανομένων τριών νέων ιδιαίτερων χρωμάτων (Lemon Splash, Celadon Spirit Green και Yuca Steel Grey).

Αλλαγές και στο εσωτερικό

Μικρότερης έκτασης είναι οι αλλαγές στο εσωτερικό του μοντέλου. Παραμένει βεβαίως η πολύ καλή ποιότητα και εργονομία του σημερινού μοντέλου. Ωστόσο, το ανανεωμένο XCeed διαθέτει νέα γραφικά στον ψηφιακό πίνακα οργάνων Supervision των 12,3 ιντσών, που μπορούν να συνδεθούν με τα προγράμματα οδήγησης (Drive Modes) του αυτοκινήτου. Ακόμη ένα γυαλιστερό μαύρο πλαίσιο του επιλογέα ταχυτήτων και ένας νέος εσωτερικός καθρέφτης με λεπτό πλαίσιο βελτιώνει τόσο την εμφάνιση όσο και τη λειτουργικότητα.

Οι πελάτες μπορούν να επιλέξουν μεταξύ επενδύσεων από ύφασμα, σουέτ, συνθετικό δέρμα ή γνήσιο δέρμα για τα καθίσματα. Στην έκδοση GT-Line το εσωτερικό διαθέτει πολλές βελτιώσεις που ταιριάζουν με τη σπορ αίσθηση του εξωτερικού, συμπεριλαμβανομένου ενός εμπνευσμένου από τον μηχανοκίνητο αθλητισμό τιμόνι «D-cut», μαύρη οροφή, επιλογέα ταχυτήτων με διάτρητο δέρμα καθώς και καθίσματα με ειδική σχεδίαση GT-Line.

Χωρίς αλλαγές παραμένουν οι χώροι του μοντέλου, με ανέσεις για εμπρός και πίσω επιβάτες. Η χωρητικότητα του πορτ μπαγκάζ στο ανανεωμένο Kia XCeed φτάνει τα 426 λίτρα, ενώ με αναδιπλωμένα τα πίσω καθίσματα, η χωρητικότητά του αυξάνεται στα 1.378 λίτρα. Η ευελιξία είναι επίσης εξασφαλισμένη χάρη στα αναδιπλούμενα καθίσματα σε ποσοστό 40:20:40, μια ηλεκτρική πίσω πόρτα με ρύθμιση ύψους και ένα δάπεδο αποσκευών δύο θέσεων.

Βενζίνη, diesel, MHEV και PHEV

Η γκάμα του ανανεωμένου μοντέλου παραμένει πλούσια όσον αφορά στις επιλογές κινητήρων. Μάλιστα οι περισσότεροι συνδυασμοί στη γκάμα διαθέτουν ήπια υβριδική MHEV τεχνολογία, ενώ ένα προηγμένο plug-in υβριδικό σύστημα προσφέρει εξαιρετικά χαμηλό κόστος χρήσης με τις χαμηλότερες ή με μηδενικές εκπομπές ρύπων. Δύο υπερτροφοδοτούμενοι κινητήρες βενζίνης άμεσου ψεκασμού (T-GDi) είναι διαθέσιμοι στην ανανεωμένη γκάμα του XCeed. Ένας τετρακύλινδρος 1.5 λίτρων T-GDi αποδίδει 160 ίππους και 253 Nm ροπής κι ένας κινητήρας 1.6 T-GDi, ο οποίος προέρχεται από τα Ceed και ProCeed GT, με 204 ίππους και 265 Nm. Σε πετρέλαιο, ο 1,6 lt επίσης προσφέρει ήπια υβριδική υποβοήθηση (MHEV) και συνδυάζεται με μηχανικό κιβώτιο 6 σχέσεων ή αυτόματο διπλού συμπλέκτη.

Η plug-in υβριδική έκδοση PHEV είναι για άλλη μια φορά διαθέσιμη στο νέο XCeed, συνδυάζοντας μια μπαταρία λιθίου-πολυμερούς 8,9 kWh με έναν ηλεκτροκινητήρα 44,5 kW και έναν αποδοτικό τετρακύλινδρο 1.6 GDI κινητήρα. Σε συνδυασμό με ένα αυτόματο εξατάχυτο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη (6DCT), το PHEV αποδίδει έως και 141 ίππους και 265 Nm στους μπροστινούς τροχούς, ενώ οι οδηγοί θα επωφεληθούν από μια πλήρως ηλεκτρική αυτονομία 48 χιλιομέτρων που αντιστοιχεί σε 60 χιλιόμετρα οδήγησης στην πόλη. Κάτι που θα επιτρέψει στους οδηγούς να ολοκληρώσουν το μεγαλύτερο μέρος των καθημερινών μετακινήσεων αποκλειστικά με ηλεκτρική ενέργεια. Το εξατάχυτο μηχανικό κιβώτιο είναι διαθέσιμο στην έκδοση βενζίνης 1,5 λίτρων και στη ντίζελ έκδοση 1,6 λίτρων, ενώ το επτατάχυτο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη είναι διαθέσιμο στις εκδόσεις 1.5 & 1.6 T-GDi καθώς και στις ντίζελ 1.6 εκδόσεις.

Στην Ελλάδα από Σεπτέμβριο

Όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη, το ανανεωμένο Kia XCeed θα διατεθεί στην αγορά από το Σεπτέμβριο. Τα επίπεδα εξοπλισμού του είναι Premium, Platinum και GT-Line τα οποία και συνδυάζονται με έξι συνολικά συνδυασμούς κινητήρα και μετάδοσης. Οι τιμές ξεκινούν από τις 24.690 ευρώ στις εκδόσεις 1.5 160ps τόσο χωρίς όσο και με ήπια υβριδική τεχνολογία 48V. Η νέα έκδοση GT-Line ξεκινά από 28.590 ευρώ.

Νέο DS 7, ακόμη καλύτερο, ακόμη πιο πολυτελές

Η ΓΚΑΜΑ ΤΗΣ DS AUTOMOBILES ανανεώνεται με την προσθήκη του νέου DS 7, το πολυτελές SUV που έρχεται με φρέσκια σχεδίαση και περισσότερη τεχνολογία.

Το πρώτο μοντέλο της DS Automobiles, που αποκαλύφθηκε το 2017, το DS 7 Crossback πρόβαλε με την εμφάνισή του το πνεύμα της πρωτοπορίας. Το μοντέλο διακρίθηκε για τους άφθονους εσωτερικούς του χώρους, τη φινέτσα του και την τεχνολογία του, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για νέες εξελίξεις. Σήμερα, πέντε χρόνια μετά, έρχεται το νέο DS 7, ανασχεδιασμένο, ποιοτικότερο και με στοιχεία που γνωρίσαμε πρόσφατα και στο νέο DS 4.

Ο χαρακτήρας του νέου DS 7 τονίζεται ιδιαίτερα από τις σημαντικές αλλαγές στο εμπρός και πίσω μέρος. Το νέο μοντέλο εμφανίζει περισσότερο δυναμισμό με πιο έντονες και πιο δυναμικές γραμμές. Το νέο εμπρός τμήμα έχει μια νέα φωτεινή υπογραφή, χάρη στα νέα και πιο λεπτά φώτα DS PIXEL LED VISION 3ης γενιάς και των νέων φώτων ημέρας DS LIGHT VEIL. Νέα, πιο λεπτά και 3D LED είναι τα πίσω φώτα, σε ένα μοτίβο που γνωρίσαμε και στο DS 4. Το καπό στο πορτμπαγκάζ έχει επανασχεδιαστεί με πιο έντονες γραμμές, ενώ το όνομα «DS AUTOMOBILES» αντικαθιστά το «CROSSBACK» και υπογράφει πλέον το πίσω μέρος του νέου DS 7.

Νέοι προβολείς DS PIXEL LED VISION 3.0

Το DS PIXEL LED VISION 3.0 είναι μια νέα τεχνολογία που παρέχει πιο ισχυρή φωτεινή δέσμη, με εμβέλεια που πλέον φτάνει έως τα 380 μέτρα. Ο φωτισμός στις στροφές, γωνίες ελέγχεται από την ένταση των εξωτερικών LED της μονάδας PIXEL, ανάλογα με την γωνία του τιμονιού. Ωστόσο εξίσου ενδιαφέρον έχουν και τα φώτα ημέρας, που η μάρκα ονομάζει DS LIGHT VEIL. Είναι εμπνευσμένα από το DS X E-TENSE και το DS AERO SPORT LOUNGE, με το να «αναδύεται» μέσα από το αμάξωμα. Το σύστημα αποτελείται από ένα φως ημέρας και τέσσερα κάθετα φωτεινά στοιχεία που αποτελούνται από 33 LED.

Ανώτερη ποιότητα στο εσωτερικό

Ακριβώς όπως οι μεγαλύτεροι οίκοι μόδας του Παρισιού, η DS Automobiles δίνει ιδιαίτερη προσοχή στην επιλογή των υλικών και στον τρόπο με τον οποία τα επεξεργάζεται. Οι επενδύσεις των εσωτερικών χώρων του νέου DS 7, δημιουργούν ένα περιβάλλον που θα κάνει την κάθε διαδρομή ξεχωριστή. Ειδικά στην έκδοση OPERA, προσφέρονται δύο χρώματα δέρματος Nappa (Basalt Black και Pearl Grey), ενώ στις μεγαλύτερες επιφάνειες, το δέρμα προσθέτει μια φυσική και εκλεπτυσμένη πινελιά στο εσωτερικό. Η προσοχή στη λεπτομέρεια του εσωτερικού φαίνεται επίσης από τις μαργαριταρένιες ραφές που προσφέρονται στα νέα χρώματα White και Zephyr, το δερμάτινο τιμόνι με δερμάτινη ακόμα και την επένδυση για τον αερόσακο, τα ανάγλυφα ένθετα τεχνοτροπίας «Clous de Paris» και αισθητική που παραπέμπει σε λουρί ρολογιού. Το εσωτερικό της έκδοσης PERFORMANCE LINE περιλαμβάνει επενδύσεις σε Alcantara σε όλη την καμπίνα και χρυσές πινελιές που τονίζουν τη δυναμική εμφάνιση.

Οι κινητήρες του νέου DS 7

Η γκάμα του νέου DS 7 περιλαμβάνει μια ευρεία επιλογή σε εξηλεκτρισμένες εκδόσεις, με τρία plug-in υβριδικά σύνολα, με 225, 300 και 360 ίππους. Το E-TENSE 225 διαθέτει κινητήρα βενζίνης PureTech 180 και ηλεκτροκινητήρα 110 ίππων που τοποθετούνται στο αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων οκτώ σχέσεων, με μετάδοση της κίνησης στους δύο τροχούς. Οι δύο ισχυρότερες εκδόσεις διαθέτουν σύστημα τετρακίνησης με ηλεκτροκινητήρες σε κάθε άξονα, αποδίδοντας συνδυαστικά 300 και 360 ίππους. Μάλιστα η E-TENSE 4×4 360 έχει δεχτεί την ειδική «φροντίδα» της DS PERFORMANCE.

Μια νέα μπαταρία 14,2 kWh προσφέρει έως και 81 χιλιόμετρα αυτονομίας με μηδενικές εκπομπές ρύπων στον αστικό κύκλο WLTP, ενώ στο μικρό κύκλο και πάλι η ηλεκτρική αυτονομία είναι κορυφαία, καθώς φτάνει τα 65 χιλιόμετρα. Ο χρόνος φόρτισης είναι περίπου δύο ώρες σε Wallbox 7,4 kW. Στη γκάμα συνεχίζει να είναι διαθέσιμος και ο πετρελαιοκινητήρας 130 BlueHDi.

Γεμάτο τεχνολογία

Το σύστημα infotainment είναι μια από τις μεγαλύτερες αλλαγές για το νέο DS 7 με την ενσωμάτωση του DS IRIS SYSTEM. Η επανασχεδιασμένη οθόνη αφής 12Ω διαθέτει ένα μενού που αποτελείται από widget για πρόσβαση σε όλες τις λειτουργίες της με μία μόνο κίνηση. Η οθόνη επιτρέπει επίσης την προβολή εικόνας από τις νέες ψηφιακές κάμερες εμπρός και πίσω, ενώ δίνει και πρόσβαση στη λειτουργία Android Auto, CarPlay μέσω wi-fi.

Διαθέσιμη είναι ακόμη η τεχνολογία DS ACTIVE SCAN SUSPENSION, ένα σύστημα που ρυθμίζει την απόσβεση των αναρτήσεων ανεξάρτητα σε κάθε τροχό, ανάλογα με το δρόμο εμπρός από το αυτοκίνητο. Το DS NIGHT VISION προσφέρει νυχτερινή όραση και ανίχνευση πεζών, ποδηλάτων και ζώων σε αποστάσεις έως και 100 μέτρων. Ο οδηγός λαμβάνει τις πληροφορίες και ειδοποιήσεις στη νέα ψηφιακή οθόνη εντός του πίνακα οργάνων.

Το νέο DS 7 θα κατασκευάζεται στο Mulhouse της Γαλλίας, από όπου και θα διανέμεται σε όλες τις αγορές, εκτός της Κίνας. Ειδικά για την Κινέζικη αγορά, το μοντέλο συναρμολογείται στο Shenzen. Τα πρώτα νέας γενιάς DS 7 αναμένεται να εμφανιστούν στις εκθέσεις στις αρχές του 2023.

Νέα Citroen C4 X και e-C4 X

Η Citroen αποκάλυψε το C4 X, μια διαφορετική πρόταση στα crossovers αφού το νέο μοντέλο προσεγγίζει περισσότερο τον όρο fastback και ενώνει στοιχεία από διαφορετικούς κόσμους.

Πρακτικά έχουμε δύο νέα μοντέλα, τα Citroen C4 X και e-C4 X, αφού θα διατίθεται και ως αμιγώς ηλεκτρικό. Οι Γάλλοι φαίνεται πως εδώ ακολούθησαν τα βήματα του κομψού – και επίσης νέου – C5 X, αμφισβητώντας τους παραδοσιακούς ορισμούς των compact αμαξωμάτων. Το αποτέλεσμα είναι πρωτόγνωρο, συνδυάζοντας την σιλουέτα ενός fastback με έντονα στοιχεία ενός SUV. Το C4 X έχει μήκος 4,6 μέτρα, που σημαίνει ότι είναι αισθητά μακρύτερο από το απλό C4-Cross, παρότι το μεταξόνιο είναι το ίδιο στα 2,67 μ. Όπως και το C4-Cross, τα C4 X και e-C4 X βασίζονται στην πλατφόρμα CMP του ομίλου, η οποία είναι εξαρχής σχεδιασμένη για να υποστηρίξει και αμιγώς ηλεκτρικές εκδόσεις.

Άνεση και τεχνολογία

Στο εσωτερικό βεβαίως η εικόνα συμβαδίζει με τα τελευταία πρότυπα της μάρκας, παρέχοντας μια αίσθηση πρεμίας και άνεσης. Υπάρχουν τα άνετα καθίσματα Advanced Comfort, αλλά και η πατενταρισμένη ανάρτηση της μάρκας με Progressive Hydraulic Cushions για κορυφαία άνεση σε όλες τις συνθήκες. Οι χώροι για επιβάτες είναι άνετοι, ενώ ο χώρος φόρτωσης αγγίζει τα 510 λίτρα, αισθητά αυξημένος συγκριτικά με το απλό C4-Cross.

Οι κινητήρες του Citroen C4 X

Το νέο C4 X θα είναι διαθέσιμο με κινητήρες βενζίνης και diesel. Τα γνώριμα υπερτροφοδοτούμενα PureTech και BlueHDi σύνολα, με απόδοση ισχύος από 100 έως 130 ίππους και μετάδοση με χειροκίνητο όβαρι κιβώτιο ταχυτήτων ή αυτόματο 8 σχέσεων. Το αμιγώς ηλεκτρικό e-C4 X αποδίδει 136 ίππους και διαθέτει κορυφαία τεχνολογία σε ότι έχει να κάνει με τη φόρτιση. Χάρη στην τεχνολογία των 400V, η γρήγορη φόρτιση είναι πραγματικά κορυφαίου επιπέδου. Στο 80% η φόρτιση της μπαταρίας φτάνει μόλις σε 30 λεπτά της ώρας, χρησιμοποιώντας ταχυφορτιστή DC 100 kW, κάτι που σε πρακτικό επίπεδο σημαίνει πως κάθε λεπτό σύνδεσης στον ταχυφορτιστή δίνει 10 χιλιόμετρα αυτονομίας. Όσο για την αυτονομία του, σύμφωνα με τη μάρκα αυτή θα φτάνει τα 360 χλμ.

Τα νέα Citroen e-C4 X και C4 X θα κατασκευαστούν αποκλειστικά στην Ευρώπη, στις εγκαταστάσεις της Stellantis, στη Μαδρίτη της Ισπανίας. Οι πρώτες παραδόσεις ξεκινούν στις αρχές του 2023, ενώ προς το παρόν δεν υπάρχει ανακοίνωση για τη διάθεσή του στην Ελλάδα και τις τιμές απόκτησης του.

Νέο Nissan X-Trail, στην Ελλάδα το φθινόπωρο

Το εντελώς νέο Nissan X-Trail ξεκινά την πορεία του στην αγορά της Ιαπωνίας, ενώ αναμένεται και στην Ελλάδα από το ερχόμενο φθινόπωρο.

Το X-Trail τέταρτης γενιάς διατηρεί τη φιλοσοφία του «σκληροτράχηλου» από το μοντέλο πρώτης γενιάς, με ακόμη μεγαλύτερη έμφαση στην ποιότητα. Το ηλεκτρικό σύστημα μετάδοσης κίνησης e-POWER δεύτερης γενιάς και η τεχνολογία ελέγχου της ηλεκτροκίνησης σε όλους τους τροχούς e-4ORCE ανεβάζουν τον πήχη στην κατηγορία του. Η νέα γενιά βασίζεται σε μια πλήρως επανασχεδιασμένη πλατφόρμα που μειώνει το βάρος ενώ αυξάνει την ακαμψία. Στην καμπίνα έχει επιτευχθεί ένα υψηλό επίπεδο ηχομόνωσης, χάρη στην απομόνωση του θορύβου από το δρόμο και από το σύστημα μετάδοσης κίνησης.

Ανάμεσα σε στα βασικότερα χαρακτηριστικά του νέου X-Trail περιλαμβάνεται βεβαίως η εντελώς νέα σχεδίαση που υιοθετεί λεπτομέρειες και γραμμές που είδαμε και στο τελευταίο Qashqai. Ωστόσο είναι πιο «τετραγωνισμένο», έχει προβολείς δύο επιπέδων, και πίσω φώτα σε σχήμα μπούμερανγκ που συνθέτουν μια σκληροτράχηλη και hi-tech εμφάνιση.

Στο εσωτερικό υπάρχει έμφαση στη λεπτομέρεια και σαν σύνολο δείχνει να ακολουθεί τη φιλοσοφία που γνωρίσαμε στο νέο Qashqai. Κυρίως ως προς τη σχεδίαση της οθόνης του infotainment (στις 12,3΄΄), του κλιματισμού, του τιμονιού και βεβαίως του πίνακα οργάνων. Η κεντρική κονσόλα στο X-Trail έχει μια δομή γέφυρας που περιλαμβάνει μια μεγάλη ποτροθήκη και αποθηκευτικό χώρο κάτω από το μεγάλο υποβραχιόνιο. Στα πίσω παράθυρα έχουν τοποθετηθεί πτυσσόμενα σκίαστρα που βελτιώνουν την άνεση των επιβατών. Ο χώρος αποσκευών σύμφωνα με τη Nissan είναι ο καλύτερος στην κατηγορία και με μεγάλο άνοιγμα, ωστόσο δεν αναφέρεται η ακριβής χωρητικότητα του.

Με τεχνολογία e-POWER

Το e-POWER δεύτερης γενιάς χρησιμοποιεί έναν βενζινοκινητήρα μεταβλητής αναλογίας συμπίεσης μαζικής, ο οποίος λειτουργεί ως γεννήτρια για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Ειδικά ρυθμισμένος για το σύστημα e-POWER, ο κινητήρας VC-Turbo βελτιώνει σημαντικά την απόδοση ακόμα και σε χαμηλές στροφές, αφού το αυτοκίνητο πρακτικά κινείται με ηλεκτρική ενέργεια και έχει όλα τα οφέλη της.

Το τετρακίνητο X-Trail είναι εξοπλισμένο με το e-4ORCE, το οποίο ενσωματώνει τις τεχνολογίες ηλεκτρικής πρόωσης και ελέγχου 4WD της Nissan με την τεχνολογία chassis-control. Το e-4ORCE αυξάνει την οδηγική απόδοση και την αυτοπεποίθηση σε μια μεγάλη ποικιλία οδοστρωμάτων, παρέχοντας παράλληλα μια εξαιρετικά άνετη εμπειρία. Το σύστημα ελέγχει με ακρίβεια την κινητήρια δύναμη και την πέδηση στους διπλούς ηλεκτροκινητήρες, εμπρός και πίσω, για μεγιστοποίηση του συντελεστή τριβής ολίσθησης. Κατά την επιβράδυνση, οι διπλοί κινητήρες εμπρός και πίσω, ελέγχουν την ισορροπία της αναγεννητικής πέδησης για να σταθεροποιήσουν την κίνηση του οχήματος, διασφαλίζοντας ομαλή κύλιση, ενώ οι κινητήρες ανταποκρίνονται άμεσα στο δεξί πεντάλ, παρέχοντας ισχυρή επιτάχυνση.

Το Nissan X-Trail ευρωπαϊκών προδιαγραφών, θα είναι διαθέσιμο στην Ελλάδα και με το κινητήριο σύνολο e-POWER, όπως και με το e-4ORCE, από το ερχόμενο φθινόπωρο. Οι τιμές του θα ανακοινωθούν κοντά στην περίοδο λανσαρίσματος.

Το αμιγώς ηλεκτρικό Hyundai IONIQ 6

Η HYUNDAI ΑΠΟΚΑΛΥΨΕ ΤΟ IONIQ 6, το πολυτελές ηλεκτρικό της μοντέλο που εκτός από εξαιρετικά χαμηλή αεροδυναμική έχει σχεδιασμό που το κάνει να θυμίζει ταινία επιστημονικής φαντασίας!

Το πολυαναμενόμενο Hyundai IONIQ 6, το δεύτερο μοντέλου της αποκλειστικά για ηλεκτρικά οχήματα μάρκας IONIQ, είναι ένα μοντέλο αν μη τι άλλο φουτουριστικό! Η μάρκα το αναφέρει ως "Electrified Streamliner", είναι αεροδυναμικά σμιλεμένο για να μεγιστοποιήσει την εμβέλεια και να κάνει καινοτόμα χρήση βιώσιμων υλικών για υψηλή ποιότητα στην νέα EV εποχή.

Το IONIQ 6 είναι εμπνευσμένο από το Prophecy EV concept. Έτσι, όπως στο πρωτότυπο, χαρακτηρίζεται από καθαρές, απλές γραμμές και αεροδυναμική σχεδίαση, ενώ το προσεγμένο εσωτερικό του είναι ιδανικά σχεδιασμένο για αίσθηση "cocooning". Βέβαια σε αντίθεση με το πρωτότυπο, το τελικό IONIQ 6 έχει τιμόνι και όχι λεβιέδες που είδαμε στο Prophecy EV. Όπως συμβαίνει ήδη στο IONIQ 5, το IONIQ 6 εφαρμόζει μία σχεδιαστική στρατηγική διαφοροποίησης, που δίνει σε κάθε μοντέλο μια μοναδική εμφάνιση. Η Hyundai το σχεδίασε έχοντας στο επίκεντρο τους διαφορετικούς τρόπους ζωής των πελατών της, αντί να υιοθετεί μια ενιαία προσέγγιση για όλους.

Σχεδίαση «μονής καμπύλης»

Το IONIQ 6 διαθέτει χαμηλό συντελεστή οπισθέλκουσας μόλις 0,21, υποβοηθούμενο από απλές αλλά ελκυστικές καμπύλες και μία σειρά χαρακτηριστικών. Στοιχεία όπως το χαμηλό ρύγχος, οι ενεργοί πρόσθιοι αεραγωγοί, το μειωμένο διάκενο μεταξύ τροχού και θόλου, το πλήρες κάλυμμα κάτω από το αμάξωμα, οι ειδικά σχεδιασμένοι διαχύτες καθώς και οι προαιρετικοί λεπτοί ψηφιακοί πλευρικοί καθρέφτες. Περαιτέρω ενίσχυση αποδίδει η ελλειπτική αεροτομή με πτερύγιο και οι διαχωριστικές παγίδες και στις δύο πλευρές του πίσω προφυλακτήρα.

Το μοντέλο ενσωματώνει πάνω από 700 παραμετρικά pixels σε διάφορα σημεία, όπως προβολείς, πίσω συνδυαστικά φώτα, πρόσθιοι κάτω αισθητήρες, περίγραμμα αεραγωγών και ένδειξη κεντρικής κονσόλας, ενισχύοντας την ταυτότητα της υπογραφής IONIQ σε όλο το όχημα. Το όχημα είναι εύκολο να αναγνωριστεί τη νύχτα, χάρη στην εντυπωσιακή ψηλά τοποθετημένη λυχνία στάσης που ενσωματώνεται στην πίσω αεροτομή. Για να τονιστεί περαιτέρω η μοναδικότητα του IONIQ 6, σήμα της Hyundai είναι κατασκευασμένο από αλουμίνιο.

Εμπνευσμένο εσωτερικό

Για το εσωτερικό του IONIQ 6, οι σχεδιαστές ξεκίνησαν εξετάζοντας τις ανάγκες των πελατών, με ιδιαίτερη έμφαση στους οικολογικά συνειδητοποιημένους Millennials και Gen Z, και εργάστηκαν «από μέσα προς τα έξω». Ως αποτέλεσμα, το εσωτερικό σε σχήμα «κουκούλι» του IONIQ 6 χρησιμεύει ως ένα άνετο καταφύγιο και ως προσωπικός χώρος, γεμάτος με πρακτικά χαρακτηριστικά και βιώσιμα υλικά, προσφέροντας μια περιβαλλοντικά συνειδητοποιημένη εμπειρία μετακίνησης.

Η νέα πλατφόρμα E-GMP επέτρεψε στους σχεδιαστές να επεκτείνουν το εσωτερικό δημιουργώντας βελτιστοποιημένο χώρο για τα πόδια και ευρυχωρία που επιτρέπει στους επιβάτες να κινούνται με εκτεταμένη άνεση και ελευθερία. Οι οθόνες πολυμέσων (12 ιντσών η καθεμία) ενσωματώνονται σε ένα αρθρωτό σύνολο σχεδιασμένο να ελαχιστοποιεί την απόσπαση της προσοχής κατά την οδήγηση.

Τα υλικά που χρησιμοποιούνται προέρχονται από βιώσιμες λύσεις, όπως ανακυκλωμένες χρωστικές από ελαστικά τέλους ζωής και μπαμπού χρωστική ανθρακική βαφή. Το εσωτερικό είναι επίσης διακοσμημένο με βιώσιμα υλικά και χρώματα. Ανάλογα με το επίπεδο επένδυσης, αυτά περιλαμβάνουν δέρμα οικολογικής επεξεργασίας, ανακυκλωμένο ύφασμα PET, δέρμα βιολογικού TPO, βιολογική βαφή από φυτικά έλαια και ανακυκλωμένο υλικό από δίχτυα αλιείας στα πατάκια.

ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ...

Το **Ford Bronco** έρχεται στην Ευρώπη

Η Ford φέρνει στην Ευρώπη το Bronco, το μοντέλο που διακρίνεται στην Αμερική για τη σκληροτράχηλη σχεδίαση και τις off-road ικανότητες του.

Η Ford ανακοινώνει την άφιξη ενός αμερικανικού μοντέλου-θρύλου στην Ευρώπη για πρώτη φορά. Αυτό είναι φυσικά το τετρακίνητο Ford Bronco που θα κυκλοφορήσει σε αυστηρά περιορισμένο αριθμό οχημάτων και σε επιλεγμένες αγορές της Ευρώπης, από τα τέλη του 2023. Το Bronco είναι ένα μοντέλο με χαρακτηριστική σχεδίαση μέσα και έξω, εμπνευσμένη από εμβληματικά μοντέλα Ford. Όπως το αυθεντικό Bronco του 1966, το σκληροτράχηλο F-Series και η θρυλική Mustang. Σήμερα το Ford Bronco αποτελεί ένα περιπετειώδες SUV με μοναδικό στυλ. Από τα στοιχεία που ξεχωρίζουν στο μοντέλο είναι τα αφαιρούμενα πάνελ αμαξώματος, αλλά και μία ευρεία γκάμα από αξεσουάρ σχεδιασμένα για μέγιστη εξατομίκευση, υποστηρίζοντας ποικίλες δραστηριότητες περιπέτειας.

Από το 1966 που κυκλοφόρησαν τα πρώτα Bronco στις ΗΠΑ, το μοντέλο αντιπροσώπευε το απόλυτο σε επίπεδο ελευθερίας, απόλαυσης και ικανότητας σε εκτός δρόμου δραστηριότητες. Η Ford επανέφερε το μοντέλο στη Β. Αμερική το 2020 μετά από απουσία 25 χρόνων, και παραμένοντας πιστή στο αρχικό DNA του μοντέλου, εισήγαγε παράλληλα νέα χαρακτηριστικά για γνήσια συμπεριφορά σε off-road περιηγήσεις.

Αν και προς το παρόν παραμένει άγνωστο το ποιες εκδόσεις θα δούμε στην Ευρώπη, στις ΗΠΑ το μοντέλο διατίθεται σε δύο τύπους: Bronco με 3-θυρο ή 5-θυρο αμάξωμα και Bronco Sport. Για τους πιο απαιτητικούς υπάρχει και το Ford Bronco Raptor, η ικανότερη εκδοχή του μοντέλου. Το Bronco Sport έχει δύο επιλογές κινητήρων βενζίνης 1.5 και 2.0 EcoBoost, με 8άρι αυτόματο κιβώτιο και σύστημα 4X4 ως στάνταρ. Από την άλλη το Bronco, που είναι και το πιο σκληροτράχηλο, διατίθεται με επιλογές στα 2,3 και 2,7lt, 10άρι αυτόματο κιβώτιο αλλά και πιο εξελιγμένη επιλεκτική τετρακίνηση με σύστημα υποπολλαπλασιασμού των σχέσεων. Το Bronco Raptor κινείται από έναν 3-λιτρο V6.

Νέο **Fabia RS Rally2**, βασισμένο στο νέο Skoda Fabia

Η Skoda Motorsport έχει έτοιμο το νέο της αγωνιστικό μοντέλο Fabia RS Rally2, που αναμένεται να συνεχίσει στον δρόμο των επιτυχιών όπως και ο προκάτοχός του.

Το νέο Skoda Fabia RS Rally2 βασίζεται στην 4η γενιά του μοντέλου, έχοντας ως βασικά πλεονεκτήματα αυτά που γνωρίζουμε ήδη από την έκδοση παραγωγής. Στοιχεία δηλαδή όπως η εξαιρετική αεροδυναμική και η αυξημένη ακαμψία του αμαξώματος. Η αγωνιστική εκδοχή έχει υποστεί τις απαραίτητες μετατροπές, όπως την παρουσία ενισχυμένου σασί, βελτιωμένου κινητήρα και προηγμένου συστήματος μετάδοσης, που έχουν εξελιχθεί από το αγωνιστικό τμήμα Skoda Motorsport, με στόχο τη μέγιστη αντοχή στους απαιτητικούς αγώνες ράλλυ.

Οι δοκιμές του νέου αγωνιστικού έγιναν με εντατικούς ρυθμούς και κάτω από αντίξοες συνθήκες, σε ασφάλτινες και χωμάτινες διαδρομές της Τσεχίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Γερμανίας, Ισπανίας και Φινλανδίας Η νέα γενιά Fabia RS Rally2 αντικαθιστά δύο πολύ επιτυχημένα αγωνιστικά μοντέλα, τα Fabia Rally2 και Fabia Rally2 evo, τα οποία συμμετείχαν σε 13.091 αγώνες, σημειώνοντας συνολικά 1.714 πρώτες θέσεις. Από το 2015, όταν και έκανε για πρώτη φορά την εμφάνισή του, το Fabia Rally2 αποτέλεσε σημείο αναφοράς για την κατηγορία WRC2, κατακτώντας πάνω από 20 τίτλους για εργοστασιακά πληρώματα και ιδιώτες στην Ευρώπη, αλλά και σε άλλες ηπείρους.

Το νέο αγωνιστικό ακολουθεί βεβαίως τις προδιαγραφές και κανονισμούς που έχει θέσει η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (FIA) για τη συγκεκριμένη κατηγορία. Έτσι, σύμφωνα με αυτούς, ο κινητήρας θα πρέπει να είναι υπερτροφοδοτούμενος 4κύλινδρος, με μέγιστη χωρητικότητα 1,6 lt. Το νέο θερμικό σύνολο βασίζεται στον 2.0 TSI που χρησιμοποιεί η Skoda στα Octavia και Superb, με την απόδοσή του να φτάνει τώρα τους 291 ίππους και 430 Nm ροπής. Η παραπάνω ισχύς μεταφέρεται και στους τέσσερις τροχούς, χρησιμοποιώντας δύο μηχανικά διαφορικά (εμπρός-πίσω), μέσω ενός σειριακού κιβωτίου πέντε σχέσεων. Ένα νέο χαρακτηριστικό είναι ο ηλεκτροϋδραυλικός έλεγχος του συμπλέκτη μεταξύ των δύο αξόνων, που επιτρέπει με τη βοήθεια του χειρόφρενου την απεμπλοκή είτε του εμπρός είτε του πίσω, μία τεχνική που χρησιμοποιείται συχνά στους αγώνες ράλλυ για καλύτερο έλεγχο του αυτοκινήτου στις στροφές.

Διαφορετικό από την έκδοση παραγωγής είναι και το πλαίσιο. Το Fabia RS Rally2 διαθέτει ανάρτηση εμπρός-πίσω με γόνατα MacPherson, τα οποία, όπως και το κιβώτιο, έχουν σχεδιαστεί με βασικό στόχο την αντοχή τους κάτω από κάθε μορφής πίεση. Στην άσφαλτο χρησιμοποιούνται τροχοί 18 ιντσών με δισκόφρενα διαστάσεων 355 χλστ. (εμπρός) και 300 χλστ. (πίσω), ενώ στο χώμα οι τροχοί είναι 15 ιντσών, με τους εμπρός και πίσω δίσκους να έχουν τις ίδιες διαστάσεις (300 χλστ.).

Ένα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ασφαλείας του Fabia RS Rally2 είναι το ρεζερβουάρ καυσίμου, το οποίο είναι κατασκευασμένο από νάιλον και καουτσούκ, σύμφωνα πάντα με τα πρότυπα ασφαλείας που ορίζει η FIA. Το υλικό κατασκευής έχει σχεδιαστεί για να διασφαλίζεται η μέγιστη αντοχή του χωρητικότητας 82,5 lt ρεζερβουάρ είτε στα τρυπήματα, είτε στην περίπτωση ατυχήματος. Τέλος, το νέο Fabia RS Rally2 μπορεί να καταναλώνει αποκλειστικά 100% βιώσιμο καύσιμο.

...& ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Διαθέσιμο το **Kia Niro**, αποκλειστικά σε εξηλεκτρισμένες εκδόσεις

Η ελληνική αντιπροσωπεία της Kia ανακοινώνει τις τιμές πώλησης του Niro στη χώρα μας, το οποίο έρχεται αποκλειστικά σε εξηλεκτρισμένες εκδόσεις με τρεις επιλογές ως προς το σύστημα κίνησης.

Το ολοκαίνουργιο Kia Niro είναι ένα μοντέλο που σχεδιάστηκε για να ανταποκρίνεται σε μία ευρεία γκάμα αναγκών, συνδυάζοντας τα χαρακτηριστικά ενός σχεδόν τυπικού κόμπακτ crossover. Είναι ένα μοντέλο που τοποθετείται κάτω από το Sportage στη γκάμα της μάρκας και πρακτικά στέκεται δίπλα στο XCeed αλλά με κάποιες βασικές διαφοροποιήσεις.

Το Kia Niro διατίθεται αποκλειστικά σε εξηλεκτρισμένες εκδόσεις, με τρεις επιλογές ως προς τα κινητήρια σύνολα. Έτσι η γκάμα περιλαμβάνει πλήρως υβριδικές (HEV) και plug-in υβριδικές (PHEV) εκδόσεις. Και στις δύο περιπτώσεις έχουμε έναν βενζινοκινητήρα Smartstream 1,6 λίτρων GDI ο οποίος στην υβριδική έκδοση (HEV) αποδίδει 141 ίππους συνδυαστικά και στην PHEV 183 ίππους συνδυαστικά. Ως τρίτη επιλογή υπάρχει βεβαίως το αμιγώς ηλεκτρικό Niro (EV) με μπαταρία χωρητικότητας 64,8 kWh, 204 ίππους και αυτονομία 460 χιλιομέτρων. Η Plug-in υβριδική (PHEV) έκδοση προσφέρει αυτονομία έως 65 χλμ. με μία φόρτιση. Οι εκδόσεις PHEV και HEV συνδυάζονται στάνταρ με το 2ης γενιάς αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη της μάρκας (6DCT), από το οποίο έχει αφαιρεθεί η όπισθεν αφού πλέον αυτή πραγματοποιείται από τον ηλεκτροκινητήρα.

Το Niro χρησιμοποιεί την 3ης γενιάς πλατφόρμα «K» της Kia, η οποία σχεδιάστηκε από την αρχή για να υποστηρίζει ένα συνδυασμό εξηλεκτρισμένων συστημάτων κίνησης και παράλληλα να παρέχει υψηλά επίπεδα στρεπτικής ακαμψίας. Το μοντέλο έχει μήκος 4,42 μ. και μεταξόνιο 2,72 μ. προσφέροντας ιδανικές αναλογίες καμπίνας και χωρητικότητας αποθήκευσης.

Η αρχιτεκτονική «K» επιτρέπει διάφορες επιλογές τοποθέτησης της μπαταρίας και ανάλογα με το σύστημα μετάδοσης κίνησης. Έτσι, το HEV έχει την μπαταρία τοποθετημένη κάτω από τα πίσω καθίσματα, το PHEV έχει την μπαταρία κάτω από το πάτωμα και κάτω από τα πίσω καθίσματα, ενώ το Niro EV έχει την μπαταρία του τοποθετημένη στο κεντρικό τμήμα του δαπέδου. Σε κάθε περίπτωση, η μπαταρία τοποθετείται στην πιο κατάλληλη θέση για ισορροπία και ιδανικό κέντρο βάρους έτσι ώστε η ανάρτηση να είναι ρυθμισμένη για να βελτιστοποιεί το κράτημα και την άνεση.

Το Niro διατίθεται στην ελληνική αγορά σε τρία επίπεδα εξοπλισμού: Dynamic, Titanium και Special Edition. Αντίστοιχα τρεις είναι και οι επιλογές σε κινητήρια σύνολα (HEV, PHEV, EV) δημιουργώντας έτσι μια παλέτα συνολικά 9 επιλογών. Οι τιμές ξεκινούν από τις 33.490 ευρώ για την έκδοση HEV των 141 ίππων, από 41.290 ευρώ για την Plug-in Υβριδική με 183 ίππους και από 37.790 ευρώ για την αμιγώς ηλεκτρική των 204ps, συμπεριλαμβανομένου της κρατικής επιδότησης για τα ηλεκτρικά οχήματα.

Το νέο **Honda Civic** στην Ελλάδα

Η νέα, 11η γενιά Honda Civic αναμένεται στην Ελλάδα στα τέλη Σεπτεμβρίου, ωστόσο η επίσημη αντιπροσωπεία ανακοίνωσε τις τιμές του μοντέλου, με με τις παραγγελίες να έχουν ήδη ανοίξει.

Η αναμονή φτάνει στο τέλος της, αφού πλέον το νέο Honda Civic ξεκινά τη διάθεσή του στην Ευρώπη και σύντομα θα πατήσει και στην στην Ελλάδα. Τα πρώτα Civic 11ης γενιάς θα φτάσουν στο τέλος Σεπτέμβρη. Θυμίζουμε πως πλέον το μοντέλο θα διατίθεται πανευρωπαϊκά σε μία μόλις έκδοση κινητήρα και θα είναι αποκλειστικά υβριδικό e:HEV.

Αυτό βέβαια είναι σπουδαία νέα, αφού η Honda μπαίνει δυναμικά σε μια περίοδο πλήρους εξηλεκτρισμού. Ήδη τα Jazz και HR-V διατίθενται ως υβριδικά e:HEV, που σημαίνει ιδιαίτερα χαμηλοί ρύποι και ιδιαίτερα χαμηλή κατανάλωση. Βέβαια, στην περίπτωση του Civic, το κινητήριο σύστημα συνδυάζει έναν 2-λιτρο κινητήρα που λειτουργεί στον κύκλο Atkinson και μία νέα μπαταρία ιόντων λιθίου με 72 κυψέλες με δύο συμπαγείς ηλεκτροκινητήρες. Συνδυαστικά, το σύστημα αποδίδει ισχύ 184 ίππων και ροπή 315 Nm. Οι δύο ισχυροί ηλεκτροκινητήρες συνεργάζονται για να παρέχουν την κύρια κινητήρια δύναμη στο νέο Civic, προσφέροντας έτσι μία αίσθηση άμεσης ροπής και ισχυρής επιτάχυνσης. Το σύστημα έχει τη δυνατότητα να εναλλάσσεται απρόσκοπτα μεταξύ των λειτουργιών EV, Hybrid και Engine, χωρίς καμία παρέμβαση από τον οδηγό. Υπάρχουν τέσσερα προφίλ οδήγησης (Eco, Normal, Sport και Individual) επηρεάζοντας ανά περίπτωση τον κινητήρα και την απόκριση στο κιβώτιο ταχυτήτων, ανάλογα με τις απαιτήσεις. Κεντρικό στοιχείο του συστήματος e:HEV είναι το κιβώτιο σταθερής σχέσης, το οποίο έχει σχεδιαστεί για ελαχιστοποίηση των μηχανικών τριβών. Το νέο Civic στοχεύει σε εκπομπές CO2 κάτω από 110 γρ/χλμ και σε κατανάλωση κάτω από 5 l/100km.

Οι τιμές πώλησης του νέου Civic e:HEV ξεκινούν από τις 41.500€ στην έκδοση Elegance. Μπορεί να έχει πλήρη εξοπλισμό και όλα τα στοιχεία άνεσης, όμως τιμολογιακά τοποθετείται στο ψηλότερο ράφι της κατηγορίας, ακόμη και αν έχουμε να κάνουμε με ένα εξαιρετικό ποιοτικά αυτοκίνητο, με κορυφαίους χώρους και μια αναμενόμενα εξαιρετική οδική συμπεριφορά. Υπάρχουν και δύο ανώτερες εκδόσεις, με ακόμη περισσότερο εξοπλισμό. Έτσι το Civic 2.0 Hybrid eCVT Sport κοστίζει 43.500€ και το Civic 2.0 Hybrid eCVT Advance κοστίζει 47.700€. Βέβαια γι ατους φανατικούς που θα σπεύσουν σε προπαραγγελία, θα ισχύσουν εκπτώσεις από 2.250 έως 2.600€, ανάλογα με την έκδοση. Πρακτικά η ελληνική αντιπροσωπεία προσφέρει όφελος που αντιστοιχεί στο 50% των τελών ταξινόμησης. Άρα έστω και ψυχολογικά θα σπάσει το φράγμα των 40.000 και το Civic με προ-παραγγελία ξεκινά από 39.250€.

ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ...

Το πρώτο **CUPRA Garage** στην Ελλάδα

Το πρώτο CUPRA Garage στην Ελλάδα λειτουργεί ήδη στο Μαρούσι, στον χώρο της Α. Μακρής Α.Ε. στο Μαρούσι.

Το CUPRA Garage στο Μαρούσι είναι η πρώτη αποκλειστική έκθεση της μάρκας στην Ελλάδα. Στεγάζεται σε ένα χώρο 300 τ.μ., με σύγχρονο σχεδιασμό εμπνευσμένο από τις αξίες της μάρκας, της ποιότητας και των επιδόσεων. Ο χώρος είναι κατασκευασμένος σύμφωνα με τα τελευταία πρότυπα της CUPRA, ενώ είναι εξοπλισμένος με ψηφιακά εργαλεία τελευταίας τεχνολογίας και διαθέτει επίσης μία συλλογή από γνήσια αξεσουάρ lifestyle που αντικατοπτρίζουν τις αξίες της μάρκας.

Τα πρώτα δείγματα της ανεξάρτητης εδώ και 4 χρόνια μάρκας CUPRA είναι ιδιαίτερα θετικά. Η μάρκα έχει ήδη ξεπεράσει τις 200.000 πωλήσεις παγκοσμίως, με τα μεγέθη να διπλασιάζονται κάθε χρόνο, παρόλη την πανδημία, καθιστώντας την έτσι σαν μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες μάρκες στην Ευρώπη. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι το CUPRA Formentor είναι αυτή την στιγμή το μοντέλο με τις περισσότερες πωλήσεις από όλα τα μοντέλα της SEAT και της CUPRA συνολικά. Στην χώρα μας ήδη περισσότερα από 400 αυτοκίνητα με το σήμα CUPRA κοσμούν τους Ελληνικούς δρόμους, με 350 από αυτά να είναι Formentor.

Περισσότερος εξοπλισμός για το **Citroen C3 Aircross**

Το Citroen C3 Aircross πλέον διατίθεται με ένα πρόγραμμα δωρεάν αναβάθμισης εξοπλισμού "Upgrade Now".

Στην εποχή που τα αυτοκίνητα ακριβαίνουν και γενικότερα η αυτοκίνηση αλλάζει, υπάρχουν εξαιρέσεις σαν αυτή του θέματος που κάνουν τη διαφορά στην αγορά. Έτσι λοιπόν το νέας γενιάς Citroen C3 Aircross, ένα μοντέλο της δημοφιλούς κατηγορίας B-SUV, αποκτά μεγαλύτερη ουσία με όφελος κυρίως προς τον υποψήφιο αγοραστή. Η ελληνική αντιπροσωπεία προσφέρει σε όλες τις εκδόσεις ένα πρόσθετο πακέτο εξοπλισμού και μάλιστα χωρίς καμία πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η επίσημη ανακοίνωση «το ειδικό πακέτο αναβάθμισης εξοπλισμού θα προσφέρεται δωρεάν σε όλες τις εκδόσεις του C3 Aircross, περιλαμβάνοντας συγκεκριμένα στοιχεία εξοπλισμού ανάλογα την έκδοση. Το Πρόγραμμα "Upgrade Now" προσφέρει συνολικό όφελος έως και 2.300€ (ανάλογα την έκδοση)».

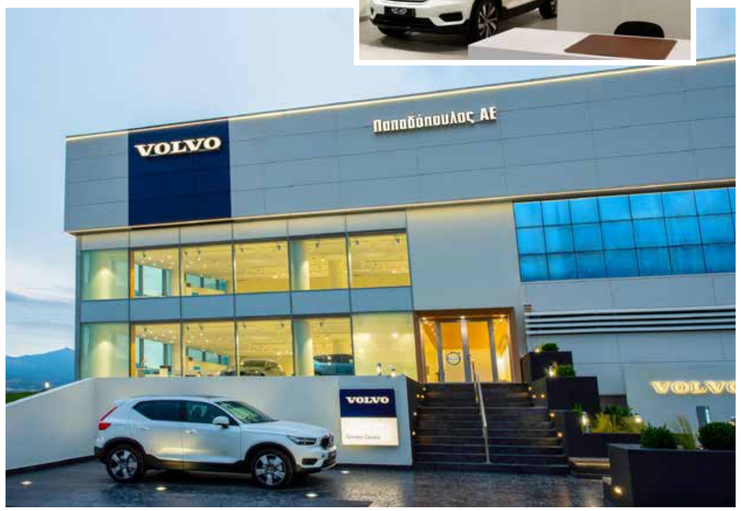
Νέα μονάδα **Volvo Παπαδόπουλος** στη Θεσσαλονίκη

Η Volvo Παπαδόπουλος ξεκινά τη λειτουργία μιας νέας κάθετης μονάδας Volvo στη Θεσσαλονίκη. Το κατάστημα λειτουργεί στις ιδιόκτητες εγκαταστάσεις της εταιρείας στο 16ο χλμ. Θεσσαλονίκης – Χαλκιδικής, με βάση τις σύγχρονες προδιαγραφές της μάρκας.

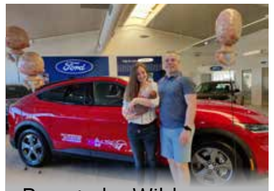
Η Παπαδόπουλος Α.Ε. αριθμεί περισσότερες από τέσσερις δεκαετίες στον χώρο του αυτοκινήτου, διαθέτει πολυετή εμπειρία στις premium μάρκες και διανύει ήδη μία 10ετή επιτυχημένη πορεία ως επίσημος διανομέας και εξουσιοδοτημένος επισκευαστής Volvo με έδρα τη Λάρισα. Η επένδυση της εταιρείας στη Θεσσαλονίκη έρχεται ως φυσική εξέλιξη της ανάπτυξής της, με γνώμονα την παροχή κορυφαίου επιπέδου εξυπηρέτησης στους πελάτες Volvo.

Η νέα έκθεση και το συνεργείο της Volvo Παπαδόπουλος βρίσκονται στη Θέρμη Θεσσαλονίκης, στο 16ο χλμ. της Εθνικής Οδού Θεσσαλονίκης – Χαλκιδικής, και προσφέρουν προϊόντα και ολοκληρωμένες υπηρεσίες, όπως πωλήσεις καινούργιων αυτοκινήτων, δυνατότητα test-drive των μοντέλων Volvo, πωλήσεις επιλεγμένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, γνήσιων αξεσουάρ Volvo, υπηρεσίες χρηματοδότησης, μίσθωσης, ασφάλισης, συντήρησης, επισκευής και φανοβαφείο, καθώς και γνήσια ανταλλακτικά Volvo με εγγύηση εφ' όρου ζωής.

Ο μινιμαλ σουηδικός σχεδιασμός του εκθεσιακού χώρου και του χώρου αναμονής του συνεργείου, με βάση το πρότυπο Volvo Retail Experience, αναδεικνύει στο έπακρο την εμπειρία Volvo, με έμφαση στη φροντίδα του επισκέπτη.



...& ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ



Born to be Wild: Γεννητούρια μέσα σε μία **Mustang**

Ο μικρός David γεννήθηκε στο δεξί κάθισμα μιας Ford Mustang Mach-E στο δρόμο προς το μαιευτήριο!

Όταν ξεκίνησαν οι συσπάσεις τοκετού για την έγκυο Christine Vigsted, η ίδια και ο σύζυγός της Jens θεώρησαν ότι είχαν άφθονο χρόνο μπροστά τους για να πάνε στο μαιευτήριο. Άλλωστε, όταν γεννήθηκε το πρώτο τους παιδί, ο Thomas, η διαδικασία τοκετού διήρκεσε 48 ολόκληρες ώρες. Αλλά παρά το γεγονός ότι αναχώρησαν έγκαιρα για το μαιευτήριο με το ηλεκτρικό τους αυτοκίνητο, μία Ford Mustang Mach-E, τα νερά της Christine έσπασαν λίγα λεπτά αφότου ξεκίνησαν.

Ο Jens σταμάτησε το αυτοκίνητο στην άκρη του δρόμου – και με λίγη εξ αποστάσεως βοήθεια από τη μαία του ζευγαριού – κατάφερε να ξεγεννήσει το δεύτερο μωρό της οικογένειας, που θα πάρει το όνομα David. «Η διαδικασία του τοκετού μέσα στο αυτοκίνητο εξελίχθηκε θαυμάσια» δήλωσε η Christine, από το Ringsted της Δανίας. **«Εάν ήταν το πρώτο μας παιδί πιθανόν να το είχαμε χειριστεί διαφορετικά, αλλά ήταν μία πραγματικά όμορφη εμπειρία.»**

Η Ford έχει τη χαρά να επιβεβαιώσει ότι είναι η πρώτη φορά που ένα μωρό γεννιέται μέσα σε ένα από τα ηλεκτρικά οχήματα της εταιρείας. **«Καταβάλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια εξαντλώντας όλα τα ενδεχόμενα στις δοκιμές, αλλά ειλικρινά, ένας τοκετός στο κάθισμα του συνοδηγού δεν περιλαμβάνεται στο στάνταρ πρόγραμμα δοκιμών μας»** δήλωσε χαριτολογώντας ο Jim Farley, president & CEO της Ford.

Ράλλυ Ακρόπολις: Μετάβαση στην υβριδική τεχνολογία

Η εφαρμογή υβριδικής τεχνολογίας στα αυτοκίνητα Rally 1 των εργοστασιακών συμμετοχών συνεπάγεται και νέα μέτρα ασφαλείας στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλλυ.

Για την αντιμετώπιση πιθανού ατυχήματος με εμπλεκόμενο αυτοκίνητο της κατηγορίας Rally 1, που από την αρχή της χρονιάς υιοθέτησε υβριδική τεχνολογία, διεξήχθη σχετικό σεμινάριο στις εγκαταστάσεις του ΟΑΚΑ, με την αρωγή της FIA. Παρουσία του παρατηρητή e-Safety της FIA, David Ryan και του παρατηρητή της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου επί ιατρικών ζητημάτων, Cem Boneval, στελέχη του Ράλλυ Ακρόπολις, της Πυροσβεστικής, του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού, ιατρικό προσωπικό του Ομίλου Ιατρικού Αθηνών, εθελοντές του αγώνα, καθώς και εξειδικευμένοι στα υβριδικά συστήματα τεχνικοί της Toyota Ελλάς, ενημερώθηκαν αναλυτικά ώστε να καταρτιστούν στις απαιτήσεις που προκύπτουν λόγω των ηλεκτρικών συστημάτων που φέρουν τα νέα αυτοκίνητα WRC.

Παρών στην εκδήλωση και ο υφυπουργός Αθλητισμού, Λευτέρης Αυγενάκης, εξέφρασε την ικανοποίησή του για την άρτια προσέγγιση στους τομείς που σχετίζονται με την ασφάλεια του ΕΚΟ Ράλλυ Ακρόπολις, ενώ ευχαρίστησε κάθε ομάδα εμπλεκομένων για τη θερμή και ανιδιοτελή υποστήριξή τους στον αγώνα.

Το πρόγραμμα ξεκίνησε με θεωρητική εκπαίδευση πάνω στα νέα υβριδικά συστήματα, στον τρόπο λειτουργίας τους και στην πιθανότητα διαρροής υψηλής τάσης συνεχούς ρεύματος. Ακολούθησε αναλυτική παρουσίαση του τρόπου που πρέπει να προσεγγίζεται ένα αγωνιστικό αυτοκίνητο σε περίπτωση ακινητοποίησής του (λόγω βλάβης ή ατυχήματος), καθώς και επίδειξη απεγκλωβισμού μέλους του πληρώματός του.

Το σεμινάριο παρακολούθησαν διά ζώσης περίπου 150 παρευρισκόμενοι αλλά και μέσω live streaming όσοι δεν κατάφεραν να βρεθούν στις εγκαταστάσεις του ΟΑΚΑ. Έχοντας όλοι πλέον στη διάθεσή τους όλη τη σχετική παρουσίαση μεταφρασμένη στα ελληνικά, θα κληθούν να περάσουν επιτυχώς από αντίστοιχη ηλεκτρονική αξιολόγηση ώστε να πιστοποιηθεί ότι έχουν αφομοιώσει τα νέα ζητούμενα και είναι σε θέση να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στο ΕΚΟ Ράλλυ Ακρόπολις.

Volkswagen: Νέος κινητήρας 1.5 TSI evo2 150ps

Ο νέας γενιάς κινητήρας 1.5 TSI evo2 της Volkswagen ξεκινά την πορεία του στη γκάμα του T-Roc και T-Roc Cabriolet, ενώ σταδιακά θα υιοθετηθεί και σε άλλα μοντέλα της μάρκας.

Η Volkswagen αναβάθμισε τον δημοφιλή κινητήρα βενζίνης 1.5 TSI. Ήδη ο TSI evo2 εφοδιάζει τα πρώτα μοντέλα της μάρκας στην Ευρώπη, με τη σειρά T-Roc να είναι η πρώτη που ωφελείται από το νέο μηχανικό σύνολο. Ο νέος κινητήρας σύμφωνα με τη μάρκα προσφέρει μειωμένη κατανάλωση καυσίμου και χαμηλότερες εκπομπές CO2. Είναι βεβαίως τετρακύλινδρος, με turbo και αρχικά διατίθεται με ισχύ 150 PS. Ωστόσο και άλλες εκδοχές του 1.5 TSI evo2 θα ακολουθήσουν αργότερα, ενώ περισσότερα μοντέλα θα τον υιοθετήσουν μέχρι το τέλος της χρονιάς.

Στη νέα γενιά του 1.5 TSI, οι μηχανικοί έχουν μετακινήσει τον τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα και το φίλτρο κατακράτησης σωματιδίων πιο κοντά στον κινητήρα, σε μία ενιαία μονάδα ελέγχου εκπομπών των ρύπων. Με αυτό τον τρόπο αυξάνεται ακόμα περισσότερο η αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, ενώ παράλληλα προωθείται και η βιωσιμότητα, καθώς είναι εφικτή η μειωμένη χρήση πολύτιμων μετάλλων. Παράλληλα, δημιουργεί τις βάσεις για συμμόρφωση με τα μελλοντικά πρότυπα για τις εκπομπές ρύπων.

Βασικό τεχνολογικό χαρακτηριστικό για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου στο νέο κινητήρα 1.5 TSI evo2 είναι το βελτιωμένο «Σύστημα Ενεργής Διαχείρισης Κυλίνδρων» (ACTplus).

Στο επίκεντρο αυτής της νέας εξέλιξης είναι η βελτίωση της ενεργοποίησης και απενεργοποίησης των δύο κυλίνδρων, έτσι ώστε η λειτουργία του συστήματος να είναι πιο ομαλή. Με το ACTplus, ο δεύτερος και ο τρίτος κύλινδρος δεν ενεργοποιούνται όταν ο κινητήρας λειτουργεί σε χαμηλά και μεσαία φορτία και ταχύτητες. Το σύστημα λειτουργεί αυξάνοντας την απόδοση στους ενεργούς κυλίνδρους, ενώ την ίδια στιγμή οι μεσαίοι κύλινδροι ακολουθούν χωρίς απώλειες και ενεργοποιούνται όταν πατηθεί πάλι το γκάζι, για πλήρη παροχή ισχύος.

Μαζί με τον υπερσυμπιεστή μεταβλητής γεωμετρίας, ο 1.5 TSI διαθέτει και άλλα συστήματα υψηλής τεχνολογίας. Υπάρχει ψεκασμός υψηλής πίεσης που λειτουργεί έως και τα 350 bar, τα τοιχώματα των κυλίνδρων έχουν επίστρωση πλάσματος για μείωση των τριβών, ενώ τα πιστόνια με χυτούς αγωγούς ψύξης βελτιστοποιούν την καύση και αυξάνουν την απόδοση.

Επίσης, οι κινητήρες TSI evo2 είναι σχεδιασμένοι για λειτουργία με καύσιμα που περιέχουν συστατικά τα οποία παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Αυτό σημαίνει ότι είναι έτοιμοι να ανταποκριθούν στις μελλοντικές απαιτήσεις και κανονισμούς για τις εκπομπές ρύπων. Επιπλέον είναι κατάλληλοι για χρήση σε διάφορα υβριδικά συστήματα και θα μπορούν να φθάσουν σε ισχύ έως και τα 272 PS σε ένα plug-in υβριδικό σύστημα.

Opel Astra: Νέα εποχή!

ΣΕ ΜΙΑ ΕΠΟΧΗ όπου τα παραδοσιακά hatchback τείνουν να εξαφανίζονται ή έστω να SUV-οποιούνται, η Opel ρίχνει στη αγορά το νέο Astra. Αυτή είναι η 6η γενιά του μοντέλου, το Astra L, το οποίο πλέον αλλάζει ριζικά μορφή και, ναι, σταδιακά εξηλεκτρίζεται.

Αρνητικά

- Τιμή που το τοποθετεί στο άνω άκρο της κατηγορίας
- Μικρό τρίτο φως στοπ και μικρά πίσω φλας
- Θέσεις αεραγωγών στο εσωτερικό

Θετικά

- Τολμηρή σχεδίαση
- Οδική συμπεριφορά
- Χώρος αποσκευών

Τεχνικά χαρακτηριστικά

Opel Astra 1.2 Turbo 130hp AT8

Κυβισμός: 1199 cc

Ισχύς: 130 hp/550 rpm

Ροπή: 230 Nm/1750 rpm

0-100 km/h: 9,7 sec

Τελική ταχύτητα: 210 km/h

Μικτή κατανάλωση*: 5.,-5,6 lt/100km

Εκπομπές CO2*: 131-126 g/km

Βάρος: 1.371 kg (με οδηγό)

Ρεζερβουάρ: 52 lt

Χώρος αποσκευών: 422 lt

*εργοστασιακή μέτρηση κατά WLTP

Αρχική τιμή Opel Astra 1.2 Turbo 110hp MT6: 23.900€

Τιμή αυτοκινήτου δοκιμής (1.2 Turbo 130hp AT8): από 32.500€

Σύγχρονο, ψηφιακό εσωτερικό

Η εικόνα στην καμπίνα δε συνδέεται πουθενά με τα παλαιότερα Opel. Όπως ήδη συμβαίνει στα Mokka και Grandland, εδώ υιοθετείται η νέα σχεδιαστική φιλοσοφία της μάρκας με μια πιο ψηφιακή προσέγγιση. Και η ψηφιοποίηση ενός εσωτερικού πρέπει πάντα να παραμένει στα πλαίσια της λογικής και κυρίως οι βασικοί χειρισμοί να γίνονται εύκολα και με ασφάλεια.

Εδώ λοιπόν οι σχεδιαστές της Opel δεν τα πήγαν και άσχημα. Το λεγόμενο Pure Panel δείχνει εκ πρώτης πολύ digital και high tech, είναι βεβαίως, ωστόσο είναι και αρκετά πρακτικό μόλις το συνηθίσεις. Προφανώς και απαιτεί κάποια σύντομη εξοικείωση, αλλά σε ένα βαθμό τα βασικότερα στοιχεία ελέγχονται με φυσικούς διακόπτες, σε συνδυασμό με την κεντρική οθόνη.

Συνολικά υπάρχουν δύο οθόνες ,10 ιντσών η καθεμιά. Μία σε ρόλο συστήματος infotainment και μία βεβαίως στη θέση του παραδοσιακού πίνακα οργάνων. Μάλιστα οι δύο οθόνες έχουν σκουρόχρωμα γραφικά και παραμένουν ξεκούραστες στη χρήση κατά την οδήγηση αφού δεν αποσπούν την προσοχή. Επίσης ο οδηγός μπορεί να παραμετροποιήσει το τι βλέπει, κυρίως στα όργανα, επιλέγοντας τις πληροφορίες που τον ενδιαφέρουν περισσότερο. Στροφόμετρο βεβαίως υπάρχει πάντα, όπως και ταχύμετρο, αλλά και τα δύο σε ψηφιακή μορφή.

Το αυτοκίνητο της δοκιμής μας έχει και σύστημα Head Up Display όπου προβάλλονται πληροφορίες απευθείας στο οπτικό πεδίο του οδηγού, όπως στα μαχητικά αεροπλάνα. Βέβαια αυτό υπάρχει ως στάνταρ μόνο στην πολύ πλούσια έκδοση Ultimate και προαιρετικά στη GS Line. Ωστόσο και οι δύο οθόνες είναι στάνταρ σε όλες τις εκδόσεις και μάλιστα παντού είναι όπως εδώ, στος 10''.

Να μείνουμε όμως λίγο στην κεντρική οθόνη, είναι αφής βεβαίως, και πέρα από το ηχοσύστημα περιλαμβάνει και όλες τις υπόλοιπες λειτουργίες του οχήματος. Υποστηρίζει Ελληνικά, έχει σχετικά εύκολο και κατανοητό menu, υποστηρίζει φωνητικές εντολές αλλά και τη δημιουργία ξεχωριστών προφίλ ανά χρήστη. Υπάρχει βεβαίως αψεγάδιαστη συνδεσιμότητα με ένα smartphone, Android Auto, ασύρματο Apple CarPlay και ανάλογα με την έκδοση έχουμε και ασύρματη φόρτιση κινητού. Το σύστημα κλιματισμού ελέγχεται από μία σειρά φυσικών μπουτόν σε ένα οριζόντιο πάνελ κάτω από την οθόνη, ωστόσο οι ενδείξεις των ρυθμίσεων περιλαμβάνονται μέσα στην οθόνη. Δεν είναι δηλαδή αποκλειστικά με μπουτόν, ούτε και αποκλειστικά ψηφιακό. Λίγο και από τα δύο, ωστόσο στη χρήση είναι αρκετά πρακτικό. Πολύ θετικό είναι ακόμη πως έχουμε έναν περιστροφικό διακόπτη για την ένταση στο ηχοσύστημα.

Η ποιότητα των υλικών είναι αρκετά άνω του μέσου όρου. Για την ακρίβεια έχουμε πολύ ποιοτικά, αφρώδη υλικά στο πάνω μέρος, ενώ χαμηλότερα βρίσκουμε πιο σκληρά πλαστικά όπως άλλωστε και στα περισσότερα μοντέλα της κατηγορίας, premium και μη premium. Επίσης όλο το Pure Panel μαζί με το φινίρισμα της οριζόντιας κονσόλας είναι σε μαύρο γυαλιστερό χρώμα, αυτό που πολλές φορές ακούμε και ως piano black.

Υπάρχουν άφθονες και μεγάλες θήκες στην κονσόλα, μεταξύ των οποίων και μια "μυστική" κρυψώνα με βελούδινη επένδυση που θα χωρέσει ένα ζευγάρι γυαλιά.Υπάρχουν ακόμη δύο θύρες USB Type C, αλλά και ένα υποβραχιόνιο με μια φαρδιά και βαθιά θήκη από κάτω. Η θέση οδήγησης είναι πολύ καλή, κάθεσαι χαμηλά και με καλή περιμετρική ορατότητα, ενώ τα καθίσματα είναι πραγματικά πολύ ξεκούραστα. Έχουν πιστοποίηση AGR στις τρεις από τις πέντε εκδόσεις του Astra, που εν συντομία σημαίνει ότι προσφέρουν εξαιρετική υποστήριξη στο σώμα και στη μέση, ενώ σε μεγάλα ταξίδια δεν κουράζουν καθόλου.

Η γενιά Opel Astra ειναι και η πιο ξεχωριστή μέχρι στιγμής. Κι αυτό γιατί όχι μόνο έχει αυτή τη νέα μαύρη μάσκα, το λεγόμενο Opel Visor, αλλά γιατί έχει και έντονες αναφορές στην ιστορία της μάρκας. Θυμίζει λίγο 80s, κάτι από Opel Manta και Ascona, κυρίως στο εμπρός τμήμα. Πέρα από αυτό όμως, το Astra έχει και πολλά ακόμη στοιχεια που "φωνάζουν" Opel από μακριά. Όπως για παράδειγμα οι προβολείς, με τα γνώριμα LED ημέρας σε σχήμα φτερού. Το αυτοκίνητο της δοκιμής μας έχει και τα πιο εξελιγμένα InteliLUX, με 168 στοιχεία συνολικά που δημιουργούν το ιδανικό σενάριο φωτισμού την κάθε στιγμή. Μπορείς να οδηγήσεις ακόμη και με τη μεγάλη σκάλα χωρίς να τυφλώνεις τους απέναντι.

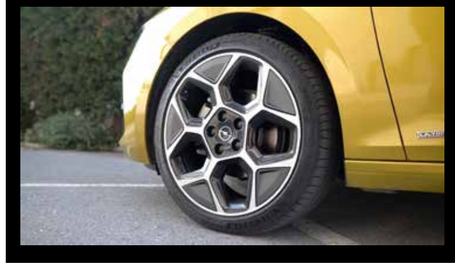
Ακόμη έχουμε ένα έντονο κεντρικό νεύρο στο καπό που θυμίζει μοντέλα Opel του παρελθόντος και πιο συγκεκριμένα το πρώτο Manta. Το μοντέλο που έδωσε και την έμπνευση για το Opel Visor. Η νέα γενιά Astra έχει μήκος 4,37μ., σχεδόν όσο και το προηγούμενο. Όμως φαίνεται μεγαλύτερο από τα μόλις 4 χλστ που μεγάλωσε. Αυτό που οπτικά δίνει αυτή τη μεγαλύτερη εικόνα είναι το εμπρός μακρύ καπό, το οποίο μάλιστα είναι και αρκετά οριζόντιο, σαν τα παλιά Manta και Ascona. Όλη η καμπίνα τραβήχτηκε προς τα πίσω και έτσι έχουμε αυτό το νέο στυλ που όντως κάνει το μοντέλο να δείχνει πιο μεγάλο.

Όμορφα είναι ακόμη τα διακριτικά φουσκωμένα φτερά, ίσα ίσα για να δημιουργήσουν ένα πιο μυώδες οπτικό αποτέλεσμα στο κατά τα άλλα "καθαρό" πλαϊνό τμήμα. Ένα ακόμη εντυπωσιακό στοιχείο είναι οι ζάντες 18 ιντσών στο αυτοκίνητο της δοκιμής, με ένα σχέδιο "ανεστραμμένου αστεριού". Βέβαια οι πιο απλές εκδόσεις έχουν 16άρες ή 17άρες ζάντες... λιγότερο εντυπωσιακές σίγουρα.

Εκτός από την εμπρός μάσκα, ίσως το δεύτερο πιο χαρακτηριστικό στοιχείο στο νέο Astra είναι το τελείωμα του πίσω μέρους. Ειδικά σε αυτή την έκδοση με τη μαύρη οροφή δημιουργείται ένα εφέ στην πίσω κολώνα που θυμίζει το πτερύγιο ενός καρχαρία, ενώ το μικροσκοπικό κάθετο φως φρένων στο κέντρο της αεροτομής οροφής ίσως διχάσει πολλούς.

Τα πίσω φώτα ακολουθούν και αυτά τη λογική του "φτερού", είναι πολύ λεπτά και κομψά, όμως έχουν και μικρά τα φλας. Ίσως πολύ μικρά! Και βέβαια έχουμε την αναγραφή ASTRA στο κέντρο πίσω, όπως σε όλα τα υπόλοιπα μοντέλα της Opel και ολοένα και σε περισσότερα μοντέλα γενικότερα. Το σήμα στο κέντρο έχει διπλό ρόλο, αφού αποτελεί και τον διακόπτη για το άνοιγμα του χώρου αποσκευών.

Κατασκευαστικά, το νέο Astra βασίζεται στην πλατφόρμα της Stellantis με τον κωδικό EMP2, στην οποία βασίζεται και το Peugeot 308. Ωστόσο, η Opel έδωσε το δικό της ύφος, τη δική της τεχνογνωσία και επιμένει στο "Made in Germany". Έστω και αν τα υλικά στα ράφια της σε ένα βαθμό είναι κοινά μεταξύ των μαρκών της Stellantis, συμπεριλαμβανομένου κινητήρων, κιβωτίων ταχυτήτων και βεβαίως δαπέδων.Πάντως αν έχει σημασία, το αυτοκίνητο κατασκευάζεται στη Γερμανία, στο Ρούσελσχαιμ.



Αθόρυβο, ευχάριστο και με ταξιδιάρικο ύφος

Για όσους ψάχνουν καλύτερες επιδόσεις σε ένα Astra, δεν υπάρχει κάποια έκδοση OPC, αφού οι ρύποι "χτυπούν την πόρτα" και μας δείχνουν το δρόμο προς την πρίζα, με το PHEV μοντέλο και τους 180 ίππους να είναι πιθανότατα το ισχυρότερο Astra που θα δούμε. Προφανώς λοιπόν με το κομμάτι των υψηλών επιδόσεων εκτός λίστας στα χαρακτηριστικά του μοντέλου, οι μηχανικοί της Opel επικεντρώθηκαν περισσότερο σε λεπτομέρειες ουσίας για τον καθημερινό οδηγό. Όπως για παράδειγμα η άνεση που νιώθεις πίσω από το τιμόνι είτε κινείσαι στον αυτοκινητόδρομο είτε στο επαρχιακό δίκτυο. Συνολικά η πλατφόρμα EMP2 ευνοεί μια ισορροπημένη αίσθηση ως προς το οδηγικό κομμάτι και δίνει έξτρα στιβαρότητα συγκριτικά με το προηγούμενο Astra.

Γενικά νιώθεις το νέο μοντέλο πολύ ανώτερο από ότι πριν, ακόμη και υπό έντονη πίεση. Η ανάρτηση έχει γόνατα ΜακΦέρσον εμπρός και ημιάκαμπτο άξονα πίσω, με ρύθμιση που παρέχει ικανοποιητική απόσβεση παρά τις 18άρες ζάντες στο μοντέλο της δοκιμής. Επίσης τα επίπεδα πρόσφυσης είναι πολύ υψηλά.

Η αίσθηση του τιμονιού είναι μέτρια ως προς την συνολική πληροφόρηση, αλλά γενικά το τιμόνι "κόβει" αρκετά που λέμε και αυτό θα ευνοήσει την κίνηση στην καθημερινή οδήγηση. Επίσης, το αυτοκίνητο είναι αυτό που η Opel λέει "Autobahn proof", δηλαδή προσφέρει άνεση και ασφάλεια σε ταχύτητες αυτοκινητόδρομου. Και βέβαια είναι και αρκετά αθόρυβο.

Ο οδηγός έχει στη διάθεσή του τρία επιλέξιμα προφίλ οδήγησης: ECO, ΚΑΝΟΝΙΚΟ και ΣΠΟΡ, τα οποία επηρεάζουν την απόκριση στο γκάζι και στο κιβώτιο ταχυτήτων, μεταξύ άλλων. Το αυτόματο 8άρι κιβώτιο είναι αντίστοιχο με άλλα μοντέλα της Stellantis, είναι με μετατροπέα ροπής και όχι διπλού συμπλέκτη που συναντάμε σε κάποια ανταγωνιστικά μοντέλα. Υπάρχουν βεβαίως και paddles πίσω από το τιμόνι, αν ποτέ ο οδηγός αποφασίσει να ελέγξει χειροκίνητα τις αλλαγές ταχυτήτων.

Ευρυχωρία για όλους

Οι πίσω χώροι στο νέο Astra είναι άφθονοι και σίγουρα μεγαλύτεροι από την προηγούμενη γενιά. Δύο ενήλικες θα καθίσουν χωρίς ιδιαίτερες παρατηρήσεις, ακόμη και αν ο οδηγός είναι ψηλότερος από το συνηθισμένο, ενώ με μικρές παραχωρήσεις θα ταξιδέψει και τρίτος. Μάλιστα το δάπεδο στα πόδια του μεσαίου είναι ελάχιστα υπερυψωμένο, που σημαίνει ότι δε θα ενοχλήσει. Υπάρχουν θήκες στις πλάτες των εμπρός καθισμάτων και ένα βολικό υποβραχιόνιο.

Ο χώρος αποσκευών έχει χωρητικότητα 422 λίτρα, που σημαίνει ότι είναι από τους μεγαλύτερους στην κατηγορία και ανταγωνιστικός ενός μικρού SUV. Υπάρχει βεβαίως διπλό δάπεδο που μπορεί να φανεί χρήσιμο και χαμηλό κατώφλι φόρτωσης. Αυτό όμως που δεν υπάρχει είναι η ρεζέρβα, τουλάχιστον ως στάνταρ εξοπισμός.

Σε βενζίνη, πετρέλαιο και Pluh-in Hybrid

Όπως είπαμε και στην αρχή, το Astra δεν "SUV-οποιήθηκε"... αλλά στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού του εξηλεκτρίστηκε. Έτσι στην κορυφή της γκάμας του τοποθετείται η plug-in υβριδική έκδοση με απόδοση 180 ίππων, με βενζινοκινητήρα ο οποίος υποστηρίζεται από έναν ηλεκτροκινητήρα. Μάλιστα από το 2023 θα περιμένουμε και ένα 100% ηλεκτρικό Astra.

Ωστόσο αυτή τη φορά έφτασε στα χέρια μας η απλή έκδοση βενζίνης. Εδώ έχουμε έναν κινητήρα 1.2 λίτρων Turbo με 130 ίππους, ενώ υπάρχει και μια μικρότερη εκδοχή από πλευράς ισχύος με 110 ίππους. Και βεβαίως η Opel και γενικότερα ο όμιλος Stellantis πιστεύει ακόμα στο diesel, τοποθετώντας στο Astra και τον γνώριμο 1.5 λτ., επίσης με 130 ίππους. Ο κινητήρας βενζίνης με τους 110 ίππους διατίθεται μόνο με μηχανικό 6άρι κιβώτιο ταχυτήτων, ενώ ο ισχυρότερος με τους 130 ίππους έχει και την επιλογή ενός αυτόματου 8 σχέσεων, όπως στο αυτοκίνητο της δοκιμής μας.

Όσο για τις επιδόσεις, η Opel ανακοινώνει πως ο συγκεκριμένος συνδυασμός, 1.2T 130hp AT8, έχει μέση κατανάλωση περί τα 5,8 λτ/100 χλμ., αν και στην πράξη αυτό που είδαμε κυμάνθηκε κοντά στα 7,0 λίτρα, μικτή χρήση εντός και εκτός πόλης. Στο κομμάτι της επιτάχυνσης, το εργοστάσιο δηλώνει 9,7'' για το τυπικό 0-100 km/h. Τα όργανα μας έδειξαν 11,1'', ωστόσο σε μετρήσεις που έγιναν με θερμοκρασίες 38-39 βαθμούς Κελσίου στην καυτή ελληνική άσφαλτο.

Εξοπλισμός και τιμές

Το νέο Opel Astra διατίθεται σε 5 επίπεδα εξοπλισμού: Astra, Edition, Elegance, GS LIne και Ultimate. Η βασική έκδοση ξεκινά από τις 23.900 ευρώ και διατίθεται αποκλειστικά με τον 1.2 Turbo και τους 110 ίππους, ενώ οι εκδόσεις των 130 ίππων ξεκινούν από τις 25.900 ευρώ στο επίπεδο εξοπλισμού Edition. Σε κάθε περίπτωση όλα τα μοντέλα έχουν στον εξοπλισμό τους τις δύο 10'' οθόνες του Pure Panel, Bluetooth και mirroring, αυτόματο κλιματισμό, ηλεκτρικό χειρόφρενο, LED αυτόματους προβολείς με επίσης αυτόματη εναλλαγή μεγάλης σκάλας, καθώς και ένα ολοκληρωμένο πακέτο ασφάλειας με cruise control, ανίχνευση κόπωσης οδηγού, αυτόματο φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης, και αναγνώριση σημάτων ορίων ταχύτητας.

Δείτε τη video-δοκιμή στο κανάλι μας στο YouTube:
https://youtu.be/3W6qkD-7ek4

Jeep Compass e-Hybrid: Εξηλεκτρισμός με ουσία

ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ Ο ΟΡΟΣ MILD HYBRID 48V αποκτά νέο νόημα, αφού το Jeep Compass e-Hybrid 48V είναι από τα πρώτα του είδους που μπορούν να κινούνται σε χαμηλές ταχύτητες μόνο ηλεκτρικά. Χωρίς εξωτερική φόρτιση και χωρίς να είναι πλήρως υβριδικό!

Πρόσφατα η γκάμα της Jeep εμπλουτίστηκε με τις ήπια υβριδικές εκδόσεις των Renegade και Compass. Σήμερα γνωρίζουμε και οδηγούμε το Compass e-Hybrid, το οποίο σχεδιαστικά δεν διαφοροποιείται από το αναβαθμισμένο μοντέλου του 2021. Μια αναβάθμιση που έδωσε στο Compass πλουσιότερο εξοπλισμό και καλύτερη ποιότητα. Πλέον διαθέσιμο και σε MHEV με τη νέα έκδοση e-Hybrid.

Η ουσία βρίσκεται βεβαίως κάτω από το καπό, όπου τοποθετείται ένα μηχανικό σύνολο βενζίνης 1.5 λίτρων με Turbo, αποδίδοντας 130 ίππους και 240 Nm ροπής. Το νέο αυτό σύνολο συνδυάζει τον θερμικό turbo κινητήρα με έναν αποδοτικό ηλεκτροκινητήρα ισχύος 20 ίππων και επιπλέον 55 Nm ροπής. Και το ευχάριστο είναι πως μπορεί να κινήσει το Compass αμιγώς ηλεκτρικά, σε μικρές ταχύτητες.

Value for money

Σημαντικό είναι να ξεκαθαρίσουμε πως τίποτα δεν αλλάζει στην υπόλοιπη γκάμα του Compass. Το μοντέλο συνεχίζει και προσφέρεται στις γνώριμες εκδόσεις βενζίνης και diesel, που επίσης αποδίδουν 130 ίππους αντίστοιχα. Και βεβαίως στην κορυφή τοποθετείται η plug-in υβριδική έκδοση 4Xe με 240 ίππους. Ωστόσο με το e-Hybrid γεμίζει το κενό ενδιάμεσα σε αυτές τις εκδόσεις, δίνοντας έτσι μια ενδιάμεση επιλογή ως προς την τεχνολογία, χωρίς ωστόσο να επηρεάζει σημαντικά την τιμή. Το e-Hybrid είναι κατά περίπου 2.000 ευρώ ακριβότερο, ωστόσο πέρα από την υβριδική τεχνολογία, εδώ έχουμε και στάνταρ αυτόματο 7άρι κιβώτιο ταχυτήτων 7άρι, διπλού συμπλέκτη.

Ακόμη το μοντέλο πληρώνει λιγότερα τέλη κυκλοφορίας, αφού οι ρύποι είναι αισθητά λιγότεροι, στα 128 g CO2/km (αντί για 152 στην απλή έκδοση βενζίνης) και κυρίως η χαμηλότερη κατανάλωση. Η Jeep λέει πως το e-Hybrid εξοικονομεί έως και 15% σε καύσιμο συγκριτικά με τον απλό 1300άρη Turbo κινητήρα, κάτι που χωρίς ιδιαίτερο κόπο διαπιστώσαμε και στην πράξη πετυχαίνοντας καταναλώσεις γύρω στα 6,0-6,5 lt/100km.

Όμως το Compass e-Hybrid είναι και ταχύτερο, αφού έχει την υποστήριξη +20 ηλεκτρικών ίππων και +55 Nm ροπής. Δεν είναι τόσο αντιληπτό σε απόλυτες μετρήσεις, αλλά κυρίως στην αίσθηση ζωντάνιας που προσφέρει όταν κινείται σε χαμηλές ταχύτητες. Όταν δηλαδή έχει την συχνότερη υποστήριξη του ηλεκτροκινητήρα.

Η υβριδική τεχνολογία κάτω από το Compass

Όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα, το Compass e-Hybrid κινείται από έναν καινούριο κινητήρα βενζίνης 1,5 lt και με την υποστήριξη ενός ηλεκτροκινητήρα, ο οποίος είναι απευθείας ενσωματωμένος στο αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων. Το ήπια 48V υβριδικό σύστημα ωστόσο, δεν είναι όπως τα άλλα αντίστοιχα συστήματα. Το κυριότερο όφελος του είναι πως παρέχει τη δυνατότητα αμιγώς ηλεκτρικής κίνησης χωρίς να απαιτείται εξωτερική φόρτιση όπως στο plug-in hybrid 4Xe. Προφανώς η ηλεκτρική αυτονομία εδώ είναι ελάχιστη και πρακτικά διαθέσιμη μόνο σε πολύ χαμηλές ταχύτητες. Σενάρια όπως για παράδειγμα οι ελιγμοί στο παρκάρισμα, η χαλαρή εκκίνηση στο φανάρι, ακόμη και το ξεκίνα-σταμάτα σε ένα μεγάλο μποτιλιάρισμα.

Ναι, σε αυτές τις περιπτώσεις το Compass θα κινηθεί αθόρυβα, ηλεκτρικά και βεβαίως... εντελώς δωρεάν! Αυτή είναι η πρώτη φορά που βλέπουμε ένα τέτοιο ήπια υβριδικό σύστημα και αυτό έχει τεράστια σημασία αφού εκτός από τους λιγότερους ρύπους (που αφορούν κυρίως τα εργοστάσια), έχουμε χειροπιαστό όφελος και όλοι εμείς που θα επιλέξουμε ένα Jeep e-Hybrid. Να διευκρινίσουμε πως το σύστημα που εξέλιξε η πρώην FCA, νυν Stellantis, διατίθεται και σε άλλα μοντέλα του ομίλου, όπως στο Jeep Renegade, στην Alfa Romeo Tonale και βεβαίως στο Fiat Tipo Cross.

Πως λειτουργεί;

Η μπαταρία του υβριδικού συστήματος βρίσκεται στο δάπεδο, τοποθετημένη ανάμεσα στα εμπρός καθίσματα και δεν περιορίζει πουθενά τους διαθέσιμους χώρους. Αυτό σημαίνει πως και πάλι έχουμε χώρο αποσκευών στα 438 λίτρα και τους ίδιους ακριβώς χώρους για τους πίσω επιβάτες.

Όσον αφορά στη λειτουργία του e-Hybrid, η βασική αρχή του βασίζεται στη λογική της ανάκτησης ενέργειας και thw μεταγενέστερης χρήσης της. Όπως δηλαδή και σε ένα οποιοδήποτε 48V υβριδικό ή και σε τυπικά full hybrid μοντέλα, η μπαταρία επαναφορτίζει κατά το ρολάρισμα και κατά το φρενάρισμα. Στη συνέχεια η μπαταρία τροφοδοτεί τον ηλεκτροκινητήρα, ο οποίος εκτός από την αμιγώς ηλεκτρική κίνηση του οχήματος θα χρησιμοποιηθεί και συνδυαστικά με τον θερμικό κινητήρα, παρέχοντας έξτρα ώθηση ισχύος έως και +20 ίππων και +55 Nm ροπής. Τουλάχιστον με την προϋπόθεση ότι υπάρχει αρκετή ενέργεια στις μπαταρίες. Στην πράξη δε θα νιώσεις το αυτοκίνητο να δυσκολεύεται πουθενά, αφού και η έξτρα ροπή από το ρελαντί βοηθά στο να ξεκολλήσει το αυτοκίνητο μόλις πατήσουμε παραπάνω το γκάζι.

Αρνητικά

- Απουσία τετρακίνησης στις e-Hybrid εκδόσεις
- Χώρος αποσκευών
- Απουσία ρεζέρβας

Θετικά

- Ήπιο υβριδικό σύστημα
- Κατανάλωση
- Ποιότητα εσωτερικού και εξοπλισμός

Οδική συμπεριφορά

Ένα πλεονέκτημα που δεν υπήρχε στο συμβατικό Compass αλλά πλέον υπάρχει εδώ, είναι το αυτόματο κιβώτιο. Όλα τα e-Hybrid μοντέλα είναι αποκλειστικά αυτόματα, που σημαίνει και μεγαλύτερη άνεση σε όλες τις συνθήκες. Έχουμε λοιπόν ένα νέο 7άρι αυτόματο διπλού συμπλέκτη και όχι 6άρι όπως στο Compass 4Xe.

Το κιβώτιο αυτό κάνει το ντεμπούτο του στο Compass και είναι σχεδιασμένο εξ αρχής για να λειτουργεί με το ήπια υβριδικό σύστημα. Έχει πιο κοντές σχέσεις συγκριτικά με το 6άρι DCT, κάτι που εκτός από την καλύτερη σπιρτάδα περιορίζει και τις εκπομπές ρύπων. Βεβαίως η κίνηση γίνεται αποκλειστικά στους εμπρός τροχούς. Αν λοιπόν κάποιος δεν χαρτογραφεί μονοπάτια... το Compass e-Hybrid θα κινηθεί πολύ εύκολα σε ήπιο off roading, με την υποστήριξη των 198 χλστ. απο το έδαφος.

Εξοπλισμός και τιμή

Το Compass e-Hybrid διατίθεται στα επίπεδα εξοπλισμού Longitude, Night Eagle, Limited, Upland και S, με τις τιμές να ξεκινούν από τις 32.577 ευρώ. Καθόλου άσχημα αν αναλογιστούμε ότι σε αυτά τα χρήματα έχουμε ένα αυτόματο, πολύ ευρύχωρο και πολύ ποιοτικό υβριδικό SUV.

Όλες οι εκδόσεις έχουν ως στάνταρ ζάντες αλουμινίου βεβαίως, αυτόματο διζωνικό κλιματισμό, οθόνη αφής για το infotainment στις 8,4'' ή 10,1'' ανάλογα με το επίπεδο εξοπλισμού, ψηφιακό πίνακα οργάνων TFT στις 10,25'' με πολλαπλές δυνατότητες απεικόνισης, LED προβολείς και LED πίσω φώτα. Ανεβαίνοντας σε εξοπλισμό έχουμε βεβαίως πολλά περισσότερα, τόσο και σε στοιχεία εμφάνισης αλλά και τεχνολογίας, όπως ο ψηφιακός βοηθός Alexa, το adaptive cruise control αλλά και τεχνολογίες αυτόνομης οδήγησης επιπέδου 2.

Τεχνικά χαρακτηριστικά

Jeep Compass e-Hybrid

Κυβισμός: 1.469 cc

Ισχύς: 130 hp/5.500 rpm

Ροπή: 240 Nm/1.500 rpm

Ισχύς ηλεκτροκινητήρα: έως 20 hp

Ροπή ηλεκτροκινητήρα: 55 Nm (ίσο με 135 Nm στην είσοδο του κιβωτίου ταχυτήτων)

0-100 km/h: 10 sec

Τελική ταχύτητα: 193 km/h

Μέση κατανάλωση*: 5,6-6,0

Εκπομπές CO2*: 128-136

Βάρος: 1.575 kg με οδηγό

Ρεζερβουάρ: 55 lt

Χώρος αποσκευών: 438 lt

Απόσταση από το έδαφος: 198 mm

Διέλευση από νερό με βάθος: 406 mm

*εργοστασιακή μέτρηση κατά WLTP

Αρχική τιμή Jeep Compass e-Hybrid: 32.577€

Τιμή αυτοκινήτου δοκιμής Compass e-Hybrid Night Eagle: 34.277€

Ενοικίαση αυτοκινήτου online και πώς να μην την "πατήσουμε"

ΒΡΗΚΕΣ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΤΩΝ ΔΙΑΚΟΠΩΝ ΣΟΥ σε πολύ δελεαστική τιμή; Διάβασε παρακάτω τι να προσέξεις πριν προχωρήσεις σε ενοικίαση αυτοκινήτου ώστε να μη βρεθείς προ εκπλήξεως!

Η ενοικίαση αυτοκινήτου είναι μια εξαιρετικά δημοφιλής λύση, ειδικά τώρα το καλοκαίρι που ταξιδεύουμε για διακοπές! Στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, τουρίστες ή όσοι ταξιδεύουν επαγγελματικά επιλέγουν ένα αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις τους, με το ανάλογο βεβαίως κόστος. Υπάρχουν όμως μερικά σημεία που χρήζουν το 100% της προσοχής μας, προκειμένου να μη βρεθούμε προ εκπλήξεως, τόσο στην αρχή όσο και στο τέλος των διακοπών μας.

Έρευνα και πρακτορεία

Υπάρχουν κυριολεκτικά αμέτρητα site και εταιρείες ενοικιάσεων αυτοκινήτων σε όλο τον κόσμο. Συνήθως όταν κλείνουμε αεροπορικά ή ξενοδοχείο, υπάρχει και επιλογή για ενοικίαση αυτοκινήτου στο ίδιο site. Μπορούμε να κλείσουμε απευθείας από εκεί ή πολύ απλά να googlάρουμε "ενοικίαση αυτοκινήτου στην ***". Βέβαια υπάρχει και ο κλασικός τρόπος, απευθείας μέσω κάποιας πολυεθνικής εταιρείας, αλλά αυτή είναι συνήθως και η ακριβότερη επιλογή. Ο ευκολότερος – και συνήθως οικονομικότερος – τρόπος είναι μέσω κάποιων site σύγκρισης τιμών ανάμεσα σε εταιρείες ενοικιάσεων αυτοκινήτων. Τέτοια site είναι τα rentalcars.com, holidayautos.com, skyscanner.net, carrentals.com, kayak.com και πάρα πολλά ακόμη, τα οποία και έχουν αξιολογήσεις πελατών για κάθε μια από τις εταιρείες ενοικιάσεως.

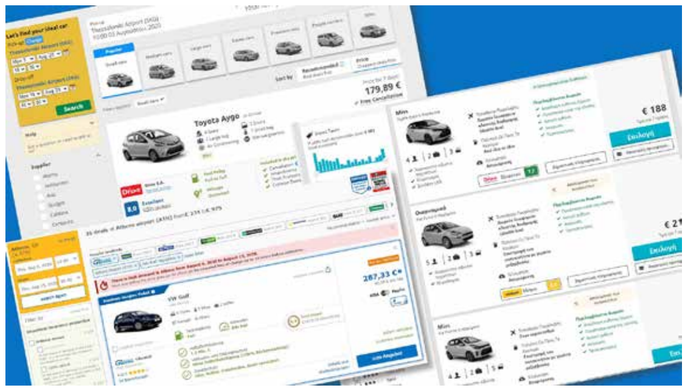
Ποια εταιρεία να διαλέξω;

Αν δεν έχουμε κάποια προτίμηση σε συγκεκριμένη εταιρεία (από φήμη ή προηγούμενη εμπειρία), μπορούμε να επιλέξουμε μία από ένα site σύγκρισης τιμών. Τα περισσότερα site έχουν βαθμολογίες για την κάθε brand, σύμφωνα με ενοικιάσεις άλλων χρηστών. Καλό είναι λοιπόν, αφού αναζητήσουμε την τοποθεσία και τις ημερομηνίες που επιθυμούμε, να επιλέξουμε ένα γραφείο ενοικιάσεως με υψηλή βαθμολογία χρηστών. Η ιδανική επιλογή θα είναι κάποιο γραφείο με υψηλό σκορ και σχετικά καλή τιμή. Από την άλλη, καλό θα είναι να αποφύγουμε εταιρείες με εξαιρετικά χαμηλή βαθμολογία, ακόμη και αν φαινομενικά μας κοστίσει το μισό από άλλες.

Επίσης, δε θα πρέπει να επιλέγουμε βάση των εικονιζόμενων αυτοκινήτων. Πρακτικά αυτά αποτελούν ένα "δείγμα", αναγράφοντας στις περισσότερες περιπτώσεις "or similar". Στις ενοικιάσεις αυτοκινήτων online, αυτό που κλείνουμε είναι "κατηγορία" και όχι "μάρκα".

Online ενοικίαση αυτοκινήτου και ψιλά γράμματα

Πριν προχωρήσουμε στην ολοκλήρωση της κράτησης θα πρέπει να διαβάσουμε με προσοχή, και να κατανοήσουμε, τους όρους ενοικίασης. Τόσο της ίδιας της εταιρείας ενοικιάσεων που επιλέγουμε όσο και του πρακτορείου/site σύγκρισης τιμών αν πάμε μέσω τρίτου. Θα πρέπει να γνωρίζουμε τι περιλαμβάνεται στην κράτηση μας και τι όχι (π.χ. φόροι αεροδρομίων, οδική βοήθεια, ένας ή δύο οδηγοί κ.λ.π.). Είναι πολύ πιθανόν να υπάρχουν πρόσθετες χρεώσεις για κάτι που θα ζητήσουμε και δεν περιλαμβάνεται. Όπως για παράδειγμα η παραλαβή του αυτοκινήτου μας αργά το βράδυ, αν φτάνουμε με κάποια πτήση αργά μετά τα μεσάνυχτα.



Προϋποθέσεις για ενοικίαση αυτοκινήτου

Όλα τα site σύγκρισης τιμών αλλά και οι ιστοσελίδες των ιδίων των εταιριών rent a car, αναφέρουν ξεκάθαρα στους όρους ενοικίασης τις προϋποθέσεις. Αυτές περιλαμβάνουν την επιτρεπόμενη ηλικία οδηγού, τον τύπο διπλώματος οδήγησης (αν ταξιδεύουμε εκτός ΕΕ) αλλά και τα έγγραφα που πρέπει να προσκομίσουμε στο γραφείο ενοικίασης. Συνήθως αυτά είναι ταυτότητα ή διαβατήριο, δίπλωμα οδήγησης και πιστωτική κάρτα. Προσοχή, όλα τα έγγραφα και η πιστωτική κάρτα θα πρέπει να είναι στο όνομα του κυρίως οδηγού, καθώς διαφορετικά ενδέχεται να μην παραλάβουμε το αυτοκίνητο που κλείσαμε. Αν υπάρχουν τυχόν απορίες σχετικά με τα παραπάνω, καλό θα είναι πριν κλείσουμε ή έστω πριν ταξιδέψουμε, να επικοινωνήσουμε με το γραφείο ενοικίασης για πρόσθετες διευκρινίσεις.

Ασφάλεια και καλύψεις

Αυτό είναι ίσως και το πιο σοβαρό μέρος από όλη τη διαδικασία! Πριν την κράτηση μας θα πρέπει να γνωρίζουμε τα ποσά ευθύνης στο ενοικιαζόμενο όχημα. Αυτά ενδέχεται να αλλάζουν από όχημα σε όχημα και από εταιρεία σε εταιρεία. Όλα τα ενοικιαζόμενα οχήματα διατίθενται με μικτή ασφάλεια και ποσό απαλλαγής. Ο οδηγός/ενοικιαστής έχει την ευθύνη για ένα συγκεκριμένο ύψος ζημίας ή κλοπής σε περίπτωση που κάτι πάει στραβά. Συνήθως αυτό το ποσό είναι μεταξύ 600 και 1000 ευρώ, ανάλογα με την εταιρεία ενοικίασης.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, αυτό το ποσό ευθύνης αποτελεί και το ύψος της εγγύησης που πρέπει να καταβάλλουμε στο γραφείο ενοικίασης, πριν παραλάβουμε το αυτοκίνητο. Εδώ χρειάζεται η πιστωτική κάρτα, από όπου θα δεσμευτεί το ποσό ευθύνης ως εγγύηση. Τα χρήματα θα παραμείνουν "μη διαθέσιμα" έως τη λήξη της ενοικίασης. Οπότε καλό είναι να έχουμε το σχετικό υπόλοιπο, για να μη βρεθούμε προ εκπλήξεως στο γραφείο ενοικίασης. Στους όρους ενοικίασης από όλες τις μεγάλες πλατφόρμες αναφέρει ότι η πιστωτική κάρτα είναι απαραίτητη. Συνεπώς και πηγαίνοντας με μια χρεωστική κάρτα (debit) σε κάποιες περιπτώσεις ίσως δε μπορέσουμε ακόμη και να παραλάβουμε το όχημα.

Κάποια πρακτορεία προσφέρουν πακέτα "πλήρους κάλυψης". Ωστόσο, αυτό δεν αφορά απευθείας στο ενοικιαζόμενο όχημα, καθώς αποτελεί ασφαλιστικό προϊόν κάποιου τρίτου. Με άλλα λόγια, θα παραλάβουμε το όχημα που κλείσαμε από την εταιρεία ενοικιάσεως με το απλό πακέτο ασφάλειας και την αρχική "απαλλαγή ζημιών". Αν τυχόν κληθούμε να πληρώσουμε ζημιά στο ενοικιαζόμενο όχημα, η ιστοσελίδα από όπου κλείσαμε το όχημα θα μας αποζημιώσει, εφόσον επιλέξαμε το έξτρα πακέτο κάλυψης. Ισχύουν όροι και προϋποθέσεις, οπότε καλό είναι, και εδώ, να διαβάσουμε προσεκτικά και να κατανοήσουμε το συμβόλαιο μας.

Ο καλύτερος τρόπος για να έχουμε πραγματικά το κεφάλι μας ήσυχο, είναι να κλείσουμε online με το βασικό πακέτο. Στη συνέχεια επιλέγουμε την πλήρη ασφάλεια από το γραφείο ενοικίασης απευθείας, μόλις φτάσουμε. Έτσι είμαστε αληθινά καλυμμένοι από τυχόν ζημιές, ενώ το τελικό κόστος πρόσθετης κάλυψης είναι στις περισσότερες περιπτώσεις το ίδιο.

Παραλαβή και έλεγχος οχήματος

Κατά την άφιξη μας στο γραφείο ενοικίασης θα πρέπει να έχουμε μαζί μας το voucher της κράτησης μας, εφόσον αυτή έγινε ηλεκτρονικά. Μαζί και όλα τα απαραίτητα έγγραφα, τα οποία αναφέρονται, συνήθως, και στο voucher. Κατά την παραλαβή του οχήματος, ακούμε προσεκτικά και κατανοούμε τον υπάλληλο που μας παραδίδει το όχημα. Είμαστε προσεκτικοί στον έλεγχο του οχήματος και επισημάνουμε τυχόν ζημιές από προηγούμενους πελάτες. Φροντίζουμε αυτές οι προηγούμενες ζημιές να έχουν καταγραφεί στο μισθωτήριο συμβόλαιο μας. Ιδανικά βγάζουμε και μερικές φωτογραφίες με το κινητό μας. Ένα σύγχρονο smartphone καταγράφει την ώρα και την τοποθεσία λήψης στις φωτογραφίες και, αχρείαστες να είναι, μπορούμε να τις χρησιμοποιήσουμε ως αποδεικτικό αργότερα.

Χρήση ενοικιαζόμενου οχήματος

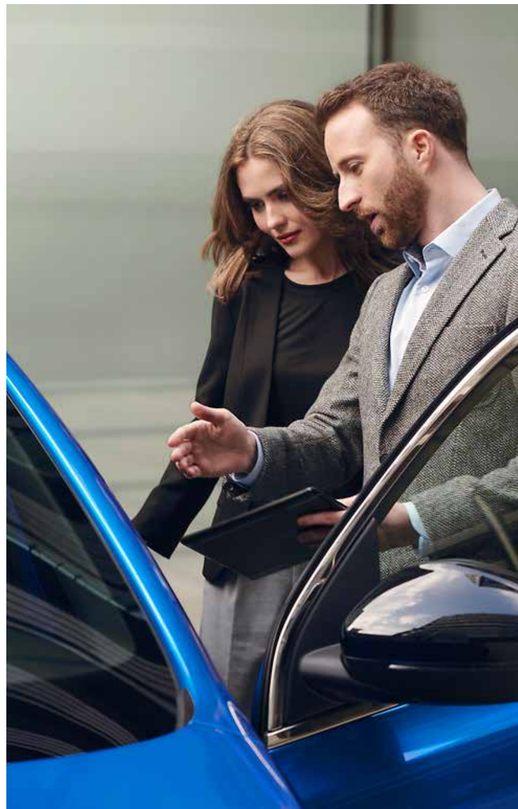
Σεβόμαστε και οδηγούμε προσεκτικά το ενοικιαζόμενο όχημα. Δεν είναι δικό μας, δεν παρκάρουμε παράνομα. Επίσης δεν καθόμαστε με βρεγμένα μαγιό, γιατί είναι πιθανό να προκύψουν πρόσθετες χρεώσεις κατά την επιστροφή του.

Πρόσθετες χρεώσεις

Αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν στην ουσία ότι δε συμφωνήθηκε κατά την παραλαβή ή κράτηση του οχήματος. Για παράδειγμα αν ζητήσουμε συσκευή GPS ή παιδικό κάθισμα, υπάρχει πρόσθετη χρέωση. Το ίδιο και αν ζητήσουμε να επιστρέψουμε το όχημα σε διαφορετική τοποθεσία από αυτή της παραλαβής ή ακόμη και σε διαφορετική ώρα/ημέρα από την προσυμφωνημένη.

Επιστροφή οχήματος

Για να αποφύγουμε ταλαιπωρία και αναμονή, επιστρέφουμε το αυτοκίνητο την προσυμφωνημένη ημέρα και ώρα. Ιδανικά σε καλή κατάσταση ως προς την καθαριότητα του, διευκολύνοντας έτσι τον έλεγχο του από τον υπάλληλο. Φροντίζουμε το καύσιμο στο ρεζερβουάρ να είναι αυτό που έχει συμφωνηθεί (συνήθως το παραλαμβάνουμε και επιστρέφουμε γεμάτο), διαφορετικά θα υπάρξουν πρόσθετες χρεώσεις.



Ποια η διαφορά λίτρων και λίτρων κατά VDA στον χώρο αποσκευών;

ΧΩΡΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ. Αν ψάχνεις οικογενειακό, κυρίως, αυτοκίνητο είναι στα specs που έχουν "ζουμί". Πως τον μετράμε όμως και ποια μέθοδος είναι η πιο αξιόπιστη; Σήμερα ρίχνουμε φως στην υπόθεση.

Το ερώτημα που ίσως έχουμε σκεφτεί κάποιοι, είναι πως μετριέται ένας χώρος αποσκευών σε ένα αυτοκίνητο. Πως υπολογίζονται τα πχ 400 λίτρα του χώρου αποσκευών; Το γεμίζει όντως κάποιος με υγρό; Το πιο περίεργο όμως είναι πως υπάρχουν διαφορετικοί τρόποι μέτρησης που με τον έναν, για παράδειγμα ένα Peugeot 3008 έχει χώρο αποσκευών 591 λίτρα, ενώ με τον άλλο έχει μόλις 520 λίτρα. Προσοχή, και στις δύο περιπτώσεις μιλάμε για το ίδιο αυτοκίνητο (ναι το 3008) και κυρίως μιλάμε για λίτρα χώρου αποσκευών. Άρα που το χάνουμε...;

Ας τα δούμε από την αρχή!

Για παράδειγμα στα χρήματα και το συνάλλαγμα. Ένα ίδιο προϊόν σε ευρώ έχει μια τιμή, ενώ σε δολάρια άλλη τιμή κ.ο.κ. με αποτέλεσμα να έχει πολλαπλές τιμές. Δε θα ήταν πολύ πιο εύκολο να υπήρχε ένα ενιαίο νόμισμα για όλους, είτε ψωνίζεις στην Ευρώπη, είτε στην Αμερική, στην Αυστραλία, στην Αγγλία κ.λ.π.; Σίγουρα θα ήταν πιο πρακτικό!

Και δεν είναι μόνο τα χρήματα. Είναι και άλλες μονάδες μέτρησης, εν προκυμμένη περίπτωση στην αυτοκίνηση. Όπως η ταχύτητα (χιλιόμετρα/ώρα vs μίλια/ώρα), η ισχύς (HP vs PS vs BHP), το βάρος (κιλά vs λίβρες), το μέγεθος (εκατοστά vs ίντσες), η θερμοκρασία (C vs F) και η κατανάλωση (μίλια/1 γαλόνι vs λτ/100 χλμ). Φανταστείτε λοιπόν ότι όταν λέμε 100 km/h ταχύτητα, σε μίλια αντιστοιχεί στα μόλις 62 mph ή όταν μία οθόνη infotainment είναι στις 10", αν τη μετρήσουμε είναι στην πράξη 25,4 εκατοστά. Και στις δύο περιπτώσεις έχουμε μία κοινή ταχύτητα (100 km/h = 62 mph) και βεβαίως την ίδια οθόνη (10" = 25,4 εκ.). Ε λοιπόν γιατί να έχουμε μπερδέματα στη μέτρηση ενός χώρου αποσκευών;

Μέτρηση με διαφορετικό τρόπο

Πόσο πορτ μπαγκάζ έχει; Ποιο μοντέλο είναι μεγαλύτερο, ποιο χωράει περισσότερα πράγματα; Ερωτήματα που αν ψάχνεις καινούριο αυτοκίνητο σίγουρα σου περνούν από το μυαλό. Ειδικά αν μιλάμε για οικογενειακό αυτοκίνητο, ακόμη και το τελευταίο εκατοστό έχει σημασία, αφού εκεί πίσω εκτός από βαλίτσες θα μπουν καρότσια, ποδήλατα, σκυλιά και πολλά πολλά ακόμη.

Μαντέψτε όμως. Ο χώρος αποσκευών ενός αυτοκινήτου μετριέται με διαφορετικούς τρόπους! Το πολύπλοκο όμως εδώ είναι πως ο κάθε τρόπος μέτρησης καταλήγει στην ίδια ΜΟΝΑΔΑ μέτρησης που είναι βεβαίως τα λίτρα. Όπως λοιπόν αναφέρθηκε και νωρίτερα, ένα μοντέλο μπορεί να έχει 591 λίτρα με τον ένα τρόπο μέτρησης και 520 λίτρα με τον άλλο (πραγματικά τυχαίο παράδειγμα το Peugeot 3008, αλλά τόσο τρανταχτό).

Λίτρα vs λίτρα δηλαδή

Κάποιες αυτοκινητοβιομηχανίες μετρούν το χώρο φόρτωσης των μοντέλων τους με τη μέθοδο VDA. Τέτοιες μάρκες είναι οι Mazda, Honda, Toyota, Kia, Hyundai, Citroen, Audi και BMW. Το VDA είναι η συντομογραφία του "Verband der Automobilindustrie", που αν το γουγλάρουμε βγαίνει "Γερμανική Ένωση Αυτοκινητοβιομηχανίας". Η VDA λοιπόν, είναι μια ομάδα συμφερόντων της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας, στην οποία συμμετέχουν τόσο κατασκευαστές αυτοκινήτων όσο και προμηθευτές εξαρτημάτων αυτοκινήτων.

Το να είσαι λοιπόν μέλος μια Γερμανικής ομάδας σημαίνει ότι υπάρχει ακρίβεια και υψηλές απαιτήσεις. Γι' αυτό και οι Γερμανοί χρησιμοποιούν ένα σύστημα ογκομέτρησης που βασίζεται σε ξύλινα μπλοκ διαστάσεων 200mm x 50mm x 100mm. Και αν κάνουμε τα απλά μαθηματικά προκύπτουν 1.000.000 κυβικά χιλιοστά (Mm3), που σε υγρή μορφή ισούνται με όγκο ακριβώς 1 λίτρου.

Συνεπώς και όταν ένα αυτοκίνητο έχει 520 λίτρα κατά VDA, στην πράξη σημαίνει πως μέσα στο χώρο φόρτωσης θα μπουν 520 ξύλινα μπλοκ των 200mm x 50mm x 100mm. Οριζοντίως και καθέτως, γεμίζοντας κάθε κενό μέχρι την εταζέρα (ή την οροφή, αναλόγως τι μετράμε). Ένα γιγαντιαίο παιχνίδι JENGA μέσα στο πορτ μπαγκάζ μας! Βέβαια όλα αυτά στη θεωρία, αφού πλέον οι αυτοκινητοβιομηχανίες δεν παίζουν επιτραπέζια στο πορτ μπαγκάζ. Αντιθέτως η διαδικασία προσομοιώνεται μέσω υπολογιστή, που σίγουρα απαιτεί λιγότερο χρόνο και αναπαράγει κάθε πιθανό σενάριο σε αυτό το τρελό JENGA-TETRIS πάρτυ.

Ο λόγος που γίνεται όλη αυτή η διαδικασία είναι για να μετρηθεί ο χώρος που πραγματικά μπορείς να αξιοποιήσεις σε ένα αυτοκίνητο, αφού περίεργες γωνίες και μικροσκοπικά ανοίγματα έτσι κι αλλιώς παραμένουν "άχρηστος κενός χώρος". Συνεπώς και όλοι συμφωνούμε πως η μέτρηση VDA είναι και η πιο πρακτική! Είπαμε... "the German way".

Ως εδώ καλά, αλλά...

Πάντα θα υπάρχει ένα "αλλά"! Προφανώς λοιπόν και δε συμφωνούν όλοι οι κατασκευαστές με την κατά VDA μέτρηση του χώρου φόρτωσης. Κάποιες άλλες μάρκες προτιμούν την άλλη διαδικασία μέτρησης, έναν διαφορετικό τρόπο που ονομάζεται SAE, με τα αρχικά εδώ να αντιστοιχούν στο "Society of Automotive Engineers". Και στην κατά SAE μέτρηση τα μπλοκ που χρησιμοποιούνται είναι αρκετά μικρότερα από τα γερμανικά, συνεπώς και χωράνε περισσότερα. Άρα και "βγαίνει" ο χώρος φόρτωσης μεγαλύτερος από ότι κατά VDA.

Για να κάνουμε τα πράγματα όμως ακόμη πιο μπερδεμένα, πολύ πιο μπερδεμένα για την ακρίβεια, υπάρχουν και κάποιες μάρκες που μετρούν με έναν άλλο τρόπο. Μια 3η μέθοδος που πάλι βγάζει "λίτρα". Μάρκες όπως για παράδειγμα οι Opel, Nissan, Peugeot και Renault που λένε απλά "λίτρα". Όχι κατά VDA, ούτε κατά SAE. Απλά "λίτρα". Που σε αυτή την περίπτωση σημαίνει πως μετριέται και η τελευταία γωνίτσα, η πιο μικρή οπή και το παραμικρό άνοιγμα ακόμη και αν δε χωράει εκεί μέσα ούτε κάλτσα. Σκεφτείτε μια μέτρηση που στον πραγματικό κόσμο θα γινόταν μετρώντας τα λίτρα σε υγρή μορφή και στο τέλος υπολογίζουμε το χώρο βάση του τι "έγραψε" η μάνικα. Τρελό; Ευτυχώς και εδώ η διαδικασία γίνεται σε υπολογιστή, οπότε όλα καλά και κυρίως όλα στεγνά!

Ποιο είναι το σωστό όμως;

Εν συντομία δεν υπάρχει σωστό και λάθος, αφού σε όλες τις περιπτώσεις έχουμε μέτρηση χώρου με λίτρα. Απλά στην περίπτωση της Γερμανικής λύσης VDA (που ακόμα και οι Ιάπωνες δείχνουν να την πιστεύουν) το αποτέλεσμα είναι πιο κοντά στον αληθινό κόσμο. Είναι ανούσιο να έχεις περίσσευμα σε λίτρα χώρου αποσκευών όταν εκεί δε μπορείς να βάλεις τίποτε άλλο παρά... άμμο από την παραλία. Δεδομένου ότι όλα τα αντικείμενα σε ένα βαθμό θα έχουν ένα υποτετράγωνο σχήμα.

Αν λοιπόν βρίσκεστε σε αναζήτηση καινούργιου αυτοκινήτου και ο χώρος αποσκευών είναι κάτι σημασίας, η δική μας συμβουλή είναι να συγκρίνεται όμοια... λίτρα. Ναι, ιδανικά κατά VDA. Και αν δε βρείτε τη συγκεκριμένη μέτρηση στα τεχνικά χαρακτηριστικά των μοντέλων που αναζητάτε (και η αναζήτηση Google δεν είναι γενικότερα μέρος της φιλοσοφίας σας) ίσως η επικοινωνία με τον τοπικό dealer δώσει φως στην αναζήτηση σας.

Και αν είστε πιο πρακτικοί τύποι, η επίσκεψη στον τοπικό dealer με κάποια μπλοκ 200x50x100mm, αν σας βρίσκονται πρόχειρα, θα γεμίζει δημιουργικά την ημέρα σας!

ō kipos

RESTAURANT & BAR

Άλλο όνομα. Ίδιο πάθος.

Το **Alfredo's Garden** άλλαξε όνομα διατηρώντας σταθερή την ποιότητα και τη γεύση που το καταξίωσε. Απολαύστε ένα ονειρεμένο δείπνο στο νέο **Restaurant & Bar "ō kipos"** με δροσερά cocktails, καλοκαιρινό soundtrack και stress-free parking.

Κάντε το καλοκαίρι σας, να μετράει!

Απαραίτητες οι τηλεφωνικές κρατήσεις στο 2310 491 199
Τετάρτη έως Κυριακή 21:00 - 03:00 στον υπαίθριο χώρο του Regency Casino Θεσσαλονίκης (περιοχή αεροδρομίου).
Είσοδος άνευ ορίου ηλικίας

tripadvisor