

Η FREE PRESS ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ

# trcoff

# 35 / ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2023



ΑΦΙΕΡΩΜΑ:  
Αλυσίδες  
αυτοκινήτων

ΟΔΗΓΟΥΜΕ

# MG4

Το επόμενο  
best seller  
στα ηλεκτρικά



ΟΔΗΓΟΥΜΕ



BMW X1 sDrive 20i



Alfa Romeo Tonale Q4 PHEV



Διαβάστε περισσότερα  
στο [www.trcoff.gr](http://www.trcoff.gr)



Κάντε εγγραφή στο κανάλι μας  
στο [YouTube.com/trcoffgr](https://www.youtube.com/trcoffgr)

# Η επίθεση της ανατολής!



## EDITORIAL

ΤΟΥ ΓΙΑΝΝΗ ΣΤΕΦΟΥ

**Ο ΤΙΤΛΟΣ ΕΧΕΙ ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΣΗΜΑΣΙΑ** σήμερα στην αγορά αυτοκινήτου και χρησιμοποιείται τόσο εδώ όσο και στη δοκιμή μας με το ηλεκτρικό MG4. Η ανατολή είναι βεβαίως η Κίνα και δεν ξύπνησε απλά στον αυτοκινητιστικό χάρτη, ανέκαθεν είχε μια τεράστια αυτοκινητοβιομηχανία. Πλέον όμως εξαπολύει την επίθεση της προς κάθε κατεύθυνση.

**Τ**ο γνωρίζουμε από πρώτο χέρι, οδηγώντας το MG4. Ένα μικρομεσαίο ηλεκτρικό hatchback, το οποίο σήμερα στην ελληνική αγορά έχει την τιμή ενός συμβατικού βενζινοκίνητου - παρότι ηλεκτρικό - έχει τις επιδόσεις ενός hot-hatch με 204 ίππους αλλά και την οδική συμπεριφορά που πολλά αυτοκίνητα θα ζήλευαν.

Η επίθεση όμως δεν αφορά μόνο την MG. Μία άλλη μεγάλη εταιρία ξεκινά ένα τεράστιο εγχείρημα και μπαίνει δυναμικά και στην αυτοκίνηση. Ο λόγος βέβαια για την Χιαομί. Ένας κολοσσός, γνωστός στους περισσότερους για τα κινητά της τσέφωνα. Η Χιαομί όμως δεν είναι μόνο κινητά, είναι μια εταιρία που παράγει σχεδόν οτιδήποτε μπαίνει στην πρίζα, από έξυπνες λάμπες, έξυπνα ρολόγια, οικιακές συσκευές, gadgets, σκούπες ακόμη και όργανα γυμναστικής. Πλέον, η Χιαομί κατασκευάζει και αυτοκίνητα που μπαίνουν στην πρίζα.

Με κάθε επισήμη αποκαλύφθηκε πρόσφατα λοιπόν το Χιαομί SU7. Πρόκειται για ένα sport sedan μοντέλο, στο μέγεθος και στις επιδόσεις μιας Porsche Taycan. Αποδίδει ανάλογα με την έκδοση από 299 έως 670 ίππους και προσφέρει αυτονομία, ανάλογα με τη μπαταρία, έως 800 κλμ. Μάλιστα η κορυφαία έκδοση έχει μπαταρία χωρητικότητας 132 kWh, ενώ από πλευράς επιδόσεων μπορεί να κάνει το 0-100 km/h σε μόλις 2,78 δευτερόλεπτα!

Το πρώτο μοντέλο της Χιαομί θα βρεθεί απέναντι στην Porsche Taycan και στο Tesla Model S, ενώ θα ακολουθήσουν και άλλα μοντέλα σε διαφορετικές κατηγορίες. Το λανσάρισμα του θα ξεκινήσει από την Κίνα εντός του 2024 και βεβαίως θα κυκλοφορήσει παγκοσμίως στη συνέχεια. Στόχος μάλιστα της εταιρίας σύμφωνα με τα λόγια του CEO της είναι να γίνει μια από τις κορυφαίες αυτοκινητοβιομηχανίες στον κόσμο. Σοβαρή δήλωση αν το σκεφτούμε λίγο παραπάνω... αλλά αν αυτό δεν είναι επίθεση, τότε τι είναι;



Αρχισυνταξία - Επιμέλεια έκδοσης: ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΕΦΟΥ

Art Director: ΓΙΩΤΑ ΓΙΑΓΤΖΗ

Επικοινωνία: contact@trcoff.gr

Ιστοσελίδα: www.trcoff.gr

YouTube.com/trcoffgr

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



Η επέλαση της MG στην Ευρώπη έχει αιχμή του δόρατος το MG4. Το ηλεκτρικό αυτοκίνητο με το καλύτερο value for money αυτή τη στιγμή στην κατηγορία του



Η X1 εκτός από το φθηνότερο SUV της BMW είναι και το πρώτο μοντέλο της κατηγορίας που είναι διαθέσιμο σε μια τεράστια γκάμα εκδόσεων σε βενζίνη, πετρέλαιο, ήπια υβριδικό, plug-in υβριδικό και 100% ηλεκτρικό



Η πρώτη εξηλεκτρισμένη Alfa Romeo στην ιστορία είναι ταυτόχρονα και η πρώτη επαναφορτιζόμενη! Αυτή είναι η Tonale Q4 Plug-in Hybrid



Το πρώτο αυτοκίνητο της Χιαομί αποκαλύφθηκε. Το SU7 είναι ένα πολυτελές ηλεκτρικό sport sedan, με επιδόσεις που κόβουν την ανάσα και αυτονομία που υποσχεται 800 κλμ.

3

Το Dacia Spring στην Ελλάδα

4

Ειδήσεις από την Ελλάδα και τον Κόσμο

9

Jeep Compass MY2024

10

Οδηγούμε το MG4 Electric

14

Οδηγούμε τη BMW X1 sDrive 20i

18

Οδηγούμε την Alfa Romeo Tonale Q4 PHEV

21

Αφιέρωμα: Αλυσίδες χιονιού

22

Συμβουλές: Οδήγηση το χειμώνα

## NEA ΜΟΝΤΕΛΑ

# Dacia Spring: Το φθηνότερο ηλεκτρικό αυτοκίνητο

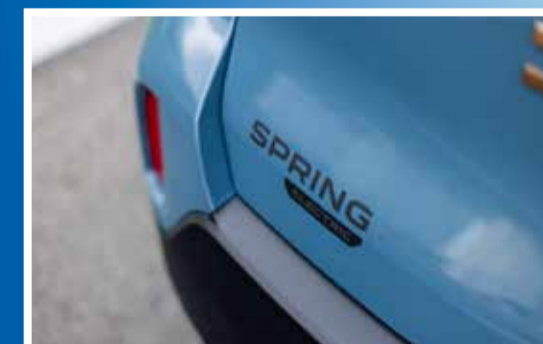
**ΤΟ ΝΕΟ DACIA SPRING** είναι διαθέσιμο στην ασυναγώνιστη τιμή των 18.950€, που το καθιστά το πιο φθινό ηλεκτρικό μοντέλο της αγοράς σήμερα.

**Η**λεκτροκίνηση δεν απευθύνεται σε όλους, αφού η πιο βασική προϋπόθεση για έναν οδηγό είναι η δυνατότητα φόρτισης. Αν όμως θεωρήσουμε αυτό το θέμα λυμένο, το Dacia Spring είναι σήμερα το φθηνότερο αμιγώς ηλεκτρικό μοντέλο στη χώρα μας. Το Spring βεβαίως δεν είναι ένα καινούριο μοντέλο για τη Dacia. Κυκλοφορεί από το 2021 στην Ευρώπη και ήδη διαγράφει μια εξαιρετική πορεία, συμβάλλοντας μάλιστα στη διάδοση της ηλεκτροκίνησης σε πολλές χώρες. Μάλιστα, το πιο αξιοσημείωτο επίτευγμα του, είναι πως τα τρία τέταρτα των συνολικών πωλήσεων προέρχονται από πελάτες λιανικής. Έτσι, το 2022, ήταν το 3ο σε πωλήσεις λιανικής ηλεκτρικό αυτοκίνητο στην Ευρώπη. Επίσης, έχει κερδίσει πολλά βραβεία, ειδικά στον τομέα της κατανάλωσης, ενώ το 2022 του απονεμήθηκε η ανώτατη βαθμολογία των 5 αστέρων, από τον ανεξάρτητο ευρωπαϊκό οργανισμό Green NCAP.

Το Spring καθιστά την ηλεκτροκίνηση πιο απλή, προσφέροντας όλα όσα είναι απαραίτητα στον οδηγό (σύστημα πλοήγησης, A/C, ηλεκτρικά παράθυρα, σύνδεση με smartphone). Κάτω από το μικρό SUV αμάξωμα του κρύβεται ένα αρκετά άνετο αυτοκίνητο, με χώρους για 4 επιβάτες και ικανοποιητικό χώρο αποσκευών 290 λίτρων. Αν μη τι άλλο ικανοποιείται όλα αυτά για τις διαστάσεις του, αφού το αυτοκίνητο έχει συνολικό μήκος μόλις 3,73 μέτρα.

### Ηλεκτροκίνητο με 65 ίππους

Στην Ελλάδα, το Spring διατίθεται στην κορυφαία εξοπλιστικά έκδοση Extreme, η οποία συνδυάζεται αποκλειστικά με τον εντελώς καινούριο ηλεκτροκινητήρα απόδοσης 65 ίππων (48kW). Ο νέος αυτός ηλεκτροκινητήρας συνδυάζεται με ένα επίσης νέο κιβώτιο ταχυτήτων, το οποίο εξασφαλίζει δυναμικές επιταχύνσεις και κορυφαία ανάκτηση ενέργειας για μεγαλύτερη αυτονομία. Το Spring Extreme εξασφαλίζει αυτονομία της τάξεως των 220κλμ. (WLTP) σε μικτό κύκλο και 310κλμ. σε αστικό κύκλο (WLTP). Η μέση κατανάλωση δεν ξεπερνάει τις 14,5 kWh/100κλμ., νούμερο το οποίο πέφτει στο ασυναγώνιστο 10,4 kWh/100κλμ. όταν το Spring κινείται στην πόλη. Παράλληλα, με το καλντρίο και την πρίζα της έκδοσης Extreme η φόρτιση μπορεί να ολοκληρωθεί σε περίπου 13,5 ώρες, μέσω μια απλής οικιακής παροχής ρεύματος, χρόνος που πέφτει σε κάτι λιγότερο από 60 λεπτά, αν αξιοποιηθεί η προαιρετική δυνατότητα ταχείας φόρτισης (DC), για μέχρι και το 80% φόρτισης της μπαταρίας.



### Extreme εξοπλισμός

Οι εκδόσεις Extreme βρίσκονται στην κορυφή της γκάμας Dacia και αποσκοπούν στο να προσελκύσουν νέους πελάτες που αναζητούν ένα τρόπο να απολαύσουν περισσότερο την ύπαιθρο. Πιο συγκεκριμένα, η πλούσια έκδοση Extreme στο Dacia Spring, πέραν του πλήρους εξοπλισμού άνεσης και ασφάλειας που διαθέτει, ξεχωρίζει για χαρακτηριστικά όπως τμήματα του αμαξώματος και του εσωτερικού βαμμένα σε χάλκινη απόχρωση ('Copper Brown'), αυτοκόλλητες λωρίδες στις πόρτες, ειδική διακόσμηση στα προστατευτικά του κάτω μέρους των θურών, ειδική εκτύπωση στα εμπρός ελαστικά πατάκια. Και όλα αυτά συνοδεύονται από μια εξαιρετικά χαμηλή τιμή για ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Έτσι, η έκδοση Dacia Spring Electric 65 Extreme DCR κοστίζει 25.000€, ποσό που μετά την κρατική επιδότηση του προγράμματος «Κινοούμετα Ηλεκτρικά», πέφτει στα 18.950€. Παράλληλα, το νέο ηλεκτρικό μοντέλο της Dacia πλαισιώνεται από 8ετή εγγύηση (ή 120.000 κλμ.) για τη μπαταρία, 5ετή (ή 100.000 κλμ.) εργοστασιακή εγγύηση και 3ετή δωρεάν οδική βοήθεια.





### Νέες ψηφιακές υπηρεσίες για τις μεταφορές

Σειρά νέων ψηφιακών υπηρεσιών θέτει σε λειτουργία το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπως περιγράφεται σε Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) που υπεγράφη από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σταϊκούρα, τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη κ. Γιάννη Οικονόμου, τον Υπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης κ. Δημήτρη Παπαστεργίου και την Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδια για τις Μεταφορές, κα Χριστίνα Αλεξοπούλου.

Στις νέες υπηρεσίες, οι οποίες τίθενται άμεσα σε δοκιμαστική λειτουργία, περιλαμβάνεται εφαρμογή για το Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο., το γνωστό Point System), η οποία δίνει στον πολίτη πλήρη πρόσβαση στους πόντους, τις παραβάσεις και τυχόν αφαιρετήρια που σχετίζονται με την άδεια οδήγησης. Με άλλη ψηφιακή υπηρεσία, οι πολίτες αποκτούν πρόσβαση στο πλήρες ιστορικό ελέγχων ΚΤΕΟ των οχημάτων τους, συμπεριλαμβανομένων και των καταγεγραμμένων χιλιομέτρων κάθε οχήματος. Απλουστεύεται, επίσης, η εύρεση όλων των ψηφιακών εφαρμογών του Gov.gr που σχετίζονται με οχήματα, με τη νέα ψηφιακή πύλη auto.gov.gr.

Οι νέες υπηρεσίες ολοκληρώνουν το έργο ψηφιοποίησης που υλοποιήθηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καθ' όλο το 2023 και θα επεκταθούν εντός του 2024, μαζί με την εισαγωγή νέων, που ήδη έχουν προγραμματιστεί. Με αφορμή την εφαρμογή των νέων υπηρεσιών, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας, δήλωσε:

«Η ψηφιοποίηση των διαδικασιών στις μεταφορές διευκολύνει τις συναλλαγές των πολιτών και των επιχειρήσεων με τις υπηρεσίες, ενισχύει τη διαφάνεια, μειώνει τα διοικητικά κόστη και εκσυγχρονίζει τη λειτουργία της δημόσιας διοίκησης. Σήμερα, σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία Προστασίας του Πολίτη και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, κάνουμε ένα ακόμη σημαντικό βήμα, που θα συμβάλει ουσιαστικά και στην οδική ασφάλεια, με την ψηφιοποίηση του Point System και του ιστορικού του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων. Επίσης, με τη νέα εφαρμογή auto.gov.gr, συγκεντρώνουμε όλη την πληροφορία που σχετίζεται με τα οχήματα, παρέχοντας στους χρήστες εύκολη πρόσβαση στο σύνολο των ηλεκτρονικών υπηρεσιών. Με σχέδιο, μεθοδικότητα και αποτελεσματικότητα αναβαθμίζουμε τις υπηρεσίες που προσφέρουμε στους πολίτες, βελτιώνοντας την καθημερινότητά τους».

### Ecocar Victory: Ηλεκτροκίνητο επαγγελματικό με έως και 50% επιδότηση

Η ελληνική εταιρία Ecocar, γνωστή στον χώρο του αυτοκινήτου από τα ηλεκτρικά οχήματα μικροκινητοκότητας που προσφέρει (microcars), υποδέχεται στη γκάμα της μια σειρά επαγγελματικών οχημάτων, τα Victory Van και Victory Pick-Up.

Πρόκειται για δύο 100% ηλεκτρικά επαγγελματικά οχήματα που μπορούν να προσφέρουν 300 χιλιόμετρα αυτονομία και τελική ταχύτητα 100 χλμ/ώρα. Προσφέρουν έως 1190 κιλά ωφέλιμο φορτίο, δυνατότητα ταχυφόρτισης και - κυρίως - δέχονται 50% επιδότηση από το πρόγραμμα «Πράσινη Μετάβαση ΜμΕ».

Η σειρά επαγγελματικών Ecocar Victory διαθέτει συστήματα ασφαλείας όπως ABS και EBD, καθώς και αερόσακου οδηγού και συνοδηγού. Στις παροχές ανέσεις, μεταξύ άλλων διαθέτουν κλιματισμό και κεντρική θρόνη αφής πολλαπλών λειτουργιών. Τέλος, παρέχονται και φορολογικά κίνητρα για επιχειρήσεις και επαγγελματίες.



### Οι οδηγοί της Ford στο WRC το 2024

Η M-Sport Ford World Rally Team ανακοίνωσε τους οδηγούς των νέων Ford Puma Rally1 για το 2024. Τα δύο αγωνιστικά θα οδηγούν ο Adrien Fourmaux, με συνοδηγό τον Alex Coria, και ο Grégoire Munster με τον Louis Louka στο πλευρό του. Τα δύο πληρώματα θα είναι οι επίσημοι οδηγοί-συνοδηγοί της M-Sport Ford World Rally για ολόκληρη την αγωνιστική σεζόν του 2024 στο WRC στην κατηγορία Rally1.

Τόσο ο Adrien Fourmaux όσο και ο Grégoire Munster επιλέχθηκαν να εκπροσωπήσουν την ομάδα το 2024 έχοντας ήδη αποκτήσει πολυτιμή εμπειρία με το Ford Puma Rally1. Αυτή την εμπειρία θα επιδιώξουν να αξιοποιήσουν από τον πρώτο κιόλας αγώνα του 2024, στο Ράλι Μόντε Κάρλο, που ανοίγει την αυλαία του θεσμού τον Ιανουάριο. Μάλιστα η επιστροφή του Adrien Fourmaux στην κατηγορία Rally1 έρχεται μετά από μια πολύ επιτυχημένη χρονιά για τον Γάλλο οδηγό. Η σημαντικότερη διάκρισή του το 2023 είναι σίγουρα ο τίτλος που κατέκτησε στο Βρετανικό Πρωτάθλημα Ράλι, ένα επίτευγμα που ήρθε μετά από πέντε συνεχόμενες νίκες σε χωμάτινες και ασφάλτινες ειδικές διαδρομές της Μ. Βρετανίας.

Οι επιτυχίες του Γάλλου στο Βρετανικό Πρωτάθλημα Ράλι υποστήριξαν ιδανικά τις επιδόσεις του στην κατηγορία WRC2. Μια νίκη που δεν επετεύχθη τελικά στη Σαρδηνία εξαργήθηκε στη συνέχεια με τη δεύτερη θέση που απέσπασε στις περίφημες φινλανδικές ειδικές διαδρομές. Ο οδηγός ολοκλή-



ρωσε τη σεζόν του στο WRC2 με μια επιβλητική νίκη στην κατηγορία RC2 στο ντεμπούτο του Ράλι Κεντρικής Ευρώπης τον Οκτώβριο. Οι επιτυχίες του Γάλλου σε διάφορες επιφάνειες στο WRC τον κατέστησαν για ακόμα μια φορά ένα από τα ανερχόμενα αστέρια του αθλήματος, με τον Fourmaux να αναλαμβάνει το πηδάλιο του Ford Puma Rally1 στον τελευταίο γύρο της σεζόν στην Ιαπωνία.

Από την άλλη, αποτελώντας ένα νέο πρόσωπο για το μεγαλύτερο μέρος της ομάδας στις αρχές του 2023, ο Grégoire Munster έχει πλέον εδραιώσει τη θέση του στην οικογένεια της M-Sport. Ύστερα από μια επιτυχημένη χρονιά για τον οδηγό από το Λουξεμβούργο, ο Munster είναι ένας από τους πολλά υποσχόμενους νέους οδηγούς τη σεζόν 2024. Τα επιτεύγματά του μέχρι σήμερα περιλαμβάνουν δύο τίτλους στην

κατηγορία Junior στο Βέλγιο και αρκετούς τερματισμούς στις πέντε πρώτες θέσεις στην κατηγορία WRC2 ήδη από το ντεμπούτο του σε αυτή το 2022. Από την παρθενική του εμφάνιση στο Ford Fiesta Rally2 στο Ράλι Μόντε Κάρλο τον Ιανουάριο του 2023, ο Munster βελτιώνει σταδιακά τις επιδόσεις του, με αποκορύφωμα τη νίκη στο WRC2 Challenger στην Ελλάδα. Νωρίτερα είχε αποσπάσει τη νίκη στην κατηγορία στο Junior WRC στην Εσθονία, πίσω από το τιμόνι ενός Fiesta Rally3. Στη συνέχεια, ο Grégoire Munster εντυπωσίασε στο ντεμπούτο του με αυτοκίνητο της κατηγορίας Rally1 τόσο στη Χιλή, όσο και στο Ράλι Κεντρικής Ευρώπης.

Και τα δύο πληρώματα θα παρατάξουν τα νέα Ford Puma Rally1 στη ράμπα εκκίνησης στο Ράλι Μόντε Κάρλο στις 25 Ιανουαρίου 2024.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αναζήτηση...

Αρχική | Υπουργείο | Υποδομές | Μεταφορές | Γραφείο Τύπου | Προμήθειες - Διαγωνισμοί | Ημερίδες-Εκδηλώσεις | Οδηγός Πολίτη | Νέα Ανακοινώσεις

Μεταφορές > Ηλεκτροκίνηση

**Ηλεκτροκίνηση**

Αναμφισβήτητο το μέλλον της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι ηλεκτροκίνητο. Η ηλεκτροκίνηση αποτελεί το μέλλον της αυτοκίνησης και τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται με σταθερά βήματα τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στη χώρα μας. Η ανάπτυξη αυτή στηρίζεται από κρατικές επιδοτήσεις μέσω των προγραμμάτων «Κινούμαι Ηλεκτρικά», «Φορτίζω Παντού», «Πράσινα Ταξί», «e-Αυτοπάλαιο».

**Κινούμαι Ηλεκτρικά 2**  
**Πράσινα Ταξί**  
**e-Αυτοπάλαιο**  
**Φορτίζω Παντού**

Ο τομέας της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Παρακάτω μπορείτε να βρείτε επιστημονικά τεκμηριωμένες απαντήσεις στα πιο συχνά ερωτήματα που αφορούν στην ηλεκτροκίνηση.

1. Βασικά μεγέθη ηλεκτροκίνησης!
2. Από τι εξαρτάται ο ρυθμός φόρτισης;
3. Απόδοση ηλεκτρικού αυτοκινήτου
4. Αυτοκίνητο power bank
5. Γιατί το ηλεκτρικό αυτοκίνητο δεν έχει κβάντο ταχυτήτων;
6. Μπορεί να είναι η λύση;

### Ηλεκτροκίνηση: Νέα ενότητα στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Πληροφορίες σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, απαντήσεις σε κρίσιμα ερωτήματα για όσους ενδιαφέρονται να γίνουν κάτοχοι ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου, αλλά και το σύνολο των σχετικών πρωτοβουλιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, βρίσκονται πλέον διαθέσιμες στην ιστοσελίδα του Υπουργείου.

Συγκεκριμένα, στη διεύθυνση <https://www.ymef.gr/metafores/elektrokinisi>, μπορούν οι πολίτες να βρουν επιστημονικά τεκμηριωμένες απαντήσεις στα πιο συχνά ερωτήματα, που αφορούν στην ηλεκτροκίνηση, όπως η απόδοση ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου, η ασφάλεια των ηλεκτρικών οχημάτων και η διαχείριση της ενέργειας κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού.

Στην ίδια ιστοσελίδα υπάρχουν, επίσης, διαθέσιμες πληροφορίες για τα προγράμματα που «τρέχει» το Υπουργείο Υποδομών, δηλαδή το «Κινούμαι Ηλεκτρικά 2», τα «Πράσινα Ταξί», το «e-Αυτοπάλαιο» και το «Φορτίζω Παντού». Το υλικό θα εμπλουτιστεί ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδια για τις Μεταφορές, Χριστίνα Αλεξοπούλου τόνισε ότι «Πλέον οι πολίτες έχουν στη διάθεσή τους ένα ακόμα εργαλείο. Πρόκειται για μια αξιόπιστη πηγή ενημέρωσης από την οποία οι πολίτες μπορούν να λάβουν σημαντικές πληροφορίες για ζητήματα που αφορούν στην ηλεκτροκίνηση».

**Ford:** Διαφάνεια τιμών στο after sales

Σε μία εποχή στην οποία η ποιότητα των παρεχόμενων after sales υπηρεσιών και η αξιοπιστία στην τιμολόγηση τους διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο, η Ford έρχεται με υψηλό αίσθημα ευθύνης να διασφαλίσει σήμερα μέσα από καινοτόμες πρωτοβουλίες και εφαρμογές μία ακόμα σημαντική πτυχή που προάγει την ικανοποίηση των πελατών της στο επόμενο επίπεδο: την απόλυτη διαφάνεια τιμών σε όλες τις διαδικασίες και εργασίες που σχετίζονται τόσο με τη συντήρηση όσο και με τυχόν επισκευές που θα χρειαστεί να πραγματοποιηθούν στο αγαπημένο τους αυτοκίνητο μέσα από το δίκτυο εξουσιοδοτημένων επισκευαστών Ford.



Στο πλαίσιο αυτό, η Ford Motor Ελλάς πραγματοποιεί σήμερα ένα ακόμα βήμα ενημερώνοντας εκ των προτέρων τους πελάτες όχι μόνο για το ποιες εργασίες θα χρειαστεί να γίνουν στο όχημα τους, αλλά και για πόσο θα κοστίσουν. Αυτό γίνεται πράξη γρήγορα, εύκολα και οποιαδήποτε στιγμή, μέσω του ηλεκτρονικού ραντεβού που θα κλειστεί με συγκεκριμένο VIN για υπηρεσίες συντήρησης στον Εξουσιοδοτημένο Επισκευαστή της επιλογής του κάθε πελάτη.

Πιο συγκεκριμένα, στον ιστότοπο [www.ford.gr](http://www.ford.gr) και στην υπηρεσία της ηλεκτρονικής καταχώρησης ραντεβού που λειτουργεί 24 ώρες, 7 ημέρες την εβδομάδα, αλλά και μέσω της εφαρμογής FordPass, ο κάτοχος αυτοκινήτου Ford καταχωρεί το VIN του οχήματος και τον εξουσιοδοτημένο επισκευαστή της επιλογής του και βλέπει αυτόματα το ποσό που στοιχίζουν οι υπηρεσίες που επιθυμεί. Η διαφάνεια που παρέχει η Ford συνεχίζεται και μέσω της υπηρεσίας Video Check, με την οποία κάθε πελάτης βλέπει ό,τι ακριβώς είδε ο ειδικός της Ford σε σχετικό βίντεο που του αποστέλλεται ηλεκτρονικά και αν χρειάζεται λαμβάνει μια μη δεσμευτική προσφορά για τυχόν πρόσθετες εργασίες ή επισκευές που πρέπει να γίνουν στο αυτοκίνητο του.

**Αποστολή Pole to Pole με ένα Nissan Ariya**

Η επική αποστολή Pole to Pole των εξερευνητών Chris και Julie Ramsey με το Nissan Ariya ολοκληρώθηκε με απόλυτη επιτυχία, φθάνοντας στον τελικό προορισμό, στον Νότιο Πόλο στην Ανταρκτική! Η περιπέτεια των 10 μηνών και των 30.000 χιλιομέτρων ξεκίνησε στην παγωμένη Αρκτική Θάλασσα, στον Μαγνητικό Βόρειο Πόλο, πέρασε από τα ποικίλα εδάφη και τις συνθήκες της Βόρειας, Κεντρικής και Νότιας Αμερικής προτού φτάσει στην πιο απομακρυσμένη ήπειρο του πλανήτη και κατακτήσει τον Νότιο Πόλο. Είναι η πρώτη φορά που οποιοδήποτε αυτοκίνητο, πόσο μάλλον ένα 100% ηλεκτρικό, ολοκληρώνει ένα τέτοιο ταξίδι.

Σε μεγάλες αποστάσεις και δύσκολες εκτός δρόμου διαδρομές, το αμιγώς ηλεκτρικό όχημα της αποστολής, ένα Nissan Ariya με το σύστημα τετρακίνησης e-4ORCE, πέρασε τις πιο σκληρές δοκιμασίες σε ακραίες θερμοκρασίες και μεγάλα υψόμετρα. Το εργοστασιακό όχημα - χωρίς τροποποιήσεις στο σύστημα μετάδοσης κίνησης ή στην μπαταρία - ετοιμάστηκε από τους ειδικούς της Arctic Trucks για την πολική κινητικότητα, για να εξοπλιστεί με ελαστικά BF Goodrich 39 ιντσών.

Ο Chris και η Julie άρχισαν να σχεδιάζουν το Pole to Pole το 2017 αφού ολοκλήρωσαν το Μογγολικό Ράλι με το Nissan LEAF, όταν για πρώτη φορά χρησιμοποιήθηκε ένα ηλεκτρικό όχημα για να αντιμετωπίσει την πρόκληση των 10.000 km. Συνειδητοποιώντας αμέσως πόσο μεγάλο ενδιαφέρον θα μπορούσε να δημιουργήσει για τα ηλεκτρικά οχήματα αυτό το είδος επικής περιπέτειας. Ένωσαν ότι το Pole to Pole ήταν η απόλυτη περιπέτεια για ένα ηλεκτρικό όχημα και την έκαναν πραγματικότητα μέσα από τη δέσμευσή τους για συνεργασία και καινοτομία με συνεργάτες που μοιράζονταν τις ίδιες ιδέες.

**Skoda Kamiq με 19.990 ευρώ**

Η Skoda προσφέρει το μικρό της SUV σε μια εξαιρετικά ανταγωνιστική τιμή. Πλέον το Kamiq διατίθεται στην έκδοση 1.0 TSI 95ps Ambition στην τιμή των 19.990 ευρώ και συνοδεύεται από ένα αρκετά γεμάτο πακέτο εξοπλισμού άνεσης και ασφάλειας.

Έτσι, ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η έκδοση Ambition περιλαμβάνονται στοιχεία όπως ζάντες αλουμινίου 16", ράγες οροφής, προβολείς LED, 6 αερόσακους, Front assist (εμπρός σύστημα προειδοποίησης κινδύνου), Lane assist (σύστημα διατήρησης λωρίδας κυκλοφορίας), Multi-collision brake (αποφυγή πολλαπλών συγκρούσεων), δερμάτινο τιμόνι με χειριστήρια πολλαπλών λειτουργιών, κεντρικό υποβραχιόνιο εμπρός «Jumbo Box», cruise control με περιοριστή ταχύτητας, πλέξιμα προφίλ οδήγησης, ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός-πίσω, σύστημα εκκίνησης χωρίς κλειδί, αυτόματο διζωνικό κλιματισμό, αισθητήρες παρκαρίσματος πίσω και οθόνη infotainment, αφής, 8 ιντσών με Bluetooth και DAB. Ο κινητήρας της έκδοσης είναι ο γνώριμος 1.0 TSI, 1000άρης turbo, 3-κύλινδρος και με ισχύ 95 ίππων. Συνδυάζεται με μηχανικό κιβώτιο και κίνηση στους εμπρός τροχούς.

**Κορυφαία διάκριση για το ID.7 στα crash test**

Το ID.7 είναι το πρώτο ηλεκτρικό της Volkswagen στη μεσαία κατηγορία αποτελώντας μια δελεαστική πρόταση καθώς συνδυάζει την ελκυστική σχεδίαση αμαξώματος μήκους 4,961 μέτρων και τους πολυτελείς χώρους κάρη στο μεταξόνιο των 2,971 χιλιοστών. Με κορυφαία τεχνολογικά χαρακτηριστικά, ιδιαίτερα χαμηλό αεροδυναμικό συντελεστή (Cd: 0,23) και αυτονομία έως 700 χιλιομέτρα το ηλεκτρικό σεντάν της μάρκας έρχεται μετά τα ID.3, ID.4, ID.5 και το ID. Buzz για να θέσει νέα δεδομένα. Αποδίδει μάλιστα ισχύ 286 ίππων και προσφέρει άνεση αλλά και την ικανότητα να κάνει μεγάλα ταξίδια.

Στις πρόσφατες δοκιμές πρόσκρουσης του Euro NCAP, το ID.7 διέπρεψε με κορυφαίες βαθμολογίες που επιβεβαιώνουν τα πολύ υψηλά στάνταρ ασφάλειας του και τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού. Συγκεκριμένα, το ID.7 αξιολογήθηκε με βαθμολογία 95% για την προστασία ενήλικων που είναι η υψηλότερη που έχει καταγραφεί για ένα ευρωπαϊκής κατασκευής ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Εξαιρετική ήταν η αξιολόγηση και στην προστασία ανήλικων με 88%, ενώ το ίδιο ισχύει τόσο για την προστασία πεζών με 83% όσο και για τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφάλειας με 80%.

Το Volkswagen ID.7 είναι ήδη διαθέσιμο για παραγγελία στην Ελλάδα με τις τιμές που ξεκινούν από τις 51.500 ευρώ, συμπεριλαμβανομένου της κρατικής επιδότησης των 8.000 ευρώ του προγράμματος Κινούμαι Ηλεκτρικά.





## Έρχεται η νέα Alfa Romeo MILANO

Τον Απρίλιο του 2024 η Alfa Romeo θα παρουσιάσει επίσημα το πρώτο της Sport Urban Vehicle. Θα ονομάζεται MILANO, αποτίνοντας φόρο τιμής στην Ιταλική πόλη όπου στις 24 Ιουνίου του 1910 γεννήθηκε η θρυλική μάρκα.

Με την MILANO η Alfa Romeo επεκτείνει την γκάμα της στις μικρότερες κατηγορίες, με ένα μοντέλο που ενσαρκώνει απόλυτα το DNA της μάρκας και την εκλεπτυσμένη ιταλική спор ταυτότητα. Είναι ξεκάθαρο ότι το πρώτο Sport Urban Vehicle θα αποτελέσει μια νέα πύλη εισόδου στον κόσμο της Alfa Romeo.

Το Μιλάνο κατέχει πλέον τον ρόλο ενός διεθνούς μανιφέστου για το μοντέρνο σχεδιασμό, την καινοτομία και την βιωσιμότητα. Έχοντας κερδίσει τη θέση του στον κόσμο της τέχνης και του "Made in Italy" σε ολόκληρο τον πλανήτη, το Μιλάνο διαδραματίζει πάντα σημαντικό ρόλο στη μόδα, το design και τη μουσική.

Κάθε άλλο παρά τυχαία είναι λοιπόν η επιλογή της Alfa Romeo να τιμήσει το Μιλάνο, το σπίτι της, για το ξεκίνημα ενός νέου, συναρπαστικού και τολμηρού κεφαλαίου στην ιστορία της, το οποίο θα δίνει την ερμηνεία του спор με τα δεδομένα του 21ου αιώνα. Πρόκειται για μια απόφαση που δεν ακολουθεί την λογική των εμπνευσμένων από ορεινά περάσματα, ονομάτων των δύο πιο πρόσφατων μοντέλων της, αλλά που δημιουργεί άρρηκτο όσο και ξεκάθαρο δεσμό με την Ιταλική καταγωγή. Αυτή άλλωστε είναι που υπογραμμίζει και τη φιλοδοξία της Alfa Romeo να εξαγάγει σε ολόκληρο τον κόσμο τις αξίες που ανέκαθεν την έκαναν μια τόσο μοναδική μάρκα.

## Jeep Avenger βενζίνης από 25.990 ευρώ

Μετά την έκδοση e-Hybrid, το Jeep Avenger πλέον έρχεται και σε απλή έκδοση βενζίνης, 1,2 Turbo και με τιμή από 25.990 ευρώ. Η νέα έκδοση του Avenger είναι η τρίτη στη γκάμα του μοντέλου, αφού ήδη το B-SUV της Jeep διατίθεται ως αποκλειστικά ηλεκτρικό και ως ήπια υβριδικό. Αυτή τη φορά την κίνηση αναλαμβάνει ένας κινητήρας βενζίνης ισχύος 100ps. Πρόκειται για ένα γνώριμο σύνολο του ομίλου Stellantis που με τη βοήθεια τούρμπο και άμεσου ψεκασμού αποδίδει ροπή 205 Nm, συνδυάζοντας θετικό τράβηγμα στις χαμηλές και μεσαίες στροφές με μέση κατανάλωση μόλις 5,6 lt/100 km (σύμφωνα με την εταιρία).

Η ισχύς καταλήγει στους εμπρός τροχούς μέσω χειροκίνητου κιβωτίου με 6 σχέσεις, ενώ υπάρχουν διαθέσιμα και έξι προγράμματα οδήγησης (ECO, NORMAL, SPORT, SAND, MUD και SNOW) που ο οδηγός επιλέγει μέσω του Selec Terrain. Το τελευταίο, μαζί με το Hill Descent Control αποτελούν πολύτιμους συμμάχους στους οδηγούς που δεν έχουν μεγάλη εμπειρία σε δύσκολες συνθήκες, μεγιστοποιώντας την πρόσφυση των τροχών, την ευκολία οδήγησης και την ασφάλεια. Έχοντας 20 cm απόσταση από το έδαφος το Avenger ξεκαθαρίζει ότι πρόκειται για γνήσιο Jeep.

Το μοντέλο εξακολουθεί να διατίθεται αποκλειστικά στο πολύ πλούσιο επίπεδο εξοπλισμού Altitude που περιλαμβάνει στάνταρ στοιχεία όπως ψηφιακό πίνακα οργάνων 10,25", σύστημα infotainment Uconnect με οθόνη αφής 10,25", ηχοσύστημα JBL, ασύρματη φόρτιση κινητού, σύστημα πλοήγησης, Selec Terrain, adaptive cruise control, κάμερα οπισθοπορείας, αυτόματο κλιματισμό, προβολείς LED Reflector και πολλά ακόμα. Ήδη στο επίσημο δίκτυο συνεργατών της εταιρείας υπάρχουν ετοιμοπαράδοτα αυτοκίνητα.



## Νέα γκάμα εκδόσεων για το Jeep Compass

**ΤΟ JEEP COMPASS ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ** με νέα γκάμα εκδόσεων εξοπλισμού, διατηρώντας στο ακέραιο όλη την τεχνολογία και τα κορυφαία συστήματα ασφάλειας και συνδεσιμότητας.



Διατηρώντας στο έπακρο όλα τα στοιχεία που το έχουν κάνει τόσο πετυχημένο, το Jeep Compass συνεχίζει ακάθεκτο την πορεία του και είναι διαθέσιμο σε νέες εκδόσεις εξοπλισμού που το κάνουν ακόμα πιο ανταγωνιστικό. Ίδανικά προσαρμοσμένη στα ζητούμενα της αγοράς, η γκάμα του Jeep Compass περιλαμβάνει τα εξής επίπεδα εξοπλισμού: Altitude και Summit για την ήπια υβριδική έκδοση e-Hybrid 48V, και Altitude, Summit, Business, Overland, Trailhawk για την Plug-in Hybrid 4xe των 240 PS. Ήδη από το Altitude ο εξοπλισμός είναι πολύ πλούσιος σε επίπεδο ασφάλειας, άνεσης και συνδεσιμότητας, ενώ όπως πάντα την πιο σκληροτράχηλη επιλογή αποτελεί το Trailhawk, με προστατευτικές ποδιές στο σύστημα μετάδοσης και την εμπρός ανάρτηση, καθώς και το Selec-Terrain με πρόγραμμα Rock που του χαρίζουν αξεπέραστες επιδόσεις στην εκτός δρόμου οδήγηση.

Ο βασικός εξοπλισμός περιλαμβάνει πάνω από 80 συστήματα ασφάλειας, μεταξύ των οποίων την προειδοποίηση σύγκρουσης με αυτόματο φρενάρισμα ανεξαρτήτως ταχύτητας, αυτόματο φρενάρισμα με αναγνώριση πεζών και ποδηλατών, ενεργό σύστημα διατήρησης της λωρίδας κίνησης, έλεγχο ενδεχόμενης σύγκρουσης με διασταυρούμενο όχημα κατά την όπισθεν καθώς και ανίχνευση κόπωσης οδηγού.

Σε ό,τι αφορά στην ψηφιακή τεχνολογία, ο πίνακας οργάνων αποτελείται από μια ψηφιακή οθόνη TFT χωρίς πλαίσιο που έχει διαγώνιο 10,25" (από τις μεγαλύτερες στην κατηγορία). Υποστηρικτικά, μια οθόνη αφής 10,1" φροντίζει για το χειρισμό του infotainment Uconnect 5, το οποίο διαθέτει ασύρματη σύνδεση με Apple CarPlay και Android Auto. Το παρόν δίνουν και οι υπηρεσίες συνδεσιμότητας Uconnect services, οι οποίες επιτρέπουν τον απομακρυσμένο έλεγχο σε συγκεκριμένες λειτουργίες του αυτοκινήτου, τον προγραμματισμό της φόρτισης και του κλιματισμού στα Plug-in Hybrid, καθώς και την πρόσβαση σε πληροφορίες της συνολικής κατάστασής του.

## Γκάμα κινητήρων

Με δύο συστήματα κίνησης κορυφαίας τεχνολογίας και απόδοσης, το Compass καλύπτει κάθε ζητούμενο. Το ήπια υβριδικό e-Hybrid 48V που αποδίδει 130 ίππους, συνδυάζει τις ζωντανές επιδόσεις με την απόλυτη οικονομία κίνησης στην πόλη. Διαθέτει ηλεκτρικό κινητήρα ισχύος 20 ίππων, ενσωματωμένο στο αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη με τις 7 σχέσεις, το οποίο δίνει στο αυτοκίνητο τη δυνατότητα να ξεκινάει, να παρκάρει και να κινείται αμιγώς ηλεκτρικά με ταχύτητα έως 30 km/h. Το αποτέλεσμα είναι η δραστητική μείωση τόσο του θορύβου όσο και των εκπομπών ρύπων.

Από την άλλη, το Plug-in Hybrid 4xe των 240 ίππων εξασφαλίζει όχι μόνο συναρπαστικές επιταχύνσεις με 0-100 km/h σε μόλις 7,3" αλλά και εκτός δρόμου ικανότητες αντάξιες του θρυλικού ονόματος "Jeep". Τα προγράμματα Auto, Snow, Sand/Mud και Sport αποτελούν πολύτιμο σύμμαχο του οδηγού σε όλες τις συνθήκες, αναλαμβάνοντας να συντονίσουν όλα τα υποσυστήματα του αυτοκινήτου όπως χρειάζεται για την εκάστοτε περίπτωση. Όλες οι νέες εκδόσεις εξοπλισμού του Compass είναι ήδη διαθέσιμες στην Ελλάδα και συνοδεύονται από από εγγύηση 4 ετών (ή 160.000 km) όπως και όλα τα μοντέλα της Jeep.



**Π**ρακτικά το MG4 είναι το δεύτερο φθηνότερο ηλεκτρικό αυτοκίνητο σήμερα στην αγορά. Πρώτο είναι το Dacia Spring, ηλεκτρικό mini με 65 ίππους, χωρίς να υπολογίζουμε τα microcars όπως το Citroen Ami ή τα μοντέλα της Ecocar. Το MG4 είναι ένα μικρομεσαίο hatchback, ένα μοντέλο που τοποθετείται απέναντι σε προτάσεις όπως τα Volkswagen ID.3 και Cupra Born. Ωστόσο έχουμε μια διαφορά τιμής από τον ανταγωνισμό... της τάξεως των 10.000 ευρώ στην αρχική τιμή προ-επιδότησης. Και αν υπολογίσουμε και το πρόγραμμα "Κινούμαι ηλεκτρικά", το ηλεκτρικό MG4 ξεκινά κάτω από τις 25.000 ευρώ!

Ταυτόχρονα έχει αρκετούς χώρους για μια οικογένεια, επιδόσεις ενός hot hatch και αυτονομία 350 κλμ. στη μικρότερη έκδοση μπαταρίας. Το MG4 της δοκιμής μας με τη μεσαία έκδοση μπαταρίας, αποδίδει 204 ίππους (αντί για 170 στη βασική) και έχει ηλεκτρική αυτονομία 450 κλμ., κοστίζοντας με την επιδότηση περίπου 29.000 ευρώ. Και αυτό για όσους αναζητούν ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι μια πραγματική ευκαιρία!

### Εντυπωσιακή σχεδίαση

Οι περισσότεροι ίσως σκεφτούν "είναι φθινό γιατί κατά βάθος είναι ένα αμφίβολου ποιότητας και ασφάλειας κινεζικό αυτοκίνητο. Ότι δίνεις παίρνεις"... σωστά; Ε λοιπόν... καμία σχέση! Ειδικά για το MG4, έχουμε ένα αυτοκίνητο που όχι μόνο δεν έχει σε τίποτα να ζηλέψει τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά, αλλά προσφέρει και ένα καλύτερο value for money σε συνδυασμό και με μια εξαιρετική οδική συμπεριφορά!

Σχεδιαστικά το MG4 είναι ένα αυτοκίνητο που στο δρόμο μαγνητίζει τα βλέμματα. Ειδικά στο εμπρός μέρος είναι πολύ εντυπωσιακό, με μία αιχμηρή σχεδίαση και δυναμικές γραμμές. Ξεχωρίζουν τα λεπτά φώτα, πλήρως LED βεβαίως, αλλά και ο προφυλακτήρας με τα δυναμικά ανοίγματα σε ρόλους "αεροκουρτίνας". Στις πιο πλούσιες εκδόσεις βρίσκουμε και μεγάλα κάθετα LED σε ρόλο φλας. Αν ψάξουμε λίγο περισσότερο στις λεπτομέρειες θα δούμε ένα σπορ σχεδίασης μπροστινό χείλος, με ενεργές γρίλιες που βοηθούν στην ψύξη της μπαταρίας, αλλά και ένα ενδιαφέρον νεύρο στο καπό που παραπέμπει σε πιο εξωτικές κατασκευές.

Στο πλάι η εικόνα θυμίζει περισσότερο hatchback και εκ πρώτης μάλιστα η καμπίνα μοιάζει να είναι τραβηγμένη προς τα πίσω. Σίγουρα ενδιαφέρουσα σχεδίαση που ενισχύεται από μαύρα ματ προστατευτικά χαμηλά, κάτι που βλέπουμε συνήθως σε crossover μοντέλα. Οι ζάντες είναι αλουμινίου 17 ιντσών... όμως αυτό που βλέπουμε είναι πλαστικά καλύμματα που μπήκαν προς όφελος της αεροδυναμικής. Οι πραγματικές ζάντες αλουμινίου είναι κρυμμένες από πίσω.

Στο πίσω μέρος του MG4, η εικόνα είναι διαφορετική από οτιδήποτε κυκλοφορεί. Έχει ένα ξεχωριστό τελείωμα με πλήρως LED φώτα και μια πολύ ιδιαίτερη φωτεινή υπογραφή, αλλά και ένα τύπου ducktail μικρό σπόιλερ. Αυτό που ίσως προκαλέσει τις περισσότερες αντιδράσεις είναι το τελείωμα της οροφής επάνω από το πίσω παρμπρίζ. Μοιάζει λες και υπήρχε μια όμορφη αεροτομή και κάποιος την έβγαλε! Ευτυχώς στην έκδοση LUXURY και στην κορυφαία XPOWER, υπάρχει όντως μια διπλή αεροτομή οροφής, καθώς και μια LED φωτεινή μπάρα που διατρέχει ολόκληρο το πορτ μπαγκάζ.

Και μιλώντας για πορτ μπαγκάζ, ο χώρος αποσκευών είναι στα όρια της κατηγορίας των hatchback με χωρητικότητα 363 λίτρα. Κάτι λιγότερο από όσο σε ένα ID.3 ή για να το συγκρίνουμε με πιο συμβατικά μοντέλα είναι ο ίδιος χώρος με ένα Toyota Corolla Hybrid. Οι εκδόσεις από το επίπεδο εξοπλισμού Luxury και πάνω διαθέτουν και διπλό δάπεδο που θα φανεί χρήσιμο, όπως για παράδειγμα στην αποθήκευση του καλωδίου φόρτισης και άλλων μικρών αντικειμένων.

# MG 4 Electric: Η επίθεση της ανατολής!

**ΓΙΑΤΙ ΠΕΡΙ ΕΠΙΘΕΣΗΣ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ,** αφού τα κινεζικά MG όχι μόνο πάτησαν στην Ευρώπη αλλά θέλουν να την κατακτήσουν κιόλας! Με πρώτο και καλύτερό το ηλεκτρικό MG4.



### Αρνητικά

- Σχεδίαση πίσω μέρους με απουσία αεροτομής
- Πίσω ορατότητα και απουσία κάμερας στις δύο πρώτες εκδόσεις
- Χώρος πίσω επιβατών

### Θετικά

- Οδική συμπεριφορά
- Ηλεκτρική αυτονομία
- Value for money και 7 χρόνια εργοστασιακής εγγύησης (ή για 150.000 κλμ.)



### Ψηφιακό εσωτερικό

Στο εσωτερικό, οδηγός και επιβάτες νιώθουν ότι βρίσκονται μέσα σε ένα αυτοκίνητο της εποχής. Η σχεδίαση είναι σύγχρονη και μάλιστα αρκετά μινιμαλιστική θυμίζοντας περισσότερο ότι ένα αυτοκίνητο-gadget. Με την πρώτη ματιά ξεχωρίζουν δύο ψηφιακές οθόνες. Μια μεγάλη κεντρική τοποθετημένη σε ρόλο infotainment, στις 10,25" διαγώνια, ενώ μια μικρότερη οθόνη 7" είναι πίσω από το τιμόνι σε ρόλο πίνακα οργάνων. Η κεντρική οθόνη του infotainment έχει αφεγδάσιμη ευκρίνεια, κατανοητά γραφικά και κυρίως είναι ολόκληρο το menu στα Ελληνικά. Έχει γρήγορη απόκριση, ενώ κυρίως έχει ένα κεντρικό menu με widgets για όλες τις βασικές επιλογές. Αυτό που ίσως ενοχλήσει είναι η διαδικασία επιλογής προγράμματος οδήγησης, καθώς ο οδηγός θα πρέπει να κάνει σύνθετες κινήσεις μέσα σε μικροσκοπικά menu. Δύσκολη διαδικασία, ειδικά οδηγώντας. Ευτυχώς υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας συντομεύσεων σε ένα από τα δύο παραμετροποιήσιμα μπουτόν στο τιμόνι.

Κάτι που επίσης χρειάζεται εξοικείωση και οδηγώντας θα δυσκολέψει, είναι η χρήση του κλιματισμού. Όλες οι ρυθμίσεις είναι ενσωματωμένες στην κεντρική οθόνη αφής, αν και υπάρχει ξεχωριστό widget στην αρχική σελίδα της οθόνης και κάποιοι φυσικοί διακόπτες on-off και για ξεθάμπωμα των τζαμιών χαμηλότερα στην κονσόλα. Αυτό όμως που δεν υπάρχει είναι ο δείκτης της εξωτερικής θερμοκρασίας, πουθενά σε καμία οθόνη ή menu. Περιέργο σίγουρα... ίσως προστεθεί σε κάποιο μελλοντικό update.

Ο πίνακας οργάνων είναι περιεκτικός σε πληροφορία, επίσης με καλαίσθητα γραφικά, αλλά δεν υπάρχει πλήρης ελευθερία στη σχεδίαση. Δεν μπορεί να αλλάξει ο βασικός τρόπος απεικόνισης, παρά μόνο ο οδηγός να επιλέξει ποιες από τις πληροφορίες θα φαίνονται δεξιά στην οθόνη, όπως για παράδειγμα το trip computer και η πίεση των ελαστικών. Ιδιαίτερο σε μέγεθος και σε σχήμα είναι το τιμόνι, μεγαλούτσικο σε διάμετρο και τετραγωνισμένο, με flat bottom αλλά και flat... top.



## Πρακτικότητα και ποιότητα

Το εσωτερικό στο MG4 είναι απίστευτα βολικό. Υπάρχει μια οριζόντια κεντρική κονσόλα με μία θέση για να αφήσουμε ένα κινητό τηλέφωνο, ενώ ακριβώς από μπροστά υπάρχει ο περιστροφικός διακόπτης του κιβωτίου ταχυτήτων. Πρακτικά δεν υπάρχει κιβώτιο ταχυτήτων, απλά ο οδηγός επιλέγει αν θα κινηθεί προς τα εμπρός ή προς τα πίσω. Κάτω από αυτό το... μίνι "μπαλκόνι" της κονσόλας βρίσκονται μια θύρα USB Type-A και μία Type-C, ενώ υπάρχουν και εντός της κονσόλας από όπου μπορεί να περάσει εσωτερικά το καλώδιο ώστε να φορτίζει το κινητό στην επάνω θήκη. Πιο χαμηλά υπάρχουν ποτηροθήκες και ένας ελεύθερος χώρος για να αφήσουμε οτιδήποτε, ο οποίος κλείνει με ένα συρόμενο κάλυμμα. Το υποβραχιόνιο ανάμεσα στα καθίσματα είναι μικρό αλλά καλοδεχούμενο, ενώ υπάρχουν και κάποιες άλλες θήκες στην κονσόλα, όπως ένα δικτάκι στην κονσόλα και βεβαίως ανοίγματα εσωτερικά στις πόρτες. Όσο για την ποιότητα, το γεγονός ότι μιλάμε για ένα φθινό αυτοκίνητο στην τιμή, δεν αντικατοπτρίζεται πουθενά στην καμπίνα. Πουθενά! Τα υλικά στο ταμπλό είναι μαλακά και ποιοτικά, υπάρχει μαύρο γυαλιστερό φινιρίσμα σε κάποια σημεία, το γνωστό και ως riano black trim, ενώ η συνολική συναρμογή και εργονομία είναι αντίστοιχη άλλων ευρωπαϊκών ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Οι πίσω χώροι είναι ικανοποιητικοί αλλά μικρότεροι από το αναμενόμενο. Κυρίως λόγω του ύψους στο δάπεδο, το οποίο λόγω της μπαταρίας είναι ψηλότερα από το συνηθισμένο. Έτσι ως αποτέλεσμα τα πίσω καθίσματα είναι χαμηλότερα και ψηλοί επιβάτες πίσω θα νιώσουν περισσότερο "διπλωμένοι" από ότι σε ένα οποιοδήποτε hatchback.

Παρόλα αυτά, το διαθέσιμο ύψος για τα κεφάλια των επιβατών είναι ικανοποιητικό, όπως και ο χώρος για τα γόνατα. Τρεις ενήλικες πίσω θα χωρέσουν, έστω και με κάποιες παραχωρήσεις.



## Οδική συμπεριφορά

Στο δρόμο το αυτοκίνητο είναι αθόρυβο, πολύ ευχάριστο και ποιοτικό στην κύλιση. Σίγουρα το νιώθεις ακριβότερο αυτοκίνητο από ότι είναι. Επίσης είναι και πολύ άνετο, με καλορυθμισμένη ανάρτηση. Ίσως λίγο πιο σφιχτή από όσο σε ένα τυπικό hatchback, αλλά μην ξεχνάμε μιλάμε για ηλεκτρικό αυτοκίνητο που έχει και το έξτρα βάρος της μπαταρίας. Συνολικά αυτή η έκδοση με τη μεσαία μπαταρία ζυγίζει κάτι λιγότερο από 1700 κιλά.

Αυτό όμως που κατά την άποψη μας κάνει το MG4 ξεχωριστό είναι το σύστημα διεύθυνσης. Έχει ένα πολύ ακριβές και γεμάτο πληροφόρηση τιμόνι. Αν είχε και λίγο έξτρα βαρύτητα θα λέγαμε ότι έχει το τιμόνι ενός γνήσιου hot-hatch. Υπάρχει βέβαια επιλογή μέσα στο menu της κεντρικής οθόνης, όπου ο οδηγός μπορεί να μεταβάλλει τη βαρύτητα του τιμονιού, ωστόσο και πάλι απέχει αισθητά από ένα hot-hatch. Βέβαια να μην ξεχνάμε ότι το MG4 κατά μία έννοια έχει τις επιδόσεις ενός hot-hatch, ωστόσο έχει ρυθμιστεί εξαρχής για ξεκούραστες μετακινήσεις στην καθημερινότητα.

Και μιλώντας για επιδόσεις, το αυτοκίνητο της δοκιμής με κίνηση στους πίσω τροχούς, κάτι που ενισχύει την спор αίσθηση και βεβαίως όταν έρθει η ώρα της δυνατής επιτάχυνσης ευνοεί σημαντικά και την πρόσφυση. Σύμφωνα με τον κατασκευαστή η τυπική μέτρηση επιτάχυνσης 0-100 km/h γίνεται σε 7,9 δευτερόλεπτα (στην έκδοση των 204ps), τιμή που επιβεβαιώθηκε και από τις δικές μας μετρήσεις.

Άρα λοιπόν έχουμε επιδόσεις που θυμίζουν hot-hatch, έχουμε πίσω κίνηση και έχουμε ένα πολύ καλό σε απόκριση τιμόνι. Χαρακτηριστικά που αν μη τι άλλο, δε θα περίμενε κανείς από ένα οικονομικό στην κτήση κινεζικό αυτοκίνητο... σωστά;

Όσο για την ασφάλεια, στις δοκιμές του EuroNCAP το MG4 πήρε 5 αστέρια και μια εξαιρετική επιμέρους βαθμολογία με 83% για τους ενήλικες επιβάτες, 80% για τα παιδιά, 75% για τους πεζούς και 78% για τα συστήματα υποστήριξης του οδηγού που προσφέρει.

## Εξοπλισμός και τιμή

Τα επίπεδα εξοπλισμού είναι τα Excite, Exclusive, Luxury και XPower. Όλα με πλούσιο εξοπλισμό και στάνταρ στοιχεία όπως Adaptive Cruise Control, αυτόματο φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης, αυτόματα εναλλαγή μεσαίας και μεγάλης σκάλας φώτων, σύστημα υποβοήθησης κυκλοφορίας σε ένα μοπιλιάρισμα και σύστημα προειδοποίησης και διόρθωσης σε ακούσια αλλαγή λωρίδας. Βέβαια υπάρχουν και πολλά ακόμη στοιχεία άνεσης όπως δύο ψηφιακές οθόνες στο ταμπλό, πλήρη φώτα LED εμπρός και πίσω, σύστημα εισόδου χωρίς κλειδί αλλά και αυτόματη εκκίνηση με το αυτοκίνητο να τίθεται σε λειτουργία μόλις καθίσουμε στη θέση του οδηγού και πατήσουμε το φρένο.

Όσο για τις τιμές, υπολογίζοντας και την επιδότηση του Κινούμαι Ηλεκτρικά, αυτές ξεκινούν από 24.865 ευρώ για τη βασική έκδοση Excite και από 29.300 ευρώ για την έκδοση της δοκιμής των 64 kWh. Οι εκδόσεις με την 77άρα μπαταρία ξεκινούν από 34.300 ευρώ, ενώ το κορυφαίο MG4 XPower με 435 ίππους κοστίζει 35.700 ευρώ. Τιμές πραγματικά ασυναγώνιστες για ηλεκτρικό αυτοκίνητο!



## Επιδόσεις ενός hot-hatch

Το MG4 έχει την κίνηση στους πίσω τροχούς και συνδυάζεται με τρεις εκδόσεις μπαταρίας, καθαρής χωρητικότητας 51, 64 και 77 kWh. Ο ηλεκτροκινητήρας στην πρώτη έκδοση αποδίδει 170 ίππους και έχει αυτονομία 350 χιλιομέτρων κατά WLTP. Το αυτοκίνητο της δοκιμής μας είναι η δεύτερη έκδοση μπαταρίας, στις 64 kWh και με ηλεκτροκινητήρα ισχύος 204 ίππων. Η αυτονομία που δηλώνει το εργοστάσιο είναι τα 450 χιλιόμετρα κατά WLT, ωστόσο δεδομένου της δοκιμής μας μέσα στο χειμώνα καταφέραμε και είδαμε εκτιμώμενη αυτονομία περί τα 420 χλμ. σύμφωνα με το trip computer.

Βέβαια σημαντικό ρόλο στην επίτευξη της καλής αυτονομίας παίζει και η ρύθμιση του συστήματος ανάκτησης ενέργειας, το οποίο μπορεί να ρυθμιστεί από τον οδηγό σε τρία στάδια για αυξημένη, μεσαία ή ελάχιστη ανάκτηση ενέργειας κατά το ρολάρισμα. Με απλά λόγια, στην αυξημένη ανάκτηση, το αυτοκίνητο κόβει ταχύτητα όταν αφήσουμε το δεξί πεντάλ και οι τροχοί λειτουργούν σαν γεννήτριες και φορτίζουν τη μπαταρία. Στη μεσαία ή ελάχιστη ρύθμιση, στο άφημα του πεντάλ το αυτοκίνητο ρολάρει πιο ελεύθερα και ανακτά πολύ λιγότερη ενέργεια. Υπάρχει και λειτουργία οδήγησης με ένα πεντάλ, όπου στο αφήμα το αυτοκίνητο φρενάρει με τον ηλεκτροκινητήρα μέχρι και τελικής στάσης, χωρίς να χρησιμοποιούμε το πεντάλ του φρένου. Πολύ βολικό εντός πόλης!

Ός προς τη μπαταρία, η τρίτη έκδοση του MG4 είναι η Luxury και έχει και τη μέγιστη χωρητικότητα των 77 kWh, προσφέροντας αυτονομία 520 χλμ. Αυτή η έκδοση είναι και η ισχυρότερη με κίνηση στους πίσω τροχούς, αποδίδοντας 245 ίππους. Στην κορυφή της γκάμας τοποθετείται η έκδοση XPOWER, πάλι με τη μεγάλη μπαταρία 77kWh, αλλά με δύο ηλεκτροκινητήρες. Ο ένας κινεί τους εμπρός τροχούς παράγοντας 204 ίππους και ο άλλος κινεί τους πίσω παράγοντας 231 ίππους. Συνδυαστικά, το MG4 XPOWER αποδίδει 435 ίππους, είναι τετρακίνητο και κάνει το 0-100 σε 3,8 δευτερόλεπτα. Τρελό!

Η μέγιστη ισχύς φόρτισης στη μικρή έκδοση των 170 ίππων είναι τα 88 kW, ενώ όλες οι υπόλοιπες εκδόσεις φτάνουν τα 140 kW. Περισσότερο από πολλά, αν όχι όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα σε αυτό το εύρος τιμής, που πρακτικά σημαίνει ότι σε έναν ταχυφορτιστή που μπορεί να παρέχει τα 140 kW, το MG4 θα φτάσει στο 80% της φόρτισης (από το 10%) σε περίπου 25 λεπτά! Επίσης, το MG4 μπορεί να διαχειριστεί και την ενέργεια με την αντίστροφη λειτουργία, δηλαδή να λειτουργήσει ως παροχή ρεύματος και να δώσει ισχύ από τη μπαταρία για τη φόρτιση ή τη λειτουργία μιας άλλης συσκευής όταν και αν χρειαστεί.



## Τεχνικά χαρακτηριστικά

### MG4 64kWh

Ισχύς: 204 hp  
Ροπή: 250 Nm  
0-100 km/h: 7,9 sec  
Τελική ταχύτητα: 160 km/h  
Μικτή κατανάλωση\*: 16,0 kWh/100km  
Χωρητικότητα μπαταρίας: 64 kWh  
Αυτονομία\*: 450 km  
Εκπομπές CO2\*: 0 g/km  
Βάρος: 1.651 kg  
Χώρος αποσκευών: 363 lt  
Εργοστάσιο κατασκευής: Τσίσι, Πολωνία  
\*εργοστασιακή μέτρηση κατά WLTP

Αρχική τιμή MG4 Excite 54 kWh: **32.250€**

Τιμή αυτοκινήτου δοκιμής MG4 Exclusive 64 kWh: **36.750€**

(Δεν υπολογίζεται η κρατική επιδότηση του προγράμματος "Κινούμαι Ηλεκτρικά")



# Οδηγούμε τη BMW X1 sDrive 20i



**Η X1 ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΦΘΗΝΟΤΕΡΟ SUV ΤΗΣ BMW** είναι και το πρώτο μοντέλο της κατηγορίας που είναι διαθέσιμο σε μια τεράστια γκάμα εκδόσεων σε βενζίνη, πετρέλαιο, ήπια υβριδικό, plug-in υβριδικό και 100% ηλεκτρικό.

**Η** X1 είναι ένα πολύ σημαντικό αυτοκίνητο όχι μόνο για τη BMW αλλά και για ολόκληρη την κατηγορία των premium C-SUV. Είναι ένα μοντέλο που τοποθετείται απέναντι σε προτάσεις όπως τα Audi Q3, Mercedes GLA, Volvo XC40 αλλά και Alfa Romeo Tonale. Σχεδιαστικά είναι βεβαίως άμεσα αναγνωρίσιμη ως μία BMW. Έχει ελαφρώς μεγαλύτερες διαστάσεις σε σχέση με την προηγούμενη γενιά, ενώ παρουσιάζει έναν πιο εκφραστικό χαρακτήρα και μια άκρως επιβλητική εμφάνιση. Μέρους της νέας εμφάνισης είναι και η μεγάλη νέα μάσκα με τις τεράστιες γρίλιες, τα χαρακτηριστικά "νεφρά" όπως λέει και η BMW, τα οποία όλο και μεγαλώνουν στα τελευταία μοντέλα.

Ωστόσο υπάρχουν και άλλα στοιχεία στη σχεδίαση της X1 που την κάνουν ξεχωριστή, όπως τα όμορφα φώτα, τα ένθετα σε απόχρωση αλουμινίου χαμπλά στους προφυλακτήρες και οι ωφέλιμοι αεραγωγοί για τη βελτιστοποίηση της αεροδυναμικής. Πίσω συναντούμε τρισδιάστατα LED φώτα, μια μεγάλη αεροτομή οροφής και το ίδιο μοτίβο με ένθετα σε απόχρωση αλουμινίου χαμπλά. Ευπρόσδεκτα σε κάθε περίπτωση είναι και τα προστατευτικά χαμπλά στους προφυλακτήρες και στα μαρσιπέ, σε απόχρωση αλουμινίου στην έκδοση xLine.

Ανάλογα με το επίπεδο εξοπλισμού η εξωτερική εμφάνιση διαφοροποιείται ελαφρώς. Έχουμε μαύρες με λεπτομέρειες στη βασική έκδοση, σατινέ αλουμίνιο στην xLine και μαύρο γυαλιστερό μαζί με άλλο bodykit στις M εκδόσεις. Η ηλεκτρική iX1 έχει εντελώς κλειστή μάσκα και λεπτομέρειες που προαιρετικά μπορούν να έχουν γαλάζιο χρώμα.



## Hi-tech κόκπιτ

Στο εσωτερικό η νέα BMW X1 δεν έχει καμία σχέση με την προηγούμενη γενιά. Μόνο το σήμα της BMW στο τιμόνι είναι ίδιο. Πλέον λοιπόν έχουμε μια εντελώς νέα προσέγγιση που δημιουργεί μεγαλύτερη αίσθηση ευρυχωρίας αλλά και μια πιο hi-tech αισθητική. Η κεντρική κονσόλα με όλα τα μπουτόν έχει εξαφανιστεί. Γενικότερα τα περισσότερα μπουτόν έχουν εξαφανιστεί και πλέον έχουμε μια τεράστια κυρτή επιφάνεια σχεδόν από άκρη σε άκρη. Το BMW Live Cockpit Plus, το οποίο φιλοξενεί τον πίνακα οργάνων στα αριστερά αλλά και όλα τα υπόλοιπα στα δεξιά, συμπεριλαμβανομένου του ηχοσυστήματος, των ρυθμίσεων του αυτοκινήτου, τη συνδεσιμότητα με το κινητό... αλλά και το σύστημα κλιματισμού. Πλέον χωρίς φυσικά μπουτόν.

Περιλαμβάνονται βεβαίως Apple CarPlay και Android Auto, ασύρματα, ενώ υπάρχει και επαγωγική φόρτιση κινητού σε μία καλοσχεδιασμένη και πολύ βολική θήκη στην κεντρική κονσόλα. Μπαίνοντας λίγο πιο βαθιά στις λεπτομέρειες της μεγάλης κυρτής οθόνης, το πρώτο θετικό στοιχείο είναι πως έχουμε πλήρως εξελληνισμένο μενού. Το δεύτερο θετικό είναι πως έχουμε πολύ καλή ανάλυση, πεντακάθαρα και καλαίσθητα γραφικά αλλά και καλή απόκριση στην αφή. Το τρίτο θετικό, κυρίως ως προς την μεριά του infotainment είναι πως έχουμε συντομεύσεις στο κεντρικό μενού, κάτι σαν widgets σχεδόν για κάθε λειτουργία της οθόνης ή του αυτοκινήτου, όπως το ραδιόφωνο, πληροφορίες κατάναλωσης, χρήση τηλεφώνου και άλλα. Υπάρχει βέβαια και το υπερ-αναλυτικό μενού με όλες τις εφαρμογές από όπου βρῖσκες ρυθμίσεις για τα πάντα.

Ο πίνακας οργάνων είναι πλήρως ψηφιακός και ιδιαίτερος σχεδιαστικά. Οι σχεδιαστές της BMW εκμεταλλεύτηκαν όλες τις δυνατότητες που δίνει ένα full digital display και δημιούργησαν πέρα από τα συνηθισμένα. Μάλιστα ο οδηγός μπορεί να αλλάξει σε μικρότερες ή μεγαλύτερες ενδείξεις αλλά και οι χρωματικές επιλογές ανάλογα με τα επιλέξιμα προφίλ.

Η θέση οδήγησης είναι πολύ καλή, το κάθισμα ρυθμίζεται σε κάθε κατεύθυνση ενώ ο οδηγός έχει εξαιρετική ορατότητα. Το τιμόνι είναι όμορφο σχεδιαστικά και με ωραίες ασημί λεπτομέρειες, ενώ ενσωματώνει φυσικούς διακόπτες και όχι αφής όπως σε μοντέλα του ανταγωνισμού. Η στεφάνη είναι πολύ ωραία στην αφή, θυμίζοντας μας σε κάθε άγγιγμα ότι καθόμαστε μέσα σε ένα premium αυτοκίνητο. Το ίδιο καλή αίσθηση έχουν όλα τα υλικά στην καμπίνα, τόσο πάνω στο ταμπλό, όσο και σε λιγότερο προσβάσιμα σημεία, όπως χαμπλά στην κονσόλα ή χαμπλά στις πόρτες.

Σχεδιαστικά ένα ακόμη highlight της καμπίνας είναι το αιωρούμενο υποβραχιόνιο. Στο εμπρός μέρος του βρίσκεται ένα πάνελ που φιλοξενεί το μπουτόν εκκίνησης του κινητήρα, τον επιλογέα του αυτόματου κιβωτίου ταχυτήτων και κάποιες επιμέρους λειτουργίες, όπως τα προφίλ οδήγησης, το χειρόφρενο και η ρύθμιση της έντασης στο ηχοσύστημα. Κάτω από το "αιωρούμενο υποβραχιόνιο" υπάρχει άφθονος αποθηκευτικός χώρος και έξτρα κρυφός χώρος μέσα στο υποβραχιόνιο.

Πίσω οι χώροι είναι άνετοι για τρεις ενήλικες, ενώ προαιρετικά διατίθεται και συρόμενο πίσω κάθισμα. Σε κάθε περίπτωση υπάρχει άφθονος χώρος στα πόδια, στα κεφάλια αλλά και στο πλάτος. Ο χώρος φόρτωσης είναι στα 540 λίτρα, εντυπωσιακά μεγάλο νότιο μέρος για την κατηγορία, αλλά... όχι εδώ! Όλες οι ήπια υβριδικές εκδόσεις και όλες οι τετρακίνητες έχουν χώρο στα 500 λίτρα, καθώς κάτω από το δάπεδο βρίσκεται η μπαταρία του συστήματος. Οι plug-in υβριδικές λόγω μεγαλύτερης μπαταρίας έχουν ακόμη μικρότερο χώρο φόρτωσης. Αυτό σημαίνει πως αν αυστηρά χρειάζεται κάποιος τα 540 λίτρα και τον πιο βαθύ χώρο, θα πρέπει να επιλέξει αποκλειστικά τις δύο βασικές εκδόσεις sDrive 18i ή sDrive 18d. Τις μοναδικές μη υβριδικές.

Ακόμη κι έτσι όμως, στην sDrive 20i τα 500 λίτρα είναι απολύτως ικανοποιητικά και άκρως εκμεταλλεύσιμα. Δεν υπάρχει μεταβαλλόμενο ύψος δαπέδου, υπάρχει όμως μια θήκη που θα κρύψουμε μερικά στήντρα αντικείμενα. Τρίγωνο, πυροσβεστήρα, φαρμακείο, χιονοκουβέρτες κ.λπ. Η πόρτα του χώρου αποσκευών ανοίγει και κλείνει ηλεκτρικά, στάνταρ εξοπλισμός αυτό σε όλες τις X1.





### Με 170 ίππους

Το αυτοκίνητο της δοκιμής μας είναι η έκδοση sDrive 20i και κινείται από έναν κινητήρα βενζίνης 1,5 λίτρου απόδοσης 156 ίππων και από έναν ηλεκτρικό κινητήρα 19 ίππων.

Και οι δύο μαζί συνδυαστικά - όχι αθροιστικά - αποδίδουν 170 ίππους. Άρα μιλάμε για ένα υβριδικό σύνολο. Ήπια υβριδικό 48V για την ακρίβεια, ενώ ο ηλεκτροκινητήρας λειτουργεί μόνο υποστηρικτικά και δεν μπορεί από μόνος του να κινήσει το αυτοκίνητο. Η βασική έκδοση της X1, η sDrive 18i, έχει πάλι τον 1500άρη κινητήρα όμως χωρίς ηλεκτρική υποβοήθηση και σε ηπιότερη ρύθμιση, αποδίδοντας 136 ίππους. Τη γκάμα προς τα επάνω συμπληρώνουν η 2-λίτρη και τετρακίνηση xDrive23i με 218 ίππους και η κορυφαία - επίσης τετρακίνητη - M35i με 300 ίππους.

Σε diesel υπάρχουν η βασική sDrive 18d με 150 ίππους, χωρίς mild hybrid, και οι τετρακίνητες 20d και 23d με 163 και 211 ίππους αντίστοιχα. Δύο είναι οι επιλογές σε PHEV, xDrive 25e με 245 ίππους και xDrive 30e με 326 ίππους, ενώ δύο είναι και οι πλήρως ηλεκτρικές εκδόσεις της iX1 με 204 ή 313 ίππους.

Όλες οι εκδόσεις της BMW X1 έχουν στάνταρ αυτόματο κιβώτιο Steptronic, 7 σχέσεων. Όλες εκτός από τις ηλεκτρικά, αυτές δεν έχουν κιβώτιο ταχυτήτων! Προαιρετικά μπορούμε να έχουμε και paddles αλλαγών πίσω από το τιμόνι για μια πιο σπορ αίσθηση. Σε κάθε περίπτωση, η απόκριση του κιβωτίου ταχυτήτων είναι εξαιρετική και αθόρυβη, ενώ μεταβάλλεται και από το προφίλ οδήγησης που έχουμε επιλέξει.

Τα driving modes περιλαμβάνουν μια σειρά από επιλογές όπως Efficient ή Sport, ενώ υπάρχει το Personal για τις δικές μας προσωπικές ρυθμίσεις και ένα προφίλ Relax, ιδανικό για κάλυψη μακρινών αποστάσεων.

Όσον αφορά στην κατανάλωση, μπορεί κατά τη δοκιμή μας να μην πετύχαμε τα 6,2 lt/100 κλμ που δηλώνει ως μέση τιμή το εργοστάσιο, όμως χωρίς ιδιαίτερο κόπο κυμαθήκαμε σε τιμές κοντά στα 7,6 - 7,7 lt/100 κλμ. με κάποια στοιχειώδη προσοχή, παρά το ότι ήταν ημέρες δοκιμής. Αυτό που εντυπωσιάζει όμως περισσότερο είναι η ποιότητα κύλισης, μαζί με τη συνολική ηχομόνωση. Η X1 δίνει μια αίσθηση πέρα για πέρα premium.



### Οδική συμπεριφορά

Η αίσθηση της ανάρτησης στη X1 είναι σχετικά σφιχτή. Το αυτοκίνητο είναι ιδιαίτερα στιβαρό και μονοκόμματο στις ανωμαλίες, που είναι καλό. Σε καμία περίπτωση δε θα κουράσει εντός πόλης ούτε σε σαμαράκια και κακοτεχνίες. Από πλευράς γεωμετρίας, εμπρός έχουμε γόνατα ΜακΦέρσον και πίσω έχουμε πλήρως ανεξάρτητη ανάρτηση βεβαίως. Πάντως αν ο οδηγός το θελήσει, μπορεί να κινηθεί σβέλτα χωρίς να δυσανασχετήσει, παρά το βάρος των περίπου 1600 κιλών. Μάλιστα είναι ένα από τα λίγα SUV που είναι τόσο ευχάριστα στη γρήγορη οδήγηση, κυρίως σε επαρχιακό οδικό δίκτυο με συνεχείς στροφές.

Το τιμόνι ενισχύει ελαφρώς αυτή την ευχάριστη αίσθηση και παρέχει καλή πληροφόρηση, αν και θα το περιμέναμε με λιγότερο τεχνητή βαρύτητα. Βέβαια, η X1 δεν είναι ένα σπορ αυτοκίνητο, αλλά ένα SUV, που σημαίνει ότι θα πρέπει να είναι και ευχάριστο όταν οι ρυθμοί πέσουν, όπως για παράδειγμα εντός πόλης στην καθημερινή χρήση. Αυτό όμως είναι το καλό με τη X1... είναι ένα καθημερινό, άνετο και premium αυτοκίνητο που αν ο οδηγός το επιδιώξει θα κινηθεί σβέλτα και ευχάριστα, ταυτόχρονα! Εκτός δρόμου... λίγοι θα πάνε με μια BMW X1, αλλά παρόλα αυτά σύμμαχος εδώ είναι η πολύ καλή απόσταση από το έδαφος, στα 20 περίπου εκατοστά. Από τα ψηλότερα αυτοκίνητα του είδους.

Εξοπλισμός και τιμές

Αυτό που κάνει τη X1 ακόμη πιο απολαυστική στην καθημερινή χρήση, είναι μια σειρά από ευκολίες και συστήματα υποστήριξης. Πέρα δηλαδή από τα γνώριμα συστήματα αποφυγής ατυχήματος, έχουμε και μια σειρά από βοηθήματα όπως στάνταρ cruise control αλλά και στάνταρ αυτόματο σύστημα παρκαρίσματος. Μάλιστα το αυτόματο παρκάρισμα μπορεί να ανιχνεύσει μια θέση και να βάλει το αυτοκίνητο με όπισθεν πλήρως αυτόματα και με το πάτημα μόλις ενός μπουτόν. Χωρίς ο οδηγός να ελέγχει ούτε τιμόνι, ούτε πεντάλ ούτε ταχύτητες.

Στάνταρ σε όλες τις X1, τουλάχιστον αυτή την περίοδο, είναι το πακέτο Premium με προσαρμοζόμενους LED προβολείς και αυτόματα εναλλαγή μεσασίας και μεγάλης σκάλας, σύστημα εισόδου χωρίς κλειδί και θήκη ασύρματης φόρτισης για smartphones. Ο οδηγός έχει στη διάθεση του και πολλά προαιρετικά πακέτα εξοπλισμού όπως το πακέτο Travel με ανοιγόμενη πανοραμική οροφή, φιμέ κρύσταλλα και συρόμενα πίσω καθίσματα, αλλά και το πακέτο τεχνολογίας με head up display και σύστημα καμερών 360 μοιρών.

Οι τιμές ξεκινούν από τις 39.210 ευρώ στην sDrive 18i, όμως όλη η ουσία βρίσκεται στο μοντέλο της δοκιμής, την sDrive 20i με 170 ίππους. Κοστίζει από 40.160 ευρώ, ενώ η έκδοση xLine είναι η πιο value for money επιλογή με αρχική τιμή 41.600 ευρώ και εξοπλισμό που δεν στερείται σε τίποτα. Στο κομμάτι της ασφάλειας, η νέα γενιά X1 πήρε βεβαίως 5 αστέρια στα crash tests αλλά κυρίως πήρε 92% στο κομμάτι των συστημάτων υποβοήθησης και 89% στην προστασία των παιδιών!



### Αρνητικά

- Απουσία φυσικών διακοπών
- Μειωμένος χώρος φόρτισης στις εκδόσεις 48V

### Θετικά

- Πλήρης γκάμα κινητήρων
- Οδική συμπεριφορά
- Ποιότητα κατασκευής

### Τεχνικά χαρακτηριστικά

**BMW X1 sDrive 20i**  
 Κυβισμός: 1499 cc  
 Κύλινδροι: 3 σε σειρά  
 Συνδυαστική Ισχύς: 170 hp  
 Ισχύς βενζινοκινητήρα: 156 hp/4700-6500 rpm  
 Ροπή: 280 Nm/1500-4400 rpm  
 0-100 km/h: 8,3 sec  
 Τελική ταχύτητα: 216 km/h  
 Μικτή κατανάλωση\*: 6,2 lt/100km  
 Εκπομπές CO2\*: 140 g/km  
 Βάρος: 1625 kg  
 Ρεζερβουάρ: 45 lt  
 Χώρος αποσκευών: 500 lt  
 Απόσταση από το έδαφος: 205 mm  
 Εργοστάσιο κατασκευής: Ρέγκενσμπουργκ, Γερμανία  
 \*εργοστασιακή μέτρηση κατά WLTP

Αρχική τιμή BMW X1 sDrive18i 136ps: **39.210€**  
 Τιμή έκδοσης δοκιμής X1 sDrive 20i 170ps xLine: **41.600€**

# Alfa Romeo Tonale PHEV Q4: Η πρώτη εξηλεκτρισμένη Alfa

## Η ΠΡΩΤΗ ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΕΝΗ ALFA ROMEO

στην ιστορία είναι ταυτόχρονα και η πρώτη επαναφορτιζόμενη! Αυτή είναι η Tonale Q4 Plug-in Hybrid.



### Αρνητικά

- Χώρος αποσκευών
- Τιμή

### Θετικά

- Αυτόματο κιβώτιο
- Οδική συμπεριφορά
- Επιδόσεις



**Η** κορυφαία Alfa Romeo Tonale Q4 είναι τετρακίνητη με 280 ίππους! Οι 122 από αυτούς μάλιστα κινούν τους πίσω τροχούς μέσω ενός ηλεκτροκίνητηρα... και αυτό γιατί η συγκεκριμένη έκδοση είναι Plug-in υβριδική.

Για αυτούς που δεν έχουν ακόμη οικειότητα με τον όρο "plug-in υβριδικό αυτοκίνητο", μιλάμε για εκδόσεις μοντέλων που συνδυάζουν έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης και έναν ηλεκτροκίνητηρα, προσφέροντας πλεονεκτήματα και από τους δύο κόσμους. Έχουμε δηλαδή ένα αυτοκίνητο που λειτουργεί με καύσιμο (βενζίνη συνήθως), ενώ μπορεί να λειτουργεί και αποκλειστικά ως ηλεκτρικό αλλά και σε συνδυασμό καυσίμου και ρεύματος, όπως σε ένα τυπικό υβριδικό. Τα πλεονεκτήματα σε αυτά τα αυτοκίνητα είναι πολλά, αφού μπορούμε να τα φορτίζουμε στο ρεύμα και να κινούμαστε καθημερινά αποκλειστικά με τον ηλεκτροκίνητηρα. Όταν αδειάσει η μπαταρία μπορούμε να συνεχίσουμε να κινούμαστε με βενζίνη αλλά και με ρεύμα συνδυαστικά, όπως ένα πλήρως υβριδικό. Επίσης, ο ηλεκτροκίνητηρας δίνει άφθονη ισχύ και υψηλή ροπή ακαριαία, άρα έχουμε και καλύτερες επιδόσεις.

Βέβαια, τα plug-in υβριδικά δεν είναι σε όλα τέλεια, έχουν προφανώς και κάποια μειονεκτήματα. Όπως για παράδειγμα το έξτρα βάρος, αφού έχουμε ως έξτρα τη μπαταρία και τον ηλεκτροκίνητηρα. Συν το ότι, συνήθως, η μπαταρία είναι κάτω από το δάπεδο του χώρου αποσκευών, οπότε και χάνουμε σε όγκο συγκριτικά με τη συμβατική έκδοση.

Για παράδειγμα, στην απλή Tonale, ο χώρος φόρτωσης είναι 500 λίτρα, ενώ στην plug-in hybrid μειώνεται στα 385 λίτρα. Και βεβαίως, όλα τα plug-in υβριδικά αυτοκίνητα της αγοράς, έχουν σχετικά μικρή ηλεκτρική αυτονομία. Μια πλήρη φόρτιση δηλαδή βγάζει περίπου 60 κλμ. σε εμβέλεια, ανάλογα πάντα με τη χρήση. Που είναι αρκετή αυτονομία για καθημερινή χρήση, αλλά ταξίδι δεν θα κάνουν χωρίς τη χρήση βενζίνης. Σύμφωνα με την Alfa Romeo, η Tonale Q4 έχει ηλεκτρική αυτονομία 69 κλμ, σε μικτή χρήση, αν και σε ρεαλιστικές συνθήκες καταφέραμε περίπου 60 κλμ. σε μικτή χρήση και 70 κλμ. σε αποκλειστική χρήση εντός πόλης και με αρκετή προσοχή στις επιταχύνσεις. Βέβαια όπως όλα τα υβριδικά, η μπαταρία επαναφορτίζεται από το ρολάρισμα και το φρενάρισμα, οπότε και εντός πόλης τα περισσότερα φεναρίσματα δίνουν και περισσότερη φόρτιση.

### Τι αλλάζει στην Tonale Q4;

Να περάσουμε όμως λίγο περισσότερο στις λεπτομέρειες της Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid Q4, η οποία σε αυτό το πράσινο χρώμα δείχνει αρκετά εντυπωσιακή. Δε θα σταθούμε σήμερα στο σχεδιαστικό και ποιοτικό κομμάτι, καθώς αυτά τα αναλύσαμε και παλαιότερα στις εκδόσεις των 130 και 160 ίππων. Ωστόσο, αυτή εδώ η έκδοση PHEV Veloce έχει ωραίες και ποιτικές επενδύσεις από alcantara στα καθίσματα αλλά και στο ταμπλό. Αν μη τι άλλο μια premium πινελιά.

Η ουσία ωστόσο είναι κάτω από αυτό που βλέπουν τα μάτια μας. Αναφερθήκαμε στο πανίσχυρο υβριδικό σύστημα το οποίο και ανοίγει ένα νέο μονοπάτι για τη μάρκα, αφού αυτή είναι η πρώτη plug-in hybrid Alfa Romeo. Έχουμε έναν turbo κινητήρα βενζίνης 1,3 lt με 180 ίππους που κινεί τους εμπρός τροχούς μέσω αυτόματου κιβωτίου 6 σχέσεων. Επιπρόσθετα, έχουμε έναν ηλεκτροκίνητηρα ισχύος 122 ίππων και 250 Nm ροπής που είναι συνδεδεμένος στους πίσω τροχούς. Έτσι έχουμε συνδυαστικά ισχύ που αγγίζει τους 280 ίππους και ταυτόχρονα ασταί χαμηλές καταναλώσεις βενζίνης που θα φτάσουν ακόμη κάτω από τα 3 lt/100 κλ, όταν έχουμε τη μπαταρία φορτισμένη.

Συν το γεγονός ότι έχουμε και τετρακίνηση χωρίς την ύπαρξη κεντρικού άξονα μετάδοσης, αφού ο ηλεκτροκίνητηρας είναι απευθείας συνδεδεμένος στους πίσω τροχούς. Η μπαταρία έχει χωρητικότητα 15,5 kWh, βρίσκεται κάτω από το δάπεδο του χώρου φόρτωσης και - σημαντικό - καλύπτεται από εγγύηση 8 ετών. Ο ηλεκτροκίνητηρας από μόνος του μπορεί να κινήσει την Tonale στα περισσότερα σενάρια μετακίνησης και μέχρι τα 135 km/h.

Σχεδιαστικά, η εξηλεκτρισμένη Tonale δε διαφέρει σχεδόν πουθενά από τις ήπια υβριδικές. Ωστόσο υπάρχουν κάποιες μικρές λεπτομέρειες που κάνουν τη διαφορά, όπως οι δύο μεγάλες απολήξεις της εξάτμισης. Οι απλές Tonale δεν έχουν ορατές απολήξεις. Δεύτερο στοιχείο, λιγότερο ορατό, είναι η διπλή τάπα ανεφοδιασμού. Πίσω δεξιά για βενζίνη και πίσω αριστερά για φόρτιση, ενώ πίσω αριστερά στο φινιστρίνι πάνω από την τάπα βλέπουμε και το εξηλεκτρισμένο "φιδάκι" της Alfa, τον Biscione.

**Οδική συμπεριφορά**

Στην καθημερινότητα, η plug-in hybrid Tonale δεν έχει αισθητές διαφορές συγκριτικά με τις mild-hybrid αδελφές της. Έχει μια ωραία στιβαρή αίσθηση και παρά τις 19άρες ζάντες δεν γίνεται ενοχλητική σε καμία περίπτωση. Παρά και τα έξτρα κιλά της, αφού εδώ ξεπερνά τα 1900 με τον οδηγό.

Σημαντικό είναι πως οι αναρτήσεις στην έκδοση Veloce έχουν ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενα αμορτισέρ, που σημαίνει πως αν ο οδηγός θελήσει μπορεί να βάλει τον διακόπτη του DNA στην πιο σπορ επιλογή, να έχει τη δύναμη, τη βαρύτητα στο τιμόνι και την αμεσότητα στο κιβώτιο, αλλά να επιλέξει μαλακή ή σφιχτή ρύθμιση στην ανάρτηση. Ιδανικό για σβέλτη οδήγηση σε επαρχιακό οδικό δίκτυο μέτριας ποιότητας ή για να το θέσουμε αλλιώς... στην πλειοψηφία των ελληνικών δρόμων.

Βεβαίως, λόγω του πίσω ηλεκτροκινητήρα έχουμε τετρακίνηση. Στην πράξη έχουμε ένα έξυπνο σύστημα τετρακίνησης με συνεχή κατανομή της ροπής ανάμεσα στους εμπρός και πίσω τροχούς... και κυρίως λόγω ρεύματος έχουμε αμεσότητα χωρίς μηχανικές απώλειες!

Αυτό σημαίνει καλύτερη πρόσφυση σε δυνατές επιταχύνσεις, καλύτερο κράτημα σε βρεγμένο ή ολισθηρό οδόστρωμα, ακόμη και κίνηση εκτός δρόμου ή σε χιόνι.

Τα προγράμματα οδήγησης είναι τρία, μέσω του διακόπτη DNA. Έχουμε το Natural, ότι πρέπει για την καθημερινότητα, το "A" που σημαίνει Advanced Efficiency και προσφέρει μέγιστη χρήση και ανάκτηση ηλεκτρικής ενέργειας, και βεβαίως το Dynamic όπου ξεδιπλώνεται ο σπορ χαρακτήρας του μοντέλου. Στο Dynamic έχουμε όλη τη διαθέσιμη ισχύ και βεβαίως όλες οι επιμέρους ρυθμίσεις αλλάζουν ώστε να παρέχουν τη μέγιστη οδηγική απόλαυση.

Η τιμή της Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid Q4 ξεκινά από τις 51.635 ευρώ στην έκδοση Sprint, ενώ διαθέσιμα είναι δύο ακόμη επίπεδα εξοπλισμού. Η TI στις 54.600 ευρώ και η Veloce στις 58.100 ευρώ.

**Τεχνικά χαρακτηριστικά**

- Alfa Romeo Tonale Q4 PHEV**
- Κυβισμός: 1332 cc
- Συνδυαστική ισχύς: 280 ps
- Ισχύς βενζινοκινητήρα: 180 ps/5750 rpm
- Ροπή βενζινοκινητήρα: 270 Nm/1850 rpm
- Ισχύς ηλεκτροκινητήρα: 122 ps
- Ροπή ηλεκτροκινητήρα: 250 Nm
- 0-100 km/h\*: 6,2 sec
- Τελική ταχύτητα\*: 206 km/h
- Μικτή κατανάλωση\*: 1,1 - 1,4 lt/100km
- Εκπομπές CO2\*: 26 - 33 g/km
- Βάρος: 1835 kg
- Ρεζερβουάρ: 42,5 lt
- Χωρητικότητα μπαταρίας: 15,5 kWh
- Ηλεκτρική αυτονομία\*: 68 km
- Χώρος αποσκευών: 385 lt
- Απόσταση από το έδαφος: 156 mm
- Εργοστάσιο κατασκευής: Pomigliano d'Arco, Ιταλία
- \*εργοστασιακή μέτρηση κατά WLTP

Αρχική τιμή Alfa Romeo Tonale Q4 PHEV Sprint: **51.635€**  
 Τιμή αυτοκινήτου δοκιμής Tonale Q4 PHEV Veloce: **58.100€**



**Αλυσίδες χιονιού: Πότε είναι υποχρεωτικές;**

**ΠΛΕΟΝ ΕΙΜΑΣΤΕ ΣΤΟ ΧΕΙΜΩΝΑ** και σε επίπεδα θερμοκρασιών. Ας θυμηθούμε τι ισχύει με το νέο μέτρο για την υποχρεωτική χρήση αλυσίδων χιονιού στα αυτοκίνητα. Πως όμως ορίζεται η υποχρεωτικότητα; Τι ισχύει για ενοικιαζόμενα ή leasing οχήματα;



**Α**πό το 2022 τέθηκε σε ισχύ το μέτρο που υποχρεώνει τους οδηγούς να φέρουν αντιολισθητικά μέσα στο όχημα τους και πιο συγκεκριμένα από την 1η Οκτωβρίου έως και το τέλος Απριλίου. Με το μέτρο αυτό το Υπουργείο Μεταφορών στοχεύει σε ένα ευρύτερο πλαίσιο χειμερινής οδικής ασφάλειας, αντίστοιχο με αυτά που εφαρμόζονται σε χώρες της βόρειας Ευρώπης.

Πιο συγκεκριμένα λοιπόν όλα τα οχήματα που κυκλοφορούν σε εθνικό και επαρχιακό δίκτυο της χώρας μας, από τον Οκτώβριο έως και τον Απρίλιο θα πρέπει να έχουν μαζί τους αλυσίδες χιονιού ή χιονοκουβέρτες ή να εφοδιάζονται με χειμερινά ελαστικά. Τα παραπάνω καθίστανται υποχρεωτικά μόνο και εφόσον εκδοθούν ανακοινώσεις από τις αρμόδιες αρχές (Πολιτική Προστασία, Τροχαία, Αστυνομία) για νομούς στους οποίους οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν επιβάλλουν τη χρήση των παραπάνω. Αν στη διάρκεια ισχύος αυτών των ανακοινώσεων πραγματοποιηθούν έλεγχοι και βρεθούν οδηγοί οχημάτων χωρίς τα κατάλληλα αντιολισθητικά μέσα, θα επιβάλλεται πρόστιμο που ανέρχεται στα 80 ευρώ.

**Τι ισχύει για τα μισθωμένα αυτοκίνητα;**  
 Στις περιπτώσεις που ένα όχημα είναι ενοικιαζόμενο, συμπεριλαμβανομένου και των οχημάτων σε μακροχρόνια μίσθωση (leasing), η υποχρέωση αυτή επιβαρύνει τον μισθωτή και χρήστη του οχήματος. Οι εταιρείες εκμισθώσεων οχημάτων, εφόσον ζητηθεί από τους μισθωτές, είναι υποχρεωμένες να προμηθεύσουν, με το αντίστοιχο κόστος, τον κατάλληλο εξοπλισμό και επίσης να αναγράφουν το αίτημα στο μισθωτήριο συμβόλαιο του οχήματος. Σε όλα τα μισθωμένα οχήματα ως παραβάτης θα θεωρείται ο μισθωτής εφόσον δεν έχει αιτηθεί τα απαραίτητα αντιολισθητικά μέσα (αλυσίδες χιονιού, χιονοκουβέρτες, χειμερινά ελαστικά) από την εταιρία εκμισθώσεων. Προφανώς λοιπόν όταν οι καιρικές συνθήκες δεν το απαιτούν, κατά το διάστημα Οκτώβριος-Απρίλιος και δεν έχει εκδοθεί σχετική ανακοίνωση, οι οδηγοί δεν έχουν την υποχρέωση να φέρουν αλυσίδες χιονιού ή αντίστοιχο εξοπλισμό στο όχημα τους.



# Όλα όσα πρέπει να γνωρίζουμε για ασφαλή οδήγηση το χειμώνα

## Η ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΟΥΣ ΜΗΝΕΣ

είναι μια ιδιαίτερη διαδικασία που απαιτεί διαφορετική προσέγγιση από εμάς τους οδηγούς. Δείτε που πρέπει να είμαστε πιο προσεκτικοί για να μη βρεθούμε προ εκπλήξεως...



**Χ**ιόνι, πάγος, βροχή, νύχτα, άνεμοι και ένας εκτυφλωτικός ήλιος χαμηλά στον ορίζοντα είναι τα χαρακτηριστικά του χειμώνα. Δεν είναι καθόλου περιέργο λοιπόν που οι περισσότεροι οδηγοί, ανεξάρτητα από την εμπειρία του ο καθένας, απεχθάνονται την οδήγηση αυτή την εποχή. Η υπερβολική ταχύτητα για τις δεδομένες συνθήκες είναι ο σημαντικότερος παράγοντας σε όλα τα χειμερινά ατυχήματα και κάτι που αφορά κυρίως νέους, αρχάριους οδηγούς. Οι Ευρωπαϊκές μελέτες καταδεικνύουν τον κίνδυνο.

Για παράδειγμα, σχετική έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφέρει ότι ο μέσος νέος οδηγός έχει μεγαλύτερες πιθανότητες εμπλοκής σε ατύχημα από τις 8 το βράδυ έως τις 2 τα ξημερώματα, κυρίως τα βράδια της Παρασκευής και του Σαββάτου και σε μέρη όπου επικρατεί σκοτάδι. Σύμφωνα με έκθεση του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας (RSO – Road Safety Observatory), η έλλειψη οργάνωσης είναι ο λόγος για τον οποίον οι περισσότεροι νέοι οδηγοί εμπλέκονται σε ατύχημα. Υπάρχει δηλαδή ανεπάρκεια γνώσεων ή οι γνώσεις που έχουν οι οδηγοί/αναβάτες δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Και όλα αυτά οφείλονται στην απειρία τους. Ο αριθμός των θανάτων πεζών στην Ευρώπη αυξάνεται ανάμεσα στους μήνες Οκτώβριο και Μάρτιο συγκριτικά με οποιαδήποτε άλλη εποχή του χρόνου.

Καλό είναι λοιπόν πριν βγούμε στους δρόμους το χειμώνα, να έχουμε στο νου μας μερικές απλές συμβουλές για τη χειμερινή οδήγηση.

### ΝΑ ΒΛΕΠΟΥΜΕ ΚΑΙ ΝΑ ΜΑΣ ΒΛΕΠΟΥΝ

Καθαρίζουμε τα παράθυρα, τους προβολείς και τα πίσω φώτα του αυτοκινήτου ώστε να έχουμε καλύτερη ορατότητα και να είμαστε καλύτερα ορατοί από τους άλλους, ιδιαίτερα στο φρενάρισμα.

### ΔΕΝ ΤΡΕΧΟΥΜΕ

Μειώνουμε ταχύτητα και δίνουμε στον εαυτό μας επαρκή χώρο να ακινητοποιήσει το αυτοκίνητο. Όταν ο δρόμος είναι χιονισμένος ή ολισθηρός, το κάθε δευτερόλεπτο μετρά.

### ΟΔΗΓΟΥΜΕ ΜΕ «ΜΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΑΤΩ»

Χρησιμοποιώντας μία χαμηλότερη σχέση στο κιβώτιο έχουμε καλύτερη πρόσφυση στο χιόνι και σε ολισθηρούς δρόμους. Αν από την άλλη κολλήσουμε στον πάγο «μία πάνω» ταχύτητα μπορεί να βοηθήσει να ξεκολλήσουμε.

### ΟΔΗΓΟΥΜΕ ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΤΟΜΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ

Οι πιο ελαφριές και απαλές κινήσεις στο γκάτζι, στα φρένα και στο τιμόνι βοηθούν να μην χάσουμε τον έλεγχο του οχήματος.

### ΔΕΝ ΠΑΝΙΚΟΒΑΛΛΟΜΑΣΤΕ

Αν χάσουμε το έλεγχο στον πάγο, το χιόνι ή σε βρεγμένο δρόμο, διορθώνουμε απαλά με το τιμόνι. Αν η ουρά του αυτοκινήτου γλιστράει προς τα αριστερά, στρίβουμε προς τα αριστερά αποφεύγοντας το απότομο φρενάρισμα.



## Τι γλιστράει περισσότερο; Τα φύλλα ή το χιόνι;

Τα φύλλα μπορεί να είναι το αγαπημένο στοιχείο των φωτογράφων για να δημιουργούν εντυπωσιακά φθινοπωρινά τοπία, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις – όταν είναι βρεγμένα και σε πολλαπλά στρώματα – μπορεί να γίνουν εξαιρετικά επικίνδυνα για τους οδηγούς. Εκείνοι που γνωρίζουν, τα θεωρούν εφάμιλλα σε ολισθηρότητα με το χιόνι. Αλλά μπορεί ένα ταπεινό φύλλο να γλιστράει όσο το χιόνι; Μία ομάδα μηχανικών βρήκε την απάντηση, κάνοντας ένα μοναδικό πείραμα.

Η συλλογή δεδομένων για το χιόνι ήταν εύκολη κάνοντας δοκιμές με αυτοκίνητα σε χιονισμένες περιοχές της Σκανδιναβίας. Ωστόσο, δεν είχε διερευνηθεί μέχρι τώρα η ολισθηρότητα. Έτσι η ομάδα συγκέντρωσε μεγάλες ποσότητες φύλλων με τα οποία κάλυψε μια πίστα δοκιμών στο Βέλγιο. Μετά χρησιμοποίησε μία συσκευή δοκιμής πρόσφυσης που αναγνωρίζει πόσο ολισθηρές είναι οι επιφάνειες, ρολάροντας από πάνω τους. Μετά τη δοκιμή διαπίστωσαν ότι πραγματικά, σε ορισμένες περιπτώσεις, τα φύλλα ήταν τόσο ολισθηρά όσο το χιόνι.

Η ολισθηρότητα μετρείται σε μονάδες 'μ'. Όσο πιο ολισθηρή είναι η επιφάνεια, τόσο μικρότερος ο αριθμός. Στις δοκιμές, και μάλιστα στα πιο ολισθηρά σημεία, τα φύλλα μετρήθηκαν σε ένα επίπεδο 'μ' μεταξύ 0,3 και 0,4. Συνήθως, τα ίδια επίπεδα 'μ' παρατηρούνται και στις χιονισμένες επιφάνειες.

## Προετοιμασία για τους βροχερούς μήνες

Ο βροχερός καιρός στην Ελλάδα, συνοδεύεται με μπελάδες. Είμαστε άμαθοι σαν λαός σε αυτές τις καταστάσεις και κάθε χρόνο τέτοια εποχή έχουμε αύξηση σε ατυχήματα στους δρόμους. Η υπενθύμιση λοιπόν ορισμένων γνωστών κανόνων οδήγησης μπορεί να συμβάλει στην καλύτερη αντιμετώπιση τέτοιων καταστάσεων.

## Υαλοκαθαριστήρες

Πριν αρχίσει να βρέχει θα πρέπει να φροντίσουμε την ορατότητά μας στο αυτοκίνητο. Το παμπρίζ θα πρέπει να είναι καθαρό εξωτερικά και εσωτερικά, οι υαλοκαθαριστήρες να βρίσκονται σε καλή κατάσταση, το δοχείο του πλυσιτικού υγρού να είναι γεμάτο και να λειτουργούν σωστά οι εκτοξευτήρες νερού, οι γνωστές "πιτσιλιθρες".

## Ελαστικά

Όσο πιο φαγωμένα ή παλιά είναι τα ελαστικά του αυτοκινήτου μας τόσο πιο πολύ κινδυνεύουμε στη βροχή. Το βάθος του πέλματος είναι αυτό που φροντίζει για τη σωστή απομάκρυνση του νερού ανάμεσα στο πέλαμα και στο δρόμο. Καλό είναι λοιπόν να γνωρίζουμε την κατάσταση των ελαστικών μας πριν αρχίσει να βρέχει.



## Ανάβουμε τα φώτα

Όταν βρέχει η ορατότητα μειώνεται. Για να βλέπουμε καλύτερα και να μας βλέπουν οι άλλοι, καλό είναι όσο διαρκεί η βροχή, να ανάβουμε τα φώτα διασταύρωσης, τη λεγόμενη μεσαία σκάλα. Ακόμη και αν έχουμε μόνιμα φώτα ημέρας στο αυτοκίνητο μας. Δεν είναι κόπος.

## Σβήνουμε τους προβολείς ομίχλης

Δεν ανάβουμε τους προβολείς ομίχλης αν δεν έχει ομίχλη. Κάποιοι έχουν πλήρη άγνοια για τους προβολείς ομίχλης, απλώς πατούν ότι διακόπτη βρουν που δείχνει "φώτα" στο αυτοκίνητο. Κάποιοι άλλοι ανάβουν τους προβολείς ομίχλης για να νιώθουν ασφάλεια ότι οι υπόλοιποι τους βλέπουν καλά. Ακόμη και μέσα στην πόλη με άφθονο περιμετρικό φωτισμό. Προσοχή, οι προβολείς ομίχλης στη βροχή μπορούν να προκαλέσουν ατυχήματα, καθώς το δυνατό φως αντανακλάται έντονα στο βρεγμένο οδόστρωμα και τυφλώνει προσωρινά ή εκνευρίζει τους εμπρός ή τους πίσω οδηγούς. Αν βρέχει και έχει ομίχλη ή εξαιρετικά χαμηλή ορατότητα ταυτόχρονα (π.χ. από το σπρέι νερού που αφίνει το αυτοκίνητό μας) και κρίνουμε ότι η ορατότητα είναι περιορισμένη, ανάβουμε τους προβολείς ομίχλης. Για όσο χρειαστεί, όχι για πάντα...

## Προσοχή στην υδρολίσηση

Η υδρολίσηση εμφανίζεται όταν βρέχει πολύ και συγκεντρώνονται μεγάλες ποσότητες νερού στο δρόμο. Το φαινόμενο δημιουργείται όταν τα νερά δεν μπορούν να εκποτιστούν από τα ελαστικά, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μεταξύ ελαστικού και δρόμου ένα λεπτό στρώμα νερού. Εδώ καθοριστικό ρόλο παίζει η κατάσταση των ελαστικών του αυτοκινήτου μας. Παρόλα αυτά και με καινούρια ελαστικά, η υδρολίσηση μπορεί να εμφανιστεί όταν συγκεντρώνονται ποσότητες νερού στο δρόμο, περίπτωση καθόλου σπάνια στους ελληνικούς δρόμους. Αν δούμε νερά μπροστά μας, κόβουμε ταχύτητα και περνάμε χωρίς γκάτζι και χωρίς φρένο, κρατώντας γερά και αποφασιστικά το τιμόνι.

## Αποφεύγουμε τα μαζεμένα νερά

Τα λιμνάζοντα νερά της βροχής κρύβουν τεράστιους κινδύνους. Ποτέ δεν περνάμε μέσα από μεγάλες ποσότητες νερού με ταχύτητα, καθώς δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε το βάθος και υπάρχει κίνδυνος να περάσει νερό στην εισαγωγή αέρα του κινητήρα.

## Σεβασμός στους πεζούς

Δεν ξεχνάμε τους πεζούς! Όταν βρέχει και κινούμαστε σε κατοικημένη περιοχή, δεν πρέπει να αγνοούμε τους πεζούς στα πεζοδρόμια, τους οποίους στο πέρασμά μας, υπάρχει ο κίνδυνος να τους βρέσουμε. Η οδηγική μας παιδεία και η ευγένεια δεν θα πρέπει λοιπόν να αφορά μόνο τους άλλους οδηγούς στο δρόμο.

# ΝΑ ΘΥΜΗΘΩ ΝΑ ΑΛΛΑΞΩ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ.



ΠΡΕΜΙΕΡΑ  
22 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

Γιάννης  
**ΖΟΥΓΑΝΕΛΗΣ**

Κώστας  
**ΜΑΚΕΔΟΝΑΣ**

Κατερίνα  
**ΚΟΥΚΑ**

Συμμετέχουν: Κατερίνα Τσάβαλου  
Γιώργος Μπούμπας, Τάνια Ρόκκα & Ευανθία Κρητικού

Σκηνοθεσία: Γ. Ζουγανέλης | Κείμενα: Ν. Κεραμίδας | Δνση Ορχήστρας: Κ. Βελλιιάδης

ΠΡΟΠΩΛΗΣΗ  
ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ

ΣΤΟ ΚΑΖΙΝΟ  
2310 491291

**more.com**

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

**Public**

**NOVA**